

Δέσποινα Κατηφόρη

ΚΑΤΑΔΡΟΜΗ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ 1821: ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΩΝ*

Ἀμέσως μέ τήν ἀνάληψη τοῦ ναυτικοῦ ἀγώνα τό ἔθνος στράφηκε στήν καταδρομή μιά καί οἱ πολεμικές ναυτικές μοῖρες πού οἱ ἐπαναστατικές ἀρχές ἦταν σέ θέση νά συγκροτήσουν ἦταν μικρές. Υἱοθέτησε δηλαδή τήν τακτική τοῦ ναυτικοῦ πολέμου τήν ὁποία ἀκολούθησαν ὅλες σχεδόν οἱ Δυνάμεις καί χρησιμοποίησαν στίς ἐλληνικές θάλασσες, ἰδιαίτερα τόν 18ο αἰώνα: τήν καταστροφή τοῦ ἐχθρικοῦ ναυτικοῦ καί τῆς ἐχθρικής ἰδιοκτησίας ὅπως καί τήν παρεμπόδιση τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ τοῦ ἀντιπάλου μέ τή βοήθεια τῶν καταδρομέων¹. Ἡ ἀνταπόκριση ἀπό τό ναυτικό κόσμος ὑπῆρξε ἄμεση καί ἀπ' ὅλα σχεδόν τά νησιά τοῦ Αἰγαίου ἐξέπλευσαν καταδρομεῖς πού δέν ἄρρησαν νά μεταβληθοῦν σέ πειρατές ἤ νά χαρακτηρισθοῦν ὡς πειρατές.

Ἐδῶ θά πρέπει νά ξεκαθαρισθοῦν οἱ ἔννοιες: καταδρομεῖς = ναυμάχοι, πειρατές = ληστές. Στήν πρακτική ἡ καταδρομή καί ἡ πειρατεία συνήθως συμπίπτουν κι εὐκόλα ταυτίζονται. Καί οἱ δύο δηλώνουν πολεμικές ἐπιχειρήσεις ἡ εὐκαιριακές ἐπιχειρήσεις πού ἀναλαμβάνονται ἀπό ἰδιώτες σέ βάρος ἐμπορικῶν σκαφῶν².

Πεδία δραστηριότητάς τους ἀποτελοῦν οἱ χώροι ὅπου προσφέρεται ἡ δυνατότητα καταλήψεως λειῶν. Δηλαδή πολυσύχναστοι θαλάσσιοι δρόμοι, στενά περάσματα, λιμάνια. Ἡ ἄσκησή τους ἀναλαμβάνεται ἀπό πλοιοκτῆτες, ὅπως σ' ἐμπορικές ἐπιχειρήσεις, μέ στόχο τό κέρδος, στό ὅποιο μετέχουν ὅλοι οἱ ἄνδρες τοῦ πληρώματος μέ ποσοστά. Σχετίζονται λοιπόν ἡ καταδρομή καί ἡ πειρατεία μέ τήν οἰκονομία³. Ἡ διαφορά ἀπό μιά ἐμπορική ἐπιχείρηση εἶναι ὅχι μόνο ὁ ριψοκίνδυνος χαρακτήρας τους, ἀλλά τό γεγονός ὅτι ὁ ἐξοπλιστής πειρατικοῦ ἢ καταδρομικοῦ ἐπενδύει τά κεφάλαιά του ὄχι σέ φορτία,

* Τό κείμενο πού ἀκολουθεῖ ἀποτελεσε θέμα ὁμιλίας μου στήν «Ἐταιρεία Σπουδῶν Νεοελληνικοῦ Πολιτισμοῦ καί Γενικῆς Παιδείας. Ἰδρυτής: Σχολή Μωραΐτη», τόν Φεβρουάριο 1987. Δημοσιεύεται στήν ἀρχική μορφή του μέ μόνη παρέμβαση τήν προσθήκη ὑποσημειώσεων.

1. Γ. Β. Λεῶν, «Ἑλληνική ἐμπορική ναυτιλία (1453-1850)», *Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία*, ἐκδ. Ἐθνικῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος, Ἀθῆναι 1972, σ. 28. - Ul. Bonnel, *La France les États Unis et la guerre de course (1797-1815)*, Paris 1961, σ. 45, σημ. 3.

2. M. Mollat, «Guerre de course et piraterie à la fin du Moyen - Age: Aspects économiques et sociaux. Position des problèmes», *Hansische Geschichtsblätter*, τ. 90 (1972), σ. 1.

3. M. Mollat, ὁ.π., σ. 4-5.

όπως ο έμπορος, αλλά σέ ανθρώπους καί εξοπλισμό τοῦ σκάφους. Καί τοῦτο γιατί τό πλήρωμα ἑνός πειρατικοῦ ἢ καταδρομικοῦ εἶναι 6 μέχρι 10 φορές μεγαλύτερο ἀπό τοῦ ἐμπορικοῦ, ἀφοῦ πρέπει ν' ἀντιμετωπισθοῦν οἱ πολεμικές συγκρούσεις. Ἐξαιτίας λοιπόν τῆς ἀπαιτούμενης ἐπενδύσεως πολλῶν χρημάτων, τά κεφάλαια γιά τόν ἐξοπλισμό πειρατικοῦ ἢ καταδρομικοῦ διατίθενται συνήθως συλλογικά⁴, ὅπως ἄλλωστε ἦταν ἡ πρακτική τῶν Ἑλλήνων ἐμποροπλοιάρχων⁵. Οἱ ἐμφανιζόμενες ἐντούτοις ὡς ἐμπορικές ἐπιχειρήσεις πειρατεία καί καταδρομή, εἶναι στήν πραγματικότητα παράσιτα τοῦ κανονικοῦ ἐμπορίου: Ἀναστρέφουν τήν τακτική κυκλοφορία τῶν ἀγαθῶν ρίχνοντας στήν ἀγορά εἶδη ἄσχετα μέ τίς ἀνάγκες τῆς προκαλύντας τεχνιτές ταλαντεύσεις στίς τιμές. Ἀναστρέφουν τόν προορισμό τῶν ἀγαθῶν τροφοδοτώντας λόγου χάρη τήν Κρήτη καί τό Αἴγιο μέ σταφίδα. Καταστρέφουν ἐμπορικά σκάφη. Ἐπιβαρύνουν τά φορτία μέ τοὺς ἀνατιμημένους ναύλους καί ναυτασφάλειες. Παρεμβαίνουν στή διαμόρφωση νοοτροπιῶν⁶.

Θά ἦταν ὅμως ἀνακριβές νά ἐκληφθοῦν ἡ πειρατεία καί ἡ καταδρομή ὡς δύο ὅψεις τοῦ ἴδιου φαινομένου γιατί εἶναι διαφορετικά φαινόμενα⁷. Ἡ πειρατεία εἶναι τόσο παλιά ὅσο καί ὁ κόσμος, ἡ καταδρομή δέν διήρκεσε πραγματικά παρά τρεῖς αἰῶνες (17ο, 18ο, 19ο). Ἡ βασική διαφοροποίησή τους βρίσκεται στό νομικό πεδίο. Ἡ πειρατεία στερούμενη νομιμότητας ἀσκεῖται σέ βάρος οἰουδήποτε σκάφους ἐπ' ὠφελεία ἐκείνου πού τήν ἀσκεῖ, χωρίς δηλαδή τήν ἐντολή πολιτικής ἐξουσίας πού θ' ἀναδεχόταν τήν εὐθύνη. Ἡ καταδρομή εἶναι νομικά κατοχυρωμένη, ἐφόσον τήν ἀσκήσῃ τῆς καί τοὺς κανόνες ἀσκήσεώς της διατάσσει πολιτική ἐξουσία, ἡ ὁποία χορηγώντας τήν ἀπαραίτητη ἐγγραφή ἄδεια καί τίς ἐγγραφες ὁδηγίες εἶναι καί ὑπεύθυνη γιά τόν τρόπο διεξαγωγῆς τῆς⁸. Ἡ καταδρομή, πού ἄνθισε σέ ἐποχή πού δέν ὑφίσταντο ἰσχυροί ἐθνικοί στόλοι⁹, ἐπαίξε

4. Ch. Carrière, *Negociants Marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, τ. 1, Marseille 1973, σσ. 522, 525. — Mich. Fontenay - Alb. Tenetii, «Course et piraterie méditerranéennes de la fin du Moyen-Age au début du XIX^e siècle», *Course et Piraterie. Études présentées à la Commission Internationale d'Histoire Maritime à l'occasion de son XVe colloque international pendant le XIVe congrès international des Sciences Historiques*, San Francisco, Août 1975, ἐκδ. CNRS, Paris 1975, σσ. 109, 114.

5. Β. Κρεμμυδά, *Ἀρχεῖο Χατζηπαναγιώτη, τ. Α' Χατζηπαναγιώτης - Πολίτης*, Ἀθήνα 1973, σ. 70 κ.ε. — Τοῦ ἴδιου, *Ἑλληνική ναυτιλία 1776-1835, τ. 2: Οἱ μηχανισμοί, ἐκδ. Ἱστορικοῦ Ἀρχείου Ἐμπορικῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος, σειρά Μελέτες Νεοελληνικῆς Ἱστορίας*, Ἀθήνα 1986, σ. 54-55.

6. M. Mollat, ὁ.π., σ. 7-8. — Ch. Carrière, ὁ.π. σ. 524.

7. H. Brongniard, *Les corsaires et la guerre maritime*, Paris 1904, σ. 3.

8. Κ. Εὐσταθιάδου, «Ο χαρακτήρισμός πλοίων ὡς πειρατικῶν», *Μελέται Διεθνούς Δικαίου*, τ. 2: 1929-1959, Ἀθήναι 1959, σ. 177-179, 183.

9. G. Leroy, *La guerre maritime. Les armements en course et la juridiction des prises. Étude de Droit Internationale*, Paris 1900, σ. 23.

