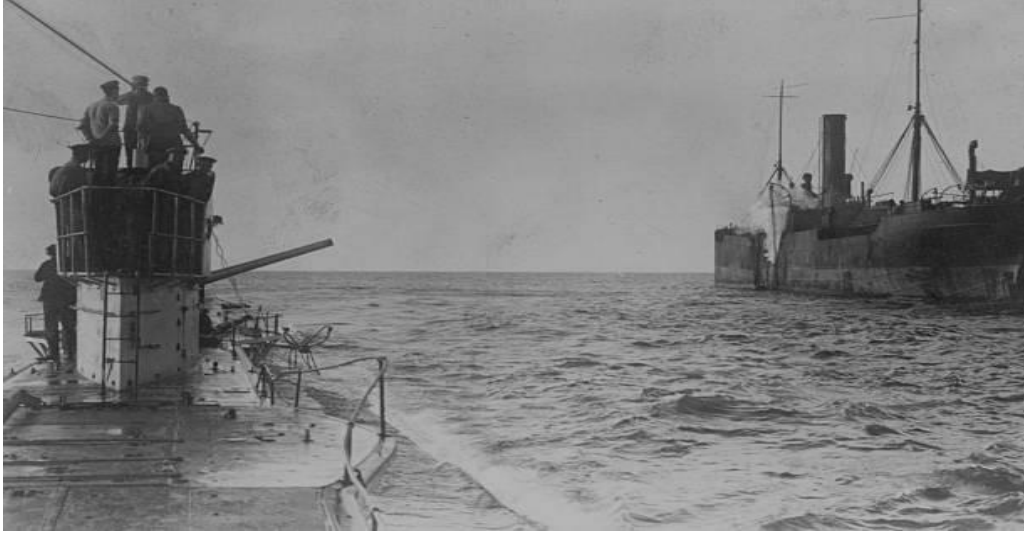


ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΡΗΤΗΣ

ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ-ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ ΣΤΗ «ΝΕΟΤΕΡΗ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΗ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ»



Διπλωματική εργασία:

Α' Παγκόσμιος Πόλεμος και εμπορική ναυτιλία. Η περίπτωση της ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας του Σ. Γ. Εμπειρίκου.

Τριμελής Επιτροπή Επίβλεψης:

Επόπτρια : Τζελίνα Χαρλαύτη

Μέλη: Σωκράτης Πετμεζάς, Απόστολος Δελής

Τόντι Αποστόλης

A.M. 1226

Περιεχόμενα

<i>Εισαγωγή</i>	4
1^ο Κεφάλαιο. Ο Μεγάλος Πόλεμος στη θάλασσα	11
• 1.1. Πορεία προς τον πόλεμο.....	12
• 1.2. Πόλεμος και θαλάσσιες μεταφορές – Η πρώτη φάση.....	19
• 1.3. Δεύτερη φάση - Υποβρυχιακός Πόλεμος.....	25
• 1.4. Νηοπομπές.....	31
2^ο Κεφάλαιο. Ο ρόλος της ουδέτερης ναυτιλίας και η ελληνική περίπτωση	
• 2.1 Ναυτιλία και πολεμικές ανάγκες.....	37
• 2.2. Ουδέτερη ναυτιλία	45
• 2.3 Ελληνική περίπτωση.....	49
3^ο Κεφάλαιο. Η περίπτωση των πλοίων ιδιοκτησίας Σταμάτη Γ. Εμπειρικού	
• 3.1 Η ναυτιλιακή επιχείρηση του Σ.Γ. Εμπειρικού	62
• 3.2 <i>α/π Γεώργιος Μ. Εμπειρικός - α/π Μιχαήλ</i>	65
• 3.3 <i>α/π Βασιλεύς Κωνσταντίνος – α/π Ασημίνα</i>	71
Συμπεράσματα	80
Βιβλιογραφία	84
Παράρτημα	91

If an adequate history of the war is ever written it will probably give as much space to the economic as to the purely military struggle. It was as much a war of competing blockades, the surface and the submarine, as of competing armies. The economic systems of the two opposing groups of countries were engaged in a deadly struggle for existence, and at several periods of the war the pressure of starvation seemed likely to achieve an issue beyond the settlement of either the entrenched armies or the immobilized navies.

(J. A. SALTER, Director of ships requisitioning, Secretary of Allied Maritime Transport Council and Chairman of the Allied Maritime Transport Executive)

Εισαγωγή

Ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος (1914-1918) χαρακτήθηκε στη συλλογική μνήμη ως ένας πόλεμος της παράλογης σφαγής εκατομμυρίων νέων ανθρώπων που είχαν παραταχτεί σε παράλληλα χαρακώματα συνολικού μήκους χιλιάδων χιλιομέτρων σε μια απόσταση που εκτείνονταν από τα γαλλογερμανικά σύνορα και έφτανε μέχρι τις βελγικές ακτές της Φλάνδρας.¹ Ωστόσο, οι εχθροπραξίες δεν περιορίστηκαν στη στενή αυτή λωρίδα γης της Ηπειρωτικής Ευρώπης, αλλά επεκτάθηκαν σε Αφρική και Μέση Ανατολή, φτάνοντας μέχρι τις ακτές της Νότιας Αμερικής. Πέραν της στεριάς, οι θάλασσες προσέδωσαν τον πραγματικό παγκόσμιο χαρακτήρα στη σύρραξη, καθώς είχαν μετατραπεί σε απέραντα πεδία σκληρότατων μαχών, λόγω της σημασίας τους στον ανεφοδιασμό της οικονομίας των εμπόλεμων χωρών (όπως εξακολουθεί να συμβαίνει και σήμερα). Για πολλούς, και όχι αδικαιολόγητα, ήταν οι θαλάσσιες μεταφορές που εξασφάλισαν τα μέσα διεξαγωγής ενός πολέμου φθοράς σε πρωτοφανή επίπεδα, όπου ο αποφασιστικός παράγοντας ήταν οι αριθμοί ανδρών, μηχανών και πυρομαχικών, που μπορούσε να διαθέσει η κάθε πλευρά.²

Η σημασία του ελέγχου των θαλασσιών οδών, επομένως, ξεπερνούσε κατά πολύ τις όποιες εξελίξεις στα χερσαία μέτωπα, καθώς οι εμπόλεμοι και –κυρίως- η σημαντικότερη ναυτική δύναμη της εποχής, η Βρετανία, βασιζόταν απόλυτα, για την κάλυψη των αναγκών τους, στις εισαγωγές τροφίμων και άλλων ζωτικής σημασίας αγαθών από τη θάλασσα. Την απρόσκοπτη μεταφορά τους την εξασφάλιζε η κυριαρχία του Βρετανικού Βασιλικού Ναυτικού, που πέρα από τον αποκλεισμό των Κεντρικών Δυνάμεων από το παγκόσμιο σύστημα εμπορίου, παρείχε και προστασία στο βρετανικό εμπορικό ναυτικό, σε έναν αναπόφευκτο πόλεμο εμπορικής διαρπαγής.

Όταν, όμως, η Γερμανία κατέφυγε στη χρήση των υποβρυχίων, ενάντια στην εμπορική ναυτιλία του αντιπάλου στρατοπέδου, σε μια προσπάθεια να αλλάξει τους μέχρι τότε συσχετισμούς στη θάλασσα, ο πόλεμος έφτασε στην κρισιμότερη στιγμή του, για την Αντάντ. Χωρίς αμφιβολία, με τον ρυθμό που σημειώνονταν οι τεράστιες

¹ Eric J. Hobsbawm, *Η εποχή των άκρων. Ο σύντομος Εικοστός Αιώνας 1914-1991*, Μετάφραση: Βασίλης Καπετανγιάννης, Θεμέλιο, Αθήνα, 2004, σελ. 42.

² Paul M. Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, Allen Lane - Penguin Books, London, 1976, σελ. 239.

απώλειες πλοίων (με αποκορύφωμα την άνοιξη του 1917), οι Σύμμαχοι πιθανότατα θα έχαναν τον πόλεμο (χωρίς να έχουν ηττηθεί στο πεδίο της μάχης), εάν δε διέθεταν τη δυνατότητα άντλησης μεταφορικών μέσων από τον παγκόσμιο εμπορικό στόλο.

Στη διεθνή βιβλιογραφία για το Μεγάλο Πόλεμο (όπως αποκαλούνταν Α΄ Παγκόσμιος, από όσους τον έζησαν) στο κεφάλαιο που αφορά τον πόλεμο στη θάλασσα, κυριαρχούν τα έργα της λεγόμενης «ναυτικής ιστορίας» (naval history). Οι λόγοι για τους οποίους συμβαίνει αυτό ανάγονται στην μακρόχρονη παράδοση των αγγλόφωνων χωρών στην ενασχόληση με το ένδοξο παρελθόν μέσω συγγραφής ιστορικών βιβλίων (για πλοία, ναυμαχίες και «σημαντικούς» ανθρώπους) και ίδρυσης συλλόγων και ναυτικών μουσείων.³ Η Ναυτιλιακή Ιστορία από την άλλη, αναπτύχθηκε για δεκαετίες ως κατεξοχήν οικονομική και κοινωνική ιστορία,⁴ αλλά αγνόησε για αρκετό καιρό ζητήματα του πολέμου και της βίας στη θάλασσα.⁵ Με μια δόση υπερβολής, αλλά θέλοντας να επισημάνει την πολύ περιορισμένη παρουσία της ναυτικής ιστορίας στο επίσημο περιοδικό της Ναυτιλιακής Ιστορίας, ο John B. Hattendorf έγραφε πως, στα πρώτα χρόνια της έκδοσής του, για πολλούς ο όρος «ναυτιλιακό» (maritime), περιλάμβανε ό, τι δεν ήταν «ναυτικό» (naval).⁶

Η Ναυτιλιακή Ιστορία, όμως, σύμφωνα με τον ορισμό του Frank Broeze «δεν περιορίζεται στη χρήση της θάλασσας από τους ανθρώπους, αλλά πέρα από αυτό, περιλαμβάνει οτιδήποτε έχει σχέση με αυτήν τη χρήση»,⁷ και όσον αφορά στη μελέτη του πολέμου και της βίας στη θάλασσα, το κυριότερο πρόβλημα με τη ναυτική ιστορία βρισκόταν στην έλλειψη ένταξης των πολεμικών γεγονότων, στο ευρύτερο ιστορικό πλαίσιο που θα αναδείκνυε καλύτερα τη σημασία τους. Μία εξήγηση για το παραπάνω, αποτελεί ίσως, και το γεγονός ότι πολλοί άνθρωποι που ασχολούνταν με το αντικείμενο, ήταν ερασιτέχνες ιστορικοί, (συνήθως απόστρατοι ναυτικοί) και τα έργα

³ Frank Broeze, «Από την Περιφέρεια στο Κέντρο: Η πρόκληση της Ναυτιλιακής Ιστορίας της Αυστραλίας», στο Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16^{ος}-20^{ος} αιώνας*. Στάχη, Αθήνα, 2001, σελ. 32.

⁴ Gelina Harlaftis, "Maritime History or the History of thalassa", in Gelina Harlaftis, Nikos Karapidakis, Kostas Sbonias and Vaios Vaiopoulos (eds), *The New Ways of History*, IB Tauris, London, 2009, σελ. 214-215.

⁵ N.A.M. Rodger, «Britain», στο John B. Hattendorf (Editor), *UBI SUMUS? The State of Naval and Maritime History*, Naval War College, Newport, Rhode Island, 1994, σελ. 45.

⁶ John B Hattendorf, «Naval history», *The International Journal of Maritime History* 2014, Vol. 26(1) 104-109.

⁷ Frank Broeze, «Από την Περιφέρεια στο Κέντρο: Η πρόκληση της Ναυτιλιακής Ιστορίας της Αυστραλίας»...ο.π.

κινούνταν στα όρια της ιστοριοδιφίας, πλούσια σε λεπτομέρειες αλλά χωρίς να μπορούν να προσφέρουν ευρύτερη θεώρηση των ιστορικών ζητημάτων.⁸

Η ένταξη, επομένως, του αντικειμένου της ναυτικής ιστορίας κάτω από την ομπρέλα της ναυτιλιακής, ήταν μια απολύτως λογική εξέλιξη που οδηγεί στην πληρέστερη μελέτη πολεμικών περιόδων, και ειδικότερα στη θάλασσα. Η χρήση της θάλασσας για προβολή ισχύος μέσω της οργανωμένης κρατικής ή μη βίας (εμπορική διαρπαγή, πειρατεία, ναυτική ισχύς, τεχνολογία κτλ.) αποτελεί μία μόνο από τις 6 κατηγορίες (όπως τις διατύπωσε ο Frank Broeze) με τις οποίες ο άνθρωπος αξιοποιεί τη θάλασσα.⁹ Σε μια τέτοια θεώρηση δεν πρωταγωνιστούν πλέον μόνο πλοία και άνθρωποι αλλά και το ναυτιλιακό περιβάλλον/επιχειρήσεις, τα λιμάνια, τα ναυπηγεία, το ευρύτερο πολιτικό, οικονομικό και κοινωνικό πλαίσιο καθώς και οι τεχνολογικές και πολιτιστικές εξελίξεις.¹⁰

Ο στόχος της παρούσας εργασίας είναι διττός. Από τη μία αποπειράται να εξετάσει το ρόλο της εμπορικής ναυτιλίας σε έναν κατεξοχήν οικονομικό πόλεμο ανάμεσα σε βιομηχανικές χώρες και τον τρόπο με τον οποίο η κάθε πλευρά προσπάθησε να στερήσει από τον αντίπαλο την πρόσβαση στις θαλάσσιες εμπορικές οδούς. Στη σύγκρουση αυτή η βρετανική ναυτική υπεροχή δοκιμάστηκε σκληρά και χρειάστηκε να επιστρατεύσει –υπό το βάρος των απωλειών- πέρα από τις συμμαχικές, και τις ναυτιλιακές δυνάμεις που είχαν επιλέξει να παραμείνουν μέχρι τότε ουδέτερες, όπως ήταν η περίπτωση της Ελλάδας. Ο δεύτερος στόχος της μελέτης είναι η εξέταση του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται η συμμετοχή της ελληνικής ναυτιλίας στην Συμμαχική προσπάθεια, και οι συνέπειες που συνεπάγονταν, σε επίπεδο απωλειών πλοίων και ανθρώπων, τα ταξίδια σε περιοχές-πεδία δράσης των υποβρυχίων.

Πέραν της συνολικής εικόνας, θα επιχειρηθεί να αποτιμηθεί, σε επίπεδο μικροϊστορίας, ο τρόπος λειτουργίας του ελληνικού εμπορικού στόλου και οι σκληρές συνθήκες, υπό τις οποίες διεξάγονταν οι θαλάσσιες μεταφορές, εξετάζοντας το παράδειγμα μιας ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας που δραστηριοποιήθηκε καθ' όλη τη διάρκεια του πολέμου. Ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί στο βαρύ τίμημα που πλήρωσε,

⁸ N.A.M. Rodger, «Considerations on Writing a General Naval History», στο John B. Hattendorf (Editor), *Doing Naval History. Essays toward Improvement*, Naval War College, Newport, Rhode Island, 1995, σελ. 118.

⁹ Gelina Harlaftis, "Maritime History or the History of thalassa" ...ο.π, σελ. 211-212.

¹⁰ John B. Hattendorf, «Ubi Sumus? Twenty Five Years Later», *Northern Mariner/Le Marin du Nord*, XXVII, No. 1 (Jan. 2017), σελ. 6.

τόσο σε πλοία όσο και σε ανθρώπους, ως αδιάψευστο τεκμήριο της επικινδυνότητας των ταξιδιών που αναλάμβαναν να εκτελέσουν είτε ως ελεύθερα πλοία είτε υπό καθεστώς ναύλωσης από εμπόλεμο κράτος.

Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται το ιστορικό πλαίσιο του ναυτικού ανταγωνισμού μεταξύ των ισχυρότερων βιομηχανικών χωρών της εποχής, το αναπόφευκτο αποτέλεσμα της κούρσας εξοπλισμών αλλά και τι προβλεπόταν στους σχεδιασμούς των εμπολέμων για τις θαλάσσιες μεταφορές. Τα βασικότερα ερωτήματα που τίθενται είναι το πώς και κάτω από ποιες συνθήκες μετατράπηκε η εμπορική ναυτιλία σε στρατηγικό στόχο, τι οδήγησε στην επιλογή του απεριόριστου υποβρυχιακού πολέμου, ποιο ήταν το μέγεθος αλλά και ο αντίκτυπος των απωλειών που προκάλεσε ο τελευταίος. Επίσης εξετάζεται και τι είδους μέτρα χρειάστηκαν σε οικονομικό-θεσμικό αλλά και σε επίπεδο τακτικής, για την αποτελεσματική αντιμετώπιση του ενδεχομένου της διακοπής των θαλάσσιων μεταφορών.

Το δεύτερο κεφάλαιο χωρίζεται σε δύο μέρη, από τα οποία στο πρώτο γίνεται μια προσπάθεια να απαντηθεί, με την παράθεση αριθμητικών δεδομένων, ποιος ήταν ο ρόλος της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην οργάνωση της πολεμικής οικονομίας. Το κύριο ερώτημα, που τίθεται, είναι γιατί η χώρα που κατείχε το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο του κόσμου και ταυτόχρονα την ισχυρότερη ναυπηγική βιομηχανία, βρέθηκε σε τόσο δυσχερή θέση κατά τον τρίτο χρόνο του πολέμου (φθινόπωρο 1916-άνοιξη 1917). Εξετάζεται ποιοι λανθασμένοι χειρισμοί οδήγησαν στη μειωμένη διαθεσιμότητα πλοίων και ανθρώπων, την πτώση της αποδοτικότητας στη θάλασσα και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, αλλά και του αργού ρυθμού αντικατάστασης των απωλειών μέσω νέων κατασκευών, καθώς και εκτέλεσης των απαραίτητων επισκευών.

Στο δεύτερο μέρος του κεφαλαίου εξετάζεται ο σημαντικότερος ρόλος της ναυτιλίας των ουδέτερων χωρών στην κάλυψη του ελλείματος σε θαλάσσια μέσα, που είχε εμφανιστεί στο στρατόπεδο της Entente, και ιδιαίτερα σε εξειδικευμένα στη μεταφορά χύδην φορτίων πλοία. Επικεντρώνοντας στην περίπτωση της ελληνικής ναυτιλίας, ως χαρακτηριστική αυτού του είδους, περιγράφονται οι συνθήκες υπό τις οποίες εντάχθηκε στο Συμμαχικό στρατόπεδο και αναλύονται ποσοτικά και ποιοτικά οι απώλειες του ελληνικού φορτηγού στόλου.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται μια προσπάθεια να απαντηθεί όσο το δυνατόν πληρέστερα, το ερώτημα με ποιο τρόπο διεξάγονταν οι θαλάσσιες μεταφορές, κατά τη

διάρκεια του πολέμου, εξετάζοντας την περίπτωση της ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας του Σταμάτιου Γ. Εμπειρικού. Πιο συγκεκριμένα, μέσα από πρωτογενές υλικό παρουσιάζονται οι συνθήκες κάτω από τις οποίες λειτουργούν και εν τέλει βυθίζονται πολλά φορτηγά ατμόπλοια ελληνικής ιδιοκτησίας. Πέρα από τα οικονομικά δεδομένα, στο κεφάλαιο διερευνώνται οι μέθοδοι ναυλώσεως αλλά και της ασφαλίσεως /αποζημιώσεως, τόσο κατά την περίοδο της ουδετερότητας, όσο και κατά το διάστημα που ταξίδευαν υπό καθεστώς χρονοναύλωσης (time charter) για λογαριασμό του Αγγλικού Ναυαρχείου. Η εξέταση των συγκεκριμένων περιπτώσεων πλοίων δείχνει και την κλιμάκωση του υποβρυχιακού πολέμου, που, από την αρχική τήρηση των στοιχειωδών διεθνών κανόνων του πολέμου στη θάλασσα, εξελίσσεται στη βάρβαρη πρακτική του άνευ προειδοποίησης τορπιλισμού εμπορικών πλοίων.

Για τους σκοπούς της εργασίας αξιοποιούνται τόσο δευτερογενείς όσο και πρωτογενείς πηγές που αναφέρονται στο ρόλο της διεθνούς και ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στην πολεμική οικονομία. Όπως είναι λογικό, η βιβλιογραφική παραγωγή σχετικά με τον Μεγάλο Πόλεμο είναι ανάλογη με τον αντίκτυπό του, σε όσους τον έζησαν αλλά και στις επόμενες γενιές. Αξίζει, κατά την άποψή μου, να γίνει μια ιδιαίτερη αναφορά στα λεγόμενα «πρώτης γενιάς» έργα, που γράφτηκαν από ερευνητές, στρατιωτικούς, αξιωματούχους και πολιτικούς, με βάση τις εμπειρίες και τη θέση που κατείχαν, και κύριο χαρακτηριστικό την προβολή των θέσεων των κρατών ή των ατόμων σε σχέση με τον πόλεμο.¹¹ Από το σύνολο των έργων αυτής της γενιάς, οι επίσημες βρετανικές ιστορίες, που συντάσσονται με εντολή της Διεύθυνσης Ιστορίας της Αυτοκρατορικής Επιτροπής Άμυνας, και αφορούν στο υπερπόντιο εμπόριο (Seaborne trade) και το εμπορικό ναυτικό, θεωρούνται άκρως σημαντικές, καθώς οι συγγραφείς είχαν πρόσβαση σε (χαμένα πια σήμερα) επίσημα έγγραφα του Ναυαρχείου.¹²

Όσον αφορά τη ναυτική ιστορία του πολέμου, από τη πληθώρα που υπάρχει, επέλεξα να δω ακαδημαϊκά έργα όπως το κλασικό πια πεντάτομο *magnum opus* του Arthur J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, αλλά και τα

¹¹ Jay Winter, «British and commonwealth historiography of World War I 1914–2018», στο Christoph Cornelissen and Arndt Weinrich (Eds), *Writing the Great War. The Historiography of World War I from 1918 to the Present*, Berghahn, New York- Oxford, 2021, σελ. 100.

¹² Τα χρησιμότερα εξ' αυτών, για τη ναυτιλιακή ιστορία, κατά την άποψή μου, είναι τα τρίτομα έργα *Seaborne trade* του Charles Ernest Fayle και *Merchant Navy* του Archibald Hurd, με το πρώτο να αποτελεί μακράν το πληρέστερο έργο για τη ναυτιλιακή ιστορία του πολέμου.

απομνημονεύματα των ανθρώπων που υπηρέτησαν ως επικεφαλής των ναυτικών δυνάμεων των χωρών τους, και είχαν την ευθύνη της προστασίας της εμπορικής ναυτιλίας, όπως οι ναύαρχοι J. Jellicoe (Βρετανικό Βασιλικό Ναυτικό) και W. S. Sims (Αμερικανικό Ναυτικό). Η συνδυαστική ανάγνωσή τους, προσφέρει πληρέστερη εικόνα των αντικειμενικών δυσκολιών του υποβρυχιακού πολέμου και μειώνει τις συνέπειες των μονόπλευρων απόψεων και της αυτοπροβολής που αναπόφευκτα παρουσιάζονται σε τέτοιου είδους αφηγήσεις,

Παράλληλα, εξίσου χρήσιμα είναι αρκετά από τα 133 έργα που εκδίδει το ίδρυμα *Carnegie Endowment for International Peace*, σε μια κολοσσιαία προσπάθεια να γραφτεί η οικονομική και κοινωνική ιστορία του πολέμου, από ακαδημαϊκούς και ανθρώπους που κατείχαν θέσεις κλειδιά στη διαχείριση πολεμικών ζητημάτων αλλά και της ειρήνης που ακολούθησε.¹³ Συγκεκριμένα, επέλεξα να χρησιμοποιήσω τις μελέτες που αναλύουν από οικονομικής πλευράς τον αντίκτυπο του πολέμου στη ναυτιλία και την τιτάνια προσπάθεια της οργάνωσης ενός διασυμμαχικού συστήματος για τον συντονισμό και την βέλτιστη αξιοποίηση των θαλάσσιων μέσων μεταφοράς.¹⁴

Για την ελληνική περίπτωση χρησιμοποιείται διεθνής και ελληνική βιβλιογραφία, σαφώς πιο περιορισμένη ωστόσο, τόσο ακαδημαϊκού επιπέδου όσο και μη επαγγελματιών ιστορικών, καθώς και πρωτογενές υλικό που έχει διασωθεί σχετικά με εταιρείες, εφοπλιστές και τα ναυτιλιακά γραφεία που τους εκπροσωπούν. Οι πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό, την ταυτότητα, αλλά και τις συνθήκες κάτω από τις οποίες σημειώθηκαν οι απώλειες του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου, αντλούνται από ελεύθερα προσβάσιμες ηλεκτρονικές βάσεις δεδομένων όπως το *Lloyd's Register Foundation Heritage & Education Centre* (του ιστορικού ομώνυμου Νηογνώμονα) και *shippingandshipbuilding.uk* (ιστοσελίδα για πλοία που κατασκευάστηκαν στα βρετανικά ναυπηγεία).¹⁵

Το πρωτογενές αρχειακό υλικό αποτελείται κατά ένα μέρος, από αντίγραφα τηλεγραφημάτων που στάλθηκαν από τον επικεφαλής της Βρετανικής Διπλωματικής

¹³ Jay Winter, «British and commonwealth historiography of World War I 1914–2018»...ο.π.

¹⁴ Δύο χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι το, *Influence of the Great War upon shipping* του Αμερικανού ιστορικού της βιομηχανίας, J. Russell Smith, καθώς και το, *Allied Shipping Control. An Experiment in International Administration*, του βρετανού γραφειοκράτη υπεύθυνου για τις επιτάξεις και επικεφαλής του Διασυμμαχικού Επιτροπής Ναυτιλίας, J. A. Salter.

¹⁵ Συγκεκριμένα γίνεται μια διασταύρωση στοιχείων από πηγές όπως τα *Lloyd's Register of Shipping* (Νηογνώμονας) και *Lloyd's Returns of vessels totally lost, condemned, &c. 1914-1918* (Αναφορές απωλειών λόγω πολεμικής αιτίας), με την προαναφερθείσα ιστοσελίδα για τα βρετανικά ναυπηγεία.

Αντιπροσωπείας (*British Legation at Athens*) στην Αθήνα, στον πολιτικό του προϊστάμενο, στο Foreign Office. Ουσιαστικά αποτελεί μέρος της αλληλογραφίας των Ελλήνων εφοπλιστών με τα γραφεία που τους εκπροσωπούν στο Λονδίνο, και που λόγω της ανώμαλης πολιτικής κατάστασης στην χώρα το 1916, αναγκάζονται να επικοινωνούν μέσω της Βρετανικής Αντιπροσωπείας.¹⁶

Το δεύτερο σημαντικό πρωτογενές υλικό που εξετάζεται, στα πλαίσια της εργασίας, περιλαμβάνει επίσημα έγγραφα και αλληλογραφία από το αρχείο της ναυτιλιακής εταιρίας του Σταμάτιου Γ. Εμπειρικού, κατά την περίοδο του Α' Παγκοσμίου Πολέμου.¹⁷ Πρόκειται για υλικό που προέρχεται από το *Αρχείο Εμπειρικού* της Καϊρείου Βιβλιοθήκης Άνδρου, και μια εξαιρετικά πολύτιμη πηγή πληροφοριών τόσο για τον τρόπο διεξαγωγής των μεταφορών σε διάφορες φάσεις του πολέμου, όσο και για τον τρόπο λειτουργίας των ελληνικών εφοπλιστικών επιχειρήσεων και ναυτιλιακών γραφείων στην περίοδο της διεθνούς εξάπλωσής τους.

¹⁶ Gelina Harlaftis, *A History of Greek-Owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day*, Routledge, London and New York, 1996, σελ.184-185. Η συγγραφέας εντόπισε το σχετικό φάκελο στα Βρετανικά Γενικά Αρχεία, και τα αντίγραφα των τηλεγραφημάτων βρίσκονται πλέον στη διάθεση των ερευνητών, στη βιβλιοθήκη του Ινστιτούτου Μεσογειακών Σπουδών.

¹⁷ Το αρχείο αυτό αποτέλεσε αντικείμενο έρευνας και ψηφιοποιήθηκε στα πλαίσια του ερευνητικού προγράμματος ERC- *Seafaring Lives in Transition (SeaLit)*, από ομάδα ερευνητών με επικεφαλής τον υπεύθυνο του προγράμματος Απόστολο Δελή. Είμαι υπόχρεος, όχι μόνο για την παραχώρηση μέρους από το πρωτογενές υλικό αλλά και για την πρόσβαση σε ορισμένα από τα αδημοσίευτα αποτελέσματα της επεξεργασίας των δεδομένων της έρευνας.

1^ο Κεφάλαιο

Ο Μεγάλος Πόλεμος στη θάλασσα

Ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος έδειξε με δραματικό τρόπο τόσο τα καταστροφικά αποτελέσματα που μπορούσαν να επιφέρουν τα επιτεύγματα της Δεύτερης Βιομηχανικής Επανάστασης, όταν χρησιμοποιούνταν για πόλεμο, όσο και τον τεράστιο βαθμό εξάρτησης των προηγμένων Δυτικών Κοινωνιών από το παγκόσμιο σύστημα εμπορίου. Όταν έγινε φανερό πως η τεράστια ισχύς πυρός που διέθεταν οι αντίπαλοι δεν επέτρεπαν ένα σύντομο πόλεμο κινήσεων (όπως οι περισσότεροι Ευρωπαϊκοί πόλεμοι στο δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα), στόχος έγινε η υπονόμηση της βιομηχανικής παραγωγής του αντιπάλου, καθώς και η δυνατότητα ανεφοδιασμού σε πρώτες ύλες και τρόφιμα.

Η αναμφισβήτητη μέχρι τότε υπεροχή της Βρετανικής Αυτοκρατορίας, σε πολεμικά πλοία αλλά και η απόλυτα κυρίαρχη θέση της στην παγκόσμια ναυτιλία, θεωρητικά εγγυόνταν τόσο τον αποκλεισμό των Κεντρικών Δυνάμεων από το παγκόσμιο σύστημα θαλασσίων μεταφορών, όσο και την απρόσκοπτη ροή των απαραίτητων αγαθών στο στρατόπεδο της Αντάντ. Η Γερμανία αντέδρασε με το μόνο όπλο που διέθετε, τη χρήση του υποβρυχίου ενάντια στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο που εφοδίαζε τον στρατό και τον άμαχο πληθυσμό των αντιπάλων της, και πλησίασε πολύ κοντά στο στόχο της παράλυσης της πολεμικής τους οικονομίας.

1.1. Πορεία προς τον πόλεμο

Λίγοι ιστορικοί θα αμφισβητούσαν το επιχείρημα πως ο Α΄ Παγκόσμιος πόλεμος άρχισε από τη θάλασσα, και συγκεκριμένα όταν η Γερμανική Αυτοκρατορία έδειξε, στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, την πρόθεσή της να δημιουργήσει έναν ισχυρό πολεμικό στόλο, παράλληλα με (και με σκοπό να προστατέψει) ένα εξίσου σημαντικό εμπορικό στόλο. Η κίνηση αυτή ερμηνεύτηκε ως απόπειρα αμφισβήτησης της θέσης της ισχυρότερης ναυτικής δύναμης της εποχής, που δεν ήταν άλλη από τη Βρετανική Αυτοκρατορία, και ως μια άμεση απειλή για την ασφάλειά της (ίσως για πρώτη φορά μετά το 1815).¹⁸ Η κούρσα των ναυτικών εξοπλισμών, ο ανταγωνισμός για το παγκόσμιο εμπόριο και τις υπερπόντιες κτήσεις/αγορές, καθώς και το σύστημα των συμμαχιών των Μεγάλων Δυνάμεων, έφεραν την εκρηκτική κατάσταση του 1914, και όχι φυσικά ο αλτρωτισμός των Σέρβων της (υπό αυстро-ουγγρική κυριαρχία) Βοσνίας-Ερζεγοβίνης και η παραβίαση της ουδετερότητας του Βελγίου.

Τόσο οι στρατιωτικοί και οικονομικοί ανταγωνισμοί όσο και οι μεταβαλλόμενες κατά περίπτωση συμμαχίες, δεν ήταν κάτι άγνωστο στις σχέσεις των υπερδυνάμεων κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα. Εάν θα έπρεπε να σημειώσουμε κάποια σταθερή αρχή, πάντως, αυτή θα ήταν η παρεμπόδιση από τη μεριά της Μεγάλης Βρετανίας, της απόλυτης κυριαρχίας κάποιας Ευρωπαϊκής Δύναμης, είτε στην Ήπειρο είτε ευρύτερα. Έτσι, διαδοχικά, από τον αντιγαλλικό συνασπισμό που προκάλεσε η απειλή του Ναπολέοντα Βοναπάρτη το 1803-1815, θα φτάσουμε στον αντίστοιχο αντιρωσικό κατά τον Κριμαϊκό πόλεμο (1853-1856), όταν παλιοί σύμμαχοι έγιναν αντίπαλοι (και vice versa), λόγω του δυσεπίλυτου Ανατολικού Ζητήματος.

Όσον αφορά πάλι το ζήτημα των εξοπλισμών, θα πρέπει να σημειωθεί πως η πρώτη σύγχρονη (με τα νεωτερικά χαρακτηριστικά που εισήγαγε η Βιομηχανική Επανάσταση), κούρσα εξοπλισμών, τοποθετείται από τους μελετητές στο δεύτερο μισό του 19ου αιώνα, όταν κατά τη διαδικασία μετάβασης από το ιστίο στον ατμό, η Γαλλία προκάλεσε ένα μικρό πανικό στη βρετανική κοινή γνώμη με την κατασκευή ορισμένων επαναστατικών για την εποχή πολεμικών πλοίων.¹⁹ Επρόκειτο αρχικά για ατμοκίνητα

¹⁸ Niall Ferguson, *The Pity of War*, Allen Lane - The Penguin Press, 1998, σελ. 68.

¹⁹ David Stevenson, *Introduction* in Thomas Mahken, Joseph Maiolo, and David Stevenson (Edited by), *Arms Races in International Politics. From the Nineteenth to the Twenty-First Century*, Oxford University Press, 2016, σελ. 13.

ξύλινα πλοία και στη συνέχεια ironclads (όπως αποκαλούνται στη σχετική αγγλόφωνη βιβλιογραφία), πλοία δηλαδή με κάποιου είδους μεταλλική/σιδερένια επένδυση. Όπως ήταν αναμενόμενο, οι Βρετανοί αντέδρασαν άμεσα με την κατασκευή καλύτερα θωρακισμένων, ταχύτερων και βαρύτερα εξοπλισμένων, εξολοκλήρου σιδερένιων πλοίων, χωρίς άλλη ουσιαστική αμφισβήτηση της ναυτικής και τεχνολογικής υπεροχής τους για το υπόλοιπο του 19^{ου} αιώνα.²⁰ Σε ένα μοτίβο που θα επαναληφθεί στον 20^ο αιώνα, η οικονομική ισχύς και η ιδιαίτερα αναπτυγμένη σιδηροβιομηχανία της Μ. Βρετανίας θα παίζει τον καθοριστικό ρόλο στην εξασφάλιση της ναυτικής υπεροχής.²¹

Αξίζει να αναφερθεί, πως τουλάχιστον μέχρι το 1905, ο δεύτερος (μετά τη Γαλλία) πιθανός ανταγωνιστής για τη Βρετανική Αυτοκρατορία (και κατ' επέκταση για το Βασιλικό Ναυτικό), ήταν το μελλοντικό τρίτο μέλος της Εγκάρδιας Συνεννόησης, ευρύτερα γνωστής με το γαλλικό της τίτλο *Entente Cordiale*. Η Ρωσική Αυτοκρατορία είχε εκτελέσει ένα φιλόδοξο ναυπηγικό πρόγραμμα στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, με απώτερο (και μη ρεαλιστικό όπως αποδείχτηκε) στόχο την διατήρηση στόλων σε τρεις διαφορετικές θαλάσσιες περιοχές (Βόρεια Θάλασσα -Βαλτική, Μαύρη Θάλασσα και Ειρηνικός Ωκεανός).²² Η ολοσχερής ήττα από την Ιαπωνία στον ρώσο-ιαπωνικό πόλεμο το 1905, είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια του μεγαλύτερου μέρους του στόλου του Ειρηνικού αλλά και της Βαλτικής που είχε σταλεί μετά την ήττα του πρώτου. Στην καταστροφική αυτή για τη Ρωσία, έκβαση των γεγονότων, συνέβαλε και η βρετανική εξωτερική πολιτική, καθώς τηρώντας τυπικά ουδέτερη στάση (λόγω συμμαχικής συμφωνίας με την Ιαπωνία τρία χρόνια νωρίτερα) εμπόδισε με κάθε τρόπο τον ανεφοδιασμό του ρωσικού στόλου με άνθρακα αλλά -το κυριότερο -απέτρεψε τη Γαλλία από το να βοηθήσει τη (σύμμαχό της) Ρωσία.²³

Δεν πρέπει εξάλλου, να αγνοούμε πως όταν το επίσημο δόγμα ναυτικής υπεροχής της Μεγάλης Βρετανίας σήμαινε να ισούται ο στόλος των θωρηκτών της με το άθροισμα των δύο αμέσως επόμενων δυνάμεων, ο λόγος ήταν για το συνδυασμό του γαλλικού και ρωσικού στόλου αντίστοιχα.²⁴ Επομένως, με βάση τα όσα προηγήθηκαν,

²⁰ «Ενθύμιο» αυτής της κούρσας και επιτομή της ναυτικής τεχνολογίας της εποχής του, αποτελεί το άψογα διατηρημένο σήμερα στην ιστορική αποβάθρα του Portsmouth, HMS *Warrior*, που κατασκευάστηκε το 1861, ως απάντηση στο γαλλικό πλοίο *Gloire* του 1859.

²¹ David Stevenson, ο.π.

²² Lawrence Sondhaus, *Naval Warfare, 1815-1914*, Routledge, London and New York, 2001, σελ. 188.

²³ Arthur J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow. The Royal Navy in the Fisher era, 1904-1919. Volume 1- The road to war, 1904-1914*. Oxford University Press, London, 1961, σελ. 110.

²⁴ Ο.π., σελ. 123-124.

δημιουργείται εύλογα το ερώτημα τι οδήγησε σε μια «εγκάρδια συνεννόηση» δυνάμεις, που κάθε άλλο παρά εγκάρδιες σχέσεις είχαν μέχρι και την πρώτη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα. Η απάντηση, φυσικά, είναι η εμφάνιση μιας κοινής απειλής, τόσο σοβαρής, που για την αντιμετώπισή της κρίθηκε αναγκαίο να συμμαχήσουν οι δύο χώρες με το μεγαλύτερο (μόνιμο) στρατό ξηράς και η ισχυρότερη ναυτική δύναμη της εποχής.

Η δύναμη που αποκτά πρωταγωνιστικό ρόλο, στο δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα, και ανατρέπει τους μέχρι τότε συσχετισμούς δυνάμεων, δεν είναι άλλη από την Γερμανική Αυτοκρατορία, η οποία, μετά από μια σειρά από νικηφόρους πολέμους, διεκδικεί μια «θέση στον ήλιο», κατά τους Γερμανούς, και την κυριαρχία στην Ευρωπαϊκή Ήπειρο κατά όλους τους υπόλοιπους. Η στρατιωτική και συνακόλουθη διπλωματική της ισχύς, οδήγησε στην σύναψη της γάλλο-ρωσικής συμμαχίας στα τέλη του 19ου αιώνα, ενώ η αύξηση της βιομηχανικής της παραγωγής και ο όγκος των εξαγωγών της, άρχισε να απασχολεί σοβαρά τη μεγαλύτερη βιομηχανική και εμπορική δύναμη της εποχής, τη Βρετανία.²⁵

Χωρίς αμφιβολία, το σημείο καμπής στις αγγλο-γερμανικές σχέσεις και στην αποκρυστάλλωση των μελλοντικών συμμαχιών, ήταν η επεκτατική ναυτική πολιτική της Γερμανίας, που είχε ως αρχιτέκτονα τον επικεφαλής του γερμανικού Αυτοκρατορικού Ναυτικού, Αρχιναύαρχο Α. Tirpitz.²⁶ Έχοντας την απόλυτη στήριξη του Αυτοκράτορα Γουλιέλμου Β΄ αλλά και της πρωσικής άρχουσας τάξης της εποχής, ο Tirpitz - υπό την ιδιότητα του Υπουργού Ναυτικών - εισηγήθηκε και πέτυχε την ψήφιση των Ναυτικών Νόμων του 1898 και του 1900. Οι τελευταίοι προέβλεπαν την χρηματοδότηση της κατασκευής μεγάλων θωρηκτών (first class battleships), που σε έναν ορίζοντα είκοσι χρόνων θα αριθμούσαν πάνω από 40 μονάδες, καθιστώντας έτσι το Γερμανικό Αυτοκρατορικό Ναυτικό, de facto, τη δεύτερη ισχυρότερη ναυτική δύναμη στον κόσμο.²⁷

Το βασικό επιχείρημα, που επικαλούνταν ο εμπνευστής του προγράμματος, ήταν πως αποτελούσε στην ουσία ένα «υπολογισμένο ρίσκο», καθώς ο κίνδυνος απώλειας μέρους του στόλου θα απέτρεπε κάθε μελλοντικό αντίπαλο από το να εμπλακεί σε μια ένοπλη σύρραξη, λειτουργώντας κατά κάποιο τρόπο ως μια *insurance*

²⁵ Niall Ferguson, ο.π., σελ. 34-35.

