

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ ΠΕΛΑΓΟΥΣ, 1830-1922

Δρ Ιωάννης Ε. Κωτούλας

Διδάσκων Νεοελληνική Εξωτερική Πολιτική
Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Abstract: Greece had a remarkable sea power as a combination of its geographical location, the geophysical formation of its territory, the existence of a significant merchant fleet and finally of a respectable war fleet since the early decades of the 20th century. From a geopolitical point of view Greece, being a region with many ports, sea inlets and an extended coastline, is intrinsically linked to those hegemonic powers that are sea powers and are able to project their power in the Eastern Mediterranean. The paper examines Greek strategy in the Aegean Sea for the period 1830-1922, when Greece attempted to unify historical Greek space and obtain control of both sides of the Aegean Sea.

Keywords: Aegean Sea, geopolitics, Balkan Wars, WWI, strategy, sea power

1. Το Αιγαίο Πέλαγος ως γεωπολιτική ενότητα

Ο ελληνικός πληθυσμός ήταν προσανατολισμένος στην θαλάσσια δραστηριότητα από την αρχαιότητα λόγω της ιδιαίτερης διαμορφώσεως των γεωφυσικών δεδομένων του ελλαδικού χώρου και του χώρου του Αιγαίου Πελάγους, όπου ο Ελληνισμός αναπτύσσεται επί χιλιετίες.

Στην Κλασική Γεωπολιτική, η οποία χρησιμοποιείται ως ερμηνευτικό υπόδειγμα της παρούσης μελέτης, οι κρατικοί δρώντες διακρίνονται σε θαλάσσιες δυνάμεις (sea powers) και χερσαίες δυνάμεις (land powers) και συνδυασμό των δύο κατηγοριών. Ιστορικές περιπτώσεις θαλασσιών δυνάμεων κατά την εξεταζόμενη περίοδο είναι η Μεγάλη Βρετανία και οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, ενώ περιπτώσεις χερσαίων δυνάμεων είναι η Γερμανία, η Ρωσική Αυτοκρατορία/Σοβιετική Ένωση και η Οθωμανική Αυτοκρατορία. Από τυπολογικής γεωπολιτικής απόψεως το σύγχρονο ελληνικό κράτος, το οποίο ιδρύθηκε το 1830, ανήκει στις θαλάσσιες δυνάμεις λόγω των γεωφυσικών δεδομένων και του οικονομικού και γεωστρατηγικού προσανατολισμού του.

Η Κλασική Γεωπολιτική και ιδίως η Αγγλοσαξονική Σχολή Γεωπολιτικής ανέπτυξαν επίσης τις θεμελιώδεις έννοιες της ναυτικής ισχύος και της θαλασσίας ισχύος. Οι έννοιες αναπτύχθηκαν σε πρωτογενές επίπεδο από τον Αμερικανό αξιωματικό του Πολεμικού Ναυτικού και ιστορικό Alfred Thayer Mahan (1840-1914).¹

Η *ναυτική ισχύς* (maritime power) περιλαμβάνει μόνον την αμιγώς στρατιωτική ισχύ στην θάλασσα, δηλαδή τις δυνάμεις του πολεμικού ναυτικού ενός κράτους. Η *θαλάσσια ισχύς* (sea power) ως έννοια διαθέτει ευρύτερο περιεχόμενο, καθώς περιλαμβάνει τόσο την στρατιωτική ναυτική ισχύ όσο και τον εμπορικό στόλο και τις παραμέτρους του ειρηνικού εμπορίου και των θαλασσιών συγκοινωνιών. Κατά τον Mahan η θαλάσσια ισχύς ενός κράτους εξαρτάται από τους εξής έξι παράγοντες: α) την γεωγραφική θέση (geographical position), β) την γεωφυσική διαμόρφωση (physical conformation), γ) την έκταση της επικρατείας (extent of territory), δ) το μέγεθος του πληθυσμού (number of population), ε) τον εθνικό χαρακτήρα (national character) και στ) τον χαρακτήρα και την πολιτική των κυβερνήσεων (character and policy of governments).²

Ο ελληνικός παράγων διέθετε αξιοσημείωτη θαλάσσια ισχύ ως συνδυασμό της γεωγραφικής θέσεως, της γεωφυσικής διαμορφώσεως της επικρατείας, της αναλογικώς με την έκταση της επικρατείας εντυπωσιακής αναπτύξεως της εμπορικής ναυτιλίας και της διατηρήσεως ικανών στρατιωτικών ναυτικών δυνάμεων από τον πρώιμο 20ό αιώνα. Σε γεωπολιτικό επίπεδο ο ελλαδικός χώρος ως γεωγραφική περιοχή με πολυάριθμους λιμένες, όρμους και ευνοϊκή διαμόρφωση της ακτογραμμής είναι εξ ορισμού συνδεδεμένος με τους ηγεμονικούς κρατικούς δρώντες, οι οποίοι είναι θαλάσσιες δυνάμεις και είναι σε θέση να προβαίνουν σε προβολή ισχύος στην Ανατολική Μεσόγειο.

Κατά την διάρκεια της οθωμανικής κυριαρχίας του ελλαδικού χώρου και του χώρου του Αιγαίου Πελάγους η ευρύτερη αυτή περιοχή αποτελούσε περιφέρεια θεμελιώδους γεωστρατηγικής σημασίας για την Οθωμανική Αυτοκρατορία με υψηλή οικονομική και στρατηγική σημασία. Οι Έλληνες κάτοικοι των νήσων του Αιγαίου και των παραθαλασσιών αστικών κέντρων του ελλαδικού χώρου. Οι Έλληνες έμποροι και ναυτικοί με κύρια κέντρα τις νήσους Ύδρα, Σπέτσες και Ψαρά ήλεγχαν την ροή των αγαθών και των κεφαλαίων στον χώρο του Αιγαίου Πελάγους και την διεξαγωγή του εμπορίου μεταξύ Ανατολής και Κεντρικής/Δυτικής Ευρώπης. Τα οικονομικά δίκτυα των Ελλήνων εμπόρων συνέδεαν το Αιγαίο Πέλαγος με τους λιμένες της Μαύρης Θάλασσας και με τους λιμένες της

1. A. Th. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Boston: Little, Brown & Co., 1890. Πβ. W.E. Livezey, *Mahan on Sea Power*, Norman, OK: Oklahoma University Press, 1981 [1947].

2. A. Th. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, ό.π., 28-9 και αναλυτικώς 29-81.

Δυτικής Ευρώπης, καθιστώντας τον ιστορικό ελληνικό χώρο κόμβο υψηλής οικονομικής σημασίας σε μία ευρεία γεωγραφική περιοχή βάσει του οριζοντίου άξονος της Μεσογείου.³

Κατά την περίοδο των ετών 1830-1918 το γεωπολιτικό κέντρο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, το οποίο προσδιορίζουμε ως πυρήνα άμεσης ισχύος, περιελάμβανε την Κωνσταντινούπολη, διοικητικό, οικονομικό και ιδεολογικό κέντρο της αυτοκρατορίας. Η Κωνσταντινούπολη στο σημείο συνδέσεως της Μαύρης Θάλασσας με την Θάλασσα του Μαρμαρά και δια των Στενών των Δαρδανελλίων με την Μεσόγειο Θάλασσα δεν αποτελούσε απλώς την εστία της οθωμανικής εξουσίας, αλλά και την έδρα του ισλαμικού χαλιφάτου έως το 1923. Στο πλαίσιο αυτό το Αιγαίο Πέλαγος ενείχε υψηλή γεωστρατηγική αξία για την ασφάλεια της Κωνσταντινουπόλεως από ενδεχόμενη επιθετική ενέργεια των ευρωπαϊκών χριστιανικών κρατών της δυτικής Ευρώπης.

Σε γενικές γραμμές το Αιγαίο Πέλαγος ενείχε πολλαπλές γεωστρατηγικές λειτουργίες, καθώς εδύνατο να χρησιμοποιηθεί για την προβολή στρατιωτικής ισχύος προς ποικίλες κατευθύνσεις:

α. προς την ενδοχώρα της Βαλκανικής Χερσονήσου με αφετηρία τον λιμένα της Θεσσαλονίκης, ο οποίος διατελούσε υπό ελληνική κυριαρχία από τον Οκτώβριο του 1912. Η κατεύθυνση αυτή γεωστρατηγικής λειτουργίας του Αιγαίου εφαρμόστηκε κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο με την απόβαση των συμμαχικών δυνάμεων στο μέτωπο της Θεσσαλονίκης τον Σεπτέμβριο του 1915 για την στρατιωτική στήριξη της Σερβίας και της Ρουμανίας έναντι των Κεντρικών Δυνάμεων.