βοηθητικό ρόλο στις δραστηριότητες του πολεμικού ναυτικού, άσκήθηκε δέ και από πολεμικά σκάφη. Ἀπέβλεπε στην καταστροφή του έχθρικοῦ στόλου, τῶν ἐπικοινωνιῶν τοῦ έχθρου καί τοῦ ἐμπορίου του καί ὅταν ἀκόμη τὰ ἐμπορεύματα μεταφέρονταν ἀπό οὐδέτερα σκάφη¹⁰. Γιά τοῦτο καί χαρακτηρίσθηκε ὡς «ὀργανωμένη ἀπό τό κράτος πειρατεία»¹¹. Ὁ πρόεδρος τῶν ΗΠΑ Φραγκλίνος σέ συνθήκη μέ τήν Πρωσία περιέλαβε τόν ὅρο τῆς μή χρησιμοποίησεως καταδρομέων σέ περίπτωση πολέμου¹². Καί ἡ Γαλλία ὑπό τήν ἐπίδραση τῶν «φιλοσοφικῶν ἀρχῶν» ἀπαγόρευσε στά πρῶτα χρόνια τῆς ἐπαναστάσεως τοῦ 1789 τή χρήση τους γιά νά ὑπαναχωρήσει μετά τήν κήρυξη τοῦ πολέμου μέ τήν Ἀγγλία τό 1793¹³.

Ἡ καταδρομή λοιπόν, ὅπως καί κάποια ὄψη τῆς πειρατείας, εἶναι τελικά ὅπως λέχθηκε μιά ἐμπορική ἐπιχείρηση πού συνδέεται μέ τόν πόλεμο, ὁ ὁποῖος μὴ δένιζει κάθε ἄλλη μορφή ἐμπορικής ἢ γενικότερα οἰκονομικῆς δραστηριότητας¹⁴. Τά ἰδεολογικά κίνητρα θά τ' ἀναζητήσει κανεῖς στίς ἐντολές τῆς κυβερνήσεως γιά τήν καταστροφή τῆς έχθρικής ἰδιοκτησίας¹⁵. Ἀλλά στό μέτρο πού ἡ κεντρική αὐτή ἐξουσία εἶναι ἀνίσχυρη, ἡ καταδρομή, ἀντί γιά ἐπίκουρος τοῦ πολεμικοῦ στόλου, θά αὐξηθεῖ σέ βάρος του μιά καί ἀπό τὰ πληρώματά του θά τροφοδοτηθεῖ¹⁶.

Ἡ ἐπανάσταση τοῦ 1821 παρήγαγε τόσο τήν καταδρομή, ὅσο καί τήν πειρατεία, φαινόμενα συνδεδεμένα ἄλλωστε μέ τόν ἐλλαδικό χρόνο καί χώρο¹⁷. Μέσα δέ σ' ἓνα πλέγμα πολλαπλῶν παραγόντων ὑποκίνησαν κάποιες μορφές οἰκονομικῶν καί κοινωνικῶν μετασχηματισμῶν, ὅπως θ' ἀποπειραθῶ νά ἐπισημάνω.

Καταδρομεῖς ἐξέπλευσαν ἀπ' ὅλα σχεδόν τὰ λιμάνια ὅπου εἶχε κηρυχθεῖ ἡ ἐπανάσταση¹⁸. Ὁ ρόλος πού ἐπωμίζονταν ἦταν ἐθνικός: καταστροφή τῆς έχθρικής ἰδιοκτησίας, ὅπως δήλωναν τὰ ἐγγραφα μέ

10. G. Leroy, ὁ.π., σ. 23. — H. Brongniard, ὁ.π., σ. 3. — Ul. Bonnel, ὁ.π., σ. 45, σημ. 3.

11. G. Leroy, ὁ.π., σ. 52.

12. G. Leroy, ὁ.π., σ. 52, 54.

13. Ang. Toussaint, *Histoire des corsaires*, Paris 1974, σ. 30.

14. P. Crowhurst, *The Defense of British Trade 1689-1815*, Folkestone 1977, σ. 16.

15. Mich. Fontenay - Alb. Tenenti, ὁ.π., 116.

16. Ch. Carrière, ὁ.π., 523. — J. S. Bromley, «The French Privateering War 1702-13», *Historical Essays 1600-1750 presented to David Ogg*, London 1964, σ. 206.

17. Ἀπ. Ε. Βακαλόπουλου, *Ἱστορία τοῦ νέου ἑλληνισμοῦ*, τ. Β' Τουρκοκρατία 1453-1669. Οἱ ἱστορικές βάσεις τῆς νεοελληνικῆς κοινωνίας καί οἰκονομίας, Θεσσαλονίκη 1964, σ. 99 κ.ἑ., τ. Δ' Τουρκοκρατία 1669-1812. Ἡ οἰκονομική ἀνοδος καί ὁ φωτισμός τοῦ Γένους, Θεσσαλονίκη 1973, σσ. 409 κ.ἑ. καί 716 κ.ἑ.

18. Ἀπ. Ε. Βακαλόπουλου, *Ἱστορία τοῦ νέου ἑλληνισμοῦ*. Ἡ μεγάλη ἑλληνική ἐπανάσταση (1821-1829), τ. Ε'. Οἱ προϋποθέσεις καί οἱ βάσεις τῆς (1813-1822), Θεσσαλονίκη 1980, σ. 395 κ.ἑ.

τά όποια τούς έφοδίαζαν οί τοπικές άρχές τους¹⁹. Τά κίνητρα όμως δέν ήταν άσχετα από προσωπικές επιδιώξεις: 'Υποκατάσταση διά τής καταδρομής τών διαλυμένων από τόν πόλεμο έμπορικών σχέσεων. 'Ετσι ακολουθώντας τούς κανόνες τής όργανώσεως έμπορικής έπιχειρήσεως πού επέβαλλαν στό έλληνικό έμπορικό ναυτικό τά περιορισμένα διαθέσιμα κεφάλαια, αλλά και ή έπιφυλακτικότητα τών έφοπλιστών στους κινδύνους, τό καταδρομικό γίνεται έταιρεία. «Τό πλοίο ήταν ή έταιρεία», όπως αναφερόταν σέ δικαιοπρακτικό έγγραφο²⁰. Μέτοχοι σέ καθοριζόμενα ποσοστά πλοιοκτητής και πλήρωμα. Κέρδη οί λείες πού τή διανομή μεταξύ τους καθόριζε ή συνήθεια²¹. 'Υποχρέωση τών εταίρων νά παραδίνουν στήν άρχή πού τούς έδωσε τήν άδεια καταδρομής προσδιορισμένο από πρίν ποσοστό ύπέρ «τής κάσας»,²².

'Αθρόα ύπήρξε ή έξοδος καταδρομικών και άντίστοιχη ή φθορά τού έχθρου. 'Αναπόφευκτη και ή εμφάνιση περιστατικών πειρατείας τούς πρώτους κίβλας μήνες τού 1821. Δύο γαλαξειδιώτικα λόγου χάρη σκάφη λήστεψαν κοντά στή Γλαρέντζα τρία υπό ίονική σημαία πλοία²³. 'Εδώ πρέπει νά διασαφηνισθεί ότι γιά τίς εύρωπαϊκές Δυνάμεις όλα τά έλληνικά σκάφη χαρακτηρίζονταν ως πειρατικά, έφόσον δέν αναγνώριζαν ως έμπόλεμο τό έθνος. 'Η Βρετανία συναίνεσε στήν αναγνώρισή του στό τέλος τού 1822, ή Γαλλία και Ρωσία σιωπηρά άργότερα, ή Αυστρία ποτέ²⁴.

'Η διακήρυξη τής κυβερνήσεως στίς 13 Μαρτίου 1822 γιά τόν άποκλεισμό τών έλληνικών παραλίων συνετέλεσε στή διόγκωση τού

19. 'Αρχείον τής κοινότητος 'Υδρας (= 'Αρχ. 'Υδρ.), τ. 7, έν Πειραιεί 1926, σ.σ. 21, 22, 28, 31 κ.ά. — 'Αν. Κ. 'Ορλάνδου, *Ναυτικά ήτοι 'Ιστορία τών κατά τόν ύπέρ άνεξαρτησίας τής 'Ελλάδος άγώνα πεπραγμένων υπό τών τριών ναυτικών νησιών ιδίως δέ τών Σπετσών*, τ. 1, 'Αθήναις 1869, σ. 172. — Κ. Νικοδήμου, *Υπόμνημα περί τής νήσου τών Ψαρών*, τ. 1, 'Αθήνησι 1862, σ. 111. Βλ. και 'Απ. Β. Δασκαλάκη, *Κείμενα - Πηγαί τής ιστορίας τής ελληνικής επαναστάσεως*, τ. 1, 'Αθήναι 1966, άρ. 9, σ. 159, άρ. 12, σ. 165.

20. 'Αρχείον Ψαρών (= 'Αρχ. Ψαρών), έπιμ. Β. Σφυρόερα, τ. Α' 1821-1824, εκδ. 'Ακαδημίας 'Αθηνών, σειρά Μνημεία 'Ελληνικής 'Ιστορίας, άρ. 7, 'Αθήναι 1974, σ. 465. — Βλ. και Mich. Fontenay - Alb. Tenenti, ό.π., σ. 109. — 'Απ. Ε. Βακαλόπουλου, ό.π., τ. Δ', σσ. 487-488.

21. 'Απ. Ε. Βακαλόπουλου, ό.π., τ. Δ', σσ. 487-488.

22. *Χιακόν 'Αρχείον*, εκδ. 'Ιω. Βλαχογιάννη, τ. 1, 'Αθήναι 1910, σ. 8. — 'Ιστορικόν 'Αρχείον Κάσου, εκδ. Ν. Γ. Μαυρή, τ. 2, 'Αθήναι 1937, σ. 216. — Κ. Νικοδήμου, ό.π., τ. 1, σ. 109, 151-152. — 'Αν. Κ. 'Ορλάνδου, ό.π., τ. 1, σ. 89. — 'Αντ. Λινού, *'Ιστορία τής νήσου 'Υδρας*, τ. 2, 'Αθήναι 1953, σ. 117. — Βλ. και Mich. Fontenay - Alb. Tenenti, ό.π., σ. 110.

23. 'Εγγραφα τού αρχείου Βατικανού περί τής ελληνικής επαναστάσεως, τ. Α' 1820-1826, έπιμ. Γ. Ζώρα, εκδ. 'Ακαδημίας 'Αθηνών, σειρά Μνημεία τής 'Ελληνικής 'Ιστορίας, άρ. 10, 'Αθήναι 1979, σ. 41.

