

Σταμάτιος Μεσημέρης

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΓΑΛΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ΠΡΙΝ
ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ 1821

Σ' αυτό το συνοπτικό κείμενο θα επιχειρήσουμε να περιγράψουμε την κατάσταση του γαλλικού ναυτικού στην Ανατολική Μεσόγειο: την ψυχολογική του κατάσταση, τα μέσα που διέθετε, και τη δράση του, πριν από την έναρξη του Αγώνα της Ανεξαρτησίας του 1821. Η συγκεκριμένη αυτή περίοδος είναι η χειρότερη που γνώρισε το γαλλικό ναυτικό στην ιστορία του, ενώ ταυτόχρονα η γαλλική επιρροή στην περιοχή, εν αντίθεση με την αγγλική, βρισκόταν στο ναδίρ της. Λόγω της πολύχρονης απουσία τους από την Ανατολική Μεσόγειο. Η παλαιά προνομιακή θέση που άλλοτε κατείχαν οι Γάλλοι είχε χαθεί και το γεγονός αυτό είχε δημιουργήσει μία σειρά προβλημάτων στο ναυτικό τους.

Η Γαλλία, την εποχή αυτή, προσπαθεί να συνέλθει από την καταστροφική και ταπεινωτική ήττα την οποία κατά τους Ναπολεόντειους πολέμους και η οποία είχε σαν συνέπεια την αλλαγή των συνόρων της, την απώλεια των αποικιών της, την εισβολή και κατάληψη της από τους αντιπάλους της μέχρι τον Σεπτέμβριο του 1817, και τέλος την καταβολή πολεμικών προστίμων¹. Είναι μία ιδιαίτερα σκληρή και δύσκολη περίοδος για τους Γάλλους οι οποίοι καλούνται να ξεπεράσουν τις υλικές καταστροφές του πολέμου και το μειωμένο ηθικό τους. Το γαλλικό κοσμοπολιτισμό του 18ου αιώνα είχε τώρα

1. Η δεύτερη συνθήκη του Παρισιού, η οποία υπογράφηκε από τον δούκα του Richelieu στις 20 Νοεμβρίου 1815, δεν διακατέχεται από την σχετική γενναιοδωρία των συμμάχων προς τους Γάλλους όπως αυτήν την οποία έδειξαν κατά την πρώτη συνθήκη. Η Γαλλία περιορίζεται στα σύνορα του 1789 και όχι σ' αυτά του 1792. Η Philippeville, το Marienbourg, περιοχή βόρεια της Lauter στην Hesse, στην Βαυαρία στην Σαβοΐα και στην Σαρδηνία. Τα πολεμικά πρόστιμα ανέρχονται σε 700 εκατομμύρια, τα οποία πρέπει να πληρώνονται στους Συμμάχους σε τετραμηνίες δόσεις 45 εκατομμυρίων, συν 150 εκατομμύρια ετησίως για τα έξοδα του στρατού κατοχής των 150.000 ανδρών υπό τις διαταγές του Wellington. Τέλος η Γαλλία υποχρεώθηκε να πληρώσει πολεμικές αποζημιώσεις σ' όλες τις χώρες: θύματα του γαλλικού στρατού κατοχής από την εποχή της Γαλλικής Επανάστασης. Η Γαλλία τέθηκε κάτω από την αστυνομική κηδεμονία των Συμμάχων, αντιπάλων του Ναπολέοντος το 1814. Κηδεμονία που πραγματοποιείται με το συμβούλιο των πρεσβευτών των χωρών νικητών στο Παρίσι. Το τέλος της κατοχής και η κατάργηση του συμβουλίου των πρεσβευτών των χωρών νικητών αποφασίζεται στο συνέδριο της 27 Σεπτεμβρίου του 1817 και η Γαλλία είναι στο εξής δεκτή ισότιμα στο ευρωπαϊκό διευθυντήριο που ήθελε να είναι ο φύλακας της ευρωπαϊκής σταθερότητας.

διαδεχθεί ο πατριωτικός σωβινισμός τρεφόμενος από το πικρό και οδυνηρό συναίσθημα της πολεμικής ήττας και των συνεπειών της.

Ασφαλώς δεν είναι εδώ ο χώρος για να εξετάσουμε αναλυτικά το σύνολο των επιπτώσεων της ήττας στην Γαλλία· θα περιορισθούμε μόνο σ' ό,τι αφορά το γαλλικό ναυτικό, πολεμικό και εμπορικό, στο σύνολο του και στην συνέχεια θα εξετάσουμε την κατάσταση και τη δράση της Μοίρας η οποία έδρασε στην Ανατολική Μεσόγειο.

Αυτό το οποίο είναι χαρακτηριστικό και πρέπει ιδιαίτερα να κατανοηθεί είναι το γεγονός ότι η Γαλλία κατά την πολύχρονη και σκληρή σύγκρουση με τους Άγγλους υπέστη τα πιο σκληρά χτυπήματα στη θάλασσα. Είναι γνωστό ότι οι πολεμικές επιχειρήσεις των Γάλλων στο υγρό στοιχείο, σ' αντιπαράθεση μ' εκείνες του γαλλικού στρατού, είχαν αποτύχει οικτρά. Το γαλλικό πολεμικό ναυτικό υπέστη κατ' εξακολούθηση βαρύτερες ήττες οι οποίες είχαν περίτρανα αποδείξει την υπεροχή των Άγγλων και τη δική του αναποτελεσματικότητα. Η θαλασσογαζήτσα Άγγλία το τσάκισε² κυριολεκτικά, καταράκωσε το ηθικό του και περιορίσε στο ελάχιστο τις ναυτικές φιλοδοξίες για το μέλλον. Αξίζει να σημειωθεί ότι το γόητρο του πολεμικού ναυτικού είχε καταπέσει σε σημείο να είχε γίνει αποδέκτης ειρωνειών και αυτών ακόμα των Γάλλων όλων των πολιτικών παρατάξεων· δεν ενέπνεε παρά μία μεγάλη περιφρόνηση, διότι είχε συσωρεύσει πάμπολες ήττες και ταπεινώσεις οι οποίες είχαν αμαυρώσει την τιμή του έθνους. Στα πρώτα χρόνια της Παλινόρθωσης η ανυποληψία του ήταν τέτοια που έφτασε στο σημείο να αμφισβητηθεί και αυτή ακόμη η ύπαρξή του. Ο ηγούμενος de Pratt συνιστούσε την παντελή κατάργησή του, ενώ ο κόμης Μολέ έλεγε ότι θα ήταν ευχαριστημένος με έναν ελαφρό στόλο αποτελούμενο μόνο από μπρίκια και κορβέτες, που θα τους ανετίθετο η φύλαξη των ακτών και οι διάφορες υπηρεσίες στις αποικίες.

Πράγματι, μετά τη λήξη των εχθροπραξιών, διαπιστώνεται ότι σ' αυτό το σχετικά ελάχιστο χρονικό διάστημα ένα τεράστιο αριθμητικό και ποιοτικό χάσμα είχε δημιουργηθεί ανάμεσα στο γαλλικό και το αντίστοιχο αγγλικό Βασιλικό Ναυτικό· χάσμα ιλλυγγιώδες το οποίο τίποτα δεν φαινόταν να μπορεί να γεφυρώσει. Έτσι το πρώτο πρόβλημα το οποίο είχε να αντιμετωπίσει η μεταπολεμική κυβέρνηση της Παλινόρθωσης ήταν αυτό της τεράστιας καθυστέρησης του γαλλικού ναυτικού. Όμως η ανυποληψία η οποία περιέβαλε το γαλλικό ναυτικό στις αρχές του 19ου αιώνα θα είναι ένα από τα κύρια εμπόδια για την ανασυγκρότησή του. Η οικονομική πολιτική της κυβέρνησης απέ-

2. Μόνο κατά την περίοδο 1805-1810 το γαλλικό πολεμικό ναυτικό έχασε 20 μεγάλα πολεμικά πλοία, 50 φρεγάτες και περισσότερα από 40 ελαφρά πλοία ενώ κατά την ίδια περίοδο το αντίστοιχο αγγλικό ναυτικό έχασε μόνο 7 φρεγάτες και 33 ελαφριά πλοία.

ναντί του, θα διακριθεί για την αυστηρή της λιτότητα. Στην πραγματικότητα κανένας δεν ήταν διατεθειμένος να επενδύσει σε κάτι το οποίο ορισμένοι δεν δίσταζαν να το αποκαλούν «απαράδεκτο» την στιγμή μάλιστα που η εξεύρεση των οικονομικών πόρων ήταν προβληματική δεδομένου ότι η Γαλλία αγνώριζε μεγάλη οικονομική δυσπραγία λόγω των υποχρεώσεων της απέναντι στους Συμμάχους.

ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΓΑΛΛΙΚΗ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ Η ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΙΑ ΗΤΤΑ

Μέχρι και πριν την γαλλική επανάσταση η Γαλλία φαινόταν ότι θα γινόταν μία μεγάλη ναυτική δύναμη. Έως το 1789, χωρίς να εξαρτάται εντελώς, (όπως η Ολλανδία και η Αγγλία) από τη θάλασσα, είχε μεγάλα οφέλη από αυτήν. Την παραμονή της γαλλικής Επανάστασης, το γαλλικό ναυτικό δεν υστερούσε σε τίποτα από εκείνο του βρετανικού. Σε ορισμένα σημεία μάλιστα, (όπως στον σχεδιασμό των σκαφών, και την τοποθέτηση των καταρτιών), οι Γάλλοι ήταν ανώτεροι, χάρις στο αποτέλφισμα των ερευνών των μηχανικών του ναυτικού. Τα κάποια μειονεκτήματα που παρατηρούνταν (στην επένδυση με χαλκό, στον οπλισμό των κανονιών, και στον οπλισμό μικρού βεληνεκούς, ή λόγω της προόδου που είχαν κάνει οι Άγγλοι στη χρήση του πυροβολικού), εύκολα θα μπορούσαν να διορθωθούν. Όμως η επαναστατική κρίση, και η πολεμική σύρραξη με τους Άγγλους η οποία ακολούθησε θα αναστρέψει αυτή την τάση. Η Γαλλία για 25 χρόνια θα βρεθεί αποκομμένη από την θάλασσα και οι συνέπειες αυτού του γεγονότος θα είναι ουσιαστικά μη ανατρέψιμες. Ο Ναπολέων παρόλο που καταγόταν από νησί δεν κατάλαβε την στρατηγική σημασία της Μεσογείου και γενικότερα της θάλασσας μπροστά στην γη. Η εκστρατεία στην Αίγυπτο δεν ήταν τίποτε περισσότερο από ένα νεφελώδες ανατολικό όνειρο και γρήγορα εγκατέλειψε τη Μεσόγειο στους Άγγλους³. Η νίκη του Nelson στο Trafalgar, απομάκρυνε οριστικά την απειλή γαλλικής εισβολής στην Αγγλία και επιβεβαίωσε την ανωτερότητα των Άγγλων στη θάλασσα⁴. Έτσι η αυτοκρατορία του Ναπολέοντα, συνεχίζοντας τις αποτυχίες της Γαλλικής Επανάστασης σ' αυτό τον τομέα, βάζει τέλος σ' αυτό που δεν ήταν παρά μία παρένθεση: μία ναυτική Γαλλία.

Κατά αυτόν τον τρόπο με την πτώση της αυτοκρατορίας τα πράγματα έ-

3. TULARD J., «Napoleon et Méditerranée», in Français et Anglais en Méditerranée, 1789-1830, III^e Journées francobritanniques d'histoire de la Marine. Service historique de la Marine, 1992, σ. 13.

4. Histoire militaire de la France de 1715 à 1871, том 2. σ. 383.

χουν πάρει μία εντελώς διαφορετική τροπή. Το ναυτικό είχε χάσει πια την εξοικίωση του με θάλασσα. Υπέστει σκληρά την τιμωρία των χρόνων της απομόνωσης που το απέκοψαν εντελώς από τις έρευνες οι οποίες συνεχίστηκαν μόνο από τις χώρες εκείνες που διατήρησαν τις παραδοσιακές τους σχέσεις με τη θάλασσα. Η γαλλική τεχνογνωσία του 1789 φαινόταν τώρα καθυστερημένη σ' όλους τους τομείς: η οπισθοδρόμηση υπερβολική, σε βαθμό που το 1815 να φαίνεται συνθλιπτική και αποθαρρυντική. Μια τεράστια προσπάθεια ποιοτικής ανόρθωσης ήταν αναγκαία, τέτοια που θα του επέτρεπε να καλύψει αυτήν την τεχνική καθυστέρηση⁵.

Όσον αφορά το εμπορικό ναυτικό μετά τον πόλεμο βρίσκεται, με τη σειρά του εντελώς αποδιοργανωμένο, με τους ανθρώπους του είτε να έχουν σκοτωθεί είτε να βρίσκονται εντελώς εξαντλημένοι από την αιχμαλωσία πάνω στα αγγλικά πλοία.

Μέχρι το 1810 τα αποτελέσματα εμπορικού ναυτικού ήταν λαμπρά και σε συνεχή άνοδο, με 385 αιχμαλωσίες εχθρικών πλοίων το 1804, 519 το 1806, 619 το 1810. Αλλά από το 1810 και στη συνέχεια, με την γενίκευση από τους Άγγλους των προστατευομένων νηπομπών και με τις περιπολίες στους θαλάσσιους δρόμους, αρχίζουν οι δυσκολίες και εν συνεχεία η πτώση η οποία είχε ως αιτία την έλλειψη ναυτών. Το 1813 οι αιχμαλωσίες εχθρικών πλοίων πέφτουν στις 371, ενώ αντιθέτως το 1814 οι πειρατικές επιχειρήσεις είχαν σαν αποτέλεσμα το χάσιμο 450 πλοίων και την σύλληψη 27.000 ναυτών. Σε 10 χρόνια τα κέρδη από τις αιχμαλωσίες εχθρικών πλοίων δεν ξεπέρασαν τα 13 εκατομμύρια που δεν είναι παρά σταγόνα στον ωκεανό μπροστά στα 2.350 εκατομμύρια που συγκεντρώθηκαν από τους Βρεττανούς οι οποίοι κατείχαν έναν τεράστιο για την εποχή τους, εμπορικό στόλο, ο οποίος ξεπερνούσε τους 2.5 εκατομμύρια τόννους και ο οποίος παρήγαγε περισσότερα από 24.000 οπλισμένα πλοία με 165.000 ναύτες⁶.

