

**Δημητρίου Α. Λισμάνη**

Αντιναυάρχου Π.Ν. ε.α.

**ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΩΝΑ ΑΠΟΣΙΩΠΗΜΕΝΑ**

**ΟΙ ΝΑΥΜΑΧΟΙ ΟΠΩΣ ΔΕΝ ΤΟΥΣ ΞΕΡΟΥΜΕ**

**2022**

## Περιεχόμενα

Περιεχόμενα .....	1
Εισαγωγή.....	2
Ιδιόρρυθμοι χαρακτήρες.....	3
Κερδοσκόποι και συμφεροντολόγοι.....	6
Επιδίδονται στην πειρατεία και το δουλεμπόριο.....	9
Υπηρετούν στον οθωμανικό στόλο και πολεμούν μαζί του .....	12
Η ναυτοσύνη τους σε κριτική.....	13
Απειθαρχία και έλλειψη οργάνωσης στον στόλο.....	15
Αρνητικές επιπτώσεις στις ναυτικές επιχειρήσεις.....	16
Εκδικητικοί και βίαιοι.....	22
Αντιδρούν στη συγκρότηση κράτους και εθνικού στόλου.....	24
Επίλογος.....	26
Σημειώσεις.....	27
Βιβλιογραφία.....	27
Ο συγγραφέας.....	28

## Εισαγωγή

Και τι δεν έχει να πει η ιστορία για τους ήρωες του Ναυτικού Αγώνα. «*Ας χρωστάμε χάρη στο πεισματάρικο αρβανίτικο κεφάλι που βάλθηκε να κατακτήσει τη θάλασσα*», γράφει ο Σπύρος Μελάς. Ας ευλογούμε την παλικαριά του θαλασσοδαρμένου ναυτικού που έμαθε να χειρίζεται τα σχοινιά τόσο καλά όσο και το τρομπόνι και το κανόνι. Ας ευγνωμονούμε ακόμη το εμπορικό πνεύμα του άρχοντα νησιώτη, που ήξερε να κρύβει τα τάληρά του, για να 'χει αργότερα η καρδιά να τα σκορπίσει τη Μεγάλη ώρα<sup>1</sup>.

Οι ναυτικοί των ηρωικών χρόνων του '21 ήσαν γνωστοί σε όλους, σε Έλληνες και ξένους, ακόμη και στον δυνάστη τους, που με την τόλμη και τα κατορθώματά τους προκαλούσαν θαυμασμό και σκορπούσαν τρόμο.

Ωστόσο, τι γνωρίζουμε αλήθεια γι' αυτούς; Η ιστορία παρουσιάζει κυρίως τα προτερήματά τους, μάλιστα με υπερβολή, και τους έχει μυθοποιήσει. Στην πραγματικότητα πρόκειται για κανονικούς ανθρώπους με κάποια ιδιαίτερα γνωρίσματα και ιδιότυπη ιδιοσυγκρασία.

Έτσι, ενώ οι αρετές τους είναι λίγο-πολύ γνωστές, οι αδυναμίες και οι ατέλειές τους μένουν γενικά άγνωστες. Κάποια δε από τα μειονεκτήματα υπερέβαιναν τους κανόνες της διεθνούς νομιμότητας και της κοινής ανθρωπιάς και εξέθεταν στον έσχατο κίνδυνο την επιτυχία των επιχειρήσεων και της ίδιας της Επανάστασης. Με αυτά θα ασχοληθεί η παρούσα πρωτότυπη εργασία, εστιασμένη περισσότερο στους Υδραίους, τους βασικούς παράγοντες του ναυτικού πολέμου.

Ο Καζαντζάκης έχει μιλήσει για τους αγωνιστές της Ανεξαρτησίας: «*Δεν ήταν αγνές ψυχές, ήταν μεγάλες. Κι οι μεγάλες ψυχές είναι πάντα επικίντυνες*» (“Αναφορά στον Γκρέκο”).

Η ιστοριογραφία έχει χρέος να είναι αντικειμενική και να σέβεται την ιστορική αλήθεια, να ακολουθεί γνώμονα σολωμικό (“*εθνικόν το αληθές*”). Αν δεν δίνει ολοκληρωμένη και καθαρή εικόνα - χωρίς ωραιοποιήσεις - εκείνων που έπαιξαν σημαντικό ρόλο για το Γένος, πώς θα μπορέσουμε να κρίνουμε και να εκτιμήσουμε το έργο τους; Πώς θα γνωρίσουμε σωστά την ιστορία της εποχής τους, ώστε να μάθουμε και να ωφεληθούμε απ' αυτή; Από στρατιωτικής πλευράς, ας θυμηθούμε ότι για την ορθή εκτίμηση μιας επιχειρησιακής κατάστασης, απαιτείται, μεταξύ άλλων, η ακριβής γνώση των δικών μας δυνατοτήτων και **αδυναμιών**, και η σύγκριση αυτών με εκείνες του αντιπάλου. Ακόμα και η λαϊκή σοφία έχει κάτι να πει πάνω σ' αυτό: «*για να μάθεις κάποιον καλά, μάθε τον απ' την καλή κι απ' την ανάποδη*».

Με αυτά κατά νουν, μελετήθηκαν οι συμπεριφορές και οι δραστηριότητες των ναυμάχων, μέσα από τις αξίες του τόπου τους, που μαζί με τις πολιτικές και κοινωνικές συνθήκες της εποχής επηρέασαν και διαμόρφωσαν τον χαρακτήρα τους. Ερευνήθηκαν και διασταυρώθηκαν μαρτυρίες επώνυμων αυτοπτών, αρχειακό υλικό ιστορικών κειμένων και κριτικές - κάποιες αυστηρές και κάποιες με προκατάληψη.



## Ιδιόρρυθμοι χαρακτήρες

Κατά το 18<sup>ο</sup> αιώνα και τις δύο πρώτες δεκαετίες του 19<sup>ου</sup>, οι Υδραίοι, οι Σπετσιώτες και οι Ψαριανοί αναπτύσσονται ολοένα με περισσότερη δύναμη στην κατάκτηση του υγρού στοιχείου και συγκρούονται με Άγγλους και πειρατές. Στον επικίνδυνο αυτό τρόπο ζωής οι πρώτοι είναι περισσότερο σκληροί και πιο επίμονοι.

Παρόλο ότι οι κοινότητες των εποίκων στην Ύδρα και στις Σπέτσες ήσαν ομοιογενούς καταγωγής (Αρβανίτες), δεν έμοιαζαν στον χαρακτήρα και στη νοοτροπία. Λόγω της αγριότερης και φτωχότερης φύσης της Ύδρας, εκεί κατέφυγε και διαμορφώθηκε πιο τραχιά φάρα. Τις δύο κοινότητες χώριζε μια διαρκής αντιζηλία ανταγωνισμού, και γι' αυτό κατά τον Αγώνα πολλές φορές δεν υπήρχε σύμπνοια και σύμπραξη για κοινή σχεδίαση και συντονισμένες ενέργειες.

Ο Αναστάσιος Ορλάνδος, στο βιβλίο του «*Τα Ναυτικά*»(1869) λέει για τους Υδραίους: «...Δεν έχουν αποβάλει μερικά πρωτόγονα αρβανίτικα χαρακτηριστικά του κοινωνικού βίου, τα οποία τους στερούσαν την ευχέρεια προσαρμογής στη γνώμη των άλλων...». Επίσης ότι ζήλευαν και φθονούσαν τους Σπετσιώτες που αποκτούσαν μεγάλα σκαριά, μέχρι τέτοιο βαθμό, ώστε να τους καταγγέλλουν στους Τούρκους(!) πως παρέβαιναν τη διαταγή τους για απαγόρευση ναυπήγησης μεγάλων σκαφών. Βέβαια ο συγγραφέας ήταν Σπετσιώτης.

Ωστόσο και οι Υδραίοι παρέβαιναν τις ίδιες και άλλες εντολές του καπουδάν πασά (Τούρκος ναύαρχος του Αρχιπελάγους), δωροδοκώντας τους Οθωμανούς. Ένα παράδειγμα: Το 1797, με τη δύναμη μιας σακούλας με 300 χρυσά φλουριά «έπεισαν» τον Διερμηνέα (Δραγομάνο) του τουρκικού στόλου (Φαναριώτης, βοηθός του καπουδάν πασά στη διοίκηση των νησιών) να φροντίσει να ελευθερωθεί το κατασχεμένο πλοίο «*Σαχίνι*» του καπ. Δημητρίου Αντ. Κιοσέ. («*σαχίνι*» = 'γεράκι' στα τουρκικά κι απ' αυτό προέρχεται το όνομα του ναυμάχου Σαχίνη).

Αν προχωρήσουμε στην κοινωνική ζωή τους, θα δούμε ότι αυτή ήταν εντελώς ανδροκρατούμενη. Η μόνιμη σχεδόν απουσία των ανδρών από το νησί είχε δημιουργήσει κάποια ζηλοτυπία για τις συμβίες τους. Οι συνθήκες αυτές επέβαλαν στις Υδραίες έναν έγκλειστο βίο πάνω στο πέτρινο νησί. Περνούσαν μια ζωή καθιστική, απομονωμένη και εντελώς υπηρετική. Αναφέρεται ότι ο οικοδεσπότης του σπιτιού και οι επισκέπτες έδειχναν πως αδιαφορούσαν για την παρουσία της οικοδέσποινας και των θυγατέρων, που κάθονταν στο τραπέζι τελευταίες.

Είναι γνωστό ακόμα, ότι οι νησιώτες, ενώ ήσαν συνηθισμένοι σε αρκετά λιτή ζωή, κατανάλωναν μεγάλη ποσότητα κρασιού. Συχνά όταν έφευγαν για ταξίδι, ξόδευαν μέσα σε τρεις μέρες όλη την προμήθεια του μήνα. Στις επιχειρήσεις, έπιναν σε καθένα από τα τρία γεύματα, από δύο μεγάλα ποτήρια της μπύρας σαμιώτικο κρασί, δηλαδή έξι την ημέρα. Θα πήγαιναν στη μάχη καλά προετοιμασμένοι και «*φτιαγμένοι*». Γι' αυτό ρίχνονταν μες' τα όλα. Το γλεντούσαν. Λένε ότι όποτε ο Μιαούλης ετοιμαζόταν να αποπλεύσει με το στόλο, περνούσε πρώτα από τα καπηλεία του νησιού για να μαζέψει τους «*αργοπορημένους*» ναύτες. Στο λιμάνι, το «*νιτρουμ σοκάκ*» (έτσι λέγεται και σήμερα) = 'δρόμος των παλικαριών', ήταν γεμάτος από ταβερνεϊά (και σήμερα). Μα και ο ναύαρχος, όταν ήταν νέος, τα ίδια έκανε.

Οι ξένοι περιηγητές και ταξιδιώτες περιγράφουν τους Υδραίους με τα γενικά γνωρίσματα που ταιριάζουν στη ράτσα τους: υπερόπτες, πονηροί, αγριωποί, κατσούφηδες



και μοναχικοί στους τρόπους. Όπως μαθαίνουμε από τον Άγγλο ιεραπόστολο Samuel Wilson, που γνώριζε καλά τη νεοελληνική γλώσσα και επισκέφθηκε την Ύδρα τον χειμώνα του 1824, οι προεστοί της Ύδρας διακρίνονταν από φιλαυτία, επίδειξη, φιλοχρηματία και μεγαλομανία. Ο δε φιλέλληνας Αμερικανός ιατρός Samuel Howe (επέβαινε κατά τις επιχειρήσεις στη ναυμαχία του Μιαούλη, ως ιατρός, και ήταν ο πρώτος διευθυντής του Ναυτικού Νοσοκομείου του Πόρου) θεωρούσε τους Ύδραίους ναυτικούς ως συνάφι αλαζονείας, εγωισμού και σκληρότητας. Και ο Ιταλός περιηγητής Alerino Palma, γράφει μεταξύ άλλων: «το γεγονός ότι η Ύδρα αποζούσε αποκλειστικά από τη ναυτική ζωή, έπαιξε μεγάλο ρόλο στη δημιουργία σκληρών και ανυπότακτων ανθρώπων».

Ο Γερμανός αρχαιολόγος και καθηγητής στο πανεπιστήμιο της Αθήνας Λουδοβίκος Ross, επισκέφθηκε την Ύδρα το 1832 και αναφέρει ότι υπάρχει αξιοσημείωτη φυλετική διαφορά των αρβανιτών Ύδραίων ναυτικών από τους λοιπούς Έλληνες: «Τραχείες, σαρκώδεις φάτσες, πατικωμένα κεφάλια, σκληρά χαρακτηριστικά. Το σύνολο θυμίζει κάτι το τετραγωνισμένο. Το ίδιο συμβαίνει και με το χαρακτήρα τους. Είναι πιο σοβαροί, πιο σταθεροί, πιο αποφασιστικοί από τους καθαρούς Έλληνες. Λιγότερο εύστροφοι και ζωηροί στο μυαλό, πάντα έτοιμοι για επίθεση, κάτι που για άλλους Έλληνες είναι σαν μια ξένη γλώσσα. Όμως, τους διακρίνει γενικά περισσότερη εμπιστοσύνη και σιγουριά».

Μία αντιπροσωπευτική φυσιογνωμία των Ύδραίων αρχόντων ήταν ο Δημήτριος Γεωρ. Βούλγαρης, ο αποκαλούμενος «Τσουμπές» (από τον πολυτελή σκούρο χιτώνα που φορούσε, με έγκριση των Οθωμανών). Υπήρξε πρόκριτος και μεγαλο-πλοιοκτήτης από νεαρή ηλικία, υπουργός των Ναυτικών στην Επανάσταση, από τους σημαντικούς χρηματοδότες του Αγώνα και μετ' επαναστατικά επτά φορές πρωθυπουργός. Θεωρείτο ως αμφιλεγόμενη προσωπικότητα. Χαρακτηριζόταν ως ευφυής, σταθερός, αγέρωχος και απρόσιτος, αλλά και αδίστακτος στην επιδίωξη των σκοπών του. Διακρινόταν για τον αυταρχικό και μονοκόμματο χαρακτήρα του που δεν έστεργε σε συμβιβασμούς. Του απέδιδαν ότι συχνά έλεγε και τηρούσε την παροιμία: «Όταν είσαι βαριά, βάρα, κι όταν είσαι αμόνι, βάστα». Δηλαδή, να είσαι αμείλικτος ή υποχωρητικός, ανάλογα με τις περιστάσεις. Επίσης λένε ότι χρησιμοποιούσε την αρβανίτικη φράση: «άστε ντούα ου ε καμ» (έτσι θέλω και αποφασίζω). Η δε βασίλισσα Αμαλία, η οποία ειρωνευόταν τους πολιτικούς που έπεφταν στη δυσμένειά της, τον αποκαλούσε «Αρταξέρξη».

Ένας άλλος επώνυμος, ο γιος του ναυάρχου Ανδρέα Μιαούλη, ο Αθανάσιος Μιαούλης, έγινε πρωθυπουργός από τον Όθωνα το 1857. Πήρε σκληρά μέτρα για να κρατηθεί στη βασιλεία ο Όθωνας, στην πιο ταραχώδη μετεπαναστατική περίοδο, που κατέληξε στην αιματηρή «Ναυπλιακή» επανάσταση. Γι' αυτό η κυβέρνηση εκείνη ονομάστηκε «πρωθυπουργία αίματος»!

