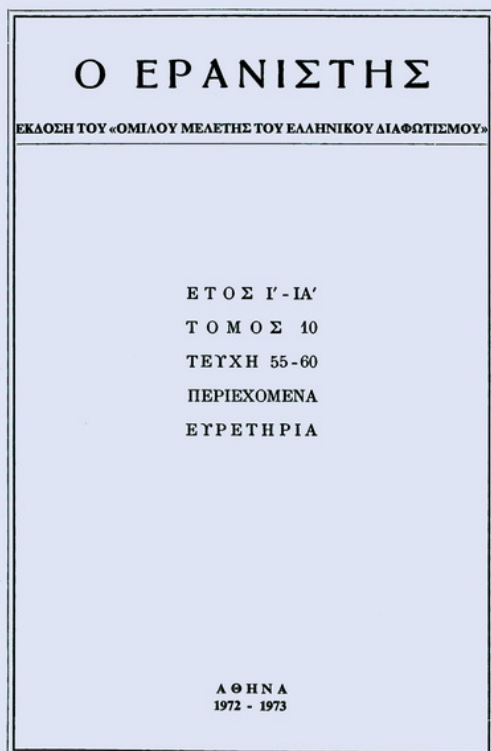


The Gleaner

Vol 10 (1973)



Ο ελληνικός εμπορικός στόλος κατά τας παραμονάς του Αγώνος της ανεξαρτησίας:
Ανέκδοτος πίναξ του F. Rouqueville

Κωνσταντίνος Σβολόπουλος

doi: [10.12681/er.9603](https://doi.org/10.12681/er.9603)

Copyright © 2016, Κωνσταντίνος Σβολόπουλος



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).

To cite this article:

Σβολόπουλος Κ. (2016). Ο ελληνικός εμπορικός στόλος κατά τας παραμονάς του Αγώνος της ανεξαρτησίας: Ανέκδοτος πίναξ του F. Rouqueville. *The Gleaner*, 10, 187–207. <https://doi.org/10.12681/er.9603>

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΑ ΤΑΣ ΠΑΡΑΜΟΝΑΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΟΣ ΤΗΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ

Ἀνέκδοτος πίναξ τοῦ F. Rouqueville

Τὸ φαινόμενον τῆς ἀλματώδους ἀναπτύξεως τῆς ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τοῦ τελευταίου τετάρτου τοῦ 18ου αἰῶνος μέχρι τῶν παραμονῶν τοῦ Ἀγῶνος τῆς ἀνεξαρτησίας, ἐπέσῤυρεν ἐνωρὶς τὸ ἐνδιαφέρον καὶ τὴν προσοχὴν τῶν συγχρόνων παρατηρητῶν καὶ μελετητῶν, Δυτικοευρωπαίων καὶ Ἑλλήνων, ἐπιστημόνων καὶ ἐμπόρων, περιηγητῶν καὶ διπλωματῶν. Σήμερον, μετὰ ἓνα καὶ ἥμισυ αἰῶνα, εἶναι δυνατόν νὰ λεχθῇ ὅτι κατέχομεν ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ὀρισμένας ἀσφαλεῖς γενικὰς πληροφορίας¹. Ὡς γενικῶς συμβαίνει εἰς τὴν διεθνῇ βιβλιογραφίαν, μολοντί αἱ συστηματικαὶ μελέται, αἱ ὁποῖαι ἀναφέρονται ἐπὶ τῶν ναυτικῶν καὶ ἐμπορικῶν ζητημάτων μιᾶς εὐρυτέρας γεωγραφικῆς ἐνότητος εἶναι σπανιώταται, αἱ μεμονωμένοι μονογραφίαι ἐπὶ τῶν εἰδικωτέρων ἐθνικῶν περιπτώσεων εἶναι περισσότερον

1. Ὡς πλέον ἐνδιαφέρουσαι μεταξὺ τῶν γενικῶν μονογραφιῶν δύνανται νὰ χαρακτηρισθοῦν: Τ. Κωνσταντινίδου, *Καράβια, καπετάνιοι καὶ συντροφωναῦται, 1800 - 1830. Εἰσαγωγὴ εἰς τὴν ἱστορίαν τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων τοῦ Ἀγῶνος*, Ἀθῆναι, 1954· Γ. Λέων, *Ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία (1453-1821)*, «Ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία», ἔκδοσις Ἑθνικῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος, Ἀθῆναι, 1972, σσ. 13-56· ἐπίσης, Α. Ἀλεξάνδρῃ, *Ἡ ἀναβίωσις τῆς θαλασσίας μας δυνάμεως κατὰ τὴν Τουρκοκρατίαν*, Ἀθῆναι, 1960. Μεταξὺ τῶν μονογραφιῶν, αἱ ὁποῖαι ἀναφέρονται εἰδικώτερον εἰς τὰς νήσους Ὑδραν, Σπέτσας, καὶ Ψάρα, πλέον ἀξιοσημεῖωτοι: Τ. Δ.

Κριεζῆ, *Ἱστορία τῆς νήσου Ὑδρας, πρὸ τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπαναστάσεως τοῦ 1821*, ἔκδ. ἐπιμελεῖα τῶν υἱῶν τοῦ Π. καὶ Ν. Κριεζῆ, ἐν Πάτραις, 1860· Κ. Νικοδήμου, *Ὑπόμνημα τῆς νήσου Ψαρῶν*, τ. Α', ἐν Ἀθῆναις 1862· Α. Χατζῆ - Ἀναργύρου, *Τὰ Σπετσιωτικά. Συλλογὴ ἱστορικῶν ἐγγράφων ἀφορώντων τὰ κατὰ τὴν ἑλληνικὴν ἐπανάστασιν τοῦ 1821 ἐκ τῶν ἀρχείων τῆς νήσου Σπετσῶν καὶ τοῦ Κράτους*, τ. I - III, 1862-1926· Α. Λιγνοῦ, *Ἱστορία τῆς νήσου Ὑδρας. Τόμος Α'*. Ἀπὸ τῆς ἀρχαιότητος μέχρι τῆς ἐπανάστασεως τοῦ 1821, Ἀθῆναι, 1946. Ἀξίον ἰδιαίτερας μνείας, Α. Λιγνοῦ, *Ἀρχεῖον τῆς Κοινότητος Ὑδρας, κυρίως*, τ. Α' - Ζ', ἐν Πειραιεῖ, 1921-1931.

συνήθεις. Ἡ γενικὴ ἐν τούτοις διαπραγματεύσεις καὶ ἡ ὑπαρξίς ὀρισμένων βασικῶν ἐργασιῶν ὑποδομῆς δὲν σημαίνει ὅτι τὸ ζήτημα τῆς ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας εἰσῆλθεν εἰς τὴν ὁδὸν τῆς τελικῆς συστηματικῆς συνθέσεως. Αἱ ἀρχεῖα καὶ πηγαί, εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ἐπὶ τῶν ὁποίων καὶ μόνον θὰ ἡδύνατο αὕτη νὰ βασισθῇ, παραμένουν εἰσέτι κατὰ τὸ πλεῖστον ἀδιερεύνητοι. Ἐν ἀναμονῇ ἀκριβῶς τῆς τελικῆς συνθέσεως καὶ ἔχοντες πλήρη συνείδησιν τῆς ἐν ὧφει αὐτῆς ὅλως σχετικῆς ἀξίας της, προβαίνομεν εἰς τὴν δημοσίευσιν τῆς ὑπὸ ἡμερομηνίαν 29 Ἰουλίου 1816 ἐκθέσεως τοῦ F. Pouqueville, ἡ ὁποία παρέχει μίαν πληρεστέραν, τῶν ἤδη γνωστῶν, συνολικὴν ἐκτίμησιν τῆς δυναμικότητος τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου².

Ὁ Francois Charles Hugues Laurent Pouqueville εἶχε γεννηθῇ εἰς τὴν ἐπαρχίαν τῆς Orne τὸ 1770. Προοριζόμενος ἀρχικῶς διὰ τὸ ἐκκλησιαστικὸν στάδιον, ἐστράφη τελικῶς πρὸς τὴν ἱατρικὴν διὰ νὰ μετάρχη τῆς ναπολεοντείου ἐκστρατείας εἰς τὴν Αἴγυπτον ὡς μέλος τῆς ἐπιτροπῆς γραμμάτων καὶ τεχνῶν. Μετὰ τὴν ἀτυχῆ διὰ τὰ γαλλικὰ ὅπλα ναυμαχίαν τοῦ Ἀμπουκίρ ἀνέλαβε τὴν πρώτην διπλωματικὴν ἀποστολὴν του διαπραγματευθεὶς ἐπιτυχῶς μετὰ τοῦ Νέλσωνος τὴν ἀπόδοσιν τῶν Γάλλων αἰχμαλώτων. Κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν του ὅμως θὰ πέσῃ εἰς τὰς χεῖρας τῶν βορειοαφρικανῶν πειρατῶν, οἱ ὁποῖοι θὰ τὸν ἀποβιβάσουν εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Πελοποννήσου, διὰ νὰ συλληφθῇ ἐκ νέου ὑπὸ τῶν Τούρκων, εὐρισκομένων εἰς ἐμπόλεμον κατάστασιν μὲ τὴν Γαλλίαν. Πρὶν ἢ μεταφερθῇ εἰς τὴν Κωνσταντινούπολιν διὰ νὰ ἐγκλεισθῇ εἰς τὸ Ἑπταπύργιον, θὰ παραμείνῃ ἐπὶ μακρὸν εἰς τὴν Τρίπολιν, ὅπου ὡς ἱατρός θὰ δυνηθῇ νὰ γνωρίσῃ τὴν περιοχὴν καὶ νὰ ἐκμάθῃ τὴν ἐλληνικὴν γλῶσσαν. Ὅταν ἐπιστρέψῃ εἰς τὴν Γαλλίαν θὰ δημοσιεύσῃ, τὸ 1805, τὸ «Voyage en Morée, à Constantinople et en Albanie». Τὸ ἔργον θὰ προκαλέσῃ τὴν προσοχὴν αὐτοῦ τοῦ Ναπολέοντος, ὁ ὁποῖος καὶ θὰ τὸν ἀποστείλῃ εἰς τὰ Ἰωάννινα, ὡς γενικὸν ἐπίτροπον πλησίον τοῦ Ἀλῆ Πασᾶ. Πρὶν ἢ ἐπανέλθῃ ὀριστικῶς εἰς τὴν Γαλλίαν διὰ νὰ δημοσιεύσῃ εἰς μακροὺς τόμους τὰς παρατηρήσεις καὶ τὰς ἐντυπώσεις του ἐξ Ἑλλάδος, διωρίσθη τὸ 1815 πρόξενος εἰς τὰς Πάτρας, ὁπόθεν καὶ ἀπέστειλε τὸν δημοσιεύμενον πίνακα περὶ τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

2. Τὸ δημοσιεύμενον κείμενον ἀνεῦρον εἰς τὰ ἐθνικὰ Ἀρχεῖα τῆς Γαλλίας, Archives Nationales, ὑπὸ τὰ εἰδικώ-

τερα στοιχεῖα: Archives des affaires Etrangères, B III (Affaires commerciales), 243.

Son Excellence et Soudaigne Le
 Duc de Richelieu
 Ministre des affaires étrangères à Paris

Etat de la Marine et Marchande
 des Grecs.

Ci joint L'Etat de la Marine des Grecs habitant de
 l'Isle et de la Terre ferme des deux Continents dans
 l'Archipel. J'ai scrupuleusement noté le nombre la force
 et le pavillon de chaque Isle et de chaque Port. Les
 renseignements dont je vous puis Certifier la vérité, sont
 été donnés par un homme de mer très vert dans cette
 matière. J'ai ensuite comparé ces renseignements particuliers
 avec divers Documents et il en est résulté ce qui suit

Etat de la Marine des Grecs Sujets de la Porte
 Ottomane, pour l'année 1806. N.B. le Kilo est de 22. oques

Nombre des Grecs marchands	Pavillons		Marine	Canons	Chargement	Observations
	Ottomans	Moscovites				
100.	75.	25	40 à 80	12 à 24.	8 à 24.	Les Hydriotes sont bons marins, Braves, fidèles à la patrie, mais la population s'epuise par la — navigation " —
"	"	"	60.	18.	mille Kilo	
100.	"	"	6000.	1800.	" "	

moyen de proportion
 Estime

Pour les Anis ils fournissent soixante deux Matelots à la
 flotte du Capitain pacha pour la Campagne d'Alger;
 il ne revient pas la moitié de ces Matelots; L'Isle se repeuple
 de gens du Continent mais ce ne sont plus les Hydriotes
 de cette race qui a fait sortir le rocher d'Hydra de la
 misère et de l'obscurité, encore cinquante ans et il ne
 restera plus d'Hydriotes Albanais
 N.B. à Hydra en 1816 on comptoit quatrevingt
 dix vaisseaux du Port de Hydra à six cents Tonneaux
 Construits dans le pays —
 Isle de Sperice,

Σ. Σ. Περὶ τῆς καταγωγῆς τῶν κατοίκων τῆς "Υδρας καὶ τῶν Σπερσιῶν, θέματος ἀπαιτούντος εἰδικωτέραν ιστορικὴν διερεύνησιν καὶ συστηματικὴν διαπραγμάτευσιν, αἱ ἀπόψεις τοῦ Pouqueville ἦσαν μοιραίως ἀνασφαλεῖς. Ἐπὶ τοῦ ζητήματος, βλ. κυρίως, Α. Ανγινῶ, Ἱστορία τῆς Νήσου Ὑδρας... τ. Α', σσ. 1-18. Α. Χατζή, Ἀναργύρου, τὰ Σπερσιωτικά... τ. Β', σσ. 16-54. Ἐπίσης, Τ. Εὐαγγελίδου, Ἱστορία τοῦ ἐποικισμοῦ τῆς Ὑδρας, ἐν Ἀθήναις, 1935, ἰδίως σσ. 28-34. Ι. Πιόλου, Ἡ ἐποικισμὸς τῶν Ἀλβανῶν εἰς Κορινθίαν, Ἀθήναι 1950, ἰδίως σσ. 21, 46.

Ile de Battino;

Ile de Battino.	L'aviation		Maitre	Canon	Soldats	Observation
	Officiers	Matros	10 à 20	4 à 12.	6 à 18	
moyenne d'après Cotane.	13.	"	15.	8	mille Kilo	qui fournissent plusieurs officiers aux Russes
Ile de Leroy	4.	"	8 à 12	"	4 à 6	
moyenne d'après Cotane	"	"	10.	"	mille Kilo	
"	4.	"	40.	"	"	
Ile de Rhodes	2	"	80	20	30 à 35	Tous les habitants de l'Ile de Rhodes sont des propriétaires terriens
Baryque	10.	"	160.	40.	"	Il y en a deux grands appartements à Pansin Bay l'un des Iles de Rhodes les 10 autres sont des petites Charges
Ile de Sini	25.	25.	10 à 20.	"	4 à 12	Les Iles qui se rapprochent de l'Asie mineure aiment la production de la betterave pour le pavillon en mieux accueilli dans les Echelles de Syrie et d'Egypte voir le pavillon Russe en presque l'existence dans ces différents ports
moyenne d'après Cotane	25	"	375.	"	"	
Ile de Casteloro	30.	30.	10 à 20.	"	4 à 12	Casteloro en son de l'Anatolie dans le Commerce d'étend tout les jours à l'ombre sacrifié du pavillon Ottoman, les rapports sont entièrement d'accord avec l'Egypte et la Syrie
moyenne d'après Cotane	30.	"	15.	"	"	
Ile de Chio	6.	"	15.	4 à 8	8 à 10.	Les habitants de Chio viennent d'acheter deux vaisseaux bavarois à Constantinople et l'autre à Messine ils sont montés par des Grecs et par des Moscovites et sont commandés par des Capitaines Septuaginaires dont un nommé Sanderis et d'est maître
moyenne d'après Cotane	6.	"	90.	36.	"	

Sperzia

Isle de Sperzia.

