



ΙΟΝΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΞΕΝΩΝ ΓΛΩΣΣΩΝ ΜΕΤΑΦΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΡΜΗΝΕΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΜΕ ΘΕΜΑ:

Μετάφραση και Σχολιασμός Αποσπάσματος του βιβλίου «Μεθ' Ορμής Ακαθέκτου- Επίτομη Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού (1821-1945)» του Παναγιώτη Γέροντα Υποπλοίαρχου (Ο) ΠΝ.

ΤΗΣ ΦΟΙΤΗΤΡΙΑΣ
ΔΕΛΗΓΙΑΝΝΑΚΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑΣ (Ξ2016122)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ
ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΛΙΒΑΣ
ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΚΕΡΑΜΙΔΑΣ

ΚΕΡΚΥΡΑ, ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2020

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή.....	4
2. Πρωτότυπο Κείμενο.....	5
3. Μετάφρασμα.....	31
4. Γλωσσάρι.....	52
5. Προβλήματα κατά την διάρκεια της μεταφραστικής διαδικασίας.....	56
6. Τρόποι αντοιμετώπισης με μεταφραστικές τεχνικές.....	57
7. Συμπέρασμα.....	62
8. Βιβλιογραφία.....	63

1. Εισαγωγή

Η παρούσα πτυχιακή εργασία ασχολείται με τη μετάφραση αποσπάσματος του βιβλίου «Μεθ'Ορμής Ακαθέκτου-Επίτομη Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού (1821-1945)» του Παναγιώτη Γέροντα, Υποπλοίαρχου (Ο) ΠΝ, συγκεκριμένα από την σελίδα 106 έως την σελίδα 131. Αποτελείται από το μετάφρασμα, το γλωσσάρι όρων το οποίο εμπεριέχει τους όρους τους οποίους συνάντησα μέσα στο πρωτότυπο κείμενο και την απόδοση τους, τη μελέτη του μεταφράσματος με θεωρητική προσέγγιση όπου αναλύονται βασικά θέματα με βάση τη μετάφραση, την ορολογία και τις μεταφραστικές τεχνικές οι οποίες αποτελούν την μεθοδολογία που ακολούθησα με σειρά παραδειγμάτων από το αρχικό κείμενο και το μετάφρασμα. Τέλος, ακολουθούν τα συμπεράσματά μου σε μορφή επιλόγου καθώς και οι βιβλιογραφικές πηγές στις οποίες βασίστηκα.

Πρόκειται για ένα επιστημονικό δοκίμιο περίπου 600 σελίδων το οποίο επικεντρώνεται με τρόπο συνοπτικό, ακριβή και πλήρη σε όλη την ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού από το 1821 μέχρι και το 1945. Ο συγγραφέας, Υποπλοίαρχος (ΕΦ/Ο) ΠΝ Παναγιώτης Γέροντας, μας δίνει μια εικόνα της ιστορίας του Πολεμικού Ναυτικού εμβαθύνοντας στις γενικότερες πολιτικές και στρατιωτικές εξελίξεις. Εξετάζει την οργάνωση του Τρινήσιου στόλου (Ύδρα, Σπέτσες και Ψαρά) καθώς και την εξέλιξη του Όπλου στους εξής τομείς: Ναυτική Εκπαίδευση, Στόλος, Ναύσταθμος, Τεχνολογία και Επιχειρήσεις. Αποτελείται από πρωτοφανές φωτογραφικό υλικό για το αναγνωστικό κοινό και η νέα του έκδοση παρουσιάστηκε το 2019 από την Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.

Το πρωί της 3ης Δεκεμβρίου 1912, ο Ναύαρχος Παύλος Κουντουριώτης, σημαίνοντας την έναρξη της ναυμαχίας της Ελλάς, εκπέμπει προς τα πλοία του Ελληνικού Στόλου το πασίγνωστο σήμα από όπου πήρε τον τίτλο του το βιβλίο: «Με την δύναμιν του Θεού, τας ευχάς του Βασιλέως μας και εν ονόματι του Δικαίου, πλέω μεθ' ορμής ακαθέκτου και με την πεποίθησιν της νίκης εναντίον του εχθρού του Γένους».

2. Πρωτότυπο Κείμενο



Ο Λεωνίδας Παλάσκας. Είχε όραμα για ένα σύγχρονο Πολεμικό Ναυτικό δυτικού τύπου. Δυστυχώς δεν θα προλάβει να δει την αλλαγή των καιρών.

Η επιτροπή εξέτασε περιοδικά τους υπαξιωματικούς στον Ναύσταθμο και τους κατέταξε σε κλάδο και βαθμό ανάλογα με τις ικανότητές τους. Όσοι δεν κρίθηκαν ικανοί από την επιτροπή είτε αποστρατεύθηκαν είτε μετατάχθηκαν στον Λόχο των Πρεσβυτών.

Συνοψίζοντας, παρατηρείται ότι αυτή την περίοδο γίνονται προσπάθειες για την οργάνωση, την ιεραρχία και τη λειτουργικότητα του Ναυτικού. Όλα έπρεπε να δημιουργηθούν από το μηδέν, καθώς γινόταν η μετάβαση από το Ναυτικό της Επανάστασης σε ένα δυτικού τύπου Ναυτικό, όπως άλλωστε αναφέρεται ρητά στο Διάταγμα του Ιανουαρίου του 1834 περί ιματισμού του Ναυτικού:²⁵ στόχος είναι η εξομοίωσις με τα ευρωπαϊκά ναυτικά.

Συναφές με τα προαναφερθέντα είναι και το θέμα της εκπαίδευσης του προσωπικού. Σε αυτή την περίοδο γίνονται σημαντικές προσπάθειες οργάνωσης της Ναυτικής Εκπαίδευσης. Το κύριο ενδιαφέρον εστιάζεται στο θέμα της δημιουργίας παραγωγικής σχολής αξιωματικών. Για τους υπαξιωματικούς και τους ναύτες δεν γίνονται ενέργειες παρά μόνο με την εκκαθάριση του 1858.²⁶ Ακόμη, υπάρχει μια διάθεση μεταλαμπάδευσης στην Ελλάδα της γνώσης

που υπήρχε σε ξένα Ναυτικά της εποχής, με αποτέλεσμα την αποστολή νέων αξιωματικών στο εξωτερικό με δαπάνες της Κυβέρνησης.

Αυτή η χρυσή νεολαία του Ναυτικού συνέβαλε στο να τεθούν γόνιμοι προβληματισμοί για την εξέλιξη του Όπλου. Μια εξέλιξη που ολοκληρώθηκε λίγο πριν από τους Βαλκανικούς Πολέμους, διότι μπορεί η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων να ιδρύθηκε το 1884 και η Σχολή Παίδων το 1879, αλλά οι προβληματισμοί που γεννήθηκαν από τις αποτυχημένες προσπάθειες αυτής της περιόδου θα οδηγήσουν στις εξελίξεις της επόμενης περιόδου.²⁷

Αρχικά οι δόκιμοι αποστέλλονταν στη Στρατιωτική Σχολή Ευελπίδων στην Αίγινα. Το 1836

25 Βλ. ανωτέρω υποσ. 17.

26 Βλ. ανωτέρω.

27 Είναι χαρακτηριστική η επιστολή που αποστέλλει ο Λεωνίδας Παλάσκας προς τον Πρωθυπουργό πολλά χρόνια αργότερα, το 1875, ως Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Ναυτικών. Η εν λόγω επιστολή δημοσιεύτηκε και στις εφημερίδες της εποχής και χαρακτηριστικό χωρίο της παρατίθεται στη συνέχεια: Πρεσβεύω λοιπόν κ. Πρόεδρε, ότι τό Υπονργεΐον πρέπει, εάν αληθώς επιθυμή νά επιτύχη τον σκοπού τούτον νά παύση πλέον τά σφαλερά συστήματα δι'ών εισήχθησαν εις τό Β. Ναυτικόν άχρι τούδε οί δόκιμοι καί νά άσπασθή τό μόνον λογικόν καί σύμφορον, κηρύττον άγώνα πάνδημον καί έλει'θέρον διά τάς θέσεις ταύτας. Τήν άρχήν ταιπην τού έλενθέρον καί πανδήμου διαγωνισμού, ήν από 30 ήδη έτων συνιστώ ματαιίως εις τούς άμετρήτους ύπονργούς μας. Βλ. Φακίδης (1996), 55. Ο Παλάσκας λοιπόν, αναφέρεται στην πρακτική να εισάγονται απευθείας στις ναυτικές σχολές απόγονοι οικογενειών που είχαν πολεμήσει στην Επανάσταση του 1821. Ως μόνη λύση έβλεπε τη θεσμοθέτηση δημοσίων και αδιάβλητων εξετάσεων.

το Ναυτικό Διευθυντήριο επέλεξε 15 νέους γι' αυτόν το σκοπό. Οι μαθητές αυτοί είχαν ειδικό καθηγητή για τα ναυτικά μαθήματα.²⁸ Ωστόσο, πολλοί έφευγαν και σε στρατιωτικές σχολές του εξωτερικού.²⁹ Με δαπάνες της Κυβέρνησης εκπαιδεύονταν στην Αγγλία οι Δημήτριος Γ. Σαχτούρης, Αλέξανδρος Κουμελάς (ο οποίος αρχικά, ειδικεύθηκε στο Μόναχο στο ναυτικό πυροβολικό), ο Εμμανουήλ Ιακ. Τομπάτζης, ενώ στον Αγγλικό Στόλο υπηρετούσε ο Αθανάσιος Μιαούλης, αργότερα και ο αδερφός του Νικόλαος. Στη Γαλλία, εκπαιδεύονταν οι Δημήτριος Σαχίνης, Νικόλαος Δομεστίνης και Νικόλαος Βελτάκης, ενώ συγχρόνως με αυτούς, στον Γαλλικό Στόλο σπούδαζε με δικές του δαπάνες ο Λεωνίδας Παλάσκας.³⁰

Παράλληλα, για τη θεωρητική κατάρτιση του προσωπικού του Εμπορικού Ναυτικού ιδρύθηκαν με Β. Διάταγμα του 1837³¹ έδρες ναυτικών μαθημάτων στα Ελληνικά Σχολεία της Σύρου και του Ναυπλίου. Οριζόταν στο Β. Διάταγμα ότι κανείς δεν θα λάμβανε στο εξής δίπλωμα πλοιαρχίας, εάν δεν αποκτούσε απολυτήριο από ένα από αυτά τα σχολεία. Η δαπάνη για τη συντήρηση αυτών των σχολείων ανατέθηκε στην επί των Ναυτικών Γραμματεία. Η σχολή όμως, του Ναυπλίου λόγω έλλειψης μαθητών μεταφέρθηκε τον Δεκέμβριο του 1838 στην Ύδρα,³² όπου γρήγορα συμπληρώθηκε ο απαιτούμενος αριθμός μαθητών. Τα μαθήματα αυτά πήραν άδεια να τα παρακολουθούν και αξιωματικοί του Ναυτικού χωρίς να είναι γνωστός ο συνολικός τους αριθμός.³³ Αυτές οι ναυτικές έδρες καταργήθηκαν τον Ιούνιο του 1843, αλλά επανιδρύθηκε ναυτική έδρα στη Σύρο³⁴ με καθηγητή τον σημαιοφόρο του Πολεμικού Ναυτικού τον Ν. Δομεστίνη. Η έδρα τελικά φαίνεται ότι καταργήθηκε το 1845.³⁵

Σημαντική προσπάθεια αυτή την περίοδο καταβλήθηκε για τη δημιουργία ναυτικής σχολής επί της κορβέτας Λουδοβίκος. Η κορβέτα Λουδοβίκος κατελκύστηκε στον Ναύσταθμο του Πόρου, σχεδιασμένη από τον ναυπηγό του Ναυτικού Γεώργιο Τομπάτζη, στις 7 Σεπτεμβρίου του 1837 και παρόλο που εκτέλεσε γενικά επιτυχείς δοκιμές, θεωρήθηκε πολύ μεγάλη για τις ανάγκες του Ναυτικού, με αποτέλεσμα να παραμείνει στον Ναύσταθμο αφοπλισμένη.

28 Ο επί των Ναυτικών Γραμματέας, ναύαρχος Αντώνιος Κριεζής στις 30 Οκτωβρίου του 1836 αναφέρει στον βασιλιά: *Αλλ' έν τοσοντω ούτε ή ναντι κή έκπαίδενσις ώλιγορήθη■ πολλά τέκνα των υπέρ πατρίδας άγύΑ'ίσθέντων άπεστάλησατ' δαπέαη δρμοσία είς Αγγλίατ' και άλλαχον, και δέκα πέντε έτι άλλα σπουδάζουν*

29 Βλ. ανωτέρω. Διαπιστώνονται από τα λόγια του Αντ. Κριεζή τα εξής: πρώτον, ότι οι αποστολές νέων στο εξωτερικό είχαν ξεκινήσει ήδη το 1836, και δεύτερον, ότι αυτοί που αποστέλλονταν ήταν τέκνα των υπέρ πατρίδας άγωϊ'ίσθέντων.

30 Βλ. Φακίδης (1996), 27· Λυκούδης (1938), 549-576· Οικονόμου (1938), 577-582.

31 Πρόκειται για το Διάταγμα *Περί προσθέσεως διδασκάλου τής ναυτικής είς τάΕλληνικά σχολεία Σύρου και Ναυπλίας*. Βλ. *Εφημερίς τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 28,10 Αυγούστου 1837.

32 Πρόκειται για το Διάταγμα *Περί συστάσεως ναυτικοί' σχολείου είς Ύδραν*. Βλ. *Εφημερίς τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 44, 22 Δεκεμβρίου 1838. Στο Διάταγμα μεταξύ άλλων αναφέρεται: *θεωροῦντες δέ τον ολίγον άριθμόν, των σπουδαζόντων έν Ναυπλίω τήν έπιστήμην ταύτην καταργοῦμεν συγχρόνως την διά του Ημετέρου Διατάγματος τήν 31 Ιουλίου παρελθόντος έτους συστηθείσαν έν τή ρηθείση πόλει καθέδραν αυτής. Όλα τά ναυτικά έργαλειά και τά λοιπά σκεύη, τά δημοσία δαττάχη προαποκτηθέντα θέλουν μετακομισθή είς Ύδραν*.

33 Βλ. Φακίδης (1996), 30.

34 Βλ. *Εφημερίς τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 35, 2 Οκτωβρίου 1843.

35 Βλ. Φακίδης (1996), 30. Δεν βρέθηκε το Διάταγμα κατάργησής της.

=====

Εν Πόρῳ,

Tiv El Magh 1842

not lost at 219.

Послѣ извѣстїе.

Упои таи Луи на Маџ. В. Поппелхау
та Луи

[illegible]

Πορταίος μες σπονή λαι Β.
 Ροπή. να' φανί, πόος σπάρει
 κροτή λαι Βαράχ - λολο, ελ λαι
 Τηότα αμύρα, ελ λαι' όσεία αμύ' εν
 dos σαρα' ls Τροπόδls μωρίψ μωρίψ.
 Ναιδ' όσοι δ' άφορά λαι' αμύρα
 νεμύρα

[illegible]

Wegge
Dresden.
1. Saxony

Stapp,
V. V. C. C. C.

Τον Ιούλιο του 1843, η επί των Ναυτικών Γραμματεία κάλεσε τον υποπλοίαρχο Λ. Παλάσκα και τον υπηρετούντα στον Αγγλικό Στόλο υποπλοίαρχο Α. Κουμελά. Το 1845, οι δύο υποπλοίαρχοι ήρθαν στην Ελλάδα για να υπηρετήσουν αμφότεροι στον Λουδοβίκο. Σκοπός ήταν η δημιουργία προτύπου ναυτικής σχολής παραγωγής αξιωματικών.³⁶ Κυβερνήτης του πλοίου θα ήταν ο πλοίαρχος α' τάξεως Αλέξανδρος Ραφαήλ και ύπαρχος και παράλληλα διευθυντής της σχολής, ο Λεωνίδας Παλάσкас. Το σημαντικό είναι ότι η ναυτική σχολή θα έδρευε σε ένα πλοίο που θα ταξίδευε κανονικά.³⁷

Το σχετικό Διάταγμα ανέφερε τα εξής:³⁸

Επιθυμούντες νά καταβάλωμεν τά πρώτα θεμέλια ενός ναυτικόν παιδευτηρίου και θέλοντες να χορηγήσωμεν τά προς τέλειον καταρτισμόν των έθελοντών δοκίμων απαιτούμενα μέσα, επί τή προτάσει του Ημετέρου επί των ναυτικών υπουργού, διατάσσομεν τάδε...

Σε αυτό το Διάταγμα δίνεται ανάγλυφα η εικόνα του παιδευτηρίου. Διαπιστώνεται λοιπόν ότι θα ήταν στο πλοίο Λουδοβίκος με διευθυντή του τον υποπλοίαρχο Λεωνίδα Παλάσκα, καθηγητές τον υποπλοίαρχο Α. Κουμελά και τον ιερέα Δημήτριο Βώδεινο, και δάσκαλο (διδάσκαλο) τον δόκιμο Β. Κοκονέζη. Τα μαθήματα που θα διδάσκονταν θα ήταν τα εξής: η ελληνική γλώσσα, τά στοιχεία τής μαθηματικής συμπεριλαμβανομένης καί τής εφαρμογής τής αλγέβρης εις τήν γεωμετρίαν, η κυβερνητική τέχνη, ό τρόπος τού καταρτίζειν τά πολεμικά πλοία, ή ναυτική τακτική καί ή τών σημάτων θεωρία, η θεωρία της ναυτιλίας, η ναυτική αστρονομία και ή τέχνη τού πυροβολείν.

Τον Μάιο του 1846, πριν από το παραπάνω Διάταγμα και ενώ το Ναυτικό Παιδευτήριο στον Λουδοβίκο λειτουργεί, δημοσιεύεται Διάταγμα με τίτλο *Περί Ναυτικών Εξετάσεων*,³⁹ όπου αναφέρεται: *Επιθυμούντες νά διοργανίσωμεν επί τό τελειότερον τό Βασιλικόν Ημών ναυτικόν, καί θέλοντες νά αναστείλωμεν τήν εις αυτό κατάταξιν τών περί τά ναυτικά καί πολεμικά άδοκίμων (...).* Και μόνο από τον καθορισμό του σκοπού γίνεται φανερό ότι επιχειρείται μια προσπάθεια συστηματοποίησης της ναυτικής εκπαίδευσης σε αντιδιαστολή με την εκπλήρωση

36 Σε διαταγή του Υπουργείου προς τον διευθυντή (κυβερνήτη) του Λουδοβίκου περιγράφεται εναργέστερα ο σκοπός: *Απαιτούμεν νά γυμνασθή όντως τό ύφ' υμάς πλήρωμα ώστε έν βραχνάτω χρονικώ διαστήματι νά παρατάσσηται ως επί ναυμαχίαν καί νά νανμαχή τεχνικως καί εύστόχως [...]. Απαιτονμεν δε παρ' ύμων καί των λοιπών αξιωματικων νά έπιστήσετε δλην τήν προσοχήν σας εις των νόμων καί κανονισμών τήν άκριβή έκτέλεσιν■ έπιθυμούμεν δε νά γνωρίζωσιν οί επί τον πλοίου αξιωματικοί ότι άρχονσιν δούλων άλλ' ότι έλενθέρων πολιτών ηγούνται■ διά τούτο άπαγορεύονται αύστηρως οί*

37 Η εφημερίδα Αθηνά (25/10/1845) επικρίνει την εγκατάσταση ναυτικής σχολής σε πλοίο εν υπηρεσία: *Επί Ναυτικού Σχολείου, κοινώς άναγνωρισμένον άναγκαίον δέν μακρνλογούμεν- έπιθυμούμε όσο τό νατόν ταχιπερον την σύστασή' τον■ ή γνώμη τής έπιτροπής δέν μάς φαίνεται κατάλληλος, τό*

38 Πρόκειται για το Διάταγμα *Περί τής σνστάσεως ναντι κού παιδευτηρίου επί τής Κορβέτας, ό Λουδοβίκος.*

39 Βλ. *Εφημερίς τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 11,18 Μαΐου 1846.

πατρογονικών δικαιωμάτων. Ίσως δεν είναι τυχαίο που η όλη αυτή προσπάθεια με τον Λουδοβίκο πραγματοποιείται επί υπουργίας Κανάρη, που δεν ήταν Υδραίος. Η αντίθεση του Κριεζή προς τις δηλώσεις του βασιλιά το 1836 είναι εμφανής.⁴⁰

Ποιά ήταν όμως η κατάληξη της προσπάθειας; Ο κυβερνήτης, εκπρόσωπος της παλαιάς γενιάς, ήταν πολύ δύσκολο να ενστερνιστεί τις νέες αντιλήψεις, τις οποίες αντιπροσώπευε ο Α. Παλάσκας. Έτσι, δεν άργησαν οι συγκρούσεις. Ο κυβερνήτης υπέσκαπτε τον Παλάσκα απαλλάσσοντας δοκίμους, στους οποίους ο Παλάσκας ζητούσε να επιβληθεί τιμωρία. Λόγω αυτής της σύγκρουσης, το Ναυτικό Παιδευτήριο επί του Λουδοβίκου, αν και ξεκίνησε ελπιδοφόρα, τελικά απέτυχε και ύστερα από την αποχώρηση του Παλάσκα, στις 29 Μαΐου του 1847, υπολειτουργούσε. Αποτέλεσμα ήταν ο υπουργός των Ναυτικών να ζητήσει με αναφορά προς τον βασιλιά το 1851 τη διάλυσή του, όπως και έγινε.⁴¹ Τα διδάγματα όμως αυτής της αποτυχίας ήταν μία παρακαταθήκη για το μέλλον.⁴²

Οι δόκιμοι του Ναυτικού ωστόσο συνέχισαν να εκπαιδεύονται. Στο σχέδιο του οργανισμού της Σχολής των Ευελπίδων οριζόταν ότι η εκπαίδευση όλων των μαθητών διαρκούσε τέσσερα έτη, ενώ στις δύο τελευταίες τάξεις δινόταν ειδική εκπαίδευση στους αξιωματικούς του Πυροβολικού, του Μηχανικού και των Γενικών Επιτελών. Οι προοριζόμενοι για το Ναυτικό μαθητές ονομαζόνταν υποδόκιμοι, ξεκινούσαν την εκπαίδευση στην 4^η τάξη και τελείωναν στην 5^η, οπότε πήγαιναν στο Ναυτικό. Όμως, ούτε αυτό το σύστημα εφαρμόστηκε με τους μαθητές να ορίζονται απευθείας δόκιμοι.⁴³

Λόγω της ανάγκης του περάσματος από τα ιστία στον ατμίο, έγινε μια προσπάθεια εκπαίδευσης του προσωπικού και σε αυτό τον τομέα. Το 1839, ανατέθηκε στον Αγγλο μηχανικό Αλφόνσο Πάρις η εκπαίδευση κάποιων σημαιοφόρων, υπαξιωματικών και ναυτών για να γίνουν μηχανικοί, υπομηχανικοί, θερμιαστές και σιδηρουργοί. Ο Α. Πάρις όμως, ο οποίος είχε κληθεί στην Ελλάδα για τη συντήρηση των ατμιόπλοιων *Καρτερία* και *Ερμής*, αξίωσε αύξηση μισθού και προβιβασμό. Η επί των Ναυτικών Γραμματεία αρνήθηκε και τόνισε ότι στηρίζεται στην καλή διάθεση και τις φιλελληνικές διαθέσεις του. Τα αποτελέσματα δυστυχώς δεν ήταν αξιόλογα.⁴⁴

40 Βλ. ανωτέρω.

41 Βλ. Φακίδης (1996), 36-37.

42 Σε υπόμνημα του Παλάσκα προς το επί των Ναυτικών Υπουργείο με τίτλο *Περί Ναυτικού Σχολείου*, του οποίου το χειρόγραφο σφαιζόταν στη βιβλιοθήκη της Σχολής Ναυτικῶν Δοκίμων και μιας διασώζει ο Φακίδης, αναφέρεται το εξής: *Πολλά υπάρχουν τα αίτια τῆς ἀδυναμίας ταντῆς- [το να πετνχει η προσπάθεια με τη ναυτική σχολή στον Λοιδοβίκο] ή Κορβεττα εκπληροί τήν ενεργητικὴν υπηρεσίαν, ὥστε τὸ ἐκπαιδευτικὸν της τέλος, ὡς δειπερεύον, θ>σιάζεται πολλάκις εἰς τὸ υπηρετικόν, πάντοτε δε*

43 Βλ. Φωκάς (1923), 188.

44 Βλ. Ρούσκας (1989), 9, 32 και 56.