β. προς την Κωνσταντινούπολη μέσω των Στενών των Δαρδανελλίων. Η κατεύθυνση αυτή γεωστρατηγικής λειτουργίας του Αιγαίου εφαρμόστηκε, αν και ανεπιτυχώς, με την Εκστρατεία των Δαρδανελλίων τον Απρίλιο του 1915.

γ. προς το Ιόνιο Πέλαγος και την Αδριατική Θάλασσα. Η κατεύθυνση αυτή αποτελούσε την αιτία της διακρατικής αντιπαραθέσεως του ελληνικού με τον ιταλικό παράγοντα και της σταθερώς εχθρικής προς τα ελληνικά εθνικά συμφέροντα στάσεως της Ιταλίας τα έτη 1881-1922.

δ. προς την ανατολική Μεσόγειο. Η κατεύθυνση αυτή ενεργοποιήθηκε μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν μετά την πρόσκτηση των Δωδεκανήσων το 1947 και την ενοποίηση του κυριαρχικού ελέγχου στο νότιο Αιγαίο Πέλαγος, επεδίωξε την επέκταση προς την Κύπρο και την ενοποίηση του ιστορικού ελληνικού χώρου από την Αδριατική Θάλασσα έως την Ανατολική Μεσόγειο.

Το Αιγαίο Πέλαγος αποτελεί τον ενδιαμέσο θαλάσσιο κόμβο μεταξύ της κλειστής Μαύρης Θάλασσας, της Μεσογείου και της επίσης ημίκλειστης Αδριατικής Θάλασσας. Ο κυριαρχικός έλεγχος του Αιγαίου Πελάγους παρέχει σε έναν κρα-

3. Δ.Α. Κόκκινος, *Η Ελληνική Επανάσταση*, τόμ. Α', Αθήνα: Μέλισσα, 1974 [1956], 42-6.

τικό δρώντα την δυνατότητα προβολής ισχύος από τα Στενά του Οτράντο στα δυτικά μέσω της διώρυγος της Κορίνθου έως τα Στενά των Δαρδανελιών και τις ακτές της Αφρικής στον νότο.

Ως χώρα με ευρεία ακτογραμμή η Ελλάς είναι ευπρόσβλητη στην δυνητική στρατιωτική επέμβαση και οικονομική πίεση των δυτικών θαλασσιών δυνάμεων. Η στρατιωτική υπεροχή των δυτικών θαλασσιών δυνάμεων, όπως της Μεγάλης Βρετανίας και της Γαλλίας, έναντι της Ελλάδος συνεπάγεται την δυνατότητα ασκήσεως σημαντικής διπλωματικής και οικονομικής πιέσεως. Είναι χαρακτηριστικό ότι υφίσταται μία τυπολογία παρεμβάσεων των δυτικών ηγεμονικών θαλασσιών δυνάμεων στην ελληνική επικράτεια, όταν ο ελληνικός κρατικός δρών ή υποκρατικοί δρώντες εντός Ελλάδος αποπειρώντο να μεταβάλουν ουσιαδώς τον γεωστρατηγικό προσανατολισμό της Ελλάδος προς τις δυτικές θαλάσσιες δυνάμεις. Το ενδεχόμενο γεωστρατηγικού αναπροσανατολισμού της Ελλάδος προς μία χερσαία δύναμη, είτε την Ρωσική Αυτοκρατορία είτε την Γερμανία είτε την Σοβιετική Ένωση, αποτελούσε εξαιρετικώς αρνητική προοπτική για τις δυτικές θαλάσσιες δυνάμεις, οι οποίες αντιδρούσαν με στρατιωτική επέμβαση ή οικονομικό αποκλεισμό.

Η τυπολογία αυτή καταγράφεται ενδεικτικώς σε γεγονότα, όπως ο ναυτικός αποκλεισμός της Ελλάδος το 1854 λόγω της φιλικής προς την Ρωσική Αυτοκρατορία στάσεως της Ελλάδος κατά τον Κριμαϊκό Πόλεμο (1853-1856), την επέμβαση των γαλλικών συμμαχικών δυνάμεων στην Αθήνα τον Δεκέμβριο του 1916 λόγω της πολιτικής ουδετερότητας της ελληνικής κυβερνήσεως έναντι της Αντάντ και των Κεντρικών Δυνάμεων και την στρατιωτική επέμβαση των βρετανικών στρατιωτικών δυνάμεων κατά του φιλοσοβιετικού ΕΑΜ-ΕΛΑΣ τον Δεκέμβριο του 1944.⁴

2. Το Αιγαίο Πέλαγος στην ελληνική στρατηγική, 1830-1912

Στις 3 Φεβρουαρίου 1830 με το Πρωτόκολλο του Λονδίνου ιδρύθηκε το ανεξάρτητο ελληνικό κράτος με έκταση 47.476 τετραγωνικών χιλιομέτρων. Η Ελληνική Επανάσταση του 1821 είχε διαμορφώσει ένα προγεφύρωμα των δυτικών θαλασσιών δυνάμεων στον χώρο του Αιγαίου Πελάγους, ένα προκεχωρημένο σημείο ελέγχου και επιρροής με δυνητική προβολή ισχύος έως τα Στενά του Βοσπόρου, πυρήνα άμεσης κυριαρχίας των Οθωμανών. Οι ιθύνοντες της Ρωσικής Αυτοκρατορίας, χερσαίας δυνάμεως και κυρίου προστάτη των Ορθοδόξων χριστιανικών πληθυσμών της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας έως την Επανάσταση, είχαν ορθώς αντιληφθεί ότι ένα ανεξάρτητο ελληνικό κράτος θα περιερχόταν σε βάθος χρόνου υπό την επιρροή των ηγεμονικών δυτικών θαλασσιών δυνάμεων.

4. I.E. Kotoulas, 'Geopolitical Axes in Ioannis Mazis's Scientific Research Program', *Regional Science Inquiry* viii: 2 (6/2016), 19-20.

Ως εκ τούτου η ρωσική εξωτερική πολιτική προέκρινε την δημιουργία αυτονόμων ηγεμονιών στον ελλαδικό χώρο και στο Αιγαίο Πέλαγος και όχι την ίδρυση ενός ανεξαρτήτου ελληνικού κράτους.⁵

Το ελληνικό κράτος διαμορφώθηκε στο νότιο άκρο της Βαλκανικής Χερσονήσου με βάση τον εδαφικό πυρήνα της Πελοποννήσου, της Στερεάς Ελλάδος και των Κυκλάδων. Οι περιοχές αυτές απετέλεσαν τον φορέα εδαφικής ενοποίησης του ελληνικού έθνους τις επόμενες δεκαετίες. Γεωπολιτικό χαρακτηριστικό των συνιστώσων την επικράτεια επιμέρους περιοχών είναι η πρόσβασή τους στην θάλασσα και η ύπαρξη αποδοτικών λιμένων, όπως η Ερμούπολη, ο Πειραιάς και η Πάτρα. Οι τρεις λιμένες απαντούν σε σχεδόν ταυτόσημο γεωγραφικό πλάτος και ενώνουν την ελληνική επικράτεια με κομβικά σημεία της Μεσογείου Θάλασσας.