Συγκρίνοντας τις θέσεις που κατέχουν οι άλλες ναυτικές δυνάμεις σε σχέση με αυτές της Γαλλίας, την ίδια εποχή, το αποτέλεσμα είναι το ίδιο δυσανάλογο. Η Αγγλία και η Αμερική είναι πολύ καλά εδραιωμένες και ουσιαστικά ακλόνητες στη Σκανδιναβία, στη Λατινική Αμερική και στην Άπω Ανατολή ενώ αντιθέτως η Γαλλία βρίσκεται με τα υπολείμματα των αποικιών της και τα κρατικά εμπορικά υποκαταστήματα της να μην έχουν πια σημαντική οικονομική αξία. Αυτά των Ινδιών δεν είναι πια παρά στείρες περιοχές χωρίς διέξοδο στην θάλασσα, δίπλα σε μία αγγλοκρατούμενη Ινδία 100 εκατομμυρίων κατοίκων. Από τα νησιά Mascareignes δεν απομένει στη Γαλλία παρά μόνο

5. Η τεχνική ανακαίνιση του γαλλικού ναυτικού θα γίνει πάνω στα αγγλικά πρότυπα.

6. Histoire militaire de la France de 1715 à 1871, том 2. σ. 385.

το νησί Reunion. Η πιό σημαντική κτήση των Γάλλων η νήσος France που μετονομάστηκε Maurice προσαρτήθηκε από την Αγγλία. Από το ασύγκριτο σύμπλεγμα των Αντιλλών η Γαλλία θα διατηρήσει μόνο τη Μαρτινίκα, τη Γουαδελούπη και τον Άγιο Λουδοβίκο. Το πολύτιμο νησί του Αγίου Δομίνικου θα της αποσπασθεί. Η Αΐτη, μετά από μια δυναμική εξέγερση των ιθαγενών γίνεται στην πράξη ανεξάρτητη. Η κυβέρνηση της Παλινόρθωσης, μετά από μερικούς δισταγμούς θα παραιτηθεί από κάθε σκέψη για επανάκτηση της και θα αναγνωρίσει το καινούργιο κράτος το 1817, με αντικαταβολή κάποιας αποζημίωσης. Τέλος, η Σενεγάλη, μετά την απαγόρευση της αγοροπωλησίας μαύρων σκλάβων που αναγνωρίστηκε από τη Γαλλία το 1815, έχασε την σημασία της⁷.

Αποτέλεσμα αυτών των πολλών και συνεχών αποτυχιών της Γαλλίας στη θάλασσα ήταν το ότι οι άρχουσες τάξεις της Συνταγματικής Μοναρχίας, είτε αυτές προέρχονταν από την παλιά αριστοκρατία είτε από την καινούργια αστική τάξη, δεν έδειχναν κανένα ενδιαφέρον για ότι αφορούσε τη θαλάσσια εμπορική δραστηριότητα. Με την αποκατάσταση της ειρήνης ένας νέος οικονομικός προσανατολισμός εμφανίζεται. Ήδη το κέντρο της γαλλικής οικονομίας μετά τους πολέμους της γαλλικής επανάστασης, της περιόδου αυτοκρατορίας, και λόγω του ναυτικού αποκλεισμού τον οποίον υπέστη η Γαλλία από τους Άγγλους είχε μετατοπισθεί στο εσωτερικό της χώρας. Η γη αποτελεί πλέον το κυριότερο πόλο έλξης και η τεράστια ανακατανομή του εθνικού πλούτου επιβεβαιώνει αυτόν τον προσανατολισμό. Ένα τμήμα της αστικής τάξης, στο πλευρό των παλαιών αριστοκρατικών οικογενειών, ευεργετείται τώρα της μεγάλης ακινήτου ιδιοκτησίας και αποκτά τη νοοτροπία της. Όσον αφορά της καινούργια τάξη των επιχειρηματιών, ακόμα και όταν παρουσιάζει κάποιο δυναμισμό, βλέπει τις δραστηριότητες τους να περιορίζονται στα στενά όρια της εθνικής αγοράς. Το εξωτερικό εμπόριο δεν αποτελεί πια μία από τις κινητήριες δυνάμεις της οικονομίας όπως την εποχή του παλαιού καθεστώτος. Είναι το αναγκαίο κακό και η προσοχή της εξουσίας στρέφεται στην άμυνα της εσωτερικής αγοράς. Από το 1816 η Γαλλία απαρνείται τον διεθνή ανταγωνισμό και προφυλλάσσεται ή πίσω από ένα σύστημα απαγορεύσεων ή με υπέρογκους τελωνιακούς δασμούς. Αυτή η αναδίπλωση στην εσωτερική μόνο αγορά, που αντανakλούσε τις προσδοκίες και είχε την αμέριστη υποστήριξη της πλειοψηφίας των παραγωγών και των επιχειρηματιών, θα έχει σαν αποτέλεσμα την παράταση των αρχαϊσμών και των παλαιών συνθη-

7. MASSON P., «Le redressement et le visage de la Marine française sous la Restauration», in Français et Anglais en Méditerranée (789-1830, III^{es} Journées franco-britanniques d'histoire de la Marine. Service historique de la Marine, 1992, σ. 278-279.

ών και θα βάλει φρένο στην εξάπλωση της βιομηχανικής επανάστασης. Η ίδια δε η ιδέα οικονομικής διεισδύσεως διά της κατακτήσεως ξένων αγορών σ' αυτό το σύστημα εμφανίζεται ξένη. Αυτό το προστατευτικό σύστημα, (το οποίο με ασήμαντες αλλαγές, θα επιβιώσει μέχρι το 1860) θα συντελέσει στη στασιμότητα του εμπορικού ναυτικού το οποίο ευρίσκεται καθηλωμένο πρώτον από την έλλειψη ναυτικών και δεύτερον από το υψηλό κόστος της κατασκευής των πλοίων.

Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Από το 1815 αρχίζει μία παρατεταμένη περίοδος ανασυστάσεως του γαλλικού ναυτικού το οποίον εκείνη τη χρονιά παρουσιάζει μίαν αντιφατική εικόνα: από τη μια μεριά είναι ένα εκτεταμένο πεδίο συντριμιών και από την άλλη ένα τεράστιο εργοτάξιο ανασυγκρότησης.

Η εφαρμογή της πολιτικής της αναδιοργάνωσης των γαλλικών ναυτικών δυνάμεων θα είναι αργή, δύσκολη, και επίμονη και θα την αναλάβει ο βαρώνος Portal, ο οποίος επονομάζεται υπουργός Ναυτιλίας το Δεκέμβριο του 1818⁸. Ανήκει στους κύκλους των μεγαλεμπόρων του Bordeaux, και ελπίζει ακόμα, όπως και οι άλλοι αντιπρόσωποι των παραθαλασσίων γαλλικών περιοχών, σε μία ανασυγκρότηση του ναυτικού και έναν προσανατολισμό προς την θάλασσα, με την αξιοποίηση των αποικιών, (των Αντιλλών, την αποκατάσταση της γαλλικής εξουσίας στην Ταϊτή) και την ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου το οποίο σε συνάρτηση με το εμπορικό ναυτικό πρέπει να αποτελούν τις κινητήριες δυνάμεις της ανάπτυξης της οικονομίας και που απαιτούν την αποκατάσταση της πολεμικής ναυτιλίας. Η σύλληψη αυτή του βαρώνου Portal δεν είχε ουσιαστικά τίποτα το ριζοσπαστικό· είναι παραδοσιακή, οι δε βάσεις της είχαν τεθεί από τον Richelieu και τον Colbert.

Πιο συγκεκριμένα, ο βαρώνος Portal, υποστήριζε την ανασύσταση ενός σημαντικού εμπορικού στόλου, που έπρεπε να θεωρείται όχι σαν αναγκαίο κακό και βάρος στον κρατικό προϋπολογισμό, αλλά ως μία αληθινή βιομηχανία εξαγωγών η οποία θα συνεισέφερε στο γενικό πλουτισμό. Καταδίκασε την εγκατάλειψη και παραχώρηση από τους γαλλικούς οικονομικούς κύκλους στους ξένους, της υπεραξίας που προστίθεται από την μεταφορά των πρώτων υλών ή των αποικιακών. Η Γαλλία εγκατέλειπε έτσι στους ανταγωνιστές της έναν ολόκληρο τομέα κλειδί της οικονομίας: ναύλους, ασφάλειες, ναυτικούς μισθούς, ναυπηγικές κατασκευές, ενώ ταυτόχρονα ήταν αναγκασμένη

να αναζητά στις αγγλικές αποθήκες αυτά τα οποία χρειαζόταν η χώρα.

Ο Portal κάνει σαφές ότι η πολιτική της αναδημιουργίας του ναυτικού απαιτεί μία ουσιαστική αύξηση της χρηματοδότησης, η οποία πρέπει να φτάσει σταδιακά τα 65 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα, εκ των οποίων τα 60 για το ναυτικό. Τα πρώτα χρόνια αυτής της περιόδου λόγω της απόλυτης ανυπαρξίας εμπιστοσύνης της κυβέρνησης στο ναυτικό, τα κονδύλια τα οποία του διατίθεντο ήταν πενιχρά και αυτός ήταν και ο κυριότερος ανασταλτικός παράγοντας τον οποίον έπρεπε να υπερπηδήσει ο Υπουργός Ναυτιλίας αν ήθελε να προχωρήσει στην πραγματοποίηση της αναδημιουργίας του. Στο ναυτικό, η Παλινόρθωση, δεν εχώρηγούσε παρά μόνο 45 εκατομμύρια στα οποία συμπεριλαμβάνονταν τουλάχιστον 5 εκατομμύρια για τις αποικίες τη στιγμή που πριν από τη γαλλική επανάσταση, εχρηματοδοτείτο με 65 εκατομμύρια τα οποία με τη τιμή του γαλλικού φράγκου το 1817, σήμαιναν 90 εκατομμύρια, δηλαδή το διπλάσιο ποσό για ένα στόλο ελάχιστα μεγαλύτερο. Σ' αυτή την περιοριστική οικονομική πολιτική πρέπει να συνυπολογισθεί το γεγονός ότι ο γαλλικός στόλος του 1815, που είχε κατασκευασθεί κατά την ναπολεόντια περίοδο, χρειαζόταν μεγάλα χρηματικά ποσά για μια ικανοποιητική συντήρηση και για επισκευές διότι είχε κατασκευασθεί από φρεσκοκομμένη ξυλεία, γεγονός το οποίο είχε σαν αποτέλεσμα την σμίκρυνση της διάρκειας ζωής των πλοίων. Ήδη από τα τέλη του 1817 η διάβρωση ήταν σημαντική. Η περιορισμένη αυτή χρηματοδότηση επέτρεπε την κατασκευή δύο μεγάλων πλοίων κατ' έτος και κατά συνέπεια το πολεμικό ναυτικό θα αριθμούσε το 1823 26 ή 27 μεγάλα πλοία. Έτσι το πάγωμα του προϋπολογισμού στο ύψος των 45 εκατομμυρίων, εκ των οποίων τα 40 για το ναυτικό, δεν μπορούσε παρά να παρατείνει την αγωνία του, και σε τελευταία ανάλυση δεν θα ήταν παρά μία σπατάλη, στο μέτρο που αυτά τα χρήματα δεν θα του επέτρεπαν τελικά να επιζήσει διότι με αυτούς τους ρυθμούς το 1830 θα έπανε να υπάρχει ως ναυτικό ενώ θα είχαν ξοδευθεί άσκοπα 500 εκατομμύρια φράγκα. Με την υποστήριξη του Louis XVIII, ο Portal θα επιτύχει να ψηφισθεί το νομοσχέδιο των 60 εκατομμυρίων φράγκων που επέτρεπε την διατήρηση ενός στόλου 40 μεγάλων πλοίων και 50 φρεγατών, παρόλο που δεν έλειπαν από ορισμένους τα ειρωνικά χαμόγελα και λόγια.

Όμως η Γαλλία της Συνταγματικής Μοναρχίας θα παραμείνει ξένη στον πολιτικό προσανατολισμό που είχε για στόχο την θάλασσα και οι παροτρύνσεις του Portal δεν θα εισακουσθούν παρά μερικώς. Η Παλινόρθωση δεν φιλοδοξεί όπως τον καιρό του Λουδοβίκου του 14 να δημιουργήσει ένα μεγάλο πολεμικό στόλο ισάξιο του αγγλικού Βασιλικού Ναυτικού. Μια τέτοια προοπτική για το «το ναυτικό του Portal», είχε εκ των προτέρων αποκλεισθεί και η αγγλική ναυτική δύναμη, θα παραμείνει για τους Γάλλους το αντίπαλο δέ-

ος. Ποτέ δεν θα διανοηθούν πραγματικά ούτε να έρθουν αντιμέτωποι με τους Άγγλους ούτε, ακολουθώντας την πολιτική του δευτέρου μισού του 18ου αιώνας, να δημιουργήσουν ένα ναυτικό που θα μπορούσε να ανταγωνισθεί το αγγλικό, συνδεδεμένο με το ισπανικό και το ολλανδικό.

Ο στόχος του καινούργιου γαλλικού στόλου θα είναι πολύ κατώτερος. Σχεδιάστηκε σαν ένα ναυτικό δευτερεύουσας σημασίας, σαν εργαλείο παρουσίας, διαχείρισης κρίσεων ή υπεράσπισης των γαλλικών συμφερόντων στο εξωτερικό, στα μέτρα μιάς συγκρατημένης διπλωματίας που φρόντιζε να αποφεύγει τις ευρωπαϊκές συμμαχίες και κάθε σύγκρουση με την Αγγλία, με την οποία αντιθέτως προσπαθεί να έρθει σε συμφωνία, ακόμα και οπισθοχωρώντας όπως και στην περίπτωση της κρίσεως του 1840, εποχή σημειωτέον κατά την οποία η ανασυγκρότηση του είχε ολοκληρωθεί. Πραγματικά, παρά τη λαμπρή εξωτερική εμφάνιση του γαλλικού ναυτικού, η κρίση του 1840⁹ θα αποκαλύψει πολλά αδύνατα σημεία του. Στα χαρτιά ο στόλος της ειρηνικής περιόδου, σύμφωνα με το πρόγραμμα του Portal είναι 40 μεγάλα πλοία, 50 φρεγάτες και 210 ελαφρά πλοία. Στην πραγματικότητα όμως τα πράγματα δεν είναι έτσι. Στην αρχή της κρίσης του 1840 θα υπάρχουν μόνο 20 οπλισμένα ή σε διαθεσιμότητα μεγάλα πλοία, 25 μεγάλα πλοία βρίσκονταν υπό κατασκευήν εκ των οποίων μόνο τα 12 μπορούσαν να είναι έτοιμα γρήγορα. Όσον αφορά τις φρεγάτες τα πράγματα ήταν λίγο καλύτερα, αν και αντιθέτως με τα 24 πλοία αυτού του τύπου τα οποία άρχισαν να κατασκευάζονται από την Παλινόρθωση, η Μοναρχία του Ιουλίου δεν ξεπέρασε τα 4 λόγω ελλείψεως χρημάτων.

