

Η Ναυτική Ισχύς στη Στρατηγική του Βενιζέλου, 1910-1932

Ζήσης Φωτάκης

Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, Τομέας Ανθρωπιστικών και Πολιτικών Επιστημών

Περίληψη. Η ναυτική ισχύς ως συνάρθρωση της ναυτικής σημασίας του ελληνικού, γεωγραφικού χώρου και στόλου στο πλαίσιο της διακυβέρνησης της Ελλάδας από τον Ελευθέριο Βενιζέλο αποτελεί το αντικείμενο του παρόντος άρθρου. Αρχικά μελετάται η ποικιλότροπη αξιοποίηση από τον Κρητικό πολιτικό των στρατηγικών πλεονεκτημάτων που επεφύλασσε η χρήση των ελληνικών θαλασσών και του ελληνικού, ελαφρού στόλου από τις Μεγάλες Δυνάμεις. Στη συνέχεια αποτιμάται η θεωρητική ορθότητα της δομής δυνάμεως του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού επί Βενιζέλου και περιγράφεται η εφαρμογή της αλλά και οι διπλωματικοί και οικονομικοί περιορισμοί που μετρίασαν την ποιότητά της. Η υστέρηση αυτή, καταλήγει το άρθρο, αντισταθμίστηκε από τη σημαντική βελτίωση της ναυτικής οργάνωσης, παιδείας και της εκγύμνασης των στελεχών του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού, που συντελέστηκε, σε σημαντικό βαθμό, μέσω της σχετικής δράσης των Αγγλικών Ναυτικών Αποστολών στην Ελλάδα μεταξύ του 1911 και του 1932.

Abstract. Sea power, defined as the articulation of the geographic importance of Greece from the naval perspective and the capabilities of her navy during the Venizelos Administrations between 1911 and 1932, constitutes the subject of this article. It starts with an examination of the way by which the Cretan statesman utilized for Greece the strategic advantages that the Greek seas and light fleet could confer to the Great Powers. The theoretical validity of the force structure of the Greek Navy during his Administrations is examined then and the financial and political constraints that compromised the material quality of the Greek war-fleet are also shown. It is finally pointed out that the considerable development of Greek naval organization, education and training made up for the contemporary, suboptimal force structure of the Greek Navy. This development was largely due to the work of the British naval missions to Greece between 1911 and 1932.

Λέξεις κλειδιά: Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό, Ελευθέριος Βενιζέλος, Βαλκανικοί Πόλεμοι, Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος, Μεσοπόλεμος, Μεγάλες Δυνάμεις, Αγγλία.

Η διακυβέρνηση του Ελευθερίου Βενιζέλου πιστώνεται με την προώθηση της εθνικής ολοκλήρωσης και του εκσυγχρονισμού του νεοελληνικού κράτους μεταξύ του 1910 και του 1932 [1]. Ένα σημαντικό εργαλείο της διακυβέρνησης αυτής αποτέλεσε και η ελληνική, ναυτική ισχύς που αξίζει να εξετασθεί ευσύννοπτα. Στόχος λοιπόν του παρόντος κειμένου είναι να διευκρινισθεί ο τρόπος αξιοποίησης από το Βενιζέλο της ναυτικής σημασίας του ελληνικού, γεωγραφικού χώρου και στόλου για την εξυπηρέτηση των εθνικών στόχων.

Η Κρητική καταγωγή του Ελευθερίου Βενιζέλου και ο σημαίνων ρόλος της Μεγάλης Βρετανίας στο Κρητικό Ζήτημα αλλά και στη Μεσόγειο γενικότερα επηρέασαν σημαντικά το σύνολο, σχεδόν, της κυβερνητικής διαδρομής του. Από τις πρώτες κιόλας μέρες της ανόδου του στον πρωθυπουργικό θώκο ο Ελευθέριος Βενιζέλος στράφηκε προς την κατεύθυνση της Μεγάλης Βρετανίας προσκαλώντας Αγγλική Ναυτική Αποστολή στην Ελλάδα παρά το γεγονός ότι κάτι τέτοιο συνεπάγονταν αυξημένο οικονομικό κόστος για το γαλλικά οργανωμένο Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό. Ένα κόστος, το οποίο θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί δεδομένου ότι η Γαλλία είχε προσφερθεί να στείλει Γαλλική ναυτική αποστολή στην Ελλάδα τον Ιανουάριο του 1911 [2].

