

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Α.Ε.Ν. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΤΣΙΓΚΟΥΝΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΘΕΜΑ

Ναυτική γνώση και Παιδεία στην Ελλάδα

ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ: ΠΟΤΗΡΙΔΟΥ ΒΑΡΒΑΡΑ

Α.Γ.Μ.: 3296

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: 20/04/2015

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: 03/06/2016

A/A/	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότης	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ: ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ - ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	3
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:</u> ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	4
1.1:ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΓΝΩΣΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟ ΤΟΝ 16^Ο ΑΙΩΝΑ.....	4
1.2:ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΓΝΩΣΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟ ΤΟΝ 17^Ο ΑΙΩΝΑ.....	11
1.3:ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΓΝΩΣΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟ ΤΟΝ 18^Ο ΑΙΩΝΑ.....	13
1.4:ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΓΝΩΣΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟ ΤΟΝ 19^Ο ΑΙΩΝΑ.....	14
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:</u> ΑΛΛΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	22
2.1:ΟΙ ΠΡΩΤΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΧΑΡΤΕΣ- ΟΙ ΠΟΡΤΟΛΑΝΟΙ.....	21
2.2:ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ.....	25
2.3:ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΒΙΒΛΙΑ 19^{ΟΣ} ΑΙΩΝΑΣ.....	26
2.4:ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΒΙΒΛΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ.....	26
2.5:ΒΙΒΛΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ.....	29
2.6:Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΡΟΛΟΓΙΑ ΣΗΜΕΡΑ.....	29

<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:</u> ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΣΧΟΛΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΟΔΑΣΚΑΛΟΙ 16 ^{ΟΥ} - 19 ^{ΟΥ} ΑΙΩΝΑ.....	32
3.1: ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΣΧΟΛΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΟΔΑΣΚΑΛΟΙ.....	32
3.2: ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΣΧΟΛΕΣ.....	33
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4:</u> ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ - ΟΙ ΣΗΜΕΡΙΝΕΣ ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ.....	36
4.1: ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΑΘΗΜΑΤΑ.....	36
4.2: ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ.....	38
4.3: ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ.....	38
4.4: ΑΛΛΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ.....	39
<u>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ</u>	43

ΠΡΟΛΟΓΟΣ - ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το θέμα της συγκεκριμένης εργασίας αφορά την ελληνική ναυτική γνώση και παιδεία. Στο κεφάλαιο 1, γίνεται μια ιστορική αναδρομή σε σημαντικά γεγονότα που αφορούν την ελληνική ναυτιλία (αλλά και σε συνάρτηση με άλλες χώρες) κατά τους αιώνες 16^ο, 17^ο, 18^ο και 19^ο. Στο κεφάλαιο 2 δίνονται πληροφορίες για γνωστά ελληνικά ναυτιλιακά εργαλεία των παλαιότερων εποχών, ναυτικά βιβλία και εκδόσεις, ναυτικούς χάρτες και τέλος γίνεται μια μνεία στη ναυτική ορολογία που επικρατεί σήμερα. Το κεφάλαιο 3 σχετίζεται με κρατικές ναυτικές σχολές και γνωστές εκπαιδευτικές προσωπικότητες της ελληνικής ναυτιλίας από τον 16^ο ως τον 19^ο αιώνα και τέλος, το κεφάλαιο 4 αφορά την σύγχρονη ναυτική εκπαίδευση, με αναλυτική παρουσίαση των σύγχρονων Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1.1: Ελληνική Ναυτική Γνώση και Εμπόριο τον 16^ο Αιώνα

Η εκατονταετία, που αρχίζει με την άλωση της Κωνσταντινουπόλεως και κλείνει με το θάνατο του Σουλεϊμάν του Νομοθέτη (1566), χαρακτηρίζεται από την πρωτοφανή εξάπλωση της Οθωμανικής αυτοκρατορίας, ένας σχεδόν αιώνας συνεχών επιτυχιών που έφερε τους Οθωμανούς στο απόγειο της δυνάμεως τους. Στην διάρκεια της εντυπωσιακής βασιλείας του Μωάμεθ Β' (1451-1481) η οθωμανική κυριαρχία απλώθηκε σε ολόκληρη την βαλκανική χερσόνησο, με εξαίρεση μερικά σημαντικά νησιά, όπως η Κρήτη, η Κύπρος, και έμειναν στην κατοχή των Βενετών, ενώ οι ιωαννίτες Ιππότες κρατούσαν της θέσεις τους στην Ρόδο και οι Γενουάτες στην Χίο. Μέχρι το 1566 η Χίος και η Ρόδος κατακτήθηκαν από τους Τούρκους και σε λίγα χρόνια την ίδια τύχη είχε και η Κύπρος. Η επέκταση της οθωμανικής κυριαρχίας στην βαλκανική χερσόνησο έφερε τουλάχιστον κάποια ενότητα, ειρήνη και ασφάλεια σε έναν χώρο που αιώνες μαστιζόταν από την αναρχία και της συνεχείς συγκρούσεις μεταξύ βυζαντινών, βενετών, σέρβων, βουλγάρων και γενουατών. Οι γνώσεις για την περίοδο της οθωμανικής αυτοκρατορίας στην βαλκανική χερσόνησο είναι ανεπαρκείς και καθιστούν εξαιρετικά δύσκολη την αποτίμηση, με κάποιο βαθμό βεβαιότητας, των συνεπειών της τουρκικής εξαπλώσεως στο βίο των πληθυσμών της χερσονήσου, οι περισσότεροι όμως συγγραφείς συμφωνούν, παρά τις κάποιες διαφωνίες που εξακολουθούν να υπάρχουν, ότι η οθωμανική φεουδαρχία προσέφερε στον μέσο χωρικό καλύτερους όρους διαβιώσεως από εκείνους που επικρατούσαν στην χριστιανική Ευρώπη (Παπαδόπουλος 1972) (Τζαμτζής 2007) (Χαρλαύτη 2001).

Η έντονη δραστηριότητα που ανέπτυξαν οι Γάλλοι στην ανατολή, και ιδίως η διείσδυση των Άγγλων και των Ολλανδών στην Μεσόγειο, είχε σημαντικές επιπτώσεις στο εξωτερικό εμπόριο της αυτοκρατορίας. Ο ανταγωνισμός που προκάλεσε ο τερματισμός πρώτα του βενετικού και μετά του γαλλικού μονοπωλιακού ρόλου στο εξαγωγικό εμπόριο της αυτοκρατορίας, ευνόησε την οθωμανική εμπορική

τάξη. Αλλά επειδή το κράτος δεν έδειχνε ιδιαίτερο ενδιαφέρον για της εξαγωγές, και κατά συνέπεια, αμελούσε την προστασία και την προαγωγή της εγχώριας βιοτεχνίας, παραχώρησε προνόμια στους ξένους που τελικά στάθηκαν μοιραία για την οικονομία της Αυτοκρατορίας. Η ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας ήταν ένας από τους τομείς που έπληξε η οθωμανική τακτική απέναντι στο διεθνές εμπόριο (Παπαδόπουλος 1972) (Τζαμτζής 2007) (Χαρλαύτη 2001).

Η Γαλλία διατήρησε την υπεροχή της στην ανατολή ως την στιγμή που η Αγγλία αξίωσε συμμετοχή στο ανατολικό εμπόριο και την πολιτική επιρροή. Όσο το αγγλικό εμπόριο με την οθωμανική αυτοκρατορία ήταν ακόμη περιορισμένο, το θέμα της εθνικότητας της σημαίας των πλοίων δεν ήταν τόσο σημαντικό. Όταν όμως το αγγλικό εμπόριο με την ανατολή πήρε σημαντικές διαστάσεις, οι δικαιοδοσίες που είχαν παραχωρηθεί από τις υπάρχουσες δρομολογήσεις άρχισαν να γίνονται δεσμευτικές για τα αγγλικά συμφέροντα οι άγγλοι είχαν επιδιώξει από τον 14ο αιώνα να επεκταθούν στην μεσόγειο. Αρχικά το αγγλικό εμπόριο γινόταν κυρίως με ιταλικά πλοία, αλλά μέσα στα μέσα του 15ο αιώνα η Αγγλία εμπορευόταν στην ανατολή με δικά της πλοία. Υπάρχουν μαρτυρίες ότι οι άγγλοι είχαν άμεσα εμπορικές σχέσεις με την Χίο ήδη από το 1479. Οι σχέσεις αυτές ήταν αρκετά σημαντικές στις αρχές του 16ου αιώνα ώστε να δικαιολογούν την παρουσία των άγγλων εμπόρων και των αντιπροσώπων τους στο νησί. Το 1513 διορίστηκε στην Χίο Άγγλος πρόξενος και κατά τον R. Hakluyt, ανάμεσα στα 1511 και 1534 πέντε αγγλικά πλοία εξυπηρετούσαν το εμπόριο αυτό εκτός από τα ξένα πλοία που επίσης μετέφεραν αγγλικά προϊόντα. Τα Αγγλικά πλοία πήγαιναν στην Κρήτη και την Ζάκυνθο για να φορτώσουν κρασιά και σταφίδα, και στην Κύπρο, την Κρήτη και στην Συρία, για να αλλάξουν αγγλικά υφάσματα με μπαχαρικά, λάδια, μετάξι, χαλιά και νήματα μοχαίρ (Παπαδόπουλος 1972) (Τζαμτζής 2007) (Χαρλαύτη 2001).

Πάντως, την εποχή που ο υπόλοιπος ελληνικός κόσμος υπέκυψε και υποδουλώθηκε στους Οθωμανούς, η Επτάνησος είχε ίσως την τύχη να περάσει στην κυριαρχία των τότε μεγάλων δυνάμεων της δύσης. Είναι το χρονικό διάστημα όπου οι νέες αξίες και ιδέες έχουν αρχίσει να προβάλλονται και να κατοχυρώνονται ως αφετηρία της νέας εποχής που άλλαξε εκ θεμελίων την εξέλιξη του κόσμου. Η στρατηγική σημασία των νησιών του ιονίου ήταν ο λόγος, για τον οποίο οι ενετοί, οι γάλλοι, οι ρώσοι και οι άγγλοι έδειξαν τόσο έντονο ενδιαφέρον για την περιοχή. Μέσα από την πολύχρονη και πολυεθνική αυτή κατοχή οι επτανήσιοι μπόρεσαν να αφομοιώσουν γόνιμα εκείνα τα στοιχεία, τα οποία τους ήταν απαραίτητα για την

εξελικτική τους πορεία και που διαμόρφωσαν τελικά την ιδιαίτερη κουλτούρα τους και τον πολιτισμό τους. Η ναυτική παράδοση στο Ιόνιο είχε αρχίσει να ωριμάζει. Το πόσο ικανοί ναυτικοί ήταν οι Επτανήσιοι, το απέδειξαν στη μάχη της Ναυπάκτου (07/10/1571), η οποία έγινε μεταξύ των Εχινάδων νήσων. Η ελληνική συμμετοχή, υπήρξε σημαντική. Ανάμεσα στις 53 γαλέρες που παρέταξε η Βενετία οι 14 ήταν ελληνικές, από τις οποίες οι 10 ήταν επτανησιακές. Παράλληλα, έδειξε και την επιθυμία των ιονίων και κρητικών να απελευθερώσουν τους υπόδουλους αδελφούς τους. Η μεγάλη συμμετοχή αυτή αποδεικνύει, ότι η Ναυτιλία της Επτανήσου στις τελευταίες δεκαετίες του 16^{ου} αιώνα απαρτιθόταν από πολλά εμπορικά σκάφη-γαλέρες και τάχθηκαν στο βενετικό ναυτικό για να υπερασπιστούν την μεγαλόνησο. Υπήρξαν πάνω από 2000 άνδρες, οι περισσότεροι εκ των οποίων δεν γύρισαν ποτέ στα νησιά τους. Η προσφορά, λοιπόν, της Επτανήσου στη ναυμαχία της Ναυπάκτου υπήρξε αξιόλογη και υπολογίσιμη. Η ικανότητα, την οποία επέδειξαν στον ανεφοδιασμό των πλοίων και η σφοδρότητα με την οποία πολέμησαν δίπλα στους έμπειρους Ισπανούς, Γενοβέζους, Βενετούς εναντίον των Τούρκων έκανε ολοφάνερα τη λαμπρή ανάπτυξη που είχε συντελεστεί στο τομέα της ναυτιλίας εκατό χρόνια μετά την πτώση της Κωνσταντινούπολης (Βλασσόπουλος 2011) (Παπαδόπουλος 1972) (Τζαμτζής 2007) (Χαρλαύτη 2001).

Γενικά, ο 16ος αιώνας είναι η αυγή της επτανησιακής ναυτιλίας. Η εμπορική κίνηση των νησιών εκδηλώνεται κυρίως με την εξαγωγή της σταφίδας και των κρασιών. Μέσα σε εκατό χρόνια η Κεφαλονιά, η οποία ήταν η σπουδαιότερη σταφιδοπαραγωγή περιοχή και πρωτοστάτησε στην εξαγωγή της, σημείωσε μια τεράστια οικονομική άνοδο, η οποία συνεχίστηκε απρόσκοπτα ως τα μέσα του 18ου αιώνα οπότε για διάφορους λόγους αρχίζει η βαθμιαία κατάπτωση. Παράλληλα, οι επτανήσιοι έμποροι εκμεταλλεύτηκαν τις ανάγκες της Γαλινοτάτης για σιτάρι, το οποίο μετέφεραν στην Βενετία ιονικά σκάφη και κρητικά με βενετσιάνικη σημαία και έχοντας έλληνες καπετάνιους. Τα σκάφη, τα οποία χρησιμοποιούν την εποχή αυτή είναι οι εμπορικές φρεγάτες, οι μαρτσιλιάνες, τα βριγαντίνια, οι караβέλες, τα σκιράτσα και αρκετά μικρότερου τύπου, όπως γρίποι, σανδάλια και άλλα που αναφέρονται απλά σαν «πλοία» ή ακόμα «ξύλα». Ο τύπος, όμως, που κυριαρχούσε στις θαλάσσιες μεταφορές αυτή την περίοδο ήταν η αλέρωτα, περισσότερα από αυτά μετά την παρακμή των ναυπηγείων στο Arsenale της Βενετίας, το 1550, κατασκευάζονται στα ιονικά και κρητικά ναυπηγεία (Βλασσόπουλος 2011) (Παπαδόπουλος 1972) (Τζαμτζής 2007) (Χαρλαύτη 2001).

