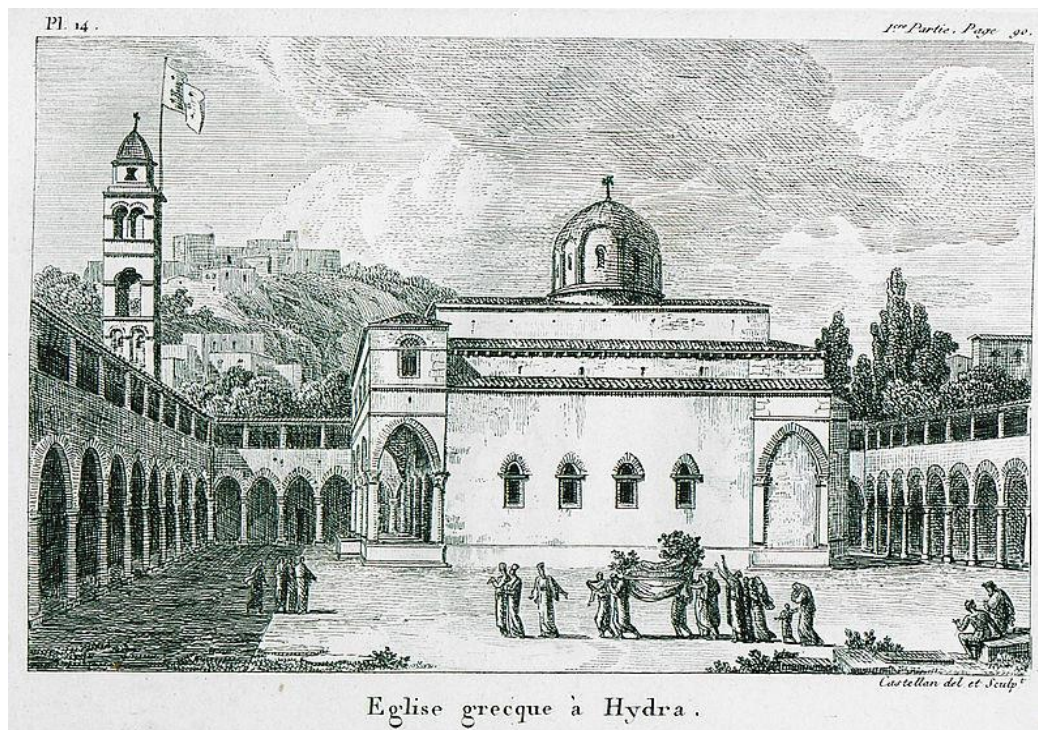


Πανεπιστήμιο Κρήτης
Φιλοσοφική Σχολή
Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας
Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών Σύγχρονης Ευρωπαϊκής και Ελληνικής
Ιστορίας

Διπλωματική εργασία

*Η Ύδρα στην Οθωμανική Αυτοκρατορία. Οι σχέσεις του «Κοινού» με την
Υψηλή Πύλη, 1792-1807*



Αλκιβιάδης Καποκάκης (Α.Μ. 947)

Τριμελής επιτροπή

Ελευθερία Ζέη (επόπτρια)

Χρήστος Χατζηιωσήφ

Σωκράτης Πετμεζάς

Ρέθυμνο 2018

Περιεχόμενα

Εισαγωγή.....	7
Μέρος Α΄ – Η στρατηγική ελέγχου του ενδοπεριφερειακού εμπορίου της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και η στάση της οθωμανικής διοίκησης απέναντι στο νησί της Ύδρας, 1792-1806.....	25
1. Οι απαγορεύσεις εξαγωγής σιτηρών και ο ρόλος της Ύδρας στο σύστημα ανεφοδιασμού της Κωνσταντινούπολης από τη Μαύρη Θάλασσα.	26
2. Ο έλεγχος του ενδοπεριφερειακού εμπορίου από τις οθωμανικές αρχές. Τα «μπουγιουρδί των караβιών» και τα προνόμια του νέου «συστήματος».....	35
3. Οι κοινωνικοί και οικονομικοί περιορισμοί στο εσωτερικό της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Ο έλεγχος των προξένων και των δραγουμάνων ως προϋπόθεση του εμπορικού ελέγχου.	55
Μέρος Β΄ – Οι φορολογικές υποχρεώσεις της Ύδρας και οι υπηρεσίες του υδραϊκού στόλου μετά το Β΄ Ρώσο-οθωμανικό πόλεμο.....	70
Η «προνομιακή» μεταχείριση των Υδραίων από την οθωμανική διοίκηση τα πρώτα χρόνια μετά το Ρώσο-οθωμανικό πόλεμο, 1792-1795.....	73
Μέρος Γ - Η μεσογειακή διάσταση του υδραϊκού εμπορίου από την σκοπιά της αρνητικής συγκυρίας.	88
1. Η σιτοδεία του 1792-93 και οι Μαλτέζοι πειρατές.	91
2. Οι επιπτώσεις της οικονομικής συγκυρίας στο εσωτερικό της Ύδρας 1792-1794. Εξωκοινοτικές παρεμβάσεις στη διαδικασία της φοροσυλλογής και η επιτήρηση των Οθωμανών αξιωματούχων.	106
3. Η συγκυρία του πολέμου (1798-1801) ο κούρσος στη Μεσόγειο και το «Κοινό» της Ύδρας.	112
Συμπεράσματα.....	127
Πηγές.....	139
Παράρτημα	144

Ολοκληρώνοντας την παρούσα διπλωματική εργασία νιώθω την ανάγκη να ευχαριστήσω το Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας και ιδίως όσους με παρότρυναν να συνεχίσω τις σπουδές μου στο Π.Μ.Σ Σύγχρονης Ευρωπαϊκής και Ελληνικής Ιστορίας. Θα ήθελα να ευχαριστήσω την επιβλέπουσα καθηγήτρια αυτής της εργασίας, Ελευθερία Ζέη για την εμπιστοσύνη με την οποία με περιέλαβε, τις παρατηρήσεις και τις συζητήσεις που είχαμε σε όλο το διάστημα των σπουδών μου στο μεταπτυχιακό. Την ευχαριστώ, επίσης, για το σεμινάριο, «Νησιωτικότητα, Ιστοριογραφία και Ιστορικά ζητήματα» (χειμερινό εξάμηνο 2014-2015) το οποίο μου έδωσε το έναυσμα για τη μελέτη της κοινότητας της Ύδρας. Παράλληλα, να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στον Χρήστο Χατζηιωσήφ, ο οποίος με τις επισημάνσεις του, τις συμβουλές του και τις πολύτιμες γνώσεις του με βοήθησε πολύπλευρα όλα τα χρόνια των σπουδών μου, από το πρώτο έτος. Να ευχαριστήσω, επίσης, τον Σωκράτη Πετμεζά, για τις ουσιαστικές και καίριες παρατηρήσεις του και τις συμβουλές του. Το σεμινάριο του Σ. Πετμεζά στο προπτυχιακό, «Θέματα Κοινωνικής και Οικονομικής Ιστορίας της Ελλάδος στον 18ο αιώνα» (χειμερινό εξάμηνο 2013-2014) αποτέλεσε την αφετηρία των προβληματισμών μου για τις χριστιανικές κοινότητες στην Οθωμανική Αυτοκρατορία.

Στην ολοκλήρωση των μεταπτυχιακών μου σπουδών συνέβαλλε, επίσης, μέσω υποτροφίας το Ινστιτούτο Μεσογειακό Σπουδών του Ιδρύματος Τεχνολογίας και Έρευνας στο Ρέθυμνο. Ευχαριστώ το προσωπικό και όσους ερευνητές-τριες με βοήθησαν, ιδίως τον Απόστολο Δελή, ο οποίος με άκουγε και με συμβούλευε πάντα με προθυμία. Θέλω ακόμα να ευχαριστήσω ξεχωριστά τους καλούς φίλους και συνάδελφους που με στήριξαν όλα τα χρόνια των σπουδών μου στο Ρέθυμνο. Τον Αντώνη Διγαλάκη, τον Πέτρο Καστρινάκη, τον Θάνο Αγγελόπουλο και τον Άγγελο Δρουγούτη. Τέλος, νιώθω την ανάγκη να ευχαριστώ την Ελισάβετ Κουμαρέλη, η οποία βρισκόταν δίπλα μου, στήριζε τις επιλογές μου και με ενθάρρυνε.

Εισαγωγή

I. Το αντικείμενο μελέτης

Το αντικείμενο μελέτης της παρούσας εργασίας αφορά τους τρόπους με τους οποίους η πολιτική του Σελίμ Γ' (1789-1807) επηρέασε το νησί της Ύδρας, με βάση κυρίως τα δημοσιευμένα έγγραφα του αρχείου της κοινότητας. Ειδικότερα, η μελέτη αυτή προσπαθεί να διερευνήσει πώς το νησί της Ύδρας, ο στόλος του οποίου ειδικεύεται στη μεταφορά σιτηρών στο μεσογειακό χώρο από τη δεκαετία του 1780, αναγκάζεται να προσαρμοστεί στις επιταγές και τη στρατηγική του οθωμανικού κράτους σε σχέση με το εμπόριο και τις θαλάσσιες μεταφορές. Συνεπώς, το αντικείμενο της μελέτης εντάσσεται στο πλαίσιο ενός ευρύτερου προβλήματος που αφορά τις κοινωνικές και τις θεσμικές αλλαγές που προκάλεσε η εντατικοποίηση των εμπορικών ανταλλαγών μεταξύ Ανατολής και Δύσης κατά το γύρισμα του αιώνα στις νησιωτικές και παράκτιες κοινωνίες του Αιγαίου που συμμετείχαν στο εμπόριο της Μεσογείου. Σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να αποσαφηνιστεί ότι η παρούσα μελέτη δεν φιλοδοξεί να εξετάσει το σύνολο της πολιτικής του Σελίμ Γ', αλλά να σκιαγραφήσει ορισμένες κατευθύνσεις και τάσεις που αυτή έλαβε μέσα από το παράδειγμα της Ύδρας. Αυτό σημαίνει ότι δεν αντιλαμβανόμαστε την περίπτωση της Ύδρας ως πεδίο μελέτης που μπορεί να μας δώσει μια συνολική εικόνα για τον τρόπο με το οποίο εφαρμόστηκε η κρατική πολιτική στο χώρο του Αιγαίου την υπό εξέταση περίοδο. Δεν επιδιώκουμε την ανάδειξη ενός καθολικού μοντέλου ανάλυσης της στρατηγικής της Πύλης και του σουλτάνου Σελίμ Γ'. Αντίθετα, αντιμετωπίζουμε το παράδειγμα της Ύδρας ως σημείο εκκίνησης. Εξετάζοντας, επίσης, το συγκεκριμένο νησί μπορούμε να αντλήσουμε ερωτήματα και σκέψεις που θα μπορούσαν να τεθούν και για άλλα νησιά και παράκτιες περιοχές του Αιγαίου που εμπλέκονταν στο ενδοπεριφερειακό εμπόριο της Οθωμανικής αυτοκρατορίας και παρείχαν συγχρόνως ναυτικές υπηρεσίες και τεχνογνωσία στο οθωμανικό κράτος. Αυτό όμως, που θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας περισσότερο ως προς τον ενδεικτικό χαρακτήρα της Ύδρας είναι η βαθμιαία ειδίκευση που αποκτούν από το 1780 οι Ύδραίοι στην μεταφορά χύδην φορτίων, καθώς και η

εμπλοκή τους στο μεσογειακό εμπόριο.¹ Νησιά όπως οι Σπέτσες, τα Ψαρά και η Κάσος σε μικρότερο βαθμό, συμμετείχαν στο εμπόριο της Μεσογείου μεταφέροντας κυρίως τα σιτηρά της Μαύρης Θάλασσας μαζί με άλλα προϊόντα στα ευρωπαϊκά λιμάνια. Το στοιχείο αυτό, έξω από, είναι που καθιστά εξαιρετικά ενδιαφέρουσα την περίπτωση της Ύδρας σε σχέση με την πολιτική που προωθεί ο Σελίμ Γ΄ μετά το 1792: με τη λήξη του Β΄ Ρώσο-οθωμανικού ο Σελίμ Γ΄ κατέβαλε σημαντική προσπάθεια για το μετασχηματισμό του καθεστώτος μεταφοράς των σιτηρών από τη Μαύρη Θάλασσα και το περιορισμό του λαθρεμπορίου από τους υπηκόους του.² Ταυτόχρονα, υιοθέτησε αυστηρούς ελέγχους ώστε τα σιτηρά και τα άλλα προϊόντα από τις Παραδουνάβιες Ηγεμονίες να κατευθύνονται αποκλειστικά στην Κωνσταντινούπολη. Να σημειωθεί εδώ, ότι η απαγόρευση της εξαγωγής των δημητριακών και ο έλεγχος της τιμής τους από το κράτος υπήρξε μια βασική παράμετρος της οθωμανικής πολιτικής ήδη από τις αρχές του 17^ο αιώνα. Ο εύρυθμος ανεφοδιασμός σε σιτηρά ήταν αναγκαίος για την Πύλη, τόσο για την τροφοδοσία του στρατού όσο και για την πρωτεύουσα.³ Το οθωμανικό κράτος όμως ενδιαφερόταν πρωτίστως να διασφαλίσει την ειρήνη στο εσωτερικό του και ιδίως στην πρωτεύουσα. Συνεπώς, φρόντιζε να αποφεύγει τις ελλείψεις σε βασικά τρόφιμα και να διατηρεί τις τιμές σε χαμηλά επίπεδα. Η συνεχής και ομαλή τροφοδοσία (ζαχιρέδες= *zahire*) της Κωνσταντινούπολης σε δημητριακά αλλά και σε προϊόντα ζωικής προέλευσης σε χαμηλές τιμές αποτελούσε καθήκον και προτεραιότητα των σουλτάνων. Για το λόγο αυτό το οθωμανικό κράτος είχε οργανώσει

¹ Για την ειδικότητα των στόλων του Αιγαίου στη μεταφορά των σιτηρών και τη συμμετοχή τους στο μεσογειακό εμπόριο βλ. Γιώργος, Λεονταρίτη, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, (1450-1850)*, Αθήνα 1981. Βασίλης Κρεμμυδάς, *Ελληνική Ναυτιλία 1776-1778*, τ. 1-2, Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1986. Κωνσταντίνος Παπαθανασόπουλος, *Ελληνική εμπορική ναυτιλία 1833-1856*, Μ.Ι.Ε.Τ. Αθήνα 2001. Τζελίνα Χαρλαύτη – Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Η ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821*, Κέδρος, Αθήνα 2013.

² Για την πολιτική στο Σελίμ Γ΄ σε σχέση με το εμπόριο και την αγορά των σιτηρών βλ. Ağır, Seven, “The Evolution of Grain Policy Beyond Europe: Ottoman Grain Administration in the Late Eighteenth Century”, Yale University Economic <https://economics.yale.edu/sites/default/files/files/Workshops-Seminars/Economic-History/agir-101108.pdf>. Ağır, Seven, “Sacred Obligations, Precious Interests: Ottoman Grain Administration in Comparative Perspective”, Yale University, Economic History Workshop, 2010-2011, σσ. 1-52. <https://ageconsearch.umn.edu/bitstream/107271/2/cdp999.pdf>. Αλεξάνδρα Ι. Παπαδοπούλου, *Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις, Διεθνή Δίκτυα και Θεσμοί στη Σπεσιώτικη Εμπορική Ναυτιλία, 1830-1870. Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική*, ανέκδοτη διδακτορική διατριβή, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Κέρκυρα 2009.

³ Bruce McGowan «Η εποχή των Αγιάνηδων», στο Halil Inalcic - Donald Quataert (επιμ.), *Οικονομική και κοινωνική Ιστορία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2011, τ. 2. Traian, Stoianovich - Όλγα Κατσιαρδή – Hering, «Εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο. Κέντρα, δίκτυα, πηγές.», στο Σπύρος Ασδραχάς (επιμ.), *Ελληνική Οικονομική Ιστορία, 1Ε΄- 1Θ΄ αιώνα*, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, τ. 1.

ένα ειδικό σύστημα επιτάξεων σιτηρών, ενώ συχνά λάμβανε μέτρα για την εξάλειψη του λαθρεμπορίου και των εξαγωγών. Παρά το γεγονός ότι οι καταστρατηγήσεις των μέτρων απαγόρευσης εξαγωγής των σιτηρών ήταν ο κανόνας, οι συνεχείς πόλεμοι και οι ήττες της Οθωμανικής αυτοκρατορίας κατά τον 18^ο αιώνα επέτειναν την ανάγκη για βελτίωση των μηχανισμών ελέγχου και μεταφοράς των αγαθών. Με το εμπορικό «άνοιγμα» της Μαύρης Θάλασσας το 1774 η Οθωμανική Αυτοκρατορία χάνει το μονοπώλιο και άρα τη δυνατότητα να ρυθμίζει τις ποσότητες και τις τιμές των προϊόντων που αντλούσε για τις ανάγκες της πρωτεύουσας.

Σε σχέση με το εμπορικό άνοιγμα της Μαύρης Θάλασσας θα πρέπει να τονιστεί ακόμη πως ο Σελίμ Γ΄ επιδίωξε τον περιορισμό της επιρροής των ξένων κρατών στους εμπορευόμενους υπηκόους της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και ιδίως της Ρωσίας.⁴ Να υπογραμμιστεί εδώ πως μετά τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή οι Έλληνες Οθωμανοί εμπορευόμενοι μπορούν να συμμετέχουν υπό την προστασία της Ρωσίας στο ρώσικο σιτεμπόριο και να μεταφέρουν σιτηρά εκτός Μαύρης Θάλασσας στις σκάλες του Αιγαίου και της Μεσογείου. Από την άποψη αυτή, η μελέτη της περίπτωσης της Ύδρας έχει ξεχωριστό ενδιαφέρον καθώς αρκετοί Ύδραίοι χρησιμοποιούσαν τη ρωσική σημαία ή τα αξιώματα που παρείχαν προστασία και προνόμια στην άσκηση του εμπορίου (δραγουμάνοι, κόνσολοι κα.).

Βεβαίως, ο περιορισμός της εξάπλωσης της ξένης προστασίας ήταν γενικότερος την υπό εξέταση περίοδο και υπήρξε μια από τις βασικές επιδιώξεις του Σελίμ Γ΄. Ο σουλτάνος προσπαθεί να αποτρέψει την ολοένα και αυξανόμενη ροπή των υπηκόων του να λαμβάνουν ξένη προστασία και να χρησιμοποιούν σημαίες ξένων κρατών στο πλαίσιο αντιμετώπισης της επέκτασης των Ευρωπαϊκών οικονομιών στο χώρο της ανατολικής μεσογείου και του έλεγχου του οθωμανικού εξωτερικού εμπορίου.⁵ Για το οθωμανικό κράτος οι προστατευόμενοι των ευρωπαϊκών κρατών διευκόλυναν τη διείσδυση των ευρωπαίων στις τοπικές οικονομίες της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, ενώ παράλληλα συνιστούσαν απειλή για την κοινωνική συνοχή.⁶ Για τους λόγους αυτούς θα δοθεί, επίσης, έμφαση στα μέτρα που λαμβάνει το οθωμανικό κράτος για το

⁴ Αλεξάνδρα Ι. Παπαδοπούλου, *Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις, Διεθνή Δίκτυα και Θεσμοί στη Σπετσιώτικη Εμπορική Ναυτιλία, 1830-1870*. 64-66.

⁵ Αναφορικά με την προσπάθεια του Σελίμ Γ΄ να περιορίσει τη ξένη προστασία γενικότερα βλ. Maurits H. Van den Boogert, *The Capitulations and the Ottoman legal system. Qadis, Consuls and Beratlis in the 18th Century*, Brill, Leiden – Boston 2005.

⁶ Σοφία Λαΐου, «Η ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και ο ρόλος του οθωμανικού κράτους στις αρχές του 19^{ου} αιώνα» στο Τζελίνα Χαρλάυτη - Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Η ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821*, Κέδρος, Αθήνα 2013.

περιορισμό της ξένης προστασίας στους εμπορευόμενους και τους πλοιοκτήτες της Ύδρας.

Ένα δεύτερο ερώτημα που τίθεται στο σημείο αυτό, αφορά τον τρόπο με τον οποίο η διεθνής συγκυρία της περιόδου (πόλεμοι Γαλλικής Επανάστασης, Γάλλο-οθωμανικός πόλεμος, Ναπολεόντειοι και Ρώσο-οθωμανικοί πόλεμοι) και ο ανταγωνισμός των ευρωπαϊκών κρατών από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα επηρέασαν τη στρατηγική του οθωμανικού κράτους και κατ' επέκταση το εμπόριο των Υδραίων. Για παράδειγμα, η Οθωμανική Αυτοκρατορία κράτησε από την αρχή των πολέμων της Γαλλικής Επανάστασης ίσες αποστάσεις από τα ευρωπαϊκά κράτη, διατηρώντας ουδέτερη στάση μέχρι το 1798.⁷ Το γεγονός αυτό έχει ερμηνευθεί θετικά για την πορεία του υδραϊκού στόλου, καθώς τα πλοία με οθωμανική σημαία θεωρούνταν ουδέτερα από τις ξένες δυνάμεις. Αυτό όμως, όπως θα δούμε, δεν σημαίνει πως οι Υδραίοι, οι Σπετσιώτες και οι Ψαριανοί καπετάνιοι διεξήγαγαν εμπόριο στο μεσογειακό χώρο υπό τις ευλογίες της οθωμανικής κεντρικής διοίκησης και του καπουδάν πασά. Αντίθετα, μάλιστα, η οθωμανική διοίκηση προσπάθησε κατά διαστήματα να αποτρέψει με διάφορους τρόπους τους υπηκόους της από το να εμπλέκονται στον ανεφοδιασμό των εμπόλεμων ευρωπαϊκών κρατών με δημητριακά και άλλα τρόφιμα και την ενίσχυση των εχθρών της Πύλης. Συνεπώς η μεσογειακή διάσταση του εμπορίου και οι εξελίξεις που την επηρεάζουν έχουν σημαντική θέση στη ανάλυση μας για την Ύδρα και την οθωμανική πολιτική.

Τέλος, είναι αναγκαίο να τονιστεί ότι αντιλαμβανόμαστε το σχηματισμό του «Κοινού» στην Ύδρα μέσα από την ενσωμάτωση του υδραϊκού στόλου στο καταμερισμό εργασιών εντός του μεσογειακού χώρου. Από αυτή την οπτική, η διαχείριση των κοινοτικών λειτουργιών της Ύδρας αντιμετωπίζεται σε συνάρτηση με τη διεθνή συγκυρία και το ίδιο το «Κοινό» ως ενεργό όργανο εκπροσώπησης των οικονομικών συμφερόντων και των κεκτημένων της κυρίαρχης ναυτιλιακής τάξης του νησιού. Κατά συνεπεία, δεν αντιλαμβανόμαστε τους προεστούς του νησιού μόνο με τον ρόλο του «ενδιάμεσου» μεταξύ της κοινότητας και της οθωμανικής διοίκησης, αλλά και ως ομάδα συμφερόντων που μπορεί να ασκήσει πίεση και να διεκδικήσει τη

⁷ Για τη διπλωματική προσέγγιση του Οθωμανικού κράτους τα χρόνια που εξετάζουμε βλ. Stanford J. Shaw, *Between Old and New, The Ottoman Empire under Sultan Selim III, 1789-1807*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts 1971. του ίδιου *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey, V.1, Empire of the Gazis: The rise and decline of the Ottoman Empire, 1280-1808*, Cambridge University Press 1976.

βελτίωση της θέσης της είτε στο οθωμανικό πλαίσιο, είτε στο εμπόριο της Μεσογείου. Αυτό βεβαίως, δεν αναιρεί το γεγονός ότι επρόκειτο για ένα συντηρητικό σώμα που επιδίωκε με κάθε τρόπο την αναπαραγωγή του μέσα από τη διαφύλαξη των «παλαιών τοπικών συνηθειών».

III. Το «Κοινό» της Ύδρας.

Οι προσφωνήσεις των παραληπτών των επιστολών του καπουδάν πασά, Γαζή Χασάν, δείχνουν ότι από τη δεκαετία του 1770 υπήρχε στο εσωτερικό της Ύδρας μια ισχυρή ηγεσία, οι προεστοί και οι επίτροποι, που μαζί με τους караβοκύρηδες και τους πλοίαρχους (*ρειζήδες*) συγκροτούσαν, βάσει κάποιων συγκεκριμένων κανόνων, τη διοίκηση του νησιού.⁸ Οι απαρχές, ωστόσο, του διοικητικού σχηματισμού του Κοινού, όπως και οι όροι συγκρότησης του αποτελούν ένα δυσεπίλυτο πρόβλημα. Σύμφωνα με τον Γεώργιο Κριεζή και τον Κωνσταντίνο Παπαρρηγόπουλο, μέχρι το 1769 τη διοίκηση αναλάμβαναν εκπρόσωποι του κλήρου, οι οποίοι ήταν υπεύθυνοι για τη διαφύλαξη των αρχείων και των δημόσιων έγγραφων της κοινότητας.⁹ Αργότερα, στη διοίκηση του νησιού μετείχαν και λαϊκοί, τους οποίους όμως, εξέλεγαν οι ιερείς, ως πρόεδροι του συμβουλίου. Το έτος 1770 αποτελεί ένα κομβικό σημείο για την εγκαθίδρυση του συστήματος των προεστών στην Ύδρα. Σύμφωνα με τον Κριεζή, ο ρώσος ναύαρχος Ορλώφ αντικατέστησε τους δύο επιτρόπους με 24 προεστούς υπό ρώσο αρμοστή. Παράλληλα, τέθηκε σε λειτουργία το πρώτο διοικητικό κέντρο του νησιού, η λεγόμενη Καγκελαρία. Το 1774, μετά την αναχώρηση των Ρώσων από το Αιγαίο, οι προεστοί έγιναν 12, ενώ η Καγκελαρία διατηρήθηκε ως διοικητικό κέντρο μέχρι την επανάσταση του 1821.

Ο Αντώνης Λιγνός, αντίθετα, υποστηρίζει ότι το σύστημα των επιτρόπων, που τα αρχεία ταυτίζουν με τους προεστούς, εμφανίστηκε πολύ νωρίτερα το 1715, και συνεχίστηκε μέχρι την επανάσταση του 1821.¹⁰ Αρμοδιότητες των προεστών ήταν η διαφύλαξη της τάξης, η σωστή κατάρτιση των φορολογικών καταλόγων και η είσπραξη

⁸ Αντώνιος Λιγνός (επιμ.), *Αρχείον της Κοινότητας Ύδρας 1778-1832*, Πειραιάς 1921, τ. 1, 1-2.

⁹ Γεώργιος Κριεζής, *Ιστορία της νήσου Ύδρας, προ της (Ελληνικής) επανάστασεως του 1821*, Πάτρα 1860, 87-92. Κωνσταντίνο Παπαρρηγόπουλος, *Ιστορίαν του Ελληνικού Έθνους, από της Αλώσεως της Κωνσταντινουπόλεως υπό των Τούρκων μέχρι της Επανάστασεως τιν 1821*, τ. Ε, μέρος Β', Αθήνα 116-117.

¹⁰ Αντώνιος Λιγνός, *Ιστορία της νήσου Ύδρας. Τα από της αρχαιοτήτος μέχρι της επαναστάσεως του 1821*, τ. Α', Αθήνα, 41-45.

των φόρων, για τους οποίους λογοδοτούσαν στην ολομέλεια τους σχεδόν κάθε μήνα και στο τέλος του χρόνου. Διόριζαν, επίσης, τις επιτροπές εκδίκασης των αστικών και εμπορικών υποθέσεων και υπέγραφαν συμβόλαια. Ο Λιγνός, παρότι δεν αποσαφηνίζει τους κανόνες και τον τρόπο εκλογής των προεστών που συνιστούσαν το συμβούλιο διοίκησης, φαίνεται να μην πείθεται από τους ισχυρισμούς του Κριεζή και του Παπαρρηγόπουλο όσο αφορά την πρωτοκαθεδρία του κλήρου. Θεωρεί, όμως, ότι το σύστημα των επιτρόπων υποδεικνυόταν από τα πιο εύπορα μέλη της κοινότητας, τα οποία ταυτίζει με τους νοικοκυραίους *«και των παρατυγχανόντων εν Ύδρα πλοιάρχων (οργάνων των εύπορων) εν κοινή συνελεύσει, αλλά όχι δια ψηφοφορίας.»*¹¹ Αναπτύσσει δε, μία επιχειρηματολογία υπέρ του κοσμικού χαρακτήρα της διοίκησης παρά το γεγονός ότι σε πολλά από τα παλαιότερα έγγραφα που έχουν διασωθεί υπογράφουν πρώτα οι κληρικοί. Για τα έγγραφα αυτά σημείωνε ότι: *«Αν εις αυτά φέρονται υπογεγραμμένοι πρώτα οι κληρικοί, τούτο δε σημαίνει ότι οι κληρικοί ήσαν διοικηταί, αλλά μαρτυρεί τον σεβασμόν το οποίον έτρεφεν ο λαός προς τους κληρικούς.»*¹²

Υπέρ της εκδοχής του Λιγνού συνηγορεί αχρονολόγητο έγγραφο που φέρει την υπογραφή *«Πάντες οι εν τη νήσω Ύδρα ορθόδοξοι Χριστιανοί ιερείς τε και λαϊκοί.»* και το οποίο τοποθετείται χρονικά το διάστημα του Ρώσο-οθωμανικού πολέμου (1768-1774).¹³ Πρόκειται για μία επιστολή γραμμένη με καταγγελτικό τόνο, στην οποία ο συντάκτης προσπαθεί να συμυκνώσει τα αίτια για τα οποία επικρατεί η «αναρχία» και η «κακοδιοίκηση» στο νησί τα τελευταία χρόνια. *«Εις αυτό δεν εστάθη ποτέ μοναρχία, ή μία αξιέπαινος αριστοκρατία, όπου να πολιτεύεται με νόμους της καλής ευταξίας και ευζωίας, αλλά πάντοτε επολιτεύθη τυρρανική των Οθωμανών εξουσία, με την οποίαν ημπορούσαν οι απειθείς και άτακτοι εγκαιρώς να παιδευθώσιν, ή καν μικρόν και σωφρωνισθώσιν, εις των οποίων τα ίχνη ακουληθήσαντες και ημείς, εμείναμεν έως τώρα με κάθε τρόπον από αυτήν ελεύθεροι. Ετυραννούμεθα με όλον τούτο μέχρι της σήμερον από μια οδυνηράν των ατάκτων κατοίκων καταφρόνησιν, αχρειότητα και ανυποταξίαν με το να μην εδοκίμασαν ποτέ οι τοιούτοι φόβον, αν όχι τυρρανίαν, αλλ' ουδέ της πάντα διευθετούσης εξουσίας.»*

Η παραπάνω επιστολή έχει δημοσιευθεί στον τόμο 16, στο *Αρχείο της κοινότητας Ύδρας* (στο εξής *A.K.Y.*), και σύμφωνα με τον Λιγνό ανήκει στον κληρικό

¹¹ Ο.π., 45.

¹² Ο.π., 44.

¹³ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 16, 25-26.

Ιερόθεο Ζώταλη.¹⁴ Το τεκμήριο αυτό, βεβαίως, δεν επιβεβαιώνει πλήρως τη θέση του Λιγνού. Μας δείχνει, όμως, πως αντιλαμβανόταν ένα μέρος του κλήρου και των λαϊκών το χαρακτήρα της διοίκησης την περίοδο του Ρώσο-οθωμανικό πολέμου. Μαρτυρά, επίσης, ότι εκείνη την περίοδο υπήρχε μια τοπική ηγεσία -διακριτή από το κλήρο- η οποία εκπροσωπούσε τους κατοίκους του νησιού στην οθωμανική διοίκηση. Για το εάν ο χαρακτήρας της διοίκησης ήταν δημοκρατικός, όπως αναφέρει περιγραφικά ο Λιγνός, και αν οι απαρχές του εντοπίζονται το 1715, μονό αβέβαιες υποθέσεις μπορούμε να κάνουμε. Είναι σαφές, πάντως, ότι ο θεσμός του «Κοινού», συνδέθηκε και ισχυροποιήθηκε από την άνοδο της ναυτιλιακής τάξης του νησιού κατά τη δεκαετία του 1770.

Δημοσιευμένο φερμάνι το έτος 1778, μαρτυρά ότι κατόπιν αιτήματος των πλοιαρχών και των караβοκύρηδων του νησιού προς τον καπουδάν πασά, Αβδούλ Χαμίτ του Α', η είσπραξη και η διαχείριση της δεκάτης παραχωρείται στους κατοίκους της νήσου Ύδρας.¹⁵ Όπως θα δούμε παρακάτω, το δικαίωμα της είσπραξης και της διαχείρισης της δεκάτης επεκτάθηκε και στις υπόλοιπες φορολογικές υποχρεώσεις του νησιού, στο κουμέρκι (τελωνειακό φόρο) στο χαράτζι (κεφαλικός φόρος) και τα ουσούρια (φόρος βοσκήσιμων ζώων).¹⁶

Οι προεστοί ήταν, επίσης, αρμόδιοι για την ανάδειξη δύο ή, και παραπάνω, επιστατών, οι οποίοι είχαν την επίβλεψη όλων των εσωτερικών υποθέσεων του νησιού και ήταν υπεύθυνοι συλλογικά για το «Κοινό» απέναντι στην Πύλη.¹⁷ Η θητεία των επιστατών ήταν ετήσια. Οι επίτροποι πληρώνονταν για τις υπηρεσίες τους κάθε μήνα από το ταμείο του «Κοινού». Σημείο καμπής για την εξέλιξη του κοινοτικού συστήματος στην Ύδρα, φαίνεται να αποτελεί το έτος 1802, όταν δηλαδή οι νοικοκυραίοι και οι караβοκύρηδες του νησιού προκάλεσαν τις οθωμανικές αρχές να παρέμβουν στην κοινωνική και πολιτική ζωή του νησιού, προκειμένου να αποκαταστηθεί η έννομη τάξη στην κοινότητα και στις σχέσεις μεταξύ των ναυτών, των πλοιαρχών και των караβοκύρηδων: *«Δια τούτο παρακαλούμε θερμώς όπου εάν δεν μας έλθη νιζάμι, θε να χαθούμεν και ημείς και τα καράβια μας, ότι άρχίνισαν να μοιράζουν και τους σερμαγιέδες, και τέλος ότι τους φωτίση, αυτό και κάμνουν, και ποιος κοτεί από ημάς να μιλήση»*.¹⁸

¹⁴ Σύμφωνα με τον Λιγνός ο γραφικός χαρακτήρας ταιριάζει με αυτόν του Ζώταλη. Ό.π., 26.

¹⁵ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 1-2.

¹⁶ Βλ. ενδεικτικά, ό.π., τ. 1, 3,6.

¹⁷ Ό.π., τ.1, 230, 286-287.

¹⁸ Ό.π., τ.1, 288.

Σε άλλες επιστολές την ίδια περίοδο, γίνεται αντιληπτό πως οι караβοκύρηδες και οι νοικοκυραίοι του νησιού ζητούσαν τον διορισμό Οθωμανού αξιωματούχου με συνοδεία τουρκικής πολιτοφυλακής, ώστε να αποκαταστήσει την τάξη (νιζάμι) στο νησί και να εξουδετερώσει όσους στασίαζαν εναντίον των προεστών. Σε επιστολή προς τον Βούλγαρη το 1802, οι προεστοί ανέφεραν τα εξής: «εις τον ίδιον τρόπον οπού γράφομεν του δραγουμάνου, γράφομεν και της τιμιότητός σας, όπου οι δύο σας συμφώνως να το αναφέρετε της υψηλότητός του, και πλέον ανοικτότερα το λέγομεν της τιμιότητός σας, ώσαν οπού είστε εν μέλος από ημάς, και ως φιλοπάτριος, να στοχασθήτε το καλότερον τί λογιής πρέπει να το προφέρετε της υψηλότητος του, διότι ημείς αγαπούμεν και θέλομεν το νιζάμι του τόπου μας, αλλά να βάλωμεν ζυγόν και σκλαβιάν επάνω εις τον τόπον να γενή γενή βοεβοδαλικι, πάλιν μας πονεί η καρδιά μας· πάλιν να μας σταλθή ένας ξηρός τζαβούσης, καθώς άλλοτε μας εστέλλετο στοχαζόμεθα ότι ούτε το νιζάμι γίνεται σωστόν, ούτε το ταζίλι· αλλά ανίσως είναι τρόπος, το μεν νησίον μας να είναι μακτού, να έχη αυτό το κέρδος η πτωχολογιά, δια δε το νιζάμι καί το ταζίλι να μας σταλθής ένας από τους οφικιαλέους του και αξιωματικούς του υψηλότατου εφένδη μας, συνδροφευμένος και με άλλους Τούρκους σείμενήδες, και προσταγμένος σφικτά από την υψηλότητά του δια να κάμη δικαιοσύνην, να παιδεύση χωρίς ευσπλαχνίαν του ατάκτους και απειθείς, και να δώση το δίκαιον εκεί όπου το απαιτεί η δικαιοσύνη, να χαψώνει, να τζεμερετίζη, και να είναι πληρωμένος από το κοινό μας, και η τζερεμέδες να είναι δια του λόγου του ... διατί πάλιν σας το λέγομεν, ότι αν έλθης ένας τζαβούσης πληρωτικός, βέβαια δε δίδεται ούτε το νιζάμι καθώς πρέπει, μήτε το ταζίλι γίνεται.»¹⁹

Στην πραγματικότητα οι караβοκύρηδες του νησιού επιδίωκαν τη μόνιμη παρουσία στο νησί ενός Οθωμανού αξιωματικού, διορισμένου από την οθωμανική διοίκηση προκειμένου να διασφαλιστεί η κοινωνική και η οικονομική υπεροχή τους στο εσωτερικό. Ταυτόχρονα, όμως, δεν επιθυμούσαν την απώλεια των δικαιωμάτων τους στη δημοσιονομική διαδικασία. Μετά από αρκετές εκκλήσεις, ο καπουδάν πασάς διορίζει τον μπας ρεΐζη του οθωμανικού στόλου Γεώργιο Βούλγαρη ως μπας κοτζάμπαση της Ύδρας.²⁰ Ο Βούλγαρης φθάνει στο νησί μαζί με τον Οθωμανό αξιωματούχο και εγκαθιδρύουν μόνιμη αστυνομική αρχή (ζαμπίτης). Ταυτόχρονα διορίζεται ναζίρης των νησιών των Σπετσών και του Πόρου. Από το 1803 και μετά οι προεστοί του νησιού εξέλεξαν τετραμελή επιτροπή (συντυχία) η οποία λειτουργούσε

¹⁹ Ο.π., τ.1, 289.

²⁰ Ο.π., τ.1, 308-312.

ως συμβουλευτικό όργανο του μπας κοτζάμπαση. Μέχρι το 1821, η Ύδρα οι Σπέτσες και ο Πόρος έχουν χριστιανό διοικητή, τον οποίο όριζε η οθωμανική διοίκηση.²¹ Την περίοδο διαμονής του στο νησί ο Βούλγαρης προσπάθησε να προφυλάξει και να ενισχύσει τα κεκτημένα και τα οικονομικά συμφέροντα της κυρίαρχης εμπορικής και εφοπλιστικής τάξης του νησιού, είτε μέσω της άσκησης ακραίας μορφής βίας και της παραδειγματικής τιμώρησης των «ατάκτων», είτε θεσμικά, θεσπίζοντας γραπτώς ειδικούς νόμους «για τα μερίδια και τις σερμαγές» (1803).²² Στη βάση των νόμων αυτών στηρίχθηκε τα επόμενα χρόνια η επίλυση των δικαστικών διαφορών μεταξύ των επενδυτών, των πλοίαρχων και των εργαζόμενων ναυτών. Από το 1803 και έπειτα οι αστικές και οι εμπορικές υποθέσεις εκδικάζονταν από το σώμα των συντύχων, το οποίο εξέλεγαν οι προεστοί και οι επίτροποι.²³ Πριν την έλευση του Βούλγαρη, οι προεστοί εξέλεγαν μια αιρετή επιτροπή από παλαιά μέλη της ναυτιλιακής τάξης.

Στο σημείο αυτό, δεν αρκεί να καταφύγουμε στην παραδοσιακή αντίληψη για τις χριστιανικές κοινότητες και την ενίσχυση του αυτοδιοικήτου χαρακτήρα των κοινοτήτων μέσω της ισχυροποίησης των δικαστικών αποφάσεων, για να ερμηνεύσουμε την εξέλιξη αυτή. Με τη θεσμοθέτηση των εθμικών διατάξεων για «τα διάφορα και τις σερμαγές» το 1803, ο Βούλγαρης και οι προεστοί στην ουσία επιχείρησαν να εκτονώσουν τις στασιάζσεις των ναυτών που απειλούσαν το σύστημα επένδυσης και εργασίας επάνω στο πλοίο, καθώς και να εξομαλύνουν τις αντιθέσεις μεταξύ των επενδυτών-καραβοκύρηδων με τα πληρώματα. Μπορούμε να πούμε ότι με αυτόν τον τρόπο, το δικαστικό σύστημα στην Ύδρα λειτούργησε ως βαλβίδα αποσυμπίεσης και εκτόνωσης των κοινωνικών εντάσεων.

Παρά το γεγονός ότι η θέση των πλοιοκτητών και των επενδυτών ενισχύθηκε από την παρουσία του Βούλγαρη στο νησί, ορισμένοι από τους ισχυρότερους νοικοκυραίους, όπως ήταν ο Λάζαρος Κουντουριώτης, ο Αναστάσης Κοκκίνης και ο Νικόλαος Τσαμαδός, διαφοροποιήθηκαν κατά τις διαδικασίες ανανέωσης της θητείας του μπας κοτζάμπαση το Δεκέμβριο 1803.²⁴ Συγκεκριμένα, η ενδοκοινοτική αντίθεση προέκυψε ανάμεσα στους υποστηρικτές του Βούλγαρη και τη μερίδα των ρωσόφιλων προεστών που εκπροσωπούσε ο κόνσολος της Ρωσίας, Αναστάσης Κοκκίνης, γιος του Λάζαρου. Οι τελευταίοι αρνήθηκαν να συναινέσουν στην ανανέωση της θητείας του

²¹ Αντώνιος Λιγνός, *Ιστορία της νήσου Ύδρας*, 53-55

²² *Ο.π.*, 249.

²³ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 2, 4-5.

²⁴ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 2, 84-87.

Βούλγαρη, ενώ δεν συμμετείχαν ούτε στη διαδικασία εκλογής των νέων μελών της συντυχίας για το επόμενο έτος (1804). Παράλληλα, οι Υδραίοι προεστοί ισχυριζόταν στις οθωμανικές αρχές ότι οι ρώσοι προστατευόμενοι μεθόδευαν την απομάκρυνση του Βούλγαρη από την Ύδρα, μέσω του Ρώσου πρέσβη που ήταν κοντά στα κέντρα αποφάσεων στην Κωνσταντινούπολη.²⁵ Ο τελευταίος, υποστηρίζουν οι προεστοί, διέβαλε στον καπουδάν πασά τον μπας κοτζαμπάση, προκειμένου να απομακρυνθεί από το αξίωμα του και να τιμωρηθεί. Σύμφωνα με τους Υδραίους προεστούς οι ενέργειες των προστατευόμενων της Ρωσίας δεν αποσκοπούσαν απλώς και μόνο στην αντικατάσταση του Βούλγαρη και της συντυχίας. Οι διαφορές τους, ισχυρίζονταν στις οθωμανικές αρχές, αφορούσαν το ίδιο το καθεστώς, όπως αυτό τουλάχιστον προέκυψε με την έλευση του Βούλγαρη: *«Οι ρηθέντες προτέτοι Μοσχοβοί και καπεταναίοι Μοσχοβοί εις μεν τα δοσίματα τους και εις τα δοσίματα των караβιών τους ακολουθούν και αυτοί εξ ίσου με ημάς, εις δε τα επίλοιπα, όπου συσταίνουν το νιζαμί του νησιού μας, δεν συγκλίνουν με ημάς.»*²⁶

Σύμφωνα με ενυπόγραφη δήλωση των προεστών του νησιού ο Αναστάσης Κοκκίνης, ενέδωσε εν τέλει στις πιέσεις του Βούλγαρη και έδωσε προφορικά υπόσχεση ότι ο ίδιος και οι προστατευόμενοι της Ρωσίας δεν θα προκαλέσουν κάποιο πρόβλημα, ενώ συμφωνούν, επίσης, ότι θα δικάζονται όπως όλοι οι Υδραίοι υπήκοοι του Σουλτάνου, στην Καγκελαρία του νησιού.²⁷ Παρά τη συμφωνία αυτή οι Υδραίοι προστατευόμενοι της Ρωσίας συνέχισαν να προκαλούν τον Βούλγαρη και του υποστηρικτές του, είτε μέσω της αποστολής αγωγών προς τον πρέσβη της Ρωσίας, στις οποίες εγκαλούσαν τον Βούλγαρη για τον τρόπο που ασκεί την εξουσία, είτε μέσω πρόκλησης βίαιων επεισοδίων. Από την άλλη πλευρά, οι προεστοί επιδίωκαν σε κάθε περίπτωση την παρέμβαση του καπουδάν πασά, προκειμένου να αποκατασταθεί η εξουσιαστική ισχύ τους στο εσωτερικό. Με την πρόκληση επεισοδίων και τη δημιουργία τεχνητών εντάσεων στο εσωτερικό της κοινότητας οι Υδραίοι προστατευόμενοι της Ρωσίας επιχείρησαν να αμφισβητήσουν το μονοπώλιο της εξουσίας του Βούλγαρη και των προεστών και να υποσκάψουν τη νομιμότητα του. Το ρώσικο προξενείο στην Ύδρα απαξίωνε τις διαταγές του Βούλγαρη, καθώς αρνιόταν να παραδώσει τους δράστες που προκαλούσαν επεισόδια στην πολιτοφυλακή του Βούλγαρη, ώστε να δικαστούν από την Καγκελαρία. Σε δύο τουλάχιστον περιπτώσεις,

²⁵ Ο.π., τ.2, 155, 160-162, 196-197.

²⁶ Ο.π., τ.2, 86.

²⁷ Ο.π., τ.2, 89.

μεταξύ 1804 και 1806, ως πρωτοστάτης των βίαιων επεισοδίων εμφανίζεται ο υιός του πρόξενου της Ρωσίας στην Ύδρα, Λάζαρος Κοκκίνης. Ο Λάζαρος δεν δικάζεται, αλλά διαφεύγει από το νησί για μικρά χρονικά διαστήματα με την συνηγορία του πατέρα του.²⁸

Θα πρέπει να τονιστεί εδώ ότι είμαστε γενικά επιφυλακτικοί με το περιεχόμενο των επιστολών των προεστών, καθώς και με τις διαστάσεις που δίνουν στις περιγραφές τους αναφορικά με τις προκλήσεις των Υδραίων προστατευόμενων της Ρωσίας. Δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι η ενεργοποίηση των ελεγκτικών μηχανισμών της κεντρικής εξουσίας σε παρόμοιες περιπτώσεις προσέδιδε κύρος στην πλευρά των εναγόμενων.²⁹ Ήταν σύνηθες, λοιπόν, οι εναγόμενοι να διογκώνουν τα γεγονότα ή να κάνουν χρήση κάποιων συγκεκριμένων αφηγηματικών σχημάτων για να τονίσουν την ανάγκη παρέμβαση των οθωμανικών αρχών. Έτσι πολλές φορές, οι αναφορές των προεστών σε «ζορμπαλίκια» και «αταξίες» συσκοτίζουν τις υποθέσεις.

Στην Ύδρα, την περίοδο αυτή, οι προεστοί επισημαίνουν στις οθωμανικές αρχές τον κίνδυνο η πλειονότητα των καπετάνιων του νησιού να περάσουν στην προστασία της Ρωσίας, υπογραμμίζοντας μάλιστα την περίπτωση των καπετάνιων στις Σπέτσες.³⁰ Προκειμένου να επιτύχουν την ενεργοποίηση του κρατικού μηχανισμού οι Υδραίοι προεστοί επικαλούνταν τον κίνδυνο να εγκαταλείψει ο Βούλγαρης το αξίωμα του και να φύγει από το νησί. Το ενδεχόμενο αυτό, σε όλες τις αφηγήσεις των προεστών, συνεπαγόταν απώλεια της έννομη τάξης και την επικράτηση των «ζορμπάδων». Τέλος, η επιχειρηματολογία των προεστών περιελάμβανε ένα ακόμη σημαντικό κίνδυνο που διέτρεχε η κοινότητα της Ύδρας από τη στάση των Ρώσων προστατευόμενων, τον κίνδυνο να γίνει «ρεμπέλιο επάνω εις τον τόπο.»³¹ Η αναφορά σε επανάσταση γινόταν από τους προεστούς της Ύδρας συνήθως με αφορμή την άρνηση των Ρώσων προστατευόμενων να υπόκεινται στους νόμους της καγκελαρίας και στην κρίση του Βούλγαρη και των συντόχων. Καθόλου τυχαία, οι προεστοί επικαλούνται την πρόκληση κάποιας επαναστατικής κίνησης από τα πληρώματα και τους καπετάνιους. Όπως ισχυρίζονται στις επιστολές τους, με το να μην επικρατεί ένας

²⁸ Ο.π., τ.2, 274-276, 356-357.

²⁹ Για τη στρατηγική των προχόντων και την πρόκληση της οθωμανικής παρέμβασης στις Ορθόδοξες κοινότητες βλ. Δημήτρης Παπασταματίου, *Οικονομικοκοινωνικοί μηχανισμοί και το προυχνοντικό φαινόμενο στην οθωμανική Πελοπόννησο του 18^{ου} αι.: η περίπτωση του Παναγιώτη Μπενάκη*, ανέκδοτη διδακτορική διατριβή, Θεσσαλονίκη, 2008, 198-209. Βλ. επίσης Γιώργο Κοντογιώργη, *Κοινωνική δυναμική και πολιτική αυτοδιοίκηση, οι ελληνικές κοινότητες της Τουρκοκρατία*, Νέα Σύνορα, 1982.

³⁰ Ο.π., τ.2, 86.

³¹ Ο.π., τ.2, 86.

νόμος για όλους και μία κοινή τιμωρία για τους παραβάτες, ενισχύεται ο κίνδυνος να γίνει επανάσταση ή οι καπετάνιοι να προσφύγουν στη ρώσικη προστασία για να μην τιμωρούνται για τις πράξεις τους: «διότι εν υποθέσει, εάν σφάλη ένας καπετάνιος σουδίτους Ρούσσους και ένα καπετάνιος ραγιάς, δια το σύστημα του τόπου, να δοθή η πρέπουσα τιμωρία εις τον καπετάνιον ραγιάν από την την καντζελλαρίας μας, πρόκειται δύο μεγάλα κακά, ή να ενεργήση ο αυτός καπ. Ραγιάς να κάμη ταραφι να γενεί ρεπέλιο επάνω εις τον τόπον, ή ένας ένας οι καπεταναίοι να γίνωνται Ρούσοι.»³²

Οι προστατευόμενοι της Ρωσίας επιτυγχάνουν εν τέλει την απομάκρυνση του Βούλγαρη από το νησί το Μάιο του 1807, ύστερα από τη νίκη του ρωσικού στόλου στη ναυμαχία της Τένεδου τον ίδιο μήνα. Η νίκη της Ρωσίας προκάλεσε εκ νέου τριβές στο εσωτερικό του νησιού και ώθησε τον Βούλγαρη να εγκαταλείψει τα αξιώματά του και να καταφύγει στην Αθήνα. Στην Καγκελαρία του νησιού υποστηρικτές της φιλωρωσικής παράταξης κατεβάζουν την οθωμανική σημαία και ανυψώνουν τη ρωσική. Νωρίτερα, και ενώ είχαν ξεκινήσει οι εχθροπραξίες μεταξύ Οθωμανών και Ρώσων (Δεκέμβριο 1806), είχε προηγηθεί στο νησί της Ύδρας η επίσκεψη του Ρώσου ναύαρχου Σενιάβιν, οποίος στόχευε στη συμμαχία των Υδραίων με τους Ρώσους.³³ Παρά τις ανησυχίες που είχε για την ζωή του, ο Βούλγαρης πείστηκε να μείνει προσωρινά στο νησί, όπου ορίστηκε νέο συμβούλιο προεστών. Για πρώτη φορά στους καταλόγους των προεστών εμφανίζονται τα ονόματα των Αναστάση Κοκκίνη και Λάζαρου Κουντουριώτη, οι οποίοι μάλιστα παραχωρούν σε μορφή δανείου στον Σενιαβίν 4.500 ολλανδικά φλουριά για τις ανάγκες του ρωσικού στόλου.³⁴ Παράλληλα στο νησί ξεκινούν προετοιμασίες για την παροχή ναυτικών υπηρεσιών στους Ρώσους. Με τη φυγή του Βούλγαρη εγκαθιδρύεται στο νησί ρωσική αρμοστεία υπό τον Παύλο Τζιάννι, τον οποίο διορίζει ο Σενιάβιν. Η εξέλιξη αυτή, σε συνδυασμό με τις νίκες των Ρώσων στη θάλασσα το καλοκαίρι του 1807, οδηγεί στην υποχώρηση των τελευταίων οπαδών του Βούλγαρη και την ενίσχυση της παράταξης των Ρώσων προστατευόμενων. Με τη λήξη όμως του πολέμου στα μέσα του 1807 και τη διακοπή των εχθροπραξιών, ο ρωσικός στόλος εγκαταλείπει το Αιγαίο και επιστρέφει στο Ιόνιο. Τον Σενιαβίν ακολούθησαν αρχικά οι προεστοί της ρωσικής παράταξης Αναστάσης Κοκκίνης, Δημήτρης Τσαμαδός, Νικόλαος Οικονόμου και Λάζαρος Κουντουριώτης. Στη συνέχεια, όμως κατευθύνθηκαν προς την Τήνο, υπό την προστασία του κόνσολου της

³² Ο.π., τ.2, 86.

³³ Αντώνιος Λιγνός, *Ιστορία της νήσου Ύδρας*, 60-61.

³⁴ Ο.π., 67 και Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 3, 15.

Ρωσίας Νικόλα Βρετού. Το κενό εξουσίας που αφήνει η ρωσική αρμοστεία προκαλεί ανησυχία στους Υδραίους προεστούς που φοβούνται τα αντίποινα των οθωμανικών αρχών και ιδίως του καπουδάν πασά. Για το λόγο αυτό οι προεστοί καλούν τον Βούλγαρη να επιστρέψει στο νησί τον Αύγουστο του 1807 προκειμένου να μεσολαβήσει στην οθωμανική διοίκηση για την αποκατάσταση της τάξης.³⁵ Το ίδιο διάστημα, οι Υδραίοι προστατευόμενοι της Ρωσίας από την Τήνο ζητούν συγχώρηση από τον καπουδάν πασά για την συνδρομή των Υδραίων στις επιχειρήσεις του ρωσικού στόλου, ενώ παράλληλα επιχειρούν «και να δωροδοκήσουν αυτόν, δια να επιτύχουν την εξόντωση του Βούλγαρη.»³⁶

Η αποκατάσταση όμως της τάξης στο νησί δεν θα επανέλθει. Η επάνοδος του Βούλγαρη στο αξίωμα του μπας κοτζαμπάση το φθινόπωρο του 1807 συμπίπτει με την επιστροφή των Υδραίων προστατευόμενων από την Τήνο και την έναρξη ενός νέου γύρου αντιπαραθέσεων μεταξύ των δύο πλευρών. Ο Βούλγαρης, κάτω από αδιευκρίνιστες συνθήκες, εγκαταλείπει εκ νέου το αξίωμα του και καταφεύγει στον Πόρο. Με συντονισμένες ενέργειες ο καπουδαν πασάς και ο Βελής πασάς, Βαλής της Πελοποννήσου, επιχειρούν να μεταπείσουν τους αρχηγούς της φιλωρωσικής παράταξης, Κοκκίνη και Κουντουριώτη, ώστε να συναινέσουν στο διορισμό του μπας κοτζαμπάση. Σύμφωνα με τον Λιγνό, για τους Υδραίους προστατευόμενους της Ρωσίας ο Βούλγαρης δεν ήταν «πλέον ανεκτός».³⁷ Στην πραγματικότητα, για την ομάδα που σχηματίστηκε γύρω από τον πρόξενο της Ρωσίας, Ανάσταση Κοκκίνη, και τον Λάζαρο Κουντουριώτη δεν ήταν ανεκτό όχι μόνο το πρόσωπο του Βούλγαρη, αλλά και το καθεστώς διοίκησης που είχε διαμορφωθεί μετά το 1802. Εν τέλει ο Βούλγαρης θα επιστρέψει οριστικά πίσω στην Ύδρα και στο αξίωμα του μπας κοτζαμπάση τον Αύγουστο του 1808. Η επάνοδος του στο αξίωμα γίνεται υπό την απειλή επέμβασης του Βαλή της Πελοποννήσου με ένοπλο σώμα 5.000 Αλβανών.

Οι προσπάθειες των Ρώσων προστατευμένων την περίοδο 1803-1806 να εκδιώξουν τον Βούλγαρη από το νησί αλλά και το γεγονός ότι ο Αναστάσης Κοκκίνης και ο Λάζαρος Κουντουριώτης συνέχισαν να πιέζουν για την απομάκρυνση του μπας κοτζαμπάση ακόμη και μετά την αποχώρηση του ρωσικού στόλου από το Αιγαίο το καλοκαίρι του 1807, αποκαλύπτει ότι η κρίση του 1807 δεν ήταν μόνο ένα στιγμιαίο γεγονός, προϊόν εξωτερικής συγκυρίας. Ο συγκυριακός χρόνος δεν μπορεί, στη

³⁵ Ο.π., τ. 3, 151.

³⁶ Αντώνιος Λιγνός, *Ιστορία της νήσου Ύδρας*, 64.

³⁷ Ο.π., 65.

συγκεκριμένη περίπτωση, να αναδειχθεί σε κύριο ερμηνευτικό εργαλείο. Βεβαίως η επίσκεψη του Ρώσου ναύαρχου στο νησί τον Φεβρουάριο του 1807 έπαιξε καταλυτικό ρόλο. Μόνο που αυτό δεν είναι αρκετό για να αιτιολογήσει τη μεταστροφή των προεστών και των νοικοκυραίων του νησιού προς τη Ρωσική πλευρά. Για να το διατυπώσουμε διαφορετικά, τι είναι αυτό που αλλάζει στο εσωτερικό του νησιού σε σχέση με το προηγούμενο ρώσο-οθωμανικό πόλεμο, όταν δηλαδή οι Υδραίοι προεστοί υπό το φόβο των κυρώσεων εκ μέρους του καπουδάν πασά είχαν αρνηθεί να συμβάλουν ανοικτά στις επιχειρήσεις του Λάμπρου Κατσώνη στο Αιγαίο. Πώς γίνεται επίσης τα πιο προωθημένα κοινωνικά μέλη της φιλωρωσικής ομάδας να επιχειρούν την απομάκρυνση του μπας κοτζάμπαση, ενόσω είχαν χαθεί τα όποια εξωτερικά στηρίγματα παρείχε η ρώσικη παρουσία στο Αιγαίο και το νησί της Ύδρας είχε περιέλθει εκ νέου στον έλεγχο του καπουδάν πασά. Κατά συνέπεια, τίθεται εδώ το ερώτημα σε ποιο βαθμό αντικειμενικοί παράγοντες που σχετίζονται με τα συμφέροντα της κυρίαρχης ναυτιλιακής τάξης στο νησί επηρεάζουν τις πολιτικές εξελίξεις και τη διαδικασία λήψης αποφάσεων κατά το διάστημα 1802-1808. Γνωρίζουμε για παράδειγμα ότι το 1809 ο αριθμός των Υδραίων καπετάνιων που λάμβαναν έγγραφα και άλλα οθωμανικά πιστοποιητικά πλοίων για την προστασία του εμπορίου τους από την Οθωμανική διοίκηση είχε μειωθεί σε σχέση με τα τελευταία χρόνια του 18^{ου} αιώνα.³⁸ Στο ίδιο πλαίσιο, σύμφωνα με μαρτυρίες της εποχής, το 1808 οι περισσότεροι κάτοικοι της Ύδρας και των Σπετσών χρησιμοποιούσαν τη ρωσική σημαία.³⁹

Στην παραδοσιακή ιστοριογραφία τα γεγονότα του 1807-1808 είτε παραλείπονται εντελώς, είτε περιγράφονται αυστηρά στο πλαίσιο της ρώσο-οθωμανική σύγκρουση (1806-1808). Αργότερα, μόνο ο Α. Λιγνός απέδωσε την κρίση του 1807 σε εσωτερικούς λόγους, οι οποίοι όμως συνδέοταν με τη δομή της διοίκησης και την πολιτική οργάνωση της εξουσίας. Συγκεκριμένα, ο Λιγνός έβλεπε στη δράση της φιλωρωσικής παράταξης μια διαρκή προσπάθεια ανατροπής του καθεστώτος που είχε διαμορφωθεί το 1802 με το διορισμό του Βούλγαρη σε μπας κοτζαμπάση. Έτσι, στο «απολυταρχικό» καθεστώς του Βούλγαρη ο Λιγνός αντιπαραθέτει την επιθυμία του Λάζαρου Κουντουριώτη για την εγκαθίδρυση μιας ανεξάρτητη αριστοκρατικής

³⁸ Σοφία Λαΐου, «Η ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και ο ρόλος του οθωμανικού κράτους στις αρχές του 19^{ου} αιώνα» στο Τζελίνα Χαρλαύτη - Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Η ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821*. 129-130.

³⁹ Auguste De.Jassaud, *Mémoire sur l'état physique et politique des isles d'Hydra, Spécité, Poro et Ipséra en l'année 1808*. Κωνσταντίνος Σβολώπουλος (επιμ.) Αθήνα 1978.

διοίκησης, χωρίς διοικητή διοριζόμενο από τον καπουδάν πασά. Στην ουσία ο συγγραφέας περιέγραφε μια προσπάθεια αυτονόμησης του «Κοινού», μέσω της απαγκίστρωσης των προεστών από τον καπουδάν πασά, ο οποίος είχε την ευθύνη διορισμού του μπας κοτζάμπαση. Ωστόσο, ούτε ο Λιγνός αποσαφηνίζει τα αίτια που ώθησαν την πλειονότητα των προεστών και νοικοκυραίων να ταχθεί με την πλευρά των προστατευόμενων της Ρωσίας το 1807, ωθώντας έτσι, με τον τρόπο αυτό τον Βούλγαρη σε φυγή. Χωρίς συγκεκριμένη τεκμηρίωση ο Λιγνός αναφέρει ότι οι ενέργειες του Λάζαρου Κουντουριώτη για την ανατροπή του Βούλγαρη *«τυγχάνουσαν όμως της επιδοκιμασίας του λαού»*.⁴⁰ Για τον Κουντουριώτη δε, σημείωνε ότι δεν κινούνταν από φιλαρχία κατά του Βούλγαρη, αλλά *«πιθανόν ενεπνέετο από μόνον και μόνον από υπό αισθημάτων αγνής ελευθεροπρεπείας»*.⁴¹

Στην παρούσα φάση, οι περιορισμοί του διαθέσιμου υλικού και ο σύνθετος χαρακτήρας των πολιτικών φαινομένων καθιστούν αδύνατη μία συνολική περιγραφή του κοινωνικοπολιτικού πεδίου και των συνδηλώσεων του. Με μια διαφορετική διατύπωση, το διαθέσιμο υλικό δεν διευκολύνει την προσπάθεια στάθμισης των οικονομικών και των κοινωνικών παραγόντων που καθορίζουν τη στάση των προεστών και τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων στο εσωτερικό του νησιού.

Για τους παραπάνω λόγους επιλέξαμε να τοποθετήσουμε στο επίκεντρο του προβληματισμού μας τα σημεία εκείνα που ορίζουν τις ισορροπίες μεταξύ Ύδρας και Πύλης, όπως είναι οι θαλάσσιες μεταφορές και ο ανεφοδιασμός της πρωτεύουσας σε σιτηρά, οι ναυτικές υπηρεσίες που προσφέρει το νησί, ως μέρος των φορολογικών του υποχρεώσεων στην Πύλη και η συμμετοχή των Υδραίων καπετάνιων στο εμπόριο της Μαύρης θάλασσας και της Μεσογείου. Από τη μελέτη του αρχείου της κοινότητας φαίνεται ότι οι Υδραίοι καπετάνιοι που χρησιμοποιούσαν την οθωμανική σημαία στη Μεσόγειο απαιτούσαν διαρκώς την προστασία του Οθωμανικού κράτους κατά τη διεξαγωγή των εμπορικών τους δραστηριοτήτων, ενώ και για την πλευρά στη Μαύρη θάλασσα όφειλαν προηγουμένως να λάβουν την έγκριση των αρμόδιων ελεγκτικών αρχών και του καπουδάν πασά. Η οπτική αυτή προσφέρει θεωρούμε μια καλύτερη στάθμιση των εξωκοινοτικών παραγόντων που ενδεχομένως καθόρισαν τις ισορροπίες στο εσωτερικό. Στο ίδιο πλαίσιο, η εξέταση αυτών των πεδίων μας επιτρέπει παράλληλα να αναδειξουμε τη γενικότερη κατεύθυνση της στρατηγικής του Σελίμ Γ΄

⁴⁰ Ο.π., τ. 3, «εισαγωγικό σημείωμα»

⁴¹ Ο.π.