Η πολιτική της αναδημιουργίας του ναυτικού θα ολοκληρωθεί γύρω στα 1840 αλλά ο στόχος του Portal¹⁰ τελικά δεν θα επιτευχθεί. Θα χρειαστεί ακριβώς ένα τέταρτο του αιώνα για να συνέλθει (μερικώς) από το αγγλικό χτύπημα στη θάλασσα αλλά η χρηματοδότηση, το προσωπικό, η εκπαίδευση των αξιωματικών θα παραμένει μέχρι τέλους ανεπαρκής.

Έτσι στα χρόνια τα οποία προηγούνται της Ελληνικής Επανάστασης του

9. Στα 1840 όταν θα έχει πιά ολοκληρωθεί αυτή η ανασυγκρότηση του γαλλικού ναυτικού μετά τη ναπολεόντεια καταστροφή, θα οπισθοχωρήσει τη στιγμή της κρίσης στην Ανατολή κατά την οποία η Αγγλία θέλει να εξασφαλίσει την ακεραιότητα της Οθωμανικής αυτοκρατορίας που απειλείτο από τις φιλοδοξίες του πασά της Αιγύπτου Mahamet-Ali, τον οποίον υποστήριζε η Γαλλία. Τη συγκεκριμένη εκείνη στιγμή, μια σύγκρουση στην θάλασσα μεταξύ Γάλλων και Άγγλων θα μπορούσε, λόγω συγκυριακής υπεροχής των Γάλλων, να τελειώσει με νίκη των τελευταίων. Ο Louis-Philippe παρόλο που οι συνθήκες ήταν ευνοϊκές απέφυγε την ναυμαχία αναλογίζόμενος τις συνέπειες μιάς τέτοιας ευκαιριακής νίκης και άφησε να περάσει αυτή η χρυσή ευκαιρία και να πάρει την ρεβάνς του Trafalgar.

10. Ο Portal πίστευε ότι σε περίπτωση πολέμου με την Αγγλία έπρεπε να εφαρμόσουν την πειρατεία και όχι να πολεμήσουν «σώμα με σώμα» εκτός αν το γαλλικό ναυτικό θα είχε συμβάχους την Ρωσία ή τις ΗΠΑ.

1821 το γαλλικό ναυτικό, πολεμικό και εμπορικό βρίσκεται ακριβώς στη χειρότερη δυνατή θέση: όπως έβγαινε δηλαδή μέσα από την τρομερή δίνη της ήττας. Το σημείο εκκίνησης της αναδημιουργίας του είναι σχεδόν σύγχρονο με την έναρξη της Ελληνικής Επανάστασης, ενώ τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης θα φανούν μόνο το 1827, την στιγμή που ο γαλλικός στόλος θα συμμετάσχει στην ναυμαχία του Ναυαρίνου.

Όπως σημειώνει και ο Γάλλος ναύαρχος Gravier J., αυτά τα δύο γεγονότα, η αναγέννηση της Ελλάδος και η αναγέννηση του γαλλικού ναυτικού, δεν είναι μόνο σύγχρονα αλλά και αλληλένδετα κάτω από ένα ορισμένο πρίσμα. Πριν τον Αγώνα της Ανεξαρτησίας και πέρα από το γεγονός ότι στην θαλάσσια αυτή περιοχή λόγω κλίματος και λόγω της διαμόρφωσης της, κρατούσε σε αδιάκοπη ετοιμοτητα και δραστηριότητα¹¹ τα πληρώματα τα οποία κατά αυτόν τον τρόπο εκπαιδεύονταν, οι Γάλλοι είχαν την ευκαιρία να παρατηρήσουν από κοντά τα αποτελέσματα των ερευνών, την πείρα και την πρόοδο την οποίαν είχαν επιτύχει οι άλλες ναυτικές δυνάμεις κυρίως δε οι αγγλικές όλο αυτό το χρονικό διάστημα. Έτσι χωρίς «κουραστικές (από μέρους τους) έρευνες» και «δοκιμές οι οποίες κοστίζουν» το γαλλικό ναυτικό σφετερίστηκε τα «φρούτα τα οποία ωριμάζουν αργά μετά από μία μακρά εμπειρία». Μάλιστα η εξονυχιστική αυτή παρατήρηση και ανέξοδη ιδιωτικοποίηση των αγγλικών ναυτικών γνώσεων και συνηθειών από τους Γάλλους οδήγησε σε έναν άκρατο μιμητισμό¹².

Το μεγάλο κέρδος τους όμως θα το αποκομίσουν κατά την διάρκεια του Αγώνα της Ανεξαρτησίας όπου οι Γάλλοι θα έχουν την ευκαιρία να μελετήσουν την οργάνωση και την σύνθεση του ελληνικού πολεμικού ναυτικού, το οποίο αντιμετώπισε νικηφόρα τον οθωμανικό στόλο επί σειρά ετών, διότι «από την φύση τους διαφώτιζαν την ναυτική στρατηγική του μέλλοντος αλλά και του παρελθόντος»¹³. Βρισκόμαστε σε μία εποχή όπου η ναυτική πολεμική τέχνη μεταμορφώνεται στηριζόμενη όχι πια στον όγκο του ναυτικού αλλά στην ευκινησία του και η φύση αυτής της μεταλλασόμενης στρατηγικής είχε παλαιότερες ενσαρκώσεις.

11. ANF.BB4, 397. Παρατηρήσεις πάνω στα κυριώτερα λιμάνια της Ανατολής. «(...πλοία) κατά την διάρκεια ενός μήνα στο αρχιπέλαγος (του Αγαίου) κάνουν περισσότερους ελιγμούς από ότι κατά την διάρκεια μίας ολόκληρης περιόδου στις αποικίες. ...» Rigny καπετάνιος της κορβέτας Aigrette, σ. 219.

12. GRAVIER J. de la, La station du Levant, Paris, 1876. «το γαλλικό πνεύμα είναι κατά κύριο λόγο μιμητικό. Το φτάνουμε δε συχνά μέχρι την υπερβολή. Η μοίρα της Ανατολής μας έδωσε γρήγορα μία σχολή αγγλομανών αξιωματικών, και η υπηρεσία στο εσωτερικό των πλοίων μεταμορφώθηκε κάτω από αυτήν την επιρροή μέχρι τις πιο μικρές λεπτομέρειες, καμιά φορά τις πιο παιδαριώδεις» σ. 4-5.

13. GRAVIER J. de la, La station...σ. 8.

«Όταν βλέπουμε μπρίκια των 300 ή 400 τόννων να έρχονται αντιμέτωποι με συμπαγείς ναυτικές μοίρες οι οποίες έβγαιναν από τα Δαρδανέλια, να τις διασκορπίζουν και να κυνηγούν μπροστά τους σαν ένα κοπάδι τρομαγμένα ζαρκάδια τις κορβέτες, τις φρεγάτες και τα μεγάλα πολεμικά πλοία των 80 κανονιών, καταλαβαίνουμε πολύ καλύτερα την ήττα της Μεγάλης Αρμάδας και την καταστροφή των βαρέων πλοίων του Φιλίππου Β΄ από τον ευκίνητο στολίσκο του λόρδου Howard».^{14 15}

Αυτό όμως το όφελος των Γάλλων πάνω στην στρατηγική του ναυτικού, παρόλο το ιδιαίτερο ενδιαφέρον που έχει, βρίσκεται έξω από τα όρια αυτής της μελέτης και για αυτό δεν θα επεκταθούμε περισσότερο.

Γ΄

ΤΟ ΓΑΛΛΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΚΑΙ Η ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

Όπως αναφέραμε ήδη η Γαλλική Επανάσταση και η Ναπολεόντεια περίοδος, είχαν τεράστιες επιπτώσεις στη Μεσόγειο διότι επέτυχαν να καταργήσουν την προνομιακή θέση της Γαλλίας στην Ανατολή όπου το εμπόριο τους ήταν πάντα ανθηρό. Όμως αυτός ο ζωτικός χώρος παρέμεινε στη δικαιοδοσία της Γαλλίας, καθώς η ναυτική δύναμη των Άγγλων (παρόλο που διέθεταν καλύτερο και ισχυρότερο στόλο) ήταν κατ' εξοχήν εξωμεσογειακή και η Ρωσία από την πλευρά της δεν είχε μεγάλες δυνατότητες χωρίς την πτώση της Οθωμανικής αυτοκρατορίας. Έτσι την στιγμή που το γαλλικό ναυτικό επανέρχεται στη Μεσόγειο γνωρίζοντας την δυνητική του θέση, αυτή έχει κατακλειστεί εκτός βεβαίως των Άγγλων, από τους Ρώσους, τους Αμερικάνους, αλλά επίσης και από το ελληνικό εμπορικό ναυτικό των νήσων της Ύδρας των Σπετσών κλπ., με τους οποίους θα βρεθούν σε οξύτατο ανταγωνισμό.

Η ανασύσταση της ναυτικής Μοίρας της Ανατολής, στις 28 Σεπτεμβρίου 1815 ήταν μία από τις πρώτες ενέργειες της Παλινόρθωσης. Πρώτος διοικητής της γαλλικής ναυτικής δυνάμεως διορίστηκε ο κόμης de Moncabriè στον οποίον και ανέθεσαν το 1816 να παραλάβει στην Μπάστια τον μαρκήσιο de la Riviere, ο οποίος από κυβερνήτης της Κορσικής ανέλαμβανε την πρεσβεία της Κωνσταντινουπόλεως. Με αυτούς τους δύο άνδρες επικεφαλής άρχισε αυτή η καινούργια περίοδος.

Οι Ναυτικές δυνάμεις των Γάλλων στην Ανατολική Μεσόγειο απασχολούσαν περίπου 700 άνδρες και είχαν σαν βάση το λιμάνι της Σμύρνης το ο-

14. Howard Charles, βαρόνος του Effingham και πρώτος κόμης του Nottingham. Άγγλος ναύαρχος ο οποίος κατετρόπωσε την Ανίκητη Αρμάδα το 1588.

15. GRAVIER J. de la, La station...σ. 8.

ποίο ήταν το σπουδαιότερο εμπορικό κέντρο στην περιοχή από παλαιότερα. Η εμπορική κίνηση της Σμύρνης υπολογίζονταν την εποχή αυτή σε 130 εκατομμύρια φράγκα, εκ των οποίων οι συναλλαγές με την Δύση ανέρχονταν στα 70 εκατομμύρια και αποτελούσαν το ήμισυ του εξωτερικού εμπορίου της Τουρκίας¹⁶.

Τα πρώτα χρόνια της επανεμφάνισης του γαλλικού ναυτικού στην Αν. Μεσόγειο, η δραστηριότητα του συνίσταται στο να διεισδύσει εκ νέου στην οικονομική κίνηση της περιοχής, να επανασυνδεθεί με τους κατά τόπους εμπορικούς οίκους και να ασκήσει επιρροή σ' αυτό το γεωγραφικό χώρο στον οποίο από κυρίαρχοι (είχαν το μονοπώλιο για δύο αιώνες) βρίσκονταν τώρα ουραγοί. Σ' αυτήν την προσπάθεια τους να εισέλθουν στην εμπορική κίνηση της Ανατολικής Μεσογείου και να διευρύνουν με αυτόν τον τρόπο τις εμπορικές τους συναλλαγές έξω από την εθνική τους αγορά χρειάζονταν την ακριβή εικόνα του είδους, του μεγέθους των εμπορευμάτων τα οποία διακινούντο, από ποίους διακινούνται, για κάθε λιμάνι που είχε εμπορική σημασία. Οι αξιωματικοί του ναυτικού με την βοήθεια των προξένων και υποπροξένων, οι οποίοι ήταν διεσπαρμένοι στα κυριότερα λιμάνια, συνέλλεγαν ακριβείς πληροφορίες και έστελναν αναφορές στους ανωτέρους των μέσα στις οποίες κατέγραφα συστηματικά-εκτός από την διακίνηση των εμπορευμάτων και των πλοίων-τις διαθέσεις των κατοίκων του κάθε νησιού απέναντι στους Γάλλους, καθώς επίσης και την ύπαρξη καθολικών, τους οποίους προστάτευαν ανέκαθεν. Βέβαια η υποχώρηση της γαλλικής επιρροής στην Ανατολική Μεσόγειο είχε ανατρέψει την ισορροπία υπέρ των ορθοδόξων¹⁷.

Αυτή η προκαταρκτική έρευνα κατά την πρώτη περιόδεία του γαλλικού ναυτικού (το 1816) στην Μεσόγειο όπου συνέλεξε επί τόπου όλες τις πληροφορίες έκανε τον ακριβή απολογισμό του γαλλικού εξωτερικού εμπορίου, και εκτίμησε την κατάσταση των πολιτικών υποθέσεων του οθωμανικού κράτους. Γρήγορα, οι Γάλλοι αξιωματικοί του ναυτικού αντελήφθησαν: πρώτον ότι στο Αιγαίο τα εμπορικά συμφέροντα τους εκείνη τη στιγμή ήταν ανύρπακτα και η ύπαρξη μία ναυτικής Μοίρας σε μόνιμη βάση σ' αυτό δεν εδικαιολογήτο¹⁸ και δεύτερον ότι το εμπορικό μέλλον των Γάλλων δεν βρισκόταν πια στην Τουρκία αλλά στο Δέλτα του Νείλου. Μετά τις αλλαγές οι οποίες είχαν συντελεστεί στην περιοχή δεν τους απέμεινε παρά μόνο η μέχρι τότε ασήμαντη εμπορική κίνηση της Αιγύπτου. Εκεί ο Mahamet-Ali ήταν απόλυτος κύ-

16. GRAVIER J. de la, *La station...*, σ. 49.

17. Η Γαλλία προστάτευε παραδοσιακά τα νησιά της Νάξου, Τήνου, Σαντορίνι και Σύρα.

18. GRAVIER J. de la, *La station...* «Δεν είχαμε στο ελληνικό Αρχιπέλαγος κανένα από εκείνα τα θετικά συμφέροντα των οποίων η προσπάσια να δικαιολογούσε την συντήρηση μιας ναυτικής Μοίρας σε μόνιμη βάση...», σ. 33.

ριος σ' όλους τους τομείς της εμπορικής δραστηριότητας¹⁹, ενώ είχε μεγαλεπήβολα σχέδια τα οποία δεν τολμούσε να τα βάλει σε εφαρμογή γιατί τον έφερναν σε απευθείας αντίθεση με τους Άγγλους οι οποίοι παρακολουθούσαν άγρυπνα τις επιχειρήσεις του. Αυτή η επιτήρηση τον ερέθιζε και τον έσπρωχνε προς το μέρος των Γάλλων που τους έβλεπε σαν φυσικούς του συμμάχους μιάς και οι τελευταίοι ήταν ασυμφιλίωτοι εχθροί των Άγγλων.