Με το πέρασμα του χρόνου η παρουσία των Ελλήνων στην Βενετία έγινε όλο και πιο έντονη. Οι Έλληνες ναυτικοί (πλοιοκτήτες ή πλοίαρχοι) και κυρίως οι Επτανήσιοι, ήταν πλέον μόνιμα εγκατεστημένοι στην πρωτεύουσα της Γαληνοτάτης, όπως φαίνεται από διάφορους συγκεντρωτικούς πίνακες. Οι περισσότεροι από αυτούς ήταν αξιόλογα μέλη της Ελληνικής Αδελφότητας και συνετέλεσαν στην ανάπτυξη της ελληνικής παροικίας της Βενετίας τον 16^ο αιώνα (Βλασσόπουλος 2011) (Παπαδόπουλος 1972) (Τζαμτζής 2007) (Χαρλαύτη 2001).

Αυτοί οι Επτανήσιοι συμμετείχαν σε συνεταιρισμούς, τις λεγόμενες «συντροφιάς». Επρόκειτο, δηλαδή, για κεφαλαιούχους, που συνεισέφεραν ένα ποσοστό, το οποίο θα έπαιρνε ο καπετάνιος μαζί του για να εμπορευθεί. Το μερτικό της συμμετοχής του καθενός από την «συντροφιά», λεγόταν «βλησίδιο». Με το τέλος του ταξιδιού μοιράζονταν τα κέρδη, αφού πρώτα αφαιρούντο όλα τα έξοδα. Η συμμετοχή σε αυτές τις συντροφιάς ήταν κερδοφόρα και πολλοί από τους ναυτικούς που εμπλέκονταν σε τέτοιου είδους συναλλαγές έγιναν πλοιοκτήτες και από τα μέσα του αιώνα κινούνται στο χώρο της Μεσογείου. Πολλοί είναι οι επτανήσιοι που δραστηριοποιούνται στο ναυτιλιακό και εμπορικό πεδίο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η οικογένεια Βεργωτή, κεφαλλονίτικης καταγωγής, η οποία ταξίδευε και εμπορευόταν στην Αδριατική με δικά της σκάφη ήδη από το 1583 (Βλασσόπουλος 2011) (Παπαδόπουλος 1972) (Τζαμτζής 2007) (Χαρλαύτη 2001).

Η δράση, όμως, των Ελλήνων δεν περιοριζόταν μόνο στη θάλασσα. Με την εγκατάστασή τους στην Βενετία και τη συστηματική ενασχόλησή τους με το εμπόριο και τη ναυτιλία ήταν φυσικό να καταπιαστούν και με επαγγέλματα, τα οποία σχετίζονταν με τις δραστηριότητές τους. Έτσι, αρκετοί ήταν αυτοί που ασχολήθηκαν με τις ασφάλειες, ως ασφαλιστές. Οι ασφάλειες κάλυπταν τα συνηθισμένα ατυχήματα στην θάλασσα και τις λεηλασίες κουρσάρων ή πειρατών. Οι πειρατικές επιδρομές την εποχή αυτή ήταν συνηθισμένες και πολυάριθμες. Μάλιστα, οι επτανήσιοι, από πολύ νωρίς ίδρυσαν ταμεία για την απελευθέρωση των σκλάβων, που υποδουλώνονταν από τους πειρατές. Τέτοιο ταμείο ιδρύθηκε το 1560 στην Ζάκυνθο και το 1661 στην Κέρκυρα ενώ στην Κεφαλονιά ιδρύθηκε κάπως καθυστερημένα (Βλασσόπουλος 2011) (Παπαδόπουλος 1972) (Τζαμτζής 2007) (Χαρλαύτη 2001).

Την εποχή που οι Οθωμανοί κατέκτησαν την βαλκανική χερσόνησο, τα περισσότερα νησιά του Αιγαίου βρίσκονταν στην κυριαρχία της Βενετίας και της Γένοβας. Το ίδιο το Αιγαίο μαστιζόταν από χριστιανούς και μουσουλμάνους πειρατές. Το τελευταίο τέταρτο του 16^{ου} και το πρώτο μισό του 17^{ου} αιώνα ήταν

πραγματικά η πιο δύσκολη περίοδος για την αστυνόμευση των θαλασσών. Η Τουρκία είχε πια αποτραβηχτεί στην ανατολική Μεσόγειο. Το ναυτικό των ιταλικών κρατών βρισκόταν σε παρακμή, η γαλλική ναυτική δύναμη είχε εκμηδενίσει στη διάρκεια των θρησκευτικών πολέμων και το ισπανικό ναυτικό ήταν εξουθενωμένο από τους ολλανδικούς και ελισαβετιανούς πολέμους. Η παγκόσμια αναρχία και η εξάντληση των ναυτικών δυνάμεων της μεσογείου αποτέλεσαν πρόσφορο έδαφος για την πειρατεία. Η πειρατεία στο Αιγαίο ήταν περιορισμένη σε σύγκριση με την δραστηριότητα των Μωαμεθανών και χριστιανών πειρατών στην κεντρική και δυτική μεσόγειο. Εδώ είναι αναγκαίο να αντιδιασταλεί η καθαρά ληστρική πειρατεία από τις εκστρατείες του Χαιρεντίν στο Αιγαίο και στο Ιόνιο, που ουσιαστικά ήταν οθωμανικές ναυτικές εκστρατείες για τον έλεγχο του Αιγαίου (Βλασσόπουλος 2011) (Παπαδόπουλος 1972) (Τζαμτζής 2007) (Χαρλαύτη 2001).

Ο προσδιορισμός της ελληνικής συμμετοχής στην θαλάσσια ληστεία είναι δύσκολος. Υπάρχουν ενδείξεις ότι οι Έλληνες στραφήκαν στην θάλασσα από τις αρχές ακόμα του 16^{ου} αιώνα, ανεξάρτητα ή σε συνεργασία με άλλους πειρατές. Συχνά Έλληνες εξωμότες συνεργάζονταν με τους μπερμπερίνους πειρατές, άλλοι πάλι έμπαιναν στην υπηρεσία των εμπόλεμων δυνάμεων ή κατατάσσονταν στο τουρκικό ναυτικό, ενώ πολλοί Έλληνες κατατάσσονταν στο οθωμανικό ναυτικό πάνω από ένα αιώνα πριν την κατάληψη του νησιού. Μερικοί απ αυτούς που ξεκίνησαν σαν ψαράδες ή μικροπειρατές, στη συνέχεια απέκτησαν τεράστια δύναμη, όπως οι αδελφοί Μπαρμπαρόσα που ήταν ελληνικής καταγωγής (Τζαμτζής 2007).

Πολλές φορές οι πειρατές επιδίδονταν στο έργο τους με την προστασία των τοπικών αρχών ή των πλουσίων σε σημείο που να δρουν ανενόχλητοι, συχνά μάλιστα και ξένοι έμποροι συνεργάζονταν μαζί τους. Σε μερικές περιπτώσεις η πειρατεία φαίνεται ότι είχε αποκτήσει χαρακτήρα κοινοτικής επιχειρήσεως και μερικά νησιά, όπως η Μήλος, η Κίμωλος και η Μύκονος, όφειλαν την ευημερία τους στην ειδική σχέση τους με τους πειρατές. Τα Γιούρα, η Αμοργός, η Σκόπελος, η Σκιάθος, η Ιός, η Ύδρα, οι Σπέτσες, η Τήνος, τα Ψαρά και άλλα νησιά είτε είχαν γίνει κρησφύγετα πειρατών είτε διατηρούσαν σχέσεις μαζί τους. Η ληστεία στην θάλασσα, όπως και στην στεριά, ήταν με λίγα λόγια άμεσα δεμένες με την τοπική οικονομία της Ελλάδας, τόσο σαν τρόπος συσσωρεύσεως κεφαλαίου, όσο και σαν δραστηριότητες συμπληρωματικές των νομίμων εμπορικών επιχειρήσεων. Η πειρατεία καθώς και η ληστεία αποτελούσαν τις περιθωριακές δραστηριότητες στην πρώτη φάση της

εμπορικής αναπτύξεως της Βαλκανικής χερσονήσου (Βλασσόπουλος 2011) (Παπαδόπουλος 1972) (Τζαμτζής 2007) (Χαρλαύτη 2001).

Οι ιωαννίτες ιππότες της Ρόδου καθώς και οι Γάλλοι και Ιταλοί πειρατές αποτελούσαν σοβαρή απειλή για το οθωμανικό εμπόριο. Τα νησιά, παρ' όλη τη φυσική τους φτώχεια, είχαν μεγάλη στρατηγική και εμπορική αξία. Έλεγχαν τις επικοινωνίες και τις εμπορικές επαφές με την δύση καθώς και τους δρόμους ανεφοδιασμού της πρωτεύουσας. Σαν συνέπεια, οι Τούρκοι από την άλωση της Κωνσταντινουπόλεως μέχρι την κατάκτηση της Κρήτης το 1669, βρίσκονταν συχνά σε ναυτικούς πολέμους. Στο Αιγαίο, οι εχθροπραξίες συνεχίσθηκαν αδιάκοπα μέχρι την ναυμαχία της Ναυπάκτου. Η Μυτιλήνη κατακτήθηκε το 1462, η Εύβοια το 1479, η Ρόδος έπεσε το 1522, η Χίος το 1566, η Κύπρος κατακτήθηκε από το 1570 ως το 1572 και, τέλος, έπεσε και η Κρήτη το 1669, ύστερα από εικοσιπέντε χρόνια πολέμου με την Βενετία. Η κοινωνικοοικονομική κατάσταση των νησιών διευκόλυne τις τούρκικες προσπάθειες. Προφανώς το φεουδαρχικό σύστημα που είχαν επιβάλει οι ιταλικές εμπορικές δημοκρατίες ήταν πολύ πιο καταπιεστικό από την τότε τουρκική κυριαρχία (Βλασσόπουλος 2011) (Παπαδόπουλος 1972) (Τζαμτζής 2007) (Χαρλαύτη 2001).

Στο δεύτερο μισό του αιώνα οι Έλληνες πειρατές άρχισαν αρχικά να κινούνται ζωηρότερα και πολλοί Κρητικοί ανάμεσα τους και ο Μανούσος Θεοτοκόπουλος, αδελφός του Δομήνικου, ήταν κουρσάροι στην υπηρεσία της Βενετίας στην διάρκεια των τουρκοβενετικών πολέμων για την Κύπρο. Γενικά στον 16^ο και 17^ο αιώνα, οι περισσότεροι Έλληνες πειρατές έμειναν τοπικοί ληστές με δράση μικρής κλίμακας, ενώ οι Μανιάτες και οι Σφακιανοί ήταν ονομαστοί για τις αγριότητες και την βαρβαρότητά τους (Τζαμτζής 2007).

Επίσης, δεν υπάρχουν ακριβή στοιχεία για την ενεργό συμμετοχή των Ελλήνων στο θαλάσσιο εσωτερικό εμπόριο. Αν και εντοπίζονται ελληνικά πλοία σε λιμάνια της ανατολής καθώς και στην Αλεξάνδρεια και την Βενετία, οι Ραγουζαίοι και οι Βενετοί μονοπωλούσαν σχεδόν το διαμετακομιστικό εμπόριο της οθωμανικής αυτοκρατορίας με την Δύση στο τουλάχιστον στο πρώτο μισό του αιώνα, οι Γάλλοι οι Άγγλοι και οι Ολλανδοί εμφανίζονται στην περιοχή αργότερα. Στη διάρκεια του αιώνα αυτού η ραγουζιανή εμπορική ναυτιλία έφτασε στο απόγειο της ακμής της με 180 πλοία ανάμεσα στα 1560 και 1570 και με κέρδη που αυξήθηκαν από 180.000 δουκάτα σε 270.000 δουκάτα. Το κύριο διαμετακομιστικό εμπόριο της Ραγούζας ήταν τα σιτηρά που εξήγαγαν κυρίως η Ελλάδα, η Σικελία και η Απουλία. Σε όλη την διάρκεια του

16ου αιώνα οι Ραγουζαίοι και οι Βενετοί παρέμειναν οι σημαντικότεροι μεσάζοντες ανάμεσα στην ανατολική μεσόγειο και την δύση. Παρόλα αυτά φαίνεται ότι το ελληνικό εμπορικό ναυτικό της Αδριατικής ήταν αρκετά σημαντικό. Η απόφαση της Βενετίας το 1601 να υψώσει τους λιμενικούς φόρους για τα ξένα πλοία είχε κύριο στόχο τον ελληνικό ανταγωνισμό στο ανατολικό εμπόριο (Παπαδόπουλος 1972) (Τζαμτζής 2007).

Οι Έλληνες έμποροι, ναυτικοί και εμπορικοί αντιπρόσωποι υπήρχαν παντού, από την Μαύρη θάλασσα μέχρι την Αλεξάνδρεια. Κέντρο της δραστηριότητας τους ήταν ο Γαλατάς και βάσεις για την δράση τους το Αιγαίο και η Μαύρη θάλασσα. Το εμπόριο σιτηρών ήταν πραγματικά ελληνικό μονοπώλιο, που επέτρεπε στους Έλληνες εμπόρους να κατευθύνουν την κίνηση της αγοράς σύμφωνα με τα συμφέροντά τους. Παρ' όλες τις προσπάθειες της, η κυβέρνηση δεν στάθηκε ποτέ ικανή να αναχαιτίσει το λαθρεμπόριο των σιτηρών που παρουσίαζε αύξηση σε σχέση ευθέως ανάλογη με την εξασθένηση της κεντρικής εξουσίας (Τζαμτζής 2007) (Χαρλαύτη 2001).