²⁶ Matthew S. Seligmann, «The Anglo-German Naval Race, 1898–1914», στο Thomas Mahken, Joseph Maiolo, and David Stevenson (Eds.), *Arms Races in International Politics...*, ο.π., σελ. 21.

²⁷ Arthur J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, ο.π., σελ. 106. Επίσης στο ίδιο, σελ. 121.

policy.²⁸ Όμως στην πράξη, όπως αποδείχτηκε περίτρανα εκ των υστέρων, η Γερμανία ήταν σε πολύ πιο επισφαλή θέση με το μεγάλο πολεμικό στόλο που διέθετε το 1914, παρά με το μικρό στόλο που είχε το 1900.²⁹ Όπως πολύ εύστοχα συνόψισε το ζήτημα των ναυτικών εξοπλισμών ο Paul Kennedy, « ήταν μια κούρσα εξοπλισμών η οποία δε θα έπρεπε να είχε γίνει, όπου ο διεκδικητής δεν είχε προοπτική να επικρατήσει έναντι του κυρίαρχου, και όπου η μοναδική πιθανή έκβαση ήταν μια ταπεινωτική ήττα».³⁰ Οι λόγοι για τη - σχεδόν αφοριστικού χαρακτήρα - παραπάνω διατύπωση, έχουν να κάνουν με την ταυτότητα του αντιπάλου, τις τεχνολογικές εξελίξεις και, το κυριότερο, με τους «σιδηρούς» κανόνες της οικονομίας.

Η Βρετανική Αυτοκρατορία ήταν στις αρχές του 20^{ου} αιώνα η απόλυτη υπερδύναμη της εποχής, έχοντας υπό τον έλεγχο της περίπου το ένα τρίτο του πληθυσμού και ένα τέταρτο της έκτασης του μέχρι τότε γνωστού κόσμου.³¹ Αναμφίβολα, τη θέση αυτή, την όφειλε τόσο στην βιομηχανική της ισχύ, όσο και στην κυριαρχία των θαλασσών στην εποχή του ατμού. Τα βρετανικά ναυπηγεία ήταν τα μόνα στον κόσμο, τότε, σε θέση να προμηθεύουν με - πολεμικά και εμπορικά- πλοία, κράτη και ιδιωτικές επιχειρήσεις, σε μια τόσο πρωτόγνωρη ευρεία κλίμακα.³² Η εξαγωγική αγορά, που συντηρούσε πλήθος ναυπηγείων σε περίοδο ειρήνης, ήταν εξαιρετικά πολύτιμη σε ενδεχόμενο σύρραξης, καθώς παρείχε τη δυνατότητα άμεσης εκτέλεσης πολεμικών παραγγελιών ή αξιοποίησης των υπό κατασκευή πλοίων.³³

Εκτός από το μεγαλύτερο πολεμικό στόλο στον κόσμο, υπό τη βρετανική σημαία βρισκόταν και ένα ποσοστό της τάξεως του 40 έως και 47 %, του παγκόσμιου εμπορικού στόλου (η μισή, σχεδόν, συνολική χωρητικότητα σε τόνους), μεταφέροντας αγαθά που αντιστοιχούσαν στη μισή αξία του παγκόσμιου εμπορίου.³⁴ Η προστασία του απέραντου αυτού δικτύου θαλάσσιων διαδρομών, ήταν ο λόγος ύπαρξης του πανίσχυρου Βασιλικού Ναυτικού, που, (όπως συνέβαινε στην περίπτωση του

²⁸ Niall Ferguson, ο.π., σελ. 83-84.

²⁹ Patrick J. Kelly, *Tirpitz and the Imperial German Navy*, Indiana University Press, 2011, σελ. 5-6.

³⁰ Παρατίθεται στο Matthew S. Seligmann, «The Anglo-German Naval Race, 1898–1914»..., ο.π., σελ. 22.

³¹ Niall Ferguson, ο.π., σελ 37-38.

³² C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade. Vol. I: The Cruiser Period*, London, 1920, σελ. 19.

³³ Το Βρετανικό Ναυτικό κατά την έναρξη του πολέμου αγόρασε και ενέταξε στο στόλο του τουλάχιστον 3 ξένα υπερσύγχρονα θωρηκτά που βρίσκονταν στο τελικό στάδιο της ναυπήγησης. Τα δύο είχαν παραγγελθεί από την Οθωμανική Αυτοκρατορία και το τρίτο από τη Χιλή, στα πλαίσια των δικών τους περιφερειακών ναυτικών ανταγωνισμών.

³⁴ C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade...*, ο.π., σελ. 6-7.

εμπορικού ναυτικού), οι Βρετανοί θα προτιμούσαν να ισούται αριθμητικά με το σύνολο των υπόλοιπων κρατών, ή έστω με τους δύο αμέσως ισχυρότερους.

Τόσο η διατήρηση της ναυτικής υπεροχής, όσο και η αμφισβήτησή της, είχε γίνει στις αρχές του 20^{ου} αιώνα μια πολύ δαπανηρή διαδικασία, για τις εμπλεκόμενες χώρες, λόγω της τεχνολογικής εξέλιξης στον τομέα της ναυπηγικής. Οι νέες μέθοδοι μαζικής παραγωγής χάλυβα υψηλής αντοχής, επέτρεπαν την αύξηση της θωράκισης αλλά και του εξοπλισμού των πλοίων. Πέρα από την άνοδο του εκτοπίσματός τους, που πλέον διαμορφώνεται σε δεκάδες χιλιάδες τόνους (καθώς το πάχος της ασφάλινης θωράκισης πλέον υπολογίζεται σε δεκάδες ίντσες) , το κόστος εκτόξευαν και τα ολοένα και μεγαλύτερα και ισχυρότερα ναυτικά πυροβόλα (με μέγιστη εμβέλεια που έφτανε αναλόγως του διαμετρήματος έως τα 20 ή και τα 30 χιλιόμετρα ακόμα), στεγασμένα σε θωρακισμένους πυργίσκους βάρους άνω των χιλίων τόνων έκαστος.³⁵

Εάν μέχρι τα τέλη του 19^{ου} αιώνα, το κόστος απόκτησης και διατήρησης μεγάλων πολεμικών πλοίων, θεωρούνταν σχετικά αντιμετώπισιμο, η ναυπήγηση ενός και μόνο πλοίου, για λογαριασμό του βρετανικού Βασιλικού Ναυτικού το 1906, θα άλλαζε δραματικά τα δεδομένα και τους μέχρι τότε υπολογισμούς των υπουργείων Ναυτικών και (κυρίως) Οικονομικών. Το *HMS Dreadnought*, παρότι φαινόταν όμοιο σε διαστάσεις – εκτόπισμα και θωράκιση, με την αμέσως προηγούμενη κλάση θωρηκτών, εισήγαγε δυο πολύ σημαντικές καινοτομίες που θα χαρακτήριζαν την εποχή και τα πλοία πριν απ' αυτό, σε προ-*Dreadnought* (*Pre-Dreadnought*), ενώ μετά απ' αυτό ο όρος *Dreadnought* θα ήταν συνώνυμος με το θωρηκτό σε κάθε γλώσσα.³⁶ Το νέο πλοίο έφερε ως κύριο οπλισμό ένα σύνολο από δέκα θηριώδη πυροβόλα διαμετρήματος 12 ιντσών, ενώ μέχρι τότε, ο συνήθης οπλισμός των ισχυρότερων *capital ships* της εποχής, αποτελούνταν συνήθως από τέσσερα μεγάλα πυροβόλα (από 9 μέχρι 12 ίντσες το καθένα σε διαμέτρηση) και πλήθος μικρότερων.³⁷

Το γεγονός ότι ήταν ένα *all big-gun battleship*, κατά τη σχετική ορολογία, το έκανε να είναι το ισχυρότερο πλοίο στον κόσμο, σε μια εποχή που (λόγω της ανυπαρξίας ηλεκτρονικών βοηθημάτων), η ακρίβεια των βολών αυξανόταν με την αριθμητική συγκέντρωσή τους. Εξίσου σημαντικό όμως με την ισχύ πυρός, ήταν και

³⁵ Matthew S. Seligmann, «The Anglo-German Naval Race, 1898–1914»..., ο.π., σελ. 29-30.

³⁶ Ο.π., σελ. 29.

³⁷ John Roberts, *The Battleship DREADNOUGHT. Anatomy of the ship*, Conway Maritime Press, London, 2001, σελ. 7-8.

το χαρακτηριστικό της ταχύτητας που μπορούσε να αναπτύξει το *Dreadnought*, χάρη στη δεύτερη επαναστατική καινοτομία του, τη χρήση ατμοστρόβιλων (steam turbines), αντί για τη συνηθισμένη παλινδρομική ατμομηχανή τριπλής εκτόνωσης (reciprocating triple –expansion steam engine). Το νέο σύστημα πρόωσης ήταν ικανό να κινεί το πλοίο με ταχύτητες άνω των 20 κόμβων (knots), ενώ είχε και ως πρόσθετο πλεονέκτημα το ότι καταλάμβανε πολύ μικρότερο χώρο από τις (κάθετες) παλινδρομικές μηχανές.³⁸

Ο άμεσος αντίκτυπος που είχε η εμφάνιση στο προσκήνιο αυτού του υπερόπλου- πνευματικού παιδιού του δυναμικού επικεφαλής του βρετανικού Ναυαρχείου (First Sea Lord), J. Fisher, ήταν να καταστήσει (σε μια αμφιλεγόμενη κίνηση υψηλού ρίσκου) παρωχημένα όλα τα μέχρι τότε θωρηκτά, συμπεριλαμβανομένων και αυτά του Βασιλικού Ναυτικού. Πλέον, όποιος ήθελε να ακολουθήσει στην κούρσα, θα έπρεπε να καταβάλλει το υπέρογκο κόστος της ναυπήγησης των ολοένα και μεγαλύτερων και βαρύτερα εξοπλισμένων υπερθωρηκτών.³⁹ Τα ποσά που απαιτούνταν ετησίως υπολογίζονταν σε εκατομμύρια λίρες της εποχής, με ναυτικά προγράμματα που προέβλεπαν την κατασκευή, κατά μέσο όρο, τεσσάρων (ενίοτε και πέντε) μονάδων ανά οικονομικό έτος, με το κόστος ανά πλοίο να κυμαίνεται σε 2.000.000 – 3.000.000 λίρες, για ένα διάστημα τουλάχιστον 10 ετών (1906-1916).

Αποτέλεσμα, και ταυτόχρονα ενδεικτικό του βαθμού παραφροσύνης, ήταν να εκτιμάται ο προϋπολογισμός για το Βασιλικό Ναυτικό για το έτος 1904-1905, σε 36,8 εκατομμύρια λίρες, ενώ για το έτος 1913-1914 σε 48,7 εκατομμύρια, μία αύξηση άνω του 32%. Στη Γερμανία από την άλλη, το διπλάσιο κόστος του νέου τύπου θωρηκτού σε σχέση με τις προηγούμενες, προ 1905, εκτιμήσεις, σχεδόν διπλασίασε τον ναυτικό προϋπολογισμό, που από 233,4 εκατομμύρια μάρκα το 1905, εκτινάχτηκε στα 478,9 εκατομμύρια το 1914.⁴⁰ Αυτή ακριβώς η διαφορά στην αναλογία δείχνει πόσο δαπανηρό και εν τέλει οικονομικά καταστροφικό, ήταν για τη Γερμανία το «σχέδιο Tirpitz».⁴¹

³⁸ Arthur J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, ο.π., σελ. 43.

³⁹ Matthew S. Seligmann, «The Anglo-German Naval Race, 1898–1914»..., ο.π., σελ. 29-30.

⁴⁰ Ο.π., σελ. 31-32.

⁴¹ Μια απλή αναγωγή σε σημερινές τιμές, πολλαπλασιάζοντας απλά το ποσοστό πληθωρισμού, δε μας δίνει σε καμία περίπτωση την πραγματική τάξη μεγέθους του κόστους αυτών των εξοπλισμών. Η πιο αξιόπιστη μέθοδος, κατά την άποψή μου, είναι ο προσδιορισμός των δαπανών ως ποσοστό του ΑΕΠ κάθε χώρας. Από πηγές της εποχής (W. H. Mallock, *Capital, War and Wages*, Blackie and Son Limited, Glasgow-Bombay, 1918, σελ. 15), αναφέρεται για το 1907 πως το ΑΕΠ (*the total income of the nation*)

Κατά καιρούς έγιναν εκατέρωθεν προσπάθειες για κάποιο είδος περιορισμού του αριθμού, ή έστω μετριασμού του ρυθμού κατασκευής νέων (ολοένα μεγαλύτερων και ακριβότερων) πλοίων, αλλά όλες σκόνταφταν στο εμπόδιο της διατήρησης των προηγούμενων συμφωνιών και συμμαχιών, καθώς η Γερμανία έθετε ως όρο τη δέσμευση για βρετανική ουδετερότητα στις ευρωπαϊκές υποθέσεις.⁴² Κάτι τέτοιο θεωρούνταν απαράδεκτο, γιατί σε περίπτωση πολέμου βοηθούσε την γερμανική προσπάθεια να εξασφαλίσει ευκολότερα την ηγεμονία της ηπείρου, με τους ναυτικούς εξοπλισμούς να προτιμώνται, επομένως, ως το μικρότερο κακό για κάποιους.⁴³

Παρατηρώντας κανείς, τις παραμονές του πολέμου, τους συσχετισμούς δυνάμεων σε επίπεδο capital ships (θωρηκτά και βαριά καταδρομικά/battle cruisers), μεταξύ των αντιπάλων στρατοπέδων, διαπιστώνει μια συντριπτική βρετανική υπεροχή, που, παρά τις κραυγές πανικού εκ μέρους του Δεξιού/πατριωτικού Τύπου, δεν κινδύνεψε ρεαλιστικά ποτέ να χαθεί. Από την άλλη, οι απαιτήσεις της ηγεσίας του Αυτοκρατορικού Ναυτικού της Γερμανίας (Kaiserliche Marine) οδήγησαν στην φορολογική εξάντληση των Γερμανών πολιτών, με τελικό αποτέλεσμα μόνο λίγο παραπάνω από το 50% του ποσοστού των θωρηκτών της αντίπαλης Βρετανίας (μία αναλογία 2 προς 1, αντί του επιθυμητού στόχου του άνω του 60%, ή μιας σχέσης 1 προς 1,5).⁴⁴

Εκτός του ότι –προφανώς- δεν στάθηκε ικανός αποτρεπτικός παράγοντας μιας πολεμικής αναμέτρησης, το χειρότερο ήταν ότι ο στόλος αυτός, που απαίτησε τόσες θυσίες, απέτυχε τραγικά στην σημαντικότερη αποστολή του: να προστατέψει τον εμπορικό στόλο και τις θαλάσσιες μεταφορές προς και από τη Γερμανία. Ήταν μια αποτυχία που θα έκρινε τη μοίρα του στόλου αλλά και της γερμανικής Αυτοκρατορίας στον πόλεμο.

του Ηνωμένου Βασιλείου ήταν 2,1 δισεκατομμύρια λίρες, επομένως το κόστος των περίπου 2.000.000£ ενός μέσου *Dreadnought* αντιστοιχούσε στο ένα χιλιοστό περίπου, του τότε ΑΕΠ. Συγκρίνοντας το ποσοστό αυτό, με τα αντίστοιχα σημερινά δεδομένα συμπεραίνουμε πως το κόστος θα κυμαινόταν στα επίπεδα των 1.500.000.000- 2.000.000.000 £ (όσο δηλ. το κόστος των αεροπλανοφόρων ή πυρηνικών υποβρυχίων, τα οποία είναι τα σύμβολα ισχύος των σύγχρονων υπερδυνάμεων).

⁴² Niall Ferguson, ο.π., σελ. 70-71.

⁴³ Arthur J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, ο.π., σελ. 176-177.

⁴⁴ Ο.π., σελ. 84-85. Σύμφωνα με έναν από τους σπουδαιότερους ναυτικούς ιστορικούς της μεταπολεμικής περιόδου, η ακριβής αναλογία ανάμεσα σε βρετανικά και γερμανικά θωρηκτά κυμαίνεται μέχρι το 1914, σε 34 προς 18 σε σύγχρονα θωρηκτά (με 10 προς 4, στα πλοία υπό κατασκευή), ενώ η αναλογία σε προ-*Dreadnought* τύπου κυμαίνεται σε 39 προς 22. Πηγή: Arthur J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, ο.π., σελ. 420.

1.2. Πόλεμος και θαλάσσιες μεταφορές – Η πρώτη φάση

Παρά τις μεγάλες προσδοκίες και τις ελπίδες που είχαν επενδυθεί στους στόλους των θωρηκτών, (ταυτόχρονα με το κύρος και την εθνική υπερηφάνεια που αντιπροσώπευαν), τα μεγάλα κανόνια τους χρησιμοποιήθηκαν μόνο μια φορά σε ναυμαχία με πλήρη παράταξη των μεγάλων στόλων (Grand Fleet και High Seas Fleet αντίστοιχα).⁴⁵ Στη μεγαλύτερη μέχρι τότε ναυμαχία της ιστορίας, που έλαβε χώρα στα ανοιχτά των ακτών της χερσονήσου της Δανίας, γνωστής ως Γιουτλάνδης, το Μάιο του 1916, όσοι προετοιμάζονταν για πάνω από μια δεκαετία για ένα δεύτερο-ακόμα σπουδαιότερο- Τραφάλγκαρ, από αυτό του προηγούμενου αιώνα, απογοητεύτηκαν.⁴⁶

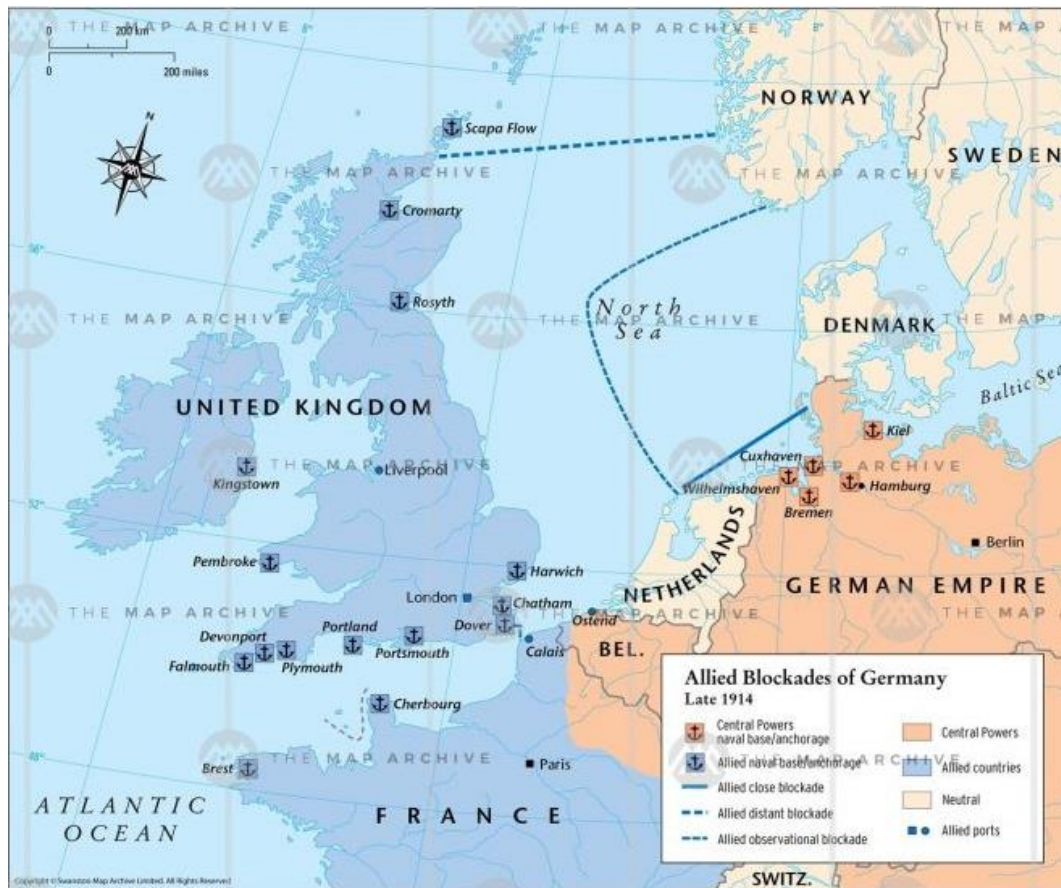
Στο τέλος της κάθε άλλο παρά αποφασιστικής αναμέτρησης και οι δύο πλευρές θα έβρισκαν λόγο να πανηγυρίσουν, καθώς οι Γερμανοί πολέμησαν γενναία και προκάλεσαν στον αντίπαλο περισσότερες απώλειες από όσες υπέφεραν, και το σημαντικότερο: δεν έχασαν τον στόλο τους που επέστρεψε (έστω λαβωμένος) στο Wilhelmshaven. Ο Βρετανικός στόλος από την άλλη, παρότι -σε τακτικό επίπεδο- έχασε περισσότερες μονάδες, ήταν ο νικητής σε στρατηγικό, καθώς είχε τρέψει σε φυγή τον αντίπαλο και διατηρούσε τον έλεγχο της θάλασσας.⁴⁷ Για το υπόλοιπο του πολέμου, ο γερμανικός στόλος θα παρέμενε αδρανής, στο ναύσταθμό του στη Κάτω Σαξονία, έχοντας απέναντί του το βρετανικό στόλο, σε διάφορες βάσεις στις βορειοανατολικές ακτές της Σκωτίας (Βλ. **Χάρτης 1**).

⁴⁵ R.H. Gibson, *Three years of Naval Warfare*, William Heinemann, London, 1918, σελ. 95-96.

⁴⁶ Paul M. Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, ο.π., σελ. 241.

⁴⁷ Ο.π., σελ. 108.

Χάρτης 1. Ο Ναυτικός Αποκλεισμός της Βόρειας Θάλασσας το 1914.



Πηγή: <https://www.themaparchive.com>

Ο αποκλεισμός του Γερμανικού Ναυτικού είχε ως συνέπεια την οριστική ακινητοποίηση του αντίστοιχου εμπορικού στόλου, που αποτελούσε μέχρι τότε το δεύτερο μεγαλύτερο στον κόσμο, μετά τον αγγλικό,⁴⁸ και αποτελούσε μέρος του σχεδίου του Βρετανικού Ναυαρχείου, προκειμένου να «στραγγαλίσει» την γερμανική πολεμική οικονομία.⁴⁹ Η απώλεια της δυνατότητας χρήσης των πλοίων επιφανείας εξηγεί την απόφαση για καταφυγή στην αμφιλεγόμενη πρακτική της εκτεταμένης ναρκοθέτησης και - ακόμη χειρότερα - τον τορπιλισμό εμπορικών πλοίων από γερμανικά υποβρύχια, χωρίς προειδοποίηση.⁵⁰ Τα τελευταία (όπως εξάλλου και τα χαρακώματα στο Δυτικό Μέτωπο), δεν αποτελούσαν μέρος κάποιου προπολεμικού

⁴⁸ C. Ernest Faile, *Seaborne Trade...*, ο.π., σελ. 13.

⁴⁹ Eric W. Osborne, *Britain's Economic Blockade of Germany, 1914-1919*. Frank Cass, London – New York, 2004, σελ. 16.

⁵⁰ Arthur J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow. The Royal Navy in the Fisher era, 1904-1919. Volume 2- The war years: To the eve of Jutland*, Oxford University Press, London, 1965, σελ.343-344.

σχεδίου, αλλά απλά μέτρα απελπισίας ανθρώπων ευρισκόμενων σε στρατηγικό αδιέξοδο, όταν έγινε φανερό πως ο πόλεμος δε θα διαρκούσε μόνο λίγους μήνες, όπως πιστευόταν.⁵¹

Πριν την εμφάνιση των σχετικά νέων όπλων της νάρκης και του υποβρυχίου, οι σχεδιασμοί του Αγγλικού Ναυαρχείου επικεντρώνονταν - παράλληλα με τη χρήση του ναυτικού αποκλεισμού- στην αντιμετώπιση μιας επίθεσης στο θαλάσσιο εμπόριο της Αυτοκρατορίας από μονάδες ή ομάδες εχθρικών καταδρομικών (cruisers). Δεδομένη θεωρούνταν η χρήση, σε αυτόν το ρόλο, πολεμικών πλοίων μακράς ακτίνας δράσης ή εξοπλισμένων γρήγορων υπερωκεάνιων πλοίων τακτικών γραμμών (ocean liners). Τα τελευταία σε περίπτωση πολέμου θα μετατρέπονταν έτσι σε βοηθητικά καταδρομικά ή εξοπλισμένα εμπορικά πλοία (*auxiliary cruisers* ή *armed merchantmen*, στην αγγλική ορολογία της εποχής).⁵²

Σε ένα πόλεμο εμπορικής διαρπαγής (commerce raiding), τα μέσα εμπορικά ατμόπλοια ήταν πολύ ευκολότερη λεία, για τους διώκτες τους, σε σύγκριση με την εποχή των ιστιοφόρων, λόγω της πολύ χαμηλότερης ταχύτητάς τους. Έτσι, ενώ τα σύγχρονα (για την εποχή) καταδρομικά και υπερωκεάνια ήταν σχεδιασμένα να ταξιδεύουν με ταχύτητες άνω των 20 κόμβων (με μόνο περιορισμό την ποσότητα άνθρακα που μπορούσαν να μεταφέρουν), τα περισσότερα ελεύθερα ατμόπλοια γενικού φορτίου (tramp steamers) περιορίζονταν σε ταχύτητες των 8 έως 10 κόμβων.⁵³

Η ναυπήγηση γρήγορων υπερωκεάνιων/ liners, από γερμανικά ναυπηγεία με κρατική οικονομική ενίσχυση, για να χρησιμοποιηθούν στις γραμμές του Ατλαντικού, είχε θορυβήσει τόσο τις αγγλικές εταιρείες, όσο και το Ναυαρχείο.⁵⁴ Το ενδεχόμενο μετατροπής τους σε καταδρομικά, οδήγησε στην ναυπήγηση πλοίων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Ναυαρχείου για πιθανή τους χρήση στον πόλεμο, με αντάλλαγμα δάνειο με κρατική εγγύηση (για το αυξημένο κόστος ναυπήγησης) και επιπλέον

⁵¹ Michael B. Miller, *Europe and the Maritime World: A Twentieth-Century History*, Cambridge University Press, 2012, σελ. 231.

⁵² Matthew S. Seligmann, *The Royal Navy and the German Threat, 1901–1914. Admiralty Plans to Protect British Trade in a War Against Germany*, Oxford University Press, 2012, σελ. 91-92.

⁵³ C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade...*, ο.π., σελ. 20-21. Η χαμηλή μέση ταχύτητα των μεταφορικών πλοίων ήταν για καιρό το ισχυρότερο επιχείρημα της ηγεσίας του Βασιλικού Ναυτικού εναντίον του συστήματος των νηοπομπών, καθώς εξέθετε σε άμεσο κίνδυνο τα συνοδευτικά πολεμικά πλοία, που αναγκαστικά κινούνταν, όπως όλη η ομάδα, με την ταχύτητα του πιο αργού πλοίου.

⁵⁴ Matthew S. Seligmann, *The Royal Navy and the German Threat...*, ο.π. σελ. 6.

τακτική επιδότηση. Τα πιο γνωστά παραδείγματα είναι τα ταχύτατα υπερωκεάνια της εταιρείας Cunard, *RMS Lusitania* και *RMS Mauretania*.⁵⁵

Η πρώτη φάση αυτού του εμπορικού πολέμου με πρωταγωνιστές τα πλοία επιφανείας (αυτός είναι και ο λόγος που χαρακτηρίζεται ως *the cruiser period*, κατά τον C. Ernest Fayle), άρχισε τον Αύγουστο του 1914, και σύντομα αποδείχτηκε πως η απειλή των γερμανικών liners, μάλλον είχε υπερτιμηθεί.⁵⁶ Τα περισσότερα εξ' αυτών βρίσκονταν ακινητοποιημένα σε γερμανικά ή ουδέτερα λιμάνια, εκτός ελάχιστων εξαιρέσεων, που όμως εξουδετερώθηκαν άμεσα στα τέλη του ίδιου έτους.⁵⁷ Εξάλλου, δε θα μπορούσε να περάσει απαρατήρητος ο εφοδιασμός τους με όπλα και ανθρώπους σε ουδέτερα λιμάνια, χωρίς να το αντιληφθεί το τεράστιο δίκτυο συλλογής πληροφοριών (μέσω προξενικών και τελωνιακών υπαλλήλων και βέβαια ναυτικών ακολούθων), που είχε στηθεί από το Τμήμα Πληροφοριών του Ναυαρχείου (Department of Navy Intelligence, DNI), ειδικά για το ενδεχόμενο αυτό.⁵⁸

Περισσότερο σοβαρή απειλή αποτελούσε η Μοίρα (καταδρομικών) Ανατολικής Ασίας του γερμανικού Αυτοκρατορικού Ναυτικού (East Asia Cruiser Squadron), με βάση την Κίνα και περιοχές δράσης τον Ειρηνικό, τον Ινδικό αλλά και τον νότιο Ατλαντικό ωκεανό.⁵⁹ Κατά την ολιγόμηνη δράση τους (περίπου το διάστημα από τον Αύγουστο έως το Νοέμβριο του 1914), η μικρή αυτή δύναμη κατάφερε το πρώτο σοβαρό πλήγμα στο βρετανικό θαλάσσιο εμπόριο και γόητρο. Εκτός του ότι βύθισε και αιχμαλώτισε δεκάδες ατμόπλοια, ακόμη μεγαλύτερος πανικός προκλήθηκε όταν ο γερμανικός στολίσκος κατέστρεψε την (πρώτη) ναυτική δύναμη, που είχε σταλεί βιαστικά για να τον αναχαιτίσει.⁶⁰

Άξιο αναφοράς, για τη μέθοδο δράσης αλλά και ενδεικτικό για τα όρια που υπήρχαν, για τα γερμανικά πλοία σε αυτήν τη φάση της ναυτικής αναμέτρησης, είναι η περίπτωση της αιχμαλώτισης του ατμόπλοιου *Ποντοπόρος* (χωρητικότητας 4.049 κ.ο.χ., Εθνική Ατμοπλοΐα Ελλάδος, συμφερόντων Αδερφών Εμπειρικού), στον Ινδικό

⁵⁵ Stephen Cobb, *Preparing for Blockade 1885–1914. Naval contingency for economic Warfare*. Ashgate, 2013, σελ. 225-227. Η υποψία, ότι το *Lusitania* εκτελούσε στρατιωτική αποστολή, κατά τους Γερμανούς, δικαιολογούσε τη βύθισή του από υποβρύχιο, το Μάιο του 1915. Βλ. σχετικά και Archibald Hurd, *The Merchant Navy. Volume 2*, σελ. 204.

⁵⁶ Matthew S. Seligmann, *The Royal Navy and the German Threat...*, ο.π. σελ. 65-66.

⁵⁷ C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade...*, ο.π., σελ. 84, και 110-111.

⁵⁸ Matthew S. Seligmann, *The Royal Navy and the German Threat...*, ο.π. σελ. 110-115, επίσης σελ. 123.

⁵⁹ Arthur J. Marder, *From the Dreadnought ... Volume 2*, ο.π., σελ. 101-102, επίσης σελ. 104.

⁶⁰ Ο.π., σελ. 113-117.

Ωκεανό. Το ελληνικό φορτηγό ήταν ένα από τα πρώτα θύματα της δράσης του γερμανικού καταδρομικού *SMS EMDEN*, όταν αιχμαλωτίστηκε τον Σεπτέμβρη του 1914, μεταφέροντας άνθρακα από τη Καλκούτα στο Καραάτι, για λογαριασμό της Βρετανικής κυβέρνησης.⁶¹ Η περίπτωση παρουσιάζει ενδιαφέρον καταρχήν, γιατί η παρουσία ελληνικών πλοίων σε αυτήν τη γεωγραφική περιοχή ήταν μάλλον εξαίρεση, παρά κανόνας για τη συγκεκριμένη εποχή.⁶² Ο δεύτερος λόγος είναι το γεγονός ότι το νεότευκτο πλοίο (του 1913), σώθηκε από την βέβαιη καταστροφή χάρη στο φορτίο των 6.000 τόνων άνθρακα, που μετέφερε και ήταν απαραίτητο για το γερμανικό πολεμικό πλοίο, προκειμένου να συνεχίσει τη δράση του. Το ελληνικό φορτηγό επεστράφη στους ιδιοκτήτες του, όταν μετά από καταδίωξη από το βρετανικό ναυτικό εγκαταλείφθηκε από τους δεσμώτες του, και αφού παρέμεινε 2 χρόνια στο Πενάγκ της Μαλαισίας, αλλά έμελλε να βυθιστεί το 1917, στα ανοιχτά της Γαλλίας από γερμανικό υποβρύχιο.⁶³

Παρότι ο κίνδυνος των γερμανικών πλοίων επιφανείας είχε εξαλειφθεί, ήδη πριν το τέλος του πρώτου έτους του πολέμου, και οι απώλειες πλοίων συνολικής χωρητικότητας περίπου 200.000 κόρων, αντιπροσώπευαν μόλις το 2% του βρετανικού στόλου, η πρώτη αυτή φάση είχε πολύ σοβαρότερες συνέπειες απ' ό,τι δείχνουν οι σχετικοί αριθμοί.⁶⁴ Ο αντίκτυπος της επίθεσης σε ορισμένες από τις σημαντικότερες θαλάσσιες εμπορικές διαδρομές, που έφεραν απαραίτητα αγαθά (όπως βιομηχανικές πρώτες ύλες και τρόφιμα), από Ασία και Νότια Αμερική, ήταν ο κλονισμός των θαλάσσιων μεταφορών, μιας ιδιαίτερα ευαίσθητης οικονομικής δραστηριότητας. Τον Αύγουστο του 1914, και ενώ είχε προηγηθεί ένα ισχυρότατο σοκ, η ναυλαγορά μόλις είχε αρχίσει να επανέρχεται σε σχεδόν φυσιολογικούς ρυθμούς, μετά τον κίνδυνο εκτίναξης των ασφάλιστρων κινδύνων πολέμου σε απαγορευτικά επίπεδα της τάξεως έως και 20% της αξίας του πλοίου και του φορτίου.⁶⁵

Περισσότερο επομένως, από τον κίνδυνο απωλειών που προκαλούσε η δράση των εχθρικών καταδρομικών (που σε κάθε περίπτωση μπορούσαν ακόμα να αναπληρωθούν εύκολα από τα αγγλικά ναυπηγεία), βάραινε το ενδεχόμενο της διακοπής της ναυτιλιακής δραστηριότητας εκ μέρους των πλοιοκτητών, εάν

⁶¹ C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade. V I...*, ο.π., σελ. 204.

⁶² Τζ. Χαρλαυτή, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας. 19^{ος}-20^{ος} αιώνας*, Νεφέλη, Αθήνα, 2001, σελ. 319.

⁶³ Χρήστος Ε. Ντούνης, *Εν Καιρώ Πολέμου. Το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό στη δίνη δύο παγκόσμιων πολέμων. Τα απολεσθέντα στους ωκεανούς ποντοπόρα πλοία*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, 2003, σελ. 603-604.

⁶⁴ Ο.π., σελ. 127.

⁶⁵ C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade...*, ο.π., σελ. 182-185.

συνεχιζόταν το κλίμα αβεβαιότητας.⁶⁶ Η ασφαλιστική αγορά από μόνη της δε μπορούσε να σηκώσει το βάρος της κάλυψης των πολεμικών κινδύνων, γιατί πολύ απλά δε μπορούσε να χρησιμοποιήσει τα στατιστικά εργαλεία, που καθόριζαν τις τιμές των ασφαλιστρών, για την κάλυψη των κινδύνων της θάλασσας σε ειρηνική περίοδο.⁶⁷ Η λύση, στο πρόβλημα, δόθηκε με την κάλυψη του πολεμικού κινδύνου από το κράτος, υπό τη μορφή του Κρατικού Προγράμματος Ασφάλισης (State Insurance Scheme), ένα έκτακτο μέτρο που εξασφάλιζε χαμηλά σταθερά ασφάλιστρα (flat rate insurance premiums) από το ξέσπασμα του πολέμου και καθ' όλη τη διάρκειά του, όχι μόνο σε πλοία υπό βρετανική σημαία αλλά και σ' αυτά των ουδέτερων χωρών (neutral shipping).⁶⁸

Η ανάληψη του ασφαλιστικού κινδύνου εκ μέρους του κράτους, για τις θαλάσσιες μεταφορές, αποτέλεσε κατά τον διαπρεπέστερο μελετητή της περιόδου αυτής, τον C. Ernest Fayle, « (πάνω από όλα τ' άλλα), το μέτρο που εξασφάλισε την αδιάκοπη ροή του υπερπόντιου εμπορίου, μέσα από όλες τις διακυμάνσεις του πολέμου». ⁶⁹ Μπροστά στον κίνδυνο μιας διακοπής της ναυτιλιακής οικονομικής δραστηριότητας, το βρετανικό κράτος προτιμούσε να πληρώσει το τίμημα που μεταφραζόταν σε απώλειες πλοίων και χρημάτων.⁷⁰ Όπως είχε γίνει ήδη αντιληπτό από τους εμπολέμους, η απρόσκοπτη μεταφορά στρατευμάτων και αγαθών, από άλλες ηπείρους, θα έκρινε την τελική έκβαση της κολοσσιαίας αναμέτρησης στην Ευρώπη.⁷¹ Η σημασία της εξασφάλισης της λειτουργίας του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών, θα φαινόταν ακόμη περισσότερο στο επόμενο, πιο βάρβαρο, στάδιο του πολέμου, όταν το υποβρύχιο αντικατέστησε το καταδρομικό στην επίθεση κατά του βρετανικού θαλάσσιου εμπορίου.

⁶⁶ Arthur J. Marder, *From the Dreadnought ... Volume 2*, ο.π., σελ. 103.

⁶⁷ J. Russell Smith, *Influence of the Great War upon shipping*, Oxford University Press, New York, 1919, σελ. 51.

⁶⁸ C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade...*, ο.π., σελ. 182.

⁶⁹ Ο.π., σελ. 45.

⁷⁰ Ο.π.

⁷¹ Michael B. Miller, *Europe and the Maritime World...*, ο.π., σελ. 213.