Όμως και σ' αυτό το νέο προσανατολισμό των Γάλλων οι πρόσφατες αναμνήσεις των κατοίκων της αποτυχημένης εκστρατείας του Ναπολέοντα το 1797 στην περιοχή, λειτουργούσαν αρνητικά, και εμπόδιζαν την επαφή τους με την Αίγυπτο καθώς και την Συρία. Στην τελευταία μάλιστα, μετά την αποτυχημένη γαλλική εισβολή και την ολέθρια αποχώρησή τους, ο πασάς της περιοχής είχε εκδιώξει όλους τους Γάλλους που βρήκε στο πασαλίκι του. Όλοι οι γαλλικοί εμπορικοί οίκοι στη Χάϊφα, στον Άγιο Ιωάννη της Άκρας, στην Σιδώνα, στην Τρίπολη, στην Λατάκεια και στην Αλεξανδρέττα, είχαν εξαφανισθεί και δεν υπήρχε πια ίχνος από τις παλαιότερες εμπορικές σχέσεις. Όλο το εμπόριο είχε περάσει στα χέρια των τοπικών πασάδων που είχαν πλέον αυτονομηθεί και οι οποίοι είχαν την τάση τώρα πια να απομακρύνουν τους Γάλλους.

Δ'

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ Η ΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΓΑΛΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Η κατάσταση της ναυτικής μοίρας της Ανατολής, της γενικότερης οργάνωσης της και η δράση της εκείνη την εποχή αναδύεται ανάγλυφα μέσα από τα αρχεία. Θα παραθέσουμε μερικά αποσπάσματα από τις αναφορές τις οποίες έκαναν οι αξιωματικοί του ναυτικού προς τους ανωτέρους τους όπου διαφαίνονται καθαρά τα πραγματικά μέσα που διέθεταν, η κατωτερότητα τους σε σχέση με το ναυτικό των άλλων εθνών, μεταξύ των οποίων και του ελληνικού, οι τομείς της δράσης τους και οι τρόποι τους οποίους μεταχειρίζονταν για να επιτάχουν την προστασία των εμπορικών τους συμφερόντων.

19. Ο Mohamet-Ali καθόριζε τις τιμές στα εμπορεύματα, και μοίραζε τα προνόμια των εξαγωγών σ' αυτούς που διάλεγε. Είχε ιδρύσει εμπορικούς οίκους στην Μάλτα, στο Λιβόρνο, στην Αγγλία και ήθελε να ιδρύσει ένα και στη Μασσαλία. Είχε κατορθώσει να παίρνει από την εκμετάλλευση της Αιγύπτου το διπλάσιο ποσό από εκείνο των Μαμελούκων και το τριπλάσιο από αυτό των Γάλλων.

α. Ανεπάρκεια: οικονομική, υλική, προσωπικού, και περιθάλψεως.

Η γαλλική ναυτική δύναμη η οποία είχε σταλεί στην Ανατολική Μεσόγειο δεν ανταποκρίνονταν στις απαιτήσεις των γαλλικών αναγκών. Το 1815 η ναυτική μοίρα αποτελούνταν απο μία φρεγάτα, μία κορβέττα, δύο μπρίκια και δύο γολλέτες· για λόγους όμως οικονομίας το 1816, αυτή η δύναμις δεν περιέλαβε την μοναδική κορβέττα, και την μία γολλέτα²⁰. Αυτά τα ανεπαρκή σε αριθμό πλοία, όπως αναφέραμε προηγουμένως, ήταν συγχρόνως απαρχαιωμένα, ακατάλληλα ως προς τον τύπο τους και ανεπαρκώς εξοπλισμένα. Στις εκθέσεις τους οι αξιωματικοί, γνωρίζοντας εκ των προτέρων ότι δεν μπορούσαν να απαιτήσουν περισσότερα και μεγαλύτερα πλοία, ζητούσαν, τουλάχιστον, την αντικατάστασή τους από άλλα, πιο ευκίνητα και περισσότερα κατάλληλα για την υπηρεσία την οποία προορίζονταν²¹.

Η ναυτική Μοίρα της Ανατολής παρόλο που η δύναμης της είχε μειωθεί αισθητά αντιμετώπιζε σοβαρότατα προβλήματα εφοδιασμού. Το λιμάνι της Τουλών δεν διέθετε ούτε τα απόλυτως αναγκαία για τον απόπλου των πλοίων. Οι καπετάνιοι έπρεπε να κάνουν τα αδύνατα δυνατά για να μπορέσουν να αποπλεύσουν.

«(...) Δοκίμασα επίσης μία απόλυτη στέρηση των υλικών μέσων· δεν μου έστειλαν ούτε ένα καρφί απο την Τουλών.(...) Αγόρασα τα απαραίτητα(δυσανάγνωστο)για τις επισκευές οι οποίες όλες έγιναν με την φροντίδα και τα τελευταία χρήματα της φρεγάττας μου· αλλά για τον φωτισμό, τα φάρμακα κ.λ.π. είχα αποφασίσει να μην ξοδέψω ούτε έναν οβολό κατά τη διάρκεια της αποστολής μου. Οστόσο το λιμάνι της Τουλών με ανάγκασε να παρακάμψω αυτήν την απόφαση μου αλλιώς θα έπρεπε να δέσω παλαμάρι γιατί το πλοίο δεν ήταν σε θέση να συνεχίσει την υπηρεσία στο αρχιπέλαγος. Κάτω από αυτές τις συνθήκες δεν μπορούσα να κάνω αλλιώς»²².

20. ANF, BB4, 388, Έκθεση στον βασιλιά, 7 Αυγ. 1815. σ. 14.

21. ANF, BB4, 406, «Οι οδηγίες οι οποίες εδόθησαν από τον υπουργό είναι αρκετές για να καταλάβει κανείς ποιος είναι οι υποχρεώσεις μας· αλλά το είδος των πλοίων τα οποία συνθέτουν την Μοίρα δεν είναι αυτό που θα έπρεπε να χρησιμοποιούνται. Γενικά, φορηγίδες όπως η *Traite* και η *Lazard* είναι ακατάλληλα πλοία για την Ανατολή· έχουν οψη εμπορικών πλοίων και γίνονται αιτία προβλημάτων και εχθροπραξιών. Τα πλοία των άλλων εθνών δύσκολα αποφασίζουν να τις σεβαστούν σαν βασιλικά πλοία. Ακόμα δε περισσότερο η *Cauchoise* η οποία δεν συνιστάται ούτε για τον τύπο της ούτε για τον τρόπο που κινείται· ποτέ κανείς δεν θα τη λάβει υπ' όψην του. Θα ήταν πιο οικονομικό και σίγουρα πιο σωστό αν στη θέση τους εξοπλιζόντο τρεις πολεμικές σκούνες (γολέττες) οι οποίες δεν χρειάζονται παρά 25 άνδρες πλήρωμα για κάθε μία. Εκτός από τις ατελείωτες συνοδείες που θα ήταν υποχρεωμένες να εκτελούν θα μπορούσαν να εισέρχονται μέσα στα λιμάνια, να κάνουν χαρτογραφήσεις και να εκπαιδεύουν έτσι πιλότους ικανούς να αντικαταστήσουν μία μέρα αυτούς της Μήλου, στους οποίους δεν μπορούμε να βασιζόμαστε ποτέ σε περίπτωση πολέμου». Γενικές παρατηρήσεις πάνω στην Μοίρα της Ανατολής και στο εμπόριο. Τουλών 9 Μαρτ. 1819. Ο διοικητής *Grivel*, σ. 185.

22. ANF, BB4, 388. Γενική έκθεση γύρω από την αποστολή στην Ανατολή, Τουλών 27 Μαΐου 1815. Ο Διοικητής βαρώνος de *Saijieu*, σ. 47.

Ακόμα και στον οπλισμό των πλοίων παρατηρούνται σημαντικές ελλείψεις. Τα πλοία τα οποία παρέμεναν εν υπηρεσία στην Ανατολική Μεσόγειο για να συμπληρώσουν τα κενά σ' αυτόν τον τομέα παρελάμβαναν τον οπλισμό και τα εφόδια από τα πλοία των οποίων η αποστολή είχε λήξει, καθώς αυτά εγύριζαν στη βάση τους στην Τουλών²³.

Τα πληρώματα επίσης ήταν ανεπαρκή στον αριθμό τους²⁴, με ελλιπή εκπαίδευση, και ανεπαρκή σίτηση. Το ναυτολογικό γραφείο της Τουλών δεν εφοδίασε παρά μόνο ' με παιδιά, πρώην φυλακισμένους οι οποίοι γύρισαν από την Αγγλία, ή άνδρες που δεν εύρισκαν θέση πουθενά αλλού. Η καθημερινή μερίδα της διατροφής τους ήταν πολύ μικρή, πράγμα που είχε επιπτώσεις στην υγεία τους²⁵. Οι ναύτες ήταν αναγκασμένοι να αγοράζουν με δικά τους χρήματα την τροφή που τους έλειπε, κατά την έξοδό τους στα διάφορα λιμάνια της Μεσογείου²⁶.

Ο μισθός των ανδρών του πολεμικού ναυτικού ήταν χαμηλός και καθώς ήταν αναγκασμένοι να κάνουν ανταλλαγή συναλλάγματος, συμπίεζετο ακόμα περισσότερο. Την ίδια χαμηλή αμοιβή είχαν και τα πληρώματα του εμπορικού ναυτικού η οποία, όπως αφήνει να εννοηθεί η παρακάτω παράγραφος αναφοράς, ήταν κατώτερη των αμοιβών των ναυτών άλλων εθνών.

«Δεν ξέρω μέχρι πιο σημείο οι εφοπλιστές μπορούν να εκμεταλευθούν τις λυπηρές συνθήκες που τους επιτρέπουν να βρίσκουν ναύτες, για ένα τίποτα.(...) Λυπάμαι που το λέω αλλά σε καμιά περίπτωση τα άλλα έθνη δεν μεταχειρίζονταν μ' αυτόν τον τρόπο τους δικούς τους (ναύτες). Συχνά το επιβε-

23. ANF, BB4, 406. «... μὴν ἔχοντας παρὰλάβει γιὰ τὸν οπλισμὸ τοῦ πλοίου παρὰ 30 τουφέκια, καὶ ἄλλα τόσα σπαθιά, πιστόλια καὶ παλάσκες, τὰ ὁποία ἦταν λίγα γιὰ τὴν περίπτωσιν ὅπου θὰ ἦμουν υποχρεωμένος νὰ οπλίσω πολλὰ ἀγῆματα, πῆρα ἀπὸ τὸ πλοῖο *Truite* τὸ ὁποῖο δοιπκῆτο ἀπὸ τὸν κύριον *Leblanc* καὶ ὁ ὁποῖος ἐγύριζε στὴν Τουλὼν 10 τουφέκια με τὶς λόγχες καὶ τὶς θήκες τους, 10 μουσκέτα (με τὶς λόγχες καὶ τὶς θήκες τους), 20 σπαθιά με χάλκινες λαβὲς μαζί με τοὺς ζωστήρες τοὺς οἱ ὁποῖοι ἦσαν ταυτόχρονα καὶ φυσιγγιοθήκες, 20 παλάσκες ἐφοδιασμένες με θήκες γιὰ λόγχες καὶ 20 πιστόλες, τὰ ὁποία θὰ χρεωθῶν στὴν *Bonite*». Ἀπὸ τὸ πλοῖο *Bonite* στὸ λιμάνι τῆς Σμύρνης, ὁ δοικητὴς τῆς Μοίρας *Dauriac*, σ. 208.

24. ANF, BB4, 406, «τὸ πλοῖο τὸ ὁποῖο πῆγτο (τῆς ναυτικῆς Μοίρας τῆς Ανατολῆς) ἔπρεπε νὰ βρῖσκεται συχνὰ στὴν Σμύρνη καὶ ἐκεῖ οἱ συγκρίσεις (πλοίων καὶ πληρωμάτων) εἶναι συνεχεῖς. Δὲν ἦταν οὔτε καλὰ φορτωμένο οὔτε καλὰ φροντισμένο· Του χρειάζεται κυρίως ἓνα πλήρωμα ἐξασκημένο καὶ μεγαλύτερο· ἡ *Bonite* με κανένα τρόπο δὲν τιμὰ τὸ ἔθνος μας. Τῆς χρειάζεται τὸ λιγότερο 50 ἄνδρες ἐπιπλέον». Γενικὲς παρατηρήσεις πάνω στὴν Μοῖρα τῆς Ανατολῆς καὶ στὸ ἐμπόριο, Τουλὼν 9 Μαρτ. 1819. Ὁ διοικητὴς *Grivel*, σ. 185.

25. ANF, BB4, 383, Παρατηρήσεις. Ὁ διοικητὴς βαρώνος *De Saijieu*, Σμύρνη 10 Φεβ. 1815. σ. 148 καὶ ἀπὸ τὸ πλοῖο *Junon* 15 Δεκ. 1814. Ὁ διοικητὴς βαρώνος *De Saijieu*, 191.

26. ANF, BB4, 406. (1819). «Εἶναι ταπεινωτικὸ νὰ τοὺς βλέπεις νὰ αγοράζουν ψωμί καθημερινῶς στὶς ξένες χώρες καὶ αὐτὸ τὸ γεγονὸς ἐρίχνε σὲ δυσμένεια ὅλη τὴν υπηρεσίᾱ μας· θὰ ἔπρεπε νὰ αὐξήσουμε τὴν μερίδα στὰ 120 γραμμάρια γιὰ κάθε ἄνδρα τὴν ἡμέρα». Γενικὲς παρατηρήσεις πάνω στὴν Μοῖρα τῆς Ανατολῆς καὶ στὸ ἐμπόριο. Τουλὼν 9 Μαρτ. 1819. Ὁ διοικητὴς *Grivel*, σ. 185.

βαίωσα. Βεβαίως δεν λεώ ότι πρέπει να τους παραχαϊδεύουμε, αλλά δεν πρέπει να τους κάνουμε να λυπούνται που γεννήθηκαν Γάλλοι²⁷.

Η ναυτική ζωή των πληρωμάτων ήταν σκληρή και κτηνώδης. Οι σωματικές τιμωρίες: η βία καταδύση, και η φυλάκιση ήταν συνήθης πρακτική. Οι αξιωματικοί του ναυτικού αναφέρουν ότι ακόμα και οι πιό συνηθισμένες μανούβρες γίνονται κάτω από πλήθος κτυπημάτων. Μόνο αργότερα, μετά την Μοναρχία του Ιουλίου όταν θα εμφανιστούν ορισμένες αντιδράσεις, κάποιες από αυτές τις τιμωρίες θα αρχίσουν να μην εφαρμόζονται, χωρίς ωστόσο να απαγορευθούν τελείως.