24. Κ. Ευσταθιάδου, «Σχέσεις τών 'Ελλήνων επαναστατών τού 1821 πρός τās ξένas Δυνάμεις», *Μελέται Διεθνούς Δικαίου*, σ. 597 κ.έ.

αριθμού των καταδρομέων²⁵. Ἡ ἀσάφεια τοῦ περιεχομένου της ὡς πρὸς τὰ γεωγραφικά ὅρια τοῦ ἀποκλεισμοῦ προκάλεσε σύγχυση: κατοχύρωσε τὴν ἀρπακτικότητα τῶν καταδρομέων καὶ ἄμβλυσε τὴ διάκριση μεταξύ καταδρομῆς καὶ πειρατείας, διάκριση ποῦ τουλάχιστον γιὰ τοὺς Εὐρωπαίους στόλαρχους δέν ὑφίστατο. Πεδία συγκρούσεων ὅλες οἱ ἐλληνικές θάλασσες ἀπὸ Ἰόνιο μέχρι Αἰγαῖο, ἀντικείμενο συλλήσεως ὄχι μόνο ἡ ἐχθρική περιουσία. Ἐκποίηση λειῶν σ' ὅλα σχεδόν τὰ νησιά τοῦ Αἰγαίου, τό Μεσολόγγι²⁶.

Ἡ διακήρυξη ὅμως ἡ ὁποία ἐπιτάχυνε τὴ διαμόρφωση τοῦ χαρακτήρα τοῦ ναυτικοῦ ἀγῶνα ὑπῆρξε ἡ τῆς 27 Μάη 1824²⁷: Ἐξουσιοδότηση στοὺς καταδρομεῖς νὰ καταστρέφουν κάθε σκάφος καὶ φορτίο ὑπὸ ἐχθρική ἢ οὐδέτερη σημαία ποῦ ἀνῆκε στὸν ἐχθρό. Ἡ ἐκδοσὴ της, ἀποτέλεσμα ἀπογνώσεως τῆς κυβερνήσεως, σκόπευε στὴν ἀποθάρρυνση τῶν Εὐρωπαίων νὰ συνεργασθοῦν καὶ νὰ ναυλῶνουν τὰ σκάφη τους στὸν Μεχμέτ Ἀλῆ, ὁ ὁποῖος ἀναλάμβανε τὴν ἐπίθεση κατὰ τῆς ἐπαναστάσεως. Ἡ ἐφαρμογὴ ὅμως τῆς διακηρύξεως ποῦ σὲ τελευταία ἀνάδυση σχετίζεται μὲ τὰ συστατικά τῆς φυσιογνωμίας καὶ τὴν ὑπόδομή τοῦ ἀγῶνα καὶ κυρίως τὶς ὁικονομικές δυσχέρειες τῆς ἐπαναστάσεως, λειτούργησε σωρευτικά, πολύμορφα, συγκαιριακά. Ἐπισωρεύθηκε σὲ γεγονότα ὅπως ἡ κρίση ἐξουσίας, ἡ καταστροφὴ Ψαρῶν - Κάσου - Κρήτης, ἡ διόγκωση τῶν προσφυγικῶν κυμάτων ποῦ κατέκλυσαν τὰ νησιά²⁸. Ἡ κυβέρνηση Γ. Κουντουριώτη γιὰ νὰ συνεχίσει τὸν ἀγῶνα καὶ ν' ἀποκτήσει κομματικά ἐρείσματα χορηγεῖ ἀφειδῶς καταδρομικές ἄδειες²⁹. Γιὰ ὅσους Ψαριανούς, Κάσιους, Κρήτες διέσωσαν τὰ σκάφη τους καὶ δέν χρησιμοποιοῦνται στίς πολεμικές μοῖρες ἡ καταδρομὴ ἀποτελεῖ διέξοδο στίς βιοποριστικές ἀνάγκες. Σ' ἐνάμιση μόνο μῆνα δόθηκαν 32 ἄδειες καταδρομῆς μόνο σὲ Ψαριανούς, μεταξύ τῶν ὁποίων καὶ στὸ γνωστὸ πειρατὴ Μικέ Μίκαρο³⁰. Πρόσφυγες ποῦ συνωθοῦνταν σ' ὅλα τὰ νησιά τοῦ Ἀρχιπελάγους, κοντὰ σ' αὐτοὺς καὶ Θεσσαλομακεδόνες ὀπλαρχηγοί, ὅπως οἱ Ζορμπᾶς, Μπίνος, Καλαμιδαῖοι, ἔσπευδαν νὰ ναυπηγήσουν, συνεταιρι-

25. Ἀρχ. Ὑδρ., τ. 8, Πειραιεῖ 1927, σ. 55. — Βλ. καὶ Ἀπ. Δασκαλάκη, ὁ.π., τ. 2¹, Ἀθῆναι 1967, σ. 20, 44-45.

26. Ἀνδρ. Θ. Δρακάκη, «Ἡ πειρατεία εἰς τὰς Κυκλάδας κατὰ τὴν Ἐπανάστασιν τοῦ 1821» Μνημοσύνη, τ. 5 (1974-1975), σ. 328-330.

27. Ἀπ. Δασκαλάκη, ὁ.π., τ. 2¹, σ. 74-75.

28. Ἀπ. Ε. Βακαλόπουλου, ὁ.π., τ. ΣΤ' Ἡ ἐσωτερικὴ κρίση (1822-1825), Θεσσαλονίκη 1982, σ. 732 κ.ἐ.

29. Γενικά Ἀρχεῖα τοῦ Κράτους (= ΓΑΚ), Ὑπουργεῖο Ναυτικῶν (= Ὑπ. Ναυτ.), φ. 10, ἔγγρ. Νοεμ. 1824. - *Τα Σπετσιωτικά* ἤτοι Συλλογὴ ἱστορικῶν ἐγγράφων καὶ ὑπομνημάτων ἀφορῶντων τὰ κατὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ἐπανάστασιν τοῦ 1821..., ἔκδ. Ἀν. Ἀ. Χατζή-Ἀναργύρου, τ. 1, Πειραιεὺς 1925, σ. 808.

30. Ἀρχ. Ψαρῶν, τ. 1, σ. 466.

στικά ή μή, μικρά σκάφη (μίστικα, τατάρνες) στη Σκόπελο, στη Θάσο³¹. Οί λείες σφωρεύονταν και όχι μόνο από την καταδρομή, αλλά και την πειρατεία προσελκύνοντας και τα πληρώματα των πολεμικών μοιρών. Οί Λάζ. Πινότσης, Δημ. Χριστοφίλου, πού εξ άρχης ύπηρετούσαν σέ πολεμικά σκάφη, προτιμούν την προσοδοφόρα καταδρομή από τόν άθέβαιο μισθό της κυβερνήσεως³². Τό 1825 ό κίνδυνος διαλύσεως του στόλου είναι κοντά. Οί ναύτες προσκαλούμενοι νά επανδρώσουν πολεμικές μοίρες έλεγαν: «'Ας υπάγουν εκείνοι τούς όποιους έβγαλιν ή Διοίκησις εις τό κοῦρσο». 'Ημείς δέν πάμε νά σκοτωθώμεν διά 60 και 80 γρόσια τόν μήνα και οι εις τό κοῦρσο νά κερδίζουν ακινδύνως 400 και 500 τάλληρα»³³.

'Η κυβέρνηση ενέδιδε και έδινε διπλώματα καταδρομής και σέ πολεμικά³⁴. Τόν Μάρτη 1826 δόθηκαν σέ 50 μεγάλα σκάφη και οι θάλασσες γέμισαν πειρατές. Σύγχρονος άνέφερε: «'Η Μύκονος κατήνησεν άλλα Ψαρά ή μάλλον ειπείν 'Αλτζέρι». 'Η δραστηριότητά τους έκτεινόταν από Γιβραλτάρ μέχρι Κύπρο. Μάταια ή κυβέρνηση περιόρισε (27 Μάη 1826) τό δικαίωμα καταδρομής μόνο στα πολεμικά σκάφη³⁵. 'Η ίδια, στην αδυναμία της νά διατηρεί πολεμικές μοίρες και στην επιθυμία της νά εισπράττει τό καθορισμένο ποσοστό επί των λειών και συγχρόνως νά χαρίζεται στους εύνοούμενους, έδινε έγγραφα. Τά τελευταία χρόνια πουλιόνταν μάλιστα από τό 'Υπουργείο Ναυτικών. 'Ετσι, όπως ό Γ. Κουντουριώτης ως πρόεδρος του 'Εκτελεστικού προτιμούσε νά παρέχει στους 'Υδραίους άδειες καταδρομής, και ό Γ. Μαυρομυχάλης, ως μέλος της 'Αντικυβερνητικής 'Επιτροπής, προτιμούσε νά διευκολύνει τούς Μανιάτες. Καπετανάκηδες, Μαυρομυχαλαίοι, Γερακάρηδες διέθεταν καταδρομικά πού πειράτευαν συνήθως και πουλούσαν κλοπιμαία στη Σύρο.

1826-1827 είναι τά χρόνια της μεγάλης άκμης της πειρατείας, τά κρίσιμα χρόνια ενός άγώνα πού φαινόταν όλοτελα χαμένος. Πολεμικές μοίρες δέν συγκροτούνταν πλέον μετά την άλωση του Μεσολογίου. 'Όσα σκάφη ήταν σέ θέση νά έξοπλισθοῦν καταδρομούσαν ή μάλλον πειράτευαν. 'Η κυβέρνηση φαινόταν ότι συναινεί ή και νά συμπράττει. Θεώρησε περιττό, δίνοντας έγγραφα καταδρομής, νά

31. ΓΑΚ 'Αντικυβερνητική 'Επιτροπή (= 'Αντικ. 'Επ.), φ. 228, έγγρ. 11 Μάη 1827. Βλ. και Κ. Βακαλόπουλου, *'Η επανάστατημένη 'Ελλάδα ήπειρωτική και Αιγαίο μεταξύ 1826-1829* (Σύμφωνα μέ νέες άγνωστες πηγές και άλλα άρχειακά στοιχεία), εκδ. 'Εταιρείας Μακεδονικών Σπουδών, Θεσσαλονίκη 1976, σ. 157.

32. *Άρχεία Λαζάρου και Γεωργίου Κουντουριώτου, 1821-1832* (= 'Αρχ. Κουντ.), έπιμ. 'Αντ. Λιγνού, τ. 3, 'Αθήναι 1922, σ. 21, 28.

