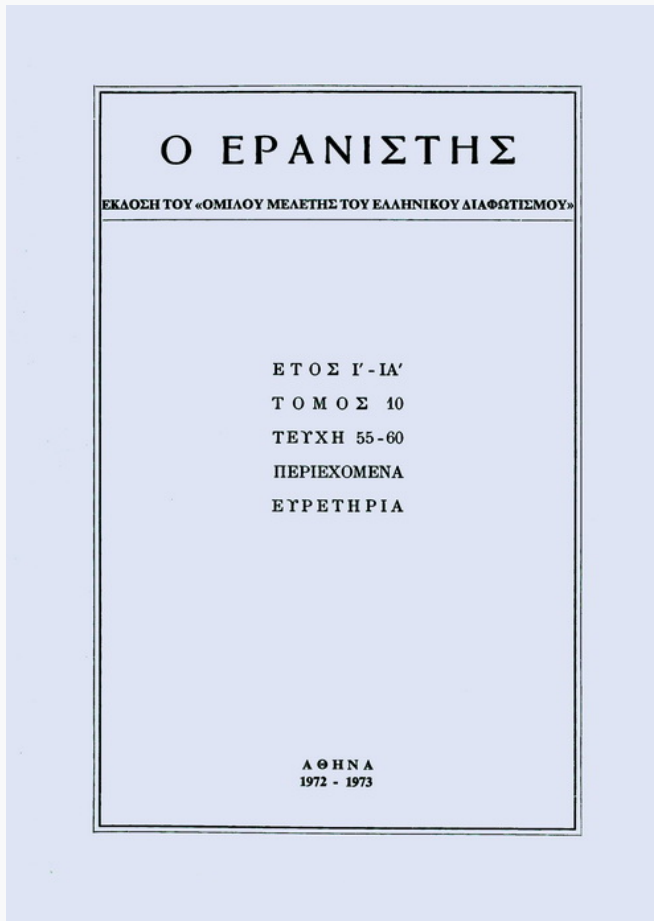


The Gleaner

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 ἑνωρὶς τὸ ἐνδιαφέρον καὶ τὴν προσοχὴν τῶν συγχρόνων παρατηρητῶν καὶ μελετητῶν, Δυτικοευρωπαϊῶν καὶ Ἑλλήνων, ἐπιστημόνων καὶ ἐμπόρων, περιηγητῶν καὶ διπλωματῶν. Σήμερον, μετὰ ἓνα καὶ ἡμισυ αἰῶνα, εἶναι δυνατὸν νὰ λεχθῆ ὅτι κατέχομεν ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ὀρισμένους ἀσφαλεῖς γενικὰς πληροφορίας¹. Ὡς γενικῶς συμβαίνει εἰς τὴν διεθνῆ βιβλιογραφίαν, μολοντί αἱ συστηματικαὶ μελέται, αἱ ὁποῖαι ἀναφέρονται ἐπὶ τῶν ναυτικῶν καὶ ἐμπορικῶν ζητημάτων μιᾶς εὐρυτέρας γεωγραφικῆς ἐνότητος εἶναι σπανιώταται, αἱ μεμονωμέναι μονογραφίαι ἐπὶ τῶν εἰδικωτέρων ἐθνικῶν περιπτώσεων εἶναι περισσότερον

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

Κριεζῆ, *Ἱστορία τῆς νήσου Ὑδρας, πρὸ τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπανάστασεως τοῦ 1821*, ἔκδ. ἐπιμελεῖα τῶν υἱῶν τοῦ Π. καὶ Ν. Κριεζῆ, ἐν Πάτραις, 1860· Κ. Νικοδήμου, *Υπόμνημα τῆς νήσου Ψαρῶν*, τ. Α', ἐν Ἀθήναις 1862· Α. Χατζῆ - Αναργύρου, *Τὰ Σπετσιωτικά. Συλλογὴ ἱστορικῶν ἐγγράφων ἀφορώντων τὰ κατὰ τὴν ἐλληνικὴν 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, Ἀθήναι, 1946. Ἀξίον ἰδιαίτερας μνείας, Α. Λιγνοῦ, *Ἀρχεῖον τῆς Κοιότητος Ὑδρας, κυρίως, τ. Α'-Ζ'*, ἐν Πειραιεῖ, 1921-1931.

συνήθεις. Ἡ γενικὴ ἐν τούτοις διαπραγματεύσεις καὶ ἡ ὕπαρξις ὀρισμένων βασικῶν ἐργασιῶν ὑποδομῆς δὲν σημαίνει ὅτι τὸ ζήτημα τῆς ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας εἰσῆλθεν εἰς τὴν ὁδὸν τῆς τελικῆς συστηματικῆς συνθέσεως. Αἱ ἀρχαϊκαὶ πηγαί, εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ἐπὶ τῶν ὁποίων καὶ μόνον θὰ ἠδύνατο αὕτη νὰ βασισθῆ, παραμένουν εἰσέτι κατὰ τὸ πλεῖστον ἀδιερεύνητοι. Ἐν ἀναμονῇ ἀκριβῶς τῆς τελικῆς συνθέσεως καὶ ἔχοντες πλήρη συνείδησιν τῆς ἐν ὄψει αὐτῆς ὅπως 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 γεννηθῆ εἰς τὴν ἐπαρχίαν τῆς Orne τὸ 1770. Προοριζόμενος ἀρχικῶς διὰ τὸ ἐκκλησιαστικὸν στάδιον, ἐστράφη τελικῶς πρὸς τὴν ἰατρικὴν διὰ νὰ μετάρχη τῆς ναπολεοντείου ἐκστρατείας εἰς τὴν Αἴγυπτον ὡς μέλος τῆς ἐπιτροπῆς γραμμάτων καὶ τεχνῶν. Μετὰ τὴν ἀτυχῆ διὰ τὰ γαλλικὰ ὄπλα 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 πέση εἰς τὰς χεῖρας τῶν βορειοαφρικανῶν πειρατῶν, οἱ ὁποῖοι θὰ τὸν ἀποβιβάσουν εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Πελοποννήσου, διὰ νὰ συλληφθῆ ἐκ νέου ὑπὸ τῶν Τούρκων, εὐρισκομένων εἰς ἐμπόλεμον κατάστασιν μὲ τὴν Γαλλίαν. Πρὶν ἢ μεταφερθῆ εἰς τὴν Κωνσταντινούπολιν διὰ νὰ ἐγκλεισθῆ εἰς τὸ Ἐπταπύργιον, θὰ παραμείνῃ ἐπὶ μακρὸν εἰς τὴν Τρίπολιν, ὅπου ὡς ἰατρός θὰ δυνηθῆ νὰ γνωρίσῃ τὴν περιοχὴν καὶ νὰ ἐκμάθῃ τὴν ἐλληνικὴν γλῶσσαν. Ὄταν 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 δημοσιευόμενον πίνακα περὶ τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