Στο πλαίσιο της εκπαίδευσης πρέπει να τοποθετηθεί και η πρώτη προσπάθεια έκδοσης ναυτικόε' περιοδικού'. Πράγματι, το 1842 ο σημαioφόρος Γεράσιμος Ζωχιός εξέδωσε το περιοδικό *Πολικός Αστήρ*⁵ το οποίο περιελάμβανε ενημερωτικά και κυρίως εκπαιδευτικά ζητήματα. Ο σκοπός του ήταν κυρίως η εκπαίδευση των αξιωματικών. Οι περισσότεροι αξιωματικοί όμως δεν γράφτηκαν

συνδρομητές είτε γιατί ήταν αγράμματοι είτε γιατί δεν εί-

χαν ενδιαφέρον για τη θεματολογία του περιοδικού'. Στον Ζωχιό επίσης, οφείλεται η ίδρυση του Ναυτικού' Απομαχικού Ταμείου, καθώς και ο αρχικός καταρτισμός της

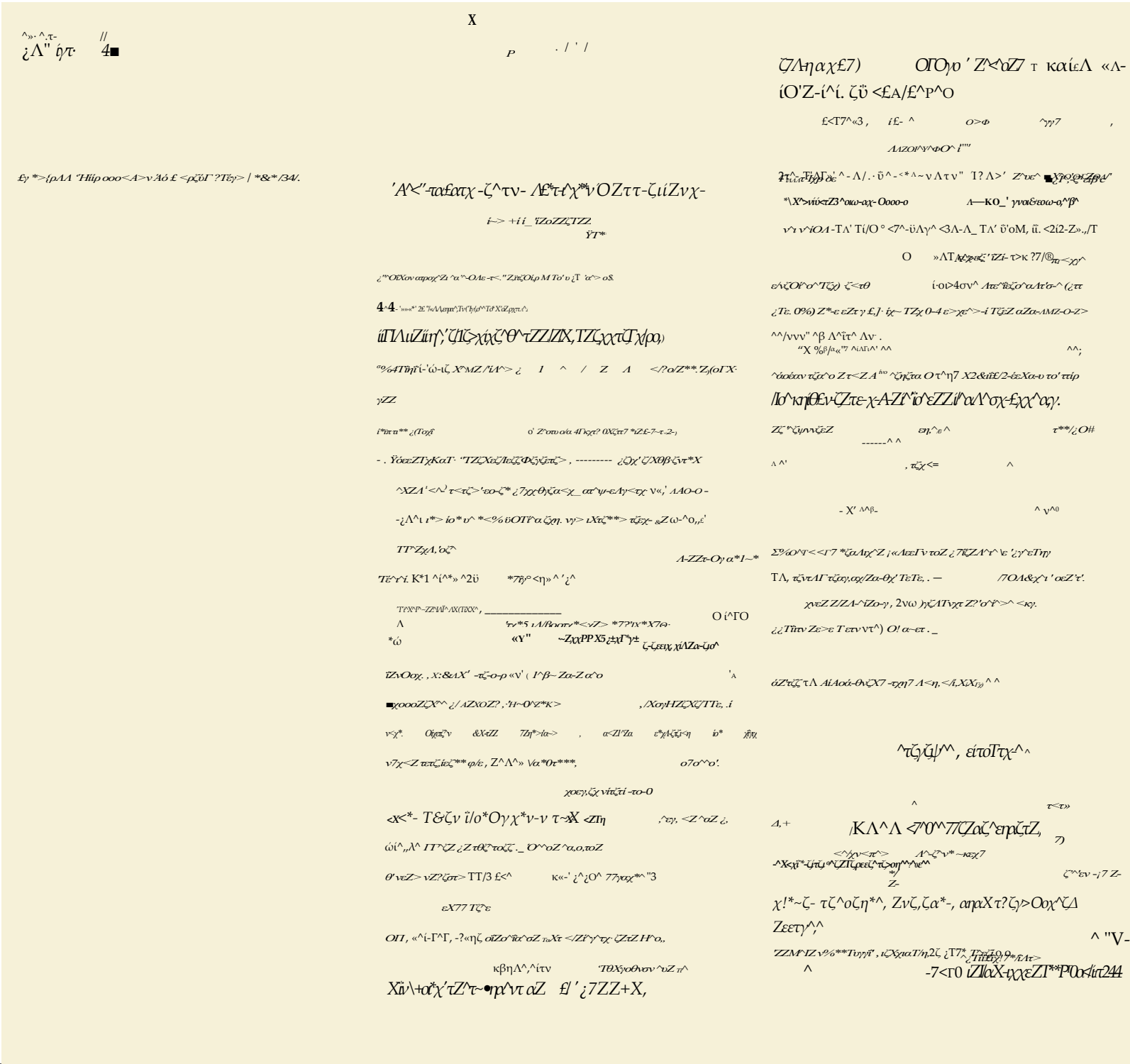
Από όλα τα ανωτέρω λοιπόν, συνάγεται ότι αυτή την εποχή το ενδιαφέρον στην εκπαίδευση επικεντρώνεται στον τρόπο παραγωγής αξιωματικών. Υπάρχει αίτημα και ενδιαφέρον για τη συστηματικοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης στο επίπε-

δο των αξιωματικών. Οι νέες ιδέες όμως, που εισάγονται κυρίως από νέους που σποέ'δασαν στο εξωτερικό έρχονται σε αντίθεση με τις παλαιές ιδέες και την εκπλήρωση πατρογονικών δικαιωμάτων. Παρ' όλα αυτά, η σημαντικότερη προσπάθεια, η δημιουργία της σχολής στον Λονδοβίκο, γεννά γόνιμους προβληματισμούς.⁴⁵

⁴⁵ Φωκάς (1923), 111.



Ο πλοίαρχος Γεράσιμος Ζαχιός (1821-1881). Γεννήθηκε στην Κέρκυρα το 1821. Σποέ'δασε στην Ιόνιο Ακαδημία, στο Πανεπιστήμιο Αθηνών και στο Παρίσι. Κατόπιν διετέλεσε γυμνασιάρχης της Ευαγγελικής Σχολής Σμώρνης. Πολιτεί'θηκε και έγινε δι'ο φορές υπουργός. Ήταν ιδρυτής και πρώ'τος πρόεδρος του Ναυτικού' Απομαχικού Ταμείου. Ζαιγραφικός πίνακας του Σπυρίδωνα Προσαλέντη.



Αναφορά του διευθυντή του Ναυτικού Παιδευτηρίου, Λεωνίδα Παλάσκα προς τον υπουργό των Ναυτικών με την οποία διατυπώνει αρνητικές παρατηρήσεις σχετικά με τη λειτουργία της σχολής. Εθνκό και Ιστορικό Μουσείο.

3. Ο Ναύσταθμος

Κεφαλαιώδους σημασίας για τη λειτουργία κάθε πολεμικού ναυτικού είναι η λειτουργία του ναυστάθμου. Με τη λέξη ναύσταθμος νοείται ένα μεγάλο συγκρότημα με τεχνικές, εφοδιαστικές, υγειονομικές, στρατολογικές αλλά και διοικητικές υπηρεσίες που υποβοηθούν τα πολεμικά πλοία και τις ναυτικές υπηρεσίες στις αποστολές τους. Ο πολεμικός ναύσταθμος μπορεί να παρομοιαστεί με την καρδιά ενός οργανισμού. Οι ναυπηγήσεις νέων πλοίων, αλλά και οι περισσότερες εργασίες επισκευής των πλοίων, εκτελούνται εκεί, καθώς επίσης και οι διαδικασίες διοικητικής μέριμνας. Σε έναν ναύσταθμο υπάρχουν ακόμα σοβαρότατες υγειονομικές υπηρεσίες, ενώ εκεί παραμένουν αποθηκευμένα τα περισσότερα υλικά. Τέλος, πάρα πολλές φορές ο ναύσταθμος λειτουργεί και ως κέντρο στρατολογίας και συγκέντρωσης προσωπικού με σκοπό στη συνέχεια αυτό να διασπαρεί στα πλοία ή τις υπηρεσίες.

Ο Ναύσταθμος⁴⁶ είχε οικοδομηθεί προσωρινά από τον Μανώλη Τομπάζη το 1828⁴⁷ στην πόλη του Πόρου.⁴⁸ Δεν ήταν τίποτε άλλο από ένα συνονθύλευμα ξύλινων παραπηγμάτων, ενώ ο περιβολός του ήταν ένας ξύλινος φράκτης και οι γύρω ξύλινες ιδιωτικές οικίες. Πάνω σε αυτές στηρίζονταν οι αποθήκες μαστιζόμενες από την υγρασία, ενώ τα υλικά υφίσταντο μεγάλη φθορά. Στο μέσο ακριβώς του οικοπέδου βρισκόταν το Ναυτικό Διευθυντήριο. Είχε και αυτό χτιστεί με χαρακτήρα προσωρινότητας πάνω σε πασσάλους, χωρίς θεμέλια με τσα-

46 Για τον Ναύσταθμο στην περίοδο του Όθωνα βλ. Γέροντας (2014), 26· Τσαπράζης (1991), 25· Ρούσκας (1989), 31-52· Φωκάς (1923), 10.

47 Στην Επανάσταση, οι επισκευαστικές ανάγκες του Τρηήσιου Στόλου καλύφθηκαν από τα νεώρια των τεσσάρων νησιών, Ύδρας, Σπετσών, Σύρου και Ψαρών, που λόγω της σημαντικής ιδιωτικής πρωτοβουλίας παρείχαν ειδικές εγκαταστάσεις για την επισκευή, τον εφοδιασμό και τον εξοπλισμό των πλοίων. Γι' αυτές τις ναυτικές βάσεις μεριμνούσαν εξ ολοκλήρου οι πρόκριτοι, ενώ οι χρηματικές ανάγκες καλύπτονταν από τις εισφορές των πλουσίων, από τη φορολογία που επιβλήθηκε στα νησιά του Αιγαίου, από τις επιχειρήσεις λαφυραγωγίας ελληνικών και τουρκικών πλοίων, καθώς και από τη βοήθεια των ελληνικών κοιμιτάτων του εξωτερικού. Βλ. Τσαπράζης (1991), 23.

48 Η ανάγκη δημιουργίας ναυστάθμου δημιουργήθηκε ήδη από την ίδρυση του Εθνικού Στόλου για την τακτοποίηση των υλικών. Μεγάλη ώθηση δόθηκε στην οργάνωση του ναυστάθμου με την άφιξη στην Ελλάδα του Ελβετού φιλέλληνα ιατρού Ανδρέα Λουδοβίκου Γκος (Gosse) με φορτίο προμηθειών. Στο βιβλίο του Ιάκωβου Ν. Τομπάζη, που είναι αφιερωμένο στον άγνωστο, αλλά σημαντικό φιλέλληνα, αναφέρονται τα εξής: *Προς διευκρίνιση* όμως μερών τινών της αυτοβιογραφίας τον διαπρεπούς φιλέλληνας, ανάγκη να προσθέσωμεν, ότι οντος διετέλεσε καί μέλος της ιδρυθείσης εν Πάρω επί των Ναυτικών Επιτροπής, ως αναφέρεται εν τώ νη. αρ. 10,133 της 15 Μαρτίου 1829 έγγραφω τον Κυβερνήτην προς τόν Υπουργικόν Συμβούλων. *Η εν Πάρω επί των Ναυτικών* 'Επιτροπή έσυστήθη κατά πρώτον παρά της Κυβερνήσεως διά να θεωρήση μερικάς αναγκαίας υποθέσεις, αίτινες επήγαζον εκ της παλαιάς ληψοδοσίας τον λόρδαν Κόχραν. Μετά τούτα διά να σνμμαζενθή τό υλικόν τού Ναυτικού έδωκεν άφορμήν εις την σύστασιν τού Ναυστάθμου, τήν επιτήρησιν τού όποιον έπεφορτίσθι ή 'ίδια ή επιτροπή. Αύτή έσυνκείτο εκ διαφόρων μελών, είχε συνεργάτην καί τον μακαρίτη Αστιγγα, πολλάκις δέ καί ό ιατρός Γκος έπεφορτίζετο να σνμπράττη ώσαύτως (...). Πιο κάτω ο συγγραφέας παραθέτει τα ίδια τα λόγια του Γκος: (...) *Ο κ. Εγγιντ* μέ εύκόλυννε εις τό έργον όνομάσας με πράκτορα των ελληνικών κοιμιτάτων. *Ανεχώρησα* λοιπόν υπό τήν ιδιότητα ταιπην τον Δεκέμβριο τού 1826, διήλθον τήν Ιταλίαν καί έπέβην εις Αγκώνα πλοίου πλήρους προμηθειών [...]. Έκτατέ έλαβαν τήν θέσιν Εενικού Επίτροπον (Comissaire) τού στόλου καί ήσχολήθην εις τήν τον Πόρον μεταφοράν των άποθηκών καί των προμηθειών μας. [...] *διέταξα* να κατασκευασθώσι φούρνοι διά παξιμάδια, ναύσταθμος διά τό ναυτικόν, κανονιοφόροι λέμβοι προς φύλαξιν των παραλιών, ενώ συγχρόνως παρείχαν τροφάς εις τήν εκστρατείαν των Αθηνών, καί τά αναγκαία χρήματα προς σνντήρησιν της φρεγάτας «Ελλάδος» καί ένας άτμοπλοιον, ή προς έπισκενήν των Ύδραιικών καί Σπετσιώτικων πλοίων καί των πυρπολικών τού Κανάρη. Αί διοικητικά αύται άσχολίαί δέν μέ έμπόδιζον να έξασκώ τον ιατρικόν προορισμόν μου. Βλ. Τομπάζης (1910), 5, 8-9.

τμάδες. Όσο αύξαναν οι ανάγκες τόσο προσέθεταν δωμάτια ακανόνιστα, τα οποία για να στηριχθούν είχαν τοποθετηθεί σε πέτρινες στήλες. Δίπλα σε αυτό το οίκημα του Ναυτικού Διευθυντηρίου βρίσκονταν κλίβανοι για να παρασκευάζεται ο άρτος των πληρωμάτων. Όταν όμως εγκαταλείφθηκε αυτή η πρακτική, χρησιμοποιήθηκαν ως αποθήκες. Πάνω στις αποθήκες φτιάχτηκαν τα καταστήματα του Ταμείου και του νεωρίου, ενώ από κάτω εγκαταστάθηκε το ραφείο, στο οποίο κατασκευαζόταν ο ιματισμός του Στόλου.⁴⁹

Ακόμα και οι συνθήκες της περιοχής όπου είχε οικοδομηθεί ο Ναύσταθμος δεν ήταν ικανοποιητικές. Συγκεκριμένα, πόσιμο νερό δεν υπήρχε, με αποτέλεσμα να μεταφέρεται με λέμβους από τις ακτές της Πελοποννήσου. Επιπροσθέτως, η ανεπάρκεια αποθηκών είχε ως απόρροια την αγορά άλλων το 1834⁵⁰ από τους Ρώσους. Στη συνέχεια, οι Ρώσοι προχώρησαν σε ανέγερση νέων αποθηκών στη ΒΔ πλευρά του νησιού Καλαυρία, στην περιοχή που ως σήμερα ονομάζεται *Ρωσικός Ναύσταθμος*. Αυτές όμως βρίσκονταν μακριά από τον Ναύσταθμο, με αποτέλεσμα να υπάρχουν πολλά πρακτικά προβλήματα. Επίσης, μακριά από τον Ναύσταθμο, στον ισθμό του νησιού, ήταν το Εργοστάσιο και ο στρατώνας του Λόχου των Τεχνιτών. Το ίδιο συνέβαινε και με το νεώριο του Ναυστάθμου. Το Νοσοκομείο και το Φαρμακείο του Ναυστάθμου βρίσκονταν σε ιδιωτικές οικίες στο κέντρο της πόλης του Πόρου, οι οποίες είχαν ενοικιασθεί γι' αυτόν το σκοπό. Ακόμη και το πυροβολικό βρισκόταν εκτός του περιβόλου του Ναυστάθμου σε έναν ενοικιασμένο ιδιωτικό χώρο. Για τη φύλαξη όλων αυτών των διεσπαρμένων κτηρίων του Ναυστάθμου χρειαζόταν μεγάλος αριθμός ανδρών και κατά συνέπεια, αυξημένη χρηματική δαπάνη.⁵¹ Εντούτοις, παρά τις δυσμενείς αυτές συνθήκες, ο Ναύσταθμος κατάφερε όχι μόνο να επισκευάζει τα πλοία του Στόλου, αλλά και να πραγματοποιεί ναυπηγήσεις. Ήδη από το 1833, ξεκίνησε η ναυπήγηση κανονιοφόρων και μέχρι το 1835,

49 Βλ. Φωκάς (1923), 10-11: Εκείτο ο Ναύσταθμος ούτος έν αντή τούτη τη πόλει τον Πόρον, ο δέ περίβολος αυτού έσχηματίζετο από περίφραγμα ξι 'λινόν και από τας περιβαλλούσας αυτόν Ιδιωτικός οικίας. Επί των Ιδιωτικών τούτων οικιών έστηρίζοντο άθλια τινά στενά και ύγρā παραπήγματα χρησιμοποιούμενα ως αποθήκαι, εις ας τό ύλικόν υπέκειτο εις όχι όλίγην φθοράν. Έν τω μέσω τού περιβόλου εύρίσκετο τό οίκημα, όπου τά γραφεία τού Ναυτικού Διευθυντηρίου. Είχε τούτο οικοδομηθεί υπό τίπον προσωρινότητας επί Μανώλη Τομπάζη κατά τό 1828 επί πασσάλων, άνεν θεμελίων διά τσατμάδων. Έφ' όσον ηϋξάνοντο αί ανάγκαι τής ύπηρεσίας, προσετίθεντο ακανόνιστα δωμάτια, ήτο δέ τόση ή σαθρότης τού περιέργου τούτον κατασκευάσματος, ώστε ίνα αποφευχθή ή κατάρρενσίς τον, είχε στερεωθή μέ λίθινους στήλας. Παρά τό οίκημα τούτο τού Διευθυντηρίου εύρίσκοντο κλίβανοι, οίτινες είχαν κατασκευασθή προς παρασκευήν τού άρτον τών πληρωμάτων. Έγκαταληφθείσης όμως τής ιδέας τής παρασκευής τού άρτον έν Ναυστάθμω, έχρησιμοποιήθησαν και οι κλίβανοι ως αποθήκαι και οι κοδομήθησαν επ' αυτών τά καταστήματα τού Ταμείου και τού Νεωρίου, κάτωθεν δε, εντός τών κλιβάνωλ', έγκαταστάθη τό ραφείον, εις ό κατεσκενάζετο ό ιματισμός τού στόλον. Βλ. επίσης Μιαούλης, Σαχτούρης, Ζωχιός και Μιαούλης (1931), 709: Εις όλα έν γένει τά ναυτικά κράτη ως μέγα και κύριον τού ναυτικού παιδεντηρίον όρθώς θεωρείται ό ναύσταθμος, καθότι ως έξ έστίας τίνος τά πάντα έξ αυτού έξορμώσι, παρ'αυτό διατρίβονσι και έν αυτό έπιστρέφοντα αναπαύονται. [...] Ο έν Καλαυρία [ο Πόρος αποτελείται από δύο ιησάκια που συνδέονται μεταξύ τους με γεφύρι. Το πρώτο είναι η Σφαιρία που είναι η πόλη τον Πόρον και το δεύτερο η Καλαυρία] λεγόμενος ναύσταθμος ομοιάζει οδοιπόρων πλανήτων έφήμερον κατασκήνωμα, μολονότι δι' άνασκενάς και επιδιωρθώσεις αυτού κατεδαπαιήθησαν επί δέκα έτη υπέρ τών εκατόν πενήντα χιλιάδωλ' δραχμών. Στο Τπόμνημα αυτό των υποπλοιάρχων αποδίδεται καθαρά η ευθύνη στους ιθύνοντες για την κατάσταση του Ναυστάθμου στον Πόρο. Στο ίδιο Τπόμνημα έχουμε και μία σημαντική πληροφορία περί δαπανήσεως αρκετά μεγάλου ποσού για τις ανακατασκευές στον Ναύσταθμο.

50 Βλ. Λαζαρόπουλος (1936) σελ208.

51 Βλ. Τσαπράκης (1991), 25-29.



Δρόμος
της Αθήνας
στα 1860.

είχαν καθελκυστεί δώδεκα. Το 1837 καθελκύνθηκε το ατμόπλοιο *Μαξιμιλιανός*, ενώ στις 3 Σεπτεμβρίου του ίδιου έτους, η κορβέτα *Λουδοβίκος*.⁵²

Είναι σημαντικό να ειπωθεί ότι ήδη από την εποχή αυτή υπάρχουν σκέψεις για μεταφορά του Ναυστάθμου λόγω ακαταλληλότητας της περιοχής. Επιτροπή, η οποία συστάθηκε το 1834 με πρόεδρο τον πλοίαρχο Γ' τάξης Ν. Μπόταση, γνωμοδότησε ότι καταλληλότερο μέρος για τον Ναύσταθμο θα ήταν τα Αμπελάκια, τα αρχαία λιμάνι της Σαλαμίνας.⁵³ Άλλη μελέτη όμως από τον Αυστριακό ναύαρχο Ερρίκο Φραγκίσκο Δανδόλο προέκρινε ως τοποθεσία τον Πόρο, οπότε υπερίσχυσε η άποψη παραμονής του Ναυστάθμου εκεί.⁵⁴ Ωστόσο, μετά τις αλλεπάλληλες διαμαρτυρίες των διευθυντών του Ναυστάθμου,⁵⁵ η Κυβέρνηση αποφάσισε να βάλει τέρμα στη δυσλειτουργικότητα των κτηρίων, των οποίων η διασπορά είχε προκαλέσει. Αποφάσισε το 1846⁵⁶ να ιδρύσει νέο Ναύσταθμο και πάλι στον Πόρο, όχι στο κέντρο της πόλης,

52 Βλ. Παίτζης-Παραδέλλης (1999), σ.λ. *Λουδοβίκος*.

53 Βλ. Τσαπράζης (1991), 29· Λαζαρόπουλος (1936), 210.

54 Τσαπράζης (1991), 29.

55 Βρέθηκε στο Αρχείο Κωβαίου (Εθνικό και Ιστορικό Μουσείο) έγγραφο του διευθυντή του Ναυστάθμου με θέμα *Περί Ναυστάθμου*. Το έγγραφο είναι εξαιρετικά κακογραμμένο κι ίσως να πρόκειται για ένα σχέδιο εγγράφου, όπως λέγεται στη δημόσια διοίκηση (έγγραφο που έχει διορθωθεί αλλά δεν έχει ακόμα αποσταλεί επίσημα), καθώς είναι γεμάτο σχόλια που κάνουν το κείμενο εξαιρετικά δυσανάγνωστο. Παρ' όλα αυτά, διακρίνεται σαφώς το *Εν Πάρω 25 Μαρτίου 1841*, καθώς και ολόκληροι παράγραφοι που εκθέτουν την άθλια κατάσταση του Ναυστάθμου. Το όνομα του διευθυντή δεν διαβάζεται, αλλά σύμφωνα με τον Ρούσκα (1989: 40) και τον Φωκά (1923: 51), από τον Φεβρουάριο του 1841 διευθυντής του Ναυστάθμου είναι ο Γ. Σαχίνης.

56 Βλ. το Διάταγμα *Περί Ναυστάθμου βασιλικοί' καί θαλασσίον του κράτους ορμητηρίου της Εφημερίδας τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 23, 9 Σεπτεμβρίου 1846. Στο εν λόγω Διάταγμα τονίζεται το μόνιμο της θέσεως στον Πόρο ήδη με την πρώτη παράγραφο, *Αποφασίσαντες να λάβω μεν οριστικά καί μόνιμα περί του καταρτισμοί' τής θαλασσίας Ημών δυνάμεως μέτρα, επί τή προτάσει του Πμετέρου επί των ναυτικών υπουργοί' διατάττομεν τάδε*.

αλλά στον ισθμό του νησιού. Μέχρι όμως το 1853⁵⁷ είχε κτιστεί μόνο ένα κτήριο,⁵⁸ ενώ η ενέργεια του Υπουργείου Εξωτερικών να ζητήσει ναυτικό αρχιτέκτονα από τη Γαλλία⁵⁹ έπεσε στο κενό.

Δύσκολη κατάσταση προέκυψε όταν ο Ελληνικός Στόλος περνούσε στην εποχή του ατμού και τέθηκε το ζήτημα του καθαρισμού της γάστρας των πλοίων, διότι ούτε νεωλκείο υπήρχε ούτε δεξαμενή. Αρχικά, τα πλοία στέλνονταν για καθαρισμό στο εξωτερικό (Τουλόν, Μάλτα, Τεργέστη κ.α.). Αργότερα, με την ίδρυση της εταιρείας *Ελληνική Ατμοπλοία*, εγκαταστάθηκε δεξαμενή στη Σύρο και τα πολεμικά πλοία μεταφέρονταν εκεί. Ωστόσο, υπήρξαν παράπονα ότι το νεωλκείο εκείνο δεν επαρκούσε για τον καθαρισμό των πολεμικών σκαφών. Γι' αυτόν το λόγο, το Ναυτικό Διευθυντήριο ενοχλούσε συνέχεια το Υπουργείο επισημαίνοντας την αναγκαιότητα κατασκευής δεξαμενής μόνο για πολεμικά πλοία.⁶⁰ Μόλις τον Αύγουστο του 1860 εγκαταστάθηκε στον Ναύσταθμο του Πόρου νεωλκείο και καθαρίστηκε πρώτη η ατμοημιολία *Πανόπη*. Όλες όμως οι επισκευές ήταν ατελείς, διότι δεν είχε οργανωθεί μέχρι το 1863 το μηχανικό Συνεργείο. Η έλλειψη αυτή ήταν η αιτία της αχρήστευσης σχεδόν όλων των λεβήτων των παλαιότερων ατμοημιολιών.