34. 'Εγγραφα καταδρομής έλαβε και ό Ψαριανός ναύαρχος Ν. 'Αποστόλης (ΓΑΚ. Συλλογή Βλαχογιάννη (= Συλλ. Βλαχ.), φ. 19, έγγρ. 8065/3 'Απρ. 1826.

35. 'Εφην. «Γενική 'Εφημερίς της 'Ελλάδος», άρ. 6/24 Νοεμ. 1826. — *Τά Σπετσιωτικά*, τ. 1, σ. 1043.

καθορίσει, όπως ωφείλε, συγκεκριμένη άκτίνα δράσεως τών καταδρομέων καί ή Μεσόγειος γέμισε καταδρομικά σκάφη πού πειράτευαν. Επικύρωνε αποφάσεις του Θαλ. Δικαστηρίου μέ τίς όποιες κρίνονταν ως νόμιμες οί λείες πού προσκόμιζαν πειρατές, ένώ μέλη του ίδιου δικαστηρίου κατηγορούνταν ότι δωροδοκούνταν γιά νά κρίνουν λεία ως νόμιμη³⁶. Εμφανιζόταν δηλαδή νά παρέχει νομική κάλυψη στην πειρατεία γιά νά είσπραττει τό μερίδιό της 15% καί άργότερα 25%³⁷. Μέλος της κυβερνήσεως δήλωσε ότι θεωρούσε τίς λείες «ως τρίτον δάνειον ληφθέν διά της βίας από τήν Εύρώπην»³⁸. Ό δέ άρμόδιος ύπουργός τών Ναυτικών όταν κατηγορήθηκε ως υπεύθυνος γιά τήν αύξηση της πειρατείας, έπειδή χορήγησε άφειδώς έγγραφα καταδρομής, είπε ότι «ή κυβέρνησις τά χρέη της έκαμε κάμνουσα ό,τι άπήτει ή σωτηρία της πολιτείας...»³⁹.

Τό 1827 χαρακτηρίζεται από τήν επικράτηση τών καταδρομέων καί πειρατών. Δέν μακρυολώ στό θέμα αυτό, γιά τό όποιο γράφηκαν άρκετά⁴⁰. Ένδεικτικά θ' αναφέρω ότι: στίς Β. Σποράδες, χώρο έλεγχόμενο από τούς Θεσσαλομακεδόνες όπλαρχηγούς, οί Κων. Δουμπιώτης, Καλαμιδαίοι, Κων. Μπίνος, διέθεταν από 7 σκάφη ό καθένας. Στή Γραμπούσα όλοι οί κάτοικοι ήταν μέτοχοι σέ πειρατικά, μέ τά όποια μόνο τό Σεπτέμβρη λήστεψαν 40 σκάφη. Συνολικά λήστεψαν 487. Μέτοχοι πειρατικών καί «μεριστά λειών» κατονομάσθηκαν μέλη της τοπικής άρχής.

Η καταδρομή μ' επέμβαση τών ναυάρχων τών 3 Δυνάμεων άπαγορεύθηκε τόν Όκτώβρη του 1827.

Τό λειοδικείο δίκασε 300 περίπου λείες⁴¹.

Τί γίνονταν οί λείες; Έκποίησή τους σ' όλα τά νησιά κυρίως στή

36. ΓΑΚ. Ύπ. Ναυτ., φ. 53, έγγρ. 31 Ίουλ. 1827.

37. ΓΑΚ. Ύπουργείον Δικαίου (= Ύπ. Δικ.), φ. 19, έγγρ. 10/11 Μάη 1825. — Δ. Θεμελή-Κατηφόρη, *Η δίωξις της πειρατείας καί τό Θαλάσσιον Δικαστήριον κατά τήν πρώτην Καποδιστριακήν περίοδον 1828-1829, Μέρος Α΄*, Αθήναις 1973, σ. 16, Μέρος Β΄, σ. 17.

38. Ν. Σπηλιάδου, *Άπομνημονεύματα*, έκδ. Χ. Ν. Φιλαδελφώς, τ. 3, Αθήναι 1875, σ. 417.

39. Α. Καποδίστρια, *Επιστολαί διπλωματικάί, διοικητικάί καί ιδιωτικάί...*, έκδ. Ε. Α. Βετάν, μετφρ. Μ. Γ. Σχινά, τ. 1, Αθήναις 1841, σ. 396.

40. Βλ. Δ. Θεμελή-Κατηφόρη, Μέρος Α΄, σ. 1-61. — Άνδρ. Θ. Δρακάκη, «Η πειρατεία εις τάς Κυκλάδας κατά τήν επανάστασιν του 1821», *Μνημοσύνη*, τ. 5 (1974-1975), 325-365. — Άπ. Βακαλόπουλου, ό.π., τ. Ζ΄, *Ο άφρικανικός σιμούν ή Η έπιδρομή του Ίμπραήμ στην Ελλάδα*, Θεσσαλονίκη 1986, σ. 811 κ.έ.

41. Γιά τίς ύποθέσεις πού δικάσθηκαν τό 1828-1829 βλ. Δ. Θεμελή-Κατηφόρη, ό.π., Μέρος Β΄. — Τής ίδιας, «Αί αποφάσεις του Θαλασσίου Δικαστηρίου 1828-1829», *Επετηρίδα του Κέντρου Έρεύνης της Ιστορίας του Έλληνικού Δικαίου της Ακαδημίας Αθηνών*, τ. 20-21 (1973-1974), Αθήναις 1976, σ. 25-576. Γιά τίς ύποθέσεις τών προηγούμενων χρόνων (1821-1827) συντάσσω σχετική μελέτη.

Σύρο, Μύκονο, Σάμο, όπου διαπιστωμένη ή συνεργασία πειρατών και τοπικών αρχών ή μάλλον όλων των κατοίκων πού τελικά ζούσαν απ' αυτές⁴². Στίς αγορές τους βρίσκονταν έμπορεύματα άσχετα μέ τίς καταναλωτικές ανάγκες του πληθυσμού. Ένδεικτική ή περίπτωση τής Κάσου, όπου τό 1824 θρέθηκαν τεράστιες ποσότητες καφέ, ρυζιού, ύφασμάτων⁴³, Μυκόνου, όπου τό 1827 έκποιόταν μεγάλο φορτίο άφιονιού⁴⁴, Γραμπούσας.

Θά μπορούσαμε νά πούμε ότι οί λείες, νόμιμες ή μή, ύποβάσταςαν τόν άγώνα. Στο Μεσολόγγι χρησιμοποιήθηκαν γιά όχυρωματικά έργα⁴⁵. Στη Σάμο γιά τήν ίδρυση του φρουρίου⁴⁶. Στο Ναύπλιο ή κυβέρνηση χρησιμοποίησε τά ποσοστά της γιά μισθούς ύπαλλήλων, συντήρηση νοσοκομείου⁴⁷. Στη Γραμπούσα γιά τήν όργάνωση επιχειρήσεων. Κυρίως όμως οί λείες στήριξαν τόν πληθυσμό, ιδιαίτερα τό νησιώτικσ. Ποιά άλλα ήταν τά έσοδά του; Τά χρήματα του δανείου και τά βοηθήματα τών φιλελλήνων τής Εύρώπης; 'Η κατεστραμμένη παραγωγή ή τό διαλυμένο διαμετακομιστικό εμπόριο; Μήπως λοιπόν ή επιβίωσή του όφειλόταν και στίς λείες; 'Αλλά ύπάρχουν και κάποιες άλλες πληροφορίες. Σύγχρονος έγγραφε τό 1827: «Είς τήν 'Ελλάδα μετά τήν επανάστασιν εύρίσκονται χρήματα περισσότερα παρά προ-τήτερα, άλλ' είναι εις χείρας τών όσοι πριν τής επαναστάσεως δέν είχαν...»⁴⁸ Ειδικότερα γιά τούς ναυτικούς μεταγενέστερος έγγραψε: «Περιουσίαι δέ διασωθείσαι χρηματικάί, μετά τήν λήξιν του 'Αγώνος, άσυγκρίτως πλείότεραι εύρέθησαν εις χείρας τών 'Υδραιωτών σχετικώς παρά εις τούς συναδέλφους των Σπετσιώτας και Ψαριανούς. Μάρτυς δέ τών λόγων μας τά άπέραντα ύποστατικά, αί ιδιοκτησίαι αι ώραίαι, αί αξιόλογοι γαίαι, τάς όποιας, καλώς σκεφθέντες, έκτήσαντο οί 'Υδραιώται εις 'Αργολίδα, εις 'Ερμιονίδα, εις 'Αττικήν, εις Εύβοιαν, εις Σύρον και άλλαχόσε εύθύς μετά τήν άποκατάστασιν του έλληνικού βασιλείου»⁴⁹.

Μήπως λοιπόν οί μετακινούμενες στήν αρχή του 'Αγώνα περιουσίες τών Τούρκων πού κατέλαβαν οί Έλληνες, τό πλήθος τών σιτοφόρων

42. Άνδρ. Θ. Δρακάκη, ό.π., σ. 335-336, 349-351.

43. Άρχ. Κουντ., τ. 2, σ. 461.

44. ΓΑΚ 'Υπ. Ναυτ., φ. 62, έγγρ. 9 Νοεμ. 1827.

45. Ντ. Κονόμου, *Άνέκδοτα κείμενα τής ελληνικής επαναστάσεως (1822-1826)*, έκδ. Φιλεκπαιδευτικής 'Εταιρείας άρ. 35, 'Αθήναι 1966, σ. 58, 68.

46. ΓΑΚ 'Εκτελεστικόν (= 'Εκτελ.), φ. 94, έγγρ. 2519/29 Μάη 1825.

47. ΓΑΚ. 'Εκτελ. φ. 90, έγγρ. 916/18 Μάη 1825. — Θαλάσσιον Δικαστήριον (= Θαλ. Δικ.), φ. 1, έγγρ. 868/22 Αύγ. 1825.

48. 'Επιστολή Κ. Ζωγράφου πρός τήν 'Επιτροπή Ζακύνθου τής 19 'Ιουν. 1827 εις Π. Μ. Κοντογιάννη, *Ιστορικά έγγραφα άναφερόμενα εις τήν 'Ελληνικήν 'Επανάστασιν*, 'Αθήναι 1927, σ. 159.