Κατά τα επαναστατικά χρόνια υπήρχαν διάφορες σκέψεις σχετικά με τη μορφή του νέου ελεύθερου ελληνικού κράτους, και κάθε άλλο παρά απέκλειαν την ανάδειξη κάποιου ηγεμόνα, Έλληνα ή ξένου· κάποιου που θα κυβερνούσε «αυθεντικάς» (αυταρχικά), ή ένα «Γόβερνο Μιλιτάρε» (στρατιωτική κυβέρνηση). Οι ιστορικοί αναφέρουν ότι ο πρόεδρος του Εκτελεστικού (πρωθυπουργός της τότε προσωρινής Κυβέρνησης), ο Ύδραίος Γεώργιος Κουντουριώτης (αδελφός του κυρ Λάζαρου, πρώτου προκρίτου της Ύδρας) δεν απέκλειε κατά τη διάρκεια μιας κρίσης, το 1826, να γίνει «δικτάτωρ της Ελλάδος». Ο Χειμαρριώτης οπλαρχηγός Σπυρομίλιος αναφέρει στα απομνημονεύματά του μεγάλα παράπονα σε βάρος των Ύδραίων προκρίτων. Ότι κατά την πολιορκία του Μεσολογγίου, ενώ χανόταν το Μεσολόγγι, οι Ύδραίοι ενδιαφέρονταν περισσότερο για το πώς θα γίνει ηγεμόνας της Ελλάδος ο Γεώργιος Κουντουριώτης.

Και κάτι άλλο. Από τον ιστορικό Γεώργιο Κριεζή, βιογράφο του ναυάρχου Μιαούλη («*Ιστορία της νήσου Ύδρας προ της ελληνικής επανάστασεως*»,1860), μαθαίνουμε ότι ο Μιαούλης γνώριζε τα σημεία των τεκτόνων και γι αυτό δεν τιμωρήθηκε από τον Άγγλο ναύαρχο Νέλσωνα (κι αυτός μνημένος στη μασονία) όταν τον συνέλαβε το 1805 για διάσπαση του αποκλεισμού στη Δυτική Μεσόγειο. Ο δε Γιάννης Κορδάτος επιβεβαιώνει πως ο Μιαούλης ήταν μασόνος και μάλιστα με μεγάλο βαθμό («*Ιστορία της νεώτερης Ελλάδος, η επανάσταση του 1821*»,1957-58).

Η αυταρχικότητα, σύμφυτη στον ελληνικό χαρακτήρα και καρπός ιστορικών επιδράσεων στη φυλή μας, εκδηλώθηκε παντού, κυρίως στην Ύδρα. Η δίψα για πρωτεία και ο ασίγαστος πόθος επιβολής, που ευδοκίμησε στο κλίμα της ευμάρειας και του υδραϊκού πλούτου, ώθησαν τους Ύδραίους να επιδιώξουν όχι μόνο την ηγεσία του ναυτικού αγώνα, αλλά και την αρχηγία όλης της επανάστασης. Χωρίς τη δεσποτική αυτή διάθεση, ίσως θα ήταν καλύτερη η διεύθυνση του αγώνα στη θάλασσα και γενικότερα η διαχείριση των πολιτικών πραγμάτων εκείνη την πολύ κρίσιμη εποχή.



## Κερδοσκόποι και συμφεροντολόγοι

Από τις πρώτες δεκαετίες του πρώτου μισού του 18<sup>ου</sup> αιώνα υπάρχουν περιστατικά που δείχνουν πόσο οι αποφάσεις των ναυμάχων βασίζονταν στο προσωπικό τους όφελος. Οι πειρατικές επιδρομές τρομοκρατούσαν από παλαιά τις κοινωνίες των νησιών και των παραλίων. Το 1727 οι Υδραίοι δεν δίστασαν ακόμα και την πίστη τους να αλλάξουν από καθαρό συμφέρον και να ομολογήσουν την ορθότητα του ρωμαιοκαθολικού δόγματος. Το έκαναν αυτό για να γίνουν αρεστοί στον Πάπα, ώστε να μεσολαβήσει στους καθολικούς πειρατές, ιδίως τους Μαλτέζους, να μην τους ενοχλούν. Το 1739 υπήρχαν ακόμα υδραϊκά καράβια που έφεραν τη σημαία των Ιπποτών της Μάλτας για λόγους ασφαλείας. Σήμερα υπάρχει στο προαύλιο του Καθολικού της Ιεράς Μητρόπολης της Ύδρας μαρμάρινο καθολικό βαφτιστήρι της εποχής εκείνης, πειστήριο των αναφερομένων.

Στα «Ορλωφικά» (1770) οι Υδραίοι ελίχθηκαν πονηρά και κερδοσκοπικά. Υποκρίθηκαν στους Ρώσους ότι θα είναι στο πλευρό τους, αλλά μυστικά ενημέρωναν τους Τούρκους ότι η σχέση τους αυτή είναι εικονική και δεν θα πολεμήσουν την Πύλη («*Τα ψιλά γράμματα της ιστορίας*», Θ. Δ. Παναγόπουλου). Πράγματι, οι Υδραίοι δεν ακολούθησαν τότε τις παροτρύνσεις των Ρώσων ούτε υπέκυψαν στους εκφοβισμούς τους για να εξεγερθούν κατά των Τούρκων. Με αυτόν τον τρόπο - παίζοντάς το «δίπορτο», θα λέγαμε – όταν οι Ρώσοι εγκατέλειψαν τους Έλληνες στο έλεος των Οθωμανών και έφυγαν (οι Ρώσοι το έκαναν 11 φορές από την Άλωση), οι Υδραίοι απέφυγαν την οργή τους, διέσωσαν το στόλο τους, συνέχισαν το επικερδές εμπόριο και αναπτύχθηκαν περισσότερο, ενώ οι Σπέτσες και τα άλλα νησιά που επαναστάτησαν τότε εναντίον των Τούρκων, καταστράφηκαν απ' αυτούς. Η διατήρηση τότε της υδραϊκής ναυτικής δύναμης (πλοίων, έμπειρου προσωπικού και πλούτου) αποδείχθηκε σωτήρια για τη διεξαγωγή αργότερα του ναυτικού αγώνα του 1821. Βέβαια, οι Υδραίοι ενήργησαν τότε από υπολογισμό και συντηρητισμό περισσότερο, παρά με βάση κάποιο μελλοντικό εθνικό σχέδιο.

Οι μεταφορές που έκαναν επί χρόνια με τα σιτοκάραβα γίνονταν σε αγορές όπου δεν μπορούσε να προσδιοριστεί η αληθινή αξία τηςπραμάτειας. Μ' αυτόν τον τρόπο έγιναν καθαρά κερδοσκόποι. Εκμεταλλεύθηκαν τη σιτοδεία που έπληξε τη Δυτική Ευρώπη, μεταφέροντας στάρι και κερδίζοντας 40% και 50% πάνω στην αξία του φορτίου. Σαν κεφαλαιούχοι, δε, δάνειζαν χρήματα σε τέτοιες επιχειρήσεις με τόκο 10-20% !

Κυνηγώντας το κέρδος, κατά την προεπαναστατική περίοδο, έφθασαν να παίρνουν μέρος και στις μεταφορές των ελγινείων μαρμάρων από τον Πειραιά στη Μάλτα. Ο φιλυδραϊός αρχιτέκτονας Αντώνης Αντωνιάδης, ερευνώντας διάφορες πηγές, αναφέρει ότι ο Βύρωνας μιλούσε από το 1810 για υδραϊκό καράβι που βρισκόταν στον Πειραιά «...για να παραλάβει όλα τα λείψανα που μπορούν να μεταφερθούν». Ο λόγιος και διπλωμάτης Ιωάννης Γεννάδιος, πιο συγκεκριμένα, γράφει ότι το τελευταίο φορτίο των κλοπιμαίων γλυπτών του Παρθενώνα, από τον Πειραιά προς τη Μάλτα, στις 22 Απριλίου 1811, έγινε με το πλοίο «Ύδρα». Η συμπεριφορά αυτή επιβεβαιώνει ότι το συμφέρον και το εμπόριο δεν έχουν πατρίδα ούτε συναισθήματα ή άλλους φραγμούς. Το εντυπωσιακό είναι ότι στο καράβι με τα αρπαγμένα γλυπτά επέβαινε ο φιλέλληνας Βύρωνας. Και γεννάται το ερώτημα: γνώριζε άραγε ο νεαρός φιλέλληνας ότι συνταξίδευε με τα κλοπιμαία αριστουργήματα; Πάντως, στο πλοίο επέβαινε και ο Λουζιέρι, που ήταν γνωστός ως ο πράκτορας των επιχειρήσεων του Έλγιν για τη μεταφορά των μαρμάρων.

Πέρασαν τα χρόνια, τελείωσαν οι Ναπολεόντειοι πόλεμοι, το εμπόριο νεκρώθηκε και τα κερδοσκοπικά ταξίδια σταμάτησαν. Μεταξύ 1818 και 1821 είχε δημιουργηθεί οξύ πρόβλημα εργασίας. Η σοβαρή αυτή κοινωνική κατάσταση είχε ως αποτέλεσμα τα



πληρώματα με ενθουσιασμό να δέχονται τις κυκλοφορούσες ιδέες για επανάσταση. Την εθνική εξέγερση του 1821 την έβλεπαν σαν μια λύση του δικού τους προβλήματος και θεωρούσαν τις νέες ναυτικές εκστρατείες σαν βιοποριστική απασχόληση.

Η φιλοχρηματία διατηρήθηκε ασίγαστη και στα χρόνια της Επανάστασης. Οι Υδραίοι δεν άφηναν ανεκμετάλλευτη καμία ευκαιρία, θυσία στο βωμό του κέρδους, ακόμα και σε περιστάσεις που δεν θα έπρεπε να προέχει η πλεονεξία. Ο Υδραίος Σταύρος Γκοτζογιάννης αναφέρει ένα περιστατικό από το σύγγραμμα «*Ελληνική Επανάσταση*» του ιστορικού Διονυσίου Κόκκινου: Τον Σεπτέμβριο του 1822 οι Σπέτσες διέτρεχαν άμεσο κίνδυνο από απόβαση του εχθρικού στόλου. Αποφασίστηκε οι άμαχοι του νησιού να εγκαταλείψουν γρήγορα τις εστίες τους και να μεταβούν πρόσφυγες στην Ύδρα. Δυσκολεύονταν όμως να κάνουν αυτό από τα υπερβολικά ενοίκια που τους ζητούσαν οι Υδραίοι. Οι Σπετσιώτες πρόκριτοι έγραφαν στους συναδέλφους τους της Ύδρας: «...*Το παράπονο τούτο των υπερβολικών νοικίων τούς εμποδίζει, επειδή και υστερούνται οι ταλαίπωροι ως άποροι. Παρακαλούμεν λοιπόν να μη τους γένη παραμικρά ενόχλησις, αλλ' υπεράσπισις διά το κρίσιμον του καιρού...*».

Μία άλλη ενδιαφέρουσα περίπτωση: Η Κεντρική Διοίκηση διόρισε το 1823 τον Υδραίο μεγαλοεφοπλιστή και πλοίαρχο Μανώλη Τομπάζη ως Αρμοστή της Κρήτης. Με αρχηγό τον ίδιο οργανώθηκε εκστρατευτικό σώμα για βοήθεια της μεγαλονήσου. Ο Τομπάζης προσέφερε στον αγώνα του νησιού αρκετές πραγματικά υπηρεσίες, από το Δεκέμβριο του 1823 έως τον Απρίλιο του 1824, αλλά με το αζημίωτο. Ο ηγούμενος της μονής Αγ. Τριάδος Χανίων, Γρηγ. Παπαδοπετράκης, γράφει: Όταν τον Μάρτιο του 1824, ο Χουσεΐν κατέστρεψε τα Σφακιά και οι Σφακιανοί σκορπιζόντουσαν να σωθούν, ο Εμμ. Τομπάζης φρόντιζε να μεταφέρει συνεχώς με τη γολέτα του «*Τερψιχόρη*»<sup>2</sup> λάδια από την Κίσσαμο της Κρήτης στην Ύδρα, σαν πληρωμή για τα έξοδά του στους αγώνες του νησιού. Γι αυτό οι Κισσαμίτες τού έδωσαν το παρωνύμιο «*Λαδομανώλης*» («*Ιστορία των Σφακίων*», Αθήνα 1888).

Ο ίδιος ηγούμενος γράφει και τα εξής: Μετά την καταστροφή των Σφακίων, πολλές χιλιάδες από τους διασωθέντες αποδημούσαν κάθε μέρα προς τα νησιά και την Πελοπόννησο για να σωθούν. «*Όσους παραλάμβαναν τα σφακιανά πλοία, τους μετέφεραν αδαπάνως και ασφαλώς, ενώ εκείνους που μετέφεραν τα υδραίο-σπετσιώτικα καράβια, τους απογύμωναν απάνθρωπα και τους έριχναν στις παραλίες οικτρά*».

Η ιστοριογραφία μάς αποκαλύπτει και άλλα περιστατικά, δείγματα της δίψας για κέρδος που φθάνουν το αχαλίνωτο:

Από τον Σεπτέμβριο του 1824 υπήρχε επιτακτική ανάγκη να εξευρεθούν πυρπολικά για τον ελληνικό στόλο. Ο Μιαούλης από τη Σάμο ζητούσε επίμονα να σταλούν, το ταχύτερο, πυρπολικά. Τότε η Κεντρική Διοίκηση αγόραζε βιαστικά, σε υψηλές τιμές (sic), βρίκια για να μετασκευασθούν σε πυρπολικά<sup>3</sup>. Μέσα σε αυτή τη μεγάλη εθνική ανάγκη αρκετοί νησιώτες πλοιοκτήτες βρήκαν την ευκαιρία να εκβιάσουν και να αισχροκερδήσουν.

Ο ιστορικός Finlay κάνει αυστηρή κριτική πάνω στο θέμα αυτό. Γράφει ότι καράβια με ανεπαρκή εξοπλισμό και βραδύπλοα ναυλώθηκαν για να συμπληρώσουν τον μάχιμο στόλο, μόνο και μόνο επειδή οι ιδιοκτήτες τους ανήκαν στο κόμμα του Κουντουριώτη! Επίσης, ότι πραγματοποιήθηκαν περιττές δαπάνες για να αγοραστούν άχρηστα πλοία και να μετατραπούν σε πυρπολικά. Έγιναν όμως και χειρότερα. Κάποιοι νησιώτες πλοίαρχοι έφθασαν στην κατάντια να πωλούν τα πλοία τους, σε καιρό πολέμου, σε πράκτορες των Αιγυπτίων, δηλαδή στον εχθρό!. Οι οποίοι Αιγύπτιοι τα μετασκεύαζαν σε πυρπολικά και τα



χρησιμοποιούσαν μετά εναντίον των ίδιων των Ελλήνων! Τούτο το ανεκδιήγητο γινόταν επειδή οι Αραπάδες αγόραζαν τα βρίκια σε υπέρογκες τιμές.