για τα νησιά του Αιγαίου που παρείχαν ναυτικές υπηρεσίες στην Πύλη, ενώ συγχρόνως συμμετείχαν στο εμπόριο της Μεσογείου. Εξυπακούεται βεβαίως πως η μελέτη της Ύδρας ως πεδίο καταγραφής της στρατηγικής της Πύλης στο Αιγαίο συνιστά περισσότερο σημείο εκκίνησης για την κατανόηση της πολιτικής του Σελίμ Γ΄ και όχι σημείο αναφοράς.

Τα χρονικά όρια της μελέτης εκτείνονται από την λήξη του Β΄ Ρώσο-οθωμανικού πολέμου και την υπογραφή της συνθήκης του Ιασίου (9/1/1792) μέχρι και την εκθρόνιση του Σελίμ Γ΄, το 1807. Να σημειωθεί ότι η μελέτη δεν στοχεύει στην περιγραφή των πολιτικών γεγονότων στο εσωτερικό της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, ούτε στην ανάδειξη των αιτιών της πτώσης του Σελίμ Γ΄. Το έτος 1807, επίσης, αποτελεί κατά κάποιο τρόπο σημείο τομή για το εσωτερικό της κοινότητας Ύδρας λόγω των πολιτικών εξελίξεων σε ενδοκοινοτικό επίπεδο που περιγράψαμε παραπάνω. Ο περιορισμένος αριθμός των εγγράφων πριν το 1792 είχε ως συνέπεια να αποφύγουμε τις αναγωγές και τις γενικεύσεις για τα πρώτα χρόνια της σουλτανείας του Σελίμ Γ΄ καθώς και για τις επιπτώσεις που είχε η ρώσο-οθωμανική σύγκρουση στο εσωτερικό της Ύδρας.

III. Πηγές.

Βασική πηγή άντλησης των πληροφοριών αποτέλεσε το δημοσιευμένο *Αρχείο Κοινότητας Ύδρας, 1778-1832*, επιμ. Αντώνιου Λιγνού. Για την παρούσα εργασία χρησιμοποιήθηκαν οι τόμοι 1-3 (1778-1809) και ο τόμος 16 που περιλαμβάνει παραλειπόμενα έγγραφα της περιόδου 1708-1832. Η δομή των δημοσιευμένων αρχείων καθορίστηκε από τον επιμελητή της έκδοσης του Αρχείου της Κοινότητας Ύδρας (Α.Κ.Υ.) και αφορά κατά κύριο λόγο έγγραφα της Κοινότητας και της εσωτερικής διοίκησης του «Κοινού». Ο Λιγνός, όπως φαίνεται από τα σχόλια στην εισαγωγή του Α΄ τόμου επέλεξε ως τρόπο καταχώρηση του διασωθέντος υλικού σε θεματικές κατηγορίες βάσει το περιεχόμενο των εγγράφων. Πιο συγκεκριμένα, το υλικό που διασώθηκε και βρέθηκε στο νησί χωριστικέ σε τρεις διαφορετικές σειρές. Η πρώτη σειρά περιλάμβανε επιστολές της κοινότητα της Ύδρας με τις οθωμανικές αρχές, σουλτανικές αποφάσεις, διαταγές του καπουδάν πασά και κοινοποιήσεις διαταγμάτων από τον δραγουμάνο του στόλου. Περιέχει ακόμα την αλληλογραφία των Ύδραίων προεστών με άλλες κοινότητες και πρόσωπα, κυρίως εντός Οθωμανικής επικράτειας. Υπάρχουν, επίσης, και κάποιες επιστολές από την Ιταλία, τη Μάλτα και την Ισπανία. Τέλος η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει έγγραφα που αφορούν την

εσωτερική λειτουργία της κοινότητας, τη διεξαγωγή του εμπορίου εντός οθωμανικής επικράτειας και τις σχέσεις των κατοίκων του νησιού (υποχρεώσεις ναυτών, καθεστώσ αντιμετώπισης δραγουμάνων, ξένων κατοίκων και προστατευόμενων). Τα έγγραφα αυτά είναι κυρίως αποφάσεις της οθωμανικής διοίκησης και των προεστών του νησιού, δηλώσεις των προεστών και των επιτρόπων και κρίσεις για δικαστικές διαμάχες. Στο κορμό που σχηματίζουν τα έγγραφα για το «Κοινό» της Ύδρας περιλαμβάνονται και ομολογίες δανείων που είχαν συνάψει οι εκπρόσωποι της κοινότητας για την εκπλήρωση των κοινοτικών αναγκών και υποχρεώσεων.

Η δεύτερη σειρά περιελάμβανε έγγραφα που σχετίζονταν με τα οικονομικά της κοινότητας. Έγγραφα δηλαδή που αφορούν τα δημοσιονομικά του «Κοινού» και τις δημοσιονομικές λειτουργίες του. Αυτά είναι κυρίως κατάστιχα με τα έσοδα του χαρατζίου, με εισφορές από τα πλοία του νησιού, και άλλα έγγραφα σχετικά με τη φορολόγηση των φορτιών και των εμπορευμάτων, τη φορολόγηση των ξένων, των άγαμων κ.α. Περιλαμβάνονται επίσης έγγραφα με τα έξοδα της κοινότητας, κατάλογοι με τα ονόματα και τις πληρωμές των ναυτών που βρίσκονταν σε υπηρεσία του οθωμανικού κράτους, οι μισθοί των Ύδραίων ναυπηγών και των μαστόρων που εργαζόνταν στον αυτοκρατορικό ταρσανά. Τέλος η τρίτη σειρά περιλαμβάνει συμβόλαια από το έτος 1743 έως το 1835. Σύμφωνα με τον Λιγνό ο αριθμός αυτών των εγγράφων είναι μικρός.

Ο πυρήνας του δημοσιευμένου υλικού προέρχεται από έγγραφα της πρώτης σειράς. Στο τόμους που εξετάσαμε δεν περιέχονται έγγραφα που αφορούν τις δημοσιονομικές λειτουργίες του νησιού, παρά μόνο ένα κατάστιχο με τις καταβαλλόμενες εισφορές από τα μερίδια των πλοίων και οι κατάλογοι με τα έσοδα και τα έξοδα της κοινότητας για τα έτη 1787, 1796, 1802-1807. Υπάρχουν, ωστόσο, ορισμένες επιστολές των οθωμανικών αρχών που αναφέρουν τα συνολικά ποσά που οφείλουν να καταβάλουν οι προεστοί προς την Πύλη, καθώς και τις πληρωμές των τακτικών και έκτακτων υποχρεώσεων του «Κοινού». Κατά συνέπεια η προσέγγιση μας εξαρτάται από τους αντικειμενικούς περιορισμούς που θέτει το ίδιο το υλικό. Τα έγγραφα είναι καταχωρημένα σε χρονολογική σειρά, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις υπάρχει και ξεχωριστό παράθεμα με συναφείς υποθέσεις. Για παράδειγμα στον τόμο Β' υπάρχει μετά το τέλος του έτους 1803 ξεχωριστό παράρτημα με την αλληλογραφία του Γεώργιου Βούλγαρη προς τις οθωμανικές αρχές. Ο Λιγνός αναφέρει μάλιστα ότι εργαζόταν για την έκδοση προσωπικού αρχείου του Γ. Βούλγαρη, το οποίο θα εξέδιδε ξεχωριστά από τους υπόλοιπους τόμους του Α.Κ.Υ. Ας σημειωθεί εδώ πως μια από

τις κύριες επιδιώξεις της παρούσα εργασία είναι η ένταξη και η σύνδεση φαινομενικά διαφορετικών ζητημάτων και διάσπαρτων πληροφοριών σε μια ενιαία συλλογιστική.

Παράλληλα με την επεξεργασία του δημοσιευμένου υλικού αξιοποιήσαμε τις πληροφορίες που συλλέξαμε από την ηλεκτρονική βάση δεδομένων Αμφιτρίτη. Η ηλεκτρονική βάση Αμφιτρίτη είναι προϊόν ερευνητικού προγράμματος του Ιόνιου πανεπιστημίου και περιέχει καταγραφές πλοίων «Ελλήνων» από 7 πόλεις (Μάλτα, Γένοβα, Λιβόρνο, Τεργέστη, Βενετία, Κωνσταντινούπολη, Θεσσαλονίκη). Η βάση δεδομένων Αμφιτρίτη προσφέρει στοιχεία για πλοία των Ελλήνων καπετάνιων, τα πληρώματα και τα φορτία που μετέφεραν από το 1770 έως το 1820. Οι καταγραφές αυτές μας δίνουν, επίσης, τα λιμάνια αφετηρίας των πλοίων, τους ενδιάμεσους σταθμούς, το τύπο του πλοίου και την σημαία. Το υλικό αυτό χρησιμοποιήθηκε επικουρικά όπου χρειάστηκε, και σε σχέση με το κοινοτικό αρχείο.

Μέρος Α΄ – Η στρατηγική ελέγχου του ενδοπεριφερειακού εμπορίου της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και η στάση της οθωμανικής διοίκησης απέναντι στο νησί της Ύδρας, 1792-1806.

Η ήττα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας από τη Ρωσία και στο Β΄ Ρώσο-οθωμανικό πόλεμο επέτεινε την ανάγκη για αλλαγές στο διοικητικό μηχανισμό των Οθωμανών και τη λήψη μέτρων για την αναβάθμιση του στρατεύματος και της εγχώριας παραγωγής. Η οθωμανική διοίκηση, αρχικά, προσπάθησε να βελτιώσει το σύστημα ανεφοδιασμού σιτηρών της Κωνσταντινούπολης και των άλλων μεγάλων πόλεων της αυτοκρατορίας. Έτσι, ο έλεγχος των εξαγωγών αποτέλεσε αναγκαία συνθήκη για το οθωμανικό κράτος, το οποίο ήδη από το τελευταίο τέταρτο του 18^{ου} αιώνα εξέδιδε με μεγαλύτερη συχνότητα απαγορεύσεις εξαγωγής δημητριακών-κατάσταση που ενέτειναν οι εδαφικές απώλειες των δύο Ρώσο-οθωμανικών πολέμων.

Την ανάγκη, όμως, ελέγχου του περιφερειακού εμπορίου, ενίσχυσε η αυξανόμενη ζήτηση των ευρωπαϊκών κρατών για τρόφιμα μετά το 1789, καθώς επίσης, και ο ευρωπαϊκός ανταγωνισμός για τον έλεγχο του εξαγωγικού εμπορίου της ανατολικής Μεσογείου. Ο Σελίμ Γ΄ προκειμένου να αναβαθμίσει τον ρόλο του οθωμανικού κράτους στο ενδοπεριφερειακό εμπόριο, επέβαλε περιορισμούς στους Ευρωπαίους έμπορους που διέμεναν μόνιμα στην Οθωμανική αυτοκρατορία και στους υπηκόους του εμπορευόταν υπό ξένη προστασία. Οι μη μουσουλμάνοι έμποροι είχαν αποκτήσει, ήδη από τις αρχές του 18^{ου} αιώνα, ξένη προστασία μέσα από τη διαδικασία χορήγησης μπερατιών (*berati*) από τα προξενικά καταστήματα των ευρωπαϊκών χωρών, με τα οποία απολάμβαναν πολλά από τα προνόμια και τα πλεονέκτημα των Ευρωπαίων εμπόρων, όπως φορολογική ατέλεια και μικρότερη δασμολογική επιβάρυνση του εμπορίου. Η ενίσχυση του οθωμανικού εμπορίου με την Ευρώπη στα τέλη του 18^{ου} αιώνα είχε ως ακόλουθο την αύξηση του αριθμού των «προστατευομένων». Κατά συνέπεια, ο έλεγχος του εξωτερικού εμπορίου περνούσε μέσα από τον έλεγχο των κοινωνικών ομάδων που εμπλέκονταν σε αυτό.

1. Οι απαγορεύσεις εξαγωγής σιτηρών και ο ρόλος της Ύδρας στο σύστημα ανεφοδιασμού της Κωνσταντινούπολης από τη Μαύρη Θάλασσα.

«Θαυμαζόμεθα εις τα άπειρα τολμήματά σας· σφοδροί προσκυνητοί ορισμοί είναι εις το να μην κατζιρδίζετε τους ζαχιρέδες εις Φραγκίαν, και έχομεν πληροφορίαν ότι και καράβια φράγκικα με τα καϊκια σας φορτώνετε, και με τά καϊκια σας καθημερινώς κουβαλάτε σιτάρια και κριθάρια εις διάφορα μέρη της Ευρώπης, διά τά οποία ως απειθείς των βασιλικών προσκυνητών ορισμών θέλετε πάθει μεγάλας παιδείας και ζημιάς· όθεν διορίζομεν εσένα γέρο Μανώλη από α^{ης} Ιανουαρίου οπού πέρασε, να μας φανερώσης οναμαστί το κάθε καϊκι και τον караβοκύρην με το όνομα του οπού ετόλμησε και εκατζιρδισε ζαχιρέ, και μην τύχη και κρύψης κανένα, επειδή ύστερον φανερώνεται, και παιδεύεσαι με το κεφάλι σου· αλλά με τους λοιπούς προεστώτας να μας τους φανερώσης αφιλοπροσώπως όλους τους караβοκυρούς· και ούτω γενέσθω και μη άλλως εξ αποφάσεως. Ανοίξετε καλά τα μάτια σας διατί χάνετε ύστερα τά καϊκια σας.»⁴²

Με τόνο απειλητικό στις 12/1/1792 ο δραγουμάνος του στόλου Κωστάκης Χαντζερής πληροφορεί τους προεστούς και τους επιτρόπους του «Κοινού» της Ύδρας για το διορισμό του γέρο Μανώλη, με σκοπό να επιβλέπει και να καταγράφει για λογαριασμό των οθωμανικών αρχών τα καϊκια και τους караβοκύρηδες που μεταφέρουν παράνομα σιτηρά και τρόφιμα στη Γαλλία και τις άλλες ευρωπαϊκές σκάλες.⁴³ Με την ίδια ευθύνη, όπως διαβάζουμε, επιφορτίζονται και οι υπόλοιποι

⁴² Αντώνιος Λιγνός (επιμ.), *Αρχείον της Κοινότητος Ύδρας 1778-1832*, Πειραιάς 1921, τ. 1, 26.

⁴³ Μέχρι το 1800 περίπου τα πλοία των Υδραίων στο Αρχείο της Κοινότητας της Ύδρας (στο εξής Α.Κ.Υ.) χαρακτηρίζονται καϊκια. Καϊκια ονομάζουν τα πλοία τόσο οι κοινοτικές αρχές του νησιού, όσο και ο δραγουμάνος του στόλου και ο καπουδάν πασάς. Αργότερα, τη λέξη καϊκια αντικαθιστά η λέξη καράβια, η οποία χρησιμοποιείται και από τις δύο πλευρές για τα πλοία των Υδραίων. Έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον το γεγονός ότι στα λιμάνια της Μάλτας, της Ιταλίας, της Γαλλίας και της Ιβηρικής Χερσονήσου τα πλοία γενικά καταγράφονται με βάση τον τύπο τους, δηλαδή μπρίκι, γολέτα, πολάκα κτλ. και όχι περιγραφικά. Πιθανόν η χρήση της λέξης καϊκι ή, καράβι, αποδίδεται από τις κοινοτικές αρχές της Ύδρας και την Οθωμανική διοίκηση ως περιγραφικός όρος του μικρού και του μεγάλου πλοίου. Πρόκειται συνεπώς για ουσιαστικό διαχωρισμό. Δεν είναι τυχαίο νομίζω το γεγονός ότι η λέξη καϊκι στο Α.Κ.Υ. αρχίζει να εκλείπει σταδιακά μετά το 1800, όταν δηλαδή ο στόλος των Υδραίων έχει ανανεωθεί σημαντικά. Την διετία 1797-98 καταγράφονται οι τελευταίες αναφορές σε υδραϊκές και σπετσιώτικες ταρτάνες, οι οποίες αντικαταστήθηκαν από μεγαλύτερα πλοία όπως πολάκες και μπριγαντίνα. Απόστολος Δελής, «Τύποι πλοίων της Ναυτιλίας των Ελλήνων 1700 – 1821» στο, Τζελίνα Χαρλαύτη – Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.), *Η ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821*, Κέδρος, Αθήνα 2013, 525-526. Apostolos Delis, “From Latten to Square Rig: The evolution of the Greek-owned merchant fleet and its ships in the eighteenth and nineteenth centuries”, *The Mariner’s Mirror* 100/1

προεστοί του νησιού. Σύμφωνα με τον Αντώνιο Λιγνό, ο τρόπος με τον οποίο ο δραγουμάνος αρχίζει την επιστολή του - «*Θαυμάζομεθα εις τα άπειρα τολμήματα σας*» - οφείλεται στη δυσaráσκεια των οθωμανικών αρχών προς το «Κοινό» και τους κατοίκους της Ύδρας εξαιτίας της συνδρομής τους στις επιχειρήσεις του κουρσάρου Λάμπρου Κατσώνη, καθόλη τη διάρκεια της δράσης του.⁴⁴ Πέραν όμως τούτου, η επιστολή παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για δύο ακόμη λόγους. Πρώτον, μαρτυρείται ότι οι οθωμανικές αρχές γνώριζαν για τη συμμετοχή των Υδραίων στις εξαγωγές σιτηρών από την οθωμανική επικράτεια τη συγκεκριμένη περίοδο. Δεύτερον καταδεικνύεται η πρόθεση των οθωμανικών αρχών να περιορίσουν την έκταση των εξαγωγών.⁴⁵

Καταρχάς, αξ σημειωθεί ότι δεν είναι η πρώτη φορά που η Πύλη απαγορεύει στους Υδραίους την εξαγωγή σιτηρών, ούτε επίσης, είναι η πρώτη φορά που οι προεστοί του νησιού γίνονται αποδέκτες απειλών από Οθωμανούς αξιωματούχους με αφορμή τη πώληση και την μεταφορά σιτηρών εκτός της οθωμανικής επικράτειας. Ένα χρόνο πριν, ο Μουσταφά πασάς, διοικητής της Αυτοκρατορικής αρμάδας κατά τη διάρκεια του Β Ρώσο-οθωμανικού πολέμου (1787-1792), υπενθυμίζει στους προεστούς και στους κάτοικους του νησιού τις απαγορεύσεις που είχε εκδώσει σε προηγούμενο χρονικό διάστημα η οθωμανική κεντρική διοίκηση για τη μεταφορά σιτηρών και τροφίμων στο Τριέστι, το Λιβόρνο και τις άλλες αυστριακές κτήσεις.⁴⁶

(2014). Για τον διαχωρισμό καϊκιού – караβιού όσο αφορά τον στόλο των Υδραίων και των Σπετσιοτών βλ. επίσης, Βασίλης Κρεμμυδάς, *Αρχείο Χατζηπαναγιώτη*, Τόμος Α', Αθήνα 1973, 59-69. Καϊκι, σημειώνει ο Κρεμμυδάς, ονόμαζαν οι Υδραίοι ως το 1798 τα μεγάλα τους πλοία, και σαχτούρια τα μικρότερα. Αργότερα, συμπληρώνει, τα μεγάλα πλοία ονομαζόταν καράβια, σκούνες, ενώ τα μικρά σαχτούρια.

Ο Κωστάκης Χαντζερής ήταν δραγουμάνος του αυτοκρατορικού στόλου από τον Απρίλιο του 1790 έως τον Δεκέμβριο 1797. Βασίλης Σφυρόερας, *Οι δραγουμάνοι του στόλου*, Αθήνα 1965, 131-136.

⁴⁴ Ό.π., τ. 1, 26. Βλ. υποσημείωση 1. Σύμφωνα με τον Λιγνό πρόκειται για υπαιτιγμό που σχετίζεται και με την συνδρομή των Υδραίων στις επιχειρήσεις του Λάμπρου Κατσώνη. Την περίοδο των Ρώσο-οθωμανικών συγκρούσεων μικρές ομάδες κάτοικων του νησιού συμμετείχαν με τα καϊκια τους στις επιχειρήσεις του Λάμπρου Κατσώνη και του Σπετσιοιώτη συνεργάτη του, Μήτρου Καρακατζάνη. Για τη συμμετοχή των Υδραίων στις επιχειρήσεις των Ρώσων και τη δράση του Λάμπρου Κατσώνη και του Μήτρου Καρακατζάνη. Ό.π., τ. 1, 11-12. 25.

⁴⁵ Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, «Θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές διακινούμενα φορτία τον 18^ο αιώνα, η συγκρότηση μεταφορικών συστημάτων στην ανατολική Μεσόγειο» στο Τζελίνα Χαρλαύτη - Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Η ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821*, Κέδρος, Αθήνα 2013, 309-310.

⁴⁶ Κατά την διάρκεια του Β' Ρώσο-οθωμανικού πολέμου τα ρώσικα πλοία ανεφοδιάζονταν σε σκάλες και λιμάνια της Αυστρίας. Βλ. Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 11-12. Για τον

Σε πρώτη ανάλυση, είναι εύλογο να υποθέσει κανείς ότι οι λόγοι που κατεύθυναν τις οθωμανικές αρχές προς την υιοθέτηση προστατευτικών μέτρων στις περιοχές που προέβαιναν σε εξαγωγή το 1792, όπως η Ύδρα, είναι κυρίως εξωτερικοί, και οφείλονταν στην αυξημένη ζήτηση σε σιτηρά. Θυμίζουμε ότι στην παραπάνω επιστολή ο δραγουμάνος του στόλου επέπληττε τους Υδραίους για τη μεταφορά δημητριακών προς τη Γαλλία συγκεκριμένα. Η πτώση των Βουρβόνων το 1792 συνέπεσε με μία μεγάλη κάμψη του εμπορίου και έλλειψη σιτηρών. Παρά ταύτα, η προσπάθεια των οθωμανικών αρχών να ελέγξουν την εξαγωγή των σιτηρών τη συγκεκριμένη περίοδο μπορεί να θεωρηθεί ενδεικτικό στοιχείο της γενικότερης στρατηγικής της οθωμανικής διοίκησης, της οποίας οι βασικές ορίζουσες διατηρούνται καθόλη τη διάρκεια της ηγεμονίας του Σελίμ Γ’.

Οι απαγορεύσεις εξαγωγής σιτηρών από την Πύλη ήταν μια πάγια συνθήκη στο πλαίσιο της κρατικής εκμετάλλευσης των σιτηρών, είτε λόγω των αναγκών τροφοδοσίας της πρωτεύουσας, είτε για τη μεταπώληση των αποθεμάτων από το κράτος.⁴⁷ Επίσημα η εξαγωγή σιταριού και η πώληση δημητριακών σε ξένους εμπόρους ήταν παράνομη από το 1604 έως το 1810.⁴⁸ Ωστόσο, ανά χρονικά διαστήματα η οθωμανική διοίκηση παρέβλεπε τις απαγορεύσεις, κυρίως για λόγους φορολογικούς. Άλλες φορές, το καθεστώς απαγόρευσης μπορούσε να αρθεί για κάποιο

διορισμό του Μουσταφά πασά στη θέση του σερασκέρη του βασιλικού στόλου του Αιγαίου. Ό.π., τ. 1, 8-10.

⁴⁷ Για τον σύστημα εφοδιασμού της Κωνσταντινούπολης τον 18^ο αιώνα και τον 19^ο αιώνα βλ. Bruce McGowan «Η εποχή των Αγιάνηδων», στο Halil Inalcic - Donald Quataert (επιμ.), *Οικονομική και κοινωνική Ιστορία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2011, τ. 2. Πιο ειδικά για την περίοδο της σουλτανείας του Σελίμ Γ’ βλ. Ağir, Seven, “The Evolution of Grain Policy Beyond Europe: Ottoman Grain Administration in the Late Eighteenth Century”, Yale University Economic <https://economics.yale.edu/sites/default/files/files/Workshops-Seminars/Economic-History/agir-101108.pdf>. Ağir, Seven, “Sacred Obligations, Precious Interests: Ottoman Grain Administration in Comparative Perspective”, Yale University, Economic History Workshop, 2010-2011, σσ. 1-52. <https://ageconsearch.umn.edu/bitstream/107271/2/cdp999.pdf>

Για την περίοδο 1768-1774 βλ., Virginia Aksan, “Feeding the Ottoman Troops on the Danube, 1768-1774” [αναπαραγωγή από το *War and Society 13* (1995) σ. 1-14] στο *Ottomans and Europeans: Contact and Conflicts*, Istanbul, Isis Press 2004.

⁴⁸ Traian, Stoianovich - Όλγα Κατσιαρδή - Hering, «Εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο. Κέντρα, δίκτυα, πηγές.», στο Σπύρος Ασδραχάς (επιμ.), *Ελληνική Οικονομική Ιστορία, ΙΕ΄ - ΙΘ΄ αιώνα*, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, τ. 1, 442-444. Για το φόρο του ιστιρά, ή μπουμπαγιά, τον ανεφοδιασμό της Κωνσταντινούπολης και τα κέρδη που επέφερε στο κράτος η μεταπώληση του σιταριού βλ. Νίκος Σβορώνος, *Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης τον 18^ο αιώνα*, Θεμέλιο 1996, 70-76. Για τους ιστιράδες της Μακεδονίας και της Θεσσαλίας βλ. Γεώργιος Σαλακίδης, “The provisioning of Istanbul with wheat in turbulent times: Yenisehir in Thessaly at the end of the 18th century”, *Balkan Studies*, τ.42, τχ. 2 (2002) σ. 129-149 <https://ojs.lib.uom.gr/index.php/BalkanStudies/article/view/3079/3103>

χρονικό διάστημα μετά από έκδοση αυτοκρατορικής διαταγής, η οποία όμως αφορούσε κατά το πλείστον, πλούσιους και ισχυρούς Οθωμανούς.⁴⁹ Σε γενικές γραμμές, οι απαγορεύσεις καταστρατηγούνταν, ενώ σε καλές χρονιές σοδειάς οι κανονισμοί χαλάρωναν. Σε αυτό το πλαίσιο, οι οθωμανικές αρχές άλλοτε έθεταν αυστηρούς περιορισμούς στους υπηκόους τους και άλλοτε τους επέτρεπαν την εξαγωγή των σιτηρών.⁵⁰

Μετά τα μέσα του 18^{ου} αιώνα οι περιορισμοί στην εξαγωγή σιτηρών εκδίδονταν τακτικότερα. Αρχικά την ανάγκη αυστηρότερου ελέγχου των εξαγωγών, προκειμένου να εξασφαλιστεί η σιτάρκεια της πρωτεύουσας, ενέτεινε σε ένα πρώτο επίπεδο η συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή το 1774 και η ανατροπή στις ισορροπίες των Μεγάλων Δυνάμεων στη Μαύρη Θάλασσα. Να σημειωθεί σε αυτό το σημείο ότι, ήδη από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα η σημασία των σιτηρών της Μαύρης Θάλασσας για την Πύλη είχε ενισχυθεί σημαντικά, εξαιτίας κυρίως της βαθμιαίας οικονομικής και δημογραφικής υποβάθμισης της Θράκης και της Μικράς Ασίας.⁵¹ Η απώλεια των σιτοπαραγωγών περιοχών της Ουκρανίας το 1774 και η προσάρτηση της Κριμαίας το 1783 από τη Ρωσία προκάλεσαν ισχυρούς κλυδωνισμούς στο σύστημα ανεφοδιασμού της Κωνσταντινούπολης.⁵² Από τη στιγμή που το οθωμανικό κράτος χάνει την Κριμαία οι απαγορεύσεις εξαγωγής σιτηρών εκδίδονταν με μεγαλύτερη συχνότητα και ο έλεγχος των πλοίων που διαβαίνουν τα Στενά έγινε συστηματικότερος.⁵³

Οι εδαφικές απώλειες της Οθωμανικής αυτοκρατορίας έστρεψαν αναγκαστικά την κεντρική διοίκηση προς στη παραγωγή των ημιανεξάρτητων Παραδουνάβιων ηγεμονιών, καθώς η αγορά σιτηρών στις υπόλοιπες περιοχές θα έπρεπε να γίνεται στο εξής σε τρέχουσα τιμή. Δεν είναι πάντως σαφές εάν το οθωμανικό κράτος προμηθευόταν το σιτάρι από τις Παραδουνάβιες ηγεμονίες σε καθορισμένες τιμές,

⁴⁹ Traian Stoianovich - Όλγα Κατσιαρδή – Hering, «Εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο. Κέντρα, δίκτυα, πηγές», στο Σπύρος Ασδραχάς (επίμ.), *Ελληνική Οικονομική Ιστορία, 1Ε'' - 1Θ' αιώνα*, 443.

⁵⁰ Το ζήτημα των απαγορεύσεων των σιτηρών και των τροφίμων ήταν, επίσης, ένα μόνιμο θέμα που απασχολούσε τους Γάλλους πρόξενους στη Θεσσαλονίκη κατά τον 18^ο αιώνα. Νίκος Σβορώνος, *Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης τον 18^ο αιώνα*, 144-145.

⁵¹ Δημήτριος Κοντογεώργης, *Η Ελληνική διασπορά στη Ρουμανία: Η περίπτωση της Ελληνικής παροικίας της Βραΐλας (περ. 1820-1914)*, διδακτορική διατριβή, Τμήματος Ιστορίας και Αρχαιολογίας, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο, Αθήνα, 2012, 13.

⁵² Bruce McGowan, «Η εποχή των Αγιάνηδων», 345-347. Stanford Shaw, *Between Old and New. The Ottoman Empire under Sultan Selim III 1789-1807*, Harvard University Press Cambridge, Massachusetts, 1971.

⁵³ Ό.π., 347.

όπως ίσχυε δηλαδή αρχικά, ή με βάση την τρέχουσα τιμή της αγοράς.⁵⁴ Έχει υποστηριχθεί για παράδειγμα ότι η εξάρτηση της Πύλης από το σιτάρι και τα προϊόντα ζωικής προέλευσης των Παραδουνάβιων περιοχών ισχυροποίησε τη διαπραγματευτική δύναμη των ηγεμόνων, που πίεζαν συνεχώς για άνοδο των τιμών.⁵⁵ Θεωρείται μάλιστα ότι προς την κατεύθυνση αυτή πίεζε και ο Ρώσος πρεσβευτής στην Κωνσταντινούπολη. Ο ρόλος και η επιρροή πάντως των ρώσων προξένων στο εσωτερικό της Βλαχίας και της Μολδαβίας ενισχύθηκε μετά τη σύναψη της συνθήκης του Ιασίου (9/1/1792).⁵⁶ Όπως έχει τονιστεί, μεταξύ άλλων, οι πρόξενοι μεριμνούσαν για τα συμφέροντα και την προστασία των Ρώσων εμπορευομένων υπηκόων, μεταξύ των οποίων ήταν και πολλοί Έλληνες.

Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να συνοπολογίσουμε και τις επιπτώσεις που προκάλεσε η έκρηξη της Γαλλικής Επανάστασης στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και στη συνακόλουθη αύξηση της ζήτησης των σιτηρών. Τα σιτηρά της Μαύρης Θάλασσας βρέθηκαν στο επίκεντρο των εμπορικών και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, αποδίδοντας μεγάλα κέρδη σε όσους παίρνουν το ρίσκο να σπάσουν τον βρετανικό αποκλεισμό.⁵⁷ Στη βιβλιογραφία είναι γνωστή η συμμετοχή των στόλων του Αιγαίου στη διακίνηση των σιτηρών κατά το διάστημα αυτό.

Ο αυξανόμενος όγκος του λαθρεμπορίου, καθώς και η ανάγκη για αναδιοργάνωση του κρατικού συστήματος ανεφοδιασμού αμέσως μετά τη συνθήκη του Ιασίου (9/1/1792), ώθησαν τον Σελίμ Γ' το 1793 στη σύσταση ειδικού ταμείου για την αγορά σιτηρών (*Zahire Hazinezi*) με ανεξάρτητο προϋπολογισμό αποκλειστικά για τα σιτηρά.⁵⁸ Την ίδρυση του ταμείου σιτηρών ακολούθησε κάλεσμα των πλοιοκτητών των νησιών του Αιγαίου να συμμετάσχουν στο εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας, στο πλαίσιο του ευνοϊκού συστήματος καπάν (*Capan*).⁵⁹ Έτσι, στις 26/2/1793 ο καπουδάν πασάς Χουσεΐν ανακοινώσε στους προεστούς και τους κάτοικους της Ύδρας ότι: «Το

⁵⁴ Δημήτριος Κοντογεώργης, *Η Ελληνική διασπορά στη Ρουμανία*, 16-17.

⁵⁵ Ό.π., 16.

⁵⁶ Ό.π., 20-21.

⁵⁷ Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου, *Ναυτιλιακές επιχειρήσεις, διεθνή δίκτυα και θεσμοί στη σπετσιώτικη εμπορική ναυτιλία, 1830-1870. Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική*, διδακτορική διατριβή, Τμήμα Ιστορίας, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Κέρκυρα 2010, 38.

⁵⁸ Ό.π., 67, Bruce McGowan, «Η εποχή των Αγιάνηδων», 347.

⁵⁹ Ο όρος καπάν αρχικά παρέπεμπε σε ζυγαριές τις οποίες χρησιμοποιούσε το οθωμανικό κράτος κατά το ζύγισμα των προμηθειών. Αργότερα ο όρος συνδέθηκε με τις αποθήκες όπου φυλάσσονταν οι κρατικές προμήθειες. Δημήτριος Κοντογεώργης, *Η Ελληνική διασπορά στη Ρουμανία*, 18, Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου, *Ναυτιλιακές επιχειρήσεις*, 65. Για το σύστημα καπάν αναλυτικότερα βλ. παρακάτω στη παρούσα εργασία.

κραταιόν δεβλέτι από δοκιμής του περσινού, προπερσινού και αντιπροπερσινού χρόνου έχοντας πληροφορίαν, ότι το κιτλίκι και η στεναχωρία εις τον ζαχιρέ της Πόλεως οικονομείτο και επροφθάνουνταν με το γαϊρέτι Υδριώτων, Ψαριανών, Σπετζιωτών και Τρικεριώτων, τόσον προς ανταμοιβήν και ευεργεσίαν σας, όσον και δια να έχη η Πόλις πουλούκι, και ευθηνίαν, απεφασίσθη εις τα καϊκια σας όχι μόνον το πέραςμα και ταξίδι εις την Μαύρην θάλασσαν να είναι ανεμπόδιστον, αλλά να έχουν το προνόμιον, καθώς τα καμπανλίδικα και οι καμπανλήδες πραγματευταί, να κάμνετε ελεύθερα την πραγματείαν κάθε είδους ζαχιρέ από Γαλάτζι, Ιμπραϊλα και από κάθε άλλο μέρος της Μαύρης θαλάσσης, το οποίον είναι τόσον επικερδές σας, οπού κάμνοντες την δοκιμήν, δεν θέλει μείνει καϊκι και καράβι εις την Άσπρην θάλασσαν, [αλλά] θέλουν εξακολουθήσουν όλοι το νεγότζιο και αλισιβερίσι της Μαύρης θαλάσσης.»⁶⁰

Η πρόσκληση του καπουδάν πασά συμπληρώνεται παρακάτω με την εξαγγελία μιας σειράς ευνοϊκών όρων ναυσιπλοΐας για τα πρώτα καϊκια που θα κινηθούν προς την περιοχή. Συγκεκριμένα, για τα πρώτα δεκαπέντε καϊκια προβλεπόταν⁶¹: Α) Δωρεάν παραχώρηση των αδειών (φιρμάνια) από τις οθωμανικές αρχές για το ταξίδι στην Μαύρη Θάλασσα και γενική ατέλεια από όλες τις επιβαρύνσεις που προέκυπταν καθόλη τη διάρκεια του ταξιδιού.⁶² Β) πληρωμή των ναύλων, αντίστοιχη με αυτή των καπανλίδικων και των φράγκικων πλοίων. Γ) Σε περίπτωση φουρτούνας ή ατυχήματος, το πλήρωμα και ο караβοκύρης να μην επιμερίζονται την ζημιά. Δ) Το πλήρωμα είχε τη δυνατότητα να μεταφέρει και να πουλήσει δικά του προϊόντα χωρίς καμία ενόχληση από τις οθωμανικές αρχές, σύμφωνα το καθεστώς της πορτάδας.⁶³ Ε) Προστασία από τις αγγαρείες και από κάθε είδους ναυτικές υπηρεσίες.

⁶⁰ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 31.

⁶¹ Ο.π., τ. 1, 31.

⁶² Τα πλοία με οθωμανική σημαία κατέβαλαν στην οθωμανική διοίκηση ένα ποσό της τάξης των 100 - 110 γροσιών για να λάβουν το φιρμάνι ελεύθερης ναυσιπλοΐας. Βλ. παρακάτω στο ίδιο κεφάλαιο.

⁶³ Πορτάδα ή ιδιοκάρικον (κάρικον = φορτίο) ονομαζόταν το σύστημα εργασίας στο οποίο ο ναύτης είχε το δικαίωμα να φορτώσει στο πλοίο που εργαζόταν μια ορισμένη ποσότητα εμπορεύματος για λογαριασμό του. Η πορτάδα συνδυαζόταν με αμοιβή του ναύτη με μισθό (ολουφέ). Ι.Ν. Μανιατόπουλος, *Το ναυτικόν δίκαιον της Ύδρας (1757-1821)*, Αθήνα 1939, 75. Τρύφων Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπετάνιοι και Συντροφοναύται 1800-1830. Εισαγωγή εις την Ιστορίαν των ναυτικών επιχειρήσεων του αγώνος*. Ιστορική Υπηρεσία Βασιλικού Ναυτικού, 1956 Αθήνα, 86. Βλ. επίσης Γιώργος Ροδολάκη, «Τα ναυτεργατικά της Ύδρας, τέλη 18^{ου} – αρχές 19^{ου} αιώνα», *Αφιέρωμα στον Νίκο Σβορώνο*, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ρέθυμνο 1986, τ. 2, σσ. 322-329. Με ολουφέ και πορτάδα –και όχι με μερίδιο- εργάστηκαν οι ναύτες υπό τον καπετάνιο Χριστόδουλο Οικονόμου το 1803 από τη Νεάπολη έως τη Λισαβόνα. Από μαρτυρία των προεστών το 1803 για το συγκεκριμένο ταξίδι φαίνεται πως ο τρόπος αυτός αμοιβής δεν ήταν διαδεδομένος ως σύστημα εργασίας. Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 2, 258-259, 261-263.

Μέχρι το 1797 οι οθωμανικές αρχές απεύθυναν και άλλες φορές κάλεσμα στους Υδραίους για τη μεταφορά προϊόντων στο πλαίσιο του «προνομιακού» εμπορίου του καπάν (*caran*), ενώ παράλληλα οι στόλοι του νησιού συμμετείχαν στο σύστημα ανεφοδιασμού του ιστιρά (*istira*).⁶⁴

Το εμπόριο του καπάν, δηλαδή των αυτοκρατορικών αποθηκών, δημιουργήθηκε στο πλαίσιο της συστηματοποίησης των θαλάσσιων μεταφορών και του ανεφοδιασμού της Κωνσταντινούπολης από τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, κατά το δεύτερο μισό του 18^{ου} αιώνα.⁶⁵ Σε αυτό το πλαίσιο η Πύλη, αφού καθόριζε τις ποσότητες δημητριακών που όφειλε να δώσει για ανεφοδιασμό σε κάθε περιοχή, προχωρούσε σε σύναψη ειδικών συμφωνιών με τους έμπορους του «καπανίου» και τους πλοιοκτήτες που αναλάμβαναν τη μεταφορά στην Κωνσταντινούπολη, ώστε να περιορίσει το ύψος των τιμών. Ουσιαστικά η διαμόρφωση της τιμής των δημητριακών αποτελούσε αντικείμενο διαπραγμάτευσης μεταξύ της κεντρικής διοίκησης, των ηγεμόνων ή των αντιπροσώπων των σιτοπαραγωγών περιοχών της Μαύρης Θάλασσας και των εμπόρων του καπάν (*caran*).⁶⁶ Το 1775 στο εμπορικό σύστημα του καπάν συμπεριλαμβάνονταν τουλάχιστον τρία είδη αγοράς. Η αγορά μελιού, αλευριού και βουτύρου.⁶⁷ Οι έμποροι του καπάν, κυρίως μουσουλμάνοι, ήταν οργανωμένοι στο πλαίσιο μιας ξεχωριστής συντεχνίας. Ως προς αυτό, ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι από το 1775 έως το 1804 ο αριθμός των εμπόρων δεν μεταβάλλεται σημαντικά, παραμένοντας σταθερός στα 50 περίπου άτομα.⁶⁸ Ωστόσο, δεν γνωρίζουμε αν και με τι συχνότητα αλλάζουν τα ίδια τα πρόσωπα που συμμετέχουν.

Τα παραπάνω δεν είναι απαραίτητο να μας οδηγήσουν στο συμπέρασμα ότι η έκκληση των Υδραίων να συμμετάσχουν στο καπανλίδικο εμπόριο, υπό τις «ευνοϊκές»

⁶⁴ Για το κάλεσμα και την συμμετοχής των Υδραίων στο εμπόριο του καπάν βλ. ενδεικτικά, Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Υδρας*, τ. 1, 31, 42-43. Σχετικά με τον ιστιρά βλ. παρακάτω σ.

⁶⁵ Δημήτριος Κοντογεώργης, *Η Ελληνική διασπορά στη Ρουμανία*, 18-19, Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου, *Ναυτιλιακές επιχειρήσεις*, 65-67. Για τους έμπορους του καπάν βλ. επίσης, Murat, Cizakca, “The Kapudan Pasha and the Shipowners (18th-19th centuries)”, στο Ελισαβετ Ζαχαριάδου (επιμ.), *The Kapudan Pasha. His Office and his Domain*, πρακτικά συμποσίου Halcyon Days in Crete IV, 7-9 January, Crete University Press, Rethymno 2002, σ. 203-211.

⁶⁶ Για την αγορά σιτηρών από τις Παραδουνάβιες ηγεμονίες βλ. ενδεικτικά, Δημήτριος Κοντογεώργης, *Η Ελληνική διασπορά στη Ρουμανία*, 14-17, Virginia Aksan, “Feeding the Ottoman Troops on the Danube, 1768-1774”, σ. 1-14, Ağır, Seven, “Sacred Obligations, Precious Interests: Ottoman Grain Administration in Comparative Perspective”, σ. 1-52.

⁶⁷ Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου, *Ναυτιλιακές επιχειρήσεις*, 66.

⁶⁸ Murat Cizakca, “The Kapudan Pasha and the Shipowners”, 203-211.

ρυθμίσεις που αναφέρθηκαν, έγινε στο πλαίσιο παραχώρησης κάποιων προνομίων, ή λόγω της συνδρομής τους στον οθωμανικό στόλο κατά την περίοδο του Β' Ρώσο-οθωμανικού πολέμου. Η προσπάθεια των Οθωμανικών αρχών να προσελκύσουν τους στόλους της Ύδρας και των άλλων νησιών του Αιγαίου στη Μαύρη Θάλασσα - εν προκειμένω στο καπανλίδικο εμπορικό σύστημα- επιδέχεται πολλές ερμηνείες. Οι κυριότεροι λόγοι είναι κυρίως οικονομικοί, καθώς το «άνοιγμα» της Μαύρης θάλασσας και οι εμπορικές σχέσεις που η Ρωσική Αυτοκρατορία κατάφερε να δημιουργήσει με τα ευρωπαϊκά κράτη έδωσαν νέα ώθηση στην αγορά των σιτηρών, η τιμή των οποίων κινήθηκε ανοδικά μετά την έκρηξη της Γαλλικής Επανάστασης.⁶⁹

Λαμβάνοντας υπόψη μας τη διαμόρφωση της τιμής του σιταριού μετά το 1790, καθώς και τις πολιτικές επιπτώσεις της ήττας στο Β' Ρώσο-οθωμανικό πόλεμο, είναι εύλογο η Πύλη να υιοθετεί πολιτικές συμπίεσης του συνολικού κόστους τροφοδότησης της. Είναι χαρακτηριστικό ότι αμέσως μετά τη λήξη του πολέμου το 1792, οι οθωμανικές αρχές κάνουν λόγο συστηματικά για «ελεύθερο πασάγιο», δηλαδή ελεύθερη πρόσβαση στη Μαύρη Θάλασσα, με σκοπό να προσελκύσουν τους εμπορευόμενους караβοκύρηδες του Αιγαίου.⁷⁰ Σε αυτήν τη περίπτωση, η προσέλκυση των στόλων του Αιγαίου στην Μαύρη Θάλασσα και στο καπανλίδικο εμπόριο στόχευε στην μείωση των ναύλων μέσω της προσφοράς εργασίας. Με την ενσωμάτωση των Υδραίων και των άλλων στόλων του Αιγαίου στο εμπόριο του καπάν, η Πύλη προσπάθησε να αυξήσει τη διαπραγματευτική της ισχύ σε ότι αφορά την

⁶⁹ Για τις τιμές των σιτηρών τον 18^ο-19^ο αιώνα στην ανατολική Μεσόγειο βλ. Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου, «Από το τοπικό στο παγκόσμιο: η ενσωμάτωση των ναυτότοπων του Αιγαίου στο μεσογειακό εμπορικό σύστημα, τέλη 18^{ου} – αρχές 19^{ου} αιώνα, στο Τζελίνα Χαρλαύτη - Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.), *Η ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821*, Κέδρος, Αθήνα 2013. Σπύρος Ασδραχάς, *Ελληνική Κοινωνία και Οικονομία, ΙΗ και ΙΘ αι. (Υποθέσεις και προσεγγίσεις)*, Ερμής, Αθήνα 2010, 52-53. Βασίλης Κρεμμυδάς, *Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835. Όψεις της Μεσογειακής Ναυσιπλοΐας*, Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα, 1986, τ. 1, 27. Για τις τιμές των σιτηρών και γενικά των τροφίμων στη Κωνσταντινούπολη βλέπε τα στοιχεία που έχει συλλέξει ο Sevket Pamuk, διαθέσιμα στην ιστοσελίδα <http://www.pierre-marteau.com/currency/indices/otm-02.html>

⁷⁰ Για την ελεύθερη πρόσβαση στη Μαύρη Θάλασσα βλ. Ό.π., τ. 1, 29. Να σημειωθεί εδώ ότι η άδεια που δινόταν στους Υδραίους να ταξιδεύουν ελεύθερα στη Μαύρη Θάλασσα προϋπέθετε τη μεταφορά σιτηρών εντός οθωμανικής επικράτειας και όχι έξω από αυτή. Η άδεια αυτή μπορούσε να ανακληθεί σε περίπτωση που το οθωμανικό κράτος ήθελε να ελέγξει αυστηρότερα τις μεταφορές των προϊόντων από τη Μαύρη Θάλασσα, ιδίως των σιτηρών σε περιόδους σιτοδείας ή πολέμου. Βλ. παρακάτω.

διαμόρφωση της τιμής, καθώς παύει να εξαρτάται από μια συγκεκριμένη ομάδα πλοιοκτητών στην Κωνσταντινούπολη.⁷¹

Κατά δεύτερο λόγο, η πολιτική της προσέλκυσης στο εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας στόχευε στον περιορισμό των φυγόκεντρων τάσεων στο εσωτερικό της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Με την ενσωμάτωση των στόλων του Αιγαίου στο σύστημα τροφοδοσίας οι οθωμανικές αρχές επιδίωκαν να αποτρέψουν την εξάπλωση της ρωσικής σημαίας στα πλοία Οθωμανών υπηκόων, και άρα, την ανεμπόδιστη εξαγωγή σιτηρών. Με τη λήξη του Β' Ρώσο-οθωμανικού πολέμου οι Ύδραίοι δεν χρειάζονταν να καταφεύγουν στη λαθραία εξαγωγή σιτηρών από το εσωτερικό της Οθωμανικής επικράτειας, καθώς η χρήση της ρωσικής σημαίας και τα προνόμια της ρωσικής προστασίας επέτρεπαν στους εμπορευόμενους να εξάγουν νόμιμα από τις περιοχές της Μαύρης Θάλασσας και να πουλούν τηνπραμάτεια τους όπου θέλουν. Είναι χαρακτηριστικό ότι την ίδια περίοδο που ζητήθηκε από τους προεστούς να επιβλέπουν τη κίνηση του λιμανιού της Ύδρας προκειμένου να εμποδιστεί η εξαγωγή σιτηρών προς την Γαλλία και τις άλλες σκάλες της Ευρώπης, οι Ύδραίοι προστατευόμενοι της Ρωσίας μπορούσαν να ταξιδεύουν ανενόχλητοι και να πουλούν το εμπόρευμα τους όπου ήθελαν εντός και εκτός της οθωμανικής επικράτειας. *«Δια μεσολαβήσεως του υψηλοτάτου και ευσπλαχνικωτάτου καπουδάν πασά εφένδη μας έγινε βασιλική απόφασις με υψηλόν ορισμόν, ότι τα καϊκια σας, καθώς τα ρώσικα, φορτώνοντας από Χερσώνα, Κρίμι και Ταϊγάνι, και από κάθε άλλο μέρος μοσχόβικον σιτάρι και είτι άλλο είδος ζαχιρέ και πραγματείας, να εβγαίνουν από τα κάστρα εις την Άσπρην θάλασσαν ακωλύτως φορτωμένα και να πηγαίνουν να πωλούν ή εις τη Τουρκίαν ή εις Ευρώπην χωρίς να τους ενοχλή ή σερασκέρης, ή και άλλος τινάς, καθώς και τα μοσχόβικα· και εις αυτό αμφιβολία να μην είναι παντελώς, ώσαν όπου έτζι απεφασίσθη, είναι έτζι θέλει γίνεται δια πάντα.»*⁷²

Οι καπετάνιοι των πλοίων αυτών, συμπληρώνει ο δραγουμάνος Κωστάκης Χαντζερής, όφειλαν να δίνουν στις οθωμανικές αρχές την «πατέντα δηλωτική» (άδεια) με τα στοιχεία του караβοκύρη και του πληρώματος, τον προορισμό και το σκοπό του ταξιδιού.⁷³ Στην δήλωση αυτή, επίσης, εμπεριέχεται η «υπόσχεση» ότι ο καπετάνιος

⁷¹ Όπως σημειώνει ο Κοντογεώργης, «είναι πιθανό ότι η Πύλη δεν επιθυμούσε να εξαρτάται από μία συγκεκριμένη κατηγορία πλοιοκτητών, εκείνους της οθωμανικής πρωτεύουσας, προκειμένου να αποφύγει τους υψηλούς ναύλους, που επιβάρυναν το δημόσιο ταμείο». Δημήτριος Κοντογεώργης, *Η Ελληνική διασπορά στη Ρουμανία*, 18-19.

⁷² Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 37.

⁷³ Ο.π., τ. 1, 37.

και το πλήρωμα του είναι όλοι πιστοί ραγιάδες και ότι θα επέστρεφαν πίσω, σε οθωμανικά εδάφη. Εφόσον εγκρινόταν η αίτηση, την οποία κρατούσαν οι οθωμανικές αρχές, ο καπετάνιος λάμβανε φερμάνι για να διασχίσει ελεύθερα τα Στενά, χωρίς άλλους ελέγχους ή έξοδα. Κατά την επιστροφή το πλοίο περνούσε πάλι από έλεγχο, ο οποίος διεξαγόταν βάσει των στοιχείων που είχαν υποβάλει στο αίτημα τους ο καπετάνιος και το πλήρωμα στην αρχή του ταξιδιού.⁷⁴

Η παραπάνω επιστολή (27/2/1793) απευθύνεται προς τους πρόξενους της Ρωσίας και της Γαλλίας στην Ύδρα, τον Λάζαρο Κοκκίνη και τον Ελευθεράκη Γκίκα Αναγνώστη αντίστοιχα, και περιγράφει την διαδικασία ελέγχου των πλοίων με ρωσική και γαλλική σημαία που κατευθυνόταν προς τα ρωσικά λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και συγκεκριμένα προς τη Χερσόνα, τη Κριμαία και το Ταϊγάνιο. Οι δύο πρόξενοι του νησιού ήταν υπεύθυνοι, μεταξύ άλλων, για τη χορήγηση των «πατεντών» (αδειών πλεύσης) και άλλων εγγράφων, σε Υδραίους καπετάνιους που ήθελαν να ταξιδεύουν υπό την προστασία της Ρωσίας ή της Γαλλίας αντίστοιχα.

2. Ο έλεγχος του ενδοπεριφερειακού εμπορίου από τις οθωμανικές αρχές. Τα «μπουγιουρδί των караβιών» και τα προνόμια του νέου «συστήματος».

Το *Izn-i Sefine* είναι οθωμανικός όρος που δήλωνε την άδεια που παραχωρούσαν οι οθωμανικές αρχές στα εγχώρια και ξένα πλοία για να διασχίσουν ελεύθερα τη Μαύρη Θάλασσα.⁷⁵ Η διαδικασία ελέγχου, όπως περιγράφηκε παραπάνω, για τους καπετάνιους με ξένη προστασία ίσχυε γενικά και για τα πλοία των υπόλοιπων υπηκόων και όσων ταξίδευαν με οθωμανική σημαία, με τη διαφορά ότι το σιτάρι που μετέφεραν από τα ρωσικά λιμάνια έπρεπε να κατευθυνθεί αποκλειστικά στην Κωνσταντινούπολη ή τα νησιά του Αιγαίου, ώστε να διασφαλιστεί η σιτάρκεια.⁷⁶ Παράλληλα με τα φερμάνια που χορηγούσε το οθωμανικό κράτος για τη διέλευση στη Μαύρη Θάλασσα, οι Οθωμανοί υπήκοοι-πλοίαρχοι έπρεπε να διαθέτουν και τα «μπουγιουρδί των караβιών», τα οποία είχαν ετήσια ισχύ και ανανεώνονταν μια φορά

⁷⁴ Ο.π., τ. 1, 37.

⁷⁵ Hacı Velî Aydın, «Ελληνες έμποροι και ναυτικοί στη Μαύρη Θάλασσα, 1780-1820» στο Τζελίνα Χαρλαύτη – Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.), *Η ναυπλία των Ελλήνων, 1700-1821*, Κέδρος, Αθήνα 2013, 683-684.

⁷⁶ Ο.π., 695. Αναφορικά με τη χορήγηση φερμανιών στους υδραίους πλοίαρχους με οθωμανική σημαία βλ. ενδεικτικά, Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 2, 97-98, 106-107.

το χρόνο. Στην ουσία, πρόκειται για τα επίσημα έγγραφα πλεύσης που χορηγούσε κατόπιν σχετικού αιτήματος των προεστών ο καπουδάν πασάς στους Οθωμανούς υπηκόους του Αιγαίου. Μέχρι το 1804 τα «μπουγιουρδί των караβιών» λάμβαναν όλοι οι Ύδραίοι караβοκύρηδες, ανεξαρτήτως της σημαίας ή προστασίας.

Για την Ύδρα, η εφαρμογή αυτού του συστήματος προϋπέθετε τη μεσολάβηση των προεστών. Οι τελευταίοι ήταν υπεύθυνοι για την κατάρτιση και την αποστολή καταλόγων με τα ονόματα όσων κατοίκων ενδιαφερόντουσαν να αποκτήσουν τα έγγραφα αυτά.⁷⁷ Στους καταλόγους αυτούς αναγραφόταν, επίσης, ο αριθμός του πληρώματος και των κανονιών που έφερε επάνω του κάθε πλοίο. Μαζί με τους καταλόγους οι προεστοί ήταν υποχρεωμένοι να στείλουν και τις πατέντες (άδειες) των πλοίων. Χωρίς αυτές, τα λεγόμενα «μπουγιουρδί των караβιών» ήταν άχρηστα, όπως χαρακτηριστικά επισήμαινε σε επιστολή του ο δραγουμάνος Χαντζερής το 1797.⁷⁸

Η πληροφόρηση μας για τη διαδικασία χορήγησης των εγγράφων αυτών αν και είναι αποσπασματική, καλύπτει θεωρούμε τις βασικές παραμέτρους του συστήματος. Οι γνώσεις για την περίοδο προέρχονται κατά κύριο λόγο από την επιστολογραφία των προεστών με τους δραγουμάνους του στόλου και τον Γεώργιο Βούλγαρη, και διακρίνεται σε δύο χρονικές φάσεις. Η πρώτη, αφορά την έκδοση των σχετικών αυτών μπουγιουρντί τα έτη 1797, 1802-1803, ενώ η δεύτερη καλύπτει την περίοδο 1804-1806.

Για τις απαρχές αυτού του συστήματος δεν γνωρίζουμε κάτι περεταίρω, ενώ διαθέτουμε, επίσης, ελάχιστη πληροφόρηση για την εφαρμογή του συστήματος από το τεκμηριακό υλικό και την σχετική βιβλιογραφία.⁷⁹ Ωστόσο, από τον αριθμό των μπουγιουρντί που ζητάνε οι τοπικές αρχές την περίοδο 1797-1805 μαρτυρείται ότι επρόκειτο για έγγραφα που αφορούσαν τα μεγάλα πλοία του νησιού, τα οποία, όπως αναφέραμε στην αρχή, οι Ύδραίοι και οθωμανικές αρχές τα ονόμαζαν караβια. Από έναν κατάλογο που παρέχουν οι κοινοτικές αρχές της Ύδρας στην Πύλη στις 14/8/1798, γνωρίζουμε ότι ο αριθμός των μεγάλων και των μικρών πλοίων του νησιού κυμαινόταν μεταξύ 75 και 80. Αντίστοιχα, ο αριθμός των μπουγιουρντί που αιτούνται οι Ύδραίοι προεστοί τη περίοδο 1797-1804 είναι στα 54-55. Είναι λοιπόν πιθανόν τα

⁷⁷ Ό.π., τ. 1, 111, 290, 295-296 .

⁷⁸ Ό.π., τ. 1, 111, 290.

⁷⁹ Τρύφων Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπετάνιοι και Συντροφοναύται*, 53-54. Σύμφωνα με τον Κωνσταντινίδη, τα μπουγιουρντί αυτά συντάσσονταν από τον αρχιγραμματέα του Διβανίου του Αυτοκρατορικού στόλου, ο οποίος υπαγόταν στον καπουδάν πασά. Η έκδοση τους χρησίμευε για να γνωστοποιηθεί η εθνικότητα των πλοίων ή, η αλλαγή σημαίας τους.

μικρά πλοία -τα αποκαλούμενα καΐκια-, τα οποία διάνυαν δρομολόγια κοντινών αποστάσεων, να μην εφοδιάζονταν με αυτού του είδους τα έγγραφα.

Διαβάζουμε λοιπόν σε επιστολή του δραγουμάνου Κωνσταντή Χαντζερή προς τους προεστούς στις 14/4/1797, ότι ο απεσταλμένος των Υδραίων Φραντζέσκος μετέφερε το αίτημα των караβοκύρηδων του νησιού στην οθωμανική διοίκηση για τη χορήγηση 54 μπουγιουρντί για τα καράβια του νησιού.⁸⁰ Ο δραγουμάνος τονίζει ότι στην περίπτωση μεταβίβασης του πλοίου, είτε λόγω πώλησης του, είτε κατόπιν κληροδοσίας, η ισχύς του μπουγιουρντί ακυρωνόταν και ο νέος ιδιοκτήτης όφειλε να κάνει αίτηση για έκδοση νέου, καταχωρημένο στο όνομα του.⁸¹ Για την απόκτηση των ειδικών αυτών εγγράφων οι Υδραίοι πλήρωσαν το 1797 5.400 γρόσια, δηλαδή 100 γρόσια το ένα. Για την πληρωμή του ποσού ο πληρεξούσιος των Υδραίων Φραντζέσκος σύναψε δύο δάνεια συνολικού ύψους 3.400 γροσίων, στην Κωνσταντινούπολη. Το πρώτο δάνειο, 2.000 γρόσια, συνάφθηκε με τον ποστέλνικο τζελεπή Αλέκο Σούτσου, ενώ το δεύτερο, 1.400 γρόσια, με τον άρχοντα χατμάνο Χουρμουζάκη.⁸²

Τα επόμενα χρόνια η τιμή πώλησης των «μπουγιουρντί των караβιών» αυξήθηκε. Συγκεκριμένα, το 1802 η τιμή τους ανήλθε στα 110 γρόσια το ένα, και στα 130 γρόσια το 1803.⁸³ Τα ποσά αυτά όφειλε να καταβάλει όχι μόνο όποιος επιθυμούσε να τα αποκτήσει για πρώτη φορά, αλλά και όσοι επιθυμούσαν την ανανέωση τους. Για το λόγο αυτό οι προεστοί της Ύδρας διεκδικούσαν επανειλημμένα από τον καπουδάν πασά «τα μπουγιουρντλιά μην έχουν διορίαν, αλλά να είναι αδιόρισταν». Σαφώς, δεν επρόκειτο μόνο για ένα εισπρακτικό μέτρο, αλλά για μια πρακτική που επέτρεπε στο οθωμανικό κράτος να έχει υπό την εποπτεία τους εμπορευόμενους, τη δυναμική και τα μεγέθη των στόλων κάθε περιοχής.

Για την πληρωμή τους οι προεστοί του νησιού κατέφευγαν συνήθως στον εξωτερικό δανεισμό, κυρίως σε ανθρώπους του δραγουμάνου του στόλου στην Κωνσταντινούπολη.⁸⁴ Τη σύναψη του δανείου για λογαριασμό της κοινότητας εκτελούσε απεσταλμένος του Κοινού, ο οποίος ήταν αυτός που μετέφερε το αίτημα των προεστών στον δραγουμάνο του στόλου, μαζί με τον κατάλογο των ονομάτων και των караβιών των αιτούντων καπετάνιων.

⁸⁰ Ο.π., τ. 1, 111.

⁸¹ Ο.π., τ. 1, 111.

⁸² Ο.π., τ. 1, 112.

⁸³ Ο.π., τ. 1, 290, τ. 2, 82.

⁸⁴ Ο.π., τ. 1, 111, τ. 2, 119, 136-138, 147-148.

Σε γενικές γραμμές η έκδοση και η χορήγηση των «μπουγιουρδί των караβιών» ήταν μία χρονοβόρα διαδικασία, με αρκετούς εμπλεκόμενους και μεσολαβητές. Τα αιτήματα για την έκδοση των μπουγιουρντί υποβάλλονταν αρχικά από τους εκπροσώπους του «Κοινού» της Ύδρας στον δραγουμάνο του στόλου. Ο τελευταίος ενημέρωνε τον καπουδάν πασά, ο οποίος έκρινε το αίτημα των προεστών με τους καταλόγους και τα λοιπά έγγραφα. Ωστόσο, δεν γνωρίζουμε εάν ο καπουδάν πασάς όφειλε να υποβάλει με τη σειρά του ειδική αναφορά σε κάποια ανώτερη αρχή, ιδίως σε περιπτώσεις όπου οι Υδραίοι ζητούσαν επιπλέον άδεια πλεύσης για τη Μαύρη Θάλασσα και τις ρωσικές σκάλες.

Πρέπει να τονιστεί εδώ ότι η ισχύς των μπουγιουρντί και των φερμανιών που χορηγούσε η οθωμανική διοίκηση, και γενικά η διαδικασία ελέγχου στα Στενά υφίσταντο μεταβολές, οι οποίες συνήθως σχετιζόνταν με τις εκάστοτε ανάγκες του Οθωμανικού κράτους. Σε οποιοδήποτε αρνητική συγκυρία -πόλεμος, σιτοδεία, άνοδος των τιμών- η Πύλη παρεμπόδιζε τη διέλευση των Στενών προς τους υπηκόους της προκειμένου να ελαχιστοποιήσει την εξαγωγή σιτηρών από τη Μαύρη Θάλασσα και να ελέγξει καλύτερα τη μετακίνησή τους. Οι οθωμανικές αρχές γνώριζαν ότι πολλά από τα σιτηρά που φθάνουν στις σκάλες του Αιγαίου, κατευθυνόντουσαν προσωρινά στις αποθήκες (τα αποκαλούμενα και μαγαζιά) των λιμανιών, για να μεταπωληθούν αργότερα εκτός οθωμανικής επικράτειας. Για παράδειγμα, μεταξύ 1802 και 1803, οι οθωμανικές αρχές εξαιτίας της έλλειψης σιτηρών στην Κωνσταντινούπολη εξέδωσαν φερμάνια με τα οποία απαγόρευαν τις εξαγωγές από την οθωμανική επικράτεια, εμποδίζοντας συγχρόνως την είσοδο στη Μαύρη Θάλασσα στους υπηκόους της.⁸⁵

Η παραπάνω απόφαση της οθωμανικής διοίκησης δεν γνωρίζουμε αν συνδέεται και με την άρνηση του καπουδάν πασά να χορηγήσει εγκαίρως τα «μπουγιουρδί των караβιών» στους Υδραίους, το Μάρτιο 1802: *«και του είπε ο πασάς, ότι αυτοί οι άνθρωποι όπου θε να λάβουν τα πουγριτιά, εδώ είναι; Και ο δραγουμάνος του είπε ότι έχουν πίτροπον στελμένον από την χώραν· και ο πασάς του είπε, α δεν έρχουν εδώ με τα καράβια και με τους ανθρώπους, δε γίνεται, επειδήτις διά να ζεύρω και εγώ πόσα κανόνια θε να βάλουν και πόσους ανθρώπους· και ο δραομάνος του είπε, ότι αυθέντη, δεν είναι αυτό αντέτι, μόνον στέλνομεν έναν άνθρωπο με την βούλλαν της κοινότηης και*

⁸⁵ Ο.π., τ. 2. 6-7, 97-98. Για τη σιτοδεία στην Οθωμανική Αυτοκρατορία το 1802 και την σύλληψη του Μιαούλη λόγω της εξαγωγής σιτηρών βλ. Γεώργιος Κριεζής, *Ιστορία της Ύδρας*, 169.