Επιπρόσθετα, το διεθνές εμπόριο της εποχής βρισκόταν ακόμα, στα χέρια των Ευρωπαίων. Κατά κανόνα, η οθωμανική εμπορική ναυτιλία δεν είχε επιδοθεί σε μακρινά ταξίδια και η δραστηριότητα της περιοριζόταν στην ακτοπλοΐα του Αιγαίου και της Μαύρης Θάλασσας. Μερικά από τα σημαντικότερα λιμάνια που είχαν εμπορικές επαφές με την πρωτεύουσα ήταν η Θεσσαλονίκη, η Χαλκίδα, η Αθήνα, η Αίγινα και τα νησιά Σάμος, Χίος, Λέσβος, Λήμνος και Κως. Στην θάλασσα υπήρχαν τριών κατηγοριών λιμάνια - σύνδεσμοι με την πρωτεύουσα, εκείνα που εξυπηρετούσαν της παραδουνάβιες Ηγεμονίες (Αγχίαλος, Κίλια, Ακκερμαν) και τους σταθμούς του ποταμού Δούναβη (Σιλίστρια, Νικόπολη, Βιδίνιο, Βελιγράδι και Ρουχτσούκ) τα λιμάνια της Κριμαίας, κυρίως η Θεοδοσία και τα μικρασιατικά λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, Ποντοηράκλεια (Ερεγλί), Ινέμπολι, Σινωπή και Κερασούς. Ζωηρότατη κίνηση πλοίων με φορτία σιτηρών από την Θράκη υπήρχε στα λιμάνια της Ραιδεστού, των Μουδανιών, της Πανόρμου και της Κρήτης, ενώ της Κύπρου και της Ρόδου ήταν μάλλον περιορισμένη. Τα λιμάνια αυτά συνδέονταν συνήθως μεταξύ τους με την ετήσια νηοπομπή προς την Αλεξάνδρεια (Τζαμτζής 2007) (Χαρλαύτη 2001).

1.2: Ελληνική Ναυτική Γνώση και Εμπόριο τον 17^ο Αιώνα

Ο 17ος αιώνας δεν έχει να αναδείξει τίποτα το ιδιαίτερο για τη ναυτιλία και το εμπόριο των Ιονίων Νήσων. Την εποχή αυτή, όμως, ξεσπά ο Βενετοτουρκικός πόλεμος για την κατάκτηση της Κρήτης. Τα Επτάνησα συμμετέχουν ενεργά στο αγώνα των Κρητικών. Το 1668 κατά την διάρκεια της πολιορκίας της Κάντιας, σώμα Κεφαλλονιτών και Ζακυνθινών καταφθάνει στο νησί για να ενισχύσει τους πολιορκημένους. Παράλληλα, αναφέρονται πολλοί Κεφαλλονίτες που με δικά τους χρήματα αρμάτωσαν γαλέρες και τάχθηκαν στο βενετικό ναυτικό για να υπερασπιστούν τη μεγαλόνησο (Βλασσόπουλος 2011) (Παπαδόπουλος 1972) (Τζαμτζής 2007) (Χαρλαύτη 2001).

Η πτώση της Κρήτης το 1669 απετέλεσε βαρύ πλήγμα για την Βενετία, είχε, όμως, σημαντικό αντίκτυπο για τα Επτάνησα καθώς κρητικοί πρόσφυγες εγκαταστάθηκαν κυρίως στη Ζάκυνθο, την Κεφαλονιά και την Ιθάκη, δίνοντας μια σημαντική ώθηση στον πολιτισμό. Ως απόρροια της άλωσης της Κρήτης ήταν η κάθετη άνθιση της ναυτιλίας και του εμπορίου που σημειώθηκε στα Ιόνια νησιά προς το τέλος του αιώνα καθώς η βενετική πολιτική θα συγκεντρωθεί αποκλειστικά στα Επτάνησα (Βλασσόπουλος 2011) (Παπαδόπουλος 1972) (Τζαμτζής 2007) (Χαρλαύτη 2001).

Είναι δύσκολο να προσδιοριστεί η εμπορική δραστηριότητα του Αιγαίου και της ηπειρωτικής Ελλάδος σε αυτήν την εποχή. Στη διάρκεια των κρητικών πολέμων (1645-1669) και του πολέμου της Ιεράς Συμμαχίας (1682-1699) το εμπόριο είχε διακοπεί σε ορισμένες περιοχές, όπως στην Κρήτη και την Πελοπόννησο. Αλλά το εμπόριο στην Ανατολή δεν έπαψε να είναι κερδοφόρο παρόλη την κάμψη του. Το εξωτερικό εμπόριο της Τουρκίας ήταν στα χέρια των Άγγλων, των Ολλανδών και των Γάλλων, που οι αγώνες τους για την εμπορική κυριαρχία στην Μεσόγειο και στην Ανατολή καλύπτουν σχεδόν ολόκληρο τον 17^ο αιώνα. Πριν προσχωρήσει στην Ιερά Συμμαχία, η Βενετία εξακολουθούσε να ελέγχει μεγάλο μέρος του διαμετακομιστικού εμπορίου των σιτηρών, του καφέ και του ρυζιού ανάμεσα στην Αίγυπτο, την Κωνσταντινούπολη και την Συρία, καθώς και μεγάλο μέρος του παράκτιου εμπορίου της αυτοκρατορίας. Στα τέλη του αιώνα και μετά από μια περίοδο σημαντικής κάμψεως, η Γαλλία άρχισε να ανακτά βαθμιαία το χαμένο έδαφος. Στο τοπικό και εσωτερικό εμπόριο δέσποζαν οι Έλληνες. Οι Σλάβοι και οι Αλβανοί δρούσαν κυρίως στα βόρεια βαλκάνια, ενώ οι Αρμένιοι άρχιζαν να αποκτούν τον έλεγχο του μικρασιατικού εμπορίου. Οι Έλληνες ήταν προμηθευτές πρώτων υλών ολόκληρης της

Βαλκανικής χερσονήσου και είχαν τον έλεγχο μεγάλου μέρους του εμπορίου με την Αίγυπτο, τα νησιά του αιγαίου και την Ηπειρωτική Ελλάδα. Από απλοί μεταφορείς και τοπικοί έμποροι, οι Έλληνες έγιναν τώρα παραγγελιοδόχοι ξένων οίκων, καθώς και εισαγωγείς και διανομείς αγαθών στις αγορές του τελικού προορισμού τους. Στην αρχή βέβαια η δραστηριότητα τα τους στον χώρο του διεθνούς εμπορίου ήταν ακόμη περιορισμένη, αφού το μεγαλύτερο μέρος του θαλασσιού εμπορίου βρισκόταν στα χέρια των ευρωπαϊών εμπόρων. Στην διάρκεια ολόκληρου του αιώνα οι κύριες εισαγωγές ήταν βιομηχανικά προϊόντα, ιδίως υφάσματα, ενώ τα εξαγόμενα προϊόντα ήταν κυρίως πρώτες ύλες, όπως σίτηρα, λάδι, σταφίδα, κερύ, τυριά, κρασιά, βελανίδια, προβιές, δέρματα. Μετάξι και λίγο βαμβάκι και βαμβακερά νήματα (Βλασσόπουλος 2011) (Παπαδόπουλος 1972) (Τζαμτζής 2007) (Χαρλαύτη 2001).

Τέλος, ο 17^{ος} αιώνας για την Ανατολή ήταν περίοδο αναρχίας. Η δραστηριότητα των χριστιανών πειρατών μετατοπίστηκε από την Μεσόγειο στο Αιγαίο. Στο δεύτερο μισό του αιώνα, πειρατές κάθε εθνικότητας, κυρίως Γάλλοι ανέπτυξαν ιδιαίτερη δραστηριότητα. Φαίνεται πάντως ότι οι ζημιές, που έπαθε το ελληνικό εμπόριο και γενικά οι διαμεσογειακές επικοινωνίες, είχαν διογκωθεί. Οι διαστάσεις του γαλλικού εμπορίου στην Ανατολή στις αρχές του 17^{ου} αιώνα και η ανάπτυξη του αγγλικού και του ολλανδικού εμπορίου στην Μεσόγειο οδήγησαν στην μετριοπαθή αποτίμηση της πειρατικής απειλής, που μέχρι τώρα έχει παρουσιασθεί υπερβολική. Στο Αιγαίο, όπου η φτώχεια των περισσότερων ελληνικών νησιών και αρκετών παραλιακών περιοχών συχνά εξωθούσε τους Έλληνες στην πειρατεία, η δραστηριότητα της θαλάσσιας ληστείας βρισκόταν σε άμεση σχέση με την εμπορική κίνηση της περιοχής. Στο Αιγαίο, όπως και σε όλη την Μεσόγειο, η πειρατεία έγινε ανυπόστατο της τοπικής οικονομίας ένας εξωοικονομικός τύπος συναλλαγών και συσσωρεύσεως κεφαλαίου που τελικά επενδύονταν σε επιχειρήσεις οικονομικής φύσεως. Θα ήταν δύσκολο να φαντασθεί κανείς ότι η τοπική εμπορική ναυτιλία ξεπήδησε από μία οικονομία που βασιζόταν σε ασήμαντη παραγωγή και επομένως άφηνε μικρά περιθώρια για την συσσώρευση κεφαλαίου (Βλασσόπουλος 2011) (Παπαδόπουλος 1972) (Τζαμτζής 2007) (Χαρλαύτη 2001).

1.3: Ελληνική Ναυτική Γνώση και Εμπόριο τον 18^ο Αιώνα

Τα πρώτα θετικά στοιχεία που υπάρχουν για την ναυτιλία και το εμπόριο αρχίζουν να φαίνονται στα μέσα του 18^{ου} αιώνα. Αρκετά έμαθαν οι Έλληνες ναυτικοί από τους Ρώσους στην διάρκεια του πρώτου νεοτουρκικού πολέμου (1768-1774). Η θητεία αυτή και η παραταθείσα διαμονή του ρωσικού στόλου στο Αιγαίο ωφέλησε τους Έλληνες ναυτικούς με πολλούς τρόπους, καθώς επικοινωνήσαν με ξένους αξιωματικούς του ναυτικού και ναύτες, διδάχθηκαν πολλά και πλούτισαν τις ναυτικές τους γνώσεις, οι οποίες ως τότε ήταν μονομερείς και καρπός της πείρας τους (Τζαμτζής 2007).

Ο αγγλικανικός Ανταγωνισμός για τη Μεσόγειο, και ιδιαίτερα για τον έλεγχο της ανατολικής μεσογειακής λεκάνης τον 18^ο αιώνα, είχε ως αποτέλεσμα την εμφάνιση αυτής της εποχής μια σειράς φαινομένων μεγάλης σημασίας που όφειλαν την ύπαρξή τους σ' αυτόν. Ένα από αυτά ήταν η θεαματική ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, η οποία αυξήθηκε γρήγορα σε αριθμό πλοίων και χωρητικότητα, εκμεταλλευόμενη εκτός των άλλων, τη ρωσική παρέμβαση στον εμπορικό ανταγωνισμό μεταξύ Αγγλίας και Γαλλίας μετά την εξάπλωση της Ρωσίας στα παράλια της Μαύρης θάλασσας (1774) και τους πολέμους της Γαλλικής επανάστασης και του Ναπολέοντα (Παπαθανασόπουλος 1983).

Όταν γύρω στις αρχές του 18^{ου} αιώνα άρχισε να αναπτύσσεται με γοργό ρυθμό το νεότερο ελληνικό εμπορικό ναυτικό, άρχισαν να ναυπηγούνται πλέον όχι μόνο μικρά σκάφη αλλά και μεγάλα καράβια σε Μεσολόγγι, Αιτωλικό, Γαλαξίδι, Ύδρα, Σπέτσες, Ψαρά, Μύκονο, Κάσο, Καστελόριζο, Ζαγορά κλπ. Ιδιαίτερα αναπτύχθηκε στη διάρκεια των Ναπολεόντειων πολέμων και μετά την υπογραφή της Συνθήκης του Κιουτσούκ - Καϊναρτζή (10/21 Ιουλίου 1774) ανάμεσα στη Ρωσία και την Τουρκία, συνθήκη με την οποία εκτός των άλλων η Ρωσία αναλάμβανε την προστασία όλων των χριστιανών που ζούσαν στην Οθωμανική Αυτοκρατορία και εξασφαλιζόταν η ελεύθερη ναυσιπλοΐα στη Μαύρη Θάλασσα και τη Μεσόγειο (Τζαμτζής 2007).

Στα τέλη του 18^{ου} αιώνα οι Έλληνες παίρνουν την θέση των Γάλλων στην ανατολή και ανταγωνίζονται με επιτυχία τους Άγγλους. Το εμπορικό ναυτικό της Ύδρας αναπτύσσεται με ιλιγγιώδη ταχύτητα. Ακολουθούν οι Σπέτσες και με κάποια

καθυστέρηση τα Ψαρά. Η Ρωσική πρεσβεία εκμεταλλευόταν συστηματικά τη διαφθορά της οθωμανικής διοικήσεως και άπλωσε την επιρροή της. Προμηθευόταν όσα περισσότερα μπερέτα μπορούσε, παραχωρούσε διαβατήρια σε Έλληνες υπηκόους του σουλτάνου σαν να ήταν Ρώσοι και επέτρεπε σε ελληνικά πλοία να υψώνουν τη ρωσική σημαία. Αυτό όμως κράτησε ως την συνθήκη του Ιάσιου (7 Ιανουαρίου 1792). Από εκεί και ύστερα οι Έλληνες σήκωναν τη Ρωσική σημαία ακόμα και μέσα στην Κωνσταντινούπολη. Η κατάσταση αυτή επικράτησε ως την Επανάσταση του 1821 (Παπαθανασόπουλος 1983) (Τζαμτζής 2007).

1.4: Ελληνική Ναυτική Γνώση και Εμπόριο τον 19^ο Αιώνα

Πολλές και σημαντικές επιτυχίες της ελληνικής ναυτιλίας καταγράφονται τον συγκεκριμένο αιώνα. Το 1813 ο Πουκεβίλ και ο Τρίκεριν αναφέρουν πως ο Βόλος είχε 12 καράβια με μέση χωρητικότητα 180 τόνων, με μέσο αριθμό ναυτών 216, συνολικού αριθμού κανονιών 48, και τα οποία ταξίδευαν στην Αίγυπτο και την Πόλη. Το 1813, το ελληνικό εμπορικό ναυτικό μπαίνει σε μια περίοδο βαθμιαίας παρακμής, που συνεχίζει μέχρι την περίοδο της Ελληνικής Επανάστασης. Η αποκατάσταση της ειρήνης στη Μεσόγειο και η πτώση των τιμών των σιτηρών μετά το 1815 αναχαιτίζουν την εντυπωσιακή άνοδο της ελληνικής ναυτιλίας. Από τα προβλήματα που δημιουργούνται δοκιμάζεται το σύνολο των ναυτικών νησιών του Αιγαίου και περισσότερο τα μικρότερα. Εκεί τα προβλήματα γίνονται ιδιαίτερα αισθητά προσλαμβάνουν το χαρακτήρα οικονομικής κρίσης. Το χερσαίο εμπόριο δοκιμάζεται ανάλογα (Παπαθανασόπουλος 1983) (Συλλογικό 2013) (Τζαμτζής 2007).