Ένα άλλο ζήτημα ανέκυψε όταν τον Ιανουάριο του 1827 συστάθηκε στην Ύδρα Κέντρο Εφοδιασμού του ελληνικού στόλου με εφόδια, τρόφιμα και πυρομαχικά, που προσφέρονταν από τα Ευρωπαϊκά Φιλελληνικά Κομιτάτα. Μετά από δύο μόλις μήνες το Κέντρο μεταφέρθηκε αναγκαστικά στον Πόρο, διότι οι Ύδραίοι απαιτούσαν ενοχλητικά να πάρουν τη «μερίδα του λέοντος» από τα λαμβανόμενα εφόδια, σε βάρος των άλλων νησιών.

Επίσης είναι ιστορικά εξακριβωμένο ότι η επιδίωξη του πρώτου Κυβερνήτη της χώρας Ιωάννη Καποδίστρια να συγκροτήσει κράτος ενιαίο και εθνικό στόλο, ερχόταν σε πλήρη

αντίθεση με τη νοοτροπία και τα συμφέροντα των караβοκραίων και πλοιάρχων των νησιών. Την πολέμησαν με λύσσα μεγάλη που οδήγησε σε καταστροφικές για το Έθνος συνέπειες. Περισσότερα επ' αυτού σε επόμενο κεφάλαιο.

## Επιδίδονται στην πειρατεία και το δουλεμπόριο

Οι Έλληνες, λαός ναυτικών και εμπόρων, χρησιμοποίησαν κι αυτοί την πειρατεία (για ίδιον όφελος) και το κούρσος (καταδρομή στην υπηρεσία και προς όφελος ξένους κράτους ή αρχής) ως ένα από τα πιο προσοδοφόρα μέσα της θαλάσσιας επιχειρηματικότητας. Ήταν μια εποχή όπου στο ελληνικό Αρχιπέλαγος και τη λοιπή Μεσόγειο βασιλεύαν η αυθαιρεσία και η καταπίεση, η οικονομία βρισκόταν σε πρωτόγονη κατάσταση και οι κάτοικοι λιμοκτονούσαν.

Ήδη από τον 17<sup>ο</sup> αιώνα η πειρατεία και το κούρσος αποτελούσαν, όπως αναφέρθηκε, ένα πραγματικό καθεστώς για την περιοχή. Άλλωστε από το γενικότερο πνεύμα εκείνων των καιρών δεν έλειψαν ούτε τα πλοία του Πάπα!

Οι Άγγλοι, πρώτοι μεγάλοι δάσκαλοι της πειρατείας, χρησιμοποίησαν σε μεγάλη κλίμακα Υδραίους κουρσάρους στον Επταετή πόλεμο (1756-1763) εναντίον των Γάλλων. Αγγλικά καράβια, ελαφρά και γρήγορα με πληρώματα Υδραίους κατέκλυσαν το Αιγαίο. Θραύση προκάλεσαν τότε στο γαλλικό εμπόριο οι Υδραίοι πλοίαρχοι. Οι κουρσάρικες επιχειρήσεις με συμμετοχή Ελλήνων είχαν οργανωθεί τόσο καλά, ώστε οι Άγγλοι δημιούργησαν το 1745 παροικία από Έλληνες κουρσάρους στο Πορτ-Μαόν της ισπανικής Μινόρκας, η οποία διατηρήθηκε πέρα από το 1770. Μέχρι και ορθόδοξη εκκλησία είχαν ιδρύσει εκεί με «θεοσεβούμενο» εκκλησίασμα τους πειρατές(sic) και τις οικογένειές τους. Ο «οίκος» αυτός του Θεού λειτούργησε μέχρι το 1782.

Επίσης οι Ενετοί και οι Ρώσοι έσπρωχναν τους Υδραίους στο κούρσεμα που ενεργούσαν κατ' εντολή των κυβερνήσεων αυτών, με σκοπό να συντρίψουν το εμπόριο των αντιπάλων κρατών. Δρούσαν όμως πολλές φορές οι Υδραίοι και για δικό τους όφελος, ενεργώντας δηλαδή καθαρή πειρατεία. Χαρακτηριστική είναι αναφορά του Ενετού προξένου στη Θεσσαλονίκη, το 1770, στην οποία επισημαίνει ότι απειρία κουρσάρων λυμαίνονταν το Αρχιπέλαγος, οι περισσότεροι από τους οποίους ήταν Σφακιανοί, Υδραίοι και Σπετσιώτες.

Η συγγραφέας Αλεξάνδρα Κραντονέλλη - Βοκοτοπούλου στο βιβλίο της «*Ελληνική πειρατεία και κούρσος τον 18<sup>ο</sup> αιώνα και μέχρι την Επανάσταση*» (Βραβείο Ακαδημίας Αθηνών 1986), που στηρίζεται σε ελληνικά και γαλλικά αρχεία, γράφει πως πειρατεία άσκησε στα νιάτα του και ο Μιαούλης. Ο δευτερότοκος δε γιος του, Αντώνης, αναφέρει ότι το 1784 ο πατέρας του (γνωστός τότε ως Ανδρέας Βώκος), 15 ετών, πούλησε το λατίνι του πατέρα του (καπ. Δημητρίου Βώκου) και αγόρασε στη Χίο τούρκο-κρητικό καράβι ονομαζόμενο «*Μιαούλ*» (από αυτό πήρε το παρωνύμιο Μιαούλης) και άσκησε πειρατεία στα παράλια της Συρίας. Την εκδοχή αυτής της προέλευσης του ονόματος έχει πει ο ίδιος ο ναύαρχος στον Άγγλο ιεραπόστολο Samuel Sheridan Wilson (που γνώριζε καλά τη νεοελληνική γλώσσα) όταν επισκέφθηκε την Ύδρα τον χειμώνα του 1824.

Επίσης, ο ιστορικός και βιογράφος του Μιαούλη, Γεώργιος Δ. Κριεζής, αναφέρει ότι ο ναύαρχος σε ηλικία 16 ετών έλαβε μέρος σε εκστρατείες ληστοπειρατών στα παράλια της Αιγύπτου, όπως και στις μεγάλες καταδρομές(1789-1792) του Λάμπρου Κατσώνη (εντολοδόχου της Μ. Αικατερίνης), με στόχο το τουρκικό εμπόριο στα νησιά του Αιγαίου και σε λιμάνια του Μοριά. Γι' αυτό ο πατέρας του τον αποκαλούσε σκωπτικά «*Λάμπρο*».

Η πειρατεία δεν σταμάτησε ούτε στην περίοδο του Αγώνα. Συνεχίστηκε ανενόχλητη. Η Κεντρική Διοίκηση εξέδιδε προκηρύξεις για περιστολή, αλλά όμως δεν διέθετε κανένα μέσο κυρώσεων και επιβολής. Οι δε πρόκριτοι δεν δέχονταν να



αναγνωρίσουν ότι σύμφωνα με το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο, η ουδέτερη σημαία καλύπτει εχθρικά εμπορεύματα και επιβάτες. Συχνά μάλιστα αναγκάζονταν να παραβλέπουν ελαίσχυντες πράξεις των καπετάνιων τους, για να μην προκαλέσουν σοβαρές τοπικές αναστατώσεις, αφού το ζήτημα τούτο συνδεόταν κατευθείαν με τη συντήρηση των οικογενειών τους. Άλλωστε, τα Κοινά των ναυτικών νησιών είχαν έμμεσο συμφέρον από τις καταδρομές αυτές, αφού το παρακρατούμενο υπέρ αυτών ποσοστό από τις λείες αποτελούσε σοβαρό πόρο τους.

Το αποκορύφωμα της απληστίας των πληρωμάτων για λαφυραγωγία σημειώθηκε όταν ο υδραίο-σπετσιώτικος στόλος λήστεψε τα ίδια τα Ψαρά! Το τραγικό αυτό συμβάν έγινε μπροστά στα μάτια των λίγων Ψαριανών πληρωμάτων που είχαν απομείνει τον Αύγουστο του 1824, αμέσως μετά το ολοκαύτωμα του άμοιρου νησιού από τους Τούρκους. Μιλάμε δηλαδή για καταστάσεις φρίκης και ντροπής. Άρπαξαν όλα τα καμένα υπολείμματα πάνω απ' *«των Ψαρών την ολόμαυρη ράχη»*, όσα δεν καταδέχθηκαν να πάρουν οι Τούρκοι, και δεν άφησαν τους Ψαριανούς που επέστρεφαν στα σπίτια τους να πάρουν τίποτα, αλλά με αυθάδεια και βρισιές τους έδιωχναν. Άρπαξαν 7.000 κιλά στάρι και πούλησαν (οι Υδραίο-Σπετσιώτες) τα ορειχάλκινα κανόνια του νησιού σε καλή... τιμή στις αγορές. Αν έχεις τέτοιους συμπατριώτες, τι τους θέλεις τους εχθρούς.

Ένα άλλο περιστατικό συνέβη με τον καπ. Λάζαρο Πινότση, πλοίαρχο του πάρινα *«Τιμολέων»*. Κατά τη διάρκεια πολεμικής αποστολής το Μάιο του 1825, πιεζόμενος από το ατίθασο πλήρωμα απεχώρησε από τη θέση του για να μεταφέρει στη Σύρο σημαίνοντες Τούρκους, τους οποίους είχε αιχμαλωτίσει σε μια κορβέτα που πυρπόλησε, και ανέθεσε σε Συριανούς δουλεμπόρους να διακανονίσουν την πώλησή τους. Ο Μιαούλης αναφέρει στους προκρίτους της Ύδρας για το περιστατικό: *«Εγώ πολλά ωμίλησα δια να σταλθούν όλοι (οι αιχμάλωτοι) εις Ναύπλιον, πλην κανείς δεν υπήκουσεν»*. Επειδή η Σύρος προστατευόταν από τους Γάλλους, διενεργείτο εκεί οργανωμένο δουλεμπόριο Τούρκων αιχμάλωτων, οι οποίοι πωλούντο στις τουρκικές Αρχές της Σμύρνης ή στους συγγενείς τους σε υψηλές τιμές. Οι ναυμάχοι είχαν βρει δεύτερο προσοδοφόρο επάγγελμα .

Η λαφυραγώγηση φαίνεται ότι είχε φύγει πέρα από κάθε όρια και είχε πάρει ανεξέλεγκτες διαστάσεις στους ναυτικούς μας. Την 20 Νοεμβρίου 1826 εξερράγη οχλοκρατία στην Ύδρα εναντίον των προκρίτων, με απαιτήσεις των ναυτών να λάβουν ακόμη μεγαλύτερο μερίδιο από τις λείες του περασμένου χρόνου. Ο όχλος κατέλαβε το πλοίο του Μιαούλη και όρμησε να γκρεμίσει τα σπίτια του ίδιου και του ναυάρχου Γιακουμάκη Τομπάζη, επειδή σταμάτησαν να προωθούν τις λείες πολέμου στην Ύδρα και τις έστελναν στον εθνικό ναύσταθμο του Πόρου. Για να επανέλθει η τάξη στο νησί, επενέβη ο Άγγλος ναύαρχος της Μεσογείου Hamilton, ο οποίος αποβίβασε άγημα στην Ύδρα και απείλησε να βομβαρδίσει την πόλη και να την καταστρέψει.

Μέχρι το 1825 οι βιαιοπραγίες των Ελλήνων πειρατών περιορίζονταν στα ασυνόδευτα εμπορικά πλοία. Μετά η ασυδοσία τους έκανε θρασύτερους και επιτίθονταν σε καράβια που προστατεύονταν σε νηοπομπές πολεμικών.

Δύο τέτοια περιστατικά συνέβησαν τον Μάρτιο του 1826. Στο πρώτο δύο υδραϊκά βρίκια κατόρθωσαν να απαγάγουν τρία αυστριακά εμπορικά μέσα από νηοπομπή συνοδευόμενη από δύο πολεμικά, χωρίς να ακουσθεί καμία κανονιά. Στο δεύτερο συλλαμβάνουν εκείνες τις ημέρες αγγλικό εμπορικό πλοίο μπροστά στα μάτια του Άγγλου στόλαρχου Hamilton.

Τολμηρότατοι και αριστοτέχνες στην πειρατεία οι Υδραίοι ναύτες. Γι αυτό άλλωστε τα έβαζαν με άνεση με τους Τουρκο-Αιγύπτιους. Ουδέν κακόν αμιγές καλού. Μέχρι και οργανωμένες αποβατικές επιχειρήσεις αποτολμούσαν. Ποτέ όμως δεν επεδίωξαν να



επιτεθούν κατ' ευθείαν σε ξένα πολεμικά καράβια. (Οι συγκρούσεις με πλοία του αγγλικού στόλου, όταν διασπούσαν τον αποκλεισμό των γαλλικών ακτών, δεν αποτελούσαν επιθετικές ενέργειες, αλλά αναγκαστικές συμπλοκές διαφυγής).

Η περιπέτεια του υδραϊκού πάρωνα «*Θρασύβουλου*» μοιάζει σαν παραμύθι ή με σενάριο κινηματογραφικού έργου, τύπου «*Σεβάχ ο Θαλασσινός*». Δείχνει μεν την τόλμη και τη ναυτοσύνη των ναυτικών μας, αλλά και την περιφρόνησή τους στη διεθνή νομιμότητα. Το καράβι αυτό κατεζητείτο επί μήνες από τη γαλλική μοίρα της Μεσογείου για καταδρομές σε βάρος της ουδέτερης ναυτιλίας. Τελικά συνελήφθη από τη γαλλική φρεγάτα «*Galatée*» τον Μάϊο του 1826. Οι Γάλλοι επιβίβασαν στο υδραϊκό μπρίκι άγημα από πέντε Γάλλους ναύτες με έναν επικεφαλής για έλεγχο και μετέφεραν στη γαλλική φρεγάτα τον Υδραίο καπετάνιο, τον ναύκληρο και 50 ναύτες του πληρώματος. Όμως οι λίγοι απομείναντες πάνω στον «*Θρασύβουλο*» Υδραίοι ναύτες εχείρισαν ταχύτατα και απομακρύνθηκαν με το μπρίκι, αφού πρόλαβαν να αιχμαλωτίσουν το γαλλικό άγημα που παρέμεινε πάνω στο πλοίο. Λόγω της ομηρείας των Γάλλων, το υδραϊκό καράβι δε βλήθηκε από την ξένη φρεγάτα και κατόρθωσε να καταπλεύσει στη Σύρο, όπου με εντυπωσιακούς χειρισμούς (που εξέπληξαν και τους διώκτες του) διολίσθησε και αγκυροβόλησε μεταξύ και πίσω από τα αγκυροβολημένα ουδέτερα πλοία για ασφάλεια.

Μετά την καταστροφή του τουρκο-αιγυπτιακού στόλου στο Ναβαρίνο τον Οκτώβριο του 1827, οι τρεις ναύαρχοι των Μεγάλων Δυνάμεων απαγόρευσαν τελείως τις ναυτικές επιχειρήσεις μεταξύ Ελλήνων και Τούρκων. Τούτο έφερε ανεργία (sic) στα πληρώματα των ελληνικών πολεμικών πλοίων, τα οποία στράφηκαν με μεγαλύτερη μανία στη φρικιαστική πειρατεία, ακόμα και τα πιο πιστά.