4. Ο Στόλος

Τα πολεμικά πλοία που ναυπηγήθηκαν στον Ναύσταθμο του Πόρου είναι τα παρακάτω.⁶¹

- *Αμαλία*: Κορβέτα 800 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1836 με την εποπτεία των υποπλοιάρχων Α. Κοσκορόζη και Γ. Θεοχάρη και κατελκύστηκε στις 13 Νοεμβρίου του 1836. Είχε πλήρωμα 7 αξιωματικούς, 15 υπαξιωματικούς και 103 ναύτες. Ναυάγησε το 1852 στην άκρα *Κόγχη* της Σαλαμίνας εξαιτίας καταιγίδας.
- *Αμφιτρίτη*: Πολεμική λιβυρνίδα 15 τόνων με πλήρωμα 30 άνδρες. Το 1870 περίπου μετατράπηκε σε φορτηγίδα.
- *Ανώνυμος*: Γολέτα 45 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1836. Είχε μήκος 14 μέτρα και πλήρωμα 20 άτομα. Το 1843 πήρε το όνομα *Μεθώνη*. Διαλύθηκε το 1890 στον Ναύσταθμο λόγω παλαιότητας.

57 Βλ. το Διάταγμα *Περί σνστάσεως ναυτικόν νοσοκομείου καί φαρμακείου εν τφ Βασ. Νανστάθμφ* της Εφημερίδας τής Κυβερνήσεως, Α.Φ. 12, 27 Απριλίου 1853.

58 Το κτήριο αυτό δεν είναι κανένα άλλο από το κεντρικό κτήριο του Κεντρικού Προγυμναστηρίου του Πόρου που μέχρι και σήμερα ονομάζεται *Παλάτι*, γιατί, κατά μία πληροφορία, προοριζόταν για θερινό ανάκτορο του βασιλικού ζεύγους. Πρέπει η ανέγερσή του να προκάλεσε οικονομικούς «πονοκεφάλους», όπως φαίνεται στο Διάταγμα *Περί τής δαπάνης τής οικοδομής τον εν Πάρω Νανστάθμου* (Εφημερίς τής Κυβερνήσεως, Α.Φ. 18, 9 Ιουνίου 1847). Εκεί αναφέρεται: (...) *αναλογιζόμενοι δε τας ζημίας, α΄ιτινες ήθελαν προκόψει εκ των απαιτήσεων των εργολάβων, εάν ή Κυβέρνησις, παραβαίνονσα τας μετά των εργολάβων συνθήκας, ανέστελλε τον είρημένον ναυτικόν κτηρίον την ανέγερσιν (...)*. Αυτή η πρόταση μαρτυρά ότι υπήρξαν σκέψεις αναβολής της ανέγερσης του εν λόγω κτηρίου.

59 Βλ. Φωκάς (1923), 116-17.

60 Βλ. Ρούσκας (1989), 53· Φωκάς (1923), 148. Ο λόγος καθυστέρησης κατασκευής δεξαμενής ήταν οι ανεπαρκείς πόροι.

61 Για τις πληροφορίες αυτές βλ. Ρούσκας (1989), 53-56.

- *Αποστολής*: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 44 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1833-1834. Είχε πλήρωμα 2 αξιωματικούς, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Παροπλίστηκε μεταξύ 1843-1846 για λόγους οικονομίας. Εκπονήθηκε το 1858 από το ελληνικό Δημόσιο στη Σύρο.
- *Άνδρουτσος*: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 45 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1834-1835. Είχε πλήρωμα 2 αξιωματικούς, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Το 1847 μετατράπηκε σε γολέτα. Παροπλίστηκε το 1857.
- *Άστιγξ*: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 46 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1833. Είχε πλήρωμα 2 αξιωματικούς, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Από το 1841 αναφέρεται χωρίς οπλισμό. Έφερε καταβυθιστικό κώδωνα για την ανεύρεση των πλοίων που βυθίστηκαν κατά την Επανάσταση του 1821. Αναφέρεται στη σύνθεση του στόλου μέχρι το 1853.
- *Γλαύκος*: Κότερο 170 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1834. Είχε πλήρωμα 4 αξιωματικούς, 6 υπαξιωματικούς και 27 ναύτες. Το 1871 παροπλίστηκε λόγω παλαιότητας.
- *Δελφίνια*: Πολεμική λιβυρνίδα 15 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1852. Είχε πλήρωμα 4 υπαξιωματικούς και 26 ναύτες. Το 1862 στη σύνθεση του στόλου αναφέρεται ως παλαιά και άχρηστη.
- *Δωδεκάτη*: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 52 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1835. Πήρε το όνομά της από τη σειρά ναυπηγήσεως. Είχε πλήρωμα 1 αξιωματικό, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Το 1843 πήρε το όνομα *Σφακτηρία* και το 1847 μετατράπηκε σε γολέτα. Διαγράφηκε από τη σύνθεση του στόλου το 1860.
- *Ενδεκάτη*: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 52 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1835. Είχε πλήρωμα 2 αξιωματικούς, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Το 1843 πήρε το όνομα *Μυκάλη*. Βυθίστηκε το 1839, αλλά ανελκύστηκε και μετατράπηκε σε γολέτα. Παροπλίστηκε το 1860.
- *Κάστωρ*: Κότερο 7 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1838 και χρησιμοποιήθηκε για την ταχυπλοϊκή υπηρεσία μεταξύ Ναυστάθμου Πόρου και Πειραιά. Διαλύθηκε λόγω παλαιότητας στα μέσα του 1860.
- *Κανάρης*: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 52 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1835. Είχε πλήρωμα 1 αξιωματικό, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Παροπλίστηκε στα έτη 1843-1846 για λόγους οικονομίας. Οριστικά παροπλίστηκε το 1859.
- *Κόχραν*: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 44 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1834. Είχε πλήρωμα 1 αξιωματικό, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Διαγράφηκε από τον στόλο το 1859.
- *Κριείης*: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 52 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1835. Είχε πλήρωμα 2 αξιωματικούς, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Παροπλίστηκε μεταξύ 1843-1846 για λόγους οικονομίας. Από το 1847 χρησιμοποιήθηκε ως φορτηγό. Δεν αναφέρεται στη σύνθεση του στόλου μετά το 1853.
- *Κυμοθόη*: Πολεμική λιβυρνίδα 15 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1852. Είχε πλήρωμα 4 υπαξιωματικούς και 26 ναύτες. Χρησιμοποιήθηκε για τη δίωξη της πειρατείας και ως φορτηγίδα. Το 1862 αναφέρεται ως παλαιά και άχρηστη.
- *Λουδοβίκος*: Κορβέτα 1.000 τόνων. Ναυπηγήθηκε με σχέδια και εποπτεία του ναυπηγού του Ναυτικού Γ. Τομπάτζη μεταξύ των ετών 1837-1838. Παρέμεινε για αρκετά χρόνια σε παροπλισμό, επειδή κρίθηκε ακατάλληλη λόγω μεγέθους. Είχε πλήρωμα 11 αξιωματικούς,

- 13 υπαξιωματικούς και 158 ναύτες. Χρησιμοποιήθηκε ως *Ναυτικόν Παιδεντήριον*⁶² το 1846. Φιλοξένησε ναυτική σχολή παραγωγής αξιωματικών κατά τα έτη 1865-1871. Από το 1862 είχε πάρει το όνομα *Μεσολόγγιον*. Αναφέρεται στη σύνθεση του Στόλου μέχρι το 1873.
- *Μαξιμιλιανός*: Ξύλινο ατμόπλοιο 180 τόνων. Καθελκύστηκε τον Απρίλιο του 1837. Ήταν το πρώτο ατμοκίνητο πλοίο που ναυπηγήθηκε στην Ελλάδα. Από τον Οκτώβριο του 1841 αναφέρεται ως άχρηστο και διαγράφηκε από τη δύναμη του Στόλου το 1846.
 - *Ματθίλδη*: Γολέτα 148 τόνων. Καθελκύστηκε το 1836. Είχε μήκος 21 μέτρα και πλήρωμα 4 αξιωματικούς, 6 υπαξιωματικούς και 28 ναύτες. Παροπλίστηκε το 1857 και το 1859 διαγράφηκε από τη δύναμη του Στόλου.
 - *Μιαούλης*: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 43 τόνων. Ήταν το πρώτο πολεμικό πλοίο που ναυπηγήθηκε στον Ναύσταθμο του Πόρου το 1833. Είχε πλήρωμα 2 αξιωματικούς, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Χρησιμοποιήθηκε ως ακταιωρός στον Ναύσταθμο του Πόρου και διαλύθηκε το 1872.
 - *Ναυπλία*: Γολέτα 38 τόνων. Καθελκύστηκε το 1836. Είχε μήκος 13 μέτρα και πλήρωμα 2 αξιωματικούς, 1 υπαξιωματικό και 8 ναύτες. Το 1862 με το όνομα *Κύθνος* αναφέρεται ως παροπλισμένη.
 - *Ναυτίλος*: Κότερο 170 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1834. Είχε πλήρωμα 4 αξιωματικούς, 6 υπαξιωματικούς και 27 ναύτες. Κατά τα έτη 1843-1846 παροπλίστηκε για λόγους οικονομίας. Το 1847 κατά την ιστιοφορία μετατράπηκε σε γολέτα. Διαγράφηκε από τη δύναμη του Στόλου το 1872 και χρησιμοποιήθηκε ως φυλακή. Διαλύθηκε λίγο αργότερα.
 - *Όθων*: Ξύλινο ατμόπλοιο 430 τόνων. Καθελκύστηκε το 1837. Είχε πλήρωμα 7 αξιωματικούς, 7 υπαξιωματικούς και 45 ναύτες. Ήταν τροχήλατο πλοίο με ιπποδύναμη 120 ίππων. Μετέφερε 100 τόνους φορτίου. Το 1862 μετονομάστηκε σε *Αθήναι* και παρέμεινε εν ενεργεία μέχρι το 1864.
 - *Πανθήρα*: Πολεμική λιβυρνίδα 15 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1852 και διαλύθηκε το 1860.
 - *Πολυδεύκης*: Κότερο 80 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1837. Ναυάγησε στη Μονεμβασιά το 1852. Ανελκύστηκε με δικά του μέσα και συνέχισε το ταξίδι του. Το 1860 διαλύθηκε λόγω παλαιότητας. Χρησιμοποιήθηκε για την ταχυπλοϊκή υπηρεσία μεταξύ Ναυστάθμου Πόρου και Πειραιά.
 - *Σαχτούρης*: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 45 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1834. Είχε πλήρωμα 1 αξιωματικό, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Από το 1847 χρησιμοποιήθηκε ως φορητό. Εκποιήθηκε από το ελληνικό Δημόσιο σε δημοπρασία στη Σύρο.
 - *Τομπάιης*: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 46 τόνων. Ναυπηγήθηκε μεταξύ των ετών 1833-1834. Είχε πλήρωμα 1 αξιωματικό, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Παροπλίστηκε στην περίοδο 1843-1846 για λόγους οικονομίας.
 - *Τσαμαδός*: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 44 τόνων. Ναυπηγήθηκε μεταξύ 1833-1834. Είχε πλήρωμα 2 αξιωματικούς, 1 υπαξιωματικό και 22 ναύτες. Από το 1847 χρησιμοποιήθηκε ως φορητό. Αναφέρεται στη δύναμη του Στόλου το 1853.
 - *Ποσειδών, Ταχνίκη, Πολεμονίκη, Φερενίκη*: Λέμβοι, οι οποίες χρησιμοποιήθηκαν από τα 1833-1853.

62 Βλ. το οικείο κεφάλαιο για τη Ναυτική Εκπαίδευση.

Από τις ανωτέρω ναυπηγήσεις μπορούν να γίνουν οι εξής παρατηρήσεις:

- Πρώτον, δίνεται προτεραιότητα στα μικρά πλοία. Μια συναφής παρατήρηση με την πρώτη είναι ότι ο Στόλος υστερεί σε πολεμικό χαρακτήρα. Θυμίζει περισσότερο έναν στολίσκο καταστολής πειρατείας και παροχής υπηρεσιών στο Κράτος, παρά μια πραγματική μάχιμη δύναμη ικανή να ναυμαχήσει.⁶³
- Δεύτερον, τα πλοία παροπλίζονται σε πολύ σύντομο χρόνο. Ήδη, το 1862 τα περισσότερα πλοία του Πολεμικού Ναυτικού είναι παροπλισμένα ή σε καθεστώς διάλυσης.
- Τρίτον, οι περισσότερες ναυπηγήσεις γίνονται κατά τα έτη 1833-1837, ενώ αντίθετα κατά τα έτη 1843-1846 αρκετά πλοία παροπλίζονται για λόγους οικονομίας. Σε αυτά τα έτη ο κρατικός προϋπολογισμός είναι ελλειμματικός.⁶⁴

Η συντήρηση, λοιπόν, των πλοίων ήταν μια δαπανηρή διαδικασία, πολύ περισσότερο μάλιστα η ναυπήγησή τους. Η κρατική ηγεσία φαίνεται τελικά να αμελεί τη ναυπήγηση νέων πλοίων κατά τα ύστερα χρόνια της βασιλείας του Όθωνα.

5. Η πορεία προς τον ατμό

Αυτή την περίοδο γίνεται και η μετάβαση από τα ιστία στον ατμό. Έγινε διεξοδική αναφορά παραπάνω στο ότι η ηγεσία προσπάθησε από πολύ νωρίς να εκπαιδεύσει προσωπικό σε θέματα ατμομηχανών. Ήδη από την εποχή της Επανάστασης είχε φτάσει στην Ελλάδα η *Καρτερία* του Άστιγγος, ενώ δεύτερο ατμοκίνητο ήταν ο *Ερμης*, επί του οποίου επέβαινε ο Κόχραν. Από αυτά τα δύο όμως, η *Καρτερία* ήταν εντελώς άχρηστη και δεν χρησιμοποιήθηκε αυτή την περίοδο, ενώ ο *Ερμης* έκανε δύο πλόες, με τελευταίο πλου αυτόν της αντιβασιλείας στις Κυκλάδες τον Ιούνιο του 1833.⁶⁵ Στην αρχή, υπήρξε η σκέψη επισκευής της *Καρτερίας*, δυστυχώς όμως μετά από αμφιταλαντεύσεις, το πλοίο κρίθηκε άχρηστο.⁶⁶ Αποφασίστηκε λοιπόν να ναυπηγηθεί στον Πόρο νέο ατμόπλοιο και να χρησιμοποιηθεί η μηχανή του άχρηστου *Ερμη* και μάλιστα, η συντήρησή της ανατέθηκε στον Άγγλο μηχανικό Α. Πάρις.

63 Στο υπόμνημα των υποπλοιάρχων οι γολέτες, τα κόττερα και οι κανονιοφόροι θεωρούνται ασήμαντα πλοία και τα λένε υποτιμητικά *υπηρετικούς έλλιμενιους κελητας*. Βλ. Μιαοέ'ληςκ. συν. (1932), 46.

64 Dakin (2005), Παράρτημα Η' (Πίνακας κρατικών προϋπολογισμών)

65 Η *Καρτέρια* είχε αγοραστεί κατά τη διάρκεια της Επανάστασης του 1821. Είχε ναυπηγηθεί στην Αγγλία το 1825 στα ναυπηγεία *Brent* του *Deptford*. Την κατασκευή της επιμελήθηκε ο φιλέλληνας *Franc Abney Hastings*, ο οποίος διέθεσε και χρήματα για την αγορά της. Με κυβερνήτη τον ίδιο τον *Hastings*, πρόσφερε μεγάλες υπηρεσίες στον Αγώνα. Ο ηρωικός φιλέλληνας πέθανε σε λοιμοκαθαρτήριο της Ζακένθου μετά από μόλυνση που υπέστη από τον τραυματισμό του κατά τις επιχειρήσεις ανακατάληψης του Ανατολικού, το 1827. Η *Καρτέρια* σταμιάτησε να χρησιμοποιείται μετά το 1830 λόγω κακής κατάστασης των μηχανών της. Υπήρξε ωστόσο, το πρώτο ατμοκίνητο που έλαβε μέρος σε πολεμικές επιχειρήσεις. Ο *Ερμης* ήταν ένα από τα πέντε τροχήλατα πλοία που παραγγέλθηκαν από την επιτροπή φιλελλήνων της Μ. Βρετανίας με χρήματα του δανείου των 150.000 λιρών. Στην Ελλάδα, κατέπλευσε το 1828, δεν έλαβε μέρος σε επιχειρήσεις και η μηχανή του τοποθετήθηκε στον *Μαξιμιλιανό*, που ναυπηγήθηκε το 1837 στον Ναέ'σταθμο του Πόρου. Το 1841, αναφέρεται ότι το σκάφος του πλοίου αυτό έ' χρησιμοποιούε'ταν ως *τροπιστηριον* (ποντόνι) για το καρενάρισμα των πλοίων. Βλ. Γέροντας (2012), 137· Πάιζης-Παραδέλης (1999) σ.λ. *Καρτέρια*.

66 Βλ. Φωκάς (1923), 32-34.



Η ατμοφρεγάτα Αμαλία η σημαντικότερη ναυπήγηση της περιόδου.
Για πολλά χρόνια το μιοναδικό αξιόμιαχο πλοίο του Στόλου. Αργότερα χρησιμοποιήθηκε για να στεγάσει
ναυτικές σχολές αλλά και την ίδια τη Σχολή Ναυτικών Δοκιμίων. Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος.

Με τη μηχανή διαθέσιμη, παραγγέλθηκε ο λέβητας από την Αγγλία. Ο λέβητας είχε φτάσει στον Ναύσταθμο το 1835, όμως λόγω άλλων ανειλημμένων ναυπηγήσεων δεν είχαν καν ξεκινήσει οι εργασίες. Αυτό προκάλεσε τη δυσφορία του βασιλιά, ο οποίος διέταξε να είναι έτοιμο το πλοίο σε τρεις μήνες. Στην αρχή, η ευθύνη της ναυπήγησης ανατέθηκε στον αντισυνταγματάρχη Ρόζεν, ο οποίος υπηρετούσε στον Ναύσταθμο. Ο Ρόζεν όμως αρνήθηκε την ευθύνη της ταχύτατης ναυπήγησης, οπότε ανατέθηκε στον Γεώργιο Τομπάζη, που σπούδαζε ναυπηγική στην Αγγλία.⁶⁷ Ο Μαξιμιλιανός κατελήφθηκε επιτυχώς στις 2 Απριλίου του 1837. Δόθηκε δε αμέσως στη Γενική Διεύθυνση των ταχυδρομείων,⁶⁸ όπου παρέμεινε μέχρι το 1841, οπότε και επέστρεψε στο Ναυτικό με βλάβη στη μηχανή. Έκτοτε, παρέμεινε παροπλισμένος στον Ναύσταθμο.⁶⁹

Στη συνέχεια, επικράτησε διχογνωμία ως προς τη φύση του ατμοκίνητου, αν θα ήταν δηλαδή με τροχό ή με έλικα.⁷⁰ Ήδη το 1836 ο Έρικσον είχε φτιάξει ελικοκίνητο ατμόπλοιο και ο Σμιτ και ο Σωβάζ συγχρόνως είχαν εφαρμόσει την έλικα ως προωστήριο μέσο. Το 1847, το Υπουργείο των Ναυτικών ζητά σχετικές πληροφορίες από τον ευρισκόμενο τότε στην Αγγλία πλοίαρχο Α. Μιαούλη.⁷¹ Ο Ρόζεν, αφού επέστρεψε από τη Σουηδία, τελειοποίησε την εφεύρεση των Έρικσον, Σμιτ και Σωβάζ και ναυπήγησε ένα ταχυδρομικό ατμόπλοιο, του οποίου και πρότεινε την αγορά στο Υπουργείο των Ναυτικών. Το Υπουργείο στη συνέχεια απηύθυνε στον Γεώργιο Τομπάζη τις ίδιες ερωτήσεις που είχε υποβάλει και στον Μιαούλη περί έλικας ή τροχού. Ο Τομπάζης όμως, λόγω της αποχής του ήδη για μεγάλο διάστημα από την Ευρώπη, δεν ήταν ενήμερος για τις νέες επιστημονικές εξελίξεις και φάνηκε πολύ διατακτικός.⁷²

67 Βλ. Φωκάς (1923), 34-35.

68 Βλ. το Διάταγμα *Περί κανονισμοίς τής πληρωμής των θέσεων των επιβατών επί τον Βασ. Ατμοπλοίων* ο Μαξιμιλιανός, *Εφημερίς τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 30, 7 Σεπτεμβρίου 1837.

69 Βλ. Φωκάς (1923), 35.

70 Τα πρώτα ατμόπλοια έφεραν πτερυγιοφόρους τροχούς. Τις δεκαετίες του 1830 και 1840, οι τροχοί αντικαταστάθηκαν σταδιακά από τον έλικα. Τον Απρίλιο του 1845 έγινε μια μονομαχία στο *Yarmouth* μεταξύ του *HMS Rattler* που είχε έλικα και του *HMS Alecto* που είχε πλευρικούς πτερυγιοφόρους τροχούς. Το *Rattler* κέρδισε με διαφορά, διότι κατάφερε να ρυμουλκήσει ανάποδα το *Alecto* με ταχύτητα 2,5 κόμβων. Αυτό ήταν το τέλος της χρήσης του τροχού ως προωστήριο μέσο. Βλ. σχετικές με το ζήτημα αυτό πληροφορίες, Fincham (1851).

71 Σε διαταγή που υπογράφει ο Κ. Κανάρης ως Υπουργός των Ναυτικών προς τον Α. Α. Μιαούλη παρουσιάζονται οι ακόλουθες ερωτήσεις: α) *Τά ατμοκίνητα, τά εσχάτως έπινοηθέντα καί διά τον λεγόμενον κοχλίαν τον Αρχιμήδον κινούμενα έπέτνχον εντελώς;* β) *Τά ατμοκίνητα ταΐπα δίνονται νά πλέωσιν χωρίς την συνδρομήν τής μηχανής όπως καί όσον τά ιστιοφόρα πλέουν;* γ) *Τά ατμοκίνητα αντά δίνονται νά αναπληρώσωσι τά ιστιοφόρα πλοία;* δ) *Εις τήν Ενωμένην ή ναντική δύναμις κυρίως εξ ιστιοφόρων ή εξ ατμοκινήτων συνίσταται;* ε) *Τά περί ον ό λόγος ατμοκίνητα δίνονται νά χρησιμεύσωσι διά των ιστιών πλέοντα προς έκπαίδενσιν καί καταρτισμόν ναντικών καί ναυμάχων;* στ) *Ποια είνε ως έγγιστα ή μέση τιμή τής κατασκευής καί ποια ή τής συντηρήσεως ενός τοιούτου ατμοκινήτου ώρισμέλης δυνάμεως;* ζ) *Ποιον είνε δαπανηρότερον, έν τοιούτον ατμοκίνητον ή έν ίσοδύναμον αντω ιστιοφόρον πλοίον;* Δόναμιν έντανθα ένοϊηεν τήν πολεμικήν; η) *Ός επί τό πολύ έξαιρονμένης τής άκρας γαλήνης, ποιον δινάται νά έπικρατήση τον άλλον, τό τοιούτον ατμοκίνητον ή τό ιστιοφόρον πλοίον;* Τη διαταγή αυτή διασώζει ο Φωκάς (1923: 72). Η κάποια αοριστία στις ερωτήσεις υποδηλοί την άγνοια του Υπουργείου επί των εξελίξεων.

72 Ένα απόσπασμα από την απάντηση του Τομπάζη είναι το εξής: (...) *αί άπλοόστεραι μηχαναί είνεαί καταλληλότεροι. Επομένως φρονώ ότι τά ατμόπλοια τά κινούμενα διά τον έλικας τον Αρχιμήδον παρονσιάζουν πλειότερας δνσκολίας εις τήν έπισκενήν αντων έν τή Ελλάδι παρά τά κοινώς διά των τροχών κινούμενα, καθ' ό υποκείμενα εις μεγαλίπερην ανάγκην έπισκενής κατά τά νποβρί'χια μέρη αντω.* Βλ. Φωκάς (1923), 74. Από τα παραπάνω φαίνεται καθαρά η απομόνωση της Ελλάδας από τις τεχνολογικές εξελίξεις.

Μέχρι το 1852,⁷³ οι συζητήσεις δεν είχαν καταλήξει σε ένα συμπέρασμα. Τότε ζητήθηκε από τον πρέσβη της Ελλάδας στο Παρίσι, Α. Μαυροκορδάτο, να συλλέξει λεπτομερείς πληροφορίες για τη ναυπήγηση στη Γαλλία ατμόπλοιου 200 ίππων, καθώς και σχετικά με το αν έπρεπε να προτιμηθεί η έλικας ή ο τροχός. Ο Μαυροκορδάτος απάντησε με λεπτομερή έκθεση. Σε αυτή διευκρίνησε ότι τα ελικοφόρα ήταν ανώτερα από τα τροχοφόρα. Το ίδιο έτος κατέπλευσε στην Ελλάδα το πρώτο ελικοφόρο εμπορικό ατμόπλοιο με το όνομα «Βασίλισσα τής Ελλάδος», στο οποίο κατέφτασε άμεσα επιτροπή αξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού με σκοπό να το εξετάσει.⁷⁴

Το 1855, μετά από πρόταση του τότε υπουργού των Ναυτικών, Αθανασίου Μιαούλη, παραγγέλθηκαν πέντε ατμοκίνητες ημιολίες προς αστυνόμευση των θαλασσών. Αυτή υπήρξε η αρχή της αντικατάστασης όλων των ιστιοφόρων πλοίων του Ελληνικού Στόλου από ατμοκίνητα. Οι ατμογολέτες αυτές, όπως χαρακτηριστικά ονομάστηκαν, ήταν οι *Θεούσα*, *Πανόπη*, *Πληξάυρα* και *Σφενδόνη*. Η ναυπήγησή τους ανατέθηκε στους υποπλοιάρχους Εμμανουήλ Τομπάζη και Σπυρίδωνα Αθανασίου. Η *Πανόπη* ναυάγησε, όμως οι άλλες τρεις κατέφτασαν επιτυχώς από τη Γλασκώβη στην Ελλάδα και πρόσφεραν τις υπηρεσίες τους στο Ναυτικό για πολλά χρόνια.⁷⁵

Ο Σ. Αθανασίου, μετά την επιτυχή ολοκλήρωση της πρώτης του αποστολής, ανέλαβε τη ναυπήγηση τριών άλλων ατμοημιολιών στην Αγγλία, τα οποία ονομάζονταν *Πάραλος*, *Σαλαμινία* και *Πανόπη* (ομώνυμο με το πλοίο που ναυάγησε). Μέχρι και το 1859, είχαν καταπλεύσει και τα τρία πλοία στην Ελλάδα. Αυτό υπήρξε σταθμός στην ιστορία του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού, διότι όχι μόνο χρησιμοποιήθηκε η έλικα ως πρωστήριο μέσο, αλλά και ο σίδηρος ως υλικό ναυπηγικής κατασκευής.⁷⁶ Μπορεί αυτά τα πλοία να μην ήταν μάχιμα, ωστόσο εξυπηρέτησαν κρατικές ανάγκες για πολλά χρόνια.



