

## Μνήμων

Τόμ. 33 (2014)

ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΝΕΟΥ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΥ

# ΜΝΗΜΩΝ



### ΜΕΛΕΤΕΣ

ΦΩΤΙΝΗ ΧΑΙΡΕΤΗ, Χριστιανοί και μουσουλμάνοι στο Ιερόδικείο του Χάν-δακα. Ειδήσεις για τον ναχιγιέ Μαλεβιζίου (1669-1689)  ΒΑΣΙΛΗΣ Κ. ΓΟΥΝΑΡΗΣ, Οι περιπέτειες του Κωνσταντή Καλαμάτα και άλλων ελλήνων κουρσάρων του Αιγαίου στην υπηρεσία της Βρετανίας (1756-1763)  ΧΡΗΣΤΟΣ ΛΟΥΚΟΣ, Ένας Έλληνας στο Παρίσι επιδοκιμάζει τη 18η Μπρυμαίρ του Λουδοβίκου Βοναπάρτη  ΞΕΝΙΑ ΜΑΡΙΝΟΥ, Αυτός που δεν ήταν εκεί. Σημειώσεις για τον Louis Auguste Blanqui στο Παρίσι του 1870-1871  ΚΩΣΤΑΣ ΡΑΪΤΗΣ, Έμποροι στην Αυστρία του «μακρού» 19ου αιώνα  ΛΑΒΕΝΣ ΠΟΛΙΤΗΣ, *Πού να βρούμαστε κρημμένα* – το κοινό; Αναγνώσεις στην εικοσαετία του Μεσοπολέμου. Τυμφορηστός, *Η μικρούλα*, 1923  ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ν. ΤΕΝΕΚΕΤΖΗΣ, Τέχνη και πολιτική στον Ψυχρό Πόλεμο. Ο διεθνής διαγωνισμός γλυπτικής για το Μνημείο του Αγνώστου Πολιτικού Κρατούμένου  ΔΕΘΝΙΔΑΣ ΚΑΛΑΜΒΡΕΤΑΚΗΣ, Το ελληνικό δικτατορικό καθεστώς στη συγκυρία του μεσανατολικού πολέμου του 1973

### ΒΙΒΛΙΟΚΡΙΤΙΚΟ ΑΡΘΡΟ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΤΑΘΗΣ, Ανακνώνοντας τη ματιά μας για το Εικοσιένα με αφορμή τον *Μακρογιάση* του Νίκου Θεοτοκά

### ΒΙΒΛΙΟΚΡΙΣΙΕΣ

Αλέξανδρος Ναυπλιώτης, *Βίαιη Πάτισση*, Τάκης Καριάλης, *Τακρος Μαντούβαλος*, Ειρήνη Ριζάκη, Αλεξάνδρα Σφοίνη, Ολγα Κατσαρδής-Hering, Τριαντάφυλλος Ε. Σκλαβενίτης, Μάρια Βελιώτη-Γεωργιοπούλου, Βασίλης Κρημνυδής

# 33

ΑΘΗΝΑ 2013-2014

## ΟΙ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΕΣ ΤΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΗ ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΚΟΥΡΣΑΡΩΝ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ (1756-1763)

ΒΑΣΙΛΗΣ Κ. ΓΟΥΝΑΡΗΣ

doi: [10.12681/mnimon.855](https://doi.org/10.12681/mnimon.855)

### Βιβλιογραφική αναφορά:

ΓΟΥΝΑΡΗΣ Β. Κ. (2014). ΟΙ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΕΣ ΤΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΗ ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΚΟΥΡΣΑΡΩΝ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ (1756-1763). *Μνήμων*, 33, 51-76.

<https://doi.org/10.12681/mnimon.855>

ΒΑΣΙΛΗΣ Κ. ΓΟΥΝΑΡΗΣ

ΟΙ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΕΣ ΤΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΗ ΚΑΛΑΜΑΤΑ  
ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΚΟΥΡΣΑΡΩΝ  
ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ  
ΤΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ (1756-1763)

Η κουρσάρικη δραστηριότητα αποτελεί βασική παράμετρο όλων των πολέμων του 18ου αιώνα, που διεξήχθησαν μεταξύ ναυτικών δυνάμεων. Η δυνατότητα νόμιμης λεηλασίας και εμπορίας αγαθών που μετέφεραν πλοία με εχθρική σημαία, δελέαζε όσους ναυτικούς μπορούσαν να εξοπλίσουν με πυροβόλα τα πλοία τους και να ριψοκινδυνεύσουν εμπλοκές με το επίσης οπλισμένο ή συνοδευόμενο εμπορικό ναυτικό των αντιπάλων. Ένα από τα δραματικότερα κεφάλαια των επιχειρήσεων αυτού του είδους γράφθηκε κατά τη διάρκεια του Επταετούς Πολέμου (1756-1763). Η Βρετανία, αντιμέτωπη στη θάλασσα με τις δυνάμεις της Γαλλίας και της Ισπανίας (από το 1761), εξαπέλυσε άμεσα εκτεταμένο κουρσάρικο πόλεμο σε παγκόσμια κλίμακα, στον οποίο έλαβαν μέρος περίπου 1.700 καταδρομικά. Το δικαίωμα των ουδέτερων κρατών να μεταφέρουν εμπορεύματα των εμπόλεμων (πλην λαθραίων), που είχε κατοχυρωθεί με διμερείς συμφωνίες από δεκαετίες, αμφισβητήθηκε στην πράξη, λόγω της εκτεταμένης χρήσης του προς όφελος του γαλλικού εμπορίου. Η θέση αυτή, σύμφωνα με την οποία ήταν παράνομες όλες οι εμπορικές δραστηριότητες τρίτων χωρών με τη Γαλλία, και επομένως όλα τα γαλλικών συμφερόντων εμπορεύματα ήταν νόμιμες λείες, διεύρυνε τον κύκλο του κούρσου, κρατικό και ιδιωτικό. Ήταν μια σχετικά εύκολη υπόθεση, αφού τα ουδέτερα σκάφη προστατεύονταν μόνον από τα έγγραφά τους. Προκάλεσε, όμως, την επιδείνωση των σχέσεων με την Ισπανία,<sup>1</sup> την αντίδραση των Ολλανδών και την απειλή σύναψης αντιβρετανικού συνασπισμού όλων των ουδέτερων. Έτσι, τον Ιούνιο του 1759, με την Privateer's

---

1. Jean O. McLachlan, «The Uneasy Neutrality. A Study of Anglo-Spanish Disputes over Spanish Ships Prized 1756-1759», *Cambridge Historical Journal* 6.1 (1938) 55-77.

Act, η κυβέρνηση του William Pitt, προκειμένου να περιορίσει τις ποικίλες αυθαιρεσίες κατά τη διενέργεια νηοψιών, αφαίρεσε το δικαίωμα των πλοιοκτητών να εγγυώνται προσωπικά τη σωστή διεξαγωγή των κουρσάρικων επιχειρήσεων. Επίσης, περιόρισε τη χορήγηση αδειών ιδιωτικού κούρσου (*letter of marque*) μόνον σε πλοία εκτοπίσματος άνω των εκατό τόνων, με ελάχιστο οπλισμό δέκα κανόνια και πλήρωμα σαράντα ανδρών, κατόπιν αυτοψίας του τελώνη. Όσες άδειες δεν πληρούσαν τις προϋποθέσεις ακυρώθηκαν. Κατά την περίοδο που ακολούθησε (1759-1761), η μείωση των επενδύσεων σε καθαρά καταδρομικές επιχειρήσεις εναντίον εμπορικών πλοίων ευνόησε τον συνδυασμό εμπορίου και κούρσου. Επίκεντρο ήταν η Μεσόγειος Θάλασσα. Ήταν χώρος που δεν ελεγχόταν πλήρως από το βρετανικό ναυτικό, ειδικά μετά την κατάληψη της βάσης του στη Μινόρκα στην αρχή του πολέμου, αλλά δελεαστικός, αφού πάντοτε υπήρχαν διαθέσιμα εμπορεύματα και αγορές λειών. Μετά την παρακμή του γαλλικού αποικιακού εμπορίου από την Καραϊβική, από το 1758 και εξής, το Λιβόρνο, η Μάλτα, η Μεσσήνη και η Ζάκυνθος εμφανίζονται ως οι συνηθέστεροι λιμένες υποδοχής βρετανικών λειών. Το 1759-1760 οι μεσογειακές λείες ήταν τετραπλάσιες των ατλαντικών και η ανησυχία των Γάλλων για το εμπόριό τους έκδηλη.<sup>2</sup>

Στους κουρσάρους του βρετανικού στέμματος ανήκουν και οι λεγόμενοι *Angligracs*, στους οποίους αναφέρθηκε παρεμπιπτόντως ο Νίκος Σβορώνος. Ήταν έλληνες θαλασσόλυκοι, κυρίως από την παροικία του Mahon της Minorca αλλά και από τα Επτάνησα, τη Μάλτα και την Κρήτη, ανάμικτοι με «Σκλαβούνους» από τα δαλματικά παράλια. Εισήλθαν, επισήμως ή ανεπισήμως, στην υπηρεσία του βρετανικού Ναυαρχείου με προτιμώμενη περιοχή δράσης την Ανατολική Μεσόγειο, τα δικά του νερά. Αποτέλεσαν τη συνέχεια της εμπορικής κουρσάρικης και πειρατικής δραστηριότητας που οι πάροικοι ναυτικοί της Minorca –αρχετοί από αυτούς Πάτμιοι στην καταγωγή– είχαν αναλάβει ήδη από τη δεκαετία του 1740, κατά τη διάρκεια του πολέμου της διαδοχής του αυστριακού θρόνου.<sup>3</sup> Ένας από αυτούς ήταν ο Κωνσταντής Καλαμάτσας, γνωστός ήδη

2. James G. Lydon, *Pirates, Privateers, and Profits*, Άπερ Σαντλ Ρίβερ, Νιου Τζέρσεϋ, The Greg Press, 1970, σ. 99-100. David Starkley, *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*, Έξετερ, Univ. of Exeter Press, 1990, σ. 161-164, 174, 186-187. Για μια συνοπτικότερη παρουσίαση της δουλειάς του στα ελληνικά βλ. του ιδίου, «Δαιμόνια πνεύματα: Βρετανικές καταδρομικές επιχειρήσεις 1739-1815», στο Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ός αιώνας. Ναυτιλία, εμπόριο, οικονομία*, Αθήνα, Αλεξάνδρεια, 2001, σ. 161-165, 179-192.

3. Νίκος Γ. Σβορώνος, *Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης τον 18ο αιώνα*, μτφρ.

σε όσους έλληνες ιστορικούς ασχολήθηκαν με τη μελέτη των γαλλικών αρχειακών πηγών του 18ου αιώνα λόγω της εντατικής δράσης του σε βάρος των Γάλλων στα πελοποννησιακά παράλια. Θεωρούνταν μέχρι τώρα Ζακυνθινός.<sup>4</sup> Η συνεργασία του με τη Βρετανία εξασφάλισε για τους ιστορικούς πολύ περισσότερα τεκμήρια. Μέσω των αναφορών και των αιτήσεων του προς διάφορες δημόσιες υπηρεσίες αλλά και προς τη βρετανική πρεσβεία Κωνσταντινουπόλεως, θα αποτυπωθούν οι περιπέτειές του στο διάστημα 1756-1764, όταν διασταυρώθηκαν με την πορεία κι άλλων θαλασσόλυκων της περιόδου. Περιλαμβάνουν μερικές ναυτικές και οικονομικές δραστηριότητές του πριν από τον Επταετή Πόλεμο, τη χρεοκοπία του το 1755, την πολεμική δράση του κατά την κατάληψη της Minorca από τους Γάλλους (1756), τη ζωή του στο Λονδίνο και την ενεργοποίησή του ως κουρσάρου (1756-1758), στοιχεία της σύντομης δράσης του στο Αιγαίο, έως τη σύλληψή του από το οθωμανικό ναυτικό (1759-1760), καθώς και τις τετραετείς προσπάθειές του να αποφυλακιστεί (1761-1765). Η ατελής προσωπογραφία που θα επιχειρηθεί εδώ, μπορεί να θεωρηθεί ως αντιπροσωπευτική της περιπετειώδους πορείας των ελλήνων ναυτικών στα μέσα του 18ου αιώνα: μιας γενιάς ανδρών που δεν καθιερώθηκαν ως εθνικοί ήρωες, όπως ο Λάμπρος Κατσώνης τριάντα χρόνια αργότερα,

Σ. Ασδραχάς, Ξ. Γιαταγάνας, Φ. Ηλιού, Θ. Καλαφάτης, Χ. Χατζηωσσήφ, Αθήνα, Θεμέλιο, 1996, σ. 158-161. Γεώργιος Λεονταρίτης, *Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)*, Αθήνα, Εταιρεία Μελέτης Νέου Ελληνισμού, 1987, σ. 49. Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνοκτητης ναυτιλίας 19ος-20ός αιώνας*, Αθήνα, Νεφέλη, 2001, σ. 68-70. Κάποιος Γεώργιος Αμπτάλης, άγνωστων λοιπών στοιχείων, αναφέρεται ως κάτοχος εντολής (commission) εγκεκριμένης από τον δούκα του Argyle, προφανώς τον δεύτερο βρετανό διοικητή της Minorca (1711-13, 1714-16). Στο βρετανικής σημαίας σκάφος του επιβιβάστηκαν στο Κάιρο μουσουλμάνοι ταξιδιώτες, τους οποίους λήστεψε και εγκατέλειψε. Με το πλήρωμα και τα κλοπιμαία, αξίας 30.000 κορωνών, αποβιβάστηκε στην Ancona για να καταλήξει τελικά ασφαλής στη Ρώμη. Δύο από τους επιβάτες, προφανώς επιφανείς, προσέφυγαν στην Πύλη και τελικά ταξίδεψαν το 1719-20 μέχρι το Λονδίνο, για να διεκδικήσουν το δίκαιό τους: National Archives, State Papers (SP) 97/24, Κωνσταντινούπολη, Stanyan προς Craggs, Κωνσταντινούπολη, 21 Οκτωβρίου 1718, π.η., f. 304r-v και 2 Μαρτίου 1720, π.η., f. 345r-v.

4. Αλεξάνδρα Κραντονέλλη, *Ελληνική πειρατεία και κόρσος τον ΙΗ' αιώνα και μέχρι την Ελληνική Επανάσταση*, Αθήνα, Εστία, 1998, σ. 45. Βασίλης Κρεμμυδάς, *Το εμπόριο της Πελοποννήσου στο 18ο αιώνα (1715-1792) με βάση τα γαλλικά αρχεία*, Αθήνα 1972, σ. 103-104. Απόστολος Ε. Βακαλόπουλος, *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού*, τ. 4, Θεσσαλονίκη 1973, σ. 201, όπου παραπέμπεται το άρθρο του Marshall (βλ. παρακάτω, υποσ. 11).

όμως συγκέντρωναν σχεδόν όλα τα επαγγελματικά χαρακτηριστικά της ελληνικής ναυτικής επιχειρηματικότητας, μεταξύ ειρήνης και πολέμου, νόμου και παρανομίας, Δύσης και Ανατολής: τόλμη, πονηριά, επιλεκτική εντιμότητα, κινητικότητα, κοινωνικότητα, ευελιξία, προσαρμοστικότητα και επιμονή.<sup>5</sup>

Όταν ο Καλαμάτας, Έλληνας στο γένος, έλαβε το δικό του *letter of marque*, στις 21 Οκτωβρίου 1757, είχε ήδη διανύσει μια περιπετειώδη ζωή. Σύμφωνα με κατοπινό έγγραφο της βρετανικής πρεσβείας, η οποία βρισκόταν σε επαφή μαζί του, παρά το επίθετό του και την αντίθετη μαρτυρία των Γάλλων, ήταν Πάτμιος (*a native of Patmos*) κι όχι Ζακυνθινός, ενδεχομένως καλαματιανής καταγωγής. Ως καπετάνιος μετέφερε παράνομα, κατά τα εμπορικά ταξίδια του στο Αρχιπέλαγος, αρκετούς συμπατριώτες του (*his Countrymen*), υπηκόους του σουλτάνου, για μόνιμη εγκατάσταση στο νησί αυτό που βρισκόταν υπό βρετανική διοίκηση από το 1713.<sup>6</sup> Είναι γνωστό ότι οι Βρετανοί ευνόησαν κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1740 τη δημιουργία ελληνικής ουνιτικής (αλλά και εβραϊκής) κοινότητας, σε μια προσπάθεια να δημιουργήσουν τεχνητά ερείσματα, φιλικά διακείμενα στο δικό τους καθεστώς μέσα στην καθολική Minorca.<sup>7</sup> Είναι γνωστό, επίσης, ότι μεγάλο μέρος της παροιχίας —ίσως οι μισοί— ήταν Πάτμιοι, με σημαντικότερο τον σιτέμπορο Χατζή-Μανόλη Σίφαντο, που είχε ανοίξει τον δρόμο προς τις Βαlearίδες.<sup>8</sup> Το 1743 επέτρεψαν την εγκατάσταση ορθόδοξου ιερέα από την Κορσική (ουνίτη όμως) και επί μία δεκαετία αντιμετώπισαν σθεναρά όλες τις διαμαρτυρίες, αιτιάσεις και προκαταλήψεις των ντόπιων καθολικών σε βάρος των Ελλήνων. Τελικά, με τη βοήθεια του νέου υποδιοικητή της Minorca, του ιρλανδού υποστρατήγου William Blakeney, το 1754 ολοκληρώθηκε και επιτέλους λειτούργησε στο Mahon ορθόδοξος ναός. Στα έξοδα της ανέγερσης είχε συμβάλει και ο Καλαμάτας με 150 *pesas*.<sup>9</sup> Την ίδια χρονιά (1754) χορηγήθηκε τριακονταετής άδεια χρήσης γης, κοντά στην ακτή,

5. Για την εξέλιξη αυτή βλ. και Λεονταρίτης, *ό.π.*, σ. 36.

6. SP 97/42, Captain Calamata's case, f. 8r.

7. Οι οικογένειες των ελλήνων εμπόρων σε αναφορά τους (9 Δεκεμβρίου 1743) προς τον εκκλησιαστικό προϊστάμενο της Minorca προσδιορίζονται ως «Catholick Christians of the Greek Church»: Colonial Office (CO) 174/2, f. 154r.

8. Ν. Γ. Σβορώνος, «Η ελληνική παροιχία της Μινόρκας. Συμβολή στην ιστορία του ελληνικού εμπορικού ναυτικού του 18ου αιώνα», *Mélanges Octave et Melpo Merlier*, τ. 2, Αθήνα, Institute Française, 1956, σ. 326, 347.

9. Sanz F. Hernandez, «La colonia griega establecida en Mahón durante el siglo XVIII», *Revista de Menorca* 20 (1925) 340.

στους Νικόλαο και Θεόδωρο Αλεξιανό, δύο από τους πρώτους παροίκους, Μονεμβασιώτες στην καταγωγή,<sup>10</sup> καθώς και σε άλλους Έλληνες, προκειμένου να οργανώσουν αλυκές και να κτίσουν εργαστήριο επεξεργασίας τόνων.<sup>11</sup> Από την περίοδο αυτή διασώζεται μαρτυρία μιας πληρωμής στον Καλαμάτα, τον Δεκέμβριο του 1753, από το δημόσιο ταμείο, ίσως για κάποια μεταφορικά. Καταβλήθηκε μέσω του Θεόδωρου Αλεξιανού, που τελούσε τότε εγγυητής του Charles Williams. Ο τελευταίος ήταν ο συλλέκτης των φόρων ελλιμενισμού και οινοπνεύματος, όπως φαίνεται από κατοπινό απολογισμό του Αλεξιανού στο Λονδίνο το 1758.<sup>12</sup> Έχει, επίσης, δημοσιευτεί έγγραφο, από το οποίο προκύπτει πως ο Καλαμάτας ήταν καπετάνιος στην πολάκρα «La Compostana» ή «Fornells», ιδιοκτησίας του Νικόλαου και Θεόδωρου Αλεξιανού καθώς και του Ζαφείρη Παπαγιαννόπουλου, με ποσοστό επί του πλοίου  $\frac{3}{8}$ . Το ποσοστό αυτό φαίνεται πως του το είχαν δώσει οι Αλεξιανοί και ο Παπαγιαννόπουλος. Επειδή όμως στερούνταν ιδίου κεφαλαίου, το παραχώρησε το 1755 στον έμπορο Lorenzo Poli ως εγγύηση, προκειμένου να εφοδιάσει το πλοίο του, κατά το ποσοστό που του αναλογούσε, πριν από ένα ταξίδι στο Λεβάντε. Επειδή το ταξίδι αυτό δεν αποδείχθηκε προσοδοφόρο, ο Poli, για να πάρει πίσω τα χρήματά του, προσέφυγε στο Υπωναυαρχείο, όπου ο Καλαμάτας, στα τέλη του 1755, ομολόγησε το απλήρωτο χρέος του.<sup>13</sup>

Η πρώτη φάση της προβληματικής εγκατάστασης των Ελλήνων στη Minorca έληξε τον Ιούνιο του 1756, όταν το νησί καταλήφθηκε από τους Γάλλους. Αμέσως μετά την αποβίβασή τους, ο Καλαμάτας, σύμφωνα με διασταυρωμένες αναφορές του ιδίου, εγκατέλειψε την πολάκρα και τα άλλα υπάρχοντά του και προσέτρεξε ως άμισθος εθελοντής στο φρού-

10. Βλ. αναφορά της 16ης Σεπτεμβρίου 1749 στο CO 174/2, f. 162r, όπου υπογράφει ως Νικόλας Αλεξάνο Μαλβαζία. Περισσότερα για τους Αλεξιανούς βλ. στο Ι. Κ. Χασιώτης, «Οι Αλεξιανοί της Μινόρκας. Συμβολή στην ιστορία των ελληνικών αποδημιών κατά τον ΙΗ' αιώνα», *Ροδωνιά. Τιμή στον Μ. Ι. Μανούσακα*, τ. 2, Ρέθυμνο, Πανεπιστήμιο Κρήτης, 1994, σ. 649-660.

11. Gregory Desmond, *Minorca the Illusory Prize. A History of the British Occupations of Minorca between 1708 and 1802*, Λονδίνο και Τορόντο, Associated University Presses, 1990, σ. 82 και 152. F. H. Marshall, «A Greek Community in Minorca», *The Slavonic and East European Review* 11.31 (1932) 101-106.

12. Court of Chancery (C) 12/991/23. Πρβλ. T(reasury) 1/364, ff. 56-57.

13. Pedro Pablo Moreno Lucas-Torres, *La colonia Griega de Menorca a través de los documentos notariales de Mahón (1756-1802)*, αδημ. διδακτ. διατριβή, Γρανάδα 2011, σ. 491-494, έγγρ. Νο. 69. Για την παραχώρηση και την ανάγνωση του εγγράφου, όπως και για την παραπομπή στον Hernandez ευχαριστώ τον ομότιμο καθηγητή Ι. Κ. Χασιώτη.



ριο St. Philip, το βρετανικό προπύργιο, όπου και πολέμησε από τις 20 Απριλίου μέχρι τις 29 Ιουνίου. Στις αποθήκες του φρουρίου μετέφερε από το πλοίο του ένα βαρέλι καλαμποκάλευρο και δύο κιβώτια με γεμάτες γυάλινες μπαρουτοθήκες και φυσίγγια. Συνολικά στη φρουρά μετρήθηκαν 53 Έλληνες, εκ των οποίων οι 21 μάχιμοι, οι περισσότεροι εθελοντές και λίγοι μισθοδοτούμενοι.<sup>14</sup> Μετά τη συνθηκολόγηση, ο Blakeney και οι άνδρες του μεταφέρθηκαν με γαλλικό πλοίο στο Γιβραλτάρ.<sup>15</sup> Εκεί παρέμειναν τουλάχιστον μέχρι τον Σεπτέμβριο. Τότε ο Καλαμάτας και οι άλλοι έλληνες εθελοντές, αποσκοπώντας σε αποζημίωση, φρόντισαν να εφοδιαστούν με συστατική επιστολή του Blakeney. Μεσολαβητής ήταν ο Θεόδωρος Αλεξιανός, τον οποίο ο βρετανός υποστράτηγος αναφέρει ως *the principal Greek*. Εξάλλου, η σημαντική βοήθεια του Αλεξιανού και ο ηγετικός του ρόλος έχουν καταγραφεί και από άλλη πηγή.<sup>16</sup> Ουσιαστικά η σύσταση φαίνεται πως υπαγορεύτηκε από τον ίδιο τον Αλεξιανό, ο οποίος και βεβαίωσε, από πρώτο χέρι, την αφοσίωση του Καλαμάτα, έτοιμου πάντα να αναλάβει οποιοδήποτε καθήκον. Το ίδιο συνέβη και με τους άλλους έλληνες πολεμιστές. Σε μια από αυτές, μάλιστα, στην πίσω όψη, για να διευκολύνει τον κομιστή, έγραψε στα ελληνικά «σερτηφικάδο του γκενεράλε διά τον Παναγιώτη Αγγομαβρήτη».<sup>17</sup> Προφανώς η ελληνική φρουρά βρισκόταν υπό την ηγεσία του και είναι εντελώς απίθανο οι άνδρες της να είχαν προσωπική γνωριμία με τον υποστράτηγο. Αλλιώς, ο Καλαμάτας δεν γνώριζε καν την αγγλική γλώσσα.<sup>18</sup>

Λίγο αργότερα, άγνωστο πότε ακριβώς, ο Αλέξανδρος και ο Θεόδωρος Αλεξιανός, ο Καλαμάτας και κάποιοι άλλοι έλληνες εθελοντές (Γιακουμής Ιωάννου, Πέτρος Μιχαλίτσης, Νικόλας Καλημέρης, Γιώργος Αγγέλου, Γιώργος Μενιέ και Παναγιώτης Αγιομαυρίτης) βρέθηκαν στο

14. Desmond, *ό.π.*, σ. 172. Πρβλ. T1/393, f. 158r, όπου «List of the Greeks which were Volunteers at Saint Philip's Castle in Minorca during the Siege» με 21 ονόματα. Άλλοι οκτώ μισθοδοτούνταν τακτικά κι έτσι δεν πιστοποιήθηκε ο εθελοντισμός τους, ώστε να αποζημιωθούν αργότερα.

15. Admiralty 1/383, μήνυμα του πλοίου Ramilyes εν πλω κοντά στο ακρωτήριο Sa Roqueta, 15 Ιουλίου 1756, f. 475r.

16. Edward Clarke, *A Defence of the Conduct of the Lieutenant-Governor of the Island of Minorca. In Reply to a Printed Libel, Secretly Dispersed, without a Name, and which is Annexed to this Account*, Λονδίνο 1767, σ. 35 και 40.

17. T1/393, f. 155r.

18. T1/379/47-49, ff. 73r-75r. Βλ. επίσης Marshall, *ό.π.*, σ. 106-107, όπου δημοσιεύεται η αίτηση του Καλαμάτα προς το Privy Council (8 Ιουλίου 1757), η οποία παραπέμφθηκε στον λόρδο θησαυροφύλακα και εναποτέθηκε στο αρχείο του (T1/379, f. 73r).

Λονδίνο.<sup>19</sup> Τα ναύλα του ο πάτριος θαλασσινός τα εξασφάλισε με δάνειο από κάποιον έμπορο του Γιβραλτάρ. Όπως έγραψε, δεν είχε πλέον φίλους και υποστηρικτές, και αδυνατούσε να επιστρέψει στην πατρίδα του. Έχοντας φυγαδεύσει οθωμανούς υπηκόους ήταν πλέον παράνομος. Ταλαιπωρημένος από ασθένειες, αποτάθηκε, τον Ιούλιο του 1757, στον βρετανό βασιλέα. Του ζήτησε χρηματική βοήθεια, ως ανταπόδοση της πιστοποιημένης εθελοντικής πολεμικής υπηρεσίας του.<sup>20</sup> Το αίτημά του εγκρίθηκε και έλαβε πενήντα λίρες, όπως προκύπτει από την απόδειξη που υπέγραψε.<sup>21</sup> Ο Κωνσταντής έλαβε τα χρήματα και πλήρωσε τα χρέη που είχε δημιουργήσει στο Γιβραλτάρ αλλά όχι τα παλαιότερα στο Mahon. Με τη βοήθεια μερικών φίλων του, που δέχθηκαν να μπουν εγγυητές, όπλισε ένα πλοίο με ελληνικό πλήρωμα, για να ξεκινήσει καταδρομές εναντίον των Γάλλων με βάση το Γιβραλτάρ. Προμηθεύτηκε, μάλιστα, το απαιτούμενο *letter of marque*. Αγνοούσε, ενδεχομένως, πως η Πύλη, από την αρχή του Επταετούς Πολέμου, με αφορμή τη δράση ενός πλοίου νηολογημένου στο Mahon με έλληνα καπετάνιο, που διαλαλούσε πως είναι βρετανός υπήκοος, είχε ανανεώσει (όπως και η Βενετία) τη διαταγή απαγόρευσης προς όλους τους υπηκόους της να γίνουν κουρσάροι και να διεξάγουν εχθροπραξίες στις θάλασσες και τα φρούρια του σουλτάνου. Ίδια απαγόρευση, όπως θα δούμε παρακάτω, είχαν εκδώσει και οι Άγγλοι, αλλά ίσως το πιστοποιητικό δράσης του ξακουστού Blakeney να δημιούργησε στο Ναυαρχείο την εντύπωση πως επρόκειτο περί εντοπίου της Minorca.<sup>22</sup> Αν δεν αγνοούσε τα τυπικά αυτά προβλήματα, τότε σίγουρα ο έλληνας καπετάνιος αδιαφορούσε και υποτιμούσε τις περιπλοκές, πιστεύοντας πως το χαρτί του ήταν πανίσχυρο.

Ο Καλαμάτας ήταν έτοιμος να αποπλεύσει, όταν αρρώστησε βαριά και αναγκάστηκε να εξαντλήσει το περίσσειμά του σε φάρμακα και γιατρούς. Του ήταν αδύνατο να ενεργοποιήσει την άδεια κουρσάρικης δράσης χωρίς νέα οικονομική βοήθεια, την οποία ζήτησε, μετά από πέντε μήνες ασθένειας, με τη μεσολάβηση του William Ponsonby Viscount Duncannon, δηλαδή του λόρδου Επιτρόπου του Ναυαρχείου, ως αποζημίωση για τα εφόδια τα οποία είχε μεταφέρει στο φρούριο του St. Philip, φροντί-

19. Τα ονόματα προκύπτουν από την υποβολή των αιτημάτων τους: T1/380/39, f. 74r, T1/393, ff. 150r-153r. Τελευταίος, το 1762, υπέβαλε το αίτημά του ο Αλέξανδρος Αλεξιάκος: Privy Council (PC) 1.7.4, ff.1r-2r. Πρβλ. Marshall, *ό.π.*, σ. 106.

20. T1/379/47-48, ff. 73r-74r.

21. T1/379/49, f. 75v.

22. SP 97/39, Fox προς Porter, Whitehall, 14 Ιουλίου 1756 s.f. και Porter προς Fox, Κωνσταντινούπολη, 14 Σεπτεμβρίου 1756, s.f.



ζοντας εγκαίρως να λάβει απόδειξη παραλαβής από την επιμελητεία. Οι ενυπόγραφες επιστολές των συμπληρωματικών αιτήσεων του δεν φέρουν ημερομηνία. Σημείωσε, όμως, πως βρισκόταν στην Αγγλία ήδη για ένα χρόνο και δύο μήνες. Με δεδομένο ότι η συστατική του επιστολή είχε υπογραφεί από τον Blakeney στο Γιβραλτάρ, στις 15 Σεπτεμβρίου 1756, το νέο αίτημα πρέπει να υποβλήθηκε το νωρίτερο στα τέλη του 1757.<sup>23</sup> Αν κρίνουμε από τις εξελίξεις, μάλλον κι αυτό ικανοποιήθηκε.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, το *letter of marque* του Καλαμάτα εκδόθηκε όσο ήταν ακόμη άρρωστος. Διέμενε τότε στην ενορία του Αγίου Γεωργίου στην Hanover Square, δηλαδή στο κεντρικό Λονδίνο, κοντά στο Oxford Circus. Παρά την κατάστασή του, αναγκάστηκε να παραστεί προσωπικά, όπως προβλεπόταν, στο High Court of Admiralty. Η άδεια κούρσου εκδόθηκε για λογαριασμό πλοίου περίπου διακοσίων τόνων με το όνομα «Lord Blakeney», που θα απέπλεε με πλήρωμα εκατόν πενήντα ανδρών. Προφανώς δεν πρέπει να συγχέεται με το κουρσάριχο «Brave Blakeney» του Liverpool, ενενήντα μόλις τόνων, που μαζί με το «Anson», την ίδια ακριβώς περίοδο, έκαναν πλούσιο τον ιδιοκτήτη τους George Campbell. Τον ίδιο μήνα εκδόθηκαν άλλες 95 άδειες κούρσου –οι περισσότερες σε ένα μήνα κατά τη διάρκεια του Επταετούς Πολέμου– για καταδρομικά με πληρώματα που ξεπερνούσαν τους 11.300 άνδρες.<sup>24</sup> Ο πόλεμος κορυφωνόταν. Το σκαρί του Καλαμάτα έφερε οπλισμό 16 κανονιών με κιλλίβαντα, 18 περιστρεφόμενα κανονάκια, 150 μικρά όπλα, 150 σπαθιά, 20 βαρέλια πυρίτιδα, 50 μεγάλες μπάλες κανονιών και περίπου 200 μικρές. Διέθετε εφόδια για έξι μήνες, δύο σύνολα ιστίων, τέσσερις άγκυρες, τέσσερα παλαμάρια και περίπου ένα τόνο επικουρικά σχοινιά. Ήταν, δηλαδή, ένα μπριγκαντίνι ή μια πολάκρα, με προδιαγραφές κατώτερες από τη μικρότερη κατηγορία των πολεμικών πλοίων του Βασιλικού Ναυτικού. Ως ιδιοκτήτες και εξοπλιστές του πλοίου δηλώθηκαν επισήμως ο Θεόδωρος Αλεξιανός, ο Moses de Salvador Cansino και «άλλοι έμποροι του Λονδίνου». Ο Cansino ήταν Εβραίος της Minorca, παντρεμένος με Εβραία από το Γιβραλτάρ. Ενδεχομένως αυτός ήταν ο δανειστής του Καλαμάτα.<sup>25</sup> Προφανώς ο Πάτμιος δεν ήταν τόσο μόνος

23. T1/382, f. 114r και T1/368, ff. 77r-78r.

24. Desmond, *Minorca*, ό.π., σ. 183-184 και 301. Πρβλ. Gomer Williams, *History of the Liverpool Privateers and Letters of Marque with an Account of the Liverpool Slave Trade*, Λίβερπουλ 1897, σ. 90-91. Και τα δυο κουρσάρικα αναφέρονται ως σταθμευμένα στο Κάλιαρι σε επιστολή που δημοσιεύτηκε στο *London Evening Post* στις 28 Μαΐου 1757.

25. Tito M. Benady, «The Role of the Jews in the British Colonies of the Wes-

στο Λονδίνο όσο ήθελε να φαίνεται στις αιτήσεις του. Σύμφωνα με το ίδιο έγγραφο, ύπαρχος (Lieutenant) του πλοίου θα ήταν ο Robert White· πυροβολητής ο Νικολός Παλαιολόγος, σίγουρα παλιός γνώριμος του Καλαμάτα από το Mahon,<sup>26</sup> που όμως δεν είχε πολεμήσει εθελοντής στην πολιορκία· λοστρόμος ο Thomas George (Θωμάς Γεωργίου;), ξυλουργός ο George Verdon, μάγειρας ο Γιάννης Αγγέλου,<sup>27</sup> παλαίμαχος κι αυτός του St. Philip's, και χειρουργός ο Thomas Williams. Το έγγραφο ήταν τυποποιημένο όσον αφορά τον αιτούμενο εξοπλισμό, τον οπλισμό, όπως και τις στοιχειώδεις ειδικότητες. Υπήρχαν κενά, όπου έπρεπε να συμπληρωθούν αριθμοί και ονόματα. Ο οπλισμός σε πιστόλες και αγχέμαχα έπρεπε να είναι ανάλογος του δηλωμένου πληρώματος. Στο τέλος υπέγραψε ο Καλαμάτας. Αρχικά έγραψε «Κωνσταντής» στα ελληνικά. Μετά το έσβησε και έγραψε το όνομά του με το λατινικό αλφάβητο «Constanten Calamatta», με δύο ταυ, μολονότι ο γραφέας τον είχε ήδη καταχωρίσει ως Constantine Calamata.<sup>28</sup>

Το γαλλικό εμπόριο δεχόταν αυξανόμενα πλήγματα από τους έλληνες κουρσάρους του Mahon, ήδη από το 1756, και είχε εγκαίρως επισημανθεί την άνοιξη της χρονιάς εκείνης, τόσο στον Blakeney όσο και στον υπουργό των Εξωτερικών, το πρόβλημα των χορηγουμένων πιστοποιητικών διέλευσης και η ενδεχόμενη δράση τους σε βάρος και των Οθωμανών. «[T]hey are a dangerous people», σημείωσε ο πρεσβευτής για τους Μαονέζους, αλλά δεν ήταν μόνον αυτοί.<sup>29</sup> Ο Κεφαλονίτης Νικόλαος Γεράκης, π.χ., είχε χαρακτηριστεί ως εξαιρετικά επικίνδυνος. Συνελήφθη, αλλά απελευθερώθηκε μετά από μεσολάβηση του άγγλου προξένου στη Σύμρνη και επανήλθε εξίσου δραστήριος με νέο πλήρωμα από τη Φώκαια.<sup>30</sup> Κάποιος Παναγιώτης δρούσε το 1757 με πλήρωμα κυρίως Ζακυνθινούς και Κεφαλονίτες. Οι επιχειρήσεις του στον Βόλο, τη Σκόπελο και τα Ψαρά, αλλά και η εύκολη τροφοδοσία του σε τουρκικά λιμάνια, προκάλεσαν τις διαμαρτυρίες του γάλλου προξένου στον μωτσελίμη (υποδιοικητή) της Θεσσαλονίκης. Του ζήτησε την καταδίωξη του κουρσάρου, αλλά τελικά κινήθηκε μόνον ο γαλλικός στόλος. Ο Παναγιώτης επλήγη αποφασιστικά στη Σύρο, αλλά επέστρεψε αργότερα

tern Mediterranean», *Transactions of the Historical Society of England* 33 (1994) 55.

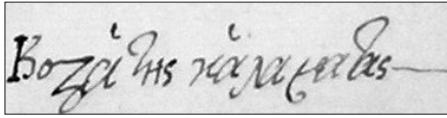
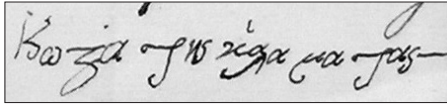
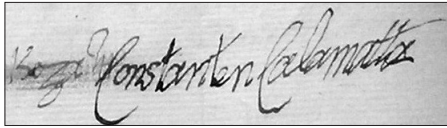
26. Μαζί με άλλους Παλαιολόγους υπέγραψε αναφορά το 1749 σχετικά με την αιτούμενη εκκλησία: Marshall, *ό.π.*, σ. 101.

27. Στη List of all Greeks (βλ. υποσ. 14) αναφέρεται ως George Stravangelo.

28. High Court of Admiralty (HCA) 26/8, f. 90r (21 Οκτωβρίου 1757).

29. SP 97/39, Porter προς Fox, Κωνσταντινούπολη, 2 Απριλίου 1756, s.f.

30. Σβορώνος, «Η ελληνική παροικία», *ό.π.*, σ. 336.

Ιδιόχειρες υπογραφές  
του Κωνσταντή Καλαμάτα.

δριμύτερος στα Ψαρά.<sup>31</sup> Σε βενετική πηγή αναφέρεται πως καταγόταν από το Mahon.<sup>32</sup> Ίσως, λοιπόν, να πρόκειται για τον αναφερθέντα Παναγιώτη Αγιομαυρίτη της φρουράς του St. Philip's· κι ίσως να ήταν ο ίδιος που διαλαλούσε τη βρετανική του υπηκοότητα, πριν ακόμη εμφανιστεί ο Καλαμάτας. Την ίδια περίοδο δρούσε επίσης στο Αιγαίο και το Ιόνιο κάποιος Λουκάς Βαλσαμάκης, Έλληνας κι αυτός, ίσως Ιθακήσιος, που συνέλαβε πολυάριθμες γαλλικές λείες.

«Μόνος του είναι ικανός να καταστρέψει τελείως το εμπόριο που διεξάγεται μέσω Ιταλίας», έγραψε ο D'Évant, πρόξενος της Γαλλίας στη Θεσσαλονίκη. Παρά τις γαλλικές διαμαρτυρίες που έφθαναν, η Πύλη —αρχικά τουλάχιστον— δεν ήταν διατεθειμένη να επέμβει. Η δράση των γάλλων κουρσάρων, εξάλλου, έπληττε εξίσου και τα τουρκικά συμφέροντα.<sup>33</sup> Η σταδιοδρομία του Λουκά Βαλσαμάκη εκτείνεται μέχρι το 1759.

Δεν υπάρχει μαρτυρία αν ο Καλαμάτας ενεργοποιήθηκε στη Μεσόγειο το 1758. Σύμφωνα με τις αναφορές των προξένων του Ναυπλίου, των Χανίων και της Χίου, γνωρίζουμε ότι το 1759 έπλεε στο Αιγαίο με πλήρωμα 87 νησιώτες ραγιάδες, υπηκόους της Βενετίας (προφανώς Επτανησίους) και της Ραγούζας. Τότε συνέλαβε στις Σπέτσες, με τη βοήθεια πυροβόλου εγκατεστημένου στη στεριά —άρα παρανόμως— το μπάρκο του Capitaine Brilland από τη Μασσαλία, αξίας 150.000 πιάστρων, με προορισμό τη Σμύρνη.<sup>34</sup> Στο τέλος της ίδιας χρονιάς υπάρχουν μαρτυρίες πως η ανεξέλεγκτη κουρσάρικη δράση στο Αιγαίο, υπό βρετανική

31. Σβορώνος, *Το εμπόριο*, ό.π., σ. 158-160. Κραντονέλλη, *Ελληνική πειρατεία*, ό.π., σ. 42-43.

32. Κωνσταντίνος Δ. Μέρτζιος, *Μνημεία Μακεδονικής Ιστορίας*, Θεσσαλονίκη, Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών, 1947, σ. 379 σημ. 2 και σ. 380.

33. Σβορώνος, *Το εμπόριο*, ό.π., σ. 160-161. Βλ. και Κραντονέλλη, ό.π., σ. 43-44 και 173-174, όπου αναφέρονται οι λείες του, καθώς και Γιάννης Στ. Βλασσόπουλος, *Ανεμοκάραβα. Καράβια, εμπόριο, μεταφορές, ληστείες, πειρατείες, πανώλη στο Ιόνιο και στα Ακαρνανικά παράλια τον 18ο αιώνα*, Ιθάκη, Φήμιος Δημοτικές πολιτιστικές εκδηλώσεις Ιθάκης, 2006, σ. 150-151 σημ.

34. Βλ. τις σχετικές παραπομπές στην υποσ. 4.

σημαία, προξενούσε πλέον εκνευρισμό και στη βρετανική πρεσβεία στην Κωνσταντινούπολη. Το κουρσάρικο «Gibraltar», με κυβερνήτη κάποιον «Σκλαβόνο», τον Μάρκο Λούκαβικ, λεηλάτησε ένα πλοίο της Ραγούζας με εμπορεύματα Δανών και Ελβετών (του Τουρίνου), που κατευθύνονταν στη Θεσσαλονίκη, μεταφορτωμένα στη Νίκαια. Ο πρεσβευτής της Δανίας αμφισβήτησε τη νομιμότητα της λείας, ενώ ξεκίνησε έλεγχος των πιστοποιητικών του Λούκαβικ από το προξενείο της Σμύρνης.<sup>35</sup> Τον Νοέμβριο αναφέρθηκε πως ένας έλληνας κουρσάρος, μη κατονομαζόμενος, με ελληνικό πλήρωμα, είχε συλλάβει ένα δανέζικο πλοίο με προορισμό τη Σμύρνη, ενώ ήταν αγκυροβολημένο στο λιμάνι της Τζιας, δηλαδή σε οθωμανική επικράτεια, και είχε αφαιρέσει δύο βαρέλια κοχενίλλης (κόκκινης χρωστικής) και άλλα αγαθά, τα οποία εξέλαβε ως γαλλική περιουσία. Στην αλληλογραφία με το Λονδίνο πιθανολογούνταν πως δεν είχε βρετανική άδεια δράσης στο όνομά του. Φερόταν –κατά την εκτίμηση του πρεσβευτή– ως διάδοχος άλλου πρώην κουρσάρου. Μετά βεβαιότητας θα εκδιδόταν οθωμανική απόφαση σε βάρος του, εξαγοράσιμη όμως, αν δεν είχε ήδη εκχωρήσει κάποιο μερίδιο της λείας στις αρχές.<sup>36</sup> Τον Μάρτιο του 1760 η Levant Company, σε επιστολή προς την πρεσβεία Κωνσταντινουπόλεως, ευχόταν τη σύλληψη και την τιμωρία του Λούκαβικ και του Καλαμάτα, για επιθέσεις εναντίον ουδέτερων πλοίων. Εκτιμούσαν, όμως, πως δεν θα προξενούσαν άλλα προβλήματα στην πρεσβεία, ενόσω σέβονταν τουλάχιστον τα εμπορεύματα βρετανικών και οθωμανικών συμφερόντων.<sup>37</sup> Είναι σαφές, λοιπόν, πως το όνομα του πάτμιου θαλασσινού κυκλοφορούσε ήδη και, όπως αποδείχθηκε αργότερα, οι φήμες για τις παρατυπίες του πολλαπλασιάζονταν τεχνηέντως από τη γαλλική πρεσβεία. Εξάλλου, οι καταδρομές των πρωσικών κουρσάρικων –συμμάχων της Βρετανίας– εναντίον πλοίων της Τοσκάνης και της Σουηδίας ανησυχούσαν τους βρετανούς προξένους, μήπως αποβούν σε βάρος τους, αφού κάποια απ' αυτά είχαν καπετάνιους συμπατριώτες τους.<sup>38</sup> Πολλώ δε μάλλον ότι την περίοδο αυτή ο πρεσβευτής τους James Porter εργαζόταν συστηματικά, ως μεσάζων, για την προσέγγιση της διστακτικής Πύλης με την Πρωσία, ώστε να αναλάβουν το συντομότερο

35. Ο Σβορώνος (*Το εμπόριο*, ό.π., σ. 160) διαβάζει λανθασμένα στη γαλλική πηγή Loucouire και υποθέτει Λουκοβίτης. Πάντως δεν ταυτίζει τον Λουκά με τον Λούκαβικ. Πρβλ. Κραντονέλλη, ό.π., σ. 174.

36. SP 97/40, Porter προς Pitt, Κωνσταντινούπολη, 3 Νοεμβρίου 1759, s.f.

37. SP 105/119, The Governor and Company προς Porter, Λονδίνο, 13 Μαρτίου 1760, f. 49.

38. Μάλλον αναφέρεται στη δράση του J. Melphy: Κραντονέλλη, ό.π., σ. 174.

οι Οθωμανοί πολεμική-στρατιωτική δράση εναντίον των Αυστριακών.<sup>39</sup>

Την ίδια χρονιά (1760) προβλήματα δημιουργούσε και ο κουρσάρος Στέφανος Σολωμός (Solomon), έτερος παλαιμάχος εθελοντής του St. Philip's, με το πλοίο «Ulysses», νηολογημένο στο Λονδίνο, Ιθακήσιος στην καταγωγή, αν κρίνουμε όχι μόνο από το όνομα του πλοίου του και από επίσκεψή του στο νησί του Οδυσσέα για επισκευές, την επόμενη χρονιά, αλλά και από άλλες διαθέσιμες αρχειακές μαρτυρίες.<sup>40</sup> Ο Σολωμός είχε αιχμαλωτίσει το ναπολιτάνικο μπάρκο «Vergine del Carmine», που ταξίδευε από τη Σμύρνη στην Τζένοβα, ενώ ήταν αγκυροβολημένο στη Μύκονο. Ο Porter αναγκάστηκε να κηρύξει τη λεία παράνομη, ώστε να μη μεταπωληθεί στην Τήνο. Ήταν ήδη αγανακτισμένος με τους Έλληνες που διέθεταν πιστοποίηση κουρσάρου, χωρίς όμως την κατάλληλη εγγύηση. Έτσι δυσφημούσαν τη βρετανική πολεμική προσπάθεια. Έπρεπε να γίνει επανέλεγχός τους στο Γιβραλτάρ από όπου εφορμούσαν.<sup>41</sup>

Μερικούς μήνες αργότερα, τον Σεπτέμβριο του 1760, αποκαλύφθηκε ότι ο «Έλληνας με το ελληνικό πλήρωμα» του περιστατικού της Τζιας δεν ήταν άλλος από τον Κωνσταντή Καλαμάτα με το «Lord Blakeney». Τον είχε ήδη σταματήσει ο καπουδάν πασάς με δύο φρεγάτες στην Κω. Σύμφωνα με κατοπινή έκθεση του ιδίου του κουρσάρου, οδήγησε τη λεία του στο νησί αυτό, λιμένα προέλευσής της, ώστε να διαπιστώσει ποιων συμφερόντων ήταν τα εμπορεύματα, αφού οι τούρκοι επιβάτες του είχαν ισχυριστεί πως ήταν δικό τους και το πλοίο και το φορτίο του. Συνελήφθη, λοιπόν, παρά τις εξηγήσεις του, με βάση τις καταγγελίες του γάλλου καπετάνιου και του πληρώματος, πως δήθεν η εντολή του δεν ήταν έγκυρη, και κρατήθηκε μαζί με 60 άνδρες του, ως σκλάβος, στο πλοίο «Πατρόνα», που αναχώρησε για την Πόλη. Άλλοι 20-25 άνδρες του φαίνεται πως κρατήθηκαν στη ναυαρχίδα (*Capitana*) του καπουδάν πασά, που ναυλοχούσε στην Κω. Αναγκάστηκε τότε ο Έλληνας κουρσάρος να στείλει στη βρετανική πρεσβεία το *letter of marque* της 21ης Οκτωβρίου 1757 καθώς και το πιστοποιητικό εγγραφής του. Όμως ο Porter αμφέ-

39. Βλ. π.χ. SP 97/41, Porter προς Pitt, Κωνσταντινούπολη, 9 Φεβρουαρίου 1760, ff. 29r-41v. Πρβλ. Franz A. J. Szabo, *The Seven Years War in Europe, 1756-1763*, Χάρλοου, Pearson-Longman, 2008, σ. 401 και H. M. Scott, *The Emergence of the Eastern Powers, 1756-1775*, Καίμπριτζ, Cambridge University Press, 2001, σ. 113.

40. Νίκος Σ. Βλασσόπουλος, *Η Ναυτιλία της Ιθάκης (1700-1900)*, Αθήνα, Παπαζήση, 2001, σ. 33 και Γιάννης Στ. Βλασσόπουλος, *Ανεμοκάραβα*, ό.π., σ. 148-151. Ενδεχομένως ήταν προσωπικός γνωστός και γείτονας του Σολωμού.

41. SP 97/41, Porter προς Pitt, Κωνσταντινούπολη, 17 Μαΐου 1760, f. 71r-v.

βαλλε για τη γνησιότητά του, αφού δεν διέθετε αντίγραφο της ομολογίας των ίδιων των εγγυητών. Κατά τον πρεσβευτή, ήταν γνωστός διάδοχος —επανέλαβε επί λέξει ό,τι είχε σημειώσει πριν από μήνες— άλλου κουρσάρου, βενετού υπηκόου —σίγουρα Επτανησίου—, ο οποίος, έχοντας δράσει με τη βρετανική σημαία εναντίον ουδέτερων σκαφών, είχε εγκατασταθεί, πλούσιος πλέον, στην Κεφαλονιά. Τις αμφιβολίες του επέτεινε το γεγονός ότι ο Καλαμάτας, παραδόξως, του είχε προτείνει μερίδιο του πλοίου έναντι της πρεσβευτικής προστασίας· μια πρόταση αδικαιολόγητη, αν τα χαρτιά του ήταν εντάξει και το πλοίο είχε άλλους ιδιοκτήτες. Την ίδια ύποπτη προσφορά είχε κάνει προηγουμένως και στον βρετανό πρόξενο στη Σμύρνη, τον Samuel Crawley. Ανησυχούσε, επίσης, έντονα ο πρεσβευτής και για το πιστοποιητικό του Λούκαβικ.<sup>42</sup>

Οι αμφιβολίες του Porter για τον έλληνα κουρσάρο λύθηκαν σύντομα. Στην έκθεση του επομένου μηνός ανέφερε ότι η πλήρης εξέταση της υπόθεσης του Καλαμάτα είχε φανερώσει πως τα χαρτιά του ήταν γνήσια, πως διέθετε τεκμήρια για τα πολλά ουδέτερα σκάφη, στα οποία είχε κάνει νηψία και μετά τα είχε ελευθερώσει, και πως είχε επανορθώσει ό,τι ζημιές είχε προξενήσει σ' ένα δανέζικο πλοίο. Γι' αυτό ο Porter, προκειμένου να αποφύγει την ατίμωση και την προσβολή του Καλαμάτα, που απειλούνταν να προσαχθεί ως κανονικός πειρατής επί ποινή θανάτου, υπέβαλε παράπονα για την παρενόχληση που υπέστη, ενώ είχε επιδείξει έγκυρη βασιλική εντολή. Ήταν πράξη προσβολής για όλα τα βρετανικά κουρσάρικα και πολεμικά. Όμως δεν είχε ληφθεί ακόμη απόφαση από οθωμανικής πλευράς και, βέβαια, οι Γάλλοι ήταν αντίθετοι στην αθώωσή του.<sup>43</sup> Ένα κουρσάρικο λιγότερο —και μάλιστα επιτυχημένο— ήταν κέρδος γι' αυτούς.

Παράλληλα, όπως φαίνεται από την κατοπινή αλληλογραφία, ο Porter ζήτησε από τα γραφεία της Levant Company στο Λονδίνο να διασταυρωθούν τα στοιχεία του «Lord Blakeney». Η Εταιρεία, εξάλλου, ήταν ήδη πληροφορημένη για την υπόθεση και θορυβημένη. Ήταν αντίθετη εξαρχής στη χορήγηση αδειών σε αλλοδαπούς και υποπτευόταν πως πολλοί από αυτούς δεν διέθεταν καν έγγραφα. Η σύλληψη ενός από αυτούς από

42. SP 97/41, Porter προς Pitt, Κωνσταντινούπολη, 2 Σεπτεμβρίου 1760, ff. 104v-105r. Βλ. επίσης SP 97/42, Captain Calamata's case, συνημμένο στο Grenville προς Earl of Egremont, Πέρα, 31 Ιανουαρίου 1763, f. 8r και The Humble Petition of Constantine Calamata, now prisoner at Constantinople in Turkey, to the Right Honourable the Earl of Halifax, one of his Majesty's Principal Secretaries of State, f. 129r.

43. SP 97/41, Porter προς Pitt, Κωνσταντινούπολη, 3 Οκτωβρίου, 1760, f. 108r-v.



τον καπουδάν πασά και η τιμωρία του θα λειτουργούσαν ανασχετικά.<sup>44</sup> Στο μεταξύ ο Καλαμάτας είχε οδηγηθεί στην Κωνσταντινούπολη σιδηροδέσμιος μαζί με είκοσι άνδρες του (ο ίδιος αναφέρει εξήντα), διαφορετικής καταγωγής. Όλοι σε άθλια κατάσταση ζητούσαν την απαλλαγή τους. Ήταν πρωτοφανές γεγονός να φυλακίζονται ναυτικοί που δεν είχαν βλάβει Τούρκους, μόνον εξαιτίας γαλλικής υποκίνησης. Οι πρόξενοι της Ζακύνθου, της Πάτρας, της Σμύρνης και της Μήλου, ακόμη και ο στόλαρχος της βρετανικής μοίρας του Αιγαίου, ο Hugh Palliser, όλοι συνιστούσαν τον Καλαμάτα ως έντιμο άνδρα, με πολεμικό ζήλο, από τον οποίο οι Τούρκοι δεν είχαν ποτέ έως τότε παράπονα. Είχε βουίξει ο κόσμος με την αδικία. Για ένα διάστημα φημολογήθηκε πως οι Τούρκοι, με γαλλική υποκίνηση, θα έφεραν στην Πόλη το «Lord Blakeney» με μαύρη πειρατική σημαία, επειδή στο πλήρωμά του συμπεριλαμβάνονταν και πέντε άνδρες του «Ulysses», του διαβόητου καπετάν Σολωμού, μολονότι η βασιλική εντολή κούρσου κάλυπτε όλους όσους βρίσκονταν κάτω από τη σημαία αυτού του πλοίου, ανεξαρτήτως πότε είχαν ναυτολογηθεί. Ο Porter αποφάσισε, με την ενθάρρυνση κι άλλων (ενδεχομένως των εμπόρων της Levant Company στην πρωτεύουσα), να διεκδικήσει τον Καλαμάτα και τους άνδρες του ως προστατευόμενους του βρετανικού στέμματος. Παράλληλα, ενεργούσε κι ένας καπετάνιος από την Τοσκάνη, φίλος του Καλαμάτα, που πρόσφερε 700-800 πιάστρα για την εξαγορά του. Μολονότι ο πρεσβευτής πείστηκε πως όλα θα εξελίσσονταν ομαλά, οι Τούρκοι αρνήθηκαν τον έλεγχο του αιχμάλωτου «Lord Blakeney», που μάλλον βρισκόταν στη Σμύρνη, για τη συλλογή γραπτών πειστηρίων. Ακόμη και αυτός ο έλεγχος της εντολής του βρετανικού Ναυαρχείου, μέσω Σμύρνης, κατέστη δυνατός μόνον μετά από επανειλημμένες αιτήσεις του προξένου στον καπουδάν πασά. Το γαλλικό χρήμα είχε φέρει αποτελέσματα. Μετά το περιστατικό του Καλαμάτα, τα βρετανικά κουρσάρικα δεν είχαν πλέον ασφαλή λιμάνια και όσα βρετανικά πλοία απέπλεαν δεν τολμούσαν να εξοπλιστούν, για να μη χαρακτηριστούν κουρσάρικα.<sup>45</sup>

Δεν ήταν όμως μόνο το γαλλικό χρήμα που είχε αλλάξει τη διάθεση των Τούρκων. Παράλληλα, είχε συμβεί ένα άλλο ασυνήθιστο γεγονός.<sup>46</sup>

44. SP 105/119, The Governor and Company to Porter, Λονδίνο, 14 Οκτωβρίου 1760, f. 68.

45. SP 97/41, Porter προς Pitt, Κωνσταντινούπολη, 16 Οκτωβρίου 1760, ff. 117r-118v. SP 97/41, Porter προς Pitt, Κωνσταντινούπολη, 3 Νοεμβρίου 1760, f. 123r-v. SP 97/42, Captain Calamata's case, συνημμένο στο Grenville προς Earl of Egremont, Πέρα, 31 Ιανουαρίου 1763, f. 9r.

46. Όσο παράδοξο κι αν φάνηκε, ωστόσο δεν ήταν η πρώτη στάση δούλων.

Την Παρασκευή 19 Σεπτεμβρίου 1760, ενώ το μεγαλύτερο μέρος του πληρώματος της *Capitana* βγήκε στην Κω για να επιτελέσει τα θρησκευτικά του καθήκοντα, κάποιος Chico, μάλλον Μαλτέζος, μαζί με περίπου 160 άλλους σκλάβους από διάφορα μέρη (σε άλλο έγγραφο αναφέρονται 70), ακινητοποίησαν τη μικρή φρουρά και απήγαγαν το πλοίο, μαζί με τον θησαυρό των φόρων που είχε συλλέξει ο πασάς κατά την περιοδεία του στα νησιά του Αρχιπελάγους. Το σκάφος ήταν οπλισμένο με 70 κανόνια και ο Chico ήταν έμπειρος καπετάνιος. Τον είχαν συλλάβει οι Τούρκοι τον προηγούμενο χρόνο στον κόλπο της Θεσσαλονίκης. Στον πυρήνα της εξέγερσης βρισκόταν κι ένας χανιώτης πειρατής, ο Σταυριανός, αλλά και οι 20 άνδρες του Καλαμάτα, όπως έγινε αργότερα γνωστό. Καθώς όλος ο στόλος ήταν διασκορπισμένος, ο πασάς τους καταδίωξε με ένα μικρό ντουλτσινιώτικο και ένα μεγαλύτερο ραγουζάνικο πλοίο, αλλά σύντομα επέστρεψε στην Κω άπρακτος. Ακολούθησε ο αποκεφαλισμός του ιδίου του πασά και του καπετάνιου του ντροπιασμένου πλοίου. Ενώ τα κεφάλια τους μεταφέρονταν από την Κω στην Πόλη, ο Μέγας Σταβλάρχης είχε ήδη προαχθεί σε καπουδάν πασά και είχε ξεκινήσει με μια γαλέρα να αναλάβει τον στόλο και να ανακτήσει την *Capitana*. Άλλες πληροφορίες έλεγαν πως το πλοίο βρισκόταν στη Μάλτα κι άλλες στα Σφακιά.<sup>47</sup> Λίγο αργότερα, προφανώς όταν επιβεβαιώθηκε πως το πλοίο των σκλάβων είχε καταφύγει όντως στη Μάλτα, η Πύλη άσκησε μεγάλη πίεση στον γάλλο πρεσβευτή, ώστε να ενεργήσει για την ανάκτησή του. Άρχισαν επίσης επιδεικτικά ετοιμασίες για μεγάλη εαρινή ναυτική εκστρατεία, ναυπηγώντας πλοία και συγκεντρώνοντας εφόδια και πληρώματα από τις αλβανικές ακτές για τον πενιχρό της στόλο. Παρόμοιες πιέσεις μεσολάβησης ασκούσαν προς τη Βενετία και τη Νάπολη.<sup>48</sup>

Υπό αυτές τις συνθήκες ο Porter ήταν μάλλον απρόθυμος να πιέσει περισσότερο. Το πλήρωμα του Καλαμάτα ήταν ένα τσούρμο αθλίων, ναυτολογημένων εδώ κι εκεί, χωρίς κανέναν απολύτως Άγγλο ανάμεσά τους. Μόνο χάρη στον ίδιο τον Porter το «Lord Blakeney» δεν είχε χα-

---

Παρόμοιο περιστατικό είχε σημειωθεί το 1748, όταν οι χριστιανοί σκλάβοι στη μεγάλη γαλέρα του Μουσταφά πασά επαναστάτησαν, την κατέλαβαν και αιχμαλώτισαν τον ίδιο τον πασά. Τελικά το πλοίο οδηγήθηκε στη Μάλτα από ένα γαλλικόμπάρκο: SP 97/33, Porter προς Duke of Bedford, 25 Απριλίου 1748, f. 314r.

47. SP 97/41, Porter προς Pitt, Κωνσταντινούπολη, 16 Οκτωβρίου 1760, ff. 117v-118r, 3 Νοεμβρίου 1760, f. 122r και 7 Δεκεμβρίου 1760, f. 133r. SP 97/42, Kinloch προς Conway, Κωνσταντινούπολη, 16 Νοεμβρίου 1765, f. 302v.

48. SP 97/41, Porter προς Pitt, Κωνσταντινούπολη, 3 Δεκεμβρίου 1760, ff. 128v-129v.

ρακτηριστεί ως πειρατικό και είχαν αποφευχθεί οι σοβαρές συνέπειες μιας τέτοιας απόφασης για τη βρετανική ναυτιλία. Ωστόσο, ο ίδιος δεν θα επανερχόταν στο θέμα, έως ότου μάθαινε από τη *Levant Company* με ποιο τρόπο είχε πάρει ο Καλαμάτας το *letter of marque*, ποιοι ήταν οι εγγυητές του και εφόσον βεβαιωνόταν ότι δεν είχε καταστρέψει με τις ληστείες και τις λεηλασίες του έντιμους ανθρώπους, όπως είχε συμβεί με τον Λούκαβικ, αν και είχαν διαβεβαιώσει την πρεσβεία περί του αντιθέτου.<sup>49</sup> Δυστυχώς, για την Εταιρεία, που έλπιζε στη σύλληψη ψευδεπίγραφων κουρσάρων, ο Καλαμάτας έφερε διαπιστωμένα νόμιμο έγγραφο όπως και βιβλίο οδηγιών. Έτσι συμφωνούσαν πως, με βάση όσα είχε διαπιστώσει ο Porter, όντως ο κουρσάρος αυτός δικαιούνταν περισσότερης προστασίας από ό,τι μερικοί από τους συμπατριώτες του.<sup>50</sup> Στις αρχές Φεβρουαρίου 1761 –άγνωστο αν είχε ήδη λάβει την απάντηση της Εταιρείας που είχε συνταχθεί ένα μήνα νωρίτερα– ο πρεσβευτής παραπονέθηκε ότι ο Καλαμάτας τον είχε εξαπατήσει αρκετές φορές. Αρνούταν τώρα να του παραδώσει τα αγαθά που είχε κατασχέσει από το δανέζικο πλοίο στο λιμάνι της Τζιας. Ως οθωμανός υπήκοος, με τη στάση του ρίσκαρε τη ζωή του, αφού οι Τούρκοι ήθελαν να εκδικηθούν τους νεκρούς της εξέγερσης των σκλάβων, μεταξύ των οποίων ήταν και οι δικοί του άνδρες. Υπό τις συνθήκες αυτές δεν θα ήταν ασφαλές να επιμείνει για την απελευθέρωσή του. Έμαθε, μάλιστα, από τον μεσάζοντα του Καλαμάτα ότι ήταν βενετός υπήκοος. Ο ίδιος ο κουρσάρος δεν το ανέφερε ούτε το επικαλέστηκε ποτέ. Δεν προέκυπτε πρακτικό όφελος, ακόμη κι αν ήταν αλήθεια. Ο Porter πάντως έκρινε την πληροφορία ως σημαντική, μολονότι ο ίδιος τον έφερε σταθερά ως Πάτμιο, άρα ως υπήκοο της Πύλης. Θα μπορούσε ενδεχομένως, αν η Πύλη έφθανε στα άκρα, να παρουσιάσει δημοσίως τη βενετική υπηκοότητα ως άλλοθι της βρετανικής αδιαφορίας. Αποφάσισε, λοιπόν, να περιμένει κάποια ευνοϊκότερη συγκυρία, αν ποτέ ήταν δυνατόν να του προσφερθεί βοήθεια. Άλλωστε, σχεδόν παράλληλα, ανέκυψε και πάλι ζήτημα με τον Σολωμό. Γλίτωσε και αυτόν από τον χαρακτηρισμό του πειρατή, αλλά αιτήθηκε έλεγχο για τις κατηγορίες που τον βάρυναν, σχετικά με λεηλασίες πλοίων στον κόλπο της Δαμιέττης, σύμφωνα με καταγγελία του πασά του Καΐρου και του καδή της Δαμιέττης. Επιπλέον, ο Σολωμός είχε εκχωρήσει αντίγραφο του δικού του *letter of marque* σε κάποιον Αντώνη Κανάλε (Canale) από την Κεφαλονιά, ο οποίος, αφού

49. SP 97/41, Porter προς Pitt, Κωνσταντινούπολη, 3 Δεκεμβρίου 1760, f. 129v.

50. SP 105/119, The Governor and Company προς Porter, Λονδίνο, 16 Ιανουαρίου 1761, f. 70.

διακρίθηκε στις παράτυπες και παράνομες λεηλασίες γαλλικών πλοίων, κατέφυγε, μέσω Μάνης, στο νησί του, καταζητούμενος, κατ' απαίτηση των Βρετανών, και από τον βενετό ναύαρχο.<sup>51</sup>

Το ζήτημα του Καλαμάτα, που ίσως και να συγγεόταν, λόγω ονόματος, με τον Κανάλε, επανήλθε στην πρεσβευτική αλληλογραφία τον επόμενο Αύγουστο. Τότε ο Porter ζήτησε άδεια διέλευσης για την *Capitana*, την οποία επέστρεφαν οι Γάλλοι με γαλλική σημαία και συνοδεία γαλλικής φρεγάτας. Στην τιμητική της επιστροφή, που αποκαθιστούσε το κύρος των Γάλλων, όφειλαν να συμβάλουν κάπως και οι Βρετανοί. Με την αφορμή αυτή ο πρεσβευτής ανέφερε πως ο φυλακισμένος κουρσάρος του έστελνε συχνά αιτήματα βοήθειας, αλλά, σε τελική ανάλυση, ήταν οθωμανός υπήκοος. Η συμμετοχή των ανδρών του στην εξέγερση της ναυαρχίδας είχε χολώσει τους Τούρκους. Θα μπορούσε να του στοιχίσει και τη ζωή του, με δεδομένες τις απώλειες αλλά και την παρατεταμένη αιχμαλωσία των τούρκων ναυτικών στη Μάλτα. Υπενθύμισε την ύποπτη προσφορά μεριδίου του πλοίου του, την ανυπαρξία Άγγλων στο πλήρωμά του και τις επιπτώσεις που θα μπορούσαν να είχαν οι παρατυπίες του. Όλα αυτά για να καταλήξει πως έκρινε συνετότερη την αναμονή, έως ότου είχε την κατηγορηματική εντολή του υπουργείου να τον διεκδικήσει από τους Τούρκους. Με την ανάλυση που είχε κάνει, το μέλλον του Καλαμάτα ήταν σχεδόν προδιαγεγραμμένο. Θα ήταν εντελώς απίθανο το υπουργείο να προβεί σε τέτοια ρητή εντολή, με τόσες υποψίες στον αέρα και με τους Τούρκους εξαγριωμένους.<sup>52</sup> Ποιος νοιαζόταν στο Λονδίνο για τον Καλαμάτα, αν τον θυμόταν κανείς; Ο ίδιος ο λόρδος Blakeney –ήρωας πλέον–, από το γόητρο που οποίου αντλούσαν όλοι οι μαονέζοι κουρσάροι, πέθανε τον Σεπτέμβριο του 1761.<sup>53</sup> Η *Levant Company*, μολονότι παραδέχθηκε πως η εγγυητική του Καλαμάτα ήταν η συνηθισμένη, κατέληξε πως καλώς το ζήτημα είχε παραπεμφθεί στο υπουργείο.<sup>54</sup>

51. SP 97/41, Porter προς Pitt, Κωνσταντινούπολη, 5 Φεβρουαρίου 1761, f. 146r και 17 Σεπτεμβρίου 1761, ff. 214v-215r. Στον Κανάλε, η σύζυγος του οποίου ζούσε στη Μάλτα, αναφέρεται επίσης προγενέστερο έγγραφο (SP 97/41, Porter προς Pitt, Κωνσταντινούπολη, 4 Ιουλίου 1760, f. 83v). Είχε προξενήσει ζημία 1.500 λιρών σε ελβετικό εμπορικό οίκο της Θεσσαλονίκης.

52. SP 97/41, Porter προς Pitt, Κωνσταντινούπολη, 17 Αυγούστου 1761, ff. 206v-207r.

53. Για την ηρωοποίησή του βλ. *Memoirs of the Life and Particular Actions, of that Brave Man, General Blakeney*, Λονδίνο [1756;].

54. SP 105/119, The Governor and Company προς Porter, Λονδίνο, 16 Ιουνίου 1761, f. 76.

Εξάλλου, υπήρχε κι ένα σημαντικότερο ζήτημα: καθώς προχωρούσε το θέρος του 1761, παρατηρήθηκε έλλειψη αλεύρων και ρυζιού, των βασικών ειδών διατροφής στην Κωνσταντινούπολη. Φημολογούνταν πως η συγκομιδή είχε αποτύχει στη Μαύρη Θάλασσα και τη Βεσσαραβία. Η Πόλη έβραζε στην ανησυχία της. Η πανώλη προσέβαλε διάφορα λιμάνια. Μια στάση εκκολάφθηκε στην πρωτεύουσα, αλλά οι πρωτεργάτες απαγχονίστηκαν αμέσως.<sup>55</sup> Ο Porter εξέδωσε, κατ' απαίτηση της Πύλης, εντολή στους κουρσάρους του να μην αγγίζουν όσα γαλλικά πλοία φόρτωναν καλαμπόκι στα λιμάνια του Αρχιεπελάγους για την πρωτεύουσα. Η απρόσκοπτη μεταφορά τροφίμων από την Αίγυπτο ήταν ζωτικής σημασίας και ο ανεξέλεγκτος κούρσος των πλοίων στη διαδρομή αυτή ήταν οχληρό αγκάθι στις βρετανοτουρκικές σχέσεις.<sup>56</sup>

Έτσι, ο έλληνας κουρσάρος πέρασε στην τουρκική φυλακή άλλους 15 μήνες, πριν ασχοληθεί κάποιος σοβαρά μαζί του. Προφανώς δεν πτοήθηκε. Τον Αύγουστο του 1762 υπέβαλε υπόμνημα ο ίδιος απευθείας στον υπουργό των Εξωτερικών, τον Charles Wyndham λόρδο Egremont, ο οποίος εδέγησε να ενδιαφερθεί. Στα τέλη του 1762 ο νέος πρεσβευτής της Βρετανίας στην Πύλη, ο Henry Grenville, έλαβε ιδιωτική επιστολή του υφυπουργού Sir Robert Wood, εκ μέρους του Egremont, με συνημμένη επιστολή προς τον Καλαμάτα, με άγνωστο περιεχόμενο, η οποία και του παραδόθηκε. Επίσης, ο Grenville –προφανώς ακολουθώντας οδηγίες– ξέθαψε τις διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την υπόθεση αυτή, που είχε εκτυλιχθεί προ της θητείας του, και ετοίμασε και έστειλε στο Λονδίνο υπόμνημα με τίτλο «Captain Calamata's case». Από τη στιγμή που το υπόμνημα βασιζόταν στα αντίγραφα της αλληλογραφίας που είχε προηγηθεί, δεν μπορούσε να λέει κάτι καινούργιο, με μοναδική εξαίρεση τη νέα πληροφορία για τον γενναϊόδωρο φίλο του πάτριου καπετάνιου από την Τοσκάνη. Επίσης, κατά λάθος, το υπόμνημα φόρτωνε στον Καλαμάτα και τη λεηλασία εμπορευμάτων ελβετικών συμφερόντων από το πλοίο της Ραγούζας, που ήταν έργο, όπως αναφέρθηκε, του κουρσάρου

55. Για παρόμοια στάση, που είχε εκδηλωθεί στη Θεσσαλονίκη μόλις το 1758, βλ. Basil C. Gounaris, «Reassessing Wheat Crises in 18th Century Salonica», *The Historical Review* 5 (2008) 56-57. Για τις τεράστιες ανάγκες ανεφοδιασμού της Κωνσταντινούπολης και για το γαλλικό εμπόριο δημητριακών, εισαγωγικό και εξαγωγικό, βλ. Edhem Eldem, *French Trade in Istanbul in the Eighteenth Century*, Λάιντεν, Brill, 1999, σ. 25-26, 108-112. Για την πανώλη βλ. Μέρτζιος, *Μνημεία*, ό.π., σ. 386, 388-389.

56. SP 97/41, Porter προς Pitt, Κωνσταντινούπολη, 17 Σεπτεμβρίου 1761, ff. 214v-215r.

Λούκαβικ. Επιβεβαιώνω, πάντως, πως από την τελευταία επιστολή του Porter καμία νέα οδηγία δεν είχε ληφθεί, ενώ η Levant Company είχε αρκестεί να επιβεβαιώσει τη γνησιότητα του *letter of marque* και να τοποθετηθεί μάλλον αόριστα επί του θέματος.<sup>57</sup>

Σημασία, όμως, για την έκβαση της υπόθεσης είχαν τα συμπεράσματα και οι προτάσεις του Grenville, τις οποίες υπέβαλε με δικές του επιστολές, μία επίσημη προς τον υπουργό των Εξωτερικών και μία ανεπίσημη προς τον Wood. Στην πρώτη εξέφρασε την προσωπική του άποψη, διανοησμένη με λελογισμένο συναίσθημα, αλλά βασικά δεν διαφοροποιούνταν από τον προκάτοχό του. Τα δεινά του Καλαμάτα ήταν πολλά, αλλά οι αμαρτίες και τα παραπτώματά του δεν ήταν λίγα. Όπως και να είχε λάβει την πιστοποίηση, δεν δικαιούνταν βρετανικής προστασίας. Αν ο Grenville τον διεκδικούσε ανοιχτά ως βρετανό κουρσάρο, σίγουρα θα εξαγρίωνε την Πύλη και θα προκαλούσε χειρότερες συνέπειες, ενδεχομένως και χρηματικά πρόστιμα (*ananiās*) σε βάρος της αγγλικής κοινότητας, ως αποζημίωση των κουρσάρικων πράξεών του. Αν, όμως, ο λόρδος έκρινε, παρ' όλα αυτά, πως ο Καλαμάτας άξιζε να τύχει της προσοχής του Grenville, τότε λύση υπήρχε: ήταν ο χρηματισμός, που αποτελούσε, όπως σημείωσε, τον κινητήριο μοχλό της διεφθαρμένης οθωμανικής διοίκησης, χωρίς καν να είναι πράξη μεμπτή. Όμως, κατά τον πρεσβευτή, ήταν ο Καλαμάτας αυτός που όφειλε να καταβάλει το απαραίτητο ποσό, το οποίο εκτιμούσε πως δεν θα υπερέβαινε τις 100 λίρες Αγγλίας· εφόσον, βέβαια, είχε τη δυνατότητα. Καταφανώς ο έλληνας καπετάνιος δεν την είχε. Μετά από τόσους μήνες στη φυλακή ήταν πλέον τόσο φτωχός, ώστε αδυνατούσε να προμηθευτεί το καθημερινό ψωμί του. Περισσότερες πληροφορίες για το ζήτημα αυτό υποσχέθηκε ο πρεσβευτής μέσω της ανεπίσημης επιστολής του προς τον Robert Wood, την οποία συνέταξε την ίδια ημέρα.<sup>58</sup> Σε αυτήν επανέλαβε πως, ως οθωμανός υπήκοος, ο Καλαμάτας δεν δικαιούνταν προστασίας ούτε μπορούσε να διεκδικηθεί επισήμως· ούτε διέθετε τα απαραίτητα χρήματα για την εξαγορά της ελευθερίας του. Τα διέθετε όμως η πρεσβεία. Ήταν ένα ποσό που ο Porter του είχε αφήσει, δημόσια χρήματα φυσικά. Αν ο λόρδος Egremont, υποκινούμενος από πνεύμα χριστιανικής συμπόνιας, του ζητούσε να διευθετήσει το ζήτημα με τη χρήση αυτού του ποσού, ώστε

57. SP 97/42, Captain Calamata's case, συνημμένο στο Grenville προς Earl of Egremont, Πέρα, 31 Ιανουαρίου 1763, ff. 8r-9v.

58. SP 97/42, Grenville προς Earl of Egremont, Πέρα, 31 Ιανουαρίου 1763, ff. 6v-7r.



να απελευθερωθεί επιτέλους αυτός ο «φτωχοδιάβολος», θα μπορούσε να το πετύχει κατ' ιδίαν, αλλά, επανέλαβε, ποτέ δημοσίως, ως βρετανικό αίτημα. Θα περίμενε επ' αυτού τις εντολές του λόρδου.<sup>59</sup>

Οι εντολές του λόρδου Egremont δεν έφθασαν ποτέ στην Κωνσταντινούπολη, γιατί πέθανε τον Αύγουστο του 1763. Στο μεταξύ η πανούκλα μείωσε τους άνδρες του «Lord Blakeney» από 60 σε 30. Οι επιζώντες βρίσκονταν πλέον σε οριακή κατάσταση. Το τέλος τους πλησίαζε. Τέσσερα χρόνια φυλακισμένος, ο Καλαμάτας αναγκάστηκε να γράψει ένα ακόμη υπόμνημα προς το Λονδίνο, προς τον George Montagu-Dunk, κόμη του Halifax, διάδοχο του Egremont στο υπουργείο, και να αφηγηθεί εκ νέου τις περιπέτειές του. Υποστήριξε επίσης –προφανώς για να δικαιολογήσει την προσφορά μεριδίου του πλοίου στον Porter– ότι αυτός ήταν ο μοναδικός ιδιοκτήτης του «Lord Blakeney». Ως εκ τούτου, γνωρίζοντας σε γενικές γραμμές την αλληλογραφία που είχε προηγηθεί μεταξύ της πρεσβείας και του υπουργείου, ζήτησε να δώσει ο Halifax εντολή υποστήριξης του στον Grenville, ώστε να ελευθερωθεί ο ίδιος και οι άνδρες του, να του αποδοθούν τα αγαθά που του είχε κατασχέσει ο Porter, το ίδιο το πλοίο του και οποιαδήποτε άλλη βοήθεια κρινόταν σκόπιμη.<sup>60</sup> Από την αλληλογραφία που ακολούθησε, προκύπτει πως ο Halifax ενημέρωσε και ζήτησε τη γνώμη του D. Christie, ατάκτιστου δημοσίου λειτουργού στο Λονδίνο. Σε απαντητική επιστολή του ο δεύτερος επιβεβαίωσε από μνήμης πως η δέσμευση των αγαθών είχε γίνει από τον Porter στις αρχές ή στα τέλη του 1759 (πέφτοντας έξω κατά ένα χρόνο) και ζήτησε να γίνει επαλήθευση από τα βιβλία της χρονιάς εκείνης, ώστε να πειστεί και ο Halifax. Εφόσον πειθόταν, θα μπορούσε, συνεκτιμώντας την αγωνία του θανάτου που βίωνε ο Καλαμάτας, να διατάξει την άρση της δέσμευσης, ώστε να προχωρήσει η ρευστοποίηση των αγαθών και να συγκεντρωθεί το κεφάλαιο για την απελευθέρωση του κουρσάρου, από τον ίδιο ή από δικούς του ανθρώπους. Στο μεταξύ ο Christie είχε ήδη αποταθεί γραπτώς και στον Porter, για περαιτέρω πιστοποίηση των γεγονότων. Δύο και πλέον μήνες αργότερα, στις 23 Οκτωβρίου 1764, το υπουργείο έστειλε επιστολή στην πρεσβεία Κωνσταντινουπόλεως εκ μέρους του Halifax. Με τη σύμφωνη γνώμη του υπουργού, ο Grenville παρακαλούσαν, εφόσον εξακολουθούσε να ενδιαφέρεται για τον Καλαμάτα, να

59. SP 97/42, Grenville προς Wood, Πέρα, 31 Ιανουαρίου 1763, ff. 10r-11v.

60. SP 97/42, The Humble Petition of Constantine Calamata, now prisoner at Constantinople in Turkey, to the Right Honourable the Earl of Halifax, one of his Majesty's Principal Secretaries of State, f. 129r-v.

«προωθήσει» τα χρήματα που θα του αποστέλλονταν από τον έλληνα κουρσάρο ή από τους φίλους του, σύμφωνα με τη ρύθμιση του Christie.<sup>61</sup>

Ένα χρόνο αργότερα, σε βρετανική επιστολή από την Κωνσταντινούπολη, αναφέρθηκε πως ο Σταυριανός, εκ των πρωτεργατών της απαγωγής της *Capitana*, είχε συλληφθεί από τον καπουδάν πασά για πειρατεία και απαγχονίστηκε στις 4 Νοεμβρίου 1765. Το πλήρωμα της φελούκας του, 10 Μανιάτες, στάλθηκε στα κάτεργα.<sup>62</sup> Ένας άλλος δραστήριος έλληνας κουρσάρος του Επταετούς Πολέμου, που είχε στρατολογήσει εκατοντάδες ναυτικούς, ο Κρητικός Νικόλας Ζης (Zee), ζούσε την ίδια περίοδο (1765-67) στο Λονδίνο καταχρεωμένος κι έγραφε επιστολές για τη δράση και τα πάθη του. Φοβόταν να επιστρέψει στο νησί του και ζητούσε οικονομική βοήθεια για να πληρώσει τα χρέη του και να μεταναστεύσει στην Αμερική.<sup>63</sup> Για τον Καλαμάτα, όμως, δεν έγινε πλέον καμία αναφορά. Όσοι θα επιθυμούσαν οπωσδήποτε ένα ευτυχές τέλος στην περιπέτειά του, μπορούν να το εικάσουν μόνο κρίνοντας από την παρουσία το 1821, στην αγγλοκρατούμενη πλέον Μάλτα, του Demetrio Calamatta, *Accatapano Minore* (υπαστυνόμου) και του Lorenzo Calamatta, *Regulator of the Clock of Vittoriosa* (δηλαδή της πόλης της παλαιάς Μάλτας), μάλλον απογόνων του έλληνα κουρσάρου, που ζούσαν μια λιγότερο ταραχμένη ζωή, στη δούλεψη και αυτοί των Βρετανών.<sup>64</sup>

Στο σημείο αυτό πρέπει να επιστρέψει κανείς στην ευρύτερη εικόνα. Η κουρσάρικη δράση στο Αιγαίο ήταν μια λεπτή υπόθεση. Αυτό είχε φανεί

61. SP 97/42, Ministry of State προς Grenville, St. James's, 23 Οκτωβρίου 1764, f. 127r, private. Την ίδια περίοδο διακανονίστηκε στο Mahon η τύχη του παλαιότερου πλοίου του Καλαμάτα, το οποίο πέρασε στα χέρια του Poli (μαζί με τα  $\frac{3}{8}$  του Καλαμάτα) έναντι του χρέους και διαφοράς 1.100 αργυρών *pesas*, τα οποία κατέβαλε στους Αλεξιανούς και τον Παπαγιαννόπουλο. Ο Poli είχε προσφύγει εκ νέου δικαστικά το 1761: Torres, *La colonia Griega*, ό.π., σ. 491-494, έγγραφο Νο. 69. Ενδεχομένως μέρος του ποσού αυτού να αναλογούσε στον Καλαμάτα. Είναι δύσκολο πάντως να υποστηριχθεί βάσιμα πως ο διακανονισμός του Σεπτεμβρίου 1764 συνδεόταν με την επιχείρηση της εξαγοράς του στην Κωνσταντινούπολη.

62. SP 97/42, Kinloch προς Conway, Κωνσταντινούπολη, 16 Νοεμβρίου 1765, f. 302v.

63. T1/441, The humble Petition of Nicholas Zee, a Greek, of the Island of Candia (αναγνώστηκε στις 18 Μαΐου 1765) και T1/464, The humble petition of Nicholas Zee, a Grecian (αναγνώστηκε στις 29 Μαΐου 1767).

64. CO 158/31, Fixed Establishment of all the Departments of Government in Malta. From the 1st January 1821 until further orders. Στη Μάλτα εξακολουθούν να ζουν γόννοι της οικογένειας, που γράφουν το επίθετό τους με δυο ταυ, όπως υπέγραψε ο Κωνσταντής το *letter of marque* στις 21 Οκτωβρίου 1757.

ήδη από την προηγούμενη πολεμική εμπλοκή της Βρετανίας με τη Γαλλία (1740-48). Η γαλλική εμπορική ναυσιπλοΐα στις θάλασσες αυτές ήταν τόσο δελεαστικός στόχος για τους Βρετανούς όσο και απαραίτητη για τη διακίνηση εμπορευμάτων οθωμανικών συμφερόντων –κυρίως δημητριακών– εντός και εκτός της αυτοκρατορίας. Για διαφόρους λόγους η επάρκεια σε πολλά μέρη ήταν οριακή και ο αργοπορημένος εφοδιασμός μπορούσε να αποβεί καταστροφικός. Αυτό είχε επισημανθεί εγκαίρως από τον Porter. Είχαν επίσης επισημανθεί οι συνέπειες του ανεξέλεγκτου κούρσου για τη Levant Company. Είχε απολέσει σημαντικά ποσά, τα οποία αποσπάστηκαν ως αποζημιώσεις, ενώ το κύρος των Βρετανών γενικότερα και της πρεσβείας ειδικότερα φθειρόταν.<sup>65</sup> Οι επιφυλάξεις αυτές είχαν υιοθετηθεί από τη βρετανική κυβέρνηση, μετά από σχετικό υπόμνημα της Εταιρείας, από την αρχή του Πολέμου. Απαγορεύονταν ρητά οι κουρσάρικες επιθέσεις σε γαλλικά πλοία ελλιμενισμένα σε οθωμανικά λιμάνια, σε πλοία με τούρκους επιβάτες αλλά και σε κάθε γαλλικό πλοίο που μετέφερε εμπορεύματα μεταξύ οθωμανικών λιμένων ή από την Αίγυπτο.<sup>66</sup>

Από όσα παρουσιάστηκαν παραπάνω είναι προφανές πως η πλήρης εφαρμογή τέτοιων κανόνων στον κόσμο των κουρσάρων ήταν αδύνατη και αυτό ήταν γεγονός στον κόσμο όχι μόνον των *Angligræcs* αλλά και των βρετανών συναδέλφων τους. Θαλασσινοί, όπως ο Καλαμάτας και ο Σολωμός, αμελούσαν, σκοπίμως ή από άγνοια, την εφαρμογή των κανονισμών ή φρόντιζαν να βρουν ευλογοφανείς ή και εντελώς ψεύτικες αιτίες για να δικαιολογήσουν τις επιλογές τους. Προφανώς ο λόγος της τιμής τους ή η υπογραφή τους δεν κάλυπτε υποχρεώσεις προς το δημόσιο –ακόμη και προς το βρετανικό–, έστω κι αν είχαν ευεργετηθεί από αυτό. Η αντίληψή τους για τις υποχρεώσεις του Λονδίνου ήταν πολύ διαφορετική από την αντίστοιχη για τις δικές τους υποχρεώσεις. Προερχόμενοι από το περιβάλλον της Ανατολικής Μεσογείου, ήταν πεπεισμένοι πως με ισχυρούς προστάτες, φίλους, δωροδοκίες και γαλιφιές μπορούσαν και να επιβιώσουν –ακόμη και μέσα στη νοσηρή τουρκική φυλακή– και να πλουτίσουν. Ήταν ικανοί να προσαρμοστούν και να εκμεταλλευτούν κάθε σύστημα, μέσω συστάσεων, αιτήσεων, υπομνημάτων και πολλαπλών υπηκοοτήτων, ακόμη και στο μακρινό Λονδίνο ή μέσα στη φυλακή. Πόσο μάλλον που είχαν πράγματι προσφέρει στο βρετανικό στέμμα την παλληκαριά τους, επί σειρά ετών, με όσους κινδύνους συνεπαγόταν η προ-

65. SP 97/38, Porter προς Earl of Holderness, Κωνσταντινούπολη, 1 Σεπτεμβρίου 1755, s.f.

66. SP 97/39, Court of St. James, 3 Ιανουαρίου 1756 (W. Sharpe), s.f.

σφορά αυτή, καθώς και το δίκτυο των στρατολογήσιμων γνωριμιών τους, στη Minorca, την Κρήτη, τα Επτάνησα και αλλού.<sup>67</sup> Η απροθυμία της πρεσβείας να τους προστατεύσει από τη διαβολή των Γάλλων, μετά από όλα αυτά, πρέπει να ήταν ακατανόητη και θλιβερή για όσους διαλαλούσαν με περηφάνια πως ήταν «κουρσάροι ιγγλέζοι».

Το συμπέρασμα ότι είχαν πέσει θύματα εκμετάλλευσης θα ήταν προφανές αλλά όχι αναγκαστικά σωστό. Κατ' αρχάς το πρόβλημα της συμπεριφοράς των κουρσάρων στη Μεσόγειο –και όχι μόνον– ήταν γενικότερο και, βεβαίως, αφορούσε και τους βρετανούς θαλασσινούς, ακόμη και τους κυβερνήτες των πολεμικών πλοίων. Γι' αυτό, άλλωστε, θεσπίστηκε η Privateer's Act του 1759. Όμως, από τις περιπέτειες που αναφέρθηκαν, προκύπτει πως ούτε πριν ούτε μετά τη θέσπιση της πράξης αυτής ήταν δυνατή η εφαρμογή των όρων, ούτε οι ανακλήσεις των πιστοποιητικών ήταν ο κανόνας. Από τη στιγμή που τα πρόσωπα των εγγυητών και των ιδιοκτητών, όπως στην περίπτωση του Λούκαβικ και του Καλαμάτα, ήταν απλοί γνωστοί του καπετάνιου, ήταν δεδομένο ότι η συνέπεια με την οποία θα ασκούνταν η κουρσάρικη δραστηριότητα, θα ήταν συνάρτηση της προσωπικότητας και των οικονομικών αναγκών του καπετάνιου· ειδικά αν ήταν ο μοναδικός ιδιοκτήτης του πλοίου. Το σύστημα, λοιπόν, είχε κενά και τα κενά αυτά επέτρεπαν την άσκηση ενός προσοδοφόρου επαγγέλματος. Από το 1708 και εξής, ως γνωστόν, το σύνολο της λείας, αν ήταν νόμιμη, περιερχόταν στην κυριότητα του κουρσάρου, ενώ η μεταπώλησή της ήταν ευκολότατη, είτε στο Αιγαίο είτε στο βενετοκρατούμενο Ιόνιο, προκειμένου για αγαθά που κατείχαν οι Οθωμανοί.<sup>68</sup> Μια τέτοια προοπτική άξιζε τους κινδύνους αλλά και τη συχνή παραβίαση των κανόνων, βρετανικών και οθωμανικών. Ο 17ος αιώνας, παρά την αταξία, είχε αφήσει μια πολύτιμη παρακαταθήκη για όσους ναυτικούς του Αρχιπελάγους, του Ιονίου και της Αδριατικής τολμούσαν να ελιχθούν μεταξύ δυτικών εμπόρων, χριστιανών και μουσουλμάνων πειρατών.<sup>69</sup> Ο 18ος αιώνας πρόσφερε ένα σταθερότερο πλαίσιο ανάληψης

67. Στην υπηρεσία των Βρετανών ο Θεόδωρος και ο Αλέξανδρος Αλεξιανός έφθασαν και πολέμησαν το 1762 μέχρι τη μακρινή Κούβα. Πάντως, ανταμείφθηκαν για τις υπηρεσίες τους στο Στέμμα μετά την ανακατάληψη της Minorca: Χασιώτης, «Οι Αλεξιανοί», ό.π., σ. 657.

68. Richard Pares, *Colonial Blockade and Neutral Rights 1739-1763*, Οξφόρδη, Oxford University Press, 1938, σ. 6-7.

69. Για το θέμα αυτό βλ. Molly Greene, *Catholic Pirates and Greek Merchants. A Maritime History of the Mediterranean*, Πρίνστον, Princeton University Press, 2010.

ναυτικών επιχειρήσεων και συνάμα πολλαπλάσιες ευκαιρίες επωφελούς συνδυασμού εμπορικών και πολεμικών περιπετειών. Με τη βοήθεια της τύχης μπορούσε ένας τολμηρός καπετάνιος να ξεχρεώσει και να εξελιχθεί σχετικά σύντομα σε εύπορο έμπορο. Η σύγκλιση των βρετανικών και των ρωσικών συμφερόντων στη Μεσόγειο τους ευνοούσε. Κι αν όλες οι πόρτες έκλειναν, τα βενετοκρατούμενα Επτάνησα –ειδικά τα Κύθηρα– τους εξασφάλιζαν πληρώματα, αγορές για τις λείες τους καθώς και τροφοδοσία. Κάποιοι, λοιπόν, από αυτούς τους θαλασσινούς πέτυχαν.

Όμως ο Καλαμάτας δεν είχε ποτέ τύχη στη θάλασσα. Πτωχευμένος ήδη το 1755, ριψοκινδύνευσε στο πλευρό των Άγγλων το 1756 και επιχείρησε, ένα χρόνο αργότερα, με προσεκτικές κινήσεις να μετατρέψει την πλήρη καταστροφή σε ευκαιρία ανάκαμψης. Μπορούσε να τα καταφέρει. Η ναυτική του αξία ήταν τόσο γνωστή, ώστε οι προστάτες και πιστωτές του να του έχουν ακόμη εμπιστοσύνη. Η συγκυρία ευνοούσε τους τολμηρούς. Σίγουρα παραβίασε τους όρους παραχώρησης του πιστοποιητικού δράσης –έστω με την ανοχή των Αλεξιανών και κάποιων γνωστών τους–, ενδεχομένως τους κανόνες εμπλοκής αλλά και τις οδηγίες της βρετανικής κυβέρνησης περί νόμιμης λείας στο Αιγαίο. Το πλοίο του δεν είχε παρά το μισό από το απαραίτητο πλήρωμα (87 άνδρες έναντι 150 υπεσχημένων), σύμφωνα με τη διάταξη του 1759, ενώ η σύνθεση ήταν άσχετη από αυτή που είχε δηλωθεί, αφού δεν διέθετε Άγγλους σε θέσεις στελεχών. Το 1757 η αυτοψία δεν ήταν υποχρεωτική ακόμη, και έτσι ξεγλίστρησε. Επίσης, παραβίασε πολλαπλώς τις απαγορεύσεις της Πύλης, φυγαδεύοντας χριστιανούς στη Minorca και προσφέροντας κουρσάρικη υπηρεσία στη Βρετανία. Αλλά όλα αυτά δεν ήταν θανάσιμα αμαρτήματα ούτε για τους Βρετανούς ούτε για τους Οθωμανούς. Ήταν πολύ δύσκολο ακόμη και να πιστοποιηθούν. Δεν ετέθη καν θέμα ανάκλησης του πιστοποιητικού του, όπως θα μπορούσε, σύμφωνα με τις τρέχουσες προβλέψεις. Δυστυχώς ο Καλαμάτας έπεσε στα χέρια των Τούρκων τη χειρότερη δυνατή στιγμή. Η εποχή της ανοχής προς τους κουρσάρους είχε παρέλθει, λόγω των προβλημάτων ανεφοδιασμού, τα οποία επιδείνωνε η αυξανόμενη δράση τους. Η στάση των σκλάβων της *Capitana* και η έλλειψη των δημητριακών είχαν εξαγριώσει τους Οθωμανούς. Η βρετανική μεσολάβηση στην Πύλη και ο φόβος της Levant Company για αυθαίρετα πρόστιμα έκαναν τους πρεσβευτές απρόθυμους να αναλώσουν πολιτικό κεφάλαιο, παρά την αντίθετη αντίληψη που φαίνεται πως είχε το Ναυαρχείο. Οι συνθήκες αυτές τους καθιστούσαν πλέον ευάλωτους στις διαβολές των Γάλλων. Προσωποποιούσε, λοιπόν, ο Καλαμάτας ένα σημαντικό πρόβλημα για την πρεσβεία, χωρίς όμως να αποτελεί τη χει-

ρότερη εκδοχή του, όπως μαρτυρούσαν κι αρκετοί σύγχρονοί του. Αν μη τι άλλο, είχε περισσότερες σχέσεις με τη Βρετανία από πολλούς άλλους απατεώνες και της είχε προσφέρει σημαντικό έργο, όπως συμφωνούσε ο βρετανός στόλαρχος και φανέρωνε η επιθυμία των Γάλλων να τον παροπλίσουν οριστικά. Στην πραγματικότητα η επίκληση των απασθαιών του έλληνα κουρσάρου –με εμφανείς δόσεις προτεσταντικής ηθικολογίας– ήταν πρόσχημα. Η επίσημη πρεσβευτική παρέμβαση δεν ήταν σκόπιμη, για να μην υπονομευτούν πολύ σοβαρότερες οικονομικές και πολιτικές σκοπιμότητες· σκοπιμότητες που ήταν περισσότερο αισθητές στην Κωνσταντινούπολη από ό,τι στο Λονδίνο. Στην Πόλη οι διπλωμάτες υπηρετούσαν το Στέμμα αλλά χρηματοδοτούνταν από τη Levant Company, η οποία δεν περνούσε την καλύτερη περίοδό της στην Οθωμανική Αυτοκρατορία.<sup>70</sup> Άλλωστε, θύματα των σκοπιμοτήτων αυτών έπεσαν όχι μόνον έλληνες αλλά και βρετανοί κουρσάροι της Ανατολικής Μεσογείου. Οι θάλασσες αυτές μπορεί να ήταν πιο ήρεμες από τον Ωκεανό, αλλά οι παγίδες τους ήταν εξίσου επικίνδυνες για όσους θαλασσόλυκους υποτιμούσαν τους σκοπέλους της πολιτικής.

---

70. Για τα οικονομικά της προβλήματα βλ. SP 97/42, όπου το σχετικό υπόμνημα που υποβλήθηκε από τους *factors* στον κόμη Halifax (24 Αυγούστου 1765), συνημμένο στην επιστολή Grenville προς Conway, Κωνσταντινούπολη, 1 Οκτωβρίου 1765, ff. 286r-293v.



## SUMMARY

Basil C. Goumaris, *The Adventures of Constantis Calamattas and of other Greek Privateers in British Service (1756-1763)*

The story of the Angligracs is not an untold one; nor is the name of Constantis Calamattas, a privateer from Mahon (Minorca) who raided French ships during the Seven Years War commissioned by the British Admiralty. It is, however, the first time, we learn, through the use of various British archival sources, in detail his adventures in Minorca, London, the Archipelago and Constantinople, where he ended up a prisoner of the Ottomans. The study of his correspondence with the British ambassadors reveals that bravery and a British letter of marque were not enough for a Greek Orthodox privateer to survive in the Archipelago. His protection was subjected to the complicated politics between the Levant Company and the Embassy. Curtailing French trade could be a serious threat for the provisioning of the Ottomans. Dissatisfaction also endangered British diplomatic maneuvering. To make thing even worse for Calamattas, his arrested crew participated in a slave revolt and the capture of an Ottoman man-of-war. Under these circumstances his release was not a British priority and his sympathies with the Royal Navy insufficient to get him off the Ottoman hook without the employment of bribery.