Πέρα από όλα αυτά τα κακά, στα ναυτικά νησιά μας «*ευδοκιμούσε*» και το κακούργημα της κιβδηλοποιίας, η οποία επέτεινε τη νέκρωση του εμπορίου. Οι παραχαράξεις γίνονταν σε συστηματικά πιεστήρια που ήσαν εγκατεστημένα σε τόπους με μεγάλο εμπόριο από πειρατείες. Στην Ύδρα λειτουργούσαν τρία(!) τέτοια «*ευαγή ιδρύματα*» πλήρως οργανωμένα. Ήταν η εποχή της προεδρίας του Εκτελεστικού από τον Γεώργιο Κουντουριώτη (1824 -1826), όταν όλοι είχαν αποθρασυνθεί και η Ύδρα ευημερούσε.

Από κρητικές πηγές των Γενικών Αρχείων του Κράτους, εντοπίζουμε ένα συμβάν με υδραϊκό πλοίο καταδρομής, το οποίο αφού συνέλαβε σφακιανό καράβι, λεηλάτησε το φορτίο, βύθισε το σκάφος και κατάσφαξε το πλήρωμα για να εξαφανίσει το ανοσιούργημα. Συμπεριφορές από εκείνους που διακήρυτταν ότι εξεγέρθηκαν για τη δικαιοσύνη και την ελευθερία.

Δύο άλλες αναφορές από σημαίνοντα πρόσωπα υπογραμμίζουν τη σοβαρότητα της κατάστασης και την απήχηση που είχε στην Ευρώπη. Ο φιλέλληνας Γάλλος ναύαρχος και ιστορικός Jurien de la Gravière γράφει στο βιβλίο του ότι αυτές οι πράξεις των νησιωτών οδηγούσαν την Ελλάδα πίσω στη βαρβαρότητα. Ενώ ο αρχηγός της γαλλικής μοίρας της Μεσογείου ναύαρχος De Rigny (γνωστός από τη ναυμαχία του Ναβαρίνου) ενημέρωνε το υπουργείο του: «*Από το 1826 ο εμφύλιος πόλεμος και η πειρατεία των Ελλήνων είχαν οδηγήσει την Ελλάδα σε τέτοια δεινή θέση, ώστε όχι μόνον από τους Τούρκους να μην μπορεί πλέον να σωθεί, αλλά ούτε και από αυτά τα ίδια τα παιδιά της*».

Η ελληνική πειρατεία αποτέλεσε τότε το μεγαλύτερο επιχείρημα εκείνων που αντιδρούσαν σε μία ελεύθερη Ελλάδα.

Περισσότερα για τα προβλήματα που προκαλούσε η μανία της κερδοσκοπικής ληστείας και του δουλεμπορίου αναφέρονται σε επόμενο κεφάλαιο.



## Υπηρετούν στον οθωμανικό στόλο και πολεμούν μαζί του

Πριν από την Ελληνική Επανάσταση οι Υδραίοι αναγκάζονταν να υπηρετούν στον τουρκικό στόλο του Αιγαίου και να συμμετέχουν και με δικά τους πλοία σε επιχειρήσεις στο πλευρό των Τούρκων. Από το 1745 διέθεταν στον καπουδάν πασά 100 ναύτες που σταδιακά έφθασαν τους 500, οι οποίοι υπηρετούσαν υποχρεωτικά στον στόλο του (6 - 12 μήνες) και πληρώνονταν από την Κοινότητα της Ύδρας και από τους Τούρκους.

Επίσης είχαν την υποχρέωση να μισθώνουν μόνιμα στους Τούρκους πάνω από 15 λατινάδικα (καϊκια με τριγωνικά πανιά) και κιρλαγκίτσια (ελαφροί πάρωνες), καθώς και ένα ξεχωριστό κιρλαγκίτσι με εκλεκτό υδραϊκό πλήρωμα. Το τελευταίο ακολουθούσε πάντοτε την τουρκική ναυαρχίδα στις επιχειρήσεις ως πλοίο ασφαλείας του Τούρκου ναυάρχου σε περίπτωση κινδύνου. Ο Τούρκος ναύαρχος εμπιστευόταν την προσωπική του ασφάλεια μόνον σε υδραϊκό καράβι! Αυτό το γεγονός αποτελεί μία σοβαρή αναγνώριση της ναυτοσύνης, της αξιοσύνης και γενναιότητας των Υδραίων ναυτικών, παρά τις όποιες αμφιβολίες ή αντίθετες παρατηρήσεις άλλων που καταγράφονται στην παρούσα συγγραφή.

Κατά τον Ρωσο-τουρκικό πόλεμο του 1778, οι Υδραίοι διέθεσαν ναύτες στον τουρκικό στόλο και 32 φορτηγά πλοία για τις επιχειρήσεις της Κριμαίας εναντίον των Ρώσων, αμειβόμενοι από τους Τούρκους. Για τη σημαντική αυτή προσφορά τους προς την Πύλη ο Σουλτάνος τους παραχώρησε αρκετά προνόμια αυτοδιοίκησης.

Υποχρεώθηκαν επίσης οι Υδραίοι να συμμετάσχουν με 15 καράβια στις επιχειρήσεις του οθωμανικού στόλου εναντίον του Ναπολέοντα, όταν αυτός αποβιβάστηκε στην Αίγυπτο (1798-1799). Κυβερνήτης της ναυαρχίδας του Χουσεΐν ήταν ο Υδραίος καπ. Γεώργης Βούλγαρης (ο Μπέης) και το περισσότερο πλήρωμα, Υδραίοι. Ακόμη, 15 υδραϊκά πλοία εστάλησαν στην Αλεξάνδρεια για να μεταφέρουν αυτή τη φορά το γαλλικό στράτευμα στην Τουλώνα, ύστερα από την ήττα του στόλου του Βοναπάρτη στη ναυμαχία του Αμπουκίρ της Αιγύπτου (1/8/1799).

Οι υπηρεσίες αυτές των Υδραίων προς τον τουρκικό στόλο, μπορεί να τους επιβάλλονταν εν μέρει και να τους κάλυπταν ανάγκες απασχόλησης ή να τους εξασφάλιζαν ελευθερία στη ναυσιπλοΐα και στη διοίκηση της κοινότητάς τους, δεν παύουν όμως να αποτελούν μια σημαντική συμβολή προς τον δυνάστη τους.

## Η ναυτοσύνη τους σε κριτική

Τα παλαιά χρόνια κυκλοφορούσε μια προφορική παράδοση στους γεροντότερους Υδραίους που έλεγε: «του Σταυρού και δέσε, του Σταυρού και λύσε». Δηλαδή, μεταξύ των δύο εορτών του Σταυρού (14 Σεπτεμβρίου και την Τρίτη Κυριακή της Μεγ. Σαρακοστής τέλη Μαρτίου ή αρχές Απριλίου), να μην ταξιδεύουν τα πλοία λόγω των κινδύνων του χειμώνα.

Αναφέρεται ακόμα ότι το τέλος του 18<sup>ου</sup> αιώνα (από το 1780 περίπου), το όνομα των Υδραίων ως ναυτικών είχε δυσφημισθεί στην Ευρώπη. Ένα παράδειγμα, ο Πρώσος διπλωμάτης και περιηγητής J.L.S.Bartholdy (όχι ο ομώνυμος φιλέλληνας ιστορικός) γράφει προς τον Κοραή (1803-1804) για τους Υδραίους: «...Αλλά και όσα αφορούν την ικανότητά τους πρέπει να συμμαζευτούν λίγο. Σαν τυφλοί πέφτουν μέσα στους σκοπέλους του Αιγαίου...».

Λέγεται, επίσης, ότι από πιο παλιά οι Υδραίοι δεν εμπιστεύονταν κανένα άνεμο, εκτός αν τον είχαν κατάπρυμα ή στα πλευρά της πρύμης. Αν έκανε πως φρεσκάριζε για καλά, σπάνιο να αναπρωρήσουν, κι όταν ο αντίθετος άνεμος πήγαινε να το γυρίσει σε φουρτούνα, αμέσως θυμιάτιζαν τον Αι-Νικόλα και «πότζα-λα-μπάντα» (έστρεφαν την πρύμη του караβιού προς τον άνεμο). Είναι επίσης αλήθεια, ότι λόγω ελλείψεως γνώσεων θεωρητικής ναυτιλίας, προτιμούσαν να ταξιδεύουν γιαλό-γιαλό.

Ο Felix Beaujour, πρόξενος της Γαλλίας στη Θεσσαλονίκη (1794), σε έκθεση προς την κυβέρνηση του, γράφει: «Οι Έλληνες του Αρχιπελάγους και ειδικώς οι Υδραίοι εμπνέουν λίγη εμπιστοσύνη λόγω της φαυλότητάς τους και είναι πολύ ριψοκίνδunami στα ταξίδια τους. Επειδή δεν γνωρίζουν να χρησιμοποιούν σωστά την πυξίδα, τρέμουν να απομακρυνθούν από τις ακτές». Βέβαια το να είναι κάποιος ριψοκίνδunος δεν είναι πάντοτε αρνητικό, εφόσον δεν γίνεται από άγνοια και απερισκεψία.

Και ο δικός μας Κοραής (1803), κάνει κάποιες κρίσεις για το ναυτικό της Ύδρας: «Ο κανονισμός του ναυτικού των Υδραίων, ο τρόπος της ζωής και της διοίκησής τους, στα καράβια ή στο νησί τους, είναι πολύ περιέργοι, κυρίως διότι αυτοί οι ίδιοι οι Υδραίοι βρίσκονται σε βαθιά αμάθεια, παρά τις προσπάθειές τους που καταβάλλουν τον τελευταίο καιρό...».

Πολλά έχουμε μάθει από τον Άγγλο πλοίαρχο Frank Abney Hastings, πραγματικό φιλέλληνα, ο οποίος συμμετείχε ενεργά στις επιχειρήσεις του Αγώνα πάνω στην κορβέτα «Θεμιστοκλής» των Τομπάζηδων. Η Ελληνική Διοίκηση τού εμπιστεύθηκε την κυβέρνηση της νεότευκτης ατμοκίνητης κορβέτας «Καρτερία». Φάνηκε χρησιμότετος τότε στον ελληνικό εθνικό στόλο, μέχρι που έδωσε και τη ζωή του μαχόμενος. Γνώρισε καλά τους Υδραίους ναυτικούς και γι αυτό η γνώμη του είναι βαρύνουσα. Έχει περιγράψει τον απόπλου της υδραϊκής μοίρας, το Μάιο του 1822, ως εξής: «Η επικρατούσα κατάσταση στα αποπλέοντα πλοία ήταν τέτοια ώστε μπορούσε να απογοητεύσει και τους φανατικότερους φίλους της Ελλάδας». Ομολογεί δε ότι σε όλη τη 15ετή σταδιοδρομία του ποτέ δεν είχε παραστεί σε παρόμοια σκηνή. «Στα πλοία επέβησαν όσοι άνδρες από τα πληρώματα συγκατατέθηκαν, ενώ οι λοιποί παρέμειναν στην ξηρά και επιβιβάσθηκαν αργότερα, όποτε ήθελαν. Όταν χρειάστηκε να ανοίξουν τα πανιά, μπερδεύτηκαν όλοι με αυτά και τα αγόμενά τους. Με τις πρώτες ριπές του αέρα, καθένας φώναζε για να ελαττωθεί η ιστιοφορία...».



Μπορεί να μην αμφισβητούνται οι παραπάνω μαρτυρίες, αλλά δεν παύουν να αποτελούν προσωπικές και περιστασιακές επισημάνσεις, που δεν μπορούν να αποτελέσουν κανόνα. Ούτε μπορούμε να αγνοήσουμε το ότι μισό περίπου αιώνα νωρίτερα, στα μέσα του 18<sup>ου</sup> αι., οι Υδραίοι ναυτικοί θεωρούντο ως «*οι καλύτεροι ναύτες της Ανατολής*» ή ότι ένα αιώνα παλαιότερα η Ρωσία χρησιμοποιούσε Υδραίο – Σπετσιώτες για την οργάνωση του νεοσύστατου ναυτικού της.

## Απειθαρχία και έλλειψη οργάνωσης στον στόλο

Τα χρόνια πριν από τον Αγώνα η εσωτερική υπηρεσία στα καράβια διεξαγόταν πολύ εμπειρικά και εμφανίζονταν σκηνές μεγάλης αταξίας και απειθαρχίας. Έχουν αναφερθεί περιστατικά όπου μέλη πληρώματος τύλιγαν ξαφνικά τον καπετάνιο του πλοίου με χαλί για να μην βλέπει και τον μαστίγωναν ανηλεώς με κρυμμένα μαστίγια.

Επειδή δε τα πληρώματα συμμετείχαν στους κινδύνους και στα κέρδη κάθε ταξιδιού (συντροφοναυτικό σύστημα ναυτολόγησης), ερωτώντο για κάθε θέμα, αλλά και επέβαλλαν πολλές φορές τη γνώμη τους. Όταν το 1818 σταμάτησαν τα κερδοφόρα ταξίδια της εποχής των Ναπολεόντειων πολέμων και οι αμοιβές των πληρωμάτων λιγόστεψαν, η έννοια της πειθαρχίας χαλαρώθηκε ακόμα πιο πολύ.

Οι ξένοι αξιωματικοί που επέβαιναν σε πλοία του Αγώνα μαρτυρούν ότι οι γνώσεις των νησιωτών ναυάρχων, των καπετάνιων και προκρίτων-στην πρώτη περίοδο της Επανάστασης - όσον αφορά την οργάνωση, την τακτική και την τεχνική του πολέμου ήσαν πολύ περιορισμένες, και ούτε δέχονταν συμβουλές. Μόνο με την κοπιώδη πείρα των επτά ετών πολέμου, μπόρεσαν να κάνουν κάποιες στοιχειώδεις βελτιώσεις.

Ένα παράδειγμα. Ο Hastings με ενθουσιασμό είχε προτείνει στον Μιαούλη πολλά τεχνικά σχέδια για τη βελτίωση του πυροβολικού, εκπληκτικές τακτικές για καταναυμάχηση του οθωμανικού στόλου, και μεθόδους για μια σωστή οργάνωση που τη θεωρούσε αναγκαία. Σε όλες όμως τις προτάσεις αυτές ο Μιαούλης το μόνο που έκανε ήταν να απαντάει στον αξιόλογο ξένο σύμβουλο με ένα ξερό «κααλλό» (με την υδραϊκή προφορά). Ποτέ δεν ρωτούσε τίποτε ο Μιαούλης ούτε ζητούσε κάποια διευκρίνηση. Ήταν μόνιμα διστακτικός και δύσπιστος να συγκατανεύσει σε εισηγήσεις, αφού δεν μπορούσε να σχηματίσει σαφή αντίληψη.

Ο Άγγλος περιηγητής James Emerson αναφέρει ότι δεν είναι καθόλου παράδοξο που με τέτοια αταξία στην εσωτερική οργάνωση των πλοίων του Αγώνα, σημειώνονταν επανειλημμένως ναυτικά ατυχήματα. Τα τελευταία τα αποδίδει και στην ασυγχώρητη αμέλεια των ανδρών φυλακής.