Ο Ναυπηγός του Ναυτικού Σπυρίδων Αθανασίου-Μόστρας σε φωτογραφία του 1880. Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος.

73 Κατά το 1852 κατέπλευσε στην Ελλάδα το πρώτο εμπορικό ελικοκίνητο σκάφος, το ατμόπλοιο *Βασίλισσα τής Ελλάδος*. Σε αυτό κατέφτασε ομάδα αξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού για να το εξετάσει. Βλ. Φωκάς (1923), 76. Το παραπάνω ατμόπλοιο θα ενταχθεί στην εταιρεία *Ελληνική Ατμόπλοια* με την ίδρυσή της το 1857. Βλ. το Διάταγμα *Περί έγκρίσεως τής συνταχθείσης μεταξύ τής Κυβερνήσεως και τής Διενθινσεως τής Ελληνικής Ατμοπλοΐας συμβάσεως*, Έφημερίς τής Κυβερνήσεως, Α.Φ. 24, 3 Αυγούστου 1857.

74 Βλ. Φωκάς (1923), 75-76.

75 Βλ. Φωκάς (1923), 131-34.

76 Βλ. Φωκάς (1923), 140.

Κορυφαία στιγμή της πορείας προς τον ατμό ήταν η ναυπήγηση του ατμοδρόμωνα (ατμο-φρεγάτα) *Αμαλία*. Ήταν το πρώτο μεγάλο αμιγώς πολεμικό πλοίο του Ελληνικού Στόλου.⁷⁷ Για την επιτυχή ναυπήγησή του συνεργάστηκαν ο ναυπηγός του Ναυτικού, Σ. Αθανασίου και από πλευράς Υπουργείου, ο Λ. Παλάσκας. Παράλληλα, ζητήθηκαν και οι συμβουλές του πεπειραμένου ναυπηγού-πλοιάρχου Γεωργίου Τομπάζη, ο οποίος ήταν τότε διευθυντής του Ναυστάθμου. Βοηθός του Σ. Αθανασίου ορίστηκε ο υποπλοίαρχος Εμμανουήλ Τομπάζης, ο οποίος την εποχή αυτή διέμενε στην Αγγλία.⁷⁸

Η ναυπήγηση του πλοίου αυτού άρχισε το 1858 στην Αγγλία. Το 1860 έγινε η καθέλκυσή του στον Τάμεση υπό τις επευφημίες του εκεί συγκεντρωμένου πλήθους, ενώ παιάνιζε η αγγλική Εθνοφυλακή. Πρώτος κυβερνήτης ορίστηκε ο πλωτάρχης Λεωνίδας Παλάσκας. Αυτό το πλοίο σηματοδοτεί τη μετάβαση του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού στη νέα εποχή προσφέροντας τις υπηρεσίες του για πολλά χρόνια με την ονομασία *Έλλάς*.⁷⁹ Με αυτό το πλοίο θα καταφτάσει στην Ελλάδα ο Γεώργιος ο Α' για να αναλάβει τη βασιλεία μερικά χρόνια αργότερα.

6. Τα σημαντικότερα γεγονότα της οθωνικής περιόδου

α) Η καταστολή της πειρατείας

Το Πολεμικό Ναυτικό αυτή την περίοδο ασχολείται κυρίως με την καταστολή της πειρατείας και με τις εξυπηρετήσεις σε άλλα Υπουργεία και Υπηρεσίες του Κράτους,⁸⁰ όπως η ταχυδρομική υπηρεσία, η μεταφορά χρημάτων από τα επαρχιακά ταμεία στο κεντρικό και η μεταφορά υπαλλήλων. Τέλος, πολλές φορές πλοία του Στόλου χρησιμοποιήθηκαν για τις ανάγκες της βασιλικής οικογένειας.⁸¹

⁷⁷ Αυτό είναι ένα δείγμα για το ποια ήταν η αποστολή του Ναυτικού κατά την ηγεσία, η οποία σίγουρα δεν ήταν ο πόλεμος. Ο Στόλος την περίοδο αυτή θυμίζει περισσότερο στολίσκο καταστολής της πειρατείας, ενώ οι αποστολές που αναλαμβάνει είναι κυρίως μεταφορά δημοσίων υπαλλήλων και υπαλλήλων της Αυλής. Μέχρι και το 1866, η *Αμαλία*, μετ'άπειτα *Ελλάς*, θα είναι το μοναδικό στην κυριολεξία αξιόμαχο πλοίο του Στόλου. Είναι χαρακτηριστικό το παρακάτω απόσπασμα διαταγής του Υπουργείου προς τον ναυπηγό Αθανασίου: *Ανάγκη νά σάς προσθέσωμεν ενταύθα δι, τον πλοίου καίτοι όριζόμενον ως καθαρόν πολεμικό, επιθυμούμεν εις την διασκευήν των θαλάμων νά λάβετε νπ' δψιν δι η Α. Μ. ενδέχεται και επ' αυτόν ένιοτε νά διαπορθμείηται, ώστε τδ οίκημα τον πλοιάρχου τουλάχιστον, νά είνε άποχρώντως εέψι'χωρον καί ενκοσμον περιέχον ένα μεσόδομον (carré) καί δνδ θαλάμους ευπρεπείς ίκανως άπομεμακρυνμένους καί άπδ των λεβήτων καί άπδ τής έλικας*. Βλ. Φωκάς (1923), 161.

⁷⁸ Βλ. Φωκάς (1923), 160-62.

⁷⁹ Αναφέρεται στη σύνθεση του Στόλου μέχρι το 1873. Αργότερα θα φιλοξενήσει ναυτικές σχολές, καθώς και την ίδια τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων. Βλ. Πάιζης - Παραδέλης (1999), σ.λ. *Αμαλία, Ελλάς*.

⁸⁰ Δύο πολύ χαρακτηριστικά παραδείγματα: Τον Σεπτέμβριο του 1839, η γαβάρα *Φοίνιξ* παρέλαβε 15.000 δέντρα για τον Εθνικό (τότε Βασιλικό) Κήπο, ενώ τον Δεκέμβριο του 1841, το ίδιο πλοίο μετέφερε από την Εύβοια αγριόδεντρα για τον ίδιο σκοπό. Τον Σεπτέμβριο του 1840, η γαβάρα *Άρης* μετέφερε από την Τεργέστη 14 άλογα του βασιλιά. Βλ. Παπαγεωργίου Βενετάς (2008)- Φωκάς (1923), 48.

⁸¹ Ο Φωκάς (1923: 49-51) παραθέτει έναν μακροσκελή κατάλογο σημαίνουσων προσωπικοτήτων που ταξίδευσαν με πλοία του Πολεμικού Ναυτικού. Ξεχωρίζουμε τον πρέσβη της Βαυαρίας, τον συνταγματάρχη Α. Λόντο, τον Μαυροκορδάτο, τον Ρήγα Παλαμήδη, την οικογένεια του Γ. Κουντουριώτη, τον πρέσβη της Γαλλίας, καθώς και τον Βενιζέλο Ρούφο. Πρέπει να αναλογιστούμε εδώ ότι εκείνη την εποχή το ταξίδι διά ξηράς ήταν πολλές φορές επικίνδυνο.

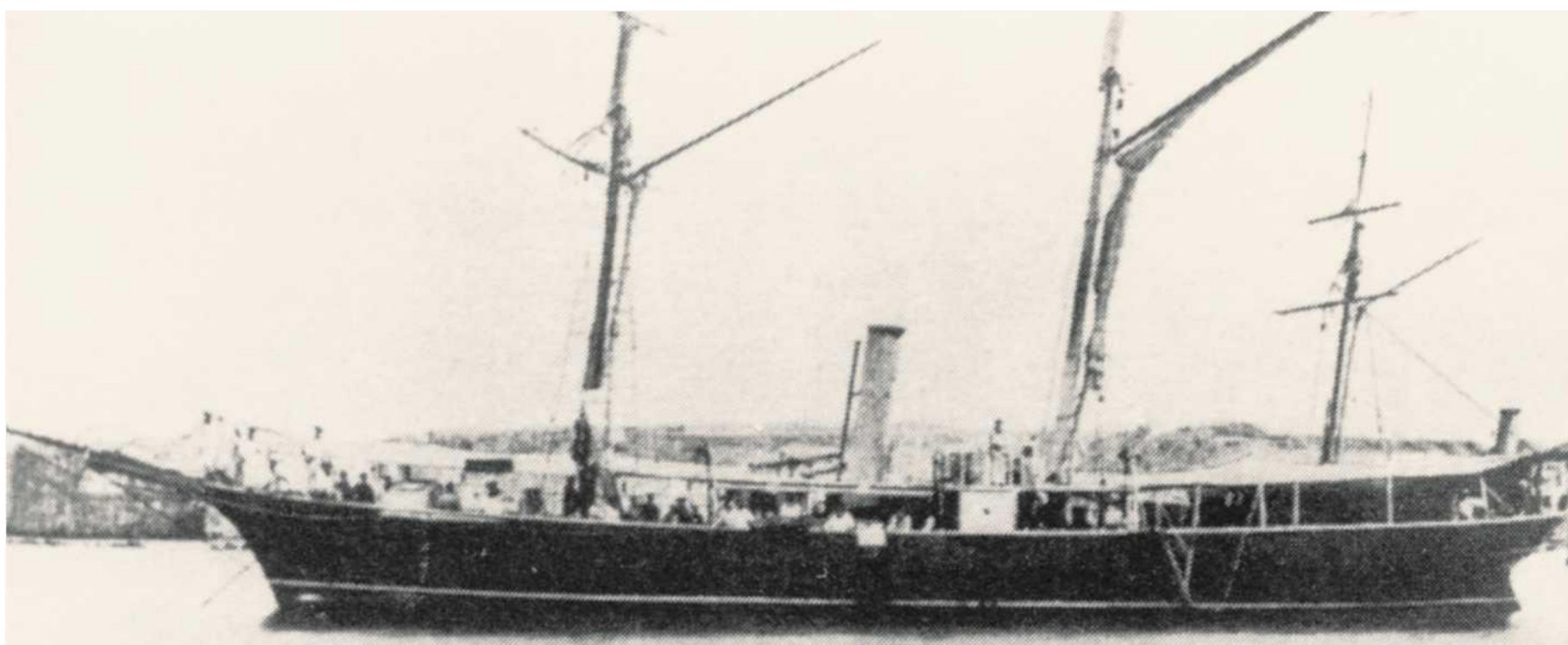
Ο Στόλος εκείνης της περιόδου ήταν χωρισμένος σε δύο μοίρες, τη Μοίρα του Αιγαίου και τη Μοίρα των Δυτικών Παραλίων. Και οι δύο Μοίρες, ιδίως όμως η Μοίρα του Αιγαίου, είχαν επιφορτιστεί με την καταστολή της πειρατείας. Το 1841, οι δύο Μοίρες ενώθηκαν, όπως μαρτυρά Διάταγμα του ίδιου έτους,⁸² αλλά και διάφορα έγγραφα τα οποία υπογράφει ο Κ. Κανάρης ως διευθυντής της Ναυτικής Μοίρας του Βασιλείου.⁸³ Η μεν Μοίρα του Αιγαίου καταπολεμούσε την πειρατεία στα Βορειοανατολικά παράλια της χώρας, η δε Μοίρα των Δυτικών Παραλίων υπό τον Κωνσταντίνο Κανάρη είχε επεκτείνει τη δράση της μέχρι τα παράλια της Λακωνικής.

Το σημαντικότερο γεγονός ήταν η αποστολή δύο ελληνικών κανονιοφόρων το 1835 στην οθωμανοκρατούμενη Θεσσαλονίκη ύστερα από συνεννοήσεις της ελληνικής ηγεσίας με την οθωμανική. Οι κανονιοφόροι, οι οποίες εστάλησαν ήταν οι *Κόχραν* και *Κριεής*. Οι κανονιοφόροι έμειναν στη Θεσσαλονίκη μέχρι τον Μάρτιο του 1837, οπότε ανεκλήθησαν λόγω του επικείμενου κατάπλου οθωμανικού στολίσκου, για την αποφυγή πιθανής προστριβής.⁸⁴

82 Πρόκειται για το Διάταγμα *Περί τον όπως φέρῃ ὁ της Ναυτικής Μοίρας τον Βασιλείου ὁ Διευθυντής ἐπὶ τον πλοίου τον την σημαίαν τον Μοιράρχον, Ἐφημερίς τῆς Κυβερτήσεως*, Α.Φ. 11, 31 Μαΐου 1841.

83 Βλ. το Αρχείο Κωβαίου (Εθνικό και Ιστορικό Αρχείο).

84 Βλ. Φωκάς (1923), 26.



Η ατμοημιολία *Πληξαίψα*. Ναυπηγήθηκε το 1856-57 στα ναυπηγεία Reid&Co της Ελασκώβης. Αυτό μαζί με τα *Αφρόεσσα*, *Πανοπη* και *Σφενδόνη* ήταν τα πρώτα ελικοφόρα σκάφη του Βασιλικού Ναυτικού στα οποία χρησιμοποιήθηκε και σίδηρος ως ναυπηγική ύλη. Κατέπλευσε στην Ελλάδα τον Ιούνιο του 1857. Χρησιμοποιήθηκε κατά τη Μεταπολίτευση του 1862 από τους «Ορεινούς» καθώς και για τη μεταφορά αμάχων κατά τη μεγάλη Κρητική Επανάσταση του 1866. Τα τελευταία έτη της ζωής της εκτελούσε δρομολόγια μεταξύ Ναυστάθμου-Πειραιά. Το 1926 εκποιήθηκε ως άχρηστη. Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος.



Ο Λόρδος Πάλμερστον, υπουργός Εξωτερικών της Μ. Βρετανίας κατά τη διάρκεια των Παρκερικών.

β) Τα Παρκερικά

Ενα σημαντικό γεγονός της περιόδου αυτής ήταν ο αποκλεισμός των ελληνικών λιμένων από τον Αγγλικό Στόλο υπό την αρχηγία του υποναυάρχου Πάρκερ. Αυτή η επέμβαση της Αγγλίας, που θα προκαλέσει αλγεινή εντύπωση στους Έλληνες, έγινε η αιτία να οδηγηθούν στην παρακμή τα πρώτης γενιάς πολιτικά κόμματα που είχαν ως κύριο χαρακτηριστικό τη δυνατότητα υποστήριξης από μια Μεγάλη Δύναμη.

Αυτός ο αποκλεισμός έγινε ως αντίποινο στην πυρπόληση του σπιτιού ενός Εβραίου βρετανικής υπηκοότητας ονόματι Πατσίφικο. Ο Δαβίδ Πατσίφικο (*Davide Bonifacio Pacifico*) ήταν πορτογαλικής καταγωγής Εβραίος, ο οποίος έχοντας γεννηθεί στο Ειβραλτάρ, είχε βρετανική υπηκοότητα. Το 1820, πήρε την πορτογαλική υπηκοότητα και ακολούθως διετέλεσε πρόξενος της Πορτογαλίας στο Μαρόκο και στη συνέχεια, γενικός πρόξενος της ίδιας χώρας στην Ελλάδα. Παύθηκε από αυτήν τη θέση κατηγορούμενος για καταχρήσεις, ωστόσο συνέχισε να ζει στην Ελλάδα.

Το Πάσχα του 1847, στις 23 Μαρτίου,⁸⁵ Λόγω της παρουσίας στην Αθήνα ενός μέλους της οικογένειας των Εβραίων μεγαλοτραπεζιτών

ΡότσιΛντ, δανειστών του ελληνικού κράτους, απαγορεύτηκε ένα αρκετά διαδεδομένο έθιμο, η καύση του ομοιώματος του Ιούδα. Παράλληλα, η αστυνομία είχε απαγορεύσει και τη ρίψη πυροβολισμών.⁸⁶ Ωστόσο, ο ελληνικός Λαός δεν συμμορφώθηκε και από τη Μ. Τετάρτη άρχισαν οι πυροβολισμοί ακόμα και *έκ των οικιών των υπουργών*.⁸⁷

Την Κυριακή του Πάσχα το συγκεντρωμένο πλήθος έξω από τον ναό των Αγίων Ασωμάτων θεώρησε τον Πατσίφικο υπαίτιο για την απαγόρευση τέλεσης του εθίμου και κατευθύνθηκε προς το σπίτι του επί της οδού Σαρρή, επιθυμώντας να κάψουν έναν αληθινό Εβραίο⁸⁸ μαζί με το σπίτι του.⁸⁹ Το αποτέλεσμα ήταν ότι ο Πατσίφικο κατήγγειλε την ανοχή της αστυνομίας και τη συμμετοχή ακόμη και γίων υπουργών στο συμβάν,⁹⁰ ενώ παράλληλα διεκδικούσε ως αποζημίωση το υπέρογκο ποσό των 886.737 δρχ.⁹¹

85 Βλ. Παυλίδου (2008), 11.

86 Βλ. Παυλίδου (2008), 11.

87 Βλ. Παυλίδου (2008), 11. (Η φράση από την εφημερίδα της εποχής Ελπίς, 31/3/1847).

88 Παπαγεωργίου (2005), 452.

89 Χωρίς από τα Απομνημονεύματα του Μακρυνγιάννη (έκδ. 1947: 205) μας χαρίζει την εικόνα στη γλώσσα του συγγραφέα: Μίαν Λαμπρή κάμποσοι πολίτες, σύντροφοι του Κωλέτη και του Τζαβέλα, κι' άλλοι από τό μπαγιάκι του Κνργιακού πήγαν και άλιμούργιαξαν τό σπίτι ενός Ομβραίου ξένον, ονομαζόμενον Πατζίφικον, καί τό καταχάλασαν· καί κιντύνεψαν καί οί άνθρωποι του σπιτιού καί τρόμαξαν νά σωθούνε.

90 Βλ. την επιστολή του Πατσίφικο στον Sir Edmund Lyons (7/4/1847), (*Correspondence respecting the demands made upon the Greek Government; and respecting the Islands ofCervi and Sapienza*), 54.

91 Βλ. την επιστολή του Πατσίφικο στον Sir Edmund Lyons (9/9/1847), 57.

Αζιό αυτό το επεισόδιο η Μ. Βρετανία βρήκε την ευκαιρία να εντείνει τις πιέσεις της για την επικράτηση της αγγλόφιλης μερίδας στα πολιτικά πράγματα, καθώς και την εγκατάλειψη εκ μέρους του Οθωνα των μεγαλοϊδεατικών βλέψεων, οι οποίες συνδέονταν με την υποκίνηση και τον εξοπλισμό ένοπλων ομάδων που στέλνονταν στις οθωμανικές τότε επαρχίες της Ηπείρου και της Θεσσαλίας. Ο Οθωνας ας σημειωθεί ότι ενστερνιζόταν τη Μεγάλη Ιδέα, προσανατολισμένος στο γαλλικό και το ρωσικό κόμμα. Αξίζει να επισημανθεί ότι μετά το 1847 (έτος θανάτου του Κωλέττη), ο Οθωνας ουσιαστικά κυβερνά το κράτος προωθώντας αυλικές, σκιώδεις κυβερνήσεις στην εξουσία.

Η έλλειψη εύρεσης πολιτικής λύσης στην υπόθεση Πατσίφικο οδήγησε τη Μ. Βρετανία να κινητοποιήσει τον πολεμικό της στόλο υπό τον αντιναύαρχο Πάρκερ εναντίον της Ελλάδας και να διενεργήσει αποκλεισμό. Ο Πάλμερστον μάλιστα, για να δικαιολογήσει αυτήν τη βίαιη επέμβαση, η οποία αργότερα θα ονομαστεί *διπλωματία των κανονιοφόρων*, δανείστηκε τη λατινική φράση *civis romanus sum* από το έργο του Κικέρωνα *In Verrem*. Ο Βρετανός πολίτης συγκρινόταν με τον Ρωμαίο και όπως η Ρώμη έπρεπε να επεμβαίνει για τα δικαιώματα των απανταχού πολιτών της, την ίδια αποστολή είχε και η Μ. Βρετανία για τους Βρετανούς.

Στην αρχή καταλήφθηκαν τα πλοία του ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού και οδηγήθηκαν στη Σαλαμίνα.⁹² Στη συνέχεια, τα μέτρα επεκτάθηκαν και στα εμπορικά πλοία με απαγόρευση ελλιμενισμού στον Πειραιά ή φορτοεκφόρτωσης παντός πλοίου υπό ελληνική σημαία. Ο αποκλεισμός επεκτάθηκε στην Πάτρα και τη Σύρο και ακολούθως σε όλα τα λιμάνια της χώρας. Ο ναυτικός αποκλεισμός διήρκεσε περίπου 4 μήνες. Οι συνέπειες στην ελληνική οικονομία φάνηκαν αμέσως. Το εμπόριο, η βιοτεχνία και οι θαλάσσιες μεταφορές παρέλυσαν. Η παράλυση των θαλασσιών μεταφορών ήταν κρίσιμη διότι αυτή την περίοδο είναι οι μόνες που υπήρχαν στο μικρό βασίλειο.