Κατά τον ύστερο 19ο και πρώιμο 20ό αιώνα το ελληνικό κράτος ήταν η μόνη θαλάσσια δύναμη από τυπολογικής απόψεως στο ευρύτερο γεωπολιτικό σύμπλεγμα της Βαλκανικής Χερσονήσου και της Ανατολικής Μεσογείου. Τα ολαβικά κράτη της Σερβίας και της Βουλγαρίας ήσαν εγγενώς χερσαίες δυνάμεις, οι οποίες δεν διέθεταν δυνατότητα προβολής ισχύος στο Αιγαίο Πέλαγος ή στην Αδριατική Θάλασσα. Κατά συνέπεια παρά την περιορισμένη εδαφική επικρατεία της και τις δομικές αδυναμίες του το ελληνικό κράτος διέθετε συγκριτικό στρατηγικό πλεονέκτημα σε σχέση με άλλους δρώντες, οι οποίοι διεκδικούσαν εδάφη του ευρωπαϊκού οθωμανικού χώρου στο πλαίσιο του Ανατολικού Ζητήματος και της διαδοχής κυριαρχίας της παραπαίουσας τον ύστερο 19ο αιώνα Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

Η περιορισμένη επικράτεια της Ελλάδος μείωνε τις παραγωγικές δυνατότητες και την γεωπολιτική δυναμική της Ελλάδος, ωστόσο αποτελούσε περισσότερο παροδική συνθήκη παρά ανασταλτικό παράγοντα. Το νεοσύστατο κράτος διατηρούσε μεγάλες γεωπολιτικές φιλοδοξίες, οι οποίες συμπυκνώνονταν στο εκσυγχρονιστικό όραμα της Μεγάλης Ιδέας για την πολιτική ενοποίηση της κυριαρχίας του Ελληνισμού στον ιστορικό ελληνικό χώρο.⁶

Η σταδιακή χωρική επέκταση της ελληνικής επικρατείας από τον αρχικό εδαφικό πυρήνα σηματοδότησε ταυτοχρόνως την αντίστοιχη βαθμιαία επίταση του θαλασσιού γεωστρατηγικού προσανατολισμού της χώρας.

Η ένωση των Επτανήσων με την ελληνική επικράτεια το 1864 μετά την εκχώρησή τους από την Μεγάλη Βρεταννία σηματοδότησε την επίταση του θαλασσιού γεωστρατηγικού προσανατολισμού της Ελλάδος. Με τον κυριαρχικό έλεγ-

5. Ι.Ε. Κωτούλας, «Εισαγωγή στην γεωπολιτική της Επαναστάσεως του 1821», *Civitas Gentium* 5:4 (12/2017), 138-9.

6. Για τις παραμέτρους της Μεγάλης Ιδέας και την εκσυγχρονιστική ορθολογιστική της διάσταση βλ. Ι.Ε. Κωτούλας, *Αρχιτεκτονική και ιδεολογία: Νεοκλασική και νεογοτθική αρχιτεκτονική στην Ελλάδα τον 19ο αιώνα*, Αθήνα: Λειμών, 2019, 71-76.

χο επί των Επτανήσων η Ελλάς αποκτούσε ένα σημείο ελέγχου της εισόδου της Αδριατικής Θάλασσας και εποίτηας των υπό οθωμανικό ακόμη έλεγχο ακτών της Ηπείρου και του Αμβρακικού Κόλπου. Η εκχώρηση της Θεσσαλίας στην Ελλάδα το 1881 μετά τις σχετικές αποφάσεις του Συνεδρίου του Βερολίνου (1878) προσέφερε στο ελληνικό κράτος εκτός από τις εύφορες και ευρείες για τα ελληνικά γεωφυσικά δεδομένα πεδιάδες της Θεσσαλίας τον λιμένα του Βόλου, ασφαλή από εχθρική επίθεση εντός του κλειστού Παγασητικού Κόλπου.

Μετά την πρόσκτηση της Θεσσαλίας και την άμεση γειτνίαση με τον χώρο της Μακεδονίας, πεδίο των ελληνικών εδαφικών διεκδικήσεων, ο νέος θεμελιώδης στόχος της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής ήταν η ολοκλήρωση του κυριαρχικού ελέγχου στο νότιο Αιγαίο Πέλαγος με την ένωση της Κρήτης με την Ελλάδα. Σε στρατηγικό επίπεδο ο έλεγχος της Κρήτης προσέφερε πλευρική κάλυψη του ελλαδικού χώρου από νότο, δυνατότητα προβολής ισχύος στις νήσους του Αιγαίου Πελάγους και ακόμη και προς την Κύπρο, περιοχές γεωπολιτικού ενδιαφέροντος του ελληνικού κρατικού δρώντος.

Εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο αναβάθμισαν την γεωστρατηγική σημασία της Ελλάδος ως θαλασσίας δυνάμεως στην ανατολική Μεσόγειο. Η διάνοιξη της διώρυγος του Σουέζ το 1869 διαμόρφωσε νέα γεωπολιτικά δεδομένα και αναβάθμισε την γεωστρατηγική σημασία εδαφών του ιστορικού ελληνικού χώρου, οι οποίες τελούσαν υπό διεκδίκηση, όπως η νήσος Κρήτη στο νότιο Αιγαίο.⁷

Η διάνοιξη της διώρυγος της Κορίνθου το 1893 συνέβαλε στην σημαντική επιτάχυνση των συγκοινωνιών μεταξύ του Ιονίου και του Αιγαίου Πελάγους και την αυξημένη δυνατότητα προβολής ισχύος του ελληνικού πολεμικού στόλου κατά της οθωμανικής επικρατείας, η οποία ακόμη εκτεινόταν από την Αδριατική Θάλασσα έως την Ανατολική Μεσόγειο. Η Ήπειρος παρέμενε υπό οθωμανική κυριαρχία και σε περίπτωση ελληνοτουρκικής συγκρούσεως ο ελληνικός στόλος θα έπρεπε να δρα τόσο στο κύριο μέτωπο του Αιγαίου όσο και στο Ιόνιο Πέλαγος, πολιορκώντας λιμένες, όπως η Πρέβεζα και ασκώντας πίεση με εφελτήριο τα Επτάνησα.

Σε επίπεδο θαλασσίας ισχύος, η οποία περιελάμβανε και τον εμπορικό στόλο με τις δυναμικές στρατηγικές εφαρμογές του, ο ελληνικός παράγων διέθετε αξιοσημείωτη παρουσία. Η ανεπτυγμένη ναυτική τεχνογνωσία των Ελλήνων εμπόρων και πλοιοκτητών, η οποία είχε θεμελιωθεί κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας, αποτελούσε πολύτιμο ανθρώπινο κεφάλαιο με εφαρμογή σε βάθος χρόνου. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος συνδεόταν με τις στρατηγικές επιδιώξεις του ελληνικού κράτους όχι απλώς στον οικονομικό τομέα, αλλά και στον αμιγώς γεωστρατηγικό και πολεμικό επίπεδο. Σε πολλές περιπτώσεις, ιδίως στο ζήτημα της στηρίξεως των επαναστατών της Κρήτης κατά τον ύστερο 19ο αιώνα, αλλά και στους Βαλκανικούς

7. Κ. Καλλιτάκη-Μερτικοπούλου, *Ελληνικός αλυτρωτισμός και οθωμανικές μεταρρυθμίσεις: Η περίπτωση της νήσου Κρήτης (1868-1877)*, Αθήνα: Εστία, 1988, 36-45.

Πολέμους τα έτη 1912-1913, εμπορικά πλοία συμμετείχαν ως μεταγωγικά σε ελληνικές στρατιωτικές επιχειρήσεις στον χώρο του Αιγαίου Πελάγους.⁸

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες των παρακτίων αστικών κέντρων και των νήσων του Αιγαίου Πελάγους είχαν υποστεί σημαντικές ζημίες κατά την Επανάσταση και η ελληνική εμπορική ναυτιλία είχε υποχωρήσει αισθητά. Μετά το τέλος της Ελληνικής Επανάστασης ο εμπορικός στόλος της Ύδρας είχε μειωθεί κατά 63%, ενώ των Σπετσών κατά 48%.⁹ Η αρνητική αυτή κατάσταση αναιρέθηκε σύντομα χάρις στο υψηλό κεφάλαιο τεχνογνωσίας και τον εγγενή θαλάσσιο προσανατολισμό του ελληνικού κράτους. Η ελληνική υπεροχή στις θάλασσες αποτυπώνονταν στην ραγδαία ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας καθ' όλον τον 19ο και τον πρώιμο 20ό αιώνα. Το 1821 κατά την έναρξη των εχθροπραξιών η ελληνική εμπορική ναυτιλία συνίστατο σε έναν δυναμικό στόλο συνολικού εκτοπίσματος 61.449 τόνων. Το 1855 το συνολικό εκτόπισμα των ελληνικών εμπορικών σκαφών είχε ανέλθει σε 296.801 τόνους σημειώνοντας άνοδο της τάξεως του 383%.¹⁰ Το 1869 η Ελλάς διέθετε έναν εμπορικό στόλο ιστιοφόρων συνολικού εκτοπίσματος 375.680 τόνων, καταλαμβάνοντας την 9η θέση σε διεθνές επίπεδο σύμφωνα με το διεθνές γραφείο Veritas.¹¹

