

Η εξέλιξη του Εμπορίου και της Ναυτιλίας στην Ύδρα, από τον 18ο αιώνα ως την έναρξη της Ελληνικής Επανάστασως - η οικογένεια Κουντουριώτη ως τυπικό δείγμα

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΥ, Αρχιονόμος, Ιστορικός, Προϊσταμένη του Ιστορικού Αρχείου - Μουσείου της Ύδρας, των Γενικών Αρχείων του Κράτους
Email: dadamopoulou@gmail.com

Στις αρχές του 18ου αιώνα η άλλοτε πανίσχυρη οθωμανική αυτοκρατορία, που η αργή παρακμή της είχε εμφανίσει προ πολλού ήδη τα πρώτα της συμπτώματα,^[1] ανίκανη να εκμεταλλευθεί την «κυριαρχία της θάλασσας» και τα οφέλη που αυτή συνεπαγόταν, είτε εξαιτίας των αδιάφορων, χωρίς ιδιαίτερες ικανότητες σουλτάνων της, είτε λόγω άγνοιας προς τα ναυτικά πράγματα αλλά και ενός έμφυτου φόβου των Τούρκων προς το θαλασσινό στοιχείο, άφησε ουσιαστικά στους υπόδουλους πληθυσμούς συνεπώς και στους Έλληνες ναυτικούς, εντελώς σχεδόν ελεύθερο το πεδίο ανάπτυξης και πλήρους επικυριαρχίας των εγχώριων εμπορικών στόλων τους, όχι μόνον στην περιοχή του Αιγαίου αλλά και σε ολόκληρη την ανατολική Μεσόγειο και τον Εύξεινο Πόντο.

Το υπαρκτό ζήτημα του διαμελισμού της μεγάλης οθωμανικής αυτοκρατορίας είχε ήδη τεθεί οξύτερα την περίοδο εκείνη, από τις μεγάλες δυνάμεις της εποχής. Οι οθωμανοί από την άλλη πλευρά, εκτός από την αδυναμία αντιμετώπισης των εχθρικών διαθέσεων των μεγάλων ευρωπαϊκών δυνάμεων είχαν επίσης να αντιμετωπίσουν την ολοένα αυξανόμενη δύναμη τοπικών ημιανεξάρτητων ηγεμόνων, που, γνώστες των ικανοτήτων και της ισχύος τους, άρχιζαν να εγείρουν κυριαρχικές αξιώσεις σε εδάφη της αυτοκρατορίας που διακατείχαν. Σοβαρή επίσης απειλή για το οθωμανικό status quo αποτελούσε την ίδια περίοδο η εθνική αφύπνιση των υπόδουλων στην αυτοκρατορία λαών^[2] και ιδιαιτέρως των Ελλήνων και των Σέρβων, εκφρασμένη μέσα από διάφορες τοπικές εξεγέρσεις και διεκδικήσεις.

Οι αρνητικές συνέπειες όλων αυτών των ζητημάτων συνετέλεσαν ώστε τον 18ο αιώνα η αυτοκρατορία του Διβανίου, αν και κάτοχος των περισσότερων παράλιων περιοχών της Ανατολικής Μεσογείου, να έχει ήδη χάσει τον έλεγχο της ναυτιλίας και του εμπορίου στις περιοχές αυτές.

Η ναυτεμπορική δύναμη της ανατολικής νησιωτικής Ελλάδας, παρότι δεν θα το περίμενε κανείς, αναπτύσσεται και αναδεικνύεται αρκετά αργότερα από αυτήν της δυτικής^[3], αρχικά στα μεγάλα νησιά των μικρασιατικών παραλίων και, ιδιαίτερα από τα μέσα του αιώνα και εξής, στην Ύδρα, τις Σπέτσες, την Κάσο, τη Μύκονο και τα Ψαρά, νησιά τα οποία, για μεγάλο χρονικό διάστημα αποτέλεσαν απλούς διαμετακομιστικούς σταθμούς, κυρίως φορτίων με σιτηρά.

Από το καθεστώς της ουσιαστικής παρακμής τόσο του ενετικού όσο και του γαλλικού εμπορίου φάνηκαν ανίκανοι να αποσπάσουν οφέλη οι Οθωμανοί, οι οποίοι αντίθετα με την παραχώρηση πλήθους εμπορικών

προνομίων με τη μορφή «διομολογήσεων»^[4] στους ξένους, αρχικά στους Γάλλους^[5] και λίγο μετά στους Άγγλους και τους Ολλανδούς, συνετέλεσαν μακροπρόθεσμα στον πλήρη σχεδόν μαρασμό της οικονομίας της αυτοκρατορίας τους.

Οι αλληπάλληλοι ρωσοτουρκικοί πόλεμοι του 1768-1774 ,1787-1791 και 1806-1812, εγκαινιάζουν εν τω μεταξύ την περίοδο μιας ανοικτής βαλκανικής και μεσογειακής πολιτικής της Ρωσίας και επιτρέπουν στον Έλληνα ναυτιλλόμενο έμπορο, ιδιαίτερα ευνοούμενο και από το θεσμό των ρωσικών εμπορικών διομολογήσεων, να γίνει ακόμα πιο ανταγωνιστικός, να φθάσει στις ακτές της Μαύρης Θάλασσας και να συναλλάσσεται εμπορικά με τη νότια Ρωσία, την Ουκρανία αλλά και την Αίγυπτο, να εφοδιάζει με πρώτες ύλες την Κωνσταντινούπολη και να επεκτείνει τα ταξίδια του μέχρι την Αμερική^[6]. Το κούρσοσ και η πειρατεία εξάλλου τα οποία ήδη από τις αρχές του 16ου αιώνα λυμαίνονταν την περιοχή ολόκληρης της Μεσογείου και του Αιγαίου και στα οποία εκτός των οθωμανών λάμβαναν ενεργό μέρος και πολλοί Χριστιανοί πειρατές μεταξύ των οποίων και Έλληνες, κυρίως αιγαιοπελαγίτες νησιώτες, αποτελούσε για την εποχή έναν επιπλέον θεμιτό τρόπο σχηματισμού και συσσώρευσης εμπορικού κεφαλαίου.^[7]

Η συνθήκη-σταθμός του Κιουτσούκ Καϊναρτζή , με την οποία έληγε ο πρώτος ρωσοτουρκικός πόλεμος στα 1774, παραχωρούσε πλήθος εμπορικών προνομίων στους υπηκόους της οθωμανικής αυτοκρατορίας , βάσει του μυστικού της άρθρου που αναγνώριζε στη Ρωσία όχι μόνον την κυριαρχία στα βόρεια παράλια της Μαύρης θάλασσας και την ελεύθερη θαλάσσια δίοδο προς την νότια Ευρώπη, αλλά και το δικαίωμα προστασίας των υπόδουλων χριστιανών της αυτοκρατορίας και επίσης προέβλεπε το δικαίωμα έπαρσης της ρωσικής σημαίας στα ελληνικά πλοία και την ελεύθερη πλεύση τους σε όλα τα λιμάνια της Μεσογείου μέχρι το Γιβραλτάρ.

Η συγκυρία αυτή αφ' ενός και αφ' ετέρου η έπαρση της ραγιάδικης-οθωμανικής σημαίας ή άλλων σημαίων «προστασίας»-ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες- σε πολλά από τα πλοία των υποδούλων[8], αλλά και η συνθήκη του Καβάκ-Αϊναλή (1779)^[9] που ακολούθησε, διασαφηνίζοντας και επικυρώνοντας την προηγούμενη, ήσαν παράγοντες που στάθηκαν και για τη ναυτική πολιτεία της Ύδρας, όπως και για όλους τους αιγαιοπελαγίτες υπηκόους της Υψηλής Πύλης, καθοριστικά βοηθητικοί με την άνεση της ουδετερότητας που παραχωρούσαν^[10] και τις όποιες συμφέρουσες συνέπειες απέρρεαν από το ναυτικό αυτό καθεστώς.

Εξάλλου η εξαιρετικά σημαντική γεωγραφική θέση της Ελλάδας, η οποία βρισκόταν στο σταυροδρόμι δύο αγορών, την ανέδειξαν ουσιαστικά σε έναν αληθινό κόμβο διαμετακομιστικού εμπορίου με κύριο εμπορικό φορτίο τα σιτηρά. Κι ενώ μέχρι τις αρχές περίπου του 18ου αιώνα η οικονομία στον ελλαδικό χώρο περιοριζόταν κυρίως στην οικοτεχνία, την αναιμική τρόπον τινά γεωργία , την κτηνοτροφία και την αλιεία με βάση κυρίως την ιδιοκατανάλωση,^[11] τα χρόνια που ακολούθησαν σήμαναν, μέσω των εμποροναυτικών κυρίως δραστηριοτήτων, την αναβίωση της ελληνικής οικονομικής ανάπτυξης στην τουρκοκρατούμενη Ελλάδα.

