

Ναυτιλία και Ναυτική Ισχύς: Η Ελληνική Περίπτωση από την Αρχαιότητα έως Σήμερα

Ζήσης Φωτάκης

Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, Τομέας Ανθρωπιστικών και Πολιτικών Επιστημών

Περίληψη. Το άρθρο αυτό επισκοπεί τις μεταπτώσεις της ελληνικής ναυτιλίας διαχρονικά επισημαίνοντας ότι η ευδοκίμησή της συνδέεται σταθερά με την ελευθερία των θαλασσών και την απουσία θεσμικών διακρίσεων σε βάρος του ελληνικού εμποροναυτικού κόσμου. Αναδεικνύει επίσης το μέρισμα της ασφάλειας που καρπούνταν οι εκάστοτε ελληνικές κρατικές οντότητες από την επιτυχή πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, διαπιστώνοντας επίσης τη στενή σχέση της ναυτιλιακής ισχύος με τη ναυτική ισχύ του Ελληνισμού.

Abstract. This paper summarizes the fluctuations of Greek shipping across time and establishes a connection between its progress, the freedom of the seas and the absence of institutional discriminations against the Greek shipping community. It also points out that greater Greek-owned maritime strength has always meant more security for Hellenism.

Λέξεις κλειδιά: Ελλάδα, Ναυτιλία, Ναυτική Ισχύς, Μεσόγειος, Μερκαντιλισμός, Φιλελευθερισμός

Η διαχρονική διάδραση της ελληνικής ναυτιλίας με τη ναυτική ισχύ των κρατικών οντοτήτων του Ελληνισμού αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα αντικείμενα που διδάσκονται στους Ναυτικούς Δοκίμους στο πλαίσιο του μαθήματος της Ναυτικής Ιστορίας. Το παρόν ευσύνοπτο άρθρο συνοψίζει τις σχετικές αναφορές στοχεύοντας στην ενημέρωση, όσμωση και συναντίληψη μεταξύ του ναυτικού και του ναυτιλιακού κόσμου της χώρας μας.

Η σχέση του ελληνισμού με τη θάλασσα είναι σχεδόν σύγχρονη με την παρουσία του στη νότια απόληξη της Χερσονήσου του Αίμου. Κι αυτό γιατί η θέση και η μορφολογία του ελληνικού χώρου παρουσιάζουν χαρακτηριστικά που σε μεγάλο βαθμό εξηγούν το σημαντικό ρόλο που διαδραμάτισε και συνεχίζει να διαδραματίζει η θάλασσα στην ιστορία των Ελλήνων. Οι καθαροί ουρανοί της Μεσογείου, τα λίγα ισχυρά της ρεύματα και οι μέτριοι σχετικά άνεμοι προσφέρονται για την ανάπτυξη της ναυτιλίας ακόμη και πρωτόγονων ιστιοφόρων ή κωπήλατων πλοιαρίων όπως αυτά της αρχαιότητας και των μεσαιωνικών χρόνων. Συνάμα, το πολυσχιδές των ελληνικών παραλίων, ο μεγάλος αριθμός των φυσικών λιμένων και η πολυνησία του ελληνικού χώρου προς την κατεύθυνση της Ασίας, της Δυτικής Ευρώπης και της Αφρικής ανέδειξαν από νωρίς τον ελληνικό γεωγραφικό χώρο σε κόμβο θαλάσσιων επικοινωνιών. Το άγονος τέλος και το ορεινό του ελληνικού εδάφους αλλά και ο κατακερματισμός του σε μικρές κοιλάδες δύσκολα προσβάσιμες από ξηράς αλλά με μέτωπο στη θάλασσα ενθάρρυναν τις μεταναστευτικές τάσεις των ελλήνων και συνέτειναν στην ανάδειξη της Ελλάδας σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο που αγκάλιασε μέσω των αποικιών της όλη τη Μεσόγειο κατά την Αρχαιότητα [1].

Η ναυτιλιακή ρώμη του Αρχαίου Ελληνισμού οδήγησε, αναπόδραστα, και στην ανάπτυξη υπολογίσιμης ναυτικής ισχύος από τις ελληνικές πόλεις κράτη και τα ελληνιστικά βασίλεια που τις διαδέχθηκαν. Μια ναυτική ισχύς που απέτρεψε την πολιτικο-οικονομική κυριαρχία της Μεσογείου από τον Φοινικικό, τον Περσικό ή τον Καρχηδονιακό παράγοντα και κατέστησε δυνατή τη θεμελίωση και την προαγωγή του Δυτικού Πολιτισμού [2].