1.3. Δεύτερη φάση - Υποβρυχιακός Πόλεμος

Οι στατιστικές αναφορές για τις απώλειες του βρετανικού εμπορικού στόλου, που προκλήθηκαν από γερμανικά πλοία επιφανείας -πολεμικά και εξοπλισμένα εμπορικά- κατά το πρώτο έτος του πολέμου, μας δείχνουν ένα σύνολο που κυμαίνεται στους 215.000 κόρους ολικής χωρητικότητας (από ένα σύνολο απωλειών 273.000 κόρων, μέχρι το Ιανουάριο 1915, μαζί με αυτές από νάρκες και υποβρύχια).⁷² Για το υπόλοιπο χρονικό διάστημα του πολέμου, τα πλοία επιφανείας θα είναι υπεύθυνα για τη βύθιση ενός ελαφρώς μεγαλύτερου τονάζ, δηλ. άλλων 227.000, φέρνοντας το σύνολο απωλειών συμμαχικών πλοίων περίπου σε ένα νούμερο που πλησιάζει το μισό εκατομμύριο κόρους ολικής χωρητικότητας.⁷³

Αν, από την άλλη, αντιπαραβάλλουμε τον παραπάνω αριθμό με τις απώλειες πλοίων που βυθίστηκαν εξαιτίας της πρόσκρουσής τους σε γερμανικές νάρκες, θα δούμε ότι είναι αρκετά μικρότερος. Έτσι, οι περίπου 43.000 νάρκες (οι περισσότερες στη Βόρεια Θάλασσα) που είχαν καταποντιστεί -κατά παράβαση των διεθνών συμβάσεων είναι η αλήθεια- από γερμανικά πλοία και υποβρύχια, προκάλεσαν πέραν των πολεμικών απωλειών και τη βύθιση εκατοντάδων εμπορικών πλοίων χωρητικότητας 673.000 κ.ο.χ.⁷⁴ Τα Βρετανικό Ναυτικό ήταν απροετοίμαστο για την αντιμετώπιση (και) αυτής της απειλής, καθώς δεν θεωρούσε πως θα χρησιμοποιούνταν σε τόσο ευρεία κλίμακα με στόχο – αδιακρίτως - πολεμικά και εμπορικά πλοία.⁷⁵

Και οι δύο αυτοί αριθμοί, όμως, παρόλο που κάθε άλλο παρά ευκαταφρόνητοι είναι, αποτελούν ένα μικρό κλάσμα του ποσοστού της χωρητικότητας που έστειλαν στο βυθό τα γερμανικά υποβρύχια. Για να έχουμε μια τάξη μεγέθους, το 1914 η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο ,ήταν η Μ. Βρετανία, με περίπου 20.000.000 κόρους ολικής χωρητικότητας (grt), ενώ στη δεύτερη θέση βρισκόταν ο γερμανικός εμπορικός στόλος με 5.500.000 κόρους.⁷⁶ Εάν τα απολεσθέντα στον πόλεμο, μόνο από τα υποβρύχια, βρετανικά πλοία, ανήκαν σε έναν ενιαίο στόλο θα αποτελούσαν τον δεύτερο σε μέγεθος στον κόσμο, καθώς η χωρητικότητά τους

⁷² Arthur J. Marder, *From the Dreadnought ... Volume 2*, ο.π., σελ. 127.

⁷³ Ο.π.

⁷⁴ Ο.π., σελ. 72.

⁷⁵ Ο.π., σελ. 70-71.

⁷⁶ Πηγή: C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade...*, ο.π., σελ. 6-7, και σελ. 13.

ξεπερνούσε τους 6.500.000 κόρους.⁷⁷ Όπως και στην περίπτωση των ναρκών, η δυσπιστία και η υποτίμηση των νέων όπλων, εκ μέρους των επαγγελματιών του βρετανικού ναυτικού, αλλά και η «λατρεία του θωρηκτού», αποτέλεσαν εμπόδια για την αντιμετώπιση του θανάσιμου αυτού κινδύνου για τα πλοία και τα πληρώματα του εμπορικού ναυτικού.

Το υποβρύχιο, (όπως και το αεροσκάφος), ήταν ένα νέο και αδοκίμαστο σε πόλεμο όπλο, σε τέτοιο βαθμό που δεν συμπεριλαμβάνονταν στα επίσημα σχέδια, ούτε και σε διεθνείς συμβάσεις της προπολεμικής περιόδου.⁷⁸ Η εξήγηση γι' αυτό εντοπίζεται τόσο στην αρχική ακόμη φάση της τεχνολογικής τους εξέλιξης, όσο και στον ασαφή ρόλο τους σε μια αναμέτρηση στόλων που είχαν οργανωθεί γύρω από τα πανίσχυρα βαριά θωρηκτά τους.⁷⁹ Με άλλα λόγια, το υποβρύχιο είναι, στα πρώτα του στάδια, ένα μικρό, ευάλωτο σκάφος, αργό και με μικρή αυτονομία, με ρόλο αντίστοιχο με αυτόν των τορπιλοβόλων (torpedo boats): ελαφριά αναλώσιμα σκάφη δηλ. για περιπολία/επιτήρηση των ακτών και προστασία του στόλου. Όσον αφορά δε το γερμανικό ναυτικό, είναι ενδεικτικό το γεγονός ότι, κατά την έναρξη των εχθροπραξιών το 1914, διαθέτει, μόλις και μετά βίας, 30 περίπου (άνισα σε δυνατότητες) σκάφη σε υπηρεσιακή κατάσταση.⁸⁰

Οι καταλυτικοί παράγοντες που μετέτρεψαν το υποβρύχιο στο φοβερό επιθετικό όπλο ενάντια στην Συμμαχική πολεμική προσπάθεια, ήταν αφενός η τεχνική βελτίωσή του μέσω της χρήσης των μηχανών ντίζελ για την πρόωσή τους (που έλυναν το πρόβλημα της μικρής ακτίνας δράσης),⁸¹ και αφετέρου η απόφαση να χρησιμοποιηθεί, εν είδει καταδρομικού, από το 1915, ενάντια στην εμπορική ναυτιλία.⁸² Οι λόγοι που οδήγησαν στην άκρως αμφιλεγόμενη επιλογή του -αρχικά περιορισμένου και στη συνέχεια απεριόριστου- υποβρυχιακού πολέμου θα πρέπει να αναζητηθούν στην (σχεδόν απόλυτη) επιτυχία του ναυτικού αποκλεισμού της

⁷⁷ Ο.π., σελ. 127. Πηγή: C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade...*, ο.π., σελ. 6-7, και σελ. 13.

⁷⁸ Όπως για παράδειγμα η βρετανική πρόταση για απαγόρευση των θαλασσιών ναρκών, που είχε αποτελέσει αντικείμενο έντονων διαπραγματεύσεων στη Διάσκεψη της Χάγης το 1907, με βασικό επιχείρημα τον κίνδυνο για την ουδέτερη ναυτιλία. Βλ. σχετικά C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade...*, ο.π., σελ. 87-89.

⁷⁹ John J. Abbatiello, *Anti-Submarine Warfare in World War I: British Naval Aviation and the Defeat of the U-Boats*, Routledge USA- Canada, 2006, σελ. 11-12.

⁸⁰ Eberhard Rossler, *The U-Boat. The evolution and technical history of German submarines*. Cassell & Co, London, 2001, σελ. 38.

⁸¹ Ο.π., σελ. 31.

⁸² Arthur J. Marder, *From the Dreadnought ... Volume 2*, ο.π., σελ. 343-344.

Γερμανίας, εκ μέρους του Βασιλικού Ναυτικού. Μέσα σε ελάχιστους μήνες, η πλεονεκτική γεωγραφική θέση σε συνδυασμό με την συντριπτική υλική υπεροχή σε πλωτά μέσα, είχαν κάνει το βρετανικό ναυτικό κυρίαρχο στη Βόρεια Θάλασσα, μέσω του ελέγχου των σημαντικότερων περασμάτων προς την τελευταία.⁸³

Η μέθοδος που επιλέχτηκε ήταν το να επιβληθεί ένας εξ' αποστάσεως αποκλεισμός (distant blockade), που ξεκινούσε από το σημείο που η Βόρεια Θάλασσα συναντά τον Ατλαντικό, με βάσεις τα σκοτσέζικα νησιά Orkneys (όπου ένας όρμος με το όνομα Scapa Flow αποτελούσε, από το Ιούλιο του 1914, τη νέα βάση του στόλου θωρηκτών / Grand Fleet), και τα νησιά Shetlands, απέναντι από τη Νορβηγία, και έφτανε μέχρι τη Μάγχη, στο στενό του Dover.⁸⁴ Κανένα πλοίο δε μπορούσε να μπει ή να βγει σ' αυτήν την -ανακηρυγμένη ως εμπόλεμη ζώνη- περιοχή, χωρίς να επιθεωρείται και να καταγράφεται το φορτίο του, για το ενδεχόμενο μεταφοράς λαθραίων αγαθών.⁸⁵ Ταυτόχρονα μέσω της κατοχής του Γιβραλτάρ και του Σουέζ, ολόκληρη η Μεσόγειος ήταν απαγορευμένη περιοχή για τις Κεντρικές Δυνάμεις, ενώ τα Συμμαχικά πλοία ταξίδευαν με ασφάλεια σχεδόν όμοια με αυτήν της προπολεμικής περιόδου.⁸⁶

Το μέτρο του αποκλεισμού δεν ήταν χωρίς διπλωματικές επιπλοκές, καθώς σύμφωνα με το Διεθνή Νόμο, η ουδέτερη ναυτιλία προστατευόταν ακόμα και αν μετέφερε εμπορεύματα για λογαριασμό κρατών σε εμπόλεμη κατάσταση, αρκεί να μην ήταν ρητά απαγορευμένα.⁸⁷ Το βρετανικό Ναυαρχείο, που θεωρούσε τον αποκλεισμό ένα οικονομικό όπλο που υπονόμει την γερμανική πολεμική προσπάθεια στο Δυτικό Μέτωπο, έβλεπε να ακυρώνεται αυτός ο στόχος, από την εμπορική δραστηριότητα πλοίων των ουδέτερων χωρών.⁸⁸ Η (νομιμοφανής) λύση που προκρίθηκε ήταν η διεύρυνση της λίστας με τα θεωρούμενα ως λαθραία εμπορεύματα, ακόμα και με μη σχετιζόμενα με την πολεμική βιομηχανία αγαθά, όπως τα τρόφιμα, τα λιπάσματα και οι ζωοτροφές.⁸⁹ Το Νοέμβριο του 1914, το Βρετανικό Ναυτικό ανακήρυξε ολόκληρη τη Βόρεια Θάλασσα εμπόλεμη ζώνη, με πρόσχημα τη ναρκοθέτησή της από τους

⁸³ C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade...*, ο.π., σελ. 49-50.

⁸⁴ Eric W. Osborne, *Britain's Economic Blockade of Germany...*, ο.π., σελ. 58-59.

⁸⁵ Ο.π., σελ. 74.

⁸⁶ C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade...*, ο.π., σελ. 86.

⁸⁷ Ήταν μάλιστα βρετανική πρωτοβουλία να συμπεριληφθεί ως όρος στη Διακήρυξη του Παρισιού το 1856, μετά τον Κριμαϊκό Πόλεμο. Βλ. Eric W. Osborne, ο.π., σελ. 8-10.

⁸⁸ Eric W. Osborne, *Britain's Economic Blockade of Germany...*, ο.π., σελ. 61-62.

⁸⁹ C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade...*, ο.π., σελ. 187.

Γερμανούς και την ασφάλεια των πλοίων, αλλά πραγματικό σκοπό την υποχρεωτική διέλευση όλων των ουδέτερων πλοίων από το στενό του Dover.⁹⁰

Για τη γερμανική ηγεσία ο αποκλεισμός παραβίαζε τους διεθνείς κανόνες πολέμου καθώς στοχοποιούσε τον άμαχο πληθυσμό, και επομένως δικαιολογούσε την επίθεση στα πλοία με προορισμό τα βρετανικά λιμάνια. Έτσι, στις αρχές Φεβρουαρίου του 1915, η Γερμανία έθεσε υπό αποκλεισμό τη θαλάσσια περιοχή γύρω από τα βρετανικά νησιά, εγκαινιάζοντας την πρώτη περίοδο του απεριόριστου υποβρυχιακού πολέμου (*unrestricted submarine warfare*).⁹¹ Η άρση των περιορισμών στην επίθεση κατά των εμπορικών πλοίων, σηματοδοτούσε τον τερματισμό της «πολιτισμένης» φάσης του πρώτου έτους του πολέμου, όταν πλοία επιφανείας και υποβρύχια φρόντιζαν για την τήρηση των κανόνων αιχμαλωτίσεως και βυθίσεως των πλοίων του αντιπάλου (όταν δεν ήταν δυνατή η μετάβαση σε φιλικό λιμάνι), λαμβάνοντας μέτρα για την ασφάλεια των επιβατών και των πληρωμάτων τους.⁹²

Ο αρνητικός αντίκτυπος που προκαλούσε, στη διεθνή κοινή γνώμη, η επίθεση πολεμικών σκαφών σε άοπλα εμπορικά πλοία χωρίς προειδοποίηση και ακόμη χειρότερα σε επιβατηγά υπερωκεάνια, ήταν ο λόγος που η γερμανική πολιτική ηγεσία ανέστειλε δύο φορές, το 1915 και 1916, την ανεξέλεγκτη δράση των υποβρυχίων.⁹³ Όπως συνέβαινε και στο βρετανικό στρατόπεδο, η ηγεσία του γερμανικού Αυτοκρατορικού Ναυτικού επιθυμούσε ελευθερία δράσης, ενάντια στην βρετανική ναυτική υπεροπλία. Στην περίπτωση τους, στον υποβρυχιακό πόλεμο, που δικαιολογημένα θεωρούνταν ως το πιο αποτελεσματικό –αν όχι το μόνο– όπλο που διέθεταν.⁹⁴ Οι πολιτικοί από την άλλη, ανησυχούσαν για την διπλωματική απομόνωση της χώρας τους, και προσπαθούσαν να αποφύγουν με κάθε τρόπο την είσοδο του σημαντικότερου ουδέτερου κράτους στον πόλεμο, των ΗΠΑ, στο πλευρό της Αντάντ (*Entente*).⁹⁵

⁹⁰ Eric W. Osborne, ο.π., σελ. 74.

⁹¹ C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade. Volume 2. The Submarine Campaign*, σελ. 8-9.

⁹² C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade. Vol. 1*, ο.π., σελ. 79, 250, 285.

⁹³ Arthur J. Marder, *From the Dreadnought ... Volume 2*, ο.π., σελ.345.

⁹⁴ Ο.π., 343-344.

⁹⁵ Δεν πρέπει να ξεχνάμε και την αποτελεσματικότητα της βρετανικής προπαγανδιστικής μηχανής, ιδίως όσον αφορά στην εκμετάλλευση γερμανικών «θηριωδιών» όπως ήταν ο πνιγμός 1.200 αθώων πολιτών κατά τον τορπιλισμό του υπερωκεάνιου *RMS Lusitania*, το Μάιο του 1915, ανάμεσά τους και πάνω από 120 Αμερικανοί.

Η γερμανική οικονομία, ωστόσο, δε μπορούσε να αντέξει ένα παρατεταμένο πόλεμο χωρίς τη δυνατότητα εισαγωγής των απαραίτητων πρώτων υλών για τη βιομηχανία και- πολύ περισσότερο- τροφίμων. Αν και διέθετε θεωρητικά, σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό σε σχέση με τη Μ. Βρετανία, τη δυνατότητα παραγωγής τους, οι πολεμικές ανάγκες στερούσαν από την οικονομία τους ανθρώπους που ασχολούνταν με τη γεωργία και την κτηνοτροφία.⁹⁶ Αυτό έγινε φανερό από την έλλειψη τροφίμων το 1916, καθώς ο ναυτικός αποκλεισμός ήταν πλέον πολύ πιο αποτελεσματικός σε σχέση με ότι συνέβαινε τα δύο προηγούμενα χρόνια, όταν η Γερμανία κατάφερε να τον παρακάμψει μέσω των ουδέτερων χωρών της Ολλανδίας και Δανίας.⁹⁷

Η αυξανόμενη πίεση στο εσωτερικό και οι επιτυχίες του υποβρυχιακού πολέμου κατά το χειμώνα του 1916, οδήγησαν στην απόφαση για απεριορίστο (επ' αόριστο πλέον) υποβρυχιακό πόλεμο τον Φεβρουάριο του 1917, μια απόφαση που θεωρήθηκε δικαίως τυχοδιωκτική (great gamble), καθώς ενείχε το υπολογισμένο ρίσκο της εισόδου των ΗΠΑ στον πόλεμο, (όπως και έγινε λίγους μήνες αργότερα).⁹⁸ Έχοντας σωστά εντοπίσει στην βρετανική ποντοπόρα ναυτιλία το κυριότερο εμπόδιο στην άρση του αδιεξόδου του πολέμου, η ανώτατη γερμανική στρατιωτική ηγεσία, δέχτηκε τις διαβεβαιώσεις του Ναυτικού πως τα υποβρύχια μπορούσαν να βυθίσουν έως και 600.000 κ.ο.χ. το μήνα. Με αυτόν το ρυθμό, υπολόγιζαν πως σε λίγους μήνες θα κατέστρεφαν πάνω από το 50% από τη συνολική χωρητικότητα περίπου 10,7 εκατομμύριων κ.ο.χ., της βρετανικής και ουδέτερης ναυτιλίας, που έτρεφαν και εφοδίαζαν τους Συμμάχους.⁹⁹

Όπως φαίνεται από τον **πίνακα 1**, παρακάτω, πλησίασαν πολύ κοντά στον στόχο τους, με τον Απρίλη του 1917 να αποτελεί το πιο μαύρο μήνα- από πλευράς απωλειών -όλου του πολέμου. Ο βαθμός του κινδύνου και τα ακριβή δεδομένα, έγιναν πλήρως γνωστά μόνο μετά τον πόλεμο, όπως είναι λογικό, καθώς το Βρετανικό Ναυαρχείο ανακοίνωνε μόνο τον αριθμό αφίξεων –αναχωρήσεων, που μετρούνταν σε χιλιάδες εβδομαδιαίως. Όσο για τις απώλειες, γινόταν αναφορά σε περιορισμένο

⁹⁶ Paul M. Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, ο.π., σελ. 254.

⁹⁷ Albrecht Ritschl, « The pity of peace: Germany's economy at war, 1914–1918 and beyond », στο Stephen Broadberry, Mark Harrison (Editors), *The Economics of Great War*, Cambridge University Press, 2005, σελ. 57-59.

⁹⁸ Arthur J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow. The Royal Navy in the Fisher era, 1904-1919. Volume 4. 1917 - Year of Crisis*, σελ. 49-50.

⁹⁹ Ο.π., σελ. 50.

αριθμό βρετανικών μόνο πλοίων(περίπου το 1/3 των συνολικών απωλειών), χωρίς να ανακοινώνεται η χωρητικότητά τους.¹⁰⁰

Πίνακας 1. Απώλειες πλοίων Βρετανικής, Συμμαχικής και ουδέτερης εμπορικής ναυτιλίας μέχρι τον Απρίλιο 1917 (σε κ.ο.χ., αριθμός πλοίων σε παρένθεση)

Έτος 1917	Βρετανικές απώλειες κ.ο.χ/πλοία	Βρετανικές απώλειες λόγω υποβρυχίων κ.ο.χ /πλοία	Απώλειες Συμμαχικών Βρετανικών/ ουδέτερων πλοίων	Βρετανικές/ Συμμαχικές/ ουδέτερες απώλειες λόγω υποβρυχίων
Ιανουάριος	153,512 (49)	109,954 (35)	357,299 (171)	291,459 (145)
Φεβρουάριος	313,486 (105)	256,394 (86)	532,856 (234)	464,599 (209)
Μάρτιος	353,478 (127)	283,647 (103)	599,854 (281)	507,001 (246)
Απρίλιος	545,282 (169)	516,394 (155)	869,103 (373)	834,549 (354)

Πηγή: Arthur J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow. The Royal Navy in the Fisher era, 1904-1919. Volume 4. 1917 - Year of Crisis*, σελ. 102.

Αυτός ο ρυθμός απωλειών ωστόσο, ήταν απαγορευτικός, καθώς ξεπερνούσε κατά πολύ την ικανότητα αναπλήρωσης της χαμένης χωρητικότητας, που έως τότε διατηρούνταν είτε με ναυπήγηση νέων πλοίων είτε με την κατάσχεση εχθρικών. Η δυσαναλογία απωλειών/ νέας χωρητικότητας έγινε ολοφάνερη όταν στα τέλη του Δεκεμβρη του 1916, η βρετανική ναυτιλία κατέγραψε απώλειες ποντοπόρων πλοίων (άνω των 1.600 κ.ο.χ.) συνολικής χωρητικότητας πάνω από 2.000.000 κ.ο.χ.¹⁰¹ Την κατάσταση χειρότερη η εξάντληση των διαθέσιμων πλοίων προς κατάσχεση ή αγορά/ναύλωση, ενώ, όσο για τη ναυπήγηση νέων πλοίων, οι ανάγκες της πολεμικής βιομηχανίας είχαν περιορίσει την ετήσια παραγωγή (στην καλύτερη περίπτωση) σε επίπεδα που δεν κάλυπτε ούτε το ένα τρίτο των απωλειών του 1917.¹⁰² Όπως ήταν

¹⁰⁰ Rear-Admiral W.S. Sims (U.S.Navy), *The victory at sea*, John Murray, London, 1920, σελ. 3-6.

¹⁰¹ C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade. Volume 2...* ο.π., σελ.384.

¹⁰² Arthur J. Marder, *From the Dreadnought... Volume 4*, ο.π., σελ. 64-65.

αναμενόμενο, η μεγάλη κρίση στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, μεταφέρθηκε και στο εσωτερικό του συμμαχικού στρατοπέδου, και είναι ο κυριότερος λόγος για την υιοθέτηση του συστήματος των νηοπομπών (convoys).

1.4. Νηοπομπές

Η ηγεσία του Βρετανικού Ναυτικού δέχτηκε ιδιαίτερα σκληρή κριτική, και για κάποιους άρχισε να χάνει την εμπιστοσύνη του πρωθυπουργού, για την ελλιπή προστασία στις θαλάσσιες μεταφορές και κυρίως για την καθυστερημένη υιοθέτηση του συστήματος των νηοπομπών.¹⁰³ Τα πυρά συγκεντρώθηκαν στο πρόσωπο του J. Jellicoe, Ανώτατου Διοικητή του Στόλου κατά το διάστημα 1914-1916, και εν συνεχεία, επικεφαλής του Ναυαρχείου (First Sea Lord), από το 1916 μέχρι το 1918. Ο ίδιος φρόντισε να παρουσιάσει- αμέσως μετά το τέλος του πολέμου- την εκδοχή του Ναυαρχείου για την πολιτική που ακολούθησε, με το δεύτερο μέρος των απομνημονευμάτων του (που αφιερώνεται στα πληρώματα των σκαφών που αντιμετώπισαν τα υποβρύχια και στους άντρες του εμπορικού ναυτικού).¹⁰⁴

Θα ήταν άδικο να πει κανείς ότι το Βρετανικό Ναυτικό δεν είχε ασχοληθεί με το ζήτημα της αντιμετώπισης της απειλής των υποβρυχίων, καθώς είναι γνωστά διάφορα πειράματα της προπολεμικής περιόδου, χωρίς να καταλήξουν ωστόσο, σε κάποια αποτελεσματική μέθοδο εντοπισμού και καταστροφής τους.¹⁰⁵ Επιπλέον, ως ελαφρυντικό, προβάλλεται από κάποιους και το γεγονός της έλλειψης οποιασδήποτε προηγούμενης εμπειρίας σε μακροχρόνιο υποβρυχιακό πόλεμο, διότι, απλά, όλοι οι σχεδιασμοί και οι ασκήσεις αφορούσαν τη σύγκρουση στόλων επιφανείας ή επίθεση στο εμπόριο σύμφωνα με τους κανόνες του πολέμου στη θάλασσα.¹⁰⁶ Αυτό που είναι δύσκολο να αμφισβητηθεί όμως, ακόμη και από φιλικά προσκείμενους συγγραφείς, είναι ο αφηνιδιασμός του Βασιλικού Ναυτικού από τη χρήση υποβρυχίων εκ μέρους της Γερμανίας, για «άμα τη όψει» επίθεση εναντίων εμπορικών πλοίων,¹⁰⁷ και το

¹⁰³ Ο.π., σελ. 192.

¹⁰⁴ John Rushworth Jellicoe, *The Crisis of the Naval War*, George. H. Doran Company, New York, 1920

¹⁰⁵ Richard Dunley, «Anti-Submarine Warfare in the Pre-First World War Royal Navy: A Cultural Failure?», *War in History* 2020, Vol. 27(4) 617–642.

¹⁰⁶ Archibald Hurd, *The British Fleet in the Great War*, Constable and Company, London, 1918, σελ. 254-256.

¹⁰⁷ Ο.π., σελ. 193-194.

κυριότερο πως κατά τα δύο πρώτα χρόνια του πολέμου, τα μέτρα προστασίας της ναυτιλίας αποδείχτηκαν, όπως θα δούμε, παντελώς ανεπαρκή.

Το πρόβλημα εντοπίζεται για ορισμένους ιστορικούς στην εσφαλμένη πεποίθηση της ηγεσίας του Ναυαρχείου, ότι το ναυτικό προστάτευε πιο αποτελεσματικά την εμπορική ναυτιλία όταν ακολουθούσε επιθετική στρατηγική, που εξασφάλιζε τον έλεγχο της θάλασσας, ενώ αντίθετα οι νηοπομπές θεωρούνταν αμυντικό μέτρο.¹⁰⁸ Έτσι, σύμφωνα με τους υποστηρικτές αυτού του δόγματος, ο αποκλεισμός και οι περιπολίες κρατούσαν μακριά τα αντίπαλα πλοία και από τη στιγμή που δεν υπήρχαν αξιόπιστα τεχνικά μέσα για τον εντοπισμό των υποβρυχίων, μόνο η ύπαρξη πολυάριθμων περιπολικών σκαφών, αύξανε τις πιθανότητες εύρεσης και εξουδετέρωσής τους.¹⁰⁹ Τα εμπορικά πλοία προστατεύονταν με τα πυροβόλα τους (όσα διέθεταν), την υψηλή ταχύτητά τους (όσα τη διέθεταν), ενώ για τα πιο αργά επιλέχτηκε ως αμυντική τακτική η μεγαλύτερη δυνατή διασπορά τους σε διαφορετικές διαδρομές, κάτι που θεωρητικά δυσχέραινε τον εντοπισμό τους. Επιπλέον, υπήρχαν οδηγίες για αποφυγή της απειλής των υποβρυχίων χρησιμοποιώντας τις ίδιες τακτικές που εφάρμοζαν τα πολεμικά πλοία, δηλ. την κάλυψη του σκοταδιού, συνεχής εναλλαγή πορείας ανά σύντομα χρονικά διαστήματα (το γνωστό ζιγκ-ζαγκ), αλλά και πλεύση όσο το δυνατόν πλησιέστερα στην ακτή.¹¹⁰

Στην πράξη, αποδείχτηκε πως τα υποβρύχια πάντα κατάφερναν να ξεγλιστρούν από τις βρετανικές περιπόλους και τα ναρκοπέδια, τόσο της Βόρειας Θάλασσας, όσο και των στενών της Μάγχης. Τα πυροβόλα ποτέ δεν ήταν επαρκή σε αριθμούς για να εξοπλίσουν όλα τα ποντοπόρα πλοία, ενώ δεν χρησίμευαν ιδιαίτερα όταν τα υποβρύχια σταμάτησαν τις επιθέσεις στην επιφάνεια και εκτόξευαν απροειδοποίητα τις τορπίλες τους. Η διασπορά της κίνησης απλά αύξανε τις πιθανότητες τυχαίου εντοπισμού μεμονωμένων στόχων, αντί να τις μειώνει, και η προτροπή να ελίσσονται με τη μέγιστη ταχύτητα, στο σκοτάδι (με σβησμένα τα φώτα τόσο των πλοίων όσο και των φάρων) κοντά στην ακτή, παρουσίαζε εξίσου μεγάλους κινδύνους. Αυτός μάλιστα είναι ο λόγος, που η Ένωση Πλοιοκτητών απαιτούσε μεταπολεμικά να αποζημιωθούν μέσω της κάλυψης για κινδύνους πολέμου, για τις απώλειες πλοίων εξαιτίας αυτών των επικίνδυνων πρακτικών, καθώς, τυπικά μόνο, θεωρούνταν κίνδυνοι της θάλασσας,

¹⁰⁸ Arthur J. Marder, *From the Dreadnought... Volume 3*, ο.π., σελ. 117.

¹⁰⁹ John Rushworth Jellicoe, *The Crisis of the Naval War...*, ο.π., σελ.32-33.

¹¹⁰ Ο.π., σελ. 41-42.

(τους οποίους κάλυπταν ασφαλιστικά οι πλοιοκτήτες), ενώ στην πραγματικότητα δεν ήταν.¹¹¹ Πολλά, από τα δεινά αυτά, θα μπορούσαν να αποφευχθούν, αν το Βασιλικό Ναυτικό έπαυε να θεωρεί δευτερεύουσας σημασίας την προστασία της εμπορικής ναυτιλίας, καθώς η έλλειψη των πλοίων μπορούσε να φέρει την ήττα στον πόλεμο, χωρίς να χρειαστεί να συγκρουστούν οι στόλοι.¹¹²

Οι νηοπομπές, που είναι τόσο παλιές όσο και ο αποκλεισμός, ήταν η καθιερωμένη πρακτική που χρησιμοποιούσε μέχρι τότε το ναυτικό για τις μεταφορές πολύτιμων φορτίων όπως πυρομαχικά, στρατεύματα, χρυσό κτλ.¹¹³ Τα κυριότερα επιχειρήματα, που προβάλλονται από το Ναυαρχείο ως αιτίες για την καθυστέρηση της εισαγωγής των νηοπομπών εμπορικών πλοίων είναι η αντίδραση των πλοιοκτητών και εμποροπλοιάρχων, ο τεράστιος χρόνος που απαιτούσε η συγκέντρωση, η αναγκαστική πλεύση με την ταχύτητα του πιο αργού πλοίου και η δυσκολία στην εκφόρτωση από την ταυτόχρονη άφιξη των πλοίων στα λιμάνια.¹¹⁴ Το σημαντικότερο εμπόδιο, ήταν η μόνιμη έλλειψη συνοδευτικών πολεμικών σκαφών, και ιδιαίτερα αντιτορπιλικών, που θα έπρεπε να αφαιρεθούν από περιπολίες και ανθυποβρυχιακές επιχειρήσεις, αλλά και από την προστασία του στόλου θωρηκτών.¹¹⁵

Η συνοδεία των εμπορικών πλοίων από το ναυτικό μείωσε δραματικά τις απώλειες, τόσο γιατί έκανε πολύ πιο δύσκολο τον εντοπισμό τους (όντας συγκεντρωμένα σε νηοπομπές, και όχι διασκορπισμένα στο θαλάσσιο χώρο), αλλά και γιατί αποθάρρυνε τα υποβρύχια, καθώς μια επίθεση πρόδιδε την παρουσία τους, στα πολεμικά πλοία.¹¹⁶ Η καθιέρωση των νηοπομπών χρειάστηκε αρκετούς μήνες ώστε να φανεί ξεκάθαρα ο ρόλος τους, αλλά όπως μπορεί να διαπιστώσει κανείς από τα ποσοστά των απωλειών του δεύτερου εξαμήνου του 1917 (**Πίνακας 2**), υπήρχε μια σαφής μείωση, σε σχέση με τους δραματικούς πρώτους μήνες του έτους. Αδιάσειστη απόδειξη για την αποτελεσματικότητα του συστήματος των νηοπομπών, αποτελεί το γεγονός πως από την εισαγωγή τους μέχρι την διακοπή των εχθροπραξιών, το Νοέμβρη

¹¹¹ The Chamber of Shipping of the United Kingdom, Annual Report of 1918-1919, σελ. 46.

¹¹² Arthur J. Marder, *From the Dreadnought... Volume 3*, σελ. 128.

¹¹³ Ο.π., σελ. 116-118.

¹¹⁴ John Rushworth Jellicoe, *The Crisis of the Naval War...*, ο.π., σελ. 102-106.

¹¹⁵ Ο.π., σελ. 113-114.

¹¹⁶ Arthur J. Marder, *From the Dreadnought... Volume 3*, σελ. 285-286.

του 1918, το ποσοστό των απωλειών των πλοίων σε νηοπομπή ήταν λιγότερο από 1%.¹¹⁷

Πίνακας 2. Απώλειες Βρετανικής, Συμμαχικής και ουδέτερης ναυτιλίας μετά τον Ιούνιο 1917 (σε κ.ο.χ., αριθμός πλοίων σε παρένθεση)

Μήνας	Βρετανικές απώλειες από υποβρύχια	Βρετανικές απώλειες σύνολο	Βρετανικές/Συμμ αχικές/ ουδέτερες απώλειες από υποβρύχια	Βρετανικές/Συμμ αχικές/ ουδέτερες απώλειες σύνολο
Ιούλιος	319,931 (88)	364,358 (99)	492,320 (210)	546,911 (227)
Αύγουστος	310,551 (84)	329,810 (91)	489,806 (178)	511,317 (188)
Σεπτέμβριος	173,437 (68)	196,212 (78)	315,907 (149)	345,239 (160)
Οκτώβριος	261,649 (79)	276,132 (86)	429,147 (150)	458,496 (169)
Νοέμβριος	154,806 (56)	173,560 (64)	259,521 (113)	292,682 (128)
Δεκέμβριος	227,195 (76)	253,087 (85)	353,083 (149)	394,115 (168)

Πηγή: Arthur J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow. The Royal Navy in the Fisher era, 1904-1919. Volume 4. 1917 - Year of Crisis.* Σελ. 277.

Από το τελικό αριθμό των βρετανικών πολεμικών απωλειών που ξεπέρασαν σε χωρητικότητα συνολικά τους **7.759.090 κ.ο.χ.** οι μισές σχεδόν - **3.729.785 κ.ο.χ.**- σημειώθηκαν κατά το έτος 1917 (βλ. και παρακάτω στον **πίνακα 3**). Το μεγάλο ποσοστό ποντοπόρων πλοίων ανάμεσα στις απώλειες (σχεδόν το 40% των πλοίων χωρητικότητας άνω των 1.600 κ.ο.χ.) είχε ιδιαίτερα βαρύνουσα σημασία λόγω της αφαίρεσής τους από τον εφοδιασμό Μ. Βρετανίας. Ήταν οι μεγάλες απώλειες σε αυτό το είδος πλοίων και ιδίως των φορτηγών τράμπ, που προκάλεσαν τη μεγαλύτερη

¹¹⁷ J. A. Salter, *Allied Shipping Control. An Experiment in International Administration*, Oxford: The Clarendon Press, 1921, σελ. 128. Το ποσοστό είναι εντυπωσιακό, ιδιαίτερα αν σκεφτεί κανείς πως πριν τις νηοπομπές το ποσοστό απωλειών κυμαινόταν γύρω στο 10%, όπως αναφέρει ο συγγραφέας.

ανησυχία και οδήγησαν στην αναζήτηση διαθέσιμου τονάζ από ουδέτερες ναυτιλιακές δυνάμεις, όπως θα δούμε παρακάτω.

2^ο Κεφάλαιο

Ο ρόλος της ουδέτερης ναυτιλίας και η ελληνική περίπτωση

Η απεριόριστη δράση των υποβρυχίων ενάντια στην εμπορική ναυτιλία, αν και αναμφισβήτητα ο κυριότερος, δεν ήταν ο μόνος απρόβλεπτος παράγοντας που ευθύνεται για τη δεινή θέση στην οποία περιήλθε η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη της εποχής, και κατ' επέκταση το στρατόπεδο της Αντάντ, στις αρχές του κρισιμότερου έτους του πολέμου, του 1917. Η βεβαιότητα για τη σύντομη διάρκεια του πολέμου αλλά και οι λάθος υπολογισμοί στον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας των θαλάσσιων μεταφορών σε συνθήκες πολέμου, προκάλεσαν τόσο σοβαρές ελλείψεις σε μεταφορική ικανότητα, ούτως ώστε να καταστεί απαραίτητη η επιστράτευση -με κάθε δυνατό μέσο- των ναυτιλιακών δυνάμεων που είχαν παραμείνει, μέχρι τότε, ουδέτερες.

Δύο χώρες ξεχωρίζουν ως προς τη σημασία της ναυτιλίας τους και ως προς το βαθμό συμμετοχής όπως φαίνεται στο ποσοστό των απωλειών τους, που μπορούν να συγκριθούν με αυτές της βρετανικής ναυτιλίας. Πρόκειται για τη σημαντικότερη Σκανδιναβική ναυτιλιακή δύναμη, τη Νορβηγία και την ταχύτατα αναπτυσσόμενη ελληνική ναυτιλία. Στο κεφάλαιο γίνεται εκτενής αναφορά στις απώλειες της τελευταίας, και στις συνθήκες κάτω από τις οποίες σημειώθηκαν.

2.1 Ναυτιλία και πολεμικές ανάγκες

Η απελπιστική κατάσταση στην οποία βρέθηκε η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη της εποχής, το 1917, οφείλεται κατά μεγάλο μέρος σε δύο λανθασμένες υποθέσεις που έγιναν από τους περισσότερους ανθρώπους σε θέσεις ευθύνης στην αρχή του πολέμου, και καθόρισαν τον τρόπο διαχείρισης των μέχρι τότε διαθέσιμων πλοίων. Η πρώτη ήταν ότι ο πόλεμος θα είναι σύντομος, καθώς μια αποφασιστικής σημασίας αναμέτρηση με το Γερμανικό στόλο θα εξασφάλιζε τη ναυτική υπεροχή, ενώ ταυτόχρονα θα ήταν αρκετή μία περιορισμένη, σε αριθμό, εκστρατευτική δύναμη στη Γαλλία.¹¹⁸ Η δεύτερη λανθασμένη υπόθεση ήταν ότι το υπερπόντιο εμπόριο και γενικά το σύστημα των θαλάσσιων μεταφορών θα συνέχιζαν να λειτουργούν χωρίς σημαντικά εμπόδια και κατά τη διάρκεια του πολέμου, σύμφωνα με το περίφημο ρητό του «*business as usual*».¹¹⁹ Όσον αφορά, πάλι, τις εκτιμήσεις με βάση τις οποίες στήθηκε το κρατικό πρόγραμμα στήριξης των ασφαλιστικών οργανισμών, πρέπει να σημειώσουμε ότι βασιζόνταν επίσης σε υπολογισμούς για έναν πόλεμο διάρκειας 6 μηνών με απώλειες 10% της χωρητικότητας του ποντοπόρου εμπορικού στόλου.¹²⁰

Ας δούμε πρώτα όμως ποια ήταν η σύνθεση του ποντοπόρου στόλου, από το οποίο προέρχονταν τα απαραίτητα για τον πόλεμο πλοία και με ποιο τρόπο χρησιμοποιήθηκαν από τις στρατιωτικές και πολιτικές αρχές. Από τα σχεδόν 10.000 πλοία που βρίσκονταν υπό βρετανική σημαία, τα πιο σημαντικά ήταν τα μεγάλα ποντοπόρα ατμόπλοια, άνω των 1.600 κ.ο.χ., που συνέδεαν την αναπτυγμένη μητρόπολη με τις υπερπόντιες κτήσεις της και τον υπόλοιπο κόσμο. Ο αριθμός τους, κατά την έναρξη του πολέμου, υπολογίζονταν σε περίπου 4.000, αλλά ποσοστιαία αποτελούσαν περίπου το 90% της συνολικής χωρητικότητας του εμπορικού στόλου.¹²¹ Ωστόσο, από αυτόν τον εντυπωσιακό αριθμό πλοίων, που πλησιάζει τους

¹¹⁸ Ενδεικτικό της αισιοδοξίας είναι το μέγεθος της αρχικής εκστρατευτικής δύναμης που αποβιβάστηκε στη Γαλλία τον Αύγουστο-Σεπτέμβρη 1914, η οποία περιλάμβανε περίπου 210.000 προσωπικό κάθε βαθμίδας, 62.000 άλογα και 100.000 τόνους υλικών. Βλ. σχετικά: C. Ernest Fayle, *The War and the Shipping Industry*, H. Milford - Oxford University Press, 1927, σελ. 318.

¹¹⁹ Stephen Broadberry and Peter Howlett, «The United Kingdom during World War I: business as usual?», στο Stephen Broadberry, Mark Harrison (Editors), *The Economics of Great War...ο.π.*, σελ. 206.

¹²⁰ C. Ernest Fayle, *The War and the Shipping Industry...ο.π.*, σελ. 59. Σύμφωνα με τα στοιχεία που δίνει ο συγγραφέας σε αυτό το βιβλίο, μια τέτοια εκτίμηση αντιστοιχεί σε πλοία συνολικής χωρητικότητας λίγο πάνω από 1.000.000 κ.ο.χ., και ασφαλιστικής αξίας περίπου 16.000.000 λιρών.