2. Τὸ δημοσιευόμενον κείμενον ἀνεῦρον εἰς τὰ ἔθνηκ' Ἀρχεῖα τῆς Γαλλίας, *Archives Nationales*, ὑπὸ τὰ εἰδικώ-

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

Σ. Σ. Περὶ τῆς καταγωγῆς τῶν κατοίκων τῆς Ἰθάκας καὶ τῶν Σπερσιῶν, θεμέλιος ἀπεικονόμενος εἰδικωτέραν ιστορικὴν διερεύνησιν καὶ συστηματικὴν διαπραγματεύσειν, αἱ ἀπόψεις τοῦ Pouqueville ἕσαν μοιραίας ἀνασφαλαίς. Ἐπὶ τοῦ ζητήματος, βλ. κυρίως, Α. Ανγινῶ, *Ἱστορία τῆς Νήσου Ἰθάκας* . . ., τ. Α', σσ. 1-18. Α. Χατζήγ-Ἀναργύρου, *τὰ Σπερσιωτικά* . . ., τ. Β', σσ. 16-54. Ἐπίσης, Τ. Εὐαγγελίδου, *Ἱστορία τοῦ ἐποικισμοῦ τῆς Ἰθάκας*, ἐν Ἀθήναις, 1935, ἰδίως σσ. 28-34. Ι. Πούλου, *Ἡ ἐποικισμὸς τῶν Ἀλβανῶν εἰς Κορινθίαν*, Ἀθήναι 1950, ἰδίως σσ. 21, 46.

Ile de Battino;

Nombre de Vaisseaux	Osliomans	Moscovites	Osliomans	Moscovites	Canonice	Soldats de Charge	Observation
13	"	13	10 à 20	4 à 12	8	6 à 18	Observation L'assistance moscovite est considérable sur cette Ile qui fournit plusieurs officiers aux Russes
13	"	"	15	104	"	mille Klisg	
4	4	"	8 à 12	"	4 à 6	"	
"	"	"	10	"	"	mille Klisg	
4	"	"	40	"	"	"	
2	2	"	80	20	30 à 35		Tous les Vaisseaux de l'Ile de Rhodes sont des Vapricles turques Il y en a deux grands appartenant à l'Empereur Baylarba de l'Ile de Rhodes les 10 autres sont de Petites Charges
10	10	"	160	40	"	"	
12	"	"	160	40	"	"	
25	25	"	10 à 20	"	4 à 12		Les Isles qui se rapprochent de l'Asie mineure aiment la pro- tection de la bote parce que son Savillon est mieux accueilli dans les Echelles de Syrie et d'Egypte que le Savillon Russe en presque tous les ports
25	"	"	15	"	"	"	
25	"	"	375	"	"	"	
30	30	"	10 à 20	"	4 à 12		Castelorio est un bon de Lanotie pour le Commerce d'étend tout les jours à l'ombre Sacrificiel de Savillon Ottoman des Vapricles sont entièrement détruit avec l'Egypte et la Syrie
30	"	"	15	"	"	"	
30	"	"	450	"	"	"	
6	"	6	15	4 à 8	8 à 10		Les habitants de Chio viennent d'acheter deux Vaisseaux de bois un à Constantinople et l'autre à Malme il sont montés par des Grecs et par des Moscovites et sont commandés par des Capitaines Septuaginaires dont un nommé Sanderis est de Malme
6	"	"	30	6	36	"	
6	"	"	90	"	"	"	

Ile de Battino

moyenne d'Osliomans

Cotaxe

Ile de Lero

moyenne d'Osliomans

Cotaxe

Ile de Rhodus

Cotaxe

Ile de Rhodus

moyenne d'Osliomans

Cotaxe

Ile de Castelorio

moyenne d'Osliomans

Cotaxe

Ile de Chio

moyenne d'Osliomans

Cotaxe

Spezia

Nombre des Vaisseaux	Lavillonne	Marines	Canon	Poids des Charges	Observations
60.	Osmanli Modcovites	40 à 80. 60.	12 à 24. 18.	8 à 24. mille Kilos	Les opérations sont terminées par leurs mousses et hydrotels et ils sont d'origine Mitre Grecque. Météorolabonair mais ils ont un gain

Moyenne de 1801 =

Cotaxe

Entrepreneurs et leur Ravitailleur à quelquefois même le Détroit de Gibraltar, ils achètent leurs Vaisseaux à Naples, à Trieste, Livourne à gènes et quelque fois en France

N. B. en Juin 1816 il y avait quarante Vaisseaux du Port de quatre à dix. Porte tonneaux Construits sur les lieux avec les bois d'Amérique

Soros.