49. *Τά Σπετσιωτικά*, τ. 1, σ. λδ'.

ουδέτερων σκαφών που προορίζονταν για τὰ αἰγυπτιακά στρατεύματα στήν Πελοπόννησο, τὰ φορτία τῶν εὐρωπαϊκῶν σκαφῶν πού κατελήφθησαν, παρενέβησαν στή σῶρευση κάποιων κεφαλαίων ἀπό ἄτομα πού ἄμεσα ἢ ἔμμεσα ἀναμειχθήκαν στήν καταδρομή καί πειρατεία; Μήπως τὰ φορτία αὐτά ἐπενέβησαν στήν ἀνάδειξη νέων οἰκονομικῶν κέντρων;

Δέν εἶμαι σέ θέση νά προσδιορίσω τό ὕψος τῆς ἀξίας τῶν λειῶν πού κυκλοφόρησαν τὰ χρόνια αὐτά, οὔτε κἀν τῶν 300 φορτίων ἢ σκαφῶν πού δικάσθηκαν ἀπό τό λειοδικεῖο. Δέν εἶμαι ἀκόμη σέ θέση, τουλάχιστον τώρα, ν' ἀναφέρω τὰ ἄτομα πού ἰδιαίτερα ἐπωφεληθήκαν ἀπό τίς λειῖες καί ἄλλαξαν «κατάστασιν». Ἐνδεχομένως θά ἦταν δυνατό νά ὑπάρχουν στοιχεῖα γιά ὅσους ὑπηρετήσαν τήν κυβέρνηση ἢ τίς τοπικές ἀρχές ὡς καταδρομεῖς καί προσκόμισαν τίς λειῖες γιά νά κριθεῖ ἡ νομιμότητά τους. Εἶναι ὅμως γνωστό ὅτι μέρος μόνο προσκομίσθηκε. Φυσικά εἶναι ἀδύνατη ἡ ἐκτίμηση τῶν ἐσόδων τῶν πειρατῶν.

Μερικά ὅμως ἐνδεικτικά στοιχεῖα θά μπορούσε ν' ἀναφερθοῦν: Ὁ Σπετσιώτης Ν. Γιάννοζας ἔλαβε τό 1825 ὡς μερίδιο γιά τό φορτίο τοῦ σκάφους «Ἐλπίς» ἀξίας 122.400 γρ., πού κρίθηκε ὡς νόμιμη λεία, 104.057 γρ. Τά ὑπόλοιπα 18.363, δηλ. 15% ἐπὶ τῆς λείας, ἦταν τό μερίδιο τῆς κυβερνήσεως⁵⁰. Ἄλλα μερίδια, πού δέν γνωρίζω τό ποσό, πήρε ἀπό δύο ἄλλες λειῖες πού κατέλαβε τό 1826 καί κρίθηκαν: τὰ φορτία ἐνός ρωσικοῦ καί ἐνός αὐστριακοῦ σκάφους⁵¹. Ὁ Ἀθ. Παλαιολούκας ἀπό μία μόνο λεία κέρδισε 7 χιλ. τάλληρα, δηλαδή 70-75 χιλ. γρόσια. Τό 1825 ὁ Γ. Σαχτούρης ἀπό μία λεία ἔλαβε 15.610 γρ. Ὁ Λάζ. Πινότσης ἀπό μία λεία 15.164. Καί οἱ δύο ὅμως ἀπό το 1821 εἶχαν ἐπιδοθεῖ στήν κατάληψη λειῶν ἐγκαταλείποντας τήν πολεμική μοῖρα τους⁵². Ὁ δεῦτερος τό 1826 μαζί μέ τόν Θόδ. Γκιώνη κατέλαβε ἄλλα τρία σκάφη⁵³. Ὁ Ἀντ. Ραφαήλ κυβερνώντας τό μπρίκι τῶν Τομπάζηδων «Τερψιχόρη» κατέλαβε τρία οὐδέτερα σκάφη⁵⁴. Ἀπό μία μόνο λεία ἔλαβε 21.185 γρ. Ὁ Νικ. Σοῦτος, διαθέτοντας 5 σκάφη, ἴδρυσε «ἐμπορική» ἐταιρεία μέ τὰ μέλη τῆς τοπικῆς ἀρχῆς Μεσολογίου Νικ. Λουριώτη καί Ἄθαν. Ραζῆ Κότσικα μέ σκοπό τήν καταδρομή στή Δυτ. Ἑλλάδα⁵⁵. Τά κέρδη τῆς ἐταιρείας ἱκανοποιητικά: 54.511³/₄

50. ΓΑΚ. Ὑπ. Δικ., φ. 20, ἔγγρ. 985/2 Ἰουν. 1825.

51. ΓΑΚ. Ὑπ. Ναυτ., φ. 46, ἀπόφαση ἀρ. 83/6 Ἀπρ. 1826. — Ὑπ. Ναυτ. φ. 46 ἀπόφαση ἀρ. 84/7 Ἀπρ. 1826.

52. Ἀντ. Λιγνοῦ, ὁ.π., τ. 2, σ. 95, 97 καί 104.

53. ΓΑΚ. Θαλ. Δικ. φ. 5, ἀπόφαση ἀρ. 71/6 Μαρτ. 1826. — Θαλ. Δικ. φ. 6, ἀπόφαση ἀρ. 72/8 Μαρτ. 1826.

54. ΓΑΚ. Ὑπ. Δικ., φ. 30, ἀπόφαση ἀρ. 79/30 Μαρτ. 1826. — Θαλ. Δικ. φ. 5 ὑπόθεση ἀρ. 62 καί ἀρ. 133.

55. Δ. Θεμελή-Κατηφόρη, «Ἡ λειτουργία λειοδικεῶν στό Μεσολόγγι στήν περίοδο τῆς Ἐπαναστάσεως (1821-1826)», *Παρουσία*, τ. 2 (1984), σ. 335.

γρόσια⁵⁶. 'Ο Σούτος μπόρεσε ν' αγοράσει καί ἔκτο σκάφος.

Γιά νά δοῦμε ποιά ἀξία εἶχαν οἱ 54.511³/₄ γρ. ἀναφέρω ὅτι: Τά ἐξοδα ἑνὸς πολεμικοῦ σκάφους γιά ἓνα μῆνα ἦταν 10 χιλ. γρ.⁵⁷. Τά ἐξοδα 5 πολεμικῶν καί 2 πυρπολικῶν γιά ἐνάμιση μῆνα ἦταν 105 χιλ. γρ.⁵⁸. Τά κέρδη λοιπόν τοῦ Σούτου καί τῆς ἐταιρείας του ἦταν μεγάλα.

Ἡ περιορισμένη γνώση τῶν πηγῶν δέν μοῦ ἐπιτρέπει νά γνωρίζω τῇ χρῆσιν τῶν παραπάνω κερδῶν. Γιά τόν Ν. Σούτο γνωρίζω ὅτι τό 1828 εἶναι συνιδιοκτήτης μέ τόν Ν. Λουριώτη σπιτιοῦ στό Ναύπλιο⁵⁹. Ἐπίσης ὅτι ὁ Ὑδραῖος Κυρ. Σκούρτης, ἐνοικιαστής προσόδων παραλλάς, ἀγόρασε σπίτι στό Ναύπλιο πού τό νοίκιαζε καί 80 στρέμματα στήν Τροιζήνα. Γιά νά καλλιεργήσει μπαμπάκι καί σιτηρά, κατασκεύασε «μηχανή ὑδραγωγική»⁶⁰. Ὅτι στήν Ἀργολίδα ἀγόρασαν κτήματα καί οἱ Σπετσιῶτες Ὁρλώφ καί Μπότασης⁶¹ ὅπως καί ὁ Ὑδραῖος Δημ. Τσαμαδός⁶². Ὅτι στό Ναύπλιο ἀγόρασαν σπίτια οἱ Ὑδραῖοι Δημ. Ἀ. Μιαούλης⁶³, Μαν. Τομπάζης.

Μιά χρῆσις τοῦ Σούτου εἶναι ἐπενδύσεις σέ ἀκίνητα, σέ κτηματική περιουσία κοντά στό διοικητικό κέντρο. Οἱ Ὑδραῖοι, λιγότερο οἱ Σπετσιῶτες, φιλοδοξοῦσαν καί ἐπιδίωξαν δεσμούς μέ τόν κρατικό μηχανισμό. Ἄλλη μορφή ἐπενδύσεων ἦταν ἡ ἐνοικίαση δημοσίων προσόδων. Ὁ Χριστ. Ματθαίου, ὁ ὁποῖος κατέλαβε τουλάχιστον τέσσερες λείες⁶⁴ προτίμησε τήν ἀγορά τῶν δημοσίων προσόδων τοῦ χωριοῦ Χαρβάτι⁶⁵.

Ἄλλες περιπτώσεις ἀτόμων πού ἀναμείχθηκαν ἄμεσα ἢ ἔμμεσα μέ τήν καταδρομή ἢ πειρατεία ὁδηγοῦν σέ χρῆσιν τῶν κερδῶν σέ παραγωγικότερες μορφές ἐπενδύσεων. Ὁ Γ. Σαχτούρης, ἰδιοκτήτης κατά 1/8 σέ μπρίκι πρὶν ἀπό τήν ἐπανάσταση⁶⁶, τό 1827 ναυπηγοῦσε δικό του μεγάλο⁶⁷. Σέ κατάλογο σπετσιώτικων σκαφῶν τοῦ 1834 ἐμφανίζονται γιά πρώτη φορά ὡς πλοιοκτήτες οἱ καταδρομεῖς Μιχ.

56. ΓΑΚ Θαλ. Δικ. φ. 1, ἔγγρ. 4550/19 Σεπτ. 1826.

57. Ἀρχ. Ὑδρ., τ. 15, Πειραιεῖ 1931, σ. 198.

58. Ἀρχ. Ὑδρ., τ. 15, σ. 192.

59. ΓΑΚ Ἐκτακτοῖ Ἐπίτροποι (= Ἐκτ. Ἐπ.), φ. 21, ἔγγρ. 12 Ἰουν. 1828. Ὁροφος τοῦ σπιτιοῦ αὐτοῦ νοικιάσθηκε γιά τή στέγαση τοῦ Θαλασσίου Δικαστηρίου ἀντί 175 γρ. τό μῆνα (ΓΑΚ. Ὑπ. Ναυτ., φ. 45, ἔγγρ. 7949/28 Μαρτ. 1826).