¹²¹ Archibald Hurd, *The Merchant Navy, Vol. I*, John Murray, Albemarle Street, W, London, 1921, σελ.86.

17εκατομμύρια κ.ο.χ., σχεδόν το ένα τρίτο (1.200 πλοία), ήταν φορτηγά και επιβατηγά υπερωκεάνια τακτικών δρομολογίων (cargo-passenger liners), που, (λόγω του μεγέθους τους), αντιπροσώπευαν σχεδόν τη μισή συνολική χωρητικότητα (7 εκατομμύρια κ.ο.χ.) του ποντοπόρου στόλου.¹²²

Ο διαχωρισμός σε πλοία τακτικών δρομολογίων και σε όσα γύριζαν ελεύθερα κυνηγώντας φορτία, ήταν προϊόν των τεχνολογικών και οικονομικών εξελίξεων που συνόδευαν τη βιομηχανική επανάσταση. Η τελειοποίηση της ατμοκίνησης κατά τις τελευταίες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα, καθώς και η αύξηση σε πρωτοφανή επίπεδα της μεταφορικής ικανότητας των ατσάλινων πλοίων, μπορούσαν να ικανοποιήσουν τις τεράστιες ανάγκες σε πρώτες ύλες και τρόφιμα, με μικρό μεταφορικό κόστος.¹²³ Σε αντίθεση με την προηγούμενη κατάσταση όπου το είδος του φορτίου δεν καθόριζε τον τύπο του πλοίου ή την οργάνωση του εμπορίου, στην περίπτωση των εταιρειών τακτικών γραμμών, τα μισά πλοία μετέφεραν επιβάτες παράλληλα με συσκευασμένα φορτία (κυρίως υψηλής αξίας βιομηχανικά προϊόντα).¹²⁴ Ένα άλλο χαρακτηριστικό που είχαν αποκτήσει λόγω του σφοδρού ανταγωνισμού, ήταν και η υψηλή ταχύτητα, άνω των 12 κόμβων, που μπορούσαν να αναπτύξουν τα υπερωκεάνια τακτικών δρομολογίων (με τίμημα τεράστια κατανάλωση καυσίμων), κάτι που για ορισμένους συγγραφείς της περιόδου, χρησιμοποιείται ως κριτήριο κατάταξης τους σε αυτό το είδος ναυτιλίας.¹²⁵

Η συντριπτική πλειοψηφία του εμπορικού στόλου όμως, σε αριθμό πλοίων, αποτελούνταν από ελεύθερα φορτηγά ατμόπλοια (tramp steamers), που, αν και σε ποσοστό αντιστοιχούσαν στο 60% της συνολικής χωρητικότητας, ο ρόλος τους ήταν παραπάνω από ζωτικής σημασίας για τη ναυτιλία της βρετανικής αυτοκρατορίας.¹²⁶ Κύριο χαρακτηριστικό τους δεν ήταν η ταχύτητα και η ασφάλεια (όπως διαφημιζόνταν θορυβωδώς τα πολυτελή υπερωκεάνεια) αλλά η μεταφορική ικανότητα γενικού/ χύδην φορτίου σε συνδυασμό με χαμηλό κόστος κατασκευής και λειτουργίας.¹²⁷ Για οικονομία στα καύσιμα η ταχύτητα περιοριζόνταν στους 8-10 κόμβους, ενώ η

¹²² J. Russell Smith, *Influence of the Great War upon shipping...ο.π.*, σελ. 7-8.

¹²³ Gelina Harlaftis, « Shipping», in Teresa da Silva Lopes, Christina Lubinski and Heidi J.S. Tworek (Edited by), *The Routledge Companion to the Makers of Global Business*, Routledge, 2020, σελ. 444-445.

¹²⁴ Ο.π., σελ. 440.

¹²⁵ Archibald Hurd, *The Merchant Navy, Vol. I...ο.π.*, σελ. 88.

¹²⁶ Ο.π., σελ. 88.

¹²⁷ C. Ernest Fayle, *The War and the Shipping Industry...ο.π.*, σελ. 10-11.

κατασκευή ήταν πολύ απλή και με λίγα μεγάλα διαμερίσματα, που διευκόλυναν τη γρήγορη φορτοεκφόρτωση. Όπως μπορεί να αντιληφθεί κανείς από τα παραπάνω, τα πλοία αυτά δεν είχαν την ταχύτητα και τη δυνατότητα βίαιων ελιγμών για να ξεφύγουν, όταν έρχονταν αντιμέτωπα με την «οργανωμένη βία του πολέμου», δηλ. τις τορπίλες, τις νάρκες και τα ναυτικά πυροβόλα.¹²⁸ Δεν διέθεταν, επίσης τα μέτρα προφύλαξης που υπήρχαν στα επιβατηγά πλοία όπως διπλά τοιχώματα (με τις αποθήκες άνθρακα ενδιάμεσα) και τα πολλαπλά στεγανά διαμερίσματα.

Η εμπορική ναυτιλία υπέστη πρώτη τις συνέπειες της κήρυξης του πολέμου, όταν, στα πλαίσια γενικής κινητοποίησης εκδόθηκε το Βασιλικό Διάταγμα της 3^{ης} Αυγούστου 1914, με το οποίο το Ναυαρχείο εξουσιοδοτούνταν να επιτάξει κάθε είδους πλοία για μεταφορά στρατευμάτων και πολεμικού υλικού, αλλά και για τις ανάγκες εφοδιασμού του στόλου σε (στερεά και υγρά) καύσιμα.¹²⁹ Οι αρχικές απαιτήσεις του πολέμου ήδη είχαν απορροφήσει μερικές εκατοντάδες πλοίων, αλλά πολύ σύντομα, οι συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες όχι μόνο στο Δυτικό Μέτωπο, αλλά και σε αυτά των Βαλκανίων και Μέσης Ανατολής, ανέβασαν, μέχρι το Δεκέμβριο του 1915, τον αριθμό των επιταγμένων πλοίων σε πάνω από χίλια (συνολικής χωρητικότητας 6.000.000 κ.ο.χ.).¹³⁰ Μέχρι και τους τελευταίους μήνες του πολέμου (Οκτώβριος 1918), το Ναυαρχείο και το Υπουργείο Πολέμου, είχαν μεταφέρει εκατομμύρια ανθρώπους και δεκάδες εκατομμύρια τόνους εφοδίων, έχοντας φτάσει να ελέγχουν το 29,5 % του συνόλου της διαθέσιμης χωρητικότητας του βρετανικής ναυτιλίας.¹³¹

Εκτός από πλοία, όμως, το Βασιλικό Ναυτικό αφαίρεσε και ένα σημαντικότατο αριθμό πληρωμάτων από τον εμπορικό στόλο, καθώς στην έναρξη του πολέμου, από τους 170.000 Βρετανούς ναυτικούς, περίπου 18.500 ήταν γραμμένοι στις καταστάσεις εφέδρων του πολεμικού ναυτικού (Royal Naval Reserve), ως εκπαιδευμένοι αξιωματικοί και ναύτες.¹³² Μέσα σε 48 ώρες από την κήρυξη της επιστράτευσης, 8.000 έφεδροι βρίσκονταν ήδη, σε υπηρεσία, κάποιοι σε πολεμικά πλοία, αλλά οι περισσότεροι σε επιταγμένα εμπορικά.¹³³ Σταδιακά, οι ανάγκες του ναυτικού για την

¹²⁸ Archibald Hurd, *The Merchant Navy, Vol. I...* ο.π., σελ. 117.

¹²⁹ Howard L. Gray, *Wartime Control of Industry. The experience of England*, The Macmillan Company, New York, 1918, σελ. 140.

¹³⁰ C. Ernest Fayle, *The War and the Shipping Industry...* ο.π., σελ. 102.

¹³¹ Ο.π., σελ. 318-320.

¹³² William Macneile Dixon, *The Fleets Behind the Fleet. The Work of the Merchant Seamen and Fishermen in the War*, George H. Doran Company, 1917, σελ. 25-26.

¹³³ C. Ernest Fayle, *The War and the Shipping Industry...*, ο.π., σελ. 40-41.

επιβολή του αποκλεισμού με συνεχείς περιπολίες από γρήγορα εξοπλισμένα υπερωκεάνια και περίπου 3.000 επίτακτα μικρά σκάφη (αλιευτικά και αναψυχής), απορρόφησαν έναν τεράστιο αριθμό ναυτικών.¹³⁴ Ο ανταγωνισμός με το πολεμικό ναυτικό έκανε πολύ δύσκολη την εύρεση και τη διατήρηση των πληρωμάτων για τον εμπορικό στόλο, με το πρόβλημα να γίνεται ιδιαίτερα οξύ κατά το έτος της μεγάλης κρίσης του 1917, παρά την σημαντική αύξηση των μισθών και τη μείωση των πλοίων, λόγω απωλειών.¹³⁵

Η κήρυξη του πολέμου, άλλαξε άρδην τις συνθήκες λειτουργίας του υπερπόντιου εμπορίου, όχι μόνο εξαιτίας της αφαίρεσης των μισών, σχεδόν, ποντοπόρων πλοίων για τις πολεμικές ανάγκες του Ναυαρχείου και των Συμμάχων, αλλά, πρωτίστως, λόγω της σταδιακά αυξανόμενης κρατικής παρέμβασης στη λειτουργία της αγοράς.¹³⁶ Για τους ανώτερους κυβερνητικούς υπαλλήλους, που ήταν επιφορτισμένοι με την επίταξη και τη διαχείριση των πλωτών μέσων, «οι μέθοδοι της ειρηνικής περιόδου ήταν απλά αδύνατον να εφαρμοστούν όταν υπάρχει πόλεμος», όπως φάνηκε ξεκάθαρα με την εκτίναξη των ναύλων, λόγω μείωσης της διαθέσιμης χωρητικότητας.¹³⁷ Όπως συνέβη και με το πρόγραμμα κρατικής στήριξης για την ασφάλιση έναντι των πολεμικών κινδύνων, η κυβέρνηση διαπραγματεύτηκε με τους παράγοντες της ναυτιλιακής αγοράς και για τον καθορισμό της μηνιαίας αποζημίωσης για τη μακροχρόνια ναύλωση των (μερικώς ή πλήρως) επιταγμένων πλοίων. Αποτέλεσμα ήταν οι περίφημες τιμές ναύλων με βάση το «Μπλε Βιβλίο» («Blue Book» freight rates), που είχαν ως σημείο αναφοράς τις προπολεμικές τιμές και ήταν σημαντικά χαμηλότερες από αυτές που θα επικρατούσαν σύντομα στην αγορά.¹³⁸

Για τους άμεσα εμπλεκόμενους, στη ναυτιλιακή δραστηριότητα ήταν κάθε άλλο παρά «business as usual», καθώς, αυτή η νέα κατάσταση, επηρέαζε -εκτός από τα πλοία- και κάθε τι άλλο που σχετιζόταν με τη βιομηχανία, όπως τα λιμάνια, το είδος και την προέλευση των φορτίων, τη διάρκεια των δρομολογίων, το κόστος λειτουργίας και των πληρωμάτων και φυσικά τις τιμές των ναύλων.¹³⁹ Οι περισσότεροι βρετανοί πλοιοκτήτες, των οποίων τα πλοία δεν είχαν επιταχτεί πλήρως (διότι σ' αυτήν την

¹³⁴ William Macneile Dixon, *The Fleets Behind the Fleet...*, ο.π., σελ. 24.

¹³⁵ Ο.π., σελ. 255.

¹³⁶ Stephen Broadberry and Peter Howlett, «The United Kingdom during World War I: business as usual?», ο.π., σελ. 215-222.

¹³⁷ J. A. Salter, *Allied Shipping Control. An Experiment in International Administration*, ο.π., σελ. 24.

¹³⁸ Howard L. Gray, *Wartime Control of Industry...* ο.π., σελ. 141-142.

¹³⁹ C. Ernest Fayle, *The War and the Shipping Industry...*, ο.π., σελ. 37.

περίπτωση είχαν παραιτηθεί προσωρινά από κάθε ευθύνη), ήταν υποχρεωμένοι να δεχτούν το κυβερνητικό πλαφόν στα ναύλα τους, ενώ είχε αυξηθεί σημαντικά το κόστος λειτουργίας λόγω του πολέμου.¹⁴⁰ Έτσι, εκτός από τα ασφάλιστρα κινδύνων, πρέπει να έχουμε υπόψιν και την αύξηση της διάρκειας των ταξιδιών, καθώς η αδυναμία πρόσβασης σε περιοχές όπως η Μαύρη Θάλασσα, υποχρέωνε τα πλοία σε μακρινά υπερατλαντικά ταξίδια υπό έρμα με συνεχείς παρεκκλίσεις για λόγους ασφαλείας.¹⁴¹

Όσον αφορά πάλι στις παραγγελίες νέων πλοίων, για την αντικατάσταση των επιταγμένων και των απωλειών, με τη μετάβαση του ελέγχου της ναυπηγικής βιομηχανίας από τους ιδιώτες στο Ναυαρχείο, έγινε φανερό πως οι ανάγκες της εμπορικής ναυτιλίας περνούσαν σε δεύτερη μοίρα, σε σχέση με το πολεμικό ναυτικό. Οι υπεύθυνοι του Ναυαρχείου άργησαν να αντιληφθούν το πρόβλημα έλλειψης σε μικρά συνοδευτικά σκάφη αλλά και φορτηγών πλοίων, και συνέχιζαν να ναυπηγούν μέχρι το τέλος του πολέμου αμφίβολης (μετά το 1916) χρησιμότητας, γιγάντια θωρηκτά. Ένας σοβαρός λόγος για την ασφάλεια που ένοιωθαν, προερχόταν και από την ηγεμονική θέση στην (υπερ)παραγωγή εμπορικών πλοίων, που κατά τα τελευταία χρόνια πριν τον πόλεμο, ξεπερνούσε σε σύνολο όλες τις υπόλοιπες χώρες, όπως συνέβαινε εξάλλου και με τη βρετανική ναυτιλιακή βιομηχανία.¹⁴²

Όπως μπορεί να δει κανείς, ωστόσο, στον **πίνακα 3**, οι νέες κατασκευές αδυνατούσαν να αντικαταστήσουν τις πολεμικές απώλειες, μετά την έναρξη του πολέμου, καθώς οι πλοιοκτήτες δεν είχαν πλέον την ίδια πρόσβαση σε εγκαταστάσεις, ειδικευμένους τεχνίτες και υλικά, με αποτέλεσμα να καθυστερούν υπερβολικά τόσο η καθέλκυση νέων πλοίων όσο και οι άκρως απαραίτητες επισκευές.¹⁴³

Το μεγαλύτερο πρόβλημα ήταν η μείωση της διαθέσιμης ποσότητας του ατσαλιού για ναυτική χρήση, εξαιτίας των απροσδόκητα μεγάλων αναγκών του (απότομα αυξημένου) στρατού ξηράς σε όπλα και πυρομαχικά κάθε είδους.¹⁴⁴ Εκτός

¹⁴⁰ Ο.π., σελ. 74-75.

¹⁴¹ C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade. Volume 1...* ο.π., σελ. 397-398.

¹⁴² Το 1913 τα βρετανικά ναυπηγεία είχαν κατασκευάσει εμπορικά πλοία συνολικής χωρητικότητας σχεδόν 2.000.000 κ.ο.χ., δηλ. το τετραπλάσιο της αντίστοιχης γερμανικής παραγωγής. Βλ. Hugh Murphy, «British Shipbuilding Industry during the Great War: A Contextual Overview Incorporating Standardization and the National Shipyards, 1916-1921», *International Journal of Maritime History*, XXIV, No.2 (December 2012), pp. 19-68, σελ. 26-27.

¹⁴³ C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade. Volume 2...* ο.π., σελ.168-169. Επίσης βλ. του ίδιου: *The War and the Shipping Industry...*, ο.π. σελ. 193.

¹⁴⁴ Howard L. Gray, *Wartime Control of Industry...* ο.π., σελ. 15-16.

της Μ. Βρετανίας διαθέσιμες ναυπηγικές εγκαταστάσεις, κατάλληλες για μαζική παραγωγή τυποποιημένων πλοίων, μπορούσαν να βρεθούν μόνο στις ΗΠΑ, αλλά όχι στα πρώτα χρόνια του πολέμου.¹⁴⁵ Η πιο άμεση λύση για αντικατάσταση των απολεσθέντων, υπό την πίεση του χρόνου και των υψηλών ναύλων, ήταν η αγορά υπερκοστολογημένων μεταχειρισμένων πλοίων, κατά κανόνα από ουδέτερες χώρες (και τη σύμμαχο Ιαπωνία), ενώ για ευνόητους λόγους, η πώληση από Βρετανούς σε ξένους απαγορευόταν αυστηρά.¹⁴⁶

Πίνακας 3. Απώλειες βρετανικής εμπορικής ναυτιλίας σε σχέση με νέες κατασκευές (συνυπολογίζονται ιστιοφόρα)

έτος	Απώλειες (σε κ.ο.χ.)	Χωρητικότητα νέων κατασκευών (σε κ.ο.χ.)
1914	241.201	675.000
1915	855.721	651.000
1916	1.237.634	542.000
1917	3.729.785	1.163.000
1918	1,694,749	1.310.000
Σύνολο	7.759.090	4.342.000

Πηγή: C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade. Volume 3...* ο.π., Παράρτημα “C”, στοιχεία από Πίνακες I, II, III, σελ. 465-467.

¹⁴⁵ J. Russell Smith, *Influence of the Great War upon shipping...* ο.π., σελ. 37-38.

¹⁴⁶ C. Ernest Fayle, *The War and the Shipping Industry...*, ο.π., σελ. 122.

Από όλα τα παραπάνω, όμως, ο σημαντικότερος με διαφορά παράγοντας που οδηγούσε στην αύξηση των ναύλων ήταν η δυσαναλογία ανάμεσα στην προσφορά μεταφορικής ικανότητας και στην συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση. Πέραν της μείωσης των πλοίων, στον αντιοικονομικό τρόπο λειτουργίας των συστημάτων μεταφορών πρέπει να συνυπολογίσουμε τόσο την αύξηση του χρόνου φορτοεκφόρτωσης στα λιμάνια, όσο και την έλλειψη συντονισμού των κρατικών φορέων, που συχνά ανταγωνίζονταν μεταξύ τους σε ναυλώσεις.¹⁴⁷ Κερδισμένοι από την έκτακτη αυτή κατάσταση ήταν όσοι (από τους βρετανούς), είχαν, για οποιοδήποτε λόγο αποφύγει την ολική ή μερική επίταξη αλλά, κυρίως, οι πλοιοκτήτες από ουδέτερες χώρες, που εισέπρατταν από 4 έως και 7 φορές παραπάνω κέρδη, στην ελεύθερη αγορά.¹⁴⁸

Για τον επίσημο ιστορικό της περιόδου, πάντως, «ήταν ο έλεγχος των ναύλων περισσότερο, παρά η αποτελεσματικότερη χρήση της χωρητικότητας, που ενέπνευσε το αίτημα για τον κρατικό έλεγχο επί της ναυτιλίας».¹⁴⁹ Πιο συγκεκριμένα, ήταν μια προσπάθεια αντιμετώπισης της αύξησης των τιμών των ειδών πρώτης ανάγκης και ιδιαίτερα των τροφίμων, που στην συντριπτική τους πλειοψηφία ήταν εισαγόμενα και επομένως πολλοί θεωρούσαν ως αιτία της ακρίβειας, το αυξημένο κόστος μεταφοράς.¹⁵⁰ Το πρόβλημα δεν περιοριζόταν, φυσικά, μόνο στα καταναλωτικά αγαθά, αλλά σε κάθε προϊόν που εισαγόταν δια θαλάσσης στη Βρετανία, που εκτός από τα τρόφιμα περιλάμβαναν και τις πρώτες ύλες της βιομηχανίας, και οφείλονταν στην απορρύθμιση (*dislocation* κατά τον C.E. Fayle) του παγκόσμιου συστήματος θαλάσσιου εμπορίου, ως άμεση συνέπεια του πολέμου και των αναγκών της πολεμικής οικονομίας.

Για τη Συμμαχική πολεμική προσπάθεια, ήταν ζωτικής σημασίας τόσο ο ανεφοδιασμός με τρόφιμα των στρατευμάτων και του άμαχου πληθυσμού, όσο και η προμήθεια των στρατηγικής σημασίας πρώτων υλών για την πολεμική βιομηχανία. Η δυσκολία να εξασφαλιστεί αυτή η ροή των συγκεκριμένων αγαθών, ακόμα και με ολόκληρη τη βρετανική ναυτιλία υπό κρατικό έλεγχο, ήταν ο λόγος που δε μπορούσαν να υφίστανται πλέον συνθήκες ελεύθερης αγοράς για καμία ναυτιλιακή δύναμη. Η

¹⁴⁷ «Angier's Steam Shipping Report 1916» (Ετήσια έκθεση ναυλαγοράς της ναυτιλιακής εταιρείας J. C. Gould, Angier and Company, Ltd.), στο E. A. V. Angier, *Fifty Years' Freights*, Fairplay, London, 1920, σελ. 144-145.

¹⁴⁸ J. Russell Smith, *Influence of the Great War upon shipping...* ο.π., σελ. 40.

¹⁴⁹ C. Ernest Fayle, *The War and the Shipping Industry...*, ο.π., σελ. 131.

¹⁵⁰ Howard L. Gray, *Wartime Control of Industry...* ο.π., σελ. 146-147.

πορεία από την προστασία και το συντονισμό των θαλάσσιων μεταφορών στον ολοκληρωτικό έλεγχο τους, από το νεοσύστατο Υπουργείο Ναυτιλίας στις αρχές του 1917, θεωρείται μια μόνο από τις περιπτώσεις, όπου η κυβέρνηση αναγκάστηκε να δημιουργήσει τις νέες γραφειοκρατικές δομές, που απαιτούσε ο εξαιρετικά πολύπλοκος μηχανισμός του οικονομικού πολέμου.¹⁵¹

Η αρχή έγινε με τη συγκρότηση του Υπουργείου Αποκλεισμού (κατεξοχήν οικονομικού όπλου) και στη συνέχεια του αντίστοιχου για την παραγωγή πολεμικού υλικού (Ministry of Munitions), που οι ανάγκες του σε πρώτες ύλες το καθιστούσαν τον μεγαλύτερο αγοραστή της τότε παγκόσμιας αγοράς.¹⁵² Για τη στελέχωση αυτών των οργανισμών επιλέχτηκαν άνθρωποι των σχετικών βιομηχανιών, καθώς η πρωτοφανής κλίμακα του εγχειρήματος και η εγκατάλειψη των αρχών της ελεύθερης αγοράς, στην οποία στηριζόταν η προπολεμική ευημερία, έκανε απαραίτητη τη συνεργασία της επιχειρηματικής κοινότητας.¹⁵³

Όσον αφορά στη ναυτιλία, ειδικότερα, χωρίς τη συμμετοχή των πλοιοκτητών στα διάφορα κρατικά όργανα επιφορτισμένα με την επίταξη και την μακροχρόνια ναύλωση πλοίων, θα ήταν αδιανόητη η ένταξη και ομαλή λειτουργία του μισού σχεδόν παγκόσμιου εμπορικού στόλου, στην υπηρεσία των συμμάχων της Αντάντ.¹⁵⁴ Ο ρόλος τους στη συμμαχική προσπάθεια θα είναι πραγματικά καθοριστικός στους κρίσιμους μήνες του 1917, όταν φάνηκε πως η οικονομική υπεροχή των Συμμάχων δεν μπορούσε να μεταφραστεί σε στρατιωτική, χωρίς τη δυνατότητα μεταφοράς των υλικών μέσω για την διεξαγωγή του πολέμου.¹⁵⁵ Υπό την πίεση των απωλειών και την ανεπαρκή παραγωγή νέας χωρητικότητας (βλ. **πίνακα 3**), η διέξοδος βρισκόνταν στην επιστράτευση (μεταφορικά και κυριολεκτικά) της ναυτιλίας των ουδέτερων χωρών, κάτι που μπορούσε να το εγγυηθεί μόνο η ηγεμονική θέση της Βρετανίας στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά.

¹⁵¹ John McDermott, « "A Needless Sacrifice": British Businessmen and Business as usual in the First World War», *Albion: A Quarterly Journal Concerned with British Studies*, Vol. 21, No. 2 (Summer, 1989), pp. 263-282, σελ. 264.

¹⁵² Adam Tooze and Ted Fertik, «The World Economy and the Great War», *Geschichte und Gesellschaft* 40, Gottingen, 2014, pp. 214 – 238, σελ. 220

¹⁵³ John McDermott, « "A Needless Sacrifice »», ο.π., σελ. 269.

¹⁵⁴ Adam Tooze and Ted Fertik, «The World Economy and the Great War»...ο.π., σελ. 221.

¹⁵⁵ J. A. Salter, *Allied Shipping Control...*, ο.π., σελ. 79.

2.2. Ουδέτερη ναυτιλία

Όπως μπορούμε να δούμε στον **πίνακα 4**, η παγκόσμια δεξαμενή απ' όπου μπορούσαν να αντλήσουν πλοία οι Σύμμαχοι, αποτελούνταν από 8.000 περίπου ποντοπόρα πλοία, από τα οποία ένα ποσοστό που αντιστοιχούσε σε πάνω από το 25% της συνολικής χωρητικότητας, ανήκε το 1914 σε χώρες που δεν κατατάσσονταν σε κανένα από τα δύο εμπόλεμα στρατόπεδα.

Πίνακας 4. Οι 12 μεγαλύτεροι εμπορικοί στόλοι το 1914

Χώρα	Συνολική χωρητικότητα (σε εκατομμ. κ.ο.χ.)	Ποσοστό (%)
Μ. Βρετανία	21,0	43
Γερμανία	5,5	11
ΗΠΑ	5,4	11
Νορβηγία	2,5	5
Γαλλία	2,3	5
Ιαπωνία	1,7	4
Ιταλία	1,7	3
Ολλανδία	1,5	3
Σουηδία	1,1	2
Αυστρο-Ουγγαρία	1,0	2
Ρωσία/ΕΣΣΔ	1,0	2
Ισπανία	0,9	2
Ελλάδα	0,8	2

Πηγή: Τζ. Χαρλαώτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας. 19^{ος}-20^{ος} αιώνας*, Νεφέλη, Αθήνα, 2001, σελ. 331.

Η σημασία της ουδέτερης ναυτιλίας είναι αντιστρόφως ανάλογη του ποσοστού που αντιπροσωπεύει, όμως, αφενός επειδή ο μεγαλύτερος ουδέτερος στόλος ανήκε στις ΗΠΑ, την κυβέρνηση των οποίων δεν συνέφερε κανέναν από τους εμπόλεμους να δυσαρεστήσουν, και αφετέρου λόγω του εξειδικευμένου χαρακτήρα της ναυτιλίας των Σκανδιναβών αλλά και των υπόλοιπων Ευρωπαίων ουδέτερων. Εξάλλου δεν πρέπει να ξεχνάμε, πως πριν τον πόλεμο σχεδόν το ένα τρίτο των εισαγωγών σιδηρομεταλλευμάτων και σιτηρών προς τη Μ. Βρετανία μεταφέρονταν με τα φορτηγά πλοία των ουδέτερων χωρών, που πέραν της ζωτικής σημασίας προϊόντων προς την Ευρώπη, εκτελούσαν και τον ανεφοδιασμό της παγκόσμιας αγοράς με τον βρετανικό άνθρακα.¹⁵⁶ Οι πλοιοκτήτες και οι έμποροι αυτών των χωρών θα προτιμούσαν να συνεχίσουν τις επιχειρηματικές τους συναλλαγές, που, μέχρι τότε, περιλάμβαναν και τις δύο εμπόλεμες πλευρές. Η αποτροπή τους, ωστόσο, από αυτήν την προηγούμενη δραστηριότητα, σχετιζόταν με την αποτελεσματικότητα των οικονομικών ή άλλων μέσων πίεσης που μπορούσε να τους ασκήσει καθεμιά από τις δυο εμπόλεμες πλευρές, καθώς δεν ήταν όλα τα ουδέτερα κράτη το ίδιο ευάλωτα στην πίεση.¹⁵⁷

Με εξαίρεση τις ΗΠΑ, οι υπόλοιπες ουδέτερες χώρες έπρεπε να λαμβάνουν σοβαρά υπ' όψει τους τη γεωγραφική τους θέση, καθώς ορισμένες συνόρευαν με τη Γερμανία (Δανία, Ολλανδία, Βέλγιο) ή βρίσκονταν σε πολύ κοντινή απόσταση (Σουηδία, Νορβηγία), αλλά και την εξάρτησή τους από το υπερπόντιο εμπόριο. Οι περισσότερες ήταν απρόθυμες να συνεργαστούν στον αποκλεισμό των Κεντρικών Δυνάμεων, καθώς για κάποιες είχε αποδειχτεί επικερδής συγκυρία, αλλά από το 1916 το σύστημα της καθιέρωσης περιορισμών στις ποσότητες των εισαγωγών τους, περιόριζε πλέον τις συναλλαγές μόνο στα προϊόντα που προέρχονταν από το εσωτερικό τους.¹⁵⁸ Επιπλέον, η Μ. Βρετανία δεν δίσταζε να χρησιμοποιήσει τον άνθρακα ως διαπραγματευτικό όπλο, όπως φαίνεται ξεκάθαρα από το γεγονός ότι ενώ προπολεμικά οι εξαγωγές άνθρακα στις τρεις σκανδιναβικές χώρες έφταναν τους 9,9 εκατομμ. τόνους, και στην Ολλανδία και το Βέλγιο περίπου 4 εκατομμ., κατά τα έτη 1916-1917 βλέπουμε να περιορίζονται περίπου στο ένα τέταρτο (2,5 εκατομμ τόνοι) και στο ένα δέκατο (400.000 τόνοι) αντίστοιχα.¹⁵⁹

¹⁵⁶ J. A. Salter, *Allied Shipping Control...*, ο.π., σελ. 102.

¹⁵⁷ D. T. Jack, *Studies in Economic Warfare*, P. S. King & Son, London, 1940, σελ. 109.

¹⁵⁸ Ο.π., σελ. 124-125.

¹⁵⁹ Ο.π., σελ. 118-119.

Πέρα από το φόβο των αντιποίνων από τη μία ή την άλλη πλευρά ωστόσο, η περίοδος του πολέμου προσέφερε ευκαιρίες για εξαιρετικά κερδοφόρες δραστηριότητες, για τους πλοιοκτήτες της ουδέτερης ναυτιλίας, και με την πάροδο του χρόνου οι περισσότεροι εντάχθηκαν στην υπηρεσία του στρατοπέδου των συμμάχων της Αντάντ.¹⁶⁰ Όσα πλοία βρίσκονταν υπό βρετανική σημαία, ανεξαρτήτως εθνικότητας ιδιοκτήτη, ανά πάσα στιγμή μπορούσαν να περάσουν υπό καθεστώς επίταξης και υποχρεώνονταν να λειτουργούν με κυβερνητικό πλαφόν στις τιμές των ναύλων (*Blue Book*).¹⁶¹ Τα ουδέτερα από την άλλη, δεν βρίσκονταν υπό την εξουσία του βρετανικού κράτους, και η επιβολή παρόμοιων μέτρων εις βάρος τους, εμπεριείχε το ρίσκο να μην πλησιάζουν τα αγγλικά λιμάνια από φόβο, να δέσουν επ' αόριστο τα πλοία τους σε ουδέτερα λιμάνια ή και –ακόμα χειρότερα- να μετακομίσουν σε άλλες επικερδείς αλλά ασφαλέστερες διαδρομές.¹⁶² Οι πλοιοκτήτες, που είχαν τη δυνατότητα διαπραγμάτευσης με βάση την προσφορά και τη ζήτηση, κατά τη χρονική περίοδο της κορύφωσης του υποβρυχιακού πολέμου, αποκόμισαν τεράστια ποσά, καθώς το περιθώριο κέρδους καθιστούσε σχεδόν ασήμαντα ακόμα και τα ιδιαίτερα αυξημένα έξοδα λειτουργίας και ασφάλισης που συνεπαγόταν ο πόλεμος.¹⁶³

Ανάμεσα στις ουδέτερες χώρες συγκαταλέγονταν δύο, για τις οποίες δε χρειαζόνταν τα συνήθη μέσα που εφαρμόστηκαν υπό την πίεση της κάλυψης πολεμικών αναγκών, για να κάμψουν την απροθυμία των πλοιοκτητών, τη χορήγηση δηλ. άνθρακα και πιστοποιητικού ταξιδιού με αντάλλαγμα την πραγματοποίηση ενός ορισμένου αριθμού ταξιδιών για λογαριασμό των Συμμάχων.¹⁶⁴ Η πρώτη είναι η μεγαλύτερη Σκανδιναβική ναυτιλιακή δύναμη, η Νορβηγία, που δικαίωσε, με τη στάση που τήρησε καθ' όλη τη διάρκεια του πολέμου, τον εύστοχο χαρακτηρισμό του Stig Tenold ως «ουδέτερης συμμάχου». Το αναμφισβήτητο τεκμήριο της ανάληψης του ρίσκου πλευσης στις πιο επικίνδυνες διαδρομές, βρίσκεται στο ποσοστό των απωλειών από πολεμικές αιτίες, που στην περίπτωση της Νορβηγίας αντιστοιχούσε στο μισό της προπολεμικό εμπορικό στόλο από άποψη χωρητικότητας (κοντά στο 1,3 εκατομμ.

¹⁶⁰ J. A. Salter, *Allied Shipping Control...*, ο.π., σελ. 100.

¹⁶¹ Κάτι που διαπίστωσαν με επώδυνο τρόπο Αμερικανοί πλοιοκτήτες, οι οποίοι είχαν προτιμήσει τη βρετανική σημαία για λόγους χαμηλότερου κόστους αγοράς και λειτουργίας των πλοίων τους. Βλ. σχετικά στο : J. Russell Smith, *Influence of the Great War upon shipping...* ο.π., σελ. 42.

¹⁶² C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade. Volume 2...* ο.π., σελ. 189-191.

¹⁶³ J. A. Salter, *Allied Shipping Control...*, ο.π., σελ. 102-103.

¹⁶⁴ Stig Tenold, *Norwegian Shipping in the 20th Century. Norway's Successful Navigation of the World's Most Global Industry*. Palgrave Macmillan, 2019, σελ. 73.

κ.ο.χ.), ενώ μαζί με τα περίπου 950 πλοία, πάνω από 2.100 Νορβηγοί ναυτικοί έχασαν τη ζωή τους.¹⁶⁵

Η δεύτερη χώρα που πλήρωσε αναλογικά εξίσου βαρύ τίμημα, εξαιτίας της ανεξέλεγκτης δράσης των γερμανικών υποβρυχίων, είναι η Ελλάδα, η οποία όπως φαίνεται στο **πίνακα 5** -σύμφωνα με το Βρετανικό Ναυαρχείο- έχασε πάνω από 40% της προπολεμικής χωρητικότητας του εμπορικού της στόλου (τα μισά σχεδόν ποντοπόρα πλοία της).

Πίνακας 5. Απώλειες ουδέτερης ναυτιλίας στο διάστημα 1914-1918 (σε κ.ο.χ.)

<i>Χώρα</i>	<i>1914</i>	<i>1918</i>	<i>Πολεμικές απώλειες</i>	<i>Ποσοστό μείωσης</i>
Νορβηγία	2.505.000	1.245.000	1.180.316	-50,3 %
Σουηδία	1.118.000	975.000	202.000	-12,8 %
Δανία	820.000	620.000	240.000	-24,4 %
Ολλανδία	1.496.000	1.250.000	200.000	-16,4 %
Ελλάδα	837.000	489.000	345.516	-41,6 %
Ισπανία	899.000	737.000	167.000	-18%

Πηγή: C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade. Volume 3...* ο.π., Παράρτημα "C", Στοιχεία από Πίνακες I, III, σελ. 466-468. (Ο συγγραφέας δηλώνει ότι βασίζεται σε δεδομένα από το Βρετανικό Ναυαρχείο).

¹⁶⁵ Stig Tenold, *Norwegian Shipping in the 20th Century ...*, ο.π., σελ. 78.

2.3 Ελληνική περίπτωση

Η Ελλάδα, όπως και η Νορβηγία, ήταν το 1914 συνταγματική μοναρχία, αλλά, αντίθετα με τη Σκανδιναβική χώρα, σύντομα βρέθηκε βαθύτατα διχασμένη ως προς τη στάση της στον πόλεμο. Ο νόμιμα εκλεγμένος και πολιτικά κυρίαρχος πρωθυπουργός Ε. Βενιζέλος, είχε ταχτεί ανοιχτά στο πλευρό της Αντάντ, έχοντας μάλιστα αποστείλει επισήμως- τον Αύγουστο του 1914-, την πρόθεση της Ελληνικής Κυβερνήσεως να τεθούν στη διάθεση των Συμμάχων τόσο ο στρατός όσο και ο πολεμικός στόλος της χώρας.¹⁶⁶ Η ανοιχτά εχθρική στάση του φιλογερμανού Βασιλιά Κωνσταντίνου και μερίδας των ενόπλων δυνάμεων, όμως, καθώς και το ενδεχόμενο της εισόδου στον πόλεμο της Βουλγαρίας και Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στο πλευρό των Κεντρικών Δυνάμεων, καθιστούσαν την επέμβαση στα Βαλκάνια επιβεβλημένη τόσο για στρατιωτικούς όσο και οικονομικούς λόγους.

Πιο συγκεκριμένα, η στρατηγική θέση της Ελλάδας αλλά και η σημαντικότερη ναυτιλία της, για πολλούς δικαιολογούσαν τη - ριζοκίνδυνη και εξαιρετικά δαπανηρή σε θαλάσσια μεταφορικά μέσα - εκστρατεία των Συμμάχων στη Θεσσαλονίκη, που πραγματοποιήθηκε, μετά την κατάρρευση της Σερβίας, το φθινόπωρο του 1915.¹⁶⁷ Το ενδεχόμενο της κυριαρχίας των Κεντρικών Αυτοκρατοριών σε ολόκληρη τη Βαλκανική Χερσόνησο, οδήγησε στο ναυτικό αποκλεισμό του 1916, από βρετανικά και γαλλικά πολεμικά πλοία, για να μην αποτελέσουν οι ελληνικές ακτές βάσεις για τα γερμανικά υποβρύχια που δρούσαν στη Μεσόγειο.¹⁶⁸

Η ανώμαλη πολιτική κατάσταση με την ύπαρξη δύο παράλληλων κυβερνήσεων, στο βορρά και στο νότιο τμήμα της χώρας αντίστοιχα, είχε άμεσο αντίκτυπο στον ελληνόκτητο εμπορικό στόλο, που πλέον πέρασε πρακτικά υπό τον έλεγχο των Βρετανών. Η ελληνική κυβέρνηση (των Αθηνών) δέσμευσε, στα πλαίσια των προστριβών με τους Συμμάχους, όσα πλοία βρίσκονταν στη χώρα, και προκάλεσε με αυτήν την ενέργεια σοβαρή αναστάτωση στον ανεφοδιασμό της Ιταλίας με

¹⁶⁶ Winston S. Churchill, *The world crisis. Volume I: 1911–1914*, The Macmillan Company of Canada, Toronto, 1923, σελ. 529.

¹⁶⁷ Winston S. Churchill, *The world crisis. Volume III: 1916–1918. Part I*, Thornton Butterworth Ltd., London, 1927, σελ. 73-74.

¹⁶⁸ David Lloyd George, *War Memoirs. Volume I*, Ivon Nicholson & Watson, London, 1933, σελ. 525-526.