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

Nombre des Vaisseaux - Grecs	Lavillonne	Marines	Canon	Poids des Charges	Observations
4.	Osmanli Modcovites	40 à 80. 60	12 à 24. 18	8 à 24. mille Kilos	Les Vaisseaux Marchands de la force de la sorte de ceux d'Hydra elle à en outre des bois transportés à Voies. L'Armée du port de 500 Kil. et de dix hommes d'équipage et le plus part sans canons

Moy. de 1801 =

Cotaxe

Isle de Spara ou Spara

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

Moy. de 1801 =

Cotaxe

Isle de Mycony -

22	4.	18	20	4 à 12. 8.	6 à 12. mille Kilos	Observations
"	"	"	"	"	"	Les Vaisseaux March. de Mycony sont de Solaciel construits et le plus part dans le Royaume de Naples
22	"	"	440.	176.		

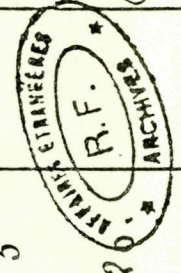
Moy. de 1801 =

Cotaxe

Isle de Battino.

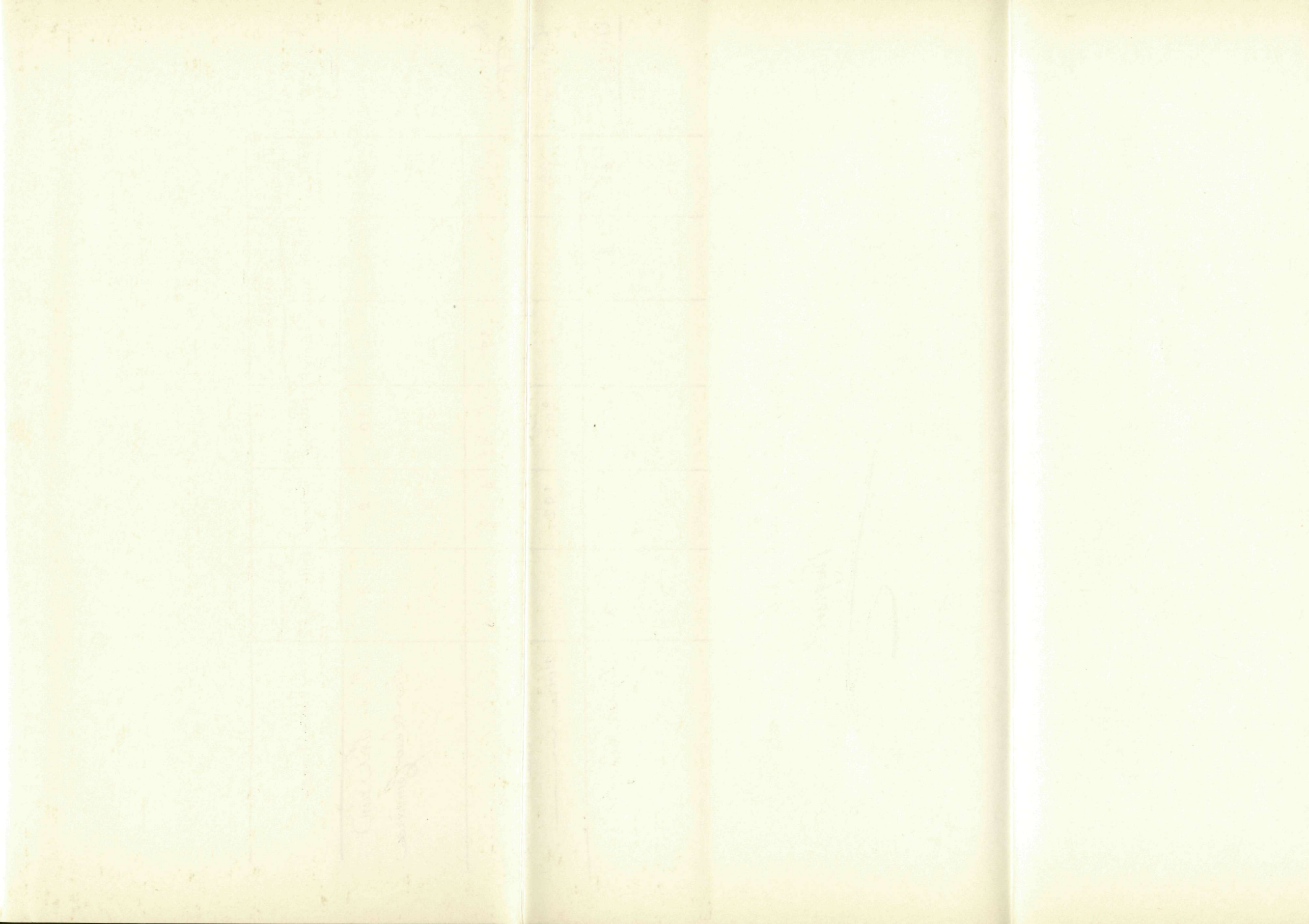
Seyros	Savillone		Marins	Canone	Chargement mille Kilos	Observation
	Offromans	Mobcovites				
Moyenne de l'An	12	"	15 à 25 20.	4.	4 à 6.	Les Batiments de Seyros sont très petits et ne sont guère en cabotage très peu étendu
Cotaxe	"	"	240.	48	"	
Scopelo	18	17	12. 18 15	4 à 6 5.	"	Les Vaisseaux de Scopelo sont spécialement le Commerce de la mer noire ceux sortant de Ravillon Eux de Dirigent de Syrie
Moyenne de l'An	"	"	525.	175.	"	
Cotaxe	2	"	12	4.	6.	L'agriculture à Scopelo les habitants de celle de la 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
Cotaxe	"	"	24.	8.	"	
Lemnos	12.	3.	15 à 25 20.	4 à 8 6.	6 à 15	Ils sont uniquement le Commerce de Constantinople et d'Alexandrie
Moyenne de l'An	"	"	300.	90.	"	Le Commerce de Lemnos est très ancien et très lucratif. agréable
Cotaxe	12.	12.	15 à 25 20.	4.	6 à 8	Le Commerce de Lemnos est très ancien et très lucratif. agréable
Cotaxe	"	"	240.	48.	"	
Salonique	"	4.	12	2	6 à 8	Ils sont le Commerce de Constantinople et de la Syrie
Cotaxe	4	"	48.	8.	"	
Naxos	2	"	20.	8	12.	De rien aucun renseignement sur leur Commerce
Cotaxe	2	"	40	16.	"	