Έτσι ακριβώς συνέβη και με την περίπτωση της κατεξοχήν ναυτικής Ύδρας και του εμπορικού της λιμανιού το οποίο αποτέλεσε, μέχρι το τέλος σχεδόν του 18ου αιώνα, σημαντικό διαμετακομιστικό σταθμό κυρίως για το λαθρεμπόριο δημητριακών και σιτηρών^[12].

Οι Ύδραίοι караβοκύρηδες, στην πορεία των χρόνων του 18ου και ιδιαίτερα του 19ου αιώνα, είχαν τη δυνατότητα να επενδύσουν κατά τον καλύτερο τρόπο τα αποθησαυρισμένα κεφάλαιά τους στην αρτιότερη και αποδοτικότερη ελλαδική βιομηχανική παραγωγή της εποχής: τις ναυπηγήσεις πλοίων και τη ναυσιπλοΐα τους.

Η άγωνα και άνυδρη Ύδρα δεν προσφερόταν- ούτως ή άλλως- για απασχόληση των κατοίκων της σε πολλούς επαγγελματικούς τομείς. Ο φύσει ανήσυχος Ύδραίος θεώρησε αναγκαστικά τη θάλασσα ως τη μόνη βιοποριστική του διέξοδο: έγινε κατ' ανάγκην ναυτικός. Η μονόδρομη πάντως αυτή επιλογή του δημιούργησε χρόνο με το χρόνο μία ικανή θαλασσινή επιτηδειότητα, που ουδέποτε τον διέψευσε, αντίθετα τον οδήγησε σύντομα στην επιτυχημένη κατοπινή του πορεία, τόσο στον τομέα του εμπορίου και της ναυπηγικής τέχνης όσο και της πολεμικής εμπειρίας και επιδεξιότητας. Η αμφίδρομη αυτή σχέση ναυπηγικής και ναυσιπλοΐας στάθηκε από κάθε άποψη καθοριστική για το νησί.

Το πόσο καλοί και άξιοι ναυπηγοί ήσαν οι Ύδραίοι και το πόσο η παραδοσιακή τους σοφία τους έκανε σύντομα απαραίτητους ακόμα και στα μεγάλα οθωμανικά καρνάγια, μαρτυρεί σχετικό έγγραφο του Γαζή Χουσεϊν πασά της 1ης Ιουνίου 1796, μέσω του οποίου ζητεί από την Ύδρα είκοσι μαραγκούς «*επιτηδείους και προκομμένους*» οι οποίοι «*..θέλουν φιλοδοξηθή και αποχρώντως.... επειδή εις τον βασιλικόν τερσανέν είναι μεγάλη και άφενκτος χρεία μαραγκών...*»^[13]

Από στοιχεία του Αρχείου Ύδρας διαπιστώνουμε ομοίως ότι στα 1812 στην Ύδρα υπήρχαν 106 μεγάλα πλοία με διάφορες σημαίες και 27 μικρά^[14].

Τα υδραϊκά «πλοία-εταιρείες» ουσιαστικά δηλαδή τα «πλοία-έμποροι», υπακούοντας το γενικό κανόνα, ταξίδευαν για δικό τους λογαριασμό και προς ίδιον όφελος^[15], με τριπλή συμμετοχική χρηματοδότηση καθώς προαναφέραμε.

Τα αρχεία της Ύδρας μαρτυρούν επίσης αναμφίβολα ότι τον «*χρυσούν αιώνα*» για την εμπορική της ναυτιλία αποτέλεσε η πρώτη δεκαετία του 19ου αιώνα (1800-1810)^[16] Τα αλματώδη κέρδη που απέφεραν τότε τα υδραϊκά ταξίδια επενδύονταν και πάλι σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις ενώ οι Ύδραίοι αναδείχτηκαν σε κατεξοχήν τροφοδότες των ευρωπαϊκών αγορών με σιτηρά.

Η προοδευτική κάμψη της ναυτικής ακμής του μικρού νησιού του Αργοσαρωνικού, όπως άλλωστε και της ελληνικής εν γένει ναυτιλίας, άρχισε αμέσως μετά το τέλος των πολεμικών συρράξεων. Η ζωνρή δράση του ελληνικού εμπορικού στόλου και τα συνακόλουθά της οικονομικά αποτελέσματα είχαν ήδη αυξηθεί σε επίπεδα δραματικά επικίνδυνα για τα συμφέροντα των μεγάλων ευρωπαϊκών χωρών. Έπρεπε επομένως να στα-

ματήσει ή έστω να καμφθεί με κάθε τρόπο η ανοδική αυτή ελληνική εμπορική πορεία, ώστε να μην εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου σε μία από τις μη αντιμετωπίσιμες για τους δυτικοευρωπαίους, ανταγωνιστικές εμποροναυτικές δυνάμεις.

Οι συνθήκες για τα ελληνικά πράγματα και κατά συνέπεια και για την Ύδρα επιδεινώθηκαν ακόμα περισσότερο, ιδιαίτερα στα χρόνια μεταξύ 1815-1818, όταν ξεκίνησε η αποκατάσταση της ειρήνης στην Ευρώπη και το εμπόριο ξαναπέρασε στα χέρια των Ευρωπαίων ανταγωνιστών και ιδιαίτερα των Άγγλων. Η εμπορική αυτή κάμψη οφειλόταν κυρίως στην ανακοπή της υψηλής ζήτησης αγροτικών προϊόντων από τα δυτικοευρωπαϊκά κράτη και, κατά ένα μέρος, στην πτώση των τιμών των σιτηρών. Αδιάψευστη απόδειξη αυτής της επιζήμιας, για τα ελληνικά πράγματα, αλλαγής, αποτελεί η τεράστια μείωση των κερδών των υδραϊκών πλοίων τα οποία ενώ κατά την πρώτη δεκαετία του 19ου αιώνα υπερέβαιναν πολλές φορές το 100% έφθασαν στις παραμονές της ελληνικής επανάστασης στο κατώτατο όριο του 18% και 13% ή ακόμα και σε ταξίδια με παθητικό^[17].

Μέσα στο συνεχώς αυτό μεταλλασσόμενο διεθνές εμπορικό status quo, αναφάνηκε από τα μέσα ήδη του 18ου αιώνα και εξής και ξεκίνησε τη ναυτεμπορική της δράση στην Ύδρα, μία από τις μεγαλύτερες και αναμφίβολα η πλουσιότερη και πλέον δραστήρια εμπορικά οικογένεια του νησιού: αυτή των αδελφών Κουντουριωτών, Λαζάρου και Γεωργίου.

Στα αρχεία της Ύδρας απόκειται ένα μεγάλο μέρος του πολύτιμου αρχείου της οικογένειας που ωστόσο αφορά κυρίως τα χρόνια από την Επανάσταση και μετά και το οποίο έχει εκδοθεί με τον τίτλο *Αρχεία Γεωργίου και Λαζάρου Κουντουριώτη*. Η πρώτη αυτή περίοδος έκδοσης περιλαμβάνει τα έτη 1821-1832 και πραγματοποιήθηκε με την επιμέλεια του τότε Διευθυντή του Ιστορικού Αρχείου Ύδρας Αντωνίου Λιγνού^[18]. Τα Αρχεία των Κουντουριωτών συμπληρώθηκαν με υλικό που κατατέθηκε στις 9 Ιανουαρίου του 1964 στα Γενικά αρχεία του Κράτους από τους απογόνους της οικογένειας Δέσποινα Ε. Λαμπρινούδη (κόρη του ναυάρχου), Διονύσιο Α. Στεφάνου, Αγγελική Α. Στεφάνου και Παύλο Θ. Κουντουριώτη και περιλαμβάνει τα έτη 1793 έως και 1837. Η δεύτερη εκδοτική φάση αφορά τη συμπλήρωση της δημοσίευσης του Αρχείου Κουντουριωτών με το προαναφερθέν αρχειακό υλικό η οποία πραγματοποιήθηκε με την επιμέλεια των τότε Διευθυντών των ΓΑΚ, αρχικά του Εμμανουήλ Πρωτοψάλτη και κατόπιν του Κων/νου Α. Διαμάντη^[19].

Πολύτιμα στοιχεία σχετικά με τη δράση της οικογένειας, στοιχεία συνεπώς διαφωτιστικά όχι μόνον για την τοπική ιστορία του νησιού αλλά γενικότερα για τη ναυτική ιστορία της περιόδου, αναδύονται ανάγλυφα όχι μόνο μέσα από το περιεχόμενο των πρωτογενών τεκμηρίων του Αρχείου των Κουντουριωτών αλλά και από διάσπαρτες μαρτυρίες ανέκδοτων ή εκδεδομένων εγγράφων και κοινοτικών και εμπορικών καταστάχων της περιόδου που συγκροτούν μεγάλη ενότητα του Αρχείου της Κοινότητος Ύδρας.

Σύμφωνα με αυτά, η οικογένεια Κουντουριώτη με γενάρχη της το Γεώργιο Ζέρβα καταγόταν από την Ήπειρο ενώ κατά μία εκδοχή^[20] ο Ζέρβας, φυγάς από την περιοχή του μετά τον τουρκοενετικό πόλεμο του 1684-

1698, κατέφυγε στην Αρκαδία και από εκεί κατέληξε στα 1682 στην Ύδρα. Σύμφωνα με μία δεύτερη εκδοχή η οικογένεια Ζέρβα πολύ ενωρίτερα, γύρω στα 1580, κατέφυγε στην Κοκκινιά Τροιζηνίας και από εκεί στην Ύδρα όπου, λόγω κυρίως της αξεπέραστης συνήθειας κάποιου από τα μέλη της, [κατά τον Αναστάσιο Γούδα του ίδιου του Γεωργίου^[21] που είχε ζήσει επί μακρόν στα Κούντουρα της Δυτικής Αττικής] να φορά την τοπική ενδυμασία της Μεγαρίδας, το πατριδωνυμικό Κουντουριώτης που του προσέδωσαν με την επιστροφή του στην Ύδρα, αντικατέστησε για πάντα το πραγματικό επώνυμο Ζέρβας.

Πολύ σύντομα ο Χατζη Γεώργης Κουντουριώτης^[22] αναδείχθηκε σε μεγαλοκαρaboκύρη του νησιού με σημαντική ποντοπλόα δράση.^[23] Ήδη λίγο μετά τα μέσα του 18ου αιώνα στα πλαίσια μιας έντονης αναζήτησης και προσπάθειας των Υδραίων καρaboκυραίων να δώσουν ώθηση στα ναυτικά πράγματα του τόπου τους, τον συναντάμε να ναυπηγεί τα πρώτα του πλοία, σαϊτιές και λατινάδικα.^[24]

Αν και κατά μία εκδοχή, γιος του Χατζη Γεώργη υπήρξε ο Ανδρέας, στην πραγματικότητα και σύμφωνα με συγκεκριμένα αρχαιακά τεκμήρια ο γιος του και πατέρας των Λαζάρου και Γεωργίου ονομαζόταν και υπέγραφε ως Αναγνώστης.^[25]

Ευπατρίδης, ευσεβής περί τα θεία,^[26] ο Αναγνώστης (Ανδρέας) Κουντουριώτης ήταν βαθύπλουτος καθώς αποδεικνύει σχετικό έγγραφο σύμφωνα με το οποίο η Κοινότητα της Ύδρας δανειζόταν ενίοτε χρήματα από αυτόν^[27] αλλά και άλλες ενδεικτικές περιπτώσεις κατά τις οποίες τον συναντούμε σε κοινοτικά φορολογικά κατάστιχα να πληρώνει αδρά χρηματικά ποσά^[28] στο κοινό ταμείο του νησιού, πάντα με γνώμονα το κοινό συμφέρον και με στόχο την περαιτέρω ανέλιξη της πορείας του ήδη εξελισσόμενου αυτού ναυτότοπου.

Στα πλαίσια του συστήματος που ήθελε ντόπιους δραστήριους εμπόρους φορείς και αντιπροσώπους των ξένων εμπορικών συμφερόντων στις ελληνικές περιοχές, κάτι δηλαδή σαν γενικούς εμπορικούς πράκτορές τους, ο Αναγνώστης(Ανδρέας) Κουντουριώτης διετέλεσε «μπερατάριος της Μεγαλειότητος του πασών των Ρωσιών» πρόξενος δηλονότι της Ρωσίας στο νησί. Ήταν εξάλλου σουδίτος (υπήκοος) ρούσος.

Για πολλά χρόνια υπήρξε επιφανής πρόκριτος της Ύδρας. Στα 1783 έχουμε ιστοριογραφική μαρτυρία μετάβασής του Αναγνώστη (Ανδρέα) στην Γένοβα,^[29] σημαντικό ναυτεμπορικό κέντρο της εποχής, όπου άσκησε επί μακρόν το επάγγελμα του εμπόρου αφήνοντας στον δεκατετραετή τότε γιο του Λάζαρο την ευθύνη διοίκησης της -μη ευκαταφρόνητης -περιουσίας του.

Νυμφευμένος με την κόρη του Λάζαρου Κοκκίνη, Μαρία, φαίνεται ότι, εκτός της σημαντικής προίκας που έλαβε από τον πλούσιο πεθερό του^[30], είχε στην ιδιοκτησία του και καΐκια ή και καρaboσαϊτιές της εποχής^[31] ενώ η εμπορική του δράση σηματοδοτήθηκε με τη σταθερή συμμετοχή του ως «καμπιαδόρου» σε σερμαγιές υδραϊκών πλοίων, που μετέφεραν ακατάπαυστα φορτία με δημητριακά^[32] στις αποκλεισμένες περιοχές της Μεσογείου, ιδιαίτερα κατά τα δύσκολα χρόνια του δεύτερου Ρωσοτουρκικού και των ναπολεόντειων πολέμων, όταν η κάμψη του γαλλικού εμπορίου και ο αγγλογαλλικός ανταγωνισμός βρίσκονταν στο

ζενίθ τους^[33], γεγονός που απέφερε στον Αναγνώστη τεράστια κέρδη, καθιστώντας τον μοιραία έναν από τους πιο επιφανείς οικονομικά πολίτες του νησιού.

Ωστόσο στα 1802, στους γάμους του πρωτογιού του Λάζαρου, ο Αναγνώστης(Ανδρέας) Κουντουριώτης δολοφονείται οικτρά από χτυπήματα των υδραίων «παλληκαράδων» της περιόδου Ατέση και Νικολοδήμα^[34], οι οποίοι πάντως κατόρθωσαν να δραπετεύσουν, ενώ για αρκετά χρόνια μετά συναντάμε έγγραφες διαμαρτυρίες του κοινού της Ύδρας προς τις οθωμανικές αρχές, για τη διαφυγή των φονιάδων και απαίτηση σύλληψής τους.^[35]

Μέσω της διαθήκης του^[36] ο Αναγνώστης (Ανδρέας) Κουντουριώτης άφηνε σημαντικό μέρος της κινητής του περιουσίας στις έξι θυγατέρες του^[37] ενώ τα δύο σπίτια του καθώς και όλα τα καράβια του- για τα οποία όμως δεν αναφέρεται αριθμός- κληρονομούσαν οι γιοι του Λάζαρος και Γεώργιος.

Σύντομα οι δύο αδελφοί και κυρίως ο κατά δεκατρία έτη μεγαλύτερος και νουνεχέστερος Λάζαρος,^[38] ο οποίος κατά τον Γούδα είχε διδαχθεί *«ευδοκίμως τα Ελληνικά γράμματα και λαχών φύσεως ευφούς, κατέστησεν εις εαυτόν επωφελή τα μαθήματα εκείνα διότι και καλώς έγραφε και καλώς ελάλει την Ελληνικήν γλώσσαν»*^[39], ήδη εξασκημένος -καθώς προαναφέραμε- στη διοίκηση των του οίκου τους, κατορθώνει με συστηματική δουλειά και εκτεταμένη εμπορική δράση να αξιοποιήσει ακόμα περισσότερο τα πατρικά συσσωρευμένα κεφάλαια με έξυπνες και παραγωγικές επενδύσεις στη ναυτιλία, αυξάνοντας στο έπακρο τα συνεχώς -προκύπτοντα κέρδη.

Οι Κουντουριώτες ουδέποτε υπήρξαν ναυτικοί με την έννοια του όρου, ούτε ναυμάχοι ή ναύαρχοι. Ήταν χαρακτηριστικοί εκπρόσωποι караβοκυραίων-μεγαλεμπόρων του νησιού, χαρακτηριστικοί κοντολογής εκπρόσωποι του μεγάλου ελληνικού εφοπλιστικού κεφαλαίου και της αναδυόμενης αστικής τάξης της εποχής, πιο συγκεκριμένα της μεγαλοαστικής.^[40]

Η δράση τους, και ιδιαίτερα του Λάζαρου, περιορίστηκε αποκλειστικά στη διοίκηση, στον εφοπλισμό και το εμπόριο. Άλλωστε ο ίδιος *« ξένος υπήρξε και αυτού του στοιχείου δια του οποίου ιδίως επενήργησεν εις την σωτηρίαν της πατρίδος: του ναυτικού..»*^[41] Η προσφορά τους όμως κυρίως η οικονομική, η συμβολή τους ως διοικητών και ρυθμιστών κατά καιρούς στα κοινά της Ύδρας και αργότερα και της Ελλάδας και η επιβολή τους στα πρόσωπα που βρίσκονταν τότε πρωταγωνιστές των δραματικών εξελίξεων, για ένα γένος που προσπαθούσε να επιβιώσει και να αναγεννηθεί σχεδόν από την τέφρα του, υπήρξε από κάθε άποψη βαρύνουσα.

Αναμφίβολα, προσωπικότητα μεγαλύτερου βεληγεκούς ο Λάζαρος, «έκρυψε» -πάντοτε σχεδόν- στη σκιά του τον όχι και τόσο μεγάλων διοικητικών ικανοτήτων Γεώργιο^[42] : ο Λάζαρος ήταν η «ψυχή» και ο « ιθύνων νους» της οικογένειας.^[43] Δεν απομακρύνθηκε από το νησί του παρά μόνο για λίγο διάστημα και σε έκτακτες περιπτώσεις, όπως όταν κατά τη διάρκεια του τρίτου Ρωσοτουρκικού πολέμου στα 1807 πρωτοστατώντας στην αποστασία κατά του καθεστώτος του τουρκόφιλου μπας- κοτζάμπαση της Ύδρας Γεωργίου Δήμα Βούλγαρη, αναγκάστηκε λόγω του προκύψαντος ζητήματος Κουτουριέ να καταφύγει για λόγους πολι-

τικού ασύλου στα Κύθηρα με σκοπό την αποφυγή της οθωμανικής οργής, καθώς και την καταβολή τεράστιου για την εποχή χρηματικού προστίμου στο Γάλλο έμπορο Κουτουριέ.^[44]

Οι μεγαλοεφοπλιστές Κουντουριώτες κατάφεραν με την πάροδο των χρόνων να ελέγχουν ουσιαστικά το μεγαλύτερο μέρος του προϊόντος της υδραϊκής εμπορικής ναυτιλίας, συγκεντρώνοντας στα χέρια τους και διαχειριζόμενοι συστηματικά δύο βασικούς τομείς της εντόπιας οικονομίας : το καθαυτό εμπόριο της Ύδρας και τις θαλάσσιες μεταφορές της.^[45]

Οι ρωσοτουρκικοί και αργότερα οι ναπολεόντειοι πόλεμοι τους προσέδωσαν άφθονες ευκαιρίες πλουτισμού, κυρίως με το εμπόριο και το λαθρεμπόριο σιταριού, το οποίο τα πλοία τους όπως άλλωστε και τα υπόλοιπα υδραϊκά σιτοκάραβα της εποχής αγόραζαν από την Αίγυπτο, από περιοχές της Μ. Ασίας αλλά και από τα ρωσικά λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και το μοσχοπουλούσαν, διασπώντας τον αγγλικό αποκλεισμό, σε πόλεις της Γαλλίας και της Ισπανίας.^[46] Η ακραιφνώς ρωσόφιλη πολιτική που διατήρησαν καθ' όλη την προεπαναστατική περίοδο και ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια του τρίτου Ρωσοτουρκικού πολέμου, όταν την Ύδρα συντάραζαν τα γεγονότα Σενιάβιν^[47], τους προσέδωσε αναμφίβολα ακόμη μεγαλύτερες ευκαιρίες πλουτισμού, αφού τα πολλά τον αριθμό πλοία τους, υπό την προστασία της ρωσικής εμπορικής σημαίας, περιέρχονταν ανενόχλητα τις θάλασσες της Μεσογείου και την περιοχή του Ευξείνου, αποκομίζοντας τεράστια για την εποχή κέρδη.

Μαρτυρία δηλωτική πέντε τουλάχιστον ιδιόκτητων πλοίων και των φορτίων τα οποία εμπορεύονταν οι Κουντουριώτες αλλά και των καπετάνιων που είχαν ορίσει στο καθένα από αυτά και των σημαίων που ισάριζαν στα πλοία τους, έχουμε στα 1806^[48], όταν η κοινότητα απευθύνει στο Λάζαρο επίσημη έγγραφη ερώτηση ζητώντας του «*επειδή τα καράβια σας λείπουν εις ταξίδι*» να δώσει σχετικές διευκρινιστικές πληροφορίες για τους καπετάνιους των πλοίων ιδιοκτησίας του, τους Αναγνώστη Ντρίτζα, Γιάννη Νικόλα Τζάνη, Αναγνώστη Τζάνη, Νικολό Βώκου και τον Κυριάκο Σκούρη.

Φαίνεται πάντως ότι, στα πλαίσια πάντοτε του εμπορικού παιχνιδιού και των συμφερόντων που αυτό συνεπαγόταν, οι φύσει και θέσει ρωσόφιλοι Κουντουριώτες δεν παρέλειπαν, δοθείσης ευκαιρίας, να συνάπτουν σχέσεις φιλίας και συνεργασίας και με τους κυρίαρχους οθωμανούς, αφού αυτό συμπεραίνεται από έγγραφα που φέρουν την υπογραφή του Λάζαρου ως προκρίτου σε έγγραφο «καλής μαρτυρίας»^[49] για τη χρηστή διοίκηση και τις ικανότητες του διορισμένου από τους οθωμανούς ως μπας κοτζάμπαση της Ύδρας Γεωργίου Δήμα Βούλγαρη, παρότι ο ίδιος ο Λάζαρος και οι συνυπογράφωντες με αυτόν δηλώνουν ευκρινώς και εμφαντικά ότι ήταν «*προσταγμένοι σφοδρώς παρά του εξοχωτάτου αμπασαδόρου της Ρωσίας ως προτέτοι της αυτής νατζιόνος*». Προς επιβεβαίωση της υπόθεσης άλλωστε συνηγορούν και μαρτυρίες περιηγητών της εποχής όπως αυτή του Άγγλου λοχαγού William Martin Leake, σύμφωνα με την οποία ο έτερος των Κουντουριωτών, ο «*καπετάν Γεώργης Κουντουριώτης*», όπως τον αναφέρει, κατά τη διάρκεια των ναπολεόντειων πολέμων εκτελούσε χρέη φοροεισπράκτορα, εισπράττοντας για λογαριασμό των οθωμανών τον κεφαλικό φόρο του χαρατσίου από τα νησιά Ύδρα, Πόρο και Αίγινα.^[50]

Οι Κουντουριώτες επιδόθηκαν σε έντονη ναυπηγική δραστηριότητα, τόσο ως συμμετοχοί και συνιδιοκτήτες εμπορικών σιτοκάραβων της εποχής όσο και ως αποκλειστικοί ιδιοκτήτες πλοίων, γεγονός που αναμφίβολα αύξανε το γόητρο και την δύναμη της οικογένειας, πιστοποιούσε το ισχυρό οικονομικό της προβάδισμα και την καθιστούσε στις συνειδήσεις των συντοπιτών τους, αν όχι πρώτη, τουλάχιστον *primum inter pares* μεταξύ των οικογενειών των Υδραίων μεγαλοπλοιοκτητών.

Από πληροφορίες των αρχείων της Ύδρας γνωρίζουμε ότι κατά τα έτη από το 1812 έως και το 1819 οι Κουντουριώτες ναυπηγούσαν σχεδόν κάθε χρόνο ή συμμετείχαν στην πλοιοκτησία, πλην των ετών 1814 και 1816, έξι τουλάχιστον υδραϊκών πλοίων, γεγονός άξιο μνείας αν σκεφθεί κανείς τις ιδιαίτερα κρίσιμες συνθήκες στις οποίες είχε περιέλθει η ελληνική εμπορική ναυτιλία τη συγκεκριμένη περίοδο.

Έτσι στις 15 Ιανουαρίου 1812 ναυπηγείται στην Ύδρα για λογαριασμό του Λάζαρου Κουντουριώτη ο ΝΕΡΩΝ^[51] μήκους τρόπιδος 36 μ., στον οποίο τοποθετεί ως κυβερνήτη τον Ιωάννη Ζάκα .

Στις 10 Δεκεμβρίου 1813 ναυπηγείται για λογαριασμό και των δύο αδελφών Λαζάρου και Γεωργίου ο ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ^[52], ένα μπρίκι 310 τόνων από ξύλο πεύκου, με κυβερνήτη τον Σταμάτη Φώκα.

Το Μάιο του 1815 κατασκευάζεται με δαπάνες του Λάζαρου Κουντουριώτη και του Λάζαρου Λαλεχού η τρίστια πολάκα ΡΑΦΑΗΛ^[53] ένα επιβλητικό πλεούμενο 548 τόνων και μήκους τρόπιδος 48 μέτρων, με κυβερνήτη της το Λάζαρο Λαλεχό.

Το Μάρτιο του 1817 ναυπηγείται το μπρίκι ΑΘΗΝΑ^[54], 227 τόνων, και μήκους τρόπιδος 49 μέτρων με κυβερνήτη της τον Ιωάννη Παντελή. Και στην πλοιοκτησία αυτή συμμετέχουν οι αδελφοί Κουντουριώτη μαζί με τους Παντελή Ιω. Γκίκα και Ιωάννη Παντελή.

Το Φεβρουάριο του 1818 ναυπηγείται στην Ύδρα για λογαριασμό των Λαζάρου Κουντουριώτη, του επ' αδελφή γαμβρού του Ιωάννη Ορλάνδου και του Αναστάση Θεοδωράκη ένα μπρίκι 360 τόνων και μήκους τρόπιδος 45 μέτρων από ξύλο πεύκου: Πρόκειται για τον περιώνυμο ΜΙΑΤΙΑΔΗ^[55] που, ξεκινώντας ως εμπορικό σιτοκάραβο θα πρωταγωνιστήσει αργότερα σε πολλές σημαντικές στιγμές του ναυτικού αγώνα με κυβερνήτη του τον Γεώργιο Σαχίνη^[56].

Στα 1819 χτίζεται για λογαριασμό των αδελφών Κουντουριωτών και του Αναστάση Σερφιώτη η νάβα ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ, ένα μεγαλόπρεπο σκαρί 300 τόνων, μήκους τρόπιδας 36 μέτρων που κυβερνήθηκε επί σειρά ετών από τον Αναστάση Σερφιώτη.

Στα 1820, ένα χρόνο πριν την κήρυξη της Επανάστασης η οικογένεια Κουντουριώτη ξεπερνά κάθε προηγούμενο εμπορικής δράσης, γεγονός που καταδεικνύεται από τη διάθεσή της να μονοπωλεί-σχεδόν- πλοιοκτησίες: ναυπηγεί 3 συνολικά πλοία –μπρίκια: στις 25 Αυγούστου του έτους αυτού ναυπηγεί στην Ύδρα τη μπρικογολέττα ΑΘΗΝΑ^[57] 300 τόνων, στην οποία τοποθετείται κυβερνήτης ο Γεώργιος Δ. Νέγκας, ενώ στις 10 Μαρτίου είχε ήδη ναυπηγήσει τον ΚΕΚΡΟΠΑ^[58], ένα μπρίκι 292 τόνων, με κυβερνήτη τον Σάββα Αν-

ΣΥΝΕΔΡΙΟ

ΡΗΓΑΣ ΦΕΡΡΑΙΟΣ, ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ, ΦΡΑΝΣΙΣΚΟ ΝΤΕ ΜΙΡΑΝΤΑ

- η Ελληνική Σκέψη στην Αυτοθέσμιση των Κοινωνιών, τον Διαφωτισμό και την Γνώση

ΑΞΙΟΝΑΣ Ι: Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΚΕΨΗ ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΟΡΑΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΩΝ

www.academy.edu.gr

δρέου και ανήμερα Χριστούγεννα στις 25 Δεκεμβρίου καθελκύει τον ΤΗΛΕΜΑΧΟ^[59] μπρίκι 300 τόνων, με μήκος τρόπιδας 31 μέτρα και με κυβερνήτη τον Ηλία Χατζηγιώρτζου.

Παρά τα κρίσιμα και εν πολλοίς ζοφερά μηνύματα της επόμενης χρονιάς για ό,τι αφορούσε την ελληνική εμποροναυτιλία, η ναυπηγική δράση της οικογένειας και ιδιαίτερα του Λάζαρου Κουντουριώτη φαίνεται να εντείνεται ιδιαίτερα αφού, ούτε λίγο ούτε πολύ, τον συναντούμε συμπλοιοκτήτη σε έξι ολοκαίνουργια πλοία και αποκλειστικό ιδιοκτήτη τριών τουλάχιστον μπρικιών . Πρόκειται για τα :

-ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ^[60] μπρίκι 333 τόνων, με κυβερνήτη τον Ευαγγέλη Δημητρίου, και μοναδικό πλοιοκτήτη το Λάζαρο Κουντουριώτη.

-ΑΘΗΝΑ^[61] μπρίκι 332 τόνων με κυβερνήτη το Θεοφάνη Βόκο και συμπλοιοκτήτες τους Λ. Κουντουριώτη, Θεοφάνη Βόκο, Αναστάση Θεοδωράκη, καθώς και τη χήρα του Κωνσταντή Χατζηδαμιανού

- ΑΘΗΝΑ^[62] γολέτα 214 τόνων, με κυβερνήτη της τον Δημήτριο Θ. Βόκο, και συμπλοιοκτήτες τους Λ. Κουντουριώτη, Δημήτριο Θεοφάνους Βόκο και Μπίτζα Χατζηδαμιανού.

-ΑΘΗΝΑ^[63] μπρίκι 310 τόνων, με κυβερνήτη . τον Ιωάννη Δ. Αμουργιανό και συμπλοιοκτήτες τους Λ. Κουντουριώτη και Ιω. Δ. Αμουργιανό.

-ΑΧΙΛΛΕΥΣ^[64] πολάκα 404 τόνων, με κυβερνήτη τον Ιω.Δ.Ζάκα και συμπλοιοκτήτες τους Λ. Κουντουριώτη, Ιω. Ζάκα και Χριστόδουλο Μωραϊτή.

-ΗΡΑΚΛΗΣ^[65] μπρίκι 428 τόνων με κυβερνήτη . τον Λ. Μπρούσκο και συμπλοιοκτήτες τους Λ. Κουντουριώτη, Λ. Μπρούσκο, Αναστ. Μπιτζιλί, Γ.Δ.Μπρούσκο και Δ. Τσαμαδό.

-ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ^[66] μπρίκι 240 τόνων, με κυβερνήτη . τον Ιω. Τζάνη και μοναδικό πλοιοκτήτη τον Λάζαρο Κουντουριώτη.

- ΟΔΥΣΣΕΥΣ^[67] μπρίκι 310 τόνων, το οποίο μετασκευάστηκε στα 1824 σε πυρπολικό για τις ανάγκες του Αγώνα^[68], μήκους τρόπιδος 31 μέτρων, με κυβερνήτη τον Αντώνιο Ευαγγελίθη και μοναδικό πλοιοκτήτη τον Λάζαρο Κουντουριώτη.

-ΑΓΙΟΣ ΜΙΧΑΗΛ^[69] πλοίο για το οποίο μοναδική πληροφορία έχουμε ότι ανήκε κατά το 1/8 στο Λάζαρο Κουντουριώτη, ότι στα 1824 χρησίμευσε ως πυρπολικό και τέλος ότι ο Λάζαρος αποζημιώθηκε για το λόγο αυτό από την υδραϊκή κοινότητα, βάσει του υπ'άρ. 620 αποδεικτικού, με το ποσόν των 12.218 γροσίων και 30 παράδων^[70].

Τέλος, από τον Πίνακα των δηλωθέντων του αγώνος πλοίων των τριών νήσων^[71] συμπεραίνουμε ότι από τα δέκα επτά (σύμφωνα με τα ανωτέρω δέκα οκτώ) καταγεγραμμένα εμπορικά πλοία των Κουντουριωτών^[72] τα δέκα (σύμφωνα με τα ανωτέρω τα έντεκα) μόνο χρησιμοποιήθηκαν ως πολεμικά ή πυρπολικά για τις ανά-

γκες του Αγώνα. Πλέον συγκεκριμένα αυτά με τις ονομασίες: Κέκρωψ, Αθηνά, Αθηνά, Θεμιστοκλής, Τηλέμαχος, Οδυσσεύς, Μιλτιάδης, Νέρων, Επαμεινώνδας, Μιλτιάδης και Άγιος Μιχαήλ.

Απ' όσα αναφέρθηκαν παραπάνω γίνεται φανερό, όσον αφορά την οικογένεια των Κουντουριωτών, το γεγονός ότι η ναυπήγηση, η πλοιοκτησία- έστω και συμμετοχική σε κάποιες περιπτώσεις- και η διακίνηση τέτοιων και τόσων πλοίων και των φορτίων τους συνέβαλε αποφασιστικά κατά την προεπαναστατική περίοδο τόσο στην επέκταση και τη σταθεροποίηση του υδραϊκού επιχειρηματικού δικτύου σε όλη την περιοχή της Μεσογείου και του Ευξείνου όσο και στην ιδιαίτερα βαρύνουσα από απόψεως κοινωνικού γοήτρου θέση που κατέλαβε η υδραϊκή αυτή οικογένεια μεταξύ της ελίτ των εφοπλιστικών οικογενειών της περιόδου .

Στη σκληρή πολεμική αναμέτρηση που θα ξεκινήσει αμέσως μετά, οι Κουντουριώτες δεν θα προσφέρουν εαυτούς ως μαχητές. Αναμφίβολα πάντως θα δώσουν ένα καθοριστικό - όσο και αμφιλεγόμενο βεβαίως- παρόν, προσφέροντας αφειδώς, εκτός από τις πολιτικές τους θέσεις και αντιπαραθέσεις, υλική και χρηματική δύναμη μέσω της περιουσίας την οποία τους είχαν εξασφαλίσει οι διαρκείς και έντονες εμπορικές τους δραστηριότητες και η οποία έφθασε «κατά τους μετριώτερους υπολογισμούς έως τας οκτακόσιας χιλιάδας διστήλων»^[73]. Μέσω αυτής θα στήριζαν στο εγγύς μέλλον ένα μεγάλο μέρος των πολεμικών αναγκών του Αγώνα με στόχο βεβαίως και την δική τους οικογενειακή προβολή^[74] αλλά και την απελευθέρωση της Ελλάδας από τον οθωμανικό ζυγό.

Α) ΠΗΓΕΣ

Αδημοσίευτες πηγές

- Γενικά Αρχεία του Κράτους, Ιστορικό Αρχείο-Μουσείο Ύδρας [IAMY], *Αρχείον Κοινότητος Ύδρας*, αδημ. λυτά έγγραφα, κώδικες-κατάστιχα 1778-1835.

- IAMY, K1, «Κατάλογος των ονομάτων της νήσου Ύδρας, 1782 Μαρτίου α΄» και K2, «1785 Ιουνίου 21. Χρεώστηδες».

Δημοσιευμένες πηγές

- *Αρχείον Κοινότητος Ύδρας*, τ. Α΄- ΙΣΤ.

- *Αρχεία Λαζάρου και Γεωργίου Κουντουριώτου 1821-1832*, δημοσιευμένα από τον Α. Λιγνό, τ.1-5 (1821-1825), Ιστορικό Αρχείο Ύδρας, Αθήνα 1920-1922, Πειραιάς 1926-27.

- *Αρχεία Λαζάρου και Γεωργίου Κουντουριώτου 1793- 1837*, τ. 1-5, Βιβλιοθήκη Γενικών Αρχείων του Κράτους, Αθήνα 1966.

- Αντώνιος Λιγνός, *Ημερολόγια του πλοίου «Μιλτιάδης» του εξ Ύδρας πλοιάρχου Γεωργίου Σαχίνη, 1824-1827*, Ιστορική Υπηρεσία Βασιλικού Ναυτικού, Αθήνα, 1949.

Β) ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ

- Αδαμοπούλου-Παύλου Κ. – Πρασά Α., *Ανδρέας Μιαούλης (1769-1835), από την υπόδουλη ως την ελεύθερη Ελλάδα.*, Αθήνα 2003, εκδόσεις Εστία.

- Αλεξανδρής, Κ., *Η αναβίωση της θαλασσίας μας δυνάμεως επί τουρκοκρατίας*, έκδοσις ιστορικής υπηρεσίας Β.Ν., Αθήνα 1960.

- Βλασσόπουλος Νίκος Στ., *Το ναυτικό του Μεσολογγίου τον 18ο αιώνα*, Αθήνα 2005.

- Γούδας, Αναστάσιος, *Βίοι παράλληλοι των επί της αναγεννήσεως της Ελλάδος διαπρεψάντων ανδρών*, Αθήνα 1871, τ. Δ΄.

ΣΥΝΕΔΡΙΟ

ΡΗΓΑΣ ΦΕΡΡΑΙΟΣ, ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ, ΦΡΑΝΣΙΣΚΟ ΝΤΕ ΜΙΡΑΝΤΑ

- η Ελληνική Σκέψη στην Αυτοθέσμιση των Κοινωνιών, τον Διαφωτισμό και την Γνώση

ΑΞΟΝΑΣ Ι: Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΚΕΨΗ ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΟΡΑΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΩΝ

www.academy.edu.gr

- Κατσιαρδή –Hering, Όλγα, *Λησμονημένοι ορίζοντες Ελλήνων εμπόρων. Το πανηγύρι στη Σενεγάλλια (18ος-αρχές 19ου αιώνα)*, Αθήνα 1989.
- Κιτρομηλίδης, Πασχάλης, *Η Γαλλική Επανάσταση και η Νοτιοανατολική Ευρώπη*, Διάπτων, Αθήνα 1990.
- Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Εισαγωγή στην ιστορία της Νεοελληνικής κοινωνίας, 1700-1821*, Αθήνα 1988.
- Κρεμμυδάς, Βασίλης, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία 1776-1835*, τ. Α', Αθήνα 1985.
- Κρεμμυδάς, Βασίλης, «Η οικονομική κρίση στον ελλαδικό χώρο στις αρχές του 19ου αιώνα και οι επιπτώσεις της στην επανάσταση του 1821», *Μνήμων*, τ. 6, Αθήνα 1976-77.
- Κριεζής, Γεώργιος, Δ., *Ιστορία της νήσου Ύδρας προ της Ελληνικής Επαναστάσεως του 1821*, Εν Πάτραις 1869.
- Λαζαρόπουλος, Ι., *Το πολεμικόν ναυτικόν της Ελλάδος, από Ανεξαρτησίας μέχρι βασιλείας Όθωνος*, Αθήναι 1936.
- Λιγνός, Αντώνιος, *Ιστορία της νήσου Ύδρας*, τ.1-3, Αθήναι 1046-1953.
- Α. Λαιμός, *Το Ναυτικόν του Γένους των Ελλήνων*, Αθήναι 1968.
- Λεονταρίτης, Γεώργιος, *Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)*, Αθήνα 1981.
- Λιγνός, Αντώνιος, *Ιστορία της νήσου Ύδρας*, τ. Α' - Γ', Αθήνα 1946.
- Μάξιμος, Σ., *Η αυγή του ελληνικού καπιταλισμού*, Αθήνα 1973.
- Πουλόπουλος, Σ., *Το κοινωνικοοικονομικό σύστημα της Ελλάδος και αι επιδράσεις του επί της διαμορφώσεως του εθνικού χώρου*, Θεσσαλονίκη 1972.
- Σάθας, Κωνσταντίνος, *Ειδήσεις τινές περί εμπορίου και φορολογίας εν Ελλάδι επί Τουρκοκρατίας* Αθήναι 1977.
- Φωκάς, Δημ., Γ., *Καράβια του Αγώνος*, ανατ. Εκδ. Βέργας, Αθήνα 1994.
- Χατζηαναργύρου, Ανάργυρος, Α., *Τα Σπετσιωτικά*, τ. Α', εν Αθήναις 1861.
- Devege, M., *L' Europe et le monde a la fin du XVII siecle*, Paris.
- Leake, William, *Travels in Northern Greece by William Leake lieutenant colonel of the Royal Artillery*, London 1835.
- Nouradounghian, G., *Recueil d' actes internationaux de l' Empire Ottoman*, Paris 1897, τ.1.

[1] Γεώργιος Λεονταρίτης, *Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)*, εκδ. Αθήνα 1981, σ.3, όπου διατυπώνεται η άποψη ότι η γένεση του ελληνικού εμπορικού στόλου τοποθετείται ήδη στον 16ο αι.

[2] Πασχάλης Κιτρομηλίδης, *Η Γαλλική Επανάσταση και η Νοτιοανατολική Ευρώπη*, Διάπτων, Αθήνα 1990.

[3] Σύμφωνα με τον Ενετό Υποπρόξενο του Μεσολογγίου Ιωάννη Λάππα., στα 1764 στο λιμάνι του Μεσολογγίου ήταν νηολογημένα πλέον των 50 πλοίων, τα μεγαλύτερα από τα οποία έφθαναν τους 350 τόνους, συναγωνίζονταν δε τα αγγλικά. Βλ. σχετ. Κωνσταντίνος Σάθας, *Ειδήσεις τινές περί εμπορίου και φορολογίας εν Ελλάδι επί Τουρκοκρατίας* Αθήναι 1977, σ. 43-47. Επίσης Όλγα Κατσιαρδή –Hering., *Λησμονημένοι ορίζοντες Ελλήνων εμπόρων. Το πανηγύρι στη Σενεγάλλια (18ος-αρχές 19ου αιώνα)*, Αθήνα 1989, σ.171-175, Κ. Αλεξανδρής, *Η αναβίωσις της θαλασσίας μας δυνάμεως επί τουρκοκρατίας*, Αθήναι 1960, σ. 36, Α. Λαιμός, *Το Ναυτικόν του Γένους των Ελλήνων*, Αθήναι 1968, τ. Α', σ. 89. Για την εξέλιξη του μεσολογγίτικου ναυτικού βλ. επίσης Νίκος Στ. Βλασσόπουλος, *Το ναυτικό του Μεσολογγίου τον 18ο αιώνα*, Αθήνα 2005.

[4] Επρόκειτο για εμπορικές διευκολύνσεις όπως μειωμένοι δασμοί, δικαιώματα οργάνωσης εμπορικών παροικιών και εγκατάστασης προξενικών αρχών, ετεροδικία κλπ.

[5] Γεώργιος Λεονταρίτης, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850)*, ΕΜΝΕ –ΜΝΗΜΩΝ, 1996, σ. 11. Μ. Devege, *L' Europe et le monde a la fin du XVII siecle*, Paris, σ. 69. Η Γαλλία πράγματι είχε κλείσει με την Πύλη εμπορικές συμφωνίες ήδη από το 1535 και αργότερα το 1673.

[6] Δημ. Γ. Φωκάς, *Καράβια του Αγώνος*, ανατ. Εκδ. Βέργας, Αθήνα 1994, σ. 17 και Γεώργιος Δ. Κριεζής, *Ιστορία της νήσου Ύδρας προ της Ελληνικής Επαναστάσεως του 1821*, Εν Πάτραις, 1869, σ. 23-30, όπου περιγράφονται διεξοδικά ναυτικές δραστηριότητες των Ύδραίων.

[7] Λεονταρίτης, ό.π., σ. 18-22.

[8] Ωστόσο από το ΑΚΥ, τ. Α', σ. 35-36, φαίνεται ότι οι Ύδραίοι δεν έπαψαν να εκτιμούν και άλλες σημαίες προστασίας όπως λ.χ. αυτή της Μάλτας.

[9] G. Nouradounghian, *Recueil d' actes internationaux de l' Empire Ottoman*, τ.1, σ.338-344, όπου και το κείμενο της Συνθήκης.

- [10] Αντώνιος Λιγνός, *Ιστορία της νήσου Ύδρας*, τ. Α', Αθήνα 1946, σ.29.
- [11] Σ. Πουλόπουλος, *Το κοινωνικοοικονομικό σύστημα της Ελλάδος και οι επιδράσεις του επί της διαμορφώσεως του εθνικού χώρου*, Θεσσαλονίκη 1972, σ. 5.
- [12] Κριεζής, , *ό.π.*, σ. 169-170.
- [13] *AKY*, τ. Α', σ. 102.
- [14] Αντώνιος Λιγνός, *Ιστορία της Νήσου Ύδρας*, τ. Α', Αθήνα 1946, σ. 105-109
- [15] Βασίλης Κρεμμυδάς, *Εισαγωγή στην ιστορία της Νεοελληνικής κοινωνίας, 1700-1821*, Αθήνα 1988, σ. 182.
- [16] Βασίλης Κρεμμυδάς, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία 1776-1835*, τ. Α', Αθήνα 1985, σ. 147.
- [17] Βασίλης Κρεμμυδάς, *Εισαγωγή στην Ιστορία της νεοελληνικής κοινωνίας (1700-1821)*, Αθήνα 1976, σ. 130-132. Επίσης βλ. και άρθρο του ίδιου με τίτλο «Η οικονομική κρίση στον ελλαδικό χώρο στις αρχές του 19ου αιώνα και οι επιπτώσεις της στην επανάσταση του 1821», *Μνήμων*, τ. 6, Αθήνα 1976-77, σ. 24-31 καθώς και Αντώνιος Λιγνός, *Ιστορία της Νήσου Ύδρας*, τ. Α', Αθήνα 1946, σ. 120 –135 και Ανάργυρος Α. Χατζηαναργύρου, *Τα Σπετσιωτικά*, τ. Α', εν Αθήναις 1861, σ. κε'.
- [18] *Αρχεία Λαζάρου και Γεωργίου Κουντουριώτου 1821-1832*, δημοσιευμένα από τον Α.Λιγνό,[στο εξής: *Αρχείο Κουντουριωτών*] τ.1-5 (1821-1825), Ιστορικών Αρχείων Ύδρας, Αθήνα 1920-1922, Πειραιάς 1926-27.
- [19] *Αρχεία Λαζάρου και Γεωργίου Κουντουριώτου 1793- 1837*, τ. 1-5, Βιβλιοθήκη Γενικών Αρχείων του Κράτους, Αθήνα 1966. [στο εξής *Αρχείο Κουντουριωτών*]
- [20] Αντώνιος Λιγνός, *Ιστορία της νήσου Ύδρας*, τ. 1, Αθήνα 1946, σ. 14.
- [21] Αναστάσιος Γούδας, *Βίοι παράλληλοι των επί της αναγεννήσεως της Ελλάδος διαπρεψάντων ανδρών*, Αθήναι 1871, τ. Δ', σ. 231.
- [22] Λόγω της μετάβασής του στα Ιεροσόλυμα, βλ. σχετ. Γούδας, αυτόθι και Γώργιος Κριεζής, *Ιστορία της νήσου Ύδρας προ της Ελληνικής Επαναστάσεως του 1821*, Εν Πάτραις, 1869, σ. 14-15.
- [23] Γεώργιος Κριεζής, , *ό.π.*, σ.15.
- [24] Κ.Α.Αλεξάνδρης, *Η αναβίωσις της θαλασσίας μας δυνάμεως κατά την τουρκοκρατίαν*, Έκδοσις ιστορικής υπηρεσίας Β.Ν., Αθήναι 1960, σ. 167.
- [25] *AKY*, τ. Α', σ. 277, 278, 314. Σύμφωνα με το κείμενο της διαθήκης του Αναγνώστη Κουντουριώτη συμπεραίνουμε ότι είχε έναν ακόμη αδελφό τον Νικόλαο και δύο αδελφές τις Κυριακή και Άννα. Βλ. σχετ. *Αρχείο Κουντουριωτών*, τ. 6, σ. 9-10.
- [26] Όπως συνάγεται από επιστολή του ίδιου της 25ης Μαρτίου 1793 προς τον Παντολέοντα Οικονόμου στην Αίγινα αλλά και από την διαθήκη του στις 5 Απριλίου 1801, σύμφωνα με ην οποία φέρεται να αφήνει σημαντικά ποσά σε ναούς και μοναστήρια της περιοχής. Βλ. σχετ. *Αρχείο Κουντουριωτών*, τ. 6, Αθήνα 1966, σ. 7-11.
- [27] *AKY*, τ. Α'. σ. 193 όπου φέρεται ο Αναγνώστης Κουντουριώτης να δανείζει το κοινό της Ύδρας με « γρόσια τρεις χιλιάδες και πεντακόσια ήτοι ας 3.500, τα οποία αγοικούνται σίγουρα της γης με το διάφορόν τους προς δέκα πέντε τα εκατό τον χρόνον...».
- [28] *IAMY*, K1 , «Κατάλογος των ονομάτων της νήσου Ύδρας, 1782 Μαρτίου α'», σ. 4 , K2, «1785 Ιουνίου 21. Χρεώστηδες», σ.23
- [29] Γούδας, *ό.π.*, σ. 232.
- [30] Γούδας, *ό.π.*, σ. 231.
- [31] *AKY*, τ. Α', σ. 166.
- [32] *AKY*, τ.Α', σ. 50.
- [33] Σ. Μάξιμος, *Η αυγή του ελληνικού καπιταλισμού*, Αθήνα 1973, σ. 18, 28.
- [34] Ο παλληκαρισμός ήταν έντονο κοινωνικό φαινόμενο της εποχής. Βλ. σχετ. Λιγνός, *ό.π.*, σ. 46-48. Ενδεικτικά βλ. και *AKY*, τ. Α', σ. 277, 278, 279.
- [35] Βλ. σχετικό έγγραφο του κοινού της Ύδρας προς το διερχόμενο του στόλου Ιωάννη Καλλιμάχη στο *AKY*, τ. Α', σ. 296-297, και τ. 2, σ. 141.
- [36] *Αρχείο Κουντουριωτών*, τ. 6, σ. 9-11.
- [37] Ήταν σύμφωνα με το κείμενο της διαθήκης του η Καλή, η Κονδύλω, η Σκεύω (συζ. Τζάνη), η Ελένη (συζ. Δρίτσα) η Αικατερίνη (συζ. Νικ. Βόκου) και η Φλωρού (συζ. Ι. Ορλάνδου). Βλ. σχετ. *Αρχείο Κουντουριωτών*, τ.6, σ. 9-11.
- [38] Είχε γεννηθεί στα 1769. Βλ. σχετ. Γούδας, *ό.π.* σ. 230.
- [39] Γούδας, *ό.π.*, σ. 232.

- [40] Βασίλης Κρεμμυδάς, ό.π., σ. 196-202.
- [41] Γούδας, ό.π., σ. 226.
- [42] Ο Γεώργιος απέκτησε τρεις γιους τους: *Ανδρέα* (που διετέλεσε υπουργός και πρεσβευτής), *Θεόδωρο* (που διετέλεσε πρόξενος της Ελλάδας στη Μάλτα) και *Λάζαρο* και τρεις θυγατέρες τις: *Μαρία* (σύζ. του πρωθυπουργού και υπουργού Μπενιζέλου Ρούφου), *Κονδύλω* (συζ. Αθανασίου Μιαούλη) και *Καλλιόπη* (συζ. Αλεξάνδρου Κοντόσταυλου).
- [43] Ο Λάζαρος απέκτησε πέντε γιους τους κατά σειρά: *Ανδρέα*, *Δημήτριο* (που έγινε και γεροϋσιαστής), *Γεώργιο* (που πέθανε σπουδάζοντας στην Ελβετία), *Παντελή* (που εξελέγη πολλές φορές βουλευτής Ύδρας), *Ευαγγέλη* και τρεις θυγατέρες : την *Μαρία* (συζ. Δημ. Βούλγαρη «τζουμπέ»), την *Ελένη* και την *Κονδύλω*.
- [44] ΑΚΥ, τ. Γ', σ. 164-165, 184.
- [45] ΑΚΥ, τ. Β', σ. 212, 258-259, 263, 264, 265
- [46] Λιγνός, *Ιστορία της Νήσου Ύδρας*, τ. Α', Αθήνα 1946, σ. 80.
- [47] Ο Λάζαρος Κουντουριώτης και ο Αναστάσης Κοκκίνης δε δίστασαν μάλιστα να δανείσουν τον Ρώσο ναύαρχο Σενιάβιν με το ποσό των 45.000 φλωριών, τα οποία ουδέποτε επεστράφηκαν στους δικαιούχους. Βλ. σχετ. Κ. Αδαμοπούλου-Παύλου -Α.Πρασά, *Ανδρέας Μιαούλης (1769-1835), από την υπόδουλη ως την ελεύθερη Ελλάδα.*, Αθήνα 2003, εκδόσεις Εστία, σ. 63.
- [48] ΑΚΥ, τ. Β', σ. 414-415.
- [49] ΑΚΥ, τ. Β', σ. 48, 84, 193, 194, 195, 229, 230-231, 322, 331, 332, 333, 450.
- [50] *Travels in Northern Greece by William Leake lieutenant colonel of the Royal Artillery*, London 1835, σ. 217-218.
- [51] ΑΚΥ, τα. ΙΕ', σ. 104, 227, 236.
- [52] ΑΚΥ, τ. Η' σ. 487α, 487γ, τ. ΙΒ', σ. 264, 265, 269, 279, 280, τ. ΙΕ', σ. 102, 123, 227, 234, τ. ΙΣΤ', σ. 194, 220.
- [53] ΑΚΥ, τ. ΙΕ', σ. 128, τ. ΙΣΤ', σ. 194. Πρόκειται για το ίδιο πλοίο που μετονομάζεται αργότερα σε «Μεγάλο Καράβι» ενδεικτικό του μεγέθους και της επιβολής του, ενώ παράλληλα το συναντούμε και με την ονομασία «Μιλτιάδης» βλ. σχετ. Δημ. Γ. Φωκάς, *Καράβια του Αγώνος*, ανατ. Εκδ. Βέργας, Αθήνα 1994.
- [54] ΑΚΥ, τ. ΙΕ', σ. 128.
- [55] ΑΚΥ, τ. ΙΕ', σ. 102, 121, 228, 236 και τ. ΙΣΤ', σ. 194.
- [56] Αντώνιος Λιγνός, *Ημερολόγια του πλοίου «Μιλτιάδης» του εξ' Ύδρας πλοιάρχου Γεωργίου Σαχίνη, 1824-1827*, Ιστορική Υπηρεσία Βασιλικού Ναυτικού, Αθήναι, 1949.
- [57] ΑΚΥ, τ. ΙΑ', σ. 171, 184, τ. ΙΕ', σ. 102, 128, 227, 234, 431, 433, τ. ΙΣΤ', σ. 194.
- [58] ΑΚΥ, τ. ΙΕ', σ. 102, 122, 227, 234 και τ. ΙΣΤ', σ. 194, 220.
- [59] ΑΚΥ, τ. ΙΕ', σ. 102, 124, 227, 234 και τ. ΙΣΤ', σ. 194, 224.
- [60] ΑΚΥ, τ. ΙΣΤ', σ. 194.
- [61] ΑΚΥ, τ. ΙΣΤ', σ. 200, 216.
- [62] ΑΚΥ, τ. ΙΣΤ', σ. 194.
- [63] ΑΚΥ, τ. ΙΣΤ', ό.π.
- [64] ΑΚΥ, τ. ΙΣΤ', ό.π.
- [65] ΑΚΥ, τ. ΙΣΤ', ό.π.
- [66] ΑΚΥ, τ. ΙΣΤ', ό.π.
- [67] ΑΚΥ, τ. ΙΕ', σ. 102, 234 και τ. ΙΣΤ', σ. 194.
- [68] ΑΚΥ, τ. ΙΕ', σ. 6, 116.
- [69] ΑΚΥ, τ. ΙΕ, σ. 116.
- [70] ΑΚΥ, αυτόθι.
- [71] Ι. Λαζαρόπουλος, *Το πολεμικόν ναυτικόν της Ελλάδος, από Ανεξαρτησίας μέχρι βασιλείας Όθωνος*, Αθήναι 1936, σ. 14.
- [72] ΑΚΥ, τ. ΙΣΤ', σ. 194-209.
- [73] Γούδας, ό.π., σ. 233. Σύμφωνα με τον ιστορικό, παρότι ιδιαίτερα ο Λάζαρος Κουντουριώτης ήταν «φρονιμώτατος περί την χρήσιν αυτής(της περιουσίας)», τουλάχιστον τα τρία τέταρτα της περιουσίας αυτής δαπανήθηκαν για τις ανάγκες του Αγώνα.
- [74] Σχετική είναι λ.χ. η περίπτωση αιτήματος του Γ. Κουντουριώτη προς τον αδελφό του Λάζαρο στα 1824, να στηρίξει οικονομικά αυτόν και την Κυβέρνησή του μέσω της οικογενειακής περιουσίας, κατά το διάστημα δεινών πολιτικών αντεγκλήσεων και εμφυλίων διαμαχών, λίγο πριν την έλευση του αγγλικού δανείου στην επαναστατημένη Ελλάδα. Βλ. σχετ.