αν είναι ορισμός σου τους τα βγάζομε.».⁸⁶ Από την αλληλογραφία του Γεώργιου Βούλγαρη με τον δραγουμάνο του στόλου το 1803, μαθαίνουμε ότι τα «μπουγιουρδί των караβιών» εκδόθηκαν κανονικά.⁸⁷

Παρά τις απαγορεύσεις της οθωμανικής διοίκησης και την κωλυσιεργία της οθωμανική διοίκηση στη χορήγηση των μπουγιουρντί, οι προεστού του νησιού μαζί με τον Γεώργιο Βούλγαρη, πίεσαν τον δραγουμάνο του στόλου Ιωάννη Καλλιμάχη να μεσολαβήσει εκ μέρους του «Κοινού» για το εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας: «Ο ρηθείς καπ. Γεώργης μας είπεν ότι αναφέρατε του υψηλοτάτου πασά εφένδη μας δια το πασάγιο των караβιών μας εις την Μαύρην Θάλασσαν, και σας έδωσε καλάις ελπίδες το ύψος του, και περί αυτής της υποθέσεως το ανέφερε [...] παρακαλώντας το ύψος του να κάμη το φυσικό του έλεος να μας δοθή αυτή η άδεια του πασάγιου Μαύρης Θαλάσσης εις τα καράβια μας, καθώς είναι και εις των άλλων ποτέντζων τα καράβια, ότι το να αγοράζουν τα καράβια μας τα σιτάρια εις Τένεδον, Μυτιλήνην, Χίον, Σμύρνην, και άλλους τόπους από καράβια άλλων νατζιόνων, έως να υπάγουν να τα ψωνίσουν εις ταις σκάλαις της Μαύρης θαλάσσης δεν είναι ολίγη η διαφορά· και διατί αυτό το κέρδος να μην είναι εις τους ραγιάδες, αλλά να υπάγη εις ξένα στάτα».⁸⁸

Σε άλλη επιστολή του δραγουμάνου του στόλου Ιωάννη Καλλιμάχη προς τον Γεώργιο Βούλγαρη φαίνεται πως οι Υδραίοι επιδίωκαν να αποσπάσουν άδεια για να εμπορεύονται ελεύθερα και στις ρωσικές σκάλες.⁸⁹ Εν τέλει, το Μάρτιο του 1803 οι Υδραίοι, οι Σπετσιώτες και οι Ψαριανοί κατόρθωσαν και απέσπασαν για τα καράβια τους το «πασάγιο» στη Μαύρη Θάλασσα, με την υποχρέωση όμως να αποδίδουν 600 γρόσια ανά πλοίο που περνάει τα Στενά. Επιπλέον, τα σιτηρά που αγόραζαν από ρωσικά λιμάνια θα μεταφέρονταν αποκλειστικά εντός οθωμανικής επικράτειας, για τη σιτάρκεια της πρωτεύουσας και του Αιγαίου.⁹⁰

Από τα 600 γρόσια, τα 500 θα κατευθύνονται στο οθωμανικό θησαυροφυλάκιο και τα άλλα 100 γρόσια στο προσωπικό ταμείο του δραγουμάνου του στόλου. Το συνολικό ποσό μπορεί να θεωρηθεί ιδιαίτερα υψηλό αν συγκριθεί με το αντίστοιχο που πλήρωναν τα πλοία που ταξίδευαν με κατεύθυνση τα ρωσικά παράλια της Μαύρης Θάλασσας τα προηγούμενα χρόνια.

⁸⁶ Ο.π., τ. 1, 295-296

⁸⁷ Ο.π., τ. 2, 97-98.

⁸⁸ Ο.π., τ. 2, 6.

⁸⁹ Ο.π., τ. 2, 98-99.

⁹⁰ Ο.π., τ. 2, 7, 24.

Όσο αφορά τη διέλευση των караβιών από τα Στενά, οι Υδραίοι πλοίαρχοι έπρεπε να προσκομίσουν στους Οθωμανούς ελεγκτές εγγυητικό έγγραφο από την κοινότητα, στο οποίο οι προεστοί εγγυόνταν για την επιστροφή του καπετάνιου και του πληρώματος πίσω στην οθωμανική επικράτεια.⁹¹ Σε γενικές γραμμές η διαδικασία ελέγχου και η χορήγηση του φερμανιού ήταν ανάλογη με αυτή που περιέγραφε σε επιστολή του ο καπουδάν πασά προς τους πρόξενους της Γαλλία και της Ρωσίας στην Ύδρα, το 1793.⁹² Ωστόσο, το ζήτημα της δασμολογικής επιβολής των 600 γροσίων προκάλεσε την αντίδραση των κοινοτικών αρχών των νησιών, οι οποίες με διάφορα προσχήματα και τρόπους επιχείρησαν να απαλλαγθούν από τις οφειλές τους προς το οθωμανικό δημόσιο και τον δραγουμάνο του στόλου. Ένα βασικό επιχείρημα που επικαλούνται τόσο οι Υδραίοι, όσο και οι Ψαριανοί, είναι ότι θα πληρώσουν για τα καράβια που έλαβαν άδεια αφού πρώτα πληρώσουν και «οι λοιποί».⁹³ Οι Υδραίοι αναφέρονταν στους Ψαριανούς και τους Σπετσιώτες, ενώ αντίστοιχα οι Ψαριανοί στους πληθυσμούς των άλλων δύο νησιών. Αναφορικά με την κωλυσιεργία στις πληρωμές, είναι ενδεικτικό ότι οι Υδραίοι προεστοί εξόφλησαν ένα μέρος των χρεών τους σχεδόν 5 μήνες μετά την ανακοίνωση του μέτρου και τη χορήγηση των πρώτων αδειών στα πλοία τους.⁹⁴

Το διαθέσιμο υλικό δε μας επιτρέπει τη διατύπωση μια σαφούς εξήγησης του μέτρου. Από την αλληλογραφία των προεστών μαρτυρείται πως ο δασμός αυτός δεν συνεχίστηκε τα επόμενα χρόνια. Εικάζουμε λοιπόν ότι επρόκειτο μάλλον για κάποιου τύπου έκτακτη εισφορά, την οποία ίσως επέβαλε ο καπουδάν πασάς εκμεταλλευόμενος, αφενός τη συγκυρία της σιτοδείας, αφετέρου τη ταυτόχρονη απαίτηση των τριών ναυτικών νησιών για εμπόριο στη Μαύρη Θάλασσα.

Από το 1803 και μετά, το οθωμανικό κράτος επέβαλε περαιτέρω μέτρα ελέγχου στη διεξαγωγή του εμπορίου, τα οποία εκτείνονταν από το πεδίο της εργασίας μέχρι της ναυπηγικής. Πρώτα από όλα όμως, οι προσπάθειες των οθωμανικών αρχών επικεντρώθηκαν στην καταπολέμηση των εστιών κούρσου και πειρατείας. Το Φεβρουάριο του 1803 ο Βούλγαρης, κατόπιν εντολής του καπουδάν πασά, ζητά την υλική συνδρομή των κοινοτικών αρχόντων των νησιών του Αιγαίου για να ξεκινήσει

⁹¹ Ο.π., τ. 2, 28-29, 97-98.

⁹² Ο.π., τ. 1, 37.

⁹³ Ο.π., τ. 2, 102-103.

⁹⁴ Ο.π., τ. 2, 104-105.

την καταδίωξη του πειρατή Λωβού και των Μανιατών πειρατών.⁹⁵ Την καταδίωξη του Λωβού ακολούθησε η σύλληψη του μπέη της Μάνης Παναγιώτη Κουμουνδουράκη, και η αντικατάσταση του από τον Τζαννέτο Γρηγοράκη.⁹⁶ Στην επικράτηση του Τζαννέτου Γρηγοράκη, ως μπέη της Μάνης, καθοριστικό ρόλο έπαιξε ο Βούλγαρη, ο οποίος είχε σταλεί από τον καπουδαν πασά για να συνδράμει στις επιχειρήσεις του Καπεταν Μπέη Σερεμέτ. Αποστολή του Σερεμέτ Μπέη ήταν η σύλληψη των Μανιατών κλεφτών και η αποσταθεροποίηση του Παναγιώτη Κουμουνδούρακη στο εσωτερικό της Μάνης. Με την ολοκλήρωση της αποστολής του, ο Βούλγαρης κατευθύνθηκε προς τα παράλια της Κρήτης και της Μ. Ασίας, όπου συλλαμβάνει συνολικά έντεκα πειρατικά και εκατοντάδες πειρατές.⁹⁷

Ο Παναγιώτης Κουμουνδουράκης είχε χάσει την εύνοια της Πύλης εξαιτίας της στήριξης που παρείχε στους Μανιάτες πειρατές. Οι επιθέσεις των τελευταίων σε εμπορικά πλοία αυστριακών υποχρέωναν το οθωμανικό δημόσιο να πληρώνει συνεχώς μεγάλες αποζημιώσεις στο αυστριακό κράτος, ενώ την ίδια στιγμή οι Μανιάτες δεν πλήρωναν ούτε τους κύριους φόρους που τους αναλογούσαν προς το οθωμανικό κράτος.⁹⁸ Ωστόσο, η στόχευση της Πύλης στην προκειμένη περίπτωση δεν εξαντλούνταν στην επανόρθωση της οικονομικής ζημιάς που προκαλούσαν στο οθωμανικό δημόσιο η δράση των κουρσάρων και γενικώς η άρνηση των Μανιατών να αποτίσουν τις φορολογικές τους υποχρεώσεις. Η στόχευση της Πύλης είχε πρωτίστως στρατηγική σημασία και σχετιζόταν αφενός με ανησυχία που προκαλούσαν οι επεκτατικές βλέψεις του Ναπολέοντα στην ανατολική Μεσόγειο, και αφετέρου με την αδυναμία της κεντρικής διοίκησης να διατηρήσει υπό τον έλεγχο της τη μεθόριο. Η περίπτωση της Μάνης είναι ενδεικτική, καθώς η περιοχή αποτελούσε όχι μόνο καταφύγιο κλεφτών και πειρατών, αλλά και «δίοδος» προς το εσωτερικό της Πελοποννήσου για τους Γάλλους που αναζητούσαν τη διεύρυνση της επιρροής τους.⁹⁹ Οι περιορισμοί που θέτει ο καπουδαν πασά το επόμενο διάστημα στους κάτοικους των νησιών του Αιγαίου συνηγορούν στο γεγονός ότι κύριος στόχος των οθωμανικών αρχών μετά το 1801 ήταν ο περιορισμός των φυγόκεντρων τάσεων σε όλα τα επίπεδα

⁹⁵ Ο.π., τ. 2, 8, 45-47, 49-50. Για την καταδίωξη των Μανιατών πειρατών από τον Βούλγαρη νορίτερα, το 1801 βλ. επίσης τ. 1

⁹⁶ Ο.π., τ. 2, 8, 45-47. Βλ. επίσης Κωνσταντινίδης Τρύφων, *Καράβια, Καπετάνιοι και Συντροφοναύται*, 16-17. Μιχαήλ, Σακκελαρίου, *Η Πελοπόννησος κατά την δευτεραν Τουρκοκρατία (1715-1821)* Αθήνα, 1978, 236

⁹⁷ Ο.π., τ. 2, 43, 47, Τρύφων, *Καράβια, Καπετάνιοι και Συντροφοναύται*, 16-17

⁹⁸ Μιχαήλ, Σακκελαρίου, *Η Πελοπόννησος*, 135-136. , *Καράβια, Καπετάνιοι και Συντροφοναύται*, 16-17.

⁹⁹ Ο.π., 135-136.

– πολιτικό, οικονομικό, κοινωνικό. Η ανησυχία των Οθωμανικών αρχών αφορούσε αρχικά τα ευρωπαϊκά κράτη και έπειτα τη Ρωσία, η οποία είχε μεγάλη επιρροή στους Έλληνες εμπορευόμενους.

Όσο αφορά το πεδίο των παραγωγικών δραστηριοτήτων, το οθωμανικό κράτος επιχείρησε να αποκτήσει ένα μεγαλύτερο έλεγχο στη διεξαγωγή του εμπορίου στο Αιγαίο, μέσα από την επιβολή μιας σειράς περιοριστικών μέτρων. Αρχικά, ο καπουδάν πασά διατάζει τις τοπικές αρχές της Ύδρας και των Σπετσών να μην επιτρέπουν στους κατοίκους των νησιών την οικοδόμηση εμπορικών караβιών, δίχως πρώτα να έχει ειδοποιηθεί με αναλυτική αναφορά των προεστών και του μπας κοτζαμπάση Βούλγαρη η οθωμανική διοίκηση. Το μέτρο αφορούσε όλους τους Οθωμανούς υπηκόους και τους προστατευόμενους κάτοχους ξένων μπερατίων (*berati*). Στο εξής, συμπληρώνει η διαταγή του καπουδάν πασά, κάθε νέο εμπορικό καράβι προϋποθέτει την έκδοση απόφασης από την κεντρική οθωμανική διοίκηση.¹⁰⁰ Στις επιστολές δεν υπάρχει κάποια σαφή εξήγηση για τη λήψη μέτρου, ή κάποια αιτιολόγηση που να δικαιολογεί τη πρόκληση του. Ο δραγουμάνος του στόλου αναφέρει απλώς ότι στόχος του καπουδάν πασά είναι να εμποδίσει την κατασκευή караβιών.

Το μέτρο δεν γνωρίζουμε εάν εφαρμόστηκε. Λίγες μέρες μετά την έκδοση της απαγόρευσης, ο μπερατλής της Ρωσίας, Θέοδορος Μέξης, Σπετζιώτης, προσέλαβε Ύδραίο ναυπηγό για την επίβλεψη της κατασκευής του νέου του πλοίου.¹⁰¹ Η απόφαση του Μέξη προκάλεσε την ανησυχία των Ύδραίων προεστών που θεώρησαν ότι τέτοιου είδους ενέργειες θα οδηγούσαν σταδιακά και άλλους καπετάνιους και έμπορους στην προστασία της Ρωσίας. Τρεις μήνες αργότερα, το Σεπτέμβριο του 1803, ο καπουδάν πασάς απαιτεί από τους προεστούς του νησιού και τον Βούλγαρη να τηρήσουν τα εδάφια των βασιλικών αχτναμέδων, τα οποία απαγόρευαν στους Οθωμανούς υπηκόους να εργάζονται σε ξένα εμπορικά πλοία, συμπεριλαμβανομένων και των προστατευόμενων Οθωμανών εμπόρων.¹⁰² Η υπενθύμιση αυτή γίνεται ύστερα από επανειλημμένες αναφορές που έγιναν προς τις οθωμανικές αρχές για καταστρατήγηση του συγκεκριμένου κανονισμού από Ύδραίους ναυτικούς. Ο καπουδάν πασάς διατάζει

¹⁰⁰ Ό.π., τ. 2, 39-40, 42-43.

¹⁰¹ Ό.π., τ. 2, 71-72.

¹⁰² Ό.π., τ. 2, 71-72.

ότι στο εξής όσοι Υδραίοι προσλαμβάνονται για εργασία σε πλοία ξένων βασιλείων θα συλλαμβάνονται και θα γίνονται σκλάβοι μαζί με τις οικογένειες τους.

Τις επόμενες μέρες η απαγόρευση επεκτάθηκε και για τα πλοία των προστατευόμενων με ρωσική σημαία.¹⁰³ Λόγω της υπεροχής των προστατευόμενων της Ρωσίας στην Ύδρα, ο Βούλγαρης διατάζει τους προεστούς του νησιού να ενημερώσουν τον κόνσολο της Ρωσίας στην Ύδρα, Αναστάση Κοκίνη για την επέκταση του μέτρου στα πλοία με ρωσική σημαία. Το μέτρο προκάλεσε την αντίδραση των προεστών των νησιών του Αργοσαρωνικού, οι οποίοι βρέθηκαν υπό την πίεση των πλοιάρχων και των πληρωμάτων. Μετά από αιτήματα των προεστών των νησιών ο δραγουμάνος του στόλου πληροφόρησε τον Βούλγαρη ότι σε περίπτωση μεγάλης ανάγκης οι καπετάνιοι με ξένη πανδιέρα θα μπορούσαν να προσλάβουν έναν περιορισμένο αριθμό Οθωμανών ναυτών.¹⁰⁴ Ο δραγουμάνος αποσαφηνίζει στο κείμενο του ότι η εξαίρεση αυτή γίνεται για ταξίδια προς την Κωνσταντινούπολη, και μόνο εφόσον ακολουθήσει καταγραφή των πληρωμάτων και συνταχθεί κατάλογος από τους κόνσολος του νησιού. Οι κατάλογοι θα πρέπει να στέλνονται στις λιμενικές αρχές της Κωνσταντινούπολης πριν ξεκινήσει το πλοίο το ταξίδι του από το νησί.¹⁰⁵

Αρχικά, το μέτρο αυτό θεωρούμε ότι συνδέεται με τη γενικότερη προσπάθεια της Πύλης να περιορίσει την αποδημία από τα νησιά του Αιγαίου, και κυρίως τη μετανάστευση των Οθωμανών υπηκόων προς τις ρώσικες ακτές της Μαύρης Θάλασσας. Ένα χρόνο ωρρίτερα, επιστολή των Υδραίων αναφορικά με το εμπόριο στη Μαύρη Θάλασσα μαρτυρούσε ότι είχε προηγηθεί διαταγή από τις οθωμανικές αρχές για όσους εμπορεύονται στα ρώσικα παράλια. Η μετακίνηση των νησιωτικών πληθυσμών αποτελούσε ενδημικό φαινόμενο, το οποίο απασχόλησε επί μακρόν την οθωμανική διοίκηση.¹⁰⁶ Για παράδειγμα, μετά τη λήξη του Β' Ρώσο-οθωμανικού πολέμου, ο καπουδάν πασάς, με αφορμή έκδοση σουλτανικού φερμανιού, απαγορεύει στους κάτοικους του Αιγαίου και συγκεκριμένα σε γυναίκες και σε παιδιά να μεταβούν στην Κωνσταντινούπολη, η οποία αποτελούσε σταθμό για την μετάβαση στη Ρωσία.¹⁰⁷ Από την άλλη πλευρά, το γεγονός ότι ο περιορισμός αφορά τα καράβια που ανήκουν σε ξένα κράτη και εμπορευόμενους με ξένη σημαία δηλώνει από μόνο του τη βούληση

¹⁰³ Ο.π., τ. 2, 72

¹⁰⁴ Ο.π., τ. 2, 76-77.

¹⁰⁵ Ο.π., τ. 2, 76-77.

¹⁰⁶ Δημήτρης Δημητρόπουλος, *Μαρτυρίες για τον πληθυσμό των νησιών του Αιγαίου, 15^{ος}-αρχές 19^{ου} αιώνα*, Τετράδια εργασίας 27, Ινστιτούτο Νεοελληνικών Ερευνών- Ε. Ι. Ε., Αθήνα (2004), 91-94.

¹⁰⁷ Ο.π., τ. 1,33.

των οθωμανικών αρχών να περιοριστεί η επιρροή των ξένων κρατών στο εσωτερικό των νησιών.

Υπέρ της δεύτερης εκδοχής συνηγορεί και το γεγονός ότι στις 10/9/1803 ο καπουδάν πασά, επικαλούμενος σχετικό αυτοκρατορικό ορισμό, ανακοινώνει στους κάτοικους των νησιών του Αιγαίου, ότι απαγορεύετε στους Οθωμανούς υπηκόους να λαμβάνουν άδειες κόνσολων και βίτζεκονσολων (προξένων και υποπροξένων) ευρωπαϊκών χωρών.¹⁰⁸ Όσοι δε από τους υπηκόους παρέβλεπαν τον παραπάνω κανονισμό και λάμβαναν τα σχετικά «σενέτια» (ειδικά έγγραφα) για να γίνουν κόνσολοι, έχαναν αυτομάτως τη δυνατότητα να αγοράσουν μούλκια, σπίτια, εργαστήρια και υποστατικά εντός της οθωμανικής επικράτειας. Επίσης δεν τους επιτρεπόταν τα αφιερώματα σε εκκλησίες, μοναστήρια και ιερούς χώρους.¹⁰⁹ Την έκδοση του αυτοκρατορικού ορισμού ακολούθησε ένα φερμάνι, το οποίο περιέγραφε αναλυτικά τους περιορισμούς που θα είχαν όσοι αθετούσαν τις διαταγές του οθωμανικού κράτους και χρίζονταν κόνσολοι ή βίτζεκόνσολοι.¹¹⁰

Το μέτρο αυτό, αν και αφορούσε τον περιορισμό των προνομίων των προξένων, στόχευε ουσιαστικά στη μείωση του αριθμού των εμπορευόμενων με ξένη προστασία, καθώς η αναπαραγωγή του καθεστώτος της προστασίας εξαρτιόταν από την επιρροή των θεσμικών φορέων του κατά τόπους. Θυμίζουμε εδώ, ότι οι πρόξενοι ήταν αυτοί που παρείχαν στους καπετάνιους που εμπορεύονταν με ξένες σημαίες τα απαραίτητα εγγυητικά έγγραφα και ήταν αυτοί που μεσολαβούσαν για να μπορέσουν να ταξιδέψουν χωρίς κάποια ενόχληση από το οθωμανικό κράτος.¹¹¹

Το προσεχές διάστημα τα μέτρα περιορισμού έναντι όσων εμπορευόταν υπό ξένη προστασία -ή με ξένες σημαίες- κλιμακώθηκαν. Το Σεπτέμβριο του 1804, ο δραγουμάνος του στόλου, Παναγιώτης Μουρούζης, ανακοίνωσε στους προεστούς της Ύδρας την απόφαση της κεντρική διοίκησης να απαγορεύσει τη χορήγηση των «μπουγιουρδί των караβιών», σε όσους υπηκόους έθεσαν τον εαυτό τους σε ξένη προστασία ή υψώνουν ξένη σημαία. Συγκεκριμένα, η επιστολή απευθυνόταν στο μπας κοτζαμπάση Βούλγαρη και στους προεστούς του νησιού, οι οποίοι ήταν αυτοί που ουσιαστικά εγγυούνταν για τα μπουγιουρντί των πλοίαρχων του νησιού και συνέτασσαν τους καταλόγους των πλοίων.¹¹²

¹⁰⁸ Ο.π., τ. 2, 55-58

¹⁰⁹ Ο.π., τ. 2, 55-58.

¹¹⁰ Ο.π., τ. 2, 55-58.

¹¹¹ Ο.π., τ. 1, 37.

¹¹² Ο.π., τ. 2, 175.

Διεκτραγωδώντας την απόφαση του καπουδάν πασά, ο δραγουμάνος έγραφε στην επιστολή του προς τον Βούλγαρη ότι όσοι δεν είναι «γνήσιοι ραγιάδες» θα υστερούνται την προστασία της Υψηλής Πύλης, την οποία ανακλούσαν «τα μπουγιουρντί των καραβιών»: «ότι όσοι δεν είναι ραγιάδες γνήσιοι της Υψηλής Πόρτας, δεν πρέπει να είναι υπό την δεφένδουσιν και προστασίαν όπου είναι οι ραγιάδες, και τούτω τω λόγω τα περί των καραβίων ηγενομονικά μπουγιουριουλδιά δια του υψηλοτάτου εφένδη μας δεν πρέπει να τα δώσης εις εκείνους όπου αποσκιρτήσαντες υπεβλήθησαν ξέναις σημαίαις, ειμή όταν γένωνται πάλιν ραγιάδες ως και πρότερον, και πιστοποιηθώμεν περί τούτου ημείς δια κοινού ενφράγιστον γράμματος.».¹¹³

Τις παραπάνω κυρώσεις και περιορισμούς ακολούθησε η εξαγγελία του «νέου συστήματος» από τον δραγουμάνο του στόλου στις 25/3/1804.¹¹⁴ Στο πλαίσιο ενίσχυσης των «ραγιάδικων καραβιών», όπως έγραφε ο Παναγιώτης Μουρούζης στην επιστολή του, προτάθηκε από τον καπουδάν πασά η εφαρμογή ορισμένων ευνοϊκών ρυθμίσεων για τους καπετάνιους των «ραγιάδικων καραβιών». Ειδικότερα όσοι καπετάνιοι χρησιμοποιούσαν την οθωμανική σημαία -και μόνο αυτή- θα λάμβαναν ειδικά μεπεράτια από το οθωμανικό κράτος, τα οποία θα τους εξασφάλιζαν κάποια ειδικά προνόμια: πρώτον, απαλλαγή από τον κεφαλικό φόρο και ελευθερία στο καθεστώς ένδυσης. Οι πλοίαρχοι-κάτοχοι των μεπερατίων προτάθηκε να φορούν ότι επιθυμούσαν, προνόμιο το οποίο είχαν μόνο οι μουσουλμάνοι και οι μεπερατλήδες.

Δεύτερον, προβλεπόταν η καταβολή των τελωνειακών δασμών με βάση το «παλαιό σύστημα», δίχως δηλαδή τις μεταγενέστερες επιβαρύνσεις που επιβλήθηκαν. Το μέτρο αυτό προέβλεπε στην ουσία προστασία από τις *αβανίες* (τα δοσίματα) που επέβαλαν (παράνομα αλλά ανεκτά) στα μεγάλα λιμάνια οι πασάδες και οι ισχυροί Οθωμανοί αξιωματούχοι. Τα παράνομα αυτά δοσίματα επέπλητταν κυρίως τους ξένους εμπόρους ή τους Οθωμανούς που δρούσαν υπό ξένη προστασία. Από επιστολές των Υδραίων προς τον δραγουμάνο του στόλου φαίνεται ότι ο ρόλος του καπουδάν πασά είχε καθοριστικό ρόλο για τη διαμόρφωση των περιθωρίων εκμετάλλευσης που είχαν Οθωμανοί αξιωματούχοι στα λιμάνια του Αιγαίου των δοσιμάτων στα λιμάνια. Βλέπουμε για παράδειγμα ότι το αμέσως επόμενο διάστημα μετά το θάνατο του Γαζή Χουσεΐν πασά, ο όποιος είχε την πιο μακρόχρονη παρουσία στο αξίωμα του καπουδάν πασά την περίοδο 1778-1807, οι Υδραίοι προεστοί παραπονιούνται για τις καταχρήσεις

¹¹³ Ο.π., τ. 2, 175.

¹¹⁴ Ο.π., τ. 2, 177-178.

που γίνονται εις βάρους των Υδραίων καπετάνιων στα λιμάνια του Αιγαίου από αγάδες και ισχυρούς Οθωμανούς αξιωματούχους.¹¹⁵ Οι Υδραίοι ισχυρίζονται ότι με τον θάνατο του Γαζή Χουσεϊν αυξήθηκαν οι καταχρήσεις εις βάρους τους, είτε από τους αγάδες στα λιμάνια του Αιγαίου, είτε από τους Οθωμανούς αξιωματούχους και απεσταλμένους τζαούς αγάδες στο πλαίσιο της είσπραξης των φόρων και των ναυτολογιών.¹¹⁶ Κατά τη γνώμη μας το μέτρο για τις επιπρόσθετες παράνομες επιβαρύνσεις συμπεριλήφθηκε στο νέο «σύστημα» πιθανόν για τις να υπογραμμιστεί η σημασία της οθωμανικής προστασίας και μέριμνας στους κάτοχους οθωμανικών μερατίων, έναντι φυσικά των προστατευόμενων από ξένα κράτη καπετάνιων.

Τέλος, στο κείμενο του δραγουμάνου για το νέο «σύστημα» σημειωνόταν πως με την απόκτηση των οθωμανικών μερατιών οι καπετάνιοι μπορούσαν να εμπορεύονται ελεύθερα όπου επιθυμούσαν υπό την προστασία του οθωμανικού κράτους. Το τελευταίο αυτό συνεπάγεται, επίσης, προστασία από τους κουρσάρους των τριών Οντζάκ (*Ocak*).¹¹⁷ Πρόκειται για ζήτημα που ταλάνισε ιδιαίτερα τους Υδραίους εμπορευόμενους το προηγούμενο διάστημα, ιδίως κατά την περίοδο του Γάλλο- οθωμανικού πολέμου (1798-1801). Στο Α.Κ.Υ βλέπουμε τους Υδραίους προεστούς να ζητούν να προβλεφθεί στα «μπουγιουρδί των караβιών» διαταγή που να απαγορεύει στους κουρσάρους των τριών Οντζάκ (Αλγερία, Τρίπολη και Τυνησία) να εμποδίζουν και να μην συλλαμβάνουν τα πλοία τους.¹¹⁸ Τη περίοδο 1797-1802 οι Μπαρμπάρεσοι πειρατές υπήρξαν μόνιμη απειλή για το εμπόριο των Υδραίων.¹¹⁹ Παρότι οι ακτές της Βορείου Αφρικής υπάγονταν διοικητικά στην Οθωμανική αυτοκρατορία, στο Α.Κ.Υ φαίνεται πως η οθωμανική σημαία δεν αποθάρρυνε τους Αλγερινούς και τους Μπαρμπάρεσους κουρσάρους από το να επιτεθούν και να συλλάβουν όσα πλοία ταξίδευαν κοντά στο Τυρρηνικό πέλαγος.¹²⁰ Υπάρχουν ακόμη, αναφορές για σύλληψη υδραϊκών πλοίων από Μπαρμπάρεσους πειρατές κάτω από την Ιταλική χερσόνησο, αλλά και εγγύτερα στο χώρο του Αιγαίου, δίπλα στα Κύθηρα.¹²¹ Από την αλληλογραφία των Υδραίων προς τις οθωμανικές αρχές φαίνεται ότι σε ορισμένα διαστήματα οι κουρσάρικες επιθέσεις σε ραγιάδικα πλοία γίνονταν υπό τις υποδείξεις της Πύλης. Το γεγονός ότι οι οθωμανικές αρχές συμπεριέλαβαν στα

¹¹⁵ Ο.π., τ. 2, 118

¹¹⁶ Ο.π., τ. 2, 122-123. 220-221

¹¹⁷ Ο.π., τ. 2, 177-178.

¹¹⁸ Ο.π., τ. 1, 291.

¹¹⁹ Παράρτημα

¹²⁰ Ο.π., τ. 1, 163.

¹²¹ Ο.π., τ. 1, 163,

προνόμια του «νέου συστήματος» ναυσιπλοΐας την προστασία από τα Οντζάκ υπογραμμίζει από μόνο του το μέγεθος τους προβλήματος.

Το ζήτημα των επιθέσεων των Οντζάκ απασχολούσε εκτός από τους καπετάνιους και τα πληρώματα που διακινδύνευαν τη ζωή τους, και τους παρτζινέβελους των πλοίων, τους ναυλώτες και τους εξωτερικούς επενδυτές-δανειστές. Είναι ενδεικτικό ότι οι δανειστές των Υδραίων από τη Σμύρνη, εισηγούνται σε ενυπόγραφη επιστολή τους προς τους προεστούς την μεταβολή του τρόπου επένδυσης και επιστροφής των κεφαλαίων τους, λόγω του αυξημένου κινδύνου που διατρέχουν τα Υδραϊκά πλοία στα ταξίδια τους προς τη Μεσόγειο. Στην επιστολή υπογραμμίζεται ότι για το κίνδυνο που διατρέχουν τα υδραϊκά πλοία ευθύνονται ο καπουδάν πασάς και οι Βρετανοί.¹²²

Όσο αφορά τη διαδικασία χορήγησης των μπερατιών, ήταν ίδια ακριβώς με αυτήν των «μπουγιουρδί των караβιών». Το γεγονός μάλιστα ότι τα μπεράτια παρέχονται στους αιτούντες καπετάνιους μαζί με τα μπουγιουρντί υποδεικνύει ότι επρόκειτο για μια μετεξέλιξη του ισχύοντος συστήματος κρατικού ελέγχου, με σαφή βεβαίως στόχο τον περιορισμό των εμπορευόμενων υπό ξένη προστασία. Στην πράξη, η χορήγηση του μπερατίου προϋπέθετε την απόκτηση του μπουγιουρντί. Όπως ίσχυε και παλιότερα οι εγγυητές των πλοίαρχων ήταν οι προεστοί του νησιού, ενώ σε περίπτωση μετάβασης κάποιου πλοίαρχου στην Κωνσταντινούπολη, είτε για να εμπορευθεί εκεί είτε για διασχίσει τα Στενά, επιβαλλόταν προσκόμιση πατέντας (άδειας δηλωτικής) με την σφραγίδα του Κοινού.¹²³

Σε άρθρο της Τζελίνα Χαρλαύτη και της Σοφίας Λαΐου αναφορικά με την κρατική πολιτική της Οθωμανικής αυτοκρατορίας στο εμπόριο της Μεσογείου και την ελληνική ναυτιλία, το νέο «σύστημα» που εξαγγείλει ο δραγουμάνος του στόλου το 1804 αντιμετωπίζεται ως απόληξη –τοπική εξειδίκευση– της νέας εμπορικής πολιτικής του Σελίμ Γ', η οποία εγκαινιάστηκε το 1802 με την δημιουργία μιας νέας, ελεγχόμενη από το οθωμανικό κράτος, εμπορικής κοινότητας Οθωμανών υπηκόων που θα ασχολούνταν με το εξωτερικό εμπόριο.¹²⁴ Οι έμποροι αυτοί, οι οποίοι αποκαλούνταν από την Οθωμανική διοίκηση έμποροι της Ευρώπης (*Avrupa tüccarlari*), λάμβαναν

¹²² Ο.π., τ. 1, 272-273.

¹²³ Ο.π., τ. 2, 177-178.

¹²⁴ Gelina Harlaftis – Sophia Laiou, “Ottoman state policy in Mediterranean trade and shipping, c. 1780 - c. 1820: The rise of the Greek-owned merchant fleet”, στο Mark Mazower (επιμ.) *Networks of power in modern Greece. Essays in honor of John Campbell*, Hurst & Co, Λονδίνο 2008, 1-44.

μπεράτια από το οθωμανικό κράτος μέσω των οποίων απολάμβαναν τα ίδια προνόμια με τους κάτοχους ξένων μπερατιών (*berati*) –απαλλαγή φόρων, δασμών, ελευθερία της ένδυση κ.α.- χωρίς όμως να έχουν την ξένη προστασία.¹²⁵

Η παραπάνω θεώρηση ερμηνεύεται στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού ανταγωνισμού που διεξάγεται στην ανατολική Μεσόγειο για τον έλεγχο του εξωτερικού εμπορίου της Οθωμανικής αυτοκρατορίας, κατά το γύρισμα από τον 18^ο στον 19^ο αιώνα. Ειδικότερα γίνεται λόγος για μία προσπάθεια του Οθωμανικού κράτους να περιορίσει την προστασία που παρείχαν οι ευρωπαϊκές δυνάμεις και η Ρωσία, στους Οθωμανούς μη μουσουλμάνους έμπορους που εμπλέκονταν στο εμπόριο με την δυτική Ευρώπη. Η διατήρηση του ελέγχου του ενδοπεριφερειακού εμπορίου από την Οθωμανική αυτοκρατορία και η ισχυροποίηση του οθωμανικού κράτους στο εσωτερικό αναδεικνύονται σε βασικές στοχεύσεις της πολιτικής Σελίμ Γ'. Ως προς αυτό ο Μακ Γκούαν υποστηρίζει, ότι ο Σελίμ Γ' θεωρούσε πως η ύπαρξη μιας ισχυρής γηγενής τάξης εμπόρων υπό ξένη προστασία έθετε σε κίνδυνο την οθωμανική οικονομία και την συνοχή του οθωμανικού κράτους. Για τον λόγο αυτό επιχείρησε να εξουδετερώσει τους εμπορευόμενους με ξένη προστασίας, δημιουργώντας στην θέση τους μια νέα ομάδα εμπόρων, τους «ευρωπαϊούς έμπορους», οποίοι είχαν την άδεια να εμπορεύονται στο εξωτερικό.¹²⁶ Για τη στήριξη τους, αλλά και τη διασφάλιση των εμπορικών συμφερόντων του οθωμανικό κράτος ο Σελίμ Γ' εγκαθιδρύει μεταξύ 1802-1807 μια σειρά από οθωμανικά προξενεία σε πόλεις λιμάνια της κεντρικής και της δυτικής Μεσόγειου.¹²⁷ Τη πολιτική του Σελίμ Γ' στο πεδίο του εξωτερικού εμπορίου συνεχίζει ο διάδοχος του, ο Μαχμούτ Β'.¹²⁸

Πράγματι, οι απαγορεύσεις και οι περιορισμοί που επιβάλλει το οθωμανικό κράτος στους Υδραίους και τους άλλους νησιωτικούς πληθυσμούς του Αιγαίου μαρτυρούν ότι η στρατηγική της Πύλη κατευθυνόταν προς ενίσχυση της οθωμανικής

¹²⁵ Για τον θεσμό των «εμπόρων της Ευρώπης» και την εφαρμογή του μέσα στα χρόνια βλ. επίσης Bruce Masters, “The Sultan’s Entrepreneurs: The Avrupa tucclaris and the Hayriye tucclaris in Syria” *International Journal of Middle Eastern Studies* 24/4 (1992) 579-597. Τριαντάφυλλος Σκλαβενίτης «Τα συστήματα των εμπόρων της Σμύρνης και της Κωνσταντινούπολης (1806-1820)», *Ο έξω-Ελληνισμός. Κωνσταντινούπολη και Σμύρνη. Πνευματικός και κοινωνικός βίος* (30 & 31/10/1998,)Αθήνα 2000, 67-75.

¹²⁶ Bruce McGowan «Η εποχή των Αγιάνηδων», στο Halil Inalcic - Donald Quataert (επιμ.) *Οικονομική και κοινωνική Ιστορία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας*, 318-319.

¹²⁷ Το οθωμανικό κράτος ίδρυσε προξενεία στη Μεσσίνα, στο Παλέρμο, στο Λιβόρνο, στη Γένοβα, στη Βενετία, στη Τεργέστη στη Μασσαλία και στη Λισαβόνα. Gelina Harlaftis – Sophia Laiou, “Ottoman state policy in Mediterranean trade and shipping.”

¹²⁸ Bruce McGowan «Η εποχή των Αγιάνηδων», στο Halil Inalcic - Donald Quataert (επιμ.) *Οικονομική και κοινωνική Ιστορία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας*, 319.

σημαίας και των Οθωμανών εμπόρων έναντι των ξένων εμπόρων και των καπετάνιων με ξένη προστασία και σημαία. Στο γεγονός αυτό συνηγορεί και το «νέο σύστημα» που εξαγγείλει ο δραγουμάνος. Τα προνόμια που προτείνει καταδεικνύουν με τον καλύτερο τρόπο την πρόθεση της Πύλης να εξισώσει το status των Οθωμανών εμπόρων με τους ξένους και τους κάτοχους ξένων μερατίων και σημαίων. Ωστόσο, αυτό δε σημαίνει ότι οι Υδραίοι και οι νησιώτες έμποροι και καπετάνιοι πριμοδοτήθηκαν με τον ίδιο τρόπο που το οθωμανικό κράτος το έπραξε νωρίτερα, για τους «έμπορους της Ευρώπης».

Η εξαγγελία των προνομίων δεν χαροποίησε τους Υδραίους, παρά το γεγονός ότι ικανοποιούσε προφορικά κάποια από τα αιτήματα τους, όπως ήταν η προστασία από τους κουρσάρους των Οντζάκ. Αρχικά διαβάζουμε, ότι τα μέτρα που εξήγγειλε ο δραγουμάνος του στόλου υπέρ των Υδραίων καπετάνιων το 1804 αφορούσαν τη συμμετοχή στο εμπόριο μόνο εντός της οθωμανικής επικράτειας, και ειδικότερα στο χώρο του Αιγαίου. Το γεγονός αυτό, μαρτυρούν τουλάχιστον τα κείμενα των πρώτων μερατιών του νέου «συστήματος» που εκδόθηκαν το ίδιο διάστημα και χορηγήθηκαν στους Υδραίους πλοιάρχους.¹²⁹ Για την ακρίβεια, τα μεράτια που τους δόθηκαν δεν εξασφάλιζαν ούτε την άμεση διέλευση από τα Στενά για να μεταβούν ελεύθερα στη Μαύρη Θάλασσα.¹³⁰ Το γεγονός αυτό από μόνο του δείχνει τους περιορισμούς του νέου συστήματος, καθώς η χορήγηση γραπτής άδειας για τα ταξίδια στη Μεσόγειο αποτελούσε ένα βασικό αίτημα των Υδραίων, το οποίο είχε διατυπωθεί πριν από καιρό. Ήδη από το 1802, με αφορμή την ανανέωση των μπουγιουρδί των караβιών, οι Υδραίοι προεστοί είχαν ζητήσει να περιέχεται γραπτώς, στα νέα «μπουγιουρδί» που θα τους χορηγούνταν η άδεια να ταξιδεύουν τα υδραϊκά πλοία εκτός οθωμανικής επικράτειας: *«τώρα όπου έγινεν ή ειρήνη, να κάμη πρόβλεψιν, όπου ανεμποδίστως τα καράβιά μας να ταξιδεύουν Πουνέντε και Λεβάντε.»*¹³¹

Η γραπτή εγγύηση της Πύλης στα «μπουγιουρδί των караβιών» φέρεται πως ήταν αναγκαία για τους Υδραίους καπετάνιους και έμπορους κυρίως για δύο λόγους. Πρώτον, λόγω των κουρσάρων, οι οποίοι δεν έδειχναν σεβασμό στην οθωμανική σημαία και έκαναν πρέζα τα υδραϊκά πλοία. Δεύτερον, οι Υδραίοι επιδίωκαν να αναγράφεται γραπτώς στα επίσημα έγγραφα της Πύλης η δυνατότητα να ταξιδεύουν όπου

¹²⁹ Ο.π., τ. 2, 190-191.

¹³⁰ Τα έγγραφα του «νέου συστήματος» ανέφεραν την πλεύση μόνο για την «Ασπρη Θάλασσα», δηλαδή το Αιγαίο. Ο.π., τ. 2, 190-191.

¹³¹ Ο.π., τ. 1, 291.

θέλουν για λόγους προστασίας και διασφάλισης των συμφερόντων τους. Δεν είναι λίγες οι φορές που καπετάνιοι από την Ύδρα ισχυρίζονται ότι εξαπατήθηκαν από έμπορους στα λιμάνια της Ιταλίας, της Ισπανίας ή από οθωμανούς αγάδες της Βόρειου Αφρικής.¹³² Στο ίδιο πλαίσιο, η οθωμανική προξενική υποστήριξη τους ήταν αναγκαία για τις δικαστικές διαμάχες που ήταν εμπλεκόμενοι, είτε ως κατηγορούμενοι είτε ως κατήγοροι.

Όπως μαρτυρά επιστολή που συντάχθηκε λίγες μέρες την ανακοίνωση του νέου «συστήματος» οι Υδραίοι δεν έμειναν ικανοποιημένοι με τα «προνόμια» που τους δόθηκαν, αφενός διότι δεν προβλεπόταν κάποια λύση στο ζήτημα των συλλήψεων των караβιών τους από το πολεμικό ναυτικό των Βρετανών και Αμερικάνων, αφετέρου εξαιτίας της αντιμετώπισης τους από στα Ισπανικά λιμάνια, όπου μεταφέρουν τρόφιμα και άλλα προϊόντα.¹³³ Παρότι μετά το 1802 η δράση των κουρσάρων ατόνησε, οι Υδραίοι καπετάνιοι συνέχιζαν να αντιμετωπίζουν πρόβλημα στη διεξαγωγή του εμπορίου τους στη Μεσόγειο. Φρεγάτες και πολεμικά πλοία του Αγγλικού και Αμερικάνικου ναυτικού συλλάμβαναν διαρκώς πλοία που κατευθύνοντας από τα ανατολικά προς τη δυτική Μεσόγειο, ώστε να διασφαλιστεί ότι δεν θα τροφοδοτηθούν οι Γάλλοι. Στο Α.Κ.Υ. καταγράφονται αρκετά περιστατικά συλλήψεων υδραϊκών караβιών από το βρετανικό και αμερικάνικο ναυτικό την υπό εξέταση περίοδο και για όσο διαρκούν οι Ναπολεόντειοι πόλεμοι.¹³⁴ Τη στάση που θα κρατούσε το Βρετανικό ναυτικό σε όσα караβια των Υδραίων ταξίδευαν έξω από την οθωμανική επικράτεια είχε υποδείξει νωρίτερα, με την έναρξη του πολέμου (1803), επιστολή του δραγουμάνου του στόλου, με την οποία γνωστοποιούταν τη θέση του βρετανού Ναύαρχου Νέλσον: *«Εις το Β^{ον} από ιναγέτι αυθεντικόν μας προς υμάς τους ραγιαάδες μας εφροντίσαμεν και εγράψαμεν τω τε εν βασιλευούση ενδημούντι ελτζής της Ιγγλιτέρας και τω αδμιράλ Νέλσων προτού να μας το αναφέρετε εσείς, οίτινες και μας απεκρίθησαν ότι εάν τα ραγιαάδικα караβια όπου ταξιδεύουν την Ευρώπην, ήθελεν πιασθούν υπό των Ιγγλέζων πηγαίνοντα δια τα εκείσε μέρη της Ευρώπης και έχοντα ζαχιρε, μπαρούτι, μολύβι, μεχιάματα και άλλα πράγματα ανήκοντα εις άρματα, τα τοιάυτα πράγματα*

¹³² Για τα παράπονα που κάνουν οι Υδραίοι προεστοί στις οθωμανικές αρχές σχετικά με την αντιμετώπιση των καπετάνιων από την Ύδρα στα ισπανικά λιμάνια βλ. Ό.π., τ. 2, 190-191, 208-209. Για τα παράπονα των Υδραίων αναφορικά με την εξαπάτηση πλοιάρχων στο Αλγέρι βλ. Ό.π., τ. 2, 242-244. Για τα προβλήματα που συναντούν οι Υδραίοι στην Ιταλία και τα παράπονα που έχουν προς τους Οθωμανούς προξένους Ό.π., τ. 2, 232, 314.

¹³³ Ό.π., τ. 2, 190-191.

¹³⁴ Παράρτημα

γίνονται κοντραμπάντο, και δια χατήρι μας ελευθερούται το καράβι και μόνον και οι άνθρωποι.».¹³⁵ Το διάστημα μεταξύ 1803 και 1806 καταγράφονται στο Α.Κ.Υ. τουλάχιστον δέκα περιπτώσεις υδραϊκών πλοίων που συλλαμβάνονται από τις ναυτικές δυνάμεις των Αμερικανών και των Βρετανών.¹³⁶

Στην πραγματικότητα, η Βρετανία διατηρούσε τη στάση που είχε απέναντι στα πλοία που διασπούσαν τον αποκλεισμό της Γαλλία τα προηγούμενα χρόνια του πολέμου (1798-1801).¹³⁷ Η Οθωμανική αυτοκρατορία από την άλλη πλευρά, παρότι αποφάσισε να τηρήσει ουδέτερη στάση στο πόλεμο που ξεκίνησε το 1803, ενίσχυσε τους δεσμούς της με την Βρετανία υπό το φόβο των ρωσικών και γαλλικών επεκτατικών σχεδίων στην ανατολική Μεσόγειο.¹³⁸ Οι σχέσεις Βρετανίας – Οθωμανικής αυτοκρατορίας καθρεπτίζονται στο Α.Κ.Υ. και συγκεκριμένα στις εντολές που δίνει η οθωμανική διοίκηση στους Υδραίους προεστούς. Ως προς αυτό είναι ενδεικτικό ότι η Πύλη διατάζει τους Υδραίους να ενημερώνουν τις οθωμανικές αρχές για οποιαδήποτε κίνηση του γαλλικού στόλου στη Μεσόγειο.¹³⁹ Στην ουσία τους πρόσταζε να κάνουν κατασκοπεία.

Είναι χαρακτηριστικό ότι, οι Υδραίοι προεστοί μετά από άκαρπες προσπάθειες να απελευθερώσουν με δικούς τους απεσταλμένους τα πλοία και τα πληρώματα που συνέλαβαν οι Βρετανοί, ζητούν από τον καπουδάν πασά τον διορισμό Οθωμανού πρόξενου στην Μάλτα: «*Ετι σας δηλοποιούμεν, ότι είναι χρεία δια να διορισθή ένας κόνσολος οθωμανός εις την Μάλταν, δια να επιστατήση κάθε υπόθεση ραγιαδων*».¹⁴⁰

Οι Υδραίοι επιθυμούσαν, επίσης, τα μεράτια τους να αναγράφουν ότι μπορούν να ταξιδεύουν ελευθέρα όπου θέλουν εξαιτίας των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν κατά την πληρωμή τους στα λιμάνια της Ισπανία: «*Τα καράβια μας όπου ταξιδεύουν την Ισπανία με ζαχερέδες και με ναύλους, έχουν μεγάλο κίνδυνον εις το να εμβάσουν τα άσπρα τους εις τα καράβια δια το κοντραμπάντον όπου έχουν, και μ'όλον που ρισκοκιδνεύουν την ζωήν τους από τας θαλάσσας και από την αρρωστίαν του τόπου,*

¹³⁵ Ο.π., τ. 2, 106-107

¹³⁶ Παράρτημα.

¹³⁷ Ο.π., τ. 1, 272-273. 275-276.

¹³⁸ Για τις διπλωματικές σχέσεις Βρετανίας – Οθωμανικής Αυτοκρατορίας την περίοδο 1798-1806 βλ. Stanford J. Shaw, *Between Old and New, The Ottoman Empire under Sultan Selim III, 1789-1807*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts 1971, 256-270 του ίδιου *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey, V.1, Empire of the Gazis: The rise and decline of the Ottoman Empire, 1280-1808*, Cambridge University Press 1976, 268-272.

¹³⁹ Ο.π., τ. 2, 133, 235-236.

¹⁴⁰ Ο.π., τ. 2, 118-119

*ως κλέπται κρυφίως εμβάζουν τα άσπρα τους, και εις μερικούς ακολούθησε να τους πιάσουν και να τους τα πάρουν, και όταν θέλουν να μισεύουν τα καράβια, εμβαίνουν άνθρωποι μέσα και τους τα κάνουν τζέρκα, και μ'όλον όπου οι ίδιοι Σπανιόλοι λέγουν ότι είναι προϊπιτο να έμβουν εις την Οθωμανική πανδιέρα· Και δια τι να μας γίνεται αυτό το άδικον, όπου Σπανιόλοι εις την Οθωμανικήν επικράτειαν, εις τα καράβια τους που πραγματεύονται, τα εμβάζουν τα άσπρα παρρησία, και καμμία βίζιτα δεν τους γίνεται.».*¹⁴¹

Οι Υδραίοι προεστοί παρακαλούν τον δραγουμάνο του στόλου να γίνει πρόβλεψη για τα πλοία τους, ώστε να ταξιδεύουν ελεύθερα όπου θέλουν, και όχι μόνο στο Αιγαίο. Η οθωμανική διοίκηση, ωστόσο, δεν φαίνεται να είναι πρόθυμη να παραχωρήσει γραπτώς το δικαίωμα αυτό στους Υδραίους караβοκύρηδες. Υπενθυμίζει αντίθετα, σε κάθε ευκαιρία, ότι η ουδέτερη στάση που τηρεί μέσα στον πόλεμο η Οθωμανική αυτοκρατορία συνεπάγεται απαγόρευση της μεταφοράς τροφίμων και οιαδήποτε υλικότεχνικής βοήθειας στις εμπόλεμους χώρες.¹⁴² Στην πραγματικότητα αυτοί που ασκούν περισσότερο πίεση σε αυτό το πεδίο είναι οι Βρετανοί, ο οποίοι ήταν σε πλεονεκτική θέση στην ανατολική Μεσόγειο μετά το 1801, έναντι το Γάλλων.¹⁴³ Έτσι, οι Υδραίοι συνεχίζουν να εμπορεύονται χωρίς την τυπική επιστασία της Πύλης για όλο το επόμενο διάστημα.

Ο βασικός όμως λόγος που η Πύλη δεν παραχωρεί στους Υδραίους κάποια γραπτή εγγύηση στα επίσημα έγγραφα που χορηγεί στους πλοιάρχους, έγκειται στη στρατηγική που ακολουθεί εκείνη την περίοδο, περί απαγόρευσης εξαγωγής σιτηρών - προϊόν που μεταφέρουν κατά κόρον οι Υδραίοι στη Μεσόγειο από τα μέσα της δεκαετία του 1780. Το γεγονός ότι στα μεράτια που χορηγούνται στους Υδραίους του 1804 δεν συμπεριλαμβάνεται κάποια άλλη περιοχή, πλην του Αιγαίου, δεν είναι τυχαίο. Λίγους μήνες μετά την χορήγηση των πρώτων Οθωμανικών μερατιών οι οθωμανικές αρχές ανακοινώνουν στους πληθυσμούς του Αιγαίου ότι λόγω της έλλειψη σιτηρών στην Κωνσταντινούπολη, και επειδή διεξάγεται παράνομα εξαγωγή σιτηρών από τα παράλια της Οθωμανικής αυτοκρατορίας προς τις Ευρωπαϊκές σκάλες, αποφασίστηκε η αποστολή αυτοκρατορικών κορβετών στην περιοχή της Ρούμελης και στα Ανατολικά παράκτια της οθωμανικής επικράτειας προκειμένου να συλλαμβάνουν όσα πλοία

¹⁴¹ Ο.π., τ. 2, 190-191.

¹⁴² Ο.π., τ. 2, 73-74.

¹⁴³ Ο.π., τ. 2, 75.

φορτώνουν σιτάρι.¹⁴⁴ Στο εξής για τη μεταφορά φόρτωση σιταριού απαιτείται χορήγηση φερμανιού από το οθωμανικό κράτος, το οποίο θα εκδίδεται μετά από αίτηση του καπετάνιου στην Κωνσταντινούπολη.¹⁴⁵ Στο φερμάνι θα αναγράφονται τα στοιχεία του καπετάνιου και ο προορισμός του σιταριού. Το μέτρο αυτό ισχύει τόσο για όλα τα πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας και εθνικότητας.¹⁴⁶ Όπως διαμηνύεται στις επιστολές των οθωμανικών αρχών, όσα πλοία φορτώνουν σιτάρι χωρίς φερμάνι θα συλλαμβάνονται.¹⁴⁷ Το φορτίο θα μεταφέρεται στα αυτοκρατορικά αμπάρια, ενώ θα τιμωρούνται τόσο οι πωλητές του σιταριού όσο και οι αγοραστές του.

Το επόμενο διάστημα οι οθωμανικές αρχές θα συλλάβουν αρκετά υδραίικα πλοία, τα οποία φόρτωναν σιτάρι χωρίς να έχουν τα απαραίτητα έγγραφα.¹⁴⁸ Με τον τρόπο αυτό η Πύλη επιχείρησε να περιορίσει αποτελεσματικά τη διακίνηση σιτηρών και εντός της οθωμανικής επικράτειας. Όπως αναφέρθηκε νωρίτερα, οι οθωμανικές αρχές γνώριζαν ότι τα νησιά και οι παράκτιες περιοχές στο Αιγαίο λειτουργούσαν ως τόπος μεταφόρτωσης και εξαγωγής των σιτηρών. Στις επιστολές τους προς τις οθωμανικές αρχές οι προεστοί του νησιού ισχυρίζονταν ότι τα διασάκια (απαγορεύσεις εξαγωγής σιτηρών) που επιβλήθηκαν στο Αιγαίο ακινητοποίησαν τα καράβια και προκάλεσαν τεράστια ανεργία στο νησί.¹⁴⁹ Ο Βούλγαρης με τους Υδραίους προεστούς ισχυρίζονται μάλιστα σε επιστολή τους προς Οθωμανό αξιωματούχο, στις 10/1/1806, ότι το νησί αδυνατεί να εκπληρώσει άμεσα διαταγές της Πύλης, καθώς οι απαγορεύσεις που επέβαλε η οθωμανική διοίκηση και τα χαμηλά κέρδη του εμπορίου, απομάκρυναν τον χειμώνα πολλούς ναύτες, από ξένους τόπους.¹⁵⁰

Οι επιπτώσεις που είχαν για το εμπόριο της Ύδρας οι απαγορεύσεις στο εμπόριο των σιτηρών δύσκολα ελέγχονται από το διαθέσιμο υλικό. Εικάζουμε, ωστόσο, ότι δεν άφησαν ανεπηρέαστο το νησί της Ύδρας, το οποίο συντελούσε σημαντικό έργο στο περιφερειακό εμπόριο ως διαμετακομιστικό κέντρο.

Οι περιορισμοί που θέτει η Πύλη στο εμπόριο υπό ξένη προστασία, και μάλλον όχι τόσο τα προνόμια του «νέου συστήματος», αναγκάζουν το 1804 ορισμένους πλοίαρχους του νησιού να ζητήσουν από τις τοπικές αρχές να μεσολαβήσουν και να

¹⁴⁴ Ο.π., τ. 2, 243-244.

¹⁴⁵ Ο.π., τ. 2, 244-245.

¹⁴⁶ Ο.π., τ. 2, 243-244.

¹⁴⁷ Ο.π., τ. 2, 244-245, 248.

¹⁴⁸ Ο.π., τ. 2, 275, 276-277, 279, 280.

¹⁴⁹ Ο.π., τ. 2, 265-266, 277, 361, 365-366.

¹⁵⁰ Ο.π., τ. 2, 336-338.

εγγυηθούν για την χορήγηση των οθωμανικών μπερατιών: «Ο καπ. Γιάννης Μπίκου ήλθε και εξήτησε το μπεράτι, φερμάνια κα μπουγιουρλδί, όπου νεωστί εξεδόθησαν από την υψηλήν Πόρταν, δια να ακολουθήση τα ταξίδια του με πανδιέραν τούρκικην, και σας παρακαλούμεν να μας ιδεάσετε εάν άφησε το πασσαβάντι και σπιδιτζιόνες Ρούσικες, όπου πρότερον είχε, και μένομεν.».¹⁵¹ Ο αιτών υπόγραφε στη συνέχεια δήλωση παραίτησης της ρωσικής προστασίας, υπογραμμίζοντας παράλληλα, την απόφαση του να χρησιμοποιεί οθωμανική σημαία. «Δηλοποιώ εγώ ο κάτωθεν γεγραμμένος, ότι ίδια μου θελήσει εμαινάρησα την Ρούσικην μαρκαντίλιαν πανδιέραν, όπου αλπούριζα εις το καράβι μου, και έλαβον εκ της καντζελλαρίας μας Υδρας τα νεωστί εκδοθέντα από την υψηλήν Πόρταν μπεράτι και φερμάνια και το μπουγιουρουλδί του υψηλοτάτου καπουδάν πασά εφένδη μας, δια να ισάρω από του νυν και εις το εξής την τούρκικην πραγματευτάδικην πανδιέραν, και ούτως υπογράφομαι ιδιοχείρος.».¹⁵²

Το νέο «σύστημα» και τα μέτρα που προανήγγειλαν οι οθωμανικές αρχές το 1804 δεν βρήκαν εφαρμογή. Οι κουρσάροι των Οντζάκ συνέχισαν να επιτίθενται στα υδραίικα πλοία που εμπορεύονταν μεταξύ Ιταλίας και Ισπανίας, ενώ παράλληλα οι κάτοχοι των μπερατιών εμφανίζονται να συμμετέχουν στα έσοδα του κοινοτικού ταμείου, την ίδια στιγμή που ο φόρος του χαρατζίου, από τον οποίο υποτίθεται γλίτωναν, είχε χάσει εντελώς την αξία του ως έσοδο.¹⁵³ Οι συλλήψεις των υδραϊκών πλοίων από το Βρετανικό ναυτικό και την Αμερικάνικη μοιραρχία συνεχίζονται αμείωτα όλο το επόμενο το διάστημα των Ναπολεόντειων πολέμων. Στο Ά.Κ.Υ., ακόμα, υπάρχουν αναφορές Υδραίων καπετάνιων που ισχυρίζονται ότι η ραγιαδική σημαία δεν πνέει σεβασμό στη Μεσόγειο και ότι τα πλοία τους αντιμετωπίζονται ως εχθρικά, ιδίως από το Αγγλικό ναυτικό. Το γεγονός αυτό ανάγκασε τους προεστούς του νησιού το 1805 να προειδοποιήσουν τις οθωμανικές αρχές για τις συνέπειες που είχε η έλλειψη προστασίας των Υδραίων στο μεσογειακό χώρο.

Με αφορμή τις συλλήψεις των υδραϊκών πλοίων από τους Αλγερινούς πειρατές το 1805, καθώς άλλα επεισόδια που ζημίωσαν οικονομικά τους Υδραίους στη Μεσόγειο την ίδια περίοδο, οι προεστοί του νησιού διατυπώνουν στον δραγουμάνου του στόλου, Παναγιώτη Μουρουζή, την ανησυχία τους για το ενδεχόμενο οι καπετάνιοι

¹⁵¹ Ο.π., τ. 2, 239.

¹⁵² Ο.π., τ. 2, 240.

¹⁵³ Ενδεικτικά για το φορολογικό έτος 1805 (1/1/1805 – 31/12/1805) οι κάτοχοι μπερατιών και των μπουγιουρντι των καραβιών καταβάλουν 17.922 άσπρα, ενώ τα έσοδα από το χαρατζι είναι μόλις 1.185. Βλ. παράρτημα.

και οι έμποροι να περάσουν υπό την ρωσική προστασία.¹⁵⁴ Απαιτούν μάλιστα οι Υδραίοι καπετάνιοι και έμποροι να προστατεύονται από το οθωμανικό κράτος κατά τη διεξαγωγή του εμπορίου, όπως προστατεύουν τα ξένα κράτη τους σουδίτους έμπορους και τους Οθωμανούς έμπορους με ξένα μπεράτια και σημαία. Την ανησυχία αυτή των Υδραίων συντηρεί, επίσης, το γεγονός ότι στη Μάλτα δεν έγινε διορισμός Οθωμανού κόνσολο, όπως είχε ζητηθεί νωρίτερα, με αποτέλεσμα οι απελευθερώσεις των πλοίων τους και των ανδρών που συνέλαβαν τα Αγγλικά πλοία να καθυστερεί. Την ανάγκη, επίσης, να διοριστεί Οθωμανός κόνσολος ή ελτζής στα λιμάνια της Ισπανίας, λόγω των καταχρήσεων που γίνονται εις βάρος των Ελλήνων καπετάνιων από τις ισπανικές αρχές, υπογραμμίζει σε επιστολή του Έλληνας έμπορος από την Βαρκελώνη προς τον Γεώργιο Βούλγαρη στις 6/1/1805.¹⁵⁵

3. Οι κοινωνικοί και οικονομικοί περιορισμοί στο εσωτερικό της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Ο έλεγχος των προξένων και των δραγουμάνων ως προϋπόθεση του εμπορικού ελέγχου.

Ένα μήνα περίπου μετά την υπογραφή της Συνθήκης του Ιασίου μεταξύ της Οθωμανικής και της Ρωσικής αυτοκρατορίας (9/1/1792), το οθωμανικό κράτος ανακοινώνει μέσω της έκδοσης δύο αυτοκρατορικών διαταγμάτων (*hatt-ı hümayın*) το νέο καθεστώς αντιμετώπισης των δραγουμάνων, των κονσόλων και των ευρωπαϊών εμπορευομένων.¹⁵⁶ Παραλήπτες των διαταγμάτων και υπεύθυνοι για την εφαρμογή τους ήταν οι προεστοί και οι επίτροποι των κοινοτήτων των νησιών του Αιγαίου που υπάγονται στη δικαιοδοσία του καπουδαν πασά, Γάζή Χουσεΐν. Αφορμή για την έκδοση τους, όπως αναγράφεται στο διάταγμα για τους δραγουμάνους, στάθηκε η «αταξία εις το νιζάμι των δραγομάνων, τόσον των παρευρισκομένων κοντά εις τους ελτζήδες των φίλων βασιλείων, οπού εβρίσκονται εις την βασιλεύουσα, όσον και εκείνων όπου ευρίσκονται εις τα έξω μέρη, και εις τα νησιά κοντά εις του κονσόλους.»¹⁵⁷

¹⁵⁴ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Υδρας*, τ. 2, 242-243.