Η γενική εικόνα του εμπορικού ναυτικού ήταν το ίδιο απογοητευτική. Ας δούμε τί γράφει χαρακτηριστικά το 1817 ο μετέπειτα ναύαρχος Rigny²⁸ για τις εντυπώσεις τις οποίες προξενούσαν τα πλοία και τα πληρώματα της πατρίδας του σε σχέση με τα αλλοεθνή πλοία και πληρώματα. Ενώ παρατηρεί από την Μαρτινίκα μία βελτίωση του γαλλικού ναυτικού τα οποία εξοπλίζοντο στην Χάβρη, στην Νάντη, και στο Μπορντό, ανάμεσα στα 1814 και 1816 βλέπει ότι δεν συμβαίνει το ίδιο στην Μοίρα της Ανατολής:

«Εφθασα στην Ανατολή μόλις εγκατέλειψα τις αποικίες. Ξαναβρέθηκα στις ναυτικές δυνάμεις που είχαν σαν βάση τη Μασσαλία, και είμαι υποχρεώμενος να παρατηρήσω ότι τις βρήκα πιο κατηστροφημένες απ' ότι περίμενα. Οι παλαιές συνήθειες, οι παλαιές σχέσεις δέσμευαν τους μεγαλέμπορους της Μασσαλίας να χρησιμοποιούν τους παλαιούς καπετάνιους της Ανατολής. Αυτοί δεν ήταν πια νέοι και δεν λάμβαναν υπ' όψιν τους αυτά που είχαν συμβεί στο μεταξύ.

Κανένας αξιωματικός δεν θα με διαψεύσει αν θα έλεγα ότι εκτός από δύο ή τρεις εξαιρέσεις το πολύ, μέσα στο λιμάνι της Σμύρνης τα γαλλικά πλοία είχαν μια άθλια όψη δίπλα στα αγγλικά, στα αμερικάνικα, στα πλοία της Τριέστης και του Λιβόρνου ακόμα και μερικών ελληνικών πλοίων»²⁹.

27. ANF, BB4, 397. Παρατηρήσεις πάνω στα κυριότερα λιμάνια της Ανατολής. Ο καπετάνιος Rigny της κορβέτας Aigrette, (1817), σ. 216.

28. Σαν ναύαρχος έλαβε μέρος στην ναυμαχία του Ναυαρίνου.

29. ANF., BB4, 397. Παρατηρήσεις πάνω στα κυριότερα λιμάνια της Ανατολής. «Ο καπετάνιος Rigny της κορβέτας Aigrette, (1817), σ. 214. Αργότερα ο αντιναύαρχος Jurien de la Graviere, στο βιβλίο του La station du Levant, δεν γράφει με θαυμασμό μόνο για τον ηρωισμό των ελληνικών πληρωμάτων κατά τον αγώνα για την ανεξαρτησία αλλά υπογραμίζει πάνω από όλα τον υψηλό επαγγελματισμό τους. «Πάντα, γράφει, είχα για το ελληνικό ναυτικό υψηλή εκτίμηση. Έκαναν πολλά περισσότερα πράγματα για την απελευθέρωση της πατρίδας τους απ' όλους τους κλέφτες και τους αρματολούς των οποίων η αφοσίωση μερικές φορές φάνηκε τόσο ιδιότροπη. Αλλά μέσα στα κατορθώματα τους αυτό που με αγγίζει δεν είναι τόσο το κουράγιο τους και ο πατριωτισμός τους όσον ο θαυμαστός επαγγελματισμός τους τον οποίο τους βλέπω να επιδεικνύουν». σ. 12. Σε ένα άλλο σημείο πάλι αναφέρει ότι «τα πλοία τους ήταν καλά οπλισμένα και φημισμένα για την ανώτερη τους ναυσίπλοια. Δεν ήταν μόνο σε θέση να διασχίζουν ταχύτατα τις αποστάσεις αλλά επί πλέον μπορούσαν να αντιμετωπίσουν εν πλω τις κακές συναντήσεις (πειρατές) σ. 25.

«Αλλά δεν είναι μόνο η εξωτερική όψη των πλοίων μας που ήταν κατώτερη· αυτό το οποίο συνέβαινε στο εσωτερικό τους δεν ήταν καλύτερο. Οι εφοπλιστές για να κάνουν οικονομίες έκαναν περικοπές και σ' αυτά ακόμα τα αναγκαία. Είδα, περισσότερα από ένα πλοία που ξεκινούσαν από την Μασσαλία με πληρώματα πολύ λιγότερα από αυτό που προέβλεπε ο κανονισμός, και αυτό το παράπτωμα δεν ετιμωρείτο σε καμία περίπτωση³⁰.

Στην ίδια άθλια κατάσταση βρισκόταν και το γαλλικό ναυτικό νοσοκομείο στη Σμύρνη. Οι αναφορές των αξιωματικών σ' αυτό το θέμα είναι πολλές, συχνές και χαρακτηριστικές. Δίνουμε εδώ ένα τυπικό παράδειγμα μιάς τέτοιας έκθεσης η οποία απευθυνόταν στον Υπουργό Ναυτιλίας και Αποικιών:

«Αυτό το οίκημα το οποίο σοφά ιδρύθηκε για να δέχεται τους αρρώστους της γαλλικής(ναυτικής)Μοίρας, βρίσκεται σε μία αξιοθρήνητη κατάσταση, και σε μια απόλυτη έλλειψη πόρων οποιαδήποτε είδους. Πράγματι, αυτό το ίδρυμα το τόσο χρήσιμο και τόσο πολύτιμο, δεν διατηρεί τίποτα από το νοσοκομείο, εκτός του ονόματος. Είναι ένα μεγάλο κτήριο, ανασφαλές, κλονισμένο μέχρι τα θεμέλια του, ξεσκέπαστο κατά το ήμισυ και κατεδαφισμένο, χωρίς πόρτες και παράθυρα, και δεν προσφέρει παρά το χυδαίο θέαμα μιάς ερειπωμένης ασταθούς κατοικίας μέσα στην οποία ο αρρώστος δεν βρίσκει καταφύγιο σε καμμία είσοχό του χρόνου.(...) Μέσα σ' αυτήν την κατάσταση Κύριε, το γαλλικό μας νοσοκομείο παρουσιάζει έναν πίνακα σπαρακτικής μιζέριας και εγκατάλειψης που είναι ακόμα πιο λυπηρή και ταπεινωτική διότι αυτό το νοσοκομείο είναι το μόνο που βρίσκεται μέσα σ' αυτήν την απόγνωση παρόλο που είναι το πιο παλιό, και παρόλο που περιέλαβε τους αρρώστους όλων των εθνών»³¹.

Το ζήτημα της υγείας ήταν σημαντικό και αποσχολούσε συχνά το πολεμικό ναυτικό. Το 1817 πεθαίνει από δυσεντερία ένας ζωγράφος που ακολουθούσε τον διευθυντή των Γαλλικών Μουσείων Forbin και ο οποίος έγινε αιτία να εκδηλωθεί επιδημία αυτής της αρρώστιας ανάμεσα στα πληρώματα, 14 άνδρες θα νοσηλευθούν στην Σμύρνη και άλλοι τόσοι στην Κίμωλο³². Την ίδια χρονιά θα σημειωθεί επίσης πανώλη³³. Το δε 1819 πολλοί ναύτες στέλνο-

30. ANF., BB4, 397. Παρατηρήσεις πάνω στα κυριώτερα λιμάνια της Ανατολής. «Ο καπετάνιος Rigny της κορβέτας Aigrette, (1817), σ. 25.

31. ANF, BB4, 411. Ο διοικητής της Μοίρας Dauriac σε γράμμα του στον Υπουργό Ναυτιλίας, Μάιος 1820, σ. 156.

32. ANF, BB4, 397. Ο διοικητής της Μοίρας Halgan, 13 Σεπτ. 1817, σ. 135 και 17 Δεκ. 1817, σ. 168.

33. ANF, BB4, 397. Παρατηρήσεις πάνω στα κυριώτερα λιμάνια της Ανατολής. «Ο καπετάνιος Rigny της κορβέτας Aigrette, (1817), σ. 187.

νται πίσω στην Τουλόν γιατί είχαν προσβληθεί από διάφορες αρρώστιες³⁴.

β. Η πολιτική των ... εντυπώσεων.

Η κατάσταση των γαλλικών ναυτικών δυνάμεων ήταν τόσο τραγικά μίζερη ώστε ήταν αναγκασμένοι με κάθε τρόπο να την εξωραΐζουν ή να την καλύπτουν. Η συμπεριφορά τους μπροστά στο σουλτάνο και στις τοπικές τουρκικές αρχές, ήταν προσεκτικά μελετημένη. Έκαναν σαν να αγνοούσαν την πραγματικότητα και παρουσιάζονταν σαν να εξακολουθούσαν να κατέχουν την ίδια θέση, δύναμη και επιρροή όπως και παλαιότερα.

Ας δούμε πώς περιγράφει ο ναύαρχος Gravier την πρώτη ακρόαση του πρέσβη de la Rivière από τον σουλτάνο αμέσως μετά την άφιξη του τελευταίου στην Κωνσταντινούπολη το 1816:

«Ο κόμης de Moncabriè και πολλοί αξιωματικοί της μοίρας της Ανατολής(...)πήραν μέρος στην τιμητική ακολουθία που συνόδεψε τον πρέσβη όταν παρουσιάστηκε μπροστά στο σουλτάνο. Ο Μαρκήσιος de la Rivière θέλησε να δώσει στην τελετή της απονομής(του χρίσματος)την μεγαλοπρέπεια των παλαιών ημερών. Δεν πρέπει να περιφρονούμε τις εθιμοτυπίες μπροστά στους Ανατολίτες όσον και αν αυτό μας φαίνεται παιδαριώδες. Η Υψηλή Πύλη θα μπορούσε να πιστέψει ότι η δύναμή μας είχε εκμηδενιστεί για πάντα. Ήταν κάτι περισσότερο από ουσιαστικό να σηκώσουμε την σημαία μας με δυνατά χέρια και να υψώσουμε τις απαιτήσεις μας στο ύψος που αντιστοιχούσε στην θέση μας που μας είχε αποδοθεί ομοφώνως από την Ευρώπη. Αν αυτή η στάση είχε τα πλεονεκτήματά της όταν βρισκόμαστε μπροστά στον σουλτάνο, ήταν ακόμη πιο επιτακτικά επιβεβλημένη μπροστά στους πασσάδες οι οποίοι σε πολλά σημεία της οθωμανικής επικράτειας είχαν σφετερισθεί ολοκληρωτικά το μονοπώλιο του εμπορίου»³⁵.

Αυτή η προσποιητή στάση δεν τηρούνταν μόνο από τους ανώτατους εκπροσώπους της γαλλικής κυβέρνησεως μπροστά στην Υψηλή Πύλη ή μπροστά στους υποδεέστερους πασσάδες(οι οποίοι κρατούσαν το εμπόριο στα χέρια τους και από το οποίο οι Γάλλοι προσπαθούσαν να αποσπάσουν μερίδιο). Ολόκληρο το γαλλικό πολεμικό ναυτικό έπαιρνε μέρος σε μια μεγαλειώδη, παραπλανητική παράσταση, μπροστά στα μάτια των κατοίκων της Μεσογείου. Όπως συχνά αναφέρεται στα γαλλικά αρχεία τα εμπορικά πλοία παρέμεναν δεμένα στα διάφορα μεσογειακά λιμάνια λόγω ελλείψεως φορτίου³⁶.

34. ANF, BB4, 406. Έκθεση για την αποστολή η οποία έληξε στην Ανατολή. Από την κορβέτα l'Esperance. Ο διοικητής της Μοίρας Grivel, Μαρτ. 1819, σ. 185.

35. GRAVIER J., La station..., σ. 45-46.

36. ANF, BB4, 406. «Υπάρχουν πλοία τα οποία βρίσκονται (αγαγμένα στο λιμάνι της Σμύρνης) εδώ και έξι μήνες γιατί δεν μπορούν να βρουν φορτίο. Πολλά έφυγαν για την Κωνσταντινούπολη

Το γαλλικό πολεμικό ναυτικό δεν χρειαζόταν για να τα προστατέψει συνοδεύοντάς τα. Παρόλα αυτά δεν παρέμενε αδρανές αλλά:

«...συχνά τα πλοία διέσχιζαν τον κόσμο χωρίς να έχουν άλλη αποστολή παρά μόνο να δείξουν την σημαία. Έτσι το έλεγαν εκείνη την εποχή και δεν μπορούσε να αποδοθεί καλύτερα η ασαφής, ακαθόριστη φύσις των διαταγών τις οποίες είχαν οι καπετάνιοι μας...»³⁷.

Η αδιάρρηκτη συνέχεια της εμφάνισης τους στα διάφορα λιμάνια θεωρούνταν επιβεβλημένη:

«...στις 29 απέπλευσα με πλώρη για τον Πειραιά, γιατί ήταν αναγκαίο να δουν την ισχύ μας για να εμπνεύσουμε τον σεβασμό στους Τούρκους, μετά το δυσάρεστο συμβάν που έτυχε σ' ένα γαλλικό εμπορικό πλοίο στο λιμάνι του Πειραιά. Συνάντησα τον κύριο υποπρόξενο στην Αθήνα ο οποίος με διαβεβαίωσε ότι η άφιξη των πλοίων του βασιλιά στο λιμάνι προκαλούσε την καλύτερη εντύπωση»³⁸.

Αυτή η πολιτική της επιδεικτικής παρουσίας των γαλλικών πολεμικών πλοίων στις παράλιες περιοχές στόχευε στην ανατροπή της μειονεκτικής εντύπωσης η οποία εδημιουργείτο από την ακινησία του εμπορικού στόλου την κακή εμφάνισή του κ.λ.π. Αν και αντιοικονομική, η τακτική αυτή ήταν προτιμότερη από την παντελή απουσία, που θα τους κατατόντιζε σε μια γενική και απόλυτη ανυποληψία, τέτοια ώστε στην συνέχεια δύσκολα θα μπορούσε να ανατραπεί.

γ. Η δράση του γαλλικού πολεμικού Ναυτικού.

Η ανεπάρκεια του πολεμικού ναυτικού γινόταν φανερή κυρίως στις υπηρεσίες ασφαλείας την οποία έπρεπε να παρέχει στο γαλλικό εμπορικό ναυτικό. Δύο μέθοδοι χρησιμοποιούνταν για την ασφαλή διακίνηση των εμπορικών πλοίων: οι συνεχείς περιπολίες στα κύρια θαλάσσια περάσματα των πλοίων και οι συνοδείες.