Moyenne de 18^{ou} =

Cotaux

Nombre des Vaisseaux	Capitaines Ottomans	Capitaines Modcovites	Marins	Canon	Poids des Chargemens	Observations
60.	"	60.	40 à 80. 60.	12 à 24. 18.	8 à 24. mille Kilos	Les opérations sont — montré braver que leur Vieillard les hydrotels et ils sont d'origine Mitre grecque, mais ils sont mais ils ont un gain
60.	"	"	3600	1080.	"	

Entrepreneurs et leur navillon à quelque forte d'abbe' le droit de gibraltar,
ils achètent leurs Vaisseaux à Naples, à Trieste, Livourne à gènes et
quelque fois en France

N^o B. en 1816 il y avait quarante Vaisseaux du Port de
Quatre à dix, Port de Commerce Construits sur les lieux avec les
D'Alipie

Soros.

Isle de Soros, à l'Entrée du Golphe d'Attènes

Nombre des Vaisseaux	Capitaines Ottomans	Capitaines Modcovites	Marins	Canon	Poids des Chargemens	Observations
4.	4.	0.	40 à 80. 60	12 à 24. 18	8 à 24. mille Kilos	Les opérations sont — Vaisseaux Marchands de la force en de la Portée de ceux Hydre elle à en outre d'op truit transport à Voies Attènes du port de 500 Kil en de dix hommes d'équipage et la plupart sans canons
"	"	"	240.	72.	"	

Moy. de 18^{ou} =

Cotaux

Isle de Sparon ou Sparon

Sparon

Moy. de 18^{ou} =

Cotaux

40.	32	8	15 à 45 30.	8 à 16 12	6 à 10 mille Kilos	N ^o B. en 1816 — il y avait à Sparon 60 Vaisseaux du Port de 350 à 500 Tonneaux
40.	"	"	1200.	480.	"	

Isle de Mycony —

Mycony

Moy. de 18^{ou} =

Cotaux

22	4.	18	20	4 à 12. 8.	6 à 12. mille Kilos	Observations
"	"	"	"	"	"	Les Vaisseaux March. de Mycony sont des Solaires construits La plupart dans le Royaume de Naples
22	"	"	440.	176.	"	

Isle de Battino.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

Seyros

moyenne 8^{on}

Cotaux

Scopelo

moyenne 8^{on}

Cotaux

Meslelin

Cotaux

Lemnos

moyenne 8^{on}

Cotaux

Trikerie

moyenne 8^{on}

Cotaux

Salonique

Cotaux

Naxos

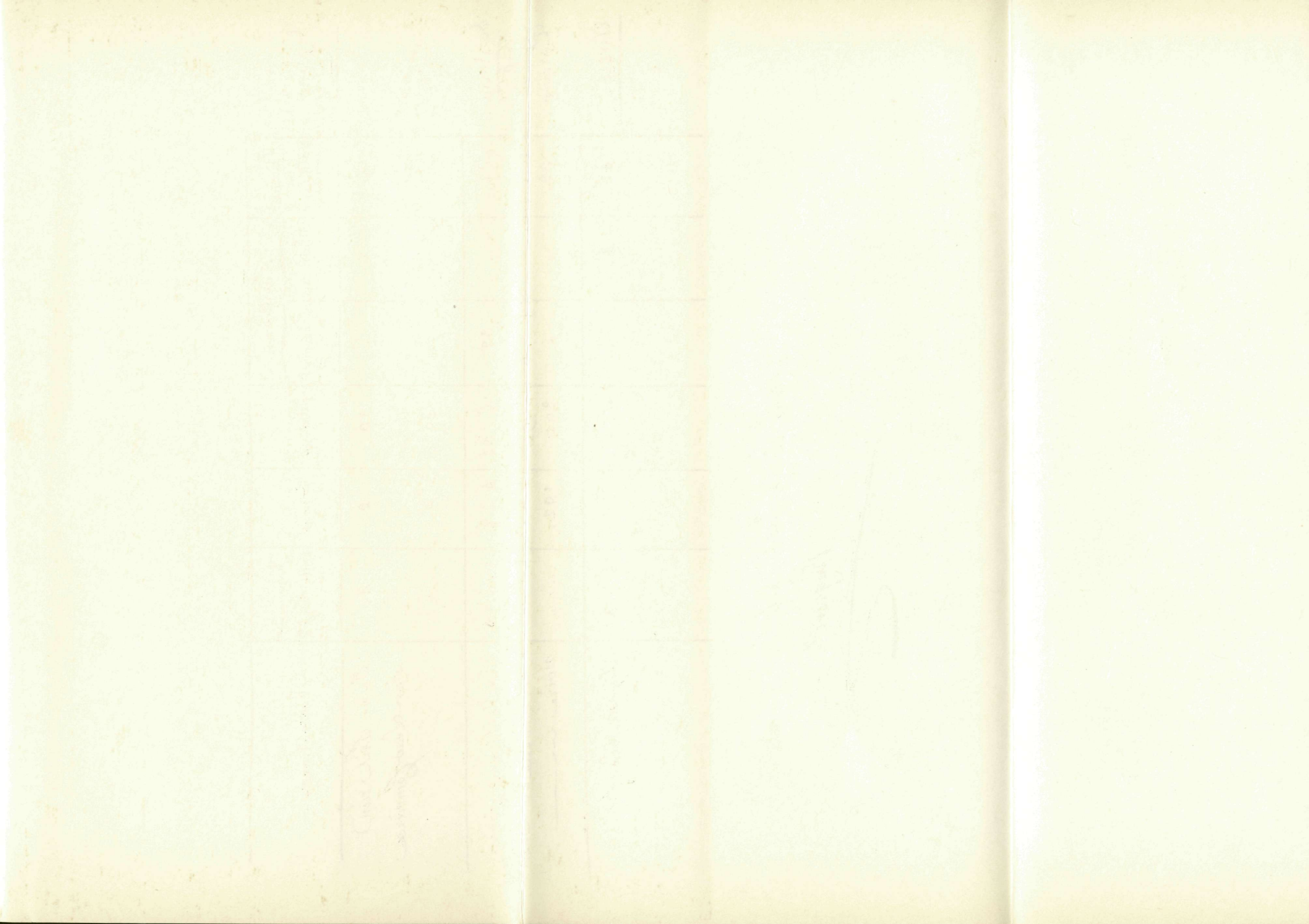
Cotaux

Nombre des vaisseaux	Bavillonx		Marins	Canonx	Chargement mille Kilos	Observation
12	Offromans 12.	Mobcovites "	15 à 25 20.	4.	4 à 6.	Les Bâtiments Des Seyros sont très petits et ne sont qu'un cabotage très peu étendu
12	"	"	240.	48	"	
35	18	17	12. 18 15	4 à 6 5.	"	Les Vaisseaux De scopelo sont spécialement le Commerce de la mer noire (eux sortant)
"	"	"	525.	175.	"	Bavillon Eux de Dirigent Son Syrie
35	"	"	"	"	"	
2	2	"	12	4.	6.	L'agriculture à Scopelo les habitants de celle Ile si fertile de la navigation il faut remarquer que ce sont les habitants de l'ancien Scopelo qui ont porté leur vie du côté de la mer
2.	"	"	24.	8.	"	
15	12.	3.	15 à 25 20.	4 à 8 6.	6 à 15	Ile pour uniquement le Commerce De Constantinople et d'Alexandrie Cabotage. Dont les habitants surtout s'occupent de la pêche et qui étoient lucratif. général
15.	"	"	300.	90.	"	
12.	12.	"	15 à 25 20.	4.	6 à 8	Trikerie située dans le Golphe De Sola, (sans seulement le Commerce de Constantinople et D'Alexandrie en Egypte
12.	"	"	240.	48.	"	
4	"	4.	12	2	6 à 8	Ile pour le Commerce De Constantinople et De la Syrie
4	"	"	48.	8.	"	
2	"	"	20.	8	12.	De rien aucun renseignement d'un leur Commerce
2	"	"	40	16.	"	

Candie	Nombre de Vaisseau		Savillons		Marins	Canons		Chargem. mille Kilos	Observations
	Officiers	Hommes	Officiers	Hommes		Canons	Hommes		
moyenne de 18 ^{on}	40.	40.	"	"	24 à 36 30.	8 à 16. 12.	24 à 36.		Les Vaisseau de l'Isle de Candie portent le nom de Galione et ceux qui les montent ont la réputation d'être les meilleurs marins de l'archipel ils commercent avec Smyrne, Alexandrie Salonique et Constantinople
Zea	7.	6.	1.	1.	12 à 16 14	2 à 6. 4.	4. à 10.		Le Commerce de Zea se fait avec Constantinople et la mer noire; il n'y a qu'un seul bâtiment russe Commandé par un homme du pays appelé Macarota, le bâtiment est monté par 22 hommes et armé de 6 Canons de 6 et 8 de Baller
	7.	"	"	"	98.	28	"		
Lino	4.	2	2	2	12 à 16 14.	4. à 6. 5	6. à 8.		L'Isle de Lino possède en entre deux rivières sortant 4 mille Kilos de sucre de chaque L'Isle de Lino possède en entre deux rivières sortant 4 mille Kilos de sucre de chaque
	4.	"	"	"	56	2	2		Le port de 1500 Kilos = toutes avec Savillon Lure
Seyra	2	"	2	2	18.	6.	8.		Les Vaisseau sont deux sortant de Constantinople à Naples et achetés il y a peu de temps elles sont Commandées par deux frères des Capitaines Turcs L'Isle de Seyra est vis à vis Lino
	2.	"	"	"	36.	12.	"		
Nio	1	1.	"	"	16	2	7.		Il y a de l'Isle une Carène sortant de Savillon et Moscovite Les deux bâtiments sont Le Commerce de Constantinople et de la mer noire
Lolauze	1.	"	"	"	16	2	"		
	1.	4.	"	"	12	4.	6.		Cette Isle possède en outre des canons suffisants pour le transport qui sortent de 4 à 6 mille Kilos Le Commerce de ces bâtiments est avec Constantinople et la Syrie
Neno ou Enob	4.	4.	"	"	12	4.	6.		
Lolauze	4.	4.	"	"	12	4.	6.		

Lignes	Savillone		Marius	Canons	Chargement mille Kilos	Observation
	Officiers	Indociviles				
Lotaux	2	"	10.	2.	4.	Gene Sait run don-Leu Commerce
	"	"	20.	4.	"	
Lotaux moy. Proposition	32.	32.	16 a 34.	4 a 8	10 a 18	Les Vaidreux font
	"	"	25.	6.	"	Le Commerce de la mer
	32.	"	800	192.	"	noire
Andro.	40.	4.			4 à 8	Signora la force

1 lotas le 29 juillet 1816
Perquerville



Recapitulation

Isleb.	Vaibeaux Grecs autre	PAVILLIONS Othomans	PAVILLIONS Moscovites	Marine	Canons.
Hydra	100.	25.	25.	6000.	1800.
Spezia	60.	"	60.	3600.	1080.
Coros	4.	4.	"	240.	72.
Paia	40.	32.	8.	1200.	480.
Myconus	22.	4.	18.	440.	176.
Bathino	13.	"	13.	195.	104.
Lero	4.	4.	"	40.	"
Rhodel	12.	12.	"	160.	40.
Sini	25.	25.	"	375.	"
Castellorio	30.	30.	"	450.	"
Chio	6.	"	6.	90.	36.
Syros	12.	12.	"	240.	48.
Scopelo	35.	18.	17.	525.	175.
Meslelin	2.	2.	"	24.	8.
Lemnos	15.	12.	2.	300.	90.
Trikeri	12.	12.	"	240.	48.
Salonique	4.	"	4.	48.	8.
Naxos	2.	"	"	40.	16.
Candie	40.	40.	"	1200.	480.
Zia	7.	6.	1.	98.	28.
Tino	4.	2.	2.	56.	20.
Seyra	2.	"	2.	36.	12.
Nio	1.	1.	"	16.	2.
Geno	4.	4.	"	48.	16.
Siphono	2.	2.	"	20.	4.
Santorin	32.	"	32.	800.	192.
Andro?	40.	40.	"	"	"
	530	337	191.	16481.	4935



Satras 29. juillet 1816

Bruguier

2

10/10/10

10/10/10

10/10/10

Τὸ ἔργον τοῦ Pouqueville ἔτυχεν εὐρείας διαδόσεως καὶ ἀναγνωρίσεως κατὰ τὴν ἐποχὴν του. Τὸ ἔτος δὲ 1819, ὁ Γάλλος ἱστοριοδίφης ἐξελέγη ἀντεπιστέλλον μέλος τῆς Ἐπιγραφικῆς Ἀκαδημίας, διὰ νὰ καταστῇ ἀπὸ τοῦ 1827 μέλος τακτικόν. Πολλοὶ ἐν τούτοις τῶν μεταγενεστέρων, ἀλλὰ καὶ ὠρισμένοι αὐτῶν τῶν συγχρόνων του, ἔθεσαν ὑπὸ σοβαρὰν κριτικὴν τὰς πληροφορίας καὶ τὰς παρατηρήσεις του. Ὁ λόρδος Byron, ὁ Fauvel, ἰδίως δὲ ὁ Chateaubriand, τὸν εἰρωνεύοντο διότι ἀνεφέρετο μετὰ λεπτομεροῦς ἀκριβείας ἐπὶ περιοχῶν, τὰς ὁποίας συνήθως δὲν εἶχεν ἐπισκεφθῇ. Ἡ κριτικὴ δὲ αὐτῇ θὰ ἡδύνατο ἐμμέσως νὰ ἄπτεται καὶ τοῦ δημοσιευομένου πίνακος, συνταχθέντος ἐπὶ τῇ βάσει πληροφοριῶν, τὰς ὁποίας ὁ Γάλλος διπλωμάτης εἶχε λάβει ὑπὸ ἄλλων. Ὁ χαρακτήρ ἐν τούτοις τῆς ἐπισήμου ἐκθέσεως καὶ ἡ ὥς ἐκ τῆς θέσεως τοῦ συντάκτου τῆς δυνατότητος τῆς διασταυρώσεως τῶν ἀναφερομένων στοιχείων καθιστᾷ τὸ δημοσιευόμενον κείμενον κατ' ἀρχὴν ἀξιόπιστον³.