Προκλήθηκε έλλειψη τροφίμων και ειδών πρώτης ανάγκης στην αγορά, με αποτέλεσμα την υπερτίμηση των αγαθών. Οι πληθυσμοί των αστικών κέντρων οδηγήθηκαν στη λιμοκτονία. Η κυβέρνηση ζήτησε από τον δήμο Πειραιώς επίσημη καταγραφή των ζημιών στη ναυτιλία και το εμπόριο, ενώ παράλληλα αναγκάστηκε να καταφύγει σε επιβολή μέτρων δια-

⁹² Το Υπουργείο των Ναυτικών, επειδή προέβλεπε ότι ο Αγγλικός Στόλος θα προέβαινε σε επιχειρήσεις κατά του Ναυστάθμου του Πόρου και των άλλων λιμένων της χώρας, απέστειλε προς τον διευθυντή του Ναυστάθμου και τους λιμενάρχες υπόδειγμα εγγράφου διαμαρτυρίας. Το έγγραφο αυτό θα έπρεπε να επιδοθεί στο αγγλικό πλοίο, το οποίο θα επιχειρούσε κάποια βίαια πράξη εναντίον τους. Οι Αγγλοι όμως, έδρασαν ταχύτατα και κατέσχεσαν τα πλοία *Οθων* και *Κάστωρ* και τα μετέφεραν στον όρμο του Αμπελακίου, όπου ναυλοχούσε η ναυαρχίδα του Πάρκερ. Τότε, το Υπουργείο εξέδωσε διαταγή να μην αποπλεύσει κανένα πλοίο από τον Πόρο και στους διευθυντές (κυβερνήτες) των πλοίων που ορμούσαν στα λιμάνια να μην αποπλεύσουν για κανέναν λόγο προς τον Πειραιά. Αν προέκυπτε ανάγκη να προσεγγίσουν την πρωτεύουσα, η διαταγή όριζε να καταπλεύσουν στο Πόρτο-Ράφτη ή το Θορικό. Παράλληλα, διατάχθηκε και ο υπολιμενάρχης Πειραιώς να εγκαταστήσει παρατηρητήριο σε υψηλό σημείο της Πειραιϊκής χερσονήσου έτσι ώστε, αν δει πλοίο να προσεγγίζει, να ειδοποιήσει άμεσα το λιμεναρχείο, το οποίο με λέμβο θα ειδοποιούσε τον διευθυντή του πλοίου να πλεύσει σε ένα από τα προαναφερθέντα λιμάνια της Αττικής. Βλ. Φωκάς (1923), 100-101. Επιπλέον, στην εφημ. *Αιών*, (10/1/1850) επισημαίνεται το εξής: *Χθες τό έσπέρας, ώρα 7 μ.μ. συνέλαβον τό άτ μόπλοιον Όθωνα και τό κόττερ ο Κάστωρ και τά άπήγον εις τον ένδοξον Πάρκερ.*

τίμησης και επισιτισμού.⁹³ Οι ζημιές στα κατασχεθέντα εμπορικά πλοία υπολογίστηκαν από επιτροπή που είχε συσταθεί σε 131.000 δρχ., ενώ οι έμμεσες ζημιές στο εμπόριο και τη ναυτιλία ξεπέρασαν τις 20.000.000 δρχ.⁹⁴

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι η Μ. Βρετανία με αυτό τον αποκλεισμό, ο οποίος στην ιστορία έχει καταγραφεί ως *διπλωματία των κανονιοφόρων*, πέτυχε ακριβώς τα αντίθετα αποτελέσματα από αυτά που επεδίωκε. Παρά τα παθήματα του λαού, η δημοτικότητα του Όθωνα ανέβηκε, καθώς ο λαός συσπειρώθηκε γύρω του. Ακόμη και η κοινή γνώμη της Αγγλίας καταδίκασε το γεγονός. Η Βουλή των Λόρδων, μάλιστα, καταψήφισε την ενέργεια με πλειοψηφία 37 ψήφων.⁹⁵

γ) Ο Κριμαϊκός Πόλεμος

Με το ξέσπασμα του ρωσοτουρκικού πολέμου του 1853, αληθινός πολεμικός πυρετός επικράτησε στην Ελλάδα. Τον χειμώνα του 1853 καταρτίστηκαν στην Αθήνα σώματα υπό την απροκάλυπτη προστασία της βασίλισσας για να ξεκινήσει επανάσταση την άνοιξη. Μάλιστα, πολλοί Έλληνες αξιωματικοί παραιτήθηκαν με σκοπό να ενωθούν με ένοπλες ομάδες στα σύνορα. Ήδη τον Ιανουάριο του 1854, το Ραδοβίτσι δίπλα στην Αρτα επαναστάτησε, τον Μάρτιο έγινε η πρώτη μάχη στο Πέτα, ενώ ένοπλη ομάδα υπό τον Θεόδωρο Γρίβα διενεργούσε επίθεση στο Μέτσοβο. Παράλληλα, ένοπλες ομάδες υπό τον Χατζηπέτρο συντηρούσαν την επανάσταση στην Ήπειρο και τη Θεσσαλία. Από τον Ελληνικό Στόλο είχε μικρή συμβολή η ευρισκόμενη στον Αμβρακικό κανονιοφόρος *Κόχραν*.⁹⁶

Η οθωμανική Ηγεσία απαίτησε από την ελληνική Κυβέρνηση εντός δέκα ημερών την ανάκληση όλων των συμμετεχόντων Ελλήνων αξιωματικών στις επαναστάσεις, την τιμωρία των εμπλεκομένων, τη δημόσια αποδοκιμασία της συλλογής χρημάτων για τους επαναστάτες και την καθοδήγηση του Τύπου, ώστε να μη δημιουργεί ατμόσφαιρα πολέμου. Επειδή η απάντηση της ελληνικής Κυβέρνησης κρίθηκε ως μη ικανοποιητική, διεκόπη η διπλωματική σχέση των δύο χωρών. Ο βασιλιάς Όθωνας διέταξε τον στρατό να ετοιμαστεί, στον οποίο ο ίδιος θα ετίθετο αρχηγός. Τον Απρίλιο του 1854, όμως, οι πρέσβεις της Αγγλίας και της Γαλλίας επέδωσαν απειλητική διακοίνωση στην ελληνική Κυβέρνηση, ενώ τον Μάιο στρατιωτικά αποσπάσματα των Μ. Δυνάμεων κατέλαβαν τον Πειραιά. Έτσι, ο βασιλιάς Όθωνας αναγκάστηκε να κηρύξει ουδετερότητα.⁹⁷

Παρόλο που η Ελλάδα είχε κηρύξει ουδετερότητα, είχε αναλάβει καθήκοντα νέα δήθεν

93 Παυλίδου (2008). Βλ. επίσης και τα εξής έγγραφα από το Ιστορικό Αρχείο Πειραιά: φάκ. 1850 Α, υποφ. Θ.13, Φ. 37, *Αποζημιώσεις των παθόντων έκ τον αποκλεισμον τον Αγγλικόν στόλον*, έγγρ. 1331, (1/3/1850) του νομάρχη Αττικής προς τον δήμαρχο Πειραιά, έγγρ. 1154 (16/3/1850) για τον υπολογισμό των αποζημιώσεων του επισιτισμού για κάθε μέρα αποκλεισμού, και έγγρ. 133 (13/3/1850) του υπολιμεναρχείου Πειραιώς προς τον δήμαρχο για τον ακριβή υπολογισμό των ζημιών σε ναυτιλία και εμπόριο από τον αγγλικό αποκλεισμό.

94 Βλ. Φωκάς (1923), 107.

95 Παπαγεωργίου (2005), 455· Φωκάς (1923), 107.

96 Βλ. Φωκάς (1923), 122. Βλ. επίσης την εφημ. *Αιών*, 31/3/1854 και 3/4/1854.

97 Παπαγεωργίου (2005), 472.

φιλειργηνική Κυβέρνηση και κυρίως είχε γίνει άρση της απαγόρευσης του πλου ελληνικών πολεμικών, δύο γαλλικά πολεμικά κατέλαβαν το ελληνικό πολεμικό ατμόπλοιο *Οθων*. Επίσης, καταλήφθηκαν τα πλοία *Μυκάλη*, *Σφακτηρία*, *Πάνθηρ* και *Δελφινία*. Τέλος, από συμμαχικές αγγλογαλλικές δυνάμεις καταλήφθηκαν τα ελληνικά πολεμικά που ναυλοχούσαν στον Πειραιά. Τα πληρώματά τους αιχμαλωτίστηκαν και οδηγήθηκαν στα συμμαχικά πλοία, στα οποία αφού κρατήθηκαν για ένα διήμερο, αφέθηκαν ελεύθερα στην Ξηρά.^{98 99}

Ένα άλλο γεγονός που συνδέεται με τις εχθρικές ενέργειες των Αγγλογάλλων κατά ελληνικών πολεμικών πλοίων ήταν και το ακόλουθο: τον Φεβρουάριο του 1854, ναυλοχούσαν στην Τεργέστη τρία ρώσικα πολεμικά, μια κορβέτα και δύο μπρίκια. Λίγο πριν να εισέλθει στον πόλεμο και η Γαλλία, η Αυτοκρατορική Κυβέρνηση της Ρωσίας αποφάσισε την πώλησή τους. Το Υπουργείο των Ναυτικών, κατόπιν συνεννοήσεων με τη ρωσική Κυβέρνηση, έστειλε τον Έλληνα πρόξενο στην Τεργέστη με σκοπό να αγοράσει τα πλοία, τα οποία πωλούνταν πλήρως εξοπλισμένα. Το πέτυχε, άγνωστο με ποιο ποσό. Η κορβέτα ονομάστηκε *Αριάδνη* και τα δύο μπρίκια *Ορφεύς* και *Περσεύς*.¹⁰⁰

Η αγορά αυτή προκάλεσε ανησυχία στις Κυβερνήσεις της Γαλλίας και της Αγγλίας, με αποτέλεσμα αγγλογαλλικά πλοία να αρχίσουν να τα καταδιώκουν. Μάλιστα, η αγγλική φρεγάτα *Αδάμας*¹⁰⁰ συνάντησε τα τρία ελληνικά πλοία στις δαλματικές ακτές και τα ανάγκασε να καταφύγουν στο λιμάνι του Ντουμπρόβνικ (Ραγκούζα), όπου η αυστριακή Κυβέρνηση τα αφόπλισε. Τα πλοία αυτά παρέμειναν εκεί ανενόχλητα και παροπλισμένα μέχρι που τελικά, έπειτα από συνεννοήσεις, τους επιτράπηκε ο εξοπλισμός και η κάθοδός τους στην Ελλάδα. Απέπλευσαν από το Ντουμπρόβνικ στις 8 Οκτωβρίου του 1854.¹⁰¹

98 Στην εφημερίδα *Αιών* (15/5/1854), επισημαίνονται τα εξής: (...) *Άγγλοι καί Γάλλοι νανται μεταβάντες εις τὰ ἐν τῷ λιμένι τον Πειραιῶς ἀγκυροβολοντα Ἑλληνικά πολεμικά πλοία, πέντε τον ἀριθμόν καί κατώτερα γολέττας, ἀπέβαλον ὅλους τους ἀξιωματικούς, εἰς τοὺς ὁποίους εἶπον, ὅτι εἶναι ἐλεύθεροι, συνέλαβον καί μετήνεγκον εἰς τὰ πλοία των τους Ἑλληνας ναύτας, καταβιβάσαντες δε την Ἑλληνικὴν σημαίαν, εἰσήγαγον ἐντὸς τῶν πλοίων πληρώματα ἴδια*. Βλ. και Φωκάς (1923), 123-24.

99 Βλ. Φωκάς (1923), 129.

100 Στην εφημ. *Αιών* (8/5/1854), επισημαίνεται το εξής χωρίο: (...) *Εἰς τον λιμένα αὐτῆς εἰσῆλθεν [...] μία φρεγάττα Ἀγγλική, ἐξῶθεν δέ τοῦτον ἔμεναν ἐν ἀτμόπλοιον καί ἐν ἑτερον ἰστιοφόρον. Ὁ Διευθυντῆς τῆς Ἑλληνικῆς Κορβέττας Κ. Κριεζῆς ἀπέστειλεν ὑπαξιωματικόν τον τινά, κατὰ τὴν τάξιν, προς χαιρετισμόν του Ἀγγλον πλοιάρχου. Μετὰ τοῦτο, ὁ Ἀγγλος πλοίαρχος ἀπελθὼν προς τόν Κ. Κριεζῆ, ὡπως ἀνταποδῶση τὴν ἐπίσκεψιν, ἐζήτησε παρ' αὐτοῦ νὰ τῷ παραδῶση τὰ πλοία, λόγω ὅτι ἡ ἐκποίησις αὐτῶν ἐγένετο μετὰ τὴν κήρην του πολέμου μεταξύ Ρωσίας καί Ἀγγλογαλλίας. Ὁ Κ. Κριεζῆς τῷ ἀπήντησεν ὅτι δέν δύναται νὰ πράξῃ τοῦτο καί εἰς μόνην ὑποχωρεῖ τὴν βίαν, χωρὶς του νὰ ἀντιταχθῇ κατ' αὐτῆς (...)*. Βλ. και Φωκάς (1923), 124-25.

101 Επισημαίνεται στην εφημ. *Αθηνά* (6/10/1854) ότι το ατμόπλοιο *Οθων* που είχε πάει στη Ραγκούζα να παραλάβει τα ελληνικά πλοία επανέπλενσε στον Πειραιά στις 5-6 Οκτωβρίου του 1854 χωρίς αυτά, γιατί έπρεπε να εξοπλιστούν εκ νέου. Για τη δαπάνη για τη συντήρηση των πλοίων το κεντρικό ταμείο πίστωσε στο Υπουργείο των Ναυτικών 50.000 δρχ. (Βλ. το Διάταγμα «Περί χορηγήσεως ἐκτάκτον πιστώσεως δρχ. 50.000 εἰς τὸ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Ὑπουργεῖον, Εφημερίς τῆς Κυβερνήσεως, Α.Φ. 46, 23 Νοεμβρίου 1854). Ο Φωκάς (1923:129) αναφέρει ότι τα πλοία *Ορφεύς* και *Περσεύς* χρησιμοποιήθηκαν ως ξενοδοχεία για πάσχοντες από χολέρα κατά τη διάρκεια της μεγάλης επιδημίας που ενέσκηψε στην πρωτεύουσα στα τέλη του 1854. Τα πλοία φτάνουν τέλη Οκτωβρίου στην Ελλάδα και αμέσως μετά, κατά τον Φωκά, αναλαμβάνουν αυτή την υπηρεσία. Ίσως οι 50.000 δρχ. να πιστώθηκαν στο Υπουργείο Ναυτικών για να γίνουν οι αναγκαίες τροποποιήσεις.

3. Μετάφρασμα



Leonidas Palaskas. He had a vision for a modern western-style Navy. Unfortunately he will not be able to see the change of times.

The committee periodically examined the non-commissioned officers at the Naval Station and classified them by domain and degree according to their abilities. Those deemed incompetent by the committee were either demobilized or transferred to the Elders' Corps.

In summary, it is observed that at this time efforts are being made for the organization, hierarchy and functionality of the Navy. Everything had to be created from scratch, as the transition from the Revolutionary Navy to a Western-style Navy took place, as explicitly stated in the January 1834 Decree on Navy Clothing:²⁵ the goal is to be assimilated to European navies.

Related to the above is the issue of staff training. During this period, significant efforts were made to organize Naval Training. The main interest is focused on the creation of a productive school for officers. For the non-commissioned officers and sailors, no action is taken except with the liquidation of 1858.²⁶ Furthermore; there is a disposition in Greece to transfer the knowledge that existed in foreign Navies of the time, resulting in the sending of new officers abroad at Government expense.

This golden youth of the Navy contributed to raising fruitful concerns about the evolution of the Weapon. A development that was completed shortly before the Balkan Wars, because the School of Naval Trials may have been founded in 1884 and the School of Children in 1879, but the concerns that arose from the failed efforts of this period will lead to the developments of the next period.²⁷

Initially, the probationers were sent to the Military School of Guards in Aegina. In 1836, the Naval Directorate selected 15 young people for this purpose. These students had a specialist teacher of naval courses.²⁸ However, many also left for military schools from abroad.²⁹ Dimitrios G. was trained in England at the expense of the Government. Sachtouris, Alexandros Koumelas (who initially specialized in the navy in Munich artillery), Emmanuel Jacques. Tombazis, while Athanasios served in the English Fleet Miaoulis, later his brother Nikolaos. In France, Dimitrios was trained Sachinis, Nikolaos Domestinis and Nikolaos Veltakis, while at the same time with them, in France Leonidas Palaskas studied his own fleet at his own expense.³⁰

At the same time, for the theoretical training of the personnel of the Merchant Navy by B. Decree of 1837³¹ seating of naval courses were established in the Greek Schools of Syros and Nafplio. It was stipulated in the B. Decree that no one would receive a diploma from now on, but did not obtain a bachelor's degree from one of these schools. The cost of the maintenance of these schools was entrusted to the Maritime Secretariat. The school however, in Nafplio due to lack of students was transferred in December 1838 to Hydra,³² where the required number of students was quickly completed. Navy officers were allowed to watch these courses without being known their total number³³ These naval seats were abolished in June 1843, but re-established a naval headquarters in Syros³⁴ with the flag bearer of the Navy to N. Domestinis. The seat eventually appears to have been abolished in 1845.³⁵

Significant effort has been made during this period to establish naval schools during the corvette of Louis. The corvette of Louis was launched at his Naval Station Poros, designed by Navy shipbuilder George Tombazis, on September 7 of 1837 and although it generally performed successful tests, it was considered too large for the needs of the Navy, as a result of which it remains at the Naval Station disarmed.

25 See above, sub. 17.

26 See above.

27 The letter sent by Leonidas Palaskas to the Prime Minister is typical many years later, in 1875, as Secretary General of the Ministry of the Navy. This letter was also published in the newspapers of the time and a characteristic passage is quoted in follow-up: I therefore advocate, Mr President, that the Ministry must, if it is truly international, succeed in in order to put an end to the faulty systems by which they were introduced in the North Navy until now and test the only logical and convenient, declared a struggle in every municipality for these positions. The beginning of the free competition for every municipality, or from 30 years already I recommend in vain to our innumerable ministers. See Fakidis (1996), 55. So Palaskas, refers to the practice of admitting directly to naval schools descendants of families who had fought in the Revolution of 1821. The only solution he saw was the institution of public and inviolable examinations.

28 The Secretary of the Navy, Admiral Antonios Kriezis on October 30, 1836 reports to the king: But in the meantime not even the naval education was reduced ■ many children in favor of their homeland were sent to England and elsewhere, and fifteen others are studying.

29 See above. They are ascertained by the words of Ant. Kriezi the following: first, that the missions of young people had already begun abroad in 1836, and secondly, that those sent were children of the pro-homeland educated.

30 See. Fakidis (1996), 27 • Lykoudis (1938), 549-576 • Oikonomou (1938), 577-582.

31 This is the Decree on the addition of a naval teacher to the Greek schools of Syros and Nafplio. See Government Gazette, M.D 28.10 August 1837.

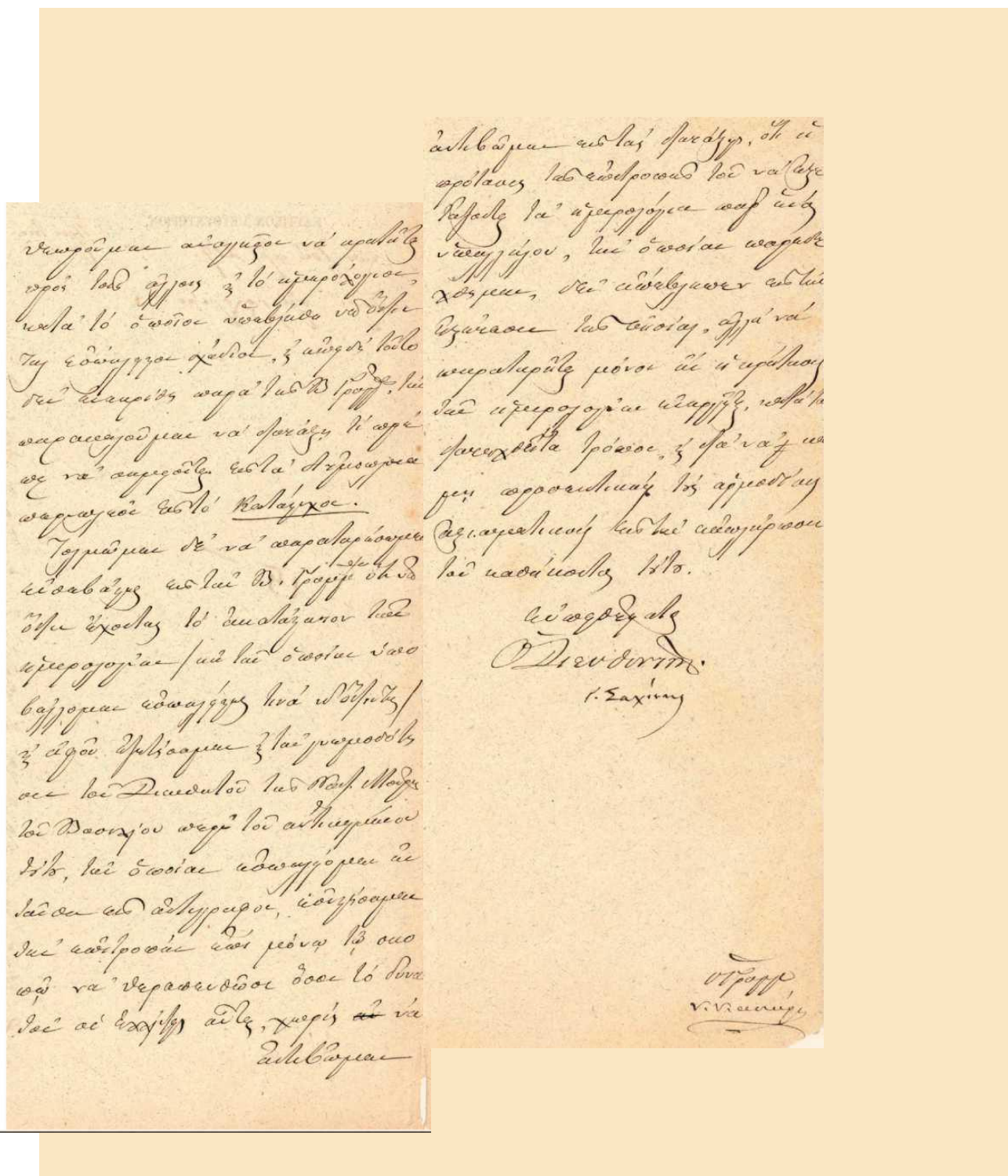
32 This is the Decree on the establishment of school sailors in Hydra. See the Government gazette, A.F. 44, December 22, 1838. The Decree mentions, among others: assuming the short sequence of numbers, of students of this repealed science at the same time, by the Second Decree of 31 July of the previous year established her chair. All naval tools and other utensils, public drills pre-acquired want to move to Hydra.

33 See Fakidis (1996), 30.

34 See Government Gazette, M.D 35, October 2, 1843.

35 See Fakidis (1996), 30. The Decree of its abolition was not found.

Pocheuques par aprant lui B.
 pousse va d'aprez ses apian
 xpoit le Rouanxe l'ile de la
 Tzeta d'apre de la d'oua d'ap
 des saps le pousse pousse pousse.
 Mad d'ou d'apre la d'ou d'ap
 d'ou d'ap



Document of the Maritime Directorate to the Maritime Secretariat regarding the establishment of a single calendar that would replace the pre-existing four. National and Historical Museum.

In July 1843, the Secretary of the Navy summoned Lieutenant L. Palaskas and A. Koumelas, a lieutenant serving in the English Fleet. In 1845, the two submarines authorities came to Greece to serve both in Louis. The purpose was the creation of a model of naval officer training school.³⁶ Captain of the

ship would be the first class master Alexander Raphael and at the same time the existing director of the school, Leonidas Palaskas. The important thing is that the naval school would be located in one ship that would travel normally.³⁷

The relevant Decree stated the following: ³⁸

Desiring to lay the first foundations of a naval academy and willing to provide the necessary education for the perfect training of volunteers, on the proposal of the other Minister of the Navy, we order ...

In this Decree the image of the school is given in relief. So it is established that he would be on board the ship Louis with Lieutenant Commander Leonidas Palaskas, Lieutenant A. Koumelas and the priest Dimitrios Vodeinos, and a teacher (tutor) the probationer V. Kokonezis. The courses that would be taught would be the following: Greek language, elements of mathematics including the application of algebra in geometry, the art of government, the way it builds warships, naval tactical and signal theory, shipping theory, marine astronomy and the art of shooting.

In May 1846, before the above Decree and while the Naval Academy of Louis operates, a Decree is published entitled On Naval Examinations, ³⁹ where states: Desiring to organize to the fullest the Royal Navy, and wanting to suspend its naval and military untested(...). It is only by defining the purpose that it becomes apparent as an effort to systematize maritime education as opposed to fulfillment

36 An order from the Ministry to the Director (Governor) of Louis describes the purpose: We demand that our crew really be recognized so that in a short time from time to time to be deployed as a naval battle and to fight technically and purposefully [...]. We demand and other officers to draw your attention to the laws and the strict execution of the regulations we also want the officers on board to know that they are not the rule of slaves other than free citizens they lead, for this reason the

37 The newspaper Athina (25/10/1845) criticizes the installation of a naval school on a ship in service: At a Naval School, a commonly recognized necessity we do not stay away - we work as hard as we can. The recommendation of the committee does not seem appropriate to us, the school to be in B. Ship in service, but to be in the port of the Naval Station, and in pause for touring on the existing B. Ships.

38 This is the Decree on the Establishment of a Naval School on Corvette, Louis.

39 See. Government Gazette, M.D. May 11, 1846.

Intended for Navy they were called probationers, they started their education in the 4th grade and ended in the 5th grade, so they went to the Navy. Similarly, this system was not applied to students either direct essays are defined.⁴³

Due to the need to switch from sails to steam, an effort was made to staff in this sector as well. In 1839, the English engineer Alfonso Paris was assigned to the training of some sailors, non-commissioned officers and sailors to engineers, sub-engineers, heaters and blacksmiths. A. Paris likewise, who had invited to Greece for the maintenance of the steamers Karteria and Hermes, demanded an increase salary and promotion. The Navy Secretariat denied it and stressed that it was supported in his good mood and his philhellenic dispositions. The results unfortunately were not remarkable.⁴⁴

40 See above.

41 See Fakidis (1996), 36-37.

42 In a memorandum from Palaskas to the Ministry of the Navy entitled on the Naval School, whose manuscript was kept in the library of the School of Naval Trials and once Fakidis lives, the following is mentioned: There are many causes of weakness [to succeed the effort with the naval academy at Louis] or Corvette fulfills the active service, so that its educational end, as a delicacy, is often mentioned in the servant, always

43 See Fokas (1923), 188.

44 See Rouskas (1989), 9, 32 and 56.



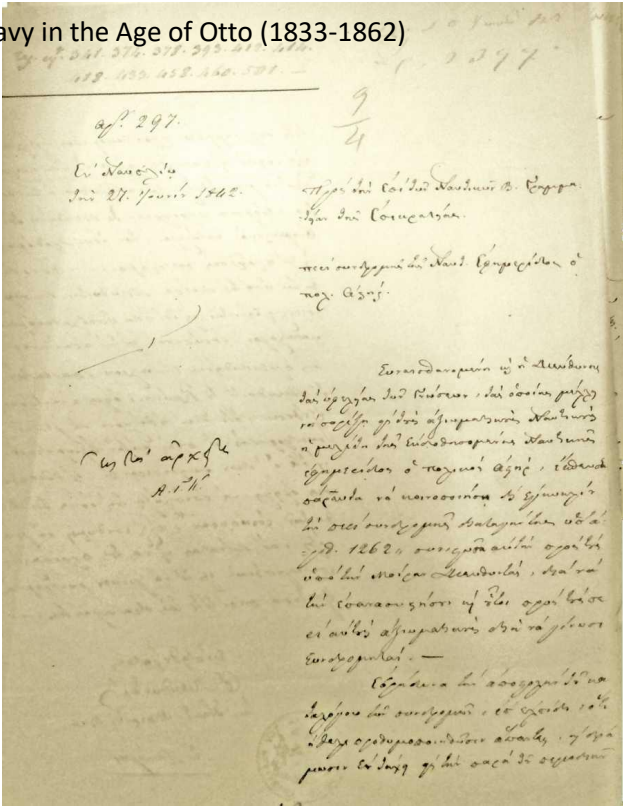
Captain Gerasimios Zaichios (1821-1881). Born in Corfu in 1821. He studied at the Ionian Academy, at the University of Athens and in Paris. Then he was the headmaster of the Evangelical School of Smyrna. He became a statesman and a minister twice. He was the founder and first president of the Nautical 'Apomachiko' Fund. Painting by Spyridon Prosalentis.