Η ανάπτυξη του ελληνικού εμπορικού στόλου συνεχίστηκε τις επόμενες δεκαετίες, καθώς το ελληνικό κεφάλαιο είχε διαμορφώσει δυναμικά δίκτυα στο ευρύτερο σύμπλεγμα της Ανατολικής Μεσογείου με την συμμετοχή λιμένων με σημαντική ελληνική πληθυσμιακή παρουσία, όπως η Σμύρνη στην οθωμανική επικράτεια και η Αλεξάνδρεια στην Αίγυπτο.¹² Το 1910 ο ελληνικός εμπορικός στόλος με ατμόπλοια είχε προσεγγίσει τους 499.184 τόνους με 295 σκάφη, ενώ μερικά μόλις έτη αργότερα, το 1915 εν μέσω του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, είχε ανέλθει στους 822.991 τόνους με 433 σκάφη.¹³

Σε επίπεδο αμιγούς ναυτικής στρατιωτικής ισχύος ο ελληνικός πολεμικός στόλος διήλθε διάφορα στάδια. Έως τα τέλη του 19ου αιώνας ο ελληνικός πολεμικός στόλος ήταν σχετικώς μικρής ισχύος, αποτελούμενος από ελάχιστα σκάφη, πολλά εκ των οποίων, μάλιστα, ήσαν κατά περιόδους παροπλισμένα ή άχρηστα λόγω της μειωμένης εμφάσεως στην θαλάσσια ισχύ εκ μέρους της ελληνικής πλευράς.¹⁴ Σε επιχειρησιακό επίπεδο ο ελληνικός πολεμικός στόλος προωριζό-

8. Β.Α. Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν: Ελληνική εμπορική ναυτιλία, 1858-1914*, Αθήνα: ΠΠΙΕΤΒΑ, 1993, 74-6.

9. Μ. Σίμψας, *Το ναυτικό στην ιστορία των Ελλήνων*, τόμ. Γ', Αθήνα: ΓΕΝ, 1982, 209.

10. «Διάφορα», *Πανδώρα*, τόμ. ΚΑ' (1870-1871), 140.

11. Κ. Παπαθανασόπουλος, *Ελληνική εμπορική ναυτιλία*, Αθήνα: ΜΙΕΤ, 1983, 92.

12. Σ.Β. Μαρκεζίνης, *Πολιτική ιστορία της νεωτέρας Ελλάδος*, τόμ. Γ', 254.

13. Γ.Β. Δερτιλής, *Ελληνική οικονομία (1830-1910) και Βιομηχανική Επανάσταση*, Αθήνα: Σάκκουλας, 1984, 27. Πβ. Ι.Ε. Κωτούλας, *Αρχιτεκτονική και ιδεολογία*, ό.π., 47-8.

14. Κ. Παϊζης-Παραδέλης, *Τα πλοία του ελληνικού πολεμικού ναυτικού*, Αθήνα: ΓΕΝ, *Civitas Gentium* 7:2 (2019)

ταν κυρίως για την αντιμετώπιση του λαθρεμπορίου και η εμβέλεια των επιχειρησιακών του δυνατοτήτων δεν επεκτεινόταν έως σημεία στρατηγικής σημασίας, όπως οι νήσοι του Βορειοανατολικού Αιγαίου και τα Στενά των Δαρδανελλίων.¹⁵

Κατά τον ύστερο 19ο αιώνα η ελληνική ναυτική στρατηγική άρχισε να αποκτά συγκροτημένο υπόβαθρο με στόχους την διακοπή των επικοινωνιών του οθωμανικού στόλου, ώστε να δυσχεραίνεται η μεταφορά ενισχύσεων στον ευρωπαϊκό χώρο, και την αντίστοιχη μεταφορά χερσαίων δυνάμεων στην Μακεδονία και τις υπό απελευθέρωση νήσους του Αιγαίου. Κατ' αυτόν τον τρόπο ο ελληνικός στρατός θα εδύνατο να ασκήσει αποτελεσματική προβολής ισχύος στα μέτωπα της Ηπείρου και της Μακεδονίας. Ο ελληνικός πολεμικός στόλος αναβαθμίστηκε με την προμήθεια πολυαριθμών σκαφών για ποικίλες αποστολές.¹⁶

Κατά τον Ελληνοτουρκικό Πόλεμο του 1897 ο ελληνικός πολεμικός στόλος δεν επέδειξε επιθετική δράση, καθώς η ελληνική ήττα στο μέτωπο της Θεσσαλίας ανείρεσε τους όποιους μεσοπρόθεσμους στρατηγικούς σχεδιασμούς στην θάλασσα. Η παρουσία του ελληνικού στόλου, ωστόσο, λειτούργησε κατά τρόπο αποτρεπτικό για την κλιμάκωση των ενεργειών των οθωμανικών δυνάμεων.¹⁷ Τα επιχειρησιακά σχέδια δράσεως του πολεμικού ναυτικού προέβλεπαν την κατάληψη της Λήμνου και της Ίμβρου έναντι των Στενών των Δαρδανελλίων με αποβατική ενέργεια με αφετηρία τον λιμένα της Σκιάθου στις Βορείους Σποράδες, την διακοπή των συγκοινωνιών και της μεταφοράς οθωμανικών στρατιωτικών δυνάμεων στο Βόρειο Αιγαίο και ει δυνατόν την κατάληψη πρόσθετων νήσων του Αιγαίου Πελάγους. Ταυτοχρόνως η Δυτική Μοίρα με πεδίο δράσεως το Ιόνιο Πέλαγος θα προέβαινε στην από θαλάσσης πολιορκία της Πρέβεζας και στον έλεγχο του Αμβρακικού Κόλπου. Κατ' αυτόν τον τρόπο η ακόμη εδαφικώς περιορισμένη Ελλάδα θα δρούσε ως θαλάσσια δύναμη αποκτώντας τακτικό πλεονέκτημα έναντι της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Το κύριο μέτωπο των επιχειρήσεων, όμως, παρέμενε το χερσαίο πεδίο, όπου η ελληνική ήττα στο μέτωπο της Θεσσαλίας ανείρεσε τους όποιους σχεδιασμούς στην θάλασσα. Ο ελληνικός στρατηγικός σχεδιασμός στην θάλασσα θα υλοποιείτο τελικώς με παραλλαγές κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους.¹⁸

1979, 171.

15. Δ. Φωκάς, *Χρονικά του ελληνικού ναυτικού, 1833-1873*, Αθήνα: ΓΕΝ, 1923, 107-9, 192.

16. Α. Σουρβίνος, «Το πρόγραμμα εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού, 1824-1989», *Ναυτική Επιθεώρηση* 459 (Σεπτέμβριος-Οκτώβριος 1989), 206-7.

17. Για την σύνθεση του ελληνικού πολεμικού στόλου το 1897 βλ. ΓΕΣ/ΔΙΣ (εκδ.), *Ο Ελληνοτουρκικός Πόλεμος του 1897*, Αθήνα 1993. Βλ. επίσης Κ. Παϊζης-Παραδέλης, *Τα πλοία του ελληνικού πολεμικού ναυτικού*, ό.π., 173.

18. Κ. Αλεξανδρής, «Συνοπτική ανασκόπησης της ιστορίας του Βασιλικού Ναυτικού», *Ναυτική Επιθεώρησης* 193 (1945), 310-11.