¹⁵⁵ Ο.π., τ. 2, 208-209.

¹⁵⁶ Το αυτοκρατορικό διάταγμα για τους κονσόλους και τους νατζιονάτους (εμπορευόμενοι και διπλωμάτες ξένων κρατών) εκδόθηκε στις 27-2-1792. Για το διάταγμα των δραγουμάνων δεν υπάρχει ακριβής πληροφόρηση. Γνωρίζουμε μόνο ότι εκδόθηκε τον Φεβρουάριου του 1792. Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Υδρας*, τ. 1, 19-21.

¹⁵⁷ Ο.π., τ. 1, τ. 1, 20.

Τα διατάγματα απαιτούσαν από τους εκπροσώπους των νησιών να εφαρμόσουν μια σειρά από μέτρα, τα οποία προσδιόριζαν το νέο καθεστώς αντιμετώπισης και το εύρος των «προνομίων» των εμπορευομένων με ξένη προστασία (προστατευόμενοι με ξένη πατέντα ή έμποροι από ξένα βασίλεια), καθώς και όσων ανήκαν στις υπαλληλικές ομάδες των προξενείων και των πρεσβειών ξένων χωρών (δραγουμάνοι, κόνσολοι κ.α.). Όπως διαφαίνεται από τα δύο κείμενα τα μέτρα αυτά απευθύνονταν σε τρεις διαφορετικές ομάδες ατόμων, που επιτελούσαν διαφορετικού τύπου λειτουργίες στο εσωτερικό των κοινοτήτων, είχαν διαφορετικό καθεστώς αναγνώρισης από την οθωμανική κεντρική διοίκηση και απολάμβαναν διαφορετικού τύπου προνόμια. Η διευκρίνιση αυτή κρίνεται αναγκαία, καθώς συχνά στην ελληνική ιστοριογραφία δίνεται η εντύπωση ότι οι μεταφραστές (δραγουμάνοι) με τους υπηρέτες τους (φερμανλήδες), τους κονσόλους (πρόξενοι) και τους προστατευμένους με ξένη σημαία εμπόρους συνιστούν μία ενιαία ομάδα συμφερόντων –τους αποκαλούμενους «προστατευόμενους»-, με συνέπεια να ακυρώνεται η δυνατότητα ερμηνείας σημαντικών πτυχών της δράσης τους στο εσωτερικό των κοινοτήτων, αλλά κυρίως στην διακίνηση του εμπορίου.¹⁵⁸

Επιχειρώντας να παρουσιάσουμε συνοπτικά το περιεχόμενο των μέτρων του διατάγματος της 27-2-1792 για τους κονσόλους, διακρίνουμε πέντε βασικά σημεία:

Α) Τη μη αναγνώριση των ειδικών προνομίων των κονσόλων (πρόξενων) και των βίτσεκονσόλων (υποπρόξενων). Στο εξής, όσοι ανήκουν σε αυτή την κατηγορία υπαλλήλων θα φορολογούνται και θα κρίνονται όπως οι υπόλοιποι Οθωμανοί υπήκοοι.

Β) Την απαγόρευση στους Οθωμανούς υπηκόους να γίνονται μέλη των προξενικών καταστημάτων και να λαμβάνουν άδειες και σημαίες ξένων κρατών. Όσοι δε από τους Οθωμανούς υπηκόους παραβούν την παραπάνω εντολή θα χάνουν τη δυνατότητα να αγοράζουν –όπως ισχύει και για τους έμπορους ξένων κρατών- μούλκια, σπίτια, εργαστήρια, εκκλησίες και μοναστήρια. Κατ επέκταση, θα χάνουν το δικαίωμα να αφιερώνουν την ακίνητη περιουσία τους σε μοναστήρια ή εκκλησίες.

Γ) Όσοι ξένοι έμποροι απέκτησαν ακίνητη περιουσία «εναντίον των παλαιών νόμων και της τάξεως βασιλείας» να την πουλήσουν σε Οθωμανούς υπηκόους στη τιμή της αξίας της.

¹⁵⁸ Βλ. ενδεικτικά Κοντογιάννης Παντελής, «Οι προστατευόμενοι», *Ανάπτυξη 29 τόμ.*, Αθήνα 1917. Κωνσταντινίδης Τρύφων, *Καράβια, Καπετάνιοι και Συντροφονάται*.

Δ) Τα παιδιά, επίσης, που γεννιούνται από ξένους και γυναίκες Οθωμανές θα φορολογούνται ως Οθωμανοί υπήκοοι και θα κρίνονται με βάση τον ιερό νόμο. Σε περίπτωση χωρισμού τα παιδιά θα μένουν με τις μητέρες τους. Σε περίπτωση ανάληψης κάποιου προξενικού αξιώματος, οφείλουν να πουλήσουν την ακίνητη περιουσία που τους έχει μεταβιβαστεί.¹⁵⁹

Αντίθετα με το διάταγμα περί κονσόλων, το οποίο είχε ισχύ από τη στιγμή της έκδοσης του, το διάταγμα για τους δραγουμάνους και τους «υπηρέτες» τους απευθύνεται σε όσους διορίστηκαν με αυτοκρατορικά μπεράτια και φερμάνια από το έτος 1782 και μετά. Σε αυτό, συνοπτικά, προβλεπόταν:

Α) Η αναθεώρηση του τρόπου διορισμού των υπηρετών. Στο εξής, οι «υπηρέτες» των δραγουμάνων θα διορίζονταν μετά από χορήγηση φερμανιού από το οθωμανικό κράτος και όχι απευθείας από τους πρώτους.

Γ) Αυστηρή εφαρμογή των κανόνων ένδυσης των πρεσβευτών, των δραγουμάνων και των προξένων. «Ο δραγουμάνος με το ένδυμα της δραγομανίας, *«αν είναι ελτζής παρά τω ελτζή και αν είναι κονσόλος παρά τω κονσόλω.»*

Δ) Η απαγόρευση των μετακινήσεων των δραγουμάνων μακριά από τον τόπο όπου βρισκόταν το προξενείο ή η πρεσβεία στην οποία υπηρετούσαν. Αντίστοιχα οι «υπηρέτες» δεν μπορούν να απομακρυνθούν από τον χώρο υπηρεσίας των δραγουμάνων που τους διόρισαν.

Ε) Η απαγόρευση συμμετοχής των δραγουμάνων σε εργαστήρια, μουκατάδες, συντεχνίες και οτιδήποτε άλλο είναι ενάντια του επαγγέλματός τους.

Η παραβίαση των παραπάνω κανονισμών τιμωρούνταν με διαγραφή από το αξίωμα. Σε περίπτωση διαγραφής, θανάτου ή εθελούσιας παραίτησης του δραγουμάνου οι πρέσβεις δεν είχαν το δικαίωμα να δίνουν νέα μπεράτια έως ότου καλυφθεί η κενή θέση. Η χορήγηση νέων μπερατίων από τους πρεσβευτές θα γίνεται σύμφωνα με τις ανάγκες των πρεσβειών, κατόπιν άδειας της οθωμανικής κεντρικής διοίκησης.¹⁶⁰

Βάσει των παραπάνω διαταγμάτων καθίσταται σαφής η πρόθεση της κεντρικής οθωμανικής διοίκησης να περιορίσει όχι μόνο τον αριθμό των εμπορευόμενων Οθωμανών υπηκόων που υπάγονταν σε ξένη προστασία, αλλά και τα προνόμια των υπαλληλικών κοινωνικών στρωμάτων που εκπροσωπούσαν το καθεστώς της ξένης

¹⁵⁹ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 19-20.

¹⁶⁰ Ο.π., τ. 1, 20.

προστασίας (πρέσβεις, δραγουμάνους κονσόλους). Στην πραγματικότητα, η οθωμανική διοίκηση πρώτα απ' όλα στόχευε στην εξάλειψη δύο κοινών πρακτικών, οι οποίες όμως, απευθυνόντουσαν κατ' ουσία σε διαφορετικές κοινωνικές ομάδες της οθωμανικής επικράτειας. Οι περιορισμοί που βλέπουμε στα προνόμια και το καθεστώς χορήγησης αδειών των δραγουμάνων και των φερμανλήδων εστίαζαν κυρίως στους πρέσβεις (ελτζήδες) των ξένων κρατών, εξαιτίας της πρακτικής τους να πωλούν τα μπεράτια ή τα φιρμάνια που τους χορηγήθηκαν από την οθωμανική διοίκηση σε άτομα που δεν ήταν μεταφραστές, προκειμένου να αυξήσουν τα εισοδήματά τους. Είναι γνωστό εξάλλου στη νεότερη ιστοριογραφία, ότι σε πολλές περιπτώσεις ο διορισμός του δραγουμάνου γινόταν προσχηματικά για την απονομή της προστασίας.¹⁶¹ Τα άτομα αυτά συνήθως εμπλέκονταν σε εμπορικές δραστηριότητες και κατά συνέπεια επωφελούνταν από το καθεστώς προστασίας της ξένης χώρας και από προνομία που προέβλεπαν οι διομολογήσεις της εκάστοτε χώρας με το οθωμανικό κράτος. Το γεγονός, επίσης, ότι η απόκτηση ενός μπερατίου -ή φιρμανιού στην περίπτωση του «υπηρέτη»- απαιτούσε την απόδοση ενός σημαντικού ποσού στους ελτζήδες, μαρτυρεί ότι ανήκαν στα προνομιούχα στρώματα των τοπικών κοινωνιών.¹⁶²

Κατά δεύτερο λόγο, η οθωμανική κεντρική διοίκηση αποσκοπούσε να περιορίσει την πρακτική χορήγησης των πατεντών προστασίας (*patentes de protection*) στους Οθωμανούς υπηκόους εμπορευόμενους, και εν προκειμένω στα νησιά του Αιγαίου την υπαγωγή των καπετάνιων σε προστασία ξένη σημαία.¹⁶³ Για την έκδοση και τη χορήγηση ξένων σημαιών και των πατεντών προστασίας υπεύθυνες ήταν οι προξενικές αρχές. Στα νησιά συγκεκριμένα, αρμόδιοι γι' αυτή τη διαδικασία ήταν οι τοπικοί κόνσολοι.¹⁶⁴ Αντίθετα με την έκδοση των μπερατίων και των φιρμανιών, η χορήγηση αδειών και σημαιών προστασίας δεν προϋπόθετε τη συγκατάθεση και την έγκριση του οθωμανικού κράτους.¹⁶⁵ Μετά τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή

¹⁶¹ Βασίλης Κρεμμυδάς, *Το εμπόριο της Πελοποννήσου στο 18^ο αιώνα (1715-1792)*. Αθήνα 1972, 48.

¹⁶² Σοφία Λαΐου, «Η ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και ο ρόλος του οθωμανικού κράτους στις αρχές του 19^{ου} αιώνα» στο Τζελίνα Χαρλαύτη - Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Η ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821*, Κέδρος, Αθήνα 2013, 128-129.

¹⁶³ Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου, *Ναυτιλιακές επιχειρήσεις*, 64-65.

¹⁶⁴ Για τους Ρώσους εμπορευόμενους υπεύθυνοι φαίνεται να είναι ο Λάζαρος Κοκκίνης και για τους Γάλλους ο Ελευθεράκης Γκίκας Αναγνώστης. Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Υδρας*, τ. 1, 37.

¹⁶⁵ Σοφία Λαΐου, «Η ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και ο ρόλος του οθωμανικού κράτους στις αρχές του 19^{ου} αιώνα» στο Τζελίνα Χαρλαύτη - Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Η ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821*, Κέδρος, Αθήνα 2013, 128-129.

χώρες όπως η Ρωσία, η Αγγλία και η Αυστρία άρχιζαν να διανέμουν δωρεάν το καθεστώς προστασίας στους εμπορευόμενους και τους καπετάνιους για λόγους κυρίως πολιτικού και οικονομικού ανταγωνισμού.¹⁶⁶ Τις πατέντες προστασίας έπαιρναν δωρεάν ή με ένα μικρό οικονομικό αντάλλαγμα καπετάνιοι που ήθελαν να εμπορεύονται ανενόχλητοι από το οθωμανικό κράτος στη Μαύρη Θάλασσα και στη Μεσόγειο.

Μετά την ήττα της στο Ρώσο-οθωμανικό πόλεμο του 1792 η Πύλη χάνει την ευκαιρία όχι μόνο να αποσπάσει την Κριμαία από τη Ρωσία, αλλά και να αντιστρέψει υπέρ της το καθεστώς των διομολογήσεων με τη Ρωσία και τα ευρωπαϊκά κράτη. Χωρίς να έχει λοιπόν την δυνατότητα αναθεώρησης των όρων εμπορίας ναυσιπλοΐας και προξενικής εκπροσώπησης, στρέφεται προς το εσωτερικό και τις ομάδες εκείνες που αναπαρήγαγαν τα προνόμια των εμπορευόμενων με ξένη προστασία, ή με ξένη σημαία στην περίπτωση των καπετάνιων. Συνεπώς η στρατηγική της Πύλης έχει μια διττή στόχευση. Τα μέτρα των δύο αυτοκρατορικών διαταγμάτων στρέφονται από τη μία προς τους φέροντες ξένη προστασία - καπετάνιους, εμπορευόμενους κ.α. - και από την άλλη στους επίσημους φορείς και εκπροσώπους του καθεστώτος προστασίας. Για τους πρώτους προβλεπόταν η απώλεια ορισμένων βασικών δικαιωμάτων που είχαν ως Οθωμανοί υπήκοοι, ενώ για τους δεύτερους -πεδίο που η Οθωμανική αυτοκρατορία είχε μικρά περιθώρια επέμβασης λόγω των διμερών διομολογήσεων- επιβαλλόταν αυστηρότερη εφαρμογή των κανονισμών, όπως για παράδειγμα οι κανονισμοί για την ενδυμασία και τις μετακινήσεις.

Στην Ύδρα για παράδειγμα, ο κόνσολος της Ρωσίας, ήταν υπεύθυνος για την έκδοση και τη χορήγηση όλων των απαραίτητων εγγράφων που απαιτούσαν οι οθωμανικές αρχές για τους καπετάνιους που χρησιμοποίησαν ρωσική σημαία. Ήταν, επίσης, υπεύθυνος απέναντι στις κοινοτικές αρχές του νησιού, την οθωμανικής διοίκησης και το Ρώσο πρέσβη στην Κωνσταντινούπολη, για τις πράξεις των καπετάνιων που ταξίδευαν με ρωσική σημαία, και γενικά όσων Υδραίων ήταν υπό ρωσική προστασία. Σε περίπτωση που ένας προστατευμένος καπετάνιος παραβίαζε τους όρους που του έθεταν οι ναυλωτές του -ή οι δανειστές του- κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, τότε ο πρόξενος μπορούσε να τον παραπέμψει στην κρίση των αρμόδιων δικαστικών αρχών, ώστε να μην χαλάσουν οι «συνήθειες» του τόπου, δηλαδή οι τοπικοί κανονισμοί του εμπορίου. Σε αντίθετη περίπτωση, όταν δηλαδή ο πρόξενος

¹⁶⁶ Ό.π., 128-129. Παντελής Κοντογιάννης, «Οι προστατευόμενοι», 17-19.

θεωρούσε ότι ο ένας καπετάνιος με ρωσική σημαία αδικήθηκε από τους δανειστές του, ή με όσους συναλλασσόταν, τότε όφειλε να τον υπερασπιστεί στις κοινοτικές αρχές του νησιού ή και στην οθωμανική διοίκηση. Τέλος, οι καπετάνιοι με ρωσική σημαία, και οι έμποροι ρώσοι σουδίτοι κατευθυνόντουσαν προς τις προξενικές αρχές για την επίλυση δικαστικών υποθέσεων εντός οθωμανικής επικράτειας, ενώ οι κόνσολοι γίνονταν δέκτες αναφορών και εκθέσεων και για τα προβλήματα που αντιμετώπιζαν οι Υδραίοι προστατευμένοι τους κατά τα ταξίδια τους στη Μεσόγειο.

Στρεφόμενο προς τους θεσμικούς φορείς του καθεστώτος προστασίας, το οθωμανικό κράτος στόχευε στο περιορισμό της επιρροής των ξένων κρατών στους εμπορευόμενους υπήκοους του και κυρίως τους μη μουσουλμάνους έμπορους, οι οποίοι ήταν κυρίως Έλληνες, Αρμένιοι και Εβραίοι.

Οπωσδήποτε, η προσπάθεια περιορισμού της εκμετάλλευσης του καθεστώτος προστασίας συνεπάγεται μείωση των οικονομικών απωλειών του Οθωμανικού θησαυροφυλακίου από τις φορολογικές και δασμολογικές ατέλειες των εμπορευόμενων με ξένη προστασία και σημαίες. Η βελτιστοποίηση εξάλλου των δημοσιονομικών δεικτών αποτελούσε αναγκαία προϋπόθεση για την υλοποίηση του μεταρρυθμιστικού προγράμματος του Σελίμ Γ'.¹⁶⁷ Πέρα όμως, τούτου, τα μέτρα των δύο αυτοκρατορικών διαταγμάτων παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για ένα ακόμη λόγο. Ο περιορισμός της επιρροής των ξένων δυνάμεων στους εμπορευόμενους Οθωμανούς υπηκόους εντάσσεται στο πλαίσιο της συνολικότερης προσπάθειας του οθωμανικού κράτους να ενισχύσει το ρόλο του στο ενδοπεριφερειακό εμπόριο της περιοχής, ιδίως μετά το 1780, όταν δηλαδή η Ρωσική Αυτοκρατορία επεκτείνει την εδαφική και πολιτικοοικονομική της θέση στα βόρεια παράλια της Μαύρης Θάλασσας.¹⁶⁸ Ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι το διάταγμα για τους δραγουμάνους απευθυνόταν σε όσους είχαν λάβει μπεράτια ή φερμάνια προστασίας μετά το 1783, το έτος δηλαδή προσάρτησης της Κριμαίας στη Ρωσική αυτοκρατορία.

Κομβικός, εδώ, θεωρείται ο ρόλος των προξένων και των δραγουμάνων, αφενός λόγω της δυνατότητας που τους δίνει η θέση τους να παρέχουν προστασία στους Οθωμανούς εμπορευόμενους υπηκόους, αφετέρου λόγω της συμμετοχής των ίδιων στη

¹⁶⁷ Για τις δημοσιονομικές προσαρμογές που προϋπέθετε το μεταρρυθμιστικό πρόγραμμα του Σελίμ Γ' σε στρατό, διοίκηση και ναυτικό βλ. Ali, Yaycioglu, *Partners of the empire. The crisis of the Ottoman Order in the age of Revolutions*, Stanford University Press, 37-38. Για τα μέτρα στο ναυτικό βλ. επίσης, Murat Cizakca, «The Kapudan Pasha and the Shipowners», 206-207.

¹⁶⁸ Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου, *Ναυτιλιακές επιχειρήσεις*, 61-64.

διακίνηση του εμπορίου και τις άλλες οικονομικές δραστηριότητες εντός της οθωμανικής επικράτειας.¹⁶⁹ Σε αυτό το πλαίσιο, το οθωμανικό κράτος απαγορεύει στους δραγουμάνους και τους υπηρέτες τους να συμμετέχουν σε οικονομικές και δημοσιονομικές δραστηριότητες εντός και εκτός των ορίων της υπηρεσίας τους: «*το να μην μετέρχεται εσναφλίκι, διατρίβοντας εις χάνια, και εργαστήρια, ούτε ανακατώνεται εις τα έξω μέρη εις κοτζαμπασλίκι, μουκατάδες υποθέσεις των εσναφίων, τόπων και εις άλλα παρόμοια ενάντια του επαγγέλματός του, και να μην διατρίβη εις άλλο μέρος παρά εκεί οπού είναι δραγουμάνος [...] και οι παλιοί δραγουμάνοι να μην ανακατώνονται εις υποθέσεις εναντίας του επαγγέλματος των, ούτε εις τας των εσναφίων.*».¹⁷⁰

Αυτή η διάσταση της πολιτικής του οθωμανικού κράτους μπορεί να γίνει καλύτερα κατανοητή αν αναλογιστούμε την οικονομική ισχύ και την κοινωνική επιρροή ορισμένων κοινωνικά προωθημένων μελών της κοινότητας της Ύδρας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο Λάζαρος Κοκκίνης, προστατευόμενος και κόνσολος στο προξενικό κατάστημα της Ρωσίας στην Ύδρα. Ο Κοκκίνης πέρα από τις υπηρεσιακές υποχρεώσεις που είχε ως πρόξενος της Ρωσίας, είχε τεράστια επιρροή στο εσωτερικό του «Κοινού» και αυτό παρά το γεγονός ότι το όνομα του απουσιάζει από τις διοικητικές και δικαστικές αποφάσεις που υπογράφουν οι προεστοί και οι επίτροποι του Κοινού. Είναι χαρακτηριστικό ότι την περίοδο 1787-1802, μέχρι δηλαδή την εγκατάσταση του Βούλγαρη, είναι ο κύριος εσωτερικός δανειστής του «Κοινού» της Ύδρας, ενώ τουλάχιστον μια φορά φαίνεται να έχει προαγοράσει τις φορολογικές υποχρεώσεις της κοινότητας για το χεδιε μεχά και ζαχιρέ μεχά.¹⁷¹

Κατά την περίοδο διάδωσης της πανώλης στο νησί της Ύδρας, το χειμώνα του 1792, ο Λάζαρος Κοκκίνης αναδυκνύεται σε κύριο δανειστή του «Κοινού» και των караβοκύρηδων. Οι προεστοί της Ύδρας «*δια χρείαν και ανάγκην της πολιτείας*» φαίνεται ότι δανείστηκαν σε διάστημα ενός μήνα (22 Φεβρουάριος – 29 Μαρτίου)

¹⁶⁹ Πολλοί έμποροι επωφελήθηκαν από την προστασία που παρείχαν τα μπεράτια, ή τα φιμάνια στην περίπτωση των «υπηρετών». Εκτός από τους εμπόρους, τα προνόμια της ξένης προστασίας επιδίωκαν σαράφηδες, φοροεισπράκτορες, προύχοντες αλλά και τεχνίτες και καταστηματάρχες. Για τις κοινωνικές ομάδες που αποκτούσαν ξένη προστασία ως μεταφραστές και υπηρέτες βλ. Maurits H. Van den Boogert, *The Capitulations and the Ottoman legal system. Qadis, Consuls and Beratlis in the 18th Century*, Brill, Leiden – Boston 2005, 63-76. Σοφία Λαΐου, «Η ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και ο ρόλος του οθωμανικού κράτους στις αρχές του 19^{ου} αιώνα», 128-129. Παντελής Κοντογιάννης, «Οι προστατευόμενοι», 14-19.

¹⁷⁰ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 21.

¹⁷¹ Ο.π., 1, 21, 27, 28-29.

6400 γρόσια από το κόνσολο του ρώσικου προξενείου.¹⁷² Η ομολογία του πρώτου δάνειου, ύψους 6000 γρόσια προέβλεπε πλήρης επιστροφή των χρημάτων σε ένα χρόνο ακριβώς. Σε περίπτωση καθυστέρησης οι προεστοί υπόσχονται ότι η αποπληρωμή θα γίνει με διάφορο (τόκο) 20%. Εκτός από τον υψηλό τόκο, ο Κοκκίνης εξασφαλίζει, επίσης, από τους εκπροσώπους του κοινού την προστασία του από τα εισπρακτικά μέτρα όπως ήταν η αναγκαστική εισφορά ή οτιδήποτε άλλο εφαρμοζόταν για τη σύναξη χρημάτων υπέρ της κοινότητας, δασίματα, φορολόγηση των πλοίων κ.α. : «*Ετι δηλοποιούμεν ότι εις καιρόν όπου ακολουθήσουν έξοδα της πολιτείας μας, λέγω τάσα και άλλα δεφτέρια, η πάρτη του σίορ Λάζαρου να κλεισθή εις την παρούσα ομολογίαν, όπου να μην έχουμε να του ζητήσωμεν.*».¹⁷³ Τη σύναψη του δανείου αυτού ακολούθησε νέο, 400 γρόσιων. Οι όροι δανεισμού που αναγράφονταν στην ομολογία των προεστών προέβλεπαν επιστροφή του συνολικού ποσού εντός τριών μηνών στο δανειστή Λάζαρο Κοκκίνη, χωρίς τόκο, «σίγουρα της γης».¹⁷⁴ Είναι αξιοσημείωτο δε το γεγονός πως μετά το τέλος της επιδημίας ο Λάζαρο Κοκκίνης δανείζει άτοκα, σίγουρα της γης άλλα 2000 γρόσια σε έξι Υδραίους, προεστούς και караβοκύρηδες, με μοναδικό όρο την επιστροφή των χρημάτων σε τριανταμία ημέρες.¹⁷⁵ Στην ομολογία των δανειοληπτών, την οποία συνυπέγραψαν και οι προεστοί, δεν αναγραφόταν πουθενά ο λόγος σύναψης του δανείου. Σαφώς δεν πρόκειται για ναυτοδάνειο. Εντούτοις ο βραχύβιος χρόνος της επιστροφής μαρτυρά ότι πρόκειται για χρηματοδότηση εμπορικών δραστηριοτήτων με άμεσο κέρδος για τους δανειολήπτες. Αργότερα το 1798, κατά τη διάρκεια των οθωμανικών εκστρατειών κατά του Ναπολέοντα, ο Κοκκίνης θα καλύψει για λογαριασμό του «Κοινού» τα έξοδα του ολουφέ (μισθοδοσία ναυτών) και τη μετακίνηση περίπου 150 Υδραίων ναυτών, προκειμένου να συνδράμουν στις επιχειρήσεις του οθωμανικού στόλου.

Στην ίδια κατηγορία, με μικρότερη βεβαίως κοινωνικοοικονομική εμβέλεια, ανήκει και η οικογένεια των Μπουντούρηδων και των Κουντουριώτων, οι οποίοι παράλληλα με τις εμπορικές τους επενδύσεις σε πλοία και μερίδια, παρέχουν τις υπηρεσίες ως αντιπρόσωποι – διαμεσολαβητές της Ρωσίας και ευρωπαϊκών χωρών.

¹⁷² Στις 14 Ιανουαρίου οι προεστοί δανείστηκαν «δια χρείαν και ανάγκην του κοινού» από τον άρχοντα διβικτάρη Κωνσταντίνο Ειρηναίο 500 γρ. με τόκο 12% για κάθε έτος, μέχρι την αποπληρωμή του. Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 15.

¹⁷³ Ο.π., τ. 1, 16.

¹⁷⁴ Ο.π., τ. 1, 24.

¹⁷⁵ Ο.π., τ. 1, 24-25.

Να υπογραμμίσουμε εδώ ότι η ισχύς της ομάδας αυτής δεν εκπορεύεται από τα αξιώματα και τις υπηρεσίες που προσφέρουν ως αντιπρόσωποι στα προξενεία και τις πρεσβείες των ξένων κρατών. Τουναντίον, η ανάληψη των προξενικών καθηκόντων μαρτυρά τις δυνατότητες που τους προσφέρει η συσσώρευση πλούτου από τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες, τις επενδύσεις σε μερίδια πλοίων και τον ενδοκοινοτικό δανεισμό. Αντίθετα με τον Αντώνιο Βάκο, ο οποίος υπήρξε προστατευόμενος της Ρωσίας, ο Βασίλης Μπουντούρης, ο Λάζαρος Κοκκίνης και ο Ελευθεράκης Γκίκας δεν χρειάζεται να φύγουν από τη στεριά, καθώς έχουν τη δυνατότητα λόγω της συσσώρευσης πλούτου να παρακάμψουν τους κινδύνους της θάλασσας και να συμμετέχουν στη διακίνηση του εμπορίου ως επενδυτές.

Μπορούμε λοιπόν να ισχυριστούμε ότι η κύρια πολιτική στόχευση της Πύλης ήταν όχι μόνο ο περιορισμός των προστατευόμενων καπετάνιων και εμπόρων, αλλά και των ομάδων εκείνων που συμμετείχαν σε παραγωγικές και μη παραγωγικές οικονομικές δραστηριότητες (επένδυση σε φόρους π.χ.) εντός της οθωμανικής επικράτειας, χωρίς τον έλεγχο του κράτους.

Για την εφαρμογή των μέτρων στο νησί της Ύδρας η πληροφόρηση που διαθέτουμε είναι αποσπασματική. Το επόμενο διάστημα της έκδοσης των δύο αυτοκρατορικών διαταγμάτων θα φτάσουν στην Ύδρα ξεχωριστές επιστολές για την εφαρμογή τους. Στην πρώτη επιστολή, ο δραγουμάνος του στόλου Κωστάκης Χαντζερής «υπενθυμίζει» στους προεστούς, μεταξύ άλλων, την υποχρέωση των μπερατλήδων και των φερμανλήδων να πληρώνουν κανονικά όλους τους φόρους που καταβάλουν και τα υπόλοιπα μέλη της κοινότητας, χωρίς να φέρουν προφάσεις.¹⁷⁶ Σε επόμενη επιστολή, ωστόσο, του δραγουμάνου του στόλου προς τους προεστούς, το Μάρτιο του 1793, τονίζεται σε αυστηρό τόνο πώς όσοι έχουν λάβει τα μπεράτια τους πριν από το διάστημα που ορίζουν τα διατάγματα να μην ενοχλούνται για το κεφαλικό φόρο, αλλά να αντιμετωπίζονται όπως πριν. Και συμπληρώνει «*δια τούτο ο σιόρ Τζώρτζης Πάγκαλος και Βασίλης Μπουδούρης εις Ύδραν Φερμανλής του, επειδή είναι γινομένοι προ του νιζαμίου όπου ύστερον εδόθη, προσέχετε να μην τους γίνεται ενόχλησις από χαράτζια, δίοτι είναι ενάντιον των βασιλικών ορισμών και παιδεύεθαι*».¹⁷⁷

Οι δύο επιστολές αυτές, δεν μας βοηθούν να κατανοήσουμε σε βάθος τις σχέσεις δραγουμάνων και προστατευόμενων με την κοινότητα. Πιθανόν επρόκειτο για

¹⁷⁶ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 29.

¹⁷⁷ Ο.π., τ. 1, 33.

διαταγές που δίνει ο δραγουμάνος μετά από παράπονα των προστατευόμενων, λόγω π.χ. επιβολής φόρων, είτε παράπονα της κοινότητας λόγω της άρνησης των τελευταίων να συμβάλουν στα έσοδα του κοινοτικού ταμείου.

Τα μέτρα που εξήγγειλαν οι οθωμανικές αρχές για τους κόνσολους και τους φερμανλήδες πιθανόν να μην επηρέασαν σημαντικά τις ισορροπίες στο εσωτερικό. Οι κόνσολοι και οι φερμανλήδες φαίνεται πως συνέχισαν να επενδύουν στο εμπόριο και να εμπλέκονται στο εσωτερικό της Κοινότητας, μέσω κυρίως του δανεισμού. Είναι χαρακτηριστικό ότι το έτος 1799, όταν λόγω του Γάλλο-οθωμανικού πολέμου οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των Υδραίων βρίσκονται σε κάμψη, το «Κοινό» της Ύδρας συνάπτει τη πρώτη Μαρτίου, για τις ανάγκες της κοινότητας πέντε δάνεια, συνολικό ύψους 14.725 άσπρων.¹⁷⁸ Στο δανεισμό της κοινότητας γνωρίζουμε ότι συμμετείχαν τουλάχιστον τρεις Υδραίοι προστατευόμενοι -κόνσολοι και φερμανλήδες- εκκ των οποίων οι δύο ήταν προστατευόμενοι της Ρωσίας: Από τα 14.725 γρόσια τα 7525 άσπρα (*akce*) άνηκαν στο Ρώσο κόνσολο Λάζαρος Κοκκίνης, τα 3500 άσπρα στον Αναγνώστη Κουντουριώτη, προστατευόμενο επίσης της Ρωσίας. Ο Βασίλης Μπουντούρης φερμανλής Νεαπόλεως, δάνεισε 1300 άσπρα. Από 1000 άσπρα έκαστος δάνεισαν το «Κοινό» της Ύδρας ο Γεώργιος Γκιώνης και ο Νικολός Λευτέρης.

Στις 10/9/1803 ο καπουδάν πασάς ανακοινώνει στους κάτοικους και τους προεστούς των νησιών και των παράκτιων περιοχών του Αιγαίου την έκδοση βασιλικού ορισμού, ο οποίος απαγόρευε στο εξής στους Οθωμανούς υπηκόους την ανάληψη των αξιωμάτων του κόνσολου και του βιτζεκόνσολου ευρωπαϊκών κρατών.¹⁷⁹ Οι κυρώσεις για όσους αναλάμβαναν το αξίωμα του κόνσολου ή του βιτζεκόνσολου αναφέρονταν σε φερμάνι που ακολούθησε το αυτοκρατορικό διάταγμα. Όπως είδαμε στην προηγούμενη ενότητα, η έκδοση του ορισμού συμπίπτει με τη σταδιακή επιβολή μιας σειράς περιοριστικών μέτρων για όσους εμπορεύονται με ξένη προστασία. Οι περιορισμοί που αναφέρονται στο κείμενο του καπουδάν πασά για όσους Οθωμανούς υπηκόους αναλάβουν το αξίωμα του ευρωπαϊού κόνσολου είναι σχεδόν ίδιες με αυτές που ανακοινώνονται το 1792.¹⁸⁰ Κατά μία άποψη, το γεγονός αυτό μαρτυρά την αδυναμία του Οθωμανικού κράτους να εμποδίσει αποτελεσματικά τους υπηκόους του από το να λαμβάνουν ξένα μπεράτια. Για ποιο λόγο, όμως, ο βασιλικός ορισμός του 1803 ειδικεύεται στους πρόξενους των Ευρωπαϊκών κρατών;

¹⁷⁸ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 192-194.

¹⁷⁹ *Ο.π.*, τ. 2, 55-58.

¹⁸⁰ *Ο.π.*, τ. 19-21.

Μία υπόθεση που μπορεί να διατυπωθεί εδώ είναι ότι η Πύλη θέλησε να περιορίσει την επιρροή του γαλλικού κράτους, το οποίο μετά την αποχώρηση του Ναπολέοντα από την ανατολική Μεσόγειο το 1801 αναζήτησε εκ νέου ερείσματα στο οθωμανικό χώρο, πλησιάζοντας και την οθωμανική διοίκηση.¹⁸¹ Μία δεύτερη υπόθεση που μπορούμε να κάνουμε είναι ότι μετά τη Συνθήκη της Αμιένης (1802), όπου επήλθε πλήρης αποκατάσταση των Οθωμανό-γαλλικών εμπορικών διομολογήσεων και των προπολεμικών συμφωνιών, το οθωμανικό κράτος επιθυμούσε τη μη επαναφορά των υπηκόων του στη γαλλική προστασία.¹⁸² Η δεύτερη εκδοχή προσιδιάσει στην αντίδραση που είχε το οθωμανικό κράτος, αμέσως μετά τη λήξη του Β' Ρώσο-οθωμανικού πολέμου και την αποκατάσταση των ρώσο-οθωμανικών συμφωνιών.

Σύμφωνα με το St. Shaw η επανέναρξη του Άγγλο-γαλλικού πολέμου (Μάιο 1803) είχε ως συνέπεια την ανανέωση των παραδοσιακών δεσμών στο πεδίο των διπλωματικών σχέσεων.¹⁸³ Έτσι, ο σχηματισμός της Τρίτης αντιγαλλικής συμμαχίας ωθεί του Γάλλους στην αναζήτηση στηριγμάτων στην Ανατολή και συγκεκριμένα στην Οθωμανική αυτοκρατορία. Τη διπλωματική προσέγγιση του Οθωμανικού κράτους ακολούθησαν αποστολές γάλλων πρακτόρων, οι οποίοι επιχείρησαν να επεκτείνουν την γαλλική επιρροή από την περιοχή του Λεβάντε έως τον Δούναβη. Από την πλευρά της η Οθωμανική αυτοκρατορία προσπαθεί να διατηρήσει ίσες αποστάσεις και να διατηρήσει τις ισορροπίες στις διμερείς σχέσεις της με τα άλλα κράτη, και κυρίως την Γαλλία, την Βρετανία και την Ρωσία. Αρχικά το οθωμανικό κράτος, παρόλο που τηρεί ουδέτερη στάση στο πόλεμο, συνομιλεί με την Βρετανία υπό τον φόβο της επέκτασης της Ρωσίας και της Γαλλίας. Λόγω των ρωσικών και γαλλικών επεκτατικών βλέψεων, επίσης, η Βρετανία επιθυμεί να ενισχύσει την θέση της Οθωμανικής αυτοκρατορίας στην ανατολική Μεσόγειο και να ενισχύσει τον Σελίμ Γ' στο εσωτερικό της Οθωμανικής αυτοκρατορίας. Από την μεριά του ο Σελίμ Γ', ο οποίος δεν επιθυμεί μια νέα πολεμική σύρραξη, αποδέχεται τους δυσμενείς όρους που επιβάλλει Ρωσία. Σε αυτό το πλαίσιο, μπορεί να υποθέσει κανείς, ότι ο Σελίμ Γ' σκληρύνει την στάση τους προς τους ευρωπαϊούς κόνσολος του 1803, προκειμένου να περιορίσει την επιρροή των Γάλλων.

¹⁸¹ Stanford J. Shaw, *Between Old and New*, 256-270 του ίδιου *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey*, V.1, 268-272.

¹⁸² Ο.π.

¹⁸³ Ο.π.

Η διεθνή συγκυρία έπαιξε ίσως σημαντικό ρόλο στη στάση που τηρεί το οθωμανικό κράτος στο εσωτερικό του. Η πολιτική του Σελίμ Γ΄ πιθανόν επηρεάστηκε από τις διεθνείς ισορροπίες και τις διμερείς σχέσεις της Οθωμανικής αυτοκρατορίας με την Αγγλία, τη Γαλλία και τη Ρωσία. Εντούτοις, στο σημείο αυτό δεν μπορούμε να κάνουμε ασφαλή εκτίμηση για τις επιπτώσεις της διεθνούς συγκυρίας και των διπλωματικών συσχετισμών στην εμπορική πολιτική του Σελίμ Γ΄. Αυτό που καταδεικνύεται, ωστόσο, από την εξέταση του αρχειακού μας υλικού είναι το γεγονός ότι έκδοση του βασιλικού διατάγματος για τους ευρωπαίους κόνσολους του 1803 συμπίπτει χρονικά με την εφαρμογή ενός αυστηρότερου έλεγχου στο εξωτερικό εμπόριο και την έκδοση μια σειράς περιοριστικών μέτρων, τα οποία έπλητταν κυρίως του εμπορευόμενους υπό ξένη προστασία. Οι περιορισμοί αυτοί, θυμίζουμε, αφορούσαν, την κατασκευή караβιών, την πρόσληψη ξένων πληρωμάτων, την χορήγηση των «μπουγιουρντί των караβιών», την μεταφορά των σιτηρών.

Αυτό που μπορούμε να συνάγουμε, επίσης, μέσα από την οπτική που μας δίνει το δημοσιευμένο υλικό της Κοινότητας της Ύδρας είναι ότι η οθωμανική παρεμβατικότητα στη διεξαγωγή του εμπορίου συμβαίνει κατά την διάρκεια μίας περιόδου όπου το οθωμανικό κράτος αδυνατεί να προστατέψει αποτελεσματικά του εμπορευόμενους υπηκόους του στο Μεσογειακό χώρο. Δεν ήταν μόνο το ζήτημα των σιτηρών που απέτρεπε την οθωμανική διοίκηση από το να παράσχει ουσιαστική προστασία στους Ύδραίους εμπορευόμενους στα μεσογειακά λιμάνια. Ως προς αυτό συνηγορεί το γεγονός ότι ο θεσμός των «Εμπόρων της Ευρώπης» εφαρμόστηκε στη πράξη, μέσω της χορήγησης μπερατιών (*berati*) σε Οθωμανούς υπηκόους, τέσσερα χρόνια μετά την ανακοίνωση του ως μέτρου προστασίας (1802) των Οθωμανών υπηκόων που εμπλέκονται στο εμπόριο με την Δύση.¹⁸⁴ Η αδυναμία αυτής οθωμανικής διοίκησης να παράσχει ουσιαστική προστασία στους υπηκόους της, είχε ως αποτέλεσμα την άνοδο της ξένης προστασίας από κράτη της Ευρώπης.¹⁸⁵ Το φαινόμενο αυτό εντείνεται κατά το γύρισμα στο 19^ο αιώνα. Η αδυναμία του Οθωμανικού κράτους να περιορίσει αποτελεσματικά την άνοδο της δυτικής προστασία είχε ως συνέπεια την λήψη αυστηρότερων μέτρων. Το Μάιο του 1806 το οθωμανικό κράτος προχωράει στο κλείσιμο των καταστημάτων των μπερατλήδων όλων των ξένων χωρών στην

¹⁸⁴ Για την εφαρμογή του θεσμού βλ. Bruce Masters, “The Sultan’s Entrepreneurs”, 579-597. Van den Boogert, *The Capitulations and the Ottoman legal system*. 110-111.

¹⁸⁵ Van den Boogert, *The Capitulations and the Ottoman legal system*. 109-112.

πρωτεύουσα.¹⁸⁶ Το συμβάν περιγράφεται σε επιστολή του Υδραίου πληρεξούσιου στη Κωνσταντινούπολη Χατζή Γιάννη Καραντάνη, στις 8/5/1806: « Από πρώτη Μαΐου εγίνη μίαν ταραχή εδώ στην Πόλιν εις τους μπερατλήδες όπου δεν εστάθη ποτές, τους εσήκωσαν εις το Πασά Καπισί και εβούλλωσαν και τα μαγαζιά τους και σπήτια τους. Την σήμερον τα έβγαιναν εις το μεζάτι και τα πουλάνε, και όσο πουληθή, παίρνει η βασιλεία δέκα τα εκατό, τα δε επελειφθέν του οικοκύρη· όμως οι περισσότεροι μπερατλήδες έλειψαν και έχουν το νεγότηζον του [...]»¹⁸⁷ πρώτα, και όσοι βασιτιούνται ακόμα, τους διώρισαν να φύγουν να πάνε όθεν γράφει το μπεράτι τους, και όχι πάλιν να πάρη την φαμέλια του, και να φύγη μόνον του· το τέλος να ιδούμε το που θα έβγη αυτή η δουλειά όπου εφέρθησαν, διατί δεν επείραζαν ενού βασιλείου μπερατλήδες, μόνον όλα τα βασίλεια· μόνον καλά υστερινά».¹⁸⁸

Νωρίτερα, οι οθωμανικές αρχές είχαν στείλει ειδοποιήσεις στους μπερατλήδες όλων των ξένων χωρών, τονίζοντας τους την ανάγκη να υπάρξει σεβασμός στους κανονισμούς του οθωμανικού κράτους (απαγόρευση συμμετοχής σε συντεχνίες, στο εμπόριο και σε κοινοτικά αξιώματα).¹⁸⁹ Σε διαφορετική περίπτωση οι οθωμανικές αρχές απειλούσαν με έξωση από τα αξιώματα. Δόθηκε εντολή, επίσης, όσοι δραγουμάνοι και φερμανλήδες βρίσκονταν εκτός του τόπου υπηρεσίας τους, να επιστρέψουν σε αυτόν άμεσα. Οι ειδοποιήσεις στάλθηκαν αρχικά στους πρεσβευτές των ξένων χωρών στην Κωνσταντινούπολη (Βρετανία, Γαλλία, Αυστρία, Πρωσία, Ρωσία) και στη συνέχεια στην υπόλοιπη οθωμανική επικράτεια.¹⁹⁰

Σταδιακά, μέσα στο καλοκαίρι του 1806, οι οθωμανικές αρχές ανακάλεσαν τα μπεράτια και τις άδειες των προστατευόμενων (δραγουμάνων, πρόξενων), ακυρώνοντας έτσι πράξη το καθεστώς της προστασίας.¹⁹¹ Η Γαλλία έχασε τους περισσότερους εκπρόσωπους του θεσμού προστασίας σε σχέση με τα υπόλοιπα κράτη στην Κωνσταντινούπολη, και ένα μεγάλο αριθμό προστατευόμενων στη Σμύρνη, τα Γιάννενα, την Άρτα και τη Θεσσαλονίκη.¹⁹²

Στην Ύδρα, μετά από εντολή του «δεφτερδαρη» του αυτοκρατορικού ναρσανά, ζητήθηκε από τους προεστούς να συντάξουν και να αποστείλουν καταλόγους με τα όλα

¹⁸⁶ Ό.π.

¹⁸⁷ Δυσανάγνωστο.

¹⁸⁸ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 2, 372.

¹⁸⁹ Ό.π. 110-111.

¹⁹⁰ Ό.π.

¹⁹¹ Ό.π. 29, 110-111.

¹⁹² Ό.π.

«ραγιαδικά πλοία» του νησιού. Δίπλα από το όνομα του κάθε πλοίου ζητήθηκε να αναγράφεται η χωρητικότητα του και το όνομα του πλοίαρχου.¹⁹³ Οι τελευταίοι υπέγραφαν, κατ' απαίτηση των οθωμανικών αρχών, σε δηλωτικό γράμμα προς τους προεστούς ότι δεν θα άλλαζα την οθωμανική σημαία κατά την διάρκεια των ταξιδιών του με καμία σημαία ξένου βασιλείου. Σε περίπτωση που το μέτρο καταστρατηγούταν, οι προεστοί του νησιού θα πλήρωναν πρόστιμο στο βασιλικό ταρσανά 5.000 γρόσια., για κάθε καράβι που άλλαζε την σημαία του. Για τη λήψη των «μπουργιορδί των караβιών» και μπερατό-φιρμανιών στους πλοιάρχους των караβιών, κατέστη αναγκαία η ενυπόγραφη εγγυητική δήλωση των παρτζινέβελων των караβιών.¹⁹⁴ Προκειμένου να εφαρμοσθεί το μέτρο επιβλήθηκε νέος κανονισμός στη διαδικασία χορήγησης των μπουργιορδί των караβιών και των μπερατο-φιρμανιών. Για την έκδοση των παραπάνω εγγράφων από τις οθωμανικές αρχές και την χορήγηση τους στους πλοιάρχους, κατέστη αναγκαία η ενυπόγραφη δήλωση των παρτζινέβελων του κάθε πλοίου.¹⁹⁵ Οι τελευταίοι εγγυούταν ότι ο πλοίαρχος που εργαζόταν για λογαριασμό τους, δεν θα άλλαζε την οθωμανική πανδιέρα. Σε αντίθετη περίπτωση θα πλήρωναν οι ίδιοι το πρόστιμο των 5.000. Στην ουσία υπόλογοι απέναντι στο οθωμανικό κράτος για την συμπεριφορά των εργαζομένων είναι οι κάτοχοι των πλοίων, και όχι κάποια συλλογική οργάνωση της κοινότητας.¹⁹⁶

Τέλος, ο δεφτερδάρης του αυτοκρατορικού ταρσανά, ζήτησε από του προεστούς να συντάξουν και να στείλουν αναλυτικό κατάστιχο, με όλα τα προσωπικά και περιουσιακά στοιχεία των караβοκύρηδων και των πλοιάρχων που χρησιμοποιούσαν τη ρωσική σημαία.¹⁹⁷ Ζητήθηκε, επίσης, οι αναγραφόμενοι να δηλώσουν στις κοινοτικές αρχές τους λόγους της επιλογής της ρωσικής σημαίας. Μεταξύ, άλλων, ο δεφτερδάρης υπογράμμιζε την ανάγκη να επέλθει αλλαγή της ρωσικής σημαίας, καθώς αυτή κυριαρχούσε στα πλοία των Οθωμανών υπηκόων.¹⁹⁸ Ακολούθως ζητήθηκε η σύνταξη καταλόγου με τα στοιχεία (ηλικία, γένος, γονείς, πρόγονοι, επάγγελμα, περιουσιακά δεδομένα) των κόνσολων όλων των ευρωπαϊκών κρατών.¹⁹⁹

¹⁹³ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 392-395, 398.

¹⁹⁴ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 2, 410.

¹⁹⁵ Ο.π.

¹⁹⁶ Ο.π. 392, 410.

¹⁹⁷ Ο.π. τ.2, 398, 399-401.

¹⁹⁸ Ο.π. τ.2, 398, 399-401.

¹⁹⁹ Ο.π. τ.2, 398, 399-401.

Παράλληλα η οθωμανική διοίκηση λαμβάνει αυστηρότερα μέτρα για όσα πλοία εξέρχονται από τα Στενά και όσα έφευγαν από το τελωνείο της Κωνσταντινούπολης.²⁰⁰ Σε περίπτωση που κάποιος πλοίο επιχειρήσει να εξάγει οτιδήποτε λαθραία, τότε θα συλλαμβάνεται και ο καπετάνιος και το καράβι θα δένεται.

²⁰⁰ Ό.π. τ.2, 413-414.

Μέρος Β' – Οι φορολογικές υποχρεώσεις της Ύδρας και οι υπηρεσίες του υδραϊκού στόλου μετά το Β' Ρώσο-οθωμανικό πόλεμο.

Οι πρώτες πληροφορίες που διαθέτουμε για το φορολογικό καθεστώς της Ύδρας βρίσκονται στις φορολογικές απογραφές που πραγματοποιήθηκαν από την οθωμανική διοίκηση το 1670, ένα μόλις χρόνο μετά την υπογραφή της συνθήκης του Κάρλοβιτς και την παράδοση του Χάνδακα στο μεγάλο Βεζίρη Φαζίλ Αχμέτ Κιουπρουλού πασά.²⁰¹ Στα κατάστιχα που καταρτίστηκαν το 1670, η Ύδρα υπαγόταν μαζί με άλλα δεκατέσσερα νησιά του κεντρικού και του ανατολικού Αιγαίου σε ένα από τα τέσσερα φορολογικά σύνολα, τα οποία βρίσκονταν υπό τη δικαιοδοσία του καπουδάν πασά. Σύμφωνα με την συγκεκριμένη απογραφή τα νησιά αυτά, που αναφέρονται στο κατάστιχο ως «παλαιά χάσια του καπουντάν πασά», όφειλαν να καταβάλλουν το χαράτσι των γαιών και τον κεφαλικό φόρο.²⁰²

Το φορολογικό καθεστώς των νησιών της απογραφής του 1670, καθώς και ορισμένων νέων που δεν είχαν απογραφεί παλιότερα, καθόρισε η έκδοση του κανονισμού από την οθωμανική διοίκηση.²⁰³ Ουσιαστικά, η έκδοση του κανονισμού προέβλεπε τον τρόπο με το οποίο τα νησιά της απογραφής συνέλλεγαν και απέδιδαν τους φόρους τους. Τόσο η απογραφή, όσο και η έκδοση του κανονισμού για τα νησιά συνιστούν μία σαφή ένδειξη των προσπαθειών της οθωμανικής διοίκησης να επιβάλει με οργανωμένο τρόπο την κυριαρχία της στα μικρότερα νησιά του Αιγαίου μετά την κατάκτηση της Βενετικής Κρήτης.²⁰⁴ Το ίδιο χρονικό διάστημα εξάλλου διενεργείται από τις οθωμανικές αρχές απογραφή των κατοίκων και των γαιών των νησιών.²⁰⁵

Η ανασυγκρότηση, ωστόσο, της κυριαρχίας της οθωμανικής διοίκησης στα νησιά του Αιγαίου δεν πρέπει να θεωρείται δεδομένη, και οπωσδήποτε δεν αποτέλεσε προϊόν μιας ευθύγραμμης διαδικασίας. Οι εξωτερικές επιθέσεις που δέχονταν τα νησιά του Αιγαίου από τους κουρσάρους και τους πειρατές, αλλά και οι αντιστάσεις των κοινοτήτων στη φοροτεχνική λογική που προσπάθησε να επιβάλλει η κεντρική διοίκηση διαμόρφωσαν μια αρκετά σύνθετη πραγματικότητα. Για παράδειγμα, τα

²⁰¹ Στα οθωμανικά κατάστιχα το νησί της Ύδρας αποκαλούνταν *Camlica* = (Τζαμιτζά), δηλαδή Πευκήεσσα. *Camlik* = το δάσος από πεύκα. Βλ. Βασίλης Σφυρόερας, *Οι δραγουμάνοι του Στόλου*, Αθήνα 1965, 27. Βλ. επίσης για τα οθωμανικά κατάστιχα Ηλίας Κολοβός, *Η νησιωτική κοινωνία της Άνδρου στο Οθωμανικό πλαίσιο*, Καϊρείος Βιβλιοθήκη, Άνδρος 2006, 69.

²⁰² Ηλίας Κολοβός, *Η νησιωτική κοινωνία της Άνδρου στο Οθωμανικό πλαίσιο*, 69-70.

²⁰³ Ο.π., 70.

²⁰⁴ Ο.π., 76-78.

²⁰⁵ Δημήτρης, Δημητρόπουλος, *Μαρτυρίες για τον πληθυσμό των νησιών του Αιγαίου*, 26-32.

νησιά των Κυκλάδων δεν εφάρμοσαν την φορολογική μεταρρύθμιση του 1691, η οποία προέβλεπε την καταβολή του κεφαλικού φόρου κατά φορολογικά υπεύθυνο, και όχι πλέον κάτ' αποκοπή, όπως συνέβαινε στις περισσότερες περιπτώσεις. Το νησί της Ύδρας, μεταξύ άλλων που ανήκαν στα χάσια του καπουδάν πασά, αναφερόταν σε έγγραφο που εκδόθηκε από την κεντρική διοίκηση το 1713, το οποίο προέβλεπε στο εξής την καταβολή του κεφαλικού φόρου ανά νοικοκυριού, βάση ειδικών εγγράφων που θα διαμοιράζονταν.²⁰⁶ Η απόφαση αυτή, ωστόσο, δεν εφαρμόστηκε και τα νησιά συνέχισαν την καταβολή φόρου με το σύστημα μακτού. Αντιδράσεις, επίσης, από τις νησιωτικές κοινότητες προς την οθωμανική διοίκηση παρατηρούνται και μετά το τέλος του δευτέρου πολέμου του Μοριά (1714-1718). Κάτοικοι των νησιών και κοινοτικές αρχές διαμαρτύρονταν διαρκώς στην οθωμανική διοίκηση είτε για τον τρόπο φορολόγησης και το καθεστώς καταβολή των φόρων, είτε για τις αυθαιρεσίες των βοιβόδων (*voynodalik*) όπου υπήρχαν.²⁰⁷

Οι διευκρινήσεις αυτές κρίνονται απαραίτητες, από τη στιγμή που η μελέτη ειδικεύεται στην παρακολούθηση μίας μόνο νησιωτικής κοινότητας, και, ειδικά, όταν στην περίπτωση της Ύδρας έχει δοθεί η εντύπωση μίας ευνοϊκής αντιμετώπισης από την κεντρική οθωμανική διοίκηση δια της πολιτικής των προνομίων. Συγκεκριμένα, η θέση αυτή εντάσσεται σ' ένα γενικότερο ιστοριογραφικό σχήμα που αφορά τα προνόμια στην Οθωμανική αυτοκρατορία, και ειδικότερα των αποκαλούμενων «προνομιακών ορισμών» (αχτναμέδων) για τα νησιά του Αιγαίου. Έτσι, μια σειρά από διοικητικές και φορολογικές ρυθμίσεις της κεντρικής διοίκησης, σχετικές με την οθωμανική τακτική κυριαρχία στη θάλασσα και τους οικισμούς των νησιών, αποκαλούνται «προνόμια».²⁰⁸

Τη θεωρία των προνομίων στην περίπτωση της Ύδρας ενίσχυσε, αρχικά, το δημοσιευμένο στο Α.Κ.Υ. φερμάνι του Αβδούλ Χαμίτ του Α', καπουδάν πασά, με έτος έκδοσης 1778 και παραλήπτη τον καδή του νησιού. Το φερμάνι αυτό πληροφορεί την παραχώρηση της διαχείρισης και της είσπραξης της δεκάτης από τον καπουδάν πασά στους κατοίκους της νήσου Ύδρας κατόπιν αιτήματος των πλοιάρχων που υπηρέτησαν

²⁰⁶ Ηλίας Κολοβός, *Η νησιωτική κοινωνία της Άνδρου στο Οθωμανικό πλαίσιο*, 79-80.

²⁰⁷ Για τις αντιδράσεις που προέκυψαν στο εσωτερικό των νησιωτικών κοινοτήτων εξαιτίας και της φοροτεχνικής πολιτικής της Πύλης. Ελευθερία Ζέη, «Πρώτες προσεγγίσεις στη διαμόρφωση τοπικών "ελίτ" στο Αιγαίο του 18ου αιώνα: οι "άρχοντες" του μακτού» *Τα Ιστορικά*, (τευχ.59), σ. 385-398.

²⁰⁸ Ηλίας Κολοβός, *Η νησιωτική κοινωνία της Άνδρου στο Οθωμανικό πλαίσιο*, 60-61. Ελευθερία Ζέη, *Κανάρης, Κουντουριώτης, Τομπάζης: ο αγώνας στη θάλασσα*, Δημοσιογραφικός Όμιλος Λαμπράκη, Αθήνα 2010.

στο οθωμανικό στόλο το αμέσως προηγούμενο διάστημα.²⁰⁹ Η είσπραξη αναφέρεται ότι θα διενεργείται από τους κάτοικους του νησιού υπό την προϋπόθεση της συνδρομής του υδραϊκού ναυτικού στο αυτοκρατορικό στόλο, όποτε αυτό ζητηθεί από τις οθωμανικές αρχές. Έτσι, η δυνατότητα της είσπραξης και διαχείρισης της δεκάτης - δικαίωμα που θα επεκταθεί και για τη διαχείριση και την απότιση και των υπόλοιπων φορολογικών επιβαρύνσεων- ερμηνεύθηκε ως μια ειδική, αναγνωρισμένη από την οθωμανική διοίκηση, σχέση προνομίου - δικαιώματος και υποχρέωσης. Σύμφωνα με την θέση αυτή, χάριν της συμμετοχής των υδραϊκών πλοίων στις θαλάσσιες επιχειρήσεις των Οθωμανών και την υποχρέωση επάνδρωσης του οθωμανικού στόλου, το νησί ισχυροποίησε το καθεστώς της διοικητικής του αυτονομίας, και κατ' επέκταση το θεσμό του «Κοινού».²¹⁰

Η παραπάνω εκδοχή παραβλέπει όχι μόνο τις συνέπειες που επιφέρει στο εσωτερικό του νησιού η συμμετοχή των υδραϊκών πληρωμάτων στις επιχειρήσεις του οθωμανικού στόλου, αλλά ακυρώνει, επίσης, τη δυνατότητα ερμηνείας βασικών σημείων που ρυθμίζουν τις σχέσεις ανάμεσα στην κεντρική διοίκηση με το «Κοινό» της Ύδρας, και, κατ' επέκταση, τις ισορροπίες στο εσωτερικό της κοινότητας. Στόχος μας στο κεφάλαιο αυτό είναι η ανάδειξη των σημείων εκείνων που ορίζουν τις σχέσεις της οθωμανικής διοίκησης με την Ύδρα στο πεδίο των ναυτικών υπηρεσιών.

²⁰⁹ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείον της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 1-2.

²¹⁰ Βλ. ενδεικτικά Ιωάννης Λυκούρης, *Η διοικήσεις και δικαιοσύνη των τουρκοκρατούμενων νήσων*, 75-77. Σχετικά με το «προνομιακό» καθεστώς των κοινοτήτων στα νησιά και την Ύδρα βλ. επίσης Γιώργος Κοντογιώργης, *Κοινωνική δυναμική και πολιτική αυτοδιοίκηση. Οι ελληνικές κοινότητες της τουρκοκρατίας*, Αντώνης Λιβανής «Νέα Σύνορα», Αθήνα 1982. Γενικά για το θεσμό της αυτοδιοίκησης στα νησιά του Αιγαίου και συγκεκριμένα στις Κυκλάδες βλ. Ελένη Κούκου, *Οι κοινοτικοί θεσμοί στις Κυκλάδες κατά την Τουρκοκρατία*, Αθήναι 1980.

Πιο πρόσφατες μάλιστα μελέτες ερμηνεύουν αυτό το status ως σχέση εξάρτησης ισχύος (Power dependence relation), στο πλαίσιο των κοινωνικών σχέσεων: σε αυτή την σχέση, ο ισχυρός έχει την δυνατότητα να ενισχύσει ή να περιορίσει τις αρμοδιότητες του άλλου μέρους. Έτσι η Πύλη, ως ανώτατη αρχή στο χώρο του Αιγαίου, καθορίζει με βάση το συμφέρον και τις ελλείψεις της, τον τόπο και το είδος των προνομίων που θα παραχωρήσει κάθε φορά. Ως εκ τούτου, λοιπόν, οι προεστοί της Ύδρας, λόγω των αυξημένων υπηρεσιών που προσφέρουν στον ισχυρό, ως η μεγαλύτερη ναυτική δύναμη στο χώρο, ανταμείβονται αναλόγως με περισσές ελευθερίες και δικαιοδοσίες ενδοκοινοτικά. Σε αυτό το πλαίσιο ερμηνεύεται η πρωτοκαθεδρία του νησιού έναντι των υπολοίπων, ιδίως μάλιστα την εποχή του Βούλγαρη. Αλεξάνδρα Ι. Παπαδοπούλου, *Σπετσιώτικη Εμπορική Ναυτιλία, 1830-1870*, 62.

Η «προνομιακή» μεταχείριση των Υδραίων από την οθωμανική διοίκηση τα πρώτα χρόνια μετά το Ρώσο-οθωμανικό πόλεμο, 1792-1795.

Την άνοιξη του 1792 ανακοινώνεται στους κάτοικους της Ύδρας η εφαρμογή μίας σειράς ευνοϊκών ρυθμίσεων, που αφορούσαν τις φορολογικές υποχρεώσεις του νησιού προς την οθωμανική διοίκηση. Τα μέτρα αυτά συνδέονται από τις οθωμανικές αρχές με «τα βάρη και τις ζημιές» που υπέστησαν κατά τη διάρκεια του πολέμου τα τρία νησιά του Αργοσαρωνικού, Ύδρα, Σπέτσες και Πόρος, και στοχεύουν, σύμφωνα με τον καπουδάν πασά στην «ανακούφιση» και την οικονομική «ελάφρυνση» των νησιωτικών πληθυσμών.²¹¹

Σε αυτό το πλαίσιο, ο δραγουμάνος του στόλου πληροφορεί τους Υδραίους για την απόφαση του καπουδάν πασά να πληρώνει «εξ ιδίων» τους ναύτες που ναυτολογούνται από το νησί τους. Το «Κοινό» της Ύδρας, συμπληρώνει ο δραγουμάνος οφείλει να πληρώνει στο εξής μόνο για τον ολουφέ των ναυτών που

²¹¹ Η αναφορά σε «βάρη και ζημιές» έχει διττή ανάγνωση, καθώς ένας πόλεμος δεν αποδιοργανώνει μόνο τη «φυσιολογική» ροή του εμπορίου αλλά δεσμεύει και ένα μέρος του ανθρώπινου δυναμικού, των πλοίων και των υλικών πόρων των εμπλεκόμενων πλευρών. Για την επάνδρωση του οθωμανικού στόλου η Πύλη βασιζόταν τουλάχιστον από τα μέσα της δεκαετίας του 1750 και μετά στα νησιά του Αιγαίου και τα Οντζάκ (*Ocac*) της Αφρικής. Στη συγκεκριμένη περίπτωση «τα βάρη και οι ζημιές» υποδηλώνουν και τις επιπρόσθετες και έκτακτες υπηρεσίες που κλήθηκαν να διεκπεραιώσουν τα ναυτικά νησιά του Αιγαίου το διάστημα 1787-1791. Οι ναυτολογήσεις την περίοδο του πολέμου ήταν συνήθως πυκνές, ενώ ο οθωμανικός στόλος δέσμευε μεγαλύτερο αριθμό πλοίων λόγω έκτακτων αναγκών – π.χ. για μεταφορά τροφίμων, νερού, πολεμιστών και αιχμαλώτων κ.α. Ενδεικτικά, στις αρχές του Ιανουαρίου του 1791 - του τελευταίου έτους του Ρώσο-οθωμανικού πολέμου- οι Υδραίοι κλήθηκαν να προετοιμάσουν και να στείλουν για τις ανάγκες τις «τροπαιοφόρου αρμάδας» στη Μαύρη Θάλασσα 20 καΐκια με 600 ναύτες - 30 άνδρες ανά καΐκι σύμφωνα με την διαταγή του καπουδάν πασά. Η «αδιαφορία» των Υδραίων προσετών προκάλεσε την παρέμβαση των οθωμανικών αρχών, που έστειλαν τζαβούση στο νησί για την εκκίνηση των διαδικασιών και την αποστολή των 20 επανδρωμένων καϊκιών. Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείον της Κοινότητας Ύδρας 1778-1832*, Πειραιάς 1921, τ. 1, 13-15. Γενικά για τη συμμετοχή των νησιωτικών πληθυσμών του Αιγαίου στο Β΄ Ρώσο οθωμανικό πόλεμο βλ. Βασίλης Σφυρόερας, *Τα Ελληνικά Πληρώματα του Τουρκικού Στόλου*, Αθήναι 1968, 50-60. Να σημειωθεί εδώ, ωστόσο, ότι ο συγγραφέας σε ορισμένες περιπτώσεις υιοθετεί κάποιες μάλλον υπερβολικές εκτιμήσεις σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων που κλήθηκαν να στείλουν οι Υδραίοι και άλλοι νησιωτικοί πληθυσμοί του Αιγαίου. Γράφει λοιπόν ο Βασίλης Σφυρόερας για μία διαταγή του καπουδάν πασά στην αρχή του πολέμου, που ζητούσε από τους Υδραίους να αποστείλουν 100 καΐκια και τα υπόλοιπα νησιά του Αιγαίου άλλα 200 για τις ανάγκες του πολέμου. Ό.π., 51. Την συγκεκριμένη πληροφορία ο Βασίλης Σφυρόερας την αντλεί από τον Αθ. Κομνηνό Υψηλάντη, στο *Εκκλησιαστικών και πολιτικών των εις δώδεκαν βιβλίον Η'Θ' και Ι'ήτοι τα μετά την άλωσιν (1453-1789)*, Κωνσταντινούπολη 1870, 653-655.