Η εξασφάλιση Αγγλικής ναυτικής αποστολής για την Ελλάδα από τον Βενιζέλο, τρία μόλις χρόνια μετά την αποτυχία αντίστοιχης προσπάθειας της κυβέρνησης Θεοτόκη [3], αποτέλεσε το εφαλτήριο της κλιμάκωσης της αγγλόφιλης πολιτικής του. Μια πολιτική που σαφώς ενθαρρύνθηκε από το γεγονός ότι η Αγγλική κυβέρνηση δεν πρόβαλε αντιρρήσεις όταν της γνωστοποιήθηκε παρασκησιακά στα τέλη Σεπτεμβρίου του 1912 η πρόθεση της Ελλάδας να καταλάβει το Μούδρο στο ξεκίνημα του Α΄ Βαλκανικού Πολέμου [4]. Η Βρετανική αυτή ευμένεια έναντι της Ελλάδας οφειλόταν στην ανάγκη χρήσης από το Βρετανικό στόλο, ναυτικών ορμητηρίων για ελαφρές μονάδες στη Δυτική Ελλάδα (αρχικά στην Κέρκυρα, αργότερα στην Κεφαλονιά και, τέλος, στον κόλπο του Αμβρακικού), ώστε να εξισοροτηθεί η πιθανή αριθμητική υπεροχή των Μεσογειακών στόλων των Κεντρικών Αυτοκρατοριών στο διάστημα 1912-1915 [5]. Η ανάγκη αυτή, που γνωστοποιήθηκε στην ελληνική πλευρά το φθινόπωρο του 1912, καταμεσίς του Πρώτου Βαλκανικού Πολέμου, βρήκε άμεση ανταπόκριση από το Βενιζέλο που διαβεβαίωσε τον Churchill ότι «μια μεγάλη Ελλάδα με ένα αποτελεσματικό ναυτικό θα μπορούσε να καταστεί ένας πολύ χρήσιμος φίλος για την Αγγλία στην Εγγύς Ανατολή» [6]. Σε συνέχεια της διαβεβαίωσης αυτής ο Έλληνας πρωθυπουργός ταξίδεψε στο Λονδίνο το χειμώνα του 1912-1913, όπου μετά από μια σειρά παρασκησιακών επαφών με κορυφαίους υπουργούς της κυβέρνησης Asquith και συγκεκριμένα τους Lloyd George, Winston Churchill και Edward Grey, συμφωνήθηκε η παραχώρηση ναυτικών διευκολύνσεων στο Βρετανικό στόλο στο νησί της Κεφαλονιάς, η πρόσκτηση από το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό ελαφρών μονάδων που θα μπορούσαν να βοηθήσουν επιχειρησιακά το Βρετανικό στόλο της Μεσογείου και η παραχώρηση της Κύπρου στην Ελλάδα [7].

Η άτυπη αυτή συμφωνία δεν εφαρμόστηκε πλήρως, καθώς βελτιώθηκε η ναυτική θέση της Βρετανίας το τελευταίο έτος πριν από την έναρξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου λόγω, κυρίως, της σημαντικής επιβράδυνσης των Αυστρογερμανικών, ναυτικών εξοπλισμών. Παρά, όμως την παρεπόμενη μείωση της ναυτικής αξίας του ελληνικού, γεωγραφικού χώρου και στόλου στα μάτια των Άγγλων ιθυνόντων, η Βρετανία υποστήριξε τις ελληνικές διεκδικήσεις στο Αιγαίο [8] με αποτέλεσμα όταν ξέσπασε ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος η κυβέρνηση Βενιζέλου να επιτρέψει τη χρήση ελληνικών, ναυτικών ορμητηρίων από το Βρετανικό στόλο και να προσφέρει τη συμμαχία της στην Αντάντ τον Αύγουστο του 1914. Η προσφορά αυτή δεν έγινε τότε δεκτή για να μη προκληθεί δυσμενής Τουρκική αντίδραση [9]. Μια προσφορά που επαναλήφθηκε με την ευκαιρία της εκστρατείας των Δαρδανελίων το 1915 και που τελικά τελεσφόρησε το καλοκαίρι του 1917 με την επίσημη είσοδο της Ελλάδας στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο στο πλευρό της Αντάντ [10].