Η ήττα του 1897 κατέστη αντιληπτή ως διάψευση της ρομαντικής προσλήψεως της Μεγάλης Ιδέας και μιας νομοτελειακής αισθήσεως για την τελική εμπέδωση των εθνικών στρατηγικών στόχων. Το ελληνικό κράτος επιδόθηκε σε μία απόπειρα θεσμικού εκσυγχρονισμού, ενώ στην ελληνική δημόσια σφαίρα επικράτησαν τάσεις ρεαλισμού και ψυχρής, εργαλειακής αναγνώσεως του εθνικού συμφέροντος και προαγωγής της Μεγάλης Ιδέας.¹⁹ Σε θεσμικό επίπεδο είχαν σημειωθεί ήδη ενέργειες εκσυγχρονισμού, όπως η ίδρυση της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων το 1884 κατά το πρότυπο του γαλλικού Ναυτικού Κολλεγίου της Βρέστης. Η μεταρρύθμιση των δομών και αναδιοργάνωση του πολεμικού στόλου από γαλλική αποστολή (1885-1890) συνέβαλαν στον αποτελεσματικό εκσυγχρονισμό των ελληνικών θαλασσιών δυνάμεων και στην μετατροπή τους από δύναμη αποτροπής και περιπολιών σε στόλο προβολής ισχύος και καταλήψεως νήσων του Αιγαίου Πελάγους.²⁰

Η ίδρυση του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού το 1907, αποτέλεσμα της επιρροής των γερμανοτραφών αξιωματικών, και η μετάκληση το 1910 της αγγλικής ναυτικής αποστολής από τον νέο πρωθυπουργό Ελευθέριο Βενιζέλο σηματοδοτούσαν την καθιέρωση ενός νέου δυναμισμού σε επίπεδο αντιλήψεως και δόγματος.²¹ Σε επίπεδο εξοπλισμών κατά την περίοδο αυτή η Ελλάδα προμηθεύτηκε έξι αντιτορπιλικά, δύο υποβρύχια και το περίφημο θωρακισμένο καταδρομικό *Γεώργιος Αβέρωφ*, η δράση του οποίου θα αποδεικνυόταν καταλυτική στις ναυμαχίες των Βαλκανικών Πολέμων. Η ήττα των οθωμανικών δυνάμεων κατά τον Ιταλοτουρκικό Πόλεμο του 1911 κατέδειξε στην αντίληψη των Ελλήνων στρατιωτικών τα όρια επιχειρησιακής δράσεως του οθωμανικού ναυτικού. Η διακοπή των οθωμανικών θαλασσιών συγκοινωνιών και η εύκολη κατάληψη του συμπλέγματος των Δωδεκανήσων από τις ιταλικές αποβατικές δυνάμεις αποτελούσε επιβεβαίωση της οπτικής ότι ένας συντονισμένος και ισχυρός πολεμικός στόλος θα ήταν σε θέση να προβεί στην κατάληψη των νήσων του Αιγαίου και στην αποτροπή του αντιπάλου. Ο οθωμανικός στόλος περιορίστηκε εντός της ασφαλείας των Στενών των Δαρδανελίων.

Καθώς η εύθραυστη διακρατική και διεθνотική ισορροπία στην Βαλκανική Χερσόνησο ετίθετο υπό αμφισβήτηση από τις συντονισμένες, αλλά και ανταγωνιστικές βλέψεις των κρατικών δρώντων, ο χώρος του Αιγαίου Πελάγους θα αποκτούσε πρωτεύουσα σημασία για την ελληνική στρατηγική κατά την περίοδο των ενόπλων εθνικών διεκδικήσεων.

19. Β.Γ. Καψαμπέλης, *Το ελληνικό ναυτικό*, Αθήναι 1895, 11-2.

20. Για μία σύγχρονη αποτίμηση των δυνατοτήτων του ελληνικού πολεμικού στόλου βλ. Λ.Δ. Τσουκαλάς, *Η Ελλάδα και η ναυτική αυτής δύναμις*, Αθήναι 1909.

21. Z. Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy, 1910-1915*, London and New York: Routledge, 2005, 26-7.

3. Το Αιγαίο στην ελληνική στρατηγική, 1912-1922

Οι Βαλκανικοί Πόλεμοι (1912-1913) υπήρξαν η συντονισμένη απόπειρα των χριστιανικών βαλκανικών κρατών και η πρώτη συστηματική εκδήλωση του εγχειρήματος ενοποίησης του Αιγαίου Πελάγους υπό ελληνική κυριαρχία. Η ιδιαίτερη σημασία της Ελλάδος στο πλαίσιο της συμμαχίας των χριστιανικών βαλκανικών κρατών συνίστατο ακριβώς στην ύπαρξη του πολεμικού ναυτικού και τον θαλάσσιο γεωστρατηγικό προσανατολισμό της χώρας, κατ' αντιδιαστολή με τον ενδοβαλκανικό προσανατολισμό των χερσαίων δυνάμεων της Σερβίας, του Μαυροβουνίου και της Βουλγαρίας.

Ως θαλάσσια δύναμη η Ελλάς είχε αναλάβει ως αποστολή την διακοπή των οθωμανικών συγκοινωνιών και οδών επικοινωνίας και μεταφορών στο Αιγαίο Πέλαγος, ώστε να παρεμποδισθεί ο ανεφοδιασμός των οθωμανικών δυνάμεων στην Θράκη, την Μακεδονία και την Ήπειρο. Η ανεπαρκής ανάπτυξη των σιδηροδρομικών δικτύων και οι γεωφυσικές διαμορφώσεις τόσο του μικρασιατικού χώρου όσο και του νοτίου τμήματος της Βαλκανικής Χερσονήσου με την κατάτμηση του εδαφικού αναγλύφου και την απουσία ευρείων επιπέδων εκτάσεων καθιστούσε δυσχερείς τις από ξηράς μεταφορές.²²

Ενώ ο ελληνικός στρατός προήλανε στην Μακεδονία και την Ήπειρο, επιδιώκοντας την κατάληψη όσο το δυνατόν ευρύτερης εκτάσεως σε έναν ανταγωνισμό εδαφικής επεκτάσεως με την Σερβία και την Βουλγαρία, το πολεμικό ναυτικό είχε αναλάβει την διακοπή των οθωμανικών συγκοινωνιών στον χώρο του Αιγαίου Πελάγους και σε δεύτερο επίπεδο την επέκταση του ελληνικού κυριαρχικού ελέγχου στο Αιγαίο Πέλαγος και την διαμόρφωση μιας περιμέτρου ασφαλείας του ελλαδικού χώρου.

Οι οθωμανικές δυνάμεις διατηρούσαν ανωτερότητα σε συνολικό εκτόπισμα, βλητική ισχύ και ταχύτητα σε σύγκριση με τον ελληνικό πολεμικό στόλο, ωστόσο η ευελιξία και το πνεύμα πρωτοβουλίας της ελληνικής πλευράς αποδείχθηκε καθοριστικό για την επιτυχή έκβαση της αντιπαραθέσεως. Το οθωμανικό πολεμικό ναυτικό περιελάμβανε έξι θωρηκτά συνολικού εκτοπίσματος 34.140 τόνων έναντι τεσσάρων της ελληνικής πλευράς συνολικού εκτοπίσματος 24.380 τόνων και είκοσι δύο ελαφρά πλοία συνολικού εκτοπίσματος 13.800 τόνων έναντι δεκαεννέα σκαφών συνολικού εκτοπίσματος 8.380 τόνων της ελληνικής πλευράς. Η οθωμανική πλευρά, επομένως, διατηρούσε υπεροχή, αλλά σχετικώς μικρή και διαχειρίσιμη.²³

22. Χασάν Σαμή Βέη, «Η δράσις των Ναυτικών Δυνάμεων των εμπολέμων κατά τον Βαλκανικόν πόλεμον και η επίδρασις αυτής επί του αποτελέσματος του πολέμου», *Ναυτική Επιθεώρησις* 77 (9/1928), 173-90 και 78 (10/1928), 303-320.