φυλάσσουν το πάσα-κιρλαγκίτζι κατά τη διάρκεια του χειμώνα.²¹² Την εξαγγελία αυτή συνοδεύει μια διαταγή για αποστολή τριάντα δυο νέων ναυτών, οι οποίοι θα εργαστούν δίπλα σε άλλους οκτώ που είχαν ναυτολογηθεί νωρίτερα. Τέλος, υπογραμμίζεται ότι οι Υδραίοι ναύτες, «έχουν να πληρωθούν από τον εφένδη μας με μισθόν όπου να μείνουν ευχαριστημένοι· εκτός τούτου έχουν και συχνά παχτζίσια να λαμβάνουν, όντας μεγαλόδωρος η υψηλότης του οφθαλμοφανώς το βλέπεται.»²¹³

Παράλληλα, λόγω των «ζημιών» που προκάλεσε ο πόλεμος ο καπουδάν πασάς απαλλάσσει τους Υδραίους για το τρέχον έτος από την πληρωμή του ετήσιου φόρου των καϊκιών του οθωμανικού ταχυδρομείου (μετζίλια).²¹⁴

Τις οικονομικές «ελαφρύνσεις» αυτές ακολουθεί ένα ακόμη σημαντικό μέτρο. Από το χειμώνα του 1792 η οθωμανική διοίκηση μειώνει τον αριθμό των ανδρών που ναυτολογούνται σε τακτική βάση από το νησί της Ύδρας σε δέκα από τριάντα.²¹⁵ Πράγματι μέχρι το 1795, όταν αλλάζει δηλαδή το σύστημα ναυτολόγησης και εκπαίδευσης των ναυτών του οθωμανικού στόλου, οι Υδραίοι στέλνουν μόνο δέκα ναύτες, ως μέρος των ετήσιων φορολογικών υποχρεώσεων τους.²¹⁶ Σε αυτούς τους δέκα πρέπει να προσθέσουμε και τους είκοσι ναύτες που εργάζονται σε ετήσια βάση στη φύλαξη του πάσα-κιρλαγκιτζίου τους χειμερινούς μήνες. Να σημειωθεί πως κατά την διάρκεια του χρόνου ο αριθμός αυτός μπορούσε να διπλασιαστεί, κυρίως λόγω των έκτακτων υπηρεσιών που ανέθετε ο καπουδάν πασάς στο νησί.²¹⁷ Εν τούτοις, μέχρι το 1797 δεν υπήρξε κάποια έκτακτη ναυτολόγηση, ενώ οι εκκλήσεις για τη διεκπεραίωση κάποιας θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας -μεταφορά ανδρών, ναυαγίων, νερού κ.α.- ήταν περιορισμένες και για μικρό χρονικό διάστημα.²¹⁸ Σε κάθε περίπτωση, ο

²¹² Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείον της Κοινότητος Ύδρας*, τ. 1, 23.

²¹³ Ο.π., τ. 1, 23. Για τις πληρωμές των ναυτών του οθωμανικού στόλου βλ. παρακάτω.

²¹⁴ Ο.π., τ. 1, 23-24. Ο φόρος των μετζιλίων προοριζόταν για την εξόφληση των ταξιδιωτικών δαπανών των κρατικών ταχυδρόμων και των επιτασσόμενων μετζιλ-καϊκιών. Βλ. Τρύφων Κωνσταντινίδης, *Καράβια, καπετάνιοι και συντροφοναύται*, 43.

²¹⁵ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείον της Κοινότητος Ύδρας 1778-1832*, Πειραιάς 1921, τ. 1, 30, 59-60.

²¹⁶ Για την αλλαγή του συστήματος ναυτολόγησης βλ. παρακάτω σ.

²¹⁷ Επίσης, κατά τα διαστήματα των πολέμων ο αριθμός των ναυτών που αναγκάζονταν να στείλουν οι Υδραίοι πολλαπλασιαζόταν. Για την κατάπιξη του «κινήματος» του Πασβάνογλου οι Υδραίοι κλήθηκαν στα τέλη του 1797 να στείλουν επιπλέον 250 άνδρες. Πολυάριθμες όμως κατατάξεις γίνονταν και κατά την διάρκεια των πολεμικών επιχειρήσεων με τον Ναπολέοντα 1798-1801 και αργότερα στο τρίτο Ρώσο-οθωμανικό πόλεμο., Βλ. ενδεικτικά Αντώνιος Λιγνός (επιμ.), *Αρχείον της Κοινότητος Ύδρας 1778-1832*, Πειραιάς 1921, τ. 1, 127-129 και τ. 2, 453-454. Το 1807, επίσης, οι Υδραίοι επάνδρωσαν μετά από έκκληση του ναύαρχου Σενιάβιν και το ρωσικό στόλο. Βλ. τ. 3, 15-16. Βλ. επίσης, Βασίλης Σφυρόερας, *Τα Ελληνικά Πληρώματα του Τουρκικού Στόλου*, 62-69.

²¹⁸ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείον της Κοινότητος Ύδρας 1778-1832*, Πειραιάς 1921, τ. 1, 65, 70-71, 81.

συνολικός αριθμός των απεσταλμένων Υδραίων στον οθωμανικό στόλο κατά τη διετία 1792-1794 δεν μπορεί να συγκριθεί με τις πολυάριθμες κατατάξεις της προηγούμενης περιόδου -1787-1792, ούτε όμως και με τα μεγέθη της αμέσως επόμενης (1795-1807).²¹⁹

Τα μέτρα ελάφρυνσης θα επεκταθούν στην πορεία και στο πεδίο των επιπρόσθετων τακτικών φορολογικών υποχρεώσεων του νησιού και συγκεκριμένα στο νέο δασμό που ανακοινώνεται για τον οίνο και τη ρακή. Έτσι, διαβάζουμε σε επιστολή του καπουδάν πασά προς τους Υδραίους ότι λόγω των δυσκολιών που αντιμετωπίζει στην πώληση του κρασιού το νησί θα έχει μειωμένη εισφορά στο βασιλικό μίρι κατά το τρέχον έτος. Συγκεκριμένα, οι Υδραίοι καλούνται να πληρώσουν κατ' αποκοπή 200 γρόσια. Συνολικά και για τα δύο φορολογήσιμα είδη, όταν για την υπόλοιπη επικράτεια ο δασμός ορίστηκε ανά οκά ξεχωριστά. Για το κρασί ο δασμός ορίστηκε στα δύο (2) γρόσια ανά οκά και για τη ρακή στα τέσσερα (4) γρόσια.²²⁰ Ο καπουδάν πασάς διαβεβαιώνει, επίσης, στην επιστολή τους Υδραίους πως δεν θα αναμειχθούν βοεβόδες στη σύναξη του φόρου και πως δεν θα προκύψει καμία αυξομείωση στο ποσό που προανήγγειλε. Να σημειωθεί εδώ, πως ο φόρος επί του οίνου και της ρακής επιβλήθηκε για πρώτη φορά το 1793 στο πλαίσιο χρηματοδότησης των στρατιωτικών μεταρρυθμίσεων που προώθησε ο Σελίμ Γ'. Τα χρήματα από το φόρο αυτό (κρασιάτικα) κατευθυνόταν στο νεοσύστατο «Θησαυροφυλάκιο του Νέου Στρατεύματος», με σκοπό την αναβάθμιση του οθωμανικού στρατεύματος.²²¹

Δεν πρόκειται να υιοθετήσουμε εδώ το γενικό ιστοριογραφικό σχήμα περί προνομιακών ορισμών για τα νησιά του Αιγαίου και του ουσιαστικού ρόλου που έπαιξαν στην συγκρότηση των κοινοτήτων προεπαναστατικά- στην παραδοσιακή ιστοριογραφία η Ύδρα αποτελούσε ένα από εξέχοντα «νησιωτικά» παραδείγματα προνομιακής μεταχείρισης από την Οθωμανική αυτοκρατορία- για να ερμηνεύσουμε την ευνοϊκή αυτή στάση της Πύλης απέναντι στην Ύδρα, και εν μέρει απέναντι στα

²¹⁹ Να αποσαφηνιστεί εδώ ότι αναφερόμαστε στις ετήσιες επανδρώσεις που γινόταν στο πλαίσιο των τακτικών φορολογικών υποχρεώσεων του νησιού. Σε καιρούς ειρήνης – 1795-1795 / 1802-1806 - το νησί της Ύδρας ήταν υποχρεωμένο να στέλνει ετησίως γύρω στους 90 με 120 άνδρες. Στους αριθμούς αυτούς δεν συμπεριλαμβάνονται οι μάστορες, οι ναυπηγοί και οι κάθε λογής τεχνίτες που έστελνε κατά διαστήματα το νησί για τις ανάγκες του βασιλικού ταρσανά.

²²⁰ Ο.π., τ. 1, 29-30.

²²¹ Σωκράτης. Πετμεζάς «Η διαχείριση των κοινοτικών οικονομικών και κοινωνική κυριαρχία. Η στρατηγική των προυχόντων: Ζαγορά 1784-1822, *Μνήμων*, τ.13, Αθήνα 1991, 77-102.

άλλα δύο ναυτικά νησιά του Αργοσαρωνικού.²²² Η αιτία γι' αυτές τις «ελαφρύνσεις» δεν πρέπει να αναζητηθεί στις σχηματικές επεξηγήσεις περί αυτοδιοίκησης των νήσων, που συνεπάγονται στην παροχή ναυτικών υπηρεσιών προς το οθωμανικό κράτος, αλλά μάλλον στην επικράτηση ενός συνολικού σχεδίου που προώθησε ο Σελίμ Γ' μετά την ήττα των Οθωμανών στο Β' Ρώσο-οθωμανικό πόλεμο, για την αναβάθμιση του αυτοκρατορικού ταρσανά και του οθωμανικού στόλου και στην εφαρμογή μιας νέας στρατηγικής για την ανανέωση των υποδομών και την καλύτερη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού.²²³

Σύμφωνα με τον Stanford Shaw, από το καλοκαίρι του 1792 αρχίζει η έκδοση μιας σειράς αυτοκρατορικών διαταγμάτων που επικεντρώνονταν στην αναδιοργάνωση των ναυτικών υπηρεσιών, με στόχο την αποτελεσματικότερη λειτουργία του στόλου και του ταρσανά.²²⁴ Για την επίτευξη του στόχου αυτού ο Σελίμ Γ' επιχείρησε την καθαίρεση των παλιών ιεραρχιών και την εξάλειψη του νεποτισμού στη διοίκηση του οθωμανικού στόλου και του αυτοκρατορικού ταρσανά.²²⁵ Σε αυτό το πλαίσιο εξαγγέλλει, επίσης, το διορισμό βάσει δεξιοτήτων και γνώσεων νέων καπετάνιων και πλοιάρχων για την επάνδρωση του οθωμανικού στόλου, ενώ αυξάνει τους μισθούς των διοικητικών υπαλλήλων και των ανωτέρων αξιωματικών του στόλου, προκειμένου να αποφευχθούν η πρακτική της δωροδοκίας και τα φαινόμενα διαφθοράς και συναλλαγών.²²⁶

Για την καλύτερη διαχείριση των χρηματικών αποθεμάτων η οθωμανική διοίκηση προχώρησε σε αλλαγές του συστήματος τροφοδοσίας των πλοίων και εισήγαγε αυστηρότερους κανόνες στη διατροφή των πληρωμάτων.²²⁷ Ενδιαφέρον

²²² Για μία κριτική προσέγγιση του ιστοριογραφικού ζητήματος των «προνομίων» των νησιών και συγκεκριμένα της προνομιακής μεταχείρισης της Ύδρας από την Οθωμανική διοίκηση βλ. Ελευθερία Ζέη, *Κανάρης, Κουντουριώτης, Τομπάζης*, σ. 47-48.

²²³ Για το μεταρρυθμιστικό έργο του Σελίμ Γ' γενικά και για τα μέτρα που έλαβε ειδικά για την αναβάθμιση του οθωμανικού στόλου βλ. Stanford J. Shaw, *Between Old and New, The Ottoman Empire under Sultan Selim III, 1789-1807*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts 1971, 150-166 του ίδιου *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey, V.1, Empire of the Gazis: The rise and decline of the Ottoman Empire, 1280-1808*, Cambridge University Press 1976, 263-264. Συγκεκριμένα για τα μέτρα αναβάθμισης του οθωμανικού ταρσανά τα χρόνια της σουλτανείας του Σελίμ Γ' βλ. Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey. Sultan Selim III and the modernization of the Ottoman Navy*, Tauris Academic Studies, London New York 2008.

²²⁴ Stanford J. Shaw, *Between Old and New*, 155.

²²⁵ Ό.π., τ. 1, 155-156 και *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey*, 263.

²²⁶ Ό.π., τ. 1, 155.

²²⁷ Για το φαγητό των πληρωμάτων συστάθηκε κεντρική κουζίνα με επαγγελματίες μάγειρες. Με το μέτρο αυτό αντικαταστάθηκαν οι πολυάριθμες κουζίνες και σόμπες που χρησίμευαν για το μαγείρεμα.

όμως, παρουσιάζουν και οι ρυθμίσεις για την εξοικονόμηση των χρημάτων στον οθωμανικό στόλο που εισηγείται σε αίτημα του προς τον Σελίμ Γ' το 1795 ο καπουδάν πασάς, Γαζής Χουσεϊν.²²⁸ Οι ρυθμίσεις αυτές, που συνετάχθησαν με σκοπό την έκδοση ξεχωριστού αυτοκρατορικού διατάγματος για τον οθωμανικό στόλο, συνοψίζονται ως εξής:

A) Αντί της μείωσης του κόστους εργασίας των πληρωμάτων προτείνεται από τον καπουδάν πασά η μείωση των ναυτών που επάνδρωναν τα αυτοκρατορικά πλοία. Σύμφωνα με την πρόταση αυτή, 100 ναύτες αναλογούσαν σ' ένα πλοίο χωρητικότητας 50.000 κιλών, 50 ναύτες σε ένα πλοίο 25,000 κιλών και 25 ναύτες σε πλοία χωρητικότητας 10,000 κιλών.²²⁹

B) Καλύτερη συντήρηση των πλοίων και τακτικές επιθεωρήσεις στις μεγάλες πόλεις -λιμάνια, όπως Κωνσταντινούπολη, Αλεξάνδρεια. Το μέτρο αυτό καθιστούσε υπεύθυνους τους καπετάνιους που έπρεπε να κάνουν επιδιορθώσεις κατά τη διάρκεια της παραμονής του σε ένα λιμάνι, στα πλαίσια της φόρτοεκφόρτωσης.

Γ) Ταξίδια σε κομβίοι, τουλάχιστον τριών πλοίων για την καλύτερη αντιμετώπιση των πειρατών.²³⁰

Δ) Για την αύξηση των κερδών ο καπουδάν πασάς προτείνει το κράτος να πωλεί την πυρίτιδα που παρασκευάζει σε Οθωμανούς πλοιοκτήτες.

Ε) Αυστηρότερη χρήση των ναυλώσεων των ιδιόκτητων πλοίων για μεταφορά κρατικών προϊόντων. Στο μέτρο αυτό δεν συμπεριλαμβάνεται η μεταφορά των δημητριακών.

Για την τύχη που είχε το αίτημα του καπουδάν πασά δεν γνωρίζουμε τίποτα περαιτέρω. Δεν γνωρίζουμε επίσης, αν και σε ποιο βαθμό εφαρμόστηκαν κάποιες από τις παραπάνω ρυθμίσεις μεμονωμένα. Γίνεται, ωστόσο, φανερό ότι υπήρχε πρόθεση

Αλλαγές επήλθαν, επίσης, και στον τρόπο διανομής και διαχείρισης των τροφίμων για τα πλοία που ήταν σε ταξίδι. Για την τροφοδοσία των πλοίων υπεύθυνος ήταν ο καπετάνιος. Ο.π., τ. 1, 156.

²²⁸ Murat Cizakca, «The Kapudan Pasha and the Shipowners, 206-7.

²²⁹ Από τις πληροφορίες που παραθέτει ο Murat Cizakca φαίνεται πως τα οθωμανικά πληρώματα κατά τον 18^ο αιώνα ήταν σαφώς πιο πολυάριθμα από τα γαλλικά, τα ραγουζαΐικα και τα βενετικά. Βλ. πίνακα

²³⁰ Ο καπουδάν πασάς εδώ, αναφέρεται αποκλειστικά στον κίνδυνο που διέτρεχαν οι οθωμανικοί στόλοι από τους Μαλτέζους πειρατές. Από την άλλη, τα χριστιανικά πληρώματα του οθωμανικού στόλου σχολιάζονται από τον καπουδάν πασά ως πιο ευάλωτα στις επιθέσεις πειρατών γενικότερα. Για το λόγο αυτό ο καπουδάν πασάς προτείνει την αύξηση των μουσουλμάνων ναυτών στα πλοία του οθωμανικού στόλου και την εθνοτική εξισορρόπηση του πληρώματος -50 % μουσουλμάνοι - 50% χριστιανοί. Υποθέτουμε ότι αυτό γίνεται με αφορμή την έντονη παρουσία των μουσουλμάνων πειρατών από τα Οντζάκ της Αφρικής στο μεσογειακό χώρο ευρύτερα.

για μείωση των δαπανών, κυρίως σε επίπεδο ανθρώπινου δυναμικού, και καλύτερης εκμετάλλευσης του συστήματος μεταφοράς των κρατικών προϊόντων.

Παράλληλα, ο καπουδάν πασάς, Γαζή Χουσεϊν εργαζόταν για την αναμόρφωση του συστήματος επάνδρωσης και την εκπαίδευση των πληρωμάτων.²³¹ Αρχικά, σε πρώτο στάδιο το διάστημα 1793-1794 ελέγχθηκαν όλοι όσοι αποτελούσαν τις μόνιμες δυνάμεις του οθωμανικού στόλου.²³² Από αυτούς, το μεγαλύτερο μέρος απολύθηκε και αντικαταστάθηκε από νέους ναύτες που ναυτολογήθηκαν με σκοπό την επάνδρωση ενός μόνιμου σώματος. Ιδιαίτερο βάρος δόθηκε στη δημιουργία ενός σώματος μόνιμων και μη ναυτών που θα υπηρετούσαν διαδοχικά σε μικρότερες υποομάδες ανά χρονικά διαστήματα, χειμώνα - καλοκαίρι. Η επάνδρωση αυτού του σώματος έγινε κυρίως από τις παράκτιες περιοχές του Αιγαίου, όπου ανθούσαν τα ναυτικά επαγγέλματα, η αλιεία και το εμπόριο.²³³ Οι Υδραίοι κλήθηκαν για πρώτη φορά, όπως θα δούμε παρακάτω, να επανδρώσουν το σώμα αυτό με τις υπό ομάδες τους τον Ιανουάριο του 1795.²³⁴ Έκτοτε, ο αριθμός των Υδραίων που στελέχωναν τον οθωμανικό στόλο ανέβηκε θεαματικά.

Η οπτική αυτή μας επιτρέπει να εντάξουμε σε νέα βάση τα σημεία ισορροπίας της Ύδρας με την Πύλη, χωρίς τα αδιέξοδα των παραδοσιακών σχημάτων. Εντούτοις, θα πρέπει να σημειώσουμε πως η ένταξη των ευνοϊκών ρυθμίσεων προς του Υδραίους στο ευρύτερο πλαίσιο της στρατηγικής απόπειρας του Σελίμ Γ' για αναδιοργάνωση των ναυτικών υπηρεσιών περιγράφει μία μόνο διάσταση του συγκεκριμένου ζητήματος. Αν και τα ακριβή αίτια της προσωρινής μείωσης (1792-1794) του αριθμού των Υδραίων ναυτών δεν μας είναι γνωστά, το υλικό μας επιτρέπει τη γενική διαπίστωση πως το επιχείρημα της οικονομικής «ελάφρυνσης» είναι προσχηματικό. Αυτό διότι, βλέπουμε πως την ίδια χρονική περίοδο ο καπουδάν πασάς επιχειρεί την περαιτέρω ενσωμάτωση του υδραϊκού στόλου στο σύστημα τροφοδοσίας της πρωτεύουσας και ιδίως στο «προνομιακό» εμπόριο του καπανίου και στην αγορά σιταριού από τη Μαύρη θάλασσα. Παράλληλα, οι ανάγκες για βελτίωση του οθωμανικού στόλου φέρνουν στο

²³¹ Η επάνδρωση και η εκπαίδευση των πληρωμάτων άλλαξε μετά από μια σειρά κανονισμών που εκδόθηκαν τους πρώτους δύο μήνες του 1793. Stanford J. Shaw, *Between Old and New*, 155.

²³² Ο.π., τ. 1, 156.

²³³ Ο.π., τ. 1, 156. Πληροφορίες για την επάνδρωση του οθωμανικού στόλου από τα ναυτικά νησιά του Αιγαίου, καθώς και για τον αριθμό των ναυτολογούμενων ανδρών ανά περιοχή βλ Σφυρόερας, Τα *Ελληνικά Πληρώματα του Τουρκικού Στόλου*, 85-86. Η πλειονότητα ωστόσο των πληροφοριών αφορούν τα χρόνια πριν από την μεταρρύθμιση του Σελίμ Γ'.

²³⁴ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείον της Κοινότητος Ύδρας 1778-1832*, Πειραιάς 1921, τ. 1, 69-70 και 97.

επίκεντρο τους ναυπηγούς και τους ειδικευμένους μάστορες των ναυτικών νησιών, οι οποίοι καλούνται να συνεισφέρουν στη συνολική προσπάθεια αναβάθμισης του βασιλικού ταρσανά.²³⁵

Με άλλα λόγια, το οθωμανικό κράτος προσπαθεί να επωφεληθεί από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ύδρας κατά τη διάρκεια μιας μεταβατικής περιόδου για τον οθωμανικό στόλο και την οθωμανική διοίκηση.

Η διάσταση της στρατηγικής αυτής αναδεικνύεται σε ένα βαθμό στην παρακάτω επιστολή του δραγουμάνου του στόλου προς τους υδραίους προεστούς. «*Ας είναι γνωστόν, ότι από φυσικής μας ευπλαχνίας παραβλέποντες το ατόπημα και κουσούρι σας ηλευθερώσαμεν τους προεστώτας σας, και ιδού έρχονται εις τα σπίτια των, εις τους οποίους έγιναν τεσλίμι και 4500 γρ. [...] όπου σας εχαρίσαμεν δια να είσθε πρόθυμοι εις τας βασιλικάς εκδουλεύσεις και χιζμέτι μας.*»²³⁶ Αν και οι λόγοι φυλάκισης των προεστών δεν αποσαφηνίζονται, βλέπουμε πως ο δραγουμάνος εκμεταλλεύεται το γεγονός για να προωθήσει το ζήτημα των βασιλικών εκδουλεύσεων.²³⁷ Η παραίνεση του δραγουμάνου «*δια να είσθε πρόθυμοι εις τας βασιλικάς εκδουλεύσεις*» οφείλεται στη γενικότερη αρνητική στάση των Υδραίων στις εκκλήσεις της οθωμανικής διοίκησης για τη συμμετοχή τους στο εμπόριο του καπανίου.²³⁸

Την ίδια ημέρα, 11 Ιουλίου 1793, ανακοινώνεται σε δεύτερη επιστολή του Κωνσταντίνου Χαντζερή η ανάγκη να ναυλωθούν από την Ύδρα, στο πλαίσιο του βασιλικού καπανίου, δέκα ακόμη καΐκια για «*κουβάλημα ζαχιρέ βασιλευούσης από Δούναβιν.*»²³⁹ Πρόκειται για την δεύτερη καταγεγραμμένη έκκληση της Πύλης προς τους Υδραίους μέσα στο 1793 για μεταφορά σιταριού από τη Μαύρη Θάλασσα.²⁴⁰ Στο δημοσιευμένο υλικό πάντως υπάρχουν αναφορές στις αρχές του 1793 για υδραϊκά

²³⁵ Αλεξάνδρα Ι. Παπαδοπούλου, *Σπετσιώτικη Εμπορική Ναυτιλία, 1830-1870*, ό. π, σ. 63. Για την παρουσία και τη συμβολή των χριστιανών και γενικά των μη μουσουλμάνων ναυπηγών και καλαφάτηδων στον αυτοκρατορικό ταρσανά την περίοδο 1790-1802 βλ. Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey*. 100-102. Βλ. επίσης, Τρύφων Κωνσταντινίδης, *Καράβια, καπετάνιοι και συντροφοναύται*, 120-122.

²³⁶ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείον της Κοινότητος Ύδρας 1778-1832*, Πειραιάς 1921, τ. 1, 42.

²³⁷ Το ποσό των 4500 γρ. είχαν δώσει νωρίτερα οι Υδραίοι για την απελευθέρωση των τεσσάρων προεστών που αιχμαλωτίστηκαν από Οθωμανό αξιωματούχου τον Ιούνιο του 1793. Ό.π., τ. 1, 40-41.

²³⁸ Για την απροθυμία των προεστών και των караβοκύρηδων να συνεχίσουν το εμπόριο στη Μαύρη Θάλασσα την συγκεκριμένη περίοδο βλ. . Ό.π., τ. 1, 38-39.

²³⁹ Ό.π., τ. 1, 42-43.

²⁴⁰ Θυμίζουμε ότι οι οθωμανικές αρχές επιχειρούν να προσελκύσουν τους Υδραίους στο εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας από το 1792, ενώ για το εμπόριο του καπανίου η πρώτη καταγεγραμμένη έκκληση γίνεται το Φεβρουάριου του 1793. Ό.π., τ. 1, 29, 31, 37.

πλοία που μετέφεραν σιτάρια για τις αποθήκες της Κωνσταντινούπολης από τον Δούναβη.²⁴¹ Ταυτόχρονα, το ίδιο χρονικό διάστημα, οι Υδραίοι συμμετέχουν στην μεταφορά του ιστιρά από τα λιμάνια και τις σκάλες του Αιγαίου για τον ανεφοδιασμό της πρωτεύουσας.²⁴²

Οι Υδραίοι προεστοί δηλώνουν την απροθυμία τους στο δραγουμάνο να συμμετάσχουν στο εμπόριο του καπανίου, καθώς, όπως υποστηρίζουν τα προηγούμενα ταξίδια τους στη Μαύρη Θάλασσα ζημίωσαν οικονομικά το Κοινό. *«Ελάβομεν το υψηλόν και προσκυνητόν μπουγιουρδί του υψηλοτάτου και δικαιοτάτου πασά εφένδη μας, εις το οποίον προσταζόμεθα από το ύψος του ότι να στείλωμεν δέκα καϊκια εις βασιλεύουσαν δια την δούλευσιν του καμπανίου· [...] και παρακαλώμεν την ενδοξοτητά σας καθώς πολλότατες φοραίς μας εβοηθήσατε, να μας βοηθήσετε και τώρα, να μας ελευθερώσετε και από αυτήν την υπόθεσιν, ότι μας γίνεται μεγάλη ζημία εις το κοινόν μας, αν δεν μας λείψη αυτή η δούλευσις· ένα από τα καϊκια μας του καμπανίου το έστειλαν στην Ανάπαν και από εκεί να υπάγη να φορτώση σιτάρι ιστηράν, και του έδωσαν όλα, δια Ανάπαν και ιστηράν ας. 800, όπου δεν του φθάνουν ούτε δια ψωμί και πολύ απορούμεν όλα το νησί μας έχει να τα συναπαντήση, και ιστηράδες και μεντζίλια· όθεν παρακολούμεν να το φανερώσετε του υψηλοτάτου πασά εφένδη μας, και μένομεν».*²⁴³

Για αποδέσμευση των καϊκιών από τις βασιλικές εκδουλεύσεις και την ανάγκη να μην «ζημιώνεται το κοινό» από τα ταξίδια στη Μαύρη Θάλασσα γράφουν οι προεστοί σε επιστολή προς τους απεσταλμένους σε βασιλικές εκδουλεύσεις карабоκүрһеδες τον Μάιο του 1793. *«ότι εάν είναι τα ταξίδια όπου ακολουθείτε καλά και εβγαίνουν τα δεκαπέντε γρόσια τον μήνα, και θέλετε να υπάτε πάλιν, είστε νυκοκυραίοι να κάμετε ως θέλετε, και η πολιτεία μας να είναι νέτα και ελεύθερη από την ημέραν όπου λάβετε το παρόν· ειδέ και το ταξίδι αυτό είναι πτωχόν και δεν εβγαίνουν τα 15 τον μήνα, να πασχίσετε να αφεθήτε από αυτό το ταξίδι να μη ζημιώνεται το κοινόν μας· και εάν εύρετε καμμίαν δυσκολίαν δια την άδειαν όπου θέ να εβγήτε έξω είς την Άσπρην Θάλασσαν, και χρειάζεται κανένα ολίγον έξοδον έως εκατόν γρόσια δια το κάθε καϊκι, τα αποκρίνεται και αυτά το κοινόν μας.»*²⁴⁴ Την ίδια ημέρα ενημερώνουν τον δραγουμάνο του στόλου ότι ο Νικόλας Ρεϊζης του Γιακουμάκη, ένας εκ των Υδραίων

²⁴¹ Ο.π., τ. 1, 38-39.

²⁴² Ο.π., τ. 1, 44.

²⁴³ Ο.π., τ. 1, 43.

²⁴⁴ Ο.π., τ. 1, 38.

καραβοκύρηδων που ταξίδεψαν στον Δούναβη- επέστρεψε στο Αιγαίο μετά την ολοκλήρωση τη αποστολής του. Στην επιστολή των προεστών σημειώνεται πως τον υδραίο καπετάνιο θα ακολουθήσουν και άλλοι, καθώς ο μεγάλος αριθμός των ναυτών και τα διάφορα των σερμαγιών προκαλούν «βαρέα έξοδα» στο νησί.²⁴⁵

Από τις επιστολές των προεστών μαρτυρείται πως η συμμετοχή των Υδραίων στο «προνομιακό» εμπόριο του καπνίου δεν ήταν πάντοτε προσοδοφόρα. Το σύστημα προμήθειας του καπνίου από τα παράλια της Μαύρης Θάλασσας που υπάγονταν στον οθωμανικό έλεγχο εξασφάλιζε περιορισμένα κέρδη στους εμπλεκόμενους μεταφορείς, καθώς η παρέμβαση του οθωμανικού κράτους διατηρούσε σε χαμηλά επίπεδα την τιμή των δημητριακών.²⁴⁶ Από την άλλη, βλέπουμε ακόμη πως σε περιπτώσεις που τα υδραϊκά πλοία μεταφέρουν σιτηρά από την ελεύθερη αγορά των ρωσικών λιμανιών για λογαριασμό της Πύλης, το χαμηλό κόστος της ναύλωσης, σε συνδυασμό με την υπεράριθμη σύνθεση των υδραϊκών πληρωμάτων καθιστούσαν ασύμφορο το ταξίδι.²⁴⁷ Η απροθυμία όμως των Υδραίων συνίστατο στην πληρωμή των ναύλων από το οθωμανικό κράτος σε γρόσια, σε ένα διάστημα ραγδαίας υποτίμησης του μεταλλικού νομίσματος, λόγω της διαρκούς μείωσης της περιεκτικότητας του σε πολύτιμο μέταλλο.²⁴⁸

Εντούτοις, μια καλύτερη εκτίμηση του ζητήματος των ναυτικών υπηρεσιών οφείλει να λάβει υπόψη τα γενικότερα χαρακτηριστικά: τα πλοία που συμμετείχαν στο σύστημα τροφοδοσίας της Πόλης ταξίδευαν είτε με ναύλο είτε με σερμαγιά.²⁴⁹ Ενίοτε, προκειμένου να επιτευχθεί το μεγαλύτερο δυνατόν κέρδος οι δύο τρόποι πληρωμής συνυπήρχαν σε ένα πλοίο, ενώ σπάνια βλέπουμε να εφαρμόζεται και το σύστημα της

²⁴⁵ Ο.π., τ. 1, 38-39.

²⁴⁶ Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, «Θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές» 314-316.

²⁴⁷ Όπως είδαμε παραπάνω, ένα ταξίδι μπορεί να θεωρηθεί μη κερδοφόρο όταν δεν «βγαίνουν» μηνιαίως δεκαπέντε γρόσια. Το ποσό αυτό είναι ενδεικτικό και υποδηλώνει ένα κατώτατο μηνιαίο όριο πληρωμής των ναυτών και όχι των καπετάνιων. Δεκαπέντε με δεκατέσσερα γρόσια εκείνη την περίοδο ήταν ο ολουφές των ναυτών που εργάζονταν στο οθωμανικό στόλο. Λαμβάνοντας υπόψη μας αυτό, μπορούμε να κατανοήσουμε επίσης, πώς οι διαμαρτυρίες των Υδραίων για την πληρωμή των 800 ας. για την μεταφορά του σιτηρά από Ανάπα (Κράσονταρ) στην Κωνσταντινούπολη δεν ήταν υπερβολικές. Ο.π., τ. 1, 42-43.

²⁴⁸ Να σημειωθεί ότι από το 1770 έως το τέλος της σουλτανείας του Σελίμ Γ' το 1808 το γρόσι έχασε περίπου το 50 % της περιεκτικότητας του σε ασήμι. Ιδίως το διάστημα 1788-1797 το τουρκικό νόμισμα διανύει μια φάση ραγδαίας υποτίμησης. Sevket, Pamuk, «Το χρήμα στην οθωμανική αυτοκρατορία, 1326-1914, 617-627, ο ίδιος στο *A Monetary History of the Ottoman Empire*, Cambridge University Press, 188-192.

²⁴⁹ Ο.π., τ. 1, 31, 71-73.

πορτάδας, παράλληλα με το ναύλο ή τη σερμαγιά.²⁵⁰ Σε κάθε περίπτωση, η συμμετοχή των Υδραίων, τόσο στον ιστιρά όσο και στο εμπόριο του καπανίου είναι υποχρεωτική, ως μέρος των φορολογικών υποχρεώσεων του «Κοινού». Τι σημαίνει όμως αυτό;

Πρώτα από όλα, το κοινοτικό σώμα όφειλε στο πλαίσιο των φορολογικών του υποχρεώσεων όχι μόνο να στείλει άνδρες για την επάνδρωση των πλοίων, αλλά και να καλύψει ένα μέρος από τα έξοδα του ταξιδιού: αμοιβές, τρόφιμα, πασαπόρτια κ.α. Στην πραγματικότητα, το σύστημα τροφοδοσίας της Πόλης αποτελούσε μια επιβεβλημένη συνθήκη συνεργασίας ανάμεσα στο οθωμανικό κράτος και τις ναυτικές κοινότητες που διέθεταν στόλο. Οι εκπρόσωποι του «Κοινού» ήταν, επίσης, υπεύθυνοι για τη διαμεσολάβηση των σχέσεων μεταξύ των αρμόδιων οθωμανικών αρχών και των διορισμένων – ή και εκλεγμένων- από το «Κοινό» Υδραίων καπετάνιων. Για τη σύναξη του αναγκαίου ποσού οι προεστοί κατέφευγαν στη φορολόγηση των μεριδίων των πλοίων.²⁵¹ Πρόκειται, κατ' ουσία, για πρακτική που επιβάρυνε όλους τους κατόχους μεριδίων του νησιού με κοινό συντελεστή, τον οποίο όριζαν οι εκλεγμένοι από τους προεστούς επίτροποι. Στο σχηματισμό του κεφαλαίου συμμετείχαν ενίοτε οι νοικοκυραίοι και γενικά οι κάτοικοι του νησιού.²⁵² Σε περίπτωση που κάποιο πλοίο αναγκαζόταν από την Πύλη να παρατείνει τις υπηρεσίες του, οι προεστοί όφειλαν να συγκεντρώσουν εκ νέου χρήματα, προκειμένου να καλύψουν τις μισθολογικές δαπάνες των ναυτολογημένων ανδρών. Να σημειωθεί ότι ένα μέρος του μισθού κατευθυνόταν πρώτα στο εσωτερικό του νησιού, προς τις οικογένειες των ναυτικών που λάμβαναν μέρος στις αποστολές της Πύλης.²⁵³

Μια ενδιαφέρουσα περίπτωση διαχείρισης των ναυτικών υποχρεώσεων του νησιού είναι η υπόθεση μεταφοράς σιταριού από την Αλεξάνδρεια στην Κωνσταντινούπολη στο πλαίσιο του ιστιρά, κατά τη διάρκεια του πρώτου τετραμήνου

²⁵⁰ Συγκεκριμένα σε επιστολή δραγουμάνου από το Ναύπλιο το 1784 μαρτυρείται πως οι υδραίοι караβοκύρηδες που ναυλώνονται από την Οθωμανική διοίκηση για βασιλική δούλευση συγκεντρώνουν συνάμα σερμαγές για το ίδιο το ταξίδι προκειμένου να έχουν διπλό όφελος. Κάποιες φορές υποστηρίζει ότι πληρώνονται τρεις φορές, καθώς η Οθωμανική διοίκηση μπορεί να τους αναθέσει εκ νέου κάποια υπηρεσία. Ο δραγουμάνος κατακρίνει την πρακτική των Υδραίων, καθώς όχι μόνο διακινδυνεύουν σε άλλα ταξίδια τα χρήματα των επενδυτών τους, αλλά αρκετές φορές δεν επιστρέφουν το διάφορο τους. Ο.π., τ. 16, 19-20

²⁵¹ Ενδεικτικά, Ο.π., τ. 16, 29-32 και στο τ. 1, 74

²⁵² Σε «δόσιμο» για τα μερίδια των καϊκιών το 1787 οι νοικοκυραίοι συμμετείχαν με 2140 γρόσια. Στο ίδιο «δόσιμο» οι προεστοί αναφέρουν επίσης ότι έδωσαν και από το «πουγκί του κόσμου» 200 γρόσια. Ο.π., τ. 16, 32.

²⁵³ Η πρακτική αυτή ίσχυε γενικά στο νησί της Ύδρας, τόσο για όσους πληρώνονταν με ολουφέ για την εργασία τους στο βασιλικό ταρσανά και οθωμανικό στόλο, όσο και για όσους ταξίδευαν με τον εμπορικό στόλο τους για μεγάλα χρονικά διαστήματα.

του 1795. Σύμφωνα με επιστολή του καπουδάν πασά Γαζή Χουσεϊν στις 9-1-1795, το νησί της Ύδρας όφειλε να στείλει το ταχύτερο δυνατόν τα 30 μεγαλύτερα σε χωρητικότητα καϊκια του στόλου του στην Αλεξάνδρεια για την μεταφορά σιταριού και κριθαριού στην πρωτεύουσα. Όπως και στις προηγούμενες εκκλήσεις της οθωμανικής διοίκησης, έτσι και εδώ, η συμμετοχή στη σιτοπομπή παρουσιάζεται ως υποχρέωση του νησιού. Στην εισαγωγή μάλιστα της επιστολής επισημαίνεται ότι: *«Επειδή και μεγάλη χρείαν ζαχιρέ εις βασιλεύουσαν, και επειδή έγιναν γνωστά τα άπειρα κέρδη, οπού προ τούτου ήδη καιρού κάμνετε εις την Άσπρην θάλασσαν και εις την ζέναςι σκάλαις, χωρίς να εμποδίζεσθε, καθώς άλλοτε, ή από καπετάνιους ή από άλλον τινά, δια τούτου έγινεν η υψηλήν βουλή και απόφασις της κραταιάς βασιλείας το να φέρει άπαξ το κάθε καϊκι σας με ναύλο και κριθάρι από το Μισίρι εις την βασιλεύουσαν.»*²⁵⁴

Όσον αφορά τους όρους μεταφοράς των δημητριακών οι διαταγές του καπουδάν πασά προέβλεπαν την αποστολή 15 καϊκιών με ναύλο και 15 με σερμαγιά. Η τιμή του σιταριού ορίστηκε στα 3 γρόσια και 10 παράδες το κουλόν (Κωνσταντινουπολίτικο). Επίσης, οι συμμετέχοντες στη σιτοπομπή καπετάνιοι όφειλαν, πριν ξεκινήσουν από το λιμάνι της Ύδρας, να συμπληρώσουν σε ειδικά έγγραφα (πατέντες) που τους χορηγούσε η Πύλη το όνομα τους, τον αριθμό του πληρώματος, τον εξοπλισμό του πλοίου τους, την ποσότητα του μεταφερόμενου ιστηρά (κριθάρι - σιτάρι) και τον τρόπο χρηματοδότησης του ταξιδιού, αν δηλαδή ταξίδευαν με ναύλο ή σερμαγιά. Η χρήση των εγγράφων αυτών, που επικυρώνονταν μόνο με την υπογραφή των προεστών της Ύδρας, είχαν διττή στόχευση. Πρώτον παρείχαν στην οθωμανική διοίκηση μια ακριβή εικόνα για την πορεία της μεταφοράς και, δεύτερον διευκόλυναν τη διαδικασία εκφόρτωσης των δημητριακών.

Για τη συγκεκριμένη υπόθεση μεταφοράς σίτου διαθέτουμε ένα μόνο έγγραφο, το οποίο όμως είναι διαφωτιστικό για τους όρους συμμετοχής των καπετάνιων στη μεταφορά σιτηρών με ναύλο. Πρόκειται για ένα ναυλοσύμφωνο που υπογράφηκε από τους προεστούς της Ύδρας, στο πλαίσιο της υποχρέωσης τους προς τον καπουδάν πασά.²⁵⁵ Υπόχρεος για τη μεταφορά του σιταριού/κριθαριού είναι ο Αντώνης Βώκος ο Υδριώτης. Η αξία του εγγράφου αυτού έγκειται στο γεγονός ότι οι αναγραφόμενοι όροι του ταξιδιού είναι ίδιοι και για τα δεκαπέντε καϊκια που ταξιδεύουν με ναύλο. Για το συγκεκριμένο ταξίδι, Ύδρα – Αλεξάνδρεια – Κωνσταντινούπολη ο ναύλος ορίστηκε

²⁵⁴ Ο.π., τ. 1, 71.

²⁵⁵ Ο.π., τ. 1, 75-76.

ανά κοιλό και ανά ταξίδι. Το ύψος του ναύλου ορίστηκε στα 3:10 (3 γρόσια και 10 παράδες), ενώ το κέρδος του μεταφερόμενου φορτίου του Βώκου -2500 κοίλα- υπολογίστηκε στα 5000 γρόσια Βάσει της συμφωνίας, το «Κοινό» της Ύδρας πλήρωνε εκ των προτέρων για το αρχικό στάδιο της διαδρομής 30 παράδες ανά το κοιλό, ενώ 20 παράδες πλήρωναν οι οθωμανικές αρχές μετά την ξεφόρτωση του σιταριού και αντίστοιχα του κριθαριού, στην Κωνσταντινούπολη. Τα χρήματα αυτά κάλυπταν ένα μέρος του συνολικού ποσού της πληρωμής, και συγκεκριμένα τα έξοδα μετακίνησης. Το τελικό ποσό σχηματιζόταν μέσα από τα 5000 γρόσια του πωληθέντος σιταριού στην Κωνσταντινούπολη. Η εξόφληση γινόταν με την επιστροφή του καπετάνιου στο νησί της Ύδρας. Σε περίπτωση όπου οι οθωμανικές αρχές αθετήσουν του όρους και δεν αποδώσουν το μερτικό τους για την πληρωμή του καπετάνιου, το «Κοινό» όφειλε να αναλάβει την αποζημίωση του Αντώνιου Βώκου. Τέλος, η συμφωνία όριζε πως ο εκναυλωτής έπρεπε να επιστρέψει στην Ύδρα αμέσως μετά τη ξεφόρτωση στην Κωνσταντινούπολη προκειμένου να πάει αμέσως για δεύτερη φόρτωση του ιστηρά. Εάν, όμως, οι οθωμανικές αρχές ανέθεταν κάποια εκδούλευση στον Βώκο, τότε το «Κοινό» όφειλε να καλύψει τα έξοδα του μαζί με τα ναύλα του.

Για τη συμπλήρωση του αναγκαίου χρηματικού ποσού οι προεστοί «έριξαν δόσιμο στα μερίδια των καϊκιών». Ο φόρος ορίστηκε στα 75 γρόσια, ανά μερίδιο.²⁵⁶ Ουσιαστικά, φορολογήθηκαν οι κάτοχοι των μεριδίων των εμπορικών εταιριών. Ο φόρος ήταν γενικός και έπληττε όλους τους κατόχους ανεξαιρέτως. Όσοι μεριδιούχοι πλήρωναν, λάμβαναν απόδειξη με τη σφραγίδα του «Κοινού» και μπορούσαν να φύγουν ελεύθερα από το λιμάνι. Τα συγκεντρωμένα χρήματα κατευθύνονταν στην «κάσσαν» της Καγκελαρίας της Ύδρας με σκοπό την χρηματοδότηση των καπετάνιων που ταξίδευαν με ναύλο. Σε περίπτωση δε ατυχήματος ή κωλυσιεργίας στο λιμάνι εκφόρτωσης, το «Κοινό» όφειλε να λάβει πίσω μόνο το 50% το ποσού που διέθεσε αρχικώς, αφήνοντας το υπόλοιπο μέρος στους ζημιωθέντες καπετάνιους.²⁵⁷

Η χαμηλή προσέλευση των υδραϊκών πλοίων με φορτίο του ιστηρά στην Κωνσταντινούπολη προκάλεσε την οργή του καπουδάν πασά, ο οποίος απείλησε με σύλληψη των Ύδραίων καπετάνιων και κατάσχεση των πλοίων τους.²⁵⁸ Είναι προφανές ότι οι προεστοί του νησιού δεν ήθελαν να πείσουν τους συμπατριώτες τους να λάβουν μέρος στη μεταφορά του ιστηρά. Και αυτό διότι, αφενός τα κέρδη που προσκόμιζαν οι

²⁵⁶ Ο.π., τ. 1, 74.

²⁵⁷ Ο.π., τ. 1, 78.

²⁵⁸ Ο.π., τ. 1, 87-88, 92.

Υδραίοι караβοκύρηδες από το εμπόριο σιτηρών στα λιμάνια της δυτικής Μεσογείου την τετραετία 1794-98 δεν μπορούν να συγκριθούν με τις περιορισμένες αποδόσεις του ιστηρά, αφετέρου δε γιατί η διαρκής επιβολή των ναυτικών υποχρεώσεων συνεπάγεται επιπτώσεις στα δημοσιονομικά του νησιού.

Τα πρόσθετα φορολογικά βάρη των ναυτικών υπηρεσιών ανάγκασαν τους Υδραίους προεστούς το Δεκέμβρη του 1796 να παρακαλέσουν τον δραγουμάνο του στόλου για διορισμό ταχσιλαδάρη «*δια τα άπειρα και ανάξια εις ημάς δοσίματα όπου επιφορτισθήμεν*».²⁵⁹ Αφορμή φαίνεται πως στάθηκε η επικείμενη άφιξη Οθωμανού αξιωματούχου (τζαβούση) στο νησί, πιθανό για την επίβλεψη της χειμερινής ναυτολογίας. «*Αυθέντα, αυτό που μας προξενείτε, να έλθη ένα τζαβούσης με ένα γράμμα γυμνόν, και να μας προστάζεται να του δώσουμε δια ποδοκόπι του τόσα άσπρα, είναι μεγάλη αδικία και αταξία, την οποίαν τη αλήθεια δεν τολμούμεν να την φανερώσωμεν εις τον μικρόν λαόν μας και παρακαλούμεν θερμώς να μας αφαιρεθούν τα τέτοια αδίκηματα.*».²⁶⁰

Την αδυναμία διαχείρισης των δημοσιονομικών επιβεβαιώνει επιστολή του δραγουμάνου του στόλου δύο μήνες αργότερα, ενοχοποιώντας όμως, παράλληλα τους Υδραίους προεστούς για τις πρακτικές τους στη σύναξη των φόρων και την πρόκληση ερίδων στο εσωτερικό της κοινότητας: «*Θέλετε ηξέρει, ότι ο υψηλότατος και πολυχρόνιος πασάς εφένδης μας καταμαθών από πηγαινοερχόμενους εις τα αυτόθι τζαουσάδες, πως εν τω μεταξύ σας έχετε διχόνοιαις και πως εις τα τυχούσας υποθέσεις των συμπατριωτών σας φέρεσθε με αισχροκέρδειαν και φιλοπροσωπίαν, έλαβε βουλήν και απόφασιν να στείλει φέτος εις τα αυτόθι Τούρκον βοεβόδα.*».²⁶¹ Οι οθωμανικές αρχές δεν έστειλαν εν τέλει Οθωμανό βοεβόδα να επιστατήσει στο νησί. Ανταποκρίθηκαν όμως, στο αίτημα των προεστών και διόρισαν ταχσιλδάρη.²⁶²

Για τις κατηγορίες που επισυνάπτει στους προεστούς ο δραγουμάνος καθώς και τους λόγους που προκάλεσαν «διχόνοιες» στο εσωτερικό του «Κοινού» μόνο αβέβαιες υποθέσεις μπορούν να διατυπωθούν. Από την άλλη πλευρά, το γεγονός και μόνο της προσφυγής στις οθωμανικές αρχές, με σκοπό την παρέμβαση τους στο πεδίο της φοροσυλλογής, υποδείκνυε τις πολιτικές συνέπειες των φορολογικών επιβαρύνσεων.

²⁵⁹ Ο.π., τ. 1, 96.

²⁶⁰ Ο.π., τ. 1, 96.

²⁶¹ Ο.π., τ. 1, 100-101.

²⁶² Ο.π., τ. 1, 106. Ταχσιλαδάρης διορίστηκε ο Γεωργάκης Ισπύρης.

Άραγε η προσφυγή των προεστών νωρίτερα στις οθωμανικές αρχές, με αίτημα τον διορισμό ταχσιλαδάρη να ήταν σύμπτωμα ενδοκοινοτικών τριβών με αφορμή την ανακατανομή των φορολογικών βαρών; Τα διαθέσιμα στοιχεία δεν μπορούν να μας δώσουν μια σαφή απάντηση στο ερώτημα αυτό. Οι λιγοστές πάντως πληροφορίες που διαθέτουμε δείχνουν πως η καταβολή του φόρου του χαρατζίου παρέμεινε σε χαμηλά επίπεδα τα έτη 1795-96, παρά την πληθυσμιακή άνοδο που υποδεικνύουν οι μαρτυρίες της εποχής.²⁶³ Δεύτερον, παρατηρούμε ότι στον ισολογισμό του 1796 –τον μοναδικό που έχουμε για τη δεκαετία του 1790- τα έσοδα του «Κοινού» διαμορφώθηκαν κυρίως από τις εξής τρεις «πηγές»:

Κουμέρκι: άσπρα (<i>akce</i>)	4239 ²⁶⁴
τάνσες και δοσίματα καϊκιών: άσπρα	10.938 ²⁶⁵
νοικοκυραίους: άσπρα	9645 ²⁶⁶
Σύνολο	24.822

Να σημειωθεί ότι τα έσοδα συνολικά του «Κοινού» το 1796 ανερχόταν 28.984 ας. Τα υπόλοιπα 4.000 ας συμπληρώθηκαν από τις παλιές και τις τρέχουσες καταβολές του χαρατζίου (2.422) και τους άλλους μικρότερους φόρους (νόμιστρα, ανύπανδρος κ.α.).²⁶⁷ Από το σύνολο των 10.938 ας, στην τάνσα αντιστοιχούν τα 3.423 και τα υπόλοιπα 7.515 στο «δόσιμο των καϊκιών».²⁶⁸ Αναρωτιόμαστε λοιπόν μήπως η ενισχυμένη παρουσία των νοικοκυραίων στη συγκρότηση των εσόδων αντικατόπτριζε την απροθυμία ορισμένων εκ των «μεριδιούχων» να συμβάλλουν στις πρόσθετες υποχρεώσεις του νησιού; Να σημειωθεί ότι οι επίσης για τις πληρωμές των είκοσι μαραγκών που έστειλε το νησί το ίδιο έτος, δεν «ρίχθηκε δόσιμο» στα μερίδια, αλλά φορολογηθήκαν ο νοικοκυραίοι.

Στο παραπάνω ερώτημα δεν μπορεί να δοθεί απάντηση, καθώς δεν διαθέτουμε πληροφόρηση για τα προηγούμενα έτη, πλην του 1786, στο οποίο όμως, οι νοικοκυραίοι δεν εμφανίζονται στα έσοδα του ισολογισμού. Γνωρίζουμε, ωστόσο,

²⁶³ Για τα καταβαλλόμενα ποσά του χαρατζίου και της αναγκαστικής εισφοράς την περίοδο 1782-1802 βλ. Αντώνης Λιγνός, *Ιστορία της Νήσου Ύδρας*, τ. 1, σ. 76-77. Για το πληθυσμό της Ύδρας βλ.

²⁶⁴ *Ο.π.*, τ. 1, 99.

²⁶⁵ *Ο.π.*, τ. 1, 99.

²⁶⁶ *Ο.π.*, τ. 1, 99.

²⁶⁷ *Ο.π.*, τ. 1, 99.

²⁶⁸ Αντώνης Λιγνός, *Ιστορία της Νήσου Ύδρας*, τ. 1, σ. 76-77.

μέσα από τεκμήρια του δημοσιευμένου υλικού και στοιχεία που παρέχει ο κατάλογος του αρχείου της κοινότητας ότι νοικοκυραίοι συμμετείχαν και αυτοί μαζί με τους μεριδιούχους στην σύναξη των χρημάτων για τις πληρωμές των ναυτών και των καϊκιών.

Από το 1796 μέχρι 1805 οι Υδραίοι κλήθηκαν να συμμετάσχουν σε μεταφορά σιταριού μόνο μία φορά, το 1799.²⁶⁹ Το υλικό που διαθέτουμε δεν επιβεβαιώνει, ωστόσο, τη συμμετοχή τους στη σιτοπομπή. Το γεγονός αυτό μπορεί να εκληφθεί ως αποτυχία της Πύλης να προσέλκυσει τους ισχυρούς στόλους του Αιγαίου στο σύστημα τροφοδοσίας της Κωνσταντινούπολης, είτε μέσω του ιστηρά, είτε μέσω του εμπορίου καπάν. Οι τελευταίες διαταγές για αποστολή πλοίων στο πλαίσιο του ιστηρά καταγράφονται δέκα χρόνια περίπου μετά από αυτές που εξετάσαμε παραπάνω: μία το 1805, και μία ακόμη το 1806. Οι Υδραίοι συμμετείχαν και στις δύο, διατυπώνοντας όμως συγχρόνως, την δυσaréσκεια τους για τα χαμηλά ναύλα που πλήρωνε η οθωμανική διοίκηση.

Η εξέλιξη αυτή ίσως αντικατοπτρίζει τη γενικότερη απροθυμία των Υδραίων να συμμετάσχουν στις αποστολές που τους ανατέθηκαν αμέσως μετά τη λήξη του Β' Ρώσο-οθωμανικού πολέμου, μέχρι και τα τέλη του 1795. Αυτό, βεβαίως, θα πρέπει να συνδεθεί με τα περιθώρια κέρδους που είχαν οι Υδραίοι από τη συμμετοχή τους σε σιτοπομπές για λογαριασμό της Πύλης, δεδομένου πάντα ότι το εμπόριο σιτηρών εκτός οθωμανικής επικράτειας ήταν περισσότερο κερδοφόρο, είτε διεξαγόταν με ναύλο είτε με σερμαγιά. Βεβαία, εκτός από το κέρδος θα πρέπει να συνυπολογίσουμε και τον παράγοντα της ζημιάς, καθώς η αποστολές των υδραϊκών πλοίων σε λιμάνια φόρτωσης δεν είχαν πάντα αίσιο τέλος για τον καπετάνιο και το πλήρωμα.²⁷⁰

Η σταθερή απουσία των Υδραίων από το σύστημα τροφοδοσίας της Κωνσταντινούπολης την περίοδο 1796-1805 δεν συνεπάγεται λιγότερες υποχρεώσεις του νησιού προς την Πύλη, ούτε λιγότερα έξοδα του «Κοινού». Τουναντίον, η αλλαγή του συστήματος ναυτολόγησης το 1795, καθώς και οι πολεμικές επιχειρήσεις ενάντια στον Πασβάνογλου, και αργότερα στον Ναπολέοντα, επιβάρυναν υπερβολικά το κοινοτικό ταμείο, προκαλώντας μεγάλο χρέος στο εσωτερικό λόγω του συνεχή δανεισμού της Κοινότητας.

²⁶⁹ Ο.π., τ. 1, 212. Ο δραγουμάνος του στόλου Ιωάννης Καρατζάς διατάζει το «Κοινό» της Ύδρας να αποστείλει για κουβάλημα σιτηρών από τον Βόλο πλοία συνολικής χωρητικότητας 30.000 κοιλών, με ναύλο 15 γρ. το κοιλό.

²⁷⁰ Ο.π., τ. 1, 99.

Μέρος Γ - Η μεσογειακή διάσταση του υδραϊκού εμπορίου από την σκοπιά της αρνητικής συγκυρίας.

Όπως έχει τονιστεί στην σχετική βιβλιογραφία, η ζήτηση των σιτηρών και η συνακόλουθη άνοδος της τιμής τους κατά την διάρκεια των πολέμων της Γαλλική επανάστασης (1792-1802) προσέδωσαν νέα ώθηση στους στόλους του Αιγαίου.²⁷¹ Κύρια χαρακτηριστικά της εξέλιξης αυτής ήταν η μεγάλη γεωγραφική ευελιξία των εμπορικών δραστηριοτήτων και η εμπορική εξειδίκευση στη μεταφορά των δημητριακών, ιδίως των σιτηρών. Η συμμετοχή των Υδραίων στο νέο εμπορικό σύστημα, το οποίο αναπτύσσεται με επίκεντρο τα σιτηρά της ανατολικής μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, είναι καθοριστική. Μέσα σε μία δεκαετία (1792-1801) τα καταγεγραμμένα ταξίδια των Υδραίων στην κεντρική και την δυτική Μεσόγειο διπλασιάζονται.²⁷² Το λιμάνι της Ύδρας, επίσης, μεταμορφώνεται σε έναν από τους βασικούς διαμετακομιστικούς σταθμούς του Αιγαίου και πύλη εξόδου των σιτηρών της ανατολικής Μεσογείου. Η Ύδρα αναδύκνεται βαθμιαία σε κέντρο πληροφόρησης, επισκευής και τροφοδοσίας των πλοίων που εμπορεύονται στην ευρύτερη περιοχή. Από την Ύδρα ακόμη, αναχωρούσαν τα πλοία που μετέφεραν δημητριακά, τρόφιμα και άλλες πρώτες ύλες με κατεύθυνση τα λιμάνια της Βαλέτας, της Γένοβας και της Μασσαλίας. Ο στόλος των Υδραίων παρότι μένει αριθμητικά στα ίδια περίπου επίπεδα -συγκριτικά με την προηγούμενη περίοδο (1780-1790)- αναβαθμίζεται σημαντικά, καθώς οι Υδραίοι πλοιοκτήτες αντικαθιστούν τα μικρά καϊκια με τις μεγαλύτερες σε χωρητικότητα πολάκες.

Μέχρι το 1780 οι στόλοι του Αιγαίου συμμετείχαν στο παράκτιο ενδοοθωμανικό εμπόριο, ενώ συγχρόνως εμπλέκονταν στην τροφοδοσία της Κωνσταντινούπλης μέσω του «ιστηρά». Οι Υδραίοι συμμετείχαν στον «ιστηρά», ως μέρος των φορολικών υποχρεώσεων του νησιού. Συγκεκριμένα, μετέφεραν σιτάρι με κατεύθυνση την πρωτεύουσα από τα λιμάνια της Αλεξάνδρειας, του Βόλου και της

²⁷¹ Βασίλης Κρεμμυδάς, *Ελληνική ναυτιλία 1776-1835*, Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, τ. 1-2, Αθήνα 1986. Γεώργιος Λεονταρίτης, *Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)*, ΕΜΝΕ Μνήμων, Αθήνα 1996. Κωνσταντίνος Παπαθανασόπουλος, *Ελληνική εμπορική ναυτιλία 1833-1856*, Μ.Ι.Ε.Τ. Αθήνα 2001. Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ος αιώνας*, Νεφέλη, Αθήνα 2001. Τζελίνα Χαρλαύτη – Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επίμ.) *Η ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821*, Κέδρος, Αθήνα 2013.

²⁷² Αλεξάνδρα Ι. Παπαδοπούλου, *Σπετσιώτικη Εμπορική Ναυτιλία, 1830-1870*. 54-56.

Θεσσαλονίκης. Με το «άνοιγμα» της Μαύρης Θάλασσας, μετά το 1780, το άγονο νησί της Ύδρας αποκτά βαθμιαία έναν διαρθρωτικό ρόλο στο σύστημα ανταλλαγών που προκύπτει από την αυξημένη ζήτηση σιτηρών των βιομηχανικά ανεπτυγμένων κοινωνιών και την υποβάθμιση της παρουσίας των γαλλικών και βενετικών στόλων στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Η υποχώρηση που καταγράφει ο γαλλικός στόλος στην Ανατολική Μεσόγειο αφήνει σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης στους στόλους του Αιγαίου. Οι στόλοι της Ύδρας, των Σπετσών και των Ψαρών εκμεταλέυτηκαν την ανάγκη της Γαλλίας για εισαγωγή σιτηρών από την Μαύρη Θάλασσα και την Βαλακνική χερσόνησο, και κατάφεραν τελικά να αναδειχθούν σε κύριους μεταφορείς των σιτηρών της Ανατολικής μεσογείου. Στη ανάπτυξη του στόλου των Υδραίων και των Σπετσών αποφασιστικό ρόλο είχε η εγγύτητα των νησιών με τις πελοποννησιακές ακτές. Η εμπορευματοποίηση της παραγωγής της Πελοποννήσου ευνόησε το εμπόριο των σιτηρών και έδωσε αποφαστική ώθηση στην ανάπτυξη των στόλων των Υδραίων και των Σπετσιοτών.

Η εμπλοκή, ωστόσο, των Οθωμανών Ελλήνων στο εμπόριο της Μεσογείου ως μεταφορείς σιτηρών δεν αποτέλεσε μόνο έναν ευνοϊκό παράγοντα για την ανάπτυξη της ναυτιλίας, αλλά την βάση επάνω στην οποία δομήθηκαν και οι άλλες παραγωγικές -και μη- δραστηριότητες σε νησιά του Αιγαίου, όπως οι Σπέτσες και η Ύδρα. Για το λόγο αυτό, ο αντίκτυπος των αρνητικών συγκυριών μπορούσε να είναι αρκετά ισχυρός για το εσωτερικό των νησιών που στηρίζονταν σε μεγάλο βαθμό στη μεταφορά σιτηρών. Σε αυτό το πλαίσιο, ο Βασίλης Κρεμμυδάς γραφώντας για τα προϊόντα που μετέφεραν οι Έλληνες την περίοδο της ακμής του ελληνικού στόλου του Αιγαίου σημειώνει: *«η ακμή της δραστηριότητας της ελληνικής ναυτιλίας στην περίοδο που εξετάζουμε συνδέθηκε στενά με το εμπόριο σιτηρών. Η πορεία, επομένως, αυτής της ακμής συναρτήθηκε έως ένα σημαντικό βαθμό, με τη σημασία που κάθε φορά προσλάμβανε για την αγορά, κυρίως την ευρωπαϊκή, το εμπορικά ευαίσθητο αυτό προϊόν. Το περιγραφικό υλικό επιτρέπει την παρατήρηση ότι, στα χρόνια των ευρωπαϊκών πολέμων, η ζήτηση σιταριού στις ευρωπαϊκές αγορές ήταν πολύ μεγάλη, ίσως και υπέρμετρη – κάτι που οφειλόταν στον πανικό από την συνέχιση των πολέμων-, ότι ένας από τους κύριους τροφοδότες τους ήταν η ανατολική Μεσόγειος και ότι η τιμή του προϊόντος αυτού σημείωνε συνεχή αύξηση, από την οποία παρασυρόταν ολόκληρο σύστημα τιμών αμοιβών. Αυτή η ευαισθησία που απόκτησε το σιτάρι στο ευρωπαϊκό και μεσογειακό εμπόριο οδηγεί στη παρατήρηση ότι μία ενεχόμενη καταστροφή της παραγωγής, όπως μια υπερπαραγωγή σιταριού, ήταν δυνατόν να προκαλέσουν σοβαρούς*

κλονισμούς σε ολόκληρο το εμπορικό σύστημα, με σημαντικές μάλιστα επιπτώσεις ακόμη και στις κοινωνικές σχέσεις, τόσο στους χώρους παραγωγής, όσο και στους χώρους κατανάλωσης του προϊόντος. Φυσικά από τις επιπτώσεις αυτές δεν εξαιρούνται όσοι με οποιοδήποτε τρόπο είχαν αναμειχθεί στο εμπόριο των δημητριακών.»²⁷³

Με αφορμή την παραπάνω γενική παρατήρηση του Βασιλή Κρεμμυδά προσπαθήσαμε παρακάτω, σε αυτό το κεφάλαιο, να σκιαγραφήσουμε τον τρόπο που λειτούργησαν οι αρνητικές συγκυρίες, στο εσωτερικό της κοινότητας της Ύδρας.