Observations	Charge en mille Kilos	Canons	Martins	Savillons	nombre de Vaisseaux
Les Vaisseaux de l'Isle de Candie sortent le nom de Galion et ceux qui les montent ont la réputation d'être les meilleurs marins de l'Archipel ils commercent avec Smyrne, Alexandrie & Salonique & Constantinople	24 à 36.	8 à 16. 12.	24 à 36 30.	40.	40.
Le Commerce de Zea s'étend avec Constantinople & la mer noire, il n'y a qu'un seul bâtiment russe commandé par un homme de l'ays appelle Macarotte, ce bâtiment est monté par 22 hommes et armé de 6 Canons de 6 & de 8 Ball.	4. à 10.	2. à 6. 4.	12 à 16 14	6.	7.
L'Isle de Lino s'étend en outre deux Vaisseaux sortent 4 mille Kilos de sucre blanc de plus L'armement de Lino est de 1500 Kilos de poudre avec Savillon & Lure	6. à 8.	4. à 6. 5	12 à 16 14.	2	4.
Les Vaisseaux sont deux & sortent de la mer noire à Naples et achetés il y a peu de temps elles sont commandées par deux officiers des Capitaines de l'Isle de Seyra est vis à vis l'Isle	"	12.	36.	"	2.
Il y a de plus une Corchaime & sortent de Savillon & Moscovite	7.	2	16	"	1
Ces deux bâtiments sont Le Commerce de Constantinople et de la mer noire	"	2	16	"	1.
Cette Isle s'étend en outre de la mer noire où sortent de 4 à 6 mille Kilos de sucre blanc de plus Le Commerce de ces bâtiments est avec Constantinople & la Syrie	6.	4.	12	"	4.
	"	16	48	"	4.



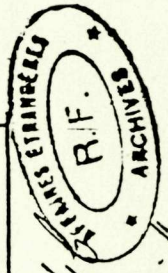
Sighno	Nombre de Vaisseaux		Savillone		Mars	Canoes	Chargements mille Kilos	Observation
	Offromans	Inodcovits	Offromans	Inodcovits				
	2	"	2	"	10.	2.	4.	Gene Sait run Sun-Leu Commerce
Cotane	2	"	"	"	20.	4.	"	
Santoria	32.	"	"	32.	16 a 34.	4 a 8	10 a 18	Ces Vaisseaux sont Le Commerce de la mer Noire
noy. de position Cotane	"	"	"	"	25.	6.	"	
	32.	"	"	"	800	192.	"	
Andro.	40.	"	4.	"			4 à 8	Sigona la force

1 bateau le 29 juillet 1816
Perquerville



Recapitulatio

Isleb.	Vaidbeaux Grecs autre	PAVILLONS Othomans	Millions Roussovites	Merine	Canon.
Hydra	100.	25.	25.	6000.	1800.
Speria	60.	"	60.	3600.	1080.
Loos	4.	4.	"	240.	72.
Laia	40.	32.	8.	1200.	480.
Myconus	22.	4.	18.	440.	176.
Bathino	13.	"	13.	195.	104.
Leio	4.	4.	"	40.	"
Rhodol	12.	12.	"	160.	40.
Simi	25.	25.	"	375.	"
Castolorio	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.	.3	300.	90.
Tikei	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.
Pleno	4.	4.	"	48.	16.
Siphono	2.	2.	"	20.	4.
Santorica	32.	"	32.	800.	192.
Andro?	40.	40.	"	"	"
	530	337	191.	16481.	4935



Satras 29 juillet 1811
 Bragueville

[Handwritten flourish]

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 τὰ καταστῆ 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 ἐπισκεφθῆ. Ἡ κριτικὴ δὲ αὐτῆ θὰ ἠδύνατο ἐμμέσως νὰ ἀπτεται 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 δυνατότης 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 ἀποβῆ δυνατὴ ὅταν συναφθῆ μὲ τὰς εἰδικωτέρας ἐπὶ τοῦ θέματος ἐρεύνας καὶ μελέτας. Διὰ τὰ καταστῆ ἐν τούτοις περισσότερον ἐφικτὴ ἢ 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. (Ἀνωνύμου), *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, ἄ'Εποχές», 44 (Δεκέμβριος 1966), σσ. 583-600.

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

α. Ἡ δυναμικότης τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Ἡ ἀλματώδης ἀνάπτυξις τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τοῦ δευτέρου ἡμίσεος τοῦ 18ου αἰῶνος ἀνασυνέδεσε τὴν μακραιωνά ναυτικὴν παράδοσιν τοῦ ἔθνους, ἡ ὅποια ὑπὸ τὸ κράτος τῆς τουρκικῆς κατακτῆσεως εἶχε τεθῆ ὑπὸ κρίσιμον δοκιμασίαν. Κατὰ τοὺς μακροὺς πράγματι αἰῶνας, οἱ ὅποιοι ἠκολούθησαν τὴν πτώσιν τῆς Κωνσταντινουπόλεως, ἐνῶ ἡ Εὐρώπη ἀπεδύετο εἰς τὴν μυθώδη περιπέτειαν τῆς ἐξερευνήσεως τῶν νέων ἡπείρων, οἱ ὑπόδουλοι Ἕλληνες ἤρκοῦντο εἰς τὴν ἀλιείαν καὶ εἰς τὴν μικρὰν ἀκτοπλοΐαν, τὴν ὅποιαν διεξῆγον διὰ τῶν αὐτοσχεδίων μικρῶν πλοιαρίων των. Ἡ κατασκευὴ μεγαλύτερων σκαφῶν ἀνελήφθη εἰς τὸν χῶρον τοῦ Αἰγαίου, ὅταν ἀπὸ τοῦ δεκάτου ὀγδόου κυρίως αἰῶνος, αἱ γενικαὶ μεσογειακαὶ συνθῆκαι 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 ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς δραστηριότητος πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τοῦ Εὐξείνου Πόντου καὶ τῆς ἀνατολικῆς μεσογειακῆς λεκάνης ἐπέβαλε τὸ 1757 τὴν κατασκευὴν τοῦ πρώτου ὑδραϊκοῦ πάρωνος, τύπου ὃ ὅποιος μὲ τὴν ἀρόδον τοῦ χρόνου καθίστατο ὃ πλέον ἀντιπροσωπευτικὸς τοῦ ἑλληνικοῦ 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, ἀνευρεθῆν εἰς τὰ ἀρχεῖα τοῦ γαλλικοῦ ὑπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν: E. de Jassauy, Mémoire sur l'état