23. Α. Δημητρακόπουλος, «Η συμβολή του ελληνικού ναυτικού στον συμμαχικό

Καθώς η ναυτική ισχύς ως έννοια της Γεωπολιτικής περιλαμβάνει τον εμπορικό στόλο και την δυναμική αξιοποίησή του για μεταφορές στο πλαίσιο επιχειρήσεων, επισημαίνεται ότι η ελληνική πλευρά προχώρησε σε επίταξη 675 εμπορικών σκαφών, χρησιμοποιώντας τελικώς συνεχώς 95 σκάφη για μεταφορά στρατευμάτων και εξοπλισμού και βοηθητικές ενέργειες.²⁴

Κατά την διάρκεια των επιχειρήσεων ο ελληνικός πολεμικός στόλος απελευθέρωσε αμέσως στις 6/19 Οκτωβρίου 1912 την Λήμνο, νήσο στρατηγικής σημασίας για την εποπτεία των Στενών των Δαρδανελίων με την προκεχωρημένη θέση της στο Βόρειο Αιγαίο. Ακολούθως ο ελληνικός πολεμικός στόλος απελευθέρωσε την Θάσο, την Ίμβρο, τον Άγιο Ευστράτιο, την Σαμοθράκη, τα Ψαρά και την Τένεδο έναντι της μικρασιατικής ακτής. Η Ναυμαχία της Έλλης (3/16 Δεκεμβρίου 1912) κατέληξε στην νίκη του ελληνικού στόλου και τον αναγκαστικό περιορισμό δράσεως του οθωμανικού στόλου εντός των Στενών των Δαρδανελίων. Ελληνικές στρατιωτικές δυνάμεις αποβιβάστηκαν επίσης στο Άγιον Όρος στην Χαλκιδική, σημείο υψηλού ενδιαφέροντος για τα Ορθόδοξα κράτη των Βαλκανίων, καταδεικνύοντας την επιχειρησιακή υπεροχή της Ελλάδος ως θαλασσίας δυνάμεως έναντι της χερσαίας Βουλγαρίας και το συγκριτικό πλεονέκτημα της Ελλάδος στο ευρύτερο γεωπολιτικό σύμπλοκο της Βαλκανικής Χερσονήσου.

Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση των Βαλκανικών Πολέμων και την επέκταση της ελληνικής κρατικής κυριαρχίας στον ελλαδικό χώρο το ενδιαφέρον της ελληνικής πλευράς για τους ομοεθνείς στην Ιωνία επιτάχθηκε.²⁵ Ο ιστορικός ελληνικός πληθυσμός της Μικράς Ασίας ήταν επικεντρωμένος στα δυτικά παράλια και στην περιοχή του Πόντου στην Μαύρη Θάλασσα.²⁶ Στόχος του ελληνικού κράτους ήταν η ενσωμάτωση των πληθυσμών της Ιωνίας στα διοικητικά όρια της Ελλάδος και η διαμόρφωση κρατικών δομών σε συνεργασία με τους Αρμενίους για τους Έλληνες του Πόντου.

Κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο (1914-1918) η ελληνική πολιτική ουδετερότητος έναντι της Αντάντ και των Κεντρικών Δυνάμεων υπαγορεύθηκε από τις ανησυχίες της ελληνικής πλευράς για τις εγγυήσεις εδαφικών ανταλλαγμάτων προς την χώρα σε περίπτωση εισόδου στον πόλεμο στο πλευρό των δυτικών θαλασσιών δυνάμεων.²⁷

αγώνα κατά τον Α' Βαλκανικό Πόλεμο», *Ναυτική Επιθεώρηση* 581 (2012), 56-7.

24. Κ. Παϊζης-Παραδέλης, «Η συνδρομή του ελληνικού εμπορικού ναυτικού στους πολέμους 1912-13», *Ναυτική Επιθεώρηση* 442 (1986), 257-90.

25. Κ. Σβολόπουλος, *Η απόφαση για την επέκταση της ελληνικής κυριαρχίας στη Μικρά Ασία: Κριτική επαναψηλάφηση*, Αθήνα: Ίκαρος, 2009, 15-6.

26. Για την ελληνική στάση κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο βλ. γενικώς Γ.Β. Λεονταρίτης, *Η Ελλάδα στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, 1917-1918*, Αθήνα: ΜΙΕΤ, 2000.

27. P.M. Kitromilides & A. Alexandris, 'Ethnic Survival, Nationalism and Forced Migration', *Civitas Gentium* 7:2 (2019)

Όπως αναφέρθηκε στις εισαγωγικές παρατηρήσεις, ως χώρα με εγγενή θαλάσσιο γεωστρατηγικό και οικονομικό προσανατολισμό η Ελλάδα ήταν δεκτική σε πίεση των δυτικών θαλασσιών δυνάμεων. Οι δυτικές θαλάσσιες δυνάμεις άσκησαν υψηλή διπλωματική και στρατιωτική πίεση στην Ελλάδα παραβιάζοντας κατ' ουσίαν την επίσημη ελληνική ουδετερότητα. Ο συμμαχικός στόλος συνολικής δυνάμεως 37 πλοίων χρησιμοποίησε τον ασφαλή ναύσταθμο στον όρμο της Σαλαμίνας στις 19 Αυγούστου/1 Σεπτεμβρίου 1916.²⁸ Οι συμμαχικές δυνάμεις προέβησαν στον ναυτικό αποκλεισμό της χώρας, στην καταναγκαστική χρήση του ελληνικού στόλου και στην κατάληψη σημείων στρατηγικής σημασίας της ελληνικής επικρατείας, όπως του ναυστάθμου της Σαλαμίνας και της νήσου Λέρου στα Δωδεκάνησα.²⁹

Σε επιχειρησιακό επίπεδο οι συμμαχικές δυνάμεις χρησιμοποίησαν το Αιγαίο Πέλαγος ως δίοδο, ώστε να μεταφέρουν στρατεύματα στο μέτωπο της Μακεδονίας και να συνδράμουν τις δοκιμαζόμενες δυνάμεις της Σερβίας κατά των Κεντρικών Δυνάμεων.³⁰ Ταυτοχρόνως σημειωνόταν ανταγωνισμός των δύο δυνάμεων για την εμπέδωση της ηγεμονικής επιρροής τους στις ελληνικές ένοπλες δυνάμεις και ιδίως στο πολεμικό ναυτικό, φορέα προβολής ισχύος στο Αιγαίο Πέλαγος. Ο ανταγωνισμός αυτός, ο οποίος υφίστατο ατύπως ήδη από το 1907, εκδηλώθηκε με ένταση το 1917 με ανταλλαγή διπλωματικών υπομνημάτων.³¹ Μετά την είσοδο της Ελλάδος στον πόλεμο τον Ιούνιο του 1917 το Αιγαίο Πέλαγος λειτούργησε ως χώρος ταχείας μεταφοράς στρατιωτικών δυνάμεων και προβολής ισχύος στα παράκτια τμήματα και την ενδοχώρα της νοτίου Βαλκανικής Χερσονήσου. Η Μερραρχία Κρήτης και η Μερραρχία Αρχιπελάγους μεταφέρθηκαν το 1917 μέσω του Αιγαίου Πελάγους στον λιμένα της Θεσσαλονίκης, ώστε να ενισχύσουν το μακεδονικό μέτωπο.³²

Κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο ο χώρος του Αιγαίου Πελάγους αποτελούσε αντικείμενο γεωστρατηγικών βλέψεων ή εντασσόταν στον στρατηγικό σχεδιασμό πρόσθετων ισχυρών δρώντων, όπως η Ρωσική Αυτοκρατορία και η Ιταλία.

Η Ρωσική Αυτοκρατορία αποτελούσε τον κυριότερο αντίπαλο των ελληνικών συμφερόντων λόγω της ταυτόσημης διεκδικήσεως της Κωνσταντινουπόλεως και των Στενών των Δαρδανελίων. Το 1915 η ρωσική πλευρά εξέφρασε την σταθερή αντίθεσή της στην προοπτική επεκτάσεως της ελληνικής κυριαρχίας ή

gration: *The Historical Demography of the Greek Community of Asia Minor at the Close of the Ottoman Era*, *Δελτίο Κέντρου Μικρασιατικών Σπουδών Ε'* (1984-985), 9-44.

28. ΓΕΣ/ΔΙΣ (εκδ.), *Η Ελλάδα και ο πόλεμος εις τα Βαλκάνια*, Αθήνα 1987 [1958], 189.

29. Αρχείον ΔΙΣ/Φ. 335/ΙΑ.

30. ΓΕΣ/ΔΙΣ (εκδ.), *Η Ελλάδα και ο πόλεμος εις τα Βαλκάνια*, ό.π., 62-3.

31. Γ.Β. Λεονταρίτης, *Η Ελλάδα στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, 1917-1918*, ό.π. 187-8, 195-7.

32. ΓΕΣ/ΔΙΣ (εκδ.), *Η Ελλάδα και ο πόλεμος εις τα Βαλκάνια*, ό.π., 183-4.