Στις παραπάνω ζημιές θα πρέπει ακόμη να προστεθούν και τα διαφυγόντα κέρδη για μια δεκαετία που τα ελληνικά πλοία απουσίασαν από τα ναυτικό εμπόριο και της ναυτικές μεταφορές στον Εύξεινο και τη Μεσόγειο, και να συνεκτιμηθεί το γεγονός ότι μετά την απελευθέρωση και την ανεξαρτησία του νέου κράτους, οι Έλληνες είχαν όχι μόνο την θέση τους κατειλημμένη από τις ξένες ναυτιλίες αλλά στερήθηκαν και σπουδαία λιμάνια όπως της Κάσου, της Χίου, της Μυτιλήνης, της Λήμνου, της Μεσαίας, του Αργυρόκαστρου και άλλων, τα οποία υποχρεώθηκαν από τα πρωτόκολλα να τεθούν αμέσως υπό την προστασία της οθωμανικής εξουσίας (Παπαθανασόπουλος 1983) (Συλλογικό 2013).

Αναφέρεται σχετικά ότι τους μήνες Σεπτέμβριο και Οκτώβριο του 1827 είχαν κουρσευτεί από τους Έλληνες πειρατές 81 πλοία. Στον Καποδίστρια οφείλεται η έκδοση του πρώτου ναυτιλιακού νόμου από τακτική ελληνική κυβέρνηση (15 Φεβρουαρίου 1828). Ο νόμος αυτός που ψηφίστηκε από τον Καποδίστρια λίγες ημέρες μετά την ανάληψη των καθηκόντων του ως κυβερνήτη της Ελλάδας (18 Ιανουαρίου 1828) είχε 35 άρθρα και απέβλεπε κυρίως στην καταστολή της ελληνικής πειρατείας που είχε ορμητήρια της βόρειες Σποράδες και τη Γραμβούσα της Κρήτης μάστιζε το Αιγαίο (Παπαθανασόπουλος 1983).

Το 1835 το λιμάνι το οποίο παρουσίαζε την μεγαλύτερη κίνηση σε ελληνικά και σε ξένα πλοία ήταν η Σύρος και ακολούθησαν η Δρα, το Ναύπλιο, οι Σπέτσες, η Αίγινα, ο Πόρος, η Χαλκίδα και η Πάτρα. Επίσης το 1834, σύμφωνα με τα στοιχεία του Strong, από τα 53.535 πλοία που έφταναν στα ελληνικά λιμάνια, 48.907 ήταν ελληνικά και τα υπόλοιπα 4.628 ήταν κυρίως επτανησιακά (2.483) και οθωμανικά (1.414), ενώ από τα πλοία που απέπλεαν, 51.856 ήταν ελληνικά και 4.494 ξένα, από τα οποία πάλι 2.444 άνηκαν στην Ιόνια πολιτεία και 1.372 ήταν τουρκικά (Συλλογικό 2005).

Όσον αφορά τα πέντε ναυτικά διαμερίσματα της χώρας το 1835, το τέταρτο (Πάτρα) συγκέντρωσε τη μεγαλύτερη κίνηση σε ξένα πλοία (επτανησιακά, τουρκικά, βρετανικά και αυστριακά) και ακολούθησε το δεύτερο (Σύρος) όπου εκεί όμως κυριαρχούσαν τα τουρκικά πλοία και ακολουθούσαν τα επτανησιακά. Επίσης από όλα τα ναυτικά διαμερίσματα, το διαμέρισμα νοτιοδυτικής Πελοποννήσου δεν έπαιζε κανένα ρόλο στο διεθνές εμπόριο, ενώ το εμπόριο με τη δύση (Βρετανία, Αυστρία, Ιταλία και Γαλλία) γινόταν από την Πάτρα (Βρετανία, Αυστρία). Τέλος από τα ευρωπαϊκά πλοία, την πρώτη θέση κατείχαν τα Αυστριακά και τα Βρετανικά. Ανάλογα στοιχεία και αριθμοί υπάρχουν και για το έτος 1837, χωρίς όμως να αναφέρεται η σημαία των πλοίων, αλλά μόνο οι χώρες από τις οποίες προερχόταν η προς τις οποίες κατευθύνονταν (Συλλογικό 2005).

Το Β' Διάταγμα της 14 Νοεμβρίου 1836 περί εμπορικής ναυτιλίας αντικατέστησε το προηγούμενο διάταγμα. Σύμφωνα με το δεύτερο αυτό διάταγμα ο ιδιοκτήτης ελληνικού πλοίου έπρεπε να είναι Έλληνας υπήκοος (Συλλογικό 2005). Η κυκλοφορία των εμπορευμάτων στο κράτος ήταν ελεύθερη. Συγκεκριμένα, για τα εμπορεύματα που κυκλοφορούσαν στο εσωτερικό της χώρας δεν υπήρχε κανένας

περιορισμός εκτός από την πληρωμή δημοτικών φόρων. Όσον αφορά τα καθήκοντα των εμπορικών επιμελητηρίων, κατά το άρθρο του καταστατικού διατάγματος ήταν: να προβάλλουν στην κυβέρνηση τη γνώμη τους τις γνώσεις, αλλά και την πείρα τους για τα εμπορικά συμφέροντα. Τέλος για την αντιμετώπιση σοβαρών προβλημάτων γενικότερου εμπορικού ενδιαφέροντος, το Διάταγμα προέβλεπε τη σύγκλιση στην πρωτεύουσα του κράτους εμπορικού συνεδρίου. Ως προς το εξαγωγικό εμπόριο τα κύρια είδη εξαγωγής ήταν σχεδόν ολόκληρη η παραγωγή σταφίδας αλλά και εσπεριδοειδών και ένα μικρό ποσοστό στην αρχή που αυξήθηκε αργότερα από την παραγωγή του καπνού, του βαμβακιού, μαλλιού και άλλων προϊόντων, τα οποία απορροφούσε κυρίως η εσωτερική συζήτηση. Οι εισαγωγές άλλωστε αποτελούνταν από βιομηχανικά προϊόντα, αφυτριώντα ζώα (άλογα και βόδια) και κυρίως σιτάρι και κριθάρι (Παπαθανασόπουλος 1983).

Τέλος το Β. Διάταγμα της 15 Οκτωβρίου 1833 «Περί εμπορικής ναυτιλίας» και το νόμο της 13 Νοέμβρη 1851 «Περί βιβλίου ναυτοδανείων» προστάτευε τα συμφέροντα του ελληνικού ναυτικού απέναντι στους ξένους (Παπαθανασόπουλος 1983).

Όμως, παρά την ανάπτυξη του εμπορίου και παρά το γεγονός ότι η σύνταξη εμπορικών πινάκων κρίθηκε από το 1833 ακόμα ως μία από τις σπουδαιότερες εργασίες της τελωνειακής ιδιαίτερα υπηρεσίας, μόλις το 1854 μπόρεσε τελικά ο κρατικός μηχανισμός να δημοσιεύσει ορισμένες πληροφορίες για την κίνηση του εξωτερικού εμπορίου της χώρας τα έτη 1851, 1852 και 1853. Πρώτη χώρα στις εισαγωγές της Ελλάδας ήταν η Αγγλία (βαμβακερά υφάσματα, νήματα, ακατέργαστα δέρματα, σίδηρος, ζάχαρη), δεύτερη η Αυστρία (ξυλεία, μάλλινα υφάσματα, σχοινιά, σίδηρος), τρίτη η Τουρκία (δημητριακοί καρποί, ζώα, ακατέργαστα δέρματα, ξυλεία) τέταρτη η Γαλλία (ζάχαρη, δέρματα, μάλλινα υφάσματα, καφές), και ακολούθησαν με μικρότερες εισαγωγές η Ρωσία (δημητριακοί καρποί), η Ιταλία (ρύζι, θείο, δέρματα) και η Αίγυπτος (ακατέργαστα δέρματα, δημητριακοί καρποί). Αλλά και στις εξαγωγές την πρώτη θέση κατείχε η Αγγλία (κορινθιακή σταφίδα) και ακολούθησαν η Αυστρία (σιτάρι, σύκα, ποτά), η Τουρκία (χαλκός, δέρματα, λάδι) η Γαλλία (καπνός, μετάξι), η Ρωσία (σύκα) και το Βέλγιο (σμύριδα) (Συλλογικό 2004).

Για την αριθμητική ανάπτυξη του εμπορικού στόλου από το 1832 έως το 1856 υπάρχουν αριθμοί που προέρχονταν κυρίως από την «Πανδώρα» και που η αξιοπιστία

τους δεν έχει αμφισβητηθεί σοβαρά μέχρι σήμερα. Ενδιαφέροντα επίσης στοιχεία, για τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό που απασχολούσε η ελληνική ναυτιλία την περίοδο που εξετάζεται, μπορεί να βρει κάποιος και στα αποτελέσματα των απογραφών που είχε διενεργήσει η Βασιλεία το 1838, το 1853 και το 1856. Η σπουδαιότητα και η επιτυχία της προσπάθειας αυτής μπορεί να εκτιμηθεί σωστά μόνο αν ληφθεί υπόψη η θλιβερή κατάσταση που επικρατούσε εκείνα τα χρόνια στην Ελλάδα στον τομέα της δημοσίευσης στατιστικών στοιχείων και πληροφοριών από το κράτος (Χαρλαύτη 2001).

Από το 1838 έως το 1850 η χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου υπερτριπλασιάστηκε (από 88.502 τόνους το 1838, η χωρητικότητα ανέβηκε στους 266.201 τόνους το 1850) το διάστημα 1851-1852, η δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας μειώθηκε συνολικά κατά 18.450 τόνους (10.008 τόνοι το 1851 και 8.442 τόνοι το 1852) λόγω της ύφεσης του διεθνούς εμπορίου και της περιθωριοποίησης των ελληνικών παραλιών από τον αγγλικό στόλο (1850), των δυσχερών καιρικών συνθηκών (1851), της αφθονίας δημητριακών στην Δ. Ευρώπη (1851-1852), άλλα και εξαιτίας άλλων, λιγότερο γνωστών άλλα εξίσου σημαντικών παραγόντων (Χαρλαύτη 2001).

Τη δεκαετία 1845-1855, η χωρητικότητα και τα πληρώματα του ελληνικού εμπορικού στόλου αυξήθηκαν κατά δύο φορές περίπου από 161.103 τόνους και 15.000 ναύτες το 1845, το 1855 η συνολική χωρητικότητα έφτασε τους 269.801 τόνους και οι άνδρες περίπου τους 30.000), ακολουθώντας τους ίδιους τρόπους ανάπτυξης με την ναυτιλία των Ηνωμένων πολιτειών της Αμερικής. Ειδικότερα, το 1845 οι Ηνωμένες πολιτείες Αμερικής είχαν 19.720 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2.416.000 τόνων και 118.60 ναύτες, ενώ το 1855 διέθεταν 31.000 πλοία χωρητικότητας 4.802.902 τόνων και 206.000 ναύτες. Δεν μπορεί να ισχυριστεί κάποιος κάτι ανάλογο και για τον αριθμό των πλοίων, γιατί ενώ τα εμπορικά πλοία της Αμερικής το ίδιο διάστημα σχεδόν διπλασιάστηκαν λόγω «του άπιαστου πολλαπλασιασμού των ταξιδιών κατά την βόρεια Ευρώπη και στον Ατλαντικό, τα ελληνικά αυξήθηκαν μόνο κατά το ένα περίπου τρίτο της δύναμης τους (Συλλογικό 2005).

Το 1853, έχουμε ελαφρά μείωση του αριθμού των πλοίων και επίσης ελαφριά αύξηση της χωρητικότητας από 4.200 πλοία συνολικής χωρητικότητας 247.751

τόνων το 1852. Το 1853 ο στόλος κατεβαίνει στα 4.153 πλοία χωρητικότητας 2.46.995 τόνων). Η αυξομείωση αυτή είναι ένα από τα χαρακτηριστικότερα στοιχεία της εξέλιξης της ελληνικής ναυτιλίας, γιατί δείχνει ότι οι Έλληνες αρχίζουν να ναυπηγούν μεγαλύτερα πλοία, αποτολμώντας πλέον και ναυτικές γραμμές έξω από τον Εύξεινο Πόντο και τη Μεσόγειο, τη Β. Ευρώπη και τον Ατλαντικό (Παπαθανασόπουλος 1983).

Το 1875 ο στόλος των Ελλήνων αποτελείται από 2.500 ιστιοφόρα. Ο μεγαλύτερος όγκος του στόλου βρίσκεται εγκατεστημένος στις Κυκλάδες με κέντρο τη Σύρο, στην οποία εκείνη την περίοδο είναι εγγεγραμμένα 800 ιστιοφόρα. Η Σύρος όμως δεν αποτελεί τον κλασικό ναυτότοπο που έχουν υπάρξει για αιώνες τα νησιά στο Αιγαίο και το Ιόνιο. Αποτελεί το ναυτιλιακό κέντρο του νέου Ελληνικού κράτους, πόλο έλξης караβοκύρηδων από όλα τα νησιά του Αιγαίου και ιδίως εκείνων κάτω από την Οθωμανική Αυτοκρατορία την εποχή εκείνη, όπως η Χίος, η Κάσος, η Λέσβος, η Λέρος. Μετά τη Σύρο, η δεύτερη ναυτική δύναμη των Κυκλάδων είναι η Σαντορίνη με τα 70 ποντοπόρα σκάφη, δηλαδή ιστιοφόρα άνω των 60 τόνων . Τρίτη έρχεται η Άνδρος με 38 ιστιοφόρα . τέταρτη η Μήλος με 30 ιστιοφόρα και Πέμπτη η Μύκονος με 22 ιστιοφόρα κ.λπ. Από αυτά 450 είναι ωηολογημένα στη Σύρο, ενώ το Γαλαξίδι έρχεται στην δεύτερη θέση με 150 ιστιοφόρα. Ακολουθεί ο Πειραιάς , η Ζάκυνθος, η Σπέτσες, η Κεφαλονιά κ.ο.κ (Χαρλαύτη 2001).