Οι περιπολίες είχαν το μειονέκτημα ότι τα πολεμικά πλοία δεν μπορούσαν να βρίσκονται ταυτόχρονα παντού και πάντα, αλλά κυρίως με αυτόν τον τρόπο παρείχαν ταυτόχρονα δωρεάν προστασία στο εμπορικό ναυτικό των

προσπαθώντας να βρουν ναύλο». Από το πλοίο Bonite στο λιμάνι της Σμύρνης, ο διοικητής της Μοίρας Dauriac, 6 Νοεμβ. 1819 σ. 240. Λίγο παρακάτω ο Dauriac σε γράμμα προς τον Υπουργό Ναυτιλίας στις 24 Δεκ. 1819, συμπληρώνει «Η εξοχότητά σας θα εκτιμήσει από τις λίγες διακινήσεις των πλοίων οι οποίες έγιναν από την τελευταία καταγραφή την οποία είχα την τιμή να σας στείλω στις 6 Νοεμβ. πόσο το εμπόριο μας πέφτει στην Ανατολή και αυτή η κατάσταση δυστυχώς δεν φαίνεται στο άμεσο μέλλον να αλλάξει» σ. 245.

37. GRAVIER J., La station..., σ. 45-47.

38. ANF, BB4, 406. Έκθεση του διοικητή της Μοίρας Dauriac προς τον Υπουργό Ναυτιλίας, (1819), σ. 209.

άλλων εθνών πράγμα το οποίο μεταφραζόταν με την γενική πτώση των ασφαλειών, και όχι μόνο εκείνων της Μασσαλίας οι οποίες με αυτόν τον τρόπο γίνονταν ανταγωνιστικότερες. Για αυτό προτιμούσαν το σύστημα της συνοδείας που ήταν πιά σίγουρο πιά αποκλειστικό και ταυτόχρονα δεν παρείχε απλήρωτες υπηρεσίες στους ανταγωνιστές τους. Αλλά ακριβώς γι' αυτού του τύπου την υπηρεσία ασφαλείας, τις αποκλειστικές συνοδείες δηλαδή, ούτε ο αριθμός των πλοίων ήταν αρκετός, ούτε η σύνθεση της Μοίρας της Ανατολής ήταν η πρόεπουσα.

Όσο αφορά την πειρατεία σημειώνουμε ότι η πολιτική των Γάλλων σ' αυτό το θέμα, αντιθέτως μ' αυτά τα οποία για προπαγανδιστικούς λόγους υπαινίσσονταν (ότι δηλαδή εκτελούσαν χρέη θαλάσσιας αστυνομίας³⁹) ουσιαστικά αφήνονταν ανενόχλητη, μιας και δυνητικά θα μπορούσε να είναι ενοχλητική για τις άλλες ναυτικές δυνάμεις. Πέρα από την περιφρούρηση των γαλλικών εμπορικών πλοίων από επιθέσεις και λεηλασίες το πολεμικό ναυτικό παρέμενε αδρανές και αμέτοχο. Η πειρατεία δεν ήταν στο στόχαστρο του (αν μπορούμε να μιλάμε για πειρατία εκείνη την συγκεκριμένη περίοδο)⁴⁰. Είναι χαρακτηριστικότερες και σαφέστερες οι οδηγίες οι οποίες είχαν δοθεί στους καπετάνιους των πλοίων πάνω σ' αυτό το θέμα και επαναλαμβάνοντο αυτούσιες κάθε χρονιά σε κάθε νέο διοικητή ο οποίος αναλάμβανε την Μοίρα.

«Η φρόνηση και το καθήκον της ουδετερότητας απαιτούν, ακόμα και στην περίπτωση κατά την οποίαν αντιληφθείται ότι ένα πλοίο το οποίο σίγουρα δεν είναι γαλλικό καταδιώκεται από πειρατές, να αποφύγετε κάθε μανούβρα η οποία θα είχε σαν αποτέλεσμα την προσέγγιση του καταδιωκόμενου ή υπό επίθεση πλοίου, εκτός αν αυτό το πλοίο κατέφευγε για να προστατευθεί κάτω

39. GRAVIER J., *La station...*, σ. 20-21. «Πολλοί λόγοι υπήρχαν έτσι ώστε όταν τα δικά μας πολεμικά πλοία εμφανίζονταν στα νησιά μετά από μικράν απουσία, γίνονταν δεκτά με χαρά. Η ανάγκη θαλάσσιας αστυνομίας ήταν αισθητή, διότι ο οθωμανικός στόλος περιοριζέτο να διατρέχει μία φορά τον χρόνο, όταν κατέπλεε από του μηνός Ιουνίου μέχρι του μηνός Σεπτεμβρίου προς είσπραξιν του υπό των νησιωτών καταβαλλομένου φόρου. Οι πειραταί είχαν το πεδίο ελεύθερο τα δύο τρίτα του έτους. Οι ακτίς του Αγίου ουδέποτε ήσαν ασφαλείς (...). Η χυδαία αυτή πειρατεία, την οποίαν δεν ήταν δυνατόν να εξαλείψουν τα πλοία μας επειδή ουδέποτε ανέμεναν την παρουσία αυτών, δεν δείχνει μόνο την παντελή ατιμωρησίαν, αλλά και την βαθείαν καταφρόνησιν προς τη σουλτανικήν αρχήν».

40. ANF, BB4, 397. «Με τα πλοία των 150 τόννων και μερικά τουφέκια δεν υπάρχει κανένας φόβος των ληστών. Με την ύπαρξη μίας μοίρας σαν αυτή την οποία συντηρεί ο βασιλιάς στην Ανατολή είναι αδύνατο να εμφανιστούν πειρατές οι οποίοι να έχουν κάποια δύναμη. Θα είχαν γρήγορα διαλυθεί. Δεν μπορεί να υπάρξουν, το επαναλαμβάνω παρὰ μόνο άβλια πλοία τα οποία κινδυνεύουν μέσα σε τρύπες περιμένοντας κάποια ευνοϊκή στιγμή. Εναντίον κάτι τέτοιων κάθε πλοίο είναι αρκετά δυνατό αν δείξει αποφασιστικότητα και προτείνει μερικά τουφέκια για τα οποία θα έχουν προβλέψει ένα κατάλληλο μέρος ώστε να μην ευρίσκονται εκτός χρήσης». Παρατηρήσεις πάνω στα κυριότερα λιμάνια της Ανατολής. Ο καπετάνιος Rigny της κορβέτας Aigrette, (1817), σ. 215

από το άσυλο της βασιλικής σημαίας, της οποίας η αξιοπρέπεια, και η αρχή των δικαιωμάτων των ανθρώπων ελπιεί, αν ο πειράτης συνέχιζε την επίθεσή του, να χρησιμοποιηθεί η βία για να γίνει σεβαστό αυτό το άσυλο. Αλλά και το όριο αυτό του ασύλου περιορίζεται μέσα στο πεδίο βολής του πυροβολικού»⁴¹.

Γνωρίζοντας τις περιορισμένες δυνατότητες του γαλλικού πολεμικού ναυτικού εκείνης της περιόδου συμπεραίνουμε ότι και πρακτικά ήταν δύσκολο, αν όχι αδύνατο, να εκτελεί χρέη θαλάσσιας αστυνομίας. Δύο καταγεγραμμένα επεισόδια δείχνουν αντιθέτως ότι οι Γάλλοι ήταν υποχρεωμένοι να υπερασπίσουν τον εαυτό τους καθώς η κακή «φήμη» την οποία είχε αποκτήσει το γαλλικό ναυτικό κατά τη διάρκεια της σύγκρουσης του με τους Άγγλους, καθώς και η οφθαλμοφανής αριθμητική και ποιοτική ανεπάρκεια και ακαταλληλότητα πλοίων και πληρωμάτων τους έθεταν σε υποδεέστερη μοίρα. Οι άλλες ναυτικές δυνάμεις «δύσκολα το σέβονται», όπως χαρακτηριστικά διαβάζουμε στις εκθέσεις των γάλλων αξιωματικών. Την απώλεια της προνομιακής θέσης την οποία κατείχαν στις σχέσεις τους με την οθωμανική εξουσία την αντικατέστησε η κακομεταχείριση.

Το πρώτο χαρακτηριστικό παράδειγμα της κακομεταχείρισης Γάλλων είναι πασίγνωστο στην ελληνική βιβλιογραφία. Πρόκειται για την επίθεση την οποία υπέστη ο υποπρόξενος τους στην Κίμωλο (και αργότερα στην Μήλο) L. Brest το 1815⁴². Οι Γάλλοι δεν έχασαν καμμία ευκαιρία να διαδίδουν το επεισόδιο αυτό σαν ανδραγάθημα του υποπρόξενου τους καθώς αντιστάθηκε σθεναρά, δεν παύει όμως να δείχνει πόσο είχαν ξεπέσει στην εκτίμηση των άλλων έτσι ώστε να γίνονται εύκολα λεία, θύραμα.

Το δεύτερο επεισόδιο δεν είναι γνωστό. Συμβαίνει αργότερα, όταν το γαλλικό πολεμικό ναυτικό ήταν ήδη εγκατεστημένο και περιπολούσε στο Αιγαίο και είναι σημαντικό διότι, εκτός από την απόδειξη της κακομεταχείρισης των Γάλλων την οποία μας παρέχει, περιγράφει καθαρά το κλίμα μέσα στο οποίο τα γεγονότα συντελούνταν και τις περιπλοκές τις οποίες μπορούσαν να προκαλέσουν.

Όπως είναι γνωστό, η οθωμανική κυβέρνηση, ανάμεσα στα προνόμια τα οποία παραχωρούσε στις αλλοδαπές ναυτικές δυνάμεις ήταν το δικαίωμα να διακινούνται ελεύθερα στα νερά της επικράτειάς της. Δεν ήταν νόμιμο να «επισκέπτονται», δηλαδή να ελέγχουν, οι τουρκικές αρχές τα πλοία στα οποία τους είχε παραχωρηθεί αυτό το δικαίωμα. Όπως βεβαιώνουν οι ίδιοι οι Γάλλοι

41. ANF, BB4, 383. Οδηγίες προς τους αξιωματικούς της Μοίρας της Ανατολής. Ο διοικητής βαρώνος Le Saijieu. Τουλών, 24 Ιουλ. 1814, σ. 170.

42. ΛΕΝΤΑΚΙΣ Α., Το αρχοντολόι της Μήλου και τα οικίσματά του. 1983, σ. 388-394. Ο Λεντάκης δίνει την πληρέστερη σύνθεση αυτής της ιστορίας μέσα από τα κείμενα του Forbin, Turner και De la Graviere.

λοι, αυτό το προνομίο ήταν απολύτως σεβαστό για τα πλοία που έφεραν άλλες σημαίες. Για παράδειγμα δεν τολμούσαν οι Τούρκοι να σταματήσουν ρωσικό, αγγλικό κ.λ.π. πλοίο για να το επιθεωρήσουν. Για το γαλλικό ναυτικό όμως τα πράγματα ήταν διαφορετικά. Να τι γράφει στην αλληλογραφία του ο καπετάνιος Grivel, στις 6 Αυγούστου 1818 από την Σμύρνη:

«Επιστρέφω από μια περιοδία που σκοπός της ήταν να επαληθεύσω μερικές φήμες οι οποίες διαδόθηκαν σχετικά με την δράση του τουρκικού ναυτικού μέσα στο Αρχιπέλαγος. Βεβαιώθηκα ότι ένα γαλλικό πλοίο, που έφερε την σημαία του, δέχθηκε την επίσκεψη του Σέρα-Κιερ του καπετάν-Πασσά ο οποίος βιαίως ξεφόρτωσε το φορτίο του. Αμέσως ήλθα σε επαφή με τους προξένους της αυτού Μεγαλειότητος στην Αθήνα και στην Σμύρνη και με τους αξιωματικούς των, οι οποίοι ομοφώνως μου επιβεβαίωσαν ότι η επίσκεψη του Σερά-Κιέρ προσέβαλε τα προνόμια μας και είναι παράνομη από κάθε άποψη»⁴³.

Στην αναφορά, για την περιοδεία η οποία μόλις είχε λήξει στην Ανατολή, από την κορβέτα L'Esperance στις 9 Μαρτίου 1819, υπό τις διαταγές του καπετάνιου Grivel διαβάζουμε.

«...Καθ' όλη τη διάρκεια της υπηρεσίας μου στην Ανατολή βρισκόμουν ολοκληρωτικά στην διάθεση του εμπορίου και ποτέ κανένας έμπορος δεν εξήτησε την μεσολάβηση κάποιου πλοίου της Μοίρας χωρίς να του παρασχεθεί αμέσως,...αυτό το προνόμιο του απαραβίαστου το οποίο κάποτε ήταν παραδεκτό από τους Τούρκους είναι σήμερα τόσο αμφισβητούμενο ώστε ο Σερά-Κιέρ του καπετάν Πασσά, δεν φοβάται να ξεφορτώσει βιαίως το φορτίο ενός πλοίου από την Μασαλλία την στιγμή που βρισκόταν αραγμένο στον Πειραιά. Αυτό συνέβηκε τη στιγμή που δεν ήταν παρόντα τα πλοία της Μοίρας, και δεν μπορούσα παρά να διαμαρτυρηθώ έντονα για το γεγονός στον πρόεδρό μας και να τον προειδοποιήσω ότι θα διεκδικούσα μία εξήγηση(από μέρους του Σερά-κιέρ) ακόμα και αν έπρεπε να παύω μέχρι τα Δαρδανέλλια· το σχέδιό μου ήταν να τρέξω αμέσως καταπάνω στον Σερά-Κιερ για να εκδικηθώ την εξύβριση της σημαίας μας»⁴⁴.

Είναι φανερό εδώ και η δυσκολία της θέσης στην οποία βρισκόνταν οι Γάλλοι και η έκρηξη των συναισθημάτων που τους προκαλούσε αυτή η κακομεταχείριση από τους Τούρκους αυτούς τους «παραδοσιακούς και φυσικούς συμμάχους τους». Όμως αυτό που είναι πιο ενδιαφέρον στο συγκεκριμένο επεισόδιο, είναι ότι στη συνέχεια η ίδια έκθεση αποκαλύπτει μία διάσταση απόψεων και στάσης ανάμεσα στους στρατιωτικούς και στους διπλωμάτες, σ' αυτό το θέμα τουλάχιστον.