σφαίρας επιρροής στα στρατηγικής σημασίας Στενά των Δαρδανελλίων, την έξοδο της διόδου προς την Μαύρη Θάλασσα.³³

Η Ιταλία αποτελούσε επίσης σταθερό αντίπαλο των ελληνικών εθνικών συμφερόντων τόσο στην Αδριατική Θάλασσα όσο και στο Αιγαίο Πέλαγος, όπου η ιταλική πλευρά είχε καταλάβει τα Δωδεκάνησα από το 1912 και ενδιαφερόταν για την νοτιοδυτική Μικρά Ασία ως σφαίρα επιρροής. Ο Βενιζέλος αποδεχόταν αναγκαστικώς την παρουσία της Ιταλίας στο νότιο Αιγαίο Πέλαγος, ώστε να αποσιπάσει την ιταλική συναίνεση για την ελληνική επιρροή στην ζώνη της Σμύρνης και την ενοποίηση των δύο πλευρών του Αιγαίου.³⁴

Σε γενικές γραμμές ο Βενιζέλος τασσόταν υπέρ της επεκτάσεως της ελληνικής κυριαρχίας στον διηπειρωτικό χώρο του Αιγαίου Πελάγους. Η διασφάλιση του οράματος της Μεγάλης Ιδέας θα ήταν εφικτή κατά τον Έλληνα πολιτικό μόνον εφόσον είχε προηγουμένως εξασφαλισθεί η ελληνική κυριαρχία στις δύο πλευρές του Αιγαίου Πελάγους.³⁵ Με επιστολή του προς τον Βρεταννό πρωθυπουργό (1916-1922) David Lloyd George (1863-1945) στις 2 Νοεμβρίου 1919 ο Βενιζέλος έθεσε ευθέως το ζήτημα της χωρικής επεκτάσεως του ελληνικού κυριαρχικού ελέγχου στο δυτικό τμήμα της Μικράς Ασίας και όχι απλώς της προσωρινής εντολής διοικητικού ελέγχου.³⁶

Η ανωτάτη πολιτική ηγεσία της Μεγάλης Βρεταννίας με επικεφαλής τον πρωθυπουργό Lloyd George και τον υπουργό Εξωτερικών (1919-1924) Nathaniel Curzon (1858-1925) συμεριζόταν την ελληνική οπτική. Κατά τον Βρεταννό πρωθυπουργό ο ελληνικός λαός, ο οποίος διακρινόταν για τον εξωστρεφή, δυναμικό χαρακτήρα του και τις επιδόσεις του στην θάλασσα, έμελλε να αντικαταστήσει ως γεωπολιτικός παράγων την παραπαίουσα Οθωμανική Αυτοκρατορία.³⁷ Η επέκταση της Ελλάδος κατά τον οριζόντιο γεωστρατηγικό άξονα θα διαμόρφωνε έναν ισχυρό περιφερειακό κρατικό δρώντα, η επικράτεια του οποίου θα εκτεινόταν από την είσοδο της Αδριατικής Θάλασσας στα δυτικά έως το Λιβυκό Πέλαγος στον νότο, την δυτική Μικρά Ασία στα ανατολικά και τις ακτές

33. A.J.P. Taylor, *The Struggle for Mastery in Europe 1848-1918*, Oxford: Oxford University Press, 1977 [1954], 541. Πβ. W. Churchill, *The World Crisis, vol. II: 1915*, London: Thornton Butterworth, 1923, 201.

34. Γ.Β. Λεονταρίτης, *Η Ελλάδα στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, 1917-1918*, ό.π., 391.

35. H. Nicholson, *Peacemaking 1919*, London: Constable, 1933, 341.

36. D. Lloyd George, *The Truth about the Peace Treaties*, vol. II, London: Victor Gollancz, 1938, 228-31.

37. N. Politis, *Les aspirations nationales de la Grèce*, Paris: La Paix des Peuples, 1919, 11 · R. Ruauux, *L'Égeide: L'empire hellène de la Mer Egée*, Paris: Payot, 1919. Πβ. Σ.Γ. Πλουμίδης, *Τα μυστήρια της Αιγίδος: Το Μικρασιατικό Ζήτημα στην ελληνική πολιτική (1891-1922)*, Αθήνα: Εστία, 2016 · M.L. Smith, *Το όραμα της Ιωνίας: Η Ελλάδα στη Μικρά Ασία, 1919-1922*, μτφ. Α. Κάσδαγλη, Αθήνα: ΜΙΕΤ, 2009 [2002], 151-2.

της Μαύρης Θάλασσας στα βορειοανατολικά. Πρόκειται για το σχήμα της «Ελλάδος των δύο ηπείρων και των πέντε θαλασσών» (Ευρώπη και Ασία/Ιόνιο Πέλαγος, Αιγαίο Πέλαγος, Προποντίδα, Μαύρη Θάλασσα).

Οι εδαφικές διεκδικήσεις της Ελλάδος στον ευρύτερο χώρο του Αιγαίου Πελάγους προβάλλονταν με την επικουρική στήριξη επιστημών, όπως η Φυσική Γεωγραφία και η Γεωλογία. Η αντίληψη της Αιγηίδος ως γεωφυσικής, αλλά ενίοτε και ως ιστορικής-πολιτισμικής ενότητας απαντά σε κείμενα της περιόδου εθνικών διεκδικήσεων της Ελλάδος μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο. Ο νομικός και διπλωμάτης Νικόλαος Σ. Πολίτης (1782-1942), συνεργάτης του Ελευθερίου Βενιζέλου και εκπρόσωπος της Ελλάδος στην Συνδιάσκεψη Ειρήνης των Παρισίων (1919) ως επικεφαλής της ελληνικής διπλωματικής αποστολής, επικαλείτο την ομοιότητα των γεωφυσικών δεδομένων μεταξύ των δύο ακτών του Αιγαίου Πελάγους για την θεμελίωση των ελληνικών εδαφικών αξιώσεων επί της δυτικής Μικράς Ασίας και την πολιτική ενοποίηση των χερσαίων ηπειρωτικών εκτάσεων εκατέρωθεν του Αιγαίου Πελάγους υπό έναν κρατικό δρόντα.³⁸ Χαρακτηριστικό επίσης είναι ότι το πρώτο επίσημο περιοδικό στρατιωτικής θεματολογίας των Γενικών Επιτελείων ήταν η *Ναυτική Επιθεώρησης* (1917-1941), η επίσημη έκδοση του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού. Η ελληνική στρατιωτική ηγεσία απέδιδε ιδιαίτερη σημασία στην θαλάσσια διάσταση της ισχύος, απαραίτητη για την εμπέδωση της ελληνικής κυριαρχίας στο Αιγαίο και για την αξιοποίηση της Ελλάδος ως αξιόπιστου εμμέσου δρόντος των δυτικών δυνάμεων.

Κατά την διάρκεια της Μικρασιατικής Εκστρατείας (1919-1922) ο έλεγχος των θαλασσιών συγκοινωνιών μεταξύ των δύο ακτών του Αιγαίου ήταν θεμελιώδους σημασίας για την επιτυχία του ελληνικού εγχειρήματος.³⁹ Η ελληνική πλευρά έπρεπε να είναι σε θέση να μεταφέρει συνεχώς ενισχύσεις στον μικρασιατικό χώρο μέσω του Αιγαίου Πελάγους για την στήριξη του εκστρατευτικού σώματος. Οι δυτικές θαλάσσιες δυνάμεις άσκησαν πίεση σε βάρος της Ελλάδος μη επιτρέποντας τον πλήρη ναυτικό αποκλεισμό ή εκπονώντας σχέδια για τον ναυτικό αποκλεισμό του λιμένος της Σμύρνης για τις ελληνικές στρατιωτικές δυνάμεις ή ακόμη και της ίδιας της Ελλάδος σε περίπτωση μη αποδοχής των σχεδίων της συμμαχικής διαμεσολάβησης στην ελληνοτουρκική αντιπαράθεση.⁴⁰

Η ήττα του ελληνικού εκστρατευτικού σώματος τον Αύγουστο του 1922 και η αναίρεση του ελληνικού στρατιωτικού ελέγχου στο δυτικό παράκτιο τμήμα της

38. *Lord Riddell's Intimate Diary of the Peace Conference and after, 1918-1923*, London: Victor Gollancz, 1933, 208 · *Lloyd George, a Diary by Frances Stevenson*, ed. A.J.P. Taylor, London: Hutchinson, 1971, 230. Πβ. Κ. Σβολόπουλος, *Η απόφαση για την επέκταση της ελληνικής κυριαρχίας στη Μικρά Ασία*, ό.π., 36-7.