In the context of education must be placed and the first attempt to publish naval 'magazines'. Indeed, in 1842 ensign Gerasimios Zohios published the magazine Polikos Astir⁵ which included informational and mainly educational issues. Its purpose was mainly the training of officers. Most officers did not, however, write subscribers either because they were illiterate or because magazines were not interested in his subject matter '. In Zohio also, due to Establishment of the Navy Combat Fund as well her initial training.

From all the above, it follows that this season interest in education focuses in the way of producing officers. There are requests and interest in the systematization of naval training at the level of officers. New ideas as well, introduced mainly by young people who studied abroad, they contradict the old ideas and the fulfillment of ancestral rights. Nevertheless, the most significant effort was the creation of the school in Louis, it gives birth to fruitful problems.⁴⁵

45 Fokas (1923), 111.

The Navy in the Age of Otto (1833-1862)



Letter from the director of the Naval Squadron of the Kingdom, Konstantinos Kanaris to the Secretariat for the Navy regarding the need to support the newspaper Polikos Astir. National and Historical Museum.

3. The Naval Station

Of paramount importance to the operation of any navy is operation of the port. The term "naval base" means a large complex of techniques, medical, military, military and administrative services assisted by warships and naval services in their missions. The naval base can be likened to the heart of an organism. The construction of new ships, but and most ship repair work is carried out there, as well as logistics procedures. At a port there are still very serious legal services, while most of the materials are stored there. Finally, in many cases, the naval base also functions as a recruiting and recruiting a recruitment center in order to then disperse it to ships or services.

The Naval Station⁴⁶ was temporarily built by Manolis Tombazis in 1828⁴⁷ in city of Poros.⁴⁸ It was nothing more than a patchwork of wooden stilts, while its enclosure was a wooden fence and the surrounding wooden private houses. Above on them rested the warehouses plagued by moisture, while the materials had been through great corrosion. Right in the middle of the plot was the Navy Directory, It had also been built temporarily on piles, without foundations with structural contrusctions (*tsatmades*).

46 For the Naval Station in the period of Otto see Elder (2014), 26 • Tsaprazis (1991), 25 • Rouskas(1989), 31-52 • Fokas (1923), 10.

47 During the Revolution, the repair needs of the Trinity Fleet were met by the young four islands, Hydra, Spetses, Syros and Psara, which due to the significant private provided special facilities for their repair, supply and equipment ships. These naval bases were taken care of entirely by the elite, while the financial were covered by the contributions of the rich, by the taxation imposed on its Aegean islands, from the looting operations of Greek and Turkish ships, as well as from help of the Greek committees abroad. See Tsaprazis (1991), 23.

48 The need to build a port has already arisen since the establishment of the National Fleet for the arrangement of materials. Great impetus was given to the organization of the port upon arrival in Greece of the Swiss philhellene doctor Andreas Louis Gosse with a load of supplies. In the book of Iakovos N. Tombazis, which is dedicated to the unknown, but important philanthropy the following are mentioned: However, for the sake of clarity of parts of the autobiography, the distinguished philhellene, needless to say, that he was also a member of the founding in Paros one of the Navy Committee, as reported in dl. No. 10,133 of 15 March 1829 I write to the Government-to the Ministerial Advisers. The Commission on the Navy was set up in the first place to the Government in order to consider some necessary haitian cases, Lord Cochran. After that, in order to collect the material of the Navy, they did not give in the establishment of the Naval Station, the supervision of whoever is in charge] or the committee itself. It was composed by various members, it also had the collaborator and the late Astinga, and often the doctor Gosse was charged with acting as well (...). Below the author quotes the words themselves of Gosse: (...) Mr. Eymrd facilitated my work by naming me an agent of the Greek committees. So I left in the capacity in December 1826, crossed Italy and landed in Ship elbow full supplies [...].Extensively they took the position of Commissioner General (Comissaire) fleet and engaged in the Poron transport of our warehouses and supplies. [...] I ordered to build bakeries for nuts, naval base for the navy, canoe boats to guarding the beaches, while at the same time providing food for the Athens campaign, and money for the maintenance of the frigate "Greece" and a steamer, or for the maintenance of Hydra and Spetses ships and Kanaris' firefighters. These are administrative tasks they do not prevent me from practicing my medical destination. See Tombazis (1910), 5, 8-9.

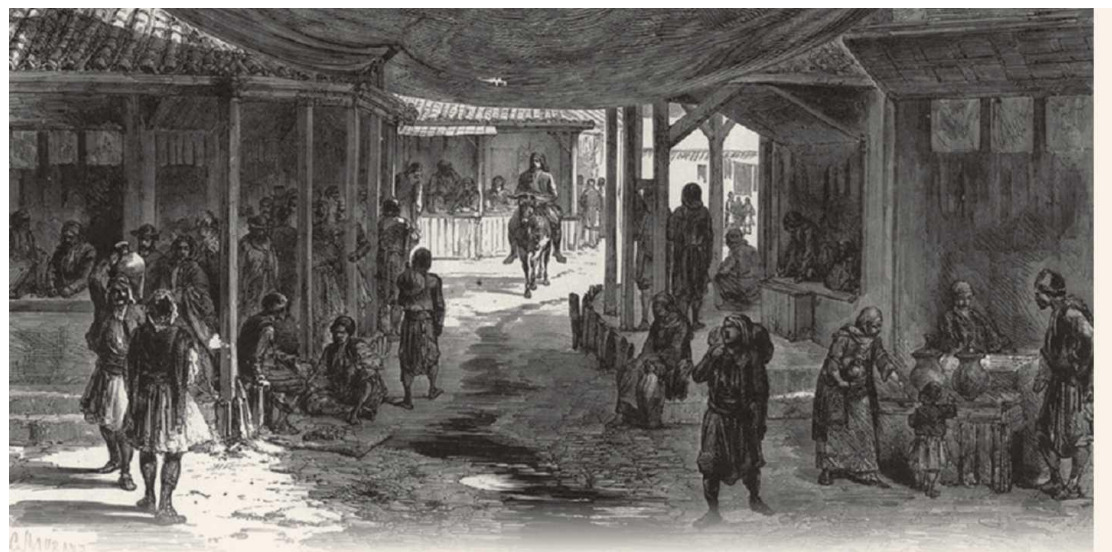
As the needs increased so did the add rooms irregularly, which were placed on stone columns in order to be supported. Next to this Navy building were ovens at the furnaces to make the bread for the crews. But when this practice was abandoned, they were used as warehouses. On the warehouses the Fund and dockyard stores were built, while it was installed below the tailor shop, in which the clothing of the Fleet was made.⁴⁹

Even the conditions of the area where the Naval Station was built were not satisfying. In particular, there was no drinking water, so it was transported from the shores of the Peloponnese. In addition, the lack of warehouses resulted in the purchase of others in 1834⁵⁰ by the Russians. Then the Russians proceeded to construction of new warehouses on the NW side of the island of Kalavria, in the area that until today is called the Russian Naval Station. But they were far from the Naval Station, as a result of many practical problems. Also away from the Naval base, in the isthmus of the island, was the Factory and the barracks of the Corps of Craftsmen. The same happened with the dockyard of the Naval Station. The Hospital and its Pharmacy naval base were located in private houses in the center of the city of Poros, which they had rented for this purpose. Even the artillery was outside its enclosure Shipyard in a rented private space. To guard all these scattered buildings of the Naval Station they needed a large number of men and consequently, increased financial cost.⁵¹ However, despite these adverse conditions, the naval base managed not only to repair the ships of the Fleet, but also to carry out shipyards. As early as 1833, the construction of gunboats began by 1835, twelve had been launched. In 1837 the steamer Maximilian was launched, while on 3d of September of the same year, the corvette Louis.⁵²

49 See. Fokas (1923), 10-11: There was the Naval Station in front of this city, Poron, and the enclosure was formed by a wooden fence and by the surrounding Private house. One of these Private houses were rested miserably narrow and wet stilts used as a warehouse, the material was subject to no slight damage. It was in the middle of the enclosure the building, where the offices of the Naval Directorate were. It was built under the guise of of Manolis Tombazis in 1828 on piles, without foundations. Provided that the need for service was increased, irregular rooms were added, and there was so much of this construction, so that the fiber was prevented or collapsed, it was fixed with stones column. Despite this building of the Directorate, there were furnaces, built to make the bread of the crews. But abandoning the idea of making bread in Naval base, the furnaces were also used as warehouses and the ones built on them Fund and Dockyard stores, and below, inside the furnaces, the tailor shop was established, The clothing of the fleet was destroyed. See also Miaoulis, Sachtouris, Zohios and Miaoulis (1931), 709: In all the naval states in general as the great and master of the naval school rightly is considered the naval base, as from the outset of whom everything from it rushes, nevertheless dissertation and in it they return to rest. [...] In Kalavria [Poros consists of two islands that connected by a bridge. The first is the Sphere which is the city of Poron and the second Calabria] also-called naval base looks like a temporary camp of planetary hikers, although through repairs and repairs of it were demolished for ten years in favor of one hundred and fifty thousand drachmas. In this Memorandum of the Lieutenants, the responsibility is clearly attributed to the decision makers for the condition of the Naval Station in Poros. In the same Memorandum we have important information on the expenditure of a rather large amount for the reconstruction of the Naval Station.

50 see. Lazaropoulos (1936) p.208.

51 see. Tsaprazis (1991), 25-29.



(Road of Athens in 1860.)

It is important to note that there are already thoughts of transfer from this time of the Naval Station due to unsuitability of the area. Commission, which was set up in 1834, chaired by the third class master N. Botasis, gave the opinion that a more suitable place for the Naval Station would be Ambelakia, the ancient port of Salamis.⁵³ Another study but by the Austrian Admiral Errico Francisco Dandolo he preferred Poros, so the view of the Naval Station staying there prevailed.⁵⁴ However, after the protests by the managers of the Naval Station,⁵⁵ the Government decided to put an end to the malfunction of the buildings, the dispersal of which had been caused. Decided in 1846⁵⁶ to establish a new Naval Station again in Poros, not in the city center, but in the isthmus of the island. By 1853⁵⁷, however, only one building had been built,⁵⁸ while the Foreign Ministry's request for a naval architect from France⁵⁹ fell in vacuum.

52 See. Paizis-Paradellis (1999), p. Lewis.

53 See. Tsaprazis (1991), 29 • Lazaropoulos (1936), 210.

54 Tsaprazis (1991), 29.

55 Found in the Kovaios Archive (National and Historical Museum) document of the director of the Naval Station on the subject of the Naval Station. The document is extremely misspelled and may be a draft document, as it is called in public administration (a document that has been corrected but not has yet to be officially sent), as it is full of comments that make the text extremely illegible. Nevertheless, En Paro March 25, 1841 is clearly visible, as well as the whole paragraphs exposing the deplorable condition of the Naval Station. The name of the director does not read, but according to Rouskas (1989: 40) and Fokas (1923: 51), since February 1841 director of the Naval Station is G. Sachinis.

56 see. the Royal and Maritime Decree on the Naval Base of the Newspaper of the Government, M.D. 23, 9 September 1846. In this Decree the permanent position is emphasized in Poros already with the first paragraph, the ones who decided to take definitively and permanently about the training of our naval force measures, on another proposal on seafarers, the ministers are ordered to do so.

A difficult situation arose when the Greek Fleet was entering the steam age and the issue of cleaning the hull of the ships was raised, because there was neither hospital nor tank. Initially, ships were sent for cleaning abroad (Toulon, Malta, Trieste etc.). Later, with the establishment of the company Hellenic Steamships, a tank was established in Syros and the warships were transported there. However, there were complaints that the infantry was not sufficient to clean the warships. For this reason, the Naval Directorate continued to harass the Ministry, pointing out the need to build a tank only for warships.⁶⁰ Only in August 1860 was installed at the Naval Station of Poros and the steam Panopi was cleaned first. However, all the repairs were incomplete, because the mechanical workshop had not been organized until 1863. This lack was the cause of the uselessness of almost all the boilers of older steam engines.

4. The Fleet

The warships built at Poros Naval Station are the following.⁶¹

- Amalia: Corvette of 800 tons. It was built in 1836 under the supervision of Lieutenants A. Koskorozi and G. Theochari and was launched on November 13, 1836. It had a crew of 7 officers, 15 non-commissioned officers and 103 sailors. It sank in 1852 at the ends of its distal edge of Salamis due to storm.
- Amphitrite: 15 ton war maze with a crew of 30 men. In about 1870 turned into a barge.
- Anonymous: schooner 45 years old. It was built in 1836. It was originally 14 meters and a crew of 20 people. In 1843 he got the name Methoni. Dissolved in 1890 at the Naval Station due to age condition.

57 See. the Decree on the establishment of a naval hospital and pharmacy in Vas. Nanstathf Government Gazette, M.D. 12, 27 April 1853.

58 This building is none other than the main building of its Central Fitness Center of Poros which is still called the Palace, because, according to information, it was intended for royal palace of the royal couple. Its construction must have caused financial heads ", as shown in the Decree on the cost of construction of the Paros Naval Station (Government Gazette, AF 18, June 9, 1847).It states: (...) considering the damages wanted to arise from the requirements of the contractors, if the Convergence, in violation of the after the contractors conditions, suspended the erection of the naval building (...). This proposal testifies that there were thoughts of postponing the construction of this building.

59 See. Fokas (1923), 116-17.

60 See. Rouskas (1989), 53 • Fokas (1923), 148. The reason for the delay in the construction of the tank was the insufficient resources.

61 For this information see Rouskas (1989), 53-56.

■ Mission: 44 ton sailboat. It was built in 1833-1834. He had a crew of 2 officers, 1 non-commissioned officer and 20 sailors. It was decommissioned between 1843 and 1846 for economy. It was sold in 1858 by the Greek State in Syros.

■ Androutsos: Sailing gunboat 45 tons. It was built in 1834-1835. It had 2 officers, 1 non-commissioned officer and 20 sailors. In 1847 it was turned into a schooner. It was decommissioned in 1857.

■ Astigx: Sailing gunboat 46 tons. It was built in 1833. It had a crew of 21 non-commissioned officer and 20 sailors. It has been mentioned without armament since 1841. Brought sink alarm for ships during the 1821.It refers to the composition of the Fleet until 1853.

■ Glafkos: Yacht 170 tons. It was built in 1834. It had a crew of 4 officers, 6 officers and 27 sailors. In 1871 it was decommissioned due to age.

■ Dolphins: War tonnage of 15 tons. It was built in 1852. It had a crew of 4 non-commissioned officers and 26 sailors. In 1862 in the composition of the fleet it was mentioned as old and useless.

■ Twelfth: Sailing gunboat 52 tons. It was built in 1835. It was named after her from the shipbuilding series. It had a crew of 1 officer, 1 non-commissioned officer and 20 sailors. The In 1843 it was renamed Sfaktiria and in 1847 it was transformed into a schooner. It was deleted from composition of the Fleet in 1860.

■ Eleventh: Sailing gunboat 52 tons. It was built in 1835. It had a crew of 2 officers, 1 non-commissioned officer and 20 sailors. In 1843 it was named Mykali. It sank 1839, but was raised and turned into a schooner. It was decommissioned in 1860.

- **Castor:** 7 ton yacht. It was built in 1838 and used for high-speed service between Poros Naval Station and Piraeus. It was dissolved due to age in mid-1860.
- **Kanaris:** Sailing gunboat 52 tons. It was built in 1835. It had a crew of 1 officer, 1 non-commissioned officer and 20 sailors. It was decommissioned in the years 1843-1846 for reasons economy. It was finally decommissioned in 1859
- **Cochran:** Sailing gunboat 44 tons. It was built in 1834. It had a crew of 1, 1 non-commissioned officer and 20 sailors. It was deleted from the Fleet in 1859
- **Krieis:** Sailing gunboat 52 tons. It was built in 1835. It had a crew of 2 officers, 1 non-commissioned officer and 20 sailors. It was decommissioned between 1843 and 1846 for economic reasons. From 1847 it was used as a truck. It is not mentioned in its composition Fleet after 1853.
- **Kymothoi:** War tonnage of 15 tons. It was built in 1852. It had a crew of 4 officers and 26 sailors. It was also used to prosecute piracy and as a barge. In 1862 it was mentioned as old and useless.
- **Louis:** Corvette 1,000 tons. It was built with plans and supervision of the shipbuilder of the Navy G. Tombazis between the years 1837-1838. It remained for several years in because it was deemed unsuitable due to its size. It had a crew of 11 officers, 13 non-commissioned officers and 158 sailors. It was used as a Naval Pedestrian⁶² in 1846. It hosted a naval school for the production of officers during the years 1865-1871. Since 1862 it was named Messolonghi. Refers to the composition of the Fleet until 1873
- **Maximilian:** Wooden steamer of 180 tons. It was launched in April 1837. It was the first steamship built in Greece. From October 1841 it was referred to as useless and deleted by the Fleet force in 1846.
- **Mathilde:** 148 ton schooner. It was launched in 1836. It was 21 meters long and had a crew of 4 officers, 6 non-commissioned officers and 28 sailors. It was decommissioned in 1857 and deleted in 1859 by the power of the Fleet.
- **Miaoulis:** Sailing gunboat 43 tons. It was the first warship to sail at the Poros Naval Base in 1833. It had a crew of 2 officers, 1 non-commissioned officer and 20 sailors. It was used as a patrol boat in the Port of Poros and dissolved in 1872.
- **Nafplio:** Goleta 38 tons. It was launched in 1836. It was 13 meters long and had a crew of 2 officers, 1 non-commissioned officer and 8 sailors. In 1862 it was referred with the name Kythnos as it was decommissioned.
- **Nautilus:** Yacht 170 tons. It was built in 1834. It had a crew of 4 officers, 6 officers and 27 sailors. During the years 1843-1846 it was decommissioned for economic reasons. In 1847 during the sailing it turned into a schooner. It was deleted from his power Fleet in 1872 and was used as a prison. It disbanded a little later.
- **Otho:** Wooden steamer of 430 tons. It was launched in 1837. It had a crew of 7 officers, 7 non-commissioned officers and 45 sailors. It was a wheeled ship with 120 horsepower. He carried it 100 tons of cargo. In 1862 it was renamed Athens and remained active until 1864.
- **Panther:** War tonnage of 15 tons. It was built in 1852 and was dissolved in 1860.
- **Polydefkis:** Yacht 80 tons. It was built in 1837. It sank in Monemvasia in 1852. It was ascended by its own means and continued its journey. In 1860 it was dissolved due to age. It was used for the express service between the Port of Poros and Piraeus.
- **Sachtouris:** Sailing gunboat 45 tons. It was built in 1834. It had a crew of 1 officer, 1 non-commissioned officer and 20 sailors. From 1847 it was used as a truck. It was sold by the Greek State at an auction in Syros.
- **Tombay:** 46 ton sailboat. It was built between the years 1833-1834. It had a crew of 1 officer, 1 non-commissioned officer and 20 sailors. It was decommissioned during the period 1843-1846 for economic reasons.
- **Tsamados:** Sailing gunboat 44 tons. It was built between 1833 and 1834. It had 2 officers, 1 non-commissioned officer and 22 sailors. From 1847 it was used as truck. It refers to the strength of the Fleet in 1853.
- **Poseidon, Tachyniki, Polemoniki, Fereniki:** Boats, which were used by port authorities during the years 1842-1853.

The following observations can be made from the above ship buildings:

- First, priority is given to small ships. A related remark with the first is that the Fleet lags behind in military character. It reminds me more of one piracy and the provision of services in the State, despite a de facto fighting force capable of naval combat.⁶³
- Second, ships are decommissioned in a very short time. Already, in 1862 most Navy ships are decommissioned or dismantled.
- Third, most shipbuilding takes place in the years 1833-1837, while vice versa during the years 1843-1846 several ships were decommissioned for economic reasons. In those years the state budget is efficient.⁶⁴

Ship maintenance, then, was a costly process, much more list their shipbuilding. The state leadership seems to be neglecting to build young people ships during the later years of Otto's reign.

5. The path to steam

During this period, the transition from sail to steam takes place. A thorough review was made more than the leadership tried from a very early age to train staff in matters of locomotives. The Carteria of Astingos had already arrived in Greece since the time of the Revolution, while the second steam engine was Hermes, on which the Cochran. Of these two, however, the Carter was completely useless and was not used during this period, while Hermes made two voyages, with the last voyage being that of the regency in the Cyclades in June 1833.⁶⁵ In the beginning, there was the thought of repairing Carter, Unfortunately, after some hesitation, the ship was deemed useless.⁶⁶ It was decided to build a new steamship in Poros and to use its engine to Hermes and in fact, its maintenance was entrusted to the English engineer A. Paris.

63 In the lieutenants' memoirs, schooners, yachts and gunboats are considered insignificant ships and disparagingly call them service docks. See Miaulis. plus. (1932), 46.

64 Dakin (2005), Supplement H '(Table of State Budgets)

65 Carteria was purchased during the Revolution of 1821. It was built in England in 1825 at the Brent Shipyards in Deptford. Its construction was supervised by the philhellene Franc Abney Hastings, who also donated money to buy it. Led by Hastings himself, it offered great services to the Struggle. The heroic philhellene died of plague in Zakynthos succumbs to an infection he suffered from his injury during operations of the Easterners', in 1827. Carteria ceased to be used after 1830 due to poor condition of its engines. It was, however, the first steam-powered vehicle to receive combat businesses. Hermes was one of five wheeled ships commissioned by the company of British philhellenes of Great Britain with money from the loan of 150,000 pounds. In Greece, it sailed in 1828, did not take part in operations and his engine was placed in Maximilian, built in 1837 at the Naval Base of Poros. In 1841, it was reported that the ship was used as a trophy for the carnage of ships. See Old man (2012), 137 • Paizis-Paradelis (1999) p. Endurance.

66 See. Fokas (1923), 32-34.



The steamship Amalia is the most important shipbuilding of the period. For many years the only valuable ship of the Fleet. It was later used to house naval schools but also the School of Nautical Essays itself. Nautical Museum of Greece.

With the engine available, the boiler was ordered from England. The boiler had arrived at the Naval Station in 1835, but due to other construction work undertaken they had not even started work. This caused the king discomfort, who ordered the ship to be ready in three months. In the beginning, the responsibility for the shipbuilding was assigned to the lieutenant colonel Rosen, who was serving in the Naval Station. Rosen, however, denied responsibility for the cast shipyard, where it was assigned to Georgios Tombazis, who was studying shipbuilding in England.⁶⁷ Maximilian was successfully launched on April 2, 1837. It was given immediately at the General Directorate of Posts,⁶⁸ where it remained until 1841, when it returned in the Navy with engine damage. Since then, it has remained decommissioned at the Naval Station.⁶⁹

There was then controversy over the nature of the steam engine, whether it would be oil by wheel or propeller.⁷⁰ as early as 1836 Erickson had built a propeller steamer and Smith and Sovaz had simultaneously applied the propeller as a propellant. In 1847, the Ministry of the Navy requests relevant information from the then in England Captain A. Miaouli.⁷¹ Rosen, having returned from Sweden, perfected the invention Erickson, Smith and Sovaz and built a postal steamer, and proposed the purchase to the Ministry of the Navy. The Ministry then addressed to Georgios Tombazis the same questions he had asked Miaoulis about the propeller or wheel. However, Tombazis, due to his abstention for a long time from the Europe was not aware of new scientific developments and seemed very orderly.⁷²

67 See. Fokas (1923), 34-35.

68 See. the Decree on Regulations> of the payment of passenger seats on the Vas. Steamship Maximilian, Government Officer, M.D. 30, September 7, 1837.

69 See. Fokas (1923), 35.

70 The first steamships had hydrometric wheels. In the 1830s and 1840s, the wheels were gradually replaced by the propeller. In April 1845 a duel took place in Yarmouth between the propeller-driven HMS Rattler and the side-mounted HMS Alecto wheels. The Rattler won by a wide margin because it managed by the Alecto upside down with speed 2.5 knots. This was the end of the wheel as a propellant. See relevant to the issue this information, Fincham (1851).

71 In an order signed by K. Kanaris as Minister of the Navy to A. A. Miaoulis, the following questions are asked: a) The steam, the last invented and for the so-called bolt Archimedes succeeded completely? b) Steam-powered tapes are allowed to sail without the assistance of the machine as well as in the case of sailboats? c) The steam locomotives are given to

replenish sailing ships? d) In Europe or in the mainstream, mainly by sailboats or does it consist of steam? e) The steam generators are given to be used for the most now for the education and training of sailors and shipbuilders? f) Which is as close as or average price of construction and what or the maintenance of such a steam engine of a certain strength? g) Who is more expensive, in a steam-powered or equidistant upper sailing ship? Did you understand the war? h) As far as extreme peace is concerned, who is allowed to dominance the other, the steamer or the sailing ship? This order is saved by Phocas (1923: 72). Some vagueness in the questions indicates the Ministry's ignorance of them developments.