Το Κοινόν του νησιού επέλεγε τα πλοία που θα λάβαιναν μέρος σε κάθε επιχείρηση. Οι καπετάνιοι και οι ναύτες επιστρατεύονταν με προκαθορισμένη μισθοτροφοδοσία και για συγκεκριμένο διάστημα. Όταν εξέπνεε ο χρόνος αυτός, τα πληρώματα δεν συνέχιζαν την επιχειρησιακή αποστολή τους αν δεν τους προκαταβάλλονταν οι νέοι μισθοί. Ο ναύαρχος, Jurien de la Gravière, γράφει κάτι σχετικό: *«Μόλις τα πληρώματα πατούσαν στην προκυμαία, περικυκλώνονταν από τις γυναίκες και τα παιδιά τους και σε μια σκηνή φρίκης απαιτούσαν με φωνές τούς μισθούς τους και το μερίδιό τους από τις λείες»*. Ο ναύαρχος De Rigny αναφέρει σε έκθεσή του: *«Οι ναύτες στήριζαν τη μαχαίρα στο στήθος των προκρίτων και έβαζαν φωτιά στα σπίτια τους»*.

Με τέτοιες συμπεριφορές και εικόνες γίνεται αντιληπτό τι διοίκηση μπορούσε να υπάρξει. Για τις επιχειρήσεις την ηγεσία εκπροσωπούσε ο χρηματοδότης, δηλαδή το Κοινόν του νησιού ή οι πλούσιοι πλοιοκτήτες. Ο χρηματοδότης αποφάσιζε ποιος ήταν ο σκοπός της κάθε εκστρατείας και την πραγματοποιούσε μέσω του εκάστοτε διορισμένου επικεφαλής της εκπλεύσας δύναμης ο οποίος ονομαζόταν μοίραρχος ή ναύαρχος.

Οι συνέπειες από την απειθαρχία, την έλλειψη γνώσεων και την ανυπαρξία τεχνικών μέσων, θα καταδειχθούν στο επόμενο κεφάλαιο.



## Αρνητικές επιπτώσεις στις ναυτικές επιχειρήσεις

Ο Σπετσιώτης ιστοριογράφος Αναστάσιος Ορλάνδος κάνει μία ενδιαφέρουσα επισήμανση: «Σε πολλές περιστάσεις, όπου χρειαζόταν σύμπνοια και σύμπραξη των δύο ναυτικών κοινοτήτων, εστάθη τούτο αδύνατον εξαιτίας των Υδραίων (Σ.Σ. το ίδιο έλεγαν οι Υδραίοι για τους Σπετσιώτες)... Η υπεροχή που είχαν οι Υδραίοι σε δύναμη και σε προνόμια είχε δημιουργήσει μέσα τους μια αξίωση προβαδίσματος σε όλα. Όποτε την πρωτοβουλία ή την ηγεσία είχαν άλλοι, τους εύρισκε αντίθετους ή τουλάχιστον απρόθυμους. Η νοστοροπία τους αυτή φάνηκε όχι τόσο στις επαναστάσεις του Ορλώφ(1770) και του Κατσώνη(1790-1792) – γιατί τότε ο θετικισμός που τους διέκρινε (τους Υδραίους) τους έκανε να βλέπουν βέβαιη την αποτυχία και τα θλιβερά της επακόλουθα – αλλά όσο φάνηκε στην ελληνική επανάσταση».

Στην περίοδο του Αγώνα σημειώνονταν κατ' επανάληψη κρούσματα σοβαρών απειθαρχιών και αυθαιρεσιών των πληρωμάτων, ώστε να αναγκάζονται οι πλοίαρχοι να αλλάζουν τα πολεμικά σχέδια ή να μην μπορούν να εκμεταλλευθούν τα πλεονεκτήματα μιας ευνοϊκής κατάστασης. Οι ναύαρχοι συνήθως ανέχονταν στωικά τις παρεκτροπές των ναυτών, ενώ όταν εξαντλείτο η υπομονή τους για τιμωρία διέταζαν άπαρση του στόλου, κατά προτίμηση σε κακοκαιρία, και διαδρομούσαν με όλο το πλήρωμα σε θέσεις χειρισμών.

Ο Αμερικανός Samuel Howe, ο οποίος επέβαινε όπως είπαμε ως γιατρός σε υδραϊκά πλοία κατά τις ναυμαχίες, εξιστορεί ότι όποτε οι ναύτες θεωρούσαν σκόπιμο να καταφύγει το καράβι σε κάποιον όρμο, ανακοίνωναν τούτο στον καπετάνιο με τέτοιο τρόπο, ώστε αυτός σπανίως τολμούσε να αρνηθεί. Γράφει επίσης ότι μεταξύ του πλοίαρχου και των ναυτών δεν υπήρχε άλλος αξιωματικός στην ιεραρχία. Ο ναύκληρος μόνο σκιά διοικητικής εξουσίας είχε, ο δε γραμματικός ούτε αυτή. Ο φιλέλληνας γιατρός αναφέρει και ένα συγκεκριμένο περιστατικό: Όταν κάποτε απουσίασε από το υδραϊκό καράβι για να κάνει μια σύντομη εθιμοτυπική επίσκεψη σε ένα ξένο πλοίο, στην απουσία του μερικοί ναύτες ατάκτησαν εναντίον του ναυκλήρου.

Τον Ιούλιο του 1821 οι δύο αντίπαλοι στόλοι ήρθαν σε επαφή στο στενό Κω-Αλικαρνασσού. Ήταν εμφανής η έλλειψη ενιαίας ηγεσίας και πειθαρχημένου συνόλου στην ελληνική πλευρά. Με παρόντες έντεκα Έλληνες ναύαρχους, κάθε προσπάθεια συντονισμένης ενέργειας από τον Γιακουμάκη Τομπάζη ήταν πολύ δύσκολη. Ένα πυρπολικό μας καταλήφθηκε από τους Τούρκους και άλλα τρία αναγκάστηκαν να καούν ασκόπως. Κακή τακτική έκβαση για τους Έλληνες. Ο Τομπάζης δεν έδειξε ηγετικά προσόντα – δεν διέθετε εκείνη τη στόφα του αρχηγού - και σύντομα τα ηνία ανέλαβε ο καπ. Ανδρέας Μιαούλης.

Τον Σεπτέμβριο του ίδιου χρόνου, ο σουλτάνος ήθελε να βοηθήσει όσα κάστρα στο Μοριά κρατούσαν υπό τουρκική κυριαρχία. Η εχθρική αρμάδα, τεράστια σε μέγεθος, εμφανίστηκε στο Ιόνιο. Αποτελείτο από 88 σκάφη τουρκικά, τουνεζίνικα και αλγερίνικα. Τα περισσότερα μεγάλα. Ο Μιαούλης προστάχθηκε να αποπλεύσει με 35 πλοία. Πρότεινε στη μοίρα του να κατευθυνθούν κατευθείαν στην εχθρική αρμάδα και να την χτυπήσουν όπου την συναντήσουν (απόφαση ορθή, στηριζόμενη στην αρχή της επιθετικότητας). Δυστυχώς, ο καθένας ήθελε να κάνει τα δικά του. Πρόθυμα να τον ακολουθήσουν και να επιτεθούν ήσαν μόνο έξη υδραϊκά και έξη σπετσιώτικα καράβια. Αυτά τελικά πήγανε να προσβάλουν τον κολοσσό.

Παρόλο ότι το επαναστατικό ναυτικό διέθετε αρκετό αριθμό ελαφρών και ευέλικτων σκαφών, το πλεονέκτημα τούτο μειωνόταν πολύ από την έλλειψη πνεύματος



συνεργασίας μεταξύ των τριών νησιωτικών στόλων και από την απειθαρχία πλοιάρχων και πληρωμάτων.

Όταν π.χ. τα πληρώματα έβγαιναν στην ξηρά, επέστρεφαν στα πλοία κατά την κρίση τους. Για τον λόγο αυτό συχνά ματαιωνόταν ακόμα και πολεμική αποστολή. Τέτοιο συμβάν αναγράφει ο πλοίαρχος Γεώργιος Σαχίνης στο ημερολόγιο του πλοίου του «Μιλτιάδης» (1824-1827): «*Το πρωί ο ναύαρχος (Μιαούλης) ύψωσε το σήμα του αναχωρισμού (από τον Μαραθόκαμπο της Σάμου), ολίγα των πλοίων μας τον ηκολουθήσαμεν, τα άλλα δεν ηδυνήθησαν εξ αιτίας των ναυτών οι οποίοι ακόμη ήτο εις την ξηράν*». Υπήρχαν περιπτώσεις όπου καράβια αποχωρούσαν από τον στόλο, κατά τη διάρκεια μιας επιχείρησης, τελείως αυθαίρετα, για λαφυραγωγία ή για να μεταφέρουν ασθενή ή τραυματία στη γενέτειρά του.

Μαθημένοι οι ναύτες στην παράνομη καταδρομή και την πειρατεία των προεπαναστατικών χρόνων (όταν τα εμπορικά ταξίδια τους δεν απέδιδαν οικονομικά), δεν δίσταζαν και κατά τη διάρκεια της Επανάστασης να εξαναγκάζουν τον πλοίαρχο να εγκαταλείπει τον σχηματισμό της συμπλοκής, όταν εμφανιζόταν στον ορίζοντα λεία.

Ο βαρύς και επιβλητικός ναύαρχος Ανδρέας Μιαούλης, γράφει ο Αλόστ. Ε. Βακαλόπουλος στην ιστορική του έρευνα *‘Ο χαρακτήρας των Ελλήνων’* 5η έκδ. 2011 (και Αρχείον Ύδρας I, 274), δεν μπορούσε να απαλλαγεί από την ανησυχία που τον έδερνε στις αρχές Ιουλίου 1824, όταν σκεπτόταν ότι σε λίγο θα βρισκόταν αντιμέτωπος του αιγυπτιακού στόλου με τη σιδερένια πειθαρχία των ανδρών του (διοικουμένων από Γάλλους αξιωματικούς), σε άκρα αντίθεση με την απειθαρχία των ελληνικών πληρωμάτων: «*οποίαν ελπίδα (ρωτά στις 6 Ιουλίου τους προκρίτους της Ύδρας) εμπορούμεν να συλλάβωμεν, ότι θέλει αντιπαραταχθή εις ναυμαχίαν ένας στόλος, του οποίου ούτε οι ναύται υπακούουν τους καπιτάνιους ούτε οι καπιτάνιοι συμφωνούν εις όσα μεταξύ των σκέπτονται και αποφασίζουν, αλλά τραβούν ο εις προς δυσμάς και ο άλλος προς ανατολάς, ο εις επάνω και ο άλλος κάτω του ανέμου, καθώς η ιδιοτέλεια και η φιλαρπαγία οδηγεί τον καθένα, του οποίου και ναύται και καπιτάνιοι εις ουδέν λογίζονται το κοινόν του ιδίου συμφέροντος και δια το τελευταίον προκρίνουσι την απώλειαν του πρώτου*».

Ακόμα και σε αυτή τη ναυαρχίδα του Μιαούλη, τον «*Άρη*», η κατάσταση δεν ήταν καλύτερη. Μερικές φορές το πλήρωμά της εφάρμοζε τις διατάξεις περί πειθαρχίας όπως καθένας νόμιζε και επέμενε να έχει έγκυρη γνώμη για κάθε απόφαση του ναυάρχου σχετικά με τις κινήσεις της ναυαρχίδας. Ένα περιστατικό συνέβη τον Ιανουάριο του 1826 με τον ελληνικό στόλο αγκυροβολημένο έξω από το Μεσολόγγι έτοιμο να ανεφοδιάσει την πόλη που λιμοκτονούσε. Όταν οι ναύτες της υδραϊκής ναυαρχίδας είδαν τα τουρκικά πολεμικά, απέκοψαν τις άγκυρες με δική τους απόφαση και παρέσυραν και όλο τον στόλο να απάρει ατάκτως και να εγκαταλείπει την πλεονεκτική θέση του (Αρχείον Ύδρας IB. 11).

Ανάλογα παραδείγματα ναυτικής απειθαρχίας προς την ηγεσία υπήρξαν συνήθη σε όλη τη διάρκεια του Αγώνα.

Ο φιλέλληνας S. Howe συνεχίζει να γράφει στο βιβλίο του: «*Το γεγονός ότι το πλήρωμα των βρικών αποτελείτο από συγγενείς του πλοιάρχου και του πλοιοκτήτη και ότι κάθε ζημιά από εχθρική ενέργεια στο πλοίο θα επιβάρυνε τον ίδιο τον παραβοκύρη, τούτο αποτέλεσε το μεγαλύτερο εμπόδιο για να εμπλακούν τα σκάφη σε σοβαρή πολεμική σύγκρουση. Για το λόγο αυτό βλέπουμε ότι τα μάλλον κομπορρήμονα ανδραγαθήματα του ελληνικού στόλου έγιναν χωρίς αιματοχυσίες και ακόμα χωρίς να εκτεθούν τα πλοία σε κίνδυνο*». Είναι αλήθεια ότι οι σημαντικές απώλειες σε προσωπικό και υλικό περιορίστηκαν κυρίως στα πυρπολικά μας.



Από τον Άγγλο ιστορικό George Finlay, στενό φίλο του Hastings, έχουμε μια άλλη ενδιαφέρουσα παρατήρηση: *«Μερικοί κυβερνήτες επιτελούν το έργο τους με γενναιότητα και νομιμοφροσύνη, πλην όμως αντιλαμβάνονται τα καθήκοντά τους ως έμποροι επιχειρηματίες και όχι ως αξιωματικοί του Έθνους».*

Μήπως δεν είναι γνωστή η συμπεριφορά της υδραίο-σπετσιώτικης μοίρας, η οποία δεν απέπλεε από τη βάση της για να προστατεύσει τα Ψαρά που διέτρεχαν άμεσο κίνδυνο από τους Τούρκους; Παρά τις επικλήσεις των Ψαριανών, ήθελαν να εκβιάσουν την Κεντρική Διοίκηση να χρηματοδοτήσει αμέσως την επιχείρηση. Το αποτέλεσμα ήταν τραγικό, τα Ψαρά κήκαν. Η συμπεριφορά των ναυτικών νησιών μοιάζει σαν προδοσία (μάλλον είναι).

Ένα άλλο περιστατικό συνέβη τον Ιούλιο του 1824, όταν εξήλθε από τα Στενά ο οθωμανικός στόλος. Ο Μιαούλης έδωσε σήμα απόπλου των πλοίων του από τα Ψαρά. Πενήντα ένα ελληνικά σκάφη προχώρησαν προς τη Σκύρο για να λάβουν ευνοϊκή θέση. Όμως με την απειθαρχία που δέσποζε, τα ελληνικά βρίκια άρχισαν να φεύγουν από τον στόλο. Μόνο δεκατέσσερα πλοία ακολούθησαν τελικά τον Έλληνα ναύαρχο όταν έφθασε η στιγμή της επίθεσης. Τα άλλα απομακρύνθηκαν προς τον Καφηρέα.