60. ΓΑΚ Ἐκτ. Ἐπ., φ. 22, ἔγγρ. 14 Ἰουν. 1828.

61. ΓΑΚ Ἐκτ. Ἐπ., φ. 14, ἔγγρ. 607/25 Μάη 1828.

62. ΓΑΚ Ἐκτ. Ἐπ., φ. 17, ἔγγρ. 1 Ἰουν. 1828, ἔγγρ. 758 καί 759 τῆς 4 Ἰουν. 1828.

63. ΓΑΚ. Γενική Γραμματεία (= Γεν. Γραμμ.), φ. 183, ἔγγρ. 2714/22 Ἰαν. 1829 καί ἔγγρ. 8937/24 Ἰαν. 1829.

64. ΓΑΚ. Ὑπ. Δικ., φ. 35, ἀπόφασις ἀρ. 183/16 Δεκ. 1827 καί ἀπόφασις ἀρ. 184/30 Δεκ. 1827. — Θαλ. Δικ., φ. 5, ὑπόθεσις ἀρ. 98.

65. ΓΑΚ Ἐκτ. Ἐπ., φ. 23, ἔγγρ. 938/18 Ἰουν. 1828.

66. Ἀρχ. Ὑδρ., τ. 15, σ. 231.

67. Κ. Βακαλόπουλου, ὁ.π., σ. 95.

Ἐλευθερίου, Ἰω. Μπαζώτης, Βασ. Γκιουζέπες⁶⁸. Ὁ Ἰω. Γουδής, ἰδιοκτήτης τὸ 1821 σκάφους κατὰ 6/8 ἐμφανίζεται τὸ 1834 νά διαθέτει δύο σκάφη καὶ τὸ μισό ενός τρίτου⁶⁹.

Ἐπάρχουν κι ἄλλες περιπτώσεις πού δέν χρειάζεται ν' ἀναφερθοῦν. Ἐνδεικτικὴ πάντως εἶναι μία σύγκριση καταλόγων πλοίων Ὑδραίου-Σπετσιωτικῶν τοῦ 1821 καὶ 1834 καὶ ενός τρίτου συνολικοῦ τῶν ἐλληνικῶν σκαφῶν κατὰ τόπους τοῦ 1831⁷⁰: Περισσότερα σκάφη, κυρίως μικρότερα στὰ δύο παραπάνω νησιά. Δυναμικὴ ἐμφάνιση πλοίων Σύρου, Γαλαξειδίου, Σκοπέλου.

Πῶς νά ἐρμηνευθεῖ τὸ φαινόμενο αὐτὸ ὅταν γνωρίζουμε ὅτι μέχρι τὸ 1831 δέν εἶχε ἀποκατασταθεῖ ἡ κατεστραμμένη ἀπὸ τὸν πόλεμο παραγωγή, ὅτι μέχρι τὸ 1833 δέν εἰσήχθησαν δάνεια. Ν' ἀναζητήσουμε καὶ στίς λεῖες κάποια παρέμβαση στὴν ἀσθενικὴ ἔστω ἐμφάνιση κάποιων κεφαλαίων; Νομίζω πῶς ἡ ἀναζήτηση αὐτὴ θά μᾶς ὀδηγήσει στὴ Σύρο, ὅπου στὴν περίοδο τοῦ Ἀγώνα προσελκυσθηκαν καὶ λεῖες καὶ οἱ διαχειριστές τους.

Ἡ Σύρα, χάρις στοῖς ιδιότυπο καθεστῶς πού ἐπικρατοῦσε ἰδιαίτερα μέχρι τὸ 1825, δηλ. τὴν ἀπόδειξη τῆς ὑποτέλειάς της στὴν Πύλη διὰ τῆς καταβολῆς τῶν «δοσιμάτων» ἀπὸ τοὺς Καθολικούς, καὶ τὴν προστασία της ἀπὸ τίς εὐρωπαϊκὲς ναυτικὲς μοῖρες πού τὴν καθιστοῦσαν οὐδὲτερο λιμάνι, χάρις στοῖς γεγονόδες ὅτι βρισκόταν στὸ κέντρο σχεδόν τοῦ Ἀρχιπελάγους καὶ πάνω στὴν κατεύθυνση τῶν πλοίων πού ἔπλεαν ἀπὸ Κωνσταντινούπολη, τίς ἀκτές τῆς Μικρᾶς Ἀσίας, παράλια τῆς Μακεδονίας, Θράκης πρὸς Αἴγυπτο, Κρήτη, Δυτ. Μεσόγειο⁷¹, χάρις τέλος στοῖς γεγονόδες ὅτι τὸ νησί τοῦτο δέχθηκε τὸ μεγαλύτερο ὄγκο Χίων καὶ Μικρασιατῶν προσφύγων πού διέθεταν ἐμπορικὴ παιδεία, μικροκεφάλαια καὶ δίκτυο ἐμπορικῶν πρακτορείων σὲ πολλὰ λιμάνια, μεταβλήθηκε σὲ ἀποθήκη ἐμπορευμάτων⁷². Ἀλλὰ καὶ οἱ λεῖες, νόμιμες ἢ μὴ, ὄντας προϊόντα ἐμπορεύσιμα ὀδηγοῦνταν στὴ Σύρο.

Ἦδη τὸν Ἀπρίλιο 1823 πούληθηκαν τουρκικὰ σκάφη πού κατέλαβε πολεμικὴ ναυτικὴ μοῖρα. Λίγους μῆνες ἀργότερα ὁ Ἀ. Μιαούλης καὶ Δημ. Τσαμαδὸς πούλησαν (Ὀκτώβριος 1823) τρικάρταρτο τουρκικὸ πολεμικὸ⁷³. Σὲ λίγο χρόνο μεταβλήθηκε τὸ λιμάνι της σὲ χῶρο ἐκπονήσεως λειῶν πού προέρχονταν εἴτε ἀπὸ τὴ δραστηριότητα πειρατῶν εἴτε καταδρομῶν. Δύο μίστικα τῶν Ψαριανῶν Ἀλέξ.

68. Ἀρχ. Ὑδρ., τ. 16, Πειραιεῖ 1932, σ. 231.

69. Ἀρχ. Ὑδρ., τ. 16, σσ. 213, 225, 227 καὶ 229.

70. Ἀρχ. Ὑδρ., τ. 16, σ. 187 κ.έ. — Χιακόν Ἀρχεῖον, τ. 4, Ἀθῆναι 1924, σ. 356.

71. Κ. Βακαλόπουλου, ὁ.π., σ. 178.

72. Γιά τὴν Σύρα κατὰ τὴν περίοδο τοῦ Ἀγώνα βλ. κυρίως Ἀνδρ. Θ. Δρακάκη, *Ἱστορία τοῦ οἰκισμού τῆς Ἐρμούπολεως (Σύρας)*, τ. Α' (1821-1825), Ἀθῆναι 1979, τ. Β'. Ἡ Ἐρμούπολις (1826-1827), Ἀθῆναι 1983.

73. Ἀνδρ. Θ. Δρακάκη, *Ἱστορία...*, τ. 1, σ. 231.

Τσεσμελή καί Κων. Σαλταμανίκα οδήγησαν τό σκάφος μέ ρωσική σημαία «Ἅγιος Ἰωάννης Θεολόγος» καί πούλησαν τό φορτίο του ἀπό λάδι⁷⁴. Τό 1825 ὁ Σπεταιιώτης Γ. Μαλοκίνης εὐθύς ὡς παρέλαθε ἀπό τόν πλοίαρχο τοῦ καταδρομικοῦ σκάφους του «Ἀνακρέων» τά φορτία ὀκτώ τουρκικῶν σκαφῶν καί ἐνός αὐστριακοῦ τά ὁποῖα σύλησε στίς θαλάσσιες περιοχές Αἰγύπτου καί Συρίας τό σκάφος του, τά πούλησε στή Σύρο καί μέρος παρουσίασε νά κριθεῖ⁷⁵. Ὁ Ὑδραῖος Ἰω. Ζάκας ἰδιοποιήθηκε στίς ἀκτές τῆς Κύπρου φορτίο ἀπό 4.100 ὀκ. σφουγγάρια. Τόπος πού θά μπορούσε νά τό πουλήσει ἦταν ἡ Σύρος. Στή Σύρο ὁμως βρισκόταν καί ὁ ἰδιοκτήτης του Ἀμβρ. Μαυρογορδῶτας. Ἐτσι στό ἀνοιχτό πέλαγος καί νύχτα τά σφουγγάρια ἀγοράσθηκαν μισοτιμῆς, 21 γρ. ἡ ὁκᾶ ἀντί γιά 48 ἢ 50 γρ. πού ἦταν ἡ τιμή τους. Ἀγοραστῆς οἱ κλεπταποδόχοι ἔμποροι ἀδελφοί Σταμ. καί Ἰω. Κούζοβικ καί ὁ Λουκάς Σγούτας καί συνεταῖροι τους. Μεταφορτώθηκαν σέ σκάφη ναυλωμένα ἀπό τούς ἴδιους καί στάλθηκαν στή Σμύρνη καί τόν Τσεσμέ μέ πλαστῆς φορτωτικές νά πουληθοῦν⁷⁶. Ὁ ἴδιος καταδρομέας Ἰω. Ζάκας οδήγησε (1825) στήν ἀγορά τῆς Σύρου 2 Αἰγύπτιους ἀξιωματικούς αἰχμαλώτους του νά πουληθοῦν⁷⁷.

Μέ τίς δραστηριότητες αὐτοῦ τοῦ χαρακτήρα σωρεύονταν στή Σύρο πολλά ἀγαθά καί κέρδη. Ἡ Διευθυντική Ἐπιτροπή τοῦ Αἰγαίου ἀνέφερε (12 Μαρτίου 1826) στήν κυβέρνηση: «Οἱ ἔμποροι πάμπολλα ἐκέρδιζαν ἀπό τά λάφυρα τῶν πειρατῶν, ἀπό τās λείας τās ὁποῖας παρά τιμὴν ἠγόραζον καί ἐπώλουν ὑπέρογκα καί τῶν ὁποίων ἡ ἰδιοτέλεια κατασταίνει τούς πειρατάς τολμηροτέρους καί τό ἔθνος ἐπονείδιστον...»⁷⁸. Σ' ἄλλη ἐκθεση τοῦ Ὑπουργείου Ἐσωτερικῶν (5 Ἰουνίου 1827) ἀναφερόταν: «Πολλοί τῶν ἐμπόρων τῆς Σύρας ἔχουν ἐπίτηδες σταλμένους ἀνθρώπους των εἰς ὅσας νήσους ἐμφωλεύουν οἱ πειραταί καί ἀγοράζουν τās πειρατηρίουςπραγματείας καί ἀναφανδὸν φέροντές τας εἰς Σύρον τās πωλοῦν...»⁷⁹.