72 An excerpt from Tombazis's answer follows: (...) the simplest machines are suitable. Therefore I think that the steamships moving through the propeller represent Archimedes greater difficulty in driving to Greece than the commonly driven wheels, as the subject is in a great need to be settled in the lower parts above. See Fokas (1923),

74. From the above the isolation of Greece from technological developments is clear.



His Shipbuilder Navy Spyridon Athanasios Mostras in the photo of 1880. Marine Museum Greece's.

By 1852.⁷³ the discussions had not ended in a conclusion. It was then requested by the Ambassador of in Paris, A. Mavrokordato, to collect detailed information on shipbuilding in France 200 horsepower, as well as whether it should be preferred the propeller or wheel. Mavrokordatos answered a detailed report. In it he clarified that the propellers were superior to wheeled vehicles. The same year he sailed in Greece the first propeller commercial steamer with the name "Queen of Greece", to which she arrived directly a committee of Navy officers with intended to examine it.⁷⁴

In 1855, at the suggestion of the then Minister of Maritime Athanassiou Miaouli, five steamers were ordered movable hemispheres for policing the seas. It was the beginning of the replacement of all sailboats of ships of the Greek Fleet from steam engines. The steam of these schooners, as they were typically called, was the Goddess, Panopi, Plixavra and Sfondoni. The shipbuilding assigned to Lieutenant Commander Emmanuel Toba- Zi and Spyridon Athanassiou. Panopi was shipwrecked, however the other three successfully arrived from Glasgow to Greece and offered their services to the for many years.⁷⁵

S. Athanassiou, after the successful completion of his first mission, took over construction of three other steamships in England, called Paralos, Sala-Minia and Panopi (homonymous with the ship that sank). By 1859, they had sailed all three ships in Greece. This was a milestone in the history of the Greek Navy, because not only was the propeller used as a propellant, but also iron as shipbuilding material.⁷⁶ these ships may not have been combat, but served the state needs for many years.

73 In 1852 the first commercial helicopter boat, the steamship, sailed to Greece Queen of Greece. At this a group of Navy officers arrived to consider it. See Fokas (1923), 76. The above steamship will join the company Elliniki Steamships with its foundation in 1857. See. The Decree on the approval of the agreement between the Government and Management of the contract of the Greek Steamships, Government Gazette, M.D. 24, August 3, 1857.

74 See. Fokas (1923), 75-76.

75 See. Fokas (1923), 131-34.

76 See. Fokas (1923), 140.

The highlight of the steam ride was the construction of the steamer (steam frigate) Amalia. It was the first large purely warship of the Greek Fleet.⁷⁷ the Navy shipbuilder, S. Athanassiou, collaborated for its successful construction and on behalf of the Ministry, L. Palaskas. At the same time, his advice was sought experienced shipbuilder-captain Georgios Tombazis, who was then director of Naval Station. Lieutenant Emmanuel Tombazis was appointed Assistant to S. Athanasios who at that time resided in England.⁷⁸

The construction of this ship began in 1858 in England. In 1860 the launch took place to the Thames to the applause of the crowd gathered there, while the French National Guard was playing. Captain Leonidas Palaskas was appointed the first governor. The ship marks the transition of the Greek Navy to the new era of offering its services for many years under the name 'Hellas'.⁷⁹ With this ship George I will arrive in Greece to take over the kingdom for a few years later.

6. The most important events of the Ottonian period

a) The suppression of piracy The Navy is currently mainly engaged in the suppression of piracy and with services in other Ministries and Services of the State,⁸⁰ such as the road service, the transfer of money from the provincial funds to the central and the transfer of employee time. Finally, many times Fleet ships were used for the needs of the royal family.⁸¹

77 This is a sample of what the Navy's mission was in leadership, which it certainly was not war. The fleet at this time is more like a repression flotilla while the missions it undertakes are mainly the transport of civil servants and of the Courtyard. Until 1866, Amalia, then Greece, will be literally the only one fleet of the Fleet. The following excerpt of the order of the Minister- to the shipbuilder Athanassiou: We need to add here that the ship, although defined as pure warriors, we are accustomed to receiving chambers in the construction of the chambers. M. may sometimes be deported on it, so that the house of the master are at least, inevitably spacious and cosmopolitan, containing a carré and no proper chambers as far removed from both the boilers and the propeller. See Fokas (1923), 161.

78 Cf. Fokas (1923), 160-62.

79 Refers to the composition of the Fleet until 1873. Later it will host naval schools, as well as the School of Naval Trials itself. See Paizis - Paradelis (1999), p. Amalia, Greece.

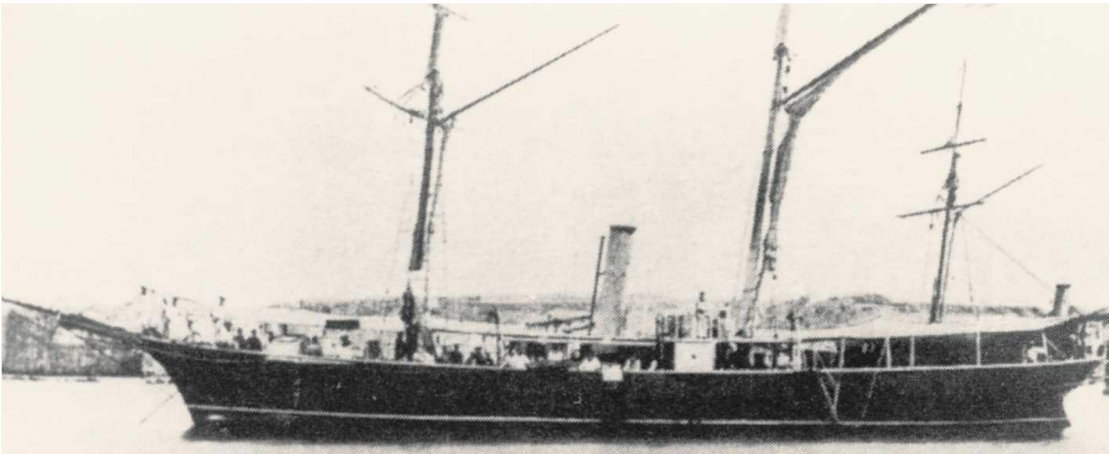
80 Two very typical examples: In September 1839, Phoenix Gavara received 15,000 trees for the National (then Royal) Garden, while in December 1841, the same ship carried from Evia wild trees for the same purpose. In September 1840, the Mars Gavara carried from in Trieste 14 horses of the king. See Papageorgiou Venetas (2008) • Fokas (1923), 48.

81 FoKas (1923: 49-51) lists a long list of important personalities who traveled by Navy ships. We single out the Ambassador of Bavaria, the Major A. Londres, Mavrokordatos, Rigas Palamidis, the family of G. Kountouriotis, Ambassador of France, as well as Venizelos Roufos. We must consider here that that At that time, land travel was often dangerous.

The Fleet of that period was divided into two divisions, the Aegean Squadron and the Fate of the West Coasts. Both Squadrons, but especially the Squadron of the Aegean, had charged with suppressing piracy. In 1841, the two Squadrons were united, as witnesses Decree of the same year,⁸² but also various documents signed by K. Kanaris as director of the Naval Squadron of the Kingdom.⁸³ The Aegean Squadron was fighting piracy on the Northeast coast of the country, and the West Coast Squadron under Konstantinos Kanaris had extended its activity to the shores of Laconia.

The most important event was the sending of two Greek gunboats in 1835 to Ottoman-occupied Thessaloniki after consultations of the Greek leadership with ottoman. The gunboats that were sent were Cochran and Krieis. The canon taxes remained in Thessaloniki until March 1837, when they were revoked due to imminent arrival of an Ottoman fleet, to avoid possible friction.⁸⁴

82 This is the Decree on the Bear of the Naval Squadron the Director on the ship the flag of the Moirarch, Efimeris tis Knveriseos, A.F. 11, 31 May 1841.
83 See. the Kovaïos Archive (National and Historical Archive).
84 See. Fokas (1923), 26.



The ship was PLIXEA. It was built in 1856-57 at the Reid & Co shipyards in Elaskow. Together with Afroessa, Panopi and Sfondoni, were the first propeller vessels of the Royal Navy in which also used iron as shipbuilding material. He sailed to Greece in June 1857. It was used during the Metapolitism of 1862 by the "Mountaineers" as well as for transportation civilians during the great Cretan Revolution of 1866. In the last years of its life it sailed between Naval Station-Piraeus. In 1926 it was sold as useless. Nautical Museum of Greece.



The Lord Palmerston, Minister Its Foreign Great Britain during Parker affairs

b) The Parker Affairs

An important event of this period was the exclusion of Greek ports by the British Fleet under command of Rear Admiral Parker. This England operation, that will cause an alginate impression on the Greeks, became the cause to lead the first generation of political parties that the main feature is the ability to support one Great power.

This blockade was done in retaliation for setting it on fire house of a British Jew named Pacific. Davide Bonifacio Pacifico was a Portuguese born a Jew who was born in Eibraltar, had British citizenship. In 1820, he acquired Portuguese citizenship and then served as Consul of Portugal in Morocco and then, Consul General of the same country in Greece. He was fired from this position on charges of abuse, however he continued to live in Greece.

Easter of 1847, March 23,⁸⁵ Due to the presence of a member of the family of Jewish big bankers Rothschild in Athens, creditors of the Greek state, banned a fairly widespread custom, the burning of the statue of Judas. At the same time, the police had banned the firing of. However, the Greek people did not comply and from Holy Wednesday began shootings even from the homes of ministers.⁸⁷

On Easter Sunday the crowd gathered outside the church of Agios Asomatos blamed Pacific for banning the custom and headed to his house on Sarri Street, wanting to burn a True Jew⁸⁸ together with his house.⁸⁹ The result was that Pacifico complained to the police and the participation of even sons of ministers in the event,⁹⁰ while at the same time claiming as compensation the exorbitant amount of 886,737 drachmas.⁹¹

⁸⁵ See. Pavlidou (2008), 11.

⁸⁶ See. Pavlidou (2008), 11.

⁸⁷ See. Pavlidou (2008), 11. (The phrase from the newspaper of the time Elpis, 31/3/1847).

⁸⁸ Papageorgiou (2005), 452.

⁸⁹ A passage from the Memoirs of Makrigiannis (published 1947: 205) gives us the image in language of the author: A brilliant number of citizens, companions of Koletis and Tzavelas, and others from the rope of Kyriakos they went and looted the house of an Omvraion stranger, called Pacific, and they swallowed it, and the people of the house were moved and frightened to be saved.

⁹⁰ See. the letter of Pacific to Sir Edmund Lyons (7/4/1847), (Correspondence respecting the demands made upon the Greek Government; and respecting the Islands of Cervi and Sapienza), 54.

⁹¹ See. Pacific's letter to Sir Edmund Lyons (9/9/1847), 57.

In this episode, Britain found an opportunity to intensify its pressure on the predominance of the Anglo-Saxon faction in political affairs, as well as abandonment on the part of Otto of the grandiose aspirations, which were connected with the equipment of armed groups sent to the then Ottoman provinces Epirus and Thessaly. It should be noted that Othon embraced the Great Idea, pre- oriented to the French and Russian party. It is worth noting that after 1847 (year of Kolettis's death), Othon essentially ruled the state by promoting courtiers, shadow governments in power.

The lack of a political solution to the Pacific case has led Britain to mobilize its navy under Admiral Parker against Greece and conduct a foreclosure. In fact, Palmerston, in order to justify this operation, which would later be called gunnery diplomacy, was borrowed on Latin phrase *civis romanus sum* from the work of Cicero in *Verrem*. The British citizen compared to Rome and how Rome had to intervene for their rights of its citizens everywhere, Britain had the same mission for the British.

At first the ships of the Greek Royal Navy were captured and driven in Salamis.⁹² Subsequently, the measures were extended to merchant ships docking in Piraeus or loading and unloading of all ships under the Greek flag. The blockade was extended to Patras and Syros and then to all its ports country. The

naval blockade lasted about 4 months. The consequences for the Greek economy law appeared immediately. Trade, handicrafts and maritime transport were paralyzed. The maritime paralysis was critical because at this time they are the only ones existed in the small kingdom.

There was a shortage of food and basic necessities on the market, with the result the overestimation of goods. The populations of the urban centers were led to starvation. The government requested from the municipality of Piraeus an official registration of the damage to the trade, while at the same time having to resort to honoring and food.

92 The Ministry of the Navy, because it foresaw that the British Fleet would conduct operations against the Port of Poros and the other ports of the country, sent to the director of the Naval Base and the port authorities a model document of protest. This document should surrender to the English ship, which would attempt some violent act against them. The English however, they acted swiftly and seized the ships Otto and Caotor and transported them to the bay of Ambelaki, where Parker's flagship was chartered.

Then, the Ministry issued an order not to sail any ship from Poros and to the managers (captains) of the ships that rushed to the ports not to sail for any reason to Piraeus. If it arose need to approach the capital, the order was to sail to Porto-Rafti or the Thoric. At the same time, the deputy chief of Piraeus was ordered to set up an observatory at a high point of the Piraeus Peninsula so that if it sees a ship approaching, it will alert immediately the port authority, which by boat would notify the ship's manager to set sail in a from the aforementioned ports of Attica. See Fokas (1923), 100-101. In addition, in the newspaper Aion,(10/1/1850) the following is pointed out: Yesterday evening, at 7 p.m. they arrested the steamship Otto and Caoter's boat and they fled to the glorious Parker.

The damage to the seized merchant ships was calculated by commission set up at 131,000 drachmas, while indirect trade and shipping losses exceeded 20,000,000 drachmas.⁹⁴

Finally, it should be noted that Great Britain with this exclusion, which in history has been recorded as cannonade diplomacy, achieved exactly the opposite results of what it sought. Despite the suffering of the people, Otto's popularity soared, as the people rallied around him. Even English public opinion condemned it fact. The House of Lords, in fact, voted against the action with a majority of 37votes.⁹⁵

c) The Crimean War

With the outbreak of the Russo-Turkish War of 1853, a real war fever kept in Greece. In the winter of 1853 corpses were formed in Athens under open protection of the queen to start a revolution in the spring. In fact, Many Greek officers resigned in order to join armed groups in borders. Already in January 1854, Radovizi next to Arta revolted in March, the first battle took place in Peta, while an armed group under Theodoros Grivas was conducting attack on Metsovo. At the same time, armed groups under Hadjipetros maintained the revolution in Epirus and Thessaly. The Greek Fleet had a small contribution located in the Amvrakikos cannon carrier Cochran.⁹⁶

The Ottoman leadership demanded from the Greek Government within ten days the summoning of all Greek officers participating in the revolutions, punishing those who were involved, the public disapproval of fundraising for the revolutionaries and the guidance of the press, so as not to create an atmosphere of war. Because the answer of the Greek Government was deemed unsatisfactory, their diplomatic relationship was severed two countries. King Otto ordered the army to prepare, to which he would positive leader. . In April 1854, however, the ambassadors of England and France surrendered threatening announcement to the Greek Government, while in May military detachments of the Great Powers occupied Piraeus. Thus, King Otto was forced to preach neutrality.⁹⁷

93 Pavlidou (2008). See also the following documents from the Historical Archive of Piraeus: fax. 1850 A, regard H.13, F. 37, Compensation of the victims from the exclusion of the English fleet, doc. 1331, (1/3/1850) of the prefect of Attica to the mayor of Piraeus, doc. 1154 (16/3/1850) for the calculation of food allowances for each day of exclusion, and doc. 133 (13/3/1850) of Piraeus Deputy Mayor to the Mayor for the accurate calculation of shipping losses and trade from the English blockade.

94 See. Fokas (1923), 107.

95 Papageorgiou (2005), 455 • Fokas (1923), 107.

96 See. Fokas (1923), 122. See. also the newspaper Aion, 31/3/1854 and 3/4/1854.

97 Papageorgiou (2005), 472.

Although Greece had declared neutrality, it had allegedly taken on new tasks peaceful Government and, above all, the ban on Greek navigation had been lifted warships, two French warships occupied the Greek warship Otto. The ships Mykali, Sfaktiria, Panther and Delfinia were captured. Finally, by allies The Anglo-French forces occupied the Greek warships that were chartering in Piraeus. Their crews were captured and taken to Allied ships which after being detained for two days, were released on land.^{98 99}

Another fact connected with the hostile actions of the Anglo-French against warships was as follows: in February 1854, they were chartering in Trieste three Russian warships, a corvette and two kettles. Just before entering in the war and France, the Imperial Government of Russia decided to sell their. The Ministry of the Navy, after consultations with the Russian Government, sent the Greek consul in Trieste in order to buy the ships, which were sold fully equipped. He succeeded, unknown with what amount. The corvette was named Ariadne and the two breweries Orpheus and Perseus. "

This market has caused concern in the Governments of France and England, as a result, English ships began to pursue them. In fact, the English frigate Adamas¹⁰⁰ met the three Greek ships off the Dalmatian coast and forced them take refuge in the port of Dubrovnik (Ragusa), where the Austrian Government disarmed. These ships remained there undisturbed and decommissioned until finally, after negotiations, they were allowed to equip and land in Greece. They set sail from Dubrovnik on October 8, 1854.¹⁰¹

98 In the newspaper Aion (15/5/1854), the following are pointed out: (...) English and French become immigrants Greek warships anchored in the port of Piraeus, five in number and inferior to all the officers, to whom they said they were free, Greek sailors sailed and sailed on their ships, and lowered the Greek flag, introduced same crews inside the ships. See FoKas (1923), 123-24.

99 See. Fokas (1923), 129.

100 In the newspaper Aion (8/5/1854), the following passage is pointed out: (...) in its port entered [...] a frigate English, outside they were left on a steamer and another sailboat. The headmaster of the Greek Corvette K. Kriezis sent a non-commissioned officer Tina, according to the class, to greet the English master. After that, the English captain went to K. Kriezis, as In return, he asked them to hand over the ships, was made after the outbreak of the war between Russia and England. K. Kriezis answered that he cannot do this and he alone releases the violence, without opposing it (...). See and Fokas (1923), 124-25.

101 It is pointed out in the newspaper Athina (6/10/1854) that the steamer Othon that had gone to Ragusa to receive the Greek ships and sailed back to Piraeus on October 5-6, 1854 without them, because they had to be re-equipped. For the cost of maintaining the ships the central credit to the Ministry of the Navy 50,000 drachmas (See the Decree "On granting an emergency 50,000 drachmas credit to the Navy Department, Government Gazette, M.D. 46, 23 November 1854). Fokas (1923: 129) reports that the ships Orpheus and Perses were used as hotels for cholera sufferers during the great epidemic that ensued in the capital at the end of 1854. The ships arrived in Greece at the end of October and immediately then, according to Fokas, they undertook this service. Maybe the 50,000 drachmas were credited to Ministry of the Navy to make the necessary modifications.

4. Γλωσσάρι

Ελληνικά	Αγγλικά
Ακταιωρός	Patrol boat
Παινίζω	Play
Ναυτικό Διευθυντήριο	Navy Directory
Ναύσταθμος	Naval Base
Αξιωματικός	Officer
Λόχος των Πρεσβυτών	Elder's Corps
Διάταγμα Ιανού	Ian Decree
Υπουργείο Ναυτικών	Navy Department
Ναύαρχος	Admiral
Υποπλοίαρχος	Lieutenant
Ναυτικό Εκπαιδευτήριο	Naval Training
Κυβερνήτης	Governor
Παρακαταθήκη	Consignment
Υπομηχανικοί	Surveyors
Σιδηρουργοί	Blacksmiths
Σημαιοφόρος	Ensign
Συστηματοποίηση	Systematization
Συνονθύλευμα	Patchwork

Μαστιζόμενες	Plagued
Ναυπηγήσεις	Shipbuilding
Ιματισμός	Apparel
Δεξαμενή	Reservoir
Λουδοβίκος	Louis
Γραμματεία Ναυτικών	Naval Secretariat
Υπομνήματα	Memorandum
Αδόκιμος	Untested
Μαξιμιλιανός	Maximilian
Ατμοπλοΐα	Steamships
Φορτηγίδα	Barge
Ιστιοφόρος	Sailing Vessel
Κανονιοφόρο	Gunboats
Γολέτα	Schooner
Ατμοκίνητο	Steam Power
Πάσσαλος	Pile
Διατακτική	Removal Order
Τροχοφόρα	Wheeled
Οθωμανοκρατούμενη	Ottoman-held
Υποναύαρχος	Rear admiral
Πλωτάρχης	Lieutenant Commander

Κορβέτα	Corvette
Χρυσή Νεολαία	Golden Youth
Ατμομηχανές	Locomotives
Γόνιμοι Προβληματισμοί	Fruitful Question
Ατμοφρεγάτα	Frigate
Δόκιμοι	Probationers
Ναυπηγός	Shipbuilders
Παρκερικά	Parker affairs
Στόλος	Fleet
Εφημερίδα Κυβέρνησης	Government Gazette
Στολίσκο	Flotilla
Κέντρο Στρατολογίας	Recruitment Center
Τρηήσιος Στόλος	Trinity Fleet
Αϊτινες	Trinity Fleet
Ακταιωρός	Patrol Boat
Κλίβανοι	Furnaces
Νεώριο	Dockyard
Ισθμός	Isthmus
Κριμαϊκός Πόλεμος	Crimean War
Μπρίκια	Kettles
Φρεγάτα	

Α.Φ Υπουργική Απόφαση	Frigate
Ν.Π Νομοθετικό Περιεχόμενο	M.D (Ministerial Decree)
Τσατμάδες	D.L Decree Law
Λιβύρνιδα	Structural Construction
Πάνδημον	Liberian
Ατμοδρώμενα	Every Municipality
	Steam-active

5. Προβλήματα κατά την διάρκεια της μεταφραστική διαδικασίας

Σε πολλές επιστήμες, ο μελετητής όταν έρχεται αντιμετωπίζει κάποιο εμπόδιο πάνω στο αντικείμενο του έχει τη δυνατότητα να ανατρέξει στη θεωρία και τους ορισμούς της επιστήμης του. Αντιθέτως, ο μεταφραστής δεν έχει αυτό το πλεονέκτημα. Ακόμη και αν ο μεταφραστής κατέχει μία γλώσσα άπταιστα, αυτό δε συνεπάγεται πως αν δεν έχει τις εξειδικευμένες γνώσεις πάνω στο αντικείμενο που καλείται να μεταφράσει θα κατορθώσει να μεταφέρει το νόημα από τη γλώσσα αφετηρίας στη γλώσσα στόχο. Με λίγα λόγια, ο μεταφραστής παίρνει τη θέση του διαμεσολαβητή μεταξύ συγγραφέα-πομπού και αναγνώστη-δέκτη. Είναι αυτός ο οποίος οφείλει με το έργο του να μεταφέρει στον αναγνώστη το πνεύμα της μεταφραζόμενης γλώσσας αλλά και το στίγμα που επεδίωξε να αφήσει ο συγγραφέας, γνωρίζοντας πως δεν έχουν κανένα κοινό μεταξύ τους.

Κατά τον Ludwig Wittgenstein μια πρόταση έχει νόημα, επειδή είναι πρόταση, και είναι πρόταση επειδή έχει νόημα, στην αντίθετη περίπτωση, δεν υπάρχει τίποτα από τα δύο. Για τον Wittgenstein “ καταλαβαίνω μια πρόταση” μπορεί να σημαίνει “γνωρίζω τι λέει η πρόταση” με άλλα λόγια, ότι μπορώ να απαντήσω στο ερώτημα “τι λέει αυτή η πρόταση; ”, η κατανόηση του κειμένου αφετηρίας λοιπόν είναι η μεγαλύτερη πρόκληση για τον μεταφραστή και για τον λόγο αυτό οφείλει να διακρίνει δύο σημεία ,την έννοια και την σημασία.

Κατά την μεταφραστική διαδικασία του κειμένου μου ,τα κύρια προβλήματα που αντιμετωπίσα είναι τα εξής : α) η εξειδίκευση των κριτηρίων της εννοημάτωσης (meaningfulness) δηλαδή ως προς το ποιους όρους πρέπει να κατέχει μια πρόταση ώστε να έχει νόημα, β) η εξειδίκευση των κριτηρίων και των όρων συνωνυμίας (synonymy) δηλαδή αν υπάρχει ισοδυναμία και οι λέξεις, προτάσεις η εκφράσεις του κειμένου έχουν το ίδιο νόημα. Τέλος, γ) η εξειδίκευση των νοημάτων εν γένει (meanings in general).

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα κατά τη μετάφραση του κειμένου ήταν ο τρόπος απόδοσης νοήματος από τη γλώσσα αφετηρίας στη γλώσσα αφίξεως καθώς και η απόδοση νοήματος σε όρους χωρίς ισοδυναμία ανάμεσα στις δύο γλώσσες λόγω γλωσσικής ιδιαιτερότητας. Για παράδειγμα λέξεις όπως οι “τσατμάδες”, “ατμοδρώμενα”, “πάνδημον” , “ακταιωρός” κτλ καθώς και ακρωνύμια λέξεων όπως για παράδειγμα οι λέξεις Α.Φ (Υπουργική Απόφαση και ν.π (νομοθετικό περιεχόμενο).