Ἡ ἀξιοποίησις τῶν παρεχομένων νέων πληροφοριῶν διὰ τὴν κατάστασιν τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου θὰ ἀποβῇ δυνατὴ ὅταν συναφθῇ μὲ τὰς εἰδικωτέρας ἐπὶ τοῦ θέματος ἐρεῦνας καὶ μελέτας. Διὰ νὰ καταστῇ ἐν τούτοις περισσότερον ἐφικτὴ ἡ πρώτη γενικὴ τοποθέτησις τοῦ κειμένου ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῶν μέχρι σήμερον γενικῶν ἐπὶ τοῦ θέματος γνώσεών μας, θὰ ἐπιχειρήσωμεν τὴν ἀντιπαραβολὴν τῶν παρεχομένων στοιχείων, εἰς τὴν γενικωτέραν δυνατὴν συγκεφαλαίωσίν των,

3. Περὶ τοῦ βίου καὶ τῆς δράσεως τοῦ Pouqueville, γενικὰ πληροφορικὰ στοιχεῖα: J. Rombault, *F. Pouqueville, membre de l'Institut*, «Bulletin de la Société Historique et Archéologique de l'Orne», t. VI, 1887, σσ. 433-449 (πληροφορίαι περὶ τῆς νεότητός του). J. Lait, *La captivité de François Pouqueville à Constantinople, 1800 - 1801*, Caen, 1904· τοῦ ἰδίου, *La captivité de Pouqueville en Morée*, «Publications diverses de l'Institut de France», 1902, No 23, σσ. 103 - 122· (Ἀωνόμου), *Sur M. Pouqueville* (biographie), «Annuaire de Normandie», t. V, 1839, σσ. 451-4· J.A. Letronne,

Analyse critique du voyage de la Grèce par F.C.H.L. Pouqueville. Trois articles sur les deux premiers volumes de la seconde édition, Extrait du «Journal des Savans et du Bulletin Universel des Sciences», 33, Paris (1928). De Monmarqué, *Notice historique sur Pouqueville*, ἀνάτυπον ἐκ τῆς «Biographie Universelle» (t. LXXVI), s.d. F. Malakis, *French travellers in Greece, 1770-1820*, Philadelphia, 1925, σ. 53-55, 81 - 86. Ἐπίσης, Α. Ἀγγέλου, Ὁ Pouqueville καὶ ἡ Ἑλλάδα του, «Ἐποχές», 44 (Δεκέμβριος 1966), σσ. 583-600.

πρὸς τὰ ὑφιστάμενα ἤδη γνωστὰ δεδομένα⁴. Θεωροῦμεν δὲ σκόπιμον ὅπως ἡ ἐξυπηρέτησις τῆς βασικῆς αὐτῆς τάσεως ἐπιχειρηθῇ ἐν συναρτήσει πρὸς τὰ τρία γενικὰ προβλήματα, τὰ ὅποια κυρίως ἀντιμετωπίζονται διὰ τοῦ πίνακος τοῦ Rouqueville. Πρῶτον, τὴν δυναμικότητα τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου· δεύτερον, τὴν σημαίαν τῶν ἐλληνικῶν σκαφῶν· καὶ τρίτον, τὸν ἐξοπλισμὸν των εἰς ὑλικὸν καὶ εἰς ἄνδρας.

α. Ἡ δυναμικότης τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Ἡ ἀλματώδης ἀνάπτυξις τῆς ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τοῦ δευτέρου ἡμίσεος τοῦ 18ου αἰῶνος ἀνασυνέδεσε τὴν μακραίωνα ναυτικὴν παράδοσιν τοῦ ἔθνους, ἡ ὁποία ὑπὸ τὸ κράτος τῆς τουρκικῆς κατακτήσεως εἶχε τεθῇ ὑπὸ κρίσιμον δοκιμασίαν. Κατὰ τοὺς μακροὺς πράγματι αἰῶνας, οἱ ὅποιοι ἠκολούθησαν τὴν πτῶσιν τῆς Κωνσταντινουπόλεως, ἐνῶ ἡ Εὐρώπη ἀπεδύετο εἰς τὴν μυθώδη περιπέτειαν τῆς ἐξερευνήσεως τῶν νέων ἡπείρων, οἱ ὑπόδουλοι Ἕλληνες ἤρκοῦντο εἰς τὴν ἀλυσίαν καὶ εἰς τὴν μικρὰν ἀκτοπλοῖαν, τὴν ὁποίαν διεξῆγον διὰ τῶν αὐτοσχεδίων μικρῶν πλοιαρίων των. Ἡ κατασκευὴ μεγαλύτερων σκαφῶν ἀνελήφθη εἰς τὸν χῶρον τοῦ Αἰγαίου, ὅταν ἀπὸ τοῦ δεκάτου ὀγδοῦ κυρίως αἰῶνος, αἱ γενικαὶ μεσογειακαὶ συνθηκαὶ ἤλθον νὰ ἐνθαρρύνουν τὴν ἐνδιάθετον ροπὴν τῶν νησιωτῶν Ἑλλήνων πρὸς τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον. Τὸν ἀπλοῦν τύπον τοῦ μικροῦ καϊκίου διεδέχετο τότε τὸ μύστικον, καὶ βραδύτερον τὸ λατινάδικον, πλοῖα γενικώτερον ἀπαντῶντα εἰς τὴν ἀνατολικὴν Μεσόγειον⁵. Ἡ προοδευτικὴ δὲ διεύρυνσις τοῦ πεδίου τῆς ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς δραστηριότητος πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τοῦ Εὐξείνου Πόντου καὶ τῆς ἀνατολικῆς μεσογειακῆς λεκάνης ἐπέβαλε τὸ 1757 τὴν κατασκευὴν τοῦ πρώτου ὑδραϊκοῦ πάρωνος, τύπου ὁ ὁποῖος μὲ τὴν ἀρόδον τοῦ χρόνου καθίστατο ὁ πλεόν ἀντιπροσωπευτικὸς τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ σκάφους⁶.

4. Ἐπιβοηθητικῶς καταφεύγομεν καὶ εἰς τὰ πολύτιμα στοιχεῖα, τὰ ὅποια παρέχει τό, ὑπὸ ἐκδοσιν παρὰ τοῦ συντάκτου τοῦ παρόντος ἄρθρου, μακρὸν ὑπόμνημα τοῦ Γάλλου διπλωμάτου E. de Jassauy περὶ τῶν νήσων Ἰδρας, Σπετσῶν, Πόρου καὶ Ψαρῶν, ἀνευρεθέν εἰς τὰ ἀρχεῖα τοῦ γαλλικοῦ ὑπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν: E. de Jassauy, *Mémoire sur l'état*

physique et politique des Isles d'Hydra, Spécie, Poro et Ipséra, en l'année 1808, Paris, 9 Août 1809.

5. Γ. Δ. Κριεζῆ, *Ἱστορία τῆς νήσου Ἰδρας...*, σσ. 20-30. Τρ. Κωνσταντινίδου, *Καράβια, καπετάνιοι καὶ συντροφοναῦται...*, σσ. 137-139.

6. Γ. Δ. Κριεζῆ, *Ἱστορία τῆς νήσου Ἰδρας...*, σ. 23.

Ἡ κατασκευὴ μεγαλύτερων πλοίων συνετέλεσεν εἰς τὴν ἐπανασύνδεσιν τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας μὲ τὴν παράδοσιν καὶ τοὺς κανόνες τῆς διεθνοῦς ναυσιπλοίας. Εἰς τὴν Μεσόγειον εἰδικώτερον, ἢ μόνιμος ἀναζήτησις ἐνὸς σκάφους, ἱκανοῦ νὰ συνδυάσῃ τὴν σταθερότητα καὶ τὴν ἀσφάλειαν μὲ τὴν ἐλαφρότητα καὶ τὴν εὐελιξίαν, εἶχεν ὀδηγήσει ἀπὸ τῆς γαλέρας εἰς τὴν φρεγάταν καὶ τὴν κορβέτταν, πλοῖα τρίστηλα, καὶ ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ 18ου αἰῶνος εἰς τὸν πάρωνα. Αἱ εἰδικώτεραι παράλληλοι μορφαὶ τοῦ βρικίου καὶ τῆς γολέττας, καθὼς καὶ ὁ ἐνδιάμεσος τύπος τῆς βρικογολέττας καὶ ὁ ἐλαφρότερος τοῦ βριγαντίνου, ἔφερον βασικῶς δύο ἰστούς, τὸ μῆκος των ἐκυμαίνετο μεταξὺ 18 καὶ 40 μέτρων, ἡ δὲ χωρητικότης των ἠδύνατο νὰ ὑπερβῇ τοὺς 400 τόννους⁷. Ὁ γενικὸς τύπος τοῦ ἑλληνικοῦ πάρωνος ὑπὸ τὰς ἐκτάκτους συνθήκας τῆς μεσογειακῆς ναυσιπλοίας ἔλαβεν ὀρισμένα ἰδιαίτερα χαρακτηριστικά, τὰ ὁποῖα τοῦ προσέδωσαν σπανίαν ταχύτητα καὶ εὐελιξίαν ὥς καὶ ἑκτακτον ὥραιότητα. Ὑπὸ τὸ κράτος τῆς ἀνάγκης ὅπως διασποῦν τὸν ἡπειρωτικὸν ἀποκλεισμόν καὶ διαφεύγουν τῶν πειρατῶν, τὰ ἑλληνικὰ ἐμπορικὰ σκάφη κατεσκευάζοντο κατὰ τρόπον ἀνάλογον πρὸς τὰ ἀμερικανικά, τὰ ὁποῖα πρὸ ὀλίγων μόλις ἐτῶν εἶχον κληθῇ νὰ ἀντιμετωπίσουν παραπλησίους καταστάσεις. Οἱ δύο ἰστοὶ ἐλάμβανον ὕψος ἱκανὸν νὰ τοὺς ἐπιτρέψῃ ὅπως φέρουν ὅσα ἰστία καὶ τὰ τρίστηλα σκάφη, ἐνῶ ἡ τρόπις κατεσκευάζετο ἐξαιρετικῶς λεπτή, ὥστε νὰ παρέχεται ἡ μεγίστη δυνατὴ ταχύτης καὶ σπανία ἱκανότης ἐλιγμῶν⁸. Μὲ τὴν πάροdon δὲ τοῦ χρόνου, ὀρισμένα τῶν μεγαλύτερων ἑλληνικῶν πλοίων ἔτεινον νὰ ὑπερβοῦν τὰς διαστάσεις τοῦ πάρωνος καὶ νὰ ἐνταχθοῦν εἰς τὴν κατηγορίαν τῆς κορβέττας⁹.

Ἡ κατασκευὴ μεγαλύτερων καὶ πλέον ἐκσυγχρονισμένων πλοίων δὲν ἀνέστειλε τὴν παρουσίαν τῶν μικροτέρων σκαφῶν, τὰ ὁποῖα ἐκάλυπτον τὰς μόνιμους ἀνάγκας τῆς ἀκτοπλοίας. Αἱ παραλλαγαὶ εἰδι-

7. Συμφώνως, κυρίως, πρὸς τὸν Gu. La Roerie, *Navires et marins. De la rame à l'hélice*, t. II, Paris, 1946, σσ. 156, 185-6. Ὁ Mazaudier, περὶ τὰ μέσα τοῦ 19ου αἰῶνος, προσέδιδεν εἰς τοὺς πάρωνας, συμφώνως πρὸς τὰς ἐξελιχθείσας ἀντιλήψεις τῆς ἐποχῆς του, διαστάσεις μικροτέρας (Mazaudier, *Supplément au guide pratique d'architecture navale*, Toulon, 1840, σσ. 105-107, 142-169). Ἐ-

πίσης, Τ. Κωνσταντινίδου, *Καράβια, καπετάνιοι καὶ συντροφοναῦται...*, σσ. 144-148.

8. G. La Roerie, *Navires et marins...*, II, σ. 156· Mazaudier, *Supplément au guide pratique...*, σσ. 328-9, ὅπου καὶ παραλληλισμὸς μεταξὺ ἑλληνικοῦ καὶ ἀμερικανικοῦ πάρωνος.

9. Τ. Κωνσταντινίδου, *Καράβια, καπετάνιοι καὶ συντροφοναῦται...*, σσ. 150 - 1, 155.

κώτερον τοῦ καϊκίου, σκάφους ἱκανοῦ νὰ ὑπερβῇ καὶ τοὺς 100 τόννους, ἦσαν πλουσιώταται. Τὸ τρεχαντήρι, κατασκευασθὲν διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὸ Αἰγαῖον περὶ τὰ μέσα τοῦ 17ου αἰῶνος, ἔφερεν ἓνα ἱστὸν καὶ διεκρίνετο διὰ τὴν λεπτὴν γραμμὴν του. Ἡ σάικα, ἐντοπίου ἐπίσης προελεύσεως, ἔφερε συνήθως ἓνα ὑψηλὸν ἱστὸν, καὶ ἐχρησιμοποιεῖτο εὐρέως εἰς τὸ Αἰγαῖον, κατὰ τὸν 17ον καὶ τὸν 18ον αἰῶνα. Ἡ μπρατσέρα, ἱστιοφόρον ἐνετικῆς προελεύσεως, ἐνεφανίσθη εἰς τὰς ἑλληνικὰς θαλάσσας ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ 18ου αἰῶνος, ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς μεγάλης ἀκτοπλοΐας. Ἡ ταρτάνα, τέλος, ἀντιπροσωπευτικὸν πλοῖον τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου, ἔφερεν ἐπίσης ἓνα ἱστὸν καὶ ἐπλήρου τὰς ἀνάγκας τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ἀλιείας . . . Διαφόρου τύπου πλοῖον ἦτο ἡ σακολέβα, ἱστιοφόρον αἰγαιωτικῆς κατ' ἐξοχὴν προελεύσεως, μέσης χωρητικότητος ἄνω τῶν 100 τόννων, ταχύ, ἐλαφρὸν καὶ εὐσταθές, ἱκανὸν νὰ ἀνταπεξέλθῃ εἰς τὰς μεταβλητὰς καιρικὰς συνθήκας τῶν ἑλληνικῶν θαλασσῶν. Σκάφος εὐρυτέρων διαστάσεων, ἀναλόγων ἐνίοτε ἐκείνων τοῦ πάρωνος, ἦτο ἡ πολλακά, εἰδικὸς τύπος μικροῦ τριστήλου δρόμωνος (νάβας), διακρινομένου διὰ τὰ τετράγωνα ἱστία καὶ τὴν αἰχμηρὰν πρῶραν του¹⁰.