Η ρωμαϊκή κατάκτηση της Μεσογείου και η μακραίωνη Pax Romana που ακολούθησε ευνόησαν την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας. Στο ίδιο αποτέλεσμα συνέτεινε η καταστροφή της μεγάλης ανταγωνίστριας των Ελλήνων στη Δύση, της Καρχηδόνας, από τον Σκιπίωνα τον

Αφρικανό το 146 π.Χ. καθώς και η πάταξη της πειρατείας από τον Πομπηίο το 67 π.Χ. [3]. Μολοταύτα, η κατασκευή της Εγνατίας και άλλων αυτοκρατορικών οδών στην Εγγύς και στη Μέση Ανατολή παρέκαμψαν, εν πολλοίς, την κεντρική και νότια Ελλάδα και οδήγησαν σταδιακά σε μείωση της οικονομικής και της γεωπολιτικής της σημασίας [4]. Συνέβη δηλαδή τότε, τηρουμένων των αναλογιών, ό,τι συνέβη και μεταξύ της ανακάλυψης της Αμερικής (1492) και της Αγγλικής επέκτασης προς τις Ινδίες (1763): η ανακάλυψη νέων ηπείρων και η παράκαμψη της απειλητικής Οθωμανικής Ανατολής στην επικοινωνία της Ευρώπης με τις Ινδίες και την Άπω Ανατολή, είχαν αρνητικό αντίκτυπο στη ναυτική σημασία του γεωγραφικού χώρου της Ελλάδας και του ναυτικού της κόσμου [5].

Η μεταφορά της πρωτεύουσας του Ρωμαϊκού κράτους από τη Ρώμη στην Κωνσταντινούπολη, η πρόσκαιρη ανασύσταση της Ρωμαϊκής κυριαρχίας στη Μεσόγειο από τον Ιουστινιανό αλλά και η σταδιακή μετατόπιση του κέντρου βάρους της Ανατολικής Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας στο χώρο του Αιγαίου και της Ανατολικής Μεσογείου ενίσχυσαν την ελληνική ναυτιλία κατά την Ύστερη Αρχαιότητα [6].

Η εμφάνιση, όμως, της Αραβικής θαλάσσιας απειλής κατά τον Πρώιμο Μεσαίωνα οδήγησε το Βυζάντιο στην υιοθέτηση περιοριστικών εμπορικών πρακτικών εμποδίζοντας την αναπλήρωση από Βυζαντινούς πόρους του μεγάλου Αραβικού ελλείμματος σε ναυπηγική ξυλεία και μέταλλα. Η γενικότερη απαγόρευση εξαγωγών που επιβλήθηκε στον Βυζαντινό ναυτεμπόριο και ο περιορισμός των ξένων εμπόρων σε συγκεκριμένα μόνο Βυζαντινά λιμάνια, ώστε να ελέγχεται αποτελεσματικά το εξωτερικό εμπόριο της αυτοκρατορίας, είχαν ως αποτέλεσμα την εξασθένηση του Βυζαντινού ναυτεμπορικού κόσμου που στράφηκε σταδιακά σε γεωργικές απασχολήσεις, αναιρώντας έτσι την αναγκαία σχέση μεταξύ εμπορικής και πολεμικής ναυτιλίας. Μόνο οι Βυζαντινές κτήσεις της Βενετίας και της περιοχής του Αμάφι εμπορευόντουσαν ελεύθερα με την υπόλοιπη αυτοκρατορία, το Μουσουλμανικό κόσμο και τη Δυτική Ευρώπη. Η έκκεντρη θέση τους κατέστησε αδύνατο τον αποτελεσματικό έλεγχό τους από την Κωνσταντινούπολη και έτσι κατόρθωσαν να αναπτυχθούν ναυτιλιακά. Ήταν δε σε θέση να συνδράμουν αποφασιστικά το Βυζαντινό στόλο που βρισκόταν συγκεντρωμένος στην Κωνσταντινούπολη από την βασιλεία του Βασιλείου του Βουλγαροκτόνου και μετά.