43. ANF, BB4, 401. Ο διοικητής της Μοίρας Grivel, Σμύρνη 6 Αυ. 1818, σ. 208.

44. ANF, BB4, 406. Έκθεση για την λήξουσα αποστολή της κορβέτας Esperance στην Ανατολή. Ο διοικητής Grive: Magt. 1819, σ. 184.

«...Η Εξοχότητα του (ο πρέσβης de la Riviere) κολακεύεται αν πιστεύει ότι μπορεί να πάρει ικανοποίηση μόνος του. Με παρακάλεσε να κρατήσω ειρηνική στάση, και όπως οι οδηγίες μου επέβαλαν έναν μεγάλο σεβασμό για τις γνώμες των διπλωματών, παρέμεινα στην Σμύρνη χωρίς να παρενοχλήσω τον Σερα-Κιέρ, τον οποίο έκανα γνώστη του σχεδίου μου στην περίπτωση που ο πρέσβης της αυτού. Εξοχότητος δεν κατόρθωσε να πάρει μία πρέπουσα αποζημίωση.(...) Δεν μπορώ, όντας στρατιωτικός διοικητής, να δεχθώ την αρχή που φαίνεται να επαγγέλεται ο πρέσβης της Α.Μ. σε σχέση με το δικαίωμα της επίσκεψης των πλοίων από τους Τούρκους. Αντιθέτως απαγόρευσα σε όλους τους καπετάνιους που βρίσκονται κάτω από τις διαταγές μου να ανεχθούν οποιαδήποτε επίσκεψη πάνω στα γαλλικά πλοία όταν θα είναι σε θέση να την εμποδίσουν, όποιες και αν είναι οι συνέπειες. Μέσα στο Αντίγραφο των Οδηγιών το οποίο άφησα στον αντικαταστάτη μου επέμεινα ιδιαίτερα σ' αυτό το άρθρο όχι μόνο παρείχα προστασία στα εμπορικά μας πλοία σε κάθε περίπτωση, αλλά και χωρίς να πληροφορούμε για την νομιμότητα των επιχειρήσεων τους. Ακόμα διέταξα τελευταίως μία χρηματική αποστολή 800.000 πιάστρων η οποία εξετελέσθη από την φορηγίδα Truite στα Χανιά με σκοπό να διευκολύνει τις αγορές που έπρεπε να γίνουν σ' αυτόν τον τόπο και η μικρότερη καθυστέρηση μπορούσε να εμποδίσει...⁴⁵.

Είναι φανερό ότι αιτή η θέση του θύματος στην οποίαν βρίσκονταν οι Γάλλοι, προκαλούσε δυσφορία, νευρικότητα και δημιουργούσε τριβές ανάμεσα στις διάφορες γαλλικές υπηρεσίες. Είναι εντονη από την μιά μεριά η απροκάλυπτη τάση του στρατιωτικού να φθάσει στον στόχο του χωρίς να ενδιαφέρεται για την οποιαδήποτε νομική κάλυψη και από την άλλη η τάση του να ενεργήσει αυτόνομα και με άξονα την στρατιωτική του τιμή. Αυτή η αντίθεση μάλλον αντανακλά την γενικότερη αντίθεση απόψεων ανάμεσα στην κυβέρνηση της Παλινόρθωσης και τους ανώτερους αξιωματικούς του γαλλικού ναυτικού εκείνης της εποχής. Το ναυτικό είχε την τάση να υπερβάλει, προσπαθώντας να προσφέρει τις υπηρεσίες του, ενώ οι άλλες κυβερνητικές υπηρεσίες βλέποντας το καχύποπτα, δεν εμπιστεύονταν τις αντιδράσεις του και φοβόντουσαν μάλλον, τις πρωτοβουλίες του. Έτσι η διάσταση των απόψεων δεν πηγάζει μόνο από τον χαρακτήρα του στρατιωτικό παρόλο που αυτό φαίνεται εκ πρώτης όψεως, αλλά από την βαθύτερη διαφορά του προσανατολισμού, όπως περιγράψαμε στην αρχή, ανάμεσα στην κυβέρνηση και τους ανθρώπους της θάλασσας.

Παρόλα αυτά είναι πιθανόν ότι αυτή η αμφισβίτηση, από την πλευρά του ναυτικού διοικητή εντάσσεται ταυτόχρονα και σε μία γενικότερη αμφισβήτη-

45. Το ίδιο, σ. 184 και 186.

ση του προσώπου και των ενεργειών του πρέσβη στην Κωνσταντινούπολη μαρκησίου de la Rivière⁴⁶ ο οποίος ανακληθήκε αργότερα στο Παρίσι.

Αυτή η κακή «φήμη», κατέτρεχε και το εμπορικό ναυτικό. Σ' αυτό μάλιστα, οι εντυπώσεις τις οποίες είχε δημιουργήσει η αξιολύπητη εικόνα του είχε άμεση αντανάκλαση στο φρόνημά του. Όπως δείχνει το παρακάτω σχόλιο γάλλου αξιωματικού, τα πληρώματα ζούσαν κάτω από ένα είδος ψύχωσης, ανασφάλειας και πανικού.

«...Όταν η φόρτωση του πλοίου είχε ολοκληρωθεί κρεμούσαν στο εξωτερικό των πλοίων, στην πρύμνη και στα πλαϊνά του πλοίου τις μπάλες του βαμβακιού αιωρούμενες. Στο μπροστινό μέρος του πλοίου (οι μπάλες του βαμβακιού) έφραζε τα δωμάτια και τις καμπίνες του πληρώματος, στο οποίο δεν έμενε κανένα καταφύγιο για να προστατευθεί από τη θάλασσα. Πλοία σαν και αυτά και σε τέτοια κατάσταση, διατρέχουν μεγαλύτερους κινδύνους μέσα στο Αρχιπελάγος από τους πειρατές. Σήμερα, σχετικά με τη πειρατία, τα πλοία προστατεύονται περισσότερο από την εμφάνιση τους παρά από την πραγματική τους δύναμη(...) Ποτέ δεν άκουσα καθ' όλη την διάρκεια της παραμονής μου στην Ανατολή ότι (πειρατές) επετέθησαν σε κάποιο πλοίο εγγλέζικο, αμερικάνικο, ή από το Λιβόρνο. (Οι πειρατές) επιτίθονταν πάντα στους καπετάνιους των πλοίων της Μασσαλίας, οι οποίοι μόλις έβλεπαν κάποιο πλοίο στον ορίζοντα έσπευδαν να δηλώσουν την ύπαρξη ενός πειρατή. Περισσότερες από μία φορές ερευνήσαμε και ποτέ οι πληροφορίες τους δεν επαληθεύθηκαν⁴⁷».

Η απώλεια 450 πλοίων και η σύλληψη 27.000 ναυτών το 1814 από πειρατικές επιχειρήσεις είχε χαραχθεί βαθύτατα στη μνήμη και ο φόβος είχε γίνει δεύτερη φύση των Γάλλων ναυτικών.

Μέσα σ' αυτήν την αφόρητα πιεστική κατάσταση είναι ενδιαφέρον να δούμε πώς συμπεριφέρονταν οι Γάλλοι στις περιπτώσεις που είχαν προβλήματα με τους κατοίκους των παραλίων περιοχών και πώς τους αντιμετώπιζαν. Δύο κατεγραμμένα στα αρχεία επεισόδια είναι διαφωτιστικά:

Στο πρώτο, ο διοικητής της Μοίρας το 1819 Grivel περιγράφει τις κινή-

46. Δυστυχώς δεν υπάρχει καμία εργασία για τη ζωή και την καριέρα του μαρκησίου de la Rivière ο οποίος χρημάτισε πρέσβης στην Κωνσταντινούπολη από το 1816 μέχρι το φθινόπωρο του 1820. Μετά από μία συμφωνία που υπέγραψε με την οθωμανική κυβέρνηση οι γάλλοι έμποροι θα έπρεπε να πληρώνουν στο εξής τον διπλάσιο δασμό από εκείνα τα πλοία οι οποίοι έπλεαν με άλλη σημαία. Υπάρχουν κείμενα διαμαρτυρίας ενάντιο σ' αυτή τη συμφωνία και εναντίον του πρέσβη στα γαλλικά αρχεία από τους εμπορικούς κύκλους της Μασσαλίας. Μόνος του «άθλος» φαίνεται ότι ήταν η αρπαγή του αγάλματος της Αφροδίτης της Μήλου, την οποία ενέδωκε στον Λουδοβίκο τον 18.

47. ANF, BB4, 397. Παρατηρήσεις πάνω στα κυριότερα λιμάνια της Ανατολής. «Ο καπετάνιος Rigny της κορβέτας Aigrette, (1817): σ. 216.

σεις του γαλλικού ναυτικού μετά «την έντονη ανησυχία την οποία προκάλεσε ένα τσούρμο αλητών» στην Σμύρνη.

«...Μου ζητήθηκε η συνδρομή μου από τον πρόξενο της αυτού Μεγαλειότητος και από τις κυριότερες προσώπιότητες του έθνους και μία ημέρα πλαγιοθέτησα το δικό μου πλοίο μπροστά από την φράγκικη συνοικία και τοποθέτησα την «Emulation» μπροστά από το τούρκικο τελωνείο· ένα ισχυρό άγημα αποβίβασης προετοιμάσθηκε και πάρθηκαν όλα τα μέτρα για να επιβληθούμε στους ρέμπελους πράγμα που έγινε για την περίπτωση που θα είχαν τέτοιες προθέσεις, για τις οποίες πάντα αμφέβαλα»⁴⁸.

Δεύτερο επεισόδιο. Γράφει πάλι ο ίδιος:

«...Ένα άλλο επεισόδιο συνέβη αυτή τη φορά στην Μύκονο, στην συνέχεια μίας προσάραξης ενός των εμπορικών πλοίων μας στην ακτή αυτή του νησιού. Οι Μυκονιάτες οι οποίοι με τη συγκατάθεση του καπετάνιου αποκώλησαν το πλοίο, στην συνέχεια το λεηλάτησαν και απαίτησαν λύτρα. Παρόλο αυτά η ζημιά δεν ξεπερνά το ποσόν των 500 τουρκικών πιάστρων, όπως δέχεται και ο έμπορος. Θεώρησα ότι η αδικία ήταν αμοιβαία, πράγμα το οποίο στην συνέχεια επαληθεύθηκε. Παρόλα αυτά το πλοίο «Tguite» εστάλη στην Μύκονο μαζί με έναν προξενικό υπάλληλο από την Σμύρνη για να πληροφορήσει και να αποδώσει δικαιοσύνη αν έπρεπε. Αφού αυτό το μέτρο δεν είχε αποτέλεσμα λόγω της αναρχίας η οποία βασιλεύει σ' αυτό το νησί, διαβιβάσαμε στους Μυκονιάτες ότι έπρεπε να τελειώσει αυτή η υπόθεση όπως πρέπει αλλιώς ο Διοικητής της Μοίρας θα ερχόταν να την αποτελειώσει ο ίδιος επί τόπου. Αυτό ήταν το σχέδιο μου και δεν περίμενα παρά την πιο ευνοϊκή στιγμή, όταν αντικατεστάθηκα».

Η υπόθεση συνεχίστηκε με τον αντικαταστάτη του Grivel, Dauriac⁴⁹.

«Έφτασα στη Μύκονο στην οποία αγκυροβόλησα στις 17 (Απριλίου) στις τρεις η ώρα το πρωί. Η πρόθεσή μου ήταν να παρουσιάσω δυναμικά για να επιβληθώ στους Μυκονιάτες. Ο κύριος πρόξενος ανέβηκε στο πλοίο και μου εξέφρασε την επιθυμία οτι θα έπρεπε να κατέβω στη ξηρά με ορισμένους αξιωματικούς του επιτελείου μου και ότι αυτό θα έκανε καλή εντύπωση, διότι οι Μυκονιάτες είχαν γίνει αναιδείς μετά από εκείνη την υπόθεση του εμπορικού πλοίου, και εγώ εκπλήρωσα την επιθυμία του με ευχαρίστηση.

Θέλησα να στείλω στην ξηρά άγημα για να κάνω κάποιες προμύθειες. Οι πρόκριτοι μου μύνησαν ότι βρισκόμαστε σε απομόνωση (καραντίνα) ενώ ο

48. ANF, BB4, 406, Έκθεση για τη λήξουσα αποστολή της κορβέτας Esperance στην Ανατολή. Ο διοικητής Grivel Μαρτ. 1819. σ. 184.

49. ANF, BB4, 406. Έκθεση του διοικητή Dauriac προς τον Υπουργό Ναυτιλίας, (1819) σ. 209.

πρόξενος με βεβαίωσε ότι ποτέ δεν έκαναν καραντίνα, και ιδίως στα πολεμικά πλοία και ότι επρόκειτο μόνο για κακία από μέρους τους. Έστειλα έναν αξιωματικό μαζί με τον προξενικό υπάλληλο για να προειδοποιήσω τις τοπικές αρχές ότι ήθελα να με μεταχειρισθούν, όπως και τα άλλα πλοία και να αφήσουν να αποβιβάσουν τον κύριο προξενικό υπάλληλο και, αν αρνηθούν θα άρχιζα να κανονιοβολώ με όλη τη δύναμη των πυρών πάνω στην πόλη τους. Αυτή η φοβέρα τους επανέφερε στην τάξη, ζήτησαν συγγνώμη και υποδέχθηκαν καλά τον αξιωματικό που συνόδευσε τον προξενικό υπάλληλο στο σπίτι του».

Επίδειξη ισχύος, παράταξη των πλοίων σε θέσεις μάχης απέναντι σε κατοικημένες περιοχές, απειλές, αποστολή αγημάτων στην ξηρά, είναι οι συνήθεις τρόποι με τους οποίους το γαλλικό ναυτικό έλυνε τα προβλήματά του με τους γηγενείς. Καμία άλλη δύναμη ή αρχή δεν υπήρχε ή δεν ελάμβανε υπ' όψιν του σ' αυτές τις αντιδικίες. Οι Γάλλοι είχαν μικρή επιρροή πάνω στην κεντρική οθωμανική εξουσία ώστε να συνεργάζεται μαζί της για να διαχειρίζεται τα κατά περιοχές συμφέροντά τους θεματά του. Όμως η γενική εξασθένηση της κεντρικής οθωμανικής εξουσίας στις διάφορες επαρχίες τους επέτρεπε να διαπραγματεύονται την κάθε υπόθεση τους ξεχωριστά και κατ' ευθείαν με τους κατοίκους των παρακτίων και νησιωτικών περιοχών. Καθώς οι δυνάμεις του, σ' αυτές τις περιπτώσεις, ήταν κατά πολύ ανώτερες μεταχειριζόνταν τους τοπικούς πληθυσμούς με υπεροψία και θρασύτητα.

δ. Το γαλλικό πολεμικό ναυτικό και τα αρχαιολογικά ευρήματα.