Ἡ παρουσία τοῦ πάρωνος, ὑπὸ τὰς διαφόρους μορφάς του, τῶν συνηθεστέρων παραλλαγῶν τοῦ καϊκίου, ὡς καὶ τῶν λοιπῶν ἀναφερθέντων τύπων, μαρτυρεῖται διὰ μίαν ἀκόμη φορὰν εἰς τὸν ἀνέκδοτον πίνακα τοῦ Rouqueville. Ὁ Γάλλος συγγραφεὺς δὲν παραλείπει νὰ ὑποδηλώσῃ καὶ τὴν μέσιν χωρητικότητα τῶν σκαφῶν αὐτῶν, ἡ ὁποία καλύπτει τὴν κλίμακα ἀπὸ τῶν 100 τόννων τοῦ μεγάλου καϊκίου μέχρι τῶν 600 τόννων τῆς κορβέττας*. Ὁ ἐντοπισμὸς ἐντὸς τῶν στενῶν αὐτῶν ὁρίων ἐπεβάλλετο ὑπὸ τὸ κράτος τῆς ρητῆς ἀπαγορεύσεως τῆς Πύλης. ὅπως τὰ ἑλληνικὰ ἐμπορικὰ πλοῖα ὑπερβαίνουν εἰς μῆκος τοὺς 40 πῆχεις¹¹. Ἡ ἐφαρμογὴ δὲ τοῦ κανόνος αὐτοῦ δὲν τίθεται ὑπὸ ἀμφισβήτησιν διὰ τῆς ἀναφορᾶς τοῦ Rouqueville εἰς τὰ κρητικὰ καὶ

10. Περὶ τῶν διαφόρων τύπων τοῦ καϊκίου, τῆς σακολέβας καὶ τῆς πολλακάς, Aug. Jal, *Glossaire nautique*, Paris, 1848, σσ. 388, 1308-9, 1192-3, 1432, 1483· Τ. Κωνσταντινίδου, *Καράβια...*, σσ. 137-140, 151-2· Mazaudier, *Supplément au guide pratique...*, σσ. 372 κ.έ.

* Ὁ ὑπολογισμὸς τῆς χωρητικότητος βασίζεται εἰς τὴν μετατροπὴν τῶν

κιλῶν εἰς τόννους.

11. Α. Ὁρλάνδου, *Ναυτικά*, ἡτοι ἱστορία τῶν κατὰ τὸν ὑπὲρ Ἀνεξαρχίας τῆς Ἑλλάδος ἀγῶνα πεπραγμένων ὑπὸ τῶν τριῶν ναυτικῶν νήσων, ἰδίως δὲ τῶν Σπετσῶν, τ. Α', ἐν Ἀθήναις, 1869, σ. 28-9· Α. Λιγνοῦ, *Ἱστορία τῆς νήσου Ὑδρας...*, τ. Α', σσ. 81-84· ἐπίσης, Τ. Κωνσταντινίδου, *Καράβια...*, σσ. 122-4.

ροδιακά σκάφη, μέσης χωρητικότητας, κατά τὰς πληροφορίες του, 850 - 900 τόννων. Αἱ δύο μεγάλαι νῆσοι, ἀντιθέτως πρὸς τὰς μικρὰς νησιωτικὰς κοινότητας τοῦ Αἰγαίου, ἐτέλουν ὑπὸ τὸν ἄμεσον διοικητικὸν καὶ οἰκονομικὸν ἔλεγχον τῶν Ὀθωμανῶν κυριάρχων, οἱ ὅποιοι παρέμενον προσκεκολλημένοι εἰς τὸν τύπον τῶν παλαιότερων ναυτικῶν κατασκευῶν¹². Ἐπιβεβαιῶνται, κατὰ ταῦτα, ὅτι ἀκόμη καὶ κατὰ τὸν 18ον αἰῶνα οἱ Τοῦρκοι ἐναυπήγουν εἰς εὐρυτάτην κλίμακα γαλιόνια, σκάφη τρίστηλα, τύπου συγγενοῦς τῶν στρογγύλων πλοίων ὡς πρὸς τὴν μορφήν καὶ τῆς γαλέρας ὡς πρὸς τὸ μῆκος, ἱκανῶν νὰ ἐγγίσουν καὶ τοὺς 1500 τόννους¹³. Τὴν παρουσίαν δὲ εἰς τὰς δύο νήσους τῶν τοιούτων, τουρκικῶν πολλαχὺς σκαφῶν, μαρτυρουμένην ἀσαφῶς καὶ ἀλλαχοῦ, ἐπιβεβαιῶν ἤδη ὁ Pouqueville κατηγορηματικῶς¹⁴.

Ἡ ἐκτίμησις τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν τοῦ Αἰγαίου παρέμεινε πάντοτε δυσχερής. Ἡ ἐλληνικὴ ἱστοριογραφία τοῦ δεκάτου ἐνάτου αἰῶνος, καὶ εἰδικώτερον ὁ Κ. Παπαρρηγόπουλος, εἶχεν ἀναβιάσει τὸν ἀριθμὸν των εἰς 700, ὑπερβαίνοντα ἅπαντα τοὺς ἑκατὸν πεντήκοντα τόννους¹⁵. Οἱ ὑπολογισμοὶ αὐτοί, οἱ ὅποιοι δὲν πρέπει νὰ ἀπέχουν πολὺ τῆς πραγματικότητος, ἐβασίζοντο πιθανώτατα

12. C. Savary, *Lettres sur la Grèce, faisant suite de celles sur l'Egypte*, Paris, 1798, pp. 93-4. C.S. Sonnini, *Voyage en Grèce et en Turquie fait par ordre de Louis XVI et avec l'autorisation de la Cour Ottomane*, Paris, 1801, t.I, σσ. 133-4, 161-3.

13. Α. Κομνηνοῦ Ὑψηλάντου, Ἐκκλησιαστικῶν καὶ πολιτικῶν τῶν εἰς δώδεκα βιβλίον Η', Θ' καὶ Ι, ἥτοι τὰ μετὰ τὴν Ἀλωσιν (1453-1789). Ἐκ χειρογράφου ἀνεκδότου τῆς ἱερᾶς μονῆς τοῦ Σινᾶ, ἐκδίδ. Ἀρχίμ. Γ. Ἀφθονίδου Συναίτου, ἐν Κωνσταντινουπόλει, 1870, σσ. 551, 556, 631. Ἐπίσης, A. Jal, *Glossaire nautique...*, σσ. 757-8· Τ. Κωνσταντινίδου, *Καράβια...*, σσ. 133-4.

14. Κατὰ τὸν Jal (*Glossaire nautique...*, σ. 757-8), γαλιόνια κατασκευάζοντο εἰς τὴν Κρήτην ἤδη ὑπὸ

τῶν Ἑνετῶν. Ἐξ ἄλλου ὁ E.D. Clarke (*Travels in Various Countries of Europe, Asia and Africa*, Cambridge, t. III, 1814, σ. 405) συνήντα εἰς τὸ Αἶγαϊον, προερχόμενον ἐκ Κρήτης, τουρκικὸν ἐμπορικὸν σκάφος, τοῦ ὁποίου ἡ περιγραφὴ δὲν ἀπέχει ἐκείνης τοῦ γαλιονίου. Κατὰ τὸν R. Pococke (*A Description of the East and some other Countries*, vol. II, part I, London, 1745, σ. 237), εἰς τὸ ἐμπόριον μετὰ τῆς Ἀλεξανδρείας μετεῖχον ἐνεργῶς, περὶ τὰ μέσα τοῦ 18ου αἰῶνος, ροδιακά πλοῖα ἀνήκοντα εἰς Τούρκους ἰδιοκτῆτας.

15. Βλ. κυρίως, Κ. Παπαρρηγοπούλου, *Ἱστορία τοῦ Ἑλληνικοῦ ἔθνους*, ἐκδ. 5ῃ, τ. Ε', μέρος Β', ἐν Ἀθήναις, 1925, σσ. 151-2· C. N. Rados, *La marine grecque pendant la Guerre de l'indépendance*, Athènes, 1907, σ. 18· A. Soutzo, *Histoire de la Révolution Grecque*, Paris, 1829, σ. 10-11.

κατὰ κύριον λόγον εἰς τὸν πίνακα τὸν ὁποῖον εἶχε συντάξει ὁ Pouqueville τὸ 1813 καὶ περιλάβει εἰς τὸ «Voyage de la Grèce»¹⁶. Κατ' αὐτόν, ὁ ἐλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀπετελεῖτο ἐξ 615 πλοίων, χωρητικότητος ἄνω τῶν 70 - 80 τόννων. Εἰς τὸν ἀνέκδοτον πίνακα τοῦ 1816, ὁ Γάλλος συγγραφεὺς ἐπιβεβαιοῖ βασικῶς τὰς προγενεστέρας ἐκτιμήσεις του, ἐφ' ὅσον εἰς τὸν συνολικὸν ἀριθμὸν τῶν 530 πλοίων, χωρητικότητος ἄνω τῶν 100 τόννων, δὲν περιλαμβάνονται ἤδη τὰ ἀνήκοντα εἰς τὸ Γαλαξείδι, τὴν Κύμην, τὴν Πάτμον καὶ δὲν ἀναφέρονται πάντοτε ἐκεῖνα τῆς Κάσου¹⁷. Ἄν δὲ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἡ μεταγενεστέρα παρατήρησις του, συμφώνως πρὸς τὴν ὁποίαν ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐλληνικῶν πλοίων εἶχεν αὐξηθῇ ἀπὸ τοῦ 1813 μέχρι τοῦ 1821 κατὰ τὸ ἐν τρίτον, ἐνισχύονται σημαντικῶς αἱ ὑποθέσεις τῶν ἱστοριογράφων τοῦ Ἀγῶνος¹⁸. Τὸν ἀριθμὸν τῶν 700 σκαφῶν ἐπιβεβαιοῖ ἀκόμη ὁ Urquhart, ὡς καὶ ὁ William Leake, διὰ τῆς παρατηρήσεως, ὅτι τὰ 400 ἕως 500 ἐλληνικὰ πλοῖα, τὰ ὁποῖα κατὰ τὰς παραμονὰς τοῦ 1821 μετεῖχον εἰς τὸ ἐμπόριον τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ἀπετέλουν τὰ δύο τρίτα τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῶν Ἑλλήνων¹⁹.

Αἱ συνολικαὶ αὐταὶ ἐκτιμήσεις δύνανται, ἐν μέρει τοῦλάχιστον, νὰ ἐπιβεβαιωθοῦν δι' ὀρίσμένων εἰδικωτέρων μαρτυριῶν, αἱ ὁποῖαι ἀναφέρονται εἰς τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν τῶν νήσων Ὑδρας, Σπετσῶν καὶ Ψαρῶν. Συμφώνως πρὸς τὴν ἐπίσημον ἔκθεσιν, ἐπὶ τῆς ὁποίας αἱ τρεῖς νῆσοι ἐβάσισαν μετὰ τὴν ἀνακήρυξιν τῆς ἐλληνικῆς ἀνεξαρτησίας τὰς ἀπαιτήσεις τῶν πρὸς ἀποζημίωσιν, τὸ σύνολον τῶν πλοίων τὰ ὁ-

16. F.C.H.L. Pouqueville, *Voyage de la Grèce*, 2e éd., t. VI, Paris, 1827, σσ. 295-7.

17. Εἰς τὸν δημοσιευθέντα κατὰ τὸ ἔτος 1827 πίνακα τοῦ 1813 (*Voyage de la Grèce* ..., VI, σσ. 294-7) ὁ Pouqueville ἀπέδιδε 50 πλοῖα εἰς τὸ Γαλαξείδι, 25 εἰς τὴν Κύμην καὶ 13 εἰς τὴν Πάτμον. Γενικῶς περὶ τῶν τεσσάρων αὐτῶν ναυτικῶν κέντρων, Κ.Α. Ἀλεξανδρῆ, *Ἡ ἀναβίωσις τῆς θαλασσίας μας δυνάμεως*..., σσ. 157-9, 301, 356, 383· εἰδικώτερον, F. Pouqueville, *Voyage de la Grèce*..., t. IV, Paris, 1826, σσ. 479 - 483· t. VI, Paris, 1827, σ. 310. E. Dodwell, *A Classical and Topographical Tour through*

Greece during the years 1801, 1805 and 1806, t. I, London, 1819, σ. 132 κ.έ.. Π. Ζερλέντη, *Ἐκ τῶν νησιωτικῶν γεωγραφικῶν, ἱστορικῶν, γλωσσικῶν, «Νησιωτικὴ Ἐπετηρίς», τ. Α' (1918), σσ. 83-87· Ν. Μαυρῆ, Ἱστορικὸν Ἀρχεῖον Κάσου, τ. Α', Ἀθήναι, 1937.*

18. F. Pouqueville, *Voyage de la Grèce* ..., VI, σ. 310.

19. D. Urquhart, *La Turquie. Ses ressources, son organisation municipale, son commerce*, tr. de l'angl., I, Paris, 1836, σ. 115 (600 περίπου πλοῖα τὸ 1816)· W. M. Leake, *An Historical outline on the Greek Revolution*, London, 1826, σ. 24.

ποῖα εἶχον συμμετάσχει εἰς τὸν Ἀγῶνα ἀνήρχοντο εἰς 146²⁰. Τῶν ἐκτιμήσεων δὲ αὐτῶν δὲν ἀπέχουν οὐσιωδῶς καὶ αἱ ἐκτιμήσεις τῶν ιστοριογράφων τοῦ Ἀγῶνος²¹. Ἐὰν ἐν τούτοις οἱ ὑπολογισμοὶ αὐτοὶ ληφθοῦν κατὰ γράμμα, ἔρχονται εἰς προφανῇ ἀντίθεσιν μὲ τὰς προεπαναστατικὰς μαρτυρίας. Ὁ Rouqueville, εἰς τὸν πίνακα τοῦ 1813, ὑπελόγιζε τὰ πλοῖα τῶν τριῶν νήσων εἰς 240, μέσης χωρητικότητος 375 τόννων, ἐνῶ εἰς τὸν πλέον ἐμπεριστατωμένον πίνακα τοῦ 1816 ἐνέγραφε τὸν ἀριθμὸν τῶν 200 σκαφῶν, μέσης χωρητικότητος 375 τόννων, ἐκ τῶν ὁποίων 100 ὕδραϊκά, μέσης χωρητικότητος ἄνω τῶν 400 τόννων. Αἱ ἐκτιμήσεις δὲ τοῦ Γάλλου προξένου, ἐλαφρῶς μᾶλλον ὑπερβάλλουσαι τὴν χωρητικότητα, ἐπιβεβαιοῦνται βασικῶς ὑπὸ τῶν περισσοτέρων ἐκ τῶν συγχρόνων του. Κατὰ τὸν Leake, τὸν Voutier, τὸν Hobhouse, τὰ μεγαλύτερα πλοῖα τῆς Ὑδρας ὑπερέβαινον σταθερῶς τὰ ἑκατόν²².

20. Πρβλ. Ι. Λαζαροπούλου, *Τὸ πολεμικὸν ναυτικὸν τῆς Ἑλλάδος, 1821-1833*, Ἀθῆναι, 1936, σσ. 14-18. Συμφώνως, ἐξ ἄλλου, πρὸς τὰ δημοσιευμένα στοιχεῖα τῶν Ἀρχείων τῆς Ὑδρας, ἡ νῆσος διέθετε 73 πλοῖα κατὰλληλα πρὸς πόλεμον καὶ αἱ Σπέτσαι 46, ἅπαντα ὑπερβαίνοντα τοὺς 200 τόννους (πρβλ. Τ. Κωνσταντινίδου, *Καράβια...*, σ. 319).