Η ναυτική βοήθεια που έκτοτε παρασχέθηκε στη Βυζαντινή αυτοκρατορία από τη Βενετία, τη Γένοβα, την Πίζα και άλλες ναυτικές πόλεις της Ιταλίας ανταμείφθηκε από το Βυζάντιο με παραχώρηση ολοένα και μεγαλύτερων ναυτιλιακών προνομίων σε αυτές. Το αποτέλεσμα ήταν ότι ο Βυζαντινός ναυτιλιακός κόσμος βυθίστηκε σε ακόμα μεγαλύτερη κρίση καθιστώντας τους ευμεγέθεις πολεμικούς στόλους, που ναυπήγησε η δυναστεία των Κομνηνών, γίγαντες με πηλίνα πόδια, αφού μεγάλο μέρος της Βυζαντινής ναυτοσύνης είχε ήδη στραφεί στην αγροτική παραγωγή [7].

Η Άλωση της Κωνσταντινούπολης από τους Φράγκους το 1204 και η υποδούλωση αρχικά σε αυτούς και αργότερα και στους Οθωμανούς Τούρκους των κομβικότερων σημείων των ελληνικών θαλασσών σηματοδότησαν τη μακραιώνη κάμψη του ελληνικού ναυτιλιακού κόσμου [8]. Τα ναυτεμπορικά προνόμια των Δυτικών σε βάρος των Ελλήνων ναυτίλων συνεχίστηκαν και διευρύνθηκαν μέσω της θέσπισης μερκαντιλιστικών "Νόμων της Ναυτιλίας" και μέσω των σχετικών διομολογήσεων που παρέσχον οι Οθωμανοί Σουλτάνοι αρχικά στη γαλλική και αργότερα και στην Αγγλική και στην Ολλανδική ναυτιλία [9].

Η Ρωσική πάντως επέκταση στη Μαύρη θάλασσα και η αντίστοιχη Αυστριακή στα Βαλκάνια και στην Αδριατική σε βάρος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας κατά το 18ο αιώνα οδήγησαν στην προώθηση της ελληνικής ναυτιλίας μέσω της παραχώρησης σχετικών προνομίων στους Έλληνες της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας [10]. Τα προνόμια αυτά, η κατάλυση της Βενετικής Δημοκρατίας και του κράτους των Ιπποτών της Μάλτας καθώς και η υποχώρηση του κυρίαρχου ως τότε Γαλλικού εμπορίου στην Ανατολική Μεσόγειο κατά τους Ναπολεόντειους πολέμους προσέδωσαν σταδιακά στους Έλληνες σημαίνοντα ρόλο στις ναυτικές μεταφορές της Ανατολικής Μεσογείου μετά από αρκετούς αιώνες [11].

Η απόκτηση από τους Έλληνες σημαντικής ναυτιλιακής ισχύος στις παραμονές της Επανάστασης του 1821 τους παρέσχε επίσης τη ναυτική ισχύ που έλειπε στα προηγούμενα 40 περίπου κινήματα/επαναστάσεις τους κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας. Πράγματι, αν απέκτησαν οι Έλληνες την Ανεξαρτησία τους το 1830, οφείλονταν κατά κύριο λόγο στο γεγονός ότι διέθεταν, για πρώτη φορά στους Νεότερους Χρόνους, έναν ευάριθμο εμπορικό στόλο που μετατράπηκε σε πολεμικό για τις ανάγκες της Επανάστασης. Δεδομένου ότι η από θαλάσσης επικοινωνία ήταν η μόνη αποτελεσματική πηγή ανεφοδιασμού για εισβολείς στη Νότια Ελλάδα κατά τους προβιομηχανικούς χρόνους, το ελληνικό ναυτικό προσέφερε μεγάλες υπηρεσίες στον Αγώνα με το να παρενοχλεί συστηματικά και να διακόπτει αποτελεσματικά τις τουρκικές επικοινωνίες. Όπως άλλωστε απέδειξε η αδυναμία του ελληνικού ναυτικού να αποσοβήσει και να εξαρθρώσει το προγεφύρωμα που εγκατέστησε ο Ιμπραήμ στην Πελοπόννησο στις αρχές του 1825, χωρίς τη δράση του ελληνικού ναυτικού η επαναστατημένη Ελλάδα θα είχε από νωρίς κατακλυσθεί από εχθρικά στρατεύματα και η Επανάσταση θα είχε μάλλον την τύχη των ελληνικών επαναστατικών κινήματων που προηγήθηκαν αυτής [12].

Η ελληνική ναυτιλία αποδεκατίσθη κατά τη διάρκεια της Επανάστασης του 1821 και το 1830 η χωρητικότητα της δεν ξεπερνούσε τους 80.000 τόνους. Παρά την καταστροφή αυτή, που επαναλήφθηκε και στους δύο Παγκοσμίους Πολέμους του 20ου αιώνα, η χωρητικότητά της έφτασε τα 85 εκατομμύρια τόνους το 1999 κατέχοντας την πρώτη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία. Μια θέση, που διατηρεί επίζηλα τον τελευταίο μισό περίπου αιώνα.