άνθρακα.¹⁶⁹ Για το εσωτερικό της χώρας, ωστόσο, είχε περιορισμένα αποτελέσματα, καθώς τα τελευταία δεν μπορούσαν να εκτελέσουν μεταφορές χωρίς την έγκριση της βρετανικής διπλωματικής αποστολής (*British Legation at Athens*), ενώ ταυτόχρονα, όσα πλοία βρίσκονταν σε υπό βρετανικό έλεγχο λιμάνια, ακινητοποιήθηκαν, μέχρι να συμφωνηθεί με τους πλοιοκτήτες η χρονοναύλωσή τους στη βρετανική κυβέρνηση.¹⁷⁰ Με αυτόν τον τρόπο τερματίστηκε μια περίοδος που σωστά χαρακτηρίστηκε ως «*ιδιαίτερα επικερδής ουδετερότητα*», κατά τη διάρκεια της οποίας τα ελληνικά πλοία μπορούσαν να ταξιδεύουν σε επικίνδυνες διαδρομές, με την κάλυψη της ευμεγέθους ζωγραφισμένης ουδέτερης ελληνικής σημαίας στα πλευρά τους, αλλά όχι χωρίς να προκαλούν τις (όχι πάντα αδικαιολόγητες) υποψίες των εμπολέμων για λαθρεμπόριο.¹⁷¹

Καθ' όλη τη διάρκεια του αποκλεισμού, η ελληνική ναυτιλία υπαγόταν στην αρμοδιότητα του βρετανικού Υπουργείου Εξωτερικών (Foreign Office), κάτι που συνεχίστηκε και μετά την είσοδο της χώρας στον πόλεμο στο πλευρό της Αντάτ, (συγκεκριμένα μέχρι το Νοέμβριο του 1917, όταν και μεταφέρθηκε στο Υπουργείο Ναυτιλίας/ Ministry of Shipping).¹⁷² Στο διάστημα αυτό, οι Έλληνες πλοιοκτήτες, που έχουν εκείνη την εποχή ως έδρα, για τις επιχειρήσεις τους, τον Πειραιά, αλληλογραφούσαν μέσω της βρετανικής πρεσβείας με τους αντιπροσώπους τους (κατά κύριο λόγο στο Λονδίνο). Χάρη στα τηλεγραφήματα αυτά, έχουμε μια εξαιρετική πηγή πληροφοριών, σχετικά με τις δραστηριότητες των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, που διασώθηκε μέσω της υπηρεσιακής αλληλογραφίας του Άγγλου πληρεξούσιου πρεσβευτή στην Αθήνα F. Elliot, προς τον πολιτικό του προϊστάμενο.¹⁷³

Ο ασφυκτικός έλεγχος των θαλάσσιων μεταφορών είχε βαρύτερες συνέπειες για τον ανεφοδιασμό με τρόφιμα του ελληνικού πληθυσμού, καθώς δεν υπήρχε

¹⁶⁹ C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade. Volume 2...* ο.π., σελ. 178, και στο ίδιο σελ. 273

¹⁷⁰ C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade. Volume 3...* ο.π., σελ. 24.

¹⁷¹ Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας...* ο.π., σελ. 322. Ένα ενδιαφέρον περιστατικό, καταγράφεται κατά τη διάσωση των ναυαγών του υπερωκεάνιου *Lusitania* (Μάιος 1915), όταν αναφέρεται ένα ελληνικό φορτηγό πλοίο (*greek tramp steamer Caterina*), να είναι από τα πρώτα πλοία που περισυνέλλαξε διασωθέντες (A. Hurd, *The Merchant Navy. V 1...*, ο.π., σελ. 421). Όπως αποδείχτηκε όμως από μεταγενέστερες μαρτυρίες επιβατών, ο επρόκειτο για ένα «βρετανικότατο» πλοίο («*actually a British ship called Westborough*»), που ήταν μεταμφιεσμένο σε ελληνικό, καθώς μετέφερε πολύτιμη ζάχαρη από την Αβάνα, και προσπαθούσε να αποφύγει τον κίνδυνο των υποβρυχίων υπό την κάλυψη της ελληνικής σημαίας. Βλ. σχετικά: <https://www.rmslusitania.info/people/second-cabin/patrick-mcginley/>

¹⁷² C. Ernest Fayle, ο.π., σελ. 24-25.

¹⁷³ Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας...* ο.π., σελ. 324.

εναλλακτική χερσαία οδός, ενώ ταυτόχρονα, ήταν γνωστό ότι η χώρα εξαρτιόταν από τις εισαγωγές δημητριακών για τις διατροφικές ανάγκες της.¹⁷⁴ Ο κίνδυνος λιμού και η διογκούμενη δυσαρέσκεια προς τους Συμμάχους, ως συνέπειες του ναυτικού αποκλεισμού και του απεριόριστου υποβρυχιακού πολέμου του χειμώνα του 1916, αναφέρονται σε αρκετά από τα τηλεγραφήματα του F. Elliot προς τον υπουργό εξωτερικών Balfour.¹⁷⁵

Η απώλεια των λιμανιών της Μαύρης Θάλασσας, λόγω του κλεισίματος των στενών των Δαρδανελλίων, έκανε πολύ πιο δαπανηρή τη μεταφορά δημητριακών και αύξανε κατακόρυφα τους κινδύνους τόσο κατά τη διάπλευση της Μεσογείου, όσο και στον Ατλαντικό, όπου βρίσκονταν οι εναλλακτικές πηγές ανεφοδιασμού.¹⁷⁶ Η (τυπική) ουδετερότητα της χώρας και του λιμανιού προορισμού δεν προστάτευε τα πλοία, ωστόσο, από τις επιθέσεις γερμανικών υποβρυχίων, που προκάλεσαν, στις αρχές του 1917, τη βύθιση πλοίων όπως το *Προϊκόνησος* (3.537 κ.ο.χ., συμφερόντων Αδερφών Παντελή) και *Νέστος* (4.040 κ.ο.χ., ιδιοκτησίας Εθνικής Ατμοπλοΐας).¹⁷⁷

Σύμφωνα με τις επίσημες στατιστικές, πάνω από το ένα τρίτο των απωλειών του ελληνικού εμπορικού στόλου, σημειώθηκε κατά την περίοδο που η χώρα ήταν επισήμως ουδέτερη (228.497 κ.ο.χ. από την αρχή του πολέμου, μέχρι και την άνοιξη του 1917, από συνολικές απώλειες 626.025 κ.ο.χ.).¹⁷⁸ Για ορισμένους κατά το ίδιο αυτό χρονικό διάστημα, πραγματοποιήθηκαν και οι περισσότερες πωλήσεις σε ξένους (πάνω από 100 πλοία), καθώς οι συνεχείς νηοψίες από όλες τις εμπόλεμες πλευρές δυσκόλευαν την ομαλή εκτέλεση των δρομολογίων.¹⁷⁹ Χωρίς να υποτιμούμε τις

¹⁷⁴ Αλέξανδρος Λιβάνιος, «Η Προσωρινή Κυβέρνηση της Θεσσαλονίκης (1916-1917). Προβλήματα εφοδιασμού-επισιτισμού-συγκοινωνιών-ναυτιλίας: Οι βασικότερες μεταρρυθμίσεις», *Αδημοσίευτη μεταπτυχιακή εργασία, Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου, Πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών «Νεότερη και σύγχρονη Ιστορία: Νέες θεωρήσεις και προοπτικές»*, Καλαμάτα, 2021, σελ. 49.

¹⁷⁵ Public Records Office, Φάκελος FO 286/602, Αλληλογραφία του Sir F. Elliot προς τον Mr. A. Balfour. Τηλεγραφήματα της 19 Απριλίου 1917, 22 Απριλίου 1917 και 23 Απριλίου 1917.

¹⁷⁶ Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας...*, ο.π., σελ. 323.

¹⁷⁷ Ο.π., Τηλεγράφημα F. Elliot προς F.O. ημερομηνίας 22 Απριλίου 1917. Τα δύο πλοία κατευθύνονταν στις ΗΠΑ για μεταφορά δημητριακών. Με τηλεγράφημα της 5^{ης} Φεβρουαρίου του ίδιου έτους, παρατίθεται αυτούσιο κείμενο στα ελληνικά με την επίσημη ενημέρωση της Γερμανικής κυβέρνησης από τον Έλληνα πρέσβη στο Βερολίνο, σχετικά με τη γνωστοποίηση των ονομάτων των πλοίων που είχαν αδειοδοτηθεί από την Αγγλική κυβέρνηση για τις ανάγκες της Ελλάδας.

¹⁷⁸ Τζ. Χαρλαύτη, ο.π., σελ. 325.

¹⁷⁹ Χρήστος Ε. Ντούνης, *Εν Καιρώ Πολέμου...* ο.π., σελ. 18. Σε επίσημη πηγή της εποχής (εκπροσώπου Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών), αναφέρεται πως ο αριθμός των πωληθέντων ατόμων κυμαίνονταν στα 107, με κυριότερη αιτία για την απώλειά τους την έλλειψη κάλυψης κινδύνων πολέμου, λόγω της εχθρικής στάσης -προς Συμμάχους και εφοπλιστές- της επίσημης ελληνικής κυβέρνησης. Βλ. Γ. Σακαλής, «Το εμπορικό ναυτικό εν κινδύνω», στο Βλάσσης Γαβριηλίδης (διεύθυνση έκδοσης), *Το εμπορικό ναυτικό μας και τα εκατομμύρια των εφοπλιστών*, Εκδοτικά Καταστήματα «Ακροπόλεως»,

δυσκολίες και τους κινδύνους, που προκαλούσε ο πόλεμος, δεν θα έπρεπε να προκαλεί έκπληξη ούτε η βύθιση των υπό ουδέτερη σημαία μεν, πλην όμως στην υπηρεσία των εμπολέμων ελληνικών πλοίων, ούτε και η πώλησή τους, σε μια περίοδο ιδιαίτερα υψηλών ναύλων, με αποκορύφωμα τα έτη 1916-1917.¹⁸⁰ Είναι γνωστό, εξάλλου, από τη σχετική βιβλιογραφία, πως οι Έλληνες πλοιοκτήτες αποκόμισαν υψηλά κέρδη, ακριβώς λόγω της ικανότητάς τους να πουλάνε ακριβά (λόγω μεγάλης ζήτησης), ενώ αντίθετα αγόραζαν σε εποχές που υπήρχε χαμηλή ζήτηση, (άρα και πολύ μεγαλύτερη προσφορά πλοίων).¹⁸¹

Η πώληση του 30% της προπολεμικής χωρητικότητας, ήταν πλήγμα για την ελληνική ναυτιλία, αλλά ακόμα βαρύτερο ήταν το ποσοστό απωλειών του εμπορικού στόλου από πολεμικές ενέργειες, το οποίο υπερέβαινε το 40%, με αποτέλεσμα στο τέλος του πολέμου η Ελλάδα να έχει χάσει -συγκριτικά με την προ του πολέμου χωρητικότητα- το μεγαλύτερο συνολικά ποσοστό (70%), σε σχέση με τις υπόλοιπες ναυτιλιακές δυνάμεις.¹⁸² Σύμφωνα με τους στατιστικούς πίνακες των Lloyd's, για το έτος 1914 αναφέρονται πάνω από 400 ελληνικά ατμόπλοια χωρητικότητας άνω των 100 κ.ο.χ.(με συνολική χωρητικότητα 820.861 κ.ο.χ.), ενώ στην αντίστοιχη καταχώρηση του έτους 1919, μετά βίας υπερβαίνουν τα μισά (205 πλοία συνολικής χωρητικότητας 290.793 κ.ο.χ.).¹⁸³

Ένα εξίσου χρήσιμο εργαλείο, επομένως, για τη διερεύνηση της περιόδου του πολέμου, είναι, εκτός από τους στατιστικούς πίνακες, και οι ετήσιες αναφορές απωλειών πλοίων που εκδίδονται περιοδικά κάθε τρεις μήνες -και συγκεντρωτικά ετησίως- από τους Lloyd's.¹⁸⁴ Αφορούν, φυσικά, πλοία που ήταν καταγεγραμμένα στον

Αθήνα, 1918, σελ. 43 και επίσης 53-55. Ευχαριστώ το Θωμά Καλέσιο για τον εντοπισμό και τη φωτογράφιση της σπάνιας αυτής πηγής.

¹⁸⁰ Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας...*, ο.π., σελ. 324.

¹⁸¹ Τζ. Χαρλαύτη, ο.π., σελ. 324-325, και επίσης 336-337. Σε βρετανικά έντυπα της εποχής, που εκπροσωπούν τις οργανώσεις των πλοιοκτητών, αποτελεί κοινό μοτίβο η αναφορά σε αγορές μεταχειρισμένων φορτηγών από ουδέτερες σημαίες, (εκ μέρους Συμμαχικών κρατών και ιδιωτών), σε εξωφρενικές- για τα προπολεμικά δεδομένα- τιμές. Ενδεικτικά είναι τα παραδείγματα που παρατίθενται στο J. Russell Smith, *Influence of the Great War upon shipping...* ο.π., σελ. 32-33.

¹⁸² Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας...*, ο.π., σελ. 325-326.

¹⁸³ Lloyd's Register Foundation Heritage & Education Centre, World Fleet Statistics (Statistical Tables) <https://hec.lrfoundation.org.uk/archive-library/world-fleet-statistics>

¹⁸⁴ Lloyd's Register Foundation Heritage & Education Centre, Casualty Returns (total losses of ocean going merchant ships over 100 gross tonnes). <https://hec.lrfoundation.org.uk/archive-library/casualty-returns>

ομόνυμο νηογνώμονα, και περιγράφουν εκτός από το ίδιο το πλοίο (όνομα, εθνικότητα, χωρητικότητα, τεχνικά χαρακτηριστικά), και τις συνθήκες κάτω από τις οποίες σημειώθηκε η απώλεια(προορισμός, φορτίο, τοποθεσία, αιτία και χρόνο). Σε περιόδους πολέμου, όμως, οι πληροφορίες για τις περιπτώσεις απωλειών από πολεμική ενέργεια, περιορίζονται στην περιγραφή πλοίου και την αναφορά του τριμήνου, στην ανάλογη ετήσια κατάσταση (στην περίπτωσή μας, μόνο μέχρι το πρώτο τρίμηνο του 1915 ακολουθείται λεπτομερής καταγραφή περιστατικών). Ο λόγος για τις περιορισμένες πληροφορίες θα πρέπει να αναζητηθεί στην επίσημη λογοκρισία της πολεμικής περιόδου, που δεν άφησε ανεπηρέαστη ούτε και τις εκδόσεις του Lloyd's Register of Shipping, τουλάχιστον μέχρι την έκδοση του 1919-1920 (την πρώτη ελεύθερη από το 1915).¹⁸⁵

Με βάση τις προηγούμενες πηγές πληροφοριών, αλλά αξιοποιώντας και συμπληρωματικές ηλεκτρονικές βάσεις δεδομένων (που επίσης αντλούν στοιχεία από το νηογνώμονα των Lloyd's), όπως αυτές των βρετανικών ναυπηγείων, μπορούμε να σχηματίσουμε έναν αξιόπιστο «χάρτη» των ελληνικών πολεμικών απωλειών, με λεπτομέρειες για τις περισσότερες περιπτώσεις (βλ. τον αναλυτικό πίνακα στο **Παράρτημα**).¹⁸⁶ Επίσης, ως χρησιμότετο για τη διασταύρωση επιμέρους στοιχείων, θα πρέπει να αναφέρουμε το έργο του Χ. Ντούνη, που παρά τα όποια προβλήματα μεθοδολογίας, αποτελεί ,λόγω του χρόνου συγγραφής και της επαγγελματικής ιδιότητας του συγγραφέα, πολύτιμη πηγή για δυσεύρετες σήμερα πληροφορίες.

Έτσι, από τις αναφορές απωλειών, προκύπτει, όπως φαίνεται στο **Πίνακα 6**, ένα σύνολο 131 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 342.037 κ.ο.χ., που καταστράφηκαν ολοσχερώς από πολεμικές ενέργειες (κατά συντριπτική πλειοψηφία από τη δράση υποβρυχίων).¹⁸⁷

¹⁸⁵ Abraham Berglund, «The War and the World's Mercantile Marine», *The American Economic Review*, Vol. 10, No. 2, June 1920, σελ. 227.

¹⁸⁶ Εξαιρετικά πλούσιες σε πληροφορίες για τη διασταύρωση στοιχείων (ιδίως για το ιδιοκτησιακό καθεστώς) αλλά και των περιστάσεων κάτω από τις οποίες έγιναν οι απώλειες, είναι οι βάσεις δεδομένων των βρετανικών ναυπηγείων, που βρίσκονται στην ιστοσελίδα <http://shippingandshipbuilding.uk/>. Ευχαριστώ ιδιαίτερα τον Απόστολο Δελή για την υπόδειξη.

¹⁸⁷ Ο αριθμός είναι σαφώς μικρότερος από αυτόν που παραθέτουν συγγραφείς όπως ο Χ. Ντούνης, όμως στην παρούσα εργασία καταγράφονται αυστηρά απώλειες ποντοπόρων (άνω των 500 κ.ο.χ.) φορητών ατμόπλοιων λόγω πολεμικών ενεργειών (ενώ το σύνολο των 178 πλοίων που παραθέτει ο κ. Ντούνης αναφέρεται στην απώλεια όλων των πλοίων άνω των 100 κ.ο.χ. Σε αυτά συμπεριλαμβάνονται κάθε είδους σκάφη, όπως π.χ. ιστιοφόρα και επιβατηγά, καθώς και απώλειες λόγω ναυαγίων ή πυρκαγιάς).

Πίνακας 6. Απώλειες ελληνικών πλοίων από πολεμικές αιτίες, 1914-1918.

έτος	1914	1915	1916	1917	1918	Σύνολο
Αριθμός πλοίων		10	26	83	12	131
Συνολική Χωρητικότητα (κ.ο.χ.)		17.190	65.386	222.820	36.641	342.037

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyd's Register Foundation Heritage & Education Centre, Casualty Returns (*Returns of vessels totally lost, condemned, &c. 1914-1918*).

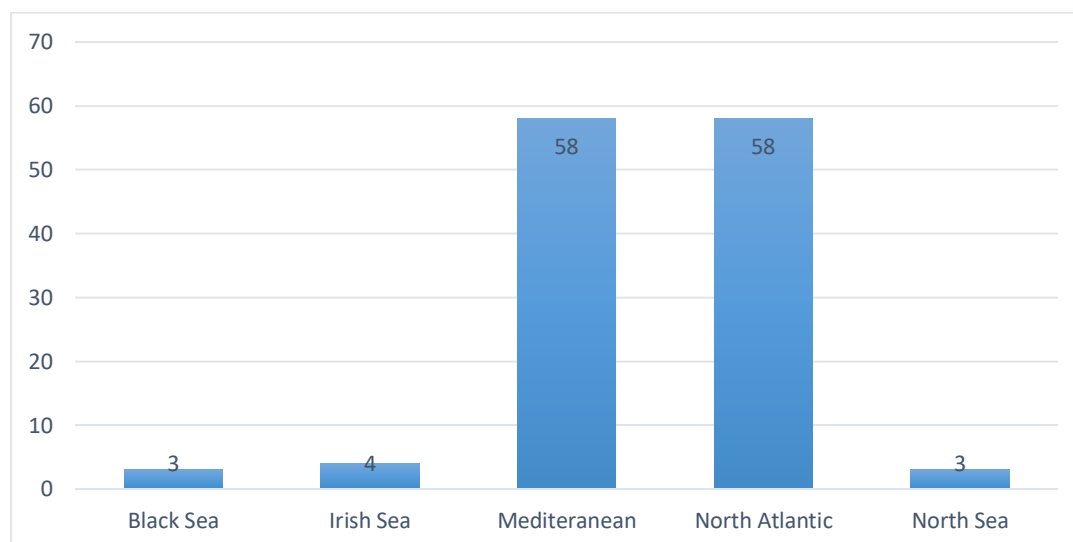
Η μέση χωρητικότητα που παρατηρούμε μέσα από την ανάλυση των δεδομένων, είναι της τάξεως των 2.610 κ.ο.χ., κάτι που οδηγεί στην άποψη ότι τα απολεσθέντα πλοία της καταγραφής μας αποτελούν το μισό στόλο των ελληνικών ποντοπόρων πλοίων, αν λάβουμε υπόψιν μας ένα στατιστικό πίνακα της εποχής, στον οποίο αναφέρονται 262 ελληνικά ατμόπλοια, χωρητικότητας άνω των 1.600 κ.ο.χ.¹⁸⁸ Όσον αφορά πάλι, στην ηλικία των εν λόγω φορτηγών πλοίων, όπως προκύπτει από τη χρονολογία ναυπήγησής τους, κατά μέσο όρο κυμαίνεται στα 19,5 έτη, τα οποία ήταν πολλά για τα προπολεμικά δεδομένα καθώς συνεπαγόταν υψηλό κόστος ασφάλισης με χαμηλή εκτίμηση αξίας πώλησης, λόγω μειωμένης ζήτησης. Η μεγάλη ηλικία σε συνδυασμό με το γεγονός ότι σε λιγότερες από τις μισές περιπτώσεις των απωλειών έχουμε πλοιοκτήτες με περισσότερα από δύο πλοία, δείχνει τη συνηθισμένη πορεία πολλών εφοπλιστών της εποχής, που αποκτούσαν (με τη βοήθεια των συντοπιτών-συχνά συγγενών τους, που δραστηριοποιούνταν στο ναυτιλιακό χώρο), μεταχειρισμένα αγγλικά πλοία. Πρόκειται για τις λεγόμενες «μοναχοβάπορες εταιρείες», όπου οι ιδιοκτήτες-παλιοί ή νέοι καπετάνιοι, κυβερνούσαν οι ίδιοι τα καράβια τους, τα οποία κατείχαν εξολοκλήρου ή κατά ένα ποσοστό τους.¹⁸⁹

¹⁸⁸ J. A. Salter, *Allied Shipping Control...*, ο.π., σελ. 8.

¹⁸⁹ Τζ. Χαριλάου, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας...*, ο.π., σελ.350-351.

Η κατοχή αυτού του ακμαίου στόλου ελεύθερων φορτηγών πλοίων, εξειδικευμένων στη μεταφορά χύδην ξηρών φορτίων, καθιστούσε την ελληνική ναυτιλία σημαντικότατο παράγοντα στη συμμαχική πολεμική οικονομία, που εξαρτιόταν από τη συνεχή ροή σιδηρομεταλλευμάτων, καυσίμων και φυσικά τροφίμων (δημητριακών). Η εμπλοκή (εκούσια ή μη) στην πολεμική προσπάθεια εξηγεί και τη συγκέντρωση σχεδόν του συνόλου ,σε ποσοστό άνω του 90% (120 πλοία), των ελληνικών πολεμικών απωλειών σε δύο γειτονικές θαλάσσιες περιοχές, δηλ. στη Μεσόγειο και το Βόρειο Ατλαντικό, όπως μπορεί να δει κανείς στο **σχήμα 1**.

Σχήμα 1. Απώλειες ελληνικών πλοίων ανά θαλάσσια περιοχή κατά τα έτη 1915-1918.

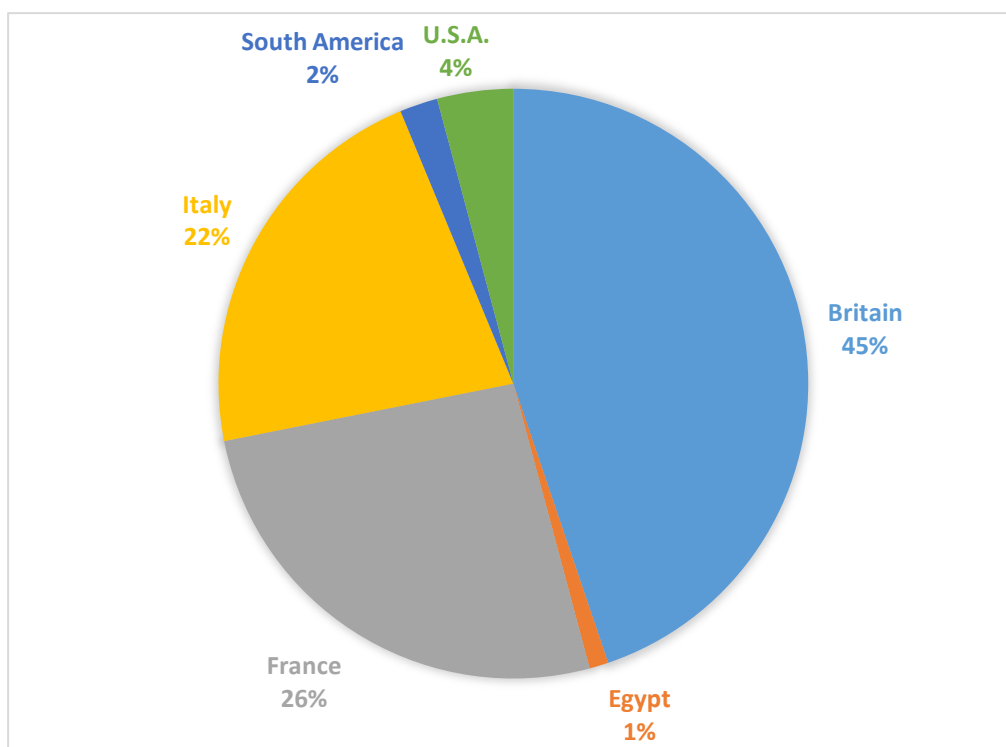


Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από *Lloyd's Casualty Returns* και shippingandshipbuilding.uk.

Τα ελληνικά πλοία έπαιξαν ένα ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στον ανεφοδιασμό με αγγλικό άνθρακα της Γαλλίας και της Ιταλίας, καθώς αμφότερες είχαν απωλέσει τον εμπορικό τους στόλο αρκετά νωρίς, ενώ στο ταξίδι της επιστροφής μετέφεραν σιδηρομετάλλευμα από τα γαλλικά (Αλγερία συνήθως) ή ισπανικά λιμάνια. Αυτό εξηγεί και το γεγονός πως από το 93% των πλοίων που χάθηκαν, τα μισά σχεδόν (45%) κατευθύνονταν προς βρετανικά λιμάνια, ενώ τα υπόλοιπα μισά (48%) μοιράζονται σχεδόν ισάριθμα ανάμεσα σε ιταλικά και γαλλικά (μεσογειακά και ατλαντικά) λιμάνια (βλ. **Σχήμα 2**). Τα ταξίδια αυτά, κάθε άλλο παρά άγνωστα ήταν για τα ελληνικά

πληρώματα, καθώς σήμερα γνωρίζουμε πως, ήδη από την εποχή των ιστιοφόρων, τα πλοία που μετέφεραν τα σιτηρά της Μαύρης Θάλασσας, συνήθως επέστρεφαν- ανεξάρτητα από το ύψος του ναύλου- με φορτίο αγγλικό κάρβουνο, που προοριζόταν για τη Μασσαλία ή την Ιταλία.¹⁹⁰

Σχήμα 2. Κατανομή ελληνικών απολειών κατά λιμάνι προορισμού



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από *Lloyd's Casualty Returns* και shippingandshipbuilding.uk.

Το κλείσιμο της Μαύρης Θάλασσας κατά τους Βαλκανικούς πολέμους, αλλά πολύ περισσότερο λόγω της ένταξης της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στο στρατόπεδο των Κεντρικών Δυνάμεων, στερήσε για μεγάλο χρονικό διάστημα την πρόσβαση στον σιτοβολώνα της Ευρώπης. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες που κυριαρχούσαν στο εμπόριο δημητριακών αυτής της περιοχής, δεν άργησαν να ανοιχτούν σε νέες σιτοπαραγωγικές αγορές (πέρα από τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα), τόσο του Βόρειου όσο και

¹⁹⁰ Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας...*, ο.π., σελ. 276-277.

του Νότιου Ατλαντικού. Ανάμεσα στις απώλειες το 10% (12 πλοία) μεταφέρουν δημητριακά από την Αργεντινή (Buenos Aires, Rosario, Bahia Blanca), ενώ τουλάχιστον 8 πλοία είχαν αναχωρήσει από λιμάνια των ΗΠΑ (New York, Baltimore, Newport). Πέρα από τον Ατλαντικό, τα ελληνικά πλοία βλέπουμε να έχουν παρουσία και στον Ινδικό Ωκεανό, καθώς τουλάχιστον 6 φορτηγά ατμόπλοια βυθίζονται στη Μεσόγειο, έχοντας αποπλεύσει από λιμάνια των τότε Βρετανικών Ινδιών (Καράτσι, Καλκούτα).

Η Μεσόγειος αποδείχτηκε όπως βλέπουμε, εξίσου επικίνδυνη περιοχή για τα πληρώματα των ελληνικών εμπορικών πλοίων, με το Νοτιοδυτικό Πέρασμα που συνέδεε τον Ατλαντικό Ωκεανό με τη Ιρλανδική και τη Βόρεια Θάλασσα, καθώς η μεγάλη συγκέντρωση πλοίων σε περιορισμένο γεωγραφικό χώρο δημιουργούσε ιδανικές συνθήκες δράσης, για τα γερμανικά και αυστριακά υποβρύχια.¹⁹¹ Οι ηπιότερες καιρικές συνθήκες της Μεσογείου επέτρεπαν τη χρήση μικρότερων (παράκτιων) υποβρυχίων, που μπορούσαν να μεταφερθούν σιδηροδρομικώς από τη Γερμανία στις ακτές της Αδριατικής, όπου και συναρμολογούνταν στη ναυτική βάση της Πόλα (σημερινή Πούλα της Σλοβενίας).¹⁹²

Η τοποθεσία πρόσφερε πρόσβαση στα περάσματα στα οποία κατευθύνονταν υποχρεωτικά όσα πλοία διέσχιζαν την ανατολική ή τη δυτική Μεσόγειο, προερχόμενα τόσο από το Γιβραλτάρ όσο και από το Σουέζ, και ο μεγάλος αριθμός των απωλειών των ετών 1916-1917, δείχνει κυρίως την αδυναμία των Συμμάχων να συμφωνήσουν για τον τρόπο προστασίας της εμπορικής ναυτιλίας. Η έλλειψη συνοδευτικών πλοίων (εκ μέρους της Γαλλίας και Ιταλίας) είχε ως συνέπεια την υιοθέτηση ως μέτρα προστασίας για τη μεν ανατολική Μεσόγειο τη μέγιστη διασπορά των πλοίων, ενώ για τη δυτική τη μέγιστη δυνατή πλεύση κοντά στις παράκτιες περιοχές.¹⁹³

Η τοποθέτηση σε χάρτη των συντεταγμένων, που αναφέρονται ως τόποι βύθισης των ελληνικών πλοίων, επιβεβαιώνει απολύτως την πρακτική αυτή για τη Μεσόγειο ,αλλά και μετά την έξοδο από το Γιβραλτάρ, όπου παρατηρούμε τη μεγαλύτερη δυνατή χρήση των ουδέτερων ισπανικών ακτών (Βλ. **χάρτη 2**). Κάποιος θα μπορούσε να διαπιστώσει εύκολα τη διαφορά σε σχέση με την προπολεμική μέθοδο

¹⁹¹ Rear-Admiral W.S. Sims, *The victory at sea...*, ο.π., σελ. 18-19.

¹⁹² Paul G. Halpern, «The Mediterranean and World War I», στο N.A.M Rodger (Edited by), *The Sea in History – The Modern World*, Océanides, 2017, σελ. 440-441.

¹⁹³ Ο.π., σελ. 441-442.

ναυσιπλοΐας εάν συγκρίνει τις διαδρομές των ελληνικών ατμόπλοιων από τη Μαύρη Θάλασσα προς τα αγγλικά ή Βορειοευρωπαϊκά λιμάνια, κατά την πρώτη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα.¹⁹⁴

Χάρτης 2. Οι απώλειες της ελληνικής ναυτιλίας στο γεωγραφικό χώρο



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyd's Casualty Returns και shippingandshipbuilding.uk.

Οι απώλειες της ελληνικής ναυτιλίας δεν περιορίζονται, όπως είναι φυσικό, μόνο στα πλοία, αλλά περιλαμβάνουν και τους ανθρώπους που βρίσκονταν σε αυτά και δέχονταν ως μέρος της δουλειάς τους, κάθε είδους κινδύνους του ναυτικού επαγγέλματος. Οι απροειδοποίητες επιθέσεις των υποβρυχίων και η κακοκαιρία κόστισαν τη ζωή σε μεγάλο αριθμό ναυτικών κατά τη διάρκεια του πολέμου, αλλά αντίθετα με την λεπτομερή καταγραφή των υλικών απωλειών (αριθμό πλοίων,

¹⁹⁴ Delis Apostolos, «Navigation», στο Apostolos Delis and others editors, *Mediterranean Seafarers in Transition. Maritime Labour, Communities, Shipping and the Challenge of Industrialization 1850s — 1920s*, Brill, Leiden- Boston, 2022, σελ. 372.

χωρητικότητα, οικονομικά μεγέθη), δεν είναι εξίσου εύκολος ο εντοπισμός ενός καταλόγου με τις συνολικές απώλειες ζώων.¹⁹⁵ Από τις λίγες διαθέσιμες πηγές, είναι η λεπτομερής καταγραφή περιπτώσεων που παραθέτει ο Χ. Ντούνης στο βιβλίο του, η επεξεργασία των οποίων μας δίνει έναν αριθμό κατ' ελάχιστον 130-150 θυμάτων (σε ένα σύνολο 15 ναυαγίων λόγω πολεμικής αιτίας, κατά το συγγραφέα).¹⁹⁶

Το γεγονός ότι σχεδόν τα μισά πλοία βυθίζονται στην κλειστή και ζεστή θάλασσα της Μεσογείου, πιθανόν να συντελεί στη συγκράτηση του αριθμού των θανάτων από πνιγμό, σε σχέση με το ποσοστό των Νορβηγών ναυτικών που χάθηκαν (η αναλογία ναυαγίων προς αριθμό ανθρώπινων απωλειών είναι 1:2 για τα νορβηγικά πλοία, ενώ συγκριτικά στα ελληνικά πλησιάζει το 1:1). Για πολλούς από αυτούς, που είτε έχασαν τη ζωή τους είτε έμειναν ανάπηροι, ο μοναδικός τρόπος να αποζημιωθούν οι ίδιοι ή οι εξαρτώμενες από αυτούς οικογένειές τους, ήταν από Ελληνικά και Γερμανικά δικαστήρια. Οι χρονοβόρες διαδικασίες συνεχίζονταν πολλά χρόνια μετά τον πόλεμο, όπως μπορεί να διαπιστώσει κανείς σε σχετικό ΦΕΚ του 1935, όπου με ειδικό νόμο, (μετά από εκκαθάριση του σχετικού λογαριασμού από το *Γραφείο Εκκαθάρισης και Συμφηφισμού*) διατίθεται μέρος των γερμανικών περιουσιών στην Ελλάδα « εις τα πληρώματα των τορπιλλισθέντων πλοίων και εις τους απολέσαντας προστάτας των ή καταστάντας αναπήρους εκ τορπιλλισμού ή άλλου πολεμικού γεγονότος».¹⁹⁷

Όπως θα δούμε στο επόμενο κεφάλαιο, μέσα από την εξέταση συγκεκριμένων περιπτώσεων, τα δεδομένα ήταν διαφορετικά για τα πληρώματα, όταν το σύνολο σχεδόν του ελληνόκτητου στόλου τέθηκε στην υπηρεσία των Συμμάχων, υπό καθεστώς χρονοναύλωσης. Για τα ελληνικά πληρώματα ίσχυαν πλέον -σε περίπτωση πολεμικής απώλειας- τα μέτρα αποζημίωσης που εφαρμόζονταν στη βρετανική ναυτιλία, με

¹⁹⁵ Εντύπωση προκαλεί η απουσία ενός τόσο σημαντικού στοιχείου για τη διαδικασία των μελλοντικών πολεμικών αποζημιώσεων, από την λεπτομερέστατη κατά τα' άλλα έκθεση του πλέον αρμόδιου «διευθυντού Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών», Γ. Σακαλή: « Το εμπορικόν ναυτικόν εν κινδύνω», στο Βλάσσης Γαβριηλίδης (διεύθυνση έκδοσης), *Το εμπορικόν ναυτικόν μας και τα εκατομμύρια των εφοπλιστών*, ο.π.

¹⁹⁶ Όπως και στον αριθμό των πλοίων, τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να αντιμετωπιστούν με επιφύλαξη, κατά τη γνώμη μου. Εξάλλου, ούτε και ο συγγραφέας δηλώνει έναν ξεκάθαρο αριθμό, ενώ περιπτώσεις όπου πλοία χάθηκαν αψάνδρα χωρίς να γνωρίζουμε λεπτομέρειες (αιτία βύθισης, αριθμό πληρώματος) δεν θα πρέπει να συνυπολογίζονται ως πολεμικές απώλειες.

¹⁹⁷ *Εφημερίς της Κυβερνήσεως*, Τεύχος πρώτον, Αριθμός φύλλου 5, 8/1/1935. Ευχαριστώ τον Κώστα Φραδέλλο για τον εντοπισμό του συγκεκριμένου ΦΕΚ, και του νόμου 6445, στον οποίο περιλαμβάνεται η σχετική διάταξη.

εφάπαξ ποσά (μισθοί μηνών ή ετών) για περίπτωση ναυαγίου, απώλειας ιματισμού, τραυματισμού ή θανάτου.

3^ο Κεφάλαιο

Η περίπτωση των πλοίων του Σταμάτη Γεωργίου Εμπειρικού

Στο τρίτο μέρος της εργασίας θα αποπειραθούμε να εξετάσουμε την περίπτωση ορισμένων πλοίων της ναυτιλιακής εταιρείας του Σταμάτη Γ. Εμπειρικού, που χάθηκαν κατά τη διάρκεια του πολέμου. Πρόκειται για έναν χαρακτηριστικό εκπρόσωπο της ελληνικής ναυτιλίας ως προς το είδος των πλοίων της άλλα και ως προς το ποσοστό απωλειών που υπέστη λόγω του πολέμου. Μέσα από την εξέταση της εσωτερικής αλληλογραφίας, όπως διασώζεται στην αλληλογραφία του Άγγλου πρεσβευτή στην Αθήνα Έλλιοτ με το Υπουργείο Εξωτερικών της Μ. Βρετανίας, αλλά και των εγγράφων που βρίσκονται στο Αρχείο Εμπειρικού της Καϊρείου Βιβλιοθήκης Άνδρου, μπορεί να παρακολουθήσει κανείς τον τρόπο με τον οποίο διεξάγονταν οι μεταφορές, κατά τη διάρκεια του πολέμου.

Πολύ περισσότερο, όμως, η μελέτη των παραπάνω τεκμηρίων, συμβάλλει στην κατανόηση του τρόπου με τον οποίο η Μ. Βρετανία, μπόρεσε να εντάξει στο συμμαχικό στρατόπεδο τις μικρότερες ναυτιλιακές δυνάμεις, όχι μόνο με ωμή δύναμη αλλά κυρίως λόγω της ηγεμονικής θέσης της στη παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά.

3.1 – Η ναυτιλιακή επιχείρηση του Σ.Γ. Εμπειρικού

Η ιστορία της εφοπλιστικής οικογένειας Εμπειρικού είναι άμεσα συνυφασμένη με την εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας κατά το 19^ο και τον 20^ο αιώνα, σε μια πορεία από τα ξύλινα ιστιοφόρα των λίγων εκατοντάδων τόνων στα ατσάλινα μηχανοκίνητα ποντοπόρα πλοία χωρητικότητας της τάξεως των χιλιάδων τόνων. Με καταγωγή από το νησί της Άνδρου, που ήδη από τις πρώτες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα αποτελούσε έναν από τους σπουδαιότερους ελληνικούς ναυτότοπους, οι Εμπειρικοί (όπως και άλλοι νησιώτες), χρωστούσαν την ευημερία τους στο ότι, εγκαταστάθηκαν και δραστηριοποιήθηκαν από νωρίς στην περιοχή του Δούναβη.¹⁹⁸

Είναι γνωστό, εξάλλου, ότι από την ελληνική επιχειρηματική κοινότητα που ασχολούνταν με το εμπόριο σιτηρών στα διάφορα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, προήρθαν τα σπουδαιότερα ονόματα της ελληνικής ναυτιλίας. Αρχικά με κυρίαρχους εμπόρους - πλοιοκτήτες χιώτικης καταγωγής («Χιώτικη φάση») και εν συνεχεία, όταν στο δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα, έχουμε την ανάδειξη Κεφαλλήνων και Ιθακήσιων ως των σημαντικότερων επιχειρηματιών της εποχής, μπορούμε να μιλάμε για το πέρασμα στη λεγόμενη «Ιόνια φάση» της ναυτιλίας, κατά την οποία συντελείται η μετάβαση από τα ιστία στον ατμό ως κύρια μέθοδο πρόωσης των πλοίων.¹⁹⁹

Χάρη στη στενή τους σχέση με τους Ιόνιους που κυριαρχούν στην περιοχή του Δούναβη, οι Ανδριώτες απόγονοι των τεσσάρων από τους επτά γιούς του γενάρχη της οικογένειας Λεονάρδου Εμπειρικού, ήταν από τους πρώτους αγοραστές ατμόπλοίων, και εξελίχθηκαν στη σημαντικότερη εφοπλιστική οικογένεια κατά τις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα.²⁰⁰ Τις παραμονές του Πρώτου παγκοσμίου πολέμου, το 1914, η οικογένεια Εμπειρικού κατέχει έναν αριθμό πλοίων που αντιστοιχεί στο 13% της χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου (32 ατμόπλοια συνολικά).²⁰¹ Μαζί με

¹⁹⁸ Τζ. Χαρλαύτη, Μάνος Χαριτάτος, Ελένη Μπενέκη, *Πλωτό. Έλληνες καρaboκέρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα έως τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο*. ΕΛΙΑ, Αθήνα, 2002, σελ. 131. Για την έννοια του ναυτότοπου βλ.: Τζελίνα Χαρλαύτη, «Ναυτιλία», στο Κ. Κωστής, Σ. Πετμεζάς (επιμ.) *Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας τον 19^ο αιώνα*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 2006, σελ. 435-439.