²⁷³ Βασίλης Κρεμμυδάς, *Ελληνική ναυτιλία 1776-1835*, 25.

I. Η σιτοδεία του 1792-93 και οι Μαλτέζοι πειρατές.

Ευγενέστατε σιόρ Φίλιππε, την ευγενείαν σας δουλικώς χαιρετούμεν.

«Μετά τους δουλικούς ημών χαιρετισμούς σας φανερόνομεν ότι σας είναι γινομένη γνωστή η φετεινή μεγάλη πείνα όπου ηκολούθησεν εις τον Λεβάντε, και καθώς εστενεχωρήθησαν και τα άλλα νησιά, τοιουτοτρόπως και το νησίον μας, και απέθανον και αρκετοί άνθρωποι· ας έχη δόξαν όμως ο άγιος Θεός, ελπίζομεν ο εφετεινός ο χρόνος, που δείκτει εύκαρπος, να μας δώση παρηγορίαν του απερασμένου χρόνου. Η έλλειψις των εδικών μας καϊκιών όπου δεν ήλθαν εφέτος αυτού, άλλη δεν είναι παρά αυτή μόνη, ώσαν οπού δεν εύρισκαν ούτε σιτάρι ούτε κριθάρι ούτε άλλους ζαερέδες να φορτώσουν· όθεν, επειδή ο καιρός είναι αρκετός όπου δεν ήλθαν, άλλων μεν καϊκιών ετελίωσεν η διορία των πατέντων τους και άλλων κοντεύει να τελειώση· δια τούτου κοινή γνώμη στέλλομεν εξεπίτηδες τον παρόντα κυρ Αναγνώστην Νικόλαν Τζάνη Υδριώτην, και τον ρεκουμαντάρομε προς την ευγένειαν σας, και δια μέσου της ευγένειας σας προς τον εκλαμπρότατον Βαρδαμάτζην δια να μας εβγούν η πατέντες εις ονόματα των караβοκραίων [...] μίαν ώραν προτήτερα, και να δοθούν εις τα χείρας του ρηθέντος κυρ Αναγνώστη να της φέρει, και από τον ίδιον θέλετε να λάβει και το κόστος τους.»²⁷⁴

Την ίδια ημέρα, 5-5-1793, οι Υδραίοι προεστοί στέλνουν επιστολή με ανάλογο περιεχόμενο προς τον αυθέντη σιόρ Λορέτζη, επίσης στη Μάλτα.²⁷⁵ Όπως συμβαίνει και στην παραπάνω επιστολή οι προεστοί απολογούνται για το γεγονός ότι τα πλοία τους έχουν να ταξιδέψουν προς τη Μάλτα εδώ και ένα χρόνο. Ταυτόχρονα παρακαλούν τον σιωρ Λορέτζη να εκδώσει το ταχύτερο τις ειδικές άδειες (πατέντες) στους Υδραίους καπετάνιους και να τις δώσει στους απεσταλμένους του Κοινού, ώστε να αποφευχθούν στο εξής οι έλεγχοι από τις γαλλικές αρμάδες και οι επιθέσεις των Μαλτέζων πειρατών στα υδραϊκά πλοία.²⁷⁶

Στις άδειες που θα εξέδιδε ο Μέγας Μάγιστρος της Μάλτας με τα ονόματα των караβοκύρηδων, οι Υδραίοι προεστοί ζητάνε να αναγράφεται ότι τα πλοία είναι

²⁷⁴ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείον της Κοινότητος Υδρας 1778-1832*, Πειραιάς 1921, τ. 1, 35-36.

²⁷⁵ Ό.π., τ. 1, 35. Στην επιστολή αυτήν έχει παραπέμψει ο Βασίλης Κρεμμυδάς στη εισαγωγή της μελέτης του για την Ελληνική ναυτιλία, προκειμένου να δείξει τον αντίκτυπο που είχε στο εμπορικό σύστημα και τις κοινωνικές σχέσεις μια σιτοδεία ή μια υπερπαραγωγή σιτηρών τη περίοδο μελέτης της εργασίας του. Βασίλης Κρεμμυδάς, *Ελληνική ναυτιλία, 1776-1835*, 25.

²⁷⁶ Η χορήγηση των πατέντων παρείχε -θεωρητικά τουλάχιστον- προστασία στους έμπορους-κάτοχους από τις επιθέσεις των Μαλτέζων κουρσάρων. Η πρακτική χορήγηση των πατέντων τοποθετείται χρονικά από το Νίκο Βλασσόπουλο στα τέλη του 18^{ου} αιώνα: Νίκος Βλασσόπουλος, *Μάλτα και τα ελληνικά καράβια στον 18^ο αιώνα*, Τζέι & Τζέι, Αθήνα 2004, 17.

αρματωμένα, όπως και το πλήρωμα λόγω της παρουσίας κουρσάρων στην ευρύτερη περιοχή. Παρά το γεγονός ότι η Οθωμανική Αυτοκρατορία διατηρεί ουδέτερη στάση στους ευρωπαϊκούς πολέμους που ακολουθούν τη Γαλλική Επανάσταση –τουλάχιστον μέχρι το 1798-, τα πλοία με οθωμανική σημαία, όπως φαίνεται και από τις επιστολές των Υδραίων δεν ξεφεύγουν από το κανόνα των ελέγχων των γαλλικών αρχών.²⁷⁷ Ο έλεγχος που ασκεί στα υδραϊκά πλοία το γαλλικό ναυτικό υποθέτουμε ότι διενεργείται στο πλαίσιο του Γάλλο-αγγλικού ανταγωνισμού για τον έλεγχο της Μεσογείου, αμέσως μετά την κήρυξη του Γάλλο-αγγλικού πολέμου το 1792 και το σχηματισμό του πρώτου αντιγαλλικού συνασπισμού, τον Ιανουάριο του 1793. Το λιμάνι της Μάλτας βρισκόταν σε κομβική θέση, καθώς αποτελούσε έναν ενδιάμεσο σταθμό στο δρόμο προς τα ιταλικά λιμάνια, αλλά και προς την περιοχή του Λεβάντε.²⁷⁸ Ας σημειωθεί επίσης, ότι η Μάλτα εξαρτιόταν πολιτικά και οικονομικά από τη Γαλλία. Η προφύλαξη συνεπώς της περιοχής από τις γαλλικές δυνάμεις ήταν επιβεβλημένη από πολλές απόψεις.

Πέρα όμως από την αποφυγή των γαλλικών ελέγχων, το ζήτημα της ανανέωσης των αδειών ήταν αναγκαίο λόγω της έντονης παρουσίας των Μαλτέζων κουρσάρων στην ευρύτερη περιοχή της ανατολικής Μεσογείου την περίοδο 1793-1794.²⁷⁹ Στην επιστολή προς το Φίλιππο Πουλίτση, μεταξύ άλλων, οι προεστοί ανέφεραν ότι τον περασμένο Δεκέμβριο (1792) πλοίο με μαλτέζικη σημαία και καπετάνιο τον Μικέλη Πίκουλο συνέλαβε υδραϊκό σαχτούρι στη Σύρο και του απέσπασε σιτάρι και αλεύρι αξίας 500 γροσίων. Τέσσερις μήνες αργότερα, τον Απρίλιο του 1793, ο ίδιος κουρσάρος, έξω από την Πρώτη της Κυπαρισσίας συνέλαβε και δεύτερο υδραϊκό καΐκι «και ούτε τον Θεό εφοβήθη, ούτε εις την πατέντα του του υπερεξοχωτάτου γράν μάστορα επρόσφερε το οφειλόμενον σέβας, αλλά το εγύμνωσε και δεν του άφησε τίποτες παρά μόνην την σκάφην με ένα σίδηρον.»²⁸⁰

²⁷⁷ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείον της Κοινότητος Υδρας 1778-1832*, Πειραιάς 1921, τ. 1, 35-36. Για τις επιθέσεις των Μαλτέζων κουρσάρων στους Υδραίους βλ. Παράρτημα 1.

²⁷⁸ Frank Theume, «Ένας περίπλους στις αρχές του 19^{ου} αιώνα: Ελληνική ναυτιλία στη Μάλτα, 1800-1821», μτφρ Κατερίνα Γαλάνη, στο, Τζελίνα Χαρλαύτη – Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Η ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821*, Κέδρος, Αθήνα 2013, σ. 683-684.

²⁷⁹ Για τις επιθέσεις των Μαλτέζων πειρατών την υπό εξέταση περίοδο βλ. και Αλεξάνδρα Κραντονέλλη, *Ελληνική πειρατεία και κούρσος τον ΙΗ' αιώνα και μέχρι την Ελληνική Επανάσταση*, Βιβλιοπωλείον της «Εστίας», Αθήνα 1998, 82-87 και 263-265. Βλ. επίσης γενικά για τους Μαλτέζους πειρατές στο Νίκος Βλασσόπουλος, *Μάλτα και τα ελληνικά καράβια στον 18^ο αιώνα*, Τζέι & Τζέι, Αθήνα 2004.

²⁸⁰ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείον της Κοινότητος Υδρας 1778-1832*, Πειραιάς 1921, τ. 1, 35-36.

Το περιεχόμενο της παραπάνω επιστολής, αλλά και τα περιστατικά που ακολούθησαν το επόμενο διάστημα μαρτυρούν πως οι άδειες που ενέκρινε ο Μέγας Μάγιστρος της Μάλτας για την ασφάλεια των Υδραίων πλοιάρχων δεν είχαν πλέον αντίκρισμα στους Μαλτέζους κουρσάρους.²⁸¹ Στο Α.Κ.Υ. υπάρχουν αρκετές αναφορές των προεστών της περιόδου προς τις οθωμανικές αρχές για πλοία Υδραίων, Σπετσιωτών και Ψαριανών караβοκύρηδων που έγιναν λείες από Μαλτέζους κουρσάρους.²⁸² Δεν αποκλείεται τις κουρσάρικες αυτές επιδρομές εναντίον των οθωμανικών πλοίων το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα να πυροδότησε η Γαλλική Επανάσταση και η οικονομική ύφεση της τοπικής αγοράς. Έχει υποστηριχθεί ότι η κατάρρευση του Τάγματος των Ιπποτών και ευρύτερα της μαλτέζικης οικονομίας επιταχύνθηκε μετά την έκρηξη της Γαλλικής Επανάστασης και τη δήμευση των περιουσιακών στοιχείων του Τάγματος, στη Γαλλία το 1792.²⁸³ Η κοινωνικοοικονομική αστάθεια στο εσωτερικό του νησιού είναι πολύ πιθανόν να είχε ευρύτερες επιπτώσεις στον μεσογειακό χώρο.

Από την άλλη πλευρά, οι Μαλτέζοι απέφευγαν πάγια τις επιθέσεις σε γαλλικά πλοία, λόγω ακριβώς της εξάρτησή τους από τις γαλλικές αρχές.²⁸⁴ Το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι Μαλτέζοι να επιτίθενται στους Έλληνες λόγω της αυξημένης τους παρουσίας στην ευρύτερη περιοχή της ανατολικής Μεσογείου.

Οι ζημιές που υπέστησαν οι Υδραίοι και οι Σπετσιώτες από τους Μαλτέζους πειρατές κατά την περίοδο 1792–1794 δύσκολα μπορούν να υπολογισθούν. Παρότι στο δημοσιευμένο υλικό που εξετάσαμε υπάρχουν καταγεγραμμένα περιστατικά των επιθέσεων, είτε σε επιστολές, είτε στις μαρτυρίες των προεστών που επιβεβαιώνουν τις επιθέσεις, δεν είναι βέβαιο ότι δεν υπήρξαν και άλλα. Συν τοις άλλοις, το διαθέσιμο

²⁸¹ Στις 17 Ιανουαρίου του 1794 στην περιοχή της Πρώτης μαλτέζικο κουρσάρικο, που άλλαξε τη μαλτέζικη σημαία του με τη γαλλική, με πλήρωμα 85 άνδρες –Μαλτέζους και Σκλαβόνους- και τρεις καπετάνιους «έκανε πρέζα» το υδραϊκό καΐκι του Γεώργη Κάβουρα Καμίνη και ένα ποριώτικο ιδιοκτησίας του σίορ Βασίλη Μπουντούρη, προστατευόμενος της Νεαπόλεως. Το ποριώτικο καΐκι, που ταξίδευε μαζί με του Κάβουρα, είχε σιτάρι και ταξίδευε με σερμαγιά των Βασίλη Μπουντούρη και Αναγν. Κουντουριώτη. Και τα καΐκια, όπως αναγράφεται σε δηλώσεις των προεστών της Ύδρας, διέθεταν πατέντες από τον Μεγάλο Μάγιστρο της Μάλτας. Βλ. Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 49-53, 56.

²⁸² Παράρτημα, πίνακας 2.

²⁸³ Frank Theume, «Ένας περίπλους στις αρχές του 19^{ου} αιώνα», στο Τζελίνα Χαρλαύτη – Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Η ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821*, Κέδρος, Αθήνα 2013, 588

²⁸⁴ Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η αρπαγή και οι κίνδυνοι στη θάλασσα: Πόλεμοι, κούρσος και πειρατεία στη Μεσόγειο του 18^{ου} αιώνα.» στο Τζελίνα Χαρλαύτη – Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Η ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821*, Κέδρος, Αθήνα 2013, 200-201.

αρχαιακό υλικό δεν προσφέρει πάντοτε επαρκή πληροφόρηση για την αξία των εμπορευμάτων που έγιναν λεία.²⁸⁵

Πενιχρή, επίσης, είναι και η πληροφόρηση που διαθέτουμε αναφορικά με τη διαχείριση και τις συνέπειες του λιμού στην Ύδρα το 1792-1793. Πέρα από τις αναφορές που υπάρχουν στις επιστολές των Υδραίων προεστών προς τον Φίλιππο Πουλίτση και τον σίορ Λορέτζη το 1793 δεν διαθέτουμε κάτι παραπάνω. Να υπενθυμίσουμε εδώ ότι η έλλειψη σιτηρών και κριθαριού υπήρξε σύμφωνα με τους προεστούς η αιτία θανάτων στο νησί και ο βασικός λόγος που τα υδραϊκά καϊκια δεν ταξίδεψαν για ένα χρόνο περίπου προς το λιμάνι της Μάλτας.²⁸⁶ Αυτό που είναι γνωστό πάντως από τη σχετική βιβλιογραφία είναι ότι ήδη από το χειμώνα του 1791 η τοπική κοινωνία και οικονομία είχαν αποδιοργανωθεί λόγω της εξάπλωσης της χολέρας στη Πελοπόννησο, την Ύδρα, τη Στερεά και την Εύβοια.²⁸⁷ Η εκδήλωση της επιδημίας εξώθησε τους κάτοικους της Ύδρας το 1792 προς τα ορεινά του νησιού και στα απέναντι παράλια της Ερμιονίδας, όπου παρέμειναν περίπου τέσσερις μήνες.²⁸⁸ Οι προεστοί του νησιού και οι πιο ευκατάστατοι κάτοικοι σύμφωνα με τον Κριεζή, μετέβησαν στο Καστρί, όπου παρέμειναν μέχρι τα τέλη Απριλίου.²⁸⁹

²⁸⁵ Παράρτημα, πίνακας 2.

²⁸⁶ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 35-36.

²⁸⁷ Στα τέλη του 18^{ου} αιώνα εκδηλώθηκε μία μακρόχρονη επιδημία πανώλης (1788-1792) που ξεκίνησε στη Μεθώνη το 1788. Αφού επεκτάθηκε το 1789 στη Στερεά και την Εύβοια εξαπλώθηκε σε όλη την Πελοπόννησο και την Ύδρα. Σύμφωνα με τη μαρτυρία Γάλλου πρόξενου που παραθέτει ο Κρεμμυδάς, οι Οθωμανικές αρχές κατά την επέμβαση τους επιδείνωσαν την κατάσταση, καθώς μετά από τη θεραπεία ή το θάνατο των αρρώστων έκαιγαν τα σπίτια τους μαζί με όλα τα υπάρχοντα τους. Μέχρι το 1791 σημειώνεται ότι όλες οι πόλεις και τα χωριά της Πελοποννήσου, με εξαίρεση το Ναβαρίνου, τη Κορώνη και το Νησί είχαν προσβληθεί. Βλ. Βασίλης Κρεμμυδάς, *Το εμπόριο της Πελοποννήσου*, 14. Τη περίοδο αυτή η Ύδρα φαίνεται πως γνώρισε τρεις διαδοχικές εξάρσεις της επιδημίας πανώλης. Αρχικά το 1788 και μετά το 1791, 1792. Για τις επιδημίες πανώλης που έπληξαν την Ύδρα κατά την διάρκεια του 18^{ου} αιώνα, αρχές 19^{ου} βλ. Δημήτρης Δημητρόπουλος, *Μαρτυρίες για τον πληθυσμό των νησιών του Αιγαίου, 15^{ος}-αρχές 19^{ου} αιώνα*, Τετράδια εργασίας 27, Ινστιτούτο Νεοελληνικών Ερευνών-Ε. Ι. Ε., Αθήνα (2004), 156-158.

²⁸⁸ Κατά την παραμονή τους στο Καστρί οι Υδραίοι δέχθηκαν ληστρική επίθεση αρχικά από τον Λάμπρο Κατσώνη, και έπειτα από Κρανιδιώτες κάτοικους που τους φυλάκισαν. Το περιστατικό αναφέρεται σε επιστολή των προεστών προς τους γιουμπρουξήδες του Ναυπλίου. Τα χρήματα των Υδραίων διατάχθηκε να εισπράξει κατ εντολή του καπουδάν πασά ο ταχσιλδάρης που επιστατούσε εκείνο το διάστημα στη Ύδρα –1793- Νούρι Αγάς (aga). Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 44-45.

²⁸⁹ Η μοναδική μαρτυρία που διαθέτουμε ανήκει στον Γ. Κριεζή και αναφέρεται στο *Η Ιστορία της νήσου Ύδρας, προ της (ελληνικής) επανάστασεως του 1821*, επιμ. Π. και Ν. Κριεζή, Εν Πάτραις 1860, 34. Σύμφωνα λοιπόν με τον Κριεζή «Κατά τον μήνα Ιανουάριον του 1792 ενέσκηψεν εις Ύδραν πανώλης, και προσεβλήθησαν εκ των κατοίκων πολλοί, εκ των οποίων οι πλείστοι απεθνήσκον. Βλέποντες δε, ότι το μόλυσμα τούτο προχωρεί, μετώκυσαν όλοι οι ευκατάστατοι απέναντι της Πελοποννήσου εις την Ερμιόνην (Καστρί) όπου σκηνώσαντες, έμενον εις κάθαρσις.». Την μαρτυρία του Γ. Κριεζή αναπαράγει ο Αντώνης Α. Μιαούλης στο, *Ιστορία της νήσου Ύδρας από των αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι εν έτει 1821 εκραγείσης Ελληνικής Επανάστασης*, Πειραιάς 1936, 50-51 Βλ. επίσης Αντώνης Λιγνός, *Ιστορία της Νήσου Ύδρας*, τ.1, 159.

Εντούτοις, η μη επαρκή πληροφόρηση των πηγών μας, τόσο στο ζήτημα της διαχείρισης του λιμού από τις τοπικές αρχές, όσο και για την επιδημία της χολέρας, δεν μας απαγορεύει την έκθεση και την εξέταση ορισμένων ενδεικτικών σημείων που μπορούν να μας φανούν χρήσιμα για την καλύτερη κατανόηση των επιπτώσεων που προκαλεί στο εσωτερικό της κοινότητας της Ύδρας μια σιτοδεία εντός οθωμανικής επικράτειας και γενικότερα οποιαδήποτε αρνητική συγκυρία που οδηγεί σε αποδιοργάνωση την τοπικής οικονομίας.²⁹⁰

Καθηγούμενοι από το Α.Κ.Υ. και το περιγραφικό υλικό που διαθέτουμε καθώς και μέσα από το επεξεργασμένο υλικό της βάσης δεδομένων Αμφιτρίτης, επιχειρήσαμε να υποδείξουμε μια ασφαλέστερη εικόνα της διαίτης 1792-1794.²⁹¹ Έτσι, παρακολουθήσαμε τις αφίξεις των υδραϊκών πλοίων σε όλα τα λιμάνια που αναφέρονται στα αρχεία της Αμφιτρίτης, ξεκινώντας από το έτος 1779.

Πίνακα 1.1. Λιμάνια προορισμοί των καταγεγραμμένων ταξιδιού του υδραϊκού στόλου, ανά έτος, 1779-1796.

Έτος	Τεργέστη	Μάλτα	Γένοβα	Λιβόρνο	Μασσαλία
1779	1	1		-	
1780	11	-		-	
1781	6	1			
1782	20	10		-	
1783	6	9	-	-	
1784	26	7	-	-	
1785	37	8	-	-	
1786	7	20	8	8	
1787	3	20	7	2	
1788	4	3	-	-	
1789		3	-	-	-
1790		19	15	-	-
1791	4	24	10	-	-
1792	1	9	3	2	
1793	1	11	-	2	
1794	-	2	63	8	8
1795	-	9	56	9	23
1796	1	3	50	-	19

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από βάση δεδομένων Αμφιτρίτη, 1700-1821, Ερευνητικό Πρόγραμμα του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου «Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων, 1700-1821», συγχρηματοδοτούμενο από Ε.Ε./ΥΠΕΠΘ, ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ Ι, 2004-2007, Ιόνιο Πανεπιστήμιο.

²⁹⁰ Βασίλης Κρεμμυδάς, *Ελληνική ναυτιλία 1776-1835*, Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1986, τ. 1., 25

²⁹¹ Παράρτημα 2.

Την απουσία των Υδραίων από το λιμάνι της Βαλέτας επιβεβαιώνει το τεκμηριακό υλικό της Αμφιτρίτης. Αυτό δεν οφείλεται μόνο στο γεγονός πως την περίοδο 1792-1794 ο αριθμός των υδραϊκών πλοίων (22) που φθάνουν στη Μάλτα ελαττώνεται κατά 50%, συγκριτικά με την προηγούμενη τριετία, 1789-1791 (46), είναι επίσης και ότι για ένα μεγάλο διάστημα -14 μήνες- κανένα υδραϊκό καΐκι δεν φτάνει στο λιμάνι της Βαλέτας. Αναλυτικότερα, οι εμπορικές σχέσεις Ύδρας – Μάλτας διακόπτονται προσωρινά από τον Απρίλιο του 1792, όπου έχουμε την τελευταία εγγραφή υδραϊκού πλοίου στο λιμάνι της Βαλέτας, και ξεκινούν ξανά τον Ιούλιο του 1793, χωρίς την ένταση ωστόσο, των προηγούμενων ετών.

Πίνακας 1.2. Αφίξεις Υδραίων καπετάνιων στην Βαλέτα ανά μήνα, 1790-1794

Μήνας	1790	1791	1792	1793	1794
Ιανουαρ.	-	1	1	-	-
Φεβρου..	-	1	3	-	1
Μάρτιος	-	1	3	-	-
Απρίλιος	-	7	2	-	-
Μάιος	1	1	-	1 ²⁹²	1
Ιούνιος	2	1	-	1	-
Ιούλιος	2	2	-	4	-
Αύγουστ.	7	2	-	2	-
Σεπτέμβρ.	3	1	-	1	-
Οκτώβρ.	3	3	-	-	-
Νοέμβρ.	-	4	-	-	-
Δεκέμβρ.	-	-	-	-	-

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από βάση δεδομένων Αμφιτρίτη, 1700-1821, Ερευνητικό Πρόγραμμα του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου «Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων, 1700-1821», συγχρηματοδοτούμενο από Ε.Ε./ΥΠΕΠΘ, ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ Ι, 2004-2007, Ιόνιο Πανεπιστήμιο.

Το ασφαλέστερο όμως κριτήριο για να κατανοήσουμε τη συμμετοχή των υδραϊκών πλοίων στο λιμάνι της Μάλτα δεν είναι ο αριθμός των πλοίων, ούτε απαραίτητα η πυκνότητα των αφίξεων χρονικά. Είναι τα δύο αυτά στοιχεία σε συνάρτηση με τον όγκο του μεταφερόμενου φορτίου. Καταρχήν ας σημειωθεί ότι την περίοδο 1780-1795 οι Υδραίοι μεταφέρουν σιτάρι στη Μάλτα κυρίως με ταρτάνες, χωρητικότητας 80-130 τόνων.²⁹³ Το διάστημα που εντοπίζεται η κάμψη στις αφίξεις

²⁹² Πρόκειται για το πλοίο που μετέφερε τα αιτήματα των Υδραίων προεστών προς τους Μαλτέζους.

²⁹³ Σύμφωνα με τον Απόστολο Δελή, το χρονικό διάστημα 1780-1795 η ταρτάνα αποτέλεσε τη ραχοκοκαλιά της υδραίο-σπετσιώτικης ναυτιλίας. Οι τελευταίες αναφορές για υδραϊκές και σπετσιώτικες ταρτάνες στην Αμφιτρίτη είναι τη διετία 1798-1799. Ταρτάνες, ωστόσο, χρησιμοποιούσαν

των Υδραίων δεν παρατηρείται κάποια αλλαγή στον τύπο του πλοίου, γεγονός δηλαδή που θα μπορούσε να δικαιολογήσει τη μείωση του αριθμού των πλοίων και των αφίξεων σε χρονική κλίμακα. Έτσι, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις μας την τριετία 1792-1794 ο όγκος των σιτηρών μειώνεται κατά 60%, συγκριτικά με τα χρόνια 1789-1791. Το 1792 συγκεκριμένα, ο όγκος των σιτηρών που μεταφέρουν τα υδραϊκά πλοία έχει μειωθεί κατά 50% συγκριτικά με το 1790, και κατά 67% σε σχέση με το 1791.

Πίνακας 1.3 Μάλτα: αφίξεις υδραϊκών πλοίων και ποσότητες μεταφερόμενου φορτίου σε salme²⁹⁴

Έτος	(α)	(β ₁)	(β ₂)
1779	1	-	-
1780	-	-	-
1781	1	-	-
1782	10	-	-
1783	9	-	730
1784	7	280	(;)
1785	8	730	-
1786	20	3.580	-
1787	20	4.310	50
1788	3	700	-
1789	3	930	-
1790	19	5.170	380
1791	24	7.180	250
1792	9	2.450	-
1793	12	730	530
1794	2	100	-
1795	9	1.550	-
1796	3	(;)	

(α) = αριθμός υδραϊκών πλοίων (β₁) σιτάρι (β₂) = κριθάρι

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από βάση δεδομένων Αμφιτρίτη, 1700-1821, Ερευνητικό Πρόγραμμα του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου «Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων, 1700-1821», συγχρηματοδοτούμενο από Ε.Ε./ΥΠΕΠΘ, ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ Ι, 2004-2007, Ιόνιο Πανεπιστήμιο.

Η σημασία της εξέλιξης αυτής έχει ιδιαίτερο βάρος, καθώς η Βαλέτα αποτελούσε έναν σταθερό προορισμό των Υδραίων από το 1782, ενώ από το 1786 απορροφούσε ένα σημαντικό μέρος –αν όχι το μεγαλύτερο– των εξαγωγικών σιτηρών που μετέφεραν οι Υδραίοι καπετάνιοι.²⁹⁵ Από το 1786 η Μάλτα έγινε ο κύριος

μέχρι την πρώτη δεκαετία του 19^{ου} αιώνα στο Ιόνιο και τη Δυτική Ελλάδα. Απόστολος Δελής, «Τύποι πλοίων της Ναυτιλίας των Ελλήνων 1700 – 1821» στο, Τζελίνα Χαρλαύτη – Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Η ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821*, Κέδρος, Αθήνα 2013, σ. 525-526.

²⁹⁴ Salme= μονάδας μέτρησης φορτίου, το οποίο αναφέρεται για τα σιτηρά, κριθάρια και εδώδιμα είδη που φθάνουν στο λιμάνι της Μάλτα. Στοιχεία από βάση δεδομένων Αμφιτρίτη.

²⁹⁵ Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου, *Ναυτιλιακές επιχειρήσεις*, 49.

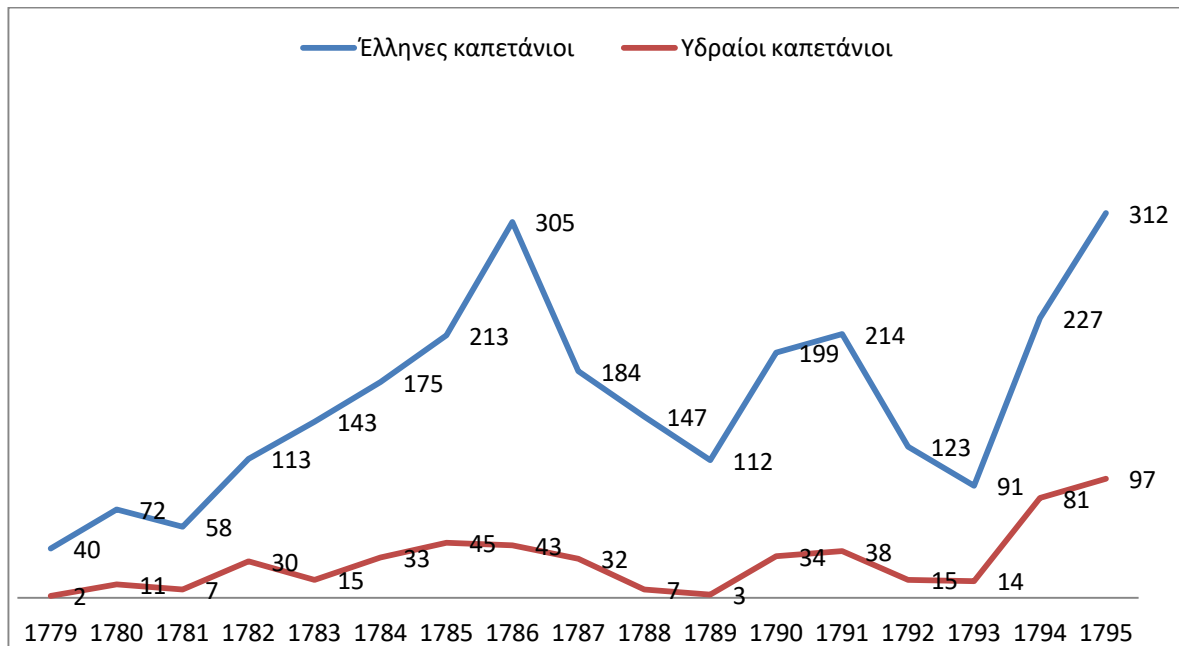
προορισμός των Υδραίων που εμπορεύονταν εκτός οθωμανικής επικράτειας και της Μαύρης Θάλασσας. Και μια παρένθεση εδώ: η συμμετοχή των Υδραίων στο εισαγωγικό εμπόριο της Μάλτας δεν είχε πάντα την ίδια ένταση. Όπως δείχνει ο πίνακας 1.3 η δραστηριότητα του υδραϊκού στόλου, όπως εξάλλου και των ελληνικών στόλων γενικότερα, επηρεάστηκε αρνητικά από τον Ρώσο-οθωμανικό πόλεμο, ιδίως δε τα έτη 1788-89.

Δεν γνωρίζουμε επίσης σε ποιο βαθμό η κάμψη αυτή συνδέεται με την παρουσία του Λάμπρου Κατσώνη στην ευρύτερη περιοχή. Ορμητήριο του Λάμπρου Κατσώνη στα 1787 - 1790 ήταν η Τεργέστη, ενώ το Λιβόρνο, ως αυστριακή κτίση χρησίμευε και αυτό ως κέντρο ανεφοδιασμού των ρωσικών στολίσκων και ορμητήριο των ρώσο-ελλήνων κουρσάρων.²⁹⁶ Ο Κατσώνης την περίοδο αυτή «κάνει πρέζα» όχι μόνο τα βενετικά πλοία αλλά και τα οθωμανικά, ορισμένα εκ των οποίων ανήκαν σε Υδραίους караβοκύρηδες.²⁹⁷

Οι αφίξεις πάντως των υδραϊκών πλοίων στην Μάλτα επιστρέφουν με ανοδική τάση, στα επίπεδα της προηγούμενης περιόδου (1786-87), αμέσως μετά την απομάκρυνση του Λάμπρου Κατσώνη και των ρωσικών στολίσκων του από την Τεργέστη και την ευρύτερη περιοχή του Ιονίου, το 1790. Βεβαίως, στην εξέλιξη αυτή πρώτα απ' όλα συνέβαλε το κενό που άφησε η παρουσία του γαλλικού στόλου στην ανατολική Μεσόγειο την περίοδο της Γαλλικής Επανάστασης (1789-1792).

²⁹⁶ Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η αρπαγή και οι κίνδυνοι στη θάλασσα», 188-191 και Αλεξάνδρα Κραντονέλλη, *Ελληνική πειρατεία και κούρσος*, 133-134. Βλ. επίσης στο Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 11-12. Υπενθυμίζουμε ότι οι Οθωμανικές αρχές είχαν απαγορεύσει την μεταφορά τροφίμων και σιτηρών σε Λιβόρνο και Τεργέστη κατά την διάρκεια του ρωσοοθωμανικού πολέμου.

²⁹⁷ Για τις επιθέσεις του Λάμπρου Κατσώνη σε Υδραίου βλ. Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 246-247.



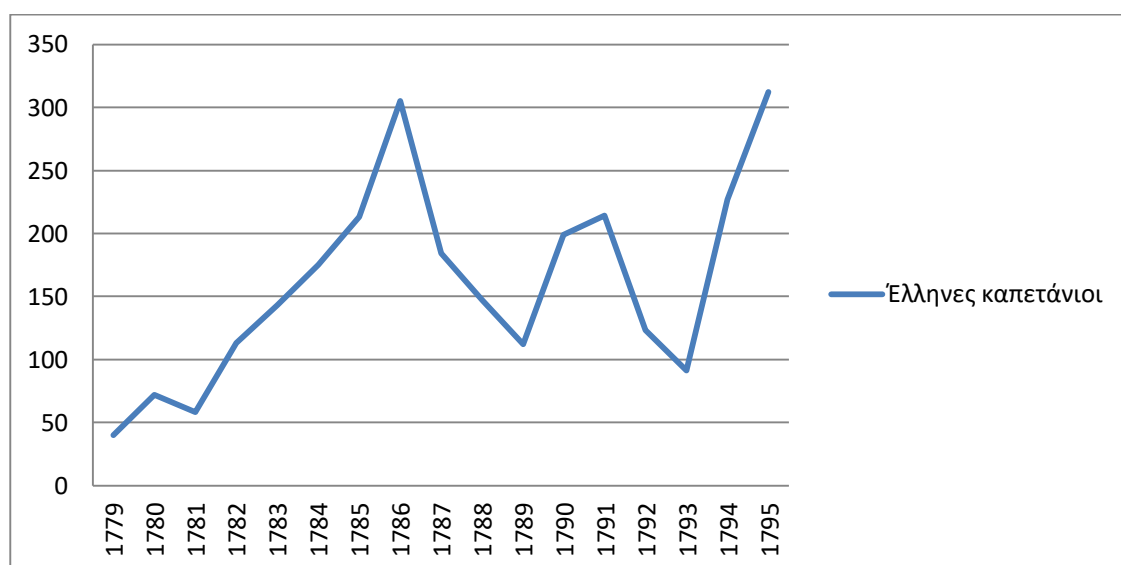
Διάγραμμα 1.1 Καταγεγραμμένες αφίξεις στα λιμάνια της Μεσογείου

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από βάση δεδομένων Αμφιτρίτη, 1700-1821, Ερευνητικό Πρόγραμμα του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου «Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων, 1700-1821», συγχρηματοδοτούμενο από Ε.Ε./ΥΠΕΠΘ, ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ Ι, 2004-2007, Ιόνιο Πανεπιστήμιο.

Το διάγραμμα 1.1 επιτρέπει την παρατήρηση ότι η πορεία των υδραϊκών αφίξεων ακολουθεί την συνολικότερη κίνηση των ελληνικών πλοίων στο μεσογειακό χώρο από άποψη εντάσεως. Αν εξετάσουμε τον αριθμό των αφίξεων των ελληνικών πλοίων την περίοδο 1792-1793 θα διαπιστώσουμε ότι η κάμψη είναι ευρύτερη και αφορά τα περισσότερα λιμάνια προορισμούς των ελλήνων καπετάνιων.²⁹⁸ Η αξία της πληροφορίας αυτής είναι γενική, καθώς ο γεωγραφικός καταμερισμός των αφίξεων των στόλων της ανατολικής Μεσογείου ποικίλει και διαφέρει σημαντικά από περιοχή σε περιοχή, υποδεικνύει όμως τη διάσταση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο μεσογειακό χώρο κατά την υπό εξέταση περίοδο. Για να γίνουμε πιο σαφείς, αποκαλύπτει τη σημασία που είχε αποκτήσει το σιτάρι την περίοδο αυτή για την ελληνική ναυτιλία. Δεν ισχυριζόμαστε εδώ, ότι η κάμψη που παρατηρείται στην κίνηση των ελληνικών πλοίων είναι αποτέλεσμα αποκλειστικά και μόνο της σιτοδείας, ή μιας υπερπαραγωγής δημητριακών. Οι επιπτώσεις των πολεμικών συρράξεων, οι χρηματοπιστωτικές κρίσεις στις αγορές της Γαλλίας και της Ιταλία στα τέλη του 18^{ου}

²⁹⁸ Παράρτημα, Πίνακας 2.

αιώνα και η Γαλλική Επανάσταση είχαν διαφορετικό αντίκτυπο στα λιμάνια της Μεσογείου, επηρεάζοντας έως εκ τούτου με διαφορετικό τρόπο τη ζήτηση και την κίνηση του εμπορίου ανά περιοχή. Εντούτοις, η βαθμιαία εξειδίκευση των στόλων της ανατολικής Μεσογείου στη μεταφορά των σιτηρών από το 1785 -συνάρτηση της αυξανόμενης ζήτησης των σιτηρών στις ευρωπαϊκές αγορές- δεν παύει να προσδίδει ένα ειδικό βάρος στη διαμόρφωση των συσχετισμών.



Διάγραμμα 1.2 Οι καταγεγραμμένες αφίξεις των Ελλήνων καπετάνιων στα λιμάνια της Μεσογείου. 1779-1795.

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από βάση δεδομένων Αμφιτρίτη, 1700-1821, Ερευνητικό Πρόγραμμα του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου «Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων, 1700-1821», συγχρηματοδοτούμενο από Ε.Ε./ΥΠΕΠΘ, ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ Ι, 2004-2007, Ιόνιο Πανεπιστήμιο.

Όσον αφορά το εσωτερικό του νησιού την περίοδο αυτή, η πλειονότητα των στοιχείων που διαθέτουμε από το Α.Κ.Υ. αφορούν το πεδίο των δημοσιονομικών και τη διαχείριση των φορολογικών υποχρεώσεων.²⁹⁹ Η πτώση που παρατηρείται στην κίνηση του εμπορίου τα χρόνια 1792-1793 φαίνεται πως λειτούργησε αρνητικά και είχε εκτεταμένες συνέπειες στο εσωτερικό του νησιού. Για την περίοδο αυτή όμως, όπως και για όλο το διάστημα 1787-1800, υπάρχει τεράστιο κενό πληροφόρησης στο διαθέσιμο υλικό, όσον αφορά τους ετήσιους ισολογισμούς της κοινότητας, τη φορολογία των πλοίων και των εμπορευμάτων που τελωνίζονταν στο λιμάνι της Ύδρας.

²⁹⁹ Βλ. παρακάτω 2.2.

Η εικόνα που διαθέτουμε βελτιώνεται αισθητά από το 1803 και έπειτα, όταν δηλαδή το νησί διοικείται από τον μπας κοτζαμπάση Γεώργιο Βούλγαρη. Αν μελετήσουμε το υλικό αυτό, μπορούμε να πούμε με ασφάλεια πως ο μεγαλύτερος όγκος των εσόδων του κοινοτικού ταμείου προέρχεται κατά βάση από τη φορολόγηση των πλοίων -από την φορολόγηση των μεριδίων και το καθαρό κέρδος των φορτιών- και δευτερευόντως από τα τελωνιακά τέλη των εισαγομένων προϊόντων.³⁰⁰ Τα έσοδα από τις βοσκήσιμες γαίες, το χαράτσι και τις άλλες έκτακτες εισφορές είναι μικρότερης σημασίας.³⁰¹ Αντίστοιχα, φαίνεται πως τα έξοδα των Υδραίων για τις υπηρεσίες των πλοίων τους στις επιχειρήσεις του οθωμανικού στόλου μαζί με τη ναυτολόγηση και την αποστολή των Υδραίων ναυτών και μαστόρων κάλυπταν κατά μέσο όρο το 1/3 των συνολικών εξόδων του νησιού.³⁰² Κατά τα διαστήματα μάλιστα που διεξάγονταν πολεμικές επιχειρήσεις το ύψος των εξόδων των ναυτικών υπηρεσιών του νησιού μπορεί να κάλυπτε και τα 2/3 των συνολικών ετήσιων εξόδων.³⁰³ Το γεγονός αυτό πρέπει να εκτιμηθεί δεόντως, καθώς υποδεικνύει μια σημαντική παράμετρο: οι προεστοί του νησιού δεν μπορούσαν πάντα με ασφάλεια να προβλέψουν το συνολικό ύψος των εξόδων τους. Για παράδειγμα ένας πόλεμος της Οθωμανικής αυτοκρατορίας, συνεπάγεται αυξημένες ναυτικές υπηρεσίες του νησιού προς την Πύλη, γεγονός που διόγκωνε τις χρηματικές οφειλές των Υδραίων. Τη παραπάνω παράμετρο θα πρέπει να την λάβουμε υπόψη και από την οπτική των εσόδων. Οι πόλεμοι συνήθως στην ανατολική Μεσόγειο επιδρούσαν αρνητικά στην ομαλή διεξαγωγή του εμπορίου, συνεπώς και στα έσοδα του νησιού. Αν και σε γενικές γραμμές το ύψος των εξόδων για τη μισθοδοσία των ναυτών και των καϊκιών που βρίσκονταν στις υπηρεσίες της Πύλης ξεπερνούσε το αντίστοιχο ύψος των «συνηθισμένων και τακτικών εισοδημάτων» ανά κατηγορία -ορισμένες φορές και στο σύνολο-, η διακύμανση τους από έτος σε έτος μπορεί να είχε τεράστιες αποκλίσεις. Σε αυτό θα πρέπει να προσθέσουμε και το επιπλέον βάρος των επιβαλλόμενων έκτακτων εισφορών.

³⁰⁰ Παράρτημα.

³⁰¹ Παράρτημα.

³⁰² Παράρτημα

³⁰³ Ενδεικτικά, το 1787, το πρώτο έτος του Β' Ρώσο-οθωμανικού πολέμου, τα έσοδα και τα έξοδα του κοινοτικού ταμείου ήταν 38.208.27 γρ. Τα έξοδα του «Κοινού» της Ύδρας μόνο για τα καϊκια που βρίσκονταν στην υπηρεσία του οθωμανικού στόλου ήταν 23.364.20. Για την συγκέντρωση των χρημάτων οι Υδραίοι χρειάστηκε «να ρίξουν δόσιμο» στα μερίδια των πλοίων: 21.039.- να λάβουν δάνεια: 3.987.15, και να καταφύγουν στην αναγκαστική εισφορά: 1.080.29. Βλ. Απολογισμός των εσόδων –εξόδων της κοινότητας στο, Αντώνης Λιγνός, *Ιστορία της Νήσου Ύδρας*, τ.1, 234-235.

Δεν χρειάζεται νομίζω εδώ να αναλύσουμε περαιτέρω, τη σημασία που είχε για την εύρυθμη λειτουργία των δημοσιονομικών της κοινότητας η συμμετοχή των Υδραίων στο εμπόριο και πως μια παρατεταμένη χρονικά, εμπορική κρίση μπορούσε να προκαλέσει τριγμούς στο εσωτερικό. Εντούτοις, οφείλουμε να επισημάνουμε ότι η εμπλοκή των Υδραίων στο μεσογειακό εμπόριο και η ένταση με την οποία κινούνται οι αφίξεις των υδραϊκών πλοίων στα λιμάνια και τις σκάλες της Μεσογείου δεν συνιστούν ασφαλές πεδίο πορισμάτων για το εσωτερικό των ναυτικών κοινοτήτων της εποχής, χωρίς την ταυτόχρονη εξέταση άλλων πεδίων, όπως είναι η κύμανση των τιμών των σιτηρών, ή η αξία των μεταφερομένων φορτίων. Συμβαίνει κάποιες φορές η συμμετοχή των στόλων του Αιγαίου στο εμπόριο της Μεσογείου να μην αποφέρει τα αναμενόμενα κέρδη, παρά την ένταση των μεταφορών και γενικά των ανταλλαγών. Για παράδειγμα την περίοδο 1796-1797, όταν οι καταγεγραμμένες αφίξεις του στόλου των Υδραίων βρισκόταν στα υψηλότερα επίπεδα, οι προεστοί του νησιού εξέφραζαν τον προβληματισμό τους στον δραγουμάνο του στόλου αναφορικά με τα χαμηλά κέρδη του εμπορίου και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι Υδραίοι πλοίαρχοι με τις πληρωμές τους: *«από δύο χρόνους και τώρα είναι τα ταξίδια μας πολλά δυστυχημένα και έχομεν λάβει μεγάλην ζημιά, εις καιρόν όπου στοχαζόμεθα πώς να μην αμφιβάλλη και η ενδοξότης της, ότι τόσον καιρόν οι караβοκυραίοι εδικοί μας λείπουν εις το Παρίσι σχεδόν χρόνους δύο, μην ημπορούντες να λάβουν τον σερμαγιέ τους, πάρεξ με ελπίδα να το λάβουν κανένα καιρό· άλλοι πάλιν από ημάς έλαβομεν τον σερμαγιέ μας και διάφορα των άσπρων μας όλον ρούχα, τα οποία πουλωντές τα δεν επιάσαμεν μήτε τα ήμισυ των άσπρων· άλλοι πάλιν από ημάς που ευρέθημεν εις την ακαταστασία της Γκένοβας εξ αιτίας των Φρατζέδων, ως δε αμφιβάλλετε, μας εφόρτωσαν τους σερμαγιέδες μας όλον λουλάκια και κιρμέζα με μπότον αμέτρητον, πράγματα όπου μας εδωσαν μεγάλον αφανισμόν, γνωρίζοντες πολλά καλά η ενδοξότης σας ότι τα διάφορα των σερμαγιέδων μας είναι πολλά ακριβά και αλμυρά· πλην τι να πολυλογούμεν, αυθέντα· απέρασαν αυτοί οι γνωστοί σας ένα δύο χρόνοι. Αυτό ήτο ένα όνειρον· και τώρα με τα παρόντα ταξίδια μας μόλις εβγάζωμεν την ολίγην κυβέρνησιν των οσπητιών μας.»*³⁰⁴

Οι λόγοι που προκάλεσαν την επιστολή αυτή δεν διευκρινίζονται στο Α.Κ.Υ. Στον επίλογο της επιστολής οι προεστοί ζητούν συγχώρεση από τον δραγουμάνο του στόλου για τα «κεσέτια των καϊκιων» και του στέλνουν μέσω ειδικού απεσταλμένου

³⁰⁴ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 117-118

τους 300 φλουριά μαντζάρικα ως δώρο, «*δια να μην μείνωμεν όμως οπίσω του σημείου της δουλική μας υποκλίσεως.*».³⁰⁵ Τις δυσκολίες που αντιμετώπισαν οι Έλληνες πλοίαρχοι στη Γαλλία την περίοδο αυτή επιβεβαιώνει ο Αδαμάντιος Κοραής, σε επιστολή του στις 27/11/1797 προς τον Προτωτοψάλτη, ο οποίος διαμένει στην Σμύρνη.³⁰⁶ Αναφερόμενος στις επιπτώσεις που είχε στο βιοτικό του επίπεδο η «αναργυρία» και η υποτίμηση του γαλλικού χαρτονομίσματος σημείωνε: «*Τον Πανοσιώτατον Ιερομόναχον Διονύσιον προσκύνησον και άσπασαι εκ μέρους μου, όχι τα χείρας, τα οποίας ασπάζονται όλοι, αλλά το πρόσωπον, το οποίον φιλούσι μόνοι αληθινοί φίλοι. Ελπίζω να σε γράψω πλατύτερον με κανένα από τους Γραικούς караβοκύριους οι οποίοι ευρίσκονται κατά το παρόν εδώ και να σε πέμψω μερικά βιβλίαν δια το Δόμνον. Αυτοί οι ταλαίπωροι έφεραν προς τους Γάλλους σιτάρια, και οι Γάλλοι τους κρατούσιν εδώ 18 μήνας τώρα, μη έχοντες τον τρόπον να τους πληρώσωσι. Στοχάσου πόση πρέπει να ήναι η αναργυρία των κατά μέρος των ανθρώπων, οπότεν ο θυσσαυρός της Δημοκρατίας ευρίσκετο κενός. Αυτοί οι караβοκύριοι είναι τριάκοντα τον αριθμόν από διάφορους τόπους και νήσους της πανάθλιας Ελλάδας. Η απραξία του τόπου και η άγνοια της γαλλικής διαλέκτου είναι αιτία, δια τα οποία αυτοί οι ταλαίπωροι Γραικοί караβοκύριοι, έξω από την δυστυχίαν του να προσμένωσιν τόσον καιρό την πληρωμήν των σιταριών των, εξοδεύουσι και εκ των ιδίων περισσότερον αφ ό,τι πρέπει. Όλος ο κόσμος τους κλέπτει. Εβοήθησα τρεις ή τέσσαρας απ αυτους μεταφράσας μιαν αναφοράν, τη οποίαν έπρεπε να δώσωσι εις ένα κριτήριον. Εζήτησα να με πληρώσωσι το κόπον μου και απόρησαν οι ταλαίπωροι ότι δεν εδέχθη πληρωμήν, όντες συνειθισμένοι να κρατάσι πάντοτε το πουργί ανοικτόν.*».³⁰⁷

Το καλοκαίρι του 1797 ο Οθωμανός πρεσβευτής στη Γαλλία προώθησε στο γαλλικό υπουργείο Εξωτερικών το ζήτημα πληρωμής των 30 πλοίαρχων που μετέφεραν σιτηρά στη νότια Γαλλία το προηγούμενο έτος (1796). Στα έγγραφα που απέστειλε ο Οθωμανός πρεσβευτής περιλαμβανόταν τα ονόματα και τα ποσά που όφειλε η γαλλική κυβέρνηση στους Οθωμανούς υπηκόους.³⁰⁸ Ο Οθωμανός μάλιστα διπλωμάτης τόνιζε στα σημειώματα του την ανάγκη για άμεση αποπληρωμή των υπηκόων του Σουλτάνου λόγω της παρατεταμένης «αδράνειας» των πλοίων τους.

³⁰⁵ Ό.π.

³⁰⁶ Νικόλαος Δαμαλάς, *Επιστολαί Αδαμάντιου Κοραή*, τ. Α', Αθήνα 1885, 326-327.

³⁰⁷ Ό.π., 327.

³⁰⁸ Ηλίας Γεωργίου, *Επισιτισμός Γαλλίας υπό ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, (1789-1815)*, Αθήνα 1969, 47-48.

Αίτημα, όμως, υποβάλλουν το ίδιο διάστημα στο υπουργείο των εξωτερικών της Γαλλίας και πέντε από τους τριάντα πλοίαρχους που παρέμεναν «κολλημένοι» στην Μασσαλία.³⁰⁹ Στο αίτημα τους οι πλοίαρχοι απαιτούν την αποζημίωση τόσο για τα μεταφερόμενα σιτηρά, όσο και για τα έξοδα της παραμονής τους στο Παρίσι και τη Μασσαλία (10-14 μήνες).

Από την διασταύρωση των διαθέσιμων πληροφοριών της βιβλιογραφίας με τα δεδομένα της Αμφιτρίτης προκύπτει πως από τους τριάντα πλοίαρχους οι έξι ήταν Υδραίοι, ενώ οι υπόλοιποι κατάγονταν από την Κάσο, τα Ψαρά, τις Σπέτσες και το Μεσολόγγι. Η παρατήρηση αυτή βεβαίως έχει γενική αξία, καθώς εκτός από τους τριάντα πλοίαρχους ζημιωμένοι ήταν, επίσης, και οι ναύτες, οι οποίοι βάση τοπικής «συνήθειας» συμμετείχαν τόσο στα «κέρδη», όσο και στις ζημιές» ενός ταξιδιού. Για παράδειγμα, στη πολάκα του Μπουντούρη, ο οποίος μετέφερε σιτηρά στη Μασσαλία το 1796 από τον Αιτωλικό, επέβαιναν συνολικά 46 άνδρες.³¹⁰ Τα πλοία των Υδραίων που κατευθύναν στην Μασσαλία εκείνη την περίοδο ήταν κυρίων δύο τύπων, πίνκοι και πολάκες. Οι πίνκοι των Υδραίων που φθάνουν στη Μασσαλία εκείνο το διάστημα μετέφεραν από 13 έως 27 ναύτες, ενώ οι πολάκες από 30 έως 50 άνδρες.³¹¹

Τις επιπτώσεις της κατάστασης αυτής μαρτυρά η αφήγηση του Γάλλου χαρακτή και σχεδιαστή Castellan, ο οποίος βρέθηκε στο νησί της Ύδρας το ίδιο διάστημα (καλοκαίρι 1797).³¹² Σύμφωνα με τον ίδιο, η άφιξη της γαλλικής αποστολής στο άγονο νησί της Ύδρας ήταν επεισοδιακή, καθώς νεαροί Υδραίοι που παρευρίσκοταν στο λιμάνι επιτέθηκαν με πέτρες σε όσους Γάλλους αποβιβάστηκαν μαζί του. Τη γαλλική αποστολή προστάτευσαν σε ασφαλές μέρος οι Υδραίοι προεστοί. Όπως σημειώνει ο Castellan, αιτία αυτής της αφιλόξενης υποδοχής ήταν η μη ικανοποιητικές πληρωμές των Υδραίων πλοίαρχων, οι οποίοι ταξίδεψαν στη Μασσαλία τη περίοδο της έλλειψης των σιτηρών (1796). Παρακάτω, ο Castellan αναρωτιέται σκωπτικά σε ποιο βαθμό η οικονομία του νησιού επλήγη από το εμπόριο στη Μασσαλία. Σημειώνει ότι οι Υδραίοι ήταν αρκετά πλούσιοι εκείνο το διάστημα, υποστηρίζοντας παράλληλα ότι έχουν αυξήσει τα πλοία τους.³¹³

Σαφώς, η γενική εκτίμηση του Castellan για το πλουτισμό του νησιού και την αύξηση του υδραϊκού στόλου βρίσκεται σε αναντιστοιχία με τους λόγους που η

³⁰⁹ Ο.π., 49.

³¹⁰ Ηλεκτρονική βάση *Αμφιτρίτη*.

³¹¹ Ηλεκτρονική βάση *Αμφιτρίτη*.

³¹² Antoine Castellan, *Lettres sur la Moree et les iles de Cirigo, Idra et Zante, Paris*, 1808, 89-90

³¹³ Ο.π., 94.

γαλλική αποστολή λιθοβολήθηκε κατά την άφιξη της στο νησί. Ο αριθμός των πλοίων δεν μπορεί να εξηγήσει από μόνος του τον αντίκτυπο μιας αρνητικής οικονομικής συγκυρίας στο εσωτερικό του νησιού. Θα πρέπει να θυμίσουμε εδώ ότι οι «ζημιές» και οι «χασούρες» ενός ταξιδιού επιβάρυναν πρωτίστως το πλήρωμα, ενώ στην περίπτωση που τα πλοία έμειναν ακινητοποιημένα σε λιμάνι για αρκετό διάστημα χαμένοι στην ουσία ήταν οι ναυτικοί και οι πλοίαρχοι. Όσοι συνήθως δάνειζαν για το σχηματισμό της σερμαγιάς μοίραζαν τα κεφάλαια τους σε διαφορετικά φορτία, επιμερίζοντας έτσι και τον κίνδυνο της απώλειας. Κατ' επέκταση, ζημιωμένες είναι και οι οικογένειες των Υδραίων ναυτικών που απουσιάζουν για μεγάλο χρονικό διάστημα από το νησί, χωρίς να φέρνουν χρήματα. Σε ανάλογες περιπτώσεις, προκειμένου να εκτονωθεί η κατάσταση στο εσωτερικό της κοινότητας, οι προεστοί έδιναν κάποιο χρηματικό βοήθημα από το ταμείο του «Κοινού» στις οικογένειες των Υδραίων που απουσίαζαν για μεγάλο χρονικό διάστημα.

2. Οι επιπτώσεις της οικονομικής συγκυρίας στο εσωτερικού της Ύδρας 1792-1794. Εξωκοινοτικές παρεμβάσεις στη διαδικασία της φοροσυλλογής και η επιτήρηση των Οθωμανών αξιωματούχων.

Εξετάζοντας την αλληλογραφία των Υδραίων με τον καπουδάν πασά και τον δραγουμάνο του στόλου, παρατηρούμε ότι τη διετία 1792-1794 η αδυναμία των προεστών να εκπληρώσουν τις φορολογικές υποχρεώσεις του «Κοινού» εγκαίρως προκαλεί εξωκοινοτικές παρεμβάσεις, οι οποίες παρουσιάζεται να προκύπτουν τότε κατ' εντολή των Οθωμανών αξιωματούχων, τότε κατ' απαίτηση των ίδιων των προεστών. Πληροφορούμαστε έτσι από επιστολή του δραγουμάνου του στόλου Κωστάκη Χαντζερή, την 1η Ιανουαρίου 1793, ότι επειδή δεν παρουσιάστηκαν οι προεστοί του νησιού στην Κωνσταντινούπολη για την αποπληρωμή του μακτού, το χρέος των Υδραίων θα λάβει από αυτούς ο απεσταλμένος του δραγουμάνου Δημήτριος Βελισάριος.³¹⁴ Για τον ίδιο λόγο, τον Ιανουάριο του 1794 ο Δημήτρης Βελισάριος, γραμματικός του δραγουμάνου, ταξιδεύει στην Ύδρα για την εξόφληση των φόρων. *«Επειδή και μέχρι τούδε δεν εφροντίσατε να στείλετε κανένα από μέρους του κοινού σας, όπου και το νησί σας δια το τρέχον έτος 1208 να μπιτιρδίση, καθώς και τα λοιπά νησιά, και τα άλλα χρέη του νησιού σας πληρώση δια τούτο στέλλομεν μακσούς τον παρόντα εδικόν μας άνθρωπον Δημητράκην εις τα αυτόθι, όπου να τα κάμη ταξίλι.»*³¹⁵

Στο μεσοδιάστημα, στο νησί είχε διοριστεί από τον καπουδάν πασά Χουσεϊν, ζαμπίτης και ταχσιλντάρης ο Νουρί Τζαους αγα, ύστερα από αίτημα των προεστών.³¹⁶ Ο Νουρί Τζαους αγά παρέμεινε στην Ύδρα από τον Ιούλιο του 1793 έως τον Οκτώβριο του ίδιου έτους.³¹⁷ Η ιδιότητα του ταχσιλντάρη όπως γνωρίζουμε αφορά την ευθύνη της συλλογής των χρημάτων, συνήθως για φορολογικούς σκοπούς. Ο Νουρί Τζαους αγά όμως δεν ήταν ο πρώτος, διορισμένος από την οθωμανική διοίκηση, Οθωμανός διοικητής στην Ύδρα. Ένα χρόνο νωρίτερα, το καλοκαίρι του 1792, διαβάζουμε πως ο δραγουμάνος του στόλου ανακοίνωνε στους Υδραίους το διορισμό του Εμίν τζαβούση, ως ζαμπίτη του νησιού.³¹⁸ Όπως και αργότερα, το 1793, έτσι και εδώ, ο διορισμός του ζαμπίτη παρουσιάζεται να έγινε ύστερα από αίτημα των προεστών.: *«Κατά την αίτησιν σας εκάμαμεν το μπουγιουρλδί δια τον ζαμπίτην σας, και να περνάτε καλά, επειδή*

³¹⁴ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 30.

³¹⁵ *Ο.π.*, τ. 1, 53-54.

³¹⁶ *Ο.π.*, τ. 1, 42.

³¹⁷ *Ο.π.*, τ. 1, 42, 45- 46.

³¹⁸ *Ο.π.*, τ. 1, 26.

μεγάλην φουρτούνα επεράσατε και εις το εξής να μην ακουσθή τίποτε.».³¹⁹ Ο χρόνος της διαμονής του μας είναι άγνωστος. Γνωρίζουμε μόνο ότι οι προεστοί είχαν συμφωνήσει στην απόφαση του καπουδάν πασά για αμοιβή του 100 γρόσια ανά μήνα. Ο Εμίν τζαβούσης, φαίνεται πως είχε, μεταξύ άλλων, και την ευθύνη για τη σύναξη των χρημάτων ώστε να αποπληρωθεί το δάνειο που είχαν συνάψει το 1792 οι Υδραίοι για την εξόφληση «των κανονικών και συνηθισμένων» δοσιμάτων του Κοινού.³²⁰

Πέρα από το γεγονός της εξωτερικής παρέμβασης, αυτό που έχει ενδιαφέρον και πρέπει να σημειωθεί εδώ, είναι ότι στο διάστημα 1792-1794 οι εκπρόσωποι της κοινότητας αδυνατούν, ή τουλάχιστον δείχνουν απρόθυμοι, να αποπληρώσουν εγκαίρως τους φόρους που ανήκουν στην κατηγορία των τακτικών εξόδων, το ύψος των οποίων μπορεί να προβλεφτεί και δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλο. Τον Αύγουστο του 1792 ο δραγουμάνος κατηγορεί τους υδραίους προεστούς ότι ψεύδονται στις οθωμανικές αρχές προκειμένου να αποφύγουν την πληρωμή των φόρων του χεδιγιέ και ζαχρέ μπεχά, συνολικού ύψους 1750 γροσίων. Διατάζει τους προεστούς να αποδώσουν το χρέος στον Λάζαρο Κοκκίνη μέχρι τον Αύγουστο, υπενθυμίζοντας παράλληλα ότι «ο εφένδης μας χαρίζει, όχι όμως τα κανονικά και τα συνηθισμένα.».³²¹

Οι οφειλές, επίσης, που προκαλούν την αντίδραση του δραγουμάνου του στόλου το 1793 και το 1794 φαίνεται ότι ανήκουν κατά κύριο λόγο στην κατηγορία των τακτικών εξόδων, και κυρίως στα κατ' αποκοπή ποσά που λαμβάνονται από την κοινότητα.³²² Συγκεκριμένα το 1794, τα 3750 γρόσια που υποχρεούταν να αποπληρώσουν στον απεσταλμένο του δραγουμάνου αντιστοιχούσαν σε 1450 για το ιλιζάμι, 1680 για τον ολουφέ των 10 ανδρών που έχει στείλει η Ύδρα στον οθωμανικό στόλο και 550 γρόσια για την αποπληρωμή δανείου.³²³ Το κατ' αποκοπή ποσό του 1793, όπως και το χρέος του 1794, υπολόγισε ο γραμματέας του δραγουμάνου Κωνσταντίνος Βελισάριος.

Τη φοροδοτική αδυναμία της κοινότητας το 1793 υποδεικνύει σε ένα βαθμό επίσης και το ύψος των εισπρακτέων ποσών για τον κεφαλικό φόρο. Ο πίνακας 2.1. περιέχει το ποσό που έχει καταβληθεί από τους κάτοικους της κοινότητας ανά έτος εγκαίρως, χωρίς δηλαδή τις εισπράξεις των χρωστούμενων των προηγούμενων ετών.³²⁴

³¹⁹ Ο.π., τ. 1, 26.

³²⁰ Ο.π., τ. 1, 29.

³²¹ Ο.π., τ. 1, 29.

³²² Τα κατ' αποκοπή ποσά εκπροσωπούσαν την απόδοση του κεφαλικού φόρου, τα κόμιστρα ή οσούρια (φόρος βοσκήσιμων γαιών), τα δεκάτια πλην του φόρου του οίνου και το κουμέρκι (τελωνειακός φόρος).