Η μεγάλη αυτή επιτυχία οφείλεται στη διαδοχή του μερκαντιστικού οικονομικού συστήματος από τον οικονομικό φιλελευθερισμό από το 1850 και μετά, παρά τις όποιες πρόσκαιρες αναβιώσεις του προστατευτισμού στο διεθνές οικονομικό σύστημα. Οφείλεται επίσης στη μείωση του λειτουργικού κόστους των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων που κατέστη εφικτή από την ελαστικότητα των ναυτιλιακών νόμων και ελεγκτικών μηχανισμών του ελληνικού κράτους. Συνάμα, η συγκρότηση δυναμικά ανανεούμενων δικτύων ελλήνων εφοπλιστών -κύρια συστατικά των οποίων είναι η άμιλλα, η συνεργασία και τα χαμηλά ποσοστά συγκέντρωσης χωρητικότητας- πιστώνεται μέρος της μεγάλης αυτής επιτυχίας. Τέλος, η συνεπής αντικυκλική επενδυτική συμπεριφορά των ελλήνων εφοπλιστών, η εξειδίκευσή τους στη μεταφορά χύδην και ενεργειακών φορτίων, η στενή τους σχέση με τους παραγωγούς και τους καταναλωτές των φορτίων που μεταφέρουν και η προθυμία τους να αναλάβουν μεγάλο ρίσκο σε εμπόλεμες ζώνες αποδίδουν και πάλι το μυστικό της επιτυχίας της ελληνόκτητης ναυτιλίας τους τελευταίους δύο αιώνες [13].

Η επιτυχία της ελληνόκτητης ναυτιλίας συνέβαλε αποφασιστικά και στην επιτυχία του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού καθώς του παρέσχε έμπειρα στελέχη, πλοία για τις θαλάσσιες μεταφορές εν πολέμω και σημαντικό εισόδημα διαχρονικά, μέσω της φορολογικής της συνδρομής στον κρατικό προϋπολογισμό. Παρέσχε επίσης μεγάλη στρατηγική ωφέλεια στους δύο παγκοσμίους πολέμους του 20ου αιώνα, αλλά και μεταπολεμικά, καθώς αντιπροσωπεύει έως και το 1/4 του αξιοποιήσιμου εμπορικού στόλου για τις πολεμικές μεταφορές του NATO [14].

Συνοψίζοντας, όποτε η ελληνική ναυτιλία έδρασε σε καθεστώς οικονομικής ελευθερίας μεγαλούργησε, ενισχύοντας παράλληλα την αποτρεπτική ισχύ των ελληνικών κρατικών οντοτήτων και το γεωπολιτικό εκτόπισμά τους. Η παραδοχή αυτή αποτελεί το έρεισμα της οπτικής των Ναυτικών Δοκίμων έναντι της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας που καθιστά ευχερή και επιβεβλημένη τη σχετική όσμωση και συνεργασία.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ

1. L.S., Stavrianos, *The Balkans since 1453*, London, Hurst, 2001, σσ. 15-16.
2. W. L. Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare* Annapolis, United States Naval Institute, 1937, σσ. 11-265.
3. Ό.π., σσ. 266-541.
4. Stavrianos, *The Balkans*, σσ. 20-21.