physique st 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 κανόνας 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 βριγαντίου, 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 ὅποια τοῦ προσέδωσαν σπανίαν ταχύτητα καὶ εὐελιξίαν ὡς καὶ ἕκτακτον ὠραιότητα. Ὑπὸ τὸ κράτος τῆς ἀνάγκης ὅπως διασποῦν τὸν ἠπειρωτικὸν ἀποκλεισμόν καὶ διαφεύγουν τῶν πειρατῶν, τὰ ἑλληνικὰ ἐμπορικὰ σκάφη κατεσκευάζοντο κατὰ τρόπον ἀνάλογον πρὸς τὰ ἀμερικανικά, τὰ ὅποια πρὸ ὀλίγων μόλις ἐτῶν εἶχον κληθῆ 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 πάροδον 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 ὅποια ἐκάλυπτον τὰς μόνιμους ἀνάγκας τῆς ἀκτοπλοίας. Αἱ παραλλαγὰι 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, καπετάνοιο 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, καπετάνοιο καὶ συντροφοναῦται...*, σσ. 150 - 1, 155.

κώτερον τοῦ καϊκίου, σκάφους ἱκανοῦ νὰ ὑπερβῆ καὶ τοὺς 100 τόννους, ἦσαν πλουσιώταται. Τὸ τρεχαντήρι, κατασκευασθὲν διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὸ Αἰγαῖον περὶ τὰ μέσα τοῦ 17ου αἰῶνος, ἔφερον ἓνα ἰστόν καὶ διεκρίνετο διὰ τὴν λεπτὴν γραμμὴν του. Ἡ σάικα, ἐντοπίου ἐπίσης προελεύσεως, ἔφερε συνήθως ἓνα ὑψηλὸν ἰστόν, καὶ ἐχρησιμοποιεῖτο εὐρέως εἰς τὸ Αἰγαῖον, κατὰ τὸν 17ον καὶ τὸν 18ον αἰῶνα. Ἡ μπρατσέρα, ἰστιοφόρον ἐνετικῆς προελεύσεως, ἐνεφανίσθη εἰς τὰς ἑλληνικὰς θαλάσσας ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ 18ου αἰῶνος, ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς μεγάλης ἀκτοπλοίας. Ἡ ταρτάνα, τέλος, ἀντιπροσωπευτικὸν πλοῖον τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου, ἔφερον ἐπίσης ἓνα ἰστόν καὶ ἐπλήρου τὰς ἀνάγκας τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ἀλιείας . . . Διαφόρου τύπου πλοῖον ἦτο ἡ σακολέβα, ἰστιοφόρον 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 πολλάκα, εἰδικὸς τύπος μικροῦ τριστήλου δρόμωνος (νάβας), διακρινομένου διὰ τὰ τετράγωνα ἰστία 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 μέσῃν 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 πολλάκας, 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*, ἦτοι ἱστορία τῶν κατὰ τὸν ὑπερὸ Ἀνεξαρχτησίας 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. Ἐπιβεβαιοῦται, 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 πολλακίς σκαφῶν, μαρτυρομένην ἀσαφῶς καὶ ἀλλαχοῦ, ἐπιβεβαιοῖ ἤδη ὁ Rouqueville κατηγορηματικῶς¹⁴.

Ἡ ἐκτίμησις τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν τοῦ Αἰγαίου παρέμεινε πάντοτε δυσχερής. Ἡ ἑλληνικὴ ἱστοριογραφία τοῦ δεκάτου ἐνάτου αἰῶνος, καὶ εἰδικώτερον ὁ Κ. Παπαρρηγόπουλος, εἶχεν ἀναβιάσει τὸν ἀριθμὸν των εἰς 700, ὑπερβαίνοντα ἅπαντα τοὺς ἑκατὸν πενήτηντα 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'Égypte*, 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, ἦτοι 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 Ἐνετῶν. 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 περιγραφή 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, ροδιακὰ πλοῖα ἀνήκοντα εἰς Τούρκους ἰδιοκτῆτας.

15. Βλ. κυρίως, Κ. Παπαρρηγοπούλου, *Ἱστορία τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἔθνους*, ἐκδ. 5ῆ, 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 Rouqueville τὸ 1813 καὶ περιλάβει εἰς τὸ «Voyage de la Grèce»¹⁶. Κατ' αὐτόν, ὁ ἑλληνικὸς 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 Γαλαξειῖδι, τὴν Κύμην, τὴν Πάτμον καὶ δὲν ἀναφέρονται πάντοτε ἐκεῖνα τῆς Κάσου¹⁷. Ἄν δὲ ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ἡ μεταγενεστέρα παρατήρησις του, συμφώνως πρὸς τὴν ὁποίαν ὁ ἀριθμὸς τῶν ἑλληνικῶν πλοίων εἶχεν αὐξηθῆ ἀπὸ τοῦ 1813 μέχρι τοῦ 1821 κατὰ τὸ ἐν τρίτον, ἐνισχύονται σημαντικῶς αἱ ὑποθέσεις τῶν ἱστοριογράφων τοῦ Ἄγῶνος¹⁸. Τὸν ἀριθμὸν τῶν 700 σκαφῶν ἐπιβεβαιοῖ ἀκόμη ὁ Urquhart, ὡς καὶ ὁ William Leake, διὰ τῆς παρατηρήσεως, ὅτι τὰ 400 ἕως 500 ἑλληνικὰ πλοῖα, τὰ ὁποῖα κατὰ τὰς παραμονὰς τοῦ 1821 μετεῖχον εἰς τὸ ἐμπόριον τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ἀπετέλουν τὰ δύο τρίτα τοῦ ἐμπορικῶν στόλου τῶν Ἑλλήνων¹⁹.