Από τον αντικειμενικό περιηγητή James Emerson, μαθαίνουμε κάτι άλλο: Ο Emerson που επέβαινε στη ναυαρχίδα του Μιαούλη στις επιχειρήσεις του καλοκαιριού του 1825, γράφει στο ημερολόγιό του ότι η συνηθέστερη αφορμή αντιζηλιών μεταξύ των καπετάνιων ήταν η ματαιοδοξία. *«Πουθενά δεν συνάντησα άνδρες τόσο άπληστους για ελαίνους και κολακείες, όπως οι Υδραίοι. Για να δημοσιευθεί προς τιμή τους ένα δοξαστικό ποίημα στην εφημερίδα της Ύδρας ή απλώς το όνομά τους στις αγγλικές εφημερίδες, μπορούσε να τους εξωθήσει στις πιο παράτολμες επιχειρήσεις. Ακόμα, την επιτυχία ενός καπετάνιου, οι άλλοι την θεωρούσαν ως επισκίαση της δικής τους δόξας και δημιουργείτο ομαδική αντίδραση από όλους. Ήταν μία από τις αφορμές που προκαλούσαν παράλυση των επιχειρήσεων του στόλου».*

Σε εκείνες τις επιχειρήσεις ο Μιαούλης αναγκάστηκε εξ αιτίας της συμπεριφοράς κάποιων πλοίων να αναφέρει στους προκρίτους: *«...Κάμποσα πλοία μας σταλμένα εις τον πόλεμον, αντί να έλθουν, εγύρισαν πριν τελειώσουν το μηνιαίον ή έκαμαν πρέζας (λείες) μόνον δια τον εαυτόν των. Ώστε τινές αισχροκερδείς ευρίσκουν την ευκαιρίαν να αρπάζουν διπλά και τριπλά μηνιαία μόνον δια να περιφέρονται εις άλλας αρπαγάς. Είναι λοιπόν κοινή γνώμη να γυρίσωμεν και ημείς οπίσω και ας χαθή το παν...».* Αναφορά απελπισίας του ναυάρχου.

Από το ημερολόγιο του Υδραίου αντιναυάρχου Γεωργίου Σαχτούρη, βρίκι «Αθηνά», όρμος Βάτικα, Ιούλιος 1825. Αποφασίστηκε να κινηθεί ο στόλος προς το Μεσολόγγι για να κρατήσουν ελεύθερη την επικοινωνία του από τη θάλασσα. Όμως, δύο υδραϊκά πλοία, του Πινότζη και του Σάββα, έφυγαν για την Ύδρα, προφασιζόμενα ότι δεν είχαν τροφές και δεν έλαβαν τους λουφέδες (μισθούς)!

Για τους ίδιους λόγους οι Υδραίοι δεν αντιτάχθηκαν στην απόβαση του Ιμπραήμ στην Μεθώνη, τον ίδιο χρόνο, με αποτέλεσμα την καταστροφή της Πελοποννήσου, ενώ μπορούσαν τουλάχιστον να την επιβραδύνουν. Είναι βαθιές οι αιτίες για την αποτυχία αυτή. Η Πελοπόννησος εγκαταλείφθηκε στη manía του Ιμπραήμ εξ αιτίας κυρίως του εμφυλίου πολέμου.

Οι Κουντουριώτες της Ύδρας κατηγορούνται ότι με συνεργάτες τον Κωλέτη και τον Μαυροκορδάτο επεδίωξαν να υποτάξουν τους Μοραΐτες τους οποίους θεωρούσαν ανταγωνιστές τους. Κινητοποίησαν τους Ρουμελιώτες εναντίον τους, οι οποίοι εισέβαλαν



στην Πελοπόννησο. Με τον Ιμπραήμ προ των πυλών, οι Υδραίοι για το μόνο που μερίμνησαν ήταν να ενισχύσουν την άμυνα της Ύδρας με πολλούς Αλβανούς και Ρουμελιώτες μισθοφόρους(4-5χιλιάδες),τους οποίους πλήρωναν από το αγγλικό δάνειο και περίμεναν την επόμενη δόση του δανείου που θα έφερνε στην Ελλάδα ο γαμπρός του Κουντουριώτη, Ορλάνδος, για να μοιραστούν μεταξύ τους τις αγγλικές λίρες! («Τα ψιλά γράμματα της ιστορίας», Θ. Δ. Παναγόπουλου).

Ο αγωνιστής Φωτάκος γράφει για το θέμα αυτό: «*Η δε ναυτική μας δύναμις δεν ηδυνήθη να κάμη κανέν έργον, διότι...οι τρεις νήσοι φιλονικούσαν ποια εξ αυτών είχεν εις τον αγώνα πλειότατα δικαιώματα... Η αντιζηλία αύξησε και έφερε την λιποταξίαν των ναυτών και πολλοί νησιώται ναύται είχαν βγει έξω εις την ξηράν...λαβόντες μέρος εις τον εμφύλιον πόλεμον*».

Επίσης, ο διακεκριμένος φιλέλληνας Γερμανός ιστορικός Karl Mendelssohn-Bartholdy (1838-1897) προσθέτει: «*Η κυβέρνησις, χαίρουσα επί ταις νίκαις αυτής κατά των εσωτερικών εχθρών, ουδ' επ' ελάχιστον είχεν μεριμνήσει περί παρασκευών, ούτε πλοία είχεν διατάξει να περιπλέωσι μεταξύ Πελοποννήσου και Κρήτης*», ενώ οι δυνάμεις του Ιμπραήμ αποβιβαζόντουσαν κατά κύματα στη Μεθώνη από την Κρήτη.

Και συνεχίζει: «*Με την εισβολή των Αιγυπτίων στην Πελοπόννησο, μερικοί από τους αυτοεξόριστους Μοραΐτες αρχηγούς επέστρεψαν στον Μοριά για να βοηθήσουν την πατρίδα. Ο ανόητος Κουντουριώτης τους χαρακτήρισε προδότες, διέταξε τη σύλληψή τους και νόμιζε ότι θα αντιμετώπιζε τα φουσατά του Ιμπραήμ με τους κολλητούς ναυτικούς του. Προβίβασε τους ναύτες σε συνταγματάρχες, διόρισε Διοικητή τού πολιορκούμενου Ναβαρίνου τον καπετάν Σαχτούρη και αρχιστράτηγο όλων των κατά ξηρά δυνάμεων τον Υδραίο πλοίαρχο Κυριάκο Σκούρτη*»!

Ο Μ. Οικονόμου στην «*Ιστορία της Ελληνικής Παλιγγενεσίας, Αθήναι 1873*», αναφέρει: «*Ο Γεώρ. Κουντουριώτης, κουτός και αμαθής...κατά δυστυχίαν, από το 'όμως' δεν ξέρει άλλο, κι έβαλε τον Σκούρτην και να οδηγήση και τους αρχηγούς της ξηράς ο θαλασσινός. Και ο Σκούρτης έλεγε των στεργιανών: 'όρτζα-πόντζα'* (ναυτικός όρος που σημαίνει: στροφή του πλοίου πότε προς τον άνεμο, πότε αντίθετα).*Εκείνοι έλεγαν: 'Τι λέει αυτός, γ... το...;'*».

Μήπως άλλωστε οι αποφάσεις της Ύδρας, που αποτελούσε άτυπα το κέντρο του ναυτικού αγώνα, ήσαν οι καλύτερες; Πρώτα πρώτα, τις αποφάσεις έπαιρναν οι Υδραίοι πρόκριτοι, ουσιαστικά ο Λάζαρος Κουντουριώτης. Κι όταν ανέλαβε την Προεδρία του Εκτελεστικού στο Ναύπλιο ο αδελφός του Γεώργιος, ο Λάζαρος απέκτησε ολοκληρωτική εξουσία στα ναυτικά πράγματα, γιατί - όπως γράφουν οι παρατηρητές της εποχής - ο Γεώργιος ήταν τυφλό και άβουλο όργανό του.

Όποιο πολεμικό σχέδιο προτεινόταν από ναυτικούς φιλέλληνες για βελτίωση της απόδοσης του ελληνικού στόλου, που προέβλεπε θυσίες σε προσωπικό και πλοία, καταρριπτόταν από τους Υδραίους και τους άλλους νησιώτες. Τέτοιοι κίνδυνοι, όπως είπαμε, δεν μπορούσαν να αναληφθούν από στόλο ο οποίος συγκροτείτο από ιδιωτικά καράβια, επανδρωμένα από μισθοδοτούμενο πλήρωμα που το περισσότερο μάλιστα ήταν συγγενολόι του ιδιοκτήτη και του καπετάνιου.

Ο πλοίαρχος Hastings, όμως, είχε μελετήσει και ψυχολογήσει τον ελληνικό χαρακτήρα, γι αυτό προσαρμόσθηκε στο ιδιόρρυθμο περιβάλλον του τρινησίου ναυτικού και μπόρεσε να οργανώσει άριστα τη νέα ατμοκίνητη κορβέτα «*Καρτερία*» που του εμπιστεύτηκαν να κυβερνήσει. Στις καίριες θέσεις του πλοίου τοποθέτησε ξένο έμπειρο προσωπικό. Ενώ ο πολυσυζητημένος συμπατριώτης του ναύαρχος λόρδος Thomas



Cochrane, στον οποίο ανέθεσαν την αρχηγία των ελληνικών πλοίων, δεν κατόρθωσε να καταλάβει τους Έλληνες και απέτυχε να οργανώσει και να διευθύνει τον ναυτικό αγώνα, υποστηρίζει ο Jurien de la Gravière.

Έστω κι έτσι, πώς όμως παίρνονταν οι αποφάσεις στην Ύδρα; Ο δικός μας ιστορικός Διονύσιος Κόκκινος σχολιάζοντας μια επιστολή-παράπονο του Μιαούλη προς τους προκρίτους της Ύδρας, παρατηρεί ότι η Ύδρα με τέτοιο πρωτεύοντα ρόλο στις ναυτικές επιχειρήσεις θα έπρεπε να διαθέτει ένα στοιχειώδες ναυτικό επιτελείο. Εντούτοις από το συμβούλιο των προκρίτων έλειπαν εντελώς οι κατάλληλοι άνθρωποι. Με τον Λάζαρο Κουντουριώτη επικεφαλής, έπαιρναν σοβαρές αποφάσεις χωρίς να έχουν τις γνώσεις για κάθε περίπτωση. Έτσι οι αποφάσεις τους όχι μόνο δεν ήταν οι καλύτερες, αλλά κάποτε απεδείχθησαν και επιζήμιες στον Αγώνα (ΣΣ. Επειδή οι ίδιοι οι πρόκριτοι δεν ήταν δυνατόν να έχουν τις απαιτούμενες γνώσεις, θα έπρεπε να ήταν ανοικτοί σε ξένους αξιόπιστους και έμπειρους συμβούλους).

Πέραν όμως από τα σφάλματα, ο τρόπος διοίκησης των Υδραίων δημιούργησε μεγάλη κριτική. Ο Υψηλάντης από την αρχή της Επανάστασης όρισε υποχρεωτικές εισφορές από όλα τα νησιά, για τη συντήρηση του επαναστατικού στόλου. Η Ύδρα όμως επεδίωξε να αποκτήσει εξουσία πάνω στα άλλα νησιά και ανεξέλεγκτη διαχείριση των εισφορών τους. Το Εκτελεστικό που θα μπορούσε να προλάβει το κακό, κυβερνιόταν από τον Γεώργιο Κουντουριώτη, ο οποίος όπως αναφέρθηκε δεν γνώριζε άλλη φωνή από τη φωνή του κυρίου του, τον αδελφό του. Για την προεδρία του Γεωργίου Κουντουριώτη κάνει αυστηρή κριτική και ο Ψαριανός ναύαρχος Κωνσταντίνος Νικόδημος (με γνωστά αντιυδραϊκά αισθήματα): «*Ουδεμία άλλη διοίκηση (Ιανουάριος 1824-Απρίλιος 1826) επέφερε τόσα δυστυχήματα εις την Ελλάδα δια την ακινησίαν του ελληνικού στόλου, τους εμφυλίους πολέμους και τας καταστροφάς των επαρχιών*». Ενώ άλλοι ιστορικοί λένε ότι την τότε Κεντρική Διοίκηση περιέβαλλε ένα κλίμα ηθικής κατάπτωσης και παραλυσίας.

Χαρακτηριστικά είναι και όσα γράφει ο Παναγιώτης Σούτσος (Φαναριώτης πεζογράφος-ποιητής) προς τον Γεώργιο Κουντουριώτη στις 13 Ιουνίου 1827, όταν του ζητεί να μεσολαβήσει στον Γάλλο ναύαρχο de Rigny για να τον δεχθεί σ' ένα πολεμικό του και να τον μεταφέρει ασφαλώς στη Γαλλία, λόγω του φόβου των πειρατών. «*Τρεις χρόνους εις την κεφαλήν του έθνους δεν έκαμες άλλο παρά να ευεργετείς αχαρίστους ανθρώπους, διατί να μην ευεργετήσεις και ένα ευγνώμονα;*» (Απ. Βακαλόπουλος, και Αρχείο Λ. και Γ. Κουντουριώτη, τ.8, σ.275).

Στο τακτικό πεδίο, οι ναυτικοί μας ήταν πάντοτε επιθετικοί και πάντα έπαιρναν πρωτοβουλία με τόλμη και σύνεση. Η στρατηγική τους όμως σχεδίαση ήταν τελείως περιστασιακή. Δεν αντιμετώπιζαν τον εχθρό, παρά ανάλογα με τις επιθετικές κρούσεις εκείνου, γράφει ο Δ. Κόκκινος. Σύμφωνα δε με τον ναύαρχο Κ. Αλεξανδρή: «*Οι Έλληνες κτυπούσαν μόνον όπου εκδηλώνόταν η απειλή*». Δεν υπήρχε, δηλαδή, ένα πολεμικό σχέδιο, καλά προετοιμασμένο, με συγκεκριμένους στόχους και σε βάθος χρόνου.

Υπήρχαν και μεμονωμένα συμπτώματα δειλίας και λιποψυχίας, κατά την εκτέλεση πολεμικής αποστολής. Σε αυτές τις περιπτώσεις η ηγεσία ενεργούσε αυστηρά. Ένα παράδειγμα: Τον Σεπτέμβριο του 1827 εξοπλισμένες ελληνικές άκατοι προσέβαλαν το Βασιλάδι στο Μεσολόγγι. Όταν κάποιοι ναύτες μιας σαλούπας (μεγάλη πολύκωπη βάρκα) της φρεγάτας «*Ελλάς*» τραυματίστηκαν, οι λοιποί εγκατέλειψαν την αποστολή τους και επανήλθαν στη φρεγάτα μη δεχόμενοι να επιστρέψουν στην αποστολή τους. Σαν ποινή φόρτωσαν τους λιπόψυχους σε μια φελούκα (κωπήλατο & ιστιοφόρο παράκτιο σκάφος) και με τη συνοδεία μιας άλλης, όπου κρούονταν δύο τύμπανα, τους περιέφεραν σε όλα τα πλοία του στόλου για διαπόμπευση.