¹⁹⁹ Τζελίνα Χαρλαύτη, «Ναυτιλία», στο Κ. Κωστής, Σ. Πετμεζάς (επιμ.)... ο.π., σελ. 448.

²⁰⁰ Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας...*, ο.π., σελ. 202-203.

²⁰¹ Ο.π.

άλλες εφοπλιστικές οικογένειες (Γουλανδρή, Κουλούθρου, Καμπάνη κ.α.) είχαν καταστήσει την Άνδρο σημαντικότερη ναυτιλιακή δύναμη, με πάνω από 60 ατιμόπλοια εγγεγραμμένα στο νηολόγιο του νησιού.²⁰²

Ιδιαίτερα σημαντική κίνηση για τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες, ήταν ή ίδρυση του πρώτου ανδριώτικου (και τρίτου ελληνικού) ναυτιλιακού γραφείου στο Λονδίνο από το μέλος της τέταρτης γενιάς και δισέγγονο του Λεονάρδου, Σταμάτιο Γ. Εμπειρικό, το 1896.²⁰³ Γιός του Γεωργίου Μιχαήλ Εμπειρικού, ο Σταμάτης θήτευσε στη Βραΐλα στην οικογενειακή ναυτιλιακή εταιρεία, που είχε ιθύνοντα νου το σπουδαιότερο Ανδριώτη εφοπλιστή της εποχής, το θείο του, Αλκιβιάδη Κωνσταντίνου Εμπειρικό.²⁰⁴ Αρχικά γίνεται συμμετοχος στην ναυτιλιακή εταιρεία του πατέρα του Μιχαήλ, ενώ στη συνέχεια θα εντάξει στον στόλο του πέντε νεότευκτα φορτηγά πλοία, που ναυπηγούνται στο διάστημα των ετών 1904-1914.²⁰⁵

Κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, ο Σταμάτης Εμπειρικός διεύθυνε την επιχείρησή του από την Αθήνα, στέλνοντας καθημερινά τηλεγραφήματα στον υπεύθυνο του ναυτιλιακού του γραφείου στο Cardiff. Σχεδόν τα 2/3 των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων της εποχής (155 από τις 256), βρίσκονται στην Ελλάδα, στο νέο εφοπλιστικό κέντρο, τον Πειραιά, αλλά το ένα τρίτο από αυτές εκπροσωπούνται (ή ακριβέστερα διαχειρίζονται), από ένα μικρό αριθμό (13) ναυτιλιακών γραφείων στο Ηνωμένο Βασίλειο.²⁰⁶ Έτσι, εκτός από τα δικά του πλοία, στην αλληλογραφία του Εμπειρικού με τον Henry Joseph Richards, τον αντιπρόσωπό του στο Cardiff, υπάρχουν οδηγίες σχετικά με δύο φορτηγά πλοία: τα *α/π Νέα Ελλάς* και *Μαριόγκα Γουλανδρή*.²⁰⁷ Αμφότερα αποτελούν ιδιοκτησία Αδριωτών

²⁰² Λεωνίδας Ε. Μπίστης, *Ο ατιμήρης εμπορικός στόλος της Άνδρου*, Έκδοσις «Ενώσεως Ανδρίων», 1982, σελ. 21.

²⁰³ Τζ. Χαρλαύτη, Μάνος Χαριτάτος, Ελένη Μπενέκη, *Πλωτά. Έλληνες караβοκύρηδες και εφοπλιστές...ο.π.*, σελ. 141.

²⁰⁴ ο.π., σελ. 141. Για τη διαδικασία διαμόρφωσης του επαγγέλματος του ναυτιλιακού πράκτορα και την τεράστια σημασία του στην πορεία των ελληνικών επιχειρήσεων που δημιουργήθηκαν στην περιοχή του ρουμανικού Δούναβη, βλ. Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας*, ο.π., σελ. 182.

²⁰⁵ Apostolos Delis, «Ship operation in transition: Greek cargo sailing ships and steamers, 1860s-1910s», στο Apostolos Delis and others editors, *Mediterranean Seafarers in Transition. Maritime Labour, Communities, Shipping and the Challenge of Industrialization 1850s — 1920s*, Brill, Leiden - Boston, 2022, σελ. 328.

²⁰⁶ Τζ. Χαρλαύτη, «“Μηχανή πρόσω ολοταχώς. Έναρξιν ταξιδίου”. Η πορεία του στόλου των Ελλήνων κατά τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα», στο *Εισαγωγή στην νεοελληνική οικονομική ιστορία (18^{ος}-20^{ος} αιώνας)*, συλλογικό, Τυπωθήτω- Γιώργος Δαρδανός, Αθήνα, 1999, σελ. 233-234.

²⁰⁷ Αλληλογραφία του Sir F. Elliot προς τον Mr. A. Balfour (Foreign Office), ο.π... Τηλεγραφήματα με αριθμό 787, 799 και 948. Τηλεγραφήματα Σ.Γ Εμπειρικού προς J.H. Richards της 9ης Απριλίου 1917, 10ης Απριλίου 1917 και 28ης Απριλίου 1917.

πλοιάρχων/πλοιοκτητών, το πρώτο του Ιωάννη Κορκόδειλου (που αγοράζει το εν λόγω πλοίο το 1913 αλλά σταματάει την εφοπλιστική δραστηριότητα το 1933)²⁰⁸ και το δεύτερο του Ιωάννου Π. Γουλανδρή, του γενάρχη μιας από τις σημαντικότερες εφοπλιστικές οικογένειες, που δραστηριοποιείται μέχρι σήμερα.²⁰⁹ Επίσης, σε άλλο τηλεγράφημα, αναφέρονται τουλάχιστον δύο ονόματα (*Bebis* και *Germain*) και οδηγίες που αφορούν τη διαδικασία αποζημίωσης.²¹⁰ Πρόκειται για τα *α/π Στυλιανή Μπέμπη* (ιδιοκτησίας των Ανδριωτών Μπέμπη και Καμπάνη), και *α/π Germain* (ιδιοκτησίας Σ. Κάστανου), που είχαν βυθιστεί κατά τον Οκτώβριο του 1916, μεταφέροντας αμφότερα δημητριακά από το Ροζάριο της Αργεντινής.²¹¹

Από τον στόλο των 7 συνολικά πλοίων, που διέθετε τις παραμονές του πολέμου ο Σ.Γ. Εμπειρικός, το 1918 είχε επιζήσει μόνο ένα (το *α/π Έλλην*).²¹² Τα πέντε χάθηκαν από πολεμική αιτία κατά τα έτη 1916 (*α/π Μιχαήλ, Γεώργιος Μ. Εμπειρικός*), 1917 (*Βασιλεύς Κωνσταντίνος, Δωροθέα/ Dorothy Short*), και 1918 (*Ασημίνα*), ενώ το ένα ναυάγησε στη Νότια Αφρική (*Ευγενία Σ. Εμπειρικού*). Επίσης, από πολεμική ενέργεια και μάλιστα με θύματα 2 μέλη του πληρώματος, βυθίστηκε το 1917 και το *α/π Μαριόγκα Γουλανδρή*, το οποίο διαχειριζόταν το ναυτιλιακό γραφείο (τορπιλίστηκε στη Μεσόγειο μεταφέροντας σιτάρι από Νέα Υόρκη στον Πειραιά).²¹³ Οι βαρύτερες αυτές απώλειες, εκφράζουν σε αριθμούς το πλήγμα που επέφερε ο πόλεμος στην ιδιαίτερα ακμάζουσα ναυτιλία της Άνδρου, όπου σύμφωνα με ορισμένες πηγές από τα συνολικά 75 ατμόπλοια, με το τέλος του πολέμου, είχαν απομείνει στο νηολόγιο του νησιού μόνο 12 (αναφέρονται 43 πολεμικές απώλειες και 20 πωλήσεις).²¹⁴

Στη συνέχεια θα εξετάσουμε 4 περιπτώσεις, από τα προαναφερθέντα πλοία που πέρα από τη χρονολογική σειρά και τον τρόπο, με τον οποίο βυθίζονται, διαφοροποιούνται και ως προς τα χαρακτηριστικά τους, τις συνθήκες κάτω από τις οποίες ναυλώνονται και ασφαλίζονται και, τέλος, από το γεγονός αν αποζημιώνονται

²⁰⁸ Λεωνίδας Ε. Μπίστης, *Ο ατιμήρης εμπορικός στόλος της Άνδρου...ο.π.*, σελ. 80.

²⁰⁹ Γάνης Θεοτοκάς- Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ευπόμπη. Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, 1945-2000. Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγικές*, ΕΛΙΑ, σελ. 161-162.

²¹⁰ Αλληλογραφία του Sir F. Elliot προς τον Mr. A. Balfour (Foreign Office), ο.π... Τηλεγράφημα με αριθμό 885 του Σ.Γ Εμπειρικού προς J.H. Richards της 20ης Απριλίου 1917,

²¹¹ Χρήστος Ε. Ντούνης, *Εν Καιρώ Πολέμου Το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό στη δίνη δύο παγκόσμιων πολέμων...ο.π.*, σελ. 318-319 και επίσης 632.

²¹² Apostolos Delis, «Ship operation in transition», ο.π., σελ. 329-330.

²¹³ Χρήστος Ε. Ντούνης, *Εν Καιρώ Πολέμου*. ο.π., σελ. 484.

²¹⁴ Λεωνίδας Ε. Μπίστης, *Ο ατιμήρης εμπορικός στόλος της Άνδρου...ο.π.*, σελ. 21. Ο αριθμός των πολεμικών απωλειών φαίνεται να είναι μεγαλύτερος από αυτόν που δίνουν οι πίνακες των Lloyds κατά 7 πλοία.

ή όχι (και με ποια διαδικασία). Η εξήγηση για τον διαχωρισμό βρίσκεται στην τομή του χειμώνα του 1916-1917, όταν εξαιτίας της τελμάτωσης του πολέμου, λαμβάνεται από τη γερμανική ηγεσία η απόφαση για πραγματικά απεριόριστο υποβρυχιακό πόλεμο, ενώ για την ελληνική ναυτιλία λήγει οριστικά η κάλυψη που απολάμβανε υπό το καθεστώς ουδετερότητας (όπως είδαμε σε προηγούμενο σημείο).

Το συγκεκριμένο «δείγμα» αντιπροσωπεύει, κατά τη γνώμη μου, με ακρίβεια τα χαρακτηριστικά και τον τρόπο λειτουργίας των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ανεξαρτήτως του αριθμού πλοίων που διαχειρίζονταν. Ειδικότερα, πρόκειται για φορτηγά ατμόπλοια μεταφοράς χύδην φορτίου, κλασικό σύμβολο της ελληνόκτητης ελεύθερης /tramp ναυτιλίας, τόσο μεταχειρισμένα (α/π *Μιχαήλ, Ασημίνα*), όσο και νεότευκτα (α/π *Γεώργιος Μ. Εμπειρικός, Βασιλέυς Κωσταντίνος*). Πέρα από τα χαρακτηριστικά τους, τα εν λόγω πλοία διαχωρίζονται και ως προς το καθεστώς ναύλωσής τους, καθώς όσα βυθίζονται το χειμώνα του 1916 (α/π *Μιχαήλ, Γεώργιος Μ. Εμπειρικός*), ενώ η χώρα είναι ακόμη τυπικά ουδέτερη, λειτουργούν με κανόνες ελεύθερης αγοράς, όπως αυτοί είχαν διαμορφωθεί στον πόλεμο. Όσα από την άλλη χάνονται μετά την άνοιξη του 1917 (α/π *Βασιλέυς Κωσταντίνος, Ασημίνα*), βρίσκονται υπό καθεστώς χρονοναύλωσης / timechartering, για λογαριασμό Συμμαχικών κυβερνήσεων. Οι δύο περιπτώσεις προσφέρουν, έτσι μια ικανοποιητική εικόνα των οικονομικών δεδομένων, των κερδών, αλλά και των κινδύνων, που συνεπάγονταν η εκτέλεση θαλάσσιων μεταφορών υπό συνθήκες πολέμου.

3.2 α/π Γεώργιος Μ. Εμπειρικός - α/π Μιχαήλ

Το πρώτο πλοίο ιδιοκτησίας του Σ. Γ. Εμπειρικού, που χάθηκε από πολεμική αιτία, ήταν το *Γεώργιος Μ. Εμπειρικός* (το όνομα του πατέρα του πλοιοκτήτη), το οποίο βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο στο Βόρειο Ατλαντικό, (18 μίλια έξω από το Lizard Point στις νότιες βρετανικές ακτές), στις 22 Οκτωβρίου 1916. Το φορτίο που μετέφερε ήταν αραβόσιτος από το River Plate της Αργεντινής και είχε τελικό προορισμό το ουδέτερο λιμάνι του Ρότερνταμ, με ενδιάμεσες στάσεις στο St. Vincent

(Πορτογαλία) και στο Brixham (Μ. Βρετανία) για ανεφοδιασμό και εντολές.²¹⁵ Το πλοίο, χωρητικότητας 3.636 κ.ο.χ. ήταν νεότευκτο, και είχε ναυπηγηθεί το 1904 από τους Short Brothers, στο Sunderland, όπως και όλα τα υπόλοιπα πλοία του Σ. Γ. Εμπειρικού που ακολούθησαν. Η Μεγάλη Βρετανία αποτελούσε το μεγαλύτερο ναυπηγικό κέντρο της εποχής, και τα ναυπηγεία της περιοχής της νοτιοανατολικής Αγγλίας, (γύρω από τους ποταμούς Wear, Tyne και Tees), είχαν ειδικευτεί στα φορτηγά-tramp πλοία που αποτελούσαν, κατά κύριο λόγο, τις παραγγελίες των Ελλήνων πλοιοκτητών.²¹⁶

Η απώλεια του πλοίου απέκτησε δημοσιότητα, όπως μπορεί να διαπιστώσει κανείς από το πλήθος των δημοσιευμάτων αγγλικών και ελληνικών εφημερίδων, που εντοπίζονται στο αρχείο.²¹⁷ Το ενδιαφέρον σχετίζεται τόσο με τον τελικό παραλήπτη του φορτίου, όσο και με τις συνθήκες κάτω από τις οποίες το πλήρωμα αναγκάστηκε να εγκαταλείψει το καταδικασμένο πλοίο και που είχαν ως τραγικό αποτέλεσμα τον πνιγμό 12 Ελλήνων ναυτικών (από τους συνολικά 29). Πιο συγκεκριμένα, το φορτίο των δημητριακών(περίπου 5.700 τόνοι), προοριζόταν για την λεγόμενη Επιτροπή για την Αρωγή του Βελγίου (*Commission for Belgian Relief*), μια φιλανθρωπική οργάνωση που είχε συσταθεί από ιδιώτες με σκοπό να εξασφαλίσει τρόφιμα για τον πληθυσμό του υπό γερμανική κατοχή Βελγίου.²¹⁸ Τόσο οι κάτοικοι του Βελγίου όσο και των περιοχών της βόρειας Γαλλίας, που είχαν καταληφθεί από τη Γερμανία, υπέφεραν λόγω του ναυτικού αποκλεισμού εκ μέρους των Συμμάχων, επομένως έπρεπε να βρεθεί ένας τρόπος να ανεφοδιαστούν, μέσω ουδέτερων χωρών (ενώ τη διανομή την είχαν αναλάβει Αμερικανοί υπήκοοι), κάτι που δε θα μπορούσε να γίνει, όμως, χωρίς τη διευκόλυνση ή έστω την ανοχή των εμπολέμων.

Από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι η μεταφορά φορτίου για λογαριασμό της συγκεκριμένης οργάνωσης, θεωρητικά αποτελούσε εγγύηση για μια ασφαλή διέλευση, και επομένως η βύθιση του πλοίου, μετά, μάλιστα, από εξέταση των εγγράφων του, φαίνεται μια -σχεδόν ανεξήγητη- εγκληματική ενέργεια. Ο Γερμανός κυβερνήτης του υποβρυχίου, πολύ απλά δεν πίστεψε ότι ο πλοίαρχος πληροφορήθηκε

²¹⁵ Καϊρείος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος α/π Γεώργιος Μ. Εμπειρικός, *εξοφλήσεις*. Έγγραφο «Statement of ease in support of claim in Hamburg Prize Court».

²¹⁶ Apostolos Delis, «Ship operation in transition ... » ο.π., σελ. 331-332.

²¹⁷ Καϊρείος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος α/π Γεώργιος Μ. Εμπειρικός, *Πιστοποιητικό κατασκευαστού, Σχεδιαγράμματα πλοίου, Δημοσιεύματα*.

²¹⁸ J. A. Salter, *Allied Shipping Control...*, ο.π., σελ. 171-172.

καθ' οδόν τον αγοραστή του φορτίου του, αλλά θεώρησε το αγγλικό λιμάνι του Brixham ως τον τελικό προορισμό.²¹⁹ Στην πραγματικότητα, επρόκειτο για μια συνηθισμένη πρακτική ναυλώσεως της tramp ναυτιλίας, που οι Έλληνες πλοιοκτήτες την εφάρμοζαν από τον 19^ο αιώνα, όταν μετέφεραν σιτηρά από τη Μαύρη Θάλασσα, και έστελναν οδηγίες στους πλοιάρχους σε προκαθορισμένα λιμάνια, όσο συμφωνούνταν ο αγοραστής στο Βαλτικό Κέντρο.²²⁰

Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, το πλοίο δεν εκτελούσε αποδεδειγμένα λαθρεμπόριο και δεν αποτελούσε σε καμία περίπτωση απειλή για το πολεμικό πλοίο που το σταμάτησε (το υποβρύχιο εν προκειμένω), ώστε να δικαιολογείται η βύθιση. Υπό συνθήκες αποκλεισμού, όμως, δεν υπήρχε η δυνατότητα πλεύσης προς σε ελεγχόμενο λιμάνι για ενδελεχή επιθεώρηση των εγγράφων και του φορτίου του (μια πολυτέλεια που είχε μόνο το Βρετανικό Βασιλικό Ναυτικό), ενώ η παραμονή στην επιφάνεια σε αγγλικά χωρικά ύδατα ενείχε τον κίνδυνο εντοπισμού. Ωστόσο, ακόμα και στην περίπτωση όπου η καταστροφή ενός αιχμαλωτισμένου πλοίου ήταν αναπόφευκτη, επιβαλλόταν η λήψη μέτρων για την προφύλαξη της ζωής του πληρώματος και επιβατών. Εξάλλου, η θεμελιώδης αρχή της ουδετερότητας, επιτάσσει όχι απλώς να μην αντιμετωπίζονται οι ουδέτεροι ως εχθροί αλλά και να λαμβάνονται ειδικά μέτρα προφύλαξης για την ασφάλεια και την ελευθερία τους.²²¹ Ο εξαναγκασμός του πληρώματος να εγκαταλείψει το πλοίο σε διάστημα δέκα λεπτών σε συνθήκες θαλασσοταραχής, στα παγωμένα νερά του Βόρειου Ατλαντικού, ισοδυναμούσε, όπως αποδείχτηκε, με θανατική καταδίκη.

Η απώλεια πλοίων και φορτίων, σε συνθήκες υψηλής ζήτησης και ναύλων, αποτελούσαν τεράστιο οικονομικό πλήγμα για τους πλοιοκτήτες, και για το λόγο αυτό επιδίωκαν να ασφαλίσουν αυτά τα πολύτιμα περιουσιακά στοιχεία, από πολεμικούς κινδύνους, για το μεγαλύτερο δυνατό ποσό. Στην περίπτωση του *Γεώργιος Μ. Εμπειρικός*, το ποσό αυτό έφτανε τις 143.350 λίρες Αγγλίας, το μέγιστο που μπορούσε να προσφερθεί από τους ασφαλιστές, αλλά πολύ μικρότερο από την εκτίμηση που είχε δώσει ο πλοιοκτήτης για την αξία του πλοίου και του φορτίου, αλλά και για τις χαμένες

²¹⁹ Καϊρείος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος *α/π Γεώργιος Μ. Εμπειρικός, εξοφλήσεις*. Επιστολή - έκθεση των συμβάντων από τον Henry J. Richards προς τον Σ.Γ. Εμπειρικό με ημ/ία 27/10/1916.

²²⁰ Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας...*, ο.π., σελ. 288-291.

²²¹ Sir Frederick Smith, *The destruction of merchant ships under international law*, J.M. Dent & Sons, London, 1917, σελ. 81-82.

ζωές (300.000 λίρες).²²² Ο μοναδικός τρόπος να λάβει μεγαλύτερη αποζημίωση ήταν η προσφυγή στο γερμανικό Δικαστήριο Λειών (Prize Court) του Αμβούργου, καθώς η βύθιση του πλοίου ήταν παράνομη και η γερμανική κυβέρνηση είχε παραδεχτεί εμπράκτως, κατά τα πρώτα έτη του πολέμου, άδικες επιθέσεις εις βάρος και άλλων πλοίων ουδέτερων χωρών.²²³

Προϋπόθεση για την προσφυγή ήταν η μη καταβολή (επισήμως), της συμφωνηθείσας ασφάλειας, καθώς σε αυτήν την περίπτωση ο πλοιοκτήτης θα έχανε οποιαδήποτε δικαιοδοσία επί του πλοίου και του ναυαγίου, που θα περνούσε στους ασφαλιστές. Για το λόγο αυτόν καταφεύγουν, μετά από εισήγηση του εκπροσώπου του στο Cardiff, Henry Richards, σε ένα νομικό τέχνασμα (εικονικό δανεισμό), που είχε εφαρμοστεί και σε άλλες περιπτώσεις, ώστε να εισπραχθεί το ποσό της ασφάλειας χωρίς να υπονομευθεί η θέση του πλοιοκτήτη κατά τη διαδικασία διεκδίκησης αποζημίωσης. Έτσι, οι ασφαλιστές συμφωνούν να δανείσουν στους πλοιοκτήτες ένα ποσό που ισούνταν με αυτό της ασφάλειας, με την προϋπόθεση το δάνειο αυτό να εξοφληθεί με μέρος της αποζημίωσης που αναμένεται να επιδικαστεί .²²⁴

Για τη δανειοδότηση αλλά και για τα δικαστικά έξοδα της υπόθεσης στη Γερμανία, ο Σ. Εμπειρικός χρειαζόταν την έγγραφη συγκατάθεση των υπόλοιπων μετόχων του πλοίου, οι οποίοι θα έπρεπε να παραιτηθούν από τα μερίσματα και χρήματα της ασφάλειας, για το χρονικό διάστημα που διαρκούσε η εκδίκαση της προσφυγής στη Γερμανία. Οι περισσότεροι μέτοχοι, βλέπουμε να αποστέλλουν ενυπόγραφες δηλώσεις, με τις οποίες εγκρίνουν τις ενέργειες των διαχειριστών, πράγμα αναμενόμενο, καθώς οι περισσότεροι προέρχονται από το συγγενικό του περιβάλλον και τον κοινό τόπο καταγωγής (Άνδρος).²²⁵ Από τους μη Έλληνες, διάφοροι επαγγελματίες της ναυτιλίας, με τους οποίους συνεργάζεται ο Σ. Εμπειρικός κατέχουν

²²² Καϊρειος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος *α/π Γεώργιος Μ. Εμπειρικός, εξοφλήσεις*. Επιστολή του Henry J. Richards προς τον Σ.Γ. Εμπειρικό με ημ/ία 14/11/1916.

²²³ Μία παρόμοια περίπτωση ήταν η καταβολή αποζημίωσης στους ιδιοκτήτες του ελληνικού *α/π Ελλήσποντος* (Εθνική Ατμοπλοΐα - Αδερφοί Εμπειρικού). Βλ. C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade. Volume 2*... ο.π., σελ 30. Όσο για το ύψος της αποζημίωσης, κατά μια πηγή, ανήλθε στο ποσό των 58.000 λιρών στον ιδιοκτήτη και 3.000 λίρες στον τραυματισμένο πλοίαρχο. Βλ. Χρήστος Ε. Ντούνης, *Εν Καιρώ Πολέμου...*, ο.π., σελ. 282-283.

²²⁴ Καϊρειος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος *α/π Γεώργιος Μ. Εμπειρικός, εξοφλήσεις*. Επιστολή από δικηγορικό γραφείο του William A. Crump & Sons προς τους ασφαλιστές Pitman & Dean με ημ/ία 8/11/1916, (αντίγραφο προς τον Σ.Γ. Εμπειρικό). Στον ίδιο φάκελο βρίσκεται το συμφωνητικό μεταξύ ασφαλιστών και πλοιοκτήτη, όπου αναγράφονται αναλυτικά οι όροι, έτους 1916, άνευ ημερομηνίας.

²²⁵ Apostolos Delis, «Ship operation in transition» ... ο.π., σελ. 334.

ένα μειοψηφικό ποσοστό (της τάξεως του 22,5 %), και από αυτήν την ομάδα μετόχων προέρχονται δύο τουλάχιστον περιπτώσεις διαφωνίας για την ακολουθούμενη πρακτική της επιδίωξης αποζημίωσης από τη Γερμανία.²²⁶

Παρά τις προσπάθειες των Γερμανών δικηγόρων στο Αμβούργο αλλά και την έφεση στο Ανώτατο Δικαστήριο Λειών του Βερολίνου, ατυχώς η προσφυγή του Σ. Εμπειρικού, απορρίπτεται για τεχνικούς λόγους, πιθανότατα και με ευθύνη του ελληνικού Υπουργείου Εξωτερικών, οι διπλωματικές υπηρεσίες του οποίου απέτυχαν παταγωδώς να ενημερώσουν εγκαίρως για τις διαδικασίες/προθεσμίες στη Γερμανία.²²⁷ Η εξέλιξη αυτή έχει ως αποτέλεσμα, την καταβολή στα μέσα του 1918, του ποσού της αρχικής ασφάλειας (1.000 αρχικά και στη συνέχεια άλλες 425 λίρες ανά μετοχή), που συνολικά φτάνει τις 1.425 λίρες για κάθε κάτοχο του 1% του ποσοστού. Επιπλέον, επιστρέφονται στους μετόχους και τα χρήματα που είχαν παρακρατηθεί για τα έξοδα της δίκης στη Γερμανία (ποσόν περίπου 50 λιρών ανά μετοχή), που, λόγω της μη διεξαγωγής της, δε χρειάστηκαν.²²⁸

Το ταξίδι με προορισμό το αγγλικό λιμάνι του Λίβερπουλ, ήταν αιτία για τη βύθιση, από γερμανικό υποβρύχιο, και του δεύτερου ατμόπλοιου ιδιοκτησίας Σ.Γ. Εμπειρικού, το Νοέμβριο του 1916 βόρεια του Αλγερίου. Το *α/π Μιχαήλ*, σύμφωνα με την αίτηση του ιδιοκτήτη προς το Υπουργείο Εξωτερικών για την υποβολή επίσημης διαμαρτυρίας προς την Αυτοκρατορική Γερμανική Κυβέρνηση και παράλληλα αξίωσης αποζημίωσης, βυθίστηκε παρανόμως ενώ μετέφερε σταφίδες για λογαριασμό Ελλήνων πολιτών. Το είδος αυτού του εμπορεύματος δεν συνιστούσε σε καμιά περίπτωση λαθρεμπόριο υπέρ κάποιου εμπολέμου, γιατί αφενός δεν είχε παραλήπτη

²²⁶ Ορισμένοι, όπως για παράδειγμα οι μέτοχοι του ναυπηγείου όπου κατασκευάστηκε το πλοίο, φαίνεται να χάνουν την υπομονή τους όταν μετά από 1 χρόνο, δεν έχει υπάρξει ετυμηγορία ή διανομή των εισπραχθέντων χρημάτων, ενώ δεν έχουν πειστεί για τον εικονικό δανεισμό. Βλ. Καϊρείος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος *α/π Γεώργιος Μ. Εμπειρικός, εξοφλήσεις*. Επιστολή δικηγόρων εκ μέρους των εκπροσώπων της μετόχου Dorothy T. Shorts, κατοίκου Sunderland, με ημ/νία 12/9/1917 και επίσης στον ίδιο φάκελο επιστολή από Short Brothers limited με ημ/νία 11/9/1917.

²²⁷ Σύμφωνα με την απόφαση του Ανώτατου Δικαστηρίου Λειών στο Βερολίνο, δεν έγινε δεκτή η εκδίκαση της έφεσης κατά της αρνητικής πρωτόδικης απόφασης του δικαστηρίου του Αμβούργου τον Οκτώβριο του 1917 (χωρίς την παρουσία του ενάγοντα), βασισμένη στο σκεπτικό ότι η προσφυγή ήταν εκπρόθεσμη (έγινε το Δεκέμβριο του 1917 και παράτυπη (χωρίς παρουσία δικηγόρου). Βλ. Καϊρείος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος *α/π Γεώργιος Μ. Εμπειρικός, εξοφλήσεις*. Αναλυτική απόφαση όπως αναφέρεται από τους Γερμανούς δικηγόρους σε επιστολή της 8/3/1918.

²²⁸ Καϊρείος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος *α/π Γεώργιος Μ. Εμπειρικός, εξοφλήσεις*. Υπεύθυνες δηλώσεις μετόχων *α/π Γεώργιος Μ. Εμπειρικός* ετών 1918-1920, με τις οποίες παραιτούνται από κάθε άλλη απαίτηση πλέον.

κυβερνητική αρχή και αφετέρου δεν προοριζόταν για χρήση των στρατευμάτων, καθώς αποτελούσε είδος πολυτελείας για την παρασκευή γλυκισμάτων.²²⁹

Στο ίδιο έγγραφο ο πλοιοκτήτης απαιτεί, για τη ζημία που του προκλήθηκε, ως αποζημίωση για το πλοίο το ποσό των 120.000 λιρών Στερλινών, ενώ υπολογίζει το διαφυγόν κέρδος σε επιπλέον 8.000 λίρες για τα έξοδα ταξιδιού και υπόλοιπο ναύλο. Η εκτίμηση της αξίας του πλοίου μας δίνει μια καλή τάξη μεγέθους της εκτόξευσης των τιμών κατά τη διάρκεια του πολέμου, που έγινε αισθητή ιδιαίτερα κατά το χειμώνα του 1916, όταν λόγω των απωλειών και των επιτάξεων, είχε μείνει μικρός αριθμός ελεύθερων φορτηγών πλοίων για τις (μη πολεμικές) εμπορικές ανάγκες.²³⁰ Το πρώην *Fulweel*, (χωρητικότητας 2.514 κ.ο.χ.) είχε ναυπηγηθεί το 1890 και μετονομάστηκε σε *Μιχαήλ* μετά την αγορά του το 1899, από τον Γεώργιο Μιχαήλ Εμπειρικό (πατέρας του Σταμάτιου).²³¹ Από διάφορες πηγές της προπολεμικής περιόδου αναφέρεται ως τιμή αγοράς/αξία πλοίου το ποσό των 21.500-22.000 λιρών Αγγλίας.²³²

Το γεγονός, ότι ένα ατμόπλοιο πάνω από 25 ετών, κοστολογείται σχεδόν στο εξαπλάσιο της τιμής αγοράς του (κατά την εκτίμηση του πλοιοκτήτη, αλλά που δεν απείχε πολύ από τις τιμές που προσφέρονταν τότε στην ελεύθερη αγορά), δείχνει το πόσο εκτοξεύτηκε η κερδοφορία των ελληνόκτητων φορτηγών πλοίων, κατά τη διάρκεια του Μεγάλου Πολέμου. Εξάλλου, και το υψηλό ποσό της ασφάλειας, έναντι των πολεμικών κινδύνων, που στην περίπτωση του *α/π Μιχαήλ*, φτάνει τις 90.000 λίρες Αγγλίας, σχετίζεται άμεσα με την εμπορική αξία την οποία δέχονται οι ασφαλιστές. Εκτός, όμως, από την αναμφισβήτητο ρόλο της ευνοϊκής χρονικής συγκυρίας, στην περίπτωση των υψηλών κερδών, που απέφεραν τα πλοία του Σ. Γ. Εμπειρικού στους μετόχους του, καθοριστικό ρόλο έπαιζαν τόσο το μέγεθος όσο και ο βαθμός οργάνωσης της ναυτιλιακής επιχείρησής του.²³³

²²⁹ Καϊρείος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος *Claim against German Government for loss s/s "Michael"*, Έγγραφο: *Αίτησις Σ.Γ. Εμπειρικού προς το Υπουργείο Εξωτερικών* με ημ/ία 10/4/1917

²³⁰ J. A. Salter, *Allied Shipping Control...*, ο.π., σελ. 70-71.

²³¹ Apostolos Delis, «Ship operation in transition» ...ο.π., σελ. 328-329.

²³² Καϊρείος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, «Δελτίον της Ελληνικής Ναυτικής Ενώσεως», Έτος Α', 1912, σελ. 42-43. Επίσης στον ίδιο φάκελο, φύλλο εφημερίδας *Σφαίρα*, της 17/7/1902, όπου περιλαμβάνεται «Πίναξ των εν τω λιμένι της Άνδρου νηολογημένων ατμοπλοίων».

²³³ Apostolos Delis, «Ship operation in transition»... ο.π., σελ. 345-346. Ο συγγραφέας αναλύοντας ταξίδια διαφόρων ετών, υπολογίζει το ποσοστό κέρδους τους, που στο παράδειγμα του *α/π Γεώργιος Μ. Εμπειρικός*, για τα έτη 1915-1916, έφταναν κατά μέσο όρο περίπου στις 10.000 λίρες ανά ταξίδι.

Όπως και με στην περίπτωση του *α/π Γεώργιος Μ. Εμπειρικός*, ο πλοιοκτήτης δεν εισπράττει επίσημα την συμφωνημένη ασφάλεια, αλλά ακολουθώντας τις οδηγίες των ασφαλιστών, λαμβάνει τα χρήματα «*υπό τύπον δανείου και με τον ρητόν όρον και υποχρέωσιν όπως εγείρει δίκην εναντίον της Γερμανικής κυβερνήσεως και απαιτήσει παρ' αυτής αποζημίωσιν δια την αξίαν του τορπιλλισθέντος ατμοπλοίου*». ²³⁴ Οι μέτοχοι ενημερώνονται με τυποποιημένες επιστολές για το σκεπτικό της απόφασης του Σ. Εμπειρικού, που συνεπάγεται προσωρινή καθυστέρηση στην καταβολή των χρημάτων, έως ότου υπάρξει απόφαση του Δικαστηρίου Λειών του Αμβούργου.

Ανεξαρτήτως ωστόσο, αποτελέσματος, τους διαβεβαιώνει ότι το ποσόν της ασφάλειας θα διανεμηθεί στους μετόχους, ανάλογα με το ποσοστό που κατέχουν. Επειδή, δεν μπορεί να αποζημιωθεί δύο φορές για το ίδιο πλοίο, στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης εισέπραττε αποζημίωση μεγαλύτερη της ασφάλειας (όπως επιδίωκε), συμφωνούσε να ξεχρεώσει με μέρος της το δάνειο προς τους ασφαλιστές (και επίσης να καταβάλλει τα μισά δικαστικά έξοδα). Αντίθετα, εάν το αποτέλεσμα της προσφυγής ήταν αρνητικό, το δάνειο απλά θεωρούνταν άκυρο, και κατά συνέπεια ο πλοιοκτήτης απαλλασσόταν από κάθε υποχρέωση έναντι των δανειστών. ²³⁵

3.3 *α/π Βασιλεύς Κωνσταντίνος – α/π Ασημίνα*

Όπως έχει προαναφερθεί, το έτος 1917 θεωρείται καθοριστικό για την έκβαση του πολέμου, καθώς κατά μεγάλο μέρος η Συμμαχική προσπάθεια κρίθηκε από την ικανότητα των Βρετανών να αντέξουν την σκληρότερη μέχρι τότε φάση του απεριόριστου υποβρυχιακού πολέμου. Παρά τις όποιες επιφυλάξεις, οι βαριές απώλειες και οι τεράστιες ανάγκες σε θαλάσσια μεταφορικά μέσα, είχαν φέρει ως αποτέλεσμα να τεθεί υπό τον πλήρη έλεγχο του βρετανικού κράτους σχεδόν κάθε διαθέσιμο πλοίο συμμαχικών ή ουδέτερων χωρών. ²³⁶ Η μέθοδος που κρίθηκε ως καταλληλότερη για τα μη βρετανικά πλοία, ήταν αυτή της χρονοναύλωσης (time chartering), όπου ο

²³⁴ Καΐρειος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος *Claim against German Government for loss s/s "Michael"*, Επιστολές-υποδείγματα πλοιοκτήτριας εταιρείας προς μετόχους, άνευ στοιχείων.

²³⁵ Καΐρειος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος *α/π Γεώργιος Μ. Εμπειρικός, εξοφλήσεις*. Επιστολή του δικηγορικού γραφείου του William A. Crump & Sons προς τους ασφαλιστές Pitman & Dean με ημ/ία 25/4/1919, σχετικά με προσφυγή που αφορά το *α/π Μιχαήλ*.

²³⁶ J. A. Salter, *Allied Shipping Control...*, ο.π., σελ. 77-78.

ναυλωτής κατέβαλλε ένα σταθερό ποσό ανά τόνο χωρητικότητας μηνιαίως, αλλά - αντίθετα με την άμεση επίταξη- ο πλοιοκτήτης συνέχιζε να είναι υπεύθυνος για την καθημερινή λειτουργία και συντήρηση του πλοίου του. Φρόντιζε για τη μισθοδοσία του πληρώματος και την ασφάλεια για κινδύνους της θάλασσας, ενώ το επιπλέον ασφαλιστικό και μισθοδοτικό κόστος από πολεμικούς κινδύνους, αλλά και για τα καύσιμα, επιβάρυνε το ναυλωτή.²³⁷

Ένα από τα ελληνικά πλοία που βυθίζονται ενώ ταξιδεύουν υπό τις διαταγές του Βρετανικού Ναυαρχείου είναι και το *α/π Βασιλεύς Κωνσταντίνος*, το οποίο δέχεται απροειδοποίητη επίθεση (εξαιτίας της οποίας σκοτώνεται ο θαλαμηπόλος του πλοίου), από υποβρύχιο το Μάρτιο (παλαιό ημερολόγιο) / αρχές Απριλίου του 1917, έξω από τις νότιες ακτές της Πελοποννήσου. Ο πλοιοκτήτης, με επίσημη αίτηση προς το Υπουργείο Εξωτερικών ισχυρίζεται ότι ο τορπιλισμός έγινε κατά παράβαση των διεθνών κανόνων καθώς αφενός το πλοίο ήταν κενό φορτίου (δεν στοιχειοθετείται άρα κατηγορία για λαθρεμπόριο) ενώ ταυτόχρονα βρισκόταν εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων (ουδέτερη ζώνη).²³⁸ Στο παραπάνω αίτημα του Σ.Γ. Εμπειρικού, για διάβημα διαμαρτυρίας προβάλλεται ταυτόχρονα και αξίωση αποζημίωσης από τη Γερμανική Αυτοκρατορική Κυβέρνηση, τόσο για το πλοίο όσο και για τον φονευθέντα ναυτικό, καθώς επίσημα η Ελλάδα είναι ακόμη ουδέτερη και υφίστανται διπλωματικές σχέσεις με τη Γερμανία.