Αἱ συνολικαὶ αὐταὶ ἐκτιμήσεις δύνανται, ἐν μέρει τοῦλάχιστον, νὰ ἐπιβεβαιωθοῦν δι' ὀρισμένων 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 ἑλληνικῆς 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 Rouqueville ἀπέδιδε 50 πλοῖα εἰς τὸ Γαλαξειῖδι, 25 εἰς τὴν Κύμην καὶ 13 εἰς τὴν Πάτμον. Γενικῶς περὶ τῶν τεσσάρων αὐτῶν ναυτικῶν κέντρων, Κ.Α. Ἀλεξάνδρη, *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, «Νησιωτικῆ Ἐπετηρίδος», 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 ἱστοριογράφων τοῦ Ἀγῶνος²¹. Ἐὰν ἐν τούτοις οἱ ὑπολογισμοὶ αὐτοὶ ληφθοῦν κατὰ γράμμα, ἔρχονται εἰς προφανῆ 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 ὑδραϊκά, 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 κατάλληλα 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 ἀνήρχετο εἰς 92, 44 καὶ 40, ἀντιστοιχῶς. Ἄκρως 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 Ὀμηρίδην (*Συνο-*

*πικὴ 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 Ἐταιρίας*, 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, συνεικρότου δυνάμιν 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 Roucheville, ἀφ' ἑτέρου, ἀποβαίνει εὐεξήγητος ἂν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ὅτι εἰς τὰς ἐκτιμήσεις τῶν πρώτων δὲν ὑπολογίζονται εἰμὴ μόνον ὅσα πλοῖα κατέστη δυνατόν νὰ ἐξοπλισθοῦν καταλλήλως καὶ νὰ μετασχουν ἐνεργῶς τοῦ Ἀγῶνος.

β. Ἡ σημαία τῶν ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων

Τὸ πρόβλημα τῆς σημαίας τῶν ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν συνάπτεται στενωῶς μὲ τὸ γεγονός 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 ἀνήρχετο 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 δεῦτερον, 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. Παραπλεῦρος 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 προοριζομένους διὰ τὴν εἰσπραξίν τῶν φόρων ἢ τὴν ἐνημέρωσιν τοῦ Καπουδᾶν Πασᾶ, εἴτε εἰς ἄλλους ἑλλιπεῖς, 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 ἔναρξιν 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 - Καϊναρτζῆ (1774) ἐθεσπίζετο ἀμοιβαίως ἢ ἐλευθέρα ναυσιπλοῖα εἰς τὸν Εὐξείνιον Πόντον καὶ τὸ Αἰγαῖον, ἐτίθετο ἡ ὀρθόδοξος 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 διηρῶννοντο²⁶. Ἡ ἐπιτεινομένη δὲ τουρκικὴ ἀδυναμία ἐναντι τῆς ἀξιοῦσης 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, ἀνῆρτων 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 - Καϊναρτζῆ: *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', τεύχος 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 προστατευόμενοι*, (Ἀθηνᾶ), τ. 29 (1917), σσ. 3-160 καὶ τ. 30 (1919), σσ. 17-102 καὶ σποραδικῶς. Ἐπίσης, A.A.E., *Mémoires et Documents: Turquie, III*, 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 καταχρήσεων 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 ἑπτὰ ἑκατομμυρίων ὀρθοδόξων προστατευομένων τοῦ Τσάρου, ἔστω καὶ ὑπερβολικός, μαρτυρεῖ τὴν ἑκτασιν, τὴν ὁποῖαν 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 ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἔφερον σημαίαν ρωσικὴν³⁰.

Τὰ σημαντικὰ πλεονεκτήματα, τὰ ὁποῖα παρεῖχεν ἡ ρωσικὴ σημαία, ἀπετέλεσαν ἀποφασιστικὸν παράγοντα διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἑλληνικῆς 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. Ρίζον - 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.ἀ. Σ. Βορείου, *Γιὰ μιὰ νεοελληνικὴ οικονομικὴ ἱστορία. Ἐγγράφα καὶ στοιχεῖα ἀπὸ γαλλικὰς πηγὰς*, α' Νέα Ἐστία, 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..., E. 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..., E. de Jassauy: *Mémoire sur l'état physique et politique...*) ὁ ἀριθμὸς τῶν προστατευομένων ὑπὸ τῆς Ρωσσίας Ἑλλήνων ἤγγριζε τὰς 120.000.

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

τῆς Μαύρης Θαλάσσης³¹, εἶχε σημαντικῶς ἀνασταλῆ μετὰ τὴν ἀτυχῆ ἐξέγερσιν τῶν 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 εὐχερестέραν 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 ἐπιωφελεστέραν 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 moeurs*, 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)*, Ἀθήνησι, 1869, σσ. 516-523· Α. Κομνηνοῦ Ὑψηλάντου, *Τὰ μετὰ τὴν Ἄλωσιν...*, σ. 549· M. Choiseul-Gouffier, *Voyage pittoresque de la Grèce*, t. I, Paris, 1782, σ. 23 κ.έ.· Π.Σ. Ὀμηρίδου, *Συναπτικὴ ἱστορία τῶν τριῶν ναυτικῶν νήσων...*, σσ. 2-3· Α. Χατζῆ-Ἀναργύρου, *Τὰ Σπεταισιωτικά...*, 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.έ.· 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)*, Ἀθήνησι, 1959, σσ. 47-8.