³²³ Ο.π., τ. 1, 53.

³²⁴ Αντώνης Λιγνός, *Ιστορία της Νήσου Ύδρας*, τ. 1, 76-77.

Αν εξετάσουμε την αμέσως προηγούμενη περίοδο, μπορούμε να δούμε ότι οι εισπράξεις του κεφαλικού φόρου κυμαίνονταν σταθερά μεταξύ 3000-3300 άσπρα (*akce*) ετησίως. Λαμβάνοντας βεβαίως υπόψη μας την υποτίμηση του τουρκικού νομίσματος μεταξύ 1783-1801 μπορούμε να πούμε ότι σε γενικές γραμμές η εισπράξη του κεφαλικού φόρου κινούταν σταθερά πτωτικά. Η τάση αυτή γνωρίζει δύο απότομες κάμψεις μέσα στη δεκαετία 1785-1794, μία το 1789, όπου το συνολικό καταβαλλόμενο ποσό είναι 2.190 γρόσια και μία δεύτερη το 1793, όπου το καταβαλλόμενο ποσό φθάνει τα 2317 γρόσια³²⁵

Πίνακας 1.4, Στοιχεία που έχει καταχωρήσει ο Α. Λιγνός στο *Ιστορία της νήσου Ύδρας. Τα από αρχαιότητα μέχρι της επανάστασεως του 1821. τ. Α.,* Αθήνα 1946.

Έτος	κεφαλικός φόρος	τάνσα
1782	2164.20 γρόσια.	-
1785	2989.-	-
1786	3054.20	5287.20
1787	3365.-	6160.20
1788	3385.-	19283.-
1789	2190.-	-
1790	3127.20	30165.20
1791	2958.-	-
1792	2840.-	18109.-
1793	2317.-	-
1794	2934.-	16858.-
1795	1935.-	-
1796	2601.-	34234.-
1797	3263.-	24717.-
1798	3551.-	26385.-
1799	3747.-	45864.-
1800	3559.-	18850.-
1801	2610.-	54771.-
1802	1617.-	-

Η απόκλιση που εμφανίζεται ανάμεσα στο 1789 και το 1793 συνδέεται με τις επιπτώσεις που είχαν στο δημογραφικό δυναμικό της Ύδρας οι δύο επιδημίες της πανώλης.³²⁶ Η σχέση ανάμεσα στο δημογραφικό δυναμικό και της φορολόγησης είναι γνωστό στη βιβλιογραφία ότι αποτελεί βασικό σημείο ορισμού των ισορροπιών στο

³²⁵ Παράρτημα 2.

³²⁶ Παράρτημα 2.

εσωτερικό των κοινοτήτων. Τυχόν δημογραφική αιμορραγία που μπορεί να προκύψει είτε από φυσικές καταστροφές είτε από επιδημίες, πέρα από τις επιπτώσεις στην παραγωγή, επηρεάζει αρνητικά και τη φορολογική υποχρέωση των μελών της κοινότητας σε ατομικό επίπεδο. Η ατομική επιβάρυνση οφείλεται στο γεγονός ότι η υποχώρηση του ανθρώπινου δυναμικού δε συνοδεύεται από αντίστοιχη μείωση της φορολογικής οφειλής, η οποία ήταν ήδη παγιωμένη και κατανεμόταν από τους εκπρόσωπους του «Κοινού» αναλογικά.³²⁷ Στην προκειμένη περίπτωση, το 1791-1792, η μακρά απουσία μερίδας των κατοίκων από το νησί, οι θάνατοι λόγω της επιδημίας και του λιμού, καθώς και η αποδιοργάνωση της τοπικής διοίκησης για μεγάλο χρονικό διάστημα (3-4 μήνες) κατά πάσα πιθανότητα λειτούργησαν αρνητικά στη διαδικασία σύναξης των χρημάτων για την αποπληρωμή των φορολογικών υποχρεώσεων γενικότερα.³²⁸ Σε χαμηλά επίπεδα κινήθηκε, επίσης, και η καταβολή του χαρατζίου το 1802, ένα χρόνο δηλαδή μετά την τελευταία εκδήλωση πανώλης στο νησί της Ύδρας πριν τη δημιουργία του Ελληνικού κράτους.

Από τις επιστολές του καπουδάν πασά μαρτυρείται, ωστόσο, ότι οι Ύδραίοι προεστοί προκάλεσαν το 1793 την παρέμβαση των Οθωμανικών αρχών λόγω της αμφισβήτησης της κοινωνικής τάξης και των «εκπάλαι συνηθειών» του νησιού. Το Δεκέμβριο του 1793 εκδίδεται διαταγή του καπουδάν πασά Γαζή Χουσεϊν, η οποία όριζε την τήρηση στο ακέραιο της «εκπάλαι συνήθεια του τόπου ... όταν γίνεται διάφορον εις το ταξίδι ενός καϊκιού, να λαμβάνουν οι ταϊφάδες και οι σύντροφοι το μερτικόν τους, έτζι και όταν γίνεται ζημιά, να πληρώνη ο κάθε ταϊφάς και σύντροφος κατά την αναλογίαν όπου παίρνει πάλιν ότι πίπτει εις το μερτικόν του από την ζημιά· τούτο όμως είναι και το δίκαιον, καθώς εις τα κέρδη έχουν μερτικόν τους, ωσαύτως και εις την ζημιάν να καταβάλλον το ανάλογον μερτικόν τους.»³²⁹

Όπως ρητά αναφέρεται και στη συνέχεια, κύρια αιτία πρόκλησης της διαταγής ήταν η άρνηση ορισμένων ναυτών να τηρήσουν την υποχρέωση τους ως μέλη του πληρώματος και να πληρώσουν τις τυχόν ζημιές από το εμπόριο. Σε αυτό το πλαίσιο

³²⁷ Θυμίζουμε ότι το νησί της Ύδρας γνώρισε τρεις διαδοχικές εξάρσεις της επιδημίας πανώλης, το 1788, το 1791 και το 1792. Μνεία όμως, για εκδήλωση επιδημίας πανώλης στο νησί γίνεται και το 1801. Δεν είναι τυχαίο ότι το καταβαλλόμενο ποσό για το φόρο του χαρατζίου του φορολογικού έτους 1802 είναι μόλις 1616 γρόσια. Δημήτρης Δημητρόπουλος, *Μαρτυρίες για τον πληθυσμό των νησιών του Αιγαίου*, 158.

³²⁸ Εξυπακούεται βεβαίως πως το διάστημα αυτό το νησί απουσιάζουν κάποιοι από τους ναυτικούς, που λόγω της επιδημίας μπορεί να παρατείνουν τις δραστηριότητες του εκτός περιοχής του Αργοσαρωνικού, ενώ μειωμένα πιθανόν είναι τη περίοδο της πανώλης και τα έσοδα και από το κουμέρκι.

³²⁹ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 47-48.

δίνεται η άδεια στους προεστούς της Ύδρας να φυλακίζουν όσους δεν συμμορφώνονται με το σύστημα επιμερισμού των ζημιών των καϊκιών και να αποστέλλονται για σωφρονισμό στην Πύλη.³³⁰ Επιπλέον, ο καπουδάν πασάς απαγορεύει στους πλοίαρχους του νησιού να παίρνουν στην υπηρεσία τους ναύτες, οι οποίοι έχουν αρνηθεί προηγουμένως να συμμετέχουν στις ζημιές των πλοίων κατά το παρελθόν. Σε περίπτωση που κάποιος πλοίαρχος παράκαμψει τη συγκεκριμένη διαταγή και προσλάβει στο πλοίο τους «τοιούτους ταϊφάδες» θα αντιμετωπίζεται ως συνένοχος.

Στο σημείο αυτό οφείλουμε να αναφέρουμε πώς η σημασία του παραπάνω επεισοδίου έχει παραγνωρισθεί κατά μία άποψη στις μελέτες που εντοπίσαμε. Το περιεχόμενο της διαταγής του καπουδάν πασά και η έμφαση που του δόθηκε ως τεκμήριο εθιμικής ισχύος –στο πλαίσιο οργάνωσης της εργασίας από «αρχαιοτάτων χρόνων»- επισκίασε την σημασία της χρονικής συγκυρίας κατά την οποία εκδίδεται, καθώς και των αιτιών που προκάλεσαν την έκδοση της.³³¹ Είναι σημαντικό και πρέπει να σημειωθεί ότι η διαταγή φτάνει στην Ύδρα λίγο μετά την απόλυση του Νουρί τζαούς αγά από τα καθήκοντα του (10/1793), η οποία αποφασίστηκε από τους Υδραίους προεστούς με την πρόφαση την οικονομικής στεναχώριας και των κεσατιών των πλοίων. Να υπενθυμίσουμε ότι ο Νουρί τζαούς αγάς είχε διοριστεί από τον καπουδάν πασά τον Ιούλιο του ίδιου έτους, κατόπιν παράκλησης των προεστών.³³² Στην επιστολογραφία, επίσης, βλέπουμε ότι αναφέρεται και ως ταχσιλδάρης, δηλαδή υπεύθυνος για την σύναξη των φόρων. Πέρα όμως τούτου, ο Νουρί τζαούς είχε και εκτελεστικές αρμοδιότητες, οι οποίες συνδέονται με τους λόγους του διορισμού του στην Ύδρα.³³³ *«Ιδού διορίζομεν και τζαβούσην μας κατά την ζήτησιν σας να ευρίσκεται αυτού προς περιμάζωμα των ατάκτων, όστις έχει προσταγήν μας, τον κάθε απειθή και άτακτον, και όποιον βλέπει με άρματα, σιδεροδέσμιον να μας τον στέλλη, ως προστάζομεν εξ αποφάσεως` και όσους δεν έχετε δύναμιν να τους πιάνετε, να μας τους γράφετε χωρίς άλλο.»*

Μπορούμε να διατυπώσουμε την υπόθεση ότι η έκδοση της διαταγής του καπουδάν πασά για τις υποχρεώσεις των ναυτών κατά τη διάρκεια των ταξιδιών να μην αφορά μεμονωμένες περιπτώσεις άρνησης πληρωμής των ζημιών κατά τα τέλη του

³³⁰ Ο.π., 47-48.

³³¹ Ενδεικτικά βλ. Ιωάννης Λυκούρης, *Η διοίκηση και δικαιοσύνη των τουρκοκρατούμενων νήσων*, 75-77. Γιώργος Κοντογιώργης, *Κοινωνική δυναμική και πολιτική αυτοδιοίκηση*, 172-173. Γιώργος Ροδολάκη, «Τα ναυτεργατικά της Ύδρας, τέλη 18^{ου} – αρχές 19^{ου} αιώνα», σ. 322-329.

³³² Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 42.

³³³ Ο.π., 42.

έτους (1793), αλλά να συμπεκνώνει πολιτικά την αντίδραση της οθωμανικής εξουσίας σε δυναμικές μορφές αντίστασης των πληρωμάτων του νησιού, το αμέσως προηγούμενο διάστημα. Αναρωτιόμαστε λοιπόν αν η συγκεκριμένη διαταγή του καπουδαν πασά προέκυψε μετά την απόφαση των Υδραίων προεστών να απομακρύνουν τον Νουρί αγά από τα καθήκοντα του -προκειμένου δηλαδή να διατηρηθεί η ισχύς των «τοπικών συνηθειών»- ή κατόπιν εκκλήσεων των κοινοτικών αρχών και των πιο προωθημένων κοινωνικά και οικονομικά ομάδων του νησιού. Μια ακριβής απάντηση προϋποθέτει περεταίρω διερεύνηση του μη δημοσιευμένου υλικού. Ανεξάρτητα πάντως από τα αίτια της έκδοσης της διαταγής, το γεγονός και μόνο της πρόκλησης των οθωμανικών αρχών, με σκοπό τη σύλληψη και την τιμωρία των «ατάκτων» υποδεικνύει πως η αρνητική οικονομική συγκυρία που επικράτησε τα χρόνια 1792-93 –με την έξαρση της πανώλης και τα κεσάτια που ακολούθησαν με την έλλειψη σιτηρών- προκάλεσε τριβές στο εσωτερικό της κοινότητας.

3. Η συγκυρία του πολέμου (1798-1801) ο κούρσος στη Μεσόγειο και το «Κοινό» της Ύδρας.

Με αφορμή τις αναφορές των Υδραίων προεστών το 1797 για τις κακές πληρωμές των πλοιάρχων τους στη Μασσαλία, αναρωτιόμαστε εάν η σταδιακή παρουσία των Υδραίων στην Βαρκελώνη, το Κάδιξ και τη Μάλαγα την περίοδο 1797-98 συνδέεται με τη νομισματική κρίση και την κήρυξη χρεοκοπίας στη Γαλλία το 1796-1797. Από τα δεδομένα της Αμφιτρίτης φαίνεται ότι ο αριθμός των καταγεγραμμένων αφίξεων των Υδραίων και γενικότερα των Ελλήνων Οθωμανών καπετάνιων στην Μασσαλία υποχωρεί σημαντικά το πρώτο τρίμηνο του 1797, τη στιγμή δηλαδή όπου οι αφίξεις στα ισπανικά λιμάνια γνωρίζουν ανοδική πορεία.³³⁴ Πρόκειται για απλή σύμπτωση στον χρόνο, ή μήπως για ευελιξία και αναπροσαρμογή των εμπορικών κατευθύνσεων των Υδραίων караβοκύρηδων στο πλαίσιο εύρεσης μεγαλύτερων κερδών; Σύμφωνα με την Τζ. Χαρλαύτη η παρουσία των Ελλήνων καπετάνιων στην Ισπανία, και δη των Υδραίων και των Σπετσιωτών, εξηγείται μέσω των εμπορικών δικτύων που είχαν αναπτύξει με τη Γένοβα, η οποία είχε στενές εμπορικές σχέσεις με το εμπόριο της Ιβηρικής Χερσονήσου.³³⁵ Από τη Γένοβα και το Λιβόρνο, όμως, έφευγε και ένα μεγάλο μέρος των Υδραίων και Σπετσιωτών, μεταφέροντας σιτάρι με προορισμό την Μασσαλία όλο το προηγούμενο διάστημα (από 1794 μέχρι το πρώτο τρίμηνο του 1797).³³⁶

Από το μέχρι πρότινος πληροφοριακό υλικό επίσης, φαίνεται πως η συμμετοχή των Υδραίων και των άλλων καπετάνιων από το Αιγαίο στο εμπόριο της Ιβηρικής είναι υπόθεση συνολικά δύο ετών, 1797-1798.³³⁷ Οι Υδραίοι, όπως και οι άλλοι καπετάνιοι από το χώρο της οθωμανικής επικράτειας, στρέφονται ξανά προς τα λιμάνια της Ισπανία και της Πορτογαλίας μετά το 1802, και με πολλή μεγαλύτερη ένταση τα χρόνια 1805-1807³³⁸.

³³⁴ Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η εισβολή της ναυτιλίας των Γραικών στο εμπόριο της Μεσογείου» στο, Τζελίνα Χαρλαύτη – Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Η ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821*, Κέδρος, Αθήνα 2013, σ. 267-268

³³⁵ Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη*.

³³⁶ Βλ. παρακάτω πίνακα.

³³⁷ Ο.π.

³³⁸ Για το εμπόριο στην Ιβηρική Χερσονήσο βλ. Eloy Martin Corales, “Greek-Ottoman Captains in the service of Spanish commerce in the late eighteenth century”, στο Maria Fusaro – Colin Heywood – Mohamed-Salah Omri (επιμ.), *Trade and cultural exchange in the early modern Mediterranean: Braudel’s maritime legacy*, I.B. Tauris, Λονδίνο 2009, σσ 203-222

Το διάστημα 1797-1798 οι Υδραίοι συμμετέχουν τόσο στο ακτοπλοϊκό εμπόριο της Ιβηρικής χερσονήσου, κυρίως μέσα από τη Μεσόγειο, όσο και στο εμπόριο του Ατλαντικού, μεταξύ της Ισπανίας και αποικιών της στην Αμερική. Σύμφωνα με τον Ισπανό ιστορικό Eloy Marin Corrales, η παρουσία των Ελλήνων καπετάνιων στο εμπόριο της Ιβηρικής Χερσονήσου, καθώς και η συμμετοχή τους στο εμπόριο του Ατλαντικού, επωφελήθηκε πρωτίστως από τους συσχετισμούς που είχαν προκύψει σε διπλωματικό και εμπορικό επίπεδο μετά το 1796 και την συμμαχία Ισπανίας-Γαλλίας³³⁹: από το χρονικό σημείο αυτό και μέχρι το 1802 η Ισπανία βρισκόταν σε πόλεμο με τη Βρετανία. Το εμπάργκο των Βρετανών στα ισπανικά λιμάνια και το Κάδιξ, κύριο λιμάνι ανεφοδιασμού των Ισπανών με προορισμό την Αμερική, καθώς και τα μπλόκα του βρετανικού στόλου στις θαλάσσιες διαδρομές του Ατλαντικού προκάλεσαν σημαντικά προβλήματα στη διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου της Ισπανίας με τις αποικίες της στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού.³⁴⁰ Κάτω από τις συνθήκες αυτές οι Ισπανοί έμποροι χρησιμοποιούν πλοία ουδέτερων χωρών με δικούς τους πλοηγούς. Μέχρι το 1799, όταν και άρθηκε με απόφαση του ισπανικού κράτους η δυνατότητα μεταφοράς ισπανικών εμπορευμάτων από πλοία με ουδέτερη σημαία, Υδραίοι και άλλοι καπετάνιοι από Αιγαίο με οθωμανική σημαία συμμετέχουν στο εμπόριο της Ισπανία, με τη συνεργασία κυρίως Καταλανών εμπόρων.³⁴¹ Υπό αυτό το πρίσμα, η οθωμανική πανδία, ως σημαία ουδέτερου κράτους, ενόησε το «άνοιγμα» των Ελλήνων προς τη δυτική Μεσόγειο και τον Ατλαντικό.

Υπέρ της παραπάνω συλλογιστικής συνηγορεί το γεγονός ότι τη δεκαετία 1797-1807 ο αριθμός των αφίξεων Ελλήνων καπετάνιων με οθωμανική σημαία «απογειώθηκε» κατά τις δύο χρονικές περιόδους όπου το ισπανικό κράτος επέτρεψε μέσω της χορήγησης ειδικών βασιλικών διαταγμάτων τη δυνατότητα σε ισπανούς έμπορους να ναυλώσουν πλοία για την μεταφορά των αγαθών τους με ουδέτερη σημαία. Η πρώτη χρονική περίοδος είναι το 1797-99 και η δεύτερη το 1805-07.³⁴² Πρόκειται ουσιαστικά για τα χρονικά διαστήματα στα οποία η Ισπανία βρισκόταν σε πόλεμο με την Αγγλία.

³³⁹ Eloy Martin Corrales, "Greek-Ottoman Captains in the service of Spanish commerce in the late eighteenth century", σσ 203-222.

³⁴⁰ Ό.π., και Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η εισβολή της ναυτιλίας των Γραικών στο εμπόριο της Μεσογείου».

³⁴¹ Eloy Martin Corrales, "Greek-Ottoman Captains in the service of Spanish commerce in the late eighteenth century", σσ 203-222.

³⁴² Ό.π.

Η διαπίστωση του Corales είναι σωστή, φωτίζει όμως μία μόνο διάσταση της πραγματικότητας. Ας εξηγηθούμε: στους συσχετισμούς που διαμορφώνει η στάση της Βρετανίας έναντι της συμμαχία της Γαλλίας με την Ισπανία στο μεσογειακό χώρο και το μεσογειακό εμπόριο πρέπει να λάβουμε υπόψη μας τις εξελίξεις στην ανατολική Μεσόγειο και τη θέση και τον ρόλο του Οθωμανικού κράτους. Από τον Ιούλιο του 1798, με τη εισβολή του Ναπολέοντα στην Αίγυπτο, το οθωμανικό κράτος παύει την στάση ουδετερότητας και ανακηρύσσει επίσημα την Γαλλία εχθρό της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Κατά συνέπεια η οθωμανική σημαία δεν θεωρείται ουδέτερη από τους συμμάχους της Γαλλίας, όπως είναι η Ισπανία, αλλά σημαία αντίπαλου κράτους.

Η επέκταση του Ναπολέοντα στην ανατολική Μεσόγειο και η εισβολή των γαλλικών στρατευμάτων στην Αίγυπτο έχουν κομβική σημασία, αφενός γιατί τερματίζουν τις καλές σχέσεις που είχε οικοδομήσει τα προηγούμενα χρόνια ο Σελίμ Γ΄ ανάμεσα στην Οθωμανική αυτοκρατορία και την Γαλλία, αφετέρου όμως γιατί αλλάζουν τις ισορροπίες στις σχέσεις μεταξύ των κρατών. Ο κίνδυνος επέκτασης της Γαλλίας στην ανατολική Μεσόγειο προκαλεί την δημιουργία της Β΄ αντιγαλλικής συμμαχίας (1798-1802) από την Βρετανία, την Αυστρία, την Ρωσία και την Οθωμανική αυτοκρατορία, η οποία λήγει την άνοιξη του 1802 με την Συνθήκη της Αμιένης.³⁴³ Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι αν οι Υδραίοι μετά τον Ιούλιο του 1798 επωφελήθηκαν από την χρησιμοποίηση της οθωμανικής σημαίας, αυτό έγινε στο μέτρο που θεωρούνταν συμμαχική από τον βρετανικό στόλο και όχι ουδέτερη. Μετά την νίκη επί του Ναπολέοντα στην Αίγυπτο η Βρετανία ενισχύει το ρόλο της στο μεσογειακό χώρο και υποσκελιζοντας την Γαλλία.³⁴⁴

Αυτομάτως εδώ τίθεται το ερώτημα ποια στάση κράτησαν έναντι των πλοίων των Υδραίων ο γαλλικός στόλος στις θαλάσσιες διαδρομές της μεσογείου; Γνωρίζουμε για παράδειγμα πως μετά την αποτυχημένη έκβαση της εκστρατείας της Αιγύπτου και την δημιουργία της Β΄ αντιγαλλικής συμμαχίας η Γαλλία θεωρούσε τα πλοία με ουδέτερη σημαία που εφοδίαζαν τους Βρετανούς ως λεία πολέμου.³⁴⁵ Αντίστοιχη διάταξη για τα γαλλικά πλοία (πολεμικά και εμπορικά) είχε εκδώσει νωρίτερα το 1798 το οθωμανικό κράτος.³⁴⁶

³⁴³ Stanford J. Shaw, *Between Old and New*, 256-270 του ίδιου *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey*, V.1, 268-272.

³⁴⁴ Για το ρόλο της Βρετανίας και το βρετανικό εμπόριο στην Ανατολική Μεσόγειο βλ. Ελενα Φραγκάκη-Syrret, *Το εμπόριο της Σμύρνης τον 18^ο αιώνα (1700-1820)*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2010.

³⁴⁵ Ηλίας Γεωργίου, *Επισιτισμός Γαλλίας υπό ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας*, 67.

³⁴⁶ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 158-159.

Από την πλευρά των Υδραίων το πρόβλημα στη διεξαγωγή του εμπορίου εκείνη την περίοδο δεν φαίνεται να προέρχεται από την Γαλλία, την οποία συνεχίζουν να εφοδιάζουν κυρίως μέσω της Γένοβας, αλλά από τα Οντζάκ και τους Μπαρμπαρέσους πειρατές. Στις επιστολές των προεστών υπάρχουν αρκετές μαρτυρίες για επιθέσεις από τα Οντζάκ, τη χρονική περίοδο 1797-1802. Τον πρώτο λόγο, όμως, στο εμπόριο της Μεσογείου εκείνο το διάστημα αποκτούν οι Βρετανοί που επωφελούνται από την θέση τους στην Μάλτα, η οποία εξελίσσεται βαθμιαία σε διαμετακομιστικό κέντρο για τα βρετανικά αγαθά.³⁴⁷ Η εγκατάσταση του βρετανικού ναυτικού υπό τον Νέλσον στην Μάλτα παίζει κομβικό ρόλο για τις τύχες των Οθωμανών εμπόρων και ειδικά για τους караβοκύρηδες του Αιγαίου. Ο Βρετανικός στόλος προκειμένου να ανακόψει τον ανεφοδιασμό των Γάλλων συλλαμβάνει όσα πλοία πλέουν με οθωμανική σημαία προς το Τυρρηνικό πέλαγος και παίρνει ως νόμιμη λεία τα φορτία τους. Στην ουσία το εμπόριο των Υδραίων πλήττεται την περίοδο αυτή από τρεις διαφορετικές εστίες. Την Οθωμανική αυτοκρατορία, η οποία διατάζει το δέσιμο όλων των караβιών στο λιμάνι της Ύδρας τον Ιούλιο του 1798, από το ναυτικό των Βρετανών και του κουρσάρους των τριών Οντζάκ.

Όσο αφορά την Οθωμανική αυτοκρατορία, βλέπουμε πως στις 29/7/1798 ο δραγουμάνος του στόλου, Αλέξανδρος Σούτζος, πληροφορεί τους Υδραίους ότι εξαιτίας της απόβασης των Γάλλων στην Αίγυπτο προκλήθηκαν αρκετές ζημιές σε οθωμανικά πλοία στο Αιγαίο, και για αυτό τον λόγο όσα πλοία βρίσκονται στο λιμάνι της Ύδρας να μείνουν δεμένα.³⁴⁸ Όσοι δε από τους караβοκύρηδες είχαν ναυλώσει νωρίτερα τα πλοία τους για ταξίδι, οφείλουν να επιστρέψουν πίσω το ναύλο και να παραμείνουν στο νησί. Το μέτρο ισχύει και για όσα πλοία φθάσουν στο λιμάνι της Ύδρας αργότερα, τις επόμενες μέρες. Οι Υδραίοι προεστοί καθίστανται υπεύθυνοι για το δέσιμο όλων των πλοίων και την καταγραφή τους σε κατάλογο, προκειμένου να ενημερωθούν οι οθωμανικές αρχές. Πράγματι, τις επόμενες μέρες οι προεστοί θα συντάξουν έναν κατάλογο με 71 ονόματα Υδραίων πλοίαρχων.³⁴⁹ Οι προεστοί είχαν, επίσης, την υποχρέωση για κάθε νέο πλοίο που δένει στο λιμάνι να ανανεώνουν τον κατάλογο και να ενημερώνουν εκ νέου τις οθωμανικές αρχές. Παράλληλα, οι οθωμανικές αρχές διατάζουν τους Υδραίους να επανδρώσουν και να εξοπλίσουν μία

³⁴⁷ Έλενα Φραγκάκη-Syrgret, *Το εμπόριο της Σμύρνης τον 18^ο αιώνα (1700-1820)*, 228-231.

³⁴⁸ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 151-152.

³⁴⁹ *Ο.π.*, τ. 1, 154.

σαΐτα με 40 ναύτες και 10 καΐκια αρματωμένα.³⁵⁰ Τα πλοία θα ακολουθούσαν τις ρωσικές και τις οθωμανικές ναυτικές δυνάμεις που θα περνούσαν από το νησί, με προορισμό την Αίγυπτο.³⁵¹ Για την επίσπευση των διαδικασιών της ναυτολόγησης και για να μην φύγει κάποιο από τα δεμένα πλοία από το λιμάνι, οι οθωμανικές αρχές διορίζουν στο νησί Οθωμανό αξιωματούχο για να επιστατεί.³⁵²

Όσο αφορά τα δεμένα πλοία στο λιμάνι της Ύδρας, ο δραγουμάνος του στόλου δίνει εντολή να τον συναντήσουν πληρεξούσιοι των προεστών, ώστε να ρυθμιστεί το ζήτημα της πλεύσης εντός του Αιγαίου.³⁵³ Στην επιστολή δεν αναφερόταν κάτι για την υπόλοιπη Μεσόγειο. Ο δραγουμάνος του στόλου καθησυχάζει τους Ύδραίους ότι τα πλοία τους θα εμπορεύονται ελεύθερα στο εξής, και ότι δεν θα εμποδίζονται από το κούρσο που διεξάγεται στο Αιγαίο. Να σημειωθεί εδώ ότι οι οθωμανικές αρχές είχαν δώσει νωρίτερα εντολές στα νησιά του Αιγαίου να αρματώσουν πλοία και να συλλαμβάνουν όσα γαλλικά πολεμικά και εμπορικά ταξιδεύουν στο χώρο του Αιγαίου.³⁵⁴ Όπως πληροφορούμαστε παρακάτω, η εντολή αυτή είχε δοθεί και στα τρία Οντζάκ της Βορείου Αφρικής.³⁵⁵ Η λεία των γαλλικών πλοίων θεωρείτο νόμιμη από την οθωμανική διοίκηση, η οποία ενθαρρύνει τους Ύδραίους να συμμετέχουν, με αντάλλαγμα μέρος των κερδών από τον κούρσο.³⁵⁶

Οι οθωμανικές αρχές διέταξαν τους Ύδραίους να δέσουν τα πλοία τους στο λιμάνι όχι μόνο λόγω των αναγκών του πολέμου, -στο πλαίσιο των ναυτικών υπηρεσιών- αλλά και για να εξασφαλιστεί ότι δεν θα τροφοδοτηθούν με σιτηρά και άλλα τρόφιμα οι εχθροί της Πύλης. Για το λόγο αυτό η οθωμανική διοίκηση απαγορεύει στους Ύδραίους να εμπορεύονται στην κεντρική και τη δυτική Μεσόγειο.³⁵⁷ Φαίνεται, μάλιστα, από την αλληλογραφία των προεστών της Ύδρας με τις οθωμανικές αρχές ότι οι επιθέσεις που δέχονται εκείνο το διάστημα τα πλοία των Ύδραίων από Βερβερίνους και Αλγερινούς πειρατές να υποκινούνται από τον καπουδάν πασά και την οθωμανική διοίκηση.

Ο κίνδυνος που διέτρεχαν τα πλοία των Ύδραίων από τις επιθέσεις των κουρσάρων είχε επισημανθεί στους Ύδραίους αρχικά από τον Αλέξανδρο Σούτζο,

³⁵⁰ Ο.π., τ. 1, 157.

³⁵¹ Ο.π., τ. 1, 158.

³⁵² Ο.π., τ. 1, 157, 159.

³⁵³ Ο.π., τ. 1, 166.

³⁵⁴ Ο.π., τ. 1, 158

³⁵⁵ Ο.π., τ. 1, 172-173.

³⁵⁶ Ο.π., τ. 1, 158.

³⁵⁷ Ο.π., τ. 1, 161-162

αρκετά πριν την εισβολή του Ναπολέοντα στην Αίγυπτο, τον Ιανουάριο το 1798. *«Επειδή και δια τον πόλεμον όπου είχαν οι Αλιτζερινοί εναντίον εις μερικάς των επικρατειών, ενοχλούσι και καταδιώκουσι τους υποκείμενους αυτών, όπου αν τους εύρουν, τόσον δηλαδή εις τα ιδία των καράβια όσο και εις αυτά τα ραγιάδικα, κάμνοντες μπόνα πρέζα και αυτούς και το καράβι χωρίς καμμίαν εξέταση, και αυτή βέβαια εστάθη αιτία όπου περιέπεσαν και μερικά ραγιάδικα καράβια εις τον κίνδυνο της πρέζα, επειδή είχαν εν αυτοίς ξένης νατζιόνες ανθρώπους, ο υψηλότατος και πολυχρονεμένος καπουδάν πασάς ... εξέδωκε τον παρόντα υψηλόν ορισμόν τον ήδη στελλόμενον προς την τιμιότητα σας, του ότι οι ραγιάδες караβοκύριοι, επειδή και δεν ημπορούν να διακρίνουν τους εχθρούς και φίλους των Αλιτζερίνων, εν ώ δέχονται εις τα καράβια των ξένης νατζιόνες ανθρώπους και ακολουθεί να συναιχμαλωτίζονται και ούτοι ευθύς όπου ήθελον συναντήσει τούτους, με το να ευρίσκουν εχθρούς του.»*.³⁵⁸

Από την πλευρά τους, οι Υδραίοι προεστοί πληροφορούν τις οθωμανικές αρχές ότι το διάταγμα του καπουδάν πασά για τα ξένα πληρώματα δεν μπορεί να εφαρμοσθεί, καθώς σε αρκετά πλοία των Υδραίων караβοκύρηδων το διάστημα εκείνο τυχαίνει να επιβαίνουν ξένοι έμποροι ναυλωτές από την Ευρώπη. Οι Υδραίοι υποστηρίζουν μάλιστα ότι έχουν ναυλώσει πλοία τους από την Βαρκελώνη προς την Αμερική, στα οποία επιβαίνουν ξένοι πλοηγοί (κολαούζοι).³⁵⁹

Μετά την εισβολή του Ναπολέοντα στην Αίγυπτο, αρκετά υδραϊκά πλοία που ακολουθούσαν την μεσογειακή διαδρομή Ιταλία-Ισπανία (Γένοβα-Βαρκελώνη) συλλαμβάνονται από τους κουρσάρους των τριών Οντζάκ, ενώ 130 περίπου Υδραίοι γίνονται σκλάβοι και κατευθύνονται προς το Αλγέρι το φθινόπωρο του 1798: *«Έφθασεν ακόμη εις την ακοήν μας να κυρρήτεται από μέρος των Μπαρμπαρέσων, ότι αυτό το επιχείρημα της σκλαβιάς, όπου οι Μπαρμπαρέσοι μας κάμνουν, να είναι με την άδειαν του ντοβλετίου.»*.³⁶⁰

Η οθωμανική διοίκηση προκειμένου να διακόψει τον εφοδιασμό των Γάλλων μέσω των ιταλικών λιμανιών, δίνει εντολή για συλλήψεις όσων οθωμανικών πλοίων μεταφέρουν σιτάρι εκτός οθωμανικής επικράτειας με κατεύθυνση το Τυρρηνικό πέλαγος: *«Μετά την δουλικήν μας προσκύνησιν, ερχόμεθα ότι κατ' αυτάς τας ημέρας εμάθομεν και πληροφορηθήμεν, ότι ένα αρμαμεντο Τριπολινικόν έπιασε ένα καράβι από*

³⁵⁸ Ο.π., τ. 1, 129. 275-276

³⁵⁹ Ο.π., τ. 1, 135-136.

³⁶⁰ Ο.π., τ. 1, 171. Και στο ίδιο τόμο για τις συλλήψεις των Υδραίων από Βερβερίνους πειρατές, 167-169, 170.

τα ειδικά μας, το οποίον έκανε καλήν πρέζα. Και το μεν καράβι το έστειλαν εις την Τρίπολιν με τους συντρόφους του караβιού 7 και τον караβοκύρη 8, λέγοντας ότι έχουν βασιλική πορσταγήν, όσα ραγιάδικα φορτωμένα με σιτάρι περάσουν και υπάγουν εις τα μέρη της Ιταλίας, να κάνουν πρέζα.».³⁶¹ Οι Υδραίοι παρακάλεσαν τον καπουδάν πασά να τους ελευθερώσει, καθώς το συγκεκριμένο πλοίο έφυγε από το νησί πρώτου εκδοθεί η σχετική οδηγία για το δέσιμο όλων των πλοίων στο λιμάνι της Ύδρας.

Οι Υδραίοι, απαιτούν από τις οθωμανικές αρχές προστασία και για όσα υδραϊκά πλοία ταξιδεύουν προς στις ισπανικές ακτές ή έξω από τη Μεσόγειο, καθώς πολλοί καπετάνιοι είτε έφυγαν από νησί πριν εκδοθεί η διαταγή της Πύλης για το δέσιμο των πλοίων, είτε εμπορεύονταν εκείνο το διάστημα εκτός οθωμανικής επικράτειας.³⁶² Από την αλληλογραφία των προεστών εκείνο το διάστημα πληροφορούμαστε ότι η Πύλη διέταξε επίσης τους Βερβερίνους κουρσάρους να επιτίθενται και στα άδεια πλοία που ταξιδεύουν με οθωμανική σημαία προς τα μεσογειακά λιμάνια: «Εις τη Μισσήνα τους είπε ο κόνσολος Βαρβέσης, να ηξεύρετε, ότι οι Μπαρμπαρέσοι όσα παρτίδα εύρουν από τα ειδικά σας φορτωμένα και ξεφόρτωτα, τα κανουν πρέζα, και ως σταλθή η προσταγή του υψηλότατου αυθέντου μας, ημπορούν να τα πιάσουν όλα.».³⁶³

Οι επιθέσεις θα συνεχιστούν με αμείωτο ρυθμό εις βάρος των υδραϊκών πλοίων, τα οποία μπορούν να κινούνται κατά την διάρκεια του πολέμου, με κάποια σχετική ασφάλεια, μέχρι τα Κύθηρα. Αναφορικά με τις επιθέσεις που δέχονται τα υδραϊκά πλοία στο μεσογειακό χώρο, ενδιαφέρον παρουσιάζει επιστολή κεφαλαιούχων από την Σμύρνη στις 24/10/1801, στην οποία προτείνεται η αλλαγή των όρων δανεισμού των Υδραϊών πλοιάρχων εξαιτίας του κίνδυνου που διατρέχουν από το βρετανικό ναυτικό και τους κουρσάρους. Για τις επιθέσεις των κουρσάρων οι δανειστές των Υδραϊών δείχνουν ως υπαίτιο τον καπουδάν πασά: «Μετά τον αδελφικόν μας ασπασμόν, δηλοποιούμεν υμίν δια της παρούσης μας, ότι με το να μανθάνωμεν από διάφορα μέρη, πως κατά την προσταγήν του πασά εφένδη μας και των Ιγγλέζων, τα Υδριώτικα παρτίδα θέλει πάσχουν, όπου αν ήθελε πιασθώσι, δια τούτου κοινή γνώμην απεφασίσαμεν όλοι οι κάτωθες γεγραμένοι κομπιαδόροι, να γράψη έκαστος προς τον αυτού επίτροπον του, όπου ερχόμενου ευοδως του κάθε παρτίδου, να λαμβάνωσι τα

³⁶¹ Ό.π., τ. 1, 163.

³⁶² Ό.π., τ. 1, 157, 159.

³⁶³ Ό.π., τ. 1, 176.

άσπρα μας παρ' αυτού με το διάφορόν τους, και να μας στέλλωσιν εδώ εις γρόπους, εως ότου η περίστασις να υπάγη καλητερεύουσα, καθως ελπίζομεν, και τότε πάλιν με τον όμοιον τρόπον εδώ να δανείζωμεν εις τον ίδιο τον καπιτάνιον. ...»³⁶⁴

Η εγκατάσταση των Βρετανών στην ανατολική Μεσόγειο, μετά την ήττα των Γάλλων και στη Συρία, άλλαξε τις ισορροπίες στο μεσογειακό εμπόριο. Οι Βρετανοί περιόρισαν το εμπόριο των Οθωμανών υπηκόων, αφενός για να διακόψουν την τροφοδοσία στους Γάλλους, αφετέρου για να ελέγξουν αποτελεσματικότερα το εξωτερικό εμπόριο της Οθωμανικής αυτοκρατορίας.³⁶⁵ Από το 1801 και μετά τα υδραίικα πλοία που εμπορεύονται εκτός οθωμανικής επικράτειας καταδιώκονται συστηματικά από τα Βρετανικά και Αμερικάνικα πλοία, τα οποία έχουν ορμητήριο τους την Μάλτα

Οι πρώτες συλλήψεις των υδραίικων πλοίων από τους Βερβερίνους και τους Αλγερινούς κουρσάρους κλόνισε τις σχέσεις Ύδρας - Πύλης. Επικαλούμενοι την απουσία προστασίας των πλοίων τους στη Μεσόγειο, αλλά και το γεγονός ότι ένας μεγάλος αριθμός των ναυτών αιχμαλωτίστηκε στο Αλγέρι, οι Ύδραίοι προεστοί αρνούνται να υπακούσουν στις εντολές της Πύλης και να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στη θάλασσα κατά την διάρκεια του πολέμου.³⁶⁶ Η άρνηση τους, όπως δηλώνουν σε επιστολή τους στον δραγουμάνο του στόλου (1/11/1799) δεν έγκειται στην έλλειψη πίστης προς τις οθωμανικές αρχές, όσο στο γεγονός ότι κατά την διάρκεια του πολέμου το νησί έχει σηκώσει μεγάλος βάρος από πλευράς ναυτικών υπηρεσιών, τη στιγμή που οι εμπορική τους δραστηριότητα πλήττεται διαρκώς λόγω του πολέμου και την στάση των οθωμανικών αρχών. Να υπενθυμίσουμε ότι η Πύλη είχε διατάξει το δέσιμο όλων των πλοίων στο λιμάνι της Ύδρας τον Αύγουστο του 1798.

Να σημειωθεί εδώ, ότι δεν είναι η πρώτη φορά που οι Ύδραίοι προεστοί επικαλούνται οικονομικά προβλήματα προκειμένου να απαλλαγούν από τις ναυτικές υποχρεώσεις του νησιού.³⁶⁷ Επίσης, δεν είναι η πρώτη φορά που οι Ύδραίοι προεστοί,

³⁶⁴ Ο.π., τ. 1, 272-273.

³⁶⁵ Ο.π., τ. 1, 272-273 και 275-276. Για τον έλεγχο του εξωτερικού εμπορίου της Οθωμανικής αυτοκρατορίας από του Άγγλους βλ. Ελενα Φραγκάκη-Syget, *Το εμπόριο της Σμύρνης τον 18^ο αιώνα (1700-1820)*, 120-121.

³⁶⁶ Ο.π., τ. 1, 184.

³⁶⁷ Για παράδειγμα, το έτος 1793-94, οι προεστοί της Ύδρας αναφέρονται στις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν στο εμπόριο τους ώστε να δικαιολογήσουν την μη έγκαιρη πληρωμή των τακτικών φορολογικών υποχρεώσεων της κοινότητας και για να αποδεσμευτούν από τα έξοδα των ανδρών που είναι στην φύλαξη του κιρλαγκιτσίου του καπουδάν πασά κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Όπως μαρτυρά επιστολή προς τον δραγουμάνο του στόλου, στις 7 Φεβρουαρίου 1793, οι ναύτες του πάσα-

προφασιζόμενοι διάφορες καταστάσεις, καθυστερούν συνειδητά να εκτελέσουν τις διαταγές της Πύλης, ευελπιστώντας την μετάθεση των «αγγαρειών» σε άλλο νησί. Για τον λόγο αυτό εξάλλου, με την έναρξη του πολέμου η παρουσία Οθωμανών αξιωμάτουχων στο νησί έγινε πυκνότερη, ενίοτε δε έλαβε και πιο μόνιμο χαρακτήρα.³⁶⁸

Στην προκειμένη περίπτωση, ωστόσο, υπάρχει μια ποιοτική διαφορά. Αυτή την φορά οι Υδραίοι προεστοί δεν αφήνουν αναπάντητο το αίτημα της Πύλης για να κερδίσουν χρόνο, ούτε ζητάνε από τον δραγουμάνο του στόλου να πιέσει για απαλλαγή τους από τις ναυτικές υποχρεώσεις. Δηλώνουν εξ αρχής απρόθυμοι να εκτελέσουν την διαταγή. Η διαφορά αυτή υπακούει σε αντικειμενικούς παράγοντες, όπως την πτώση του εμπορίου και την παράλληλη αύξηση των φορολογικών υποχρεώσεων του νησιού λόγω των πολεμικών επιχειρήσεων.

κιρλαγκιτζίου ζητάνε αύξηση 6 γροσιών, καθώς «δεν ευχαριστούνται με το μισθόν τους γρόσια 14 το μήνα». Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 41.

³⁶⁸ Ο.π., τ. 1, 157, 159, 181-182, 216

Πίνακες αφίξεων πλοίων.

Πίνακα 1.5

Καταγεγραμμένα ταξίδια του υδραϊκού στόλου, ανά έτος 1789-1809

Έτος	Τεργέστη	Μάλτα	Γένοβα	Λιβόρνο	Μασσαλία	Βαρκελώνη
1789	-	2				
1790	-	18	16	1		
1791	4	23	4			
1792	1	9	4	2		
1793	1	10	-	2		
1794		1	63	9	9	
1795		7	52	12	14	
1796	1	2	57		19	
1797		26	54	17	5	7
1798		15	15	14	1	19
1799		-	-	6	2	-
1800		4	-	30	3	2
1801	1	6	73	11	-	
1802		8	39	17	-	3
1803		8	11		-	5
1804						8
1805						5

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από βάση δεδομένων Αμφιτρίτη, 1700-1821, Ερευνητικό Πρόγραμμα του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου «Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων, 1700-1821», συγχρηματοδοτούμενο από Ε.Ε./ΥΠΕΠΘ, ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ Ι, 2004-2007, Ιόνιο Πανεπιστήμιο.

Σε ένα πρώτο επίπεδο, εξετάζοντας τις καταγεγραμμένες αφίξεις που διαθέτουμε στα λιμάνια της Μεσογείου, μπορεί να ειπωθεί, πράγματι, ότι η εμπορική δραστηριότητα των Υδραίων υποχώρησε σημαντικά τη περίοδο 1798-1800. Βεβαίως, η κάμψη που παρατηρείται αφορά κυρίως τις αφίξεις των υδραϊκών πλοίων στα λιμάνια της Κεντρικής Μεσογείου (Ιταλία, Μάλτα, Μασσαλία) και συμπίπτει με μια γενικότερη καθίζηση. Το διάγραμμα 3.1 μας δείχνει ότι ο αριθμός των καταγεγραμμένων αφίξεων των υδραϊκών πλοίων ακολουθεί την συνολικότερη τάση των αφίξεων των Ελλήνων καπετάνιων από το χώρο του Αιγαίου και του Ιονίου.

Δυστυχώς, η διακοπή της πληροφόρησης για το λιμάνι της Γένοβας, το οποίο αναδεικνύεται τη δεκαετία του 1790 σε σημαντικότερο προορισμό των Υδραίων και όσων πληθυσμών ειδικεύονται στη μεταφορά σιτηρών, δεν μας βοηθά στην καλύτερη κατανόηση της πορείας του υδραϊκού στόλου τη συγκεκριμένη περίοδο. Από τις καταγραφές, ωστόσο, που διαθέτουμε διαφαίνεται μια σαφής υποχώρηση των αφίξεων των υδραϊκών πλοίων στη Γένοβα, ήδη από το 1798.

Θα πρέπει να σημειώσουμε εδώ ότι οι λόγοι για την εξέλιξη αυτή δεν πρέπει να σχετιστούν μόνο με την έλλειψη προστασίας των υδραϊκών πλοίων από την οθωμανική διοίκηση. Η κάμψη αυτή πιθανόν να μην οφείλεται μονάχα στις επιθέσεις των κουρσάρων της Αφρικής και στην παρουσία του αγγλικού ναυτικού στην ανατολική Μεσόγειο, αλλά να υπακούει σε αντικειμενικούς παράγοντες του μεσογειακού εμπορίου. Για παράδειγμα η νομισματική κρίση στη Γαλλία στα χρόνια του Διευθυντηρίου είχε αρνητικό αντίκτυπο στο εμπόριο της Μασσαλίας -το οποίο εγκαταλείπουν σταδιακά οι έλληνες καπετάνιοι-, όπως εξάλλου, και η διείσδυση των Βρετανών στην Ανατολική Μεσόγειο προκάλεσε αλυσιδωτές εξελίξεις στην κίνηση και τα κέντρα του εμπορίου. Για παράδειγμα, η εγκατάσταση των Βρετανών στην Μάλτα το 1800, αναδεικνύει το λιμάνι της Βαλέτας σε διαμετακομιστικό κέντρο του εμπορίου ανατολής -δύσης, αντικαθιστώντας το Λιβόρνο.³⁶⁹ Δεν αποκλείουμε, επίσης, το εμπόριο των Υδραίων να υπέστη πλήγμα από τις χρηματοπιστωτικές κρίσεις στις ιταλικές αγορές.³⁷⁰ Δεν είναι τυχαίο ότι το 1798-99, οι οθωμανικές αρχές διατάζουν τους Υδραίους προεστούς να μην επιτρέψουν σε караβοκύρηδες του νησιού να λαμβάνουν διαταγές από συνεργάτες τους, έμπορους της Γένοβας, λόγω χρεών που έχουν προς κεφαλαιούχους της Σμύρνης.³⁷¹ Οι επιστολές αυτές, συγκεκριμένα βάζουν στο στόχαστρο τον γενοβέζο μεγαλέμπορο Κάρλο Γκιράλδι, ο οποίος φαίνεται να κατέχει μερίδια σε πλοία Υδραίων καπετάνιων και να χρηματοδοτεί συγχρόνως άλλα υδραϊκά πλοία, είτε με την μορφή σερμαγιάς, είτε μέσω του δανεισμού των

³⁶⁹ Ελενα Φραγκάκη-Syrret, *Το εμπόριο της Σμύρνης τον 18ο αιώνα (1700-1820)*, 228. Για την θέση της Μάλτας στο μεσογειακό εμπόριο βλ. επίσης Frank Theume, «Ένας περίπλους στις αρχές του 19^{ου} αιώνα: Ελληνική ναυτιλία στη Μάλτα, 1800-1821».

³⁷⁰ Για τις χρηματοπιστωτικές κρίσεις των ιταλικών αγορών και ιδίως της Γένοβας βλ. Ελενα Φραγκάκη-Syrret, *Το εμπόριο της Σμύρνης τον 18ο αιώνα (1700-1820)*, 155. Βλ. επίσης Κατερίνα Γαλάνη, «Μεταξύ Λεβάντε και Ποντέντε: Λιβόρνο, ένα διεθνές εμπόριο στη Μεσόγειο», στο Τζελίνα Χαρλαύτη - Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Η ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821*, Κέδρος, Αθήνα 2013, 548-549.

³⁷¹ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 198, 200.

πλοίαρχων.³⁷² Από τις επιστολές που διαθέτουμε φαίνεται πως ο Γκιράλδι είχε διάφορες οφειλές σε χριστιανούς κεφαλαιούχους της Σμύρνης, τις οποίες δεν διευθετούσε.³⁷³ Ακόμη, οι επιστολές αυτές μας πληροφορούν ότι το 1799, ορισμένοι Υδραίοι πλοίαρχοι που ταξίδευαν προς Βαρκελώνη, εναπόθεσαν στον Κάρλο Γκιράλδι μέρος των κεφαλαίων της σερμαγιάς τους, υπό το φόβο των Βερβερίνων πειρατών. Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς των Υδραίων ο Γκιράλδι δεν επέστρεψε σωστά τα κεφάλαια που του εμπιστεύτηκαν οι πλοίαρχοι. Όπως γνωρίζουμε από τη βιβλιογραφία, η Γένοβα συγκεκριμένα, προς τα τέλη του 18^{ου} αιώνα, παρουσίαζε συχνά προβλήματα ρευστότητας.³⁷⁴

Όπως μαρτυρά ο πίνακας 3, οι Υδραίοι παρουσιάζουν εξαιρετική προσαρμοστικότητα όσο αφορά τις επιχειρηματικές του δραστηριότητες στο μεσογειακό χώρο. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι η άνοδος των καταγεγραμμένων ταξιδιών των Υδραίων προς την Βαρκελώνη, συμπίπτει με την πτώση των ταξιδιών σε Μάλτα και Γένοβα το 1798. Το λιμάνι της Μασσαλίας οι Υδραίοι το «εγκαταλείπουν» το πρώτο τρίμηνο του 1797. Παρόλα αυτά, οι συνολικές αφίξεις του 1798 είναι πολύ λιγότερες σε σχέση με το προηγούμενο έτος και γενικά με τον ετήσιο αριθμό των αφίξεων μεταξύ 1794-1797.

Μια δεύτερη παράμετρο που θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας, προκειμένου να κατανοήσουμε καλύτερα την αντίδραση των Υδραίων προεστών προς την οθωμανική διοίκηση είναι οι ναυτικές υποχρεώσεις που δημιουργεί στο νησί ο πόλεμος της Οθωμανικής αυτοκρατορίας με την Γαλλία. Από το 1798 και μετά, ο αριθμός των απεσταλμένων ναυτών από την Ύδρα για τις ανάγκες του Αυτοκρατορικού στόλου και του ταρσανά τριπλασιάστηκε, όπως, επίσης πολλαπλασιάστηκαν οι ναυτικές υποχρεώσεις του νησιού.

³⁷² Ο.π., 198, 200-201. Ο Κάρλο Γκιράλδι (M. Carlo Gherardi) ήταν Γενοβέζος μεγαλέμπορος με τον οποίο συνεργάζονταν οι Υδραίοι. Σύμφωνα με την Τζ. Χαρλαύτη, προς τον Γκιράλδι κατευθύνονταν τα το 66% των υδραϊκών πλοίων που κατευθύνονταν στην Γένοβα. Τζελίνα Χαρλαυτή, «Η “ναυτική πολιτεία” του Ιονίου και του Αιγαίου», στο Τζελίνα Χαρλαυτή - Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Η ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821*, Κέδρος, Αθήνα 2013, 442.

³⁷³ Ο.π., 198, 200.

³⁷⁴ Ελενα Φραγκάκη-Syrret, *Το εμπόριο της Σμύρνης τον 18^ο αιώνα (1700-1820)*, 155.

Πίνακας 1.6. Στοιχεία που συλλέξαμε από Α.Κ.Υ. τ. 1-2.

Έτος
ετήσιες ναυτολογήσεις
Ύδρα

1792-1794	30
1795-1797	100
1798-1799	200 +
1800-1806	250 +

Κατά την σουλτανεία του Σελίμ Γ', το κόστος της αμοιβής των απεσταλμένων ναυτών κυμαινόταν μεταξύ 28-30 γρόσια το μήνα.³⁷⁵ Το ύψος της αμοιβής συνιστούσε ουσιαστικά προϊόν συγχρηματοδότησης μεταξύ κοινοτικού και αυτοκρατορικού ταμείου. Τα 14 γρόσια ήταν το ποσό που όφειλαν να καταβάλλουν οι κοινοτικές αρχές για τη μηνιαία πληρωμή των ναυτών, ενώ τα υπόλοιπα 14-16 συμπληρώνονταν από το οθωμανικό θησαυροφυλάκιο.³⁷⁶ Στην πραγματικότητα, το ποσό που κατέβαλαν οι προεστοί από το κοινοτικό ταμείο διοχετευόταν στο εσωτερικό του νησιού και στις οικογένειες των ναυτικών που έφευγαν για να υπηρετήσουν στον οθωμανικό στόλο, ή στον αυτοκρατορικό ταρσανά.³⁷⁷ Κατά συνέπεια, οποιαδήποτε καθυστέρηση στις πληρωμές, μπορούσε να έχει επιπτώσεις όχι μόνο στις σχέσεις Πύλης-Ύδρας, αλλά και στο εσωτερικό της κοινότητας. Ως προς αυτό, είναι ενδεικτικό ότι κατά την διάρκεια του πολέμου (1798-1802) οι οθωμανικές αρχές συχνά ασκούν πίεση προς του προεστούς για την έγκαιρη καταβολή των μισθών των ναυτών στις οικογένειες τους.

Η εικόνα που σχηματίζεται από το περιγραφικό υλικό συντείνει στο ότι η πορεία των αμοιβών των ναυτών καταγράφει μια φθίνουσα πορεία, η οποία οφείλεται πρωτίστως στη μειωμένη συμμετοχή του οθωμανικού ταμείου στη μισθοδοσία³⁷⁸: το 1770 η μηνιαία αμοιβή (ολουφέ) των Ύδραίων ναυτών κυμαινόταν μεταξύ 45-55 γρόσια. Από αυτό το συνολικό ποσό το οθωμανικό ταμείο κάλυπτε τα 20 γρόσια, ενώ τα υπόλοιπα 20-25 επιμεριζόταν το ταμείο του «Κοινό». Την περίοδο 1778-79 ο μισθός των Ύδραίων κυμάνθηκε ελαφρώς ανοδικά στα 50-60 γρόσια, με ορισμένες, ωστόσο,

³⁷⁵ Για τους μισθούς που λάμβαναν τα πληρώματα από το Αιγαίο την υπό εξέταση περίοδο βλ. Βασίλης Σφυρόερας, *Τα Ελληνικά Πληρώματα του Τουρκικού Στόλου*, 91-92. Για την Ύδρα συγκεκριμένα βλ. Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 46, 51-52, 59-60, 69-70. Και στον τόμο 2, 78-79-79, 138, 302.

³⁷⁶ Για το ποσό που κατέβαλλαν οι κοινοτικές αρχές στην Ύδρα βλ.Ο.π., τ. 1, 46, 51-52.

³⁷⁷ Ενδεικτικά Ο.π., τ. 1, 169.

³⁷⁸ Μία συνολική εικόνα με την κύμανση των αμοιβών στο Βασίλης Σφυρόερας, *Τα Ελληνικά Πληρώματα του Τουρκικού Στόλου*, 91-92.

μικρές μεταβολές στον συσχετισμό της μισθοδοσίας. Το οθωμανικό κράτος συνέχιζε να καλύπτει το ποσό των 20 γροσιών, με το βάρος όμως της αύξησης να μετατοπίζεται στο ταμείο του «Κοινού». Από 1788, και καθόλη την διάρκεια του Ρώσο-οθωμανικού πολέμου το ύψος του μισθού θα πέσει σχεδόν κατά το ήμισυ -συγκριτικά με την προηγούμενη περίοδο- καθώς το οθωμανικό ταμείο μειώνει την συμβολή του κατά 5 και πλέον γρόσια. Από το 1792 -όπου αρχίζει τακτικά η αρχειακή πληροφόρηση – μέχρι το 1797 οι οθωμανικές αρχές αμείβουν σταθερά, από την πλευρά τους, με 14 γρόσια μηνιαίως τους υδραίους εργαζόμενους ναύτες του οθωμανικού στόλου, με το κοινοτικό ταμείο να συμπληρώνει ένα ποσό της τάξεως των 14-15 γροσιών. Για τη σύναξη των χρημάτων της μισθοδοσίας των απεσταλμένων ναυτών οι προεστοί καταφεύγουν στη φορολόγηση των πλοίων, είτε ρίχνουν δόσιμο στα μερίδια των πλοίων, είτε φορολογούν ανά το κιλό τα φορτία των πλοίων. Παράλληλα φορολογούνται όπως είδαμε παραπάνω και οι νοικοκυραίοι του νησιού.

Το 1799 λοιπόν, όταν οι Υδραίοι προεστοί διατάχθηκαν να μεταφέρουν τους γάλλους αιχμαλώτους από την Αίγυπτο στη Τουλών με δικά τους πλοία, είχαν ήδη στείλει 200 άνδρες για τις ανάγκες του οθωμανικού στόλου. Επιπλέον, είχαν καταβάλει τους μισθούς για δύο μήνες, άλλων 90 περίπου ναυτών, οι οποίοι επάνδρωναν τα τέσσερα καΐκια που συμμετείχαν στις επιχειρήσεις κατά του Οθωμανικό στόλου στην Αίγυπτο.³⁷⁹

Το Μάρτιο του 1799, οι προεστοί του νησιού σύναψαν «δια χρείαν της αυτής κοινότητας» έξι δάνεια συνολικού ύψους 16.825 άσπρων.³⁸⁰ Όλα τα δάνεια συνάφθηκαν «σίγουρα της γης, με το διάφορον τους προς δεκαπέντε τα εκατόν το χρόνον.». Τα πέντε δάνεια ήταν από μέλη της κοινότητας της Ύδρας και το ένα από τον Ιωάννη Παπαρηγόπουλο, ο οποίος άνηκε στον κύκλο του δραγουμάνου του στόλου, Αλέξανδρου Σούτζου.³⁸¹ Θυμίζουμε ότι κατά το φορολογικό έτος 1795-1796 οι Υδραίοι είχαν λάβει 9.645 άσπρα δάνειο για την εξόφληση των κοινοτικών υποχρεώσεων τους. Το 1799, επίσης, η αναγκαστική εισφορά κινήθηκε σε αρκετά υψηλό σημείο, όπως και το καταβαλλόμενο ποσό για το χαράτζι. Αυτό που λοιπόν εικάζουμε εδώ είναι ότι ο δανεισμός της κοινότητας οφείλεται πρωτίστως στην ανάγκη να καλυφθούν τα έξοδα που προέκυψαν από τις πολυάριθμες ναυτολογήσεις και γενικά την παροχή των ναυτικών υπηρεσιών που προκάλεσε ο πόλεμος. Λόγω, επίσης, του

³⁷⁹ Ο.π., τ.1, 181-182.

³⁸⁰ Ο.π., τ. 1, 193-194.

³⁸¹ Ο.π.

πολέμου και του δεσίματος των πλοίων στο λιμάνι τον Αύγουστο του 1798 είναι πιθανόν οι φόροι από τις τελωνειακές εισφορές να κυμάνθηκαν σε χαμηλά επίπεδα.

Μπορεί να υποθέσει κανείς εδώ ότι με την σύναψη των δανείων απορροφήθηκαν κεφάλαια τα οποία ενδεχομένως να έμεναν στάσιμα, λόγω της οικονομικής συγκυρίας. Από την άλλη πλευρά, εξαιτίας ακριβώς της οικονομικής συγκυρίας δεν γνωρίζουμε τα περιθώρια φορολόγησης των μεριδίων των πλοίων και σε πιο βαθμό ο δανεισμός ήταν αναγκαίος για την εξόφληση των υποχρεώσεων της κοινότητας. Από το δημοσιευμένο υλικό μαρτυρείται ότι οι Υδραίοι προεστοί αναζήτησαν πίστωση πρωτίστως εκτός κοινότητας. Είναι χαρακτηριστικό ότι πριν την σύναψη των 5 δανείων από στο εσωτερικό, τρεις μήνες νωρίτερα οι προεστοί της Ύδρας διερευνούσαν την πιθανότητα δανεισμού από έμπορους στην Χίο. Απευθυνόμενοι στον χιώτη Θεόδωρο Καλογνώμον οι προεστοί ρωτάνε εάν είναι εφικτό να λάβουν δάνειο από Χιώτες κεφαλαιούχους, ύψους 25.000 γροσιών με «*διάφορο ευλογοφανές*».³⁸² Τα δημοσιονομικά προβλήματα του νησιού τη περίοδο αυτή υποδεικνύει σε έναν βαθμό και η αδυναμία των προεστών να αποπληρώσουν όσους έχουν δανείσει το «Κοινό» τα προηγούμενα χρόνια, γεγονός που προκαλεί την παρέμβαση των οθωμανικών αρχών και ιδίως του δραγουμάνου του στόλου.³⁸³ Παρά τις οφειλές τους προς τους ιδιώτες πιστωτές οι προεστοί φαίνεται πως είναι υποχρεωμένοι να δανείζονται, όσο η Πύλη και ο καπουδάν πασάς αναθέτει στην Ύδρα ναυτικές αποστολές.

³⁸² Ο.π. τ.1, 89-190.

³⁸³ Ο.π.

Συμπεράσματα

Ξεκινώντας από το τελευταίο μέρος αυτής της εργασίας, αυτό που αναδεικνύεται σε γενικές γραμμές είναι ότι η πορεία ανάπτυξης του στόλου των Υδραίων, όπως αυτή περιγράφεται και αναλύεται στη σχετική βιβλιογραφία, δεν συνδυάστηκε πάντοτε με την ευημερία και την ειρήνη στο εσωτερικό της κοινότητας. Στο ίδιο πλαίσιο, η γεωγραφική επέκταση των εμπορικών δραστηριοτήτων των Υδραίων δεν αποτέλεσε απαραίτητα συνάρτηση μόνο της ισχυροποίησης του υδραϊκού στόλου και της τοπικής οικονομίας, αλλά και απόρροια των εξωτερικών συνθηκών και των πιέσεων που άσκησαν στο εμπόριο της Μεσογείου η οικονομική συγκυρία και οι έξω-οικονομικοί παράγοντες –κούρσος, πειρατεία, πόλεμοι. Δεν είναι τυχαίο εξάλλου πως η «έξοδος» των Υδραίων από τη Μεσόγειο το διάστημα 1798-1801 συνέβη σε ένα χρονικό σημείο όπου τα πλοία τους καταδιώκονταν και συλλαμβάνονταν διαρκώς από τους κουρσάρους και το ναυτικό των δυτικών δυνάμεων, των Βρετανών και των Αμερικανών. Η μετατόπιση, επίσης, των δραστηριοτήτων των Υδραίων από τη Γαλλία στην Ισπανία, καθώς και η εμπλοκή τους στο ισπανικό εμπόριο -στο παράκτιο Ιβηρικό εμπόριο και μέσω της παράκτιας μεσογειακής διαδρομής (Γένοβα - Βαρκελώνη)- συνέβη μέσα στη συγκυρία της δημοσιονομικής κρίσης στη Γαλλία. Βεβαίως, στη μετατόπιση αυτή καθοριστικό ρόλο έπαιξε και το οθωμανικό κράτος, το οποίο με την έναρξη του πολέμου εναντίον της Γαλλίας το καλοκαίρι του 1798, επέβαλε αυστηρούς περιορισμούς στη ναυσιπλοΐα εντός του Αιγαίου, ενώ παράλληλα υποκινούσε επιθέσεις κουρσάρων από τη Βόρεια Αφρική εναντίον όσων πλοίων (οθωμανικών) από το Αιγαίο έπλεαν εκτός οθωμανικής επικράτειας.