Η Ελληνική, στρατιωτική συμμετοχή στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο και η σημαντική προσφορά των λιμένων και του πολεμικού ναυτικού της Ελλάδας στο Συμμαχικό Αγώνα ενίσχυσαν τις ελληνικές διεκδικήσεις επί της Μικράς Ασίας [11], διεκδικήσεις που επενδύονταν από την επαναλαμβανόμενη διαβεβαίωση του Βενιζέλου ότι «κάθε ναυτική βάση ή λιμάνι που βρίσκεται εντός της ελληνικής επικράτειας ή που πρόκειται να περιέλθει σ' αυτή θα βρίσκεται πάντα στην απόλυτη διάθεση της Μεγάλης Βρετανίας» [12]. Όταν τελικά οι ελληνικές διεκδικήσεις ευοδώθηκαν μετά από Βρετανική, κυρίως, επίτευση με την απόβαση ελληνικού εκστρατευτικού σώματος στη Σμύρνη το Μάιο του 1919 και με την Συνθήκη των Σεβρών τον

Ιούλιο της επόμενης χρονιάς [13] πάλι ναυτική ήταν η βάση της αλυτρωτικής πολιτικής Βενιζέλου. Όπως χαρακτηριστικά σημείωσε ο Κρης πολιτικός

...οι πολλοί αγνοούν ότι η παραχωρηθείσα εις την Ελλάδα περιφέρεια της Σμύρνης κείται εγγύτερον προς το κέντρον της Ευρωπαϊκής Ελλάδος παρ' όσον κείνται αι βόρειοι επαρχίαι της, ήτοι η Ήπειρος, η Μακεδονία, η Θράκη, και ότι επομένως η υπεράσπιση των ορίων της περιφερείας ταύτης είναι πολύ ευκολωτέρα, όταν ληφθή υπ' όψει αι ευκολίαι των μεταφορών τας οποίας της παρέχει ο σχετικάς μεγάλος εμπορικός στόλος της και το γεγονός ότι δια της συνθήκης του Neuilly και της Συνθήκης των Σεβρών και η Βουλγαρία και η Τουρκία εστερούντο του δικαιώματος να έχουν πολεμικόν στόλον... [14]

Συνέχισε δε ο Ελευθέριος Βενιζέλος διατρανώνοντας την πίστη του στο εφικτό της Μικρασιατικής πολιτικής του

...ότι εξ άλλου επί της Δυτικής Μικράς Ασίας επέκτασις του Ελληνικού κράτους δεν υπερέβαινε τας δυνάμεις αυτού απέδειξε το γεγονός ότι εφόσον δεν διελύετο η συμμαχία ημών προς τας δύο δυτικάς δυνάμεις ήτοι επί 18 μήνας ο Τουρκικός στρατός ήτο ανίκανος και να παρενοχλήσει καν σοβαρώς τον Ελληνικόν, και ότι μετά την διάλυσιν της συμμαχίας ταύτης, την υπό των τένος Συμμάχων κατάσχεσιν των εις την Εθνικήν Τράπεζαν της Ελλάδος ανηκόντων χρημάτων και την εντεύθεν λιμοκτόνησιν του Ελλ. στρατού, την υπό του Γαλλικού και Ιταλικού στόλου βιαίαν απελευθέρωσιν των πλοίων όσα ο ελληνικός στόλος συνελάμβανεν ως παραβιάζοντα τον αποκλεισμόν των Τουρκικών παραλίων υπό των τένος συμμάχων της Ελλάδος, την υπό των τένος συμμάχων της Ελλάδος εξασφάλισιν της Τουρκικής πρωτεύουσας από Ελληνικής επιθέσεως, πάλιν ο Ελληνικός στρατός κατόρθωσε να διατηρηθή εις Μικράν Ασίαν επί 22 μήνας μέχρις ότου εκ των στερήσεων καταστή ανίκανος προς περαιτέρω δράσιν... [15]