34. Ἐπὶ τῶν νέων γενικῶν διαμορφώσεων τοῦ μεσογειακοῦ ἐμπορίου, αἱ ὁποῖαι ἐπέτρεψαν εἰς τοὺς Ἑλληνας 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 κατοχυρωθῆ 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, ἢ ὅποια σταθερῶς διετήρει 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 ὅποιαν εἶχε λάβει ἡ καταφυγὴ τῶν Χριστιανῶν ὑπηκόων τῆς ὑπὸ τὴν προστασίαν τῶν ξένων Δυνάμεων. Ἡ νέα δὲ ἀπὸ τοῦ 1806 ὄξυνσις τῶν τουρκο-ρωσικῶν 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 Ἐστία», τ. 32 (1942), τεύχος 372, σ. 1247.*

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

ὑπὸ τοῦς Ρώσσοις (1770 - 1774), «Ἐπετηρὶς Ἐταιρίας Κυκλαδικῶν Μελετῶν», τ. Α' (1961), σσ. 287-8.

37. Π. Κοντογιάννη, *Οἱ προστατευόμενοι, «Ἀθηναῖς», 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 ρωσοβρετανικῆς 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, «Ἀθηναῖς», τ. 30 (1919), σσ. 21 - 34, 38. Ν. Μαυρῆ, Ἱστορικὸν Ἀρχεῖον Κάσου...*, τ. Α', σ. 4. Δ. Πασχάλη, *Αἱ Κυκλάδες ὑπὸ τοῦς Ρώσσοις, «Ἐπ. Ἐτ.*

καταδίκης, διὰ στόματος ἰδίως 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, εὐχερестέρα ἀπαλλαγὴ ἀπὸ πειρατῶν)⁴⁰, συνετέλουν προφανῶς εἰς τὴν ἐπαναφορὰν μέρους τῶν ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων ὑπὸ τὴν ὀθωμανικὴν σημαίαν⁴¹.

Εἰς τὴν τοιαύτην διαμόρφωσιν τῶν ἐξελιζέων ἀνταποκρίνονται αἱ πληροφορίες τοῦ Rouqueville. Κατὰ τὸ ἔτος 1816 τὸ ποσοστὸν τῶν ἑλληνικῶν 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 ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων

Τὸ ζήτημα τοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν ἑλληνικῶν 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. Ὀρλάνδου, *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 δῆποτε μικρότερον ἐκείνου τῶν πρώτων ἐτῶν τοῦ αἰῶνος (A.A.E..., *Mémoire sur l'état physique et politique...*). Ἡ ὀθωμανικὴ σημαία, «ἑλληνο-ὀθωμανική» 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 προσαρμολῆ ἡ ναυσιπλοΐα.

Ἡ σύνθεσις τοῦ πληρώματος ἦτο βασικῶς ἀπλῆ. Ἐπικεφαλῆς εὐρίσκετο ὁ πλοίαρχος («καπετάνιος» ἢ «ρεΐζης»), ἠκολούθουν 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 ναυτοπαῖδες⁴². Ὁ ἐπακριβὴς καθορισμὸς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος εἶναι δυσχερής. Κατὰ τὸν μοίραρχον τῆς γαλλικῆς ναυτικῆς βάσεως εἰς Σμύρνην, Halgan, τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα, χωρητικότητος μεταξὺ 300 καὶ 400 τόννων, διέθετον πληρωμα 30 ἕως 50 ἀνδρῶν⁴³. Ὁ Κοραῆς ἐθεώρει τὸν ἀριθμὸν των ὡς κυμαινόμενον μεταξὺ 35 καὶ 70, χωρὶς νὰ ὑπολογισθοῦν καὶ 5 ἕως 6 ναυτοπαῖδες⁴⁴. 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 ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ὅτι ὁ Γάλλος πρόξενος ἀπέδιδε καὶ εἰς τὰ ἀντίστοιχα σκάφη τῆς Ὑδρας ἐλαφρῶς μεγαλυτέραν χωρητικότητᾶ⁴⁷. Αἱ παράλληλοι πληροφορίαι τοῦ Pouqueville περὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτῶν τῶν πλοίων εἰς τὰς λοιπὰς νήσους ἀποτελοῦν κατὰ κανόνα τὰς μόνας ἐπὶ τοῦ θέματος πηγᾶς, μὴ δυνάμεναι κατὰ τοῦτο καὶ νὰ ἐλεγχθοῦν ἐπακριβῶς.

42. Τ. Κωνσταντινίδου, *Καράβια...*, σσ. 176—182. Α.Ι. Τζαμτζῆ, *Ναυτικοί, καράβια καὶ λιμάνια, ἡ 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 ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας (1789 - 1815)*, Ἀθήναι, 1969, σ. 52.

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

45. A.A.E., E. 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.

Ο σημαντικός αριθμός τῶν ναυτῶν, τὸν ὁποῖον ἀπῆτει ἡ ἐπάνδρωσις 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 τοῦλάχιστον 9 χιλιάδων⁵⁰, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβαινόντων εἰς τὰ ἐμπορικὰ σκάφη, συμφώνως πρὸς τὰς παρατιθεμένας ἐκτιμήσεις τοῦ Rouqueville, ἤγγιζε τὰς 6000 καὶ 3600 ἀντιστοιχῶς⁵¹. Ἄν οἱ κάτοικοι τῶν ἀσθενεστέρων ναυτικῶν νήσων τοῦ Αἰγαίου μόλις ἐπῆρκον διὰ νὰ καλύψουν ἐνίοτε τὰς ἀνάγκας τῆς ἀκτοπλοῦσας⁵², ἡ ἐπάνδρωσις τοῦ ἰσχυροῦ στόλου τῆς Ὑδρας καὶ τῶν Σπετσῶν ἐπετυγχάνετο διὰ τῆς ναυτολογήσεως τῶν κατοίκων τοῦ Πόρου καὶ τῶν γειτονικῶν πελοποννησιακῶν ἀκτῶν⁵³. Τὸ γεγονός τοῦτο ἐπιβεβαιοῖ καὶ πάλιν ὁ Rouqueville εἰς τὸν πίνακα τοῦ 1816.