Όσο αφορά το εσωτερικό του νησιού, παρατηρούμε πως οι πόλεμοι, ο κούρσος, οι οικονομικές κρίσεις και εν γένει ότι επηρέαζε αρνητικά το μεσογειακό εμπόριο και τις θαλάσσιες διαδρομές στο μεσογειακό χώρο συνιστούσαν εν δυνάμει απειλή για τις ενδοκοινοτικές ισορροπίες. Την ευαισθησία αυτή στις εξωτερικές συνθήκες υπέδειξε πρώτος ο Βασίλης Κρεμμυδάς, ο οποίος τη συνέδεε με τις ιδιαιτερότητες που απέκτησε το βασικό μεταφερόμενο προϊόν της περιόδου, το σιτάρι. Ο βασικός όμως, συντελεστής που καθιστούσε οποιαδήποτε αρνητική συγκυρία -είτε στην παραγωγή, είτε στο εμπόριο- απειλή για τις εσωτερικές ισορροπίες και την αναπαραγωγή των κυριάρχων σχέσεων ήταν το ίδιο το καθεστώς εκμετάλλευσης της εργασίας επάνω στο πλοίο. Το σύστημα εκμετάλλευσης της εργασίας επάνω στο πλοίο, το οποίο κυριαρχούσε την υπό

εξέταση περίοδο και το οποίο βασίζονταν στο εθιμικό δίκαιο του νησιού, λειτουργούσε χωρίς προβλήματα και δίχως αντιδράσεις εφόσον η κίνηση του εμπορίου γινόταν ομαλά ή, όταν οι απώλειες από το εμπόριο ήταν περιορισμένες και σποραδικές. Η αντίδραση της τοπικής εξουσίας του νησιού και τα αντανακλαστικά των οθωμανικών αρχών το 1793 συνιστούν ένα ισχυρό παράδειγμα για τον τρόπο με τον οποίο οι εμπορικές κρίσεις μακράς διάρκειας επηρέασαν τους συσχετισμούς στο εσωτερικό. Η διαταγή του καπουδάν πασά να γίνουν «καϊντι» (=γραπτές) οι εθιμικές ρυθμίσεις για τις υποχρεώσεις των Υδραίων ναυτών σε περίπτωση «ζημιών» του εμπορίου, αποτελεί μια ισχυρή ένδειξη ότι η τοπική συνήθεια παραβιαζόταν και δεν γινόταν από όλους σεβαστή την περίοδο αυτή. Την υπόθεση αυτή ενισχύει η έκκληση των προεστών για διορισμό Οθωμανού τζαβούση, προκειμένου να γίνουν συλλήψεις όσων δημιουργούν επεισόδια και αντιτίθενται στις εντολές των προεστών.

Περισσότερα ίχνη αναφορικά με τον τρόπο που επέδρασαν στο εσωτερικό του νησιού οι εξωτερικές συνθήκες και η συγκυρία στο μεσογειακό χώρο εντοπίζονται την περίοδο 1798-1802, όταν δηλαδή το οθωμανικό κράτος βρίσκεται σε πόλεμο με τη Γαλλία. Οι πληροφορίες που παρέχει το δημοσιευμένο υλικό αφορούν κυρίως την πολιτική κατάσταση που επικρατεί στο νησί. Συγκριμένα, το Σεπτέμβριο του 1798 για πρώτη φορά οι προεστοί κάνουν λόγο για το ενδεχόμενο να χαθεί η τοπική εξουσία εξαιτίας της κατάστασης που προκάλεσε στο εσωτερικό της κοινότητα η καταδίωξη των υδραϊκών πλοίων από τους κουρσάρους των Οντζάκ, καθώς και λόγω των συλλήψεων των υδραϊκών πληρωμάτων από τους Αλγερινούς κουρσάρους: «*Σας βεβαιώνομεν ότι αν δεν κατορθώσετε ετούτο, όπου να υπάγουν τζαβουσάδες με σφοδράς προσταγάς, όπου ελευθερωθούν οι άνθρωποι και τα παρτίδα και πράγμα τους και σερμαγέδες από τα ξεφόρτωτα, αν έχουν πιασμένα, όπου είμεθα εις υποψίαν, και εάν μας έλθη καμμία αυθεντική προσταγή δεν είμεθα σε κατάστασιν να την τελειώσωμεν, και χάνεται ο τόπος μας κατά κράτος. Εδώ άλλο δεν ακούεται παρά κλάματα από μονάδες ωσάν και από γυναίκες των σκλαβομένων.*»³⁸⁴

Για πρώτη φορά επίσης, οι προεστοί του νησιού διατυπώνουν στην Πύλη την αδυναμία τους να χειριστούν τις κοινοτικές υποθέσεις και να εφαρμόσουν τις εντολές των οθωμανικών αρχών. Βασική αιτία για το γεγονός αυτό υπήρξε η σύλληψη τεσσάρων υδραϊκών πλοίων από Αλγερινούς κουρσάρους, καθώς και η κράτηση των πληρωμάτων τους στο Αλγέρι για καταναγκαστική εργασία. Οι προεστοί ζητάνε από

³⁸⁴ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 169.

τις οθωμανικές αρχές να αποστείλουν αξιωματούχο για να ελευθερώσει τους συλληφθέντες μαζί με τα πλοία τους και τα κεφάλαια των σερμαγιών τους. Στις επιστολές τονίζεται, επίσης, ο κίνδυνος που διατρέχουν οι προεστοί από τους συγγενείς των κρατούμενων ναυτικών στο Αλγέρι: *«δε φθάνει η ζημιά μας, δεν αρκεί η ιδιαίτερα λύπη του καθενός μας, παρά μας επαπειλείται από ώραν εις άλλην ώραν και λιθοβολισμός από μέρος της συγγένειας των σκλαβωμένων, αποδίδοντες όλα αυτά τα κακά ότι προέρχονται από την κακήν επιστασίαν μας.»*³⁸⁵

Την κατάσταση στο εσωτερικό του νησιού επιδείνωσε η απόφαση της Πύλης να μείνουν τα πλοία των Υδραίων δεμένα στο λιμάνι του νησιού, λόγω του πολέμου με την Γαλλία. Παρά τους αρχικούς ισχυρισμούς του δραγουμάνου του στόλου για άρση του μέτρου, τα πλοία των Υδραίων φαίνεται από τα δημοσιευμένα έγγραφα του αρχείου ότι παρέμειναν δεμένα για μεγάλα χρονικά διαστήματα μεταξύ 1798 και 1801. *«Αυθέντα δεν είναι μόνον η έλλειψις των ανθρώπων, αλλά είναι και η αναργυρία, διότι καθώς είναι γνωστόν σας, ο τόπος εξέκαμε από κυβέρνησιν, ένα μεν δια ταις μεγάλαις και αναρίθμηταις ζημίαις, και άλλο όπου ο τόπος είναι κλεισμένος με το δέσιμον των караβιών σχεδόν ενάμισυ χρόνον.»*³⁸⁶

Σε άλλα έγγραφα, το ίδιο διάστημα, οι προεστοί ισχυρίζονται ότι δεν μπορούν να εφαρμόσουν τις διαταγές της Πύλης καθώς η οικονομία του νησιού έχει δεχθεί ισχυρό πλήγμα από το δέσιμο των πλοίων, τους Αλγερινούς κουρσάρους και το ναυτικό των Βρετανών: *«οι πολλόταται ζημίαιας, όπου ηκολούθησαν από τους Αλτζερινούς και εκ των Εγγλέζων εις τα καράβια μας και σερμαγιαίς, και το δέσιμον το караβιών μας δια ένα ήμισυ χρόνον, αδυνάτισαν και εξενέρωσαν εις το παντελές το νησίον μας.»*³⁸⁷ Την αδυναμία των προεστών να χειριστούν τις υποθέσεις της κοινότητας την περίοδο αυτή επιβεβαιώνει ο διορισμός του Δημήτρη Βρανά, ο οποίος τοποθετήθηκε στην Ύδρα από τον καπουδάν πασά, Γαζή Χουσεΐν, με την αρμοδιότητα του ταχσιλδάρη. Στην επιστολή του διορισμού του Βρανά ο καπουδάν πασάς σημείωνε τα εξής: *«όλοι κοινώς να φέρεσθε με ευπείθειαν και σέβας εις αυτόν, όστις έχει άδεια εκ μέρους μας κάθε αυθάδη και απειθή, και εις το δόσιμον όπου η κοινότης τον διορίζει, όποιος όπου φανή ενάντιος, να τον φυλακώνη, να τον δέρνη· και αν χρειάζεται εις τον τοιούτον και*

³⁸⁵ Ο.π., τ.1, 171.

³⁸⁶ Ο.π., τ.1, 218.

³⁸⁷ Ο.π., τ.1, 218.

περισσότερα παιδεία δια σωφρονισμόν και άλλων ομοτρόπων του, να μας τον στέλλη σιδεροδέσμιον.».³⁸⁸

Η προσταγή του καπουδάν πασά στο παραπάνω απόσπασμα δεν ήταν τυχαία. Ο πολλαπλασιασμός των ναυτικών υποχρεώσεων που προκάλεσε στην Ύδρα ο πόλεμος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας με τη Γαλλία ανάγκασε τους Υδραίους προεστούς να στραφούν στον εξωτερικό δανεισμό και στην επιπλέον φορολόγηση των κατοίκων του νησιού. Δυστυχώς, το δημοσιευμένο υλικό δεν μας επιτρέπει να διατυπώσουμε κάποια γνώμη για τη δημοσιονομική πολιτική που ακολούθησαν οι προεστοί και για την εσωτερική κατανομή των φορολογικών βαρών. Είναι ενδεικτικό πάντως, ότι από τον Απρίλιο του 1802, το σύστημα φορολόγησης των πλοίων μεταβάλλεται.³⁸⁹ Στο εξής οι προεστοί δεν «έριχναν δόσιμο» στα μερίδια των πλοίων για τη σύναξη των απαραίτητων χρημάτων, αλλά φορολογούσαν ανά κοιλό, τα φορτίο των πλοίων. Την αδυναμία των προεστών να συνάξουν τους φόρους επιβεβαιώνουν και τα αιτήματα που διατυπώνουν το αμέσως επόμενο διάστημα (αρχές του 1802) προς τις οθωμανικές αρχές. Μεταξύ των λόγων που επικαλούνται οι προεστοί της Ύδρας την ανάγκη διορισμού μόνιμου Οθωμανού αξιωματικού στο νησί, με εκτελεστικές αρμοδιότητες και συνοδεία οθωμανικής χωροφυλακής, ήταν και η μη σύναξη των φόρων. Οι προεστοί αναφέρουν ότι αδυνατούν όχι μόνο να αποπληρώσουν το χρέος που είχε σχηματιστεί προς τους εξωτερικούς δανειστές του «Κοινού», αλλά και να καταβάλλουν τις αμοιβές των Υδραίων που εργάζονται για λογαριασμό του οθωμανικού κράτους στο αυτοκρατορικό στόλο και τον τερσανά, εξαιτίας κυρίως της άρνησης των κατοίκων να καταβάλουν τους φόρους τους: *«Λοιπόν εάν στοχασθήτε πώς να έλθη ένας τζαβούσης καθώς και άλλοτε, δουλειά δεν είναι μήτε διά ταξίλι μήτε δια νιζάμι· όθεν είναι χρεία δια να έλθη ζαμπίτης, και τότε και το ταξίλι γίνεται, και πληρώνομεν τα χρέη μας, και το νιζάμι γίνεται και αυθεντικάί προσταγαί εκτελούνται.»*.³⁹⁰ Στις επιστολές των προεστών προς τις οθωμανικές αρχές τονίζεται μάλιστα ο κίνδυνος το «Κοινό» να χάσει την αξιοπιστία του προς τους εξωτερικούς δανειστές του λόγω της αδυναμίας της αποπληρωμής των δανείων. Οι προεστοί ταυτίζουν τον κίνδυνο αυτό με την αδυναμία σύναξης των φόρων: *«και τα*

³⁸⁸ Ο.π., τ.1, 239.

³⁸⁹ Αντώνιος Λιγνός, *Ιστορία της Νήσου Ύδρας*,

³⁹⁰ Ο.π., τ.1, 288.

*χρεωστούμενα παρά του κοινού μας άσπρα δεν ημπορούμεν να τα πληρώσωμεν και χάνει ο τόπος το κρέτιτον.»*³⁹¹

Οι αναφορές αυτές συμπίπτουν χρονικά με την ανατροπή του παλαιού συστήματος φορολόγησης των μεριδίων και την αντικατάσταση του από το φόρο των φορτίων. Ωστόσο, δεν είναι σαφές από το τεκμηριωτικό υλικό εάν η αντικατάσταση αυτή συνδέεται με μια προσπάθεια υπέρβασης των δημοσιονομικών προβλημάτων του «Κοινού». Αναρωτιόμαστε, επίσης, σε ποιο βαθμό η αλλαγή αυτή στο σύστημα φορολόγησης αντικατοπτρίζει την εμπορική συγκυρία της περιόδου. Υπέρ αυτής της εκδοχής συνηγορεί η πτώση που παρατηρείται στις τιμές των σιτηρών στις ευρωπαϊκές αγορές την περίοδο 1799-1804.³⁹² Πτωτικά επίσης, κινείται μέχρι το 1801 και η πορεία των αφίξεων των υδραϊκών πλοίων στο μεσογειακό χώρο.

Ανεξάρτητα πάντως με τους λόγους και τα αίτια μεταβολής του καθεστώτος φορολόγησης, το γεγονός και μόνο αρχικά της επιβολή του Δ. Βρανά από την οθωμανική διοίκηση, προκειμένου να συλλαμβάνει όσους αρνούνται να εκπληρώσουν τις φορολογικές τους υποχρεώσεις προς το «Κοινό» δείχνει την εσωτερική αμφισβήτηση της τοπικής πολιτικής εξουσίας. Να αποσαφηνίσουμε εδώ ότι πρόκειται για αμφισβήτηση που πηγάζει από το εσωτερικό της κοινότητας και όχι από τις οθωμανικές αρχές, αν και τα αίτια πιθανώς συνδέονται με τις εξωτερικές συνθήκες και τον πόλεμο της Οθωμανικής αυτοκρατορίας με τη Γαλλία. Έτσι, θεωρούμε ότι δεν είναι δίολου απίθανο ο καπουδάν πασά το 1801 να προχώρησε στο διορισμό του Δ. Βρανά μετά από έκκληση των προεστών του νησιού. Το ίδιο συνέβη εξάλλου, νωρίτερα, τα έτη 1792, 1793, αλλά και με το διορισμό του Βούλγαρη το 1803.

Ένα γεγονός που μπορεί να εκληφθεί ως συνέπεια και ένδειξη της εσωτερικής αμφισβήτησης της τοπικής εξουσίας είναι η εισβολή Υδραίου κάτοικου στην Καγκελαρία του νησιού και ο τραυματισμό επιτρόπου του νησιού από μαχαίρι. Αφορμή για το περιστατικό στάθηκε η πώληση οικίας στην Ύδρα.³⁹³ Ο πρώην ιδιοκτήτης της οικία Πάνος Φύλλιας Τρίκας, ανιψιός του αγοραστή και επιτρόπου Δημήτρη Νικόλα Κιάφα, εισέβαλε, σύμφωνα με τις μαρτυρίες των προεστών, με ορμή μέσα στην Καγκελαρία προκαλώντας τραύματα στον δεύτερο με τη χρήση μαχαιριού.

³⁹¹ Ο.π., τ.1, 305.

³⁹² Για τις τιμές των σιτηρών και τις διακυμάνσεις τους κατά τον 18^ο-19^ο αιώνα στις αγορές της Μεσογείου και του Λονδίνου βλ. Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου, «Από το τοπικό στο παγκόσμιο: η ενσωμάτωση των ναυτότοπων του Αιγαίου στο μεσογειακό εμπορικό σύστημα, τέλη 18^{ου} – αρχές 19^{ου} αιώνα, στο Τζελίνα Χαρλαύτη - Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.), *Η ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821*.

³⁹³ Αντώνιος Λιγνός, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1, 261-262.

Η ενέργεια αυτή μπορεί να θεωρηθεί ιδιαίτερα επιλήψιμη για τους προεστούς, αφενός διότι έγινε ενάντια σε εκλεγμένο μέλος της κοινότητας, αφετέρου γιατί το περιστατικό έλαβε χώρα μέσα στο χώρο που λαμβάνονταν όλες οι αποφάσεις για το νησί. Το περιστατικό συνέβη τον Ιούνιο του 1801. Έξι μήνες αργότερα, και συγκεκριμένα την παραμονή της πρωτοχρονιάς του 1801 δολοφονείται ο Αναγνώστης Κουντουριώτης, πατέρας του Λάζαρου και του Γεώργιου.³⁹⁴ Η δολοφονία του γέρου Κουντουριώτη συνέβη ακριβώς έξω από την οικία του, την παραμονή του γάμου του υιού του, Λαζάρου. Οι δολοφόνοι του κατονομάζονται από τους προεστούς και διώκονται. Τα αίτια της δολοφονίας είναι άγνωστα και δεν αποσαφηνίζονται πουθενά στο δημοσιευμένο υλικό.

Τα παραπάνω δύο περιστατικά, παρότι είναι ασύνδετα και άσχετα μεταξύ τους, διαταράσσουν περαιτέρω τις εσωτερικές ισορροπίες και την εσωτερική ειρήνη της κοινότητας, ενώ ενδεχομένως συνιστούν δείγμα της ελάττωσης του κύρους των προεστών και της τοπικής Καγκελαρίας. Βεβαίως, τα πραγματικά αίτια της εσωτερικής αμφισβήτησης των προεστών θα πρέπει να αναζητηθούν αλλού. Το επόμενο διάστημα οι προεστοί καταφεύγουν στην οθωμανική εξουσία προσπαθώντας να προκαλέσουν την παρέμβαση της. Στις επιστολές προς τον καπουδάν πασά οι προεστοί ισχυρίζονται ότι δεν μπορούν πλέον όχι μόνο να διοικήσουν με το ισχύον σύστημα, αλλά και να βγουν και να κυκλοφορήσουν ανενόχλητα έξω από τις οικίες τους.³⁹⁵ Είναι δε ενδεικτικό ότι από τον Μάρτιο του 1802 μέχρι το διορισμό του Βούλγαρη, ως μπας κοτζαμπάση (Ιανουάριου 1803), οι πλειονότητα των επιστολών προς τις οθωμανικές αρχές δεν υπογράφονται από τους προεστούς και τους επιτρόπους Ύδρας, όπως συνέβαινε από τη δεκαετία του 1780, αλλά υπογράφονταν από τους «*καραβοκύριαιους*» και τους «*οικοκυραίους*».³⁹⁶ Στην πράξη πρόκειται για τα ίδια πρόσωπα, τα οποία όμως έχουν απεκδυθεί τον ρόλο τους κάτω από την πίεση των γεγονότων. Το περιεχόμενο των επιστολών παρότι είναι φτωχό σε λεπτομέρειες για την κοινωνική κατάσταση στο νησί, φωτίζει σε ένα βαθμό τους λόγους που οδήγησαν σε ρήξη το σώμα των προεστών με την υπόλοιπη κοινότητα.

Οι προεστοί δείχνουν στις Οθωμανικές αρχές ότι δεν είναι σε θέση όχι μόνο να εκτελέσουν τις βασικές λειτουργίες που έχουν αναλάβει, όπως είναι η σύναξη των

³⁹⁴ Ο.π., τ. 1, 277-278.

³⁹⁵ Ο.π., τ.1, 288-289.

³⁹⁶ Ο.π., τ.1, 288-307.

φόρων, αλλά και να διαφυλάξουν το καθεστώς εκμετάλλευσης της εργασίας, το οποίο στηριζόταν στην τήρηση του εθιμικού δικαίου του νησιού. Οι ναυτικοί κατηγορούνται ότι αρνούνται να συμμετέχουν στις «ζημιές» των караβιών και ότι «άρχισαν να μοιράζονται και τους σερμαγέδες και, τέλος, ό,τι τους φωτίσει, αυτό κάμνουν...».³⁹⁷ Στις επιστολές που ακολουθούν μέσα στο 1802 δίνεται η εντύπωση ότι δεν πρόκειται για μια ή δύο περιπτώσεις παράκαμψης της τοπικής συνήθειας, η οποία όριζε την συμμετοχή των ναυτών στις ζημιές του εμπορίου, αλλά για φαινόμενο με ασύμμετρες διαστάσεις και δυναμικά χαρακτηριστικά: «Μετά τας δουλικάς και εδαφιαίας ημών προσκυνήσεις αναφέρομεν δουλικώς προς την εκλαμπρότητα σας, ότι πολλάκις σας εγράψαμεν δια να παρακαλέσετε τον υπηγολότατον, ευσπλαγγνικώτατον και δικαιοτάτον καπαδουνπασά εφένδη μας διά να μας στείλη το αναγκαίον νιζάμι του τόπου μας· κινδυνεύει δια να χαθή ο τόπος εξ ολοκλήρου, διότι εκτός των λοιπών αταξιών του μικρού λαού του τόπου μας, ακολουθεί και τούτο· επειδή των караβιών έτυχε δυστυχία και εκτός των διαφόρων όπου χάνονται ολόκληρα, χάνονται και από τα καπιτάλια αλλουνού 20 τα % και αλλουνού 15%, και σχεδόν κανένα καράβι δεν έπιασε σωστά τα καπιτάλια· και εις αυτά όλα όχι πως δε τηράζουν οι σύνδροφοι να αποσώσουν τα αυτά καπιτάλια και διάφορα κατά την εκπάλαι συνήθειαν του τόπου μας, αλλά έβαλαν χέρι και παίρνουν τα βλυσίδια τους σωστά, δίχως να θεωρήσουν λογαριασμόν να αποκριθούν και αυτοί το κουραμάν κατά αναλογίαν ότι τους πέφτει, αλλά στανικώς πιάνουν τον караβοκύρην και του πέρνουν άλλος 30 τάλ. Άλλος 40, όπου ημπορεί εις ένα καράβι να γίνει ζημιά εκτός της χασούρας υπέρ τα 1500 τάλ...».³⁹⁸

Η άρνηση των ναυτών να συμμετέχουν στις ζημιές του εμπορίου το 1802 υπήρξε η σημαντικότερη στιγμή αμφισβήτησης της κυρίαρχης ναυτιλιακής τάξης του νησιού και κατά συνέπεια της ίδιας της τοπικής εξουσίας. Αναφορές των προεστών όπως «ότι ο τόπος πλέον δεν τιμωνίζεται, διατί πολλά αρσίζευσαν οι άτακτοι και δεν εμβαίνουν εις τον δρόμον πλέον· δια τούτο παρακαλούμεν θερμώς, όπου εάν δεν μας έλθη νιζάμι, θε να χαθούμε και ημείς και τα καράβια μας», αναδεικνύουν πως η πολιτική εξουσία στο νησί ήταν στενά συνυφασμένη με το επαγγελματικό συμφέρον της κυρίαρχης ναυτιλιακής τάξης του νησιού.³⁹⁹ Ως προς αυτό, ενδιαφέρον παρουσιάζει και η εντολή που δίνεται από τον καπουδάν πασά στον Βούλγαρη αναφορικά με τον διορισμό του. Η προστασία των εμπορικών τους συμφερόντων εμφανίζεται ως κύρια

³⁹⁷ Ο.π., τ.1, 305.

³⁹⁸ Ο.π., τ.1 304-305.

³⁹⁹ Ο.π., τ.1, ,289, 309.

αποστολή του Βούλγαρη, μαζί με την αποκατάσταση της τάξης «*Και ο σκοπός του να σε διορίσωμεν μπάς κοτζαμπάσην εις την ρηθείσαν νήσον μη ων άλλος, παρά μόνον πρώτον η υπεράσπισις και βοήθεια, ωσαύτως και το εμινγέτι και η ησυχία των εγκατοίκων, και η ευρύχωρος πραγματεία τους, και τέλος η καλή τους κατά πάντα αποκατάστασις.*».⁴⁰⁰

Ως προς την σύνδεση της πολιτικής εξουσίας της Ύδρας με την αναπαραγωγή του καθεστώτος εργασίας επάνω στο πλοίο, καθώς και τις διαλυτικές συνέπειες που είχε για το σύστημα των προεστών η αμφισβήτηση του εθιμικού πλαισίου και η άρνηση των ναυτικών να συμμετέχουν στις ζημιές του εμπορίου, είναι ενδεικτικό ότι από τον πρώτο κιάλας μήνα της έλευση του Βούλγαρη στο νησί γίνεται η θέσπιση των κανόνων για τα «*διάφορα και τις σερμαγές*», τον Ιανουάριο του 1803.⁴⁰¹ Το κείμενο περιλαμβάνει 12 κεφάλαια, το περιεχόμενο των οποίων αποτέλεσε τη βάση για την έκδοση των θεσπίσεων που αφορούσαν το θαλάσσιο εμπόριο το 1818. Το περιεχόμενο των διατάξεων που εκδόθηκαν το 1803 μπορεί να αποδοθεί συνοπτικά ως εξής: α) τα κεφάλαια α-ε περιλαμβάνουν διατάξεις που σχετίζονται με τον τρόπο με τον οποίο καθορίζονταν οι τόκοι των κεφαλαίων που έχουν επενδυθεί για το σχηματισμό των σερμαγιών, β) τα κεφάλαια Στ-Ι αναφέρονταν στο σύστημα αμοιβής και τις υποχρεώσεις των ναυτών ενώ γ) τέλος, τα κεφάλαια ια-ιβ αναφέρονταν στο προσδιορισμό των τόκων των κεφαλαίων σε περίπτωση επέκτασης του ταξιδιού στην Ευρώπη. Όσο αφορά το ζήτημα της εργασίας και τις υποχρεώσεις των ναυτικών οι θεσπίσεις του κειμένου προέβλεπαν ότι η αμοιβή του πληρώματος θα δινόταν μόνο κατά την επιστροφή του πλοίου στην Ύδρα, μετά το τέλος δηλαδή του ταξιδιού. Οι ναυτικοί όφειλαν να παραμείνουν στο ίδιο πλοίο, σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, ειδάλλως δεν δικαιούνταν να απαιτήσουν αμοιβή για τις υπηρεσίες που προσέφεραν. Κανένας ναύτης από το πλήρωμα δεν είχε το δικαίωμα να εγκαταλείψει το πλοίο στους ενδιάμεσους σταθμούς και στους τόπους της φόρτωσης και της ξεφόρτωσης των εμπορευμάτων. Επίσης, στο ίδιο πλαίσιο, απαγορευόταν στους πλοίαρχους να προσλαμβάνουν ναύτες που είχαν εγκαταλείψει ωρίτερα άλλο πλοίο, πριν δηλαδή το τέλος της αποστολής του. Οι ναυτικοί ήταν, επίσης, υποχρεωμένοι να συμμετέχουν στις ζημιές του εμπορίου, είτε αυτές προκαλούνταν στο πλαίσιο της εμπορικής συναλλαγής, είτε αυτές προέκυπταν από επιθέσεις πειρατών, κουρσάρων κτλ. Οι

⁴⁰⁰ Ό.π., τ.1, 309.

⁴⁰¹ Αντώνης Λιγνός, *Ιστορία της νήσου Ύδρας*, 249-251. Για τις υποχρεώσεις των ναυτικών επάνω στο πλοίο βλ. επίσης Γιώργος Ροδολάκη, «Τα ναυτεργατικά της Ύδρας, τέλη 18^{ου} – αρχές 19^{ου} αιώνα».

ναυτικοί τέλος συμμετείχαν και στις ζημιές που συνέβαιναν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού στη θάλασσα και στο λιμάνι, κατά το ξεφόρτωμα των προϊόντων. Η υποχρέωση των ναυτών έφτανε μέχρι την αποκατάσταση των σχηματισθέντων κεφαλαίων της σερμαγιάς, και δεν αφορούσε τους τόκους. Σε περίπτωση λοιπόν ζημιάς, οι ναυτικοί όφειλαν να πληρώσουν, ενώ αν δεν είχαν χρήματα υπέγραφαν χρεωστικές ομολογίες.

Η θεσμοθέτηση των διατάξεων για το εμπόριο και τις υποχρεώσεις των ναυτικών μαρτυρά την ανάγκη των πλοιοκτητών να διασφαλίσουν τα κεκτημένα τους, καθώς και την αναπαραγωγή των κυρίαρχων σχέσεων στο εσωτερικό. Η ομαλή διεξαγωγή του εμπορίου συνιστούσε αναγκαία προϋπόθεση για αυτό, καθώς όπως είπαμε, οποιαδήποτε αρνητική συγκυρία –οικονομική ή εξωοικονομική– συνιστούσε απειλή για τις ισορροπίες στο εσωτερικό του νησιού. Οι στασιάζσεις των ναυτικών το 1802 λαμβάνουν χώρα σε μια περίοδο όπου η κατάσταση στη Μεσόγειο, και δη την ανατολική, είναι έκρυθμη λόγω των κουρσάρων και των πολεμικών επιχειρήσεων και την παρουσία των Βρετανών. Ταυτόχρονα η τιμή του σιταριού κυμαινόταν σε χαμηλά επίπεδα. Δεν είναι τυχαίο λοιπόν ότι οι προεστοί αιτιολογούν τη θέσπιση των εθιμικών ρυθμίσεων για την εργασία και τις διατάξεις για τους τόκους στις αναταραχές που προκάλεσαν οι πόλεμοι την προηγούμενη περίοδο. *«Δια του παρόντος γράμματος γίνεται δήλον, ότι επειδή εξ αιτίας των παρελθόντων πολέμων ηκουλούθησαν αταξίαι εις την διοίκησην των караβιών του νησιού μας και των κεφαλαίων αυτών, δια τούτο συνέλθοντες επί αυτό, ο υπό του υψηλοτάτου καπουδάν πασά διορισθείς διοικητής και επιτηρητής της νήσου μας κύριος Καπετάν Γεώργιος Βούλγαρης και οι παρέχοντες τα κεφάλαια τοκισταί, και οι πλοιοκτήται και οι πλοίαρχοι της διοίκησης, συνεσκέυθημεν, αποφασίσαμεν και εθεσπίσαμεν όσα περιέχονται εις τα επόμενα άρθρα, τα οποία θα έχουν το κύρος και την ισχύν πανταχού, όπου η χρεία το καλεσει δια να εφανισθή το παρόν.»*⁴⁰²

Το παραπάνω απόσπασμα, καθώς και οι θεσπίσεις που ακολουθούν για τις υποχρεώσεις των ναυτικών, υποδεικνύουν τη σημασία που είχε για τις εσωτερικές ισορροπίες η εξωτερική συγκυρία και η πορεία του εμπορίου. Κάτω από αυτό το πρίσμα, θεωρούμε πως τα αιτήματα των προεστών της Ύδρας προς την οθωμανική διοίκηση σε σχέση με τη διαφύλαξη και την προστασία των εμπορικών δραστηριοτήτων των Υδραίων στη Μεσόγειο είχαν διττή στόχευση: από την μία

⁴⁰² Αντώνης Λιγνός, *Ιστορία της νήσου Ύδρας*, 249.

οικονομική και από την άλλη πολιτική. Ουσιαστικά πρόκειται για αλληλένδετα ζητήματα. Η πολιτική σταθερότητα και η ειρήνη στο εσωτερικό αποτελούσε συνάρτηση της εύρυθμης κυκλοφορίας του εμπορίου και της συμμετοχής των Υδραίων σε αυτή. Από ένα σημείο και έπειτα οι Υδραίοι είχαν περισσότερο ανάγκη την προστασία του οθωμανικού κράτους. Σε αυτό το πλαίσιο, θεωρούμε πως η εσωτερική αμφισβήτηση της πολιτικής ηγεσίας του νησιού την περίοδο 1798-1802 συνδεόταν σε ένα μεγάλο βαθμό με την αδυναμία των προεστών να εξασφαλίσουν την παροχή προστασίας της Πύλης και του οθωμανικού κράτους για τα καράβια των Υδραίων που εμπορευόταν έξω από την οθωμανική θαλάσσια επικράτεια.

Σε ένα πρώτο επίπεδο, αυτό που αναδεικνύεται μέσα από την εξέταση του δημοσιευμένου υλικού, είναι ότι σε γενικές γραμμές το οθωμανικό κράτος έμοιαζε απρόθυμο να ενισχύσει και να προστατεύσει τις εμπορικές δραστηριότητες των Υδραίων στην κεντρική και τη δυτική Μεσόγειο. Αυτό μαρτυρείται τουλάχιστον από τη στάση που τήρησε την υπό εξέταση περίοδο στο ζήτημα των «μπουγιοντί των караβιών» και τη μη χορήγηση γραπτών εγγυήσεων για προστασία των πλοίων των Υδραίων στην κεντρική και τη δυτική Μεσόγειο. Θυμίζουμε, επίσης, ότι το οθωμανικό κράτος δεν παρείχε γραπτές εγγυήσεις ούτε στα φερμάνια που διαμοίρασε στους Υδραίους караβοκύρηδες το 1805, στο πλαίσιο του «νέου συστήματος» που είχε εξαγγείλει το 1804, ενώ οι Υδραίοι караβοκύρηδες δεν εντάσσονταν ούτε στο νέο θεσμικό πλαίσιο που ανακοινώνει η οθωμανική διοίκηση νωρίτερα το 1802, για τους «ευρωπαϊούς έμπορους». Να σημειωθεί εδώ ότι οι Υδραίοι δεν απαιτούσαν προστασία μόνο από τους κουρσάρους και τους πειρατές, αλλά και από τις ελεγκτικές αρχές των ξένων κρατών στα λιμάνια που εμπορευόταν και από τις καταχρήσεις που γίνονταν εις βάρος τους.

Από την εξέταση του δημοσιευμένου υλικού, μπορεί να υποστηρίξει κανείς ότι το οθωμανικό κράτος παρουσιάζεται σε ένα βαθμό εχθρικό, σε ότι αφορά τις εμπορικές δραστηριότητες των Υδραίων έξω από την οθωμανική θαλάσσια επικράτεια. Οι προεστοί αναφέρουν συχνά στις επιστολές ότι ο καπουδάν πασάς και το οθωμανικό κράτος υποκινούσε τους κουρσάρους των Οντζάκ εναντίον των υδραϊκών πλοίων που έπλεαν προς το Τυρρυνικό πέλαγος και δυτικότερα, στο χώρο της Μεσογείου. Η απροθυμία αυτή του οθωμανικού κράτους συνδέεται κατά τη γνώμη μας πρωτίστως με το γεγονός ότι οι Υδραίοι είχαν ειδικευθεί στη μεταφορά των χύδην φορτίων, και ιδίως σιτηρών· προϊόντων δηλαδή που το οθωμανικό κράτος ανέκαθεν ενδιαφερόταν να διασφαλίζει σε μεγάλες ποσότητες για το εσωτερικό του. Την ανάγκη περιορισμού των

εξαγωγών σε σιτηρά και τη λήψη μέτρων κατά του λαθρεμπορίου την περίοδο που εξετάσαμε επέτειναν τόσο ενδογενής όσο και εξωγενή παράγοντες: η ήττα της Οθωμανικής αυτοκρατορίας από τη Ρωσική στο Β' Ρώσο-οθωμανικό πόλεμο, η άνοδος της ζήτησης των δημητριακών στην Δύση μετά τη Γαλλική επανάσταση, οι περιοδικές ελλείψεις σε σιτηρά στην ανατολική μεσόγειο (1792,1802,1805). Τέλος η συμμετοχή των Οθωμανών σε πολεμικές επιχειρήσεις (1787-1792 και 1798-1801) έκαναν πιο επιτακτικό τον έλεγχο των εξαγωγών και τον περιορισμό του λαθρεμπορίου.

Για τους Υδραίους караβοκύρηδες, το οθωμανικό πλαίσιο δρα περιοριστικά από τη στιγμή που παρεμποδίζεται η κύρια δραστηριότητα τους στη Μεσόγειο, δηλαδή η μεταφορά και η πώληση των σιτηρών. Το γεγονός αυτό αποτυπώνεται στο αριθμό των «μπουγιουρντί των караβιών» που χορηγεί η Πύλη το 1809, μετά δηλαδή τη μόνιμη επιστροφή του Βούλγαρη στο νησί ως μπας κοτζαμπάση. Να θυμίσουμε ότι οι κάτοχοι των μπουγιουρντί αυτών υποχρεωνόταν από το οθωμανικό κράτος να χρησιμοποιούν μόνο την οθωμανική σημαία. Συγκεκριμένα, το 1809 η Πύλη χορήγησε μόλις 41 φιρμάνια και «μπουγιουρντί των караβιών» στους Υδραίους караβοκύρηδες, ενώ τα έτη 1797-1805 όπως είδαμε ο αριθμός των αιτήσεων κυμαινόταν μεταξύ 54-56. Ο παραπάνω αριθμός μπορεί να θεωρηθεί μικρός εάν αναλογιστούμε ότι ο στόλος των Υδραίων πλησίαζε το 1809 τα 100 πλοία – υπολογίζεται στα 98. Οι Υδραίοι προεστοί, όπως είδαμε νωρίτερα, είχαν διατυπώσει στις οθωμανικές αρχές τον κίνδυνο οι караβοκύρηδες του νησιού να αντικαταστήσουν την οθωμανική σημαία με τη ρωσική εξαιτίας της έλλειψης προστασίας του οθωμανικού κράτους. Δε θεωρούμε λοιπόν, αβάσιμες τις μαρτυρίες της εποχής που υποστήριζαν ότι πάνω από τα μισά πλοία των Υδραίων και των Σπετσιωτών το 1808 έπλεαν με ρωσική σημαία.

Υπό αυτό το πρίσμα, θεωρώ, θα πρέπει να διερευνηθούν σε μία επόμενη μελέτη με περισσότερο και πιο πλούσιο τεκμηριωτικό υλικό οι πολιτικές εξελίξεις στο εσωτερικό της Ύδρας κατά το διάστημα 1803-1808. Από την πρώτη αυτή προσέγγιση μας φαίνεται ότι ο φαινομενικός ανταγωνισμός και οι πολιτικές συγκρούσεις μεταξύ των ισχυρών μελών της ρωσικής φατρίας και της ομάδας γύρω από τον Βούλγαρη υποδηλώνει μια γενικότερη ανησυχία στις τάξεις των Υδραίων πλοιοκτητών, η οποία συνδέεται με τη στάση που τηρεί το οθωμανικό κράτος και την έλλειψη προστασίας των συμφερόντων τους στο μεσογειακό χώρο. Αν αυτή η ανησυχία, καθώς και οι στασιαστικές κινήσεις στο χώρο της ναυτικής εργασίας, αναγγέλλουν μονιμότερες κοινωνικοπολιτικές μεταβολές στο εσωτερικό του νησιού, που επηρεάζουν και την υδραϊκή οικονομία τον 19^ο αιώνα, αυτό μένει να διερευνηθεί.

Πηγές

Ηλεκτρονική Βάση δεδομένων *Αμφιπρίτη, 1700-1821*, Ερευνητικό πρόγραμμα «Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων 1700-1821», συγχρηματοδοτούμενο από Ε.Ε. / ΥΠΕΠΘ, Πυθαγόρας Ι, 2004-2007, Ιόνιο Πανεπιστήμιο.

Λιγνός, Αντώνιος (επιμ.), *Αρχείον της Κοινότητας Ύδρας*, τ. 1-3, 16. Μπάϋρον, Αθήνα 1921.

Περιηγητικά κείμενα

Castellan, Antoine, *Lettres sur la Moree et les iles de Cirigo, Idra et Zante, Paris*, 1808.

Jassaud, Auguste De., *Mémoire sur l'état physique et politique des isles d'Hydra, Spécie, Poro et Ipséra en l'année 1808*. Κωνσταντίνος Σβολώπουλος (επιμ.) Αθήνα 1978.

Μπωζούρ, Φέλιξ, *Ο πίνακας του εμπορίου της Ελλάδος στην Τουρκοκρατία (1787-1797)*, Τάσος Βουρνάς (επιμ.) Αθήνα 1974.

Βιβλιογραφία

Ξενόγλωσση

Ali, Yacyioglu, *Partners of the empire. The crisis of the Ottoman Order in the age of Revolutions*, Stanford University Press, 2016.

Aksan, Virginia, *Ottomans and Europeans: Contact and Conflicts*, Istanbul, Isis Press 2004.

Delis, Apostolos, “From Latten to Square Rig: The evolution of the Greek-owned merchant fleet and its ships in the eighteenth and nineteenth centuries”, *The Mariner's Mirror* 100/1 (2014).

Fusaro Maria, Heywood, Colin and Salah Omri, Mohamed (επιμ.) *Trade and Cultural Exchange in 19th century in the early modern Mediterranean: Braudel's Maritime Legacy*, ed. I.B. Tauris, 2010.

Zorlu, Tuncay, *Innovation and Empire in Turkey. Sultan Selim III and the modernization of the Ottoman Navy*, Tauris Academic Studies, London New York 2008.

Mazower, Mark (επιμ.), *Networks of Power in Modern Greece: Essays in Honor of John Campell*, Hurst & Company, Λονδίνο 2008.

Maurits H. Van den Boogert, *The Capitulations and the Ottoman legal system. Qadis, Consuls and Beratlis in the 18th Century*, Brill, Leiden – Boston 2005.

Seven, Ağir, “The Evolution of Grain Policy Beyond Europe: Ottoman Grain Administration in the Late Eighteenth Century”, Yale University Economic <https://economics.yale.edu/sites/default/files/files/Workshops-Seminars/Economic-History/agir-101108.pdf>.

Seven, Ağir, “Sacred Obligations, Precious Interests: Ottoman Grain Administration in Comparative Perspective”, Yale University, Economic History Workshop, 2010-2011, <https://ageconsearch.umn.edu/bitstream/107271/2/cdp999.pdf>.

Shaw, Stanford J., *Between old and New: The Otoman Empire under Sultan Selim III 1789-1807*, Harvard University Press, Κέμπριτζ Μασ. 1971.

Shaw, Stanford J., *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey, V.1, Empire of the Gazis: The rise and decline of the Ottoman Empire, 1280-1808*, Cambridge University Press 1976

Ελισαβετ Ζαχαριάδου (επιμ.), *The Kapudan Pasha. His Office and his Domain*, πρακτικά συμποσίου Halcyon Days in Crete IV, 7-9 January, Crete University Press, Rethymno 2002.

Σαλακίδης, Γεώργιος, “The provisioning of Istanbul with wheat in turbulent times: Yenisehir in Thessaly at the end of the 18th century”, *Balkan Studies*, τ.42, τχ. 2 (2002) σ. 129-149 <https://ojs.lib.uom.gr/index.php/BalkanStudies/article/view/3079/3103>

Ελληνόγλωσση

Lefebvre, George, *Γαλλική Επανάσταση*, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα 2003.

Ασδραχάς, Σπύρος, *Ελληνική κοινωνία και οικονομία ιη' και ιθ' αι. (υποθέσεις και προσεγγίσεις)*. Ερμής, Αθήνα 1982.

Ασδραχάς, Σπύρος, *Νησιωτικές κοινότητες: κοινοτικών καταστάσεων (Ι), Τα Ιστορικά*, τχ.3, Μαιος, Αθήνα 1986.

Δημητρόπουλος, Δημήτρης, *Μαρτυρίες για τον πληθυσμό των νησιών του Αιγαίου, 15^{ος}-αρχές 19^{ου} αιώνα*, Τετράδια εργασίας 27, Ινστιτούτο Νεοελληνικών Ερευνών- Ε. Ι. Ε., Αθήνα (2004), 91-94.

Ηλίας Γεωργίου, *Επισιτισμός Γαλλίας υπό ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, 1789-1815*, Αθήνα 1969.

Ζέη, Ελευθερία, *Κανάρης, Κουντουριώτης, Τομπάζης: ο αγώνας στη θάλασσα*, Δημοσιογραφικός Όμιλος Λαμπράκη, Αθήνα 2010.

Ζέη, Ελευθερία. «Πρώτες προσεγγίσεις στη διαμόρφωση τοπικών "ελίτ" στο Αιγαίο του 18ου αιώνα: οι "άρχοντες" του μακτού» *Τα Ιστορικά*, τευχ.59, Αθήνα 2013.

Κολοβός, Η., *Η νησιωτική κοινωνία της Άνδρου στο Οθωμανικό πλαίσιο*, Καΐρειος Βιβλιοθήκη, Άνδρος 2006.

Κοντογεώργης, Δημήτρης, *Η Ελληνική διασπορά στη Ρουμανία: Η περίπτωση της Ελληνικής παροικίας της Βραΐλας (περ.1820-1914)*, διδακτορική διατριβή, Τμήματος Ιστορίας και Αρχαιολογίας, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο, Αθήνα, 2012.

Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Αρχείο Χατζηπαναγιώτη Πολίτη*, τ. 1, 1973.

Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Ελληνική Ναυτιλία, 1776-1835*, τ. 1 (Όψεις της μεσογειακής ναυσιπλοΐας), Ιστορικό Αρχείο της Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1986.

Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Ελληνική Ναυτιλία, 1776-1835*, τ. 2 (Οι μηχανισμοί), Ιστορικό Αρχείο της Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1986.

- Κρεμμυδάς Βασίλης, *Ιστορία της Πελοποννήσου στον 18^ο αιώνα*, Αθήνα 1972.
- Κριέζης, Γεώργιος, *Η Ιστορία της νήσου Ύδρας, προ της (ελληνικής) επανάστασεως του 1821*, επιμ. Π. και Ν. Κριεζή, Πάτρα 1860.
- Κωνσταντινίδης, Τρύφων, *Καράβια, Καπετάνιοι και Συντροφοναύται, 1800-1830. Εισαγωγή εις την ιστοριάν των ναυτικών επιχειρήσεων του Αγώνος*, Εκδόσεις Ιστορικής Υπηρεσίας Β.Ν., Αθήνα 1954.
- Λεονταρίτης, Γεώργιος, *Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)*, ΕΜΝΕ Μνήμων, Αθήνα 1996.
- Λιγνός, Αντώνιος, *Ιστορία της Νήσου Ύδρας. Τα από της αρχαιοτήτος μέχρι της επαναστάσεως του 1821*, τ. 1, Αθήνα 1946.
- Λυκούρης, Ιωάννης, *Η διοικήσεις και δικαιοσύνη των τουρκοκρατούμενων νήσων Αίγινα-Πόρος-Σπέτσαι-Ύδρα κλπ*, Αθήνα 1954.
- Μανιατόπουλος, Ιωάννης, *Το ναυτικόν δίκαιον της Ύδρας (1757-1821)*, Αθήνα 1939
- Παπαδοπούλου, Αλεξάνδρα, *Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις, Διεθνή Δίκτυα και Θεσμοί στη Σπετσιώτικη Εμπορική Ναυτιλία, 1830-1870. Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική, διδακτορική διατριβή*, Κέρκυρα 2009.
- Παπαθανασόπουλος, Κωνσταντίνος, *Ελληνική εμπορική ναυτιλία 1833-1856*, Αθήνα 2001
- Παπαρρηγόπουλος, Κωνσταντίνος, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, από της Αλώσεως της Κωνσταντινουπόλεως υπό των Τούρκων μέχρι της Επανάστασεως του 1821*, τ.5, μέρος 2^ο
- Παπασταματίου, Δημήτριος, *Οικονομικοκοινωνικοί μηχανισμοί και το προυχοντικό φαινόμενο στην οθωμανική Πελοπόννησο του 18^{ου} αι.: η περίπτωση του Παναγιώτη Μπενάκη*, ανέκδοτη διδακτορική διατριβή, Θεσσαλονίκη, 2008
- Πετμεζά, Σωκράτης, «Η διαχείριση των κοινοτικών οικονομικών και κοινωνική κυριαρχία. Η στρατηγική των προυχόντων: Ζαγορά 1784-1822, Μνήμων, τχ.13, Αθήνα 1991.
- Ροδολάκη, Γιώργος, «Ναυτεργατικά της Ύδρας, τέλη του 18^{ου} – αρχές του 19^{ου} αιώνα», στο *Αφιέρωμα στον Νίκο Σβορώνο*, τ.2, Ρέθυμνο, 1993.

Σακκελαρίου, Μιχαήλ, *Η Πελοπόννησος κατά την δευτεραν Τουρκοκρατία (1715-1821)*
Αθήνα, 1978.

Σβορώνος, Νίκος, *Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης τον 18^ο αιώνα*, Θεμέλιο, Αθήνα 1996

Σφυρόερας, Βασίλης, *Οι δραγουμάνοι του Στόλου*, Αθήναι 1965.

Σφυρόερας, Βασίλης, *Τα ελληνικά πληρώματα του τουρκικού στόλου*, Αθήνα 1968.

Σταματίου Δημήτρης,

Χαρλαύτη, Τζελίνα, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ος αιώνας*, Νεφέλη,
Αθήνα 2001

Χαρλαύτη Τζελίνα – Παπακωνσταντίνου Κατερίνα (επιμ.), *Η ναυτιλία των Ελλήνων,
1700-1821*, Κέδρος, Αθήνα.

Διαδουκτιακοί τόποι.

<http://www.pierre-marteau.com/currency/indices/otm-02.html>

Παράρτημα

Απολογισμοί Κοινότητας Ύδρας,
σε γρόσια.

Έσοδα και Έξοδα ,1787

Έσοδα

Χαράτσια	3.397.20
Κόμιστρα (βοσκήσιμες γαίες)	83.25
Φόρος δεκάτης των δημητριακών	87.07
Κουμέрки (τελωνειακός φόρος)	2.356
Ξένοι κάτοικοι	1.337.10
Τάνσες, (αναγκαστική εισφορά)	4.900.-
Καθυστερούμενες εισφορές	1.080.29
Δάνεια	3.987.15
	38.268.27

Έξοδα

Διάφορα έξοδα	9.056.05
Για το καινούριο κηραγκίτσι	140.-
Για τα καΐκια σε υπηρεσία του Οθωμανικού στόλου	23.363.20
Εξόφληση χρεών	5.176.20
Υπόλοιπο	531.22
	38.268.27

Από 1/3/1795 μέχρι 1/3/1796

Έσοδα

Χαράτσια	2.422.-
Κόμιστρα (βοσκήσιμες γαίες)	39.20
Κουμέрки (τελωνειακός φόρος)	4.239.35
Ξένοι κάτοικοι	782.0
Άνύπανδροι	31.-
Τάνσες, (αναγκαστική εισφορά)	4.900.-
Καθυστερούμενες εισφορ. (τάνσες και πλοία)	10.938.20
Δάνεια	9.654.-
Ανάληψη από ταμείο	19.0
	28.984.02

Από 1/3/1795 μέχρι 1/3/1796

Έξοδα

Έξοδα διοίκησης	1.915.20
Δημόσιος φόρος	3.400
Μισθοδοσία ναυτών σε Οθωμανικό στόλο	7.861.0
Διάφορα έξοδα	6.186.12
Καλά γινόμενα	9.621.10
	28.984.02

Από 1/1 μέχρι 31/12 1803

Έσοδα

Χαράτσια	7.587.-
Κόμιστρα (βοσκήσιμες γαίες)	58.-
Κουμέρκι (τελωνειακός φόρος)	14.408.-
Ξένοι κάτοικοι	1.368.0
Ξένους με καράβια	1.368.0
Τάνσες, (αναγκαστική εισφορά)	56.420.10
Δοσίματα караβιών	57.019.27
	143.043.37

Από 1/1 μέχρι 31/12 1803

Έξοδα

Έξοδα διοίκησης	16.386.09
Έξοδα καγκελαρίας	74.949.02
Μισθοδοσία ναυτών σε Οθωμανικό στόλο	11.439.14
Καλά γινόμενα	21.183.27
Υπόλοιπο	19.085.23
	143.043.37

Από 1/1 μέχρι 31/12 1804

Έσοδα

Χαράτσια	4.032.-
Κόμιστρα (βοσκήσιμες γαίες)	18.20
Κουμέρκι (τελωνειακός φόρος)	11.445.11
Ξένοι κάτοικοι	1.763.0
Από μπουγιουρδί (καραβιών)	3.093.-
Τάνσες, (αναγκαστική εισφορά)	20.663.-
Δοσίματα караβιών	59.837.20
Διάφορα	2.000

Ανάληψη από το ταμείο	18.470
	121.307.11

Από 1/1 μέχρι 31/12 1804

Έξοδα

Έξοδα διοίκησης	10.340.27
Έξοδα καγκελαρίας	36.528.19
Μισθοδοσία ναυτών σε Οθωμανικό στόλο	39.314.31
Καλά γινόμενα	226.-
Υπόλοιπο	34.897.17
	121.307.11

Από 1/1 μέχρι 31/12 1805

Έσοδα

Χαράτσια	3.717.-
Κόμιστρα (βοσκήσιμες γαίες)	31.20
Κουμέрки (τελωνειακός φόρος)	21.720.29
Ξένοι κάτοικοι	2.510.20
Μπουγιουρδί μπερατο φερμάνια (καραβιών)	17.922.-
Τάνσες, (αναγκαστική εισφορά)	24.425.-
Δοσίματα καραβιών	56.631.
Ανάληψη από το ταμείο	74.165.20
	201.123.09

Από 1/1 μέχρι 30/11 1805

Έξοδα

Έξοδα διοίκησης	10.502.-
Έξοδα καγκελαρίας	70.807.31
Μισθοδοσία ναυτών σε Οθωμανικό στόλο	53.123.05
Υπόλοιπο	66.690.04
	201.123.09

Από 1/1 μέχρι 30/11 1806

Έσοδα

Χαράτσια	336.-
Κουμέрки (τελωνειακός φόρος)	14.189.11
Μπουγιουρδί μπερατο φερμάνια (καραβιών)	900.-
Τάνσες, (αναγκαστική εισφορά)	2.910.-
Δοσίματα καραβιών (και μικρών καϊκιών)	39.888.07
Ανάληψη από το ταμείο	24.637.35

82.861.13

Από 1/1 μέχρι 30/11 1806

Έξοδα

Έξοδα διοίκησης	11.087.-
Έξοδα καγκελαρίας	12.270.22
Μισθοδοσία ναυτών σε Οθωμανικό στόλο	34.679.07

Υπόλοιπο	24.824.24
	82.861.13

Από 1/10 μέχρι 31/12 1807

Έσοδα

Χαράτσια	453.-
Κουμέрки (τελωνειακός φόρος)	6.871.15
Τάνσες, (αναγκαστική εισφορά)	2.910.-
Δοσίματα μικρών καϊκιών	34.10
Ανάληψη από το ταμείο	4.572.38
	14.112.23

Από 1/1 μέχρι 31/12/ 1807

Έξοδα

Έξοδα διοίκησης	3.663.11
Έξοδα καγκελαρίας	6.026.39
Μισθοδοσία ναυτών σε Οθωμανικό στόλο	1.890.10

Υπόλοιπο	1.482.03
	14.112.23

	Πλοίο-Πλοίαρχος	Τοποθεσία	Δράστες	Λεία	Σχόλια
1792	Σαχτούρι, Αντώνης του Νικολού	Σύρα	Καπ. Μικέλη Πίκουλος, Μαλτέζοι κουρσάροι	Σιτάρι και κριθάρι αξία 550 άσπρων.	Το υδραίκο πλοίο ήταν εφοδιασμένο με μαλτέζικες πατέντες (άδειες)
1793	Καΐκι, Ανδρέας του Δημήτρη	Πρώτη, Κυπαρισσία	Καπ. Μικέλη Πίκουλος, Μαλτέζοι κουρσάροι		Το υδραίκο πλοίο ήταν εφοδιασμένο με μαλτέζικες πατέντες (άδειες).
1793	Καΐκι, Παναγιώτης Μέξη (Σπετσιώτης)	Πρώτη, Κυπαρισσία	Καπ. Μικέλη Πίκουλος, Μαλτέζοι κουρσάροι		
1794	Καΐκι, Αντώνης του Γεώργη Κάβουρα Καμίνης.	Πρώτη, Κυπαρισσία	Καπ. Λούκα Ντεσάντε. Μαλτέζοι κουρσάροι	2.600 κοιλιά σιτάρι αξίας 10.000 γροσίων .	Το κουρσάικο «άνοιξε» μαλτέζικη και γαλλική σημαία. Το υδραίκο πλοίο ήταν εφοδιασμένο με μαλτέζικες πατέντες (άδειες).
1794	Καΐκι, Γιάννης του Γιωργάκη (Ποριώτης). Ιδιοκτήτης καϊκιού Β. Μπουντούρης. / Σερμαγιά Β. Μπουντούρης, Αναγν. Κουντουριώτης	Πρώτη, Κυπαρισσία	Καπ. Λούκα Ντεσάντε. Μαλτέζοι κουρσάροι (85) Το κουρσάικο είχε 24 κανόνια, σημαία Σαβοΐας	1.450 κοιλιά σιτάρι	Το ποριώτικο πλοίο ήταν εφοδιασμένο με μαλτέζικες πατέντες (άδειες). Οι Υδραίοι ιερείς ζητάνε ως χριστιανοί την προστασία του Γκράν Μάστερ της Μάλτας

1794	Σακολέβα, Θεόδωρου ρεϊσης του Γεώργη Κάλαρη (Ψαριανός)	Κάβος Άγιου Γεωργίου, Κύπρος	Καπ. Πέτρος Μαλτέζος, Μαλτέζοι κουρσάροι		
1794	Καΐκι, Νικολού του Γιακουμάκη	Άκρι, Κύπρος	Καπ. Πέτρος Μαλτέζος, Μαλτέζοι κουρσάροι		
1794	Καΐκι, Δημήτρης του Γκίκα Παπαϊωάννου	Άκρι, Κύπρος	Καπ. Πέτρος Μαλτέζος, Μαλτέζοι κουρσάροι		
1794	Καΐκι ,Θοδωρή του Λαζάρου Κώστα	Άκρι, Κύπρος	Καπ. Πέτρος Μαλτέζος, Μαλτέζοι κουρσάροι		Το 1796 ο καπουδαν πασάς διορίζει δύο εξοπλισμένες οθωμανικές φρεγάτες στα πέριξ του Μοριά για την προστασία από του Μαλτέζους κουρσάρους.
1798	Καράβι		Τριπολίτικο κουρσάρικο	Σιτάρι	Συνέλαβαν το πλήρωμα και το πλοίαρχο και τους μετέφεραν στην Τρίπολη. Κατόπιν εντολής Πύλης τα Οντζάκ συλλαμβάνουν όσα ραγιάδικα πλοία μεταφέρουν σιτάρι στην Ιταλία.
1798	Καράβια, Λάζαρος Δημήτρη του Μονά		Μπαρμπαρέσοι κουρσάροι		Σύλληψη ραγιάδικων καραβιών με οθωμανική σημαία. Καταδίωξη Υδραίων με την κατηγορία εφοδιασμού των εχθρών του Σουλτάνου.

					Αιχμαλωσία 150 ανδρών στο Αλγέρι.
1798	Καράβι, Ανδρέας του Δημήτρη		Μπαρμπαρέσοι κουρσάροι		«
1798	Καράβι, Φραντζέσκος του Δήμα Βούλγαρη		Μπαρμπαρέσοι κουρσάροι		«
1798	Καράβι Δημήτρης Γεώργη Τρίτζου		Μπαρμπαρέσοι κουρσάροι		«
1798	Καράβι, Ιωάννης Νικολού. Ιδιοκτησία καραβιού Χατζηκανελάκης	Μαγιόρκα	Αλγερινοί κουρσάροι	9.100 κοιλιά σιτάρι	Παράλληλα με τις επιθέσεις των Οντζάκ η Πύλη διατάζει τους Υδραίους να δέσουν όλα τα καράβια τους στο λιμάνι.
1799	Καράβι, Αναστάσης του Μανώλη Μωραΐτης	Κανάλι Σικελίας	Μπαρμπαρέσοι κουρσάροι		Μέσα σε ένα χρόνο 1798-99 είχαν αιχμαλωτιστεί συνολικά 8 υδραίκα καράβια και είχαν γίνει σκλάβοι στο Αλγέρι περίπου 300 υδραίοι ναύτες.
1799	Υδραίκα μπριγκατίνια		Αμερικάνικη μοιραρχία		Τα πλοία κατευθύνθηκαν στην Μάλτα. Η λεία τους θεωρήθηκε νόμιμη, καθώς οι Υδραίοι διασπούσαν τον γαλλικό αποκλεισμό
1801	Καράβι, Αντώνης του Δημήτρη Παπαμανώλη	Ζάκυνθο	Τέσσερα Οθωμανικά μπεγλίτικα καράβια του	4.500 κοιλιά σιτάρι	

			πάτρωνα μπέη Σερεμέτη		
1801	Καράβι Κοσμά Μικρούλη	Ρούμελη	Αγγλικό ναυτικό, φρεγάτες	Σιτάρι	
1801	Καράβι Ανάσταση του Μιχάλη	Ρούμελη	«	«	
1801	Καράβι Γιάννη Γιώρντζου		«		
1801	Χατζή Τζέπη		«	Βελανίδια	Ο πλοίαρχος με το εμπόρευμα του οδηγήθηκε στο Πόρτ Μαόν όπου ξεφόρτωσε και πλήρωσε στους Άγγλους 600 τάλληρα για την απελευθέρωση του.
1802	Καράβι υδραίοκο, Χατζεθεοδωρή Νικολού Μωραΐτη	Πόρτο Έρκουλο	Γαλιότα Μπααραμπαρέσικη		Το πλήρωμα έφυγε με φελούκα, ο πλοιοκτήτης και οι δύο γιοι του συλλήφθηκαν και οδηγήθηκαν στην Τύνιδα.
1803	Πολάκα, Βασίλη Κάβουρα	Πόρτο Φίνο	Αγγλική φρεγάτα, Βρετανικό ναυτικό	Σιτάρι	Το πλοίο κατευθυνόταν στην Λισσαβόνα. Ο πλοίαρχος και ο υποπλοίαρχος συνελήφθηκα και μεταφέρθηκαν στην Μάλτα, ενώ κάποια μέλη του πληρώματος σκοτώθηκαν από τους Άγγλους..

1804	Καράβι, Λάζαρου του Γεώργη	Κάβο Μάλια	«	Σιτάρι	Το πλήρωμα και πλοίαρχος οδηγήθηκαν στην Μάλτα, όπου τους πήραν τα χρήματα και το φορτίο.
1804	Καράβι	Ζάκυνθο – Κεφαλληνία	«	Σταφίδα	Το πλοίο είχε ναλωθεί από την Πάτρα, από τον Γιάννη Μαυροκορδάτο (Σμύρνη). Το πλοίο κατευθύνθηκε στην Κεφαλληνία για να ξεφορτώσει το εμπόρευμα του.
1804	Καράβι, Ντέντε Κυριάκου (ρωσική σημαία)	Τύνιδα – Τρίπολη	Αμερικάνικη μοιραρχία, φρεγάτες	Σιτάρι	Το πλοίο οδηγήθηκε στη Μάλτα, όπου ξεφόρτωσε. Το πλοίο το πήραν οι Αμερικανοί για δική τους εκμετάλλευση.
1804	Καράβι, Γιάννης Δημήτρης Γιάκουμου	«	«	«	«
1804	Καράβι, Κυριάκος Σταμάτης Ζέμερα	«	«	«	«
1804	Καράβι	Γένοβα	Αμερικάνικη μοιραρχία		Αποστολή πληρώματος στη Μάλτα.
1804	Καράβι	«	«		«
1804	Καράβι	Σαρδηνία	Αγγλική φρεγάτα	Σιτάρι	

1805	Καράβι, Αντώνης Γκίκα	Παλαιά Μάλαγα	Αλγερινοί κουρσάροι	8.750 κοιλά σιτάρι / ζημιά 19.281 άσπρα	Το πλοίο ήταν εφοδιασμένο με μπεράτια και φιρμάνια και είχαν σημαία οθωμανική. (βλέπε «νέο σύστημα» του 1804)
1805	Καράβι, Φραντζέσκος Δήμα Βούλγαρης	«	«	7.200 κοιλά σιτάρι / ζημιά 19.604 άσπρα	«
1805	Καράβι, Δημήτρη Παπά (ψαριανός)	«	«	6.200 κοιλά σιτάρι / ζημιά 15.765	«
1805	Καράβι, Ανάστασης Κυριάκος Σερφιώτης		Κουρσάροι	7.500 κοιλά σιτάρι / ζημιά 20.249	«
1805	«	Τάρσο	«		Κουρσάροι έκλεψαν 5000 γρόσια από το πλοίο κατά τη διάρκεια του φορτώματος σιταριού στο λιμάνι.
1806	Καράβι Δανιήλ Γιάννη	Μάλτα	Βρετανικό		
1806	Καράβι, Ανάργυρου Τζάνη	Ισπανικές ακτές	Μαροκινοί κουρσάροι		Οι πλοίαρχοι και το πλήρωμα συλλήφθηκαν και οδηγήθηκαν σε καταναγκαστική εργασία.
1806	Καράβι, Λάζαρου Λαλεχού	«	«		

1806	Καράβι, Λαλέχου Γκέλη	«	«		
------	--------------------------	---	---	--	--