39. ΓΕΣ/ΔΙΣ (εκδ.), *Ανεφοδιασμοί και μεταφοραί κατά την Μικρασιατικήν Εκστρατείαν (1919-1922)*, Αθήνα 1969.

40. M.L. Smith, *Το όραμα της Ιωνίας*, ό.π., 396, 422.

Μικράς Ασίας εξάλειψε το υπόβαθρο του εγχειρήματος εδαφικής ενοποίησης των δύο πλευρών του Αιγαίου Πελάγους υπό ελληνική κυριαρχία. Η Μικρασιατική Καταστροφή διαμόρφωσε μία νέα αντίληψη περί εδαφικότητας στην ελληνική κοινωνία και την αναγκαστική αναδίπλωση εντός των ορίων της επικρατείας. Τις επόμενες δεκαετίες το Αιγαίο Πέλαγος θα νοσηματοδοτείτο όχι ως κέντρο μεταξύ Ευρώπης και Ασίας, ελλαδικού και μικρασιατικού χώρου, αλλά ως όριο και εστιακό ταυτοτικό κέντρο του Ελληνισμού.

Βιβλιογραφία

- [Ανώνυμος], «Διάφορα», Πανδώρα, τόμ. ΚΑ' (1870-1871), 140.
- Αλεξανδρής, Κωνσταντίνος Α., «Συνοπτική ανασκόπησης της ιστορίας του Βασιλικού Ναυτικού», *Ναυτική Επιθεώρησης* 193 (1945), 293-328.
- ΓΕΣ/ΔΙΣ (εκδ.), *Η Ελλάς και ο πόλεμος εις τα Βαλκάνια*, Αθήνα 1987 [1958].
- ΓΕΣ/ΔΙΣ (εκδ.), *Ανεφοδιασμοί και μεταφοραί κατά την Μικρασιατικήν Εκστρατείαν (1919-1922)*, Αθήνα 1969.
- ΓΕΣ/ΔΙΣ (εκδ.), *Ο Ελληνοτουρκικός Πόλεμος του 1897*, Αθήνα 1993.
- Δερτυλής, Γεώργιος Β., *Ελληνική οικονομία (1830-1910) και Βιομηχανική Επανάσταση*, Αθήνα: Σάκκουλας, 1984.
- Δημητρακόπουλος, Αναστάσιος, «Η συμβολή του ελληνικού ναυτικού στον συμμαχικό αγώνα κατά τον Α' Βαλκανικό Πόλεμο», *Ναυτική Επιθεώρηση* 581 (2012), 52-65.
- Καλλιατάκη-Μερτικοπούλου, Κάλλια, *Ελληνικός αλτρωτισμός και οθωμανικές μεταρρυθμίσεις: Η περίπτωση της νήσου Κρήτης (1868-1877)*, Αθήνα: Εστία, 1988.
- Καρδάσης, Βασίλης Α., *Από του ιστίου εις τον ατμόν: Ελληνική εμπορική ναυτιλία, 1858-1914*, Αθήνα: ΠΤΙΕΤΒΑ, 1993.
- Καψαμπέλης, Βασίλειος Γ., *Το ελληνικό ναυτικό*, Αθήνα 1895.
- Κόκκινος, Διονύσιος Α., *Η Ελληνική Επανάσταση*, 4 τόμοι, Αθήνα: Μέλισσα, 1974 [1956].
- Κωτούλας, Ιωάννης Ε., «Εισαγωγή στην γεωπολιτική της Επανάστασεως του 1821», *Civitas Gentium* 5:4 (12/2017), 135-148.
- Κωτούλας, Ιωάννης Ε., *Αρχιτεκτονική και ιδεολογία: Νεοκλασική και νεογοτθική αρχιτεκτονική στην Ελλάδα τον 19ο αιώνα*, Αθήνα: Λειμών, 2019.
- Λεονταρίτης, Γεώργιος Β., *Η Ελλάδα στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, 1917-1918*, Αθήνα: ΜΙΕΤ, 2000.
- Παΐζης-Παραδέλης, Κωνσταντίνος, *Τα πλοία του ελληνικού πολεμικού ναυτικού*, Αθήνα: ΓΕΝ, 1979.
- Παΐζης-Παραδέλης, Κωνσταντίνος, «Η συνδρομή του ελληνικού εμπορικού ναυτικού στους πολέμους 1912-13», *Ναυτική Επιθεώρηση* 442 (1986), 257-290.
- Παπαθανασόπουλος, Κωνσταντίνος, *Ελληνική εμπορική ναυτιλία, 1833-1856*, Αθήνα: ΜΙΕΤ, 1983.

Πλουμίδης, Σπυρίδων Γ., *Τα μυστήρια της Αιγίδος: Το Μικρασιατικό Ζήτημα στην ελληνική πολιτική (1891-1922)*, Αθήνα: Εστία, 2016.

Σβολόπουλος, Κωνσταντίνος, *Η απόφαση για την επέκταση της ελληνικής κυριαρχίας στη Μικρά Ασία: Κριτική επαναψηλάφηση*, Αθήνα: Ίκαρος, 2009.

Σίμφας, Μάριος, *Το ναυτικό στην ιστορία των Ελλήνων*, τόμ. Γ', Αθήνα: ΓΕΝ, 1982.

Σουρβίνος, Αντώνιος, «Το πρόγραμμα εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού από το 1824-1989», *Ναυτική Επιθεώρηση* 459 (9-10/1989), 203-234.

Τσουκαλάς, Λυκούργος Δ., *Η Ελλάς και η ναυτική αυτής δύναμις*, Αθήνα 1909.

Χασάν Σαμή Βέη, «Η δράσις των Ναυτικών Δυνάμεων των εμπολέμων κατά τον Βαλκανικόν πόλεμον και η επίδρασις αυτής επί του αποτελέσματος του πολέμου», *Ναυτική Επιθεώρησις* 77 (9/1928), 173-90 και 78 (10/1928), 303-320.

Churchill, Winston, *The World Crisis, vol. II: 1915*, London: Thornton Butterworth, 1923.

Fotakis, Zisis, *Greek Naval Strategy and Policy, 1910-1919*, London and New York: Routledge, 2005.

Kitromilides, Paschalis M. & Alexis Alexandris, 'Ethnic Survival, Nationalism and Forced Migration: The Historical Demography of the Greek Community of Asia Minor at the Close of the Ottoman Era', *Δελτίο Κέντρου Μικρασιατικών Σπουδών Ε'* (1984-985), 9-44.

Kotoulas, Ioannis E., 'Geopolitical Axes in Ioannis Mazis's Scientific Research Program', *Regional Science Inquiry* viii: 2 (6/2016), 19-25.

Livezey, William E., *Mahan on Sea Power*, Norman, OK: Oklahoma University Press, 1981 [1947].

Lloyd George, David, *The Truth about the Peace Treaties*, vol. II, London: Victor Gollancz, 1938.

Lloyd George, a Diary by Frances Stevenson, ed. A.J.P. Taylor, London: Hutchinson, 1971.

Lord Riddell's Intimate Diary of the Peace Conference and after, 1918-1923, London: Victor Gollancz, 1933.

Mahan, Alfred Th., *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Boston: Little, Brown & Co., 1890.

Nicholson, Harold, *Peacemaking 1919*, London: Constable, 1933.

Politis, Nicolaos, *Les aspirations nationales de la Grèce*, Paris: La Paix des Peuples, 1919.

Puaux, René, *L'Égée: L'empire hellène de la Mer Egée*, Paris: Payot, 1919.

Taylor, Alan J.P., *The Struggle for Mastery in Europe 1848-1918*, Oxford: Oxford University Press, 1977 [1954].

Smith, Michael L., *Το όραμα της Ιωνίας: Η Ελλάδα στη Μικρά Ασία, 1919-1922*, μτφ. Α. Κάσδαγλη, Αθήνα: MIET, 2009 [2002].