Κατά τον Hjelmslev οι δυσκολίες στην μετάφραση ξεκινούν από το αναμφισβήτητο γεγονός ότι κάθε κείμενο χωριστά αποτελεί συνδυασμό πολύπλοκων αλληλεπιδράσεων δομών και λειτουργιών. Μολονότι μπορούμε να περιγράψουμε το δύσκολο κείμενο και να εντοπίσουμε τις αιτίες της δυσκολίας του, δεν είναι εύκολο α) να ορίσουμε αντικειμενικά τι αποτελεί μεταφραστική δυσκολία , β) να επιτύχουμε γενική ομοφωνία ,σε γλωσσολογικό επίπεδο, από τις συντακτικές, σημασιολογικές και υφολογικές δυνατότητες της γλώσσας αφετηρίας και γ) να βγάλουμε συμπεράσματα σχετικά με την περιγραφή, την ιεράρχηση και την αξιολόγηση των δυσκολιών κατά τη μετάφραση. Αποτελεί μια κατάσταση προβλήματος, η διαχείριση ενός κειμένου το οποίο προϋποθέτει γνώσεις για την κατανόηση των όρων του προβλήματος, δεξιότητες για τη διαχείριση του και ικανότητα λήψης ορθών αποφάσεων σε κάθε

στάδιο διαδικασίας. Στο στάδιο της ανάγνωσης και ανάλυσης του κειμένου ενδέχεται να προκύψουν προβλήματα που έχουν σχέση με τις εξωγλωσσικές εμπειρίες καθώς και το γλωσσικό επίπεδο του μεταφραστή.

Άλλο ένα πρόβλημα αποτελεί το γεγονός ότι οι γλώσσες δεν είναι ισομορφικές σε λεξικό-συντακτικό και κοινωνικό επίπεδο εφόσον η κάθε γλώσσα ξεχωριστά έχει δική της κουλτούρα και αποτελεί έναν συνδυασμό δομών. Δύο η και περισσότερα νοήματα μπορεί να συνδέονται με ομώνυμα λεξήματα στη μία γλώσσα και να μην συμβαίνει το ίδιο σε καμία άλλη γλώσσα. Γίνεται λοιπόν αντιληπτό ότι μια οποιαδήποτε γλώσσα μπορεί να εκφέρει νοήματα τα οποία δεν είναι εφικτό να εκφέρονται σε μία άλλη οποιαδήποτε γλώσσα. Ο μεταφραστής αναλαμβάνει να φέρει εις πέρας ένα χρονοβόρο και πολυσύνθετο έργο. Η διαδικασία της μετάφρασης είναι απαιτητική και ο μεταφραστής καλείται να παραγάγει ένα μετάφρασμα λαμβάνοντας υπόψη όλες τις συνιστώσες. Όταν ένα κείμενο δεν μπορεί ν' αποδοθεί κατά λέξη ο μεταφραστής καλείται να δημιουργήσει ένα ορθό αποτέλεσμα ακόμη και αν αυτό δε μεταφέρει επακριβώς την κάθε λέξη αλλά το νόημα του πρωτοτύπου.

Σύμφωνα με τον Wilss μεταφραστική δυσκολία συναντάμε όταν δεν είναι δυνατή μία λεξιλογική ή συντακτική μία προς μία αντιστοίχιση μεταξύ του κειμένου-πηγή και του κειμένου-στόχος, διότι, στην περίπτωση αυτή, μία τέτοια «λέξη προς λέξη» μετάφραση θα επέφερε αρνητικά μεταφραστικά αποτελέσματα.

Τέλος, οι μεταφραστικές δυσκολίες που αντιμετωπίσα κρίθηκαν με βάση α) την εμπειρία μου, β) το περιβάλλον του κειμένου, γ) της αποτίμησης των μεταφραστικών δυσκολιών βάσει του συγκεκριμένου τους.

6. Τρόποι αντιμετώπισης με μεταφραστικές τεχνικές

Σύμφωνα με τον Gottlob Frege για να μεταφράσουμε ένα κείμενο πρέπει α) να αναλύσουμε τη δομή της σκέψης του συγγραφέα, β) να μελετήσουμε τη σκέψη του και γ) να αναλύσουμε τη γλώσσα του συγγραφέα, προκειμένου να μπορέσουμε να αποτυπώσουμε σωστά στο μετάφρασμα την ανάλυση της σκέψης του.

Κατά τη μεταφραστική διαδικασία, ο μεταφραστής πρέπει να αποφασίσει αν προτιμά να δώσει έμφαση στη διαφορά ή στην ομοιότητα μεταξύ των δυο εννοιολογικών συστημάτων. Εφόσον επιλέξει το πρώτο, θα πρέπει να χρησιμοποιήσει ένα λειτουργικό ισοδύναμο, ενώ αν προτιμήσει τη δεύτερη λύση, πρέπει να επιλέξει ή να δημιουργήσει ένα μεταφραστικό ισοδύναμο. Κάτι που επίσης μπορεί να τον δυσκολέψει είναι το ενδεχόμενο να παραπεμφθεί σε παραπάνω από μία έννοιες. Σε αυτή την περίπτωση, ο μεταφραστής είναι σημαντικό να επιλέξει μεταξύ συνώνυμων

ισοδύναμων. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, ο ρόλος του μεταφραστή δεν αφορά μόνο την επιλογή ενός όρου, αλλά περιλαμβάνει και τη δημιουργία νέων όρων. Άρα, ο μεταφραστής αναλαμβάνει ρόλο εύρεσης νέων ορολογιών (μεταφραστικά ισοδύναμα).

Το πρώτο και σημαντικότερο βήμα για την αντιμετώπιση των δυσκολιών είναι η κατανόηση του νοήματος του κειμένου-αφετηρίας ώστε να αποδοθεί στο κείμενο-στόχος. Οι πρώτες ενέργειες μου ήταν αναγνωριστικής φύσης και αποσκοπούσαν στο να σχηματιστεί μια γενική ιδέα του έργου προς μετάφραση. Όπως επισημαίνει και ο Delisle, όση λιγότερη εξοικείωση έχει ένας μεταφραστής με το περιεχόμενο του προς μετάφραση κειμένου, τόσο μεγαλύτερη έμφαση πρέπει να δίνει στην έρευνα τεκμηρίωσης. Ξεκίνησα λοιπόν την έρευνα μου με σκοπό:

- Την συγκέντρωση των πρώτων πληροφοριών που θεώρησα απαραίτητες για να προετοιμαστώ ενόψει της μετάφρασης (όγκος της εργασίας, προσδιορισμός γνωστικού επιπέδου, πρώτη αξιολόγηση του βαθμού δυσκολίας του προς μετάφραση κειμένου κ.α.)
- Την επιλογή στρατηγικής (μεταφραστικής τεχνικής) που θα ακολουθήσω τόσο σε μεταφραστικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο σχεδιασμού της έρευνας τεκμηρίωσης.

Για να γίνει εφικτή η μετάφραση του κειμένου ακολούθησα τα εξής βήματα :

- λογική οργάνωση του κειμένου
- άντλησα πληροφορίες στις οποίες έπρεπε να εμβαθύνω
- επέλεξα τα στοιχεία που δεν πρέπει να μεταφράσω όπως για παράδειγμα ονόματα κ.α.
- ξεχώρισα μονάδες μέτρησης που πρέπει να μετατραπούν ή να προσαρμοστούν στις συνήθειες του αναγνωστικού κοινού
- πρόσεξα τους τίτλους αναφοράς και ρυθμιστικού χαρακτήρα για τα οποία υπάρχει επίσημη μετάφραση (πχ. τα ονόματα των πλοίων)

Στη συνέχεια κινήθηκα σε συστηματική ανάγνωση του προς μετάφραση κειμένου και παράλληλα σε ανάλυση του, η οποία μου επέτρεψε την πλήρη κατανόηση του. Σκοπός μου ήταν:

- να απαντήσω σε ερωτήματα όπως : ποιος; τι; πότε; πως; γιατί;
- να μεταφέρω τα στοιχεία που σηματοδοτούν την άρθρωση του κειμένου και
- να μεταφέρω πληροφορίες σχετικές με τα υπονοήματα, τα σχήματα λόγου ή άλλα υφολογικά στοιχεία που συμβάλλουν στη σύνθεση του νοήματος.

Στην περίπτωση γνωστών κυρίων ονομάτων χρησιμοποίησα την ιστορικά αποδεκτή μετάφραση τους, για παράδειγμα στο κείμενο συνάντησα το όνομα “Λουδοβίκος” το οποίο μετέφρασα ως “Louis”. Άλλο ένα παράδειγμα αποτελεί στο κείμενο η λέξη Λιβυρνίδα (Λιβύρνις), για την μετάφραση της οποίας έπρεπε να κάνω έρευνα. Η Λιβυρνίδα ήταν ονομασία μικρού ταχυπλόου με ιστιοφορία το οποίο κατά την Ελληνική Επανάσταση του 1821 χρησιμοποιήθηκε ως απόστολο πλοίο και για καταδίωξη πειρατείας, το μετέφρασα ως “Liberian”. Ακόμη ένα παράδειγμα ιστορικά αποδεκτής μετάφρασης θα μπορούσε να αποτελέσει ο “Κριμαϊκός Πόλεμος” το οποίο μετέφρασα ως “ Crimean War”. Ο Κριμαϊκός Πόλεμος (Οκτώβριος 1853 - Φεβρουάριος 1856)

υπήρξε η ένοπλη σύγκρουση μεταξύ της Ρωσικής Αυτοκρατορίας από τη μία πλευρά και των συμμαχικών δυνάμεων της Βρετανικής Αυτοκρατορίας, της Γαλλικής Αυτοκρατορίας, της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και του Βασιλείου της Σαρδηνίας από την άλλη πλευρά. Οι περισσότερες μάχες έλαβαν χώρα στη χερσόνησο της Κριμαίας, όμως πραγματοποιήθηκαν και μικρότερης έντασης εκστρατείες στη δυτική Ανατολία, τον Καύκασο, τη Βαλτική Θάλασσα, τη Λευκή Θάλασσα και τον Ειρηνικό Ωκεανό. Τελευταίο παράδειγμα ιστορικά αποδεκτής μετάφρασης αποτελούν τα κατά το κείμενο “ Παρκερικά” που τα μετέφρασα ως “ Parker affairs” γνωστά στην ιστορία ως Υπόθεση Πατσίφικο. Σύμφωνα με ιστορικές πηγές, τον Απρίλιο του 1849, κατά τη διάρκεια των εορτών του Πάσχα, απαγορεύθηκε από τις αρχές το έθιμο του καψίματος του Ιούδα. Εξαγριωμένοι Αθηναίοι έσπευσαν στο σπίτι του εβραίου τυχοδιώκτη, ονόματι Δαβίδ Πατσίφικο, προσενώνοντας ασήμαντες ζημίες. Ο Πατσίφικο, που είχε διατελέσει πρόξενος της Πορτογαλίας στην Αθήνα, αλλά είχε απαλλαγεί των καθηκόντων του λόγω καταχρήσεων, εστράφη κατά της ελληνικής κυβερνήσεως και ζήτησε αποζημίωση 888.736 δραχμών και 57 λεπτών με αποτέλεσμα η Ελλάδα να υποστεί ανυπολόγιστες ζημίες, ιδίως οι έμποροι και οι ναυτιλλόμενοι.

Ακόμη ένα σημαντικό βήμα ήταν η κατανόηση του ύφους και της γλώσσας του κειμένου δηλαδή με λίγα λόγια τον τρόπο και τα γλωσσικά μέσα που χρησιμοποιεί ο συντάκτης. Αυτή η υφολογική ανάλυση αποτελεί σύνθετη εργασία και είναι απαραίτητη για την μετάφραση. Στο εν λόγω αφηγηματικό, ιστορικό κείμενο, η γλώσσα ήταν απλή, φυσική, αντικειμενική και ακριβόλογη ενώ το ύφος στοχαστικό και διδακτικό . Η γλώσσα μπορεί να λειτουργήσει ως σημείο αναφοράς υπό την έννοια ότι περιγράφει, χαρακτηρίζει τον ομιλητή.

Μεταφραστικές τεχνικές :

Οι γλωσσολόγοι Vinay & Darbelnet χώρισαν τα κείμενα σε μεταφραστικές μονάδες. Όρισαν ως μεταφραστική μονάδα: «το μικρότερο τμήμα του εκφωνήματος, στο εσωτερικό του οποίου η συνοχή μεταξύ των στοιχείων είναι τέτοια που δεν επιτρέπει να μεταφραστούν ξεχωριστά». Στη συνέχεια ανέπτυξαν επτά μεταφραστικές τεχνικές: 1) «Το δάνειο» 2) «το έκτυπο» 3) «την κατά λέξη μετάφραση» 4) «τη μετάταξη» 5) «τη μετατροπία» 6) «την ισοδυναμία» και 7) «την προσαρμογή». Στη συνέχεια διαίρεσαν αυτές τις τεχνικές σε δύο κατηγορίες, στην άμεση (δηλαδή κατά λέξη) και στην έμμεση μετάφραση έχοντας ως κριτήριο για το διαχωρισμό αυτό το βαθμό ευκολίας ή δυσκολίας τους.

Επιπρόσθετα, οι Vinay και Darbelnet εξέφρασαν τα πέντε, βασικά γι’ αυτούς, βήματα ενός μεταφραστή για τη μεταφορά από το κείμενο πηγή στο κείμενο-στόχο. Τα οποία είναι τα εξής:

- α) Προσδιορισμός των μονάδων της μετάφρασης.
- β) Η εξέταση του κειμένου-πηγής, αξιολογώντας το περιγραφικό, συναισθηματικό και διανοητικό περιεχόμενο των μονάδων.
- γ) Αναδόμηση του μεταγλωσσικού πλαισίου του μηνύματος.
- δ) Αξιολόγηση των υφολογικών αποτελεσμάτων.
- ε) Παραγωγή και επανεξέταση του κειμένου-στόχος/μεταφράσματος.

Για την μετάφραση του κειμένου χρησιμοποίησα τις εξής μεταφραστικές τεχνικές :

- Κατά λέξη μετάφραση. Με λίγα λόγια είναι ό,τι δηλώνει ο όρος, ενώ επισημαίνεται ότι είναι η μοναδική επιλογή του μεταφραστή και πρέπει να είναι αμφίδρομη, συνηθίζεται μεταξύ γλωσσών της ίδιας οικογένειας ή γλωσσών-φορέων συγγενών πολιτισμών. Μέσα στο κείμενο χρησιμοποίησα την κατά λέξη μετάφραση σε ονόματα για παράδειγμα, τα ονόματα πλοίων “Άνδρούτσος” (Androutsos), “Γλαύκος” (Glafkos), “Κανάρης”(Kanaris) κτλ. Χρησιμοποίησα την ίδια τεχνική σε γνωστά ιστορικά ονόματα πχ. “Παλάσκας”(Palaskas), καθώς και ονόματα νησιών πχ. “Πόρος”(Poros), “Σύρος”(Syros) κτλ.
- Μετάταξη (αλλαγή τάξης). Είναι η τεχνική κατά την οποία ένα μέρος του λόγου αντικαθιστάται από κάποιο άλλο χωρίς ωστόσο αυτό να συνεπάγεται αλλαγή στο νόημα του μηνύματος. Για παράδειγμα, “Ήδη από την εποχή της Επανάστασης είχε φτάσει στην Ελλάδα η Καρτερία του Άστιγγος...” και το μετέφρασα ως “ The Carteria of Astingos had already arrived in Greece since the time of the Revolution” άλλαξα την σειρά των λέξεων χωρίς αυτή να επηρεάσει το νόημα της πρότασης. Άλλο ένα παράδειγμα αποτελεί το εξής : “Βοηθός του Σ. Αθανασίου ορίστηκε ο υποπλοίαρχος Εμμανουήλ Τομπάζης, ο οποίος την εποχή αυτή διέμενε στην Αγγλία.” και το μετέφρασα ως “Lieutenant Emmanuel Tombazis was appointed Assistant to S. Athanasios who at that time resided in England”.
- Μετατροπία. Επιτυγχάνεται με αλλαγή προοπτικής του μηνύματος ώστε αυτό να γίνεται πιο σαφές και να ανταποκρίνεται στα πλαίσια του πολιτισμού της γλώσσας-στόχου. Για παράδειγμα “Το 1860 έγινε η καθέλκυσή του στον Τάμεση υπό τις επευφημίες του εκεί συγκεντρωμένου πλήθους, ενώ παιάνιζε η αγγλική Εθνοφυλακή.” Και το μετέφρασα ως “. In 1860 the launch took place to the Thames to the applause of the crowd gathered there, while the French National Guard.”.Έκανα μετατροπία λέξεων προκειμένου το νόημα να γίνει σαφές στην γλώσσα στόχο.
- Ισοδυναμία. Εφαρμόζεται όταν το πρωτότυπο και το μετάφρασμα περιγράφουν την ίδια κατάσταση με διαφορετικά υφολογικά και δομικά μέσα. Η ισοδυναμία αφορά το μήνυμα στο σύνολο του και οι περισσότερες περιπτώσεις αυτής εντοπίζονται σε φρασεολογικούς ιδιωματισμούς, παροιμίες, επιφωνήματα κ.α. Σύμφωνα με τους R.R.K. Hartman και F.C Stork η μετάφραση είναι η αντικατάσταση μιας παράστασης ενός κειμένου σε μια δεδομένη γλώσσα μέσω μιας παράστασης ενός ισοδυνάμου κειμένου σε μια άλλη δεδομένη γλώσσα. Για παράδειγμα η λέξη “τσατμάδες” αποτελεί λαϊκότροπη έκφραση που σημαίνει δομική κατασκευή και δεν υπάρχει στην αντίστοιχη γλώσσα-στόχο. Για να το μεταφράσω χρησιμοποίησα την ισοδυναμία και μετέφρασα το νόημα στο σύνολο της λέξης δηλαδή “ structural construction”. Το ίδιο έκανα και για άλλες λέξεις όπως είναι “τα ατμοδρώμενα”, δηλαδή αυτά που λειτουργούν με ατμό και τα μετέφρασα ως “ steam active”. Ακόμη ένα παράδειγμα ισοδυναμίας αποτελεί η λέξη “πάνδημον” που σημαίνει “κάθε δήμο” και εφόσον δεν υπάρχει αντιστοιχία με τη

γλώσσα στόχο, χρησιμοποίησα ισοδυναμία και τη μετέφρασα ως “ every municipality” ώστε να ταιριάζει με το νόημα της γλώσσας αφετηρίας.

Προκειμένου λοιπόν, να καταστεί εφικτή η πιστή και ορθή απόδοση των μεταφρασμάτων μεταξύ δύο γλωσσών, ήταν αναγκαία η εύρεση νοηματικά, γλωσσικά ή και λεξιλογικά ισοδύναμου ανάμεσα στις δύο εμπλεκόμενες γλώσσες. Η έννοια της ισοδυναμίας αποτελεί σημαντική βοήθεια για τους μεταφραστές. Κατά τον Robert de Beaugrande *“Το επίκεντρο των μεταφραστικών μελετών θα απομακρυνόταν από τις παρεπόμενες ασυμβατότητες μεταξύ των γλωσσών προς συστηματικούς επικοινωνιακούς παράγοντες που μοιράζονται οι γλώσσες. Μόνο υπό το φώς αυτής της νέας εστίασης μπορούν ζητήματα της μετάφρασης να διερευνηθούν ικανοποιητικά”*.

7. Συμπέρασμα

Συμπερασματικά, το μετάφρασμα είναι ένα κείμενο που έχει συνταχθεί σύμφωνα με τους κανόνες της γλώσσας αφίξεως. Στόχευσα στην καλύτερη απόδοση του νοήματος του κειμένου χωρίς να το παραφράσω δείχνοντας σεβασμό απέναντι στον συγγραφέα.

Η μετάφραση δεν λειτουργεί ως απομονωμένος κλάδος αντιθέτως σχετίζεται με την ορολογία, τη γλωσσολογία και άλλους επιστημονικούς κλάδους που σχετίζονται με την γλώσσα. Για τον λόγο αυτό, κάθε τομέας από αυτούς επηρεάζει και αλληλεπιδρά άμεσα τον άλλον. Πέρα από τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο μεταφραστής πρέπει να εργαστεί για να ανακαλύψει τακτικές, στρατηγικές, κίνητρα και προτιμήσεις κάθε συγγραφέα καθώς και να προσέξει να μην αλλοιώσει το νόημα και τα στοιχεία του έργου του. Η επιστήμη της μετάφρασης αποσκοπεί στην μεταφορά και την αποτύπωση του νοήματος και όχι στην παράφραση ή αγνόηση του. Τα προβλήματα που ενδέχεται να αντιμετωπίσει ο μεταφραστής κατά τη μεταφραστική διαδικασία, αποδεικνύουν ότι η ανθρώπινη συμβολή είναι καταλυτική σε αυτή τη διαδικασία για τη πιστότερη μεταφορά του νοήματος από το συγγραφέα στο πομπό δέκτη. Ο μεταφραστής είναι αυτός που φέρνει κοντά τον συγγραφέα και τον αναγνώστη· που μεταφέρει το μήνυμα, και τα συναισθήματα που επιθυμεί να δημιουργήσει ο συγγραφέας, στο δέκτη μέσα από το κείμενο του.

Επιπρόσθετα, φτάνω στο συμπέρασμα ότι η μετάφραση και η ορολογία είναι στενά συνδεδεμένες με το κείμενο ενώ ταυτόχρονα απαιτούν την μεσολάβηση επικοινωνιακών δεξιοτήτων οι οποίες ξεπερνούν την γνώση της γλώσσας. Όπως αναφέρει και ο Hans-Georg Gadamer *“η διαδικασία της μετάφρασης μας εμπερικλείει κατά βάθος όλο το μυστικό της κατανόησης του κόσμου από τον άνθρωπο και της επικοινωνίας των ανθρώπων μέσα στα πλαίσια της κοινωνίας, και διότι η μετάφραση αποτελεί αδιάσπαστη ενότητα της ενδιάθετης τάσης να προ-οικονομηθούν έννοιες εν όλω και της ρητής, της εκπεφρασμένης θέσπισης των προοικονομηθισών εννοιών εν κειμένω”*.

8. Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση :

Κεντρωτής, Γ. (1996). Θεωρία και πράξη της μετάφρασης. Αθήνα: Εκδόσεις Δίαυλος.

Κελάνδριας, Ι. Π. (2013). Η ορολογική 'σύγκλιση' ως μεταφραστικό εργαλείο της ειδικής μετάφρασης. Συνέδριο «Ελληνική Γλώσσα και Ορολογία». ΕΛΕΤΟ – 9ο. Ανακτήθηκε στις 21 Ιανουαρίου 2015, από

http://www.eleto.gr/download/Conferences/9th%20Conference/Papers-and-speakers/9th_32-18-25_KelandriasPanagiotis_Paper_V03.pdf

Τσίγκου, Μ. (2011). Σύντομη εισαγωγή στις σχέσεις γλωσσολογίας και μετάφρασης με παραδείγματα από το ζεύγος ελληνικής- γαλλικής. Ανακτήθηκε στις 21 Ιανουαρίου 2015, από http://www.dflti.ionio.gr/sites/default/files/Tsigou03_0.pdf

Μπατσαλιά Φ., (1997, Αθήνα) ΣΕΛΛΑ- ΜΑΖΗ Ε., Γλωσσολογική προσέγγιση στη θεωρία και τη διδακτική της μετάφρασης, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Κέρκυρα (1994)

Μπατσαλιά, Φ. (2001-2003). Παράμετροι της μεταφραστικής διαδικασίας και συγκριτική γλωσσολογία. Αθήνα: Εκδόσεις Παρουσία, Τόμος ΙΕ-ΙΣΤ'.

Γραμμενίδης, Σ. (2009), Μεταφράζοντας τον κόσμο του άλλου. Αθήνα: Δίαυλος

Γραμμενίδης, Σ. (χ.χ.). Η έννοια της ισοδυναμίας στη μεταφραστική διαδικασία. Ανακτήθηκε στις 21 Ιανουαρίου 2015, από http://www.frl.auth.gr/grammenidis/Publications/2.12.1998a_H_isodynamia_sti_metafrastiki_diadikasia.pdf

Βλαχόπουλος, Σ. (2007). Λεξικό των ιδιωτισμών της νέας ελληνικής. Αθήνα: Κλειδάριθμος.

Ξενόγλωσση :

Jakobson, R. (1959). "On Linguistic Aspects of Translation". In R. A. Brower (Ed.), On translation. Cambridge: Harvard University Press, pp.232-239

Jacobson, K. (1975). The Monstrosity of Translation Walter Benjamin's The Task of the Translator'. Modern Language Notes, 90: 6, pp. 755–66.

Nida, A. E. & Taber, R. C. (1969). The Theory and Practice of Translation, With Special Reference to Bible Translating, 200. Brill: Leiden.

Schaffer, C. (1996). 'Translation as Cross-Cultural Communication', in C. Hoffman (ed.), Language, Culture and Communication in Contemporary Europe, Clevedon: Multilingual

Matters.

Catford, J.C. (1965). A linguistic Theory of Translation. London: Oxford University Press.

Vinay, J.P. & Darbelnet, J. (1958). "Translation Procedures", in Andrew Chesterman(ed.), Readings in translation theory. Helsinki: Oy Finn Lectura. Pp.61-69.

Έντυπα Λεξικά :

Betsis, A. (2003). Collins English-Greek Dictionary. Αθήνα: Express Publishing.
Oxford English-Greek learner's dictionary (2008). Αθήνα: Oxford University Press
Hornby, A.S (2005). Oxford Advanced Learner's Dictionary. Oxford: Oxford University press.

Ηλεκτρονικά Λεξικά:

<https://www.wordreference.com/gren/%CE%91>

<https://en.glosbe.com/el/en>

<https://www.translatum.gr/dictionary/download-greek.htm>

<https://www.lexicool.com/>

<https://iate.europa.eu/home>