Από την άλλη πλευρά, οι στρεβλώσεις του τοπικισμού χειροτέρευαν σε ευρύτερη κλίμακα τη διεξαγωγή των επιχειρήσεων του Αγώνα. Ένα παράδειγμα: Η πρώτη επιχείρηση εναντίον της Αλεξάνδρειας έγινε τον Ιούλιο του 1825 με επικεφαλής τον Υδραίο Μανώλη Τομπάζη. Ο Τομπάζης πήρε μαζί του στον υδραϊκό στόλο τον περίφημο Ψαριανό Κωνσταντίνο Κανάρη με το πυρπολικό του. Η επιλογή εκείνη του Τομπάζη ήταν άριστη. Επειδή, όμως, η επιχείρηση θεωρείτο καθαρά υδραϊκή, η προτίμηση που δείχθηκε στον Κανάρη εξόργισε πολύ τους Υδραίους. Οι δυσαρεστημένοι αποπειράθηκαν να δολοφονήσουν τον συμπατριώτη και χρηματοδότη τους Τομπάζη και πυροβόλησαν την είσοδο του σπιτιού του. Λέγεται ότι μέχρι την τρίτη δεκαετία του 19<sup>ου</sup> αιώνα, διακρίνονταν στην πόρτα του αρχοντικού του τα σημάδια από τις βολίδες.

Η φιλοπρωτία, οι αντιζηλίες, ο εγωισμός και το τοπικιστικό πνεύμα, ήσαν από τα αίτια που εμπόδισαν την ενότητα του τρινήσιου στόλου, τον συντονισμό του και την ενιαία διεύθυνση των ναυτικών επιχειρήσεων. Ποτέ σε όλον τον Αγώνα δεν υπήρξε κοινή Διοίκηση, με ό,τι αυτό σημαίνει για έναν πολύχρονο και σκληρό πόλεμο.

Με όλες αυτές τις απίστευτες καταστάσεις που επικρατούσαν, είναι αλήθεια να απορεί κανείς πώς οι άνθρωποι εκείνοι μπόρεσαν να κάνουν αυτά που έκαναν.



## Εκδικητικοί και βίαιοι

Το 1799, όπως αναφέραμε, οι Υδραίοι συμμετείχαν με δικά τους πλοία στον τουρκικό στόλο, στις επιχειρήσεις εναντίον του Ναπολέοντα στην Αίγυπτο. Το υδραϊκό πλήρωμα, που επάνδρωνε κατά το μεγαλύτερο μέρος την τουρκική ναυαρχίδα, συμμετείχε σε οργανωμένο σχέδιο σφαγής των αποστατών Μαμελούκων μπέηδων, που είχαν προσκληθεί με απάτη στη ναυαρχίδα για δήθεν διαπραγματεύσεις. Ο παρευρισκόμενος Άγγλος ναύαρχος Sidney Smith ζήτησε την τιμωρία των αυτουργών του ανοσιουργήματος με απαγχονισμό. Αλλά, αντί τους Υδραίους, κρέμασαν από τη μεγάλη κεραία της ναυαρχίδας Γάλλους αιχμαλώτους που τους έντυσαν με υδραϊκές φορεσιές.

Από τα μέσα του πρώτου έτους της Επανάστασης, ελληνικά πλοία άσκησαν πειρατικές καταδρομές σε όλο το Αιγαίο, το Λιβυκό και το Ιόνιο, και νέκρωσαν κάθε εμπορική κίνηση. Συλλάμβαναν τους Τούρκους επιβάτες αδιακρίτως, και τους έσφαζαν επί τόπου, εκτός αν ήλπιζαν σε πλούσια λύτρα.

Τα υδραϊκά πολεμικά βρίκια «*Τιμολέων*»<sup>4</sup> του Λάζαρου Πινότση και «*Αθηνά*» του Γεωργίου Σαχτούρη συμμετείχαν τον Απρίλιο του 1821 στην πρώτη εκστρατεία του πολέμου. Κατά την περιπολία τους στο στενό Χίου – Μ. Ασίας, κατέλαβαν μετά από αγώνα, τουρκικό καράβι κατάφορτο με δώρα πολύτιμα του Σουλτάνου προς τον Σατράπη της Αιγύπτου και με επώνυμους επιβάτες που ταξίδευαν στη Μέκκα, όπως ο μέγας μουφτής και οι οικογένειές τους. Τα υδραϊκά πλοία πήραν το εχθρικό βρίκι ως ατομική τους λεία, εγκατέλειψαν αυθαίρετα το στόλο και έφυγαν. Κατά τη συμπλοκή πάνω στο τουρκικό πλοίο έγιναν κρεουργίες. Ο Σέϊχ-Οουλ-Ισλάμ κρεμάστηκε στο κατάρτι του «*Τιμολέωντα*» και όλοι οι άλλοι, άνδρες και γυναικόπαιδα, εσφάγησαν! Ο Τομπάζης θύμωσε πολύ, αλλά δεν μπόρεσε να κάνει τίποτα άλλο. Ο J. de la Gravière λέει ότι η ενέργεια αυτή έγινε για εκδίκηση των 25.000 Ελλήνων θυμάτων στις σφαγές των Κυδωνιών. Όποια εξήγηση κι αν δοθεί, ήταν μια ενέργεια κυρίως απάνθρωπη, αλλά και παράνομη που παραβίαζε το Διεθνές Δίκαιο Πολέμου.

Η μεταχείριση των αντιπάλων ναυαγών ήταν εξ ίσου βάνανυση και παράνομη. Όπως στην πυρπόληση του τουρκικού δίκροτου «*Μπεχτάς Καπτάν*» “*Κινούμενο Όρος*”, στην Ερεσό της Μυτιλήνης, τον Μάιο του 1821. Όσοι Τούρκοι απέμειναν ζωντανοί από την ανατίναξη πρόφθασαν να πέσουν στη θάλασσα, μαζί και ο ξακουστός πλοίαρχος Οσμάν Γκέκας. Τα ελληνικά βρίκια κατέβασαν βάρκες, τους κυνήγησαν μέσα στη θάλασσα, και άλλους αποτελείωσαν με τρομπόνι (πλατύστομο φορητό όπλο που έβαλε μισδράλια = σφαιρίδια) κι άλλους «*σπάθισαν*» με το κουπί.

Κατά την παράδοση της Τρίπολης από τους Τούρκους στους Έλληνες, το καλοκαίρι του 1821, ο Υδραίος Γκίκας Θεοδ. Γκίκας (το υπ’ αριθ.2 πρόσωπο στην εσωτερική εξέγερση των Υδραίων για να βγουν στην Επανάσταση) ήταν από τους αίτιους στη σφαγή των Τούρκων αμάχων (κυρίως γυναικόπαιδων), παρά τη συμφωνία που είχε συνομολογηθεί μεταξύ των αντιπάλων για την ασφάλειά τους.

Ο Σαχτούρης τον Μάιο του 1822, κατέλαβε στο στενό Χίου τουρκικό σκάφος, πάνω στο οποίο ευρέθησαν δύο νέοι Έλληνες και μία Ελληνίδα αιχμάλωτοι. Οι τελευταίοι, εκδικούμενοι για τα όσα υπέστησαν από έναν από τους Τούρκους, ζήτησαν και τον φόνευσαν επί τόπου με έναν πέλεκυ. Οι δε ναύτες του Σαχτούρη, φανατισθέντες από τους αιχμαλώτους, κατέσφαξαν τους απομείναντες 16 Οθωμανούς.

Ο J. Emerson μας λέει ότι έγινε μάρτυς ενός άλλου φρικτού ανοσιουργήματος, που διαπράχθηκε στο λιμάνι της Ύδρας, την 25 Ιουνίου 1825. Τότε μαθεύτηκε στο νησί ότι το

υδραϊκό μπρίκι «*Νηρεύς*» του Αθαν. Κριεζή ανατινάχθηκε μυστηριωδώς έξω από τα Βάτικα και βρήκαν το θάνατο 60 Υδραίοι. Διαδόθηκε η φήμη ότι την ανατίναξη προκάλεσε Τούρκος αιχμάλωτος που κρατείτο στο καράβι. Αμέσως ξεχύθηκε ακράτητος όχλος πέντε χιλιάδων Υδραίων στο νησί, βαστώντας γιαταγάνια και σαλτιρμάδες (μεγάλα ναυτικά μαχαίρια). Παραβίασαν την πόρτα των φυλακών της καγκελαρίας, όπου κρατούντο Τούρκοι αιχμάλωτοι, και επί ώρες φόνευαν τα εξερχόμενα από τη φυλακή θύματα. Τα πτώματα των κατακοπέντων διακοσίων αιχμαλώτων ποντίστηκαν ανοικτά από το λιμάνι. Οι πρόκριτοι χαρακτήρισαν τα συμβάντα ως αξιοθρήνητα. Ο Emerson μπήκε σε ένα καφενείο και έκλεισε τα παράθυρα για να μη βλέπει, ενώ δίπλα του ο ευαίσθητος ήρωας καπετάν Κωνσταντής Κανάρης ξεσπούσε σε λυγμούς.

Ένα άλλο δυσάρεστο περιστατικό σημειώνει ο ίδιος ταξιδιώτης εκείνη την εποχή. Ο Υδραίος καπ. Ζάκκας συνέλαβε τρεις Τούρκους αιχμαλώτους πάνω σε γαλλικό πλοίο και κάλεσε τον Emerson να παρακολουθήσει τη θανάτωσή τους στην ξηρά την επόμενη μέρα. Εισ μάτην ο Emerson και ο Μιαούλης προσπαθούσαν να αποτρέψουν το αποτρόπαιο εγχείρημα. Ο Αμερικανός φιλέλληνας Allan παραστάθηκε στη σκηνή της θανάτωσης των κρατουμένων που έγινε με φραγγέλια (μαστίγια με κόμπους από πλεγμένα σχοινιά). Φαίνεται ότι εκείνοι οι Υδραίοι μαζί με το περίσσειμα ηρωισμού διέθεταν και πλεόνασμα βιαιότητας.

Πάντως, ο Emerson αισθάνεται την υποχρέωση να υποστηρίξει τον Μιαούλη και διαβεβαιώνει ότι τέτοιες υπερβάσεις ποτέ δεν έτυχαν της έγκρισής του, ότι τις κάκισε όποτε λάβαινε γνώση και ότι ατυχώς τα δικαιώματά του περιορίζονταν σε κάποιους επιτιμητικούς λόγους – κι αυτός ήταν ο ναύαρχος του υδραϊκού στόλου.

Οι απάνθρωπες αυτές συμπεριφορές προς τους αιχμαλώτους και τους αμάχους δείχνουν τη σκληρότητα των ναυτικών και απεικονίζουν την κοινωνία τους.



## Αντιδρούν στη συγκρότηση κράτους και εθνικού στόλου

Όταν οι Υδραίοι βγήκαν στον Αγώνα, απαιτήσαν όπως ο στόλος τους εφοδιάζεται και πληρώνεται από τον Μοριά επειδή οι εκεί κοτζαμπάσηδες είχαν αρπάξει τα κτήματα και τα εισοδήματα των Τούρκων. Μετά την άρνηση των Μοραϊτών, στράφηκαν προς τους Φιλικούς, τους οποίους μισούσαν θανάσιμα. Το μίσος αυτό το εξηγεί ο ιστορικός Περικλής Ροδάκης: *«Η προσπάθεια της Φιλικής Εταιρίας να δημιουργήσει συγκεντρωτικό κράτος ερχόταν σε αντίθεση με τη νοοτροπία και τα συμφέροντα των Υδραίων πλοιοκτητών, οι οποίοι ήθελαν να είναι ανεξάρτητοι, πάνω από το κράτος, και το κράτος να υπηρετεί τα συμφέροντά τους»*. Για τον λόγο αυτό, κάθε προσπάθεια συγκρότησης κράτους οι Υδραίοι την καταπολέμησαν με λύσσα και πείσμα σε όλα τα χρόνια της Επανάστασης και μετά. Στοιχεία κι αυτοί του φεουδαρχικού κόσμου, παρέμειναν μέσα στα πλαίσιά του.

Οι Υδραίοι δοκίμασαν, αργότερα, να κάνουν και τον Καποδίστρια υποχείριό τους. Αξίωσαν να τους αναγνωρίσει τις υπέρογκες απαιτήσεις τους και παράλληλα να χρησιμοποιεί τον στόλο τους ως εθνικό. Αυτό σήμαινε ότι το κράτος θα πλήρωνε στον υδραϊκό στόλο νοίκι, διότι εννοούσαν σώνει και καλά ο στόλος να μείνει ιδιοκτησία τους. Εδώ που τα λέμε, ο υδραϊκός στόλος ήταν ιδιοκτησία των Υδραίων. Ο Καποδίστριας επεδίωξε να δημιουργήσει εθνικό στόλο, για να μην εξαρτάται το κράτος από την Ύδρα. Ακριβώς αυτό έθιγε τα συμφέροντα των Υδραίων. Έπρεπε να βρεθεί κάποια φόρμουλα μεταξύ του ιδιόκτητου τρινησίου στόλου και του εθνικού. Δύσκολο, γι αυτό επήλθε ρήξη.

Ήταν η εποχή που τα καράβια τους έμεναν δεμένα στο λιμάνι, τα πληρώματα άνεργα και η δύναμή τους σαν παράγοντας της πολιτικής ζωής ξέπεφτε. Οι Υδραίοι δυσανασχέτησαν ακόμα πιο πολύ όταν ο νέος Κυβερνήτης έλαβε σοβαρά οργανωτικά μέτρα για το κράτος και επέβαλε τον νόμο με αυστηρότητα. Όπως γράφει ο Βλαχογιάννης, έχαναν πολλά και σημαντικά προνόμια από τα *«ασύδοτα χρόνια»* της Επανάστασης. Ο Κυβερνήτης εγκατέστησε τελωνιακές αρχές που αφαίρεσαν από τους τοπικούς παράγοντες τα πλούσια κέρδη τους, και έδωσε στο κράτος τα έσοδα των λιμανιών, ενέργεια η οποία έπληξε ιδιαίτερα την Ύδρα που ήταν ελεύθερο λιμάνι.

Τελικά, ο τερματισμός του απελευθερωτικού πολέμου και η ανελέητη καταδίωξη της πειρατείας από τον Καποδίστρια (την ανέθεσε στον Μιαούλη ο οποίος βοήθησε πολύ), έφεραν στην Ύδρα κρίση οικονομική από την οποία δεν επανέκαμψε ποτέ.

Για να καταλάβουμε καλύτερα τι εννοούσε ο Βλαχογιάννης *«ασύδοτα χρόνια»*, σημειώνουμε τα εξής: Όλα τα λάφυρα που έπιαναν οι Υδραίοι από τις πολεμικές επιχειρήσεις, τα θεωρούσαν κτήμα τους και γι αυτό τα πουλούσαν μετά στο κράτος. Δηλαδή, το κράτος αγόραζε από την Ύδρα ό,τι πολεμικό υλικό συλλάμβαναν οι Υδραίοι στις ναυμαχίες με τους Τούρκο-Αιγυπτίους: κανόνια, όπλα, άλογα, τρόφιμα κλπ., σαν η Ύδρα να ανήκε σε ξένη επικράτεια και προμήθευε με υλικό ένα ξένο κράτος (Ακριβώς έτσι ένιωθε η Ύδρα την Προσωρινή Ελληνική Κυβέρνηση στα χρόνια της επανάστασης). Για τους νησιώτες, κράτος ήταν το νησί τους, και ως Αρχή αναγνώριζαν τους προκρίτους του νησιού τους. Μια αντίληψη που παραπέμπει στις *«πόλεις-κράτη»* της κλασικής εποχής.