Τον Ιούλιο, τέτοια εποχή περίπου το 1875, ο καπετάν Αριστείδης Αλαφούζος με το ιστιοφόρο μπρίκι του «Ειρήνη» 204 τόνων, ναυπηγημένο στη Σύρο, μόλις είχε διαπλεύσει το Γιβραλτάρ και βρισκόταν στα ανοιχτά του Βισκαικού. Είχε φορτώσει στάρια από το Ταϊγάνιο της Αζοφικής και ταξίδευε για τα λιμάνια της Αγγλίας. Την ίδια ακριβώς στιγμή ο καπετάν Νικόλας Ζάννος, με το ιστιοφόρο μπρίκι «Άγιος Γεώργιος», 268 τόνων ανέβαινε τα Δαρδανέλλια με προορισμό τα λιμάνια του Δουνάβεως για να φορτώσει και εκεί στάρια. Εν τω μεταξύ, ο καπετάν Διονύσης Μανωλέσσος με το ιστιοφόρο μπρίκι «Παναγία Πλατσανή», 186 τόνων ξεφόρτωνε κάρβουνο στη Γένοβα, ενώ ο καπετάν Νικόλας Μπαρμπαρίγος με το μπρίκι «Παναγία Ακάθιστος» 183 τόνων φόρτωνε καλαμπόκι στο Γαλάτσι του Δουνάβεως. Την ίδια εποχή ο καπετάν Λουκάς Νομικός με το ιστιοφόρο «Άγιος Αντώνιος» φόρτωνε μαμπακία στην Αλεξάνδρεια (Συλλογικό 2013) (Χαρλαύτη 2001).

Τότε, τον Ιούλιο του 1875 στις ίδιες ρότες της Μεσογείου και της Βορείου Ευρώπης, το ένα με κάποια απόσταση από το άλλο, έπλεαν τα σαντορίνια ιστιοφόρα, «Αγία Φιλομένα», «Άγιοι Ανάργυροι», «Άγιος Αντώνιος», «Άγιος Δημήτριος», «Άγιος Μηνάς», «Άγιος Νικόλαος», «Αλαφούζος», «Ανάστασις», «Γεώργιος», «Ενωσις», «Ευαγγελίστρια», «Ευανθία», «Καλλιόπη», «Κασσιανή», «Κοίμησις Θεοτόκου», «Μαριγώ», «Ματρόνα», «Ορφεύς», «Παναγία Ακάθιστος», «Παναγία Θεοσκέπαστη», «Παναγία Μαλτέζα», «Πρόδρομος», «Ρόδον το Αμάραντον», «Ταξιάρχες». Το 1875 η θηραϊκή ιστιοφόρος ναυτιλία, όπως άλλωστε και η ελληνική ήταν στην μεγάλη της ακμή. Εβδομήντα ποντοπόρα φορτηγά ιστιοφόρα έπλεαν μεταξύ Μαύρης Θάλασσας, Δυτικής Μεσογείου και Βορείου Ευρώπης. Εβδομήντα καπεταναίοι, караβοκύρηδες όλοι, κυβερνούσαν πλοία επανδρωμένα από 1.000 ναυτικούς, ενώ η Σαντορίνη διέθετε περίπου 100 ακόμη μικρότερα ιστιοφόρα που εκτελούσαν δρομολόγια στον χώρο του Αιγαίου (Χαρλαύτη 2001).



Εικόνα 1: Ελληνικό καράβι του Μεσαίωνα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΑΛΛΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

2.1: Οι πρώτοι ελληνικοί ναυτικοί χάρτες - Οι Πορτολόανοι

Ο καπετάν Κεφαλάς, ενώ βρισκόταν το 1818 στο Παρίσι, εξέδωσε τρεις ναυτικούς χάρτες, τους πρώτους ελληνικούς ναυτικούς χάρτες που κυκλοφόρησαν. Ο πρώτος χάρτης είχε τον τίτλο «Χάρτα ναυτική συμμαζωμένη του πρώτου μέρους της Μεσογείου θαλάσσης, από το στενών Γκιπράλτας έως Μάλτας». Ο δεύτερος χάρτης είχε τον τίτλο «Χάρτα Ναυτική συμμαζωμένη β, μέρους της Μεσογείου θαλάσσης, από Μάλτας έως Αλεξάνδρειας, και μέχρι Κωνσταντινουπόλεως» και ο τρίτος χάρτης είχε τον τίτλο «Χάρτα εκτεταμένη του Αρχιπελάγους σχεδιασμένη επιμελώς παρά του καπετάν Νικολάου Κεφαλά εκ Νήσου Ζακύνθου, εις ην προσδιωρίσθη η αληθής θέσης των μερών και Νήσων» (Τζαμτζής 2007).

Την περίοδο της Τουρκοκρατίας, οι Πορτολόανοι ήταν ένα από τα πολύτιμα εργαλεία εκείνης της εποχής για τους ναυτιλλόμενους. Ο κόσμος της Μεσογείου διαιρεί τους Πορτολόανους σε δύο μέρη: σε εκείνον της Χριστιανοσύνης και εκείνον της Χριστιανοσύνης μαζί με εκείνο της Μπαρμπάρους (μωαμεθανισμού). Οι Έλληνες ταξίδευαν στη Μεσόγειο πολύ πριν από τον 18^ο αιώνα και αυτό είναι κάτι που μπορεί να εξαχθεί ως συμπέρασμα από τους χειρόγραφους Πορτολόανους που γράφτηκαν τον 16^ο και 17^ο αιώνα (Τζαμτζής 2007).

Ο όρος «Πορτολόανος» ή και «Πορτολόανα» ήταν σε χρήση επίσης και σε χειρόγραφες ή έντυπες αργότερα ναυτιλιακές οδηγίες που κυκλοφορούσαν παράλληλα. Μια οικογένεια ναυτικών χαρτών ήταν και τα Ιζολάρια (νησιολόγια), και όπως μαρτυρεί και το όνομα τους, περιοριζόταν στη χαρτογραφική απεικόνιση μόνο των νησιών. Είναι γνωστό πως ένα ναυτικό μίλι είναι 1852 μέτρα. Εάν λοιπόν το πλοίο έτρεχε με 1 μίλι την ώρα, σε διάστημα μίας ώρας θα είχε απομακρυνθεί κατά 1852 μέτρα, σε διάστημα ενός λεπτού θα είχε απομακρυνθεί κατά 1852.60 ή κατά 30,87μ. και σε διάστημα 15 δευτερολέπτων κατά 30,87.4 ή 7,72μ. Αντίθετα, αν αφήσει κάποιος σε 15 δευτερόλεπτα 7,72μ. σχοινί, τότε τρέχει με 1 μίλι την ώρα. Πάνω σε αυτήν την αρχή στηριζόταν η αρχή του δρομόμετρου αυτού του τύπου. Το δρομόμετρο αποτελούταν από ένα κομμάτι ξύλου κομμένο σε σχήμα τομέα κύκλου,

διαμέτρου 20-25 εκατοστών του μέτρου. Όταν έριχναν το δελτωτό στη θάλασσα, ενώ το πλοίο βρισκόταν σε κίνηση, η αντίσταση του νερού το εμπόδιζε να ακολουθήσει το πλοίο. Το δέλτα έμενε σχεδόν ακίνητο και τραβούσε ώστε να ξετυλίγεται το σχοινί του δρομόμετρου (Τζαμτζής 2007).

Με την εισαγωγή της ναυτικής πυξίδας στο ταξίδι του πλοίου, προέκυψε και η ανάγκη των ναυτικών χαρτών. Προς το τέλος του 13ου αιώνα παρουσιάζονται αναφορές για χρήση ναυτικών χαρτών που χαρακτηριζόταν πάνω σε ένα πασσαλίσκο στο κέντρο μιας ημισφαιρικής λεκάνης. Το υπολογιστικό ναυτικό βοήθημα του 16ου αιώνα, το λεγόμενο «Μαρτολόγιον» αποθησαύρισε και δημοσίευσε ο αντιναύαρχος Σουλιώτης. Για να κατανοηθεί ο σκοπός και η χρήση του Μαρτολογίου είναι αναγκαίο να δει κανείς τον τρόπο με τον οποίο ταξίδευαν οι ναυτικοί στην περίοδο του 16^{ου} - 19^{ου} αιώνα. Μέχρι τον 16^ο αιώνα, η ναυτιλία βασιζόταν στις παρατηρήσεις της πυξίδας για την κατεύθυνση του πλοίου και την εκτίμηση της αποστάσεως που είχε διανυθεί, η ακρίβεια της οποίας ήταν εξαρτημένη από την προσωπική ικανότητα του ναυτίλου. Με την εισαγωγή στη ναυτιλία του υπολογισμού του πλάτους δεν αυξήθηκε μόνο η ακρίβεια με την οποία μπορούσαν πλέον να καθορίζονται οι πορείες των πλοίων στην ανοιχτή θάλασσα, αλλά διατυπώθηκε και η μαγνητική απόκλιση των πυξίδων, ενώ συγχρόνως βελτιώθηκαν και οι διορθώσεις που θα έπρεπε να λαμβάνονται υπ' όψιν στις χαράξεις των λοξοδρομιών στους ναυτικούς χάρτες, τις οποίες σημείωναν οι χαρτογράφοι (Τζαμτζής 2007).

Ας υποθεθεί πως ο ναυτίλος ήθελε να πλεύσει στην ευθεία ΑΑ, πρώτα θα έπρεπε να χαράξει την πορεία ΑΒ σε γωνία α με την ΑΑ και φθάνοντας το σημείο Β προς αυτή την κατεύθυνση, έπρεπε να επιστρέψει στην πορεία της κατευθείαν πορείας ΑΑ. Εξάλλου χρονολογική έρευνα των διαφόρων ναυτλιακών κειμένων του 16ου αιώνα αναφέρεται σε διαδοχικές βελτιώσεις των πινάκων μέχρι το 1537, που ο περίφημος Pedro Nunes έδωσε τους αριθμούς που αργότερα έγιναν παραδεκτοί από σχεδόν όλους τους ναυτίλους και κοσμογράφους. Καθώς παρατηρεί ο Γ. Μακρής, «*κείμενα αυτού του είδους στην μεταβυζαντινή περίοδο δεν τυπώθηκαν ποτέ, σε αντίθεση με τον πορτολάνο του Ταγιά που αναπτύχθηκε συχνά*» (Τζαμτζής, 2004: 37). Ο λόγος είναι πως δεν παρουσίαζαν ενδιαφέρον για την αγορά, καθώς ο κύκλος των αποδεκτών ήταν περιορισμένος, αφού απευθυνόταν στους λιγοστούς ναυτικούς που θα

ενδιαφέρονταν για τους αρχικούς τρόπους εξαρτισμού των διαφόρων τύπων ιστοφύλων (Συλλογικό, 2004) (Συλλογικό, 2005) (Τζαμτζής 2007).

Ο πρώτος ελληνικός έντυπος Πορτολάνος εκδόθηκε στη Βενετία το 1573 και ως το 1800, που τοποθετείται η αχρονολόγητη τελευταία έκδοση του, επανεκδόθηκε άλλες 7 φορές. Γνωστές ανατυπώσεις υπάρχουν των ετών 1618, 1641, 1671, 1729, 1780, 1794, και 1800. Σύμφωνα με τις ποινικές διατάξεις του Διατάγματος της Γερουσίας, τα κλεψίτυπα αντίτυπα του Πορτολάνου υπόκειντο σε κατάσχεση και το 1/3 της αξίας περιερχόταν στο Ναυπηγείο της Βενετίας, το 1/3 στον δικαστή που θα εξέδιδε την απόφαση και το υπόλοιπο 1/3 στον καταγγέλλοντα, δηλαδή στον Ζεμέλλι, αν ήταν αυτός ο καταγγέλλων. Η γλώσσα των ελληνικών πορτολάνων αναμφίβολα καθρεφτίζει την ομιλία των Ελλήνων ναυτικών των τελευταίων αιώνων του Μεσαίωνα. Στους Πορτολάνους το ανεμολόγιο παρουσιάζει αρκετές παραλλαγές που δεν διαφέρουν, όμως, από τα σημερινά δημοτικά ονόματα των ανέμων, όπως «τρεμουντάνα» και πιο σπάνια «τραμουντάνα», «γρέγος» (και όχι γραίγος), «λεβάντες», «σιρόκος», «όστρια» (σπάνια και «νότος ή μεσημέρι») (Συλλογικό, 2004) (Συλλογικό, 2013) (Τζαμτζής 2007) (Χαρλαύτη, 2011).



Εικόνα 2: Ναυτικός Πορτολάνος της Κρήτης (1562)

2.2: Ναυτιλιακά Εργαλεία

Το βασικό εργαλείο, με το οποίο οι τότε ναυτικοί καθόριζαν την πορεία τους, ήταν η μαγνητική πυξίδα, γνωστή με το ελληνοποιημένο βενετσιάνικο όνομα «μπούσουλας». Η ναυτική πυξίδα της εποχής εκείνης βασιζόταν στην ιδιότητα της μαγνητικής βελόνας, η οποία, όταν μπορούσε να κινηθεί ελεύθερη στηριγμένη πάνω σε έναν κατακόρυφο άξονα, έστρεφε το ένα της άκρο προς τον μαγνητικό βορρά της Γης. Η ικανότητα της ναυτικής πυξίδας να δείχνει το Βορρά προερχόταν από μία μαγνητική βελόνα που ήταν τοποθετημένη στην κάτω επιφάνεια ενός δίσκου με σχεδιασμένα τα σημεία του ορίζοντα. Προκειμένου να αποφεύγονται κατά το δυνατόν, οι κλυδωνισμοί της πυξίδας, η λεκάνη στηριζόταν σε δύο χάλκινα δαχτυλίδια το ένα μέσα στο άλλο σε διαμετρική στήριξη, που ονομαζόταν Ζυγιστάτες, ώστε η πυξίδα να βρίσκεται πάντοτε σε οριζόντια θέση. Η μορφή του ανεμολογίου της μαγνητικής πυξίδας δεν άλλαξε πολύ σε όλη την περίοδο που αποτελούσε το μοναδικό εργαλείο προσανατολισμού (Τζαμτζής, 2007).