Μετά τη διαπραγμάτευση της Συνθήκης της Λωζάννης στην οποία τερματίστηκε το όραμα της Μεγάλης Ιδέας (Ιούλιος 1923) ο Ελευθέριος Βενιζέλος ιδιώτευσε επί μια τετραετία μέχρι την επανεκλογή του στον πρωθυπουργικό θώκο το 1928. Στην κυβερνητική τετραετία που ακολούθησε κυρίαρχος στόχος της διακυβέρνησής του ήταν ο σεβασμός του status quo, η πίστη του στο ρυθμιστικό ρόλο της Κοινωνίας των Εθνών και η επίτευξη της ανασύνταξης της χώρας μέσω της τήρησης ίσων αποστάσεων έναντι των Μεγάλων Ευρωπαϊκών Δυνάμεων και μέσω της εξομάλυνσης των σχέσεων της Ελλάδας με τους γείτονές της [16]. Στο πλαίσιο αυτό, η ναυτική πολιτική του εστιάστηκε, κυρίως, στη βελτιστοποίηση της δομής δυνάμεως του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού, τη σύνθεση δηλαδή του ελληνικού στόλου από συγκεκριμένους τύπους μονάδων, κατά τρόπο που να μην προκληθεί η ζηλοτυπία των Μεγάλων Δυνάμεων ή των γειτόνων της Ελλάδας [17]. Πριν όμως τη διαπραγμάτευση αυτής της παραμέτρου κρίνεται σκόπιμη μια, αδρή ανασκόπηση της εξελικτικής πορείας των ναυτικών αντιλήψεων του Βενιζέλου από την πρώτη πρωθυπουργία του.

Όταν ο Βενιζέλος ανέλαβε την πρωθυπουργία της χώρας τον Οκτώβριο του 1910 επιφορτίστηκε, μεταξύ άλλων, με το χαρτοφυλάκιο του Υπουργείου των Ναυτικών. Ως υπεύθυνος υπουργός πίστευε μέχρι και την δεύτερη αποπομπή του από το πρωθυπουργικό αξίωμα το φθινόπωρο του 1915 ότι το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό ήταν σπάταλο συγκριτικά με το ελληνικό εμπορικό ναυτικό και φιλοδοξούσε να το αναμορφώσει με βάση τα οικονομικά μα λειτουργικά, σκανδιναβικά πρότυπα που ήταν βασισμένα σε ελαφρές, κυρίως, μονάδες και ναυτική αεροπορία. Η τάση αυτή του Βενιζέλου ενισχύθηκε κι από τις σχετικές Βρετανικές υποδείξεις που συνιστούσαν, άλλωστε, προαπαιτούμενο για την επιχειρησιακή συνεργασία των δύο στόλων, όπως ήδη αναφέρθηκε [18]. Ο προσανατολισμός του Βενιζέλου προς τις ελαφρές

μονάδες και τη ναυτική αεροπορία δεν άλλαξε στη διάρκεια της κυβερνητικής του τετραετίας 1928-1932, όπως επίσης δεν άλλαξε κι ο τρόπος αξιοποίησης των ναυτικών εξοπλιστικών προγραμμάτων για την εξασφάλιση πολιτικο-οικονομικών ανταλλαγμάτων [19]. Όπως δηλαδή το σύνολο, σχεδόν, των ναυτικών παραγγελιών της διετίας 1912-1914 δόθηκε στη Γερμανία και τη Γαλλία για τη διασφάλιση της διπλωματικής στήριξης της Γερμανίας και Γαλλικών πιστώσεων [20] το ίδιο συνέβη και με τις ναυτικές παραγγελίες της διετίας 1929-1930 που δόθηκαν, σχεδόν, αποκλειστικά στην Ιταλία. Η χώρα αυτή προσέφερε ναυτικές μονάδες σε συμφέρουσες τιμές και όρους αποπληρωμής. Προσέφερε επίσης τη δυνατότητα αποφασιστικής μεσολάβησης για την εξομάλυνση των ελληνο-τουρκικών σχέσεων που επισφραγίστηκε με τη συνομολόγηση Ελληνο-τουρκικού Συμφώνου Φιλίας και Πρωτοκόλλου ελέγχου των ναυτικών εξοπλισμών τον Οκτώβριο του 1930 [21].