Μάταια τό Ὑπουργεῖο Ἐσωτερικῶν προπάθησε διὰ τῆς ἀστυνομίας νά παρακολουθήσει τίς δραστηριότητες τῶν ἰδρυόμενων ἐταιρειῶν καί καταστημάτων⁸⁰. Μάταια διόρισε γενικό «μεσίτη». Ἡ δημογεροντία τῆς Σύρου δὲν τὸν δέχθηκε ἐπειδὴ ἀκριβῶς δὲν ἦταν διατεθειμένος «νά παραβλέπῃ καί εἰς τό ἐξῆς νά γίνωνται ἀτιμωρητί τοσαῦτα λαθρεμπόρια...»⁸¹.

74. ΓΑΚ. Θαλ. Δικ., φ. 4.

75. Δ. Θεμελή-Κατηφόρη, «Αἱ ἀποφάσεις...», σ. 394-398.

76. Δ. Θεμελή-Κατηφόρη, «Αἱ ἀποφάσεις...», σ. 339-350.

77. Ἀρχ. Ὑδρ., τ. 11, σ. 181, 193.

78. Κ. Βακαλόπουλου, ὀ.π., σ. 89. — Ἀνδρ. Θ. Δρακάκη, *Ἱστορία...*, τ. 2, σ. 34.

79. Κ. Βακαλόπουλου, ὀ.π., σ. 96. — Ἀνδρ. Θ. Δρακάκη, *Ἱστορία...*, τ. 2, 262.

80. ΓΑΚ Ὑπ. Ἐσωτ., φ. 95, ἔγγρ. 268/24 Ἰουν. 1827.

81. ΓΑΚ. Ὑπ. Ἐσωτ., φ. 94, ἔγγρ. 229/23 Ἰουν. 1827.

Τίποτε δέν γινόταν. Ἡ Σῦρος ὁλοένα προσεῖλκυε ὅσους ἤθελαν νά θησαυρίσουν. Ὁ Κων. Λεμονῆς ἀπό τήν Τήνο μέ δραστηριότητα στή Σάμο ὡς καταδρομέας βρίσκεται κεῖ⁸². Ὁ Ὑδραῖος Ἀντ. Νίκας, ὄντας πρὶν τὸ 1821 φτωχός, θά γίνεῖ μεγαλέμπορος μέ κεφάλαια προερχόμενα κυρίως ἀπὸ τήν πειρατεία⁸³. Τήν ἴδια πηγή πλοῦτου εἶχαν οἱ ἐκεῖ ἐγκατεστημένοι Ὑδραῖοι Ἀντ. Γκίκας, Γκίκας Γκιώνης ἢ οἱ Ψαριανοὶ Γιάννης Ἀποστόλης, Δημ. Καλημέρης, ὁ ἀρχιπειρατής Μικὲς Μίκαρως⁸⁴. Ὁ τελευταῖος εἶναι γνωστό ὅτι συγκέντρωσε τὸν πλοῦτο του πειρατεύοντας στά στενά Ἄνδρου - Τήνου καὶ Ἄνδρου - Εὐβοίας⁸⁵. Ὁ Θεόδ. Γκιώνης ὁ ὁποῖος πρὶν τήν ἐπανάσταση εἶχε 1/8 σέ σκάφος⁸⁶ βρίσκεται εὐκατάστατος στή Σῦρο. Μόνο τὸ 1826 εἶχε καταλάβει 3 σκάφη, ὅπως λέχθηκε.

Ὁ χώρος καὶ οἱ ἐπιτελούμενες ἐκεῖ δραστηριότητες θά ἐπιβάλουν ἀκόμη καὶ μεταστροφή τῆς ἐπαγγελματικῆς κατευθύνσεως καὶ νοοτροπίας τῶν κατοίκων. Ὁ Κεφαλονίτης Νικ. Βαλοσαμάκης ἤρθε γιατρός ἀπὸ τίς Κυδωνίες. Ἐγίνε ἐμπορος μέ ἀρκετὴ οἰκονομικὴ ἄνεση στή Σῦρο⁸⁷. Ὁ Ὑδραῖος ναυτικός Νικ. Σκούρης θά γίνεῖ κτηματίας στή Σῦρο, ὅπως εἶπαμε, καὶ στήν Τροιζηνία⁸⁸.

Ἐφόσον τὰ σκάφη ἀποτελοῦσαν τὰ μέσα ἐνός παραγωγικοῦ τομέα πού εὐδοκίμοῦσε στή συγκεκριμένη περίοδο ἢ τὰ ἐργαλεῖα μιᾶς τέχνης πού οἱ ὑφιστάμενες συνθήκες τοῦ πολέμου εὐνοοῦσαν τὴν ἀνάπτυξή της, ἦταν ἐπόμενο νά ἰδρυθοῦν ναυπηγεῖα. Ἀναφέραμε ἤδη ὅτι τοῦτο ἐγίνε στήν Σκόπελο ὅπου ἔπρεπε νά ἱκανοποιηθεῖ ἡ ζήτηση ἀπὸ ὁμάδες ἀτόμων πού ὁ πόλεμος μετέστρεψε τίς δραστηριότητές τους. Ἐπρεπε συγκεκριμένα οἱ Θεσσαλομακεδόνες ὀπλαρχηγοὶ ν' ἀποκτήσουν πλοίαρια γιὰ νά συνεχίσουν τὸν πόλεμο, κυρίως νά ἐξασφαλίσουν τὴν ἐπιβίωσή τους. Ἐτσι στή Σκόπελο τὸ ναυπηγεῖο πού ἀπασχολοῦσε 500 σχεδὸν ἐργάτες κατασκεύασε μέχρι τὸ 1827 μέ τούς μετριοτέρους ὑπολογισμοὺς 20 σκάφη⁸⁹.

Ἐκεῖ ὅμως πού ἡ παρουσία καταδρομέων καὶ πειρατῶν ἀποτέλεσε βασικὸ παράγοντα γιὰ τὴν ὑποκίνηση τῆς λειτουργίας ναυπηγεῶν ἦταν ἡ Σῦρος. Τὴν ἐπιτάχυνση μιᾶς διαδικασίας πού θ' ἄρχιζε ἐνδεχομένως κάποτε, μιά καὶ τὸ νησί ἐξελισσόταν σέ ἐμπορικὸ κέντρο καὶ σωρευόταν σημαντικὸ ἐμπορικὸ κεφάλαιο, προκάλεσε ἀρχικά ἡ

82. Κ. Βακαλόπουλου, ὁ.π., σ. 99.

83. Κ. Βακαλόπουλου, ὁ.π., σ. 98.

84. Ἀνδρ. Θ. Δρακάκη, Ἱστορία..., τ. 2, σ. 151.

85. Ἀνδρ. Θ. Δρακάκη, «Ἡ πειρατεία...», σ. 334.

86. Ἀρχ. Ὑδρ., τ. 16, σ. 197.

87. Κ. Βακαλόπουλου, ὁ.π., σ. 98.

88. Κ. Βακαλόπουλου, ὁ.π., σ. 98-99.

89. ΓΑΚ. Ἀντικ. Ἐπ., φ. 228, ἔγγρ. 11 Μάη 1827. — Κ. Βακαλόπουλου, ὁ.π., σ. 157.

παρουσία των Ψαριανών. 'Ανέστιοι όσοι επέζησαν της καταστροφής του νησιού υποχρεώθηκαν να πουλήσουν τὰ σκάφη τους μὴ ἔχοντας ἄλλο περιουσιακὸ στοιχείο νὰ ἐκποιήσουν.⁹⁰ 'Εξελίσσεται λοιπὸν ἡ Σύρος σὲ χώρο προμήθειας σκαφῶν. 'Εκεῖ ἡ κυβέρνηση θὰ παραγγέλνει τὴν κατασκευή πυρπολικῶν. Τίς ναυπηγικὲς ἐργασίες, ἀρχικὰ ἐπιδιορθώσεις ἢ μετασκευές σκαφῶν, ἀνέλαβαν ἀπὸ τὸ 1824 κατὰ κύριο λόγο οἱ Ψαριανοί⁹¹. Μὲ τὴν πάροδο τοῦ χρόνου ἡ βιοτεχνία αὐτὴ ὀργανώθηκε καὶ αὐξήθηκε. 'Ετσι πολλοὶ ἀπὸ τοὺς νέους πλοιοκτῆτες πού ἀνέκυψαν στὴν περίοδο τοῦ 'Αγώνα, κυρίως 'Υδραῖοι καὶ Σπετσιῶτες θὰ ἐξυπηρετηθοῦν στὰ ναυπηγεῖα τῆς Σύρου. Τὸ 1827 ὁ Γ. Σαχτούρης ναυπηγοῦσε μπρίκι 16 χιλ. κοιλῶν. 'Ο Γκίνης ναυπηγοῦσε μικρότερη γολέτα⁹². Τὴν ἴδια χρονιά ὁ ὀπλαρχηγὸς Γ. Ζορμπάς ναυπήγησε τὸ σκάφος του «Κένταυρος» μὲ τὸ ὁποῖο πειράτευε. Στὴ Σύρο ναυπήγησε καὶ ὁ ἀδελφὸς του Κων. Ζορμπάς τὴ γολέτα του «Δηιδάμεια» γιὰ τὸν ἴδιο σκοπὸ⁹³.

'Εδῶ τελειώνοντας θὰ ἤθελα νὰ παρακολουθήσουμε καὶ κάποιες ἄλλες παρεμβάσεις τῶν λειῶν στὴν κοινωνικὴ ὀργάνωση.