Απαραίτητοι για τον προσδιορισμό του στίγματος στην αστρονομική ναυτιλία ήταν οι ναυτικοί πίνακες. Θα μπορούσαν να καταταχθούν σε δύο κατηγορίες: στους Μαθηματικούς και τους Αστρονομικούς. Οι Μαθηματικοί πίνακες περιελάμβαναν συνήθως, μεταξύ άλλων, Λογάριθμους για την επίλυση των προβλημάτων σφαιρικής τριγωνομετρίας που αφορούσαν τον υπολογισμό του στίγματος. Επίσης περιλαμβάνονταν βοηθητικοί πίνακες όπως πίνακες μετατροπής ωρών σε μοίρες, γαλλικών μέτρων σε αγγλικά κ.λπ. Οι Αστρονομικοί πίνακες έδιναν για κάθε μέρα την κλίση του ηλίου, την προχώρηση ή οπισθοχώρηση (avance) του μέσου ηλίου, τις θέσεις της σελήνης και των πλανητών, τις κλίσεις και τις ορθές αναφορές των πλανητών με βάση των πρώτο μεσημβρινό, στοιχεία θέσεως των απλανών κ.λπ (Τζαμτζής 2007).

Σε ναυτικά ιστιοφόρα της Δύσης ήταν σε χρήση ένας τελειότερος τύπος πίνακα που στο επάνω μέρος περιλάμβανε και ανεμολόγιο, στο οποίο σημειώνονταν με τον ίδιο τρόπο οι πορείες που ακολουθούσαν. Για τον υπολογισμό του στίγματος ήταν σε χρήση το Αναγωγικό Τεταρτημόριο που ονομαζόταν και «Τετράς» ή «Καρτέρι». Προκειμένου να υπολογίσει το στίγμα του πλοίου ο ναυτίλος εργαζόταν ως εξής: τέντωνε την κλωστή, ώστε να περάσει από τον αριθμό των μοιρών της αληθούς πορείας και την κρατούσε τεντωμένη. Τα όργανα που ήταν σε χρήση τότε για να

μετρούνται τα ύψη των αστέρων στη θάλασσα ήταν το «Αγκλικόν (sic) Τέταρτον» και το «Αντανακλαστιόν Τεταρτημόριον Ογδάριον». Όσοι όμως ήθελαν μεγαλύτερη ακρίβεια χρησιμοποιούσαν τον «Αντανακλαστικόν κύκλον Ογδοάριον» ή «Αντανακλαστικόν Τεταρτημόριον», που είναι το όγδοο μέρος της περιφέρειας ενός κύκλου, διαιρείται όμως σε 90 μοίρες και ισοδυναμεί με ένα τεταρτημόριο εξαιτίας της διπλής ανακλάσεως των κατόπτρων του (Τζαμτζής 2007).

2.3: Ναυτιλιακά βιβλία 19^{ος} αιώνας

Στις αρχές του 19ου αιώνα άρχισαν να πληθαίνουν τα ελληνικά σχολεία και να κυκλοφορούν στη Βιέννη και τα Επτάνησα οι πρώτες ελληνικές εφημερίδες, ενώ σχεδόν ταυτόχρονα άρχισαν να τυπώνονται και τα πρώτα ελληνικά βιβλία θεωρητικής ναυτιλίας. Το πρώτο γνωστό βιβλίο αυτού του τύπου εκδόθηκε στη Βενετία το 1802, ήταν δίτομο και είχε τον τίτλο «Θεωρητικό - Πρακτική Ναυτικής Ερμηνεία». Ο Νικόλαος Παντελής ήταν σύμφωνα με πληροφορίες του εκδότη του υδραίος καπετάνιος του πελάγους, δηλαδή οι δραστηριότητες του δεν περιορίζονταν στην συνήθη ακτοπλοΐα της εποχής και γνώριζε πολύ καλά τα ιταλικά, που ήταν η «λίγκουα φράνκα» της εποχής εκείνης, αφού μπόρεσε να αποδώσει τους αντίστοιχους μαθηματικούς και κοσμογραφικούς όρους στην αφορμάριστη ακόμη ελληνική θεωρητική ναυτική γλώσσα (Τζαμτζής 2007).

2.4: Τα Ναυτικά Βιβλία μετά την Απελευθέρωση και οι Ναυτιλιακές Εκδόσεις

Στη διάρκεια της Επανάστασης φυσικό ήταν να διακοπεί κάθε είδος συγγραφικής δραστηριότητας, καθώς τα εμπορικά πλοία ευκαιριακά είχαν μετατραπεί σε πολεμικά για της ανάγκες του αγώνα. Με την απελευθέρωση της Ελλάδας, για τα πλοία αυτά δεν υπήρχαν ακόμη μεταφορές προϊόντων για την εμπορική τους απασχόληση, πολλά δε από αυτά ήταν ήδη παλιά, κουρασμένα και συνεπώς ακατάλληλα για περαιτέρω χρήση. Η κυβέρνηση αποζημίωσε όσους ιδιοκτήτες μπορούσε και τα πλοία καθώς και τα πληρώματα τους εντάχθηκαν στον κρατικό στόλο και αποτέλεσαν τη βάση για τη

δημιουργία ενός οργανωμένου εθνικού πολεμικού στόλου (Συλλογικό 2013) (Τζαμτζής 2007).

Το πρώτο βιβλίο ναυτιλίας που εκδόθηκε στην ελεύθερη πλέον Ελλάδα φαίνεται να είχε τον τίτλο «Εξετάσεις των μαθητών περί Ναυτιλίας». Το βιβλίο είναι γραμμένο στην απλή δημοτική γλώσσα της εποχής. Το 1847 ο Ν. Βρυώνης εκδίδει τα «*Μαθήματα της Ναυτικής Επιστήμης, ΕΡΡΑΝΙΣΘΕΝΤΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΕΘΕΝΤΑ ΠΑΡΑ ν. Βρυώνη Κεφαλλήνος, Διδασκάλου της Ναυτικής*» (Τζαμτζής 2007: 120).

Το 1849 εκδίδεται ο «Οδηγός του Ναυτικού Δοκίμου», συλλεχθείς και μεταφρασθείς από την αγγλική γλώσσα, από τον Δημήτριο - Γεώργιο Σαχτούρη, υποπλοίαρχο του Ελληνικού Β. Ναυτικού, στην Αθήνα, από το βασιλικό Τυπογραφείο. Το βιβλίο είναι μικρού σχήματος (20x14εκ.) και σε 172 σελίδες περιλαμβάνει τα περί Ναυτικών εργαλείων, χαρτών, ρευμάτων και υπολογισμών του γεωγραφικού πλάτους (Συλλογικό 2013) (Τζαμτζής 2007).

Το 1860 ο Ν. Πατρόνας εκδίδει στη Σύρα το βιβλίο «Σύστημα Ναυτικών Μαθημάτων». Το βιβλίο του Ν. Πατρόνα είναι αρκετά εκτεταμένο (σχ. 23x15εκ. και σελ. 204+146 πίνακες) και εξετάζονται σε αυτό τόσο τα πρακτικά όσο και τα θεωρητικά ζητήματα της ναυτιλίας. Ο συγγραφέας προτάσσει, με το σύστημα των ερωταποκρίσεων, τους κυριότερους ισχυρισμούς της Ναυτιλίας (σελ 1-10) (Τζαμτζής 2007).

Μία άλλη οικογένεια βιβλίων ήταν εκείνα για την Ναυτική Τέχνη. Το 1894 ο εκδότης Εμμανουήλ Β. Βεκιαρέλης, βιβλιοπώλης, όπως ο ίδιος αυτοχαρακτηρίζεται, εκδίδει στη Σύρο το βιβλίο του Γεωργίου Ι.Κοτσοβίλλη «Περί Εξαρτισμού των Πλοίων ήτοι Εξέτασης, καταμέτρησης και αναλογία των εμπορικών πλοίων παντός είδους. Απλοί μέθοδοι του σχεδιάζειν και εξαρτίζειν πλοία και λέμβους, κόπτη εν αναλογία και εφαρμόζειν ιστία, σχοινιά κ.λπ. μετά 35 εικόνων, Συστάσεις του Υπουργείου των Ναυτικών» Το βιβλίο αυτό περιείχε τύπους πλοίων (π.χ. Κορβέτο ή Νάβε, Μπάρκο ή Γαβάρα, Σαμπατιέρα Μπομπάρδα, Μπρατσέρα κ.α.) και τον αντίστοιχο εξαρτισμό τους και θεωρείται ένα πραγματικά πολύτιμο βοήθημα των ναυτικών της εποχής των ιστιοφόρων, ενώ ανατυπώθηκε και αργότερα (1919) στην Αθήνα (Συλλογικό 2013) (Τζαμτζής 2007).

Διάδοχοι των προεπαναστατικών Πορτολάνων θα πρέπει να θεωρηθούν οι «Λιμενοδείκτες» που κυκλοφόρησαν στην ελεύθερη πλέον Ελλάδα. Το 1851 κυκλοφόρησε ο Φαροδείκτης των ακτών της Μεσογείου του Μ. Ματσαβίνου. Την τελευταία δεκαετία του 19^{ου} αιώνα με την ίδρυση της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων κυκλοφόρησαν πολλά εκπαιδευτικά κείμενα λιθόγραφα συνήθως για χρήση των μελλοντικών αξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού, γραμμένα βέβαια κατά τις ισχύουσες διατάξεις στη λογία γλώσσα και την ορολογία του επίσημου ονοματολογίου. Στον 18ο αιώνα, εποχή που άρχισε να ξαναγεννιέται το νεώτερο ελληνικό εμπορικό ναυτικό, στην Ανατολική Μεσόγειο η γλώσσα που επικρατούσε ήταν η λεγόμενη «λίνγκουα φράνκα», που δεν ήταν τίποτε άλλο παρά ένα κράμα από βενετσιάνικους και ισπανικούς όρους κυρίως, με κάποια αραβικά και ελάχιστα τούρκικα και δαλματικά στοιχεία. Επειδή η ναυτική ορολογία για τα ιστιοφόρα την εποχή εκείνη στην υπόδουλη Ελλάδα ήταν σχεδόν ανύπαρκτη, με εξαίρεση εκείνη των μικρών σκαφών που εξακολουθούσε να επιζεί στο στόμα των ραγιάδων από παλιότερες εποχές, η αναπτυσσόμενη τότε ναυτιλία δέχθηκε από ανάγκη την ορολογία αυτής της γλώσσας που επικρατούσε και σε αυτήν γράφτηκαν και τα πρώτα ναυτιλιακά βοηθήματα ως την εποχή της Απελευθέρωσης. Η ζωντανή αυτή, στο στόμα των ναυτικών, γλώσσα της εποχής εκείνης είναι φανερό πως, αν αφηνόταν ελεύθερη να ακολουθήσει τη φυσική της ροή και εξέλιξη και με κάποιο επιστημονικό προσανατολισμό και καθοδήγηση που θα της δίδονταν, θα ήταν δυνατόν να πάρει κάποια μορφή τέτοια που θα μπορούσε να καλύψει τις ανάγκες του ναυτικού κόσμου της επικρατούσας τότε ιστιοφόρου ναυτιλίας και να εξελιχθεί σε μια ολοκληρωμένη ναυτική γλώσσα (Τζαμτζής 2007).

Η πρώτη έκδοση του επίσημου Ναυτικού Ονοματολογίου έγινε το 1858 και ήταν μικρού σχήματος (19x13εκ.), με 72 σελίδες και περιείχε 1887 όρους χωρίς αρίθμηση, χωρισμένους στα εξής κεφαλαία: Σκάφος, Ναυπηγικά, Καθολική, Διασκευή, Διαιρέσεις, Στοιβασιά, Σχοινιά, Τρόχιλοι, Σύσκευα, Ιστοί Κεραίες, Άγκυρα και Ορμίσεις, Εξαρτισμός, Χειρισμός των αρμένων, Κινήσεις, Εφολάκια, Ατμομηχανικά, Πηδαλιουχικά, Όργανα διάφορα, Βλάβη και επισκευή, Ναύσταθμος, Πλοία διάφορα, Προσωπικό, Υπηρεσία, Κελεύσματα, Τακτικά, Σηματολογικά (Τζαμτζής 2007).

2.5: Βιβλία Ναυτικού Δικαίου

Στη διάρκεια της Τουρκοκρατίας επικρατούσαν τρία αντιφατικά νομοθετικά συστήματα στην Ελλάδα και την ανατολική Μεσόγειο: Το Βυζαντινό, το Οθωμανικό και το Ιδιωτικό Εθιμικό Δίκαιο. Το 1740 μια πενταμελής επιτροπή που αποτελείτο από τους Παππά Ιωάννου Τρεχάτου Οικονόμου, Παππά Αντωνίου Κριεζή, Σκευοφύλακος, Αναγνώστου Αναστ. Γκίκα, Λαζάρου Κοκκίνη και Λαζάρου Χ. Δρένια που ονομάσθηκαν «Συναλλάκται - Καμβιαδόροι» συνέταξαν και γραπτούς νόμους που αποδείχθηκαν όμως ατελείς (Τζαμτζής 2007).

2.6: Η Ναυτική Ορολογία σήμερα

Με την είσοδο του ατμού στη Ναυτιλία και τον σταδιακό παραμερισμό και στην συνέχεια (ίσως και) παραγκωνισμό των ιστιοφόρων, φυσικό ήταν ένα μεγάλος μέρος της επίσημης ναυτικής ορολογίας / ονοματολογίου να περιέλθει σε αχρηστία, όμως ταυτόχρονα να διορθωθεί και ό,τι λανθασμένα είχε δημιουργηθεί σε φιλολογικό επίπεδο. Εντούτοις, η ελληνική ναυτιλία δεν προσαρμόστηκε προκειμένου να καλύψει τους νέους όρους που δημιουργήθηκαν για την καθημερινή της πρακτική και προσανατολίστηκε σε αγγλικά δεδομένα. Αποτέλεσμα αυτού, ήταν η ραγδαία εισροή αγγλικών όρων και ονομασιών, συχνά κωμικά διαστρεβλωμένων και αυτή η σύζευξη ελληνικού και αγγλικού στοιχείου να οδηγήσει σε έναν γλωσσικό «τραγέλαφο», πλαίσιο που δεν συναντάται σε κανέναν άλλον τομέα της ελληνικής τεχνολογίας (Τζαμτζής, 2007) (Χαρλαύτη, 2001).