Από αποσπάσματα εφημερίδων αλλά και την αλληλογραφία του δικηγόρου του Σ. Εμπειρικού, προκύπτει πως το πλοίο είχε ναυλωθεί από την Αγγλική Κυβέρνηση, και μετά την εκτέλεση ενός ταξιδιού στην Καλαμάτα (όπου μετέφερε υγειονομικό υλικό για λογαριασμό της Ελληνικής Κυβέρνησης), απέπλευσε κενό τελώντας υπό τις διαταγές των νέων ναυλωτών του, που είναι η ναυτιλιακή εταιρεία Furness Withy & Co.²³⁹ Σύμφωνα με την έκθεση του Ανδριώτη πλοιάρχου, το *Βασιλεύς Κωνσταντίνος* αφού ζήτησε και έλαβε «*άδειαν ελευθέρας διόδου παρά του εν Κερατσινίω Γάλλου Ναυάρχου*» (μαζί με τη ρητή διαβεβαίωση του Γάλλου Προξένου ότι δεν υπήρχε ανάγκη συνοδείας από πολεμικά πλοία), κατευθυνόταν στη Μάλτα όταν δέχτηκε

²³⁷ Ο.π., σελ. 44.

²³⁸ Καΐρειος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος *α/π Βασιλεύς Κωνσταντίνος*, *Formal protest to Foreign Office about the loss of s/s Vasilefs Constantinos*. Έγγραφο με ημ/νία 27/3/1917.

²³⁹ Καΐρειος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος *α/π Βασιλεύς Κωνσταντίνος*, Απόσπασμα άγνωστης εφημερίδος, επιστολές ανάμεσα στο δικηγορικού γραφείου του William A. Crump & Sons και τους εκπροσώπους της Furness Withy & Co., ημ/ίας 30-31/5/1917.

επίθεση ανατολικά του νησιού Σχίζα, κοντά στο Μεσσηνιακό Κόλπο.²⁴⁰ Παρότι το πλοίο είχε επαρκώς φωτισμένες τις ελληνικές σημαίες του (τόσο τις αναρτημένες και τις ζωγραφισμένες στα πλαϊνά), πλέον δεν παρείχαν καμία κάλυψη. Εντύπωση μάλιστα προκαλεί η επίμονη προσπάθεια βύθισης του πλοίου με πλήθος κανονιοβολισμών, που δεν αφήνει περιθώρια αμφιβολιών για την πρόθεση του (γερμανικού ή αυστριακού) υποβρυχίου, να το καταστρέψει πάση θυσία.

Το α/π *Βασιλεύς Κωνσταντίνος*, χωρητικότητας 4.070 κ.ο.χ., ήταν νεότευκτο και είχε παραδοθεί από τα ναυπηγεία των Short Brothers (που σύμφωνα με το μετοχολόγιο κατέχουν ποσοστό 4% επί του πλοίου), στο Σ. Εμπειρικό το 1913, ένα χρόνο μετά την παραγγελία του. Στο συμφωνητικό που υπογράφεται ανάμεσα στα δύο μέρη αναφέρεται ως αρχικό τίμημα για την αγορά του πλοίου, το ποσό των 42.500 λιρών Αγγλίας, με δυνατότητα σταδιακής πληρωμής σε διάστημα 5 ετών (με τον ανάλογο τόκο 4,5%).²⁴¹ Από επιστολές προς μετόχους προς εξόφληση των εκκρεμών υποχρεώσεων απέναντί τους, προκύπτει πως το πλοίο πρόλαβε να εκτελέσει μόλις 13 ταξίδια από την παράδοσή του το Σεπτέμβριο του 1913, και επίσης πως ήταν ασφαλισμένο για ποσό που υπερέβαινε τις 180.000 λίρες.

Από τη στιγμή που είχε τεθεί υπό τις διαταγές του Ναυαρχείου, οι ναυλωτές αναλάμβαναν ο κόστος της ασφάλισης έναντι των κινδύνων πολέμου, και υποχρεούνται να αποζημιώσουν τον πλοιοκτήτη (ταυτόχρονα με την πληρωμή για τον πρώτο μήνα), έστω και αν το πλοίο βρισκόταν μόλις λίγες μέρες στην υπηρεσία τους.²⁴² Μάλιστα, με επιστολές προς τη Furness Withy & Co., ο εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη, διαμαρτύρεται έντονα για την καθυστέρηση των 6 μηνών στην καταβολή της ασφάλειας, τονίζοντας τον αναγκαστικό χαρακτήρα της ναύλωσης αλλά και τη προφανή ζημία από την ημέρα της απώλειας (κάτι που πρέπει να συνυπολογιστεί με τη μορφή επιτοκίου στο ποσό της αποζημίωσης).²⁴³ Οι μέτοχοι μοιράζονται αρχικά το

²⁴⁰ Ο.π., Έκθεση συμβάντων πλοιάρχου Δημήτριου Μαμάη, κατατεθειμένη ενώπιον του Ειρηνοδίκη Πειραιώς στις 4/4/1917.

²⁴¹ Καϊρείος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος α/π *Βασιλεύς Κωνσταντίνος*, Συμφωνητικό (*Memorandum of Agreement*) ανάμεσα στους *Short Brothers Limited* και *Σ.Γ. Εμπειρικό με ημ/ία 1/6/1912*. Στο περιθώριο του εγγράφου αναφέρεται τροποποίηση των διαστάσεων προκειμένου το πλοίο να μπορεί να μεταφέρει φορτίο 7.000 τόνων νεκρού βάρους (με επιπλέον κόστος, όμως, 3.500 λίρες).

²⁴² Αλληλογραφία του Sir F. Elliot προς τον Mr. A. Balfour (Foreign Office), ο.π... Τηλεγραφήματα με αριθμό 782 και 885 του Σ.Γ Εμπειρικού προς J.H. Richards της 8^{ης} και 20ης Απριλίου 1917, αντίστοιχα.

²⁴³ Καϊρείος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος α/π *Βασιλεύς Κωνσταντίνος*, Επιστολές μεταξύ δικηγορικού γραφείου William A. Crump & Sons προς τους εκπροσώπους της Furness Withy & Co. με ημ/ία 30-31/5/1917.

ποσό των 130.000 λιρών κατά το έτος 1917(1.300 λίρες ανά κάτοχο του 1/100 του πλοίου), ενώ ακολουθεί κατά το επόμενο έτος η διανομή του υπόλοιπου 55.960 λιρών, που φέρνουν το τελικό ποσό από την ασφάλεια στις 1.859 περίπου λίρες. Επιπλέον για τα έσοδα από το 13^ο και τελευταίο ταξίδι, λαμβάνουν μέρος μετά τη φορολόγηση για τα κέρδη πολέμου, το ποσόν 157 λιρών ανά κάτοχο ενός εκατοστού.

Σε αντίθεση με το *Βασιλεύς Κωνσταντίνος*, που δεν πρόλαβε να τεθεί στην υπηρεσία των Συμμάχων της Αντάντ, το *α/π Ασημίνα* ταξίδεψε για διάστημα ενός έτους, από τον Φεβρουάριο του 1917, μέχρι την ημέρα που βυθίστηκε, στις αρχές του 1918, για λογαριασμό της ιταλικής κυβέρνησης. Το πρώην *s/s Beechley*, ναυπηγήσεως του 1894, είχε αγοραστεί από τον Γεώργιο Μιχ. Εμπειρικό και νηολογήθηκε στην Άνδρο με το όνομα Ασημίνα (το όνομα της κόρης του και αδερφής του Σταμάτη Γ. Εμπειρικού).²⁴⁴ Σύμφωνα με το πωλητήριο, που συντάσσεται στο Μπέλφαστ τον Ιούλιο του 1900, ανάμεσα στους προηγούμενους ιδιοκτήτες και τους Γεώργιο και Σταμάτη Εμπειρικό, το πλοίο έχει χωρητικότητα 2.878 κ.ο.χ., ενώ το τίμημα για την αγορά του ήταν 30.000 λίρες.²⁴⁵

Το διαθέσιμο πρωτογενές υλικό της επίσημης αλληλογραφίας, μας επιτρέπει να παρακολουθήσουμε τη διαδικασία χρονονάυλωσης του *Ασημίνα*, ως χαρακτηριστικό παράδειγμα όσον αφορά στους (δημόσιους και ιδιωτικούς) φορείς που εμπλέκονταν στο τιτάνιο έργο του συντονισμού των θαλάσσιων μεταφορών σε συνθήκες πολέμου. Η επίταξη και μακροχρόνια ναύλωση ενός τόσο μεγάλου αριθμού πλοίων, δε μπορούσε να πραγματοποιηθεί μόνο υπό την πίεση της ναυτικής και οικονομικής ισχύος της Βρετανικής Αυτοκρατορίας. Απαραίτητες για τη δημιουργία του Διασυμμαχικού συστήματος ελέγχου των θαλάσσιων μεταφορών, ήταν επίσης, η τεχνογνωσία και η οργανωτική δομή των μεγάλων βρετανικών ναυτιλιακών εταιρειών. Έτσι, όταν προέκυψε η ανάγκη για τη ναύλωση φορτηγών πλοίων από ουδέτερες χώρες το 1916, για λογαριασμό της Γαλλίας και Ιταλίας, η βρετανική κυβέρνηση το ανέθεσε στη *Furness Withy & Co.*, που, λόγω της θέσης και της εμπειρίας της, μπορούσε να εξασφαλίσει πολύ καλύτερους όρους από συμμαχικές κυβερνήσεις που συχνά αλληλοανταγωνίζονταν.²⁴⁶ Για το υπόλοιπο του πολέμου, η παραπάνω εταιρεία, θα

²⁴⁴ Χρήστος Ε. Ντούνης, *Εν Καιρώ Πολέμου*. ο.π., σελ. 163. Το όνομα του πλοίου αναγράφεται επίσης ως Ασημίνα, σε κάποια έγγραφα.

²⁴⁵ Καϊρείος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος *το α/π Ασημίνα, πωλητήριο – Bill of sale of s/s Beechley*.

²⁴⁶ C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade. Volume 2...* ο.π., σελ. 249.

ναύλωνε εκ μέρους του βρετανικού κράτους, κάθε διαθέσιμη χωρητικότητα από ουδέτερες χώρες, σε μια προσπάθεια συγκεντροποίησης της διαδικασίας καθορισμού των ναύλων.²⁴⁷

Σε μια προσπάθεια να μειωθεί ο αριθμός των βρετανικών πλοίων, που είχαν διατεθεί για τις απαιτήσεις των συμμαχικών χωρών της Ιταλίας και τις Γαλλίας, το *α/π Ασημίνα* «υπενουικιάζεται» (sub-let), το Φεβρουάριο του 1917, στην Ιταλική κυβέρνηση από τον επίσημο ναυλωτή του, που εξακολουθεί να είναι, σύμφωνα με τις αποδείξεις πληρωμών, η Furness Withy.²⁴⁸ Στο ναυλοσύμφωνο ορίζεται πως ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να τηρεί σε καλή κατάσταση το πλοίο με τακτικές επιθεωρήσεις και επισκευές (ανά 6 μήνες), ενώ δεν έχει το δικαίωμα να το πουλήσει, για όσο διάστημα διαρκεί η χρονοναύλωση, χωρίς την άδεια της Βρετανικής Κυβέρνησης. Ο ναυλωτής, από την άλλη, αναλαμβάνει το κόστος της ασφάλειας από πολεμικούς κινδύνους, που στην περίπτωση του *Ασημίνα* υπολογίζεται σε πάνω από 94.000 λίρες, και διατηρεί τον απόλυτο έλεγχο του πλοίου, καθώς ο πλοίαρχος υποχρεούται να υπακούσει τις εντολές και οδηγίες των ναυλωτών.²⁴⁹ Τα ποσό της ασφάλειας, φαίνεται ότι καταβλήθηκε από την Ιταλική Κυβέρνηση στη Furness Withy, όπως και για όλα τα πλοία που βυθίστηκαν ενώ βρίσκονταν στην υπηρεσία της.²⁵⁰

Το ύψος του ναύλου που λαμβάνει μηνιαίως ο ιδιοκτήτης του *Ασημίνα*, όπως καταγράφεται στις καταστάσεις πληρωμής (εκδίδονται από το *Τμήμα Ναυλώσεως Ουδέτερων Ατμοπλοίων* της Furness Withy), ισούται με ένα σταθερό ποσό 7.196,3 λιρών Αγγλίας, από το οποίο αφαιρείται το 2,5 % ως ναυλομεσιτικά.²⁵¹ Ήταν το αποτέλεσμα της διαπραγμάτευσης με τους Έλληνες πλοιοκτήτες, για την παραχώρηση των πλοίων τους έναντι ενός ποσού που κυμαινόταν από 30 έως 35 σελήνια (20 σελήνια ισούνται με μια λίρα), ανά τόνου νεκρού βάρους.²⁵² Παρότι σε σύγκριση με τους

²⁴⁷ Ο.π., σελ. 264.

²⁴⁸ Ο.π. σελ. 296. Καϊρείος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος *το α/π Ασημίνα*, *Επιστολή της* Furness Withy & Co. Limited (Chartering Department), προς τον Σ. Εμπειρικό, με ημ/ία 26/2/1917.

²⁴⁹ Ο.π., φάκελος *το α/π Ασημίνα*, απόσπασμα ναυλοσύμφωνου ανάμεσα στη Furness Withy & Co. Limited και του εκπροσώπου του Σ. Εμπειρικού, H.J. Richards.

²⁵⁰ Ο.π., φάκελος *το α/π Ασημίνα*, Επιστολή του επικεφαλής Αντιπροσωπείας της Ιταλικής Κυβέρνησης στο Λονδίνο Galli προς Furness Withy & Co. Limited, με ημ/ία 4/9/1919.

²⁵¹ Κατά τον C. Ernest Fayle, η Furness Withy & Co. αρνήθηκε να λαμβάνει τη συνηθισμένη προμήθεια που αναλογούσε στην εταιρεία, παραχωρώντας την στο Βρετανικό κράτος. Βλ. C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade. Volume 2...* ο.π., σελ. 249.

²⁵² C. Ernest Fayle, *Seaborne Trade. Volume 3...* ο.π., σελ. 25. Σε επιστολόχαρτα της εταιρείας Εμπειρικού, αναγράφονται οι τόνοι νεκρού φορτίου (dwt) των πλοίων, που στην περίπτωση του *α/π*

Νορβηγούς, στους Έλληνες προσφέρθηκαν λιγότερα, δεν πρέπει να μας διαφεύγει ότι πληρώνονταν πολύ περισσότερο (ίσως το τριπλάσιο) σε σχέση με τα βρετανικά πλοία και, ότι, σε κάθε περίπτωση, ήταν μία απολύτως επικερδής συμφωνία.²⁵³

Η ένταξη στην υπηρεσία της Διασυμμαχικής Επιτροπής Ναυλώσεων (Inter-Allied Chartering Committee), σε συνδυασμό με το νέο και αγριότερο από κάθε προηγούμενο, απεριόριστο υποβρυχιακό πόλεμο, αύξανε κατακόρυφα τον κίνδυνο απροειδοποίητης επίθεσης. Πέραν της ασφαλιστικής κάλυψης του πλοιοκτήτη, χρειάζονταν και ειδικά μέτρα για την αντιμετώπιση των κινδύνων πολέμου, τόσο για το πλήρωμα, όσο και για το πλοίο. Έτσι, σε συμφωνητικό που υπογράφεται ανάμεσα στον πλοίαρχο και το πλήρωμα του *Ασημίνα*, σε περίπτωση τορπιλισμού του πλοίου, προβλέπεται ως αποζημίωση η καταβολή επιπλέον μισθών δύο μηνών, ενώ ανάλογα με τον βαθμό τους, ποσά για την απώλεια ιματισμού καθώς και τα έξοδα για μετάβαση στον λιμένα επιβίβασης.²⁵⁴

Ο πλοίαρχος προκαταβάλλει στο πλήρωμα μισθούς 2 μηνών πριν το ταξίδι τους, και από τις καταστάσεις πληρωμών προκύπτει πως οι αμοιβή του πληρώματος είναι σημαντικά αυξημένη σε σχέση με την αρχή του πολέμου, κάτι που δεν παρατηρείται μόνο στα ελληνικά πλοία, ιδίως για τα έτη 1917-8.²⁵⁵ Γνωρίζουμε πως στην περίπτωση των βρετανικών πληρωμάτων σχεδόν διπλασιάστηκαν οι μισθοί των ναυτών, εξαιτίας του συνδυασμού έλλειψης ανδρών αλλά και της αύξησης του κόστους ζωής που είχε επιφέρει η μείωση των εισαγωγών των αγαθών ευρείας κατανάλωσης.²⁵⁶ Το μεγάλο ποσοστό λιποταξιών που σημειώνεται σε περιόδους πολέμου, και ιδίως όταν

Ασημίνα είναι 4.600. Επομένως οι 7.196 λίρες αντιστοιχούν σε περίπου 32 σελήνια ανά τόνο νεκρού βάρους (deadweight ton).

²⁵³ Αναμφίβολα, ρόλο στη διαπραγμάτευση έπαιξε και η εχθρική στάση του μέχρι τότε επίσημου ελληνικού κράτους, και της ουδετερόφιλης (ή για άλλους γερμανόφιλης) βασιλικής κυβέρνησης. Παρ' όλα αυτά ωστόσο, μπορούμε να κρίνουμε ότι δεν ήταν κακή συμφωνία, αναλύοντας το ποσοστό κέρδους για νορβηγικά και βρετανικά πλοία, όμοια σε ηλικία και χωρητικότητα. Πιο συγκεκριμένα, το επίσημο όργανο των Βρετανών πλοιοκτητών αναφέρει ότι τα νορβηγικά κερδίζουν σχεδόν 5 φορές περισσότερο, καθώς λαμβάνουν πάνω από 46 σελήνια ανά τόνο νεκρού βάρους (9.300 λίρες το μήνα, μεικτά κέρδη), ενώ τα βρετανικά κερδίζουν μόλις 1.980 λίρες, (λιγότερα από 10 σελήνια μεικτά κέρδη, ανά τόνο νεκρού βάρους). Βλ. *The Chamber of Shipping of the United Kingdom, Annual Report of 1918-1919*, σελ. 78.

²⁵⁴ Καίρειος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος *το α/π Ασημίνα*, Επίσημα συμφωνητικά μεταξύ πλοιάρχου Θ. Γλυνού και των αξιωματικών και του πληρώματος του *α/π Ασημίνα*, που συντάσσονται στις ΗΠΑ, με ημ/ία 6 Νοεμβρίου 1917. Συγκεκριμένα, οι αξιωματικοί λαμβάνουν 50 αγγλικές λίρες για τα ενδύματα και τα αντικείμενα που τυχόν χάσουν, ενώ, το υπόλοιπο πλήρωμα το ποσό των 100 δολαρίων, και ταυτόχρονα τη δέσμευση να επιστρέψουν με έξοδα του πλοιάρχου σε αμερικανικό λιμένα (Νέα Υόρκη).

²⁵⁵ Στις χειρόγραφες καταστάσεις πληρωμών του πλοιάρχου φαίνεται πως ο μηνιαίος μισθός του κατώτερου πληρώματος είχε φτάσει τα 55 δολάρια (πάνω από 10 λίρες Αγγλίας).

²⁵⁶ C. Ernest Fayle, *The war and the shipping industry*, ο.π., σελ. 255-256.

το ρίσκο είναι τόσο υψηλό όπως το 1917, που πιθανώς να εξηγεί και την παρουσία δύο αλλοδαπών ναυτών (από Παναμά και Πουέρτο Ρίκο) στο πλήρωμα του *Ασημίνα*.²⁵⁷

Ενόσω, το πλοίο βρίσκεται στις ΗΠΑ, παρατηρούμε πως προμηθεύεται ειδικό εξοπλισμό καταστρώματος, ακολουθώντας διαταγές από το Ναυαρχείο. Στο σχετικό έγγραφο αναφέρονται αντικείμενα όπως σημαδούρες ομίχλης (fog buoys), ειδική κεραία για ανάρτηση σημαίων-σημάτων (σηματοφόρος/ signal yard), χρονόμετρο για ζιγκ-ζαγκ (zig-zag clock), φώτα, ανθεκτικά σχοινιά κτλ.²⁵⁸ Πρόκειται σαφέστατα για εξαρτήματα που χρειάζονται προκειμένου το πλοίο να ταξιδέψει σε νηοπομπή (convoy), μια συνηθισμένη πρακτική για το πολεμικό ναυτικό, όπου απαιτείται πλεύση σε μικρή απόσταση ανάμεσα στα πλοία (σε περίπτωση ομίχλης οι ρυμουλκούμενες σημαδούρες προστατεύουν από συγκρούσεις), επικοινωνία μέσω σημαιών και συντονισμένες κινήσεις για συχνές αλλαγές πορείας (ζιγκ-ζαγκ). Μάλιστα, επειδή κανείς από το πλήρωμα δεν ήταν εξοικειωμένος με τη γλώσσα των σημάτων, στο πλοίο είχε επιβιβαστεί ειδικά γι' αυτό το λόγο, ένας Αμερικανός που γνώριζε *σηματογραφία*.²⁵⁹

Το γεγονός, ότι το πλοίο εξοπλίζεται τόσο αργά στον πόλεμο, για να ταξιδέψει σε νηοπομπή, δείχνει αφενός την καθυστέρηση της υιοθέτησης της μεθόδου εκ μέρους των αρμόδιων Συμμαχικών κυβερνήσεων, αλλά και την αντικειμενική δυσκολία (λόγω και της αντίστασης των πλοιάρχων), να προσαρμοστούν τα πληρώματα των εμπορικών πλοίων στη νέα πραγματικότητα. Για τα βρετανικά πλοία, θα πρέπει να πούμε, πως ήταν ευκολότερη η μετάβαση στο σύστημα των νηοπομπών, λόγω της εκπαίδευσης, μεγάλου μέρους των Άγγλων ναυτικών ως εφέδρων του Βασιλικού Ναυτικού (Royal Navy Reserve).²⁶⁰ Οι ναυτικοί από άλλες χώρες, ωστόσο δεν διέθεταν απαραίτητα την

²⁵⁷ Ο Λ. Μπίστης αναφέρει πως μετά τον τορπιλισμό του Βασιλεύς Κωνσταντίνος, το πλήρωμα ενός άλλου πλοίου του Σ.Γ. Εμπειρικού, του *α/π Δωροθέα* (*Dorothy Short*) αρνήθηκε να αποπλεύσει. Βλ. Λεωνίδας Ε. Μπίστης, *Ο ατιμήρης εμπορικός στόλος της Άνδρου...ο.π.*, σελ.188. Στο δε βιβλίο του Χ. Ντούνη αναφέρεται η περίπτωση του *α/π Βασιλεύς Γεώργιος* (βυθίστηκε το 1918 στη Μάγχη), όπου υπηρετούν πάνω από 15 αλλοδαποί «μαύροι» (Αλγερινοί και Αϊτινοί).

²⁵⁸ Καΐρειος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος *το α/π Ασημίνα*, Απόδειξη πληρωμής από κατάστημα ανεφοδιασμού (ship chandler) στο Norfolk VA (ΗΠΑ), ημ/νίας 22 Νοεμβρίου 1917.

²⁵⁹ Καΐρειος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος *το α/π Ασημίνα*, Κατάθεση του υπαρχου Α.Πετράκη, μετά τη βύθιση του πλοίου, στη Νεάπολη, στις 15/28 Ιανουαρίου 1918. Ανάμεσα στους πνιγέντες αναφέρεται και ο εν λόγω Αμερικανός με το όνομα «*Michel Louis*».

²⁶⁰ Archibald Hurd, *The Merchant Navy, Vol. 3*, ο.π, σελ. 135-138. Ο συγγραφέας αναφέρει πως το Ναυαρχείο εκπαίδευε από την άνοιξη του 1917 πλοιάρχους και αξιωματικούς στις τακτικές αντιμετώπισης των υποβρυχίων την και νηοπομπών, ενώ το 1918 έκανε υποχρεωτική την εκπαίδευση για όλους τους Βρετανούς πλοιάρχους του εμπορικού ναυτικού, σε πλοία των 1000 κ.ο.χ. και άνω. Βλ. στο ίδιο σελ. 140.

Ίδια εκπαίδευση, πειθαρχία ή και εμπιστοσύνη στους υπεύθυνους, πράγματα που θεωρούνται δεδομένα για το πολεμικό ναυτικό σε καιρό πολέμου.

Τα ελληνικά πλοία δεν ήταν τα μόνα (από τα μη βρετανικά), που δυσκολεύονταν να ακολουθήσουν τις αυστηρές οδηγίες σχετικά με την πλεύση υπό συνοδεία και σε μη συνηθισμένες πορείες. Έτσι, σε σύσταση προς τον πλοιοκτήτη, του ναυτιλιακού γραφείου που έχει αναλάβει – ως υπεργολάβος- τη διαχείριση του πλοίου, αναφέρεται πως το *Ασημίνα* και ένα νορβηγικό πλοίο έχασαν την επαφή με το συνοδευτικό πλοίο ενώ, έπλεαν σε connoy προς την Ιταλία.²⁶¹ Εντοπίστηκαν αργότερα, έξω από τις Γαλλικές ακτές, αλλά το ελληνικό πλοίο βρισκόταν σε σημείο όπου τα νερά ήταν ρηχά (70 μέτρα), κατά παράβαση των εντολών που είχε λάβει, να ταξιδεύει ,δηλ., εκεί όπου το βάθος ξεπερνούσε τα 200 μέτρα.²⁶²

Το *Ασημίνα*, τορπιλίστηκε τη νύχτα της 13/26 Ιανουαρίου 1918, κοντά στο νησί Στρόμπολι, ενώ μετέφερε δημητριακά και άλευρα από τη Νέα Υόρκη στο Καστελλαμάρε της Ιταλίας. Η επίθεση έγινε σε περιοχή όπου την ευθύνη για την προστασία του είχε το ιταλικό ναυτικό, που λόγω μόνιμης έλλειψης ελαφρών σκαφών συνοδείας είχε υιοθετήσει ως τακτική για τα εμπορικά πλοία να πλέουν τη νύχτα με τη μέγιστη δυνατή ταχύτητα (ώστε να είναι μικρότερο το διάστημα που ταξίδευαν εκτεθειμένα στο φως της ημέρας).²⁶³ Είχε προηγηθεί ο τορπιλισμός και η ακαριαία βύθιση ενός ιταλικού πλοίου με το οποίο συνταξίδευαν, και φοβούμενο μήπως συμβεί το ίδιο σε αυτούς, ολόκληρο το πλήρωμα πήδηξε στη ταραγμένη θάλασσα με συνέπεια να πνιγούν ο πλοίαρχος Θ. Γλυνός και άλλοι 11 ναυτικοί.²⁶⁴

Πέρα από την αποζημίωση του πλοιοκτήτη, η ασφάλεια έναντι των κινδύνων πολέμου προβλέπει και την καταβολή εφάπαξ χρηματικών ποσών στα εξαρτώμενα μέλη των οικογενειών των ναυτικών που χάνουν τη ζωή τους από πολεμικές αιτίες,

²⁶¹ Επειδή στα τέλη του 1917, Furness, Withy & Co. είχε πάνω από 470 ουδέτερα πλοία υπό τη διαχείρισή της, ζήτησε τη συνδρομή ναυτιλιακών γραφείων ως υπεργολάβους. Βλ. σχετικά: C. Ernest Fayle, *The War and the Shipping Industry...*, ο.π., σελ. 220.

²⁶² Καΐρειος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος το *α/π Ασημίνα*, Επιστολή της εταιρείας Howard Houlder & Partners Ltd., προς Σ. Εμπειρικό, με ημ/νία 28/11/1917. Τα 70 μέτρα θεωρούνταν το μέγιστο βάθος για να καταδυθούν με ασφάλεια τα υποβρύχια, τα οποία εάν χρειαζόταν μπορούσαν να προσαράζον στο βυθό, μέχρι να απομακρυνθούν οι διώκτες τους. Βλ. Σχετικά: W.S. Sims, *The victory at sea*, ο.π., σελ. 83.

²⁶³ Stefano Marcuzzi, «From the Adriatic to the Mediterranean: Italy in the Allied Naval Strategy (1915–1918)», *War in History*, Volume 27, issue 3, 2018, p. 456-485.

²⁶⁴ Καΐρειος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος το *α/π Ασημίνα*, Κατάθεση του ύπαρχου Α.Πετράκη. Κατά τραγική ειρωνεία το πλοίο όχι μόνο δε βυθίστηκε αμέσως, αλλά επέπλεε για 14 ολόκληρες ώρες, ενώ έγινε και απόπειρα ρυμούλκησης.

όπως έχει οριστεί από την Αγγλική Νομοθετική Πράξη για την Αποζημίωση των Εργαζομένων (Workmen's Compensation Act).²⁶⁵ Από σχετικό έγγραφο του υπεύθυνου της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Κινδύνων Πολέμου (War Risks Association), διαπιστώνουμε ότι στην περίπτωση των Ελλήνων ναυτικών, εφαρμόζεται η διαδικασία που ισχύει και για τους Άγγλους ναυτικούς.²⁶⁶ Στην αλληλογραφία που ακολουθεί, με τον αντιπρόσωπο των Άγγλων ασφαλιστών στην Ελλάδα, ορίζεται ως ποσό αποζημίωσης για τους αξιωματικούς (πλοίαρχος και Α' μηχανικός) 300 λίρες Αγγλίας.²⁶⁷ Για την αποζημίωση που θα καταβληθεί, μετά από εξουσιοδότηση των ασφαλιστών, ζητείται επίμονα η συνεργασία εκ μέρους του πλοιοκτήτη, για την εξακρίβωση των εξαρτημένων μελών των οικογενειών των ναυτικών, ώστε να μην προκύψουν νέες απαιτήσεις στο μέλλον.²⁶⁸

Το *Ασημίνα* δεν ήταν το τελευταίο πλοίο που χάθηκε, από πολεμική αιτία ενώ πλησίαζε το τέλος της σύρραξης. Οι απώλειες της ελληνικής ναυτιλίας σε πλοία και ναυτικούς, συνεχίστηκαν κατά τη διάρκεια του έτους 1918, μέχρι και τον μήνα Σεπτέμβριο, με την τελευταία απώλεια του πολέμου καταγράφεται στη Μεσόγειο, στις 16 / 9 / 1918.²⁶⁹

²⁶⁵ Η ένταξη των πληρωμάτων του εμπορικού ναυτικού, που δεν βρίσκονταν υπό άμεση πολεμική υπηρεσία σε αυτό το έκτακτο κυβερνητικό πρόγραμμα, έγινε εν πολλοίς υπό την πίεση έλλειψης ναυτικών, και διόρθωσε την αδικία εις βάρος τους. C. Ernest Fayle, *The War and the Shipping Industry...*, ο.π., σελ. 258-259.

²⁶⁶ Καΐρειος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού, φάκελος *το α/π Ασημίνα*, Επιστολές του διευθυντή της *United Kingdom Mutual War Risks Association, Ltd.*, προς το Σ.Γ. Εμπειρικό με ημ/νίες 27-29 Μαΐου 1918.

²⁶⁷ Ο.π., Επιστολή του διευθυντή της *United Kingdom Mutual War Risks Association, Ltd.*, προς τον Γεώργιο Ρεδιάδη, με ημ/ία 3/6/1918.

²⁶⁸ Ο.π., Επιστολή του διευθυντή της *United Kingdom Mutual War Risks Association, Ltd.*, *Thomas Miller*, προς το Σ.Γ. Εμπειρικό με ημ/νίες 31 Μαΐου 1918. Ο Έλληνας δικηγόρος των Άγγλων ασφαλιστών Γ. Ρεδιάδης, αναφέρει δυσκολίες στον εντοπισμό των συγγενών και εκφράζει ανοιχτά την καχυποψία του για το ενδεχόμενο οι Έλληνες πλοιοκτήτες να κάνουν κατάχρηση του νόμου επειδή « επιθυμούν να είναι υπερβολικά γενναιόδωροι εις βάρος των ασφαλιστικών εταιρειών ».

²⁶⁹ Πρόκειται για το *α/π Γ. Βογιαζίδης*, (3.040 κ.ο.χ., ιδιοκτησίας Αφών Σαλιάρη), που βυθίστηκε ανοιχτά του Αλγερίου, από ταξίδι από Μασσαλία προς Μ. Βρετανία.

Συμπεράσματα

Ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος χαρακτηρίστηκε από πρωτοφανή, για τα έως τότε δεδομένα, επίπεδα βιαιότητας και καταστροφής υλικών αλλά και ανθρώπινων πόρων. Εν πολλοίς, οι ίδιοι παράγοντες που είχαν φέρει την ευμάρεια και την πρόοδο στο δεύτερο μισό του «μακρού» 19^{ου} αιώνα (Δεύτερη Βιομηχανική Επανάσταση, παγκοσμιοποιημένο εμπόριο, εξάπλωση καπιταλιστικού οικονομικού συστήματος), συντέλεσαν στο συσσωρευτεί η τεράστια ισχύς πυρός, που κατέπληξε ακόμα και κυνικούς σαν τον W. Churchill.²⁷⁰ Η έκβαση του πολέμου, μετά την διάψευση των προσδοκιών και στα δύο εμπόλεμα στρατόπεδα για σύντομο και νικηφόρο αποτέλεσμα, κρίθηκε από το βαθμό αντοχής σε έναν πόλεμο φθοράς, όπου η βιομηχανική ισχύς και η ικανότητα εφοδιασμού του μετώπου σε άνδρες και πολεμικό υλικό θα έκριναν τον τελικό νικητή.

Στρατηγικής σημασίας στην οργάνωση της πολεμικής παραγωγής, ήταν οι εισαγωγές των απαραίτητων τροφίμων και πρώτων υλών για τους αστικούς πληθυσμούς και τις βιομηχανίες που συντηρούσαν την πολεμική προσπάθεια αναπληρώνοντας τις τεράστιες απώλειες του μετώπου. Η προστασία των θαλάσσιων εμπορικών οδών, με τον ταυτόχρονο αποκλεισμό του αντιπάλου από την πρόσβαση στην παγκόσμια αγορά, αποτέλεσε τη σημαντικότερη αποστολή του Βρετανικού πολεμικού ναυτικού, ιδίως από τη στιγμή που φάνηκε πως ούτε και στη θάλασσα θα υπήρχε μια αποφασιστική αναμέτρηση με τον αντίπαλο. Η απόσπαση σοβαρού αριθμού πλοίων από το υπερπόντιο εμπόριο, προκειμένου να καλύψουν στρατιωτικές ανάγκες, σε συνδυασμό με τις μεγάλες απώλειες της ναυτιλίας εξαιτίας της συστηματικής στοχοποίησής της από τα γερμανικά υποβρύχια, έθεταν σε άμεσο κίνδυνο την πολεμική προσπάθεια του στρατοπέδου της Αντάντ, οι χώρες της οποίας εξαρτώνταν πολύ περισσότερο από τις εισαγωγές.

Οι πρωτόγνωρες σε αριθμούς απαιτήσεις ενός τέτοιου ολοκληρωτικού πολέμου, που δεν αφορούσε πλέον, όπως στο παρελθόν, αποκλειστικά τους επαγγελματίες στρατιωτικούς στο πεδίο της μάχης αλλά περιλάμβανε τη συμμετοχή

²⁷⁰ W. Churchill, *The world crisis. Volume I: 1911–1914*, ο.π., σελ. 4.

ολόκληρου σχεδόν του ενήλικου πληθυσμού και του συνόλου των οικονομικών μηχανισμών των εμπολέμων, είχαν ως αποτέλεσμα έκτακτους θεσμούς οργάνωσης. Στην καπιταλιστική μητρόπολη της εποχής, στη Μεγάλη Βρετανία, η ελεύθερη αγορά καθώς και ο νόμος της προσφοράς και της ζήτησης αντικαταστάθηκαν από την κεντρικά διευθυνόμενη οικονομία, που είχε επεκτείνει τον κρατικό έλεγχο σε κάθε στάδιο της παραγωγής και διακίνησης αγαθών.²⁷¹

Για την ναυτιλιακή βιομηχανία, η επιβολή του κρατικού ελέγχου στην οικονομία, είχε ως αποτέλεσμα την καθολική επίταξη του βρετανικού εμπορικού στόλου, καθώς και των ναυπηγικών εγκαταστάσεων, μετά από την οριστική διάψευση, κατά το τρίτο έτος του πολέμου, του υπέρμετρα αισιόδοξου συνθήματος περί «*business as usual*». Ταυτόχρονα με τη συγκέντρωση υπό ενιαία διαχείριση ολόκληρης της ναυτιλίας των μελών της Entente, τέθηκε υπό τον έλεγχο της Διασυμμαχικής Επιτροπής Ναυτιλίας και κάθε διαθέσιμο μεταφορικό μέσο που ανήκε σε ουδέτερες χώρες, ανεξάρτητα εάν βρισκόταν ήδη στην υπηρεσία των Συμμάχων. Στην τελευταία κατηγορία εντάσσονταν οι φιλικά διακείμενες ναυτιλιακές δυνάμεις όπως η Νορβηγία και η Ελλάδα, που λόγω του εξειδικευμένου φορτηγού στόλου τους, παρείχαν μια σημαντική ποσότητα άκρως απαραίτητων φορτίων στο κρισιμότερο στάδιο του υποβρυχιακού πολέμου.

Η μετάβαση στον ολοκληρωτικό έλεγχο έγινε σταδιακά καθώς αφενός δεν υπήρχε ούτε η θεωρία και ούτε παρόμοια εμπειρία στο κοντινό παρελθόν, και αφετέρου γιατί σύντομα έγινε φανερό, πως, οι πειστικές ανάγκες του πολέμου δεν επέτρεπαν τη λειτουργία μιας παράλληλης ελεύθερης αγοράς για κράτη και ιδιωτικές επιχειρήσεις. Η καθυστερημένη αντίδραση στην απορρύθμιση του παγκόσμιου εμπορίου, σε συνδυασμό με την αδυναμία αντιμετώπισης των απωλειών, είχαν ως αποτέλεσμα την εκτίναξη των ναύλων και συνακόλουθα του κόστους ζωής για τον πληθυσμό που καλούνταν υποστηρίξει την πολεμική προσπάθεια. Ήταν σκληρά μαθήματα που φάνηκαν χρήσιμα το 1939, όταν υιοθετήθηκαν από την αρχή του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, τα μέτρα των νηοπομπών και της επίταξης καθ' ολοκληρίαν ξένων εμπορικών στόλων όπως του ελληνικού.²⁷²

²⁷¹ W. K. Hancock, *British War Economy*, HMSO, London, 1949, σελ. 13-14.

²⁷² Gelina Harlaftis, «Greek Shipowners and State Intervention in the 1940s: A Formal Justification for the Resort to Flags-of-Convenience? », *International Journal of Maritime History*, Vol 1, Issue 2, 1989, σελ. 38-39.

Χάρη στη σκληρή δουλειά και τις θυσίες των Ελλήνων ναυτικών, οι Σύμμαχοι της Entente, μπορούσαν να υπολογίζουν στις υπηρεσίες ενός ακμαίου ποντοπόρου στόλου φορτηγών πλοίων χύδην φορτίου, που αποδείχτηκε το πολυτιμότερο είδος για τις ανάγκες της πολεμικής οικονομίας. Η έκθεση στους κινδύνους του πολέμου, είτε υπό καθεστώς ουδέτερης ναυτιλίας είτε υπό τη σημαία του στρατοπέδου της Αντάντ, απέφερε για την ελληνική ναυτιλία, όπως είδαμε μέσα από συγκεκριμένες περιπτώσεις, υψηλά κέρδη από ναύλα και ασφαλιστικές αποζημιώσεις. Παράλληλα, τεράστια ποσά απέφεραν και οι πωλήσεις σημαντικού αριθμού πλοίων σε συνθήκες υψηλής ζήτησης από κυβερνήσεις και ιδιώτες, κάτι που δεν έπαψε αυτόματα με το τέλος των εχθροπραξιών αλλά συνεχίστηκε και στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια. Το συνολικό ποσό που αποκόμισαν οι Έλληνες πλοιοκτήτες και μέτοχοι των επιχειρήσεων υπολογίζεται πως ήταν πολλαπλάσιο της προπολεμικής αξίας του συνόλου του εμπορικού στόλου, ξεπερνώντας τα 30 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας.²⁷³

Η επιτυχημένη στρατηγική, που ακολούθησαν οι περισσότεροι κατά τον πόλεμο αλλά και μεταπολεμικά, εξασφάλισε τις προϋποθέσεις όχι απλά για την αναπαραγωγή των επιχειρήσεών τους αλλά για την επέκτασή τους μετά την ανανέωση του απωλεσθέντος στόλου. Έτσι, όταν μειώθηκε η ζήτηση και υπήρχαν διαθέσιμα προς πώληση τα τυποποιημένα φορτηγά πλοία (τα περίφημα *standart type*) που φτιάχτηκαν για τις ανάγκες του πολέμου, αλλά και ναυπηγικές εγκαταστάσεις για παραγγελίες, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ήταν σε θέση να αγοράσουν και να αντικαταστήσουν όσα χάθηκαν στον πόλεμο.²⁷⁴ Για κάθε πλοίο που βυθίστηκε και που συχνά ξεπερνούσε σε ηλικία τα 15 χρόνια, υπάρχει στη δεκαετία του 1920 ένα νέο (συχνά με το ίδιο όνομα), που θα γίνει, δυστυχώς, με τη σειρά του, απώλεια του επόμενου μεγάλου πολέμου.²⁷⁵

Η περίοδος του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου εκτός από εξαιρετικά επικερδής, συνδέθηκε και με την περαιτέρω διεθνή εξάπλωση της ελληνικής ναυτιλίας πέρα από τις παραδοσιακές διαδρομές της, που ξεκινούσαν από τη Μαύρη Θάλασσα

²⁷³ Gelina Harlaftis, *A History of Greek-Owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet...ο.π.*, σελ.187.