Αἱ θεωρητικαὶ γνώσεις τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν ἦσαν ἄκρως περιωρισμένα. 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 Rouqueville (*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, συμφώνως πρὸς

ἠρισμένας 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. Rouqueville, *Voyage de la Grèce...*, VI, σ. 305.

52. Ἐνδεικτικῶς, περὶ τῆς Ἴου, 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, *Ἐπίδημημα 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 γενικευθῆ 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 βᾶσει ἀπηρχαιωμένων καὶ ἐμπειρικῶν μεθόδων, ἐκτιθέμενα συχνάκις εἰς ἀπροβλέπτους κινδύνους καὶ περιπετείας⁵⁶. Οἱ τολμηροὶ πλοηγοὶ τοῦ Αἰγαίου ἐβασίζοντο πράγματι εἰς τὴν ἐξοικειώσιν τῶν μὲ τὰς γεωγραφικὰς συνθήκας τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ εἰς τὰς ἐκτεταμένας πρακτικὰς γνώσεις, τὰς ὁποίας ἀπέκτων διὰ τῆς μακρᾶς ἀσκήσεώς τῶν περὶ τὰ ναυτικὰ ἀπὸ τῆς παιδικῆς ἤδη ἡλικίας⁵⁷. Ἡ σκληρὰ δὲ δοκιμασία, τὴν ὁποίαν οἱ κάτοικοι τῶν ἑλληνικῶν νήσων ὑφίσταντο διὰ τῆς ὑποχρεωτικῆς θητείας τῶν 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 πυξίς 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 Αἰγαῖον πρὸ τῆς τελευταίας ταύτης ἡμερομηνίας (*Voyage littéraire...*, I, σ. 382). Πλὴν ὅμως ἡ χρησιμοποίησις τῆς παρέμεινε 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, *Ἰστορικὸν μνημα 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 ἐξελίχθησαν ὑπὸ τὸ κράτος τῶν γενικῶν πολιτικῶν καὶ ἐμπορικῶν συνθηκῶν, αἱ ὅποια ἐπεκράτουν εἰς τὴν μεσογειακὴν λεκάνην. Τὰ νησιωτικὰ ἐμπορικὰ σκάφη δὲν εἶχον παύσει καθ' ὄλον 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 βρετανικῶν ναυτικῶν δυνάμεων συνετέλει εἰς τὴν ἀποφασιστικὴν περιστολὴν τῆς πειρατικῆς μάλιστα⁶¹, οἱ ναπολεόντειοι πόλεμοι καὶ ὁ ἡπειρωτικὸς ἀποκλεισμὸς 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 ἀνήρχετο 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, *Πειρατὰ 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. Αί περιορισμένοι δέ διαστάσεις και τὸ ραδινὸν σχῆμα των καθίστων εὐχερέστερον και τὸν πολεμικὸν ἐξοπλισμὸν των⁶². Κατὰ τὸν Rouqueville τὰ πρῶτα πυροβόλα ὄπλα 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 μετὴν χωρητικότητα τοῦ πλοίου. Συμφώνως πρὸς τὰ στοιχεῖα τοῦ Α. Λιγνοῦ, τὰ ὑδραϊκὰ σκάφη οὐδέποτε ἔφερον πλεονα τῶν δεκατεσσάρων⁶⁵. Ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς, ὁ ὁποῖος δυσκόλως θὰ συνεβιβάζετο μετὴν διεθνῶς καθιερωμένην ἀναλογίαν μεταξὺ χωρητικότητος και πυροβόλων ὄπλων⁶⁶, ἐμφανίζεται κατώτερος τῶν παρεχομένων ὑπὸ τῶν λοιπῶν πηγῶν. Ὁ Νικόδημος ἀναφέρεται εἰς τρίστηλον σκάφος τῶν Ψαρῶν φέρον 26 κανόνια⁶⁷. Ὁ Κοραῆς ἐνεφάνιζε τὸν ἀριθμὸν των κυμαινόμενον μεταξὺ 8 και 30⁶⁸ παραπλήσιοι ἦσαν δὲ και 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 μετὴν 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 ἀναβιβάζει εἰς 18 τὸν μέσον ἀριθμὸν τῶν πυροβόλων ὄπλων 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. Rouqueville, *Voyage de la Grèce...*, VI, σ. 303. Τὴν ἀποψιν αὐτὴν ἐπιβεβαιοῖ και 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 ἠγοράζοντο εἰς τὴν Ἰταλίαν, τὴν Γαλλίαν και τὴν Ρωσσίαν· ἡ δὲ πυρῖτις εἰσήγετο ἐξ Ἀγγλίας.

65. Α. Λιγνοῦ, *Ἱστορία τῆς νήσου*

Ἵδρας..., τ. Α', σσ. 80, 107-116.

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

67. Κ. Νικόδημος, *Ἐπόμημα τῆς νήσου Ψαρῶν...*, σ. 26.

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

69. F. Rouqueville, *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 ὕπλων ἀναλόγου πρὸς ἐκεῖνον τῶν πολεμικῶν σκαφῶν τῆς κατηγορίας των. Εἰς τὸν ἐπιμελῆ δὲ πολεμικὸν ἐξοπλισμὸν προσετίθετο καὶ ἡ ἐπιτηδειότης τῶν ἐλληνικῶν πληρωμάτων, τὰ ὁποῖα 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 ἔτοιμος νὰ διεκδικήσῃ καὶ ἐνόπλιως ἐναντι τοῦ ξένου δυνάστου τὸ πολιτικὸν δικαίωμα τῆς ἐθνικῆς ἀνεξαρτησίας.

Κωνσταντῖνος Σβολόπουλος

72. Χαρακτηριστικαὶ περιγραφαί, Γ. Δ. Κράζῃ, *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,