Θα περάσουμε τώρα σε κάτι που με πρώτη ματιά ίσως φαίνεται περιττακό μέσα στην δράση του πολεμικού ναυτικού αλλά που τελικά δεν είναι τέτοιο: την υποστήριξη και μεταφορά ειδικών σε θέματα τέχνης, τη συλλογή, και αποστολή στην Γαλλία έργων τέχνης, είτε αυτά προέρχονται από τον ελλαδικό χώρο (νησιωτικό ή μικρασιατικό) είτε από την Αίγυπτο.

Αυτή η δραστηριότητα όχι μόνο δεν είναι καινούργια για το ναυτικό (όπως και για τον γαλλικό στρατό εν γένει) αλλά έχει ήδη πίσω της μία μεγάλη παράδοση. Και δεν ευνουίμε μόνο τις πασίγνωστες αρπαγές του Ναπολέοντα σ' ολόκληρη την Ευρώπη και την Αίγυπτο. Την αρχή την είχε κάνει νωρίτερα αυτή η ίδια η Γαλλική Επανάσταση, παρά τα συναισθήματα «αγάπης» που έτρεφε για τους καταδυναστευμένους λαούς. Από το 1794 η Επιτροπή της δημόσιας εκπαίδευσης (η οποία υποστηριζόταν και από τον γαλλικό λαό) πρότεινε: «να πέλνουν κατάλληλα εκπαιδευμένους άνδρες οι οποίοι θα ακολουθούν μυστικά τον στρατό, και θα έχουν ως αποστολή να αναγνωρίζουν και να μεταφέρουν με προσοχή τα αριστουργήματα που βρίσκονται στις χώρες στις οποίες ο (γαλλικός) στρατός έχει εισβάλει». Αυτή η πολιτική ποτέ δεν έλαψε να εφαρμόζεται. Ο στρατός και η στόλος παρέιχαν υποστήριξη σ'

αυτούς τους κατάλληλα εκπαιδευμένους ανθρώπους, όταν δεν ήταν αυτοί οι ίδιοι οι αξιωματικοί στρατού και στόλου που, ευκαιρίας δοθείσης, έσπευαν να «καλωπίσουν» το Λούβρο⁵⁰.

Αυτό που έχει αλλάξει την εποχή την οποία μελετάμε, δηλαδή το τέλος της δεύτερης δεκαετίας του 19ου αιώνα, είναι ότι η Γαλλία έχει επιστρέψει πια ό,τι έργα τέχνης κατόρθωσε να αφαιρέσει από την Ευρώπη, όπως την υποχρέωσαν οι αντίπαλοί της. Το Λούβρο δεν εκθέτει πλέον τα αριστουργήματα τα οποία ο Ναπολέον απέσπασε και επείγει η αναπλήρωση των κενών το ταχύτερο δυνατόν.

Όμως είχε περάσει ανεπιστρεπτί ο χρόνος και οι συνθήκες, όπου επέτρεπαν στον Διευθυντή των γαλλικών μουσείων Denon να υποδεικνύει πια έργα τέχνης θα έπρεπε να ζητηθούν μέσα στις συνθήκες που υπέγραφε ο Ναπολέον με τους ηττημένους. Οι Γάλλοι της Παλινόρθωσης θα κινηθούν πάλι προς αυτόν τον στόχο αλλά όχι με τον αέρα τον οποίον τους έδιναν οι νίκες τους στρατού· οι Γάλλοι αξιωματικοί θα συνεχίσουν το κυνήγι των αρχαιοτήτων αλλά μέσα στο αντίστροφο ψυχολογικό κλίμα το οποίο ήδη περιγράψαμε παραπάνω. Πρέπει να κερδίσουν τον χαμένο χρόνο, διότι κατά το χρονικό διάστημα της απουσίας τους από την Ανατολική Μεσόγειο, οι άλλοι κυνηγοί αρχαιοτήτων (θεωρώντας πια την Ιταλία σαν μια δευτερεύουσα αγορά ελληνικών έργων τέχνης) είχαν αρχίσει να τα προμηθεύονται «από πρώτο χέρι», κατ' ευθείαν από τον τόπο της παραγωγής τους. Για άλλη μια φορά η Γαλλία σ' αυτό το θέμα της κουλτούρας είναι ουρανός και βεβαίως δεν το επέτρεπε στον εαυτό της.

Μέσα στο αρχείο του πολεμικού ναυτικού έχουν καταγραφεί ορισμένες από αυτές τις αποστολές. Δεν είναι τυχαίο ότι ο Forbin (διευθυντής των βασιλικών γαλλικών μουσείων, αντικαταστάτης του Denon) ταξίδεψε με το πολεμικό γαλλικό ναυτικό, το οποίο υποστήριξε την περιοδία του στη Μεσόγειο και ανέλαβε την μεταφορά των όσων αρχαίων ο τελευταίος είχε κατορθώσει να «συλλέξει». Της ίδιας υποστήριξης θα τύχει και ο γάλλος πρόξενος στην Αθήνα Fauvel, που μέσω του πολεμικού ναυτικού θα στέλνει τα κειμήλια των αρχαιοτήτων στην Γαλλία.

Παραθέτουμε εδώ το παρακάτω παράδειγμα, το οποίο δείχνει εύγλωτα αυτήν την συνεργασία του ναυτικού με τα στελέχη της κυβερνήσεως πάνω σε θέματα τέχνης και το «πολεμικόν της επιχείρησης».

«Ο κύριος Huyot⁵¹, αρχιτέκτων, απεσταλμένος της κυβερνήσεως στην Ανατολή για να κάνει παρατηρήσεις στον τομέα και να ανακαλύψει αρχαιότητες,

50. ANF, BB4, 401. «Σπεύδω κύριε να σας πληροφορήσω ότι ο βασιλιάς δέχθηκε με ιδιαίτερη ευμένεια να τον τιμήσει με τα δύο αγάλματα και τον βωμό τα οποία φέρατε από το νησί της Δήλου. Η Μεγαλειότης του προσθέτει αυτήν την τιμή (την οποία του κάνετε) στον αριθμό των αποδείξεων του ζήλου σας στην υπηρεσία του. (...) Ο γενικός διευθυντής κόμης de Pradel στον κυριο Demelay κατετάνω γρηγόρτας, 8 Μαρτ. 1818, σ. 241. Η αφαίρεση αρχαιοτήτων υποσχόταν παραγωγές...

γυρνώντας από την Αίγυπτο, εδώ και λίγο καιρό μου έκανε γνωστό ότι υπήρχαν μέσα στα χαλάσματα της αρχαίας πόλης της Άσσου έξι ή επτά ανάγλυφες παραστάσεις με διάφορα θέματα που έχουν για την παλαιότητα τους μεγάλη αξία. Επιθυμούσε δε πολύ να τις αφαιρέσει για το Βασιλικό Μουσείο, ιδίως επειδή ήξερε ότι οι Άγγλοι θα επήγαιναν να τα αρπάξουν. Δεν edίστασα καθόλου λοιπόν να αναλάβω το ταξίδι για να είμαστε οι πρώτοι που θα καταλαμβάναμε τις ανάγλυφες παραστάσεις, πράγμα που μου είπε ότι θα ήταν πολύ εύκολο, και σάλπαρε μαζί μου.(...)έκανα πανιά για τον κόλπο του Musconis που φτάσαμε τις 12 Νοεμβρίου το βράδυ.

Στις 14 έστειλα σε αποστολή μίαν άκατο οπλισμένη, που την διοικούσε ο κύριος Dagonne υπολοχαγός με τον κύριο Huyot στην αρχαία πόλη της Άσσου, 18 μίλια από το σημείο που είχαμε αράξει. Έδωσα διαταγή στον κυβερνήτη της ακάτου ότι αν είχαν σημαντικές δυσκολίες από την πλευρά των Τούρκων, να τα παρατήσουν όλα και να γυρίσουν πίσω.

Στις 15 η άκατος γύρισε πίσω. Ο υπολοχαγός που διοικούσε μου ανέφερε ότι φτάνοντας στην Άσσο βρήκαν πραγματικά τις ανάγλυφες παραστάσεις μετά από κάποιες δυσκολίες από την μεριά των Τούρκων τους άφησαν να δουλέψουν για να τις αφαιρέσουν, αλλά ένας δερβίσης κατέφθασε ο οποίος «γύρισε» το κεφάλι των Τούρκων που από εκείνη τη στιγμή εναντιώθηκαν με πείσμα στην θέλησή μας να πάρουμε τα ανάγλυφα και απείλησαν ότι θα τις καταστρέψουν με κτυπήματα σφυριών. Μετά από αυτό ο αξιωματικός θεώρησε καλό να εγκαταλείψει την προσπάθεια και να επιστρέψει στο πλοίο. Θα ήμουν πολύ ευχαριστημένος αν είχα συνεισφέρει στον εφοδιασμό του Βασιλικού Μουσείου»⁵¹.

Η σχετική «υποαπασχόληση» του πολεμικού ναυτικού αυτή την περίοδο στην Μεσόγειο, του άφηνε μεγαλύτερα περιθώρια ανάπτυξης αυτής της δραστηριότητας. Είναι χαρακτηριστικό ακόμα, ότι μέσα στους πίνακες που έστελνε στο υπουργείο το πολεμικό ναυτικό, μέσα στους οποίους αναλυόταν η δραστηριότητα του, γίνεται χωριστή και συστηματική καταχώριση των αρχαίων έργων τέχνης, τα οποία αφαιρέθηκαν ή μεταφέρθηκαν με τα πλοία από τις μεσογειακές ακτές στο Παρίσι. Γνωρίζοντας την ανυπαρξία ή το λιγότερο την μηδαμινότητα των εμπορικών γαλλικών συμφερόντων στο Αιγαίο, δεν θα ήταν υπερβολική η άποψη ότι η μόνη επιτυχημένη και επικερδής δραστηριότητα του γαλλικού πολεμικού ναυτικού, για το χρονικό διάστημα το οποίο μελετήσαμε(1815-1821)⁵²,

51. Huyot Jean Nicolas, (1780-1840), Γάλλος αρχιτέκτων, μαθητής του Peyre, ταξίδεψε στην Ελλάδα και στην Μέση Ανατολή. Γυρίζοντας στο Παρίσι του ανατίθεται η συνέχιση των εργασιών της Ακρόδας του Θριάμβου τις οποίες αναλαμβάνει μέχρι και την κατασκευή του θόλου.

52. ANF, BB4, 406. Από το πλοίο Bonite στο λιμάνι Σμύρνης, 29 Δεκ. 1819, ο διοικητής Dauriac, σ. 243.

53. Σ' αυτήν την επιλογή ανήκει η αφαίγηση της Αφροδίτης της Μήλου.

ήταν αυτή της συλλογής έργων τέχνης.

Έτσι τα χρόνια που προηγούνται του 1821 το γαλλικό ναυτικό βρίσκεται στο χαμηλότερο δυνατό σημείο και οι γάλλοι αξιωματικοί, επιέζοντο ασφυκτικά τόσο από τους ανταγωνιστές τους στη θάλασσα όσο και από την κυβέρνηση τους και την κοινή γνώμη οι οποίες το αποστρέφονταν. Ζώντας κάτω από αυτές τις ψυχολογικές πιέσεις έπρεπε να αποδείξουν με κάθε τρόπο την αξία του γαλλικού ναυτικού και την δική τους πράγμα που σήμαινε ότι η παρουσία τους στη Μεσόγειο έπρεπε πάση θυσία να ξαναγίνει αποδοτική. Για να ισορροπήσει κάπως την απόλυτη κυριαρχησή του από το αγγλικό ναυτικό, θα είναι αμείληκτο απέναντι σ' οποιονδήποτε άλλο ανταγωνιστή του στο Αιγαίο, όσο αυτός δεν είχε πίσω του μία μεγάλη δύναμη.

Η ανεπάρκεια και η κατωτερότητα του ήταν τα κύρια χαρακτηριστικά αυτή την περίοδο. Αδύνατο, αβέβαιο, αναξιοπρεπές, νευρικό και επιθετικό, ήταν δειψασμένο για κάθε είδους επιτυχία, η οποία θα το βοηθούσε να υποστηρίξει την επιβίωσή του μπροστά στην ίδια του την κυβέρνηση.

Η θέση του θύματος στην οποίαν βρισκόταν εγκλωβισμένο προκαλούσε έκρηξη συναισθημάτων, βίαιες και πρωτοβάθμιες αντιδράσεις και έφερε σε αντίθεση τις διάφορες γαλλικές υπηρεσίες οι οποίες-κάθε μία ξεχωριστά- είχαν μία ιδιαίτερη άποψη για το τί θεωρούσαν καλύτερο εκείνη την δύσκολη περίοδο την οποίαν διένυαν.

Η φοβερή μειονεκτική τους θέση τους ανάγκασε να προσπολούνται τους κραταίους. Χάνοντας την εκτίμηση των πάντων, που δεν τους αναγνώριζαν πια σαν μεγάλη δύναμη προσπαθούσαν τεχνητά να αποκρύπτουν την τραγική τους θέση και να αμβλύνουν τις εντυπώσεις. Ακόμα, αυτή η χαμένη εκτίμηση θα τους επέτρεπε να συνδιαλάσσονται με τους πληθυσμούς που βρίσκονταν κάτω από την κυριαρχία των Τούρκων, από θέση ισχύος, και κατά συνέπεια κατ' επίφαση ειρηνικότερα. Για αυτό το κύρος που τους έλειπε το ανεπλήρωσε η θρασύτητα και η επιθετικότητα της διοίκησης και των αξιωματικών.

Τέλος παρόλη την αδυναμία στην οποία βρισκόταν η γαλλική πολιτική και το ναυτικό στην Μεσόγειο, η κατάσταση στην περιοχή ήταν τέτοια έτσι ώστε κατά κάποιον τρόπο αυτά τα μειονεκτήματα, αν δεν εξισοροπούνταν, τουλάχιστον τους άφηναν ικανά περιθώρια για δράση. Δύο πράγματα κυρίως τους ευνοούσαν ιδιαίτερα: α) η γενικότερη εξασθένηση της κεντρικής τουρκικής εξουσίας που τους άφηνε το πεδίο ελεύθερο και β) το σχεδόν ημιαυτόνομο καθεστώς διακυβέρνησης των νήσων του Αιγαίου που τους επέτρεπε την εύκολη εξάσκηση πιέσεων στις μικρές και αδύναμες κοινότητες, οι οποίες ήταν αναγκασμένες να υπομένουν όχι μόνο την αυθαιρεσία της τουρκικής πολιτικής, αλλά και της κάθε ευρωπαϊκής ναυτικής παρουσίας: «νόμιμης» ή παράνομης.