²⁷⁴ Κάτι που θα επαναληφθεί μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, με τα αμερικανικής κατασκευής φορτηγά ατιμόπλοια τύπου EC2 (Emergency Cargo 2),περισσότερο γνωστά ως «Liberty ships».

²⁷⁵ Για την περίπτωση της εταιρείας του Σ.Γ. Εμπειρικού, στο νηολόγιο των Lloyds του έτους 1924, υπάρχουν 4 πλοία που φέρουν τα ονόματα πολεμικών απωλειών: *Μιχαήλ Α. Εμπειρικός, Ευγενία Σ. Εμπειρικού, Γεώργιος Μ. Εμπειρικός* και *Ασημίνα Γ. Εμπειρικού*, τα περισσότερα νεότευκτα, ναυπηγημένα στα έτη 1918-1921. Βλ. Σχετικά: [Lloyd's Register Foundation, Heritage & Education Centre](#), Lloyd's Register of Shipping 1924 Steamers.

και τη Μεσόγειο και έφταναν στη Βόρεια Ευρώπη. Ο πόλεμος ενόησε τις μεταφορές από μακρινές περιοχές όπως τη Βόρεια και Λατινική Αμερική αλλά και τις Ινδίες, και οι Έλληνες εφοπλιστές θα δραστηριοποιούνταν και μεταπολεμικά, σε αυτές τις αναπτυσσόμενες περιοχές, αποσπώντας αργά αλλά σταθερά μερίδιο της αγοράς από την βρετανική ναυτιλία.²⁷⁶

²⁷⁶ Gelina Harlaftis, *A History of Greek-Owned Shipping...ο.π.*, σελ. 189.

Βιβλιογραφία

Μονογραφίες- Συλλογικοί τόμοι

- Abbatiello, John J., *Anti-Submarine Warfare in World War I: British Naval Aviation and the Defeat of the U-Boats*, Routledge USA- Canada, 2006.
- Angier, E. A. V., *Fifty Years' Freights*, Fairplay, London, 1920.
- Broadberry, Stephen & Harrison, Mark (Editors), *The Economics of Great War*, Cambridge University Press, 2005.
- Cobb, Stephen, *Preparing for Blockade 1885–1914. Naval contingency for economic Warfare*, Ashgate, 2013.
- Churchill, Winston S., *The world crisis. Volume I: 1911–1914*, The Macmillan Company of Canada, Toronto, 1923.
- Churchill, Winston S., *The world crisis. Volume III: 1916–1918. Part I*, Thornton Butterworth Ltd., London, 1927.
- Dixon, Macneile William, *The Fleets Behind the Fleet. The Work of the Merchant Seamen and Fishermen in the War*, George H. Doran Company, 1917.
- Ferguson, Niall, *The Pity of War*, Allen Lane - The Penguin Press, 1998.
- Fayle, Ernest C., *Seaborne Trade. Volumes 1-3*, London, 1920-1924 (Αρχική έκδοση), 2014 (Ανατύπωση).
- Fayle, Ernest C., *The War and the Shipping Industry*, H. Milford - Oxford University Press, 1927.
- George, Lloyd David, *War Memoirs. Volume 1*, Ivon Nicholson & Watson, London, 1933.
- Gibson, R.H., *Three years of Naval Warfare*, William Heinemann, London, 1918.
- Gray, Howard L., *Wartime Control of Industry. The experience of England*, The Macmillan Company, New York, 1918.
- Hancock, W. K., *British War Economy*, HMSO, London, 1949.

- Harlaftis, Gelina, *A History of Greek-Owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day*, Routledge, London and New York, 1996.
- Hattendorf, John B., (Editor), *UBI SUMUS? The State of Naval and Maritime History*, Naval War College, Newport, Rhode Island, 1994.
- Hattendorf, John B., (Editor), *Doing Naval History. Essays toward Improvement*, Naval War College, Newport, Rhode Island, 1995.
- Hurd, Archibald, *The British Fleet in the Great War*, Constable and Company, London, 1918.
- Hurd, Archibald, *The Merchant Navy*, Vol. I-III, John Murray, Albemarle Street, W, London, 1921-1929.
- Jack, D. T., *Studies in Economic Warfare*, P. S. King & Son, London, 1940.
- Jellicoe, Rushworth John, *The Crisis of the Naval War*, George. H. Doran Company, New York, 1920.
- Kelly, Patrick J., *Tirpitz and the Imperial German Navy*, Indiana University Press, 2011.
- Kennedy, Paul M., *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, Allen Lane - Penguin Books, London, 1976.
- Mahken, Thomas, Maiolo, Joseph, and Stevenson David (Edited by), *Arms Races in International Politics. From the Nineteenth to the Twenty-First Century*, Oxford University Press, 2016.
- Mallock, W. H., *Capital, War and Wages*, Blackie and Son Limited, Glasgow-Bombay, 1918.
- Marder, Arthur J., *From the Dreadnought to Scapa Flow. The Royal Navy in the Fisher era, 1904-1919. Volume 1 – 5*, Oxford University Press, London, 1961-1970.
- Miller, Michael B., *Europe and the Maritime World: A Twentieth-Century History*, Cambridge University Press, 2012.
- Osborne, Eric W., *Britain's Economic Blockade of Germany, 1914–1919*. Frank Cass, London – New York, 2004.
- Roberts, John, *The Battleship DREADNOUGHT. Anatomy of the ship*, Conway Maritime Press, London, 2001.
- Rodger, N.A.M, (Edited by), *The Sea in History – The Modern World*, Océanides, 2017.

- Rossler, Eberhard, *The U-Boat. The evolution and technical history of German submarines*. Cassell & Co, London, 2001.
- Salter, J. A., *Allied Shipping Control. An Experiment in International Administration*, Oxford: The Clarendon Press, 1921.
- Seligmann, Matthew S., *The Royal Navy and the German Threat, 1901–1914. Admiralty Plans to Protect British Trade in a War Against Germany*, Oxford University Press, 2012.
- Sims, W.S., Rear-Admiral (U.S.Navy), *The victory at sea*, John Murray, London, 1920.
- Smith, Frederick, Sir, *The destruction of merchant ships under international law*, J.M. Dent & Sons, London, 1917.
- Smith, Russell, J., *Influence of the Great War upon shipping*, Oxford University Press, New York, 1919.
- Sondhaus, Lawrence, *Naval Warfare, 1815-1914*, Routledge, London and New York, 2001.
- Tenold, Stig, *Norwegian Shipping in the 20th Century .Norway's Successful Navigation of the World's Most Global Industry*. Palgrave Macmillan, 2019.

Άρθρα – Συμμετοχές σε συλλογικούς τόμους

- Berglund, Abraham, «The War and the World's Mercantile Marine», *The American Economic Review*, Vol. 10, No. 2, June 1920, pp. 227-258.
- Delis, Apostolos, «Navigation», στο Apostolos Delis, Jordi Ibarz, Anna Sydorenko, and Matteo Barbano (Editors), *Mediterranean Seafarers in Transition. Maritime Labour, Communities, Shipping and the Challenge of Industrialization 1850s — 1920s*, Brill, Leiden- Boston, 2022.
- Delis, Apostolos, «Ship operation in transition: Greek cargo sailing ships and steamers, 1860s-1910s», στο Apostolos Delis, Jordi Ibarz, Anna Sydorenko, and Matteo Barbano (Editors), *Mediterranean Seafarers in Transition. Maritime Labour, Communities, Shipping and the Challenge of Industrialization 1850s — 1920s*, Brill, Leiden- Boston, 2022.
- Dunley, Richard, «Anti-Submarine Warfare in the Pre-First World War Royal Navy: A Cultural Failure?», *War in History* 2020, Vol. 27(4) 617–642.
- Halpern, Paul G., «The Mediterranean and World War I», στο N.A.M Rodger (Edited by), *The Sea in History – The Modern World*, Οcéanides, 2017.
- Harlaftis, Gelina, "Maritime History or the History of thalassa", in Gelina Harlaftis, Nikos Karapidakis, Kostas Sbonias and Vaios Vaiopoulos (eds), *The New Ways of History*, IB Tauris, London, 2009.
- Harlaftis, Gelina, « Shipping», in Teresa da Silva Lopes, Christina Lubinski and Heidi J.S. Tworek (Edited by), *The Routledge Companion to the Makers of Global Business*, Routledge, 2020.
- Harlaftis, Gelina, «Greek Shipowners and State Intervention in the 1940s: A Formal Justification for the Resort to Flags-of-Convenience? », *International Journal of Maritime History*, Vol 1, Issue 2, 1989, pp.37-63.
- Hattendorf, John B., «Naval history», *The International Journal of Maritime History*, 2014, Vol. 26(1) 104–109.
- Hattendorf, John B., «Ubi Sumus? Twenty Five Years Later», *Northern Mariner/Le Marin du Nord*, XXVII, No. 1 (Jan. 2017)

- Marcuzzi, Stefano, «From the Adriatic to the Mediterranean: Italy in the Allied Naval Strategy (1915–1918) », *War in History*, Volume 27, issue 3, 2018, p. 456-485.
- McDermott, John, « "A Needless Sacrifice": British Businessmen and Business as usual in the First World War», *Albion: A Quarterly Journal Concerned with British Studies*, Vol. 21, No. 2 (Summer, 1989), pp. 263-282,
- Murphy, Hugh, «British Shipbuilding Industry during the Great War: A Contextual Overview Incorporating Standardization and the National Shipyards, 1916-1921», *International Journal of Maritime History*, XXIV, No.2 (December 2012), pp. 19-68.
- Ritschl, Albrecht, « The pity of peace: Germany's economy at war, 1914–1918 and beyond », στο Stephen Broadberry, Mark Harrison (Editors), *The Economics of Great War*, Cambridge University Press, 2005.
- Rodger, N.A.M., «Britain», στο John B. Hattendorf (Editor), *UBI SUMUS? The State of Naval and Maritime History*, Naval War College, Newport, Rhode Island, 1994.
- Rodger, N.A.M., «Considerations on Writing a General Naval History», στο John B. Hattendorf (Editor), *Doing Naval History. Essays toward Improvement*, Naval War College, Newport, Rhode Island, 1995.
- Seligmann, Matthew S., «The Anglo-German Naval Race, 1898–1914», στο Thomas Mahken, Joseph Maiolo, and David Stevenson (Eds.), *Arms Races in International Politics. From the Nineteenth to the Twenty-First Century*, Oxford University Press, 2016.
- Tooze Adam and Fertik, Ted «The World Economy and the Great War», *Geschichte und Gesellschaft* 40, Gottingen, 2014, pp. 214 – 238.
- Winter, Jay, «British and commonwealth historiography of World War I 1914–2018», στο Christoph Cornelissen and Arndt Weinrich (Eds), *Writing the Great War. The Historiography of World War I from 1918 to the Present*, Berghahn, New York- Oxford, 2021,

Ελληνική βιβλιογραφία

- Frank Broeze, «Από την Περιφέρεια στο Κέντρο: Η πρόκληση της Ναυτιλιακής Ιστορίας της Αυστραλίας», στο Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16^{ος}-20^{ος} αιώνας*. Στάχυ, Αθήνα, 2001,
- Eric J. Hobsbawm, *Η εποχή των άκρων. Ο σύντομος Εικοστός Αιώνας 1914-1991*, Μετάφραση: Βασίλης Καπετανγιάννης, Θεμέλιο, Αθήνα, 2004.
- Βλάσσης Γαβριηλίδης (διεύθυνση έκδοσης), *Το εμπορικόν ναυτικόν μας και τα εκατομμύρια των εφοπλιστών*, Εκδοτικά Καταστήματα «Ακροπόλεως», Αθήνα, 1918.
- Θεοτοκάς, Γιάννης – Χαρλαύτη, Τζελίνα, Ευδόμνη. Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, 1945-2000. Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγικές, ΕΛΙΑ.
- Λιβάνιος, Αλέξανδρος, «Η Προσωρινή Κυβέρνηση της Θεσσαλονίκης (1916-1917). Προβλήματα εφοδιασμού-επισιτισμού-συγκοινωνιών-ναυτιλίας: Οι βασικότερες μεταρρυθμίσεις», Δημοσίευτη μεταπτυχιακή εργασία, Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου, Πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών «Νεότερη και σύγχρονη Ιστορία: Νέες θεωρήσεις και προοπτικές», Καλαμάτα, 2021.
- Μπίστης, Λεωνίδας Ε., *Ο ατιμήρης εμπορικός στόλος της Άνδρου*, Έκδοσις «Ενώσεως Ανδρίων», 1982.
- Ντούνης, Χρήστος Ε., *Εν Καιρώ Πολέμου. Το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό στη δίνη δύο παγκόσμιων πολέμων. Τα απολεσθέντα στους ωκεανούς ποντοπόρα πλοία*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, 2003.
- Σακαλής, Γ., « Το εμπορικόν ναυτικόν εν κινδύνω», στο Βλάσσης Γαβριηλίδης (διεύθυνση έκδοσης), *Το εμπορικόν ναυτικόν μας και τα εκατομμύρια των εφοπλιστών*, Εκδοτικά Καταστήματα «Ακροπόλεως», Αθήνα, 1918.
- Χαρλαύτη, Τζελίνα, (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16^{ος}-20^{ος} αιώνας*. Στάχυ, Αθήνα, 2001,
- Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας. 19^{ος}-20^{ος} αιώνας*, Νεφέλη, Αθήνα , 2001.
- Χαρλαύτη, Τζελίνα, Χαριτάτος, Μάνος, Μπενέκη, Ελένη, *Πλωτώ. Έλληνες караβοκύρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18ου αιώνα έως τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο*, ΕΛΙΑ, Αθήνα, 2002.

- Χαρλαύτη Τζελίνα, «Ναυτιλία», στο Κ. Κωστής, Σ. Πετμεζάς (επιμ.) *Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας τον 19ο αιώνα*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 2006.
- Χαρλαύτη, Τζελίνα, «“Μηχανή πρόσω ολοταχώς. Έναρξις ταξιδίου”». Η πορεία του στόλου των Ελλήνων κατά τη διάρκεια του 20ου αιώνα», στο *Εισαγωγή στην νεοελληνική οικονομική ιστορία (18ος-20ος αιώνας)*, συλλογικό, Τυπωθήτω- Γιώργος Δαρδανός, Αθήνα, 1999.

Αρχειακές πηγές

- Public Records Office, Φάκελος FO 286/602, (Αλληλογραφία του Sir F. Elliot προς τον Mr. A. Balfour), Βιβλιοθήκη Ινστιτούτου Μεσογειακών Σπουδών, Συλλογή Χαρλαύτη.
- Καΐρειος Βιβλιοθήκη, Άνδρος, Ναυτικά Αρχεία Εμπειρικού.
- Lloyd's Register Foundation, Heritage & Education Centre, Lloyd's Register of Shipping
- Lloyd's Register Foundation Heritage & Education Centre, World Fleet Statistics (Statistical Tables)
- Lloyd's Register Foundation Heritage & Education Centre, Casualty Returns (total losses of ocean going merchant ships over 100 gross tonnes).
- The Chamber of Shipping of the United Kingdom, Annual Report of 1918-1919.

Διαδίκτυο

- <https://hec.lrfoundation.org.uk/archive-library/world-fleet-statistics>
- <https://hec.lrfoundation.org.uk/archive-library/casualty-returns>
- <http://shippingandshipbuilding.uk/>.
- <https://www.rmslusitania.info/people/second-cabin/patrick-mcginley/>

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ 1915 -1918

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠ/ΣΗΣ	ΣΗΜΑΙΑ ΝΗΟΛΟΓΙΟ	ΦΟΡΤΙΟ	ΧΩΡΗΤ/ΤΗΤΑ NET/ GROSS	ΗΜ/ΝΑΙ ΒΥΘΙΣΗΣ	ΤΑΞΙΔΙ	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ
1	Dafni	Pandeli brothers	1889	Piraeus		826/1321	1915		Black Sea
2	Georgios	Catalanos	1886	Piraeus	Army equipment	487/795	16/1/1915	Istanbul for Trabzon	Black Sea
3	Morna	J. Marangos	1891	Zante		928/1496	15/4/1915		Black Sea
4	Ellispontos	National Steam Navigation Co Ltd of Greece - A. A. Embiricos & Co	1906	Andros		1923/2989	17/4/1915	From Amsterdam to Montevideo.	North Sea
5	Virginia	A.Fokias	1874	Piraeus	Ballast	703/1159	28/5/1915	To Trieste	Mediterranean
6	Dimitrios	E.C.Embiricos (Daniolos Bros)	1902	Andros		1585/2508	6/10/1915	From Alexandria to London	Mediterranean
7	Zarifis	Michalinos Maritime & Commercial Co	1901	Piraeus	Fruit	1821/2904	29/11/1915	Alexandria for Hull	Mediterranean
8	L.G.Goulandris	Goulandris Brothers	1896	Andros		1312/2128	6/12/1915	Alexandria for Hull	Mediterranean
9	Anthipi	M.Michalos	1872	Piraeus	Cargo of stores	709/1166	24/12/1915	From Italy to Albania	Mediterranean
10	Theoskepasti	A. M. Coulouthros & J. M. Kessarlis/Imperial Russian Navy requisition	1889	Andros		1603/2461	5/2/1916	to Odessa	Black Sea
11	Adamantios Korais	Michalitzianos Kypriatos & Co	1889	Piraeus		1913/2947	19/5/1916	From Barry to Savona	Mediterranean

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ 1915 -1918

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠ/ΣΗΣ	ΣΗΜΑΙΑ ΝΗΟΛΟΓΙΟ	ΦΟΡΤΙΟ	ΧΩΡΗΤ/ΤΗΤΑ NET/ GROSS	ΗΜ/ΝΑΙ ΒΥΘΙΣΗΣ	ΤΑΞΙΔΙ	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ
12	Istros	C. A, Theophilatos	1903	Ithaca	Coal	1208/1891	22/5/1916	From Cardiff to Genoa	Mediterranean
13	Tricoupis	E. K. Vlassopoulos	1892	Piraeus	Coal	1517/2387	3/8/1916	From Cardiff to Genoa	Mediterranean
14	Leandros	C Hadjipateras and N & D Pateras	1888	Piraeus	Coal	1047/1658	25/8/1916	from Cardiff to Genoa	Mediterranean
15	Spetzai	Coutzis Brothers	1891	Piraeus		1160/1904	8/9/1916	from Cyprus for Liverpool	Mediterranean
16	Assimacos	M.Assimacos	1890	Andros	Coal	1889/2898	11/9/1916	from Glasgow to Genoa	North Atlantic
17	Samos	Compagnie Panhellenique	1872	Piraeus		689/1186	3/10/1916	To Mediterranean	Mediterranean
18	Aris	T.Antypa (X. Troyanos Mngr.)	1871	Piraeus		583/1000	15/10/1916		Mediterranean
19	George M.Embiricos	S. G. Embiricos	1904	Andros	Maize	2324/3636	22/10/1916	Buenos Aires for Brixham	North Atlantic
20	Germaine	S. Castanos	1898	Piraeus	Maize	1644/2573	28/10/1916	Rosario for Marseille	Mediterranean
21	Massalia	E. Petrizis fils	1888	Syra	Coal	1381/2186	29/10/1916	Newport for Naples	North Atlantic
22	Kiki Issaias	C. E. Zalocostas & G. A. Issaias	1894	Piraeus		1900/2993	31/10/1916	Piraeus for Cyprus	Mediterranean
23	Barbara	C. M. Cornilakis	1889	Syra	Cotton	1790/2831	11/11/1916	Alexandria for Bristol	North Atlantic
24	Ioannis	C. Mazarakis (N. D. Lykiardopulo)	1902	Argostoli	Wheat	2492/3828	12/11/1916	Bahia Blanca for London	North Atlantic
25	Styliani Bebis	C. D. Bebis & fils	1908	Andros	Grain	2216/3603	12/11/1916	from Rosario to Falmouth	Mediterranean

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ 1915 -1918

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠ/ΣΗΣ	ΣΗΜΑΙΑ ΝΗΟΛΟΓΙΟ	ΦΟΡΤΙΟ	ΧΩΡΗΤ/ΤΗΤΑ NET/ GROSS	ΗΜ/ΝΑΙ ΒΥΘΙΣΗΣ	ΤΑΞΙΔΙ	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ
26	Michael	S. G. Embiricos	1890	Andros	Currants	1489/2410	25/11/1916	Patras for Liverpool	Mediterranean
27	Christoforos	J. D. & A. D. Negropontes & Saliaris Brothers	1905	Chios		2345/3674	26/11/1916	Barry for Savona	Mediterranean
28	Margarita	Navigation Hellénique John MacDowall	1872	Piraeus		586/1112	27/11/1916	To Alexandria	Mediterranean
29	Mihael	Laskar Laskarides (Dmitri Tombulis)/24/08/1915 captured by Russian	1870	Constanza		365/724	28/11/1916		Black Sea
30	Demetrios Inglessis	D. Inglessis fils	1891	Vathay	Maize	1327/2088	2/12/1916	Rosario for Hull	North Atlantic
31	Fofa	P Macris & ED Hadjiconstantis	1892	Syra	Coal	1673/2615	4/12/1916	from the Tyne to Saint Vincent	North Atlantic
32	Grigorios Anghelatos	D. Anghelatos	1896	Piraeus	Coal	2339/3635	5/12/1916	inward to Genoa	Mediterranean
33	Spyros	S. C. Antippas	1915	Argostoli	Maize	2042/3357	7/12/1916	from Buenos Aires to Hull	North Atlantic
34	Salamis	A. & A. Callinicos	1905	Ithaca		2307/3638	13/12/1916	Cardiff for Montevideo	North Atlantic
35	Sappho	Navigation aVapeur Panhellenique	1891	Piraeus		1259/2087	30/12/1916		North Atlantic
36	Tsiropinas	C. A. Tsiropinas & Sons	1905	Syra	Maize	1925/3015	1/1/1917	Rosario for Belfast	North Atlantic
37	Aristotelis C.Ioannou	Gregory J. Theophilatos	1900	Andros	Maize	1855/2868	2/1/1917	Buenos Aires for Belfast	North Atlantic

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ 1915 -1918

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠ/ΣΗΣ	ΣΗΜΑΙΑ ΝΗΟΛΟΓΙΟ	ΦΟΡΤΙΟ	ΧΩΡΗΤ/ΤΗΤΑ NET/ GROSS	ΗΜ/ΝΑΙ ΒΥΘΙΣΗΣ	ΤΑΞΙΔΙ	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ
38	Dimitrios Goulandris	P. D. Goulandris	1895	Andros	Wheat	2447/3744	2/1/1917	Buenos Aires for Avonmouth	North Atlantic
39	Evangelos	Ambatielos Bros.	1913	Argostoli	Wine and esparto	2273/3773	7/1/1917	Algiers for Dunkerque	North Atlantic
40	Stenimachos	J. Arvantidi fils	1876	Syra		748/1175	22/1/1917	Algiers for Bordeaux	North Atlantic
41	Elikon	Achaia S.S. Co. Ltd. - W. Morphy & Son,	1883	Patras		671/1166	1/2/1917		North Atlantic
42	Vasilissa Olga	Pilion Shipping Co	1869	Greece	Coal	901/1400	11/2/1917	Port Talbot to Dunkerque	North Atlantic
43	Aghios Spyridon	John Roussos Sons	1878	Piraeus	Coal	1019/1618	12/2/1917	Swansea for Naples	North Atlantic
44	Laertis	Geo. C. Dracoulis	1912	Ithaca		2380/3914	16/2/1917	Genoa for La Goulette	Mediterranean
45	Miaoulis	A. Coulouras & K. Xenos	1893	Syra		1872/2918	24/2/1917	from Alexandria and Oran to Hull	Mediterranean
46	Prikonisos	Pandeli Brothers	1914	Piraeus		2162/3537	24/2/1917	To the U.S.A.	Mediterranean
47	Salamis	D.F.Andreadis	1873	Syra	Coal	574/995	24/2/1917	Barry for Bordeaux	North Atlantic
48	Victoria	G. Angelidis	1882	Piraeus		806/1388	26/2/1917	Bone for Almeria	Mediterranean
49	Theodoros Pangalos	T. Pangalos	1895	Syra		1823/2838	3/3/1917	Outward from Penarth	North Atlantic
50	Poseidon	N. P. Roussos & Co	1893	Syra	Iron Ore	1657/2589	25/3/1917	From Les Falaises for Barrow	Irish Sea

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ 1915 -1918

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠ/ΣΗΣ	ΣΗΜΑΙΑ ΝΗΟΛΟΓΙΟ	ΦΟΡΤΙΟ	ΧΩΡΗΤ/ΤΗΤΑ NET/ GROSS	ΗΜ/ΝΑΙ ΒΥΘΙΣΗΣ	ΤΑΞΙΔΙ	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ
51	Katina	G. Gregos	1891	Syra	Phosphates	1563/2464	28/3/1917	Sfax for Nantes	North Atlantic
52	Vasilefs Constantinos	S. G. Embiricos	1913	Andros		2489/4070	3/4/1917	Outward from Piraeus	Mediterranean
53	Livatho	A. Krinos	1891	Piraeus	Ballast	1904/2922	8/4/1917	Salonica for U.S. ports	Mediterranean
54	Nestos	National Steam Navigation Company Ltd	1914	Andros	Wheat	2637/4060	8/4/1917	New York for Piraeus	Mediterranean
55	Themistoclis	S Spiridonou & Co (E Levantis)	1880	Piraeus	Coal	1241/1895	9/4/1917	from Cardiff to Algiers	North Atlantic
56	India	S. Costomeni & S. Valmadis	1899	Syra	Coal	1797/2933	12/4/1917	Cardiff for Oran	Mediterranean
57	Odysseus	G. C. Dracoulis	1915	Ithaca	Wheat	2139/3463	13/4/1917	New Orleans for Marseille	North Atlantic
58	Panaghis Drakatos	Panaghis Drakatos - Ambatielo Bros.	1897	Argostoli		1754/2734	15/4/1917	Huelva for Norfolk Va	North Atlantic
59	Crios	A. A. Embiricos & Co	1912	Andros	Iron Ore	2643/4116	16/4/1917	From Savona to Cardiff	North Atlantic
60	Zinovia	Michalinos Maritime & Commercial Co. Ltd	1910	Piraeus	Coal	1820/2976	16/4/1917	Barry for Taranto	Mediterranean
61	Georgios	N. G. Kyriakides	1913	Piraeus		1926/3124	20/4/1917	From Port Kelah to the Tees	North Atlantic
62	Chrisomalli Th.Sifneo	J. Charopoulos	1892	Piraeus	Iron Ore	1554/2415	30/4/1917	Genoa for the Tees	Mediterranean
63	Parthenon	D. A. Stathatos	1904	Ithaca		1896/2934	30/4/1917	New York for Havre	North Atlantic

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ 1915 -1918

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠ/ΣΗΣ	ΣΗΜΑΙΑ ΝΗΟΛΟΓΙΟ	ΦΟΡΤΙΟ	ΧΩΡΗΤ/ΤΗΤΑ NET/ GROSS	ΗΜ/ΝΑΙ ΒΥΘΙΣΗΣ	ΤΑΞΙΔΙ	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ
64	Agios Nikolaos	Nicolas Valmas	1887	Syra	Iron Ore	1416/2231	4/5/1917	From Oran to Boulogne	Mediterranean
65	Assos	Nav. a Vapeur Ionienne - G. Yannoulato Freres Mgrs	1890	Cephalonia	Maize	1797/2720	4/5/1917	Colombo to Dunkerque	North Atlantic
66	Ioannis P.Goulandris	John P.Goulandris	1897	Andros	Ore	2026/3153	4/5/1917	On passage Bougie for Barrow	North Atlantic
67	Lefkosia	D. Pavlatos & Co	1872	Piraeus		677/1087	11/5/1917		Mediterranean
68	Nicolaos	Aivatoglou Brothers	1878	Piraeus	Coal	738/1215	13/5/1917	From the Clyde to Rouen	Irish Sea
69	Panaghi Lykiardopulo	N. D. Lykiardopoulos	1900	Argostoli	Coal	2054/3193	15/5/1917	From the Tyne to Genoa	North Atlantic
70	Eirini	Hellenic Shipowning Co Ltd	1903	Andros	Coal	1702/2662	17/5/1917	From the Tyne to Leghorn	North Atlantic
71	Maria	J. L. Vatis & Co	1898	Andros	Coal	1627/2574	23/5/1917	Manchester for Gibraltar	North Atlantic
72	Dorothy	S. G. Embiricos	1914	Andros	Wheat	2674/4494	25/5/1917	From Karachi to Naples	Mediterranean
73	Aristidis	Constantine Papageorgacopoulos	1884	Piraeus	Iron Ore	1386/2179	26/5/1917	From Bilbao to Plymouth	North Atlantic
74	Efstathios	NE Ambatielos (Ambatielos Bros)	1907	Argostoli	Aircraft, engines, oil and wire	2504/3847	27/5/1917	From Baltimore to Bordeaux	North Atlantic
75	N.Hadzikyriakos	G. Hadzikyriakos	1904	Piraeus		2271/3533	31/5/1917	Rosario for London	North Atlantic

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ 1915 -1918

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠ/ΣΗΣ	ΣΗΜΑΙΑ ΝΗΟΛΟΓΙΟ	ΦΟΡΤΙΟ	ΧΩΡΗΤ/ΤΗΤΑ NET/ GROSS	ΗΜ/ΝΑΙ ΒΥΘΙΣΗΣ	ΤΑΞΙΔΙ	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ
76	Nirefs	Hellenic Company of Marine Enterprises (A. Palios)	1915	Piraeus		2526/4080	14/6/1917		North Atlantic
77	Antonios M.Mavrogordatos	A. M. Mavrogordatos	1901	Syra	Coal	2451/3771	17/6/1917	Liverpool for Gibraltar	North Atlantic
78	Kerkyra	Nav. a Vapeur 'Ionienne' -G. Yannoulato Freres Mgrs	1881	Piraeus	Cattle and cased petrol	194/411	19/6/1917	Taranto for Corfu	Mediterranean
79	Kyma	Maroulis Bros	1898	Piraeus		2209/3420	19/6/1917	Marseille for Dakar.	North Atlantic
80	Katerina	E. M. Culucundis	1898	Syra	Iron Ore	1980/3092	20/6/1917	Port Kelah for Middlesbrough	North Atlantic
81	Kalypso Vergotti (Ecaterina Couppa)	Gerasimos C. Vergottis	1901	Argostoli		1774/2819	23/6/1917	Outward from Genoa.	Mediterranean
82	Aghia Paraskevi	Coutzodontis & Papanastossopoulo managers	1890	Syra	Ore	1762/2795	24/6/1917	Bougie for Cardiff	North Atlantic
83	Constantinos	P. Constantinidis, P. Cavafis & Co	1893	Piraeus	Iron Ore	1944/3014	24/6/1917	Bona for Glasgow	North Atlantic
84	Taigetos	A. M. Coulouthros	1903	Andros		1891/2961	24/6/1917	Bay of Biscay.	North Atlantic
85	Petritzis	E.Petritzis fils	1905	Syra	Iron ore	2352/3692	25/6/1917	on passage Benisaf and St. John de Luz for the Tyne	North Atlantic
86	Driskos	G. Hadzikyriakos	1891	Chios	Iron Ore	1846/2833	29/6/1917	Bona for the Tees	North Atlantic
87	Vrontados	GF Andreadis	1891	Piraeus		1660/2398	30/6/1917		Mediterranean

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ 1915 -1918

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠ/ΣΗΣ	ΣΗΜΑΙΑ ΝΗΟΛΟΓΙΟ	ΦΟΡΤΙΟ	ΧΩΡΗΤ/ΤΗΤΑ NET/ GROSS	ΗΜ/ΝΑΙ ΒΥΘΙΣΗΣ	ΤΑΞΙΔΙ	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ
88	Miltiades Embiricos	GM Embiricos,	1897	Andros	General cargo	2178/3448	1/7/1917	From New York to Piraeus	Mediterranean
89	Marionga Goulandris	J. P. Goulandris	1905	Andros		2025/3191	4/7/1917	Baltimore for Genoa	Mediterranean
90	Varvara	D Pavlatos	1872	Piraeus	Currants	804/1316	6/7/1917	Patras for Britain	Mediterranean
91	Charilaos Tricoupis	Embiricos Bros	1892	Andros		1517/2475	13/7/1917	Buenos Aires for U.K. ports	North Atlantic
92	Chalkydon	J. Avrantidi fils	1894	Syra		1849/2870	15/7/1917	From New York.	North Atlantic
93	Mikelis	E. M. Michalitsianos	1885	Argostoli		1545/2130	24/7/1917	Bilbao for Glasgow	Irish Sea
94	Pontoporos	National Steam Navigation Co. Ltd. of Greece - Embiricos Bros	1913	Andros	Coal	2603/4049	17/8/1917	From the Tyne to La Spezia	North Atlantic
95	Eirini	N. G. Kyriakides	1897	Piraeus		1552/2452	26/8/1917	Bordeaux for Newport	North Atlantic
96	Athinai	Nav Orientale (P Pantaleon)	1872	Piraeus		431/988	30/8/1917	SE of Cape Sidero	Mediterranean
97	Eleni	Cosulich	1877			269/679	31/8/1917		Mediterranean
98	Eugenia	M. G.Livanos- P.M. Laimos	1902	Piraeus	Iron Ore	1968/3029	1/9/1917	Tunis to Hartlpoole	Mediterranean
99	Theodora	C Pateras & MA Prois	1894	Piraeus		1850/2899	4/9/1917	From Cagliari to Nantes	North Atlantic
100	Alkyon	M. Embiricos (Olivier & Co.)	1889	Syra	Coal	1618/2464	22/9/1917	from Tyne to Palermo	Mediterranean

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ 1915 -1918

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠ/ΣΗΣ	ΣΗΜΑΙΑ ΝΗΟΛΟΓΙΟ	ΦΟΡΤΙΟ	ΧΩΡΗΤ/ΤΗΤΑ NET/ GROSS	ΗΜ/ΝΑΙ ΒΥΘΙΣΗΣ	ΤΑΞΙΔΙ	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ
101	Heraklios	J. Arvantidi fils	1896	Syra		1840/2878	26/9/1917	Tunis and Bougie for Oran	Mediterranean
102	Constantinos Embriricos	A. Embiricos	1903	Andros		1663/2611	4/10/1917	Outward from Marseille	Mediterranean
103	Nicolaos Roussos	J. Roussos & Sons	1890	Piraeus	Coal	1304/2421	4/10/1917	Tyne for La Spezia	Mediterranean
104	Georgios Marketos	C. P. Markettos	1890	Piraeus	Coal	1444/2269	12/10/1917	Newport for Oran	North Atlantic
105	Despina G.Michalinos	Michalinos Maritime & Commercial Co	1907	Piraeus		1784/2851	14/10/1917	Marseille for Gibraltar	Mediterranean
106	Ecaterini C.D.	Cambanis & Dendrinis	1906	Andros	Maize	2414/3739	14/10/1917	Buenos Aires for Waterford	North Atlantic
107	Castro	P. D. Corvissiano	1897	Piraeus		1267/1994	15/10/1917	Weymouth for Barrow	North Atlantic
108	Nefeli	Embiricos Bros	1912	Andros		2476/3868	3/11/1917	From Karachi to Syracuse	Mediterranean
109	Markella	J. E. Xenios	1881	Piraeus	Grain	727/1124	23/11/1917	Arzew for Marseille	Mediterranean
110	Antonios Stathatos	C. Stathatos	1901	Ithaca		1749/2743	1/12/1917	Bordeaux for U.K. ports	North Atlantic
111	Minas	D.Diacakis	1892	Syra	Iron ore	1588/2506	2/12/1917	On passage Algiers for Cardiff	Mediterranean
112	Gerasimos	N. D. Lykiardopulo	1913	Argostoli		2379/3845	4/12/1917	Karachi & Alexandria for Bone	Mediterranean
113	Costas	Managers Hellenic Shipowning Co. Ltd	1896	Andros		2096/3278	9/12/1917	Karachi for Milos	Mediterranean

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ 1915 -1918

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠ/ΣΗΣ	ΣΗΜΑΙΑ ΝΗΟΛΟΓΙΟ	ΦΟΡΤΙΟ	ΧΩΡΗΤ/ΤΗΤΑ NET/ GROSS	ΗΜ/ΝΑΙ ΒΥΘΙΣΗΣ	ΤΑΞΙΔΙ	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ
114	Dafni	Pandelis Brothers	1881	Piraeus		774/1190	15/12/1917	Inward from Rouen	North Sea
115	Ioannina	National Steam Navigation Company Ltd. of Greece - Embiricos Brothers	1897	Andros		2654/4191	15/12/1917	Piraeus for New York.	North Atlantic
116	Lily	N. G. Calvocoressis & E. Culucundis	1900	Syra		1934/2993	31/12/1917	From Calcutta	Mediterranean
117	Kanaris	N Embiricos Sons	1901	Andros		2432/3793	6/1/1918	From Barry to Bordeaux	North Atlantic
118	Antonios J.Dracoulis	GA Dracoulis	1906	Ithaca		2135/3301	24/1/1918	From Karachi	Mediterranean
119	Asimina	S. G. Embiricos	1894	Andros		1852/2878	26/1/1918	From New York to Castellamare di Stabia	Mediterranean
120	Kithira	Psacaloropoulos, Scambavia & Spathis (Michalinos Maritime & Commercial Co.)	1890	Piraeus	Kernels and oil	1434/2240	22/2/1918	Cotonou for Maresille	North Atlantic
121	Euxeinos	L. Nicolaides	1901	Piraeus		1819/2891	2/3/1918		Mediterranean
122	Antonios N.Theophilatos	CA Theophilatos	1889	Ithaca		1481/2282	20/3/1918	From Bombay to Milos	Mediterranean
123	Salaminia	Embiricos & Drosopoulos Maritime Ltd	1897	Andros	Ballast	1983/3112	29/3/1918	From Barrow to Barry Roads	Irish Sea
124	Elka	J. Charapoulos	1881	Piraeus		1347/2128	19/4/1918	Marseille for Dakar	Mediterranean
125	Vasilefs Georgios	O. Tetenes	1904	Andros	Ballast	2383/3651	3/5/1918	Havre for Barry	North Atlantic

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ 1915 -1918

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠ/ΣΗΣ	ΣΗΜΑΙΑ ΝΗΟΛΟΓΙΟ	ΦΟΡΤΙΟ	ΧΩΡΗΤ/ΤΗΤΑ NET/ GROSS	ΗΜ/ΝΑΙ ΒΥΘΙΣΗΣ	ΤΑΞΙΔΙ	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ
126	Kilkis	T. Bistis & Hadzikyriakos	1906	Agrostoli		2777/4302	24/7/1918	Almeria for the Tyne	North Sea
127	Chariton	G. M. Embiricos	1904	Andros	Ballast	1937/3023	8/8/1918	Malta for Philadelphia	North Atlantic
128	G.Voyazides	Saliaris Bros.	1904	Piraeus		1952/3040	16/9/1918	inward from Marseille	Mediterranean
129	<i>Aphrodite (Venere)</i>					600	First 1917		
130	<i>Spetzai</i>					425/788	Fourth 1916		
131	<i>Niki</i>	Nav.Héllénique- JohnMcDowall	1888	Piraeus		254/511	Fourth 1917		