

Μνήμων

Τόμ. 13 (1991)



Μίνως Κομνηνός, Κασιώτες Καραβοκύρηδες στον 19ο-20ό αιώνα. (Η συμβολή της Κάσου στην παγκόσμια Ναυτιλία), Αθήνα 1990, 367 σ.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ι. ΚΟΝΤΟΣ

doi: [10.12681/mnimon.472](https://doi.org/10.12681/mnimon.472)

Βιβλιογραφική αναφορά:

ΚΟΝΤΟΣ Χ. Ι. (1991). Μίνως Κομνηνός, Κασιώτες Καραβοκύρηδες στον 19ο-20ό αιώνα. (Η συμβολή της Κάσου στην παγκόσμια Ναυτιλία), Αθήνα 1990, 367 σ. *Μνήμων*, 13, 397-400. <https://doi.org/10.12681/mnimon.472>

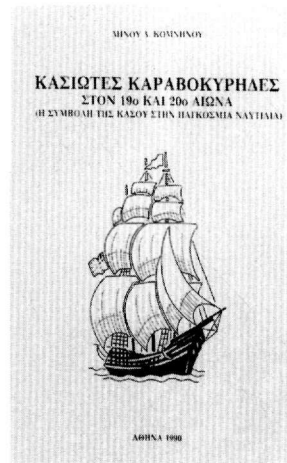
Μίνως Κομνηνός, Κασιώτες Καραβοκώρηδες στον 19ο-20ό αιώνα. (Η συμβολή της Κάσου στην παγκόσμια Ναυτιλία), Αθήνα 1990, 367 σ.

«Η διάδοση των στοιχείων της Κασιώτικης ναυτικής παράδοσης και η δυνατότητα στον μελλοντικό ερευνητή να μελετήσει την ναυτική ιστορία του νησιού»¹ αποτελούν τους στόχους αυτής της μοναδικής, μέχρι στιγμής, έκδοσης για την ναυτική ιστορία της Κάσου.

Παράθεση πλούσιου υλικού, καλή χρήση γραπτών και προφορικών πηγών², μνήμες που είναι άλλωστε τόσο ζωντανές, ακόμα και τώρα στους κατοίκους της Κάσου, ζωντανεύουν το ναυτικό παρελθόν του νησιού.

Η Κάσος απ' όλα τα άλλα Δωδεκάνησα, διατήρησε χωρίς διακοπή την επίδοσή της στην ποντοπόρο ναυτιλία κατά τους αιώνες που πέρασαν. Οι ναυτικοί της διέπρεψαν στην εμπορική αλλά και στην πολεμική ναυτιλία.

Στις αρχές του 19ου αιώνα οι Κασιώτες καραβοκώρηδες συναγωνίζονται επάξια τις άλλες σημαντικές



1. Μίνως Κομνηνός: *Κασιώτες καραβοκώρηδες στον 19ο-20ό αιώνα. (Η συμβολή της Κάσου στην παγκόσμια ναυτιλία)*, Αθήνα 1990.

2. Οι ιστορικές πηγές που διασώζονται για την Κάσο και αναφέρονται συγκεκριμένα στο παρελθόν του νησιού είναι ελάχιστες και αποσπασματικές. Έχουν διασωθεί κείμενα που μιλούν για την συμμετοχή της Κάσου στην επανάσταση του 1821 και για την εξέλιξη των σχέσεων των Κασιωτών καπεταναίων με τα άλλα νησιά που παίζουν τότε καθοριστικό ρόλο στην υπόλοιπη επαναστατημένη χώρα (Ύδρα, Σπέτσες κλπ.). Αξιοσημείωτη είναι η ανταλλαγή επιστολών με τα νησιά αυτά, η απεγνωσμένη αναζήτηση βοήθειας στις δύσκολες στιγμές που περνά η Κάσος. Από την άλλη, σώζονται σκόρπια κείμενα και αναφορές που θίγουν την παρουσία και την δραστηριότητα των Κασιωτών στη Σύρο και στην Αίγυπτο παράλληλα. Η Σύρος, το Πορτ-Σάϊντ, η Αλεξάνδρεια, αποτελούν τόπους συγκέντρωσης και μετανάστευσής τους μετά το ολοκαύτωμα του νησιού.

Επισημαίνω ένα βιβλιογραφικό κατάλογο —πηγές τις οποίες μεταξύ των άλλων χρησιμοποίησε και ο Μ. Κομνηνός, στην ανάπτυξη του θεματός του:

— Τρ. Ευαγγελίδης - Μιχαηλίδης Νουάρος: *Ιστορία της νήσου Κάσου* (1935) — Νικολ. Μαυρός: *Το ιστορικό αρχείο της Κάσου* (τρεις τόμοι), (1937) — Μ. Μαλλιάρáκης: *Επίτομος περιγραφή της νήσου Κάσου*, (Αλεξάνδρεια 1894) — Claude Etienne Savary: *Lettres sur la Grèce* (1788) — *Επιστολή περί Κάσου* (Μετάφραση Μ. Μαλλιάρáκης 1859) — Ε. Μ. Μελάς: *Ο διάκος των Δωδεκάνησων* (1975) — Ε. Γ. Πρωτοψάλτης: *Η συμβολή της Κάσου στο 1821* (διάλεξη του 1950 στην Αρχαιολ. Υπηρεσία) — Κ. Φραγκούλης: *Το λεύκωμα της Κάσου* (Πορτ-Σάϊντ 1921) — Κ. Φραγκούλης: *Η συμβολή των Ελλήνων εις την τομή της διάρυγας του Σουέζ* (Αλεξάνδρεια 1924).

Εκτός από τις γραπτές πηγές πρέπει να αναφέρουμε και τις αφηγήσεις των παλαιών Κασιωτών (ναυτικών και μη) που συνετέλεσαν στην ολοκλήρωση αυτού του βιβλίου. Οι ζωντανές μαρτυρίες συνδέουν σε πολλές περιπτώσεις —και όχι μόνο για την περίπτωση του βιβλίου του κ. Μίνου Κομνηνού— κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο κρίσεις, γεγονότα και χρονικές στιγμές για τις οποίες έχουν εξαφανισθεί εντελώς οι χειροπιαστές αποδείξεις.

ναυτικές δυνάμεις του Ελληνικού χώρου (Ύδρα-Σπέτσες-Χίος). Κυριαρχούν με επιτυχία, ιδιαίτερα στον γνώριμο γι' αυτούς χώρο της Ανατολικής Μεσογείου (Αίγυπτο, Συρία, Μ. Ασία κ.ά.) και διεκδικούν την μονοπώληση των ναυτικών εμπορικών μεταφορών αυτών των περιοχών.

Συμμετέχουν αποφασιστικά στην επανάσταση του 1821, μετατρέποντας σε πολεμικό τον πολυάριθμο εμπορικό στόλο τους και βοηθώντας σε εξαιρετικά κρίσιμες στιγμές, αποκλεισμένα από τους Τούρκους κατακτητές νησιά, όπως την Κρήτη. Το τίμημα γι' αυτή την δράση τους ήταν βαρύ: Το ολοκαύτωμα του νησιού, στις αρχές του Ιουνίου του 1824 και ο εξανδραποδισμός των κατοίκων του.

Τους Κασιώτες караβοκύρηδες —στην σύντομη ιστορική περιγραφή του Μ. Κομνηνού— μετά από αρκετά χρόνια τους συναντάμε αυτή την φορά μετανάστες στη Σύρο. Η Σύρος σημαντικό, αν όχι μοναδικό, κέντρο ανάπτυξης της ναυτικής, της εμπορικής και της ναυπηγικής δραστηριότητας της μετεπαναστατικής φάσης της ελληνικής ναυτιλίας, συγκεντρώνει μεταξύ των άλλων τις συντονισμένες προσπάθειες του ελληνικού κράτους για την επανασύσταση, σε νέες βάσεις, του εμπορικού στόλου της χώρας. Εδώ στεγάζονται και λειτουργούν πολλές ελληνικές και αλλοδαπές ναυτιλιακές επιχειρήσεις και διαμορφώνονται οι πλέον κατάλληλες προϋποθέσεις συνεργασίας και συνεταιρισμού των Κασιωτών караβοκύρηδων με άλλες παλαιές και νέες ανερχόμενες ναυτικές δυνάμεις. Μ' αυτόν τον τρόπο, η Σύρος, κείμενη γεωγραφικά στο ελεύθερο ελληνικό κράτος και ελέγχοντας την εσωτερική ναυτική επιχειρηματική κίνηση «υποκαθιστά» την κατεστραμμένη, ναυτικά, πατρίδα των Κασιωτών караβοκύρηδων³.

Στο σημείο αυτό θάπρεπε να αναφέρουμε και να επισημάνουμε —πράγμα που δεν κάνει ο Μ. Κομνηνός στο βιβλίο του— την παρουσία και την έντονη δραστηριότητα Κασιωτών και στην Αίγυπτο. Κασιώτες ναυτικοί συμπράττουν ανάμεσα στα 1859-1870 στην κατασκευή του έργου της διάνοιξης της διώρυγας του Σουέζ, υπό τις οδηγίες του γάλλου μηχανικού Φερδινάνδου Λε Σεψ⁴. Έμπειροι ναυτικοί, πολυταξιδεμένοι, που γνωρίζουν τα μυστικά της θάλασσας, προσφέρουν τις γνώσεις τους αλλά και την προσωπική τους εργασία για την ολοκλήρωση του θαύματος της κατασκευής της διώρυγας ή όπως θάλεγε ο F. Braudel: «...στο τέλος της μεσογειακής λίμνης, στην μετατροπή της εσωτερικής θάλασσας που καταλήγει στον Ινδικό Ωκεανό...»⁵. Αξίζει να σημειώσουμε εδώ μιá ιστορική λεπτομέρεια: ο πρώτος πλοηγός που διέπλευσε την διώρυγα ήταν Κασιώτης ναυτικός⁶.

Αυτή η δραστηριότητά τους συνετέλεσε στην δημιουργία μεταναστευτικών κέντρων

3. Εκείνη την εποχή παρατηρείται στα πλαίσια της ανάπτυξης της ξεχωριστής οικονομικής-κοινωνικής-πολιτικής θέσης της Σύρου, μιá έντονη τάση μετανάστευσης πλουσίων οικογενειών της Κάσου. Στα περίφημα εκπαιδευτήρια του νησιού, γόνοι πλουσίων Κασιωτών, λαμβάνουν τις εγκύκλιες σπουδές τους και διακρίνονται σ' αυτές.

4. Η επιλογή και η χρησιμοποίηση των Κασιωτών για την κατασκευή αυτού του έργου δεν είναι τυχαία. Η προηγούμενη ναυτική παρουσία τους στον χώρο αυτό, της Ανατολ. Μεσογείου (κυρίως την περίοδο 1750-1824), οι σχέσεις τους μ' αυτούς τους λαούς, η επίδρασή τους σ' αυτούς, ενίσχυσαν αυτή την ιδιαίτερη προτίμηση.

5. F. Braudel: «Η μεσόγειος, ο χώρος, η ιστορία» (εκδ. Αλεξάνδρεια 1989).

6. Κ. Ν. Φραγκούλης: *ό.π.*

στο Πορτ-Σαΐδ, την Αλεξάνδρεια και σε άλλες παρόχθιες πόλεις του Σουέζ. Εκεί οι Κασιώτικες κοινότητες βάζουν τα θεμέλια για την οικονομική, εμπορική και πνευματική τους άνθηση που θα ακολουθήσει στα επόμενα χρόνια.

Στις αμέσως επόμενες δεκαετίες 1860-1890, το φαινόμενο «της μετάβασης»⁷, από τους εμποροκαρaboκύρηδες στους εφοπλιστές, στην ναυπηγική, στην κατασκευή πλοίων με μεγάλη χωρητικότητα, θα πλήξει και τους Κασιώτες καρaboκύρηδες. Η επικράτηση του ατμού και οι διαμορφούμενες άνισες πλέον, ανταγωνιστικές συνθήκες στον ελληνικό και τον διεθνή χώρο θα σημάνουν μια κρίσιμη περίοδο για την ναυτιλία της Κάσου.

«Μόλις το 1898 άρχισαν να ενδιαφέρονται οι Κασιώτες για την ατμήρη ναυτιλία, σε μια εποχή που τα ιστιοφόρα τους δεν ήταν δυνατόν να πετύχουν μια συμφέρουσα τιμή στην εγχώρια και διεθνή αγορά για να μπορέσουν στη συνέχεια να τα αντικαταστήσουν με σύγχρονα ατμόπλοια. Αναγκάζονται έτσι, αυτοί οι καρaboκύρηδες να εργασθούν σαν απλοί πλοίαρχοι σε ατμόπλοια ξένων εφοπλιστών. Παρ' όλα αυτά κατόρθωσαν σε λίγο χρονικό διάστημα να γίνουν και πάλι πλοιοκτήτες»⁸.

Ο πρώτος παγκόσμιος πόλεμος θα προκαλέσει βέβαια ανεπανόρθωτες απώλειες στα Κασιώτικα πλοία, θα ανεβάσει όμως κατακόρυφα τα ναύλα και τα έσοδα. Μ' αυτόν τον τρόπο, την εποχή του μεσοπολέμου, αρκετές εφοπλιστικές οικογένειες της Κάσου, αγοράζουν σε συμφέρουσες τιμές μεταχειρισμένα πλοία. Αυξάνεται σε ποσότητα και σε ανταγωνιστικότητα ο Κασιώτικος στόλος, συστήνεται η «Ατμοπλοία Κάσου» (1927), μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες σε διεθνές επίπεδο⁹. Οι πρώτες μέρες του δεύτερου παγκόσμιου πολέμου βρίσκουν τους Κασιώτες εφοπλιστές να έχουν σχηματίσει με κέντρα τη Ν. Υόρκη και το Λονδίνο μιά διεθνή ναυτική δύναμη¹⁰. Ναυτικοί οίκοι όπως των Κουλουκουνη-Ρεθύμνη, γίνονται ισχυροί και συμμετέχουν δυναμικά και αποφασιστικά στην ανοδική πορεία της ελληνικής και της παγκόσμιας ναυτιλίας. Ιδιαίτερα μετά το τέλος του πολέμου η αγορά, από την οικογένεια Κουλουκουνη, μεγάλου αριθμού πλοίων τύπου liberty έδωσε πνοή ζωής στην παραπαίουσα τότε διεθνή και εσωτερική ναυτιλιακή αγορά¹¹.

Μέσα από την παράθεση των βιογραφιών των Κασιωτών καρaboκύρηδων, άλλοτε συντόμων και άλλοτε εκτενών, αναπαριστάνεται μια χαμένη για πάντα παράδοση εκα-

7. Β. Καρδάσης: «Εμπορική Ναυτιλία 1858-1884». (θέμα ανακοίνωσης στο διήμερο το αφιερωμένο στον Ν. Σβορώνο (30-31/3/1990) που διοργανώθηκε από την Εταιρεία Σπουδών Νεοελλ. Πολιτισμού και Γενικής Παιδείας - Σχολή Μωραΐτη).

8. Μίνως Κομνηνός: *ό.π.*

9. Όλα αυτά διαδραματίζονται εκτός της Κάσου. Η Κάσος από την εποχή του ολοκαυτώματος —όπως συμβαίνει και με άλλα νησιά που υπέστησαν ολοκληρωτική καταστροφή— δεν επανακάι ποτέ πια τον έλεγχο της ναυτιλιακής δραστηριότητας των εφοπλιστών-πλοιοκτητών της. Αντίθετα παρατηρούμε μια προσπάθεια συνύπαρξης και συνεργασίας Κασιωτών σε πολλά επίπεδα (εφοπλιστές, ναυτικοί, πλοίαρχοι κλπ.) στις χώρες και στις πόλεις που εντοπίζεται η παρουσία τους.

10. Μίνως Κομνηνός, *ό.π.*

11. Τα μεταπολεμικά χρόνια Κασιώτες εφοπλιστές όπως η οικογένεια Κουλουκουνη, ο Α. Παπαδάκης —ο μεγαλύτερος πλοιοκτήτης κασιώτικης καταγωγής—, ο Διακάκης, ο Νικολάου, ο Λεντάκης και πολλοί άλλοι και αργότερα τα παιδιά τους συνεχίζουν και διατηρούν την ναυτική παράδοση με την ίδια επιτυχία.

τονταετιών που σημάδεψε γενιές Κασσιωτών ναυτικών. Στις σελίδες του βιβλίου επιβεβαιώνεται και αποδεικνύεται σ' ένα πρωτογενές στάδιο, η συνεισφορά της Κάσου στην ελληνική και διεθνή ναυτιλιακή οικογένεια. Από την άποψη αυτή, το έργο ικανοποιεί και τον πιο απαιτητικό μελετητή και αποτελεί σημαντικό βοήθημα για την παραπέρα διερεύνηση και ανάλυση, σε διαφορετικά επίπεδα, της περίπτωσης της Κάσου.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ι. ΚΟΝΤΟΣ

Ἑλένης Καλλιγᾶ, Ἡ Πρόνοια γιὰ τὸ παιδί στὴν Ἑλλάδα τοῦ 19ου αἰώνα, Ἀθήνα, Ἴδρυμα Ἐρευνῶν γιὰ τὸ παιδί, 1990, 313 σ.

Ἀνοίγοντας ἓνα καινούργιο βιβλίο, καὶ μάλιστα ἱστορίας, πρῶτα διαβάζω τὰ Περιεχόμενα. Γιατὸ εἶναι σοφότερο νὰ βρίσκονται μπροστά, παρὰ στὸ τέλος. Μετά, ἀπὸ ἐπαγγελματικὸ κουσούρι, πάω κατευθεῖαν στὶς τελευταῖες σελίδες. Ψάχνω ἐκεῖ τίς πηγές τοῦ συγγραφέα. Τί εἶδους ὕλικό κοιτάξεις; Χρησιμοποίησε ἀρχεῖα, καὶ ποιὰ; Στηρίζεται σὲ ἀποδελτίωση τοῦ τύπου; Ἀποθησαυρίζει λανθάνοντα ἢ σπάνια ἔντυπα; Μετά στὴ βιβλιογραφία: τί εἶδους γενικότερα βιβλία ἀναφορᾶς χρησιμοποιοῖ; Ἄν ἔχεις ἐξοικείωση μὲ ἓνα δύο θέματα τοῦ βιβλίου ψάχνεις νὰ βρεῖς παραπομπές σὲ ἄρθρα καὶ συγγραφεῖς πού ξέρεις. (Δὲν παραλείπεις βέβαια νὰ κοιτάξεις ἂν τυχὸν περιλαμβάνονται καὶ δικές σου δουλειές). Ἐνδιαφέρον παρουσιάζει πάντοτε ἡ ξένη βιβλιογραφία. Δείχνει τὴ «σχολή» στὴν ὁποία ὁ συγγραφέας ἀνήκει. Ποῦ σπούδασε καὶ ἀκόμη τίς ἰδεολογικές του προτιμήσεις. (Αὐτὰ βέβαια ἰσχύουν γιὰ συγγραφεῖς φρέσκους ἀπὸ τὸ ἔξωτερικό πού συνήθως δημοσιεύουν τὸ διδακτορικό τους ἢ κάτι παράγωγο του. Μετά βολεύεις τὴ διεθνή ἐνημέρωσή σου ὅπως μπορεῖς). Ἄφου δεῖς ἐπίσης τίς Εὐχαριστίες, πού δείχνουν τὴν παρέα τοῦ συγγραφέα ἢ τὴν προϊστορία τοῦ κειμένου, καθὼς καὶ μερικά εἰδικὰ σημεῖα, τυχαῖα ἢ ὄχι, ἀποφασίζεις ἂν ἀξίζει νὰ διαβάσεις τὸ βιβλίο, ἂν θὰ τὸ διαβάσεις τώρα ἢ ὅταν τὸ χρειαστεῖς, ὁλόκληρο ἢ μόνο τὰ κεφάλαια πού θεωρεῖς πὼς σὲ ἐνδιαφέρουν.

Ἔτσι ξεκίνησα μὲ τὸ βιβλίο τῆς Ἑλένης Καλλιγᾶ, *Ἡ Πρόνοια γιὰ τὸ παιδί στὴν Ἑλλάδα τοῦ 19ου αἰώνα*. Τὰ περιεχόμενα ὑπόσχονταν μιὰ ἐνδιαφέρουσα διαδρομὴ. Ἀπὸ τὸ Ὀρφανοτροφεῖο τῆς Αἴγινας πού εἶχε ἰδρύσει ὁ Καποδίστριας στὰ μεγάλα ὄρφανοτροφεῖα πού ἄρχισαν νὰ ἰδρύνονται ἀπὸ τὰ μέσα τῆς ὑπὸ ἐξέταση περιόδου (Ἀμαλίειο, Χατζηκώστα, Ζάννειο, Μπαμπαγιώτου), καὶ ἀπὸ ἐκεῖ στὶς Σχολές ἀπόρων παιδῶν καὶ στὸ «Νηπιακὸ Ἐπιμελητήριο Μελαῶ».