21. Κατὰ τὸν Ἀλέξανδρον Σοῦτσον (*Histoire de la Révolution Grecque...*, σ. 101) ἡ Ὑδρα διέθετε 65, αἱ Σπέτσαι 50 καὶ τὰ Ψαρά 35 πλοῖα. Κατὰ τὸν Σπυρίδωνα Τρικούπη (*Ἱστορία τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπανάστασεως*, τ. Α', Ἀθῆναι, 1925, σ. 113), ὁ ἀριθμὸς τῶν σκαφῶν τῶν τριῶν νήσων ἀνῆρχετο εἰς 92, 44 καὶ 40, ἀντιστοιχῶς. Ἀκρῶς περιορισμένος εἶναι ὁ ἀριθμὸς τῶν 70 μαχίμων πλοίων τοῦ τρινησίου Στόλου, τὸν ὁποῖον ἀναφέρει ὁ μητροπολίτης Ἰγνάτιος εἰς τὸ πρὸς τὸν Nesselrode ὑπόμνημά του τῆς 1)13 Ὀκτωβρίου 1822 (βλ. Ε. Πρωτοψάλτη, *Ἰγνάτιος, μητροπολίτης Οὐγγροβλαχίας (1766-1828)*, τ. II, ἐν Ἀθήναις, 1961, σ. 339). Κατὰ τὸν Ὁμηρίδην (*Συνο-*

*πτικὴ Ἱστορία τῶν τριῶν ναυτικῶν νήσων, Ὑδρας, Σπετσῶν καὶ Ψαρῶν, καθ' ὅσον συνέπραξαν ὑπὲρ τῆς ἐλευθερίας τῆς ἀναγεννηθείσης Ἑλλάδος τὸ 1821, ἐν Ναυπλίᾳ, 1831, σ. 3) καὶ τὸν Ι. Φιλήμονα (Δοκίμιον Ἱστορικὸν περὶ τῆς Φιλικῆς Ἑταιρίας, ἐν Ναυπλίᾳ, 1834, σ. 50) ἡ συνολικὴ τῶν δυνάμεις συνεποσοῦτο κατὰ τὴν ἑναρξιν τοῦ Ἀγῶνος εἰς 200 πλοῖα. Εἰς 160, ἐξ ἄλλου, ἀνεβίβαζε τὴν δύναμιν τῶν καταλλήλων πρὸς πόλεμον πλοίων τοῦ «Τρινησίου Στόλου», ὁ Jurien de la Gravière (*Ἱστορία τοῦ ὑπὲρ ἀνεξαρτησίας τῶν Ἑλλήνων ἀγῶνος, κυρίως τοῦ Ναυτικοῦ, μετάφρ. Κ. Ράδου, ἐν Ἀθήναις, 1894, σσ. 88*). Ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς συμπίπτει καὶ μὲ τὰς ἐκτιμήσεις τοῦ Γάλλου προξένου εἰς Σμύρνην, τὸ 1822, ὁ ὁποῖος ὑπελόγιζεν ὅτι τὰ πλοῖα τῶν τριῶν νήσων, καὶ ἐπιπλέον τῆς Κάσου, συνεκρότουν δύναμιν ἐξ 180 σκαφῶν (Κ. Α. Ἀλεξάνδρῃ, *Ἡ ἀναβίωσις...*, σ. 346-7).*

22. Κατὰ τὸν Leake (*Travels in the Morea*, t. I, London, 1830, σ. 218), ἡ Ὑδρα διέθετε ἄνω τῶν 100 πλοίων· τὸ αὐτὸ δὲ ὑπεστήριζε καὶ ὁ

Ὁ Jassauy, ὁ ὁποῖος τὸ 1809 συνεκέντρωσεν ἐπὶ τόπου τὰς πληροφορίας του, ἀναβιβάζει τὸν ἀριθμὸν τῶν ὑδραϊκῶν πλοίων εἰς 110, μέσης χωρητικότητος 325 τόννων, τῶν δὲ σπετσιωτικῶν καὶ ψαριανῶν εἰς 90 καὶ 100, μέσης χωρητικότητος 240 καὶ 210 τόννων, ἀντιστοίχως²³. Συμφώνως δὲ πρὸς τὰ στοιχεῖα, τὰ ὁποῖα ἀνεῦρεν ὁ Α. Λιγνὸς εἰς τὰ ἀρχεῖα τῆς Ὑδρας, ἡ νῆσος διέθετε τὸ ἔτος 1812 συνολικῶς 128 δίστηλα καὶ τρίστηλα σκάφη²⁴. Ἡ ἀντίφασις κατὰ ταῦτα μεταξὺ τῶν ἀριθμῶν τῶν ἱστοριογράφων τοῦ Ἀγῶνος, ἀφ' ἑνός, καὶ τοῦ Pouqueville, ἀφ' ἑτέρου, ἀποβαίνει εὐεξήγητος ἂν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι εἰς τὰς ἐκτιμήσεις τῶν πρώτων δὲν ὑπολογίζονται εἰμὴ μόνον ὅσα πλοῖα κατέστη δυνατόν νὰ ἐξοπλισθοῦν καταλλήλως καὶ νὰ μετασχουν ἑνεργῶς τοῦ Ἀγῶνος.

β. Ἡ σημαία τῶν ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων

Τὸ πρόβλημα τῆς σημαίας τῶν ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν συνάπτεται στενῶς μὲ τὸ γεγονὸς τῆς πρώτης ναυτικῆς ἐξόδου τῆς Ρωσ-

Voutier (*Mémoires du Colonel Voutier sur la guerre actuelle des Grecs*, Paris, 1823, σσ. 131-2). Κατὰ τὸν Hobhouse (*A journey through Albania and other provinces of Turkey in Europe and Asia to Constantinople, during the years 1809 and 1810*, t. I, London, 1833, σ. 593), ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων τῆς νήσου ἀνῆρχετο εἰς 150. Ἀντιθέτως πρέπει νὰ χαρακτηρισθοῦν ὡς ὑπερβολικαὶ αἱ ἐκτιμήσεις τῶν R. Chandler καὶ W. Gell. Κατὰ τὸν πρῶτον ἡ Ὑδρα διέθετε πρὸ τῶν ρωσσοτουρκικῶν πολέμων 120 πλοῖα (*Travels in Greece or an account of a tour made at the expense of the Society of Dilettanti*, Oxford, 1776, σ. 6). Συμφώνως πρὸς τὸν δεύτερον, κατὰ τὰς παραμονὰς τῆς ἐπαναστάσεως, ἡ ἰδία νῆσος διέθετε 360 σκάφη. (*Itinerary of the Morea: being a description of the routes of that Peninsula*, London, 1817, σ. 401-2).

23. A.A.E...., E. de Jassauy: Mé-

moire sur l'état physique et politique...

24. Α. Λιγνοῦ, *Ἱστορία τῆς νήσου Ὑδρας...*, τ. Α', σ. 105-6. Παραπλεῦρως ἐξ ἄλλου, τοῦ πίνακος τούτου, ὁ Λιγνὸς παραθέτει ἐτέρους συμφώνως πρὸς τοὺς ὁποίους ἡ νῆσος διέθετε, κατὰ τὴν μεταξὺ 1806 καὶ 1821 περίοδον, 100 ἕως 124 σκάφη, μέσης χωρητικότητος 220 τόννων, ἢ 87, μέσης χωρητικότητος 275 τόννων (ἐνθ' ἀν., σ. 102-3, 135-7). Οἱ πίνακες ὅμως αὐτοὶ βασίζονται εἴτε εἰς καταλόγους προσωριζομένους διὰ τὴν εἰσπραξίν τῶν φόρων ἢ τὴν ἐνημέρωσιν τοῦ Καπουδᾶν Πασᾶ, εἴτε εἰς ἄλλους ἐλλιπεῖς, κατὰ τοῦτο δὲ καὶ οἱ παρατιθέμενοι ἀριθμοὶ εἶναι, κατ' αὐτὸν τὸν συγγραφέα, κατώτεροι μᾶλλον τῶν πραγματικῶν. Κατὰ τὸν Γ. Σαχίνην, ἐξ ἄλλου, ἡ Ὑδρα διέθετε κατὰ τὴν ἑναρξίν τοῦ Ἀγῶνος 116 σκάφη δίστηλα καὶ 4 τρίστηλα (πρβλ. Τ. Κωνσταντινίδου, *Καράβια...*, σ. 319).

σίας εις τὴν ἀνατολικὴν Μεσόγειον καὶ τῆς νικηφόρου διὰ τὰ αὐτοκρατορικὰ ὅπλα ἐκβάσεως τῶν δύο κατὰ τῆς Τουρκίας πολέμων²⁵. Διὰ τῆς συνθήκης τοῦ Κιουτσούκ - Καϊναρτζή (1774) ἐθεσπίζετο ἀμοιβαίως ἡ ἐλευθέρα ναυσιπλοΐα εἰς τὸν Εὐξείνιον Πόντον καὶ τὸ Αἰγαῖον, ἐτίθετο ἡ ὁρθόδοξος Ἐκκλησία τῆς Κωνσταντινουπόλεως ὑπὸ τὴν προστασίαν τοῦ Τσάρου καὶ ἀνεγνωρίζετο ἡ ἀρχὴ τοῦ ἐνεργοῦ ρωσικοῦ ἐνδιαφέροντος διὰ τοὺς Χριστιανούς ὑπηκόους τῆς Πύλης. Διὰ τῆς ἐμπορικῆς συνθήκης τοῦ 1783, ὡς καὶ διὰ τῆς συνθήκης τοῦ Ἰασίου (1792), τὰ ρωσικὰ δικαιώματα κατωχυροῦντο καὶ διηρύνοντο²⁶. Ἡ ἐπιτεινομένη δὲ τουρκικὴ ἀδυναμία ἐναντι τῆς αὐξήσεως ρωσικῆς ἰσχύος συνετέλει εἰς τὴν ἐρμηνείαν τῶν συμβατικῶν ὅρων συμφώνως πρὸς τὴν θέλησιν τοῦ Τσάρου. Οἱ ὑπόδουλοι κατὰ ταῦτα Χριστιανοί, καὶ ἰδίως οἱ κάτοικοι τῶν νήσων τοῦ Αἰγαίου, ἐπετύγχανον νὰ ἐξασφαλίσουν τὴν προστασίαν τῆς Πετροπόλεως, ἀνήρτων ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν τὴν ρωσικὴν σημαίαν καὶ ἐπωφελοῦντο ἐνεργῶς τῶν παντοειδῶν παραχωρήσεων τῆς Πύλης ἐναντι τῆς ἰσχυρᾶς τῶν προστάτιδος²⁷.

25. Βλ. γενικῶς, R. C. Anderson, *Naval wars in the Levant, 1559-1835*, Liverpool, 1952, σσ. 278 κ.έ., 318-347· ἐπίσης, M. Mitchell, *Histoire maritime de la Russie* (tr. de l'angl.), Paris, 1952· A. Sorel, *La question d'Orient au XVIII^e siècle. Le partage de Pologne et le traité de Kaïnardji*, Paris, 1889· N.E. Saul, *Russia and the Mediterranean, 1797-1807*, Chicago-London, 1970.

26. Τὸ κείμενον τῆς Συνθήκης τοῦ Κιουτσούκ - Καϊναρτζή: *Treaties and Conventions between Turkey and the Foreign Powers, 1535 - 1855*, compiled by the Librarian and Keeper of the Papers, Foreign Office, London, 1855, σσ. 463-475· Γ. Δηλιγιάννη, *Τὰ ἄρθρα τῆς μεταξὺ Ρωσσίας καὶ Τουρκίας Συνθήκης τοῦ 1774 ἐκ τοῦ 122 κωδ. τῆς Βιβλιοθήκης Ζαγοράς*, «Δελτίον Ἰστ. Ἐθνολ. Ἐταιρ. τῆς Ἑλλάδος», Νέα Σεिरά, τ. Α', τευχ. Γ', ἐν Ἀθήναις, 1929, σσ. 129-141. Τὸ κείμενον τῆς ἐπεξηγηματι-

κῆς συμβάσεως τῆς 10 Μαρτίου 1779, *Treaties and Conventions...*, σσ. 483-4. Τὸ κείμενον τῆς ἐμπορικῆς συνθήκης τῆς 21 Ἰουνίου 1783, ἐνθ' ἀν., σσ. 486 - 508.

27. Κυρίως, Π. Κοντογιάννη, *Οἱ Ἕλληνες κατὰ τὸν πρῶτον ἐπὶ Αἰκατερίνης Β' ρωσοτουρκικὸν πόλεμον (1768 - 1774)*, ἐν Ἀθήναις, 1903, σσ. 298-308· τοῦ αὐτοῦ, *Οἱ προστατενόμενοι, (Ἀθηνᾶ)*, τ. 29 (1917), σσ. 3-160 καὶ τ. 30 (1919), σσ. 17-102 καὶ σποραδικῶς. Ἐπίσης, A.A.E., *Mémoires et Documents: Turquie, 111*, *Mémoire sur les rapports russo-turcs (1812-1813)*. M. Villemain, *Lascaris, ou les Grecs du quinzième siècle suivi d'un essai historique sur l'état des Grecs depuis la conquête musulmane jusqu'à nos jours*, Paris, 1825, pp. 344-5. G.I. Bratianu, *Les observations de M. de Peyssonnel en 1777 sur l'exécution du Traité de Koutchouk Kaïnardji*, «Revue Historique du

Ἡ ζωηρά ροπή τῶν ὑποδούλων χριστιανῶν, ἰδίως δὲ τῶν ἐμπόρων, πρὸς τὴν ρωσικὴν προστασίαν εἶναι εὐεξήγητος. Οἱ προστατευόμενοι ἀπηλλάσσοντο τῶν καταπιέσεων καὶ τῶν καταchrήσεων τῶν τουρκικῶν ἀρχῶν, τοῦ εἰδικοῦ φόρου ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων καὶ τῶν ἐκτάκτων εἰσφορῶν, ἐνῶ ἀπελάμβανον εἰδικῶν τελωνειακῶν προνομίων καὶ ἐμπορικῶν διευκολύνσεων²⁸. Ὁ ἀναφερόμενος ἀριθμὸς τῶν ἐπτὰ ἑκατομμυρίων ὀρθοδόξων προστατευομένων τοῦ Τσάρου, ἔστω καὶ ὑπερβολικός, μαρτυρεῖ τὴν ἔκτασιν, τὴν ὁποίαν εἶχε λάβει τὸ φαινόμενον τῆς προστασίας μετὰ τὴν συνθήκην τοῦ Κιουτσούκ - Καϊναρτζή²⁹. Αἱ σύγχρονοι μαρτυρίαι συγκλίνουν ἐπὶ τῆς διαπιστώσεως ὅτι, κατὰ τὰ πρῶτα ἔτη τοῦ 19ου αἰῶνος, τὰ τρία τέταρτα τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἔφερον σημαίαν ρωσικὴν³⁰.