Επίσης, οι Υδραίοι πουλούσαν στο κράτος τα άλογα του Ιμπραήμ που έπιαναν στις ναυμαχίες ή τα κανόνια που έκλεψαν από τα Ψαρά. Με τα αλεύρια που αποκόμιζαν από τις πολεμικές συγκρούσεις, παρασκεύαζαν στην Ύδρα γαλέτες και τις πουλούσαν στον ελληνικό στρατό.

Στα χρόνια που οι Υδραίοι κρατούσαν την εξουσία, γράφουν οι ιστορικοί, έβαλαν στο χέρι και πολλά άλλα λιμάνια του Αρχιπελάγους. Καταγράφεται ότι άνθρωποι των

Κουντουριωτών είχαν αγοράσει σε πλειστηριασμό τα έσοδα διαφόρων λιμανιών. Όλα αυτά κόπηκαν από τον Καποδίστρια και η σύγκρουση μαζί του βάθυνε πιο πολύ.

Γνώριζε καλά ο νέος κυβερνήτης ότι η εξουσία του θα ήταν ανίσχυρη όσο θα έμενε η τοπική εξουσία στους πλοιοκτήτες και τους προκρίτους. Το σύστημα των κοινοτήτων που διατηρήθηκε σε όλα τα χρόνια της Τουρκοκρατίας είχε γίνει η βάση της δύναμης των τοπικών αρχόντων. Γι αυτό ο Καποδίστριας χτύπησε τα άντρα της δύναμης των κοτζαμπάσηδων της στεριάς και των προκρίτων των νησιών, δηλαδή το κοινοτικό σύστημα που υπήρχε. Ο Κυβερνήτης επενέβη και στη δικαιοσύνη που βρισκόταν στα χέρια των τοπικών αρχών, ίδρυσε Τράπεζα του Κράτους που ήταν βέβαια κρατική και θα εξασφάλιζε κάποια οικονομική σταθερότητα. Κάλεσε τους Υδραίους να αγοράσουν μετοχές, μα οι πλούσιοι δεν έδωσαν σχεδόν τίποτα. Προσέφερε στον Κουντουριώτη την περιουσία του σε είδος, για να του δώσει δέκα χιλιάδες τάλιρα να τα καταθέσει στην Τράπεζα. Μα ο Κουντουριώτης αρνήθηκε, γιατί έπρεπε να σαμποτάρει τον Καποδίστρια.

Και ο Τύπος βρισκόταν στα χέρια των Υδραίων, του Μαυροκορδάτου και άλλων. Χρηματοδοτείτο από τους Άγγλους και τους Γάλλους, οι οποίοι πολεμούσαν τον Καποδίστρια – τον ευνοούμενο της Ρωσικής Αυλής - και ήθελαν να μετατρέψουν την Ελλάδα σε αποικία τους, λένε ακραίες γνώμες.

Περί το 1830, οι Άγγλοι προχωρούν πιο πολύ στην αντι-καποδιστριακή τους πολιτική. Εξωθούν την Ύδρα σε ανοικτή εξέγερση. Οι Υδραίοι, παρακινούμενοι και από τον Μαυροκορδάτο, διατάζουν τον Μιαούλη να καταλάβει τον εθνικό μας στόλο ή να τον βυθίσει. Όπως είναι γνωστό, την 1η Αυγούστου του 1831, ο Μιαούλης ανατινάζει στον Πόρο τη φρεγάτα «Ελλάς» και την κορβέτα «Ύδρα», ενώ στον Αλμυρό Λακωνίας πυρπολείται το βρίκι «Αχιλλεύς»! Η τραγωδία δημιούργησε γενική αποδοκιμασία στην Ευρώπη και πανεθνική αγανάκτηση στο εσωτερικό. Ήταν τότε που «...εβόγγισε όλο το Έθνος» (Θεόδωρος Κολοκοτρώνης). Οι ιστορικοί θεωρούν το εγχείρημα ως προσπάθεια των Υδραίων να κηδεμονεύσουν το Ελληνικό Κράτος, την οποία βέβαια οι Άγγλο-Γάλλοι δεν αποθάρρυναν, αν δεν υποκίνησαν.



## Επίλογος

Πριν καταλήξουμε όμως σε συμπεράσματα, ας σκεφθούμε πρώτα μήπως θα ήταν άδικο να κρίνουμε εκείνους τους νησιώτες με αυστηρά σημερινά μέτρα ή με κριτήρια απόλυτα. Εκείνους που από απλοί καπετάνιοι και ναύτες σιτοκάραβων, βρέθηκαν ξαφνικά ναύαρχοι και μπουρλοτιέρηδες, απέναντι σε έναν πανίσχυρο και οργανωμένο αντίπαλο, και από οικογενειάρχες ναυτέμποροι βρέθηκαν σε έναν αγώνα μακροχρόνιο, σκληρό και πολύ δύσκολο να διευθύνουν. Εκείνους που η μακριά σκλαβιά δηλητηρίασε την ελληνική ψυχή τους και χειροτέρεψε τον ατίθασο χαρακτήρα τους.

Γιατί είναι αναντίρρητο ότι οι ναυτικοί του Εικοσιένα ανέλαβαν έναν ρόλο πάνω από τις δυνάμεις τους. Ίσως είναι δικό μας σφάλμα ότι τους μυθοποιήσαμε, τους εξιδανικεύσαμε και τους φανταστήκαμε ημίθεους. Υπήρξαν βέβαια εξαιρετικοί άνδρες που ενέπνευσαν και οδήγησαν τον Αγώνα μπροστά. Αυτοί ήσαν λίγοι, οι διαλεκτοί.

Κανείς όμως, ούτε οι επικριτές τους, δεν μπόρεσαν να τους αμφισβητήσουν - στο σύνολο - πατριωτισμό, γενναιότητα και ανεκτίμητες υπηρεσίες στο Έθνος· ότι άφησαν μια μεγάλη κληρονομιά όταν αποσύρθηκαν από το προσκήνιο όχι πλουσιότεροι αλλά ενδοξότεροι, όπως αρμόζει στους μεγάλους. Ούτε κανείς μπορεί να αρνηθεί το γεγονός ότι χωρίς εκείνους τους άνδρες - διαλεκτούς και μη διαλεκτούς - η σκλαβιά θα πλάκωνε ακόμα τα χώματα και τα κόκαλά μας.

Με την πεποίθηση, λοιπόν, ότι η ιστοριογραφία δεν μπορεί να είναι στρατευμένη στην υπηρεσία κανενός σκοπού, η παρούσα εργασία επεδίωξε να φωτίσει, σε βάθος και όχι επιφανειακά, την πραγματικότητα του ναυτικού Αγώνα, που τελικά μας οδηγεί σε μία ενδιαφέρουσα διαπίστωση: **Οι νησιώτες του Αγώνα αντιμετώπιζαν όχι μόνο έναν εχθρό, αλλά δύο: τον Οθωμανό και τον κακό τους εαυτό, και παρ' όλα αυτά, νίκησαν!** Τούτο από μόνο του αποτελεί κατόρθωμα, δίνει στη νίκη τους μεγαλύτερη αξία και στη θυσία τους ιδιαίτερο νόημα.

## Σημειώσεις

1. Η παρούσα εργασία είχε αρχικά (2008) τον τίτλο «*Κριτική σε ήρωες*».
2. Κομψότατο και ευθύγραμμο πλοίο, «*μετά δύο ιστών, χαριέντως κεκλιμένων προς πρύμναν*». Οι Τούρκοι αποκαλούσαν την «*Τερψιχόρη*», «*σειϊτάν γεμιζί*» = 'διαβολοκάραβο', επειδή ήταν ταχύπλοη και ευέλικτη, δρούσε ως πρόσκοπο πλοίο του στόλου, επιτίθετο συχνά μόνη και αιφνιδιαστικά με το μεγαλύτερο του στόλου πρωραίο κανόνι των 48 λίτρων και διέφευγε ταχύτατα· κυκλοφορούσε τότε και το λαϊκό δίστιχο: «*Η γολέτα του Τομπάζη / την Τουρκιά τηνε τρομάζει...*»(στοκαράβι υπηρετούσε ως ναύκληρος/αξιωματικός (1824-1827), ο καπ. Μανώλης Λισμάνης, πρόγονος του γράφοντος).
3. Το βρίκι «*Αγία Κατερίνα*» του καπ. Δημήτρη Λισμάνη (άλλος πρόγονος), 240 τον., με 6 κανόνια, πουλήθηκε για πυρπολικό σε μια μέση τιμή (16.000 γρόσια) και συμμετείχε στην νυχτερινή ναυμαχία της 1<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 1824, έξω από το Ηράκλειο, όπου ο Ιμπραήμ αναγκάστηκε να εκπέμψει στον στόλο του: «ο σώζων εαυτὸν σωθήτω».
4. Στον «*Τιμολέοντα*» υπηρετούσε ως πηδαλιούχος ο καπ. Δημήτρης Λισμάνης.

## Βιβλιογραφία

1. «*Ανδρέας Μιαούλης, έπος και τραγωδία* », Δημήτρη Σταμέλου, έκδοση Εστίας, Σεπτ. 2003.
2. «*Αρβανίτες, οι Δωριείς του νεότερου ελληνισμού*», Κ. Η. Μπίρη, έκδ. Μέλισσα, Αθήνα 1997.
3. «*Ελλάς, η σύγχρονη συνέχεια. Από το1821 μέχρι σήμερα*», Θάνου Βερέμη και Γιάννη Κολιόπουλου, 2<sup>η</sup> έκδ., Αθήνα 2006.
4. «*Η αναβίωσις της θαλασσίας μας δυνάμεως κατά την Τουρκοκρατίαν*», Κ. Α. Αλεξανδρή, ναυάρχου ε.α., έκδ. ΓΕΝ, Αθήναι 1960.
5. «*Η ιστορία της νήσου Ύδρας*», Αντωνίου Λιγνού, τ.1, Αθήνα 1946, τ.2, 1953.
6. «*Καράβια, καπετάνιοι και συντροφοναύτες,1800-1830*», Τρύφωνα Κωνσταντινίδου, πλοιάρχου, έκδ. ΓΕΝ, Αθήνα 1954.
7. «*Κλέφτες και Αρματολοί*», Περικλή Ροδάκη, τ. 2, Αθήνα 1996.
8. «*Ο ναύαρχος Μιαούλης*», Σπύρου Μελά, 3<sup>η</sup> έκδ. Μπίρης, Αθήνα 1966.
9. «*Ο χαρακτήρας των Ελλήνων*», ιστορική έρευνα, Αποστόλου Ε. Βακαλόπουλου, 5<sup>η</sup> έκδ. Σταμούλης, 2011.
10. «*Τα ψιλὰ γράμματα της ιστορίας*», Θεόδωρου Δημοσθ. Παναγόπουλου, 2<sup>η</sup> έκδ. Ενάλιος, Αθήνα 2009.
11. «*Το ναυτικό στην ιστορία των Ελλήνων*», Μάριου Σίμψα, αρχιπλοιάρχου(Ο), έκδ. ΓΕΝ, τ. 3, Αθήνα 1982.
12. «*Υδραίοι, πρόδρομοι και ναυμάχοι του Εικοσιένα*», Δημητρίου Α. Λισμάνη, αντιναυάρχου ε.α., Βραβείο Ακαδημίας Αθηνών 1999, έκδ. ΓΕΝ, Αθήνα 2007.
13. Ως οι παραπομπές μέσα στο κείμενο.



## Ο συγγραφέας



Γεννήθηκε στον Πειραιά από γονείς Υδραίους.

Ως αξιωματικός φοίτησε σε όλες τις Σχολές του Πολεμικού Ναυτικού, στη Ναυτική Σχολή Πολέμου (με άριστα, και έπαινο από τον Αρχηγό του Αμερικανικού Ναυτικού, ναύαρχο E.R.Zumwalt, Jr.), καθώς και σε Σχολές του εξωτερικού: U.S.Naval War College (Master's with Distinction), U.S. Fleet Gunnery School, U.S. Naval Gun Fire Control System, U.S.Naval Guided Missile School, και παρακολούθησε το U.S. Industrial College of the Armed Forces.

Του απονεμήθηκαν τα Πτυχία Επιτελούς και Ναυτικής Πυροβολικής.

Υπηρέτησε σε πλοία του Στόλου ως Αξιωματικός Πυροβολικού, Υπαρχος, Επιστολεύς και Κυβερνήτης, καθώς και 18 μήνες σε Αμερικανικό αντιτορπιλικό κατευθυνόμενων βλημάτων (Μικτής Νατοϊκής Επάνδρωσης), ως επικεφαλής του ελληνικού πληρώματος και ως Missile Fire Control Officer, στον 2<sup>ο</sup> Αμερικανικό Στόλο Ατλαντικού και τον 6<sup>ο</sup> Στόλο της Μεσογείου. Τοποθετήθηκε ως κυβερνήτης στο πλοίο του τότε Βασιλέως. Υπηρέτησε στο Επιτελείο Διοίκησης του Ναυστάθμου Σαλαμίνας και στη Διακλαδική Διεύθυνση Επιχειρήσεων του Πεδίου Βολής Κατευθυνόμενων Βλημάτων Κρήτης. Διετέλεσε Διοικητής της Ναυτικής Σχολής Πολέμου, Διευθυντής Οπλικών Συστημάτων του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού (ΓΕΝ), Διευθυντής Πολιτικής και Ναυτικής Σχεδίασης ΓΕΝ, Διευθυντής του Α' Κλάδου Επιχειρήσεων ΓΕΝ (και Επιτελάρχης, Commander Eastern Mediterranean), και Υπαρχηγός του ΓΕΝ.

Δίδαξε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων (Ναυτιλία και Ναυτική Πυροβολική) και τη Ναυτική Σχολή Πολέμου. Τοποθετήθηκε ως Ναυτικός Ακόλουθος στην Ουάσιγκτον (και Εθνικός Αντιπρόσωπος, Supreme Allied Command Atlantic). Εκπροσώπησε το Πολεμικό Ναυτικό σε Συνέδρια στο Στρατηγείο του NATO στις Βρυξέλλες.

Τιμήθηκε με παράσημα και μετάλλια του Πολεμικού Ναυτικού, καθώς και με ξένα: U.S. Medal of the Legion of Merit, U.S. Navy Commendation Medal for Military Merit και U.S. Navy Unit Commendation Ribbon.

Ιστορική έρευνά του, για τους Υδραίους ναυμάχους του '21, τιμήθηκε με το Βραβείο της Ακαδημίας Αθηνών 1999. Σειρά μελετών του έχουν δημοσιευθεί και βραβευθεί από το Πολεμικό Ναυτικό και το Αρχηγείο Ενόπλων Δυνάμεων. Συνεχίζει να αρθρογραφεί.

Αποστρατεύθηκε το 1986 με τον βαθμό του Αντιναυάρχου. Στη συνέχεια διετέλεσε μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου και Διευθυντής Ανάπτυξης του Αμερικανικού Κολλεγίου Ελλάδος.