'Η διανομὴ τῶν λειῶν θὰ λέγαμε στάθηκε ἀφορμὴ γιὰ τὴν ἀνατροπὴ τοπικῶν διοικητικῶν συστημάτων ἢ ἀλλοίωση ὡς πρὸς τὴν κοινωνικὴ προέλευση τῶν ὀργάνων τῆς ἐξουσίας. 'Ο πόλεμος ἔδωσε τὴν εὐκαιρία σὲ πολιτικὴ συνειδητοποίηση τῶν κατώτερων τάξεων, ἀμφισβήτηση τῆς παραδοσιακῆς κοινωνικῆς ἱεραρχίας καὶ ἐπιδίωξη τῆς συμμετοχῆς τους στὴν ἐξουσία. Σὲ χώρους ὅπου εἶχε διαμορφωθεῖ μιὰ, ὑποτυπώδης ἔστω, κοινωνικὴ διαστρωμάτωση ὅπου, συγκεχυμένα ἔστω, ὑπέβοσκαν ταξικὲς ἀντιθέσεις, ἡ κοινωνικὴ σύγκρουση δὲν ἄργησε νὰ ἐκδηλωθεῖ. Στὴν 'Υδρα ἀφορμὴ ὑπῆρξε ἡ διανομὴ λειῶν: ἡ διανομὴ δηλαδὴ τοῦ κέρδους πού εἰσαγόταν σὲ χώρῳ κυρίως ναυτικό κι ἔπρεπε νὰ κατανεμηθεῖ μὲ ἄλλους ὅρους πού τοὺς παρήγαγε μιὰ διαφορετικὴ ἀξιολόγηση τῶν συντελεστῶν παραγωγῆς του. 'Υποτίμη-ση δηλαδὴ τῆς συμβολῆς τοῦ ἰδιοκτῆτη τῶν μέσων παραγωγῆς (τὰ πλοῖα). 'Υπερτίμηση τῆς σημασίας τῆς ἐργατικῆς δυνάμεως, τῶν πλοιάρχων - ναυτῶν, σὲ ὥρα πολέμου.

Στὴν 'Υδρα τὸ ζήτημα διανομῆς τῶν λειῶν τέθηκε ἀπὸ τὸ 1821. Τότε ἡ ἐκμετάλλευσή του ἀπὸ τοὺς ἐμφανιζόμενους ὡς ὑποστηρικτὲς τῶν

90. 'Ανδρ. Θ. Δρακάκη, 'Ιστορία..., τ. 2, σ. 151, 234.

91. V. Kardassis, «Les chantiers navals de Syros (1832-1857)» *Économies méditerranéennes équilibres et intercommunications XIIIe-XIX siècles. Actes du 11e colloque international d'histoire*, ἐκδ. Centre de Recherches Néohelléniques. Fondation Nationale de la Recherche Scientifique, Athènes 1986, σ. 422.

92. Κ. Βακαλόπουλου, ὁ.π., σ. 95.

93. ΓΑΚ. 'Υπ. Ναυτ., φ. 52, ἐγγρ. 7 'Ιουλ. 1827. Βλ. καὶ Δ. Θεμελῆ-Κατηφόρη, 'Η δῶρις..., τ. 1, σ. 27, σημ. 2.

ναυτῶν προκρίτους ἀποψίλωσε τόν Ἀντ. Οἰκονόμου τοῦ λαϊκοῦ ἐρείσματος⁹⁴. Τό 1823 ἀνέκυψε καί πάλι τό ζήτημα⁹⁵ γιά νά ρυθμισθεῖ τόν ἐπόμενο χρόνο: Ἰδρυση θμελοῦς ἐπιτροπῆς ἐκπροσωπούμενης ἀπό πλοιάρχους οἱ ὁποῖοι, μαζί μέ τούς προκρίτους, θά φρόντιζαν, ἐκτός ἀπό τήν ὀργάνωση ναυτικῶν μοιρῶν, τήν ἐκδίκηση λειῶν καί τήν ἐξασφάλιση τῆς κατανομῆς τους στά πληρώματα τῶν σκαφῶν⁹⁶. Τοῦτο θορύβησε τούς προκρίτους φοβούμενους μήπως «ἡ ἐξουσία ὅλη μείνῃ εἰς τούς μικρούς»⁹⁷. Συνιστοῦσαν τή διάλυση τῆς ἐπιτροπῆς διότι «δέν φρονεῖ καλῶς διά τούς προύχοντας»⁹⁸ καί τή διατήρηση «εἰς τήν ἐπιρροήν τῶν κοινῶν πραγμάτων, τήν πρώτην τάξιν»⁹⁹.

Ἡ συγκέντρωση τό 1825 στό νησί 25 οὐδέτερον σκαφῶν μέ φορτία ἀξίας 800 περίπου χιλιάδων γροσίων πού κρίθηκαν ὡς λείες¹⁰⁰ ἐξῆψε περισσότερο τόν «ὄχλο». Ἀπαιτοῦσε τήν ἀπόσπαση μεγαλύτερων μεριδίων ἀπό τίς λείες καί τό πειθαναγκασμό τῶν πλοιοκτητῶν ὥστε νά ἐξοπλίσουν τά σκάφη τους γιά νά βγοῦν σέ καταδρομή¹⁰¹. Τό δεύτερο πέτυχαν μέ βίαιο τρόπο. Ναῦτες καί πλοίαρχοι ὀργανωμένοι σέ «συντροφίες» ἄρπαξαν σκάφη καί βγῆκαν σέ καταδρομή. Μεταξύ αὐτῶν οἱ Λάζ. Πινότσης, Θεόδ. Γκιώνης, Ἰω. Ζάκας¹⁰². Γιά τό πρῶτο οἱ παραχές συνεχίσθηκαν. Τελικά τά κατώτερα στρώματα πέτυχαν τήν ἀνατροπή τοῦ κοινοτικοῦ συστήματος, τήν ἐκπροσώπησή τους στήν ἐξουσία καί κατά συνέπεια τή συμμετοχή τους στά ὄργανα διανομῆς τῶν λειῶν. Τόν Δεκέμβριο 1826 ἰδρύθηκε σῶμα «Ἀντιπρόσωποι τοῦ λαοῦ» τό ὁποῖο ὡς Βουλὴ ἐξέλεγε 9 ἐκπροσώπους ἀπό τή δεύτερη καί τρίτη τάξη. Αὐτοί μέ τούς πρόκριτους ἀποτελοῦσαν τό νέο διοικητικό ὄργανο: «Διοικηταί τῆς νήσου Ὑδρας»¹⁰³. Διατηρήθηκε μέχρι τῆς 9 Δεκεμβρίου 1827. Τότε καταργήθηκε τό σῶμα «Ἀντιπρόσωποι τοῦ λαοῦ» ἡ τοπική διοίκηση ξανα-ονομάσθηκε «Οἱ πρόκριτοι τῆς νήσου Ὑδρας». Μέ μιά διαφορά, ἐνδεικτική τοῦ γεγονότος ὅτι οἱ ἀγῶνες δέν πῆγαν χαμένοι: Στό τοπικό διοικητικό ὄργανο περιλαμβάνονταν καί ἐκπρόσωποι τῆς 8' τάξεως, τῶν πλοιάρχων δηλαδή. Ἐτσι οἱ πρόκριτοι ξαναπῆραν τά τρία κομμάτια τῆς σφραγίδας τῆς κοινότητος. Τό ἕνα ὅμως παραδόθηκε στά χέρια τῶν πλοιάρχων¹⁰⁴. Ἡ ἔνταξή τους στά ὄργανα ἐξουσίας εἶχε ἀναγνωρισθεῖ.

94. Ἀντ. Λιγνοῦ, ὁ.π., σ. 104 κ.έ.

95. Ἀντ. Λιγνοῦ, ὁ.π., σ. 273 κ.έ.

96. Ἀρχ. Κουντ., τ. 2, σ. 438, 464, 480.

97. Ἀρχ. Κουντ., τ. 2, σ. 469.

98. Ἀρχ. Κουντ., τ. 3, σ. 42.

99. Ἀρχ. Κουντ., τ. 3, σ. 53.

100. Ἀρχ. Ὑδρ., τ. 11, σ. 569-572.

101. Ἀρχ. Κουντ., τ. 5, σ. 97, 104 καί τ. 7, σ. 30.

102. Ἀρχ. Κουντ., τ. 7, σ. 37-39.

103. Ἀντ. Λιγνοῦ, ὁ.π., τ. 2, σ. 639 κ.έ.

104. Ἀντ. Λιγνοῦ, ὁ.π., τ. 2, σ. 642-644.

Στίς Σπέτσες ή διαδικασία τής συμμετοχής νέων κοινωνικῶν ὁμάδων στήν τοπική ἀρχή, μέ ἀφορμή καί κεί τόν τρόπο διανομής τῶν λειῶν, ὑπῆρξε ὁμαλότερη.

Τελειώνοντας θά ἤθελα να σημειώσω τά ἐξῆς: Νομίζω ὅτι ἡ ἐξέταση τοῦ ρόλου τής πειρατείας καί καταδρομῆς στά χρόνια τοῦ Ἀγῶνα θά μπορούσε νά μᾶς ὀδηγήσει στόν παραλληλισμό τους, ὡς πρός τήν παρέμβασή τους σέ κοινωνικούς καί οἰκονομικούς μετασχηματισμούς, μέ παρόμοιες σχεδόν μορφές δραστηριότητας τῶν Ἑλλήνων κατὰ τοὺς ἡπειρωτικούς πολέμους. Θά μπορούσε ἀκόμη ἡ παραπάνω ἐξέταση νά δώσει κάποια συμπληρωματικά στοιχεῖα γιά τήν προσέγγιση, κι ἐνδεχομένως ἐρμηνεία, τοῦ χαρακτήρα τῶν οἰκονομικῶν καί κοινωνικῶν λειτουργιῶν στήν Ἑλλάδα καί κυρίως τῶν νοοτροπιῶν.

SUMMARY

Despina Katifori, *Piracy and privateering during the War of Greek Independence*

Piracy and privateering during the War of Greek Independence substituted the already destroyed commercial relations. The result was the transfer of economic power to individuals who were directly or indirectly involved in these activities. The entrance of new persons in the economic field and the general character of the Greek revolution resulted in some cases the transformation of local administration and mainly, the appearance of new centers of social and economic activities, such as Hermoupolis of Syra.