

ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

ΦΙΛΟΣΟΦΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΝΕΟΤΕΡΗ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΤΕΧΝΗΣ

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΡΑΜΠΟΥΛΑΣ



*Κοινοποιώντας τη ναυτική πληροφορία:
χαρακτηριστικά και διάδοση της ναυτοσύνης
στο Μπρίστολ, 1702-1763*

Αθήνα 2022

- 1 -



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΘΝΙΚΟΝ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟΝ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΝ ΑΘΗΝΩΝ

Φιλοσοφική Σχολή
Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας

*Κοινοποιώντας τη ναυτική πληροφορία: χαρακτηριστικά
και διάδοση της ναυτοσύνης στο Μπρίστολ, 1702-1763*

Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία

ΠΜΣ:

«Νεότερη και Σύγχρονη Ιστορία και Ιστορία της Τέχνης»

Ειδίκευση: «Ευρωπαϊκή Ιστορία»

Βασίλης Καραμπούλας

1561202001051

Τριμελής Επιτροπή:

1. Κωνσταντίνος Γαγανάκης (Καθηγητής Νεότερης Ευρωπαϊκής Ιστορίας 16ος – 18ος αιώνας), Επόπτης.
2. Μαρία Παπαθανασίου (Αναπληρώτρια καθηγήτρια Νεότερης Ευρωπαϊκής Ιστορίας).
3. Ανδρονίκη Διαλέτη (Επίκουρη Καθηγήτρια Πρώιμης Νεότερης Ευρωπαϊκής Ιστορίας, ΙΑΚΑ, Παν/μιο Θεσσαλίας).

Αθήνα 2022

*Στους γονείς μου που με στήριξαν,
Σπύρο Καραμπούλα και Μαρίνα Χατζημίχου.*

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω αρχικά τον επόπτη της Διπλωματικής μου εργασίας, τον Καθηγητή Νεότερης και Ευρωπαϊκής Ιστορίας (16ος – 18ος αιώνας) κ. Κωνσταντίνο Γαγανάκη για την πολύτιμη βοήθειά του και τον γόνιμο διάλογο που αναπτύξαμε κατά το διάστημα της εκπόνησης της Διπλωματικής Εργασίας. Επίσης, θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου και στα υπόλοιπα δύο μέλη της Επιτροπής μου, στην Αναπληρώτρια καθηγήτρια Νεότερης Ευρωπαϊκής Ιστορίας, κ. Μαρία Παπαθανασίου για τις εύστοχες παρατηρήσεις της και στην κ. Ανδρονίκη Διαλέτη, Επίκουρη Καθηγήτρια Πρώιμης Νεότερης Ευρωπαϊκής Ιστορίας στο Τμήμα Ιστορίας, Αρχαιολογίας και Κοινωνικής Ανθρωπολογίας του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, που με χαροποίησε ιδιαίτερα με την ένταξή της στην τριμελή Επιτροπή της Διπλωματικής.

Επίσης, οφείλω να ευχαριστήσω και το προσωπικό των αρχείων του Μπρίστολ (Bristol Archives) και της βιβλιοθήκης στο Μπρίστολ για την άμεση εξυπηρέτηση που μου παρείχαν, το υλικό που με βοήθησαν να εντοπίσω και να λάβω ψηφιοποιημένο καθώς και για τις βιβλιογραφικές τους προτάσεις. Θα ήταν παράλειψή μου να μην ευχαριστήσω και ορισμένους συμφοιτητές και φίλους που με βοήθησαν με τη μεταγραφή και την οργάνωση του πρωτογενούς υλικού. Συγκεκριμένα, πολλές ευχαριστίες αξίζει ο Άγγελος Τσουμάνης Κατσαρέας για τη βοήθειά του στη μεταγραφή του χειρόγραφου πρωτογενούς υλικού, ο Νίκος Σιαπέρας για τη βοήθειά του αναφορικά με την επικοινωνία μου με τα αρχεία του Μπρίστολ καθώς και οι ερευνητές Παναγιώτης Γεωργακάκης και Λένα Λιάπι για τον εμπλουτισμό της πρωτογενούς βιβλιογραφίας που αξιοποίησα.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους φίλους μου και τους συμφοιτητές μου της Ευρωπαϊκής Ιστορίας, που με προθυμία ανέχτηκαν τις πολύωρες συζητήσεις μας για τη Διπλωματική μου Εργασία και πρόθυμα μου παρείχαν τη γνώμη τους. Συγκεκριμένα αναφέρομαι στην Εύα, στην Εύη, στη Βικέντα, στη Γιώτα, στην Ελπίδα, στον Ιπποκράτη, στον Γιάννη, στον Δημήτρη, στον Κώστα, στον Γιώργο, στον Μάριο και στον Απόστολο.

Περιεχόμενα

Ευχαριστίες.....	5
Περίληψη	8
Abstract.....	9
Κατάλογος εικόνων	10
Κατάλογος πινάκων.....	11
Συνοτομογραφίες.....	13
Πρόλογος.....	14
1. Εμβαθύνοντας στο ιστορικό πλαίσιο, 1702-63.....	17
I. Πόλεμος, πολιτική και κοινωνία.....	18
II. Η βρετανική αυτοκρατορία και η θάλασσα.....	24
III. Η νοτιοδυτική Αγγλία και το Μπρίστολ.....	35
2. Ο ναυτικός κόσμος μέσω της αλληλογραφίας.....	45
I. Φωνές, απόηχοι και σιωπές: τα «πρόσωπα» της αλληλογραφίας.....	46
II. «Αν ο Άνεμος & ο Καιρός το επιτρέψουν», αστάθεια, προσαρμοστικότητα και κινητικότητα στη ναυτική αλληλογραφία.....	50
III. «Είμαστε άρχοντες του εαυτού μας», ναυτολόγηση, αντίσταση και πιστοποιήσεις.....	56
IV. «Παραμένω η δυστυχισμένη γυναίκα σου έως το θάνατο», διερευνώντας πτυχές των ναυτικών αντιλήψεων και της καθημερινότητας.....	64
3. Ένα τυπικό «άτυπο» ημερολόγιο καταστρώματος.....	73
I. 118 μέρες στη θάλασσα και 44 στην ξηρά.....	77
II. «Ποιος είναι ο καλύτερος ναυτικός; », δίκτυα και συγκρούσεις εν πλω.....	81
III. «Μπορεί να επιστρέψει στα καθήκοντα του...», ασθένειες και ατυχήματα κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού.....	89
IV. «Όταν οι χαρούμενες ώρες της ζωής έχουν παρέλθει...», Η ξηρά ως σημείο «εκτόνωσης» και αντιπαράθεσης με τη θάλασσα.....	95
4. Ποιοι είναι «αυτοί οι ναυτικοί»; Η διαμόρφωση της φαντασιακής ταυτότητας των ναυτικών του Μπρίστολ στη δημόσια σφαίρα.....	104
I. «Μια αυθεντική & γνήσια ιστορία», η υπόθεση του καπετάνιου Goodere ο οποίος εκτελέστηκε στις 15 Απριλίου του 1741.....	105
II. Δραματικός, τυπικός και προπαγανδιστικός λόγος στην τυπογραφία.....	118

III. «Παρακολουθήστε με και ακούστε για λίγο...» τραγουδώντας το εθνικό, ναυτικό και τοπικό στοιχείο	127
Συμπεράσματα	139
Βιβλιογραφικός Κατάλογος	145
<i>Αρχειακό Υλικό</i>	145
<i>Πρωτογενής Βιβλιογραφία</i>	145
<i>Τυπογραφία</i>	148
<i>Μπαλλάντες (EBBA)</i>	150
<i>Δημοσιευμένη Πρωτογενής Βιβλιογραφία</i>	151
<i>Δευτερογενής Βιβλιογραφία</i>	152
<i>Διαδικτυακή Βιβλιογραφία</i>	157

Περίληψη

Η αγγλική ναυτική παράδοση διατρέχεται από μια σειρά διαφορετικών δυναμικών και διαστάσεων έως και τις μέρες μας. Μεγεθύνοντας τον ερευνητικό φακό, η εν λόγω εργασία αποπειράται να συγκρότησε μια μελέτη περίπτωσης. Το Μπρίστολ γνώρισε τη χρυσή του εποχή κατά τις αρχές του 18^{ου} αι., διάστημα της διαμόρφωσης της αγγλικής αυτοκρατορίας των θαλασσών. Μέσω της εξέτασης του Μπρίστολ κατά το διάστημα μεταξύ του 1702-1763 θα θιχθούν ζητήματα της ζωής των μπαρκαρισμένων ναυτικών, των ξέμπαρκων καθώς και των δικτύων τους. Η μελέτη αυτή θα διεξαχθεί σε συνάρτηση με την υπάρχουσα βιβλιογραφία αλλά κυρίως μέσω της εξέτασης διαφορετικών πηγών οι οποίες «κοινοποιούσαν» τις διάφορες πτυχές του ναυτικού κόσμου στην κοινωνία.

Μέσω της επίσημης αλληλογραφίας του Βασιλικού Ναυτικού και των αρχών του Μπρίστολ θα εξετασθεί κατά κόρον η ζωή στην ξηρά, ενώ διάφορα ημερολόγια και σημειωματάρια της εποχής θα αναδείξουν πτυχές της ζωής εν πλω. Τέλος, σε συνάρτηση με τις δύο αυτές αλληλένδετες πτυχές θα διερευνηθεί η διαμόρφωση του ναυτικού κόσμου σε φαντασιακό επίπεδο. Μπροσούρες, εφημερίδες καθώς και μπαλλάντες θα εξετάσουν την ανάδυση του ναυτικού κόσμου με γνώμονα μεν το Μπρίστολ αλλά παράλληλα εκτός των ορίων της κομητείας του. Συγκεντρωτικά στους τρεις αυτούς άξονες προσπαθώ να διερευνήσω εν γένει τη διαμόρφωση και τα χαρακτηριστικά της ναυτοσύνης σε ένα συγκεκριμένο χρονικό και χωρικό πλαίσιο και να τα συσχετίσω με την ανάδυση της αγγλικής αυτοκρατορίας των θαλασσών και την ιδεολογία της.

Abstract

The English maritime tradition runs through a number of different dynamics and dimensions to the present day. By widening the research focus, this essay attempts to construct a case study, examining Bristol, an area and a city which experienced its golden age at the beginning of the 18th century, during the formation of the British empire of the seas. Through the examination of Bristol during the period between 1702-1763, the topics and details of sailors on and off the ship, along with their networks will be viewed. This study will be conducted in relation to the existing literature but mainly through the examination of different sources that "communicated" the various aspects of the maritime world to society.

Through the recorded correspondence of the Royal Navy and Bristol authorities life on land will be thoroughly examined, while various diaries and notebooks of the time will highlight aspects of life at sea. Finally, in relation to these two interrelated aspects, the shaping of the maritime world at an imaginary level will be investigated. Pamphlets, newspapers as well as ballads will shed light on the rise of the maritime world, primarily with Bristol at its core, and secondarily past its county limits. Collectively, in these three interpretive scopes, I attempt to investigate in general the formation and characteristics of seafaring in a specific temporal and spatial context and relate them to the emergence of the British empire of the seas and its ideology.

Κατάλογος εικόνων

Εικόνα 1. Χάρτης των κτήσεις της βρετανικής αυτοκρατορίας κατά το 1763. Πηγή: Martin Gilbert, <i>The Routledge Atlas of British History</i> , Routledge, Νέα Υόρκη 2011, σ. 71.	25
Εικόνα 2. Άγνωστου, Άγιος Γεώργιος για την Αγγλία, [1762]. Πηγή: Quilley, <i>ό.π.</i> , σ. 137.	32
Εικόνα 3. Σχέδιο της πόλης του Μπρίστολ, Dornn, 1772. Πηγή: Dresser & Ollernshaw, <i>The Making of Modern Bristol</i> , <i>ό.π.</i> , εικ. II.....	41
Εικόνα 4. Το <i>trow Mystery</i> . Πηγή: Greenhill, <i>ό.π.</i> , σ. 289.....	44
Εικόνα 5. Η ένορκη μαρτυρία του Thomas Dryland του <i>Lizard</i> . Πηγή: Bristol Archives, JAdm/5/3, 02/09/1707. Με την ευγενική άδεια των Bristol Archives.	48
Εικόνα 6. Γράμμα του Burchett προς τον δήμαρχο του Μπρίστολ για την παροχή εξουσιοδότησης κουρσάρικης ιδιότητας. Πηγή: Bristol Archives, JAdm/4/5, 05/02/1707. Με την ευγενική άδεια των Bristol Archives.	66
Εικόνα 7. Πρώτη σελίδα του ημερολογίου καταστρώματος του <i>Dreadnought</i> για το έτος 1757. Πηγή: Bristol Archives, 44938, 1757. Με την ευγενική άδεια των Bristol Archives.	74
Εικόνα 8. Χάρτης του καναλιού του Άγιου Γεώργιου και της Ιρλανδικής Θάλασσας από τον Richard William Seale (1732-1775), 18 ^{ος} αι. Πηγή: «18th Century Nautical Sea Chart of the Irish Sea and Bristol Channel», https://www.antiq-ue-maps-online.co.uk/irish-sea-chart-2669.html (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 15.9.2022).	82
Εικόνα 9. Η φρεγάτα Southwell, κουρσάρικο καράβι του Μπρίστολ, 1760. Πηγή: Dresser & Philip, <i>The Making of Modern Bristol</i> , <i>ό.π.</i> , εικ. IVa.	87
Εικόνα 10. Τετράστιχο ποίημα στο τέλος της καταγραφής του ταξιδιού του <i>Dreadnought</i> . Πηγή: Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 54. Με την ευγενική άδεια των Bristol Archives.	103
Εικόνα 11. Η απαγωγή του John Dinely. Πηγή: Foote (1785), <i>ό.π.</i>	108
Εικόνα 12. Η δολοφονία του John Dinely. Πηγή: Foote (1741), <i>ό.π.</i> , σ. 24.....	114
Εικόνα 13. Διαφημιστικό κουρσάρικων καραβιών από το <i>FFBJ</i> του 1756. Πηγή: Powell, <i>ό.π.</i> , σ. 184.	124

Εικόνα 14. William Hogarth, *Ο Οργισμένος Μουσικός*, 1741. Πηγή: «The Enraged Musician», <https://www.metmuseum.org/art/collection/search/405232> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 6.10.2022). 130

Εικόνα 15. Η σχετική εικονογράφηση που κοσμεί την μπαλλάντα *Η Νύφη του Μπρίστολ*, τυπωμένη στο Λονδίνο από τον L. How με πιθανή χρονολόγηση μεταξύ του 1741 και του 1762. Πηγή: «The Bristol Bridegroom: / Or, The Ship-Carpenter's Love to the Merchant's Daughter», <https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/33930/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022). 134

Κατάλογος πινάκων

Πίνακας 1. Συγκριτική παρουσίαση του πληθυσμού της Αγγλίας -από κοινού με την Ουαλία- με τη Σκωτία και την Ιρλανδία κατά το διάστημα 1701-1761. Πηγή: Gregory & Stevenson, *ό.π.*, σ. 244.....22

Πίνακας 2. Ο πληθυσμός της νοτιοδυτικής Αγγλίας κατά το 1660-1800 (σε εκατοντάδες χιλιάδες). Πηγή: Barry (2000), *ό.π.*, 68, Gregory & Stevenson, *ό.π.*, σ. 245 & Edward A. Wrigley, «English county populations in the later eighteenth century», *The Economic History Review*, 60:1 (2007), σ. 56.36

Πίνακας 3. Χρονολογική ταξινόμηση της αλληλογραφίας που αφορά τις ανάγκες των εμπορικών νηοπομπών. Πηγή: Bristol Archives, JAdm/4/7-9, 12, 14-22, 24-25, 28 & 33, 1707-9.53

Πίνακας 4. Χρονολογική ταξινόμηση των πηγών που σχετίζονται με την υπόθεση των πληρωμάτων του *Lizard* και *Tyger*. Πηγή: Bristol Archives, JAdm/5/1-9, 12, 1707.....60

Πίνακας 5. Χρονολογική ταξινόμηση των εξουσιοδοτήσεων και των πιστοποιητικών τα οποία στάλθηκαν από τον J. Burhcett προς τον Δήμαρχο του Μπρίστολ. Πηγή: Bristol Archives, JAdm/4/1-6, 23 & 32, 1707-11.62

Πίνακας 6. Χρονολογική ταξινόμηση των περιοχών που διέσχισε και αναφέρονται από το *Dreadnought* κατά το τετράμηνο ταξίδι του. Πηγή: Bristol Archives, 44938, 1757.81

Πίνακας 7. Αριθμός караβιών ανά χώρα που εντόπισε το *Dreadnought* κατά το τετράμηνο ταξίδι του. Πηγή: Bristol Archives, 44938, 1757.85

Πίνακας 8. Χρονολογική ταξινόμηση των ιατρικών και χειρουργικών υποθέσεων οι οποίες καταγράφονται στα ξεχωριστά παραρτήματα στο τέλος του ημερολογίου καταστρώματος του *Dreadnaught*. Πηγή: Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 56-76. .94

Συντομογραφίες

BNA: British Newspaper Archive

DA: Daily Advertiser

DB: Derby Mercury

EBBA: English Broadside Ballad Archive

ESTL: English Short Title Catalogue

FFBJ: Felix Farley's Bristol Journal

IJ: Ipswich Journal

KWP: Kentish Weekly Post

NC: Newcastle Courant

OJ: Oxford Journal

TSM: The Scots Magazine

Πρόλογος

Στην πρόσφατη κηδεία της βασίλισσας Ελισάβετ Β΄, η αξία του Βασιλικού Ναυτικού -τουλάχιστον σε συμβολικό επίπεδο- αναδείχθηκε για ακόμα μία φορά. Την άμαξα του φέρετρου της βασίλισσας δεν έσυραν άλογα, αλλά αντιθέτως μέλη του Βασιλικού Ναυτικού και κυρίως νεαροί ναυτικοί. Η πρακτική αυτήν είχε καθιερωθεί στις αρχές του 20^{ου} αι.,¹ ωστόσο η σημασία της ναυτικής διάστασης της αγγλικής κοινωνίας εντοπίζεται ήδη από τη γέννηση της βρετανικής αυτοκρατορίας.

Η συγκεκριμένη έρευνα επιδιώκει να εμβαθύνει σε μια μεμονωμένη περίπτωση του αγγλικού ναυτικού κόσμου. Ορίζοντας τα χρονικά όρια μεταξύ του 1702 και του 1763, θα εξεταστούν τόσο οι μπαρκαρισμένοι όσο και οι ξέμπαρκοι ναυτικοί του Μπρίστολ. Παρά την πλούσια βιβλιογραφία η οποία εστιάζει στον ναυτικό βίο, το μεγαλύτερο μέρος της πραγματεύεται αμιγώς εμπορικά και πολεμικά ζητήματα. Η ακμή του δουλεμπορίου και οι πρωταγωνιστές του -οι έμποροι- καταλαμβάνουν «ράφια» με ενδιαφέρουσες μελέτες. Προσεγγίσεις από τη σκοπιά της οικονομικής ιστορίας πραγματεύονται τα είδη και τα μεγέθη των εμπορευμάτων τα οποία εισάγονταν και εξάγονταν στα διάφορα λιμάνια -φυσικά και του Μπρίστολ- καθώς και αναλύουν τον αντίκτυπο της πειρατικής και κουρσάρικης δραστηριότητας τόσο στο Αγγλικό Κανάλι όσο και υπερατλαντικά. Σχετικά με τα μακρά χρόνια της εμπόλεμης κατάστασης -πέραν βέβαια της διερεύνησης της φύσεως και του αντίκτυπου των πολέμων της περιόδου-, μία πρακτική του Βασιλικού Ναυτικού έχει σαηγηνέψει το ενδιαφέρον των ερευνητών. Η εξαναγκαστική και αιφνίδια ναυτολόγηση έχει εγείρει έντονο διάλογο για την έκταση, τις συνέπειες και τις κατά τόπους ιδιαιτερότητες της.²

Τόσο οι έμποροι -με μια ματιά κατεξοχήν από τα «άνω»- αλλά και η πολεμική συνθήκη -η οποία αναπόφευκτα αποτελεί αδιάσπαστη πραγματικότητα της περιόδου

¹ «Queen Elizabeth II: Navy officers rehearse state funeral», <https://www.bbc.com/news/uk-england-hampshire-62903600> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 27.10.2022).

² Σχετικά με την εμπορική δραστηριότητα ενδ. βλ. I) Walter E. Michington, *The Trade of Bristol in the Eighteenth Century*, Bristol Record Society's Publications, Μπρίστολ 1957, II) Kenneth Morgan, «The Economic Development of Bristol, 1700-1850, στο Madge Dresser & Philip Ollerenshaw (επιμ.), *The Making of Modern Bristol*, Redcliffe Press 1996, σ. 48-75, III) Kenneth Morgan, *Bristol and the Atlantic trade in the eighteenth century*, Cambridge University Press, Cambridge 1993. Αναφορικά με την κουρσάρικη και πειρατική δραστηριότητα ενδ. βλ. John W. D. Powell, *Bristol Privateers and Ships of War*, J. W. Arrowsmith Limited, Μπρίστολ 1930 & W. R. Meyer, «English Privateering in the War of the Spanish Succession 1702-1713», *The Mariner's Mirror*, 69:4 (1983), σ. 435-446. Για την πρακτική της εξαναγκαστικής ναυτολόγησης ενδ. βλ. Nicholas Rogers, *The Press Gang. Naval impressment and its opponents in Georgian London*, Continuum UK, Λονδίνο 2007.

υπό εξέταση³ αποτελούν βασικό τμήμα αλλά όχι και το κύριο ζητούμενο αυτής της εργασίας. Αξιοποιώντας διαφορετικές πηγές «επικοινωνίας», στόχος μου είναι να εξετάσω τη διάδοση της ναυτικής πληροφορίας και τις διάφορες μορφές που αυτή λαμβάνει ώστε να αναδειχθεί η ευρύτερη ιδέα της ναυτοσύνης η οποία πηγάζει από την πόλη-λιμάνι του Μπρίστολ. Το υλικό το οποίο αξιοποιώ για αυτόν τον στόχο είναι αρκετά ετερόμορφο και αναδεικνύει διαφορετικές πτυχές της ναυτοσύνης. Λόγω των εκδόσεων της Bristol Record Society, υπάρχει αρκετό υλικό μεταγραμμένο και κριτικά σχολιασμένο το οποίο είναι ανοιχτής πρόσβασης.⁴ Εκτός των εκδόσεών τους, τα αρχεία της πόλης κατέχουν πλούσιο υλικό με δυνατότητα ψηφιοποίησης. Οι συλλογές JAdm/4 και JAdm/5 συμπεριλαμβάνουν την αλληλογραφία μεταξύ των αρχών του Μπρίστολ και του Ναυαρχείου αναδεικνύοντας το ζήτημα της ναυτολόγησης και τη διοικητική πτυχή της ναυτικής ζωής. Παράλληλα, το ημερολόγιο του κουρσάρικου *Dreadnought* (1757) αποτελεί μια «άτυπη» και ταυτόχρονα «τυπική» περίπτωση ημερολογίου, καταγράφοντας διαφορετικές διαστάσεις της ζωής εν πλω. Τέλος, ο τύπος, οι μπαλλάντες και οι μπροσούρες της εποχής συγκροτούν μέρος της δημόσιας σφαίρας και γόνιμο πεδίο διερεύνησης της φαντασιακής και συλλογικής ταυτότητας που καλλιεργείται τόσο για τους ναυτικούς όσο και για τους υπόλοιπους κατοίκους του Μπρίστολ, τόσο εντός των συνόρων της πόλης όσο και εκτός των ορίων της κομητείας της.⁵

Τρεις είναι οι βασικοί άξονες που ακολουθώ για να επιτευχθεί η απόπειρα αυτήν, τρεις «προορισμοί» σε αυτό το «ναυτικό» ταξίδι για τη μελέτη των ναυτικών και του κόσμου που βίωναν αλλά και συγχρόνως που δομούσαν γύρω τους. Ο πρώτος άξονας ακολουθεί κατά κύριο λόγο την επίσημη επικοινωνία διά μέσου της αλληλογραφίας μεταξύ των αρχών της πόλης του Μπρίστολ και του Ναυαρχείου. Λόγω της φύσης του υλικού έμφαση δίνεται στους ξέμπαρκους ναυτικούς και τα δίκτυα που δομούσαν τόσο εντός της ίδιας της πόλης του Μπρίστολ όσο και εκτός της. Η εξαναγκαστική ναυτολόγηση και οι πρακτικές αποφυγής της από τους

³ Περίπου το 1/2 της περιόδου χαρακτηρίζεται από την εμπόλεμη συνθήκη ενώ ακόμα και τα «ειρηνικά» χρόνια καταβάλλονται σε μεγάλο βαθμό από τον φόβο της πολεμικής εμπλοκής. Βλ. κεφ. 1, *Πόλεμος, πολιτική και κοινωνία*, σ. 17-8.

⁴ «BRS Publications», <http://www.bris.ac.uk/Depts/History/bristolrecordsociety/publications.htm> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 12.10.22).

⁵ Ο κύριος όγκος του υλικού που αξιοποιώ αναφορικά με την τυπογραφία και τις μπαλλάντες προέρχεται από το BNA και το EBBA. Βλ. «The British Newspaper Archive», <https://www.britishnewspaperarchive.co.uk> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 12.10.2022) & «English Broadside Ballad Archive», <https://ebba.english.ucsb.edu> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 12.10.2022).

διάφορους ναυτικούς που διέμεναν στο Μπρίστολ καθώς και οι δυναμικές που αναπτύσσονταν μεταξύ των ναυτικών, των αρχών -και των εμπόρων που εκπροσωπούσαν- της πόλης του Μπρίστολ και του Ναυαρχείου συγκροτούν τον πρώτο βασικό μου «προορισμό».

Ο δεύτερος «προορισμός» ορίζεται από το διάστημα των ναυτικών στο μπάρκο τους. Μέσω ημερολογίων και σημειωματάρων της εποχής -με κύρια πηγή το ημερολόγιο καταστρώματος του *Dreadnought*- προσπαθώ να διερευνήσω τη ζωή εν πλω, τα δίκτυα και τις σχέσεις που δομούν οι ναυτικοί στο ταξίδι τους, τους κινδύνους και διάφορα στοιχεία της καθημερινότητας στο καράβι αλλά και τη ζωή μετά τον ναυτικό βίο. Αν και το ημερολόγιο καταστρώματος παραβλέπει πολλές πτυχές της ζωής αυτής, ίσως άθελα του με αυτόν τον τρόπο να αποτυπώνει ευκρινέστερα μια συνθήκη που παρατηρείται στα σύγχρονα μπάρκα -τη μονοτονία δηλαδή που επικρατεί για μεγάλα διαστήματα στη ζωή εν πλω.⁶

Ο τελικός μου «προορισμός» ξεφεύγει από τα όρια του «τι ζούσαν» οι ναυτικοί και εστιάζει στο «τι πίστευαν» οι γύρω τους ότι βίωναν οι ναυτικοί, αλλά και στον τρόπο με τον οποίο προβαλλόταν η ζωή τους. Οι μπροσούρες, ο τύπος⁷ και οι μπαλλάντες αναδεικνύουν διαφορετικές πτυχές της φαντασιακής διάστασης της ναυτικής ζωής η οποία διαμορφωνόταν στη δημόσια σφαίρα αλλά και της συλλογικής ναυτικής ταυτότητας που δομούταν σε ένα υπερ-χωρικό επίπεδο.

⁶ Γιώργος Τσιμούρης, *Εμείς οι ναυτικοί, μαρκαρισμένοι και ζέμπαρκοι: μια ανθρωπολογική προσέγγιση*, εκδόσεις daVinci, Αθήνα 2021, σ. 40.

⁷ Καθώς οι πηγές αυτές παρέχουν ανεξάντλητο υλικό, η συζήτηση που αναπτύσσεται στο 4^ο κεφάλαιο δομείται βάσει των προηγούμενων κυρίως κεφαλαίων.

1. Εμβαθύνοντας στο ιστορικό πλαίσιο, 1702-63

Το χρονικό πλαίσιο μέσα στο οποίο εντάσσονται η αλληλογραφία, οι μπαλλάντες, οι εφημερίδες καθώς και τα κείμενα -τόσο ναυτικών όσο και ανθρώπων που είχαν σχέση με το υδάτινο στοιχείο- που θα εξετασθούν στη συνέχεια δεν μπορούν να γίνουν κατανοητά αν δεν ενταχθούν πρώτα στο πολιτικό, κοινωνικό και πολιτισμικό πλαίσιο που τα γέννησαν ή και που τα διατήρησαν στην επικαιρότητα κατά το διάστημα υπό εξέταση. Το 1702 αποτελεί συμβατικά την αφετηρία του χρονικού αυτού «ταξιδιού» με την εμπλοκή της Αγγλίας στον πόλεμο της Ισπανικής Διαδοχής (1702-1713 στην περίπτωση της Βρετανίας).⁸ Το χρονικό αυτό νήμα καταφθάνει στον τελικό του προορισμό το 1763 με τη λήξη ενός ακόμα πολέμου μεταξύ των μεγάλων ευρωπαϊκών δυνάμεων. Με τη Συνθήκη του Παρισιού (1763) θα λήξει η επταετής παγκόσμια πολεμική σύγκρουση των μεγάλων δυνάμεων της περιόδου που θα μείνει γνωστή ως ο Επταετής Πόλεμος.⁹

Η Αγγλία -και μεταγενέστερα Μεγάλη Βρετανία με τις ενοποιητικές πράξεις του 1707-¹⁰ θα διασχίσει μία σειρά μεταβολών σε αρκετές και διαφορετικές εκφάνσεις της. Ιδεολογικά η σχέση της με τη θάλασσα θα αναδειχθεί ως κυρίαρχη στο δημόσιο λόγο ειδικά από τη δεκαετία του 1730 έως και το 1760,¹¹ ενώ στρατιωτικά -και ιδίως ναυτικά- θα συγκρούεται τακτικά με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές δυνάμεις και κυρίως την Ισπανία και τη Γαλλία. Παραδοσιακές πόλεις-λιμάνια θα πολλαπλασιαστούν δημογραφικά καθώς και νέα θα γεννηθούν όσο η ναυτική ανάγκη διογκωνόταν με το εμπόριο να αποτελεί επίκεντρο της βρετανικής πολιτικής και της μερκαντιστικής λογικής.¹² Ακριβώς λόγω της πυκνότητας των στρατιωτικών, ιδεολογικών και πολιτικών εξελίξεων της περιόδου -οι οποίες έρχονται και σε άμεση συνάρτηση με τη διαμόρφωση της πρόσληψης της σημασίας της θάλασσας και τη σχέση της με την αναδύομενη αυτοκρατορία- θα εστιάσω σε πρώτο επίπεδο στην εξέταση του ιστορικού πλαισίου της περιόδου, ακολουθώντας τρεις βασικούς άξονες. Διερευνώντας τις βασικές εξελίξεις της περιόδου σε συνάρτηση με

⁸ Jeremy Black, *The British Empire: a History and a Debate*, Routledge, Νέα Υόρκη 2015, σ. 74.

⁹ Jeremy Gregory & John Stevenson, *The Routledge Companion to Britain in the Eighteenth Century 1688-1820*, Routledge, Νέα Υόρκη 2007, σ. 22 & 147-8.

¹⁰ Στο ίδιο, σ. 11-12.

¹¹ Αναφορικά με την ιδεολογία της Βρετανικής Αυτοκρατορίας βλ. David Armitage, *The Ideological Origins of the British Empire*, Cambridge University Press, Cambridge 2010 & Black, *ό.π.*

¹² Ενδεικτικά βλ. Gordon Jackson, «Ports 1700-1840», στο Peter Clark (επιμ.), *The Cambridge Urban History of Britain: volume II 1540-1840*, Cambridge University Press, Cambridge 2000, σ. 705-732.

την πολιτική, τη στρατιωτική και την κοινωνική κατάσταση που επικρατούσε στην Βρετανία του 1702-63, θα επικεντρωθώ στη συνέχεια στη σχέση της αναδυόμενης βρετανικής αυτοκρατορίας με τη θάλασσα, για να εστιάσω στο τέλος στη νοτιοδυτική Αγγλία και συγκεκριμένα στο Μπρίστολ το οποίο αποτελεί το σημείο αναφοράς της εν λόγω έρευνας.

1. Πόλεμος, πολιτική και κοινωνία

Χαρακτηριστικό της 60ετίας αυτής αποτελούν οι συνεχείς στρατιωτικές συγκρούσεις. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως αφετηρία και τερματισμό της εν λόγω έρευνας αποτελούν δύο μεγάλοι πόλεμοι, ο Πόλεμος της Ισπανικής Διαδοχής (1701-1714 ωστόσο 1702-1713 στην περίπτωση της Βρετανίας) και ο Επταετής Πόλεμος (1756-63) του οποίου επίκεντρο υπήρξε η σύγκρουση σε παγκόσμιο πλέον επίπεδο μεταξύ της Μεγάλης Βρετανίας και της Γαλλίας. Παράλληλα το εσωτερικό της Μεγάλης Βρετανίας βρέθηκε 2 φορές σε εμφύλια αναταραχή με τις Εξεγέρσεις των Ιακωβιτών το 1715 και το 1745. Ακόμα όμως και κατά το μεσοδιάστημα αυτό, η Μεγάλη Βρετανία θα αναμειχθεί σε 2 μεγάλους πολέμους. Τον συντομότερο Πόλεμο της Τετραπλής Συμμαχίας (1718-20) θα διαδεχθεί αρκετά χρόνια αργότερα ο Πόλεμος του Jenkins' Ear μεταξύ της Μεγάλης Βρετανίας και της Ισπανίας το 1739 ο οποίος θα εξελιχθεί στον Πόλεμο της Αυστριακής Διαδοχής (1740-48) με την ευρύτερη συμμετοχή των Ευρωπαϊκών δυνάμεων.¹³ Παρά τη γεωγραφική απομόνωση της Μεγάλης Βρετανίας λόγω της θέσης της θα γίνουν και αρκετές απόπειρες εισβολής των εδαφών της κατά το διάστημα αυτό. Οι μεγαλύτερες κλίμακας σημειώθηκαν το 1708, το 1744-6 και το 1759 από τη Γαλλία ενώ υπήρχαν και φόβοι εισβολής το 1731 και το 1733. Αντίστοιχα η Ισπανία θα εισβάλει το 1719 ενώ φόβοι εισβολής θα σημειωθούν και το 1732. Ο Jeremy Black παρατηρεί αρκετά εύστοχα πως οι συνεχείς συγκρούσεις δημιουργούσαν ένα μόνιμο κλίμα ανησυχίας στο δημόσιο λόγο, ειδικά κατά αυτές τις περιόδους όπου ο κίνδυνος της επικείμενης εισβολής φάνταζε πραγματικότητα.¹⁴ Περίπου κατά το μισό διάστημα υπό εξέταση η Αγγλία και μεταγενέστερα -από το 1707- Μεγάλη Βρετανία βρίσκεται σε εμπόλεμη

¹³ Για μια πληρέστερη περιγραφή των κομβικών γεγονότων των συγκρούσεων βλ. Gregory & Stevenson, *ό.π.*, σ. 140-151.

¹⁴ Ο Jeremy Black επισημαίνει τον αντίκτυπο των εισβολών αυτών στη δημόσια σφαίρα με θεατρικά έργα τα οποία διακωμωδούσαν την ανησυχία μιας επικείμενης εισβολής όπως το *The Coffee-House Politician* (1730) του Henry Fielding. Βλ. Black, *ό.π.*, σ. 73.

κατάσταση.¹⁵ Η συνεχής πολεμική συνθήκη έτρεφε το άγχος των ναυτικών αλλά και των απλών κατοίκων στα διάφορα λιμάνια της Μεγάλης Βρετανίας. Παρά τις δυσκολίες και τις ιδιαιτερότητες της ναυτικής τους ιδιότητας, από τους μεγαλύτερους φόβους της περιόδου αποτελούσε η εξαναγκαστική ναυτολόγηση σε περιόδους πολέμου, με ή και χωρίς προειδοποίηση αυτών και των οικογενειών τους.¹⁶ Οι εμπόλεμες αυτές συγκρούσεις προκλήθηκαν σε ορισμένες περιπτώσεις λόγω πολιτικών συγκυριών, μοναρχικών και θρησκευτικών πεποιθήσεων αλλά ακόμα και βαθιά κοινωνικών ιδεολογιών.

Παρά τους διαρκείς πολέμους, η μοναρχική εξουσία και η πολιτική σκηνή της χώρας διατηρούσαν για εκτενή διαστήματα τη σταθερότητα τους. Καθώς στόχος μου δεν είναι η μελέτη της πολιτικής κατάστασης στη Μεγάλη Βρετανία, παρά τα γόνιμα ιστοριογραφικά προβλήματα που έχουν αναδειχθεί ήδη από τη δεκαετία του 1990,¹⁷ θα εστιάσω σε μερικά κομβικά σημεία που σε αρκετές περιπτώσεις σχετίζονται άμεσα με τη θέση της Μεγάλης Βρετανίας στου ωκεανούς του κόσμου. Οι κύριες πολιτικές παρατάξεις που βρέθηκαν αντιμέτωπες κατά το διάστημα αυτό ήταν οι Tories και οι Whigs. Παρουσιάζοντας όσο το δυνατόν απλούστερα τα οράματα των δύο παρατάξεων για το μέλλον της Μεγάλης Βρετανίας μπορούμε να παρατηρήσουμε μερικές ειδοποιείς διαφορές. Οι Tories προέρχονταν και απευθύνονταν σε μια πιο παραδοσιακή αριστοκρατία της γης, με πολιτικές που αναδείκνυαν το στοιχείο αυτό. Παράδειγμα αποτελεί η ίδρυση μιας εθνικής τράπεζας με έμφαση στη γαιοκτησία. Παρά την αποτυχία της, οι Tories θα κινηθούν με νέες ενέργειες για να ανταγωνιστούν την Τράπεζα της Αγγλίας των Whigs με την ίδρυση της «νέας» Εταιρείας των Ανατολικών Ινδιών (1698) και την Εταιρεία της Ανατολικής

¹⁵ Κατά τα 32 χρόνια εκ των 61 χρόνων του διαστήματος 1702-1763 η Αγγλία βρισκόταν σε εμπόλεμη κατάσταση. Δεδομένου της πυκνότητας των συγκρούσεων, των εμφύλιων εξεγέρσεων καθώς και των διάφορων εισβολών που σημειώνονται κατά το διάστημα αυτό, το συμπέρασμα του Black για τη διαρκή ανησυχία που εκδηλωνόταν στη δημόσια σφαίρα αποκτά διαφορετικό βάρος.

¹⁶ Jackson, *ό.π.*, σ. 726-727. Για τη σχετική κριτική στα υψηλά ποσοστά ναυτολόγησης βλ. J. Ross Dancy, *The Myth of the Press Gang: Volunteers, impressment and the naval manpower problem in the late eighteenth century*, The Boydell Press, Woodbridge 2015. Καθώς ο Dancy έχει εστιάσει στο τέλος του 18^{ου} αι., περίοδος που ξεφεύγει από τα χρονικά πλαίσια της έρευνας μου, έμφαση θα δώσω στις μελέτες του Nicholas Rogers, ενδ. βλ. Nicholas Rogers (επιμ.), *Manning the Royal Navy in Bristol: Liberty, Impressment and the State, 1739-1815*, Bristol Record Society, Μπρίστολ 2014. Για τον σχολιασμό του Rogers στο έργο του Dancy βλ. Nicholas Rogers, «The Myth of the Press Gang: Volunteers, Impressment, and the Naval Manpower Problem in the Late Eighteenth Century, by J. Ross Dancy», *Journal of Military History*, 80:2 (2016), σ. 541-3. Για μια μελέτη με έμφαση τον «Ατλαντικό Κόσμο» εν γένει βλ. Denver Brunzman, *The Evil Necessity: British Naval Impressment in the Eighteenth-Century Atlantic World*, University of Virginia Press, Charlottesville & Λονδίνο 2013.

¹⁷ Ενδεικτικά βλ. Jeremy Black, «Eighteenth-Century English Politics: Recent Work and Current Problems», *A Quarterly Journal Concerned with British Studies*, 25:3 (1993), σ. 419-441.

Θάλασσας (1711). Αντίστοιχα και οι Whigs απέβλεπαν σε μια μελλοντική πλούσια και ισχυρή Μεγάλη Βρετανία της οποίας ο πλούτος όμως θα επιτυγχανόταν μέσω της παραγωγής και του εμπορίου.¹⁸ Ακόμα και από την αρχή της βασιλείας του Γεώργιου Α΄ (1714-27), οι Tories αντλούσαν τους υποστηρικτές τους από τους αριστοκράτες γαιοκτήμονες δίνοντας έμφαση στις φιλοβασιλικές και αγγλικανικές θρησκευτικές φρονήσεις τους. Αντιθέτως οι Whigs αντιπροσωπεύονταν και απευθύνονταν προς μια αναδυόμενη μερκαντιστική τάξη βασιζόμενη στην τεχνολογική καινοτομία και προοδευτικότερη οικονομία.¹⁹

Αν και υπό τη βασιλεία της Βασίλισσας Άννας (1702-1714) οι Tories κατείχαν την πρωτοκαθεδρία, με τον θάνατο της ανατρέπεται η πολιτική τους κυριαρχία. Από το 1715 και έπειτα οι Whigs θα επικρατήσουν με τις κύριες πολιτικές διαμάχες να αναπτύσσονται μεταξύ των μελών τους. Ενδιαφέρον όμως παρουσιάζουν και οι Tories παρά την απουσία θεσμικής αντιπροσώπευσης καθώς επιφανείς πολιτικοί τους θα εκδώσουν σχετικές γραμματείες με έμφαση στην αξία του θαλάσσιου εμπορίου. Χαρακτηριστικό έργο αποτελεί η *Ιδέα του Πατριώτη Βασιλιά* (1938) του Bolingbroke.²⁰ Ο αντίλογος που αναπτύσσεται στο εν λόγω έργο έρχεται ως απάντηση στις πολιτικές της κυβέρνησης του Whig πολιτικού Robert Walpole, κυρίαρχης πολιτικής φυσιογνωμίας στη Μεγάλη Βρετανία των δεκαετιών 1720 και 1730, διάστημα κατά το οποίο διετέλεσε πρωθυπουργός εν συνεχεία.²¹ Κατά τα χρόνια αυτά η βρετανική αυτοκρατορία θα αναπτύξει μια πολύ συγκροτημένη ιδεολογία η οποία προσδιόριζε την ίδια της την ύπαρξη ως θαλάσσιας μεν αυτοκρατορίας αλλά παράλληλα εμπορικής, προτεσταντικής και ελεύθερης.²²

Η διακυβέρνηση του Walpole συμπίπτει με το μοναδικό μακρύ διάστημα ειρήνης κατά τα χρόνια υπό εξέταση καθώς ο ίδιος ακολούθησε μια αυστηρά ειρηνευτική πολιτική. Η απροθυμία του Walpole να οδηγήσει τη Μεγάλη Βρετανία σε πόλεμο είτε με τη Γαλλία είτε με τη Ισπανία θα γεννήσει την έντονη κριτική έναντι της κυβέρνησης του για τη διασφάλιση των εμπορικών κυρίως συμφερόντων της χώρας. Αποκορύφωμα της κριτικής αυτής αποτελεί ο πόλεμος του Jenkins' Ear. Παρά

¹⁸ Carl Wennerling, «Money: Hartlibian Political Economy and the New Culture of Credit», στο Philip J. Stern & Carl Wennerling (επιμ.), *Mercantilism Reimagined: Political Economy in Early Modern Britain and Its Empire*, Oxford University Press, Νέα Υόρκη 2014, σ. 85-6.

¹⁹ Linda Colley, *In Defiance of Oligarchy: The Tory Party 1714-1760*, Cambridge University Press, Cambridge 1982, σ. 3-4.

²⁰ Nicholas Hudson, «Challenging the Historical Paradigm: Tories, Whigs, and Economic Writing, 1680-1714», *Eighteenth-Century Life*, 40:3 (2016), σ. 83.

²¹ Gregory & Stevenson, *ό.π.*, σ. 101-105.

²² Armitage, *ό.π.*, σ. 172-3.

την απροθυμία της κυβέρνησης Walpole να κηρύξει πόλεμο στην Ισπανία, η κοινή γνώμη θα ασκήσει μεγάλες πιέσεις για την υπεράσπιση των δικαιωμάτων της βρετανικής αυτοκρατορίας επί των θαλασσών με αποτέλεσμα το 1739 να ξεκινήσει ο πόλεμος του Jenkins' Ear.²³ Η πτώση του Walpole από την εξουσία το 1742 δε θα ταυτιστεί όμως και με την πλήρη εξασθένηση των Whigs. Οι Whigs θα παραμείνουν στο επίκεντρο της πολιτικής σκηνής και τις ακόλουθες δύο δεκαετίες, όντας όμως πλέον πρόθυμοι να υπερασπιστούν τα εμπορικά τους συμφέροντα με κάθε τρόπο. Η κινητοποίηση για ουσιαστικές μεταρρυθμίσεις στο κοινοβούλιο θα ξεκινήσει με το τέλος του Επταετή Πολέμου το 1763 και θα διαρκέσει έως και τις αρχές του 19^{ου} αι.²⁴

Αντίστοιχα με την πολιτική σκηνή, έτσι και η μοναρχία στη Μεγάλη Βρετανία δεν γνώρισε πολλές μεταβολές κατά το διάστημα υπό εξέταση παρ' όλου που ήρθε αντιμέτωπη με δύο έντονες εσωτερικές κρίσεις. Από το 1714 με τη στέψη του Γεώργιου Α' επικρατεί η διαδοχή του οίκου του Ανόβερου.²⁵ Τη βασιλεία του Γεώργιου Α' θα διαδεχθεί ο γιος του Γεώργιος Β' (1727-1760) για το μεγαλύτερο διάστημα της περιόδου υπό εξέταση. Μόλις προς το τέλος του Επταετή Πολέμου θα λάβει το στέμμα ο Γεώργιος Γ' (1760-1820), γιος του Φρειδερίκου, πρίγκιπα της Ουαλίας. Κατά το διάστημα που προηγείται της διαδοχής του οίκου του Ανόβερου, βασίλισσα της Αγγλίας -και μετέπειτα Μεγάλης Βρετανίας- θα στεφθεί η Άννα (1702-1714). Τον θάνατο της Άννας θα ακολουθήσει τον επόμενο χρόνο η Ιακωβιτική εξέγερση του 1715 για την ανέγερση στον θρόνο του καθολικού James Francis Edward Stuart.²⁶ Παρά την αποτυχία της και τη φυγή του James Edward στη Γαλλία, ο μεγαλύτερος σε ηλικία γιος του, ο Charles Edward, θα διεκδικήσει εκ νέου τον θρόνο το 1745, προκαλώντας μαζική στρατιωτική κινητοποίηση. Ο Charles Edward θα εκμεταλλευθεί την πολιτική αστάθεια που επικρατούσε στη Μεγάλη Βρετανία και η οποία κορυφώθηκε το 1745 με την πτώση της κυβέρνησης στη Σκωτία.²⁷ Όπως και ο πατέρας του, ο Charles Edward θα ηττηθεί και θα καταφύγει στη Γαλλία τον επόμενο χρόνο.²⁸ Εκτός όμως της πολιτικής σκηνής από τα «πάνω» με την αριστοκρατική της σύνθεση, είναι απαραίτητο να εξεταστούν και τα ιδιαίτερα

²³ Στο ίδιο, σ. 182-3.

²⁴ Για τις δεκαετίες του 1750 και 1760 βλ. Gregory & Stevenson, *ό.π.*, σ. 105-6. Σχετικά με το μεταρρυθμιστικό κίνημα βλ. Στο ίδιο, σ. 110-113.

²⁵ Black, *ό.π.*, σ. 91

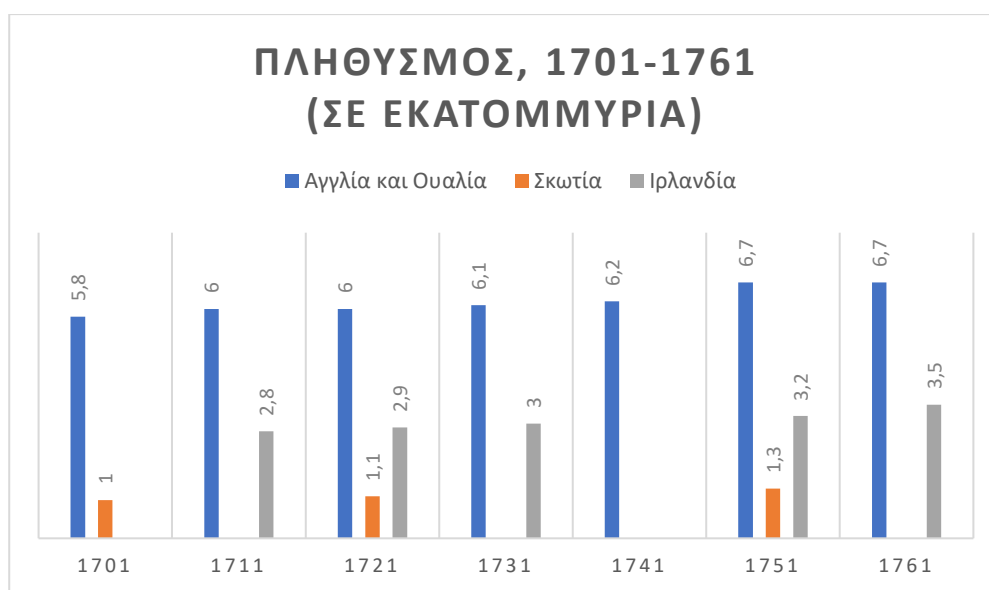
²⁶ Σχετικά με τη γενεαλογία των βασιλέων βλ. Gregory & Stevenson, *ό.π.*, σ. 36-37, ενώ για την Ιακωβιτική εξέγερση του 1715 βλ. Στο ίδιο, σ. 144.

²⁷ Black, *ό.π.*, σ. 97.

²⁸ Gregory & Stevenson, *ό.π.*, σ. 144.

κοινωνικά και πολιτισμικά χαρακτηριστικά με μια διερευνητική ματιά από τα «κάτω».

Κατά το πρώτο μισό του 18^{ου} αι. διαμορφώνεται σταδιακά η αντίληψη μιας κοινής βρετανικής ταυτότητας βασισμένης στη γλώσσα και με κοινό γνώμονα την ελευθερία, την προτεσταντική πίστη, το εμπόριο και τη διάσπαση των έγγειων συνόρων.²⁹ Οι υπήκοοι της βρετανικής αυτοκρατορίας απλώνονταν πέρα από τις θάλασσες και υπερασπίζονταν την ελευθερία τους μέσω του ναυτικού τους ενώ λόγω του εμπορίου μπορούσαν να ακμάζουν.³⁰ Όπως παρατηρεί ο David Armitage, τα χαρακτηριστικά αυτά που καλλιεργήθηκαν και διαδόθηκαν κατά το πρώτο μισό του 18^{ου} αι. αναπτύχθηκαν ως μια κοινή ιδεολογία της βρετανικής αυτοκρατορίας προτού μπορέσουν να μετατραπούν σε δομικό κομμάτι της βρετανικής ταυτότητας.³¹ Ποιοι ήταν όμως οι πολίτες της Μεγάλης Βρετανίας, πως μάθαιναν για τον κόσμο τους και πως τον αντιλαμβάνονταν;



Πίνακας 1. Συγκριτική παρουσίαση του πληθυσμού της Αγγλίας -από κοινού με την Ουαλία- με τη Σκωτία και την Ιρλανδία κατά το διάστημα 1701-1761. Πηγή: Gregory & Stevenson, *ό.π.*, σ. 244.³²

²⁹ Για την εθνική πτυχή αυτής της ταυτότητας μετά το 1750 μέσω διάφορων πολιτισμικών στοιχείων όπως η μουσική, η ενδυμασία και η σάτιρα της εποχής βλ. Isaac Land, *War, Nationalism, and the British Sailor, 1750-1850*, Palgrave, Νέα Υόρκη 2009.

³⁰ Black, *ό.π.*, σ. 79.

³¹ Armitage, *ό.π.*, σ. 198.

³² Η απογραφή για την Ιρλανδία του 1751 πραγματοποιήθηκε το 1754 και του 1761 το 1767 αλλά στο γράφημα τοποθετήθηκαν στην ίδια στήλη για την ευκρινέστερη αποτύπωση της σύγκρισης.

Παρά τη διάδοση της επιστημονικής γνώσης, της εξάπλωσης του «διαφωτισμού» με μια σειρά έργων τα οποία αποπειρώνταν να κατανοήσουν ουσιαστικότερα τον φυσικό κόσμο και τα χαρακτηριστικά του καθώς και της διάδοσης της γνώσης αυτής μέσω μαζικών εκδόσεων και του τύπου, ο Robert Allan Houston διατυπώνει σωστά τον προβληματισμό του για την έκταση και την απήχηση αυτής της εξάπλωσης. Κατά την έρευνα του Keith Thomas για την κατανόηση του φυσικού κόσμου στην Αγγλία από το 1500 έως και το 1800, το έτος 1700 αποτελεί κομβικό σημείο σε αυτήν την πορεία καθώς η μανία του κυνηγιού των μαγισσών των προηγούμενων δύο αιώνων είχε εξασθενήσει λόγω της ευρύτερης κατανόησης του φυσικού κόσμου.³³ Για τον Houston η διάδοση της επιστημονικής γνώσης και η τεχνολογική πρόοδος όμως δεν ταυτίζεται απαραίτητα και με την εξαφάνιση της πίστης στη μαγεία. Χαρακτηριστικά αναφέρεται στην περίπτωση του φεγγαριού και της πεποιθήσεως πως αυτό επηρέαζε τη ζωή σε καθημερινή βάση καθώς και την αντίληψη σχετικά με το θεραπευτικό άγγιγμα των νεκρών εγκληματιών. Ακόμα και τον 19^ο αι. παρατηρεί πως αρκετές τέτοιες αντιλήψεις των αγροτικών πληθυσμών πήγαιναν από την πίστη τους στη μαγεία.³⁴ Πιο σύγχρονες μελέτες έχουν ασχοληθεί αποκλειστικά με το διάστημα αναφοράς μου καθώς και με την περίπτωση του Μπρίστολ ερευνώντας και μεμονωμένα περιστατικά μαγείας που σημειώθηκαν.³⁵

Πράγματι πάντως, ο τύπος άκμασε κατά το διάστημα αυτό σημειώνοντας ευρεία διάδοση και ποικιλομορφία. Περίπου είκοσι-επτά επιφανείς εφημερίδες θα ιδρυθούν σε διάφορες πόλεις της Μεγάλης Βρετανίας ήδη από το 1702 -χρονιά κατά την οποία θα κυκλοφορήσει και η πρώτη ημερήσια εφημερίδα καθώς και η πρώτη τοπική εφημερίδα του Μπρίστολ- έως και το 1763.³⁶ Ωστόσο, σε οικονομικό επίπεδο

³³ Ενδεικτικά βλ. Keith Thomas, *Religion and the Decline of Magic: Studies in Popular Beliefs in Sixteenth and Seventeenth-Century England*, Penguin UK, Λονδίνο 2003 & Keith Thomas, *Man and the Natural World: Changing Attitudes in England 1500-1800*, Penguin UK, Λονδίνο 1996.

³⁴ Robert Allan Houston, «British Society in the Eighteenth Century», *Journal of British Studies*, 25:4 (1986), σ. 453-4.

³⁵ Σχετικά με τη μαγεία στο Μπρίστολ και την ευρύτερη περιοχή έχει ασχοληθεί εκτενώς ο Jonathan Barry. Για μια εμπειριστατομένη έρευνα αναφορικά με τη μαγεία στη Νοτιοδυτική Αγγλία από τον 17^ο αι. έως και τα τέλη του 18^{ου} βλ. Jonathan Barry, *Witchcraft and Demonology in South-West England, 1640-1789*, Palgrave Macmillan, Λονδίνο 2012. Σχετικά με το Μπρίστολ του διαφωτισμού και τη μαγεία βλ. Jonathan Barry, «Public Infidelity and private belief? The discourse of spirits in Enlightenment Bristol», στο Owen Davies & Willem de Blécourt (επιμ.), *Beyond the Witch Trials: Witchcraft and magic in Enlightenment Europe*, Manchester University Press, Manchester 2004, σ. 117-143. Τέλος για μια εξαιρετικά ενδιαφέρουσα περίπτωση μαγείας στο Μπρίστολ κατά το 1762 και καταγεγραμμένη από τον William Dyer στο προσωπικό του ημερολόγιο βλ. Jonathan Barry (επιμ.), *The Diary of William Dyer: Bristol in 1762*, Bristol Record Society, Μπρίστολ 2012, σ. 23-6.

³⁶ Σχετικά με την ίδρυση νέων εφημερίδων βλ. Gregory & Stevenson, *ό.π.*, σ. 255-6. Αναφορικά με τον τοπικό τύπο του Μπρίστολ βλ. John Penny, *All the News that's Fit to Print: a Short History of Bristol's Newspapers since 1702*, the Bristol Branch of the Historical Association, Μπρίστολ 2001.

αν και ο συνολικός πληθυσμός παρουσίαζε σταθερή αύξηση παρά τους πολέμους (πίνακας 1),³⁷ η ψαλίδα διαμοιρασμού του πλούτου μεταξύ της ελίτ της κοινωνίας και των φτωχότερων τάξεων συνεχώς διευρυνόταν από τον 16^ο αι. Παράλληλα, η ίδια η βρετανική εργατική τάξη, δηλαδή οι άνθρωποι οι οποίοι επιβίωναν μέσω του μισθού τους, θα αυξηθεί. Ενώ τη δεκαετία του 1520 αποτελούσε το 1/4 του πληθυσμού της Αγγλίας, κατά τα τέλη του 17^{ου} αι. είχε πλησιάσει το 1/3 και κατά τον 18^ο και 19^ο άγγιξε τα 4/5.³⁸ Έχοντας εξετάσει επισκοπικά την περίοδο 1702-63 στη συνέχεια έμφαση θα δοθεί στο υδάτινο στοιχείο και τη σχέση της βρετανικής αυτοκρατορίας με τη θάλασσα.

II. Η βρετανική αυτοκρατορία και η θάλασσα

Μεταξύ των ιστορικών έχει υπάρξει γόνιμος διάλογος για τον χαρακτήρα της βρετανικής αυτοκρατορίας κατά τον 18^ο αι. Παρά το ενδιαφέρον της Αγγλίας για τις βρετανικές νήσους και την ευρωπαϊκή ήπειρο εν γένει μέσω κτήσεων αλλά και λόγω της διαδοχής του οίκου του Ανόβερου, έμφαση θα δώσω κυρίως στις πολιτικές αυτές που σχετίζονται με το υδάτινο στοιχείο, τη θάλασσα καθώς και τις υπερατλαντικές αποικίες.³⁹ Αν και η βρετανική αυτοκρατορία ταυτίζεται με τις υπερατλαντικές της κτήσεις και κατά προέκταση το έτος 1763 -με τη λήξη δηλαδή του Επταετούς Πολέμου και την προσάρτηση εδαφών όπως το γαλλικό Quebec- καθώς και την κυριαρχία της στην Ινδία από το 1757 και έπειτα (εικόνα 1),⁴⁰ ήδη από το 1702 παρατηρούμε τη συνεχή επέκτασή της καθώς και απόπειρες προσάρτησης νέων εδαφών. Με τη Συνθήκη της Ουτρέχτης (1713) η Μεγάλη Βρετανία θα ενδυναμώσει τη θέση της στη βόρεια Αμερική. Η προσάρτηση της Nova Scotia θα αποτελέσει από τις σημαντικότερες βάσεις της στον Νέο Κόσμο δρώντας ως ορμητήριο για μελλοντικές στρατιωτικές επιχειρήσεις έναντι της Νέας Γαλλίας (τα εδάφη της οποίας

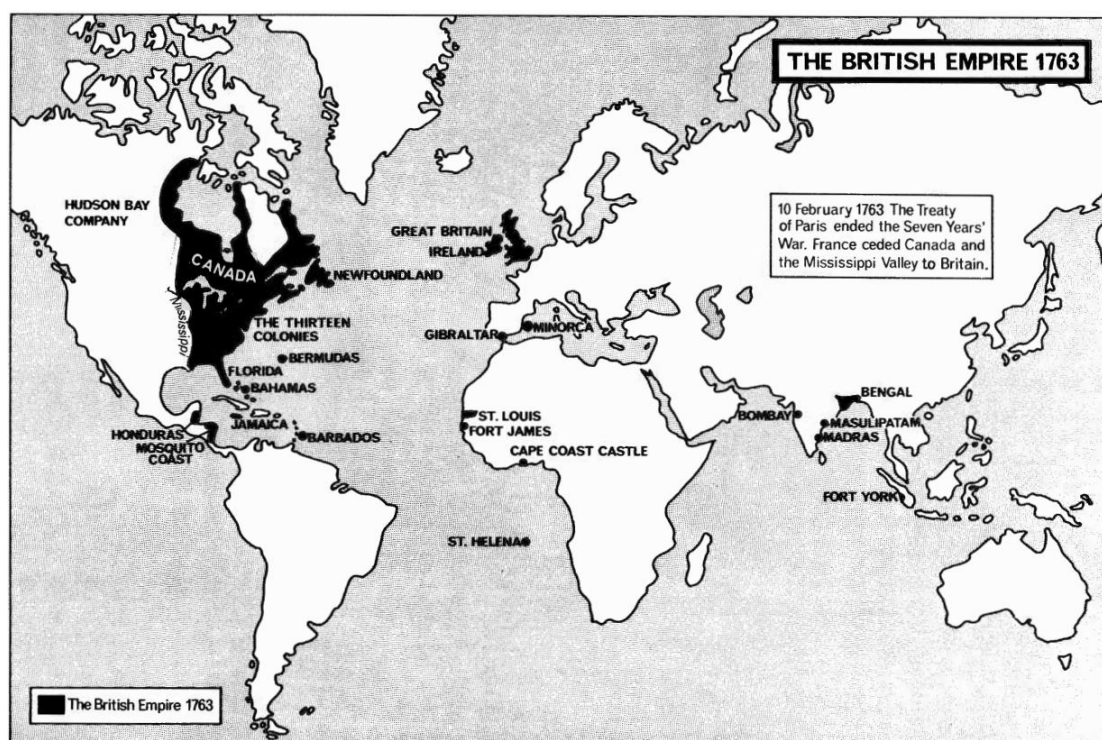
³⁷ Είναι σημαντικό να επισημανθεί πως τα δημογραφικά δεδομένα της περιόδου παρουσιάζουν αρκετές ασάφειες με αποτέλεσμα και οι αντίστοιχοι πίνακες που βασίζονται σε αυτά να χρήζουν διαρκώς περεταίρω έρευνας. Σχετικά με τις προβληματικές σύνθεσης ενός αξιόπιστου δημογραφικού πίνακα της Μεγάλης Βρετανίας και της Ιρλανδίας του 18^{ου} αι. βλ. Houston, *ό.π.*, σ. 441-2.

³⁸ Για το πολιτισμικό χάσμα μεταξύ των διάφορων κοινωνικών ομάδων και τον ρόλο της παιδείας βλ. Στο *ίδιο*, σ. 447-9. Σχετικά με τον καταμερισμό του πλούτου και την αύξηση της εργατικής τάξης βλ. Στο *ίδιο*, σ. 458.

³⁹ Σχετικά με τη συζήτηση περί βρετανικής αυτοκρατορίας και της σχέσης της με τις βρετανικές νήσους αλλά και την ευρωπαϊκή χερσόνησο βλ. Black, *ό.π.*, σ. 74-7.

⁴⁰ Για τη συνθήκη του Παρισιού και τις προσαρτήσεις της βρετανικής αυτοκρατορίας εις βάρος της Γαλλίας βλ. Gregory & Stevenson, *ό.π.*, σ. 120. Αναφορικά με τις στρατιωτικές επιχειρήσεις της Μεγάλης Βρετανίας στην Ινδία βλ. Στο *ίδιο*, σ. 150-1.

αποτελούν τη βάση της δημιουργίας του σύγχρονου Καναδά).⁴¹ Παράλληλα, θα προσαρτήσει από την Ισπανία το Γιβραλτάρ και τη Μινόρκα καθώς και από την Γαλλία -εκτός της Nova Scotia- εγκαταστάσεις στη Newfoundland, το λιμάνι του Hudson και το γαλλικό St Kitts.⁴² Κατά το ακόλουθο διάστημα παρά τις προσπάθειες της Μεγάλης Βρετανίας για περαιτέρω επέκταση, οι περισσότερες προσαρτήσεις της θα είναι παροδικές.⁴³ Μόνο αφού ξεσπάσει ο Επταετής Πόλεμος θα γνωρίσει εκ νέου μια μαζική εξάπλωση. Ο ρόλος των αποικιών αυτών για τη Μεγάλη Βρετανία ήταν πολυδιάστατος ενώ οι σχέσεις τους με τη μητρόπολη δεν ήταν αυτονόμετες.



Εικόνα 1. Χάρτης των κτήσεων της βρετανικής αυτοκρατορίας κατά το 1763. Πηγή: Martin Gilbert, *The Routledge Atlas of British History*, Routledge, Νέα Υόρκη 2011, σ. 71.

Κεντρικό ενοποιητικό στοιχείο των βρετανικών αποικιών ήταν η θρησκεία και συγκεκριμένα ο Προτεσταντισμός ως απάντηση προς τον γαλλικό και ισπανικό Καθολικισμό. Ο ευαγγελισμός αναβίωνε συνεχώς στις πολιτικές των αποικιακών

⁴¹ Black, *ό.π.*, σ. 77-8.

⁴² Gregory & Stevenson, *ό.π.*, σ. 129. Για μια επισκοπική αναφορά της αποικιακής εξάπλωσης της Μεγάλης Βρετανίας από το 1702 έως και το 1760 βλ. Στο ίδιο, σ. 129-31.

⁴³ Αναλυτικά για τις βάσεις που κατέκτησε βραχύβια η Μεγάλη Βρετανία μετά τη Συνθήκη της Ουτρέχτης (1713) βλ. Black, *ό.π.*, σ. 88-90.

αυτοκρατοριών ως υποχρέωση αλλά και σκοπό τους.⁴⁴ Αυτό φυσικά δεν απέτρεπε τη δημιουργία εντάσεων μεταξύ των συμφερόντων της μητρόπολης και των αποικιών. Ήδη από τις αρχές του 18^{ου} αι. οι συγκρούσεις μεταξύ των τοπικών κυβερνητών και των αποικιακών συνελεύσεων ήταν αρκετά συνήθεις ειδικά όταν επρόκειτο για θέματα τοπικών δικαιωμάτων και προνομίων. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα σημειώθηκε το 1710 όταν οι άποικοι των νησιών Leeward θα απαγχονίσουν τον κυβερνήτη τους επειδή είχε αποπειραθεί να απορρίψει τα αιτήματα τους μέσω της επίδειξης της στρατιωτικής ισχύος του.⁴⁵ Ειδικότερα, η οικονομική -και οποιουδήποτε άλλου είδους- βοήθεια κατά την περίοδο των στρατιωτικών συγκρούσεων της μητρόπολης έναντι των εχθρών της αποτελούσε αιτία αντιπαράθεσης του κυβερνήτη και του συμβουλίου. Το 1703 ο κυβερνήτης της Μασαχουσέτης είχε αναλύσει τους λόγους για τους οποίους αδυνατούσε να προσφέρει την επιθυμητή βοήθεια προς τη μητρόπολη ως εξής:

[Το αποικιακό συμβούλιο] είναι επιλογή του κόσμου... [αυτοί] προσέχουν περισσότερο για την εκλογή τους απ' ότι να υπηρετήσουν και να ικανοποιήσουν τη Βασίλισσα σε τέτοιο βαθμό που έχω δύναμη μόνο να αρνηθώ όταν μου προτείνουν κάτι επιβλαβές στη Συνέλευση, αλλά δεν έχω καμία βοήθεια για να επικυρώσω αυτά που είναι απαραίτητα...⁴⁶

Οδύοντας προς τα μέσα του αιώνα μπορούμε να παρατηρήσουμε μια σειρά ιδιαιτεροτήτων που αναδεικνύονται μεταξύ της μητρόπολης και των αποικιών της και οι οποίες σχετίζονται άμεσα με το υδάτινο στοιχείο. Ο λεγόμενος «Μαύρος Μύθος» του 16^{ου} αι. θα αναβιώσει τον 18^ο για να ασκηθεί σε πολιτικό επίπεδο κριτική στον απάνθρωπο ισπανικό ιμπεριαλισμό έναντι του βρετανικού. Σύμφωνα με τον Γουλιέλμο Πιτ τον Πρεσβύτερο η βρετανική εξάπλωση διεξαγόταν υπό τη θέληση του Θεού και υπό τη βούληση του κοινοβουλίου, βασικές συνιστώσες που δομούσαν την ελεύθερη φύση της βρετανικής αυτοκρατορίας. Η βρετανική αυτοκρατορία δικαιολογούσε την ανωτερότητα της επί των άλλων αυτοκρατοριών καθώς η επιτυχία

⁴⁴ Στο ίδιο, σ. 77. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τον προτεσταντισμό ως ενοποιητικό συστατικό της βρετανικής εθνικής ταυτότητας στην αυτοκρατορία βλ. Linda Colley, *Britons: Forging the Nation 1707-1837*, Pimlico, Λονδίνο, 2003. Αν και η θέση της Colley δεν έχει καταρριφθεί, υπάρχει η σχετική κριτική της Catriona Kennedy η οποία εστιάζει στην αγγλική Γαλλοφοβία (Francophobia), βλ. Catriona Kennedy, *Narratives of the Revolutionary and Napoleonic Wars: Military and civilian experience in Britain and Ireland*, Palgrave, Νέα Υόρκη 2013.

⁴⁵ Black, *ό.π.*, σ. 81.

⁴⁶ Στο ίδιο, σ. 81-2.

της πήγαζε από το θαλάσσιο εμπόριο της και την ελευθερία που καθόριζε τον χαρακτήρα και τη λειτουργία της κυβέρνησης της.

Την ίδια περίοδο η Μεγάλη Βρετανία θα στραφεί στο ναυτικό της παρελθόν και το 1740-4 ο Anson θα πραγματοποιήσει τον γύρω του κόσμου στα πρότυπα των αντίστοιχων ταξιδιών διάφορων ξακουστών καπετάνιων όπως ο Francis Drake (1577-80), ο Thomas Cavendish (1586-88), ο William Dampier (1679-97, 1703-6 & 1708-11), ο William Funnel (1703-06) και του πιο πρόσφατου της εποχής του Anson, του Woodes Rogers (1708-11).⁴⁷ Κοινό χαρακτηριστικό των προγενέστερων αυτών καπετάνιων αποτελούσε η κουρσάρικη ή και πειρατική τους δράση. Και η τέχνη όμως θα συνδράμει στην ταύτιση της θάλασσας με τη βρετανική αυτοκρατορική ταυτότητα. Στο κείμενο του «“All Ocean is her Own”: The Image of the Sea and the Identity of the Maritime Nation in Eighteenth-Century British Art» ο Geoffrey Quilley ανέδειξε τη σημασία της θάλασσας, όχι απλώς ως μεταφορά στα έργα τέχνης, αλλά και σαν ζωτικό στοιχείο της ταυτότητας του βρετανού πολίτη.⁴⁸ Έργα σε κοινή θέα εντός μεγάλων πόλεων όπως το αέτωμα του Robert Taylor, *Αλληγορία της πόλης του Λονδίνου του 1744-6*, στο Λονδίνο, προπαγάνδιζαν τον εμπορικό και ελεύθερο χαρακτήρα των αγγλικών πόλεων.⁴⁹ Αντίστοιχα έργα πατρωνίας από την Εταιρεία των Ανατολικών Ινδιών εστίαζαν στο υδάτινο στοιχείο, την παρουσία στη θάλασσα και τη θεϊκή προστασία.⁵⁰ Οδεύοντας προς τη λήξη του Επταετούς Πολέμου θα επέλθει και η θριαμβευτική παρουσία της θάλασσας στην εθνική τέχνη με έργα όπως: *ο Άγιος Γεώργιος για την Αγγλία* (Saint George for England, εικόνα 2) ο οποίος παρουσιαζόταν ως Άγγλος ναύτης και *ο Θρίαμβος της Βρετανίας* του Francis Hayman που υμνούσε τη νίκη της βρετανικής αυτοκρατορίας επί των Γάλλων στον Επταετή Πόλεμο.⁵¹ Η τέχνη θα στρατευθεί για να συμβάλει στην αποκρυστάλλωση του

⁴⁷ Μάλιστα ο Woodes Rogers σάλπαρε και αναδείχθηκε ως επιτυχημένος κουρσάρος καταλαμβάνοντας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του 20 ισπανικά πλοία. Βλ. κεφ. 1, *Η νοτιοδυτική Αγγλία και το Μπρίστολ*, σ. 37. Σχετικά με τους υπόλοιπους κουρσάρους που σάλπαραν για τον γύρω του κόσμου βλ. Black, *ό.π.*, σ. 80.

⁴⁸ Βλ. Geoff Quilley, «“All Ocean is her Own”: The Image of the Sea and the Identity of the Maritime Nation in Eighteenth-Century British Art», στο Geoffrey Cubitt (επιμ.), *Imagining Nations*, Manchester University Press, Manchester, 1998, σ. 149.

⁴⁹ Geoff Quilley, *British Art and the East India Company*, The Boydell Press, Woodbridge 2020, σ. 21-3.

⁵⁰ Ενδεικτικά για τα έργα πατρωνίας από την Εταιρεία των Ανατολικών Ινδιών την περίοδο 1702-63 βλ. *Στο ίδιο*, σ. 4-26.

⁵¹ Σύμφωνα με τον Geoff Quilley ο πρωτότυπος πίνακας του *Αγίου Γεωργίου* παρουσιάστηκε για πρώτη φορά το 1762 στα πλαίσια μιας συλλογής 7 έργων που απεικόνιζαν τους 7 αγίους των ευρωπαϊκών κρατών. Δεν είναι τυχαίο πως ο ναυτικός άγιος Γεώργιος αντιπροσώπευε την Αγγλία. Βλ. Quilley, *ό.π.*, σ. 137. Αντίστοιχα για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το έργο του Hayman *ο Θρίαμβος της Βρετανίας* βλ. *Στο ίδιο*, σ. 138-140.

ιδεολογικού χαρακτήρα της θάλασσας στην βρετανική αυτοκρατορία, μία ιδεολογία που όπως παρατηρεί ο Armitage θα παγιωθεί ως ταυτότητα μετά τα μέσα του αιώνα.

Ήδη όμως κατά τα τέλη του 17^{ου} αι. μια σειρά αντιπαραθέσεων θα διαμορφώσουν την ιδεολογία της βρετανικής αυτοκρατορίας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η διαμάχη του «Σταθερού Στρατού» (Standing Army debate) από το 1697 και έπειτα. Παρά τη χρησιμότητα της ύπαρξης ενός τέτοιου μόνιμου στρατού για να περιορίζει τις φιλοδοξίες του Λουδοβίκου ΙΔ', μια σειρά στοχαστών εξέφραζαν ανοιχτά τις ενστάσεις τους. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν οι John Trenchard και Walter Moyle οι οποίοι συνέκριναν τη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία με τη βρετανική για να τονίσουν τους αντίστοιχους κινδύνους που θα μπορούσε να κληθεί να επιλύσει και η Βρετανία με μια τέτοια απόφαση. Αντίστοιχα, σε αντίθεση με τον παραδοσιακό στρατό ξηράς, τόνιζαν πως η Αγγλία ήταν εξοπλισμένη με γερά πλοία και ρωμαλέους ναυτικούς και πως δεν θα έπρεπε να δώσει έμφαση στην ξηρά αλλά στη θάλασσα. Η κύρια διαφορά της ναυτικής δύναμης έναντι της χερσαίας ήταν πως η πρώτη σε συνδυασμό με το εμπόριο ήταν απότοκα της ελευθερίας και δεν μπορούσαν να υπάρξουν δίχως αυτήν. Τη θέση αυτήν στήριζε ο Trenchard από τις αρχές της δεκαετίας του 1720. Μέσω τέτοιων επιχειρημάτων όπως του Trenchard, μια πολύ συγκεκριμένη τυπολογία θα αναδειχθεί για περίπου μισό αιώνα. Η βρετανική αυτοκρατορία ήταν μια θαλάσσια αυτοκρατορία, ελεύθερη λόγω της κυβέρνησης της και πρωτίστως εμπορική. Ο χαρακτήρας αυτός της αυτοκρατορίας επηρέαζε έντονα και τις πολιτικές της καθώς και τον τρόπο που αντιμετωπιζόταν σε δημόσιο επίπεδο. Η κυριαρχία των θαλασσών όμως δημιουργούσε και φόβους για την επισφαλή θέση της περιβόητης ελευθερίας που υποτίθεται ότι διασφάλιζε. Με την έναρξη του Πολέμου της Ισπανικής Διαδοχής, ο σκωτσέζος πολιτικός Andrew Fletcher προειδοποιούσε τους συμπατριώτες του σχετικά με τη θέση των Άγγλων και των Ολλανδών στις θάλασσες του κόσμου, «Δεν μπορούν αυτοί να εγκαθιδρύσουν την αυτοκρατορία των θαλασσών για τους εαυτούς τους, με ένα αποκλειστικό εμπορικό μονοπώλιο;»⁵²

Υπό τη διακυβέρνηση του Walpole κατά τη δεκαετία του 1730 η βρετανική αυτοκρατορία θα αγκαλιάσει σε ιδεολογικό επίπεδο τον χαρακτήρα της ως

⁵² Ο Fletcher λίγα χρόνια πριν τον Πόλεμο της Ισπανικής Διαδοχής είχε μιλήσει για την ελευθερία της αυτοκρατορίας των θαλασσών που μπορούσε να είναι μια φυσική αυτοκρατορία (για την Σκωτία) χωρίς την ανάγκη να επιδιώκει την επέκταση της μέσω της κατάκτησης νέων εδαφών. Σχετικά με τη διαμάχη του «Σταθερού Στρατού» και περί της φύσης της βρετανικής αυτοκρατορίας βλ. Armitage, *ό.π.*, σ. 144-5.

προτεσταντικής, εμπορικής, ναυτικής και ελεύθερης.⁵³ Από τα τέλη του 17^{ου} αι. είχε γίνει αντιληπτό πως πλέον το εμπόριο ήταν βασικό και κεντρικό μέλημα των αυτοκρατοριών και ειδικά της βρετανικής.⁵⁴ Οι εμπορικές σχέσεις όμως της μητρόπολης έθεσαν τις βάσεις για ένα σημαντικό ερώτημα που ανέκυπτε διαρκώς κατά το διάστημα αυτό: τι θέση –και κατά επέκταση ελευθερίες, υποχρεώσεις και σχέσεις- θα έπρεπε να έχουν οι τωρινές και μελλοντικές αποικίες υπό την εξουσία της βρετανικής αυτοκρατορίας; Αν και κατά τις πρώτες δεκαετίες του αιώνα στον δημόσιο λόγο αναδεικνυόταν η υπερατλαντική διάσταση της αυτοκρατορίας, κατά τη δεκαετία του 1740 και ειδικά μετά τον πόλεμο του Jenkins' ear, ο παν-Ατλαντικός της χαρακτήρας εισέβαλε στη δημόσια σφαίρα. Όσο η μητρόπολη κατανοούσε την αυτοκρατορία με όρους εμπορίου, υδάτων, ελευθερίας και Προτεσταντισμού, το ίδιο διάστημα στην περιφέρεια έποικοι ιδιοκτήτες γης όπως ο John Ashley στην Καραϊβική θα επισημάνουν την παν-Ατλαντική της διάσταση.⁵⁵ Αν και κατά την προηγούμενη δεκαετία ο Ashley αντιμετώπιζε και αυτός τη βρετανική αυτοκρατορία ως μία υπερατλαντική αυτοκρατορία, μέσω δηλώσεων του σε μπροσούρες της εποχής θα τονίσει τον χαρακτήρα της ως μιας «αυτοκρατορίας που συγκαταλέγει τα πάντα σε ένα ενιαίο σώμα...» και μιλώντας για τις αποικίες ζάχαρης θα τις χαρακτηρίσει ως «ένα παρακλάδι της βρετανικής επικράτειας στο οποίο ο πλούτος και η ναυτική δύναμη της Μεγάλης Βρετανίας βασίζονται σε μεγάλο βαθμό».⁵⁶ Τόσο οι αντιλήψεις της μητρόπολης όσο και των «παρακλαδιών» της θα συγχωνευτούν κατά τα επόμενα έτη και θα αναδειχθούν μαζικότερα με τη λήξη του Επταετή Πολέμου. Ακόμα όμως και κατά το διάστημα αυτό της ιδεολογικής ώσμωσης της είναι σημαντικό να μην αγνοήσουμε την «αυτό-παρουσίαση» της αυτοκρατορίας στους ίδιους της τους πολίτες και ειδικά στα υποκείμενα αυτά που είχαν άμεση σχέση με το υδάτινο στοιχείο και καλούνταν να καταστήσουν την αναδυόμενη αυτήν ιδεολογία θεμέλιο τμήμα της ταυτότητας τους.⁵⁷

⁵³ Στο ίδιο, σ. 173.

⁵⁴ Στο ίδιο, σ. 147-8.

⁵⁵ Το ερώτημα για τους έποικους ιδιοκτήτες γης όπως ο John Ashley ήταν αν οι αγγλικές υπερατλαντικές αποικίες έπρεπε να θεωρούνται απλώς εμπορικοί συνεργάτες της μητρόπολης ή ζωτικό κομμάτι του σώματος της αυτοκρατορίας.

⁵⁶ Armitage, *ό.π.*, σ. 178.

⁵⁷ Καθώς έμφαση δίνω στα διαστήματα των πολεμικών συγκρούσεων δε θα εστιάσω τόσο στην περίοδο της διακυβέρνησης του Walpole. Για μια συγκροτημένη έρευνα σχετικά με το βρετανικό ναυτικό κατά τα χρόνια αυτά βλ. Daniel E. Baugh, *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton University Press, New Jersey 1965.

Η καθημερινότητα, οι υποχρεώσεις των ναυτικών καθώς και η σχέση τους με τους ανθρώπους που αλληλοεπιδρούσαν μαζί τους -κοινώς τα δίκτυα που δομούσαν τόσο εν πλω όσο και στη στεριά- αποτελούν τον πυρήνα του προβληματισμού μου. Καθώς σημείο αναφοράς της εν λόγω έρευνας είναι το Μπρίστολ, έμφαση θα δώσω στα λιμάνια της εποχής, τα χαρακτηριστικά τους και την πορεία τους κατά το διάστημα υπό εξέταση. Επίσης, παράλληλα με τους χώρους αυτούς θα μελετηθούν και τα υποκείμενα τους, οι άνθρωποι δηλαδή που δρούσαν σε αυτά καθώς και το θεσμικό και νομικό πλαίσιο στο οποίο υπάγονταν. Με το γύρισμα του 17^{ου} αι., κατά τους υπολογισμούς του Gregory King για το έτος 1696, υπολογίζεται πως στην Αγγλία και την Ουαλία ζούσαν 20.000 ναυτικοί αξιωματούχοι (περίπου 5.000 οικογένειες), 16.000 έμποροι που δρούσαν στη θάλασσα (περίπου 2.000 οικογένειες) και 150.000 απλοί ναυτικοί (περίπου 50.000 οικογένειες).⁵⁸ Κατά το ίδιο διάστημα στον αγγλικό χώρο υπήρχαν περίπου εβδομήντα-δύο λιμάνια ενώ στη Σκωτία μετά την Πράξη Ενοποίησης του 1707 υπήρχαν περίπου τριάντα. Συνήθως η πόλη χτιζόταν γύρω από μια προκυμαία, προτιμώντας βέβαια τις εκβολές μεγάλων ποταμών όπως συνέβη στην περίπτωση του Μπρίστολ. Αν και το Λονδίνο είχε καταφέρει να κυριαρχήσει οικονομικά στη γύρω περιοχή, υπήρχαν κάποια λιμάνια στον αγγλικό χώρο τα οποία κατάφεραν να διατηρήσουν την αυτονομία τους και να δράσουν ανεξάρτητα από αυτό.⁵⁹ Από το 1695 έως και το 1725 θα γίνει και μια νέα απόπειρα εκσυγχρονισμού των λιμανιών καθώς αδυνατούσαν να φιλοξενούν τα συνεχώς αυξανόμενα σε μέγεθος καράβια. Παρά την πολυετή αυτήν προσπάθεια, κατά το σύνολο του ο νότος θα αποτύχει να αντιμετωπίσει σε ικανοποιητικό βαθμό τα προβλήματα -κυρίως έλλειψης χώρου- των λιμανιών του. Στην περίπτωση του Μπρίστολ δεν προβλημάτιζε όμως η χωρητικότητα του λιμανιού, αλλά αντιθέτως τα έργα αποπειρώνταν να διατηρήσουν το λιμάνι «πάνω» από τη θάλασσα. Η επιτυχία αυτής της πρόκλησης θα υλοποιηθεί μόλις το 1803 με το λεγόμενο «πλωτό λιμάνι».⁶⁰

Κύρια πηγή πλουτισμού των εν λόγω λιμανιών ήταν το εμπόριο, είτε παράκτιο είτε υπερατλαντικό. Αν και το Μπρίστολ βασιζόταν κατά κόρων στο υπερατλαντικό εμπόριο,⁶¹ ακόμα και κατά τα τέλη του αιώνα το παράκτιο εμπόριο άγγιζε το 40% του

⁵⁸ Gregory & Stevenson, *ό.π.*, σ. 246.

⁵⁹ Εκτός του Λονδίνου από το 1710 έως και το 1770 μεγάλα λιμάνια βάσει των εισαγωγών και των εξαγωγών τους ήταν: το Μπρίστολ, ο Χαλ, το Λίβερπουλ, το Newcastle και το Whitehaven. Βλ. Jackson, *ό.π.*, σ. 707-9.

⁶⁰ Στο *ίδιο*, σ. 715.

⁶¹ Ήδη από τις αρχές του αιώνα το Μπρίστολ είχε αφοσιωθεί στο υπερατλαντικό εμπόριο. Από τις πληρέστερες έρευνες για το παράκτιο εμπόριο στο κανάλι του Μπρίστολ έχουν γίνει από τον David P.

συνολικού εμπορίου της Μεγάλης Βρετανίας.⁶² Κύρια υπερατλαντικά εμπορεύματα ήταν τα ψάρια και το λάδι της βόρειας Αμερικής, η ζάχαρη και το δουλεμπόριο. Σπάνια όμως τα λιμάνια περιορίζονταν σε λίγα μόνο εμπορεύματα. Στις αποθήκες μεγάλων λιμανιών μπορούσε κάποιος να εντοπίσει ενδύματα, μαλλί, σιτάρι, τυρί κτλ. αλλά και αρωματικά εμπορεύματα όπως ο καπνός, τα αλκοολούχα ποτά, η ζάχαρη (η οποία χρησίμευε μεταξύ άλλων και στην κηροποιία -μεταποιήσεις που πολλές φορές συντελούνταν στα λιμάνια που εισήγαγαν τα εν λόγω προϊόντα) και παράγωγα του μηλίτη. Αν και το εμπόριο ήταν η κύρια πηγή εσόδων των λιμανιών αυτών, δεν ήταν η μόνη. Οι επισκευές των σκαφών ήταν αρκετά συνήθης ανάγκη και έως το 1750 χρησιμοποιούνταν τακτικά σε αυτές η βρετανική δρυς. Ειδικά σε περιόδους κρίσεων και πολέμων, όπως το διάστημα 1749-62, το κυνήγι φαλαινών άκμαζε και βασιζόταν στα μεγάλα λιμάνια της χώρας για τον εξοπλισμό των φαλινοθηρικών. Περίπου 16 λιμάνια, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονταν το σύνολο των μεγαλύτερων λιμένων της εποχής, φρόντιζαν να εξοπλίζουν τους επίδοξους φαλινοθήρες. Το μέγεθος των λιμανιών όμως δεν ταυτιζόταν απαραίτητα και με τον πλούτο τους. Μικρά λιμάνια τα οποία είχαν αναλάβει συγκεκριμένες αρμοδιότητες άκμασαν κατά το διάστημα αυτό. Λιμάνια όπως αυτά στο Dartmouth φρόντιζαν για τη μεταφορά των ταξιδιωτών στην Ιρλανδία αλλά και για ταχυδρομικές υπηρεσίες. Παράλληλα υπήρχαν και λιμάνια-καταφύγια λόγω των επικίνδυνων καιρικών φαινομένων, όπως αυτά στο Bridlington, που ενισχύθηκαν κρατικά για να αποτελέσουν λειτουργικά καταφύγια.⁶³

Τα ίδια αυτά λιμάνια έχτιζαν και τη δική τους μικρό-κοινωνία που λειτουργούσε με τους ιδιαίτερους όρους της, δομώντας τις δικές της ιεραρχίες. Παρά το διαφορετικό χαρακτήρα των οικονομικών τους δραστηριοτήτων, οι πιο εύπορες κοινωνικές ομάδες που ζούσαν από τα -και ίσως στα- λιμάνια μιμούνταν και αναμειγνύονταν με την παραδοσιακή αριστοκρατία της γης. Οι έμποροι των λιμανιών φρόντιζαν να εξασφαλίζουν την αντιπροσώπευσή τους στο κοινοβούλιο ενώ σχεδόν πάντα στελνόταν κάποιος αντιπρόσωπος από τις τάξεις τους (αν και πιο σπάνια διατηρούσαν παράλληλα την εμπορική τους ιδιότητα). Οι κορυφαίοι έμποροι συνήθως ήταν ευγενείς και συναναστρέφονταν με τους παραδοσιακούς ευγενείς εταίρους τους των γαιών τόσο σε οικονομικά ζητήματα όσο και σε επίπεδο

Hussey. Βλ. David P. Hussey, *Re-investigating Coastal Trade: The Ports of the Bristol Channel and the Severn Estuary, c. 1695-1704*, Διδακτορική Διατριβή, University of Wolverhampton 1995.

⁶² Jackson, ό.π., σ. 713.

⁶³ Για μια πληρέστερη ανάλυση των εμπορευμάτων βλ. Στο ίδιο, σ. 708, 710 & 721. Σχετικά με τις επισκευές πλοίων βλ. Στο ίδιο, σ. 720. Αναφορικά με τους φαλινοθήρες βλ. Στο ίδιο, σ. 722. Τέλος, για τις διάφορες αρμοδιότητες των λιμένων βλ. Στο ίδιο, σ. 714.

διασκέδασης και δημιουργίας έγγαμων δεσμών. Οι «πρίγκιπες των Δυτικών Ινδιών» ή οι «λόρδοι του καπνού» είναι μόλις ενδεικτικοί χαρακτηρισμοί της αριστοκρατίας αυτής των λιμένων.⁶⁴ Σε περιπτώσεις λιμανιών-πόλεων όπως το Μπρίστολ, οι εμπορικές αξίες της ναυτικής αυτής ελίτ διαχέονταν τόσο στην πολιτική ζωή όσο και στη ζωή των πολιτών του.⁶⁵ Παράλληλα, τα λιμάνια ευνοούνταν στην ανάπτυξη τους από μια σειρά παραγόντων κατά τον 18^ο αι. εκτός των αριστοκρατικών τους διασυνδέσεων.



Εικόνα 2. Αγνωστου, Άγιος Γεώργιος για την Αγγλία, [1762]. Πηγή: Quilley, ό.π., σ. 137.

Παραδοσιακές εμπορικές συντεχνίες και μεγάλες μονοπωλιακές εταιρίες άκμαζαν σε αυτά. Αρκετά εμπορικά δίκτυα χτίζονταν μέσω γάμων και συγγενών με το εξωτερικό ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις οι ίδιοι οι έμποροι μορφώνονταν στα πανεπιστήμια της Αγγλίας και της Σκωτίας αλλά και του εξωτερικού -κυρίως στην Ολλανδία και τη Γερμανία. Ο κοσμοπολίτικος χαρακτήρας των πόλεων-λιμένων

⁶⁴ Στο ίδιο, σ. 723.

⁶⁵ Jonathan Barry, «Bristol Pride: Civic Identity in Bristol, c.1640-1775», στο Madge Dresser & Philip Ollerenshaw (επιμ.), *The Making of Modern Bristol*, Redcliffe Press 1996, σ. 26-7.

ενισχυόταν περεταίρω τόσο από τους πολυταξιδεμένους αυτούς εμπόρους όσο και από την ύπαρξη θρησκευτικών προσφύγων οι οποίοι κατέφθαναν στη Μεγάλη Βρετανία για να εγκατασταθούν εκεί ήδη από τις αρχές τους 18^{ου} αι. Οι πιο συνηθισμένες αφίξεις της εποχής ήταν οι Γάλλοι Ουγενότοι και οι Εβραίοι του νότου οι οποίοι αρκετά συχνά κατείχαν άριστες γλωσσικές και εμπορικές ικανότητες. Σε αυτό το πλαίσιο τα λιμάνια μετατρέπονταν και σε διόδους ιδεών εκτός από αγαθών. Εκτός της «σύγχρονης» γνώσης που αποκτούσαν από την εμπειρία τους και τη μόρφωσή τους, οι έμποροι κληρονομούσαν και τις γνώσεις των προγόνων τους που «κληρονομούνταν» συνήθως από γενιά σε γενιά -έχοντας συνήθως τις ρίζες των στον 17^ο αι.⁶⁶ Συγχρόνως όμως με τους ευπορότερους της μικρό-κοινωνίας αυτής των λιμανιών, οι πλειοψηφία ζούσε υπό διαφορετικούς όρους.

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως οι περισσότεροι ναύτες κατά την περίοδο αυτή ζούσαν με το άγχος μιας εξαναγκαστικής και αιφνίδιας ναυτολόγησης. Καθώς το εμπόριο άκμαζε, μαζί με αυτό αυξανόταν και ο αριθμός των ανθρώπων που ζούσαν στα λιμάνια και απασχολούνταν σε αυτά. Η ζωή στο λιμάνι απαιτούσε τις δικές της εργασίες και ξεχώριζε σε ορισμένους τομείς από αυτήν της υπαίθρου και των μη παραθαλάσσιων πόλεων. Κύριο χαρακτηριστικό ήταν η πολύμηνη απουσία των ναυτικών από τις οικογένειές τους. Ουσιαστικά οι γυναίκες των ναυτικών φρόντιζαν για τη διασφάλιση και τη διαχείριση του νοικοκυριού. Παρά την υπόσχεση της συνταξιοδότησης των ναυτικών, σπάνια αυτήν επαρκούσε για τις ανάγκες της καθημερινότητας. Μια σειρά νόμων περί πτωχών -με εγκαταστάσεις όπως νοσοκομεία και φτωχοκομεία (workhouses)- φρόντιζαν για την αντιμετώπιση διάφορων προβλημάτων της ναυτικής ζωής -όπως ήταν η εποχιακή κατάθλιψη.⁶⁷

Ίσως η εικόνα που έχει αποτυπωθεί μέχρι στιγμής να δίνει την ψευδή αίσθηση της «στασιμότητας» ως κεντρικού άξονα της καθημερινότητας των ναυτικών, με την ύπαρξη μάλιστα «σταθερών» θεσμών που προσπαθούσαν να αποτελέσουν σημείο αναφοράς στην οργάνωση της ζωής τους.⁶⁸ Η ζωή αυτήν όμως ταυτιζόταν με την

⁶⁶ Jackson, *ό.π.*, σ. 724.

⁶⁷ Στο ίδιο, σ. 725-6.

⁶⁸ Αν και υπάρχουν διάφορες μελέτες που ασχολούνται με την ιστορία των λιμένων, ο Gordon Jackson είναι από τους λίγους ιστορικούς που εστιάζει στην περίοδο που εξετάζω με λεπτομέρεια, συνδυάζοντας την ιστορία με την αρχαιολογία. Ενδ. βλ. Gordon Jackson, *The History and Archaeology of Ports, World's Work*, Kingswood 1983. Για μια πληρέστερη εικόνα της ιστορίας των λιμανιών, ενδ. βλ. Lewis R. Fischer & Adrian Jarvis (επιμ.), *Harbours and Havens: Essays in Port History in Honour of Gordon Jackson*, Liverpool University Press, Λίβερπουλ 1998. Ο εν λόγω συλλογικός τόμος προς τιμήν του Gordon Jackson θίγει ευρύτερα ζητήματα της ιστορίας των λιμανιών, τόσο μεθοδολογικά όσο και μέσω της εξέτασης συγκεκριμένων περιπτώσεων. Το μοναδικό κείμενο που εστιάζει στην

κίνηση, είτε μιλάμε για το υπερατλαντικό εμπόριο είτε για διάφορες άλλες ενασχολήσεις τους. Για τα υπερατλαντικά ταξίδια οι ναυτικοί έλειπαν αρκετούς μήνες, ενώ αρκετοί από αυτούς που περνούσαν από τα διάφορα λιμάνια δεν ήταν ντόπιοι. Ακόμα και μικρότερες κοινότητες από αλιείς όταν καλύπτονταν οι απαραίτητες εργασίες στις περιοχές τους έστελναν μερίδες του πληθυσμού τους στα μεγάλα λιμάνια της περιοχής για να αναλάβουν αντίστοιχες υποχρεώσεις των ναυτικών σε αυτά. Με αντίστοιχο τρόπο συνέβαινε και το αντίστροφο. Επίσης δεν ήταν σπάνια η μετάβαση από το υπερατλαντικό εμπόριο στο παράκτιο υπό την προοπτική της συχνότερης επαφής των ναυτικών με τις οικογένειές τους αλλά και τις ηπιότερες σωματικές απαιτήσεις που είχε. Αντίστοιχα τέτοιοι άνθρωποι αναλάμβαναν να επανδρώσουν και τις αποβάθρες ή τη διαχείριση των πυλών του λιμανιού. Παρά την έντονη κινητικότητα που επικρατούσε στα λιμάνια, η Βρετανία σε αντίθεση με άλλες περιοχές της Ευρώπης, προωθούσε την ενασχόληση των υπηκόων της με τη θάλασσα. Οι ξένοι ναυτικοί παραγκωνίζονταν από τα βρετανικά πληρώματα ή τουλάχιστον περιορίζονταν στο 1/4 ή και 1/5 του συνόλου. Παρά το μέτρο αυτό, οι μισθοί των ναυτικών παρέμεναν όμοιοι με αυτών της Ευρώπης -περίπου 1 λίρα το μήνα- και σημείωναν μικρές διακυμάνσεις, ειδικά κατά τα διαστήματα ειρήνης. Η νόρμα αυτήν ήταν ρευστή κατά τη διάρκεια πολέμων καθώς και ξένοι ναυτικοί κατέφθαναν στα αγγλικά λιμάνια. Κυρίως τέτοιοι ναυτικοί θα χτίσουν και τον θρύλο «της ζωής στο ημίφως» υπό τη διαρκή κατάσταση μέθης και συντροφιάς στους οίκους ανοχής (brothels). Κατά το 1760 θα διαδοθεί στις πόλεις και στην αναδυόμενη αστική τάξη το στερεότυπο του «βάρβαρου» ναυτικού ο οποίος ζούσε στη δική του «ναυτική» πόλη που διέφερε ριζικά σε πολιτισμικό επίπεδο από τη μορφωμένη αστική πόλη στην οποία ζούσαν οι καθωσπρέπει πολίτες.⁶⁹

Παρακολουθώντας τη ζωή των ναυτικών, γίνεται αντιληπτό πως παρά τις ομοιότητες τους αυτό που αποκαλούμε «ναυτική κοινότητα» χαρακτηρίζεται από αρκετές διαφοροποιήσεις που εντοπίζονται στους κόλπους της κοινότητας αυτής. Περιγράφοντας τις εμπειρίες που βίωναν οι άνθρωποι στα διάφορα λιμάνια, ο Gordon Jackson αναφέρει χαρακτηριστικά πως, «τα λιμάνια στην Βρετανία με τον τρόπο που αναπτύχθηκαν μπορούσαν να είναι όμορφα ή πετυχημένα, αλλά σπανίως και τα

περίοδο που εξετάζω ανήκει στον Carol Hill, από τους τελευταίους υποψήφιους διδάκτορες που ανέλαβε ο Gordon Jackson. Βλ. 4. Carol Hill «The Changing Functions of a Rural Port: Dumfries, 1700-1850», στο Fischer, L. R. & Jarvis, A. (επιμ.), *Harbours and Havens: Essays in Port History in Honour of Gordon Jackson*, Liverpool University Press, Λίβερπουλ 1998, σ. 89-110.

⁶⁹ Jackson, ό.π., σ. 727-30.

δύο». ⁷⁰ Μεγεθύνοντας τον ερευνητικό φακό, στη συνέχεια θα εξεταστεί η νοτιοδυτική Αγγλία με έμφαση το Μπρίστολ και τα περίχωρα του.

III. Η νοτιοδυτική Αγγλία και το Μπρίστολ

Η νοτιοδυτική Αγγλία αποτελείται από έξι κομητείες⁷¹ και το Μπρίστολ το οποίο αποτελεί μια ειδική περίπτωση καθώς πρόκειται για πόλη. Το Μπρίστολ είχε αποκτήσει κατά τον ύστερο μεσαίωνα την ιδιότητα της κομητείας, προσφέροντας του αυτονομία σε μεγάλο βαθμό. Αν και γεωγραφικά συνορεύει με δύο κομητείες, το Μπρίστολ δεν κατάφερε να επιβληθεί σε αυτές αλλά ούτε πέρασε και υπό τον έλεγχο τους. Παρά την ταύτιση της αστικοποίησης με τα Midlands και περιοχές του βορά, η νοτιοδυτική Αγγλία γνώρισε και αυτήν την έντονη ανάπτυξη των πόλεων της ήδη από το δεύτερο μισό του 17^{ου} αι. έως και τα τέλη του 18^{ου} (πίνακας 2). Στον τομέα της διοίκησης, παρά το μέγεθος του Μπρίστολ, δεν υπήρξε κάποια εντατική προσπάθεια να αποτελέσει το πολιτικό κέντρο της νοτιοδυτικής Αγγλίας. Κατά τον 17^ο αι. οι λιγιστές απόπειρες συγκέντρωσης της εξουσίας κατέληξαν σε αποτυχία. Από στρατηγικής άποψης, το Μπρίστολ έπαιξε κομβικό ρόλο σε διάφορες στρατιωτικές επιχειρήσεις του 17^{ου} αι., χωρίς όμως να αναλάβει κάποιον περεταίρω ρόλο στην ευρύτερη περιοχή.⁷²

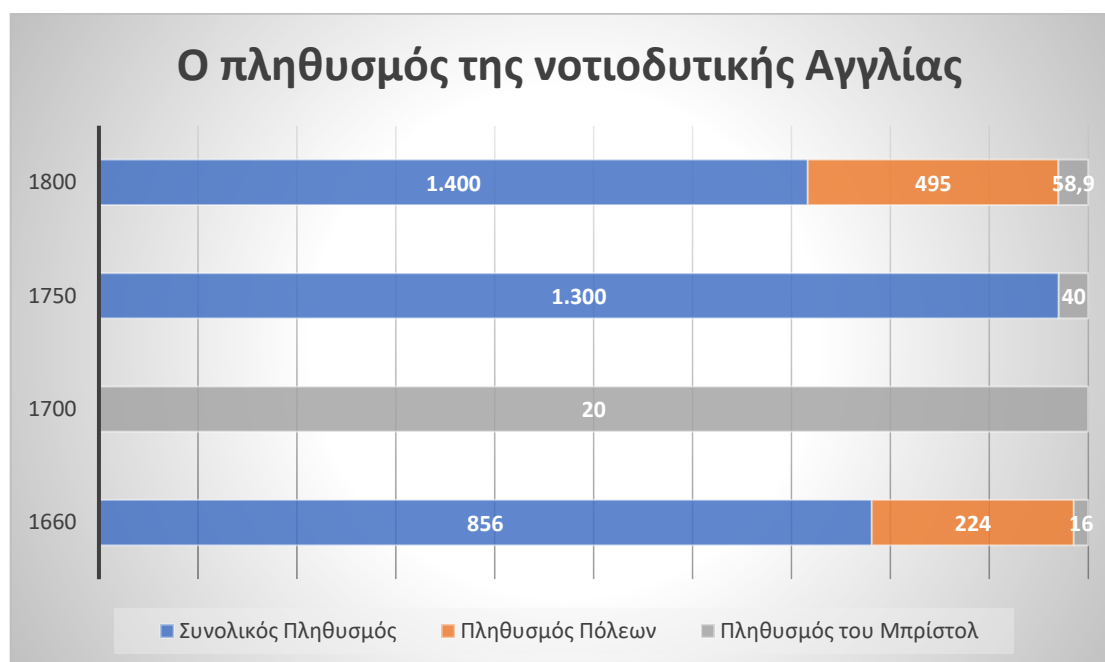
Έως και την έλευση του σιδηροδρομικού δικτύου κατά τον 19^ο αι., οι υδάτινοι δρόμοι παρέμεναν κυρίαρχοι στην περιοχή χωρίς αυτό να συνεπάγεται με την απουσία οδικού δικτύου. Το Μπρίστολ, τα λιμάνια του βόρειου Devon και του Somerset είχαν αναπτύξει εμπορικά δίκτυα που συνδέονταν με την Ιρλανδία, τη νότια Ουαλία και μέρος των εκβολών του Severn. Καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου που εξετάζουμε, το Μπρίστολ αναπτυσσόταν ταχύτατα, διευρύνοντας την πληθυσμιακή του διαφορά με τις υπόλοιπες πόλεις της περιοχής. Το Devon μάλιστα αποτελούσε μέρος της επισκοπής του Μπρίστολ κατά το διάστημα αυτό. Αν και το υπερατλαντικό εμπόριο αποτελούσε βασική πηγή του πλούτου του, η εξάρτηση του από αυτό και η αδυναμία του να αξιοποιήσει τις βιοτεχνίες της ενδοχώρας άφησαν άπλετα περιθώρια

⁷⁰ Στο ίδιο, σ. 731.

⁷¹ Οι κομητείες που αποτελούν τη νοτιοδυτική Αγγλία είναι: το Gloucestershire, το Wiltshire, το Dorset, το Somerset, το Devon και το Cornwall. Το Μπρίστολ συνορεύει από τον βορά με το Gloucestershire και από τον νότο με το Somerset.

⁷² Σχετικά με τις κομητείες της νοτιοδυτικής Αγγλίας βλ. Jonathan Barry, «South-West», στο Peter Clark (επιμ.), *The Cambridge Urban History of Britain: volume II 1540-1840*, Cambridge University Press, Cambridge 2000, σ. 67 & 86. Αναφορικά με την διοίκηση της περιοχής βλ. Στο ίδιο, σ. 87-88.

σε μια σειρά πόλεων να αναπτυχθούν παράλληλα με το Μπρίστολ και να αποτελέσουν επικίνδυνους ανταγωνιστές του κατά το γύρισμα του 18^{ου} αι.⁷³



Πίνακας 2. Ο πληθυσμός της νοτιοδυτικής Αγγλίας κατά το 1660-1800 (σε εκατοντάδες χιλιάδες). Πηγή: Barry (2000), *ό.π.*, 68, Gregory & Stevenson, *ό.π.*, σ. 245 & Edward A. Wrigley, «English county populations in the later eighteenth century», *The Economic History Review*, 60:1 (2007), σ. 56.⁷⁴

Στον τομέα της παραγωγής η «Δυτική Χώρα» συσχετίστηκε άμεσα με τη ναυτική ζωή, την καλοπέραση και τη γεωργία. Στις αρχές του αιώνα ο Defoe τόνιζε την υφαντουργική δραστηριότητα της «Δυτικής Χώρας», καταμετρώντας 28 κωμοπόλεις ως υφαντουργικές, οι οποίες μάλιστα πλαισιώνονταν από μια σειρά αντίστοιχων χωριών και οικισμών. Παρά τη σταδιακή παρακμή της υφαντουργίας στην ευρύτερη περιοχή, νέες παραγωγές ήρθαν να την αντικαταστήσουν. Η επεξεργασία δερμάτων αναπτύχθηκε όπως και η ζυθοποιία. Παράλληλα με την εξαφάνιση της παραδοσιακής υφαντουργίας, διαφορετικοί τομείς της κλωστοϋφαντουργίας την αντικατέστησαν, όπως η επεξεργασία μεταξιού. Αν και στη νοτιοδυτική πλευρά της Αγγλίας δεν παρατηρούμε κατά το διάστημα αυτό τον αρχέτυπο της «βιομηχανικής» πόλης όπως σε άλλες περιοχές της Αγγλίας, υπήρχαν ορισμένες πόλεις οι οποίες επεξεργάζονταν χαλκό και πορσελάνη. Μεγαλύτερη

⁷³ Barry (2000), *ό.π.*, σ. 74 & 79-80.

⁷⁴ Οι υπολογισμοί είναι κατά προσέγγιση και στρογγυλοποιημένοι για τη διευκόλυνση της επιθυμητής σύγκρισης.

βέβαια ακμή σημείωσαν πόλεις που είχαν άμεση επαφή με το υδάτινο στοιχείο. Κωμοπόλεις όπως το Brixham και το Newlyn άκμασαν βασισμένες στην αλιεία ενώ υπήρχαν και αντίστοιχα λιμάνια που βασιζόνταν αποκλειστικά στο παράκτιο εμπόριο.⁷⁵ Το μεγαλύτερο όμως λιμάνι της περιοχής και δεύτερο αξιολογικά στην Αγγλία με βάση την εμπορική του αξία και τον πλούτο του ήταν το Μπρίστολ με το υπερατλαντικό του εμπόριο.⁷⁶

Γεωγραφικά το Μπρίστολ επικοινωνούσε με την ενδοχώρα μέσω των ποταμών Avon και Frome πάνω στους οποίους είχε χτιστεί αλλά ο μεγαλύτερος πλούτος του προερχόταν από το θαλάσσιο εμπόριο (εικόνα 3). Μέσω του Avon το Μπρίστολ βρισκόταν στο σημείο συνάντησης δύο θαλάσσιων δικτύων επικοινωνίας που το συνέδεαν με τη δύση. Το κανάλι του Μπρίστολ το συνέδεε με τα λιμάνια του Somerset, του Devon, του Cornwall και της νότιας Ουαλίας. Παράλληλα, μέσω του δικτύου καναλιών στον Severn και στον Wye μπορούσε να επικοινωνεί και με τα δυτικά Midlands.⁷⁷ Κατά το 1739, χρονιά του πολέμου του Jenkins' Ear ήταν το κύριο υπερατλαντικό λιμάνι της Μεγάλης Βρετανίας, επικοινωνώντας εμπορικά με της Δυτικές Ινδίες, την Αφρική, την Αμερική και διατηρώντας τις επαφές του με την Ιρλανδία και τη βορειοδυτική Ευρώπη.⁷⁸ Το εμπόριο στο Μπρίστολ συνέχισε να ακμάζει από τις αρχές του αιώνα έως και τη δεκαετία του 1760 σχεδόν σταθερά ενώ ακόμα και κατά τις τελευταίες δεκαετίες του 18^{ου} αι. αποτελούσε σημαντικό λιμάνι παρά τους νέους ανταγωνιστές που είχαν κάνει την εμφάνιση τους στο προσκήνιο της θαλάσσιας εμπορικής δραστηριότητας.⁷⁹

Καθώς το εμπόριο άκμαζε, τόσο αυξανόταν και ο ναυτικός πληθυσμός του Μπρίστολ. Ο ακριβής υπολογισμός της ακμής αυτής, της «κίνησης», αλλά και των ναυτικών και των εμπορών που βρίσκονταν ή και ζούσαν στο Μπρίστολ κατά το διάστημα αυτό είναι αρκετά δύσκολος. Περίπου 20.000 κάτοικοι ζούσαν στο Μπρίστολ στις αρχές του αιώνα, φτάνοντας σχεδόν τις 50.000 με το πέρας του Επταετή Πολέμου. Αντίστοιχα το 1711-2 υπήρχαν καταγεγραμμένα 372 πλοία από

⁷⁵ Σχετικά με τη διαμόρφωση ξεχωριστών τοπικών ταυτοτήτων βάσει των γεωγραφικών τους ιδιαιτεροτήτων βλ. John Langton, «The Industrial Revolution and the regional geography of England», *Transactions of the Institute of British Geographers*, 9 (1984), σ. 145-67. Αναφορικά με την παραγωγή και τους τύπους πόλεων που άκμασαν βλ. Barry (2000), ό.π., σ. 80-3.

⁷⁶ Jackson, ό.π., σ. 708.

⁷⁷ Walter E. Michington, «Bristol: Metropolis of the West in the Eighteenth Century: The Alexander Prize Essay», *Transactions of the Royal Historical Society*, 4 (1954), σ. 69-89

⁷⁸ Rogers, *Manning the Royal Navy*, ό.π., σ. xii.

⁷⁹ Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το εμπόριο στο Μπρίστολ κατά τον 18^ο αι. βλ. Walter E. Michington, *The Trade of Bristol in the Eighteenth Century*, Bristol Record Society, Μπρίστολ 1957.

παράκτιες περιοχές (εκτός του Wey και του Severn) που πλήρωναν τέλη για να αγκυροβολήσουν στο Μπρίστολ και 249 από περιοχές εκτός της Μεγάλης Βρετανίας. Κατά το 1763 τα πλοία αυτά είχαν αυξηθεί σε 523 και 348 αντίστοιχα.⁸⁰ Ο υπολογισμός της αξίας του φορτίου αυτών των караβιών το φορτίο μπορεί να προβεί ακόμα πιο προβληματικό καθώς το Μπρίστολ είχε θεσπίσει τη δική του κουρσάρικη παράδοση με επιφανείς κουρσάρους. Το 1708-11 ο Woodes Rogers' διετέλεσε τον γύρω του κόσμου καταλαμβάνοντας είκοσι ισπανικά πλοία. Οι κουρσάροι αυτοί κυνηγούσαν το βραχυπρόθεσμο κέρδος σε περιόδους πολέμων, επιστρέφοντας στις εμπορικές τους δραστηριότητες με τη λήξη των εχθροπραξιών. Παρ' όλα αυτά, κατά τα χρόνια πριν την έναρξη του Επταετή Πολέμου, κατά μέσο όρο 130 πλοία μάρκαραν για υπερατλαντικούς προορισμούς από το Μπρίστολ φέροντας 12.871 τόνους.⁸¹ Σχετικά με το παράκτιο εμπόριο -στον βαθμό που αυτό υπήρχε στο Μπρίστολ- ο Michington παρατηρεί πως τα ποταμόπλοια και τα παράκτια πλοίαρτα ανήκαν στον έμπορο που αναλάμβανε το ταξίδι.⁸² Στις αρχές του 18^{ου} αι., το 1701, 491 πλοία καταγράφηκαν να μπαρκάρουν από το λιμάνι του Μπρίστολ με 196 έμπορους να καταγράφονται ονομαστικά και 184 πλοιοκτήτες.⁸³

Λόγω της έντονης κινητικότητας που κυριαρχούσε στον βίο των ναυτικών, ο ακριβής υπολογισμός τους δε θα εξυπηρετούσε τους σκοπούς αυτής της έρευνας καθώς η ναυτοσύνη συμπεριλαμβάνει τόσο τους ντόπιους ναυτικούς όσο και τους ξενόφερτους οι οποίοι όμως αποτελούσαν αδιάσπαστο μέρος της καθημερινότητας της πόλης. Φυσικά, ακόμα και όσοι αλληλοεπιδρούσαν με τη θάλασσα και με τους ναυτικούς αποτελούν τμήμα στα σύνορα του ναυτικού κόσμου. Για να μιλήσουμε όμως με τα σύγχρονα δεδομένα της ιστοριογραφικής έρευνας, αναφέραμε προηγουμένως πως κατά τα τέλη του 17^{ου} αι. περίπου 228.000 Άγγλοι απασχολούνταν εργασιακά με το «υδάτινο στοιχείο» (σε επαγγελματικό, στρατιωτικό ή και εμπορικό επίπεδο).⁸⁴ Το Βασιλικό Ναυτικό με την έναρξη του πολέμου του Jenkins' Ear δεν ξεπερνούσε τους 23.000 καταγεγραμμένους ναυτικούς. Η ανάγκη για ναύτες κατά τα χρόνια του Επταετή Πολέμου αύξησε τη ναυτική δύναμη του Βασιλικού Ναυτικού στις 150.000, διάστημα κατά το οποίο οι εγγεγραμμένοι έμποροι

⁸⁰ Michington, *ό.π.*, σ. 177.

⁸¹ Kenneth Morgan, *Bristol and the Atlantic trade in the eighteenth century*, Cambridge University Press, Cambridge 1993, σ. 14-15.

⁸² Michington, *ό.π.*, σ. 72.

⁸³ Hussey, *ό.π.*, σ. 210.

⁸⁴ Gregory & Stevenson, *ό.π.*, σ. 246.

της θάλασσας έφταναν τους 36.000.⁸⁵ Για τον υπολογισμό των ντόπιων ναυτικών στο Μπρίστολ οι πληροφορίες μας είναι ακόμα πιο ελλιπείς. Οδεύοντας προς την τελευταία δεκαετία του αιώνα περίπου 1.500 ναυτικοί απασχολούνταν στο Μπρίστολ και 2.800 έμποροι δραστηριοποιούνταν στη θάλασσα -το 87% δήλωνε πως ζούσε στο Μπρίστολ. Περίπου το 5% του πληθυσμού της πόλης είχε άμεση σχέση με τη θάλασσα, ενώ αν αφαιρέσουμε από το σύνολο αυτό τις γυναίκες και τα παιδιά κάτω των 18 χρονών, το ποσοστό αυτό άγγιζε το 18%. Αυτοί ήταν και οι κύριοι ναυτικοί στους οποίους βασιζόταν το Βασιλικό Ναυτικό. Σύμφωνα με τους υπολογισμούς του Nicholas Rogers, την εποχή των μεγάλων υπερατλαντικών πολέμων, περίπου το 1/4 των ανδρών από 18 έως 55 χρονών βρισκόταν στο στόχαστρο της ναυτολόγησης, είτε εθελοντικής είτε βίαιης και αιφνιδιαστικής.⁸⁶

Αυτό όμως δεν αναιρεί το γεγονός πως και κάποιες γυναίκες αλληλοεπιδρούσαν με το υδάτινο στοιχείο. Προφανές παράδειγμα αποτελούν οι οικογένειες των ναυτικών. Εξίσου σημαντικές όμως στο επίπεδο της ναυτοσύνης είναι και όσες διασκέδαζαν ή και συνευρίσκονταν με τους ναύτες οι οποίοι διέμεναν για μεγάλα διαστήματα στα διάφορα πανδοχεία του Μπρίστολ.⁸⁷ Υπολογίζεται πως περίπου 240 μυυραρίες ή πανδοχεία βρίσκονταν εν ενεργεία στο Μπρίστολ το 1703, ποσοστό που αυξήθηκε ραγδαία με το τέλος του Επταετή Πολέμου. Από το 1752 έως το 1764 λειτούργησαν τουλάχιστον 850 μυυραρίες ή πανδοχεία, αντιστοιχώντας το καθένα σε περίπου πενήντα κατοίκους.⁸⁸ Στο Fisher Lane, κατεξοχήν περιοχή όπου σύχναζαν οι ναυτικοί στο Μπρίστολ, έχουν καταγραφεί περιπτώσεις όπου γυναίκες κακοποιήθηκαν σωματικά ή ακόμα και δολοφονήθηκαν επειδή αρνήθηκαν τις προτάσεις κάποιων ναυτικών. Αρκετές γυναίκες στο Μπρίστολ στρέφονταν στο επάγγελμα αυτό είτε από ανάγκη είτε επειδή τους παρουσιαζόταν ως κερδοφόρο. Η περίπτωση της Prescilla Colner το 1759 είναι αρκετά ενδιαφέρουσα καθώς καταφθάνοντας στο Μπρίστολ προσπάθησε αρχικά να βγάλει τα προς το ζην ως βάρδος μέσω της φωνής της, ώσπου προσεγγίστηκε από τον ιδιοκτήτη ενός οίκου ανοχής στο Fisher Lane, και πείστηκε να την προσλάβει για να ικανοποιεί τους ναυτικούς επισκέπτες του αντί να χάνει τον χρόνο της -και πιθανά κέρδη- με το

⁸⁵ Rogers (2014), *ό.π.*, σ. xi.

⁸⁶ Στο ίδιο, σ. xii.

⁸⁷ Steve Poole & Nicholas Rogers, *Bristol from Below: Law, Authority and Protest in a Georgian City*, Boydell & Brewer, Αγγλία 2017, σ. 22.

⁸⁸ Patrick McGrath & E. Williams (επίμ.), *Bristol Inns and Alehouses in the Mid-Eighteenth Century*, Η Πόλη του Μπρίστολ, Μπρίστολ 1979, σ. vi.

τραγουδι.⁸⁹ Τέλος, πρέπει να φανταστούμε πως αρκετοί ναυτικοί παρέμεναν παροδικά στο Μπρίστολ. Κατά το διάστημα του Επταετή Πολέμου 2.000 ναυτικοί βρίσκονταν μόνιμα στο λιμάνι του Μπρίστολ αναζητώντας προστασία από την ναυτολόγηση του Βασιλικού Ναυτικού,⁹⁰ ενώ και το 1746 μια αντίστοιχη ομάδα ναυτικών κινητοποιήθηκε για να υπερασπιστεί μια επικείμενη πτώση των μισθών τους.⁹¹ Αν συμπεριλάβουμε όλες αυτές τις κατηγορίες ανθρώπων στην ευρύτερη έννοια της ναυτοσύνης, το Μπρίστολ αναδεικνύεται πραγματικά ως μια ναυτική πόλη στην οποία οι διάφορες πτυχές του ναυτικού κόσμου διαπερνούν τον καθημερινό βίο στο σύνολό του. Εκτός όμως των ανθρώπων που κατοικούσαν στο Μπρίστολ και η ίδια η όψη της πόλης πρόδιδε τον χαρακτήρα του.

Όντας πολυσύχναστο λιμάνι, το Μπρίστολ αποτύπωνε τη ναυτική εικόνα στους ταξιδιώτες που τύχαινε να διαβούν από αυτό. Στις επιστολές του ο Alexander Pope, περίπου κατά τα μέσα του 18^{ου} αι., οδεύοντας προς το Hotwell, πέρασε από την πόλη του Μπρίστολ περιγράφοντάς την:

το ποτάμι διατρέχει τις χαμηλότερες και πιο απότομες όχθες προς την Πόλη, στην οποία βλέπεις είκοσι περιέργες πυραμίδες να καπνίζουν πάνω από την Πόλη (οι οποίες είναι θερμοκήπια) και μια μακρά Σειρά από Σπίτια κόκκινα και λευκά. Πρώτα περνάς από τα Παλιά Τείχη, και μια γέφυρα που είναι χτισμένη και στις δύο μεριές όπως η γέφυρα του Λονδίνου, και εξίσου πολυσύχναστη από μια περιέργη ομάδα Ναυτικών, γυναικών, παιδιών, φορτωμένων Αλόγων... Από εκεί φτάνεις στο Key κατά μήκος του παλιού τείχους με σπίτια και στις δύο πλευρές, και στη μέση του δρόμου, όσο μακριά μπορείς να δεις, [βρίσκονται] εκατοντάδες πλοία.⁹²

Τόσο τα πλοία όσο και οι ναυτικοί όμως που αναφέρει ο Pope στις επιστολές του, παρά τις ομοιότητες τους εκ πρώτης όψεως, έφεραν και πολύ σημαντικές διαφορές. Κατά τον 18^ο αι. στον Avon του Μπρίστολ μπορούσε κανείς να εντοπίσει μαζί παράκτια σκάφη (coastal craft), εμπορικά καράβια (market boats), ποταμόπλοια (river barges) ή και τα λεγόμενα trows του Severn (εικόνα 4).⁹³ Αντίστοιχα και όσοι έρχονταν σε επαφή με το υδάτινο στοιχείο διαχωρίζονταν ρητά και ταξικά μεταξύ

⁸⁹ Στο ίδιο, σ. 67.

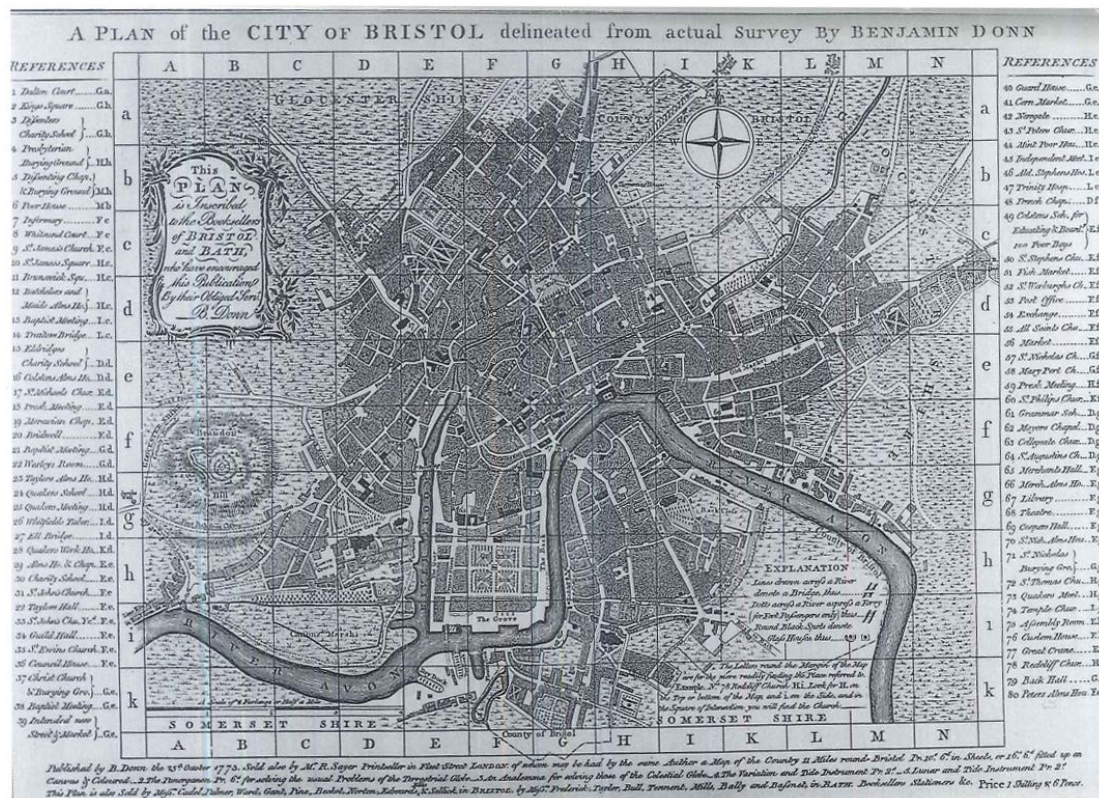
⁹⁰ Rogers (2014), *ό.π.*, σ. xvi.

⁹¹ Poole & Rogers, *ό.π.*, σ. 77.

⁹² George Sherburn (επιμ.), *The Correspondence of Alexander Pope IV*, Oxford Clarendon Press, Οξφόρδη 1956, σ. 204-5.

⁹³ Michington, *ό.π.*, σ. 71. Για περισσότερες πληροφορίες για το μέγεθος, την κατασκευή και τις αντοχές των διάφορων σκαφών που έπλεαν από το Μπρίστολ στον Avon και στον Severn ενδεικτικά βλ. Basil Greenhill, «The Story of the Severn Trow», *The Mariner's Mirror*, 26:3 (1940), σ. 286-292.

τους. Πλούσιοι έμποροι ακολουθούσαν το επάγγελμα αυτό ήδη από τον 17^ο αι., εγκαθιστώντας πραγματικές δυναστικές οικογένειες.⁹⁴ Οι δυναστικές εμπορικές οικογένειες καθώς και οι ευπορότεροι κάτοικοι του Μπρίστολ φρόντιζαν να προβάλουν τον πλούτο τους ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις συνυπήρχαν και με το «πλήθος».



Εικόνα 3. Σχέδιο της πόλης του Μπρίστολ, Dornn, 1772. Πηγή: Dresser & Ollernshaw, *The Making of Modern Bristol*, ό.π., εκ. II.

Οι γιορτές αποτελούσαν την κατεξοχήν αφορμή για να υπενθυμίσουν στον κόσμο τη δύναμη τους αλλά και να προβάλλουν τη γενναιοδωρή διάσταση αυτής της εξουσίας. Κατά το 1716 με την καταστολή της εξέγερσης των Ιακωβιτών τεράστιες ποσότητες αλκοόλης πουλήθηκαν μαζικά στο Μπρίστολ για τη γιορτή των ευχαριστιών που ακολούθησε, μέρος της οποίας πρέπει να διαμοιράστηκε στα πλήθη. Αντίστοιχες τελετουργικές πρακτικές προβολής του κύρους και των αρετών της ελίτ έχουμε καθ' όλο το διάστημα υπό εξέταση. Το 1749 με την ειρήνη του Aix-la-Chappelle θα ακολουθήσει τετράωρη γιορτή υπό τη συνοδεία μουσικής και πομπών -

⁹⁴ Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η οικογένεια Goldney, με ισχύ στον εμπορικό χώρο από το πρώτο μισό του 17^{ου} αι. έως και το δεύτερο μισό του 18^{ου}. Βλ. P. K. Stembridge, *The Goldney Family: a Bristol merchant dynasty*, Bristol Record Society, Μπρίστολ 1998.

το God save the King ήταν από τους κύριους ύμνους που επιλέχθηκαν. Αντίστοιχα η άνοδος του Γεωργίου Γ΄ στη βασιλεία θα εορταστεί με αρκετό αλκοόλ -αρκετό για τις μάζες, αλλά ακόμα περισσότερο για την ολιγάριθμη ελίτ. Σε ορισμένες περιπτώσεις και οι ίδιοι οι τεχνίτες της πόλης έβρισκαν την ευκαιρία να αναδειχθούν στα πλαίσια των εορτασμών. Το 1761 ορισμένες ομάδες τεχνιτών συνόδευσαν τον δήμαρχο στην πομπή που κατέληξε στον καθεδρικό της πόλης. Η κάθε ομάδα πρόβαλε τα προϊόντα της τέχνης της, με τους ναυπηγούς της πόλης να φέρουν 2 απομιμήσεις караβιών τα οποία βασιζόνταν σε αντίστοιχα πλοία του λιμανιού. Παρά τη συνύπαρξη αυτήν, η ίδια η φύση των εορτών και της διασκέδασης που ακολουθούσε φρόντιζε να διαχωρίζει τους εύπορους από τους φτωχότερους. Οι τεχνίτες στις πομπές ακολουθούσαν πάντα τους εμπόρους ενώ τα πυροτεχνήματα και η μύρα ήταν συνυφασμένα με τη διασκέδαση της μάζας σε αντιδιαστολή με τον καθωσπρέπει χορό στις πλουσιοπάροχες οικείες των εμπόρων. Δεν πρέπει όμως να θεωρούμε αυτονόητο πως οι τελετουργικές αυτές γιορτές έβρισκαν πάντα απέναντι τους ένα πρόθυμο και πειθήνιο πλήθος, έτοιμο να δεχτεί με ευγνωμοσύνη τους ενάρετους αφέντες του. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το έτος 1763 με το τέλος του Επταετή Πολέμου και τη συνθήκη του Παρισιού. Ενώ είχαν προγραμματιστεί μια σειρά εορτασμών από τα «πάνω», το πλήθος αισθανόμενο πως η συνθήκη επρόκειτο για προδοσία προς τους Γάλλους, ακολούθησε το δικό του πρόγραμμα εορτασμών. Παρελαύνοντας μαζί με μια μπότα που συμβόλιζε την κύρια φυσιογνωμία των διαπραγματεύσεων για την ειρήνη, τον John Stuart, κόμη του Bute,⁹⁵ προέβη στη συνέχεια στην τελετουργική καύση ενός ομοιώματος τυλιγμένου με σκωτσέζικο ρουχισμό.⁹⁶

Αν και οι ευπορότεροι έμποροι έχουν αφήσει μια σειρά διαφορετικών πηγών που μπορούν να αξιοποιηθούν για να ανασυνθέσουμε διάφορες πτυχές της ζωής τους στο Μπρίστολ του 18^{ου} αι., οι διάφορες και διαφορετικές κατηγορίες ναυτικών και ανθρώπων από τα «κάτω» που συναναστρέφονταν μαζί τους συνήθως γίνονται «ορατές» ιστορικά σε αντιπαράθεση με τους ευπορότερους εργοδότες τους. Ακόμα και οι εφημερίδες της εποχής σπάνια διαχώριζαν τα άτομα που απάρτιζαν το πλήθος από το ίδιο το «πλήθος» ως ενιαία υπόσταση.⁹⁷ Εστιάζοντας στους ναυτικούς, για το πρώτο μισό του αιώνα μπορούμε να εντοπίσουμε μερικά γενικά χαρακτηριστικά του

⁹⁵ Η ίδια η λέξη Bute (μπιουτ) ακούγεται σαν την αντίστοιχη αγγλική λέξη για την μπότα, δηλαδή boot (μπουτ).

⁹⁶ Poole & Rogers, *ό.π.*, σ. 38-40.

⁹⁷ Στο ίδιο, σ. 45.

βίου τους. Από τις διάφορες κατηγορίες εργατών που ζούσαν στο Μπρίστολ, οι ναυτικοί και όσοι ασχολούνταν με το υδάτινο στοιχείο είχαν αναδειχθεί ως οι πιο μαχητικοί υπερασπιστές της εργασίας τους. Το 1746, 2.000 ναυτικοί κινητοποιήθηκαν άμεσα για να υπερασπιστούν τον μισθό τους από μια προβλεπόμενη μείωση.⁹⁸ Η πιο μαχητική όμως στάση των ναυτικών αναδεικνυόταν έναντι της κεντρικής εξουσίας και συγκεκριμένα της μισητής εξαναγκαστικής ναυτολόγησης και των ομάδων που στέλνονταν για να ενισχύσουν την πρακτική αυτήν.

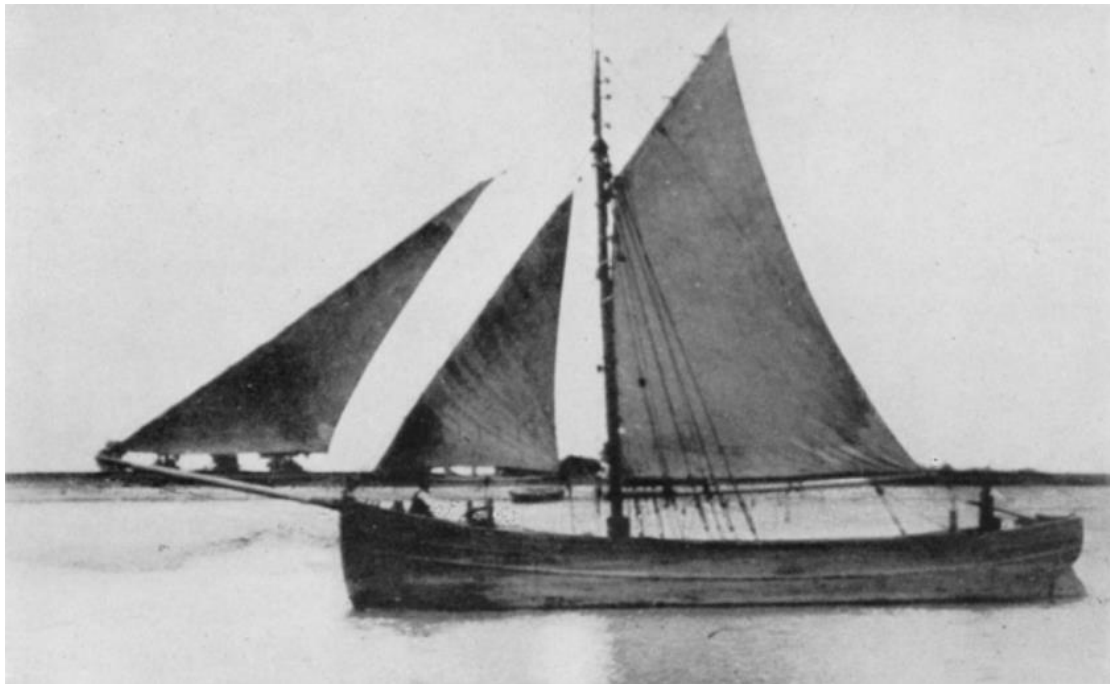
Το κύριο μέρος της ναυτολόγησης των ναυτικών από το Μπρίστολ δεν γινόταν στο ίδιο το λιμάνι του, αλλά ακολουθώντας τη ροή του ποταμού στο Kingroad λάμβανε χώρα σε περαστικά καράβια. Μόλις το 1756 θα γίνει μια απόπειρα να οργανωθεί από το Βασιλικό Ναυτικό ένα ορμητήριο ναυτολόγησης στο λιμάνι του Μπρίστολ, το οποίο θα εγκαταλειφθεί σύντομα από τον καπετάνιο Samuel Graves που είχε αναλάβει την οργάνωσή του.⁹⁹ Κατά τα επόμενα χρόνια το λιμάνι του Μπρίστολ θα μετατραπεί σε «οχυρό» των ναυτικών έναντι της βίαιης ναυτολόγησης, φθάνοντας τους 2.000 μόνιμους ναυτικούς. Η απόπειρα του καπετάνιου Thomas Gordon το 1759 να επαναλειτουργήσει η βάση του 1756 στο λιμάνι του Μπρίστολ θα αποτύχει άμεσα καθώς περίπου 300 ναυτικοί θα κινητοποιηθούν διακηρύσσοντας, «Θάνατος και Καταστροφή στους αξιωματούχους, τους ψάχνουμε παντού». Το συμβούλιο της πόλης θα ταχθεί άτυπα με το μέρος τους, συμβουλεύοντας το Ναυαρχείο το 1760 να εγκαταλείψει το λιμάνι του Μπρίστολ και να επιστρέψει στο Kingroad. Ο Rogers έχει τονίσει τις διάφορες δυναμικές που αναπτύσσονται στο Μπρίστολ μέσω της ναυτολόγησης -δηλαδή μεταξύ των ναυτικών, του κεφαλαίου - εμπόρων και μη-, και της κεντρικής εξουσίας του Ναυαρχείου.¹⁰⁰ Παρά όμως τις αυστηρές τιμωρίες, με αρκετά συνηθισμένη το δημόσιο μαστίγωμα, οι ναυτικοί βρίσκονταν συχνά ενώπιον του νόμου. Διαφωνίες των ναυτικών με τελωνειακούς υπάλληλους (ή και των ίδιων των τελωνειακών για πλαστογραφία), μεταξύ τους στα πανδοχεία, με τις οικογένειες που είχαν καιρό να ανταμώσουν αλλά και για τα μάτια διάφορων γυναικών που σύχναζαν μαζί τους, τραβούσαν την προσοχή των αρχών και

⁹⁸ Στο ίδιο, σ. 77.

⁹⁹ Υπήρχαν κατηγορίες πως ο καπετάνιος Graves ήθελε να επηρεάσει τα αποτελέσματα των εκλογών στο Μπρίστολ μέσω της ναυτολόγησης. Οι διάφορες κατηγορίες που συγκεντρώνονταν εναντίον του θα οδηγήσουν το Ναυαρχείο να τον μεταθέσει στο Plymouth. Βλ. Nicholas Rogers, *The Press Gang*, ό.π., σ. 61.

¹⁰⁰ Rogers (2014), ό.π., σ. xvi.

του τύπου, διαπλάθοντας μια ευρύτερη «φαντασιακή» εικόνα στη δημόσια σφαίρα.¹⁰¹ Έχοντας αναδείξει επισκοπικά τις διάφορες δυναμικές που καλλιεργούνται γύρω από τη ναυτοσύνη -την πολυδιάστατη ζωή των ναυτικών και την ανομοιογένεια του συνόλου τους, των ανθρώπων που συναναστρέφονταν μαζί τους αλλά και την εικόνα που δομούταν από τους ίδιους και από τους γύρω τους- θα εξετάσω στη συνέχεια τις διάφορες πτυχές του ναυτικού κόσμου και τα δίκτυα που δομούνταν στα όρια του, εστιάζοντας αρχικά κυρίως στη ζωή στην ξηρά, στη συνέχεια στη ζωή στη θάλασσα αλλά και τέλος στη φαντασιακή διάσταση της ναυτικής ταυτότητας και εικόνας που διαδιδόταν ακόμα και εκτός του Μπρίστολ.



Εικόνα 4. Το trow *Mystery*. Πηγή: Greenhill, ό.π., σ. 289.

¹⁰¹ Για τις ποινές στο Μπρίστολ και διάφορα περιστατικά βίας από τα «κάτω» βλ. Poole & Rogers, ό.π., σ. 52-64.

2. Ο ναυτικός κόσμος μέσω της αλληλογραφίας

Ο ναυτικός κόσμος των ανθρώπων στο Μπρίστολ -όπως αυτός αναδείχθηκε και κατά το προηγούμενο κεφάλαιο- απαρτιζόταν από εξαιρετικά διαφορετικές και πολυπληθείς ομάδες που αρκετά συχνά μετακινούνταν μέσα στα ίδια τα όρια του. Ορισμένες φορές οι άνθρωποι αυτοί -αρκετά συχνά στην πραγματικότητα- βρίσκονταν μακριά από το ίδιο το Μπρίστολ ή ακόμα μετείχαν εν μέρει στα ευρύτερα «σύνορα» του. Παρά την έντονη κινητικότητα όμως που χαρακτήριζε τον κόσμο τους, υπήρχαν αρκετά σαφή όρια ανάμεσα σε όσους βρίσκονταν στην κορυφή της κοινωνικής πυραμίδας από τους ανθρώπους που συσπειρώνονταν στη βάση της. Εξετάζοντας την αλληλογραφία μεταξύ των αρχών της πόλης του Μπρίστολ, του Βασιλικού Ναυτικού, και μεταξύ των ανθρώπων που αντιπροσώπευαν τις πλευρές αυτές, ο διαχωρισμός αυτός γίνεται ακόμα πιο εμφανής. Η ίδια όμως η τομή μεταξύ των ανθρώπων οι οποίοι προέρχονταν από τα «άνω» σε σχέση με αυτούς από τα «κάτω» -εντός πάντα των ορίων του ναυτικού κόσμου- ενέχει κινδύνους και πρέπει πρώτα να διερευνηθεί περαιτέρω.

Αποσαφηνίζοντας τα όρια και το περιεχόμενο αυτών των όρων στην προκειμένη περίπτωση δεν είναι εύκολο. Τόσο το «άνω» στρώμα όσο και το «χαμηλότερο» μισό του απαρτιζόταν από εξαιρετικά διαφορετικές κοινωνικές ομάδες που σε αρκετές περιπτώσεις μοιράζονταν λιγιστές ομοιότητες. Ο καπετάνιος ενός πολεμικού πλοίου του Βασιλικού Ναυτικού τοποθετούταν στην κορυφή της πυραμίδας στο πλοίο του αλλά απείχε σε ορισμένες περιπτώσεις εξαιρετικά από την κορυφή εντός της ίδιας της διοίκησης του Ναυαρχείου. Παράλληλα, τα άτομα που στελέχωναν τον κεντρικό μηχανισμό και τη γραφειοκρατία του Ναυαρχείου, ζούσαν, αντιλαμβάνονταν και αναλάμβαναν πολύ διαφορετικούς ρόλους από τον εν λόγω καπετάνιο. Ακόμα και οι έμποροι του Μπρίστολ και ο δήμαρχος της πόλης -μέλη του ναυτικού κόσμου που θα εντάσσονταν στο «άνω» τμήμα του- διεκδικούσαν, ζούσαν και δρούσαν σε εξαιρετικά διαφορετικό πλαίσιο από τους υψηλόβαθμους του Βασιλικού Ναυτικού. Αντίστοιχα το «κατώτερο» τμήμα -πολυπληθέστερο μάλιστα του «ανώτερου»- έκρυβε επιστρώσεις που δύσκολα μπορούν να ενταχθούν σε μια κοινή ομάδα. Εστιάζοντας όμως στην αλληλογραφία μεταξύ των αρχών του Μπρίστολ και του Βασιλικού Ναυτικού μπορούμε να προβούμε σε μερικούς

επιφυλακτικούς διαχωρισμούς ώστε να εξετασθεί η ναυτική διάσταση του κόσμου των ανθρώπων αυτών.¹⁰²

I. Φωνές, απόηχοι και σιωπές: τα «πρόσωπα» της αλληλογραφίας

Για να αποσαφηνιστούν τα πρόσωπα τα οποία κρύβονται πίσω από την πένα στην εν λόγω αλληλογραφία είναι απαραίτητο να διακρίνουμε αρχικά τα πρόσωπα που την κρατάνε -κοινώς τις «φωνές» των γραμμάτων-, στη συνέχεια τους ανθρώπους που εκπροσωπούσαν μέσω αυτών -δηλαδή τους απόηχους των «φωνών» αυτών-, καθώς και στο τέλος τους «αφανείς», αυτούς δηλαδή που παρά την απουσία της «φωνής» τους βρίσκονται διαρκώς παρόντες με τη «σιωπή» τους. Τόσο οι «φωνές» που κρύβονται πίσω από τα γράμματα όσο και τα άτομα των οποίων τα συμφέροντα εξυπηρετούν εντάσσονται στο «άνω» τμήμα του ναυτικού κόσμου. Παράλληλα το «χαμηλότερο» τμήμα διαμορφώνεται έμμεσα, χωρίς να «μιλούν», αλλά «σωπαίνοντας». Ο δήμαρχος του Μπρίστολ είναι η κύρια «φωνή» που αναδεικνύεται από τη πλευρά της πόλης του, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις νομικές και θεσμικές αρχές εμπλέκονται στην επικοινωνία που αναπτύσσει για διάφορα θέματα που προκύπτουν. Μαζί με αυτόν γίνονται ορατές και οι ανάγκες των εμπόρων της πόλης τις οποίες μάλιστα εκπροσωπεί. Η μία λοιπόν άκρη της επικοινωνίας διαμορφώνεται από τον δήμαρχο και τις αρχές της πόλης του Μπρίστολ, οι οποίοι «μιλούν», και τους εμπόρους οι οποίοι συγκροτούν τον «απόηχο» τους.

Η άκρη αυτήν καταλήγει στο Ναυαρχείο, με κύριο φορέα του τον Γραμματέα των Λόρδων Επιτρόπων (Commissioners) του Ναυαρχείου. Κατά το διάστημα αυτό, οι γραμματείς αυτοί κατείχαν άριστη γνώση των ναυτικών υποθέσεων λόγω της προγενέστερης ναυτικής εμπειρίας τους και διευθετούσαν τις διάφορες -οικονομικές κυρίως- ανάγκες τους Βασιλικού Ναυτικού.¹⁰³ Για το μεγαλύτερο διάστημα της περιόδου υπό εξέταση η θέση αυτήν ανήκει στον Josiah Burchett (1695-1742),¹⁰⁴ ενώ για συντομότερες χρονικές περιόδους εμφανίζονται οι Thomas Corbett και John

¹⁰² Για μια αναλυτική συζήτηση στα μεθοδολογικά προβλήματα της μελέτης της πολιτισμικής ιστορίας των ανθρώπων της πρώιμης νεότερης Ευρώπης, βλ. Peter Burke, *Popular Culture in Early Modern Europe*, Routledge, Νέα Υόρκη 2009, σ. 1-65.

¹⁰³ Franklin B. Wickwire, «Admiralty Secretaries and the British Civil Service», *Huntington Library Quarterly*, 28:3 (1965), σ. 244-5.

¹⁰⁴ G. F. James, «Josiah Burchett, Secretary to the Lords Commissioners of the Admiralty, 1695-1742», *The Mariner's Mirror*, 23:4 (1937), σ. 477-478.

Cleveland.¹⁰⁵ Όπως και στην περίπτωση του δημάρχου, διάφοροι αρμόδιοι για επιμέρους ζητήματα «ακούγονται» όταν οι υπηρεσίες τους κρίνονται απαραίτητες από το Ναυαρχείο. Τέτοιες περιπτώσεις είναι οι διάφορες δικαστικές διαμάχες όπου ζητείται η γνώμη του υπεύθυνου του Ανώτατου Ναυτοδικείου ή και του Πρώτου Λόρδου του Ναυαρχείου.¹⁰⁶ Το κοινό στοιχείο της πλευράς αυτής είναι πως ενώ καθορίζουν ριζικά την πορεία της ναυτικής ζωής στο Μπρίστολ απέχουν χωρικά από αυτό. Εκπρόσωποι αυτής της εξουσίας είναι οι ίδιοι οι καπετάνιοι του Βασιλικού Ναυτικού που επικοινωνούν τόσο με τον δήμαρχο του Μπρίστολ όσο και με τους ανωτέρους τους, εκπροσωπώντας παράλληλα και τις ανάγκες του ίδιου του πληρώματος και των συνεργατών τους. Οι ναυτικοί του πληρώματος τους, αντίστοιχοι υποπλοίαρχοι του Βασιλικού Ναυτικού υπό τις εντολές τους, ναυτολογημένοι αλλά και συνεργάτες που διασφαλίζουν και ενισχύουν την ναυτολόγηση κρύβονται πίσω από τα γράμματα των καπετάνιων αυτών.¹⁰⁷ Τέλος, το συμβούλιο για την ανάπτυξη του εμπορίου και των φυτειών (Council of Trade and Plantations) κάνει σε ορισμένες περιπτώσεις την εμφάνισή του για να μεταφέρει τις επιθυμίες του στο δήμαρχο.¹⁰⁸

Στρέφοντας την προσοχή μας στις «σιωπές», ορισμένες επιφυλακτικές παρατηρήσεις μπορούν να γίνουν παρά την έμμεση πληροφόρησή μας για αυτές. Διαμορφώνοντας το «κατώτερο» στρώμα του ναυτικού κόσμου, οι «σιωπές», παραδόξως, δίνουν «φωνή» σε αρκετά ετερόμορφες κοινωνικές ομάδες οι οποίες περιβάλλονται από το πέπλο της ναυτοσύνης. Οι καπετάνιοι του Βασιλικού Ναυτικού μιλούν τακτικά για τους ναυτικούς τους καθώς φροντίζουν να ενημερώνουν τους ανωτέρους τους για την κατάστασή τους, τα απαραίτητα εφόδια που χρειάζονται καθώς και για τις ανάγκες που προκύπτουν. Με αφορμή τη δίκη του προηγούμενου καπετάνιου του πλοίου *Ruby* του Βασιλικού Ναυτικού το 1741, ο καπετάνιος του εν λόγω πλοίου, Richard Frogmere, άφησε στη στεριά μια σειρά ναυτικών του πληρώματός του ως μάρτυρες. Πολύ σύντομα θα πληροφορηθεί πως ο πρώτος βοηθός του χειρουργού του πληρώματός του που είχε παραμείνει στη στεριά ως μάρτυρας της

¹⁰⁵ Για τη σχετική αλληλογραφία των Thomas Corbett και John Cleveland ως γραμματείς των λόρδων επιτρόπων βλ. Rogers, *Manning the Royal Navy*, ό.π., σ. 13-83.

¹⁰⁶ Ενδ. βλ. Bristol Archives, JAdm/5/6, 26/09/1707, Bristol Archives, JAdm/4/25, 10/05/1708 & Rogers (2014), ό.π., σ. 35.

¹⁰⁷ Για τις ανάγκες του πληρώματος ενδ. βλ. Bristol Archives, JAdm/4/22, 04/05/1708 & Rogers (2014), ό.π., σ. 28-9. Σχετικά με τους συνεργάτες που βοηθούσαν τους καπετάνιους στη ναυτολόγηση και τους διάφορους αξιωματούχους υπό τη διοίκηση τους, ενδ. βλ. Στο ίδιο, σ. 82-3.

¹⁰⁸ Ενδ. βλ. Bristol Archives, JAdm/4/13, 14/10/1710.

υπόθεσης, είχε λιποτακτήσει, καταφεύγοντας στο Λονδίνο.¹⁰⁹ Αντίστοιχα σε άλλες περιπτώσεις μαθαίνουμε για την πορεία των ναυτικών αυτών καθώς και για την αντιμετώπισή τους από τα «πάνω». Ο καπετάνιος William Hamilton αναφέρει χαρακτηριστικά για έναν Mr. Salmon, ο οποίος αν και είχε αλλάξει πλήρωμα αρκετές φορές, επισημαίνει πως ήταν εξαιρετικά ικανός και πως επιθυμούσε να τον ανταμείψει καταλλήλως.¹¹⁰

2^d September 1707

The Information of Thomas Dryland belonging to the
Great Ship the Lizard now lying in Kingroad in
the Port of Bristol.

The Inform: saith that on Sunday night last a Vessel called
the Tyger came to anchor in Kingroad whereupon two boats
were manned out by the Lizard in order to intercept the Tyger
upon which were then going off in their Boat, and the Deponent
was Captain of the Pinard belonging to the said Tyger
Lizard that there were on board with him one Mr. or
Bartholomew who was Master of the Lizard, Joseph Okendo
Rob: Deasbony, Edw: Broadstreet, Wm Archer, James
Rousley, Alexander Hall, George Gold the purser now a put
Wm Harbottle & Stephen Bagge officer or six other hands
and that there were severall firearms on board and that
two or three of them were discharged & fired off but by whom
the Inform: knows not, & that the said Pinard was on the
Starboard side of the said Tyger's boat. Thos Dryland

From Whitechurch
Thos Dryland

Εικόνα 5. Η ένορκη μαρτυρία του Thomas Dryland του *Lizard*. Πηγή: Bristol Archives, JAdm/5/3, 02/09/1707. Με την ευγενική άδεια των Bristol Archives.

Οι περισσότερες όμως πληροφορίες που έχουμε εμφανίζονται σε περιόδους συγκρούσεων, και συγκεκριμένα σε απόπειρες εξαναγκαστικής ναυτολόγησης. Ήδη από το 1707 η υπόθεση των πληρωμάτων του πολεμικού πλοίου *Lizard* και του εμπορικού *Tyger* στο Kingroad έφερε σε αντιπαράθεση το Ναυαρχείο με τις αρχές της πόλης (εικόνα 5). Στην αλληλογραφία που ακολούθησε το συμβάν

¹⁰⁹ Rogers (2014), *ό.π.*, σ. 6 & 9. Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως το διάστημα αυτό ήταν η δίκη και μετέπειτα η εκτέλεση του καπετάνιου Samuel Goodere, του οποίου η βιογραφία θα αναλυθεί στο 4^ο κεφάλαιο. Βλ. κεφ. 4, «Μια αυθεντική & γνήσια ιστορία», η υπόθεση του καπετάνιου Goodere ο οποίος εκτελέστηκε στις 15 Απριλίου του 1741.

¹¹⁰ Στο ίδιο, σ. 81.

επισυνάπτονται οι μαρτυρίες από μέλη και των δύο πληρωμάτων.¹¹¹ Αντίστοιχες συγκρούσεις συναντάμε διαρκώς κατά το διάστημα των πολέμων. Τον Απρίλιο του 1742 ένα αντίστοιχο περιστατικό περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο τόσο το ναυτικό «κυνηγούσε» επίδοξους ναύτες όσο και τον τρόπο με τον οποίο οι ίδιοι προφυλάσσονταν. Η υπόθεση έφερε στο επίκεντρο τον χειρουργό και μερικούς ναύτες ενός πλοίου που ενώ είχαν πληρωθεί για ένα επικείμενο ταξίδι στην Τζαμάικα, αποβιβάστηκαν, με αποτέλεσμα να ξεκινήσει μια καταδίωξη ανάμεσα στη βάρκα του χειρουργού, στους ναύτες του πλοίου από το οποίο διέφυγε, και του Βασιλικού Ναυτικού υπό τον υποπλοίαρχο Roots ο οποίος σκόπευε να τους ναυτολογήσει.¹¹²

Παράλληλα με τις δικαστικές αυτές υποθέσεις, οι καπετάνιοι του Βασιλικού Ναυτικού αναφέρονται συνεχώς σε υποθέσεις μικρότερης εμβέλειας όσον αφορά τη ναυτολόγηση. Ο καπετάνιος Thomas Gordon τονίζει διαρκώς τις δυσκολίες της, την αντιμετώπισή τους από τους ναυτικούς που διέμεναν στο Μπρίστολ καθώς και τη συνεργασία τους με τους κατοίκους της επαρχίας αλλά και της ίδιας της πόλης του Μπρίστολ.¹¹³ Στις δυσκολίες αυτές ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι περιπτώσεις ναυτικών οι οποίοι λιποτακτούν καθώς ορισμένες φορές διασώζεται η πορεία τους, η στήριξη που δέχτηκαν καθώς και στοιχεία της ζωής τους.¹¹⁴ Ακόμα και οι μελλοντικοί ναυτικοί του Βασιλικού Ναυτικού περιγράφονται εκτενώς. Το παρελθόν τους, οι συνθήκες που διαμένουν έως ότου περάσουν τον σχετικό έλεγχο για την ένταξη τους στο ναυτικό και οι λόγοι που μπορεί να τους οδηγήσουν να λιποτακτήσουν καταγράφονται στην εν λόγω αλληλογραφία.¹¹⁵ Τέλος, και διαφορετικές επαγγελματικές ομάδες που ασχολούνται με το υδάτινο στοιχείο λαμβάνουν μέρος της προσοχής στην αλληλογραφία. Οι αλιείς συγκεκριμένα αναφέρονται σε ορισμένες περιπτώσεις καθώς ήταν σημαντικοί για την οικονομία της περιοχής και η αμέριστη ναυτολόγησή τους μπορούσε να την πλήξει.¹¹⁶

Η επικοινωνία αυτήν -με επίκεντρο τη θάλασσα, την ασφάλεια και το εμπόριο- αναδεικνύει τόσο κοινά συμφέροντα όσο και υπονοεί ανταγωνιστικές δυναμικές που αναπτύσσονται. Οι αρχές της πόλης του Μπρίστολ και οι έμποροί του, το Βασιλικό Ναυτικό με τους καπετάνιους του αλλά και οι πολυπληθείς ναυτικοί και οι διασυνδέσεις τους που ζουν από τη θάλασσα ή αλληλοεπιδρούν μαζί της,

¹¹¹ Bristol Archives, JAdm/5/1-3, 02/09/1707.

¹¹² Rogers (2014), *ό.π.*, σ. 13-4.

¹¹³ Στο ίδιο, σ. 61-5.

¹¹⁴ Ενδ. βλ. Στο ίδιο, σ. 17-8 & 59.

¹¹⁵ Ενδ. βλ. Στο ίδιο, σ. 2-3, 27 & 57.

¹¹⁶ Ενδ. βλ. Στο ίδιο, σ. 47-48.

συγκροτούν τις «φωνές», τους «απόηχους» και τις «σιωπές» της υπό εξέταση αλληλογραφίας. Όπως παρατήρησε ο Nicholas Rogers, στο Μπρίστολ δρουν συνεργατικά αλλά και ανταγωνιστικά το «κεφάλαιο» υπό την μορφή των εμπόρων και των αρχών του Μπρίστολ, το «κράτος» με το Ναυαρχείο και το Βασιλικό Ναυτικό και τέλος οι «εργάτες» της θάλασσας, οι διάφοροι και διαφορετικοί ναυτικοί. Η ανάγκη προστασίας του εμπορεύματος -ειδικά σε περιόδους πολέμου- με τον παράλληλο κίνδυνο της ναυτολόγησης έμπειρων -και απαραίτητων για τα μάρκα- ναυτικών οι οποίοι επάνδρωναν τα εμπορικά πλοία τοποθετούνται στο επίκεντρο της καλλιέργειας των δυναμικών αυτών.¹¹⁷ Όπως ελπίζω να αναδείξω στη συνέχεια, στις δυναμικές αυτές μπορεί να συμπεριληφθεί και η ανάγκη της διατήρησης του κύρους και της αξιοπιστίας κυρίως των αρχών του Μπρίστολ και των εμπόρων του αλλά και του Βασιλικού Ναυτικού. Η αξιοπιστία και το κύρος που φέρει και καλείται να υπερασπιστεί η κάθε πλευρά τίθεται ορισμένες φορές υπό δοκιμασία με αποτέλεσμα και οι δύο πλευρές να διεκδικούν τη διατήρησή του.¹¹⁸ Για να γίνει κατανοητή η στάση κάθε πλευράς και πως μέσω αυτής μπορεί να αναδειχθεί η εικόνα της ναυτοσύνης κατά το διάστημα αυτό στο Μπρίστολ, θα εξετασθούν αρχικά τα χαρακτηριστικά της αλληλογραφίας των ομάδων αυτών.

II. «Αν ο Άνεμος & ο Καιρός το επιτρέψουν», αστάθεια, προσαρμοστικότητα και κινητικότητα στη ναυτική αλληλογραφία

Παρά τον αποσπασματικό χαρακτήρα της αλληλογραφίας υπάρχουν μερικά στοιχεία που αναδεικνύουν διαφορετικές πτυχές του ναυτικού κόσμου. Οι ανάγκες του ναυτικού, οι απρόοπτες μεταβολές του καιρού καθώς και οι συνεχώς μεταβαλλόμενες απαιτήσεις των εμπόρων καλούν σε διαρκή ενημέρωση και αναπροσαρμογή των σχεδίων. Η αλληλογραφία του σχετικού αρχείου στο Μπρίστολ¹¹⁹ σε συνδυασμό με την κριτική έκδοση του αντίστοιχου δημοσιευμένου

¹¹⁷ Για την πληρέστερη ανάλυση του Rogers αναφορικά με τη ναυτολόγηση στο Μπρίστολ βλ. Rogers, *The Press Gang*, ό.π., σ. 59-80.

¹¹⁸ Στη συνέχεια θα εξετασθεί η υπόθεση του *Tyger & Lizard*, μία δικαστική διαμάχη μεταξύ των εμπόρων του Μπρίστολ και του Βασιλικού Ναυτικού για τις αρμοδιότητες και τις εξουσίες του καθενός με αφορμή την ένοπλη σύγκρουση των πληρωμάτων των εν λόγω πλοίων. Βλ. Bristol Archives, JAdm/5/1-12, 1707.

¹¹⁹ Το υλικό που θα εξεταστεί στο εν λόγω κεφάλαιο προέρχεται αποκλειστικά από τις ακόλουθες συλλογές, βλ. Bristol Archives, JAdm/4/1-37 & JAdm/5/1-12. Οι JAdm/4-5 συμπεριλαμβάνουν τον κύριο όγκο της αλληλογραφίας μεταξύ των αρχών της πόλη του Μπρίστολ και του Βασιλικού Ναυτικού καθώς και την επικοινωνία μεταξύ τους σχετικά με την υπόθεση των *Tyger & Lizard*.

υλικού από τον Nicholas Rogers¹²⁰ μπορούν να αναδείξουν ορισμένα στοιχεία που καθορίζουν τον χαρακτήρα της επικοινωνίας αυτής.

Τον Ιανουάριο του 1708 ο πρίγκηπας Γεώργιος της Δανίας και Πρώτος Λόρδος του Ναυαρχείου στέλνει ρητές εντολές στον καπετάνιο Paul του πολεμικού πλοίου *Hastings* για να προστατέψει τη νηοπομπή των εμπόρων του Μπρίστολ.¹²¹ Αν και η αρχική πορεία που του δίνεται είναι αρκετά απλή -από την Ιρλανδία προς το Μπρίστολ και στη συνέχεια τον Νέο Κόσμο- πολύ σύντομα προστίθενται νέοι προορισμοί και παράλληλοι στόχοι. Πριν τα μέσα του μήνα, ο δήμαρχος θα ζητήσει την προσθήκη μερικών λιμένων ως ενδιάμεσων σταθμών και θα ορίσει για τελική ημερομηνία αναχώρησης τις 28 Ιανουαρίου.¹²² Μόλις λίγες μέρες πριν την αναχώρησή του, στις 25 Ιανουαρίου, ο Burchett θα ενημερώσει τον δήμαρχο για την αλλαγή των σχεδίων καθώς, βάσει πληροφοριών από έναν καπετάνιο του Βασιλικού Ναυτικού, εντοπίστηκαν εχθρικοί κουρσάροι στο λιμάνι Milford Haven της Ουαλίας. Οι νέες εντολές του καπετάνιου Paul ήταν να βοηθήσει στην επίλυση της κρίσης στο Milford Haven, και στη συνέχεια να επιστρέψει στο Μπρίστολ για να εξασφαλίσει την προστασία της εμπορικής νηοπομπής.¹²³

Η τυπική συνθήκη της παρουσίας κουρσάρων όμως, όπως φαίνεται από αντίστοιχες περιπτώσεις, μπορούσε να περιπλεχθεί περαιτέρω καθιστώντας ακόμα πιο απρόβλεπτο τον τελικό χρόνο και την πορεία των νηοπομπών αυτών καθώς και των πλοίων του Βασιλικού Ναυτικού που τα προστάτευαν. Τον Μάιο του ίδιου χρόνου, υπό την απειλή κουρσάρων στην Ιρλανδία, ο δήμαρχος θα ζητήσει από τον Burchett να διατάξει τον καπετάνιο Paul να βοηθήσει ορισμένους εγκλωβισμένους εμπόρους στα λιμάνια των Cork και Kinsale της Ιρλανδίας καθώς εμπορεύονταν προμήθειες που προορίζονταν για τις φυτείες στον Νέο Κόσμο και ήλπιζαν να μπαρκάρουν άμεσα.¹²⁴ Μέσα από μια σειρά γραμμάτων μεταξύ του δημάρχου, του Burchett, του πρίγκηπα Γεωργίου της Δανίας και του ίδιου του καπετάνιου, οι διαταγές θα φτάσουν στα χέρια του εμπλουτισμένες. Έως τα μέσα του μήνα, ο καπετάνιος Paul θα ανασυγκροτηθεί καθώς πληροφορίες ανέφεραν πως οι κουρσάροι είχαν καταφέρει να αιχμαλωτίσουν ένα πολεμικό πλοίο του Βασιλικού Ναυτικού.¹²⁵ Στις εντολές του πρίγκηπα Γεωργίου -δηλαδή από την αποκατάσταση της ασφάλειας

¹²⁰ Rogers (2014), ό.π., σ. 1-83.

¹²¹ Bristol Archives, JAdm/4/7, 05/01/1708.

¹²² Bristol Archives, JAdm/4/14, 12/01/1708.

¹²³ Bristol Archives, JAdm/4/8, 25/01/1708.

¹²⁴ Bristol Archives, JAdm/4/12, 01/05/1708.

¹²⁵ Bristol Archives, JAdm/4/22, 04/05/1708.

στην Ιρλανδία να σαλπάρει για το Μπρίστολ και να αγκυροβολήσει.¹²⁶ Θα προστεθεί εκ νέου ύστερα από την επιθυμία των εμπόρων του Μπρίστολ το ταξίδι στον Νέο Κόσμο και η συνοδεία μιας νέας εμπορικής νηοπομπής από το Μπρίστολ.¹²⁷ Η επικύρωση του ταξιδιού αυτού θα αναπροσαρμοστεί άμεσα καθώς στα μέσα του μήνα ο Burchett θα ενημερώσει τον δήμαρχο για τις νέες εντολές του καπετάνιου Paul από τον ίδιο τον Πρίγκηπα Γεώργιο καθώς στις τάξεις των κουρσάρων είχε προστεθεί ένα γαλλικό πολεμικό πλοίο.¹²⁸

Χωρίς να γίνεται σαφές αν πρόκειται για την ίδια νηοπομπή και για τους ίδιους κουρσάρους, το πρόβλημα επιστρέφει στο επίκεντρο της επικοινωνίας του Μπρίστολ με το Ναυαρχείο μόλις έναν μήνα αργότερα. Στον παράγοντα της απειλής των εμπόρων από τους κουρσάρους, πλέον τίθεται και το ζήτημα του καιρού καθώς ο δήμαρχος επισημαίνει πως παρά την άμεση ανάγκη αντιμετώπισης των κουρσάρων, τα εμπορεύματα των εμπόρων κινδύνευαν λόγω της υψηλής θερμοκρασίας του καλοκαιριού.¹²⁹ Η απάντηση που λαμβάνει δια φωτίζει αρκετά την επιτακτικότητα και την κινητικότητα που χαρακτηρίζει την εν λόγω επικοινωνία. Την επόμενη μέρα στη θέση του Burchett -καθώς απουσίαζε- απαντάει ο προσωρινός αντικαταστάτης του, ο Stanley, και τον πληροφορεί πως ο πρίγκηπας Γεώργιος είχε ήδη φροντίσει για την προσαρμογή των εντολών του ώστε να μη χαθεί το εμπόρευμα. Μάλιστα για την άμεση ενημέρωση του καπετάνιου Paul, είχε μεριμνήσει να αποσταλούν οι ίδιες εντολές σε δύο διαφορετικά λιμάνια που πιθανώς θα βρισκόταν ο καπετάνιος.¹³⁰

Αντίστοιχα και κατά τους επόμενους πολυετείς πολέμους της Αυστριακής Διαδοχής και του Επταετή Πολέμου διακρίνουμε την άμεση αναπροσαρμογή των εντολών, την τακτική κίνηση της πληροφορίας μεταξύ των διάφορων ομάδων που αποτελούν το «άνω» στρώμα του ναυτικού κόσμου και την αστάθεια ως θεμέλιο χαρακτηριστικό του. Η καθυστέρηση της εκπλήρωσης παλαιότερων εντολών αποτελεί συχνό φαινόμενο για τους καπετάνιους του Βασιλικού Ναυτικού. Εκτός της πολεμικής συγκυρίας και του κινδύνου που έφερε, ο καιρός -όπως φάνηκε εν μέρει και προηγουμένως- μπορούσε να επηρεάσει καθοριστικά τα σχέδια των ναυτικών. Το 1740 ο καπετάνιος Robert Fytche εξηγεί πως ο μόνος λόγος που καθυστερούσε να εκπληρώσει τις επιθυμίες του δημάρχου και των εμπόρων για την παροχή προστασίας

¹²⁶ Bristol Archives, JAdm/4/25, 10/05/1708.

¹²⁷ Bristol Archives, JAdm/4/15, 12/05/1708.

¹²⁸ Bristol Archives, JAdm/4/20, 15/05/1708.

¹²⁹ Bristol Archives, JAdm/4/9, 28/06/1708.

¹³⁰ Σύμφωνα με τις προηγούμενες εντολές του μπορεί να είχε ήδη σαλπάρει για την Ιρλανδία. Bristol Archives, JAdm/4/21, 29/06/1708.

στην εμπορική νηοπομπή τους ήταν «ο Αέρας και ο Καιρός».¹³¹ Αντίστοιχα, ο καπετάνιος Richard Frogmere παρά την αρχική του ενημέρωση τον Φεβρουάριο του 1741 ότι θα συνόδευε την εμπορική νηοπομπή, μόλις 5 μέρες αργότερα θα απολογηθεί για την αδυναμία ενός τέτοιου ταξιδιού και θα εστιάσει στις υποχρεώσεις του εντός της πόλης.¹³²

Όνομασία	Ημερομηνία	Από	Προς
Jadm/4/7	05/01/1707	Πρίγκηπας Γεώργιος της Δανίας	Καπετάνιος Paul
Jadm/4/18	05/01/1708	J. Burchett	Δήμαρχος του Μπρίστολ
Jadm/4/14	12/01/1708	Δήμαρχος του Μπρίστολ	J. Burchett
Jadm/4/16	14/01/1708	J. Burchett	Δήμαρχος του Μπρίστολ
Jadm/4/8	25/01/1708	J. Burchett	Δήμαρχος του Μπρίστολ
Jadm/4/28	01/04/1708	J. Burchett	Δήμαρχος του Μπρίστολ
Jadm/4/19	01/05/1708	Δήμαρχος του Μπρίστολ	J. Burchett
Jadm/4/22	04/05/1708	Καπετάνιος Paul	Δήμαρχος του Μπρίστολ
Jadm/4/24	10/05/1708	J. Burchett	Δήμαρχος του Μπρίστολ
Jadm/4/25	10/05/1708	Πρίγκηπας Γεώργιος της Δανίας	Καπετάνιος Paul
Jadm/4/15	12/05/1708	Δήμαρχος του Μπρίστολ	Πρίγκηπας Γεώργιος της Δανίας
Jadm/4/17	13/05/1708	J. Burchett	Δήμαρχος του Μπρίστολ
Jadm/4/20	15/05/1708	J. Burchett	Δήμαρχος του Μπρίστολ
Jadm/4/33	23/06/1708	J. Burchett	Δήμαρχος του Μπρίστολ
Jadm/4/9	28/06/1708	Δήμαρχος του Μπρίστολ	J. Burchett
Jadm/4/21	29/06/1708	J. Stanley (στη θέση του J. Burchett)	Δήμαρχος του Μπρίστολ
Jadm/4/12	31/05/1709	Δήμαρχος του Μπρίστολ	J. Burchett

Πίνακας 3. Χρονολογική ταξινόμηση της αλληλογραφίας που αφορά τις ανάγκες των εμπορικών νηοπομπών. Πηγή: Bristol Archives, JAdm/4/7-9, 12, 14-22, 24-25, 28 & 33, 1707-9.¹³³

Εκτός όμως της αλληλεπίδρασης του καιρού και των εμπορικών νηοπομπών, η κακοκαιρία επηρέαζε ριζικά και τα ίδια τα καθήκοντα των καπετάνιων. Σε ορισμένες περιπτώσεις οι καπετάνιοι του Βασιλικού Ναυτικού έφεραν στα πλοία τους αιχμαλώτους πολέμου ή και ναυτολογημένα άτομα τα οποία προορίζονταν για τον σχετικό έλεγχο που προηγούταν της ένταξής τους στο ναυτικό. Η κακοκαιρία

¹³¹ Rogers (2014), *ό.π.*, σ. 4.

¹³² Στο ίδιο, σ. 6. Να σημειωθεί πως επρόκειτο για το διάστημα της δίκης του καπετάνιου Goodere οπότε ως νέος διοικητής του *Ruby* μετά τον Goodere, ήταν υπεύθυνος για τους αυτόπτες μάρτυρες του εγκλήματος.

¹³³ Ο εν λόγω πίνακας δεν περιέχει το σύνολο των γραμμάτων που υπάρχουν στο αρχείο αλλά αυτά που κατά τη γνώμη μου είναι πιο σχετικά με το θέμα του. Για το σύνολό τους βλ. «Correspondence, 1552-1711», <https://archives.bristol.gov.uk/records/JAdm/4> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 11.10.2022).

παρεμπόδιζε τη μεταφορά τους στα σχετικά λιμάνια που είχαν εντολές να τους δεχθούν με αποτέλεσμα να προκαλούνται προβλήματα τροφοδοσίας και χωροταξίας. Παράλληλα η ίδια η καθυστέρηση οδηγούσε στη λιποταξία των ναυτικών αυτών. Ο καπετάνιος Thomas Gordon εμφανίζεται αρκετά προβληματισμένος τον Μάρτιο του 1759 για μια αντίστοιχη καθυστέρηση και επιζητεί καλύτερες συνθήκες για τους εν δυνάμει ναύτες του Βασιλικού Ναυτικού.¹³⁴ Αντίστοιχα, ο καιρός μπορούσε να πλήξει και τα ίδια τα πλοία, με αποτέλεσμα ένας νέος κύκλος οικονομικών αναγκών και επικοινωνίας να ανοίγει ώστε να ολοκληρωθούν οι απαραίτητες επισκευές όσο το δυνατόν συντομότερα για να επιστρέψουν οι ναυτικοί στα καθήκοντά τους. Ο καπετάνιος John Evans το 1756 ζητούσε έμπιστο προσωπικό, καθώς ο ίδιος ήταν επιφυλακτικός απέναντι στους ντόπιους «ειδικούς», για να αναλάβει αυτό το έργο.¹³⁵

Τέλος, οι ίδιοι οι καπετάνιοι και τα πληρώματα τους μπορούσαν να μεταβάλουν τα δεδομένα. Η αρρώστια ήταν συνυφασμένη με τη ζωή στο πλοίο. Ο καπετάνιος Evans είχε αρρωστήσει το 1756 με αποτέλεσμα να προτείνει αντικαταστάτες σε περίπτωση που δε θα ήταν αρκετά υγιής για να εκπληρώσει τα καθήκοντά του όταν κατέφθανε η ώρα να μαρκάρει η εμπορική νηοπομπή. Αναφέρει χαρακτηριστικά πως ήταν, «νηφάλιος, ψύχραιμος καλός αξιωματικός και γνωρίζοντας τον εδώ και μερικά χρόνια μπορώ να εγγυηθώ για τη συμπεριφορά του».¹³⁶ Ο καπετάνιος Gordon φρόντιζε να επικοινωνεί τακτικά με τους αξιωματούχους του καθώς το έργο της ναυτολόγησης στο Μπρίστολ ερχόταν συνεχώς αντιμέτωπο με προβλήματα. Οι οικονομικές ανάγκες των εν δυνάμει ναυτικών του Βασιλικού Ναυτικού, η αντίσταση που συναντούσαν από αυτούς αλλά και η έλλειψη προσωπικού επανέρχονται διαρκώς στον λόγο του. Τον Μάρτιο του 1759 αναφέρεται στην έλλειψη προμηθειών ενώ τον Απρίλιο τόνιζε τον επικείμενο κίνδυνο από διάφορες ομάδες ναυτικών που είχαν συσπειρωθεί και δήλωναν δημόσια «την καταστροφή μας και [την] ανυπακοή στις τοπικές αρχές».¹³⁷

Προφανώς η πολεμική συγκυρία καθιστούσε εξαιρετικά δύσκολη την προγραμματισμένη εκπλήρωση των καθηκόντων του Βασιλικού Ναυτικού αλλά και την επίτευξη των στόχων των εμπόρων της πόλης του Μπρίστολ. Η απροσδόκητη παρουσία εχθρικών πολεμικών πλοίων και κουρσάρων μπορούσε να μεταβάλει τον

¹³⁴ Στο ίδιο, σ. 55.

¹³⁵ Στο ίδιο, σ. 23-5.

¹³⁶ Στο ίδιο, σ. 34.

¹³⁷ Στο ίδιο, σ. 55. Επίσης για την έλλειψη προσωπικού καθώς και τη δικαιολογημένη απουσία τους σε ορισμένες περιπτώσεις βλ. Στο ίδιο, σ. 56-7 & 65.

χρόνο και την πορεία των προγραμματισμένων ταξιδιών τόσο των εμπόρων όσο και των καπετάνιων του Βασιλικού Ναυτικού. Δεν ήταν όμως μόνο ο πόλεμος που μετέβαλε τα σχέδια των ναυτικών. Ο καιρός επηρέαζε ριζικά την πορεία της καθημερινότητας τους. Όπως είδαμε οι υψηλές θερμοκρασίες που επικαλείται ο δήμαρχος του Μπρίστολ το καλοκαίρι του 1708 ασκούν πιέσεις στο Βασιλικό Ναυτικό για την άμεση διευθέτηση της προστασίας των εμπόρων οι οποίοι έπρεπε να αναχωρήσουν άμεσα.¹³⁸ Ταυτόχρονα, ο καιρός δρούσε και αποτρεπτικά μεταβάλλοντας αρκετές φορές τα σχέδια τόσο των εμπόρων όσο και των καπετάνιων του Βασιλικού Ναυτικού¹³⁹ αλλά και βλαπτικά προκαλώντας καταστροφές στα πλοία τους.¹⁴⁰

Επομένως, δεν ήταν μόνο ο πόλεμος που προκαλούσε αστάθεια και αβεβαιότητα στα πολύμηνα ταξίδια που οργανώνονταν από το Μπρίστολ. Η ίδια η φύση του ταξιδιού ήταν συνυφασμένη με την αβεβαιότητα καθώς αυτήν οριζόταν αυστηρά με γνώμονα -και- τον καιρό. Παράλληλα η ίδια η πληροφορία μεταδιδόταν σε μια σειρά ανθρώπων του «άνω» στρώματος του ναυτικού κόσμου, ενώνοντας δύο πλευρές που γεωγραφικά βρίσκονταν απόμακρα. Το Μπρίστολ από τη μία πλευρά και το Βασιλικό Ναυτικό στην άλλη συγκολλούνται χωρικά αλλά και επικοινωνιακά μέσω των καπετάνιων του, διαπραγματευόμενοι τις ανάγκες τους και τις απαιτήσεις τους. Το μεγάλο αυτό «στρογγυλό τραπέζι» συνομιλούσε για την πορεία της ναυτικής κοινότητας χωρίς όμως να βρίσκεται στον ίδιο χώρο ούτε με αυτήν αλλά ούτε και μεταξύ της.¹⁴¹ Η δεδομένη αβεβαιότητα της ναυτικής ζωής σε συνέργεια με τη διάδοση της πληροφορίας αντιμετωπιζόταν από την άμεση προσαρμοστικότητα των εν λόγω εντολών που αποστέλλονταν. Κάτι τέτοιο δε θα μπορούσε να είναι δυνατό αν οι ίδιοι οι ναυτικοί δεν ήταν ικανοί να ανταπεξέλθουν και να προσαρμοστούν άμεσα. Έχοντας εντοπίσει τα πρόσωπα που «ακούγονταν» -μαζί με όσους κρύβονταν πίσω από τις «φωνές» τους- στην εν λόγω αλληλογραφία και στη συνέχεια αποσαφηνίσει τα χαρακτηριστικά της σε συνάφεια με το υδάτινο στοιχείο, στη συνέχεια θα εξεταστεί ένας τρίτος άξονας που την ορίζει. Ποια είναι τα θέματα που κυριαρχούν στην αλληλογραφία; Σε ποια επιμένουν και ποια επανέρχονται διαρκώς σε μια διάρκεια εξήντα περίπου χρόνων; Τέλος, εστιάζοντας σε ορισμένες περιπτώσεις, ποια είναι η εικόνα του ναυτικού κόσμου που αναδύεται μέσω της επικοινωνίας αυτής;

¹³⁸ Bristol Archives, JAdm/4/9, 28/06/1708.

¹³⁹ Rogers (2014), *ό.π.*, σ. 4.

¹⁴⁰ Στο ίδιο, σ. 23-5.

¹⁴¹ Ενδ. βλ. Bristol Archives, JAdm/4/9, 21 & 32-3, 14-29/06/1708.

III. «Είμαστε άρχοντες του εαυτού μας», ναυτολόγηση, αντίσταση και πιστοποιήσεις

Στις 22 Απριλίου του 1760, ο υποπλοίαρχος John Runwa είχε πληροφορηθεί για την άφιξη του *Bristol Galley* και πλευρίζοντας το πλοίο με τη βάρκα του ζήτησε να επιβιβαστεί ώστε να προχωρήσει στη ναυτολόγησή τους. Η πρώτη έκπληξη που δέχτηκε ήταν οι απειλές των ναυτών ότι θα άνοιγαν πυρ στη «μικρή τους βάρκα». Δεν ήταν όμως η μόνη. Ο Runwa απαίτησε να συνομιλήσει άμεσα με τον πλοηγό του караβιού. Προς έκπληξη του η απάντηση που έλαβε ήταν πως, «ήταν όλοι άρχοντας του εαυτού τους και πως τον είχαν φυλακίσει».¹⁴² Η περίπτωση του Runwa προβλημάτισε αρκετά το Ναυαρχείο. Αν και ιδιόμορφη, δεν ήταν η μόνη ένδειξη απειθαρχίας των ναυτικών που έπλεαν από και προς το λιμάνι του Μπρίστολ ή και διέμεναν σε αυτό.

Ακολουθώντας αντίστροφα το χρονικό νήμα των πολέμων αυτών, από τον Επταετή Πόλεμο έως και τον Πόλεμο της Ισπανικής Διαδοχής, ένα από τα κύρια ζητούμενα που επανεμφανίζεται και μαγνητίζει το ενδιαφέρον τόσο των αρχών όσο και του τύπου¹⁴³ είναι οι συγκρούσεις μεταξύ των ναυτικών του Μπρίστολ -με την ευρύτερη δυνατή έννοια- και του Βασιλικού Ναυτικού με τις ομάδες ναυτολόγησης του (press gangs). Στο «κυνήγι» της ναυτολόγησης δεν εμπλέκονταν μόνο οι ναυτικοί όμως. Ο καπετάνιος Hamilton το 1762 είχε υποψίες για πανδοχείς του Μπρίστολ οι οποίοι έκρυβαν στα πανδοχεία τους ναυτικούς και ορισμένες φορές λιποτάκτες του Βασιλικού Ναυτικού.¹⁴⁴ Η υπόθεση του υποπλοίαρχου Runwa το 1761 και των «πειρατών»¹⁴⁵ που κατάφερε να ναυτολογήσει προβλημάτισε το Ναυαρχείο και πέρασε άμεσα στον τύπο.¹⁴⁶ Τα περιστατικά αυτά όμως αποτελούν μικρά μόνο τμήματα σε ένα αχανές «ψηφιδωτό» το οποίο περιγράφει διαρκώς ο καπετάνιος Thomas Gordon ότι επικρατούσε στο Μπρίστολ κατά το διάστημα 1759-61.

¹⁴² Rogers (2014), *ό.π.*, σ. 73. Η αγγλική λέξη για τον πλοηγό είναι «Master» όπως και η αναφορά των ναυτικών στον εαυτό τους γίνεται με την αντίστοιχη αγγλική λέξη για το «άρχοντες», δηλαδή «masters».

¹⁴³ Για την ανάλυση σχετικών κειμένων σε διάφορες εφημερίδες της εποχής βλ. κεφ. 4, *Δραματικός, τυπικός και προπαγανδιστικός λόγος στην τυπογραφία*.

¹⁴⁴ Rogers (2014), *ό.π.*, σ. 83.

¹⁴⁵ Ο ίδιος ο υποπλοίαρχος Runwa αναφέρεται στους ναυτικούς που του εναντιώθηκαν ως πειρατές.

¹⁴⁶ Στο ίδιο, σ. 73.

Απόπειρες για την ενίσχυση της ναυτολόγησης ήταν τακτικές, με την αύξηση των αμοιβών των ναυτολογούμενων, την ανταμοιβή όσων κατάφεραν να εντοπίσουν τους «κρυμμένους» ναυτικούς καθώς και με την απονομή χάριτος για τους λιποτάκτες του Βασιλικού Ναυτικού.¹⁴⁷ Παρά όμως τις προσπάθειες του Βασιλικού Ναυτικού, οι συγκρούσεις ήταν αναπόφευκτες. Τον Οκτώβριο του 1759 ο καπετάνιος Gordon αναφέρει την ένοπλη σύγκρουση σε ένα πανδοχείο με μια ομάδα ναυτικών. Στη σύγκρουση έξι από τους άνδρες του τραυματίστηκαν, ενώ ένας εκ των οποίων στη συνέχεια πέθανε. Σύμφωνα με τα λόγια του, το εγχείρημα της ναυτολόγησης των εν λόγω ατόμων απέτυχε καθώς τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος στο οποία ανήκαν συσπειρώθηκαν, και όντας οπλισμένα, τους εκδιώξαν. Με αντίστοιχο τρόπο με αυτόν του καπετάνιου Hamilton, ο καπετάνιος Gordon ισχυριζόταν πως είχε λάβει έγκυρες πληροφορίες για έναν αποσταγματοποιό ο οποίος συνέδραμε στη διαφυγή αρκετών ναυτικών.¹⁴⁸

Οι ναυτικοί όμως δεν διέφευγαν μόνο στην ίδια την πόλη του Μπρίστολ. Αρκετοί έβρισκαν καταφύγιο στην ύπαιθρο σε οικείες απομακρυσμένες από τα συνηθισμένα σημεία ναυτολόγησης του Βασιλικού Ναυτικού.¹⁴⁹ Το περιστατικό του Cornelius Harris αποδεικνύει όμως πως ούτε η ύπαιθρος αποτελούσε ασφαλές κρησφύγετο. Οι ναυτικοί που κατέφευγαν εκεί φαίνεται πως το γνώριζαν αυτό. Τον Μάιο του 1759 έχοντας πληροφορηθεί για «κάποιους ναυτικούς λίγα μίλια έξω από την πόλη» ο υποπλοίαρχος Field άρχισε να συγκεντρώνει τις ομάδες του, στέλνοντας μια ανιχνευτική ομάδα υπό την ηγεσία του Harris για να τους εντοπίσει. Οι «λίγοι» ναυτικοί για τους οποίους είχε πληροφορηθεί ο υποπλοίαρχος Field συγκροτούνταν εν τέλει από μια ομάδα τριάντα οπλισμένων ναυτικών με πιστόλια και μαχαίρια οι οποίοι επιτέθηκαν στον Harris τραυματίζοντας τον σοβαρά. Ο θάνατός του ακολούθησε πριν το τέλος του ίδιου μήνα λόγω των τραυμάτων του.¹⁵⁰

Εκτός όμως της υπαίθρου και της διαφυγής τους σε διάφορα σπίτια και πανδοχεία, οι ναυτικοί του Μπρίστολ εξέφραζαν και στους δρόμους της πόλης τη δυσαρέσκεια τους, επιδιώκοντας να εκδιώξουν τις ομάδες ναυτολόγησης του Βασιλικού Ναυτικού. Τόσο τον Φεβρουάριο όσο και τον Απρίλιο του 1759 ομάδες ναυτικών συσπειρώθηκαν για να εναντιωθούν στην εξαναγκαστική ναυτολόγηση. Τον Φεβρουάριο του 1759 ο καπετάνιος Gordon αναφέρεται σε ένα σώμα

¹⁴⁷ Στο ίδιο, σ. 71.

¹⁴⁸ Στο ίδιο, σ. 71.

¹⁴⁹ Στο ίδιο, σ. 61.

¹⁵⁰ Στο ίδιο, σ. 57-58.

τουλάχιστον 300 ναυτικών που είχε συγκεντρωθεί για αυτόν τον σκοπό. Αντίστοιχα και τον Απρίλιο του ίδιου έτους, μια ομάδα ναυτικών είχε συσπειρωθεί αναζητώντας τον ίδιο και τους άντρες του, δηλώνοντας ανυπακοή στις τοπικές αρχές και τους αξιωματούχους του Βασιλικού Ναυτικού. Στις ομάδες αυτές ο Gordon έβλεπε τουλάχιστον 500 πιθανούς ναύτες για το Βασιλικό Ναυτικό αν κατάφερνε να συσπειρώσει την απαραίτητη δύναμη για να τους ναυτολογήσει.¹⁵¹ Και οι προγενέστεροι καπετάνιοι του Gordon είχαν έρθει αντιμέτωποι με αντίστοιχα περιστατικά. Το 1758 ο καπετάνιος Thomas Saumarez, αγκυροβολημένος στο Kingroad, αναφέρει πως στο Μπρίστολ βρίσκονταν περισσότεροι από 2.000 ναυτικοί. Αρκετοί από αυτούς ήταν οργανωμένοι σε οπλισμένες ομάδες, αναζητώντας να σκοτώσουν τους αξιωματούχους και όσους ανήκαν στα πλοία του Βασιλικού Ναυτικού. Μάλιστα, απειλούσαν πως θα έσερναν τα πλοία τους ως το Μπρίστολ όπου και θα τα έκαιγαν.¹⁵² Ο Επταετής Πόλεμος δεν ήταν η εξαιρετική περίπτωση στον ανταγωνισμό μεταξύ των ναυτικών του Μπρίστολ και του Βασιλικού Ναυτικού αλλά αποτελούσε απότοκο μιας παράδοσης που φαίνεται να ήταν συνηθισμένη πρακτική των ντόπιων ήδη από τις αρχές του αιώνα.

Μια περίφημη υπόθεση ήταν η δίκη του υποπλοίαρχου Roots και του ναύτη William Ferrier τον Σεπτέμβριο του 1742. Το περιστατικό έλαβε μεγάλες διαστάσεις καθώς ο καπετάνιος Vaughan του *Queen Mary* είχε αποστείλει μια ομάδα ναυτικών για να καταδιώξουν τον χειρουργό του πλοίου ο οποίος ενώ είχε πληρωθεί για το ταξίδι αποπειράθηκε να διαφύγει από το καράβι. Στο κυνήγι αυτό, ο υποπλοίαρχος Roots, πιστεύοντας πως η απεσταλμένη από τον Vaughan βάρκα επιδίωκε να διαφύγει της ναυτολόγησης, άνοιξε πυρ με αποτέλεσμα στη συνέχεια να υπάρξουν σοβαροί τραυματισμοί. Η κύρια κατηγορία έναντι των Roots και Ferrier ήταν πως παρά την επιτακτική ανάγκη για την εκτέλεση των καθηκόντων τους, έπρεπε να υπάρχει εκ μέρους τους η απαραίτητη προσοχή ώστε να μην τραυματίζονται υπήκοοι του Βασιλιά καθώς δεν υπήρχε κάποιος νόμος που να τους το επιτρέπει αυτό. Συνολικά οι δίκες και οι αποζημιώσεις κόστισαν στο Ναυαρχείο 204 λίρες.¹⁵³

Αν και η πλειοψηφία της αλληλογραφίας που βρίσκεται στα αρχεία του Μπρίστολ εστιάζει στον κίνδυνο των κουρσάρων και τις ανάγκες των εμπορών, μια εξαιρετικά ενδιαφέρουσα σειρά γραμμάτων το Σεπτέμβριο του 1707 συνδυαστικά με

¹⁵¹ Στο ίδιο, σ. 50 & 55.

¹⁵² Στο ίδιο, σ. 41.

¹⁵³ Στο ίδιο, σ. 14-16.

ορισμένες αποφάσεις για την ενίσχυση τόσο της ναυτολόγησης όσο και της στρατολόγησης στην περιοχή συμπληρώνουν την εικόνα μας για την αντιμετώπιση της εν λόγω πρακτικής από τους ντόπιους ναυτικούς. Η ναυτολόγηση αναδεικνύεται ως απαραίτητη πρακτική για τη διατήρηση του πολέμου και για αυτόν τον σκοπό επικυρώνεται μια σειρά ανταμοιβών για την ενίσχυση της. Για κάθε άτομο που θα κατάφερνε να ναυτολογήσει κάθε τοπικός αξιωματούχος και θα το παρουσίαζε ενώπιον των τοπικών αρχών, θα ανταμείβονταν με είκοσι σελίνια, ενώ για τους εθελοντές προβλεπόταν αμοιβή ύψους τεσσάρων λιρών. Επιπλέον, δινόταν η δυνατότητα να αποσυρθούν από το Βασιλικό Ναυτικό μετά από υπηρεσία τριών ετών εφόσον το επιθυμούσαν. Στο τέλος των αποφάσεων επισημαίνεται στους τοπικούς αξιωματούχους να επιλέγουν τους νεοσύλλεκτους με σύνεση καθώς όσοι ναυτολογούνταν έπρεπε να είναι ικανοί να ανταπεξέλθουν στην εμπόλεμη συνθήκη. Και οι δύο σχετικές ανακοινώσεις τόνιζαν πως ενισχύονταν από Βασιλικά Διατάγματα.¹⁵⁴ Οι «απαιτήσεις» του στρατού εκτός της απαραίτητης εμπειρίας - ειδικά όταν αναφερόμαστε στο ναυτικό- και της σωματικής δύναμης πιθανώς να υπονοούν και μια προειδοποίηση προς τις τοπικές αρχές -και όσους αναλάμβαναν να φέρουν εις πέρας τη ναυτολόγηση- καθώς σε ορισμένες επιστολές καπετάνιων αναφέρονται περιπτώσεις όπου ναυτολογούνταν νεαρά παιδιά (15 & 16 χρονών), άρρωστοι ή και ανάπηροι. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να αναγκάζεται το Βασιλικό Ναυτικό να τους συντηρεί έως ότου σταλθούν πίσω.¹⁵⁵

Εστιάζοντας όμως στην υπόθεση που απασχόλησε το 1707 τόσο τις αρχές του Μπρίστολ όσο και το Βασιλικό Ναυτικό, το ζήτημα της ναυτολόγησης επιστρέφει στο προσκήνιο (πίνακας 4). Στις 2 Σεπτεμβρίου του 1707 μια ομάδα ναυτικών από το πολεμικό πλοίο του βασιλικού ναυτικού *Lizard*, επιβιβάστηκε σε μια βάρκα του εμπορικού *Tyger* και άνοιξε πυρ εναντίον του πληρώματός της με αποτέλεσμα αρκετοί να τραυματιστούν και ένας να πεθάνει επί τόπου.¹⁵⁶ Το περιστατικό παρουσιάζεται ελαφρώς διαφοροποιημένο από τους μάρτυρες κάθε πλευράς. Το πλήρωμα του *Lizard*, με μάρτυρα τον Thomas Dryland του πληρώματός του (εικόνα 5), αναφέρει πως στόχος τους ήταν η πλήρως νόμιμη ναυτολόγηση κάποιων ναυτικών του *Tyger* και αποφεύγει να αναφερθεί ονομαστικά σε όσους αναμείχθηκαν στο

¹⁵⁴ Bristol Archives, JAdm/5/12, 25/01/1707 & Bristol Archives, JAdm/4/31, 16/02/1708.

¹⁵⁵ Rogers (2014), *ό.π.*, σ. 65-6.

¹⁵⁶ Bristol Archives, JAdm/5/1, 02/09/1707.

περιστατικό.¹⁵⁷ Από την άλλη πλευρά, ο ναυτικός John Board του Banwell, δίνει αρκετές λεπτομέρειες για την πορεία του καραβιού *Tyger* το οποίο άνηκε στο Μπρίστολ και επέστρεφε σε αυτό από την Virginia. Η πράξη του πληρώματος του *Lizard* παρουσιάζεται πλήρως αδικαιολόγητη, καθώς τονίζει πως άνοιξαν πυρ με μουσκέτα χωρίς να τους έχουν πληροφόρηση προηγουμένως για τον λόγο επιβίβασής τους.¹⁵⁸

Όνομασία	Ημερομηνία	Θέμα
jadm/5/1	02/09/1707	Ένταλμα σύλληψης, Δήμαρχος του Μπρίστολ και αρχές
jadm/5/2	02/09/1707	Μαρτυρία, John Board του Banwell
jadm/5/3	02/09/1707	Μαρτυρία, Thomas Dryland του <i>Lizard</i>
jadm/5/7a	02/09/1707	Ένταλμα σύλληψης και αντίγραφο γράμματος προς το διοικητή του <i>Lizard</i>
jadm/5/4	03/09/1707	Αντίγραφο γράμματος προς τον πρίγκηπα Γεώργιο της Δανίας
jadm/5/5	06/09/1707	Αντίγραφα γραμμάτων του J. Burchett (πρώτο κείμενο)
jadm/5/7b	08/09/1707	Αντίγραφο γράμματος προς τον πρίγκηπα Γεώργιο της Δανίας
jadm/5/8	17/09/1707	Αντίγραφο γράμματος του Δημάρχου του Μπρίστολ προς τον J. Burchett
jadm/5/5	23/09/1707	Αντίγραφα γραμμάτων του J. Burchett (δεύτερο κείμενο)
jadm/5/6	26/09/1707	Γράμμα του J. Burchett προς το Δήμαρχο του Μπρίστολ. Επισυνάπτεται η αναφορά του Charles Hedges
jadm/5/9	11/11/1707	Γράμμα του J. Burchett προς το Δήμαρχο του Μπρίστολ

Πίνακας 4. Χρονολογική ταξινόμηση των πηγών που σχετίζονται με την υπόθεση των πληρωμάτων του *Lizard* και *Tyger*. Πηγή: Bristol Archives, JAdm/5/1-9, 12, 1707.¹⁵⁹

Μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η συνέχεια της αλληλογραφίας που περιστρέφεται γύρω από τον δήμαρχο του Μπρίστολ, τον Burchett, τον πρίγκηπα Γεώργιο της Δανίας, ενώ ζητείται και η γνώμη του Charles Hedges, ανώτατου δικαστή του Ναυτοδικείου. Ο αντίλογος αφορά το ζήτημα της δίκης, καθώς ο δήμαρχος και οι έμποροι τους οποίους εκπροσωπεί επέμεναν για τα δικαιώματα της πόλης του Μπρίστολ ως κομητείας και την εξουσιοδότηση της να δικάζει τέτοιες

¹⁵⁷ Bristol Archives, JAdm/5/3, 02/09/1707.

¹⁵⁸ Bristol Archives, JAdm/5/2, 02/09/1707.

¹⁵⁹ Ο εν λόγω πίνακας δεν περιέχει το σύνολο του αρχείου αλλά μόνο όσες πηγές κατά τη γνώμη μου είναι πιο σχετικές με το θέμα του. Για το σύνολό του βλ. «Case: *Tyger v Lizard*, 25 Jan - 11 Nov 1707», <https://archives.bristol.gov.uk/records/JAdm/5> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 11.10.2022).

υποθέσεις. Αναφέρεται χαρακτηριστικά και κατά τα προηγούμενα χρόνια είχαν υπάρξει αντίστοιχα περιστατικά τα οποία είχαν επιλύσει οι ίδιοι. Καθώς το χρέος τους απέναντι στους πολίτες τους και το ίδιο το κύρος της πόλης βασιζόταν στους νόμους αυτούς οι οποίοι διασφάλιζαν την αυτονομία της, ζητούσαν να γίνει σεβαστή αυτήν τους η επιθυμία.¹⁶⁰ Τόσο ο Burchett όσο και ο ίδιος ο πρίγκηπας Γεώργιος της Δανίας θα υποστηρίξουν την εκδίκαση της υπόθεσης από το Ναυτοδικείο, άποψη η οποία θα στηριχθεί και από τον Charles Hedges. Καθώς ο φόνος συνέβη εν πλω, κατά τον Burchett, η δίκη δεν παρέμενε εντός των ορίων της δικαιοδοσίας της πόλης του Μπρίστολ όπως αυτήν είχε οριστεί κατά τους προηγούμενους αιώνες.¹⁶¹ Παρά το γεγονός πως και οι δύο πλευρές παρουσιάζονται απρόθυμες να οπισθοχωρήσουν - όπως ακριβώς και στην περίπτωση του υποπλοιάρχου Roots το 1742-¹⁶² εν τέλει φαίνεται πως επικράτησε η βούληση των εμπόρων. Ο Burchett θα αποστείλει δύο μήνες αργότερα εκ νέου γράμμα προς το Μπρίστολ για να ζητήσει την αποφυλάκιση των εν λόγω ναυτικών, εφόσον δεν υπήρχαν πλέον, όπως πληροφορείται, νομικά κολλήματα, ώστε να επιστρέψουν στα καθήκοντά τους στο Βασιλικό Ναυτικό.¹⁶³

Οι ανταγωνιστικές δυναμικές μεταξύ των εμπόρων, του Βασιλικού Ναυτικού και των ιδίων των ναυτικών διαφαίνονται σε όλες τις περιπτώσεις. Όπως επισημαίνει ο Rogers, οι ισοροπίες ήταν αρκετά ευαίσθητες καθώς το Βασιλικό Ναυτικό ενδιαφερόταν για τη διαρκής ναυτολόγηση ώστε να ενισχύει τις τάξεις του, αλλά παράλληλα όφειλε να διατηρεί και το εμπόριο προστατευμένο για χάρη της αυτοκρατορίας και του πλούτου της. Ταυτόχρονα, οι έμποροι επιζητούσαν διαρκώς την προστασία του Βασιλικού Ναυτικού για τις νηοπομπές τους, ωστόσο, αρκετά συχνά υπερασπίζονταν τους ναυτικούς τους οι οποίοι τους ήταν απαραίτητοι για την ομαλή διεξαγωγή αυτών των ταξιδιών.¹⁶⁴ Σε αυτήν τη σχέση μπορεί να προστεθεί και το ίδιο το κύρος που έφεραν οι άνθρωποι αυτοί -όπως για παράδειγμα οι έμποροι του Μπρίστολ- της κορυφής της ιεραρχικής πυραμίδας του ναυτικού κόσμου. Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, παρά τις επαφές που είχε η ελίτ του Μπρίστολ με τους πολυπληθέστερους πολίτες της πόλης, οι γιορτές και οι εορτασμοί δεν

¹⁶⁰ Bristol Archives, JAdm.5.8, 17/09/1707.

¹⁶¹ Σχετικά με τις χάρτες δικαιωμάτων της πόλης του Μπρίστολ και συγκεκριμένα αναφορικά με τις ναυτικές υποθέσεις βλ. H. A. Cronne (επιμ.), *Bristol Charters 1378-1499*, Bristol Record Society's Publications, Μπρίστολ 1946, σ. 71 & R. C. Latham (επιμ.), *Bristol Charters 1509-1899*, Bristol Record Society's Publications, Μπρίστολ 1947, σ. 162-75 & 231.

¹⁶² Rogers (2014), *ό.π.*, σ. 13-4.

¹⁶³ Bristol Archives, JAdm.5.9, 11/11/1707.

¹⁶⁴ Rogers (2014), *ό.π.*, σ. xv.

συνεπάγονταν με μια άκριτη αποδοχή των «μαζών» για τις αξίες της ελίτ, αλλά αντιθέτως μπορούσε να οδηγήσει και σε συγκρούσεις.¹⁶⁵ Υπό αυτό το πρίσμα, δε θα έπρεπε να θεωρούμε δεδομένη τη σχέση των ναυτικών με τις αρχές και τους εμπόρους του Μπρίστολ. Οι ναυτικοί στο Μπρίστολ δήλωναν εντός του Μπρίστολ την ανυπακοή στις δημόσιες αρχές¹⁶⁶ και είχαν αποδείξει πως μπορούσαν να δημιουργήσουν έντονα προβλήματα εντός των ορίων της πόλης.¹⁶⁷

Όνομασία	Ημερομηνία	Από	Προς
Jadm/4/5	05/02/1707	J. Burchett	Δήμαρχος του Μπρίστολ
Jadm/4/6	01/04/1708	J. Burchett	Δήμαρχος του Μπρίστολ
Jadm/4/32	14/06/1708	J. Burchett	Δήμαρχος του Μπρίστολ
Jadm/4/1	11/12/1708	J. Burchett	Δήμαρχος του Μπρίστολ
Jadm/4/23	29/03/1709	J. Burchett	Δήμαρχος του Μπρίστολ
Jadm/4/3	24/02/1710	J. Burchett	Δήμαρχος του Μπρίστολ
Jadm/4/4	20/11/1710	J. Burchett	Δήμαρχος του Μπρίστολ
Jadm/4/2	27/10/1711	J. Burchett	Δήμαρχος του Μπρίστολ

Πίνακας 5. Χρονολογική ταξινόμηση των εξουσιοδοτήσεων και των πιστοποιητικών τα οποία στάλθηκαν από τον J. Burchett προς τον Δήμαρχο του Μπρίστολ. Πηγή: Bristol Archives, JAdm/4/1-6, 23 & 32, 1707-11.¹⁶⁸

Στην περίπτωση των πληρωμάτων του *Lizard* και του *Tyger*, οι έμποροι δεν απειλούνταν άμεσα να «χάσουν» έμπειρους ναύτες τους οποίους είχαν ανάγκη. Αντιθέτως, οι ίδιοι σε συνεργασία με τις αρχές του Μπρίστολ φρόντισαν το Βασιλικό Ναυτικό να στερηθεί τους ναυτικούς του. Χωρίς να γνωρίζουμε την τελική κατάληξη των ναυτικών του *Lizard*, η ευγενική προτροπή του Burchett να αφεθούν ελεύθεροι δύο μήνες μετά το περιστατικό υποδεικνύει μια τέτοια ανάγκη για έμπρακτη απόδειξη της δύναμης και της αξιοπιστίας των εμπόρων προς τους ίδιους τους ναυτικούς.¹⁶⁹ Και η υπόθεση του υποπλοίαρχου Roots μπορεί να ερμηνευθεί με αντίστοιχο τρόπο καθώς προκάλεσε εκ νέου τη σύγκρουση των εμπόρων και των αρχών του Μπρίστολ με το Βασιλικό Ναυτικό. Σε αντίθεση όμως με τους ναυτικούς του πληρώματος του *Lizard*, γνωρίζουμε πως ο υποπλοίαρχος Roots απεβίωσε στις

¹⁶⁵ Poole & Rogers, *Bristol from Below*, ό.π., σ. 38-40.

¹⁶⁶ Rogers (2014), ό.π., σ. 55

¹⁶⁷ Οι περιπτώσεις που αναφέρει ο καπετάνιος Thomas Gordon σκιαγραφούν την κατάσταση που επικρατούσε. Στο ίδιο, σ. xvi.

¹⁶⁸ Ο εν λόγω πίνακας δεν περιέχει το σύνολο των γραμμάτων που υπάρχουν στο αρχείο αλλά αυτά που κατά την γνώμη μου είναι πιο σχετικά με το θέμα του. Για το σύνολό τους βλ. «Correspondence, 1552-1711», ό.π.

¹⁶⁹ Bristol Archives, JAdm.5.9, 11/11/1707.

φυλακές του Μπρίστολ τον επόμενο χρόνο.¹⁷⁰ Αν και οι έμποροι είχαν ανάγκη το Βασιλικό Ναυτικό, σε ορισμένες περιπτώσεις φαίνεται πως ήταν «αναγκασμένοι» να αντιταχθούν της βούλησής του. Μέρος του λόγου για την σθεναρή αυτήν αντιπαράθεση τόσο στην περίπτωση του υποπλοιάρχου Roots όσο και των ναυτικών του πληρώματος του *Lizard* μπορεί να αποδοθεί στους ίδιους τους ναυτικούς τους οι οποίοι ήταν έτοιμη να αντιδράσουν και να προκαλέσουν αναταραχές εντός των ορίων της πόλης τους.

Όπως πιθανώς έχει γίνει αντιληπτό, ο κύριος όγκος της αλληλογραφίας περιστρέφεται γύρω από ζητήματα ναυτολόγησης καθώς και προστασίας των εμπορικών νηοπομπών. Παράλληλα με αυτά τα ζητήματα, μια σειρά γραμμάτων αναδεικνύει περεταίρω τη διαρκή επικοινωνία που υπήρχε ανάμεσα στους ανθρώπους του ναυτικού κόσμου. Τα πιστοποιητικά των ναυτικών,¹⁷¹ η ανάθεση καθηκόντων εντός των πλοίων του Βασιλικού Ναυτικού¹⁷² καθώς και η επιτακτική ανάγκη για επιμελή καταγραφή των ναυτικών ενεργειών στην πόλη κρατούσε σε διαρκή επικοινωνία τον Burchett και τον δήμαρχο του Μπρίστολ. Αν κάποιος προσθέσει στις υποχρεώσεις αυτές τις απαραίτητες εξουσιοδοτήσεις που παραχωρούνταν στους επίδοξους κουρσάρους του Μπρίστολ, οι οποίοι σε καιρό πολέμου επιζητούσαν το άμεσο κέρδος, η επικοινωνία αυτήν πυκνώνει (εικόνα 6). Ο Burchett ονόμαζε τακτικά όσους επρόκειτο να λάβουν την εν λόγω ιδιότητα από τον δήμαρχο και φρόντιζε να λάβουν τους απαραίτητους όρκους ώστε να τους παραδοθεί άμεσα το δικαίωμα αυτό (πίνακας 5). Τόσο οι κουρσάροι όσο και οι νέοι καπετάνιοι που βρίσκονταν στην περιοχή έρχονταν σε επαφή με τον δήμαρχο για να ορκιστούν σύμφωνα με τον νόμο.¹⁷³ Παρατηρούμε πως συνεχώς οι δρόμοι όλων αυτών των ανθρώπων του ναυτικού κόσμου διαπλέκονται, οδηγώντας σε συγκρούσεις, συνεργασία και επικοινωνία. Οι καπετάνιοι του Βασιλικού Ναυτικού ορισμένες φορές συγκροτούν τις ομάδες ναυτολόγησης τους από ντόπιους,¹⁷⁴ ενώ ψάχνουν παράλληλα για εθελοντές¹⁷⁵ και ναυτολογούν διαρκώς.¹⁷⁶ Οι ίδιοι οι ναυτικοί βρίσκουν διεξόδους από την πρακτική αυτή, ερχόμενοι παράλληλα σε επαφή με διαφορετικές και

¹⁷⁰ Rogers (2014), *ό.π.*, σ. 15.

¹⁷¹ Bristol Archives, JAdm/4/23, 29/03/1709.

¹⁷² Bristol Archives, JAdm/4/32, 14/06/1708.

¹⁷³ Bristol Archives, JAdm/4/4, 20/11/1710.

¹⁷⁴ Rogers (2014), *ό.π.*, σ. 58.

¹⁷⁵ Στο ίδιο, σ. 71.

¹⁷⁶ Στο ίδιο, σ. xvi.

διάφορες ομάδες ανθρώπων οι οποίοι τους παρέχουν την έμπρακτη βοήθεια τους¹⁷⁷ -ή και πιθανώς σε ορισμένες φορές να τους καταδίδουν αν κρίνουμε από τις διάφορες «πηγές» πληροφόρησης των καπετάνιων του Βασιλικού Ναυτικού. Ακόμα και οι αρχές συμμετέχουν στη ναυτολόγηση, βοηθώντας ή και δυσχεραίνοντας σε ορισμένες περιπτώσεις τη διαδικασία αυτή.¹⁷⁸ Σε αυτό το σύνθετο μωσαϊκό υπάρχουν ορισμένα στοιχεία αντιλήψεων, καθημερινότητας αλλά και πτυχών της ζωής των ναυτικών που αναδεικνύονται. Στη συνέχεια θα εξεταστούν μεμονωμένες περιπτώσεις που επέλεξα από την εν λόγω αλληλογραφία ώστε να γίνουν κατανοητές οι διάφορες όψεις αυτών των πτυχών.

IV. «Παραμένω η δυστυχισμένη γυναίκα σου έως το θάνατο», διερευνώντας πτυχές των ναυτικών αντιλήψεων και της καθημερινότητας

Αναφέρθηκα προηγουμένως πως στην εν λόγω αλληλογραφία μπορούμε να διακρίνουμε δύο άκρα επικοινωνίας, τις αρχές της πόλης του Μπρίστολ και το Ναυαρχείο. Αν και οι περιπτώσεις κατά τις οποίες οι «φωνές» τρίτων εισέρχονται σε αυτόν το διάλογο είναι λιγιστές, δεν είναι ανύπαρκτες. Αντιθέτως, οι σύντομες αυτές «παρενθέσεις» της επικοινωνίας του Μπρίστολ και του Ναυαρχείου μπορούν να προσφέρουν αρκετές πληροφορίες στη διαμόρφωση των αντιλήψεων της ναυτοσύνης κατά το διάστημα αυτό. Αυτοί οι περιστασιακοί «ψίθυροι» σε συνδυασμό με στοιχεία τα οποία πηγάζουν από την ευρύτερη αλληλογραφία και την ήδη υπάρχουσα βιβλιογραφία θα αποτελέσουν τα δομικά υλικά για τη σκιαγράφηση της ζωής και των αντιλήψεων όσων αποτελούσαν μέλη του ναυτικού κόσμου στο Μπρίστολ.

«Παραμένω η δυστυχισμένη γυναίκα σου έως το θάνατο», κατά αυτόν τον τρόπο κλείνει το γράμμα της η Hester Richards, γυναίκα του William Richards, ναυτικού στο καράβι του Βασιλικού Ναυτικού, *Hampton Court*. Από το γράμμα της γίνεται εμφανές πως ο ίδιος της είχε προτείνει να συναντηθούν στο λιμάνι του Gosport σε ένα προηγούμενο γράμμα του χρονολογημένο στις 25 Αυγούστου του 1744.¹⁷⁹ Η απάντησή της στο γράμμα του William αναδεικνύει τις δυναμικές που αναπτύσσονταν εντός της οικογένειας, τις αντιλήψεις περί ναυτοσύνης καθώς και τη «δράση» που έφεραν οι ίδιες οι γυναίκες των ναυτικών. Η Hester αποκλείει άμεσα την πρόταση του άντρα της, εξηγώντας πως το πανδοχείο τους ήταν ήδη γεμάτο και η

¹⁷⁷ Στο ίδιο, σ. 77.

¹⁷⁸ Στο ίδιο, σ. 51 & 58.

¹⁷⁹ Στο ίδιο, σ. 17.

επιχείρηση θα κατέρρευε χωρίς την παρουσία της. Μάλιστα, στο πανδοχείο βρίσκονταν πάρα πολλοί ναυτικοί από ένα άλλο πολεμικό πλοίο και με αφορμή αυτήν τη συγκυρία η Hester αναφέρει πως αυτοί οι ναυτικοί εγκατέλειψαν το πλοίο στο οποίο δούλευαν και «πως κανείς δεν τολμά να τους ρωτήσει από που ήρθαν και γιατί βρέθηκαν εκεί». Έχοντας εξηγήσει έμμεσα πως δεν θα ήταν αδύνατο να λιποτακτήσει, αλλά αντιθέτως πως αρκετοί ναυτικοί ακολουθούσαν αυτόν τον δρόμο, συνεχίζει τη ρητορική της. Αναφέρει συγκεκριμένα πως λογικά ο άντρας της, σε αντίθεση με αυτούς τους ναυτικούς που βρίσκονταν στο πανδοχείο της, «αγαπάει περισσότερο το καράβι και το πλήρωμά του παρά την ίδια και το σπίτι τους».¹⁸⁰

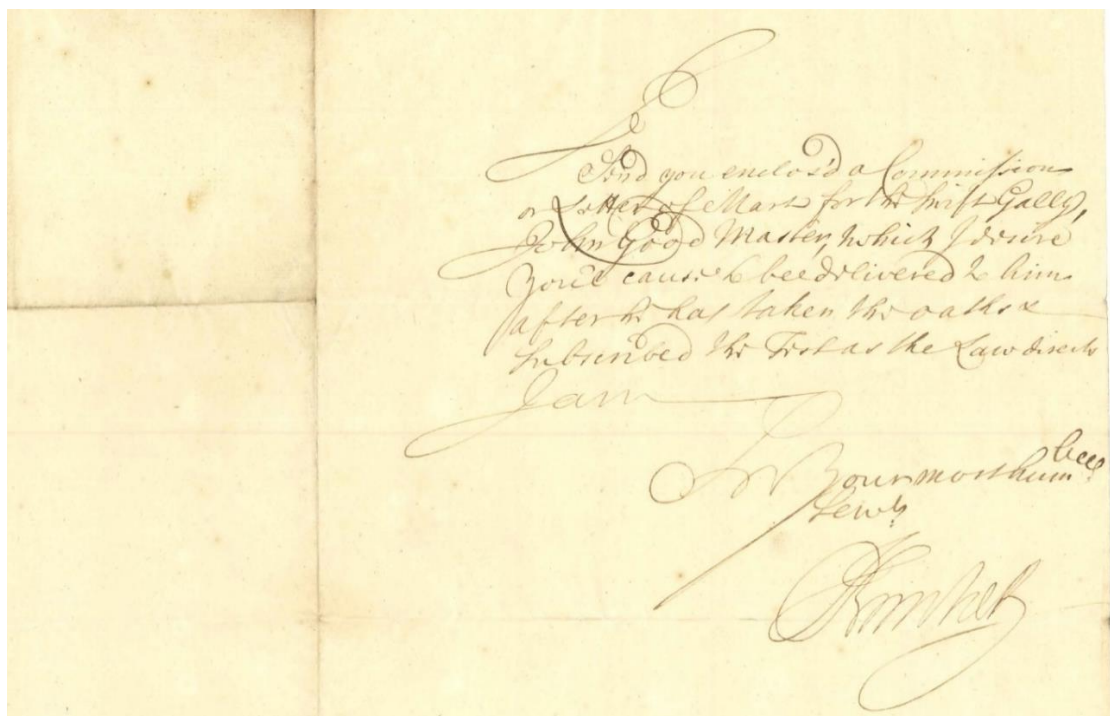
Έχοντας συγκρίνει το σπίτι τους και την ίδια με το καράβι και το πλήρωμά του, αλλά και έχοντας ασκήσει την κριτική της στον ίδιο έμμεσα με την αναφορά των ναυτικών που βρίσκονται στο πανδοχείο της, αναφέρεται στη συνέχεια και στο ίδιο το πλήρωμα του καραβιού του άντρα της. Συγκεκριμένα, τονίζει πως αυτοί δεν είχαν αφήσει το σπίτι τους πίσω, καθώς αν ίσχυε κάτι τέτοιο -όπως στην περίπτωση του άντρα της- τότε το καράβι δε θα τους περιόριζε όπως περιορίζει τον ίδιο. Ο ψυχολογικός όμως παράγοντας, η σύγκριση μεταξύ σπιτιού και καραβιού αλλά και του ίδιου του William τόσο με άγνωστους ναυτικούς όσο και με γνώριμους δεν είναι αρκετοί. Η Hester γνωρίζει πως χρειάζεται η έμπρακτη στήριξή της για να λάβει ο William την απόφαση να λιποτακτήσει από το Βασιλικό Ναυτικό. Για να το πετύχει αυτό, αρχικά επισημαίνει τα λόγια μερικών εμπόρων που «είχε τύχει» να ακούσει καθώς συζητούσαν με τους εν λόγω ναυτικούς στο πανδοχείο της. Ο μισθός που πρόσφεραν οι έμποροι ήταν σαφώς καλύτερος, ενώ οι ίδιοι χλεύαζαν τις αμοιβές του πολεμικού ναυτικού. Εμφανίζεται επίσης αποφασισμένη πως αν ο άντρας της έφευγε ξανά στα καράβια, θα μάρκαρε μαζί του την επόμενη φορά.¹⁸¹

Το δεύτερο σκέλος της στήριξης που προσφέρει η Hester είναι το σχέδιο απόδρασής του. Αν και ο άντρας της δεν είχε αποφασίσει να λιποτακτήσει, η ίδια παραθέτει πως είχε φροντίσει, ώστε αν το αποφάσιζε, να πετύχει με βεβαιότητα. Αρχικά, μέσω της γυναίκας ενός William Baylis, είχε ήδη στείλει στον άντρα της τέσσερις λίρες γκινέες. Παράλληλα, είχε επικοινωνήσει με έναν Martin, που φαίνεται να ήταν κοινός γνωστός τους στο Southampton, από τον οποίο μπορούσε να ζητήσει περεταίρω οικονομική -και οποιουδήποτε άλλου είδους- βοήθεια για την επιστροφή του. Κλείνοντας το γράμμα της, επιστρέφει στα νέα της καθημερινότητας. Δίνει

¹⁸⁰ Στο ίδιο, σ. 17-8.

¹⁸¹ Στο ίδιο, σ. 18.

χαιρετίσματα στα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος του άντρα της και συγκεκριμένα σε έναν George Ellis. Ο εν λόγω ναυτικός ίσως ήταν οικογενειακός φίλος καθώς η Hester πληροφορεί τον άντρα της πως όλοι του οι φίλοι είναι καλά και ότι ο αδερφός του είχε γίνει κουρσάρος στο *King William* του Μπρίστολ καταφέροντας με αυτόν τον τρόπο να κερδίσει αρκετά μεγάλα ποσά (άνω των 100 λιρών) -ένα ακόμα έμμεσο σχόλιο της Hester για τις οικονομικές προοπτικές των ναυτικών ακόμα και εκτός του Βασιλικού Ναυτικού. Τέλος, του εύχεται ο Θεός να τον οδηγήσει με ασφάλεια στο σπίτι τους, έως τότε όμως, κλείνει λέγοντας πως, «παραμένω η δυστυχισμένη γυναίκα σου...».¹⁸²



Εικόνα 6. Γράμμα του Burchett προς τον δήμαρχο του Μπρίστολ για την παροχή εξουσιοδότησης κουρσάρικης ιδιότητας. Πηγή: Bristol Archives, JAdm/4/5, 05/02/1707. Με την ευγενική άδεια των Bristol Archives.

Το γράμμα αυτό πέφτει στα χέρια του καπετάνιου Savage Mostyn ο οποίος το επισύναψε μαζί με το δικό του γράμμα προς τον τότε Γραμματέα των Λόρδων Επιτρόπων του Ναυαρχείου, Thomas Corbett. Ο καπετάνιος Mostyn αναφέρει πως όντως, ο William Richards, λιποτάκτησε και είχε καταφύγει στο Μπρίστολ στην ταβέρνα της γυναίκας του *the Sign of the Superb*. Καθώς το συγκεκριμένα λιμάνι

¹⁸² Στο ίδιο, σ. 18.

αποτελούσε καταφύγιο τέτοιων ναυτικών, ο ίδιος πίστευε πως όφειλαν να συλλάβουν και να δικάσουν τον William προς παραδειγματισμό των υπολοίπων. Χάρει στην πρόταση του καπετάνιου Mostyn σώζεται μια αρκετά αναλυτική περιγραφή του William. Γνωρίζουμε πως ήταν 27 ετών, περίπου 1.65 μέτρα στο ύψος, είχε τατουάζ τα αρχικά του «WR» στο αριστερό χέρι και δύο μαχαιριές στο δεξί τμήμα του κεφαλιού του. Είχε υπηρετήσει στη θάλασσα στη γύρω περιοχή του Μπρίστολ από όπου και καταγόταν.¹⁸³

Το γράμμα της Hester μπορεί να μας δώσει αρκετά στοιχεία περί της ναυτικής ζωής και των αντιλήψεων των ανθρώπων σχετικά με το υδάτινο στοιχείο. Η ίδια, αν και ζητά την επιστροφή του άντρα της, εμφανίζεται ικανή να διοικήσει το πανδοχείο μόνη της ενώ έχει αρκετές επαφές εκτός του σπιτιού της για να οργανώσει αποτελεσματικά τη διαφύγει του άντρα της -πράγμα το οποίο πετυχαίνει κιόλας. Αν και εν μέρει εγγράμματη -η σύγκριση του γράμματος του καπετάνιου Mostyn και του δικού της φανερώνουν το χαμηλότερο εγγράμματο επίπεδο της- αναπτύσσει μια αρκετά σύνθετη ρητορική για να πετύχει τον στόχο της. Οι «άγνωστοι» ναυτικοί του πανδοχείου μετατρέπονται στους οικείους ναυτικούς του πληρώματος του άντρα της. Παράλληλα, τυχαία συμβάντα εντός του πανδοχείου -τα οποία η ίδια παρακολούθησε προσεκτικά όπως αφήνει να εννοηθεί για χάρη του άντρα της-, απαντούν σε κάθε ενδιασμό του. Τέλος, κινητοποιεί κάθε είδους διασυνδέσεις τις οποίες έχουν -οικονομικές, φιλικές και οικογενειακές- για να μπορέσει να φέρει πίσω τον William. Εκτός όμως των δυναμικών και της δράσης που αναπτύσσει, στο γράμμα της Hester διαφαίνεται τόσο η ναυτική της αντίληψη για τον κόσμο -ή τουλάχιστον τον τρόπο με τον οποίο ο άντρας της αντιλαμβάνεται τον κόσμο αν θεωρήσουμε πως προσπαθεί να τον μιμηθεί για να πετύχει τον στόχο της- όσο και η σχέση της με την πραγματικότητα αυτή. Η ίδια και η οικογένειά τους παρομοιάζονται με το καράβι και το πλήρωμά του¹⁸⁴ και στην ζυγαριά αυτήν εξυπνοεί πως για την ώρα ο άντρας της δίνει περισσότερη αγάπη στο δεύτερο ζεύγος. Παράλληλα, το καράβι παρουσιάζεται ως φυλακή, ένα θαλάσσιο κλουβί που τον περιορίζει και τον εμποδίζει να επιστρέψει. Η λύση για να σπάσει τα δεσμά αυτά, κατά τη Hester, ήταν η επιστροφή στο σπίτι τους, καθώς μόνο όσοι δεν είχαν κάποιο σπίτι για να επιστρέψουν παρέμεναν δέσμοι. Εκτός των αντιλήψεων αυτών, η Hester φαίνεται σε άμεση επαφή και επικοινωνία με

¹⁸³ Στο ίδιο, σ. 17.

¹⁸⁴ Στην αλληλογραφία όλες οι αναφορές που σχετίζονται με τα καράβια που μπαρκάρουν οι ναυτικοί γίνονται σε γένος θηλυκού, πράγμα που κάνει πιο εμφανή την παρομοίωση της Hester.

τον ναυτικό κόσμο. Προφανώς, το ίδιο της το επάγγελμα ενισχύει αυτήν τη σχέση. Η ίδια γνωρίζει τους ναυτικούς του πληρώματος του άντρα της ενώ πιθανώς ένας εκ των οποίων -ο George Ellis- είναι και καλός τους φίλος καθώς γνωρίζει την οικογένεια του και μαθαίνει νέα της. Αντίστοιχα, ο κ. Martin, όπως αναφέρεται, είχε πληροφορηθεί για τον άντρα της ενώ βρισκόταν στο Southampton και ήταν έτοιμος να βοηθήσει. Η Hester όμως δεν είναι μόνη της στην προσπάθεια αυτή. Στο σχέδιο της εμπλέκεται και μια άλλη γυναίκα, η γυναίκα του William Baylis¹⁸⁵ η οποία είχε αναλάβει να του μεταφέρει ένα αρχικό χρηματικό ποσό.

Αντίστοιχες περιπτώσεις μπορούν να εμπλουτίσουν την εικόνα μας για την δράση των ναυτικών οικογενειών και των γυναικών των ναυτικών. Αν και η Hester παρουσιάζει τις σχέσεις με το πλήρωμα στο οποίο άνηκε ο άντρας της ως φιλικές, δεν ίσχυε πάντα κάτι τέτοιο. Η Mary Wright το 1757 είχε επισκεφθεί τον άντρα της στο κουρσάρικο πλοίο *Johnson* στο Kingroad. Αν και ο άντρας της ήταν ο φροντιστής του πλοίου, η ίδια παρενοχλήθηκε από μέλη του εν λόγω πληρώματος. Ο χειρουργός του πλοίου, ο πλοηγός, καθώς και τρεις υψηλόβαθμοι ναυτικοί τη μέθυσαν στο αμπάρι όσο ο άντρας της ήταν απασχολημένος στο κατάστρωμα. Αν και δεν υπάρχει ρητή αναφορά για το τι ακριβώς συνέβη, ο άντρας της και η ίδια προσπάθησαν να διώξουν νομικά τους συγκεκριμένους ναυτικούς χωρίς όμως αποτέλεσμα, καθώς το καράβι είχε σαλπάρει για την Ιρλανδία.¹⁸⁶

Η ανησυχία της Hester και η επιθυμία της να επιστρέψει ο άντρας της μπορεί να γίνει περισσότερο κατανοητή αν συμπεριληφθούν οι περιπτώσεις γυναικών οι οποίες έχαναν τους συζύγους τους στη θάλασσα¹⁸⁷ καθώς και των άφθονων περιστατικών βίας που εκδηλώνονταν εντός των ορίων των πανδοχείων.¹⁸⁸ Πιο σημαντικό όμως στοιχείο, το οποίο διευρύνει τα όρια του ναυτικού κόσμου, είναι οι διασυνδέσεις της. Αν και η ίδια δεν αναφέρεται αναλυτικά σε αυτές, μια αντίστοιχη περίπτωση μπορεί να βοηθήσει στην κατανόηση της οπτικής των ανθρώπων αυτών που εμπλέκονταν έμμεσα με τον ναυτικό κόσμο. Το 1756, ο Valentine Ryan προσπάθησε να εισβάλει στο σπίτι του Joseph Orledge καθώς είχε πληροφορίες ότι παρείχε καταφύγιο σε ναυτικούς στο σπίτι του. Ο Orledge είχε ισχυριστεί πως είχε μόλις έναν βοηθό για τις ανάγκες τις δουλειάς του. Έχοντας τις αμφιβολίες του, ο

¹⁸⁵ Καθώς το όνομα της γυναίκας του William Baylis δεν αναφέρεται ρητά, ίσως ο άντρας της Hester να γνώριζε μόνο το συγκεκριμένο πρόσωπο και όχι τη γυναίκα του.

¹⁸⁶ Poole & Rogers, *ό.π.*, σ. 68.

¹⁸⁷ Στο ίδιο, σ. 67.

¹⁸⁸ Ενδ. βλ. Rogers (2014), *ό.π.*, σ. 83.

Ryan εισέβαλε στο σπίτι του, δεχόμενος επίθεση από τη γυναίκα του Orledge καθώς ανέβαινε στον άνω όροφο του σπιτιού με αποτέλεσμα «να τον χτυπήσει αρκετές φορές και να λαβώσει αυτόν και ένα ακόμα μέλος της ομάδας [ναυτολόγησης]...». Εν τέλει, ένα μέλος της ομάδας ναυτολόγησης αντιλήφθηκε πως ο ναυτικός που έψαχναν είχε διαφύγει από τις σκάλες στο πίσω μέρος του σπιτιού και εγκατέλειψαν την προσπάθεια τους. Ο Orledge κατέφυγε στον δήμαρχο για να διώξει νομικά τον Ryan.¹⁸⁹ Χωρίς να γνωρίζουμε πολλές λεπτομέρειες για το περιστατικό αυτό, μέσω της φύσης της δουλειάς τους, ή και της τριβής που ανέπτυσαν με τους ναυτικούς του τόπου τους, αρκετοί άνθρωποι ήταν πρόθυμοι να συνεργαστούν και να βοηθήσουν τους ναύτες διαφόρων караβιών, σε σημείο μάλιστα να κινδυνεύσουν σωματικά και οι ίδιοι. Φυσικά δεν μπορούμε να γνωρίζουμε τη σχέση που ο Orledge και η γυναίκα του είχαν με το συγκεκριμένο πρόσωπο, πάντως οι πράξεις τους σίγουρα αναδεικνύουν την έμπρακτη υποστήριξη που ήταν πρόθυμοι να προσφέρουν.¹⁹⁰

Προηγουμένως έγινε λόγος για τις συγκρούσεις του Βασιλικού Ναυτικού με τους ναυτικούς του Μπρίστολ και το ρόλο των αρχών του Μπρίστολ και των εμπόρων του σε αυτές. Δε δόθηκε όμως έμφαση στις ίδιες τις πρακτικές που είχαν αναπτύξει οι ναυτικοί αυτοί και πως αυτές μπορεί να επηρέαζαν ριζικά τη καθημερινότητα και τη ζωή τους. Ο καπετάνιος Graves κάνει αρκετές αναφορές για την «προστασία» που οι ναυτικοί επιζητούσαν από τους πολιτικούς και τους εμπόρους του Μπρίστολ. Ήδη με την άφιξη του στο Μπρίστολ, ο δήμαρχος είχε προειδοποιήσει τον καπετάνιο πως οι ναυτικοί της πόλης του προστατεύονταν όλοι βάσει του νόμου.¹⁹¹ Αυτήν η προστασία επιτυγχάνονταν ακριβώς με τη βοήθεια των εμπόρων και διάφορων πολιτικών οι οποίοι εκμεταλλεύονταν κάποιες νομικές εξαιρέσεις.¹⁹² Ο ίδιος ο καπετάνιος Graves θα κατηγορηθεί για την εργαλειοποίηση της ναυτολόγησης για πολιτικούς σκοπούς.¹⁹³

Ακόμα και η ίδια η ζωή στο καράβι όμως επηρεαζόταν από τις ανάγκες του Βασιλικού Ναυτικού. Δεν ήταν ασυνήθιστο οι καπετάνιοι να αποφεύγουν να

¹⁸⁹ Στο ίδιο, σ. 23.

¹⁹⁰ Περιπτώσεις ανάληψης της δράσης από τις γυναίκες των ναυτικών έναντι της αιφνιδίας και εξαναγκαστικής ναυτολόγησης παρατηρούμε και σε άλλες περιοχές. Στο OJ της 3^{ης} Σεπτεμβρίου 1757 καταγράφηκε η απόπειρα διαφυγής ναυτολογημένων αντρών οι οποίοι είχαν εξοπλιστεί από τις γυναίκες τους. Καθώς η φορτηγίδα *Elizabeth* είχε αγκυροβολήσει λόγω της κακοκαιρίας, οι γυναίκες των ναυτικών τους επισκέφθηκαν, εξοπλίζοντάς τους ώστε να ξεφύγουν. Βλ. «The Elizabeth Tender», *Oxford Journal*, 3 Σεπτεμβρίου, 1757.

¹⁹¹ Rogers (2014), *ό.π.*, σ. 19-20.

¹⁹² Στο ίδιο, σ. xvii.

¹⁹³ Βλ. Nicholas Rogers, *Whigs and Cities. Popular Politics in the Age of Walpole and Pitt*, Oxford University Press, Οξφόρδη 1989, σ. 294-99 & Rogers (2014), *ό.π.*, σ. 20-21.

αγκυροβολούν για μεγάλα διαστήματα ακόμα και όταν ήταν απαραίτητο -όπως για λόγους επισκευών- καθώς υπήρχε ο κίνδυνος οι ναυτολογημένοι να λιποτακτήσουν πριν καν παραδοθούν για τους απαραίτητους ελέγχους.¹⁹⁴ Ταυτόχρονα, απέφευγαν ορισμένα λιμάνια όπου οι μισθοί των εμπόρων ήταν αρκετά υψηλοί από φόβο μήπως λιποτακτήσουν και οι ναύτες που είχαν ήδη στο πλήρωμά τους.¹⁹⁵ Παράλληλα και οι ίδιοι οι έμποροι προσπαθούσαν να διατηρούν το Βασιλικό Ναυτικό εν πλω ώστε να μην έχουν τον απαραίτητο χρόνο για να προβούν σε ναυτολογήσεις.¹⁹⁶ Αν και ο καπετάνιος Paul του *Hastings* δεν έχει κάνει κάποια ρητή αναφορά στην εν λόγω αλληλογραφία για κάτι τέτοιο, ίσως οι συνεχείς μεταβολές στη ναυτική του πορεία με τις προσθήκες νέων λιμένων και προορισμών να μπορεί να ενταχθεί στο ίδιο πλαίσιο.¹⁹⁷

Για τους καπετάνιους η ναυτολόγηση αποτελούσε μια αρκετά δύσκολη διαδικασία καθώς οι ναυτικοί είχαν αναπτύξει μια σειρά μηχανισμών για να αποφεύγουν τα πλοία του Βασιλικού Ναυτικού. Ο καπετάνιος Thomas Saumarez παρατηρούσε πως στα περισσότερα πλοία «που περνούν από το Kingroad παραμένουν μόνο άρρωστοι και ανάκανοι καθώς έχουν φροντίσει να κατέβουν ήδη στο Lundy ή το Ilfracombe».¹⁹⁸ Άλλοι άλλαζαν το όνομά τους και εργάζονταν σε διαφορετικούς τομείς¹⁹⁹ ενώ υπήρχαν και περιπτώσεις που τα ίδια τα άτομα των ομάδων που ναυτολογούσαν προέρχονταν από τις τάξεις των ναυτικών και εγκαταλείποντας το Βασιλικό Ναυτικό μετέφεραν τις πληροφορίες που είχαν λάβει για να βοηθήσουν στην απελευθέρωση των ναυτολογημένων.²⁰⁰ Ανέφερα προηγουμένως πως ακόμα και στην ύπαιθρο κατέφευγαν οι ναυτικοί για να γλυτώσουν από την ναυτολόγηση και οπλίζονταν για να υπερασπιστούν τον εαυτό τους.²⁰¹ Στην προσπάθειά τους να ναυτολογήσουν όσο το δυνατόν περισσότερους ναυτικούς, οι καπετάνιοι στρέφονταν και στους φυλακισμένους ναύτες του

¹⁹⁴ Στο ίδιο, σ. 2-3 & 26.

¹⁹⁵ Στο ίδιο, σ. 69-70.

¹⁹⁶ Στο ίδιο, σ. 11-2.

¹⁹⁷ Ενδ. βλ. Bristol Archives, JAdm/4/19, 01/05/1709, Bristol Archives, JAdm/4/22, 04/05/1708, Bristol Archives, JAdm/4/24, 10/05/1708, Bristol Archives, JAdm/4/25, 10/05/1708, Bristol Archives, JAdm/4/15, 12/05/1708, Bristol Archives, JAdm/4/17, 13/05/1708 & Bristol Archives, JAdm/4/20, 15/05/1708.

¹⁹⁸ Rogers (2014), *ό.π.*, σ. 40.

¹⁹⁹ Στο ίδιο, σ. 67.

²⁰⁰ Στο ίδιο, σ. 64-5.

²⁰¹ Στο ίδιο, σ. 57-58.

Μπρίστολ, με την εξόφληση της ποινής τους από το ίδιο το Βασιλικό Ναυτικό -αν και βέβαια το ποσό παρακρατούταν από μεταγενέστερους μισθούς τους.²⁰²

Εκτός όμως των πρακτικών αυτών που ανέπτυξαν οι ναυτικοί για να αποφεύγουν τη ναυτολόγηση, μια συνθήκη παρέμενε μόνιμη πραγματικότητα στην καθημερινότητά τους. Οι επιδημίες, οι ασθένειες και η καραντίνα διασταυρώνονταν αρκετά συχνά με τα ταξίδια των ναυτικών και τις συνθήκες υπό τις οποίες ζούσαν, είτε επρόκειτο για υψηλόβαθμους αξιωματούχους και καπετάνιους του Βασιλικού Ναυτικού²⁰³ είτε για τους απλούς ναύτες των διάφορων πληρωμάτων. Οι διάφοροι καπετάνιοι του Βασιλικού Ναυτικού αναφέρονται τακτικά στους ναυτικούς που αναγκάζονταν να αφήσουν λόγω κάποιας ασθένειας στο νοσοκομείο του Μπρίστολ. Κατά τους καπετάνιους αυτούς, οι συνθήκες ήταν αισχρές. Βρωμιά, δυσωδία, κακή περιποίηση και έλλειψη απαραίτητων και εύχρηστων προμηθειών είναι μόλις μερικές από τις παρατηρήσεις που κάνουν. Ο καπετάνιος Robert Fytchet επισημαίνει πως δεν μπορούσε να βρει τον χειρουργό του νοσοκομείου όσο και να τον αναζητούσε, παρομοιάζοντας το νοσοκομείο με φυλακή.²⁰⁴ Επίσης, είναι αρκετές οι περιπτώσεις όπου λόγω διάφορων ασθενειών και πυρετού, οι καπετάνιοι αναγκάζονται να αναβάλουν τα σχέδια τους ή και να ζητήσουν εκ νέου βοήθεια από το Ναυαρχείο. Ο καπετάνιος Graves στις 19 Απριλίου του 1756 ζητούσε από το Ναυαρχείο να του σταλθούν νέες φορτηγίδες για να μεταφέρει τους διάφορους ναυτολογημένους καθώς στα πληρώματα των προηγούμενων είχε ξεσπάσει υψηλός πυρετός.²⁰⁵

Το ίδιο ίσχυε και για τους αιχμάλωτους πολέμου. Η μεταφορά τους καθυστερούσε λόγω ασθενειών όπως η ανεμοβλογιά η οποία ήταν αρκετά πιθανό να εξαπλωθεί και στο πλήρωμα του караβιού που θα αναλάμβανε να τους μεταφέρει.²⁰⁶ Παρά την καραντίνα που τελούσαν για να αποφευχθεί η μετάδοση πιθανών ασθενειών που έφεραν οι ναυτικοί με την επιστροφή τους, δεν ήταν πάντα βέβαιο ότι εφαρμόζοταν. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση του καπετάνιου William Hamilton ο οποίος είχε πληροφορηθεί για μια ομάδα ναυτών οι οποίοι είχαν επιστρέψει από τη Μεσόγειο και βρίσκονταν στις φυλακές του Μπρίστολ επειδή είχαν αγνοήσει το διάστημα της υποχρεωτικής καραντίνας το οποίο έπρεπε να

²⁰² Στο ίδιο, σ. 52 & 57.

²⁰³ Ενδ. βλ. Στο ίδιο, σ. 34.

²⁰⁴ Στο ίδιο, σ. 2.

²⁰⁵ Στο ίδιο, σ. 22.

²⁰⁶ Στο ίδιο, σ. 4.

τηρήσουν. Βέβαια, ο καπετάνιος Hamilton στο γράμμα του προς τον John Cleveland δήλωνε πρόθυμος να τους ναυτολογήσει και πριν το πέρας της καραντίνας.²⁰⁷

Τέλος πρέπει να αναφερθούν -έστω και περιληπτικά- μερικά γράμματα τα οποία εμφανίζονται αποσπασματικά στην αλληλογραφία υπό εξέταση. Το αρμόδιο συμβούλιο για την ανάπτυξη του εμπορίου και των φυτειών ζητούσε σχετική ενημέρωση για τις δραστηριότητες των εμπόρων του Μπρίστολ και για τις ανάγκες των νηοπομπών του ή ακόμα και για τη στάση τους σε διάφορες επικείμενες εμπορικές συμφωνίες με τρίτες χώρες.²⁰⁸ Επίσης σε ορισμένες περιπτώσεις γίνεται έκδηλη και η ανησυχία των εμπόρων του Μπρίστολ για τους αλιείς της περιοχής καθώς η διαρκής ναυτολόγησή τους μπορούσε να πλήξει σοβαρά την οικονομία της πόλης του Μπρίστολ και των εμπόρων του. Οι αλιείς παρουσιάζονται ως εξίσου σημαντικοί με τους έμπειρους ναύτες για ορισμένα ταξίδια και η απουσία τους μπορούσε να καταστρέψει τα εν λόγω μάρκα.²⁰⁹

Μέσω της αλληλογραφίας εξετάστηκαν τα πρόσωπα της, τα χαρακτηριστικά της καθώς και τα βασικά ζητήματα τα οποία θεώρησα πως ξεχωρίζουν στην επικοινωνία αυτή. Η μεταβλητότητα και η αστάθεια της ναυτικής ζωής και των υποχρεώσεών της, οι κίνδυνοι και η «κίνηση» της πληροφορίας καθώς και οι σχέσεις του ναυτικού κόσμου μεταξύ του «ανώτερου» και του «χαμηλότερου» στρώματός του βρέθηκαν στο επίκεντρο της ανάλυσης. Ζητήματα καθημερινότητας και αντιλήψεων θίχθηκαν στο βαθμό που ήταν δυνατό να εξετασθούν μέσω των «φωνών» των αρχών του Μπρίστολ και του Βασιλικού Ναυτικού καθώς και των ανάλογων «απόηχων» και «σιωπών». Στο επόμενο κεφάλαιο ο ερευνητικός φακός θα απομακρυνθεί από την αλληλογραφία -και την κατά κόρον εξέταση της ζωής στην ξηρά- και θα στραφεί σε μερικά παραδείγματα βιογραφικού χαρακτήρα -με έμφαση στη ζωή στη θάλασσα και το «ταξίδι». Το ημερολόγιο καταστρώματος του κουρσάρικου *Dreadnought* του 1757 θα εξεταστεί ενδελεχώς ενώ συνδυαστικά θα διερευνηθούν και ορισμένα προσωπικά και επαγγελματικά ημερολόγια.

²⁰⁷ Στο ίδιο, σ. 80.

²⁰⁸ Βλ. Bristol Archives, JAdm/4/30, 19/05/1709, Bristol Archives, JAdm/4/27, 1709 & Bristol Archives, JAdm/4/13, 24/01/1710. Τα παράπονα των εμπόρων αφορούσαν κυρίως διάφορα σημαντικά εμπορεύματα όπως για παράδειγμα η ζάχαρη, ο καπνός και το μαλλί. Ο William Popple ο οποίος αλληλογραφεί με τον δήμαρχο του Μπρίστολ διετέλεσε ως γραμματέας του εν λόγω συμβουλίου κατά το διάστημα υπό εξέταση βλ. «Council of trade and plantations 1696-1782», <https://www.british-history.ac.uk/office-holders/vol3/pp28-37> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 30.10.2022).

²⁰⁹ Rogers (2014), *ό.π.*, σ. 47-8.

3. Ένα τυπικό «άτυπο» ημερολόγιο καταστρώματος

Μέσω της μελέτης της αλληλογραφίας του Βασιλικού Ναυτικού αναδείχθηκαν πτυχές της ναυτοσύνης και έγιναν νύξεις για τη ζωή των ναυτικών και όσων αλληλοεπιδρούσαν μαζί τους κυρίως στη στεριά. Σε αυτό το κεφάλαιο θα εστιάσω σε μία διαφορετική κατηγορία πηγών, προσωπικών μεν αλλά εξαιρετικά στοχευμένων ως προς το περιεχόμενό τους. Στην Ευρώπη μόλις κατά τον 19^ο αι. καθιερώθηκε με συγκεκριμένο τρόπο η συγγραφή ημερολογίων. Κατά τον 18^ο αι. τα περισσότερα ημερολόγια προέρχονταν από τον κλήρο και την αριστοκρατία και όσα δεν συγγράφονταν από τα «άνω» συνήθως δεν είχαν τη μορφή καθημερινής καταγραφής, θυμίζοντας περισσότερο σημειωματάρια. Ημερολόγια πνευματικών ανησυχιών, καταγραφής ταξιδιών ή εργασιακών υποχρεώσεων -όπως η καλλιέργεια της γης-, καθώς και οικονομικής φύσης για τα έξοδα του νοικοκυριού, αποτελούν τον κανόνα των προσωπικών ημερολογίων και σημειωματάρια της περιόδου υπό εξέταση.²¹⁰ Αν και αποσπασματικά, αυτά τα ημερολόγια μπορούν να συμβάλουν στην κατανόηση της ναυτοσύνης στο Μπρίστολ.

Από την εμπορική δυναστεία των Goldney, μεταξύ μιας σειράς διαφορετικών πηγών, σώζεται το ημερολόγιο του Thomas Goldney για το ταξίδι του στην Ευρώπη το 1725.²¹¹ Ιατρικά σημειωματάρια καταγράφουν μεμονωμένες περιπτώσεις ναυτικών που επιστρέφοντας από τα ταξίδια τους χρήζουν ιατρικής περίθαλψης.²¹² Περιπτώσεις ανθρώπων που ζούσαν στα «σύνορα» του ναυτικού κόσμου τύχαινε να καταγράφουν τις ιδιόμορφες αντιλήψεις των ναυτικών για τη ζωή και το θάνατο στα ημερολόγια τους.²¹³ Η πιο ιδιόμορφη περίπτωση ημερολογίου κατά το διάστημα αυτό προέρχεται από τον William Dyer και αφορά το έτος 1762. Ο Dyer, προερχόμενος από οικογένεια χωρίς αριστοκρατικές καταβολές και με οικονομικές δυσκολίες, έρχεται συχνά σε επαφή με καπετάνιους που επιζητούσαν να μεταφέρουν τα εμπορεύματά τους. Ο πιο αξιοπρόσεκτος καπετάνιος που εμφανίζεται στο ημερολόγιο του Dyer είναι ο Francis Cheyne, ένας καπετάνιος ο οποίος είχε αποσυρθεί από τη θάλασσα για να ασχοληθεί με την ιατρική. Έχοντας εγκατασταθεί στο Μπρίστολ, ο Cheyne

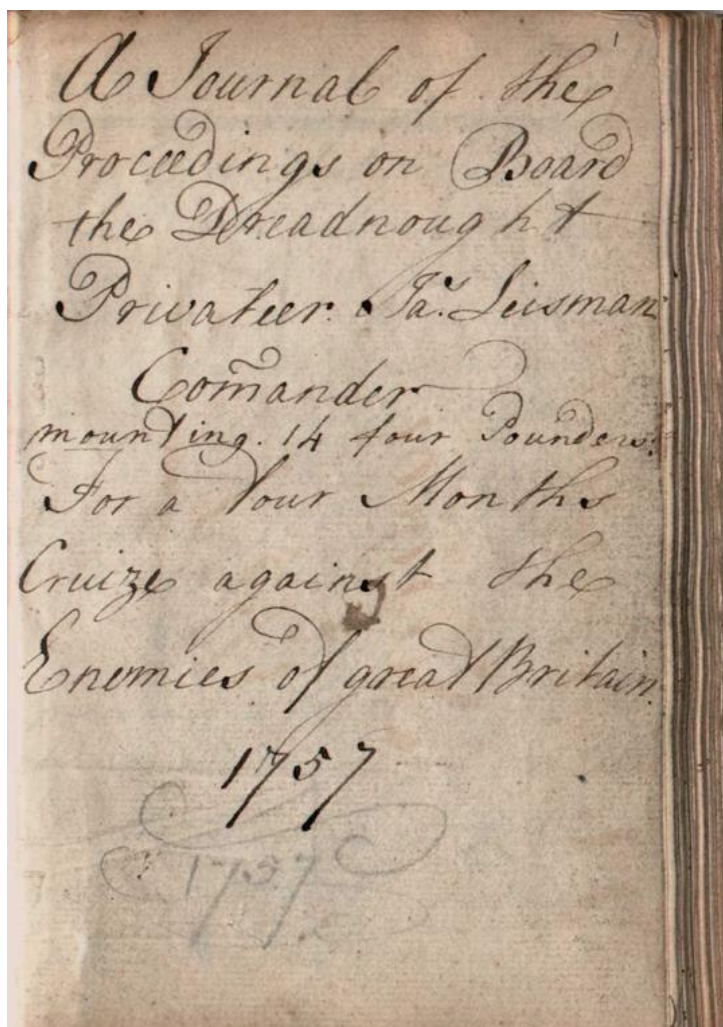
²¹⁰ Barry, *The Diary of William Dyer*, ό.π., σ. 2-3.

²¹¹ Stemberge, *The Goldney Family*, ό.π., σ. 104-10.

²¹² Βλ. Michael Whitfield, *Alexander Morgan's Surgical Notebook, 1716-1747*, Bristol Record Society, Μπρίστολ 2022.

²¹³ Βλ. Madge Dresser, *The Diary of Sarah Fox: Bristol 1745-1802*, Bristol Record Society, Μπρίστολ 2003, σ. 56.

αξιοποιούσε τακτικά τις ιατρικές γνώσεις που είχε λάβει κατά τα προηγούμενα χρόνια και συνεργαζόταν με τον Dyer για διάφορες ιατρικές υποθέσεις.²¹⁴



Εικόνα 7. Πρώτη σελίδα του ημερολογίου καταστρώματος του *Dreadnought* για το έτος 1757. Πηγή: Bristol Archives, 44938, 1757. Με την ευγενική άδεια των Bristol Archives.

Εστιάζοντας στη ζωή των ναυτικών όμως, η καταγραφή του ναυτικού ταξιδιού αποτελούσε διαδεδομένη πρακτική και κατά τους προηγούμενους αιώνες. Ήδη πριν τον 16^ο αι., ναυτικά εγχειρίδια οδηγιών για τη θάλασσα²¹⁵ και «το σημειωματάριο του καπετάνιου» κατέγραφαν πτυχές της ζωής εν πλω. Ωστόσο, με το τέλος του 15^{ου} αι. και την έλευση του 16^{ου} αι., η συστηματική αυτήν καταγραφή θα λάβει νέα μορφή. Τα ημερολόγια καταστρώματος (logbooks) θα διανύσουν την

²¹⁴ Barry (2012), *ό.π.*

²¹⁵ Τα επονομαζόμενα «gutters» στην αγγλική γλώσσα.

πρώτη φάση ανάπτυξης τους κατά το διάστημα αυτό. Τέτοια ημερολόγια όπως του Κολόμβου το 1493, δεν απευθύνονταν αποκλειστικά στον καπετάνιο. Το πλήρωμα, οι υψηλόβαθμοι ναυτικοί αλλά και ο κόσμος της ξηράς συντελούσαν τους εν δυνάμει μελλοντικούς αναγνώστες του.²¹⁶ Η δομή των ημερολογίων αυτών μαρτυρεί και την ιδιαίτερη αίσθηση των ναυτικών για τον χρόνο. Κατά τον Paul A. Gilje, σε αντίθεση με τους ανθρώπους της υπαίθρου και τον εποχιακό χρόνο, οι ναυτικοί βίωναν το πέρασ του καιρού γραμμικά, μια ζωή υπό τη μορφή ταξιδιού. Το ημερολόγιο καταστρώματος αποτύπωνε παράλληλα τη μνήμη των ναυτικών, επιβεβαιώνοντας την εγκυρότητα όσων έζησαν. Δεν είναι τυχαία η μετάβαση της συγγραφής των ημερολογίων αυτών στη λογοτεχνική σφαίρα κατά τον 19^ο αι.²¹⁷

Η «ιστορία» των ημερολογίων καταστρώματος έχει διανύσει τρεις κύριες φάσεις κατά την Margaret Schotte. Η περίοδος της ανάπτυξης από τον 15^ο έως και τον 16^ο αι. αναδεικνύει τα ημερολόγια αυτά ως καταγραφικά εργαλεία τα οποία διευκόλυναν τα αντίστοιχα μελλοντικά ταξίδια (με τη καταγραφή του καιρού, διάφορων σταθμών, του γεωγραφικού μήκους κτλ). Την περίοδο της ανάπτυξης διαδέχεται η συγκροτημένη εργαλειοποίησή τους, με διάφορους θεσμούς (όπως το Ναυαρχείο) να τα αξιοποιούν για την ενίσχυση της ναυτικής τους δύναμης και τον αυστηρότερο έλεγχο επί των ναυτικών τους. Για τη Schotte, το διάστημα αυτό εντοπίζεται κυρίως από τα μέσα του 17^{ου} αι. έως και τα μέσα του 18^{ου} αι. Κατά το δεύτερο μισό του 18^{ου} αι. τα ημερολόγια αυτά παρακμάζουν συστηματικά και η λειτουργία τους υπονομεύεται, με ημερολόγια όπως του καπετάνιου Cook να συγγράφονται και να «καταναλώνονται» από το ευρύ κοινό άμεσα μετά την ολοκλήρωση των ταξιδιών τους σε απλοποιημένες μορφές.²¹⁸ Στην ανάλυση της Schotte μπορεί να προστεθεί και η παρατήρηση του Dilje για την ανάδειξή τους ως αναπόσπαστου τμήματος της ναυτικής κουλτούρας -ειδικά στην Αμερική- κατά τον 19^ο αι. με την στροφή τους στη λογοτεχνία.²¹⁹ Εστιάζοντας όμως στο πρώτο μισό του 18^{ου} αι., τα ημερολόγια καταστρώματος κατέχουν ακόμα ενεργό ρόλο στη ζωή των ναυτικών. Ο Pepys τόνιζε τη σημασία τους κατά τα τέλη του 17^{ου} αι. για τη βελτίωση των ναυτικών ταξιδιών, ενώ κατά τον 18^ο αι. διάφορες εμπορικές εταιρείες

²¹⁶ Margaret Schotte, «Expert Records: Nautical Logbooks from Columbus to Cook», *Information & Culture*, 48:3 (2013), σ. 286-7.

²¹⁷ Paul A. Gilje, *How to Swear like a Sailor: Maritime Culture in America, 1750–1850*, Cambridge University Press, Cambridge 2016, σ. 65-7.

²¹⁸ Schotte, *ό.π.*, σ. 283-4.

²¹⁹ Για τη διασταύρωση των ημερολογίων καταστρώματος με το ρομαντισμό και τη στροφή τους στη λογοτεχνία βλ. Gilje, *ό.π.*, σ. 100-5.

απαιτούσαν τη λεπτομερή τήρηση των ημερολογίων αυτών από κάποιον υψηλόβαθμο ναυτικό των πλοίων τους.²²⁰ Είναι εμφανές πως τα ημερολόγια καταστρώματος συγκροτούν ένα ξεχωριστό γόνιμο πεδίο έρευνας για τη μελέτη της ναυτοσύνης. Ο Gilje αξιοποίησε 250 περίπου τέτοια ημερολόγια για τη σχετική του μελέτη.²²¹ Μεμονωμένα ημερολόγια έχουν αποτελέσει το αντικείμενο ερευνών περίπτωσης, όπως του J. D. Alsop για το ημερολόγιο του πλοίου *Tiger* του Βρετανικού στόλου κατά το έτος 1706 και την μελέτη της θνησιμότητας λόγω διάφορων ασθενειών εν πλω.²²² Παράλληλα, ομάδες τέτοιων ημερολογίων που προέρχονται από ταξίδια συγκεκριμένων караβιών έχουν συγκροτήσει ξεχωριστές έρευνες, αναδεικνύοντας ζητήματα μνήμης τόσο για το παρελθόν όσο και για το παρόν.²²³

Στην περίπτωση του Μπρίστολ για το διάστημα 1702-1763 φαίνεται πως τα ημερολόγια καταστρώματος караβιών τα οποία προέρχονταν από την πόλη σπανίζουν.²²⁴ Στα αρχεία της πόλης του Μπρίστολ, το μόνο σχετικό ημερολόγιο τέτοιου είδους χρονολογείται κατά το έτος 1757 και καταγράφει την καθημερινότητα ενός κουρσάρικου караβιού που είχε αναλάβει για ένα διάστημα τεσσάρων μηνών να επιτεθεί και να λεηλατήσει τους εχθρούς της Μεγάλης Βρετανίας. Το ημερολόγιο του караβιού φαίνεται να είχε αναλάβει ο χειρουργός του πλοίου²²⁵. Το *Dreadnought* με καπετάνιο τον James Leisman και υπό τη ματιά του χειρουργού του πλοίου θα αποτελέσουν το κύριο αντικείμενο μελέτης του εν λόγω κεφαλαίου. Γιατί όμως αποτελεί «τυπικό» αλλά συγχρόνως και «άτυπο» ημερολόγιο η περίπτωση του *Dreadnought*; Ο Gilje αναφέρει χαρακτηριστικά πως εκ πρώτης όψεως τα περισσότερα ημερολόγια καταστρώματος από την εποχή αυτήν μπορεί να φανούν τυπικά και κατά επέκταση ελάχιστα χρήσιμα για τον ερευνητή. «Άνεμος, κύμα και καιρός»,²²⁶ σχολιάζει ο Gilje, πως είναι το βασικό περιεχόμενο αυτών των ημερολογίων. Ωστόσο, όπως επισημαίνει στη συνέχεια, οι ναυτικοί δύσκολα περιορίζονταν μόνο σε αυτές τις τυπικές καταγραφές της καθημερινότητας. Οι

²²⁰ Schotte, ό.π., σ. 292-3.

²²¹ Gilje, ό.π., σ. 274.

²²² J. D. Alsop, «Sickness in the British Mediterranean Fleet: The Tiger's Journal of 1706», *War & Society*, 11:2 (1993), σ. 57-76.

²²³ Για μια σχετική έρευνα που εστιάζει σε ζητήματα μνήμης και δουλεμπορίου βλ. Anne Farrow, *The Logbooks: Connecticut's Slave Ships and Human Memory*, Wesleyan University Press, Middletown 2014.

²²⁴ Για την εν λόγω μελέτη λήφθηκαν υπόψιν κυρίως τα αρχεία της πόλης του Μπρίστολ.

²²⁵ Σχετικά με τους λόγους που με οδηγούν να πιστεύω ότι το ημερολόγιο του *Dreadnought* ήταν υποχρέωση του χειρουργού βλ. κεφ. 3, «Μπορεί να επιστρέψει στα καθήκοντα του...», *ασθένειες και ατυχήματα στη διάρκεια ενός ταξιδιού*, σ. 88-9.

²²⁶ Gilje, ό.π., σ. 5.

διάφοροι τρόποι με τους οποίους τιμωρούνταν τα μέλη του πληρώματος για διάφορες παρατυπίες τους, ατυχήματα που λάμβαναν χώρα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, τραγούδια που τύχαινε να ακούσουν αλλά και παρατηρήσεις από διάφορα αντικείμενα που μπορεί να έβλεπαν στον ορίζοντα, κάνουν την εμφάνιση τους περιστασιακά σε αυτά τα ημερολόγια. Όπως παρατηρεί ο Gilje, τοποθετώντας μια πένα στα χέρια των ναυτικών έδινε την ευκαιρία στους ίδιους να καταγράψουν πολύ περισσότερα στοιχεία από αυτά που ήταν αναγκαία.²²⁷ Ο χειρουργός αποτελεί τυπικό παράδειγμα των άτυπων αυτών στοιχείων που συμπεριλαμβάνονται στα ημερολόγια καταστρώματος.²²⁸ Μάλιστα θα έπρεπε να προσθέσω μερικές τέτοιες «άτυπες» κατηγορίες για το ημερολόγιο του *Dreadnought* καθώς ο χειρουργός του *Dreadnought* παραθέτει ορισμένες φορές τα γεύματα που του έκαναν εντύπωση,²²⁹ τη ζωή στα διάφορα νησιά όπου αγκυροβολούσαν περιστασιακά,²³⁰ τις σχέσεις που ανέπτυσαν με αντίστοιχα κουρσάρικα πλοία τα οποία διασταυρώνονταν στην πορεία τους²³¹ αλλά και τις αντιδράσεις του πληρώματος σε διάφορες αμφιλεγόμενες αποφάσεις του καπετάνιου Leisman.²³² Το ημερολόγιο του *Dreadnought* μπορεί να προσφέρει αρκετές πληροφορίες για τη ζωή στο κατάστρωμα, παρουσιάζοντας παράλληλα τη ζωή αυτήν τόσο τυπικά -καθώς ήταν υποχρεωτική η τήρηση ημερολογίου- αλλά και άτυπα διότι ο χειρουργός αρκετά συχνά αξιοποιούσε το καθήκον του αυτό για να προσθέτει τα δικά του σχόλια στο τετράμηνο τους ταξίδι.

1. 118 μέρες στη θάλασσα και 44 στην ξηρά

Στις 21 Μαΐου του 1757 το κουρσάρικο καράβι *Dreadnought* θα σαλπάρει για το τετράμηνο ταξίδι του με στόχο την καταπολέμηση των εχθρών της Μεγάλης Βρετανίας (εικόνα 7).²³³ Η πορεία του ταξιδιού καταγράφεται σε ημερήσια βάση,

²²⁷ Στο ίδιο, σ. 5.

²²⁸ Το εν λόγω ημερολόγιο αριθμείται με αύξουσα σειρά ανά φύλλο στην άνω δεξιά μεριά της δεύτερης σελίδας κάθε φύλλου. Με ελάχιστες εξαιρέσεις, όλα τα φύλλα είναι αριθμημένα εκτός από: το 18°, 36°, 38°, 61° & 62°. Εκτός του προτεινόμενου τρόπου παραπομπής των αρχείων τους από τα αρχεία του Μπρίστολ (δηλαδή με την αναφορά της προέλευση -κοινώς των αρχείων του Μπρίστολ-, τον κωδικό του αρχείου και τη χρονολόγησή του) για τη διευκόλυνση του εντοπισμού των πληροφοριών που αξιοποιώ από το ημερολόγιο αυτό που αποτελείται συνολικά από ογδόντα φύλλα, θα προσθέτω στο τέλος κάθε παραπομπής και το φύλλο στο οποίο βρίσκονται οι εν λόγω πληροφορίες. Βλ. Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 1-80.

²²⁹ Ενδ. βλ. Bristol Archives, 44938, 13/06/1757, φ. 8.

²³⁰ Ενδ. βλ. Bristol Archives, 44938, 01-7/07/1757, φ., 12-15.

²³¹ Ενδ. βλ. Bristol Archives, 44938, 04-7/10/1757, φ. 43-45.

²³² Ενδ. βλ. Bristol Archives, 44938, 15/06/1757, φ. 9-10.

²³³ Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 1.

ενώ υπάρχουν και τρία ξεχωριστά παραρτήματα μετά το πέρας του ταξιδιού που αναφέρουν αναλυτικά κάθε ιατρική και χειρουργική υπόθεση με χρονολογική σειρά καθώς και συνοπτικά -αν όχι πρόχειρα- τις οικονομικές εισφορές του ταξιδιού.²³⁴ Από τα στοιχεία που προκύπτουν από το εν λόγω ημερολόγιο έμφαση θα δώσω σε πτυχές της καθημερινής ζωής των ναυτικών στο κατάστρωμα, τις απρόοπτες συνθήκες που καλούνται να αντιμετωπίσουν, τις ασθένειες και τον θάνατο εν πλω και την αντίθεση που αναδεικνύεται με έμμεσο τρόπο της ζωής στη θάλασσα και αυτής στην ξηρά. Γιατί όμως «118 μέρες στη θάλασσα και 44 στην ξηρά»;

Θα ήταν αδύνατο για το πλήρωμα του *Dreadnought* να παραμείνει για τέσσερεις μήνες εν συνεχεία στη θάλασσα δίχως καμία απολύτως επαφή με τη στεριά. Η στεριά αποτελεί προαπαιτούμενη συνθήκη του ταξιδιού και το ορίζει στον χώρο και τον χρόνο. Αν και στο εν λόγω ημερολόγιο δεν υπάρχουν αναφορές για τη χωρητικότητα του караβιού -τόσο σε τόνους όσο και σε ανθρώπινο δυναμικό- αυτά τα στοιχεία μας τα παρέχουν διαφορετικές πηγές.²³⁵ Στο έργο του για τους κουρσάρους του Μπρίστολ, ο John Williams Damer Powell -ο ίδιος υπήρξε καπετάνιος του Βασιλικού Ναυτικού και καταγόταν από το Μπρίστολ-²³⁶ παρουσιάζει αναλυτικά κάθε καράβι το οποίο χρησιμοποιήθηκε με κουρσάρικη ιδιότητα κατά τον 18^ο αι. Σύμφωνα με τον Powell, το *Dreadnought* είχε χωρητικότητα 130 τόνων και 140 ατόμων, με δώδεκα κανόνια και δώδεκα μικρότερα περιστρεφόμενα κανόνια (swivels).²³⁷ Στην πρώτη σελίδα του ημερολογίου βέβαια κάτι τέτοιο αναιρείται εν μέρει καθώς ο χειρουργός καταγράφει την ύπαρξη δύο παραπάνω κανονιών μεγάλου μεγέθους (εικόνα 7).

Το τετράμηνο ταξίδι του *Dreadnought* αρχίζει στις 21 Μαΐου του 1757 και ολοκληρώνεται στις 31 Οκτωβρίου του ίδιου έτους με την επιστροφή του *Dreadnought* στο Kingroad. Στην πραγματικότητα το καράβι επιστρέφει δύο ακόμα

²³⁴ Για τις ιατρικές και χειρουργικές υποθέσεις βλ. Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 56 & 70. Τα φύλλα με τις οικονομικές εισφορές στο τέλος του ημερολογίου ξεχωρίζουν από τον πρόχειρο τρόπο γραφής τους γι' αυτό και δε θα εξετασθούν στη συνέχεια. Βλ. Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 78.

²³⁵ Η ναυτική πολεμική δραστηριότητα επανέρχεται με διάφορες μορφές στην αγγλική ναυτική παράδοση. Βλ. κεφ. 4, «Παρακολουθήστε με και ακούστε για λίγο...» τραγουδώντας το εθνικό, ναυτικό και τοπικό στοιχείο, σ. 135-6. Μεμονωμένα έργα έχουν προσπαθήσει κατά καιρούς να ανασυνθέσουν τις δραστηριότητές τους κατά το διάστημα υπό εξέταση είναι: για το Μπρίστολ ο J. W. Damer Powell εξέδωσε το σχετικό του έργο με θέμα τους κουρσάρους και τα πολεμικά πλοία του Μπρίστολ καθ' όλη τη διάρκεια του 18^{ου} αι. βλ. J. W. Damer Powell, *Bristol Privateers and Ships of War*, J. W. Atwoods Limited, Μπρίστολ 1930. Φυσικά υπάρχουν και παλιότερες έρευνες επικεντρωμένες σε μεγάλα λιμάνια της εποχής όπως το Λίβερπουλ. Ενδ. βλ. Gomer Williams, *History of the Liverpool Privateers and the Letters of Marque with an account of the Liverpool Slave Trade, 1744-1812*, Liverpool University Press, Λίβερπουλ 2004.

²³⁶ Powell, *ό.π.*, σ. vii.

²³⁷ Στο ίδιο, σ. 200.

φορές στο Kingroad για να ανεφοδιαστεί ενώ κάνει και μερικές ολιγοήμερες στάσεις σε διάφορα νησιά του αγγλικού καναλιού. Το πρώτο μέρος του ταξιδιού ολοκληρώνεται με την επιστροφή στο Kingroad στις 18 Ιουνίου.²³⁸ Παράλληλα, έχει μεσολαβήσει και μια τετραήμερη στάση στα νησιά Scilly από τις 12 έως και τις 15 Ιουνίου.²³⁹ Μετά την επιστροφή τους στο Kingroad και το επακόλουθο διάλλειμα δέκα ημερών στη στεριά, το ταξίδι εισέρχεται στη δεύτερη φάση του. Αν και το πρώτο μέρος του ταξιδιού είχε διαρκέσει 24 μέρες στη θάλασσα -δε συνυπολογίζω την ολιγοήμερη στάση στα νησιά Scilly-, το *Dreadnought* θα παραμείνει εν πλω για 45 μέρες με μια επταήμερη στάση αυτήν τη φορά στο νησί Lundy. Η στάση φαίνεται να διήρκεσε περισσότερο λόγω των δυσκολιών που είχε το πλήρωμα να αγκυροβολήσει εξαιτίας των καιρικών συνθηκών και κυρίως του ανέμου, ενώ βρέθηκε αντιμέτωπο και με ένα απροσδόκητο ατύχημα που του στέρησε ορισμένα κατάρτια.²⁴⁰ Μόλις στις 20 Αυγούστου θα επιστρέψουν ξανά στο Kingroad. Μετά από ένα πολυήμερο διάλλειμα έως τις 14 Σεπτεμβρίου, ο χειρουργός του караβιού θα ξεκινήσει την καταγραφή του τρίτου και τελευταίου μέρους του ταξιδιού τους προσευχόμενος πως, «με την ευχή και τη βούληση του Θεού, εύχομαι να το εκπληρώσουμε [το ταξίδι] με ασφάλεια».²⁴¹ Χωρίς καμία ενδιάμεση στάση, το τετράμηνο ταξίδι για την καταδίωξη των εχθρών της Μεγάλης Βρετανίας θα ολοκληρωθεί στις 31 Οκτωβρίου του 1757,²⁴² έχοντας συμπληρώσει 118 μέρες εν πλω και 44 μέρες στην ξηρά.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως ο χειρουργός του *Dreadnought* δεν κρατάει καμία σημείωση κατά τα διαστήματα των διαλλειμάτων στο Kingroad. Για όλες τις υπόλοιπες μέρες υπάρχει αναφορά στην ονομασία και την αρίθμηση της μέρας αλλά και του μήνα όταν αλλάζει. Για τις ημέρες μάλιστα της εβδομάδας χρησιμοποιούνται οι λατινικές τους ονομασίες.²⁴³ Κατά το διάστημα αυτό το *Dreadnought* πέρασε από διάφορα νησιά και περιοχές ακροβατώντας συνήθως

²³⁸ Bristol Archives, 44938, 19/06/1757, φ. 11.

²³⁹ Bristol Archives, 44938, 12-5/06/1757, φ. 7-10.

²⁴⁰ Bristol Archives, 44938, 01-7/07/1757, φ. 12-15.

²⁴¹ Bristol Archives, 44938, 20/08/1757, φ. 35.

²⁴² Bristol Archives, 44938, 31/11/1757, φ. 54.

²⁴³ Κάθε μέρα είναι αφιερωμένη σε ένα από τα 7 ουράνια σώματα: τον Κρόνο, τον Ήλιο, τη Σελήνη, τον Άρη, τον Ερμή, τον Δία και την Αφροδίτη. Επομένως οι ακόλουθες ονομασίες χρησιμοποιούνται από τον χειρουργό: «dies Saturni» (Σάββατο), «dies Solis» (Κυριακή), «dies Lunae» (Δευτέρα), «dies Martis» (Τρίτη), «dies Mercurii» (Τετάρτη), «dies Jovis» (Πέμπτη) και «dies Veneris», (Παρασκευή). «Μια μέρα» δηλαδή αφιερωμένη για κάθε ουράνιο σώμα. Σχετικά με τις ονομασίες των ουράνιων σωμάτων, την προέλευση τους και τη διάδοση τους στον Ευρωπαϊκό χώρο βλ. Krzysztof Filimonowicz, *Weekday and month names of the British Isles*, Διδακτορική Διατριβή, Adam Mickiewicz University Poznan 2012, σ. 9-12.

ανάμεσα στα σύνορα του αγγλικού Καναλιού και του Καναλιού του Μπρίστολ (εικόνα 8). Οι περισσότερες και εκτενέστερες αναφορές γίνονται στο νησί Lundy²⁴⁴ και τα νησιά Scilly.²⁴⁵ Λίγες αναφορές γίνονται σε άλλες περιοχές, όπως στα παράκτια της Ιρλανδίας στα οποία καταφθάνουν από «ατύχημα» λόγω της πυκνής ομίχλης που είχε σχηματιστεί²⁴⁶ και το νησί de Aix της Γαλλίας για το οποίο πληροφορήθηκαν εν πλω πως ο βρετανικός στόλος είχε καταλάβει με επιτυχία.²⁴⁷ Αν και η «δράση» διαδραματίζεται κυρίως στη θάλασσα μέσω της καταδίωξης των εχθρών της Αγγλίας -στην πραγματικότητα βέβαια όχι μόνο αυτών-, η «στεριά» κρύβει τις δικές της εκπλήξεις. Απρόσμενα ατυχήματα, επίσημα δείπνα, δραστηριότητες στις ολιγοήμερες στάσεις τους καθώς και εντάσεις που αποφορτίζονται μεταξύ των μελών του πληρώματος κεντρίζουν το ενδιαφέρον του χειρουργού ο οποίος τα καταγράφει αναλυτικά.²⁴⁸

Η ζωή στη θάλασσα χαρακτηρίζεται από τις εναλλαγές του καιρού, την ασθένεια και κυρίως από τις διάφορες καταδιώξεις καραβιών. Αν και οι καταδιώξεις αποτελούν τον κύριο όγκο των πληροφοριών που εμφανίζονται στο εν λόγω ημερολόγιο, οι περισσότερες λήγουν άδοξα. Είτε τα «εχθρικά» καράβια καταφέρνουν να ξεφύγουν είτε αποκαλύπτεται πως επρόκειτο για φιλικά πλοία. Μόλις μία φορά κατά τους τέσσερις αυτούς μήνες η σύγκρουση θα διαρκέσει αρκετές ώρες ώστε να την καταγράψει με αρκετά ένθερμο τρόπο ο χειρουργός.²⁴⁹ Μεγαλύτερο ενδιαφέρον - όπως θα δούμε στη συνέχεια- παρουσιάζουν τα φιλικά ή ουδέτερα πλοία που βρίσκονται στην πορεία τους και με τα οποία δομούν δίκτυα πληροφόρησης αλλά και ιδιόμορφες «φιλικές» σχέσεις. Κατά τη διάρκεια αυτών των 118 ημερών στη θάλασσα, ο χειρουργός καταγράφει πάνω από σαράντα τέτοιες καταδιώξεις που εξελίσσονται σε φιλικές συναναστροφές ή εχθρικές συγκρούσεις (πίνακας 7). Ακόμα όμως και μεταξύ των ναυτικών παρατηρούμε ορισμένες φορές να δημιουργούνται εντάσεις είτε με έμμεσο τρόπο -με την κριτική του χειρουργού προς τον καπετάνιο James Leisman-²⁵⁰ είτε άμεσα με τις αντιδράσεις του πληρώματος εναντίον των ανωτέρων του.²⁵¹ Μέσω της μελέτης του ημερολογίου του *Dreadnought*

²⁴⁴ Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 3, 12 & 36.

²⁴⁵ Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 7-8, 32 & 36.

²⁴⁶ Bristol Archives, 44938, 28/09/1757, φ. 41-2.

²⁴⁷ Bristol Archives, 44938, 14/10/1757, φ. 48. Για μια επιγραμματική σκιαγράφηση του ταξιδιού του *Dreadnought* βλ. Πίνακας 6.

²⁴⁸ Ενδ. βλ. Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 7-8 & 13-5.

²⁴⁹ Bristol Archives, 44938, 04/08/1757, φ. 26-7.

²⁵⁰ Ενδ. βλ. Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 35 & 45-6.

²⁵¹ Bristol Archives, 44938, 15/06/1757, φ. 9-10.

αποκαλύπτεται ο ιδιόμορφος αυτός μικρόκοσμος που αναπτύσσει εν κινήσει και εν πλω τα δικά του δίκτυα και τις δικές του σχέσεις.

Ημερομηνία	Τοποθεσία
21 Μαΐου 1757	Kingroad
23 Μαΐου 1757	Νησί Lundy
12 Ιουνίου 1757	Νησιά Scilly
18 Ιουνίου 1757	Kingroad
19-29 Ιουνίου 1757	Τέλος πρώτου ταξιδιού
1 Ιουλίου 1757	Νησί Lundy
20 Ιουλίου 1757	Νησί Bell
15 Αυγούστου 1757	Νησιά Scilly
20 Αυγούστου 1757	Kingroad
21 Αυγούστου έως 14 Σεπτεμβρίου 1757	Τέλος δεύτερου ταξιδιού
15 Σεπτεμβρίου 1757	Kingroad
16 Σεπτεμβρίου 1757	Cardiff
17 Σεπτεμβρίου 1757	Νησί Lundy
18 Σεπτεμβρίου 1757	Cape Cornwall & Νησιά Scilly
28 Σεπτεμβρίου 1757	Ιρλανδικές ακτές
30 Οκτωβρίου 1757	Cape Cornwall
31 Οκτωβρίου 1757	Kingroad

Πίνακας 6. Χρονολογική ταξινόμηση των περιοχών που διέσχισε και αναφέρονται από το *Dreadnought* κατά το τετράμηνο ταξίδι του. Πηγή: Bristol Archives, 44938, 1757.

II. «Ποιος είναι ο καλύτερος ναυτικός; », δίκτυα και συγκρούσεις εν πλω

Σε ελάχιστες περιπτώσεις το πλήρωμα του *Dreadnought* υποθέτει εύστοχα την ταυτότητα των ιστίων που εντοπίζει στον ορίζοντα. Ακόμα πιο λίγες μάλιστα είναι οι φορές που τα ιστία αυτά αποδίδονται επιτυχώς σε εχθρικό καράβι. Στις 24 Μαΐου - μόλις τρεις μέρες αφού μάρκαραν με το *Dreadnought*- ο χειρουργός καταγράφει την πρώτη τους καταδρομή. Ένα ιστίο άγνωστης ταυτότητας εμφανίζεται στον ορίζοντα και σύντομα το καταδιώκουν. Πιθανώς λόγω της ναυτίας η οποία τον βασάνιζε από την αρχή του ταξιδιού έως και εκείνη τη μέρα, η περιγραφή του άγνωστου καραβιού είναι περιληπτική -η μοναδική τέτοια περίπτωση σε ολόκληρο το ημερολόγιο. Αναφέρει μόνο πως πρόκειται για κάποιο σκάφος το οποίο σάλπαρε από το Guernsey

για το Δουβλίνο. Δε γίνεται αναφορά λεηλασίας ή οποιασδήποτε εχθρικής ενέργειας ούτε όμως και περαιτέρω επικοινωνίας μεταξύ τους.²⁵²



Εικόνα 8. Χάρτης του καναλιού του Άγιου Γεώργιου και της Ιρλανδικής Θάλασσας από τον Richard William Seale (1732-1775), 18^{ος} αι. Πηγή: «18th Century Nautical Sea Chart of the Irish Sea and Bristol Channel», <https://www.antique-maps-online.co.uk/irish-sea-chart-2669.html> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 15.9.2022).

Μία μέρα αργότερα, στις 25 Μαΐου, το *Dreadnought* εντοπίζει στον ορίζοντα τέσσερα ιστία. Πολύ γρήγορα καταφέρνουν να πλευρίσουν το πρώτο εξ αυτών, διαπιστώνοντας πως επρόκειτο για ένα ολλανδικό σκάφος. Ενώ είχαν στείλει μερικά μέλη του πληρώματος για να ελέγξουν το εν λόγω πλοίο, το κουρσάρικο *Tartar* του Μπρίστολ θα τους φθάσει, ενημερώνοντάς τους για την ταυτότητα των δύο

²⁵² Bristol Archives, 44938, 24/05/1757, φ. 3.

εναπομεινάντων σκαφών. Σύμφωνα με το *Tartar* επρόκειτο για μια γαλλική φρεγάτα μαζί με το πλοίο-λάφυρό της. Με τη βοήθεια του *Tartar* αρχίζει η καταδίωξη του «γάλλου» εχθρού. Το *Dreadnought* υψώνοντας γαλλική σημαία για να παραπλανήσει τη φρεγάτα και το πλοίο-λάφυρό της, καταφέρνει να το πλευρίσει και να επιβιβάσει το πλήρωμά του σε αυτό. Παράλληλα, το *Tartar* είχε αποτύχει να ελιχθεί γύρω από τη γαλλική φρεγάτα με αποτέλεσμα να καταδιώκεται από αυτή. Σύντομα, το πλήρωμα του *Dreadnought* ανακαλύπτει πως το «γαλλικό» λάφυρο στην πραγματικότητα ήταν αγγλικό, και συγκεκριμένα του κουρσάρικου *Black Prince* του Λονδίνου, το οποίο ήταν η «γαλλική φρεγάτα». Μέχρι να γίνει αντιληπτό αυτό από όλες τις μεριές, το *Black Prince* είχε ήδη κανονιοβολήσει τρεις φορές κατά του *Dreadnought*, χωρίς όμως κάποια ζημιά. Η ατυχής σύγκρουση λήγει με τις ανάλογες απολογίες και τον καπετάνιο Leisman να επισκέπτεται προσωρινά το κατάστρωμα του *Black Prince*.²⁵³

Η «παρεξήγηση» εν πλω, η «ατυχής» σύγκρουση και η ανταλλαγή πληροφοριών που εντοπίζουμε στην εκτενή περιγραφή της καταδίωξης αυτής αποτελούν τα κύρια στοιχεία που ανακύπτουν τακτικά και στις επόμενες αντίστοιχες περιπτώσεις. Γαλλικά, ισπανικά, αγγλικά, ολλανδικά και σουηδικά караβία συγγέονται συνεχώς, δομούν εμπορικές σχέσεις και ανταλλάζουν πληροφορίες ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις κουρσάρικων αγγλικών σκαφών συνεργάζονται και πλέουν μαζί για μικρά διαστήματα. Στις 31 Ιουλίου ένα σουηδικό σκάφος το οποίο τύχαινε να φέρει κρασί εμπορεύτηκε με το *Dreadnought* δύο βαρέλια των 238 περίπου λίτρων²⁵⁴ για δύο λίρες γκινέες,²⁵⁵ ενώ στις 2 Αυγούστου πληροφορήθηκαν από το κουρσάρικο *Lion* του Μπρίστολ πως το κουρσάρικο *Ranger* κατευθυνόταν προς το μέρος τους.²⁵⁶ Η ανταλλαγή τέτοιων πληροφοριών είχε μια πλήρως χρηστική διάσταση με τη διευκόλυνση της αναγνώρισης των караβιών που θα βρίσκονταν στην πορεία τους. Προφανώς, όπως είδαμε και προηγουμένως, η αξιοπιστία τους δεν ήταν πάντα δεδομένη και μπορούσε να οδηγήσει σε «ατυχείς» συγκρούσεις. Δεν μπορούμε να είμαστε βέβαιοι τι ακριβώς ανέφεραν μεταξύ τους τα πληρώματα και οι καπετάνιοι των διάφορων караβιών, ωστόσο μέσω του ημερολόγιου καταστρώματος

²⁵³ Bristol Archives, 44938, 25/05/1757, φ. 3-4.

²⁵⁴ Πρόκειται για βαρέλια «Hogsheads» που έφεραν κρασί. Παρά τις αλλαγές στον τρόπο υπολογισμού της χωρητικότητάς τους, έως και το 1824 φαίνεται πως δεν παρουσίασαν ιδιαίτερες διαφοροποιήσεις. Για τον σχετικό πίνακα υπολογισμού της χωρητικότητας του εν λόγω βαρελιού καθώς και τη σύγκριση του με άλλα είδη βαρελιών βλ. «wine barrel», https://www.sizes.com/units/barrel_wine.htm (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 14.9.2022).

²⁵⁵ Bristol Archives, 44938, 31/07/1757, φ. 24.

²⁵⁶ Bristol Archives, 44938, 02/08/1757, φ. 25.

εντοπίζουμε ενδείξεις για τα διάφορα θέματα που τους προβληματίζαν. Τα πιθανά καράβια τα οποία έπλεαν στη γύρω περιοχή ήταν μια πλήρως χρηστική πληροφορία που φαίνεται να επιζητούσαν. Παράλληλα, αναφορές γίνονται και σε θέματα που αφορούν γενικότερα την πολεμική κατάσταση. Εν πλω πληροφορούνται για την κατάληψη του νησιού de Aix της Γαλλίας στις 14 Οκτωβρίου²⁵⁷ καθώς και για τη μοίρα άλλων κουρσάρικων αγγλικών πλοίων όπως του *Antigallican* του Λονδίνου που προοριζόταν για πώληση από τους Ισπανούς.²⁵⁸

Εκτός όμως των φιλικών -ή και ουδέτερων- караβιών που διέσχιζαν την πορεία του, το *Dreadnought* παρέμενε ένα αποκλειστικά κουρσάρικο πλοίο. Αυτό σήμαινε πως ο μοναδικός τρόπος εσόδων ήταν η λεηλασία εχθρικών -ή και ουδέτερων που κρίνονταν πως ενίσχυαν τον εχθρό- εμπορικών караβιών. Τα πλοία αυτά μπορούσαν να φέρουν διάφορα εμπορεύματα. Ο καφές, η ζάχαρη και το indigo αποτελούσαν συνήθως εμπόρευμα του ίδιου караβιού²⁵⁹ όπως και το κρασί με το brandy.²⁶⁰ Υπήρχαν βέβαια και περιπτώσεις εμπορικών πλοίων με ένα μοναδικό είδος εμπορεύματος. Σε ορισμένες περιπτώσεις το *Dreadnought* καταδίωξε επιτυχώς τέτοια πλοία τα οποία μετέφεραν λουλούδια, ξυλεία, μαλλί ή ξηρούς καρπούς.²⁶¹ Φυσικά, υπήρχαν και ατυχείς περιπτώσεις όπου δεν κατάφεραν να εντοπίσουν κάποιο εμπόρευμα αξίας, ή τα εμπορεύματα ήταν πλήρως ευτελή, όπως τα έρμα του πλοίου.²⁶² Η μεγαλύτερη επιτυχία του *Dreadnought*²⁶³ σημειώθηκε στις 4 Αυγούστου μετά την πολύωρη σύγκρουση με ένα γαλλικό σκάφος το οποίο, όπως αναφέρει ο χειρουργός, «ερχόμενο κατά πάνω μας με γαλλική σημαία μας κανονιοβόλησε με όλα του τα κανόνια. Άμεσα τους επιστρέψαμε το κομπλιμέντο και η σύγκρουση ξεκίνησε πολύ θερμά για τρεις ώρες...».²⁶⁴ Ο χειρουργός αναφέρει πως ήταν το *Marques de Conflens* που είχε μαρκάρει από τον Άγιο Δομίνικο και κατευθυνόταν προς τη La Rochelle, μεταφέροντας διάφορα εμπορεύματα αξίας, όπως ο καφές, η ζάχαρη, το indigo, οι λίρες γκινέες, διάφορα ρούχα και καβούκια χελώνας.²⁶⁵

²⁵⁷ Bristol Archives, 44938, 14/10/1757, φ. 48.

²⁵⁸ Bristol Archives, 44938, 21/09/1757, φ. 37-8.

²⁵⁹ Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 5-6 & 27.

²⁶⁰ Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 20 & 49-50.

²⁶¹ Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 17, 39 & 49.

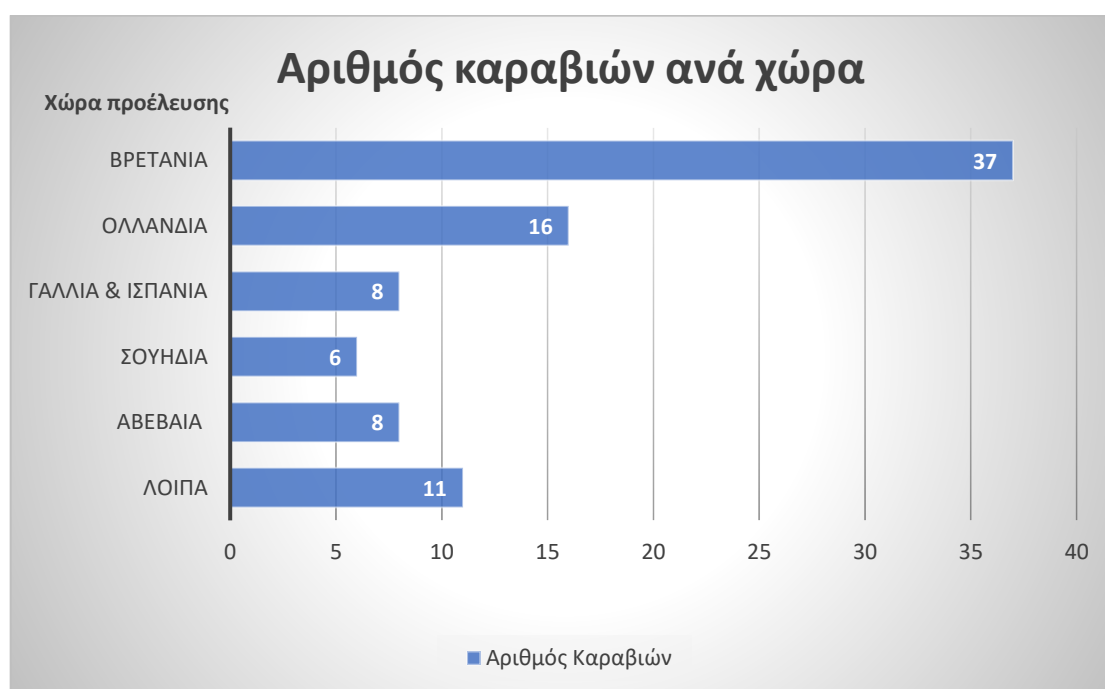
²⁶² Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 20-1.

²⁶³ Αναφέρεται και από τον Powell πως τον Αύγουστο κατάφερε να κυριεύσει ένα καράβι αξίας 20.000 λυρών, πιθανώς με το όνομα *Marques de Conflens*. Powell, *ό.π.*, σ. 200.

²⁶⁴ Bristol Archives, 44938, 04/08/1757, φ. 26.

²⁶⁵ Bristol Archives, 44938, 04/08/1757, φ. 27.

Όπως όμως το *Dreadnought* καταδίωκε εχθρικά καράβια, έτσι και το ίδιο γινόταν στόχος τέτοιων καταδιώξεων. Μόλις μια περίπτωση διήρκησε παραπάνω από μία μέρα και ξεκίνησε με τον εντοπισμό δύο γαλλικών σκαφών. Οι δύο γαλλικές φρεγάτες χωρίστηκαν για να καταδιώξουν χωριστά το *Dreadnought* και ένα αγγλικό κουρσάρικο καράβι από το Λίβερπουλ που τύχαινε να πλέει μαζί του. Από τις 26 Σεπτεμβρίου και για την επόμενη μέρα το «κυνηγητό» θα συνεχιστεί με το *Dreadnought* να αδυνατεί να κερδίσει ικανοποιητικό προβάδισμα ώστε να ξεφύγει. Μόλις στις 28 Σεπτεμβρίου θα καταφέρει να βγει από το οπτικό πεδίο της γαλλικής φρεγάτας λόγω της πυκνής ομίχλης που είχε σχηματιστεί. Χωρίς να υπάρχει φανερή ένδειξη για την τοποθεσία τους, ο χειρουργός αναφέρει πως βάσει των παρατηρήσεών τους βρίσκονταν στα παράκτια της Ιρλανδίας.²⁶⁶



Πίνακας 7. Αριθμός καραβιών ανά χώρα που εντόπισε το *Dreadnought* κατά το τετράμηνο ταξίδι του. Πηγή: Bristol Archives, 44938, 1757.

Το κουρσάρικο καράβι από το Λίβερπουλ ήταν μόλις ένα εκ των πολλών κουρσάρικων που διασταύρωσε τη πορεία του με αυτήν του *Dreadnought*. Όταν η πορεία αυτήν ήταν κοινή με το φιλικό κουρσάρικο καράβι, οι καταδιώξεις γίνονταν ομαδικά, με το *Dreadnought* και άλλα κουρσάρικα καράβια του αγγλικού χώρου να

²⁶⁶ Bristol Archives, 44938, 26-8/09/1757, φ. 40-2.

συμπλέουν για κάποιες μέρες και να καταδιώκουν πιθανούς στόχους.²⁶⁷ Η συνεργασία και η επικοινωνία αυτήν έληγε με εύθυμες ζητωκραυγές οι οποίες ανταποδίδονταν και από την άλλη μεριά.²⁶⁸ Σε ορισμένες περιπτώσεις οι ζητωκραυγές αυτές συνοδεύονταν και από τον βρόντο των κανονιών ή διάφορων πυροβολισμών. Φαίνεται μάλιστα πως το πλήρωμα απέδιδε μεγάλη αξία στον τελετουργικό αυτό χαιρετισμό. Στις 31 Ιουλίου, μετά από μια παρεξήγηση μεταξύ τριών βρετανικών κουρσάρικων πλοίων -του *Dreadnought*, του *Eagle* και του *Sarah*- αντίστοιχη με αυτήν του *Black Prince* στις 25 Μαΐου,²⁶⁹ το *Dreadnought* αντάλλαξε ένθερμους χαιρετισμούς υπό τη συνοδεία ενός κανονιοβολισμού με το *Eagle*. Ανταπαντώντας με τον ίδιο τρόπο, το *Eagle* ακολούθησε τη δική του πορεία. Σε αντίθεση όμως με το *Eagle*, το *Sarah* -το οποίο αποτελούσε και το επίκεντρο της «παρεξήγησης»- δεν ανταπέδωσε τον χαιρετισμό. Η αντίδραση αυτήν ξεσήκωσε το πλήρωμα το οποίο ζητούσε να επαναλάβουν τους κανονιοβολισμούς έως ότου λάβουν την ανάλογη επιθυμητή απάντηση.²⁷⁰

Όπως έχει ήδη φανεί σε ένα πρώτο επίπεδο, οι επαφές μεταξύ των κουρσάρικων πλοίων μπορούσαν να λάβουν συνεργατικές -αν όχι φιλικές- σχέσεις ενώ παράλληλα εξυπηρετούσαν και πρακτικούς σκοπούς. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση του βρετανικού *Charles Town*, πλοίου με κουρσάρικη άδεια, με το οποίο είχαν διασταυρωθεί οι πορείες τους στις 4 Οκτωβρίου, αποφασίζοντας από κοινού να δουν «ποιος είναι ο καλύτερος ναυτικός».²⁷¹ Ο τρόπος αναγνώρισης του καλύτερου ναυτικού ήταν απλός· το πιο γρήγορο καράβι είχε και τους καλύτερους ναυτικούς. Αν και σύμφωνα με τον χειρουργό του *Dreadnought* η νίκη τους ήταν αρκετά εύκολη, την επόμενη μέρα θα πλεύσουν από κοινού εκ νέου με το *Charles Town* «για να καλπάζουν στον άνεμο». Παρά το γεγονός πως μια απότομη εναλλαγή του ανέμου σχεδόν ανέτρεψε το *Dreadnought* με καταστροφικές συνέπειες, ο αγώνας θα λάβει κανονικά χώρα και θα λήξει ξανά με τη νίκη του.²⁷² Μόλις δύο μέρες αργότερα, τα δύο καράβια θα αντικριστούν ξανά και ο καπετάνιος του *Charles Town* θα προσκαλέσει για δείπνο -και αρκετό ποτό όπως επισημαίνεται- τον καπετάνιο του *Dreadnought*. Ο χειρουργός καταγράφει στο ημερολόγιο χαρακτηριστικά πως ο καπετάνιος Leisman ήταν αρκετά μεθυσμένος με αποτέλεσμα

²⁶⁷ Ενδ. βλ. Bristol Archives, 44938, 17/07/1757, φ. 17.

²⁶⁸ Ενδ. βλ. Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 25 & 44.

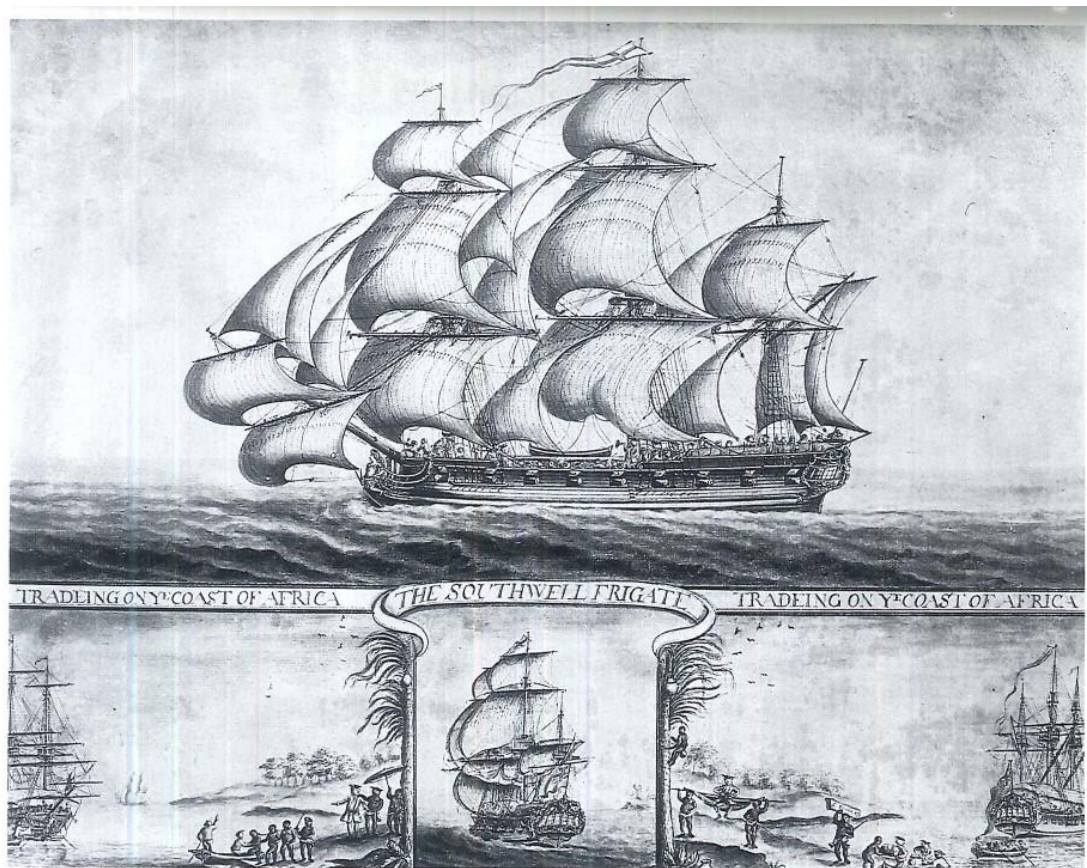
²⁶⁹ Bristol Archives, 44938, 25/05/1757, φ. 3.

²⁷⁰ Bristol Archives, 44938, 31/07/1757, φ. 23-4.

²⁷¹ Bristol Archives, 44938, 04/10/1757, φ. 44.

²⁷² Bristol Archives, 44938, 05-7/10/1757, φ. 44-5.

να βγει παραπατώντας από τη βάρκα.²⁷³ Τα κοινά δείπνα μεταξύ τέτοιων καραβιών δεν ήταν ασυνήθιστα. Σύμφιγγαν τις σχέσεις των κουρσάρων μεταξύ τους και ταυτόχρονα ήταν ένας εύκολος τρόπος να εορταστεί κάποια επιτυχής καταδίωξη ή να σηματοδοτηθεί ο αποχωρισμός τους.²⁷⁴



Εικόνα 9. Η φρεγάτα Southwell, κουρσάρικο καράβι του Μπρίστολ, 1760. Πηγή: Dresser & Philip, *The Making of Modern Bristol*, ό.π., εικ. IVa.

Αν και αναδεικνύονται διάφορα στοιχεία μέσω του ημερολογίου του *Dreadnought*, θα ήταν αδύνατο να κατανοήσουμε το ταξίδι του χωρίς να το συμπεριλάβουμε στην ευρύτερη σφαίρα της κουρσάρικης δραστηριότητας στον αγγλικό χώρο κατά τον 18^ο αι. Οι «εχθροί» της Βρετανίας οι οποίοι αποτελούν και τον στόχο του ταξιδιού του *Dreadnought* -όπως φαίνεται και από τον τίτλο του ημερολογίου-²⁷⁵ στην πραγματικότητα δεν είναι μόνο οι χώρες σε εμπόλεμη κατάσταση με τη Βρετανία. Έχει γίνει ήδη σαφές πως και καράβια άλλων χωρών αποτελούσαν εξίσου επιθυμητούς στόχους, όπως ήταν τα ολλανδικά καράβια σε

²⁷³ Bristol Archives, 44938, 07/10/1757, φ. 45.

²⁷⁴ Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 29 & 45.

²⁷⁵ Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 1.

ορισμένες περιπτώσεις.²⁷⁶ Το κριτήριο διαχωρισμού μεταξύ ουδέτερων -εχθρικών- караβιών και ουδέτερων -φιλικών- караβιών δεν ήταν η χώρα προέλευσης του караβιού αλλά τα λιμάνια όπου τύχαινε να εμπορεύεται. Ουδέτερα караβία που κατευθύνονταν σε εχθρικά λιμάνια αποτελούσαν εξίσου πιθανούς στόχους με τα εχθρικά.²⁷⁷ Υπάρχουν αναφορές κατά το διάστημα του τετράμηνου ταξιδιού του *Dreadnought* όπου παρά την επιτυχή καταδίωξη ακολουθεί έλεγχος του «ουδέτερου» караβιού πριν καταληφθεί ή λεηλατηθεί.²⁷⁸ Αν και κατά το τέλος του 17^{ου} αι. η πρακτική αυτή -δηλαδή επίθεσης σε ουδέτερα караβία- δεν ήταν ακόμα τόσο συνηθισμένη, τα όρια μεταξύ «ουδέτερου» και «εχθρικού» φαίνεται να θολώνουν κατά τη διάρκεια του 18^{ου} αι.²⁷⁹ Στο ημερολόγιο καταστρώματος του *Dreadnought* υπάρχουν αναφορές σε πληρώματα σκαφών τα οποία αρνούνται να δεχτούν τον έλεγχο του πληρώματος του *Dreadnought* σχετικά με το λιμάνι προς το οποίο έπλεαν.²⁸⁰

Ακόμα όμως και μεταξύ των κουρσάρικων πλοίων υπήρχαν διαφοροποιήσεις. Το *Charles Town* αναφέρεται ως «καράβι με άδεια κουρσάρου» και όχι ως ρητά κουρσάρικο.²⁸¹ Η κύρια διαφορά μεταξύ των διάφορων κουρσάρικων караβιών ήταν οι δραστηριότητές τους. Καράβια με κουρσάρικη άδεια έφεραν και εμπόρευμα, όντας στην πραγματικότητα ένοπλα εμπορικά πλοία. Όσα αναφέρονταν ως «κουρσάρικα» σάλπαραν αποκλειστικά με την πρόθεση να λεηλατήσουν και να κυριεύσουν άλλα караβία.²⁸² Το *Charles Town* άνηκε στην πρώτη κατηγορία κουρσάρικων караβιών ενώ το *Dreadnought* -όπως έχει γίνει ήδη φανερό- στη δεύτερη καθώς δεν έφερε καθόλου εμπόρευμα. Αυτό υποδηλώνεται εν μέρει και από το μέγεθος των караβιών και την πολεμική ισχύ που κατείχαν. Σύμφωνα με τον Powell το *Dreadnought* είχε χωρητικότητα 130 τόνων με είκοσι-τέσσερα κανόνια, δώδεκα κανονικά και δώδεκα περιστρεφόμενα, μικρότερου μεγέθους.²⁸³ Αντιθέτως, το *Charles Town* είχε

²⁷⁶ Ενδ. βλ. Bristol Archives, 44938, 17/07/1757, φ. 17.

²⁷⁷ W. R. Meyer, «English Privateering in the War of 1688 to 1697», *The Mariner's Mirror*, 67:3 (1981), σ. 259.

²⁷⁸ Ενδ. βλ. Bristol Archives, 44938, 25/05/1757, φ. 3.

²⁷⁹ W. R. Meyer, «English Privateering in the War of the Spanish Succession 1702-1713», *The Mariner's Mirror*, 69:4 (1983), σ. 443.

²⁸⁰ Bristol Archives, 44938, 16/10/1757, φ. 49.

²⁸¹ Bristol Archives, 44938, 04/10/1757, φ. 43.

²⁸² Meyer (1981), ό.π., σ. 260.

²⁸³ Στην πραγματικότητα μάλλον υπήρχαν δεκατέσσερα κανονικά κανόνια όπως φαίνεται από το ημερολόγιο του *Dreadnought*. Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 1.

χωρητικότητα 200 τόνων με δεκατέσσερα κανόνια, δέκα μεγάλου μεγέθους και τέσσερα μικρότερου.²⁸⁴

Μια δεύτερη διαφοροποίηση που πρέπει να γίνει είναι με βάση το χώρο της κουρσάρικης δραστηριότητάς τους. Αναφέρθηκε και κατά το πρώτο κεφάλαιο πως κουρσάροι όπως ο Woodes Rogers με αφετηρία το Μπρίστολ γύρισαν τον κόσμο λεηλατώντας εχθρικά πλοία στην πορεία τους, εδραιώνοντας περαιτέρω την κουρσάρικη παράδοση στην περιοχή.²⁸⁵ Το ταξίδι του Rogers αποτελεί την εξαίρεση παρά τον κανόνα. Για τον W. R. Meyer υπάρχουν δύο κατηγορίες κουρσάρων με γνώμονα τον χώρο -οι κουρσάροι του καναλιού και οι κουρσάροι που ξέφευγαν από τα όριά του, όπως ο Rogers. Ελάχιστοι όμως έβρισκαν χρηματοδότηση για να βάλουν πλώρη για τον Νέο Κόσμο και ακόμα λιγότεροι πετύχαιναν τους στόχους που είχαν υποσχεθεί στους χρηματοδότες τους.²⁸⁶ Παρά τη γοητεία αυτών των ταξιδιών και τα κέρδη που υπόσχονταν, οι κουρσάροι του καναλιού παρέμεναν η πλειοψηφία.²⁸⁷ Ακόμα όμως και τα ταξίδια караβιών όπως το *Dreadnought* ενείχαν πολλούς κινδύνους και οι ναυτικοί που αναλάμβαναν να τα επανδρώσουν γνώριζαν τις δυσκολίες που θα αντιμετώπιζαν καθώς και πως κάποιιοι από αυτούς αναπόφευκτα δε θα επέστρεφαν.

III. «Μπορεί να επιστρέψει στα καθήκοντα του...», ασθένειες και ατυχήματα κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού

Αναφέρθηκε προηγουμένως πως το ημερολόγιο το είχε αναλάβει ο χειρουργός του πληρώματος. Αν και δεν υπάρχει κάποια ρητή αναφορά στο αξίωμά του, εντοπίζουμε διάφορα σημεία τα οποία υποδηλώνουν την ταυτότητά του. Βασική ένδειξη αποτελούν τα δύο παραρτήματα με τις ιατρικές και χειρουργικές υποθέσεις τα οποία είναι καταγεγραμμένα από τον ίδιο σε πρώτο πρόσωπο.²⁸⁸ Επίσης, μια αναφορά σχετικά με την αμέλεια του βοηθού του ο οποίος δεν τον είχε ενημερώσει έγκυρα για μια ομάδα αρρώστων ναυτικών, υποδηλώνουν την ταυτότητα του συγγραφέα του

²⁸⁴ Powell, *ό.π.*, σ. 196 & 200.

²⁸⁵ Black, *The British Empire*, *ό.π.*, σ. 80.

²⁸⁶ Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η περίπτωση του καπετάνιου Kidd που εν τέλει απαχονίστηκε με την κατηγορία της πειρατείας και της ανθρωποκτονίας. Βλ. Meyer (1981), *ό.π.*, σ. 267-8.

²⁸⁷ Στο ίδιο, σ. 260 & Meyer (1983), *ό.π.*, σ. 441.

²⁸⁸ Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 56-76.

ημερολογίου ως τον χειρουργό του *Dreadnought*.²⁸⁹ Αν και δεν είναι αρκετά εύκολο να βγάλουμε ασφαλή συμπεράσματα για τις ασθένειες που ταλαιπωρούσαν το πλήρωμα εν πλω, είναι εφικτό να γίνουν μερικές νύξεις. Ο χειρουργός του πληρώματος διαχωρίζει τις ασθένειες και τους αρρώστους από τις υποθέσεις που χρήζουν χειρουργικής επέμβασης. Αν και υπάρχουν ορισμένες αναφορές σε ιατρικές υποθέσεις στο κύριο μέρος του ημερολογίου,²⁹⁰ η πλειοψηφία τους συγκαταλέγεται στα παραρτήματα που συμπληρώνει στο τέλος του.²⁹¹ Καθώς ορισμένα μέλη του πληρώματος αρρωσταίνουν πολλαπλές φορές, είναι δύσκολο να υπολογίσουμε τον ακριβή αριθμό όσων νόσησαν. Παράλληλα, υπάρχουν αναφορές οι οποίες υπονοούν πως ορισμένα μέλη είχε τύχει να αρρωστήσουν και προηγουμένως, ωστόσο δεν υπάρχει καμία ρητή αναφορά για το πότε συνέβη αυτό και πως αντιμετωπίστηκε.²⁹² Παρά την ασάφεια όμως των καταγραφών αυτών, μπορούμε να εξάγουμε κάποια συμπεράσματα όσον αφορά τις σοβαρότερες υποθέσεις καθώς φαίνεται να καταγράφονται ανεξαιρέτως.

Το σύνολο των σοβαρών υποθέσεων που εξέτασε ο χειρουργός είναι σαράντα-έξι. Σε αυτές μπορούμε να εντοπίσουμε τρία μέλη του πληρώματος τα οποία αναφέρονται διπλά (πίνακας 8) ενώ εννέα υποθέσεις καταγράφονται μαζικά ως μικροτραυματισμοί που ενώ εξετάστηκαν από τον χειρουργό, δεν χρειάστηκαν περεταίρω την προσοχή του.²⁹³ Συνολικά επομένως μπορούμε να μιλήσουμε για σαράντα-έξι υποθέσεις οι οποίες απαιτούσαν την παρουσία του χειρουργού, εκ των οποίων οι τριάντα-επτά χρειάστηκαν πολυήμερη φροντίδα.²⁹⁴ Οι τριάντα-επτά αυτές υποθέσεις ανταποκρίνονται σε τριάντα-τέσσερα διαφορετικά άτομα, ενώ στην πλειοψηφία τους αφορούν περιπτώσεις πυρετού. Μαζί με τον πυρετό μια σειρά

²⁸⁹ Bristol Archives, 44938, 23/07/1757, φ. 59.

²⁹⁰ Η μοναδική αναφορά που υπάρχει αποκλειστικά στο κύριο μέρος του ημερολογίου αφορά ένα μέλος του πληρώματος το οποίο ασθένησε με πυρετό στις αρχές του Ιουνίου για λίγες μέρες. Βλ. Bristol Archives, 44938, φ. 7. Σχετικά με ορισμένες χειρουργικές επεμβάσεις, όπως στην περίπτωση του υποπλοιάρχου Rowe, υπάρχουν πολύ συνοπτικές αναφορές και στο κύριο μέρος του ημερολογίου. Βλ. Bristol Archives, 44938, φ. 20. Οι περιπτώσεις αυτές αποτελούν εξαίρεση.

²⁹¹ Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 56-76.

²⁹² Είναι πιθανό πως κάποιες ηπιότερες περιπτώσεις της αναλάμβανε ο βοηθός του και δεν καταγράφονται από τον ίδιο. Επίσης υπάρχουν και ιατρικές υποθέσεις στο κύριο μέρος του ημερολογίου οι οποίες αφορούν περιπτώσεις που δεν χρειάστηκαν ιδιαίτερη προσοχή και δεν καταγράφονται αναλυτικά. Είναι πιθανό πως αυτά τα «ανώνυμα» άτομα είναι τα ίδια με αυτά που τυχαίνει να αρρωστήσουν σοβαρότερα στη συνέχεια και τα οποία είχαν νοσήσει και προηγουμένως. Ενδ. βλ. Bristol Archives, 44938, 02-3/06/1757, φ. 5-7.

²⁹³ Bristol Archives, 44938, 04/08/1757, φ. 75.

²⁹⁴ Υπάρχουν αρκετές περιπτώσεις όπου σημειώνονται στο κύριο μέρος του ημερολογίου ατυχήματα τα οποία ωστόσο επειδή δεν χρειάζονται πολυήμερη προσοχή δεν μεταφέρονται και στα σχετικά παραρτήματα. Ενδ. βλ. Bristol Archives, 44938, 06/07/1757, φ. 13-5.

συμπτωμάτων καταγράφονται παράλληλα, όπως: πόνοι στην πλάτη, τα πόδια και το κεφάλι, καθώς και συμπτώματα όπως ταχυκαρδία, ρίγος και ναυτία.²⁹⁵ Λόγω των συνθηκών διαβίωσης στο καράβι και την άμεση επαφή μεταξύ των μελών του πληρώματος, ο πυρετός μπορούσε εύκολα να εξαπλωθεί και να ξεφύγει του ελέγχου του χειρουργού. Τον Ιούλιο του 1757 αρκετά μέλη του πληρώματος μολύνθηκαν διαδοχικά. Αν και σπανίως καταγράφονται περισσότερες λεπτομέρειες για τα ίδια τα μέλη του πληρώματος, ο χειρουργός προσθέτει συνήθως ορισμένες φορές το αξιωματικό τους ή κάποιο διακριτικό τους. Στις αλλεπάλληλες περιπτώσεις υψηλού πυρετού κατά τον Ιούλιο του 1757 αναφέρει την ύπαρξη ενός «νεαρού αγοριού» χωρίς όμως να δίνονται περισσότερα στοιχεία.²⁹⁶ Όταν η εξάπλωση του πυρετού δεν μπορούσε να περιοριστεί, η κρίση αντιμετωπιζόταν με την υποχρεωτική αποβίβαση των αρρώστων στην ξηρά. Αυτό είτε συνέβαινε για να περιοριστεί η εξάπλωση, είτε όταν η ιατρική υπόθεση δεν μπορούσε να επιλυθεί εν πλω και απαιτούνταν περεταίρω βοήθεια. Κατά τα τέλη του Αυγούστου σημειώθηκε η υποχρεωτική αποβίβαση μιας ομάδας πέντε ατόμων, μαζί και του ξυλουργού του *Dreadnought*.²⁹⁷ Μόλις σε μία περίπτωση κρίνεται άμεση -από ιατρικής άποψης- η ανάγκη αποβίβασης ενός μέλους του πληρώματος. Ο Gill, οπλουργός του *Dreadnought*, τραυματίστηκε από ένα μουσκέτο το οποίο εκτυρσοκρότησε. Το βλήμα που τον τραυμάτισε δεν μπορούσε να αφαιρεθεί από τον χειρουργό του πλοίου, με αποτέλεσμα να αφεθεί στην στεριά. Ο χειρουργός καταγράφει πως εν τέλει απεβίωσε τρεις εβδομάδες αργότερα στο νοσοκομείο του Μπρίστολ.²⁹⁸

Λαμβάνοντας υπόψιν το σύνολο των ιατρικών υποθέσεων μερικά στοιχεία ξεχωρίζουν. Σε είκοσι-επτά περιπτώσεις καταγράφεται η ύπαρξη υψηλού πυρετού. Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, τρία ονόματα αναφέρονται από δύο φορές, οπότε οι είκοσι-επτά αυτές υποθέσεις ανταποκρίνονται σε είκοσι-τέσσερα άτομα. Μόλις τρεις φορές σημειώνονται αρκετά σοβαρά ατυχήματα ώστε να χρειαστεί η παρέμβαση του χειρουργού, ενώ πιο σπάνιες είναι οι περιπτώσεις ευλογιάς -μία στο συγκεκριμένο τετράμηνο ταξίδι-, οι επεμβάσεις για την αφαίρεση φλεγμονής βουβωνικού λεμφαδένα -καταγράφονται συνολικά δύο χειρουργικές επεμβάσεις- και η δυσεντερία -η μοναδική περίπτωση ήταν του Granger, ο οποίος καταγράφεται με

²⁹⁵ Ενδ. βλ. Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 56-7.

²⁹⁶ Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 56-60.

²⁹⁷ Bristol Archives, 44938, 20/08/1757, φ. 62 & 64.

²⁹⁸ Bristol Archives, 44938, 27/05/1757, φ. 70-1.

υψηλό πυρετό και δυσεντερία.²⁹⁹ Στη μοναδική «ένθερμη» σύγκρουση που γνώρισε το *Dreadnought* κατά το διάστημα αυτό -στις 4 Αυγούστου του 1757- αναφέρονται τέσσερεις σοβαροί τραυματισμοί οι οποίοι χρειάστηκαν πολυήμερη προσοχή και χειρουργική παρέμβαση και ακόμα εννιά πιο ήπιες υποθέσεις για τις οποίες ο χειρουργός αναφέρει πως δεν χρειαζόταν περαιτέρω καταγραφή της κατάστασής τους.³⁰⁰ Επομένως κατά τις 118 αυτές μέρες εν πλω ο χειρουργός του *Dreadnought* αναλαμβάνει και παρακολουθεί συνολικά σαράντα-έξι διαφορετικές σοβαρές -τουλάχιστον εκ πρώτης όψεως- ιατρικές υποθέσεις οι οποίες συγκρατούνται κυρίως από περιστατικά υψηλού πυρετού.³⁰¹

Παραδόξως, οι μοναδικές δύο περιπτώσεις όπου σημειώνεται πως ο ασθενής απεβίωσε παρατηρούνται στην αρχή και στο τέλος του ταξιδιού. Ο Gill ενώ αποβιάζεται για να νοσηλευτεί στο Μπρίστολ τελικά θα αποβιώσει τρεις εβδομάδες αργότερα.³⁰² Η δεύτερη ατυχής περίπτωση του Granger καταγράφεται στο τέλος του ταξιδιού τον Οκτώβριο. Από τον υψηλό πυρετό, τελικά θα αποβιώσει από δυσεντερία λίγες μέρες πριν το πέρας του ταξιδιού και την άφιξή τους στο Kingroad.³⁰³ Οι ασθενείς παρακολουθούνταν καθημερινά και καταγραφόταν η πορεία της υγείας τους, τα φάρμακα που τους παρείχε ο χειρουργός καθώς και οι πρακτικές που επέλεγε για να βελτιώσει την υγεία τους. Αρκετά συχνά η ιατρική παρακολούθηση έληγε με την παρατήρηση πως «είναι αρκετά καλά για να ανέβει στο κατάστρωμα»³⁰⁴ ή «είναι ικανός να επιστρέψει στα καθήκοντά του».³⁰⁵

Αν και δεν υπάρχουν αρκετά ημερολόγια καταστρώματος κατά το πρώτο μισό του 18^{ου} αι. τα οποία να προέρχονται από τους χειρουργούς του πληρώματος, μερικές έρευνες έχουν εντοπίσει τέτοιες περιπτώσεις ημερολογίων. Στη μελέτη του *Tiger* του βρετανικού στόλου στη Μεσόγειο, ο Alsop εξέτασε τις ιατρικές υποθέσεις που καταγράφονται στο ημερολόγιο καταστρώματος από τον χειρουργό του πληρώματος για ένα διάστημα δέκα μηνών. Ο Alsop παρατηρεί πως το 68.4% των περιπτώσεων αφορούσαν υψηλό πυρετό, δηλαδή 145 από τις 212. Κατά το διάστημα υπηρεσίας του χειρουργού καταγράφηκαν επτά θάνατοι ενώ δύο προέρχονταν από άτομα εκτός του

²⁹⁹ Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 68-9.

³⁰⁰ Bristol Archives, 44938, 04/08/1757, φ. 26.

³⁰¹ Αν μετρήσουμε τις «σοβαρές» ιατρικές υποθέσεις, οι περιπτώσεις υψηλού πυρετού είναι περίπου το 59% του συνόλου. Αν αφαιρεθούν οι εννιά ήπιοι τραυματισμοί που δεν χρήζουν περαιτέρω προσοχής τότε το ποσοστό αυτό διαμορφώνεται περίπου στο 73%. Βλ. Alsop, ό.π., σ. 66.

³⁰² Bristol Archives, 44938, 27/05/1757, φ. 70.

³⁰³ Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 68.

³⁰⁴ Ενδ. βλ. Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 56, 58 & 62.

³⁰⁵ Ενδ. βλ. Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 59 & 62.

πληρώματος.³⁰⁶ Οι παρατηρήσεις του Alsop για το *Tiger* του 1706 φαίνεται πως ως έναν βαθμό ισχύουν και για το *Dreadnought* του 1757. Οι θάνατοι εν πλω αποτελούσαν ένα μικρό ποσοστό του συνόλου των σοβαρών ιατρικών υποθέσεων. Κύριο μέλημα φαίνεται πως ήταν η αδυναμία της εκπλήρωσης των εργασιακών υποχρεώσεων των ναυτικών παρά η αντικατάσταση τους λόγω επικείμενης απώλειας από κάποια ασθένεια. Οι ίδιοι οι χαρακτηρισμοί του χειρουργού μας οδηγούν προς μια τέτοια κατεύθυνση με παραδείγματα όπως ότι, «είναι ικανός να επιστρέψεις στις υποχρεώσεις του»³⁰⁷ ή «μπορεί να ανέβη πλέον στο κατάστρωμα»,³⁰⁸ δηλαδή στον χώρο εργασίας του. Συγκρίνοντας τις πληροφορίες των ιατρικών εγχειριδίων για τους χειρουργούς των πληρωμάτων, ο Alsop παρατηρεί πως δίνεται έμφαση στην αντιμετώπιση διάφορων πληγών και τραυματισμών λόγω των πολεμικών συγκρούσεων, ενώ ιατρικά προβλήματα όπως η δυσεντερία και η αντιμετώπιση του υψηλού πυρετού καταλαμβάνουν ελάχιστο χώρο σε αυτά. Επισημαίνει βέβαια πως νοτιότερα -καθώς εξετάζει την περίπτωση του *Tiger* το οποίο έπλεε στη Μεσόγειο- ο πυρετός ήταν πιο συνηθισμένος οπότε τα ποσοστά των περιπτώσεων αυτών πρέπει να ήταν υψηλότερα απ' ό τι στην περίπτωση του *Tiger*.³⁰⁹ Αν και το ταξίδι του *Dreadnought* αποτελεί και αυτό μεμονωμένη περίπτωση, οι ασθενείς με υψηλό πυρετό συγκροτούν το κύριο μέρος των ιατρικών υποθέσεων, συμφωνώντας με τα συμπεράσματα του Alsop, ακόμα και σε μια ναυτική πορεία στα σύνορα του καναλιού του Μπρίστολ και του βρετανικού καναλιού (εικόνα 8).

Όνομα	Διάστημα	Αιτία	Κατάσταση
Gill (οπλοργός)	27 Μαΐου 1757	Ατύχημα	Πέθανε λίγο καιρό αργότερα στην ξηρά
Craft (Φροντιστής)	11-17 Ιουνίου 1757	Φλεγμονή βουβωνικού λεμφαδένα	Θεραπεύτηκε
Effick (πλοηγός) & Flogdale	6-12 Ιουλίου 1757	Ατύχημα	Θεραπεύτηκαν
Rowe (2ος Υποπλοίαρχος)	23 Ιουλίου έως 10 Αυγούστου 1757	Φλεγμονή βουβωνικού λεμφαδένα	Θεραπεύτηκε
Owens	20-31 Ιουλίου 1757	Πυρετός	Θεραπεύτηκε
Chandler &	24-30 Ιουλίου 1757	Πυρετός	Θεραπεύτηκαν

³⁰⁶ Alsop, ό.π., σ. 66 & 69.

³⁰⁷ Ενδ. βλ. Bristol Archives, 44938, 20/08/1757, φ. 62.

³⁰⁸ Ενδ. βλ. Bristol Archives, 44938, 29/08/1757, φ. 67.

³⁰⁹ Alsop, ό.π., σ. 72.

Thompson			
Rickets, Clarke & Marr	23-30 Ιουλίου 1757	Πυρετός	Θεραπεύτηκαν
Howel (Νεαρό Αγόρι)	25-30 Ιουλίου 1757	Πυρετός	Θεραπεύτηκε
Granger, Woodward & Ryan	29 Ιουλίου έως 13 Αυγούστου 1757	Πυρετός	Θεραπεύτηκαν
Clarke (Ξυλουργός)	1-20 Αυγούστου 1757	Πυρετός	Αποβιβάστηκε στην ξηρά
Yeates	1-20 Αυγούστου 1757	Πυρετός	Θεραπεύτηκε
Crisp (γλωσσομαθής)	1-14 Αυγούστου 1757	Πυρετός	Θεραπεύτηκε
Allen	4-16 Αυγούστου 1757	Κατά τη διάρκεια σύγκρουσης	Καλά στην υγεία του ³¹⁰
Hobbs	4-16 Αυγούστου 1757	Κατά τη διάρκεια σύγκρουσης	Καλά στην υγεία του
Sam	4-17 Αυγούστου 1757	Κατά τη διάρκεια σύγκρουσης	Καλά στην υγεία του
Εννιά περίπου ακόμα	4 Αυγούστου 1757	Κατά τη διάρκεια σύγκρουσης	Ελαφρώς τραυματισμένοι
White, Caroll, Woodward, Atkins	Έως 20 Αυγούστου 1757	Πυρετός	Αποβιβάστηκαν στην ξηρά
Richards	14 Σεπτεμβρίου 1757	Ευλογία	Αποβιβάστηκε στην ξηρά
Hudson	16-26 Οκτωβρίου 1757	Πυρετός	Θεραπεύτηκε
Πορτογάλος	Πιθανώς ίδιο διάστημα με Hudson	Πυρετός	Πολύ καλύτερα στην υγεία του
Berry (ναυτικός)	25-30 Οκτωβρίου 1757	Ατύχημα	Θεραπεύτηκε
Jones	Οκτώβριος 1757	Πυρετός	Θεραπεύτηκε
Barnes, Gantham, Caraway, Jefferies, Japling & Williams	Οκτώβριος 1757	Πυρετός	Θεραπεύτηκαν
Granger	Οκτώβριος 1757	Πυρετός	Θάνατος από δυσεντερία

Πίνακας 8. Χρονολογική ταξινόμηση των ιατρικών και χειρουργικών υποθέσεων οι οποίες καταγράφονται στα ξεχωριστά παραρτήματα στο τέλος του ημερολογίου καταστρώματος του *Dreadnaught*. Πηγή: Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 56-76.

³¹⁰ Κατά πάσα πιθανότητα δεν υπάρχει ουσιαστική διαφορά ανάμεσα στην «καλή υγεία» και τη «θεραπεία» κάποιου ασθενούς καθώς ο χειρουργός χρησιμοποιεί τους όρους αυτούς με πανομοιότυπο τρόπο.

IV. «Όταν οι χαρούμενες ώρες της ζωής έχουν παρέλθει...», Η ξηρά ως σημείο «εκτόνωσης» και αντιπαράθεσης με τη θάλασσα

Είδαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο τις πρακτικές αντίστασης των ναυτικών στη στεριά, τα πανδοχεία ως χώρους δράσης και επικοινωνίας καθώς και τα δίκτυα που ανέπτυσαν για να διαφύγουν της ναυτολόγησης.³¹¹ Αν και οι αναφορές για τη ζωή στην ξηρά είναι λιγιστές σε ένα ημερολόγιο το οποίο καταγράφει τη ζωή στη θάλασσα, ο τρόπος με τον οποίο «εμφανίζεται» η στεριά σε αυτό μπορεί να διευρύνει την κατανόησή μας για τη ζωή των ανθρώπων αυτών που κινούνται μεταξύ στεριάς και θάλασσας. Ίσως ακριβώς η εξέταση της ζωής στην ξηρά υπό αυτό το πρίσμα να είναι εν τέλει εξαιρετικά γόνιμη καθώς και οι ίδιοι οι ναυτικοί βίωναν την ξηρά μέσω της ζωής στη θάλασσα και τη ζωή στη θάλασσα μέσω της ζωής στην ξηρά. Ο Gilje αναλύοντας τη σχέση της μνήμης και των ημερολογίων καταστρώματος συμπεραίνει πως η ματιά των ναυτικών στον χρόνο αποκτάει γραμμική κατεύθυνση, σε αντίθεση με των αγροτών που ζούσαν εποχιακά.³¹² Ίσως όμως η γραμμικότητα αυτήν να υπέθαλπε το στοιχείο της εποχικότητας, καθώς η ζωή στη θάλασσα με τη ζωή στην ξηρά -η οποία αποτελούσε εξίσου σημαντικό κομμάτι της ζωής των ναυτικών- εναλλάσσονται, σηματοδοτώντας -όπως και για τους αγρότες με τις εποχιακές τους εργασίες- διαφορετικά καθήκοντα, εργασίες αλλά και απολαύσεις.

Συνολικά από τις 44 μέρες που βρίσκονται στην ξηρά τα μέλη του πληρώματος του *Dreadnought*, οι έντεκα καταγράφονται σχολαστικά. Η επιστροφή στο Kingroad δήλωνε το τέλος ενός μέρους του ταξιδιού τους και την απαλλαγή από το χρέος του ημερολογίου. Αν και ο τριμελής διαχωρισμός του τετράμηνου ταξιδιού του *Dreadnought* είναι κάπως αυθαίρετος, στηρίζεται από το γεγονός πως και ο ίδιος ο χειρουργός διαχωρίζει τους ασθενείς του Σεπτεμβρίου-Οκτωβρίου με τον τίτλο, «3^ο ταξίδι».³¹³ Κατά την επιστροφή στο Kingroad κατά τα τέλη του Ιουνίου³¹⁴ και από τα μέσα Αυγούστου για περίπου έναν μήνα, ο χειρουργός του *Dreadnought* αφήνει μία κενή σελίδα και επιστρέφει στα καθήκοντά του με την εκ νέου έναρξη του

³¹¹ Βλ. κεφ. 2, «Είμαστε άρχοντες του εαυτού μας», ναυτολόγηση, αντίσταση και πιστοποιήσεις & «Παραμένω η δυστυχισμένη γυναίκα σου έως το θάνατο», διερευνώντας πτυχές των ναυτικών αντιλήψεων και της καθημερινότητας.

³¹² Gilje, *ό.π.*, σ. 67.

³¹³ Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 65.

³¹⁴ Bristol Archives, 44938, 18-9/06/1757, φ. 11.

ταξιδιού.³¹⁵ Σε αντίθεση όμως με αυτές τις πολυήμερες στάσεις, το *Dreadnought* έτυχε να αγκυροβολήσει δύο φορές για μικρότερα διαστήματα, με τον χειρουργό να καταγράφει λεπτομερώς τις μέρες αυτές στην ξηρά.

Στις 12 Ιουνίου του 1757 το *Dreadnought* θα αγκυροβολήσει «κάτω από το φρουραρχείο στο Scilly».³¹⁶ Αν και κατά τις επόμενες τέσσερις μέρες θα παραμείνουν στο νησί, κάθε βράδυ επέστρεφαν στο καράβι.³¹⁷ Ο χειρουργός ακολουθούσε τα υψηλόβαθμα μέλη του πληρώματος -είτε τον καπετάνιο είτε τον 1^ο υποπλοίαρχο- στις κοινωνικές τους υποχρεώσεις. Παράλληλα, παρατηρεί προσεκτικά το νησί σημειώνοντας πως είναι αρκετά ξερό αλλά καλά αμυνόμενο «... με 64 κανόνια».³¹⁸ Αν και αρκετές φορές αναφέρεται σε διάφορα γεύματα που υπήρξε παρόν, στις 13 Ιουλίου, πάνω στο *Dreadnought* υπό την παρουσία του προεστού (chief gentleman) του νησιού, είναι η μοναδική φορά που περιγράφει εκτενώς κάθε πιάτο. Ο χειρουργός καταγράφει σχολαστικά το γεύμα τους με τα διάφορα ψάρια και τα ψητά κρέατα, καθώς και το άφθονο κρασί το οποίο «έπιναν μετά από κάθε πρόποση».³¹⁹ Όπως και στην περίπτωση του αποχαιρετισμού με τα διάφορα αγγλικά κουρσάρικα καράβια, έτσι και εκείνο το βράδυ, το *Dreadnought* εκτυρσοκρότησε όλα τα κανόνια του και δέχτηκε την ίδια απάντηση από το οχυρό. Σε μια πιο κωμική νότα, ο χειρουργός αναφέρει πως ακολούθησε η εκτυρσοκρότηση δεκατριών όπλων ως ένδειξη χαιρετισμού, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα ο ιερέας που βρισκόταν μαζί τους να «λερώσει το παντελόني του».³²⁰ Κατά την τελευταία μέρα παραμονής τους, ο χειρουργός επισκέφθηκε μαζί με τον 1^ο υποπλοίαρχο τους ναούς του νησιού, δοκιμάζοντας τσάι και γνωρίζοντας την κόρη του Κυβερνήτη.

Δε θα είχαμε κάποια αναφορά στις δραστηριότητες του υπόλοιπου πληρώματος αν δεν παρουσιαζόταν η απρόοπτη συνθήκη. Κάποια από τα μέλη του πληρώματος είχαν συγκρουστεί μεταξύ τους και είχαν τραβήξει όπλα. Αν και επιλύεται χωρίς απρόοπτα περιστατικά η διαμάχη,³²¹ την επόμενη μέρα το πλήρωμα συγκρούεται με τον καπετάνιο του *Dreadnought*. Όντας η μέρα της επιστροφής στη θάλασσα, το *Dreadnought* θα καθυστερήσει την αποχώρησή του λόγω της απουσίας μιας ομάδας ναυτικών. Ύστερα από την εκτενή αναζήτησή τους, οι ναυτικοί αυτοί θα

³¹⁵ Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 34-5.

³¹⁶ Bristol Archives, 44938, 12/06/1757, φ. 7.

³¹⁷ Bristol Archives, 44938, 12-5/06/1757, φ. 67.

³¹⁸ Bristol Archives, 44938, 12/06/1757, φ. 8.

³¹⁹ Bristol Archives, 44938, 13/06/1757, φ. 8.

³²⁰ Bristol Archives, 44938, 13/06/1757, φ. 9.

³²¹ Bristol Archives, 44938, 14/06/1757, φ. 9.

επιβιβαστούν στο *Dreadnought* καθυστερημένα στο Grimsby των νησιών Scilly και ο καπετάνιος θα τιμωρήσει έναν εξ αυτών «ασκώντας βία» και εν τέλει φυλακίζοντάς τον. Παραδόξως, θα ακολουθήσει και δεύτερη σωματική τιμωρία του λοστρόμου³²² και φυλάκισή του. Ως ένδειξη διαμαρτυρίας ολόκληρο το πλήρωμα θα αρνηθεί να επιστρέψει στα καθήκοντά του με αποτέλεσμα ο τελευταίος να αφεθεί ελεύθερος. Αν και δεν περιγράφεται ο βαθμός της βίας που άσκησε ο καπετάνιος, στο τέλος της μέρας ο χειρουργός σημειώνει πως αν και τραυματισμένος δε φαίνεται να κινδύνευε.³²³

Οι δυναμικές που αναπτύσσονται προέρχονται από πολλές και διαφορετικές κατευθύνσεις ενώ τα στοιχεία που καταγράφονται στο ημερολόγιο δεν επαρκούν για ασφαλή συμπεράσματα. Η απροθυμία της ομάδας των ναυτικών που καθυστέρησαν μπορεί να οφειλόταν σε αμέλεια αλλά ενδεχομένως να σχετίζεται και με τον καβγά της προηγούμενης μέρας, ειδικά με βάση τα όσα επακολούθησαν. Δύο βίαιες αντιδράσεις από τη διοίκηση του караβιού οδηγούν το πλήρωμα να αντιδράσει και να φθάσει στα όρια της ανταρσίας, αγνοώντας τις εντολές του καπετάνιου. Ο χειρουργός δεν κάνει καμία αναφορά στους λόγους πίσω από τις ενέργειες του λοστρόμου. Καθώς το αξίωμά του τον έφερνε σε άμεση επαφή με το σύνολο του πληρώματος μπορεί να θεωρήθηκε υπεύθυνος των συμβάντων ή και να αποπειράθηκε να τους υπερασπιστεί. Σε κάθε περίπτωση, το περιστατικό αυτό φέρνει στο προσκήνιο τις εντάσεις που καλλιεργούνταν ακόμα και σε μικρότερης διάρκειας και εμβέλειας ταξίδια και που γοργά μπορούσαν να έρθουν στην επιφάνεια.

Σε αντίθεση με την προηγούμενη περίπτωση, η άφιξη στο νησί Lundy³²⁴ προέκυψε αναγκαστικά. Ο χειρουργός αναφέρει πως ο καιρός δεν ήταν κατάλληλος για να συνεχίσουν την πορεία τους με αποτέλεσμα να αγκυροβολήσουν στο Lundy το απόγευμα της 1^{ης} Ιουλίου.³²⁵ Όπως και προηγουμένως, ο χειρουργός περιγράφει τους πόρους του νησιού, τονίζοντας την αφθονία κουνελιών -είχαν σταλθεί μέλη του πληρώματος για κυνήγι- και πως τον χειμώνα εμφανίζονταν και αρκετοί παπαγάλοι. Περιγράφει αναλυτικά τη ζωή στο νησί και τονίζει την ύπαρξη μόλις μίας οικογένειας

³²² Στο ημερολόγιο αναφέρεται ως «master of the second deck».

³²³ Bristol Archives, 44938, 15/06/1757, φ. 9-10.

³²⁴ Η παρατήρηση του χειρουργού είναι εξαιρετικά ενδιαφέρουσα καθώς στην αλληλογραφία προηγουμένως επισημάνθηκε πως το Lundy αποτελούσε μέρος στο οποίο οι καπετάνιοι του Βασιλικού Ναυτικού πίστευαν πως κατέφευγαν διάφοροι ναυτικοί για να αποφύγουν τη ναυτολόγηση στο Kingroad. Βλ. κεφ. 2, «*Παραμένω η δυστυχισμένη γυναίκα σου έως το θάνατο*», διερευνώντας πτυχές των ναυτικών αντιλήψεων και της καθημερινότητας, σ. 69.

³²⁵ Bristol Archives, 44938, 01/07/1757, φ. 12.

σε αυτό.³²⁶ Κατά τις επόμενες τρεις μέρες ακολουθεί η εξερεύνηση του νησιού, με αρκετές κυνηγητικές δραστηριότητες. Όπως και σε άλλες περιπτώσεις, ο χειρουργός ασκεί την κριτική του στον καπετάνιο του *Dreadnought*, επισημαίνοντας πως παραλίγο να δεχθεί σφαίρα από τον καπετάνιο κατά τη διάρκεια του κυνηγιού.³²⁷ Αν και πρόθεσή τους ήταν να συνεχίσουν το ταξίδι τους στις 6 Ιουλίου, σύμφωνα με τον χειρουργό ο καπετάνιος τους έσφαλε για ακόμα μία φορά. Λόγω κακής διαχείρισης των ιστίων -εξαιτίας της υπερηφάνειας του καπετάνιου όπως καταγράφει ο χειρουργός- ορισμένα μέρη των καταρτιών του πλοίου έσπασαν και δύο μέλη του πληρώματος επιβίωσαν του πνιγμού από τύχη.³²⁸ Η αναχώρηση θα καθυστερήσει μια μέρα ενώ τα συγκεκριμένα μέλη του πληρώματος θα χρειαστούν δύο μέρες για να επιστρέψουν στα καθήκοντά τους.³²⁹

Μπορεί το ημερολόγιο του *Dreadnought* να αρκείται στην καταγραφή των ολιγοήμερων αυτών στάσεων, ωστόσο υπάρχουν άλλα ημερολόγια ή σημειωματάρια όπου μέσω της καταγραφής είτε για επαγγελματικούς λόγους είτε για προσωπικούς αναδεικνύουν πτυχές της ζωής των ναυτικών. Προφανώς, καθώς τα ημερολόγια ή τα σημειωματάρια αυτά δεν απευθύνονται αλλά ούτε και προέρχονται από τον σκληρό πυρήνα του ναυτικού κόσμου, θα αξιοποιηθούν αμυδρά, αναδεικνύοντας όμως παράλληλα τη χρησιμότητα περεταίρω μελέτης τους. Το σημειωματάριο του χειρουργού Alexander Morgan περιέχει 98 ιστορικά ιατρικών υποθέσεων σε ένα διάστημα 27 χρόνων από το 1720 έως και το 1747.³³⁰ Ο ίδιος αν και δεν είχε προσωπική σχέση με τη θάλασσα, καταγόταν από οικογένεια ναυτικών και εμπόρων.³³¹ Ο Morgan παρά την αμυδρή του φήμη ως χειρουργός τυχαίνει να αναλάβει μια υπόθεση ναυτικού την οποία καταγράφει. Ο ναυτικός αυτός είχε επιστρέψει τραυματισμένος από ένα ταξίδι στο οποίο είχε λάβει μέρος. Συγκεκριμένα είχε τραυματιστεί στο γόνατο και παρά τις πολύχρονες προσπάθειες του χειρουργού του πληρώματος δεν είχε βελτιωθεί η κατάστασή του με αποτέλεσμα να ακολουθήσει ιατρική φροντίδα στην ξηρά.³³²

Ακόμα όμως και οι ναυτικοί που έφταναν σε αρκετά μεγάλη ηλικία για να αποσυρθούν, στρέφονταν στην ιατρική ασκώντας μερικές φορές άτυπα το επάγγελμα

³²⁶ Bristol Archives, 44938, 02/07/1757, φ. 12-3.

³²⁷ Bristol Archives, 44938, 03-5/07/1757, φ. 13-4.

³²⁸ Bristol Archives, 44938, 06/07/1757, φ. 14-5.

³²⁹ Bristol Archives, 44938 07-8/07/1757, φ. 15.

³³⁰ Whitfield, *ό.π.*, σ. 17.

³³¹ Στο ίδιο, σ. 11.

³³² Στο ίδιο, σ. 24.

του χειρουργού. Στο προσωπικό ημερολόγιο του William Dyer του 1762 αναφέρεται τακτικά η συνεργασία του με τον καπετάνιο Cheyne και οι φιλικές τους σχέσεις. Ο Francis Cheyne ήταν καπετάνιος στην Εταιρεία των Ανατολικών Ινδιών έως το 1758 όταν και αποσύρθηκε για να εξασκηθεί περαιτέρω στην ιατρική. Από το 1761 είχε εγκατασταθεί στο Μπρίστολ για την εξάσκηση της επιστήμης που είχε μελετήσει κατά τα προηγούμενα χρόνια. Υπάρχουν διάφορα στοιχεία που διασταυρώνουν τα ενδιαφέροντα του Dyer και του καπετάνιου³³³ Cheyne. Το κύριο σημείο επαφής τους όμως ήταν το ενδιαφέρον τους για τις ιατρικές εφαρμογές του ηλεκτρισμού.³³⁴

Έχοντας διαδοθεί κυρίως μετά το 1743 λόγω των θεωριών του γερμανού καθηγητή Johann Gottlob Kruger, η εφαρμογή του ηλεκτρισμού ως μεθόδου θεραπείας διάφορων ασθενειών -και με κάποια ασάφεια όλων- διαδόθηκε μαζικά στη δημόσια σφαίρα.³³⁵ Έως και το 1763 σε διάφορες περιοχές της Ευρώπης η εφαρμογή του ηλεκτρισμού στην ιατρική αντιμετωπιζόταν με καχυποψία και θεωρούταν απάτη.³³⁶ Στην Αγγλία διαλέξεις σχετικά με τη χρησιμότητα του ηλεκτρισμού στην ιατρική είχαν ξεκινήσει ήδη από το 1746, ωστόσο δεν υπήρχε σαφής εκπαίδευση πάνω στις εφαρμογές της έως και το τελευταίο τέταρτο του 18^{ου} αι. Το πρώτο εγχειρίδιο στην Αγγλία που παρουσίαζε τη σχέση ηλεκτρισμού και ιατρικής εκδόθηκε το 1756 και διάφορες μηχανές άρχισαν να κυκλοφορούν μαζικότερα για χρήση κατά τη δεκαετία αυτήν.³³⁷

Ο καπετάνιος Cheyne ήταν κάτοχος μιας τέτοιας μηχανής που μπορούσε να αξιοποιεί τον ηλεκτρισμό για ιατρικούς σκοπούς και τύχαινε να τη «διαφημίζει» σε τρίτους μέσω του Dyer.³³⁸ Με τη βοήθεια του Dyer κατά το διάστημα αυτό του ενός χρόνου αναλαμβάνουν διάφορες ιατρικές υποθέσεις.³³⁹ Ο Dyer -αν και πλήρως ερασιτέχνης στον ιατρικό χώρο- αναφέρει είκοσι-πέντε ιατρικές υποθέσεις όπου

³³³ Αν και είχε εγκαταλείψει ήδη από το 1758 το ναυτικό, ο Dyer αναφέρεται συνεχώς στον Cheyne ως καπετάνιο Cheyne. Καθώς αποτελεί αρκετά σημαντικό διακριτικό στοιχείο το οποίο παραμένει ακόμα και σε ένα προσωπικό ημερολόγιο το οποίο δεν προοριζόταν προς δημοσίευση θα αναφέρομαι και εγώ στον Cheyne με τον τρόπο που επέλεξε ο Dyer.

³³⁴ Barry (2012), *ό.π.*, σ. 195-6.

³³⁵ Erika L. Janik & Matthew B. Jensen, «Every Man his own Electric Physician: T. Gale and the History of Do-It-Yourself Neurology», *J Neurol Res Ther*, 1:2 (2016), σ. 18.

³³⁶ François Zanetti, «Curing with Machines: Medical Electricity in Eighteenth-Century Paris», *Technology and Culture*, 54:3 (2013), σ. 506.

³³⁷ Paola Bertucci, «Therapeutic Attractions: Early Applications of Electricity to the Art of Healing», στο Harry Whitake, C.U.M. Smith & Stanley Finger (επιμ.), *Brain, Mind and Medicine: Essays in Eighteenth-Century Neuroscience*, Springer, Βοστώνη 2007, σ. 276-8.

³³⁸ Barry (2012), *ό.π.*, σ. 76-7.

³³⁹ Ενδ. βλ. Στο ίδιο, σ. 75

αξιοποιήθηκε ο ηλεκτρισμός ως θεραπεία κατά το έτος 1762.³⁴⁰ Με τον καπετάνιο Cheyne παράλληλα επισκέπτονταν πανδοχεία ενώ μαζί με την παρέα και άλλων προσώπων συζητούσαν για ανησυχίες της καθημερινότητας καθώς και για τα μελλοντικά τους σχέδια. Στις 17 Νοεμβρίου ο Dyer πέρασε αρκετές ώρες σε ένα Coffee House με τον καπετάνιο Cheyne και δύο «ευγενείς κυρίους», όπως αναφέρει, συζητώντας για την αγορά ενός σπιτιού στο Bath από τον καπετάνιο Cheyne. Εν τέλει ο καπετάνιος Cheyne θα προβεί στην αγορά αυτήν, όπου και θα αποσυρθεί για να περάσει τα τελευταία χρόνια της ζωής του.³⁴¹ Μαζί με τον συνεργάτη του, ο Dyer καλύπτει και τις χριστιανικές του ανάγκες, συμμετέχοντας σε κηρύγματα επιφανών ιεροκηρύκων.³⁴² Χωρίς να γίνεται κάποια ρητή αναφορά στο ημερολόγιό του, ο Dyer φαίνεται να μοιράστηκε και τις συμβουλές του καπετάνιου Cheyne όσον αφορά το ζήτημα της μαγείας στο πανδοχείο Lamb όπου ο ίδιος αναμείχθηκε άμεσα με την υπόθεση προσπαθώντας να εντοπίσει τη μάγισσα πίσω από τα περιστατικά αυτά.³⁴³

Ο Dyer φυσικά, λόγω της ενασχόλησής του με την παραγωγή πυρίτιδας έρχονταν σε επαφή και με άλλους καπετάνιους για εμπορικούς σκοπούς, χωρίς όμως να κάνει περειαίρω αναφορές σε αυτούς.³⁴⁴ Και μέσω του Dyer αλλά και λόγω του κύρους που έφερε ως πρώην καπετάνιος, ο καπετάνιος Cheyne φαίνεται πως είχε δομήσει ένα ευρύ δίκτυο στο Μπρίστολ όπου συνέχιζε να εργάζεται. Η επιλογή των ηλεκτρικών θεραπειών δεν προκαλεί ιδιαίτερες εκπλήξεις καθώς απευθύνονταν σε ερασιτέχνες, εφαρμόζονταν για πάρα πολλές και διαφορετικές ασθένειες καθώς και αξιοποιούνταν για τη θεραπεία των φτωχότερων κυρίως μαζών.³⁴⁵

Έχει γίνει σαφές πως έμφαση της εν λόγω μελέτης αποτελούν -στο βαθμό που είναι δυνατό βάσει των πηγών- κυρίως τα «χαμηλότερα» στρώματα του ναυτικού κόσμου καθώς και το κατώτερο μέρος των «υψηλότερων» στρωμάτων. Θα ήταν όμως αμέλεια μου να παραλείψω πλήρως τη σκοπιά της κορυφής της πυραμίδας του ναυτικού κόσμου, των εύπορων εμπόρων και της ναυτικής «αριστοκρατίας».³⁴⁶ Στην περίπτωση των ημερολογίων και των προσωπικών σημειωματάρων αναφέρθηκε

³⁴⁰ Στο ίδιο, σ. 27-8.

³⁴¹ Στο ίδιο, σ. 157-8.

³⁴² Στο ίδιο, σ. 168.

³⁴³ Για την αναφορά στον καπετάνιο Cheyne και την υπόθεση μαγείας βλ. Στο ίδιο, σ. 91. Σχετικά με την ίδια την υπόθεση, οι περισσότερες αναφορές είναι κατά τους μήνες Ιανουάριο και Δεκέμβριο ωστόσο εντοπίζονται και πιο αραιά κατά τους ακόλουθους μήνες. Ενδ. βλ. Στο ίδιο, σ. 23-6.

³⁴⁴ Ενδ. βλ. Στο ίδιο, σ. 77 & 82.

³⁴⁵ Silvia De Renzi, «Old and New Models of the Body», στο Peter Elmer (επιμ.), *The Healing Arts: Health, disease and society in Europe, 1500-1800*, Manchester University Press, Manchester 2004, σ. 192.

³⁴⁶ Jackson, «Ports 1700-1840», ό.π., σ. 723-4.

προηγουμένως η ύπαρξη ημερολογίων που κατέγραφαν μεμονωμένες στιγμές του ανθρώπινου βίου, όπως είναι τα ταξίδια.³⁴⁷ Ο Thomas Goldney, μέλος μιας πολύ εύπορης εμπορικής δυναστείας, ταξίδεψε το 1725 στην Ευρώπη και συγκεκριμένα προς την Ολλανδία, αφήνοντας πίσω του το Λονδίνο στις 17 Απριλίου και επιστρέφοντας σε αυτό στις 6 Ιούνιο όπου και έμεινε δέκα μέρες έως τις 16 του ίδιου μήνα -ημερομηνία κατά την οποία αναχώρησε για το Μπρίστολ.³⁴⁸ Ο Thomas Goldney διέσχισε διάφορες πόλεις και χώρες, ταξιδεύοντας δια θαλάσσης και ξηράς. Ορισμένες φορές επιλέγονταν και μικρότερα πλεούμενα που διέσχιζαν τα διάφορα ποτάμια της Ευρώπης.³⁴⁹ Το βλέμμα του Goldney φέρει έντονα τη ματιά του περιηγητή με λίγες μόνο αναφορές σε εμπορικά ζητήματα. Καταγράφει τα μνημεία από τα οποία πέρασε καθώς και την ιστορική τους σημασία καθώς και επισκέπτεται διάφορες πόλεις για να τιμήσει τις εξέχουσες προσωπικότητες της εποχής του. Περνώντας από τη Ζωνς σημειώνει πως ήθελε να αποδώσει φόρο τιμής στον βασιλιά της Πρωσίας³⁵⁰ ενώ στις Βρυξέλλες καταγράφει πως πέρασε από το μέρος στο οποίο βρίσκονταν οι στρατώνες του γαλλικού στρατού πριν τη μάχη στη Ramelle.³⁵¹ Συγκρίνει τα μέρη που βρίσκεται με την Αγγλία και σχολιάζει την ποιότητα της διαμονής του στις διάφορες πόλεις.³⁵² Η ζωή στο καράβι -ή τη βάρκα- για τον Goldney έχει ελάχιστη σημασία με λιγιστές αναφορές στον καιρό και τις συνθήκες του ταξιδιού.³⁵³ Το ταξίδι μετατρέπει τον Goldney σε επισκέπτη, έναν περιηγητή που γνωρίζει μια Ευρώπη που του είναι πλήρως οικεία μέσω των γνώσεων και των πληροφοριών που έχει συλλέξει. Σημειώνει τα μνημεία που τον εντυπωσίασαν, τα ακριβά προϊόντα του κάθε τόπου και επισκέπτεται τα «αξιοθέατα» της εποχής του.³⁵⁴ Επιστρέφοντας στη χώρα του χαίρεται που καμία αγορά του δεν κατασχέθηκε με την άφιξή του ενώ ευχαριστεί για την καλή παρέα που είχε κατά την επιστροφή και την υγιή κατάσταση του.³⁵⁵ Ο Goldney δεν «ανακαλύπτει» στο ταξίδι του, αλλά «επανανακαλύπτει» όσα έχει ήδη αποκομίσει μέσω της μελέτης του.

Τα μέλη του πληρώματος βλέπουν την ξηρά μέσα από τη θάλασσα και τη θάλασσα μέσω της ξηράς. Ο χρόνος αυτός είναι άστατος αλλά φέρει στοιχεία

³⁴⁷ Barry (2012), *ό.π.*, σ. 2-3.

³⁴⁸ Stenbridge, *ό.π.*, σ. 104 & 110.

³⁴⁹ Στο ίδιο, σ. 104.

³⁵⁰ Στο ίδιο, σ. 106.

³⁵¹ Στο ίδιο, σ. 105.

³⁵² Στο ίδιο, σ. 106-7.

³⁵³ Στο ίδιο, σ. 105-6.

³⁵⁴ Ενδ. βλ. Στο ίδιο, σ. 104-5.

³⁵⁵ Στο ίδιο, σ. 110.

εποχικότητας, με το καράβι να καθορίζει τον εργασιακό τους χώρο και χρόνο, να διαμορφώνει τη μορφή της καθημερινότητάς τους και να ορίζει τις υποχρεώσεις τους -στο ημερολόγιο του *Dreadnought* αναδείχθηκαν κυρίως οι συγκρούσεις με άλλα καράβια, οι ασθένειες, οι δυναμικές που αναπτύσσονται εντός του πληρώματος καθώς και τα δίκτυα που δομούνται εν πλω. Ο καιρός αποτελεί τον κυρίαρχο άστατο παράγοντα, ενώ οι ασθένειες αποτελούν μέρος της καθημερινότητας. Η ασθένεια όμως δεν είναι συνυφασμένη με το θάνατο, αλλά αντιθέτως με την αδυναμία εκπλήρωσης των καθηκόντων στο μπάρκο. Αν και ο χειρουργός αναλαμβάνει περίπου δέκα σοβαρές υποθέσεις ανά μήνα εν πλω, δύο είναι οι «άτυχοι» του ταξιδιού. Μάλιστα από τις δύο αυτές υποθέσεις, η μία είναι αποτέλεσμα ασθένειας ενώ η δεύτερη προκύπτει εξαιτίας εργατικού ατυχήματος (πίνακας 8). Παράλληλα, η ξηρά στο ημερολόγιο του *Dreadnought* αποτελεί το διάλλειμα και τη στάση του ταξιδιού. Δυναμικές που είναι «αόρατες» κατά τη διάρκειά του, εμφανίζονται κατά τις ολιγοήμερες αυτές στάσεις. Το πλήρωμα βρίσκει την ευκαιρία να επιλύσει τις διαφωνίες του, ο καπετάνιος αμφισβητείται ενώ και υψηλόβαθμα μέλη του πληρώματος τοποθετούνται στο επίκεντρο. Το μοναδικό μέλος του πληρώματος που κάνει φανερή τη δυσαρέσκειά του εν πλω, είναι ο ίδιος ο συγγραφέας του ημερολογίου. Τακτικά ασκεί με έμμεσο τρόπο την κριτική του στον καπετάνιο Leisman για τις διάφορες αποφάσεις του, για τον χαρακτήρα του αλλά και για τη συμπεριφορά που ορισμένες φορές παρουσιάζει.

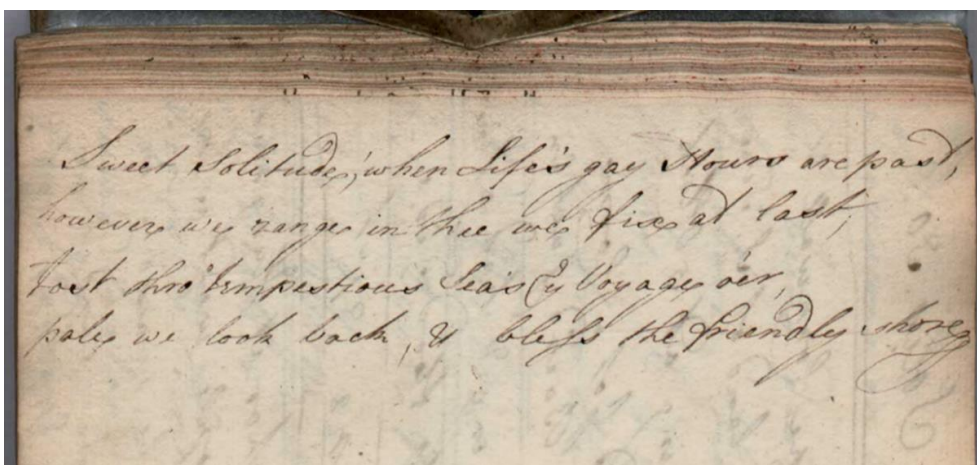
Όλα αυτά τα στοιχεία αν και δεν αποβλέπουν σε ένα ευρύ κοινό, είναι προορισμένα να καταλήξουν στα χέρια της κορυφής του ναυτικού κόσμου και στους ιδιοκτήτες καραβιών όπως το *Dreadnought*. Το ημερολόγιο δρα ως τεκμήριο της ζωής στη θάλασσα, ως εργαλείο ελέγχου της ζωής αλλά και ως ευκαιρία προσωπικής έκφρασης.³⁵⁶ Μπορεί στο συγκεκριμένο ημερολόγιο να μη γίνεται φανερή η ζωή στην ξηρά για μεγάλα διαστήματα, μέσω όμως ημερολογίων όπως του Dyer αναδείχθηκε εν μέρει η