5. Η μείωση της ναυτικής σημασίας της Μεσογείου και κατ' επέκταση των ελληνικών θαλασσών την περίοδο εκείνη παρουσιάζεται ανάγλυφα, μεταξύ άλλων, στο P. Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, Houndmills, Basingstoke, Hampshire, Macmillan, 1983 και στο Tabak, F., *The Waning of the Mediterranean, 1550–1870: A Geohistorical Approach*, Baltimore Md., Johns Hopkins University Press, 2008.
6. J. Herrin, *Byzantium. The Surprising Life of a Medieval Empire*, London, Allen Lane, 2007, σσ. 3-32. A.R. Lewis, & T.J. Runyan, *European Naval and Maritime History 300-1500*, Indiana, Indiana University Press, 1985, σσ. 16-18.
7. Lewis & Runyan, *European Naval and Maritime History*, σσ. 32-33, 37. R.A. Preston, S.F. Wise, & H.O. Werner, *Men in Arms: the history of warfare and its interrelationships with western society*, London, Atlantic Press, 1956, σ. 59.
8. Ευσύννοπη περιγραφή της σταδιακής υποδούλωσης του Ελληνισμού στους Λατίνους και στους Οθωμανούς βρίσκεται στο Ι. Μπάσιας & Γ. Χριστόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους Μεσοβυζαντινοί και Υστεροβυζαντινοί Χρόνοι*, Αθήνα, Εκδοτική Αθηνών, 1980, σσ. 36-41, 76-82, 160-166, 184-214, 247-281 και στο Ι. Μπάσιας & Γ. Χριστόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους. Ο Ελληνισμός υπό ξένη κυριαρχία (περίοδος 1453-1669) Τουρκοκρατία-Λατινοκρατία*, Αθήνα, Εκδοτική Αθηνών, 1974, σσ. 252-323, 334-351.
9. M. Cizakca, "The Ottoman government and economic life, taxation, public finance and trade controls" στο S.N. Faroqhi & K. Fleet, (eds), *The Cambridge History of Turkey. The Ottoman Empire as a World Power, 1453–1603*, New York, Cambridge University Press, 2013, σσ. 245, 260-261. B.W., Labaree, "American Colonial Commerce" στο J.B. Hattendorf (ed.), *Maritime History, The Eighteenth Century and the Classic Age of Sail* (Malabar, Florida, Krieger Publishing Company, 1997, σσ. 165-166.
10. Τζ. Χαρλαύτη, *Η ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ός αι.*, Αθήνα, Νεφέλη, 2001, σ. 87. Τζ. Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ός αι.*, Αθήνα, Εκδόσεις Στάχυ, 2001, σσ. 176-177.
11. Z. Fotakis, "The background to the Establishment of the Modern Greek State: Greek Sea-Power and the Napoleonic Wars 1792-1815" στο A. Polonia & D. Martelo (eds), *XXXV International Congress of Military History Warfare in the Age of Napoleon. Precedents, Military Campaigns and Lasting Impacts*, vol. 2, Porto, 2010, σ. 955.
12. Για τα προεπαναστατικά κινήματα δες Ι. Μπάσιας & Γ. Χριστόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους Ο Ελληνισμός υπό ξένη κυριαρχία (περίοδος 1453-1669) Τουρκοκρατία-Λατινοκρατία*, Αθήνα, Εκδοτική Αθηνών, 1974, σσ. 311-312, 322-333 και Ι. Μπάσιας & Γ. Χριστόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους. Ο Ελληνισμός υπό ξένη κυριαρχία (περίοδος 1669-1821) Τουρκοκρατία - Λατινοκρατία*, Αθήνα, Εκδοτική Αθηνών, 1975, σσ. 64-97, 403-413. Σχετικά με τις ναυτικές επιχειρήσεις κατά την Επανάσταση το 1821 βλ. R.C. Anderson, *Naval Wars in the Levant, 1559-1853*, Liverpool, Liverpool University Press, 1952, σσ. 482-549. Βλ. επίσης Φωτάκης, Ζ. «Η Ναυτική Ισχύς και η Συμβολή της στην Ελληνική Ανεξαρτησία, 1821-1830», Ακαδημία Στρατηγικών Αναλύσεων, *Κείμενο Εργασίας* 49, Μάιος 2016. <http://www.acastran.org>
13. A. Cafruny, "Μερκαντιλισμός, Ελευθερία, Ιμπεριαλισμός" στο Χαρλαύτη, *Ιστορία και Ναυτιλία*, σσ. 523-554. G. Harlaftis, "Shipping: Greece" στο J.B. Hattendorf, (ed.) *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 3, Oxford, Oxford University Press: 2007, σσ. 620-622. Χαρλαύτη, *Η ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας*, σσ. 432-461. Κ. Χλωμούδης, *Συνεργασία και συμπλοιοκτησία στην Ελληνική Φορηγό Ναυτιλία. Η Περίοδος του Μεσοπολέμου*, Αθήνα, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, 1996.
14. Z. Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy, 1910-1919*, London and New York, Routledge, 2005, σ. 142. Χαρλαύτη, *Η ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας*, σσ. 326-327, 382, 385-386. Α. Λαιμός, *Το Ναυτικόν του Γένους των Ελλήνων*, τόμος 1, Αθήνα, 1968, σσ. 264-282. "Prompt and sustained operations. An interview with Vice Admiral Leonidas Vassilicopoulos, Chief of the Greek Naval Staff", *Naval Forces*, 9:5 (1988), σσ. 66, 68.