Τὰ σημαντικὰ πλεονεκτήματα, τὰ ὁποῖα παρεῖχεν ἡ ρωσικὴ σημαία, ἀπετέλεσαν ἀποφασιστικὸν παράγοντα διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας. Ἡ ἐμπορικὴ δραστηριότης τῶν νησιωτῶν Ἑλλήνων, οἱ ὁποῖοι εἶχον ἐνωρὶς ἤδη καταστήσει αἰσθητὴν τὴν παρουσίαν των ἀπὸ τῶν λιμένων τῆς νοτιοανατολικῆς Μεσογείου μέχρι τῶν ἀκτῶν

Sud-Est Européen», VI année (1929), Paris-Bucarest, σσ. 340-354. Κατὰ τὸν Ι. Πίζον - Νερουλὸν (*Histoire de l'insurrection grecque précédée d'un précis d'histoire moderne de la Grèce*, Paris-Genève, 1834, σσ. 126-7), ἡ Πύλη ἐδεικνύετο ἀνεκτικὴ ἔναντι τῶν Ἑλλήνων προστατευομένων τῆς Ρωσσίας μετὰ τὴν ἐλπίδα ὅτι ἡ τελευταία θὰ ἐστρέφετο τελικῶς πρὸς τὴν Εὐρώπην. Θεμελιώδεις καὶ εὐστοχοὶ παραμένουν πάντοτε αἱ ἐπὶ τοῦ θέματος συνοπτικαὶ παρατηρήσεις τοῦ Κ. Παπαρρηγοπούλου (*Ἱστορία τοῦ Ἑλληνικοῦ ἔθνους...*, τ. Ε', μέρος Β', σσ. 148-9).

28. Π. Κοντογιάννη, *Οἱ προστατευόμενοι, α' Ἀθηνᾶ*, 29 (1917), σσ. 23-9, 52-9· Ν. Svoronos, *Le commerce de Salonique au XVIIIe siècle*, Paris, 1956, σσ. 38-9, κ.ά.· Σ. Βορείου, *Γιὰ μιὰ νεοελληνικὴ οἰκονομικὴ ἱστορίαν*, *Εγγράφα καὶ στοιχεῖα ἀπὸ γαλλικὰς πηγὰς*, «Νέα Ἑστία», τ. 32

(1942), σσ. 166-7· P. Arminjon, *Etrangers et protégés dans l'empire Ottoman*, Paris, 1903· F. de Beaujour, *Tableau de commerce de la Grèce*, t. II, Paris, an VIII, σ. 207· W. Turner, *Journal of a Tour in the Levant*, t. III, London, 1820, σσ. 120-4· ἐπίσης Α. Α. Ε..., Ε. de Jassauy: *Mémoire sur l'état physique et politique...*

29. Π. Κοντογιάννη, *Οἱ προστατευόμενοι, α' Ἀθηνᾶ*, 29 (1917), σ. 18. Κατὰ τὰς πλέον λογικοφανεῖς ἐκτιμήσεις τοῦ Jassauy (Α. Α. Ε..., Ε. de Jassauy: *Mémoire sur l'état physique et politique...*) ὁ ἀριθμὸς τῶν προστατευομένων ὑπὸ τῆς Ρωσσίας Ἑλλήνων ἡγγίξε τὰς 120.000.

30. (J.L.S. Bartholdy), *Bruchstücke zur näheren Kenntniss des heutigen Griechenlands, gesammelt auf einer Reise von ..., im Jahre 1803-4*, Berlin, 1805, σ. 358.

τῆς Μαύρης Θαλάσσης³¹, εἶχε σημαντικῶς ἀνασταλῆ μετὰ τὴν ἀτυχῆ ἐξέγερσιν των κατὰ τὸν πρῶτον ρωσσοτουρκικὸν πόλεμον³². Ὑπὸ τὸ κράτος ὅμως τῶν εὐνοϊκῶν διεθνῶν πολιτικῶν συγκυριῶν, αἱ ὁποῖαι συνώδευσαν τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ὅρων τῆς εἰρήνης, ἀνεύρισκον τὴν δυνατότητα νὰ ἀντλήσουν τὰ μέγιστα δυνατὰ ὠφέλη. Ἡ ὕφεσις, πράγματι, ἡ ὁποία ἐπεκράτει εἰς τὰς ρωσσοτουρκικὰς σχέσεις ἀπὸ τῆς τελευταίας δεκαετίας τοῦ 18ου αἰῶνος, καθίστα εὐχερεστέραν τὴν ἀναζήτησιν τῆς ρωσσικῆς προστασίας³³, ἐνῶ παραλλήλως αἱ νέαι συνθηκαὶ τοῦ μεσογειακοῦ ἐμπορίου, αἱ ὁποῖαι διεμορφώθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἀγῶνος τῆς ἀμερικανικῆς ἀνεξαρτησίας, κυρίως δὲ τῆς γαλλικῆς ἐπαναστάσεως καὶ τῶν ναπολεοντείων πολέμων, συνετέλουν εἰς τὴν ἐπωφελεστέραν ἀξιοποίησιν τῶν πλεονεκτημάτων τῆς³⁴. Τὸ διαμε-

31. Ch. de Peyssonel, *Traité sur le commerce de la Mer Noire*, t. I-II, Paris, 1787, σποραδικῶς P.A. Guys, *Voyage littéraire de la Grèce ou lettres sur les Grecs, anciens et modernes, avec un parallèle de leurs mœurs*, t. I, Paris, 1783, σ. 377-8· N. Iorga, *Points de vue sur l'histoire du commerce de l'Orient à l'époque moderne*, Paris, 1925, σ. 96· ἐπίσης T. Stoianovich, *The conquering Balkan Orthodox Merchant*, «The Journal of Economic History», vol. XX, No 2 (June 1960), σσ. 234, 238-241, 259-262.

32. Κ. Σάθα, *Τουρκοκρατουμένη Ἑλλάς. Ἱστορικὸν δοκίμιον περὶ τῶν πρὸς ἀποτίναξιν τοῦ Ὀθωμανικοῦ ζυγοῦ ἐπαναστάσεων τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἔθνους (1453 - 1821)*, Ἀθῆναι, 1869, σσ. 516-523· Α. Κομνηνοῦ Ὑψηλάντου, *Τὰ μετὰ τὴν Ἀλωσιν...*, σ. 549· M. Choiseul-Gouffier, *Voyage pittoresque de la Grèce*, t. I, Paris, 1782, σ. 23 κ.ε.· Π.Σ. Ὀμηρίδου, *Συναπτικὴ ἱστορία τῶν τριῶν ναυτικῶν νήσων...*, σσ. 2-3· Α. Χατζῆ-Ἀναργύρου, *Τὰ Σπετσιωτικά...*, τ. Β', σσ. 57-68.

33. D. Urquhart, *Progrès et posi-*

tion actuelle de la Russie en Orient (tr. de l'angl.), Paris, 1836, σσ. 127-135· A.A. Lobanov - Rostovsky, *Russia and Europe, 1789-1825*, Durham, 1947, σ. 403 κ.ε.· B. Muravieff, *L'alliance russo-turque au milieu des guerres napoléoniennes*, Neuchâtel, 1945. Ἀντιθέτως, κατὰ τὰς παραμονὰς τοῦ Β' Ρωσσοτουρκικοῦ πολέμου, ἡ Πύλη ἀντέδρα ζωηρῶς κατὰ τῶν Ἑλλήνων προστατευομένων τῆς Ρωσσίας: Ε. Γ. Πρωτοψάλτη, *Ἡ ἐπαναστατικὴ κίνησις τῶν Ἑλλήνων κατὰ τὸν δεύτερον ἐπὶ Αἰκατερίνης Β' ρωσσοτουρκικὸν πόλεμον (1787 - 1792)*, Ἀθῆναι, 1959, σσ. 47-8.

34. Ἐπὶ τῶν νέων γενικῶν διαμορφώσεων τοῦ μεσογειακοῦ ἐμπορίου, αἱ ὁποῖαι ἐπέτρεψαν εἰς τοὺς Ἕλληνας νὰ ἀναλάβουν ἐνεργὸν πρωτοβουλίαν εἰς τὴν οἰκονομικὴν καὶ ἐμπορικὴν ζωὴν τῆς ἐγγύς Ἀνατολῆς, P. Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII^e siècle*, Paris, 1911. F. Crouzet, *L'économie britannique et le blocus continental (1807-1813)*, Paris, 1958. G. Rambert, *Histoire du commerce de Marseille, Tome V. De 1660 à*

τακομιστικὸν ἐμπόριον μεταξύ τῶν λιμένων τῆς νοτίου Ρωσσίας, οἱ ὅποιοι μετὰ τὰς ρωσσοτουρκικὰς συνθήκας ἐγνώριζον ἀλματώδη ἐξέλιξιν, καὶ ἐκείνων τῆς δυτικῆς Εὐρώπης, οἱ ὅποιοι ἡσφυκτίων ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ ἡπειρωτικοῦ ἀποκλεισμοῦ, περιήρχετο κατὰ μέγα μέρος εἰς τὰς χεῖρας τῶν τολμηρῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν.

Τὰ ἑλληνικὰ σκάφη δὲν ἔπλεον ὑπὸ μόνην τὴν τουρκικὴν ἢ τὴν ρωσικὴν σημαίαν. Πρὶν ἢ κατοχυρωθῇ ἀσφαλῶς τὸ δικαίωμα νὰ φέρουν τὴν ρωσικὴν, οἱ ναυτικοὶ τοῦ Αἰγαίου ἀνῆρτων κατὰ τὰς περιστάσεις διαφόρους σημαίας³⁵. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ναπολεοντείων πολέμων μαρτυρεῖται, ἔστω καὶ εἰς περιωρισμένην κλίμακα, ἡ χρῆσις τῆς ἀγγλικῆς, ὡς καὶ ἐκείνων τοῦ Παναγίου Τάφου, τῶν Ἰονίων νήσων, τῶν Δύο Σικελιῶν καὶ τῆς Μάλτας³⁶. Ἡ ἀναζήτησις τῆς προστασίας εἰδικώτερον τῆς Ἀγγλίας, ἡ ὁποία σταθερῶς διετῆρει φιλικὰς σχέσεις μετὰ τὴν Τουρκίαν, ἔτεινε βαθμηδὸν νὰ λάβῃ ὅλον ἐν καὶ εὐρυτέραν ἑκτασιν³⁷.

Ἀπὸ τῶν πρώτων ὅμως ἐτῶν τοῦ 19ου αἰῶνος αἱ ὀθωμανικαὶ ἀρχαὶ εἶχον ἀρχίσει νὰ ἀνησυχοῦν σοβαρῶς ἐνώπιον τῆς ἐκτάσεως, τὴν ὁποίαν εἶχε λάβει ἡ καταφυγὴ τῶν Χριστιανῶν ὑπηκόων τῆς ὑπὸ τὴν προστασίαν τῶν ξένων Δυνάμεων. Ἡ νέα δὲ ἀπὸ τοῦ 1806 ὄξυνσις τῶν τουρκο-ρωσσικῶν σχέσεων, ὠδήγει τὴν Πύλῃν εἰς τὴν ἀπόφασιν νὰ λάβῃ σύντονα μέτρα³⁸. Ἡ τοιαύτη προσπάθεια συνωδεύετο ὑπὸ τῆς

1789: *Le Levant*, par R. Paris, Paris, 1957. J. Lacour-Gayer, *Histoire du Commerce*, t. IV, Paris, 1951, σσ. 285 - 286, 302 - 352. Ἐπίσης, N. Iorga, *Points de vue sur l'histoire du commerce de l'Orient...*, ἰδίως, σσ. 81 - 115.

35. Σ. Βορείου, *Γιὰ μιὰ νεοελληνικὴ οἰκονομικὴ ἱστορία*. Ἐγγραφα καὶ στοιχεῖα ἀπὸ γαλλικὰς πηγές, «Νέα Ἑστία», τ. 32 (1942), τεῦχος 372, σ. 1247.

36. Τ. Κωνσταντινίδου, *Καράβια...*, σ. 67· Ι. Φιλήμονος, *Δοκίμιον ἱστορικὸν περὶ τῆς Φιλικῆς Ἑταιρίας...*, σ. 49· Κ. Νικοδήμου, *Ὑπόμνημα τῆς νήσου Ψαρῶν*, τ. Α', ἐν Ἀθήναις, 1862, σ. 62· Α. Χατζή - Ἀναργύρου, *Τὰ Σπλιτωτικά...*, τ. Β', σ. 115 - 116· Δ. Πασχάλη, *Αἱ Κυκλάδες*

ὑπὸ τοὺς Ρώσσους (1770 - 1774), «Ἐπετηρὶς Ἑταιρίας Κυκλαδικῶν Μελετῶν», τ. Α' (1961), σσ. 287-8.

37. Π. Κοντογιάννη, *Οἱ προστατευόμενοι, «Ἀθηνᾶ»*, τ. 29 (1917), σσ. 49, 144-151 καὶ τ. 30 (1919), σ. 35· W. Gell, *Narrative of a Journey in the Morea*, London, 1823, σ. 68· W. Turner, *Journal of a Tour in the Levant...*, t. III, σ. 121 κ.έ. Ἐπὶ τῆς σχετικῆς ρωσσο-βρετανικῆς ἀντιζηλίας, D. Urquhart *La Turquie...*, II, 2e p., σσ. 164-5.

38. W. M. Leake, *Travels in the Morea...*, II, σσ. 344-5· Π. Κοντογιάννη, *Οἱ προστατευόμενοι, «Ἀθηνᾶ»*, τ. 30 (1919), σσ. 21 - 34, 38· Ν. Μαυρῆ, *Ἱστορικὸν Ἀρχεῖον Κάσου...*, τ. Α', σ. 4· Δ. Πασχάλη, *Αἱ Κυκλάδες ὑπὸ τοὺς Ρώσσους*, «Ἐπ. Ἐτ.

καταδίκης, διὰ στόματος ιδίως τοῦ Καπουδάν-Πασᾶ, τῶν καταχρήσεων τοῦ παρελθόντος καὶ τῆς ἐξαγγελίας νέων διοικητικῶν καὶ τελωνειακῶν μέτρων, εὐνοϊκῶν διὰ τοὺς ἐμπορευομένους νησιώτας³⁹. Αἱ νέαι αὐταὶ διαρρυθμίσεις, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰ μονιμώτερα πλεονεκτήματα τὰ ὁποῖα παρεῖχεν ἡ τουρκικὴ σημαία (διευκολύνσεις ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν μὲ τοὺς λιμένας τῆς Συρίας καὶ τῆς Αἰγύπτου, εὐχερεστέρα ἀπαλλαγὴ ἀπὸ πειρατῶν)⁴⁰, συνετέλουν προφανῶς εἰς τὴν ἐπαναφορὰν μέρους τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων ὑπὸ τὴν ὀθωμανικὴν σημαίαν⁴¹.