Σήμερα πάντως, αρκετοί αγγλικοί ναυτικοί και τεχνικοί όροι χρησιμοποιούνται αυτούσιοι και με αυτόνομο νόημα, καθώς δεν υπάρχουν αντίστοιχοι ελληνικοί που να τους αποδίδουν το ίδιο ουσιαστικά και με πληρότητα ή η ευκαιριακή αυτή μετατροπή να αποτελεί απλώς αφορμή για να επιδεικνύει κανείς τις λεξιπλαστικές του ικανότητες (όπως π.χ. στη περίπτωση του container, που έγινε «εμπορευματοκιβώτιο» ή του fore peak, που έγινε «πρωραία δεξαμενή ζυγοσταθμίσεως»). Επίσης, σήμερα παρατηρείται και μια γλώσσα, εντελώς ανοίκεια και παράξενη για τους αμήτους σε αυτή, απότοκο της ανάγκης για συνεννόηση πάνω σε ναυτικά θέματα και αφελληνισμού των πληρωμάτων, για την οποία εκτιμάται πως είναι αδύνατον να γραφτούν αντίστοιχα ναυτικά εκπαιδευτικά δοκίμια και βοηθήματα ή η ίδια να μπει

σε «φόρμες». Η γλώσσα αυτή εγκαθιδρύεται όλο και περισσότερο, ενώ από την άλλη πλευρά το αγγλοελληνικό γλωσσικό αμάλγαμα είναι αδύνατον πλέον να εξοβελισθεί και να αντικατασταθεί από εύχρηστους νεοελληνικούς όρους (Τζαμτζής, 2007) (Χαρλαύτη, 2001).

ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΚΟΤΣΟΒΙΛΛΗ

ΝΕΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΔΕΙΚΤΗΣ
ΠΛΗΡΗΣ

ΜΕΤΑ

250 ΟΛΟΣΕΛΙΔΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΧΑΡΤΩΝ

ΠΡΑΓΜΑΤΕΥΟΜΕΝΟΣ

Τὸν ὄρισμόν τῆς Γεωγραφικῆς θέσεως τῶν τόπων καὶ τοῦ
μεγέθους αὐτῶν. Περιγραφὴν τῶν **Λιμένων** ἐν γένει, **ὄρμων,**
Νήδων, Νησίδων, ἐπικινδύνων **ῤῥάλων, Βράχων**
καὶ **βαθῶν.** Τὴν Τοπικὴν **Παραλλαγὴν** τῆς μαγνητικῆς βελόνης
καὶ τὴν τοποθέτησιν τῶν **Φάρων** καὶ **Φανῶν** μέχρι τοῦ 1899.

ΕΚΔΟΤΗΣ

ΑΝΕΣΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ



ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΕΚ ΤΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ

ΑΝΕΣΤΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΟΥ

1899

Εικόνα 3: Λιμενοδείκτης της εποχής

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΣΧΟΛΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΟΔΑΣΚΑΛΟΙ 16^{ΟΥ} - 19^{ΟΥ} ΑΙΩΝΑ

3.1: Ναυτικές Σχολές και Ναυτοδάσκαλοι

Προς το τέλος του 18^{ου} αιώνα σημειώθηκε σε διάφορα ελληνικά νησιά σοβαρή κίνηση για τη σύσταση Ναυτικών Σχολών. Στην Ύδρα, κατά τον ιστορικό του νησιού Λιγνό, συστήθηκε Ναυτική Σχολή, η οποία στεγάσθηκε στο σχολείο του Αγ.Βασιλείου. Αυτή είχε ιδρυθεί το 1749 στον περίβολο που δώρισε στην κοινότητα ο Ιωάννης Σούρπας. Στην Σχολή δίδαξαν ξένοι κυρίως καθηγητές, Ιταλοί, Γάλλοι, Ισπανοί, Πορτογάλοι και άλλοι, τόσο τα ναυτικά μαθήματα, όσο και ξένες γλώσσες, στις οποίες δινόταν ιδιαίτερη σημασία. Αξιόλογες σχολές φαίνεται να είχαν συσταθεί και σε άλλα ναυτικά νησιά και μάλιστα στην Χίο, η όποια την εποχή εκείνη είχε σημαντική ναυτική παράδοση (Τζαμτζής 2007).

Το 1828, πρόσφυγες Χιώτες στη Σύρο, ίδρυσαν ναυτική σχολή, στην οποία αργότερα φοίτησαν και Τούρκοι, Δαλματοί και Ιταλοί ναυτικοί. Πρώτος δάσκαλος στη Σύρο ήταν ο Χιώτης Νικόλαος Πατρώνας ή και διακο-Νικολής γιατί ήταν και ιεροψάλτης και κουτσό-Νικολής καθώς ήταν κουτσός από το ένα ποδάρι. Ο ίδιος αργότερα γύρισε στην Χίο και συνέχισε τη διδασκαλία των ναυτικών μαθημάτων. Εκείνος όμως που άφησε εποχή στη Χίο ως ναυτοδάσκαλος ήταν, κάπως περίεργο βέβαια, ο Τούρκος Μεχμέτ Αλή Τσελεπή ή Τσελεπίδης. Ο Μεχμέτ Αλή Τσελεπίδης δίδαξε ναυτικά βοηθήματα στη Χίο από το 1845 ως το 1875 και σχεδόν όλοι οι πλοίαρχοι της Χίου και του Βροντάδου έμαθαν από αυτόν τα ναυτικά και μάλιστα στην ελληνική γλώσσα (Τζαμτζής 2007).

Για την εκπαίδευση των ναυτικών, πλοιαρχών κυρίως, έδειξαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον οι, μετά την απελευθέρωση, κυβερνήσεις. Με νεότερο διάταγμα της 31 Ιουλίου 1837 καθοριζόταν ότι στα Ελληνικά σχολεία της Σύρου και του Ναυπλίου διοριζόταν ανά ένας δάσκαλος της Ναυτικής για όσους επιθυμούσαν να διδαχθούν και θεωρητικά αυτήν την τέχνη. Τα μαθήματα ήταν τριετούς διάρκειας και στην Πρώτη τάξη θα διδασκόταν αριθμητική μέχρι τους λογάριθμους, στη Δεύτερη γεωμετρία με στερεομετρία, καθώς και επίπεδη και σφαιρική τριγωνομετρία. Και τέλος στην Τρίτη τάξη γενικά ναυτική επίπεδη, σφαιρική και αστρονομική. Για να μένει χρόνος στους

μαθητές της Ναυτικής για τη μελέτη, απαλλάσσονταν από το να παρακολουθούν τα μαθήματα των Λατινικών και Γερμανικών (Τζαμτζής 2007).

Στη Σύρο δίδαξαν ναυτικά μαθήματα για πολλά χρόνια ο μυκονιάτης Ιορδάνης Μαυρομάτης, οι Γεώργιος και Νικόλαος Κοτσοβίλλης, ο Λαμπρινάκης κ.α. Στην Άνδρο, τέλος, της οποίας ο στόλος αναπτυσσόταν αλματωδώς, το 1845 κλήθηκε από την Μάλτα ο καθηγητής της Ναυτικής Lorenzo Bonello, ο οποίος ίδρυσε σχολή στο νησί αυτό. Ο Bonello έμεινε στην Άνδρο ως το 1849, οπότε μετέβη στη Σύρο για να συνεχίσει από εκεί τη διδασκαλία της ναυτικής. Μετά τον Bonello διορίστηκε ναυτοδάσκαλος ο Δημήτριος Παπαμιχαήλ - Πολέμης από τις Στενιές της Άνδρου, μαθητής του Bonello και του Θεόφιλου Καίρη. Μετά από αυτόν ανέλαβε ο Παπά-Ζαννής Μιχάλης Πολέμης, πρώτος ανιψιός του Δημητρίου που δίδαξε για πολλά χρόνια τη Ναυτική σε υποψηφίους πλοιάρχους της Άνδρου (Τζαμτζής 2007).

Στο Γαλαξίδι και πριν από το 1867 που δημοσιεύθηκε το διάταγμα περί Συστάσεως Ναυτικών Σχολών, ο Ευθύμιος Καβάσιλας, αναγνωρισμένος ναυτοδάσκαλος, δίδασκε ιδιωτικά τα ναυτικά μαθήματα στην κατοικία του. Ο Καβάσιλας εξακολούθησε και μετά τον επίσημο διορισμό του να εκτελεί τα μαθήματα του στον ίδιο χώρο. Αργότερα φαίνεται ότι η Ναυτική Σχολή απέκτησε δική της στέγη. Μεταγενέστερος του Ε. Καβάσιλα υπήρξε ο ναυτοδάσκαλος Δημήτριος Ζαγόρας που φαίνεται να είχε διορισθεί πριν το 1880.

3.2: Κρατικές Ναυτικές Σχολές

Στα ναυτικά σχολεία της εποχής, τα διδασκόμενα μαθήματα ήταν τα εξής:

1. Αριθμητική: Επίτομος και πρακτική επανάληψη των τεσσάρων παθών. Είτε προσθέσεως, αφαιρέσεως, πολλαπλασιασμού και διαιρέσεως των κλασμάτων (των κοινών και των δεκαδικών), και των συμμιγών. Β) Μέθοδος των τριών, της εταιρίας του τόκου, επίτομος και πρακτικώς.

2. Γεωμετρία: α) Απλή ιδέα της γραμμής, της γωνίας του τριγώνου, των παραλλήλων, του κύκλου της σφαίρας, του κύκλου του μεγίστου της ζώνης. Β) Διαίρεση του κύκλου κατά μοίρας και λεπτά, και υπολογισμοί των διαιρέσεων αυτών.

3. Γεωγραφία: α) πρακτική εξήγηση του ορίζοντος, του ισημερινού, των τροπικών, των πολικών, του άξονος, των πόλων, της εκλειπτικής Β) περί πλάτους και μήκους πρακτικώς. Γ) πλάτους και μήκους αναγωγή. Μήκος κατά μοίρας και κατά χρόνο.

4. Υδρογραφία: α) Στοιχειώδης εξήγηση πίνακα υδρογραφικού, του σχήματος και του μεγέθους της γης β) Μερκατόρος πίνακας γ) Πρακτικός προσδιορισμός του τόπου του πλοίου εν όψει ξηράς δια αντιστοιχιών.

5. Ναυτιλία: α) Κατασκευή και χρήση του δρομόμετρου. β) Εξήγηση της ναυτικής πυξίδας. γ) Τρόπος που μαγνητίζει την βελόνα της πυξίδας. δ) Ναυτικό τρίγωνο. ε) οι τέσσερις λύσεις αυτές εξαιρετες περιστάσεις, πρακτική λύση του ναυτικού τριγώνου επί μερκατορικού πίνακα. ζ) Λύση αυτού δια του τεταρτημορίου του κύκλου. η) Λύση αυτού δια των αγγλικών πινάκων.

6. Ναυτική Αστρονομία: α) Πρακτική εξήγηση των κοινών ναυτικών αστρονομικών οργάνων. β) Παρασκευή αυτών προς χρήση. γ) Προσδιορισμός του μεσημβρινού ηλιακού εξάρματος. δ) Πρακτική εξήγηση της απόκλισης του ηλίου και των πινάκων αυτής. ε) Εξήγηση και χρήση των πινάκων της κλίσεως του ορίζοντος, της θλάσεως των ηλιακών ακτινών, των ημιδιαμέτρων του ηλίου. ζ) Προσδιορισμός του τόπου του πλοίου με τη βοήθεια του μεσημβρινού ηλιακού εξαρτήματος και αποκλίσεως του ηλίου. Διορθώσεις δια του αστρονομικού ευρεθέντος πλάτους. η) Κυβερνητικά. θ) Ημερολόγιο σύνταξης. ι) Ναυτικά Παραγγέλματα.

(Τζαμτζής 2007)

Γενικότερα πάντως, όσοι αποφοιτούσαν από τις ναυτικές σχολές δεν αποκτούσαν κανένα άλλο προσόν παρά τις θεωρητικές γνώσεις, όσοι δε επιθυμούσαν να αναγνωριστούν ως εμποροπλοίαρχοι, έπρεπε να εξεταστούν από ειδική επιτροπή, η οποία έδρευε στον Πειραιά (Τζαμτζής 2007).

Τα τέλη που πληρώνονταν για όσους έπαιρναν δίπλωμα πλοίαρχου ήταν δρχ. 10, δίπλωμα κυβερνήτη δρχ. 6 και άδεια κυβερνήτη δρχ. 2. Τα ποσά αυτά εισπράττονταν προς όφελος του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου. Αξιοπαρατήρητο είναι πως η εξεταστέα ύλη ήταν πολύ απλούστερη από εκείνη που περιέχονταν στα προεπαναστατικά ναυτιλιακά εγχειρίδια. Φαίνεται δηλαδή να υπήρξε πιο ρεαλιστική αντιμετώπιση του θέματος. Σε νεώτερο διάταγμα της 11 Απριλίου 1867 «Περί συστάσεως Ναυτικών Σχολείων» αναφέρεται το εξής: «*προς εκπαίδευση των*

εμποροπλοιάρχων, έχουν συσταθεί μέχρι τούδε, δαπάνη της κυβέρνησης, πέντε ναυτικά σχολεία εις τα κυριότερα ναυτικά μέρη, αυτά είναι η Σύρος, η Ύδρα, οι Σπέτσες, το Γαλαξίδι και το Αργοστόλι Κεφαλονιάς» (Δ. 11 Απριλίου 1867 «Περί συστάσεως ναυτικών σχολείων») (Τζαμτζής 2007: 120).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ - ΟΙ ΣΗΜΕΡΙΝΕΣ ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Εισαγωγή

Οι σημερινές Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού παρέχουν σύγχρονη εκπαίδευση στη ναυτιλιακή θεωρία και τη χρήση νέων τεχνολογιών, ανοίγοντας προοπτικές για μια «λαμπρή» σταδιοδρομία στους Αξιοματικούς του Εμπορικού Ναυτικού (Ιστοσελίδα Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής) (Παυλάκος και Μιχαλούλης, 2011).

4.1: Προσφερόμενα Μαθήματα

Η εκπαίδευση των Αξιοματικών Εμπορικού Ναυτικού γίνεται στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.) που λειτουργούν σε διάφορες πόλεις της Ελλάδας. Οι σπουδές στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού προσφέρουν σύγχρονες και εξειδικευμένες γνώσεις, υψηλής ποιοτικής στάθμης με το σύστημα της Εναλλασσόμενης Εκπαίδευσης (Sandwich Courses), σύμφωνα με το οποίο η εκπαίδευση εναλλάσσεται μεταξύ Σχολής και Πλοίου (Ιστοσελίδα Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής) (Παυλάκος και Μιχαλούλης, 2011).

Κατά τη διάρκεια της φοίτησης στις Α.Ε.Ν., οι Πλοίαρχοι αποκτούν βασικές γνώσεις υποδομής σε: Μαθηματικά, Φυσική, Μετεωρολογία, Πληροφορική, Αγγλικά, καθώς και σε μαθήματα ειδικότητας όπως: Ναυτιλία, Ευστάθεια - Φορτώσεις, Διεθνείς Συμβάσεις, Επικοινωνίες, Οικονομική Διαχείριση Πλοίου, Ναυτικό Δίκαιο κ.α. Επίσης, οι Μηχανικοί αποκτούν βασικές γνώσεις υποδομής σε: Μαθηματικά, Φυσική, Χημεία, Πληροφορική, Αγγλικά καθώς και σε μαθήματα ειδικότητας όπως: Θερμοδυναμική, Αντοχή Υλικών, Μηχανές Εσωτερικής Καύσης, Ναυτικές Μηχανές και Βοηθητικά Μηχανήματα Πλοίου, Ηλεκτρικές Μηχανές, Συστήματα Αυτόματου Ελέγχου κ.α. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην εκμάθηση των Αγγλικών, καθώς η γνώση τους κρίνεται απαραίτητη για μια αξιόλογη σταδιοδρομία στο χώρο της Εμπορικής Ναυτιλίας. Οι σπουδές στις Α.Ε.Ν. περιλαμβάνουν παρακολούθηση

θεωρητικών μαθημάτων σε σύγχρονες εγκαταστάσεις, πρακτική άσκηση σε αντίστοιχα εργαστήρια, καθώς και εκπαίδευση με τη βοήθεια προσομοιωτών (Simulators). Ενδεικτικά, μερικά από τα μαθήματα που διδάσκονται στα δύο τμήματα (Πλοίαρχοι και Μηχανικοί) είναι τα ακόλουθα:

Πλοίαρχοι: Μαθηματικά, Φυσική, Στοιχεία Συνταγματικού και Ναυτικού Δικαίου, Ναυτική Τέχνη - Διεθνείς Κανόνες προς αποφυγή Συγκρούσεως, Ναυτιλία, Επικοινωνίες, Μετεωρολογία, Ναυτικά Ηλεκτρονικά Όργανα (N.H.O.) Radar, Ανθρώπινες Σχέσεις, Ασφάλεια Φυλακής - Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης, Μεταφορά Φορτίων, Οικονομική Εκμετάλλευση Πλοίου, Διαμήκης Ευστάθεια - Κοπώσεις, Διεθνείς Κανονισμοί κ.α.

Μηχανικοί: Ηλεκτροτεχνία, Εφαρμοσμένα Μαθηματικά, Φυσική, Ναυτικές Μηχανές, Μηχανολογικό Σχέδιο, Ασκήσεις Τεχνουργίου - Μηχανοστασίου, Βοηθητικά Μηχανήματα Πλοίων, Αντοχή Υλικών, Εφαρμοσμένη Θερμοδυναμική, Μηχανές Εσωτερικής Καύσης, Πληροφορική, Μεταλλογνωσία, Εισαγωγή στον Αυτόματο Έλεγχο - Αυτοματισμοί Πλοίων, Ατμοστρόβιλοι, Καύσιμα - Λιπαντικά, Ψυκτικές Κλιματιστικές Εγκαταστάσεις, Ατμοπαραγωγοί κ.α.

(Ιστοσελίδα Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής) (Παυλάκος και Μιχαλούλης, 2011)

Στο πρόγραμμα Εκπαίδευσης της σχολής υπάρχουν και δύο θαλάσσια εξάμηνα, μετά το 1^ο και 3^ο Διδακτικό Εξάμηνο. Κατά τη διάρκεια των εκπαιδευτικών ταξιδιών οι σπουδαστές και των δύο ειδικοτήτων συμπληρώνουν ειδικό εγχειρίδιο κατευθυνόμενης εκπαίδευσης στο πλοίο, στο οποίο ναυτολογούνται και ταξιδεύουν ως μέλη του πληρώματος. Όσο διαρκεί το ταξίδι αμείβονται και στο τέλος, υποβάλλουν το εγχειρίδιό τους στην Ακαδημία για έγκριση. Η επιλογή πλοίου γίνεται είτε από τον σπουδαστή είτε από την Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών (Δ.ΕΚ.Ν.) (Ιστοσελίδα Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής) (Παυλάκος και Μιχαλούλης, 2011).

4.2: Μεταπτυχιακά Προγράμματα

Οι απόφοιτοι των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού αποκτούν τίτλο σπουδών Τρίτης Βαθμίδας Εκπαίδευσης (ισότιμο των Α.Τ.Ε.Ι.) και ταυτόχρονα το δίπλωμα Αξιωματικού Γ' τάξης, Πλοιάρχου ή Μηχανικού Εμπορικού Ναυτικού. Έτσι, μπορούν να πραγματοποιήσουν μεταπτυχιακές σπουδές σε Σχολές του εσωτερικού και του εξωτερικού σε ειδικότητες που είναι αναγκαίες στον χώρο της Ναυτιλίας (Ιστοσελίδα Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής) (Παυλάκος και Μιχαλούλης, 2011).

4.3: Επαγγελματικά Δικαιώματα Αποφοίτων Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού

Οι απόφοιτοι των Α.Ε.Ν. μπορούν να εξελιχθούν σε Β' Πλοιάρχους ή Μηχανικούς και στη συνέχεια σε Α' Πλοιάρχους ή Μηχανικούς, αφού πραγματοποιήσουν θαλάσσια υπηρεσία και αποκτήσουν την κατάλληλη επιμόρφωση. Σήμερα, η απαιτούμενη θαλάσσια υπηρεσία για τη βαθμολογική προαγωγή σε Πλοιάρχους ή Μηχανικούς Β' είναι 24 μήνες (από 36 που ήταν πριν) και για την προαγωγή σε Πλοιάρχους ή Μηχανικούς Α' είναι 36 μήνες (από 48 που ήταν παλαιότερα) (Ιστοσελίδα Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής) (Παυλάκος και Μιχαλούλης, 2011).

Η σταδιοδρομία στη Ναυτιλία δεν περιορίζεται, όμως, μόνο στα πλοία. Γύρω από αυτή δραστηριοποιούνται και πολλοί άλλοι κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας, όπως ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυπηγήσεις, επισκευές, εφοδιασμοί, πρακτορεύσεις, νηογνώμονες, ασφαλίσεις, παρεμφερείς Δημόσιοι και Ιδιωτικοί Οργανισμοί κ.α. Αυτοί προσφέρουν εναλλακτικές δυνατότητες απασχόλησης και ουσιαστικές προοπτικές εξέλιξης, ανάλογα με τη θέληση και τις δυνατότητες του καθενός. Με τις γνώσεις και την εμπειρία που αποκτά ο Αξιωματικός, όταν υπηρετεί στα πλοία, έχει όλες τις ουσιαστικές προϋποθέσεις που του επιτρέπουν να σταδιοδρομήσει αργότερα και στην ξηρά. Πολλά ανώτερα και ανώτατα στελέχη που απασχολούνται σήμερα στους παραπάνω κλάδους προέρχονται από τις τάξεις των Αξιωματικών του

Εμπορικού Ναυτικού (Ιστοσελίδα Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής) (Παυλάκος και Μιχαλούλης, 2011).

4.4: Άλλες Πληροφορίες

Τα τελευταία χρόνια η Εμπορική Ναυτιλία γνώρισε μια τεχνολογική επανάσταση, χωρίς προηγούμενο, με αποτέλεσμα να σημειωθεί μια δραματική αλλαγή στη σύνθεση του στόλου της. Υπερδεξαμενόπλοια, πλοία πάνω από 200000 τόνους, υπερμεγέθη φορτηγά ξηρού φορτίου, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, χημικών ουσιών, υγραερίων και επιβατηγά πλοία συνθέτουν σήμερα το μεγαλύτερο μέρος του ελληνικού στόλου. Τα σύγχρονα πλοία είναι αυτοματοποιημένα με εξοπλισμό υψηλής τεχνολογίας (Παυλάκος και Μιχαλούλης, 2011).

Σήμερα, υπάρχουν οι εξής Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού:

- Α.Ε.Ν. Ασπροπύργου: ιδρύθηκε το 1951 και εδρεύει στον Ασπρόπυργο (παραλία Ασπροπύργου), σε απόσταση 20 χλμ. από την Αθήνα και τον Πειραιά με εξωτερική φοίτηση.
- Α.Ε.Ν. Χίου: ιδρύθηκε το 1965 στην πόλη της Χίου, στην οδό Δημοκρατίας 26, δίπλα από την πλατεία Βουνακίου. Η φοίτηση σε αυτή είναι εσωτερική ή εξωτερική, ανάλογα τη προτίμηση των σπουδαστών.
- Α.Ε.Ν. Ιονίων Νήσων: ιδρύθηκε το 1966 και λειτουργεί από το 1975, σε παραλιακή τοποθεσία που βρίσκεται περίπου 700 μ. βόρεια της κεντρικής πλατείας του Αργοστολίου, στην Κεφαλονιά. Η φοίτηση είναι εσωτερική, αλλά μετά το δεύτερο έτος σπουδών οι σπουδαστές μπορούν να επιλέξουν την εξωτερική φοίτηση.
- Α.Ε.Ν. Κύμης: ιδρύθηκε το 1951 και λειτουργεί από το 1956. Βρίσκεται στο ανατολικότερο άκρο της νήσου Ευβοίας, στην Κύμη και είναι χτισμένη στην περιοχή Παραλίας - Κύμη, επάνω σε λόφο και σε απόσταση 500μ. περίπου από το λιμάνι.
- Α.Ε.Ν. Μακεδονίας: ιδρύθηκε το 1969 ως Σχολή Μηχανικών και από το 1975 λειτουργεί και η Σχολή Πλοιάρχων. Βρίσκεται περί τα 750μ. δυτικά του

οικισμού του Δήμου Μηχανιώνας και σε απόσταση 32χλμ. περίπου από την πόλη της Θεσσαλονίκης.

- Α.Ε.Ν. Οινουσσών: ιδρύθηκε το 1965. Βρίσκεται 700μ. περίπου από το λιμάνι των Οινουσσών, στη δυτική πλευρά του νησιού. Υπάρχουν καθημερινά ακτοπλοικά δρομολόγια από το λιμάνι της Χίου.
- Α.Ε.Ν. Ηλείου: λειτούργησε από το 1973 ως το 1992 ως Σχολή Ραδιοτηλεγραφητών, ενώ το 1991 λειτούργησε και η Σχολή Πλοιάρχων. Βρίσκεται στην πόλη της Πρέβεζας και απέχει λιγότερο από 1χλμ, από το κέντρο της πόλης, στην παραθαλάσσια περιοχή Βαθύ.
- Α.Ε.Ν. Σύρου: ιδρύθηκε το 1961 και βρίσκεται στην παραλία της Ερμούπολης και συγκεκριμένα στην περιοχή Νησάκι.
- Α.Ε.Ν. Ύδρας: ιδρύθηκε το 1930. Βρίσκεται στο λιμάνι της Ύδρας και αποτελεί σήμερα ζωντανό ιστορικό ναυτικό μνημείο και μια χειροπιαστή έκφραση της ναυτικής συνέχειας της Ελλάδας. Η έναρξη λειτουργίας της Σχολής τοποθετείται το 1749 και πρόκειται για την αρχαιότερη στο είδος της παγκοσμίως.
- Α.Ε.Ν. Κρήτης: ιδρύθηκε το 1963 και λειτούργησε το 1972 η Σχολή Μηχανικών και το 1981 η Σχολή Πλοιάρχων. Βρίσκεται στην περιοχή Βλητέ Σούδας Χανίων, στο 2^οχλμ. της οδού Σούδας-Αεροδρομίου Χανίων, σε απόσταση 800μ. βόρεια του δρόμου και 8χλμ. από την πόλη των Χανίων.

(Παυλάκος και Μιχαλούλης, 2011)

Τέλος, σε στρατιωτικό επίπεδο, υπάρχουν οι Σχολές Ναυτικών Δοκίμων (Σ.Ν.Δ.) και Μόνιμων Υπαξιωματικών Ναυτικού (Σ.Μ.Υ.Ν.) και αυτές με αξιόλογο έργο και πλήθος επαγγελματικών προοπτικών (Παυλάκος και Μιχαλούλης, 2011)



Εικόνα 4: Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού (Υδρα)



Εικόνα 5: Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού (Ασπρόπυργος)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ

Βλασσόπουλος, Ν. Στ. (2001), *Ιόνιοι Έμποροι και Καραβοκέρηδες στη Μεσόγειο 16^ος - 18^ος Αιώνας*, Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών Α.Ε.

Παπαδόπουλος, Α. (1972), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850)*, Αθήνα: Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος.

Παπαθανασόπουλος, Αθ. (1983), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία 1883-1856: Εξέλιξη και Αναπροσαρμογή*, Αθήνα: Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης.

Παυλάκος, Ν., Μιχαλούλης, Σ. (2011), *Πάμε... Πανεπιστήμιο*, Αθήνα: Orientum.

Συλλογικό (2004), *Ελλάδα της Θάλασσας*, Αθήνα: Μέλισσα.

Συλλογικό (2005), *Ιστορία και Ναυτιλία*, Αθήνα: Αλεξάνδρειο.

Συλλογικό (2013), *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700 - 1821*, Αθήνα: Κέδρος.

Τζαμτζής, Αν. (2007), *Ναυτική Γνώση και Παιδεία Στην Νεότερη Ελλάδα 16^ος - 19^ος Αιώνας*, Βόλος: Βόλος.

Χαρλαύτη, Τζ. (2001), *Ιστορία και Ναυτιλία 16^ος - 20^ος Αιώνας*, Αθήνα: Στάχυ.

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=28851> [Πρόσβαση στις 8 Απριλίου 2016]