Μπορεί η προτίμηση του Βενιζέλου για τις ελαφρές ναυτικές μονάδες και τη ναυτική αεροπορία, καθώς και ο τρόπος αξιοποίησης των ναυτικών εξοπλιστικών προγραμμάτων να παρέμειναν σταθεροί στην περίοδο 1910-1932 άλλαξαν όμως οι προσδοκίες του για την κυριαρχία στη θάλασσα, ακολουθώντας και την εξέλιξη της ναυτικής στρατηγικής. Πιο συγκεκριμένα, ο Βενιζέλος επεδίωξε τη συγκρότηση ενός ναυτικού που θα μπορούσε να κυριαρχήσει στη θάλασσα στους Βαλκανικούς Πολέμους, κλείνοντας τον αντίπαλο στα λιμάνια του και καταλαμβάνοντας τα τουρκοκρατούμενα νησιά και την Ευρωπαϊκή πλευρά του Αιγαίου. Για αυτό και συνηγόρησε στην αγορά θωρακισμένων καταδρομικών για τον ελληνικό στόλο, επιπλέον των ελαφρών μονάδων. Έφτασε μάλιστα να αποδεχθεί, έστω και απρόθυμα, την ανάγκη αγοράς dreadnought από την Ελλάδα για τη διασφάλιση σε διπλωματικό και, εν μέρει, και σε οπλικό επίπεδο της ελληνικής κυριαρχίας στο Αιγαίο αμέσως μετά τους δύο Βαλκανικούς Πολέμους [22]. Την τετραετία 1928-1932, όμως, όταν δεν ακολουθούσε πια ο Βενιζέλος αλυτρωτική πολιτική και ήταν επηρεασμένος από το Γάλλο θεωρητικό της ναυτικής στρατηγικής, ναύαρχο Castex, αρκούσαν στην επίτευξη μερικήτερης/τοπικής κυριαρχίας στη θάλασσα στο βαθμό που εξασφαλιζονταν ταχύτερη επιστράτευση του ελληνικού στρατού από αυτή του Τουρκικού, μέσω της παρενόχλησης των ναυτικών μεταφορών του αντιπάλου. Για το λόγο αυτό, τίποτα μεγαλύτερο του αντιτορπιλικού δεν ήταν αναγκαίο για το μεσοπολεμικό, Ελληνικό, Πολεμικό Ναυτικό κατά το Βενιζέλο [23].

Κι ενώ οι ναυτικές αντιλήψεις του Βενιζέλου κατά το διάστημα 1910-1932 εμφανίζονται ως ενδεδειγμένες, επί της αρχής, η εφαρμογή τους δεν υπήρξε πάντα επιτυχημένη. Μεταξύ του 1912 και του 1914 αφιερώθηκε το μεγάλο ποσό των 13 εκατομμυρίων λιρών Αγγλίας σε ναυτικούς εξοπλισμούς. Με το ποσό αυτό θα αποκτούσε η Ελλάδα ναυτικές μονάδες κατασκευασμένες σε πέντε χώρες που θα έφεραν ναυτικά πυροβόλα εικοσοκτώ διαμετρημάτων που θα είχαν παραχθεί από οκτώ διαφορετικές εταιρείες. Παρήγγειλε επίσης υλικό ασυρμάτου από τρεις εταιρείες, μια καταπληκτική ποικιλία ηλεκτρολογικού υλικού και τορπίλες και από τις πέντε, σχετικές εταιρείες που υπήρχαν τότε στον κόσμο. Θα αποκτούσε δηλαδή η Ελλάδα -αν δεν είχε μεσολαβήσει ο Α Παγκόσμιος Πόλεμος και δεν είχε ματαιωθεί το σημαντικότερο τμήμα του ναυτικού προγράμματος Βενιζέλου- ένα μουσείο ναυτικής τεχνολογίας που θα ήταν δύσκολο τόσο να αξιοποιηθεί πλήρως όσο και να συντηρηθεί [24]. Ανάλογη ποιοτικά εμπειρία, αν και σε πολύ μικρότερο βαθμό, συνιστούσαν οι ελληνικές, ναυτικές παραγγελίες από την Ιταλία τη διετία 1929-1930 [25].

Το ανομοιογενές και κάποιες φορές υποδεέστερο ποιοτικά ναυτικό υλικό που παραγγέλθηκε επί των κυβερνήσεων Βενιζέλου αντισταθμίστηκε από τη σημαντική βελτίωση της ελληνικής ναυτικής παιδείας και οργάνωσης λόγω της σχετικά, νεοσύστατης Σχολής Ναυτικών Δοκίμων στον Πειραιά και του εκπαιδευτικού και οργανωτικού έργου των Αγγλικών Ναυτικών Αποστολών στην Ελλάδα [26]. Είναι πάντως αξιοσημείωτο ότι ο Βενιζέλος και φίλοι του αξιωματικοί, όπως ο ναύαρχος Κουντουριώτης, διαφώνησαν έντονα ορισμένες φορές, αν και συνήθως όχι χωρίς λόγο, με τα μέλη των αποστολών αυτών επιβραδύνοντας την προσφορά τους στο Ελληνικό Ναυτικό [27].

Συνοψίζοντας, η ναυτική ισχύς, ως σύζευξη της ναυτικής σημασίας του ελληνικού, γεωγραφικού χώρου και στόλου, υπήρξε ένα, κατά κανόνα, αποτελεσματικό εργαλείο στη διακυβέρνηση της Ελλάδας από τον Ελευθέριο Βενιζέλο. Η δομή δυνάμεως του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού υπολειπόταν επί Βενιζέλου, παρά τη θεωρητική αρτιότητά της. Η βελτίωση της εκπαίδευσης και της οργάνωσης του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού με τη βοήθεια Αγγλικών ναυτικών αποστολών αντιστάθμισε την υστέρηση αυτή.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ

1. Σχετικά με το μεταρρυθμιστικό έργο του Ελευθερίου Βενιζέλου βλέπε, μεταξύ άλλων, Α. Βερέμης (επιμ.), *Μελετήματα γύρω από το Βενιζέλο και την Εποχή του*, Φιλιππούτης, Αθήνα, 1980 και Α. Διαμαντόπουλος, *Ο Βενιζελισμός της ανόρθωσης*, Σάκκουλας, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 1985.
2. Z. Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy, 1910-1919*, London & New York Routledge, 2005, σελ. 24, 26.
3. Ό.π., σελ. 27.
4. Ό.π., σελ. 48.
5. Ό.π., σελ. 51-55.
6. Ό.π., σελ. 58.
7. Ό.π., σελ. 59-65.
8. Ό.π., σελ. 81-82.
9. Ό.π., σελ. 105-108.
10. Ό.π., σελ. 112, 135.
11. Ό.π., σελ. 137-142.
12. Z. Fotakis, "The Kelly Naval Mission to Greece, 1919-1921", *Byzantine and Modern Greek Studies*, τόμος 30, τεύχος 2, σελ. 185 (2006).
13. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους. Νεώτερος Ελληνισμός από το 1913 ως το 1941*, Αθήνα, 1978, σελ. 113-144.
14. Μπεννάκειο, Αρχείο Βενιζέλου, Φάκελος 274, Έγγραφο 62^α, 1927, σελ. 4.
15. Ό.π., σελ. 6.
16. Z. Fotakis, "Greek Naval Policy and Strategy, 1923-1932", *Nausivios Chora*, σελ. 20-21 (2010).
17. Ό.π., σελ. 21-26.
18. Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy, 1910-1919*, σελ. 35, 61-65.
19. Fotakis, "Greek Naval Policy and Strategy, 1923-1932", σελ. 21-26.
20. Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy, 1910-1919*, σελ. 36-41, 87-97.
21. Fotakis, "Greek Naval Policy and Strategy, 1923-1932", σελ. 24-25.
22. Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy, 1910-1919*, σελ. 35-41, 80, 84-85, 87-97.
23. Fotakis, "Greek Naval Policy and Strategy, 1923-1932", σελ. 23, 26. Εφημερίς των Συζητήσεων της Βουλής, Δεύτερη Περίοδος, Δεύτερη Σύνοδος, 34^η Συνεδρίαση, Ομιλία Βενιζέλου σελ. 555-559.
24. Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy, 1910-1919*, σελ. 96-97.
25. Fotakis, "Greek Naval Policy and Strategy, 1923-1932", σελ. 25.
26. Ό.π., σελ. 6-9, 16-20. Z. Fotakis, "Greek naval policy and the Great Powers, 1931-1940", *Journal for Maritime Research*, τόμος 13, τεύχος 1, σελ. 62-63 (Μάιος 2011). Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy, 1910-1919*, σελ. 30-35, 73-79, 140-145.
27. Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy, 1910-1919*, σελ. 67-68, 84-85, 108, 112-113, 121-122, 145-147. Fotakis, "Greek Naval Policy and Strategy, 1923-1932", σελ. 26. Fotakis, "The Kelly Naval Mission to Greece, 1919-1921", σελ. 193-194.