Εἰς τὴν τοιαύτην διαμόρφωσιν τῶν ἐξελιζέων ἀνταποκρίνονται αἱ πληροφορίες τοῦ Rouqueville. Κατὰ τὸ ἔτος 1816 τὸ ποσοστὸν τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, τὸ ὁποῖον ἔφερε τὴν ρωσικὴν σημαίαν, ἦτο κατὰ πολὺ ἀσθενέστερον τοῦ ἀντιστοίχου τῶν πρώτων ἐτῶν τοῦ 19ου αἰῶνος. Ἐπὶ τῶν 530 σκαφῶν τοῦ δημοσιευομένου πίνακος, τὰ 337 ἔφερον τὴν ὀθωμανικὴν καὶ τὰ 191 τὴν ρωσικὴν σημαίαν. Ἐξ αὐτῶν δὲ τῶν τριῶν νήσων — Ὑδρας, Σπετσῶν καὶ Ψαρῶν — ἔφερον τὴν τελευταίαν ὀλιγώτερα τοῦ ἡμίσεος, ἦτοι 93 μόνον ἐπὶ 200.

γ. Ὁ ἐξοπλισμὸς τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων

Τὸ ζήτημα τοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν, εἰς ὕλικόν καὶ εἰς ἄνδρας, συνάπτεται μὲ τὸ πρόβλημα τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος, τῶν ναυτικῶν γνώσεων καὶ τῶν ναυτικῶν ὀργάνων, τὰ

Κυκλ. Μελ., τ. Α' (1961), σ. 284-5.

39. Δ. Δρόσου, *Ἱστορία τῆς νήσου Τήνου ἀπὸ τῆς Πέμπτης Στανροφορίας μέχρι τῆς ἐνετικῆς κυριαρχίας καὶ ἐκεῖθεν μέχρι τοῦ 1821*, ἐν Ἀθήναις, 1870, σσ. 135-6, 140-1. Α. Ὁρλάνδου, *Ναυτικά...*, τ. Α', σσ. 28-31. W. M. Leake, *Travels in the Morea...*, II, 144-5. D. Urquhart, *La Turquie...*, II, 2e p., σσ. 162-3.

40. Ὡς ἐξάγεται κυρίως ἐκ τῶν παρατηρήσεων τοῦ Rouqueville ἐπὶ τοῦ δημοσιευομένου πίνακος. Ἐπίσης, Α. Λιγνοῦ, *Ἱστορία τῆς νήσου Ὑδρας...*, τ. Α', σσ. 138, 158.

41. Τοῦτο προκύπτει καὶ ἐκ τῶν Ἀρχείων τῆς Ὑδρας (πρβλ. Α.

Ἀλεξανδρῆ, *Ἡ ἀναβίωσις...*, σσ. 279-282). Ἡ αὐτὴ δὲ τάσις διαφαίνεται καὶ ἐκ τῶν παρατηρήσεων τοῦ E. de Jassauy γενομένης μεταξὺ 1808-1809: Τὰ ὑπὸ ρωσικὴν ὑπερβαίνουν εἰσέτι εἰς ἀριθμὸν τὰ ὑπὸ ὀθωμανικὴν σημαίαν πλοῖα τῶν τριῶν μεγάλων ναυτικῶν νήσων, εἰς ποσοστὸν ὅμως ὅπως δὴποτε μικρότερον ἐκείνου τῶν πρώτων ἐτῶν τοῦ αἰῶνος (Α.Α.Ε..., *Mémoire sur l'état physique et politique...*). Ἡ ὀθωμανικὴ σημαία, «ἐλληνο-οθωμανική» κατὰ τὴν ὀρολογίαν τῆς ἐποχῆς, ἔφερε δύο ὀριζοντίους ταινίας κυανοῦ χρώματος, μεταξὺ δὲ αὐτῶν ἑτέραν χρώματος ἐρυθροῦ (αὐτόθι).

ὅποια κατηύθυνον τὸν πλοῦν, ὡς καὶ τῶν ἐξελισσομένων ἐξωτερικῶν συνθηκῶν, εἰς τὰς ὁποίας μοιραίως ὄφειλε νὰ προσαρμολογῇ ἡ ναυσιπλοΐα.

Ἡ σύνθεσις τοῦ πληρώματος ἦτο βασικῶς ἀπλῆ. Ἐπικεφαλῆς εὐρίσκετο ὁ πλοίαρχος («καπετάνιος» ἢ «ρεϊζης»), ἡκολούθουν δὲ ἱεραρχικῶς τρεῖς βαθμοφόροι, ὁ ναύκληρος, ὁ γραμματεὺς («γραμματικὸς») καὶ ὁ τροφοδότης. Μεταξὺ τῶν ναυτῶν εἰς τὴν ἀνωτέραν κλίμακα εὐρίσκοντο οἱ «γεμιτζήδες», οἱ πλέον πεπειραμένοι περὶ τὰ ναυτικά, καὶ εἰς τὴν κατωτέραν οἱ ναυτοπαιδες⁴². Ὁ ἐπακριβὴς καθορισμὸς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος εἶναι δυσχερὴς. Κατὰ τὸν μοίραρχον τῆς γαλλικῆς ναυτικῆς βάσεως εἰς Σμύρνην, Halgan, τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα, χωρητικότητος μεταξὺ 300 καὶ 400 τόννων, διέθετον πλήρωμα 30 ἕως 50 ἀνδρῶν⁴³. Ὁ Κοραῆς ἐθεώρει τὸν ἀριθμὸν των ὡς κυμαίνόμενον μεταξὺ 35 καὶ 70, χωρὶς νὰ ὑπολογισθῶν καὶ 5 ἕως 6 ναυτοπαιδες⁴⁴. Κατὰ τὸν Jassauy, τὰ σκάφη χωρητικότητος μεταξὺ 200 καὶ 400 τόννων ἔφερον 50 ἕως 70 ναύτας⁴⁵, ἐνῶ συμφώνως πρὸς τὰ στοιχεῖα τοῦ Α. Λιγνοῦ ἐπὶ τῶν πλοίων, τὰ ὅποια ὑπερέβαινον τοὺς 200 τόννους, ἐπέβαινον 27 ἕως 74 ἄνδρες⁴⁶. Τοὺς ἀριθμοὺς τούτους οὐσιαστικῶς ἐπιβεβαιοῖ καὶ ὁ Pouqueville εἰς τὸν παρατιθέμενον πίνακα τοῦ 1816. Ὁ μέσος ἀριθμὸς τῶν 60 ναυτῶν δὲν ἀφίσταται τῶν ἐκτιμήσεων τοῦ Λιγνοῦ ἂν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι ὁ Γάλλος πρόξενος ἀπέδιδε καὶ εἰς τὰ ἀντίστοιχα σκάφη τῆς Ὑδρας ἐλαφρῶς μεγαλυτέραν χωρητικότητα⁴⁷. Αἱ παράλληλοι πληροφορίαι τοῦ Pouqueville περὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτῶν τῶν πλοίων εἰς τὰς λοιπὰς νήσους ἀποτελοῦν κατὰ κανόνα τὰς μόνας ἐπὶ τοῦ θέματος πηγὰς, μὴ δυνάμεναι κατὰ τοῦτο καὶ νὰ ἐλεγχθῶν ἐπακριβῶς.

42. Τ. Κωνσταντινίδου, *Καράβια...*, σσ. 176—182· Α.Ι. Τζαμτζή, *Ναυτικοί, καράβια καὶ λιμάνια, «Ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία»...*, σσ. 61-2· ἐπίσης, *A Picture of Greece in 1825; as exhibited in the personal narratives of J. Emerson and W. M. Humphreys*, t. I, London, 1826, σσ. 178-9.

43. Πρβλ. Η. Γεωργίου, *Ἐπισιτισμὸς Γαλλίας ὑπὸ ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας (1789 - 1815)*, Ἀθῆναι, 1969, σ. 52.

44. (Α. Coray), *Mémoire sur l'état actuel de la civilisation dans la Grèce, lu à la Société des observateurs de l'Homme...* par M. Coray, (Paris), 1803, p. 30.

45. Α.Α.Ε., Ε. de Jassauy: *Mémoire sur l'état physique et politique...*

46. Α. Λιγνοῦ, *Ἱστορία τῆς νήσου Ὑδρας...*, τ. Α', σ. 113-4.

47. Τὸ αὐτὸ καὶ εἰς τὸν πίνακα τοῦ 1813: F. Pouqueville, *Voyage de la Grèce...*, VI, σσ. 294-297.

Ὁ σημαντικὸς ἀριθμὸς τῶν ναυτῶν, τὸν ὁποῖον ἀπῆτει ἡ ἐπὶ ἀνδρῶν-
σις τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν, ἐδημιούργει σοβαρὰ προβλήματα διὰ τὰς
μικρὰς νήσους τοῦ Αἰγαίου. Ἐπὶ συνολικοῦ πληθυσμοῦ, εἰς τὴν Ὑδραν
μὲν 15 χιλιάδων περίπου ψυχῶν, κατὰ μίαν πληροφορίαν, καὶ ἄνω τῶν
20 χιλιάδων, κατ' ἄλλας⁴⁹, εἰς δὲ τὰς Σπέτσας τοὐλάχιστον 9 χιλιάδων⁵⁰,
ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβαινόντων εἰς τὰ ἐμπορικὰ σκάφη, συμφῶνως πρὸς
τὰς παρατιθεμέναις ἐκτιμήσεις τοῦ Pouqueville, ἤγγιζε τὰς 6000 καὶ
3600 ἀντιστοιχῶς⁵¹. Ἄν οἱ κάτοικοι τῶν ἀσθενεστέρων ναυτικῶν νήσων
τοῦ Αἰγαίου μόλις ἐπῆρκουν διὰ νὰ καλύψουν ἐνίοτε τὰς ἀνάγκας τῆς
ἀκτοπλοΐας⁵², ἡ ἐπὶ ἀνδρῶν τοῦ ἰσχυροῦ στόλου τῆς Ὑδρας καὶ τῶν
Σπετσῶν ἐπετυγχάνετο διὰ τῆς ναυτολογήσεως τῶν κατοίκων τοῦ
Πόρου καὶ τῶν γειτονικῶν πελοποννησιακῶν ἀκτῶν⁵³. Τὸ γεγονὸς
τοῦτο ἐπιβεβαιοῖ καὶ πάλιν ὁ Pouqueville εἰς τὸν πίνακα τοῦ 1816.

Αἱ θεωρητικαὶ γνώσεις τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν ἦσαν ἄκρως περι-
ωρισμέναι. Ἡ σχολικὴ ἐκπαίδευσις καὶ ἡ συστηματικὴ ἐνημέρωσις ἐπὶ
τῶν ναυτικῶν θεμάτων ἐπετέλει τὰ πρῶτα δειλὰ βήματα εἰς τὰς νήσους
— Ὑδραν, Σπέτσας καὶ Ψαρά, ἀπὸ τῶν ἀρχῶν μόνον τοῦ 19ου αἰῶνος⁵⁴.

48. Α. Ὁρλάνδου, *Ναυτικά...*, τ. Α', σ. 27. Κ. Παπαρηγοπούλου, *Ἱστορία τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἔθνους...*, τ. Ε', μέρος Β', σ. 151.

49. Κατὰ τὸν Jurien de la Gravière (*La station du Levant*, t. I, Paris, 1876, σ. 29), ὁ πληθυσμὸς τῆς Ὑδρας ἤγγιζε τὰς 20.000 ψυχάς. Κατὰ τὸν Pouqueville (*Voyage de la Grèce...*, VI, σ. 305) 22.000. Τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν εἶχεν ἤδη ἀπὸ τοῦ 1809 ὑποστηρίζει ὁ E. de Jassauy βασιζόμενος εἰς πληροφορίας αὐτῶν τῶν Ὑδραίων ἰθυόντων, (A.E.E..., *Mémoire sur l'état physique et politique...*).

50. Α. Ὁρλάνδου, *Ναυτικά...*, τ. Α', σ. 27. Κατὰ τὸν Jassauy, ἐν τούτοις, καὶ ὁ πληθυσμὸς τῶν Σπετσῶν ἤγγιζε τὰς 21.500 ψυχῶν (A.A.E..., *Mémoire sur l'état physique et politique...*).

51. Οἱ ἐν γένει ἀσκοῦντες τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, συμφῶνως πρὸς

ὠρισμέναις μαρτυρίας, ἤγγιζον αὐτὰς τὰς 10.000. E. Jurien de la Gravière, *La station du Levant...*, I, σ. 29. A.A.E..., E. de Jassauy: *Mémoire sur l'état physique et politique...* F. Pouqueville, *Voyage de la Grèce...*, VI, σ. 305.

52. Ἐνδεικτικῶς, περὶ τῆς Ἰου, J. M. Tancoigne, *Voyage à Smyrne, dans l'Archipel et l'île de Candie, en 1811, 1812, 1813, et 1814*, t. I, Paris 1817, σ. 77. Περὶ τῆς Τήνου, M. Zallony, *Voyages à Tine l'une des îles de l'Archipel de la Grèce, suivi d'un traité de l'asthme*, Paris, 1809, σ. 78.

53. Γ. Δ. Κριεζῆ, *Ἱστορία τῆς νήσου Ὑδρας...*, σ. 65.

54. A. Coray, *Mémoire sur l'état actuel...*, σ. 32 κ.έ. Α. Χατζη-Ἀναργύρου, *Τὰ Σπετσιωτικά...*, τ. Β', σ. 119. Κ. Νικοδήμου, *Υπόμνημα τῆς νήσου Ψαρῶν...*, σ. 81. Α. Λιγνοῦ, *Ἱστορία τῆς νήσου Ὑδρας...*, τ. Α', σ. 168-9.

Ἡ χρῆσις τῶν ὀργάνων πλεύσεως, τῆς πυξίδος καὶ τῶν ὑδρογραφικῶν χαρτῶν — ἡ ὁποία εἰς τὴν Δύσιν εἶχε γενικευθῇ ἀπὸ τοῦ 17ου αἰῶνος — εἰσήχθη σποραδικῶς καὶ μεμονωμένως ἀπὸ τοῦ δευτέρου ἡμίσεος τοῦ 18ου αἰῶνος καὶ οὐδέποτε ἔλαβε χαρακτῆρα συστηματικόν⁵⁵. Τὰ ἑλληνικὰ σκάφη καθωδηγοῦντο κατὰ κανόνα εἰς τοὺς πλόας τῶν ἐπὶ τῇ βάσει ἀπηρχαιωμένων καὶ ἐμπειρικῶν μεθόδων, ἐκτιθέμενα συχνάκις εἰς ἀπροβλέπτους κινδύνους καὶ περιπετείας⁵⁶. Οἱ τολμηροὶ πλοηγοὶ τοῦ Αἰγαίου ἐβασίζοντο πράγματι εἰς τὴν ἐξοικειώσιν των μὲ τὰς γεωγραφικὰς συνθήκας τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ εἰς τὰς ἐκτεταμένας πρακτικὰς γνώσεις, τὰς ὁποίας ἀπέκτων διὰ τῆς μακρᾶς ἀσκήσεώς των περὶ τὰ ναυτικὰ ἀπὸ τῆς παιδικῆς ἤδη ἡλικίας⁵⁷. Ἡ σκληρὰ δὲ δοκιμασία, τὴν ὁποίαν οἱ κάτοικοι τῶν ἑλληνικῶν νήσων ὑφίσταντο διὰ τῆς ὑποχρεωτικῆς θητείας των εἰς τὸν τουρκικὸν στόλον, συνετέλει εἰς τὸν

A. I. Τζαμτζῆ, *Ναυτικοί, καράβια καὶ λιμάνια*, «Ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία»..., σσ. 58-60. Κατὰ τὸν Jassauy, ἐνῶ ὑπῆρχον δημόσια σχολεῖα ἔλλειπε πάντοτε τὸ διδακτικὸν προσωπικὸν (A.A.E..., *Mémoire sur l'état physique et politique...*).

55. Ἡ πυξὶς εἰσήχθη κατὰ τὸν Γ. Γ. Κριεζῆν (*Ἱστορία τῆς νήσου Ὑδρας...*, σ. 24) τὸ 1757, κατ' ἄλλους δὲ περὶ τὰ τέλη τοῦ 18ου αἰῶνος. Ὁ Guys ἐν τούτοις, εἶχε διαπιστώσει τὴν χρῆσιν τῆς εἰς τὸ Αἶγαϊον πρὸ τῆς τελευταίας ταύτης ἡμερομηνίας (*Voyage littéraire...*, I, σ. 382). Πλὴν ὅμως ἡ χρησιμοποίησις τῆς παρέμεινεν ἐπὶ μακρὸν ἀτελής: J. Bartholdy, *Bruchstücke zur näheren Kenntniss...*, I, 363-4· F. de Beaujour, *Tableau du commerce de la Grèce...*, II, σ. 267-8. Γενικῶς περὶ τῆς χρήσεως τῶν ὀργάνων πλεύσεως, Γ.Δ. Κριεζῆ, *Ἱστορία τῆς νήσου Ὑδρας...*, σσ. 21-2, 66, κ.ά.· A.A.E..., E. de Jassauy: *Mémoire sur l'état physique et politique...*

56. Γραφικαὶ ἀπεικονίσεις, A. L.

Castellan, *Lettres sur la Morée et les îles de Cérigo, Hydra et Zante*, I, Paris, 1808, σ. 95· J. Dallaway, *Constantinople ancienne et moderne, et description des côtes et îles de l'Archipel et de la Troade*, t. II, Paris, an VII, σσ. 142-143· Ch. de Peyssonnel, *Traité sur le commerce de la Mer Noire...*, I, σσ. 216-217· E.D. Clarke, *Travels in Various Countries of Europe, Asia and Africa*, Cambridge, III, 1814, σσ. 374-6, 607-8· ἐπίσης, Γ. Δ. Κριεζῆ, *Ἱστορία τῆς νήσου Ὑδρας...*, σ. 54. Γενικῶς, Τ. Κωνσταντινίδου, *Καράβια...*, σσ. 93-96.

57. A.A.E..., E. de Jassauy: *Mémoire sur l'état physique et politique...*· A. Coray, *Mémoire sur l'état actuel...*, σ. 30-31. R. Chandler, *Travels in Greece*, Oxford, 1776, σ. 6. A. L. Castellan, *Lettres sur la Morée...*, I, σ. 95. Κ. Νικοδήμου, *Ὑπόμνημα τῆς νήσου Ψαρῶν...*, σ. 81· Γ. Δ. Κριεζῆ, *Ἱστορία τῆς νήσου Ὑδρας...*, σ. 65· Τ. Κωνσταντινίδου, *Καράβια...*, σ. 81, 91 - 2.

ἐμπλουτισμὸν τῆς ναυτικῆς ἐμπειρίας των⁵⁸. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐξήκοντα δύο Ὑδραίων, οἱ ὅποιοι συμφώνως πρὸς τὰς παρατιθεμένας πληροφορίας τοῦ Rouqueville ἐναυτολογοῦντο κατ' ἔτος, εἶναι δυσχερὲς νὰ ἐπιβεβαιωθῇ διότι, μολονότι ἐποίκιλλε κατὰ τὰς ἐκάστοτε ἀνάγκας τῆς Πύλης, κατὰ τὰς λοιπὰς ὑπαρχούσας πηγὰς ὑπερέβαινε σταθερῶς τοὺς ἑκατὸν ἄνδρας⁵⁹.

Ὁ ἐξοπλισμὸς τῶν πλοίων καὶ ἡ ἐπιτηδειότης τοῦ πληρώματος ἐξειλήχθησαν ὑπὸ τὸ κράτος τῶν γενικῶν πολιτικῶν καὶ ἐμπορικῶν συνθηκῶν, αἱ ὅποια ἐπεκράτουν εἰς τὴν μεσογειακὴν λεκάνην. Τὰ νησιωτικὰ ἐμπορικὰ σκάφη δὲν εἶχον παύσει καθ' ὅλον τὸν 18ον αἰῶνα νὰ τελοῦν ὑπὸ τὴν ἀπειλὴν τῶν βορειοαφρικανῶν ἰδίως πειρατῶν, ἐναντι τῶν ὁποίων ὁ ὀθωμανικὸς στόλος δὲν ἠδύνατο νὰ ἀντιδράσῃ σταθερῶς καὶ ἀποτελεσματικῶς⁶⁰. Ὅταν δέ, ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 19ου αἰῶνος, ἡ ἐνεργὸς παρουσία τῶν γαλλικῶν καὶ ἰδίως τῶν βρεταννικῶν ναυτικῶν δυνάμεων συνετέλει εἰς τὴν ἀποφασιστικὴν περιστολὴν τῆς πειρατικῆς μάστιγος⁶¹, οἱ ναπολεόντειοι πόλεμοι καὶ ὁ ἡπειρωτικὸς ἀποκλεισμός καθίστων πλέον ἐπιτακτικὴν τὴν μαχητικὴν ἐτοιμότητα τῶν ἐμπορικῶν πλοίων τῆς Μεσογείου. Οἱ τολμηροὶ Ἕλληνες ναυτικοὶ πρὸ τῆς ἀνάγκης νὰ ἀναλάβουν εἰς χεῖρας των τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον μεταξὺ τῆς ἀνατολικῆς καὶ τῆς δυτικῆς μεσογειακῆς λεκάνης δὲν ἐδίσταζον νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸ ἐνδεχόμενον τῆς ἐνόπλου συρράξεως. Τὰ σκάφη των κατεσκευάζοντο ἐλαφρά, εὐέλικτα καὶ ταχύπλοα, ὥστε νὰ διαφεύγουν τῶν πειρατικῶν καταδιώξεων καὶ νὰ διασποῦν τοὺς ναυ-

58. Ἐπὶ τοῦ θέματος, Β. Σφυρόερα, *Τὰ ἑλληνικὰ πληρώματα τοῦ τουρκικοῦ στόλου*, Ἀθήναι, 1968. Ὁ συνολικὸς ἀριθμὸς τῶν ὑπηρετούντων εἰς τὸν τουρκικὸν στόλον ἀνῆρχετο κατὰ τὰς παραμονὰς τοῦ Ἀγῶνος εἰς 800 ἄνδρας (ἐνθ' ἀν., σ. 86).

59. Β. Σφυρόερα, *Τὰ ἑλληνικὰ πληρώματα τοῦ τουρκικοῦ στόλου...*, σσ. 43, 61-2, 66-7, 86.

60. Κυρίως, D. Zakythinos, *Corsaires et pirates dans les mers grecques au temps de la domination turque*, «L'Hellénisme Contemporain», τ. Γ' (1939), σσ. 695-738. Ἐπίσης,

Α. Χατζη-Ἀναργύρου, *Τὰ Σπετσιωτικά...*, τ. Β', σσ. 130-136· Α. Ὀρλάνδου, *Ναυτικά...*, σσ. 19, 34-5· Γ. Δ. Κριεζῆ, *Ἱστορία τῆς νήσου Ὑδρας...*, σσ. 30-1, 44· J. de la Gravière, *La station du Levant...*, σσ. 28, 36-8· Δ. Πασχάλη, *Πειρατὶα καὶ δουλεμπορία ἀνὰ τὰς Κυκλάδας ἐπὶ Τουρκοκρατίας*, «Ἀνδριακὰ Χρονικά», τ. Α' (1948), σσ. 151-160.

61. G. Douin, *La Méditerranée de 1803 à 1805. Pirates et corsaires aux îles ioniennes*, Paris, 1917, σσ. 36-47· Α. Ἀλεξανδρῆ, *Ἡ ἀναβίωσις...*, σ. 291· Α. Χατζη-Ἀναργύρου, *Τὰ Σπετσιωτικά...*, τ. Α', σ. 35.

τικούς αποκλεισμούς. Αἱ περιορισμέναι δὲ διαστάσεις καὶ τὸ ραδινὸν σχῆμα των καθίστων εὐχερέστερον καὶ τὸν πολεμικὸν ἐξοπλισμὸν των⁶². Κατὰ τὸν Rouqueville τὰ πρῶτα πυροβόλα ὅπλα ἐδόθησαν εἰς τοὺς Ἑλληνας ὑπὸ τῆς Αἰκατερίνης Β'⁶³. ἡ χρῆσις των δὲ ἐγενικεύθη πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 18ου αἰῶνος⁶⁴.

Ὁ ἀριθμὸς τῶν πυροβόλων ἦτο βασικῶς συνυφασμένος μὲ τὴν χωρητικότητα τοῦ πλοίου. Συμφώνως πρὸς τὰ στοιχεῖα τοῦ Α. Λιγνοῦ, τὰ ὑδραῖκα σκάφη οὐδέποτε ἔφερον πλεονα τῶν δεκατεσσάρων⁶⁵. Ὁ ἀριθμὸς αὐτός, ὁ ὁποῖος δυσκόλως θὰ συνεβιάζετο μὲ τὴν διεθνῶς καθιερωμένην ἀναλογία μεταξὺ χωρητικότητος καὶ πυροβόλων ὅπλων⁶⁶, ἐμφανίζεται κατώτερος τῶν παρεχομένων ὑπὸ τῶν λοιπῶν πηγῶν. Ὁ Νικόδημος ἀναφέρεται εἰς τρίστηλον σκάφος τῶν Ψαῶν φέρον 26 κανόνια⁶⁷. Ὁ Κοραῆς ἐνεφάνιζε τὸν ἀριθμὸν των κυμαινόμενον μεταξὺ 8 καὶ 30⁶⁸ παραπλήσιοι ἦσαν δὲ καὶ αἱ ἐκτιμήσεις τοῦ Rouqueville εἰς τὸ «Voyage de la Grèce»⁶⁹. Ὁ Τ. Κωνσταντινίδης πάλιν ὑποστηρίζει ὅτι τὰ ἑλληνικὰ ἐμπορικὰ βρῖκια, χωρητικότητος 200 - 300 τόννων, ἔφερον 12 ἕως 18 κανόνια⁷⁰, ὁ ἀριθμὸς δὲ αὐτὸς συμπίπτει ἀπολύτως μὲ τὸν ὑποστηριζόμενον ὑπὸ τοῦ E. de Jassauy⁷¹. Τὰ εἰδικώτερα στοιχεῖα, τὰ ὁποῖα παρέχει ὁ Rouqueville εἰς τὸν λεπτομερῆ πίνακα τοῦ 1816, δὲν ἀπέχουν οὐσιαστικῶς τῶν τελευταίων αὐτῶν, πλεόν λογικοφανῶν ἐκτιμήσεων. Ὁ Γάλλος συγγραφεὺς ἀναβιάζει εἰς 18 τὸν μέσον ἀριθμὸν τῶν πυροβόλων ὅπλων ἐπὶ τῶν σκαφῶν, τῶν ὁποίων ἡ μέση χωρητικότης ὑπερέβαινε τοὺς 400 τόννους, διὰ νὰ μειώσῃ αὐτὸν ἀναλόγως προκειμένου περὶ τῶν πλοίων μικροτέρας χωρητικότητος.

Τὰ ἑλληνικὰ ἐμπορικὰ σκάφη ἀπέβαινον κατὰ ταῦτα ἱκανὰ νὰ

62. G. La Roerie, *Navires et marins...*, II, σ. 136.

63. F. Pouqueville, *Voyage de la Grèce...*, VI, σ. 303. Τὴν ἀποψιν αὐτὴν ἐπιβεβαίωσεν καὶ ἡ μαρτυρία τοῦ R. Chandler, *Travels in Greece...*, σ. 6.

64. Κατὰ τὸν Jassauy (A.A.E..., *Mémoire sur l'état physique et politique...*) τὰ πυροβόλα ἡγοράζοντο εἰς τὴν Ἰταλίαν, τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Ρωσσίαν· ἡ δὲ πурίτις εἰσήγετο ἐξ Ἀγγλίας.

65. Α. Λιγνοῦ, *Ἱστορία τῆς νήσου*

Ἰδρας..., τ. Α', σσ. 80, 107-116.

66. G. la Roerie, *Navires et marins...*, II, σ. 133-5.

67. Κ. Νικόδημος, *Ἐπόμνημα τῆς νήσου Ψαῶν...*, σ. 26.

68. A. Coray, *Mémoire sur l'état actuel...*, σ. 30.

69. F. Pouqueville, *Voyage de la Grèce...*, VI, σ. 305.

70. Τ. Κωνσταντινίδου, *Καράβια...*, σ. 146.

71. A.A.E..., E. de Jassauy : *Mémoire sur l'état physique et politique...*

έξοπλισθοῦν δι' ἀριθμοῦ πυροβόλων ὅπλων ἀναλόγου πρὸς ἐκεῖνον τῶν πολεμικῶν σκαφῶν τῆς κατηγορίας των. Εἰς τὸν ἐπιμελῆ δὲ πολεμικὸν ἐξοπλισμὸν προσετίθετο καὶ ἡ ἐπιτηδειότης τῶν ἐλληνικῶν πληρωμάτων, τὰ ὅποῖα καθίστων ἐφικτὰ τὰ πλέον τολμηρὰ ἐγχειρήματα⁷². Ἡ ἐλληνικὴ παρουσία ἀπέβαινε καθοριστικὴ διὰ τὴν οἰκονομικὴν καὶ ἐμπορικὴν ζωὴν εἰς τὸν μεσογειακὸν χῶρον. Καὶ ὁ ἐλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος, καταλλήλως ἐξοπλισμένος εἰς ἄψυχον καὶ ἔμψυχον ὕλικόν, ἦτο ἕτοιμος νὰ διεκδικήσῃ καὶ ἐνόπλως ἐναντι τοῦ ξένου δυνάστου τὸ πολιτικὸν δικαίωμα τῆς ἐθνικῆς ἀνεξαρτησίας.

Κωνσταντῖνος Σβολόπουλος

72. Χαρακτηριστικαὶ περιγραφαί, Γ. Δ. Κράτση, *Ἱστορία τῆς νήσου Ὑδρας...*, σσ. 165-180· Α. Χατζῆ - Ἀναργίου, *Τὰ Σπετσιωτικά...*, τ. Β',

σσ. 133-136· Α. Λιγνοῦ, *Ἱστορία τῆς νήσου Ὑδρας...*, τ. Α', σσ. 137-151· Τ. Κωνσταντινίδου, *Καράβια...*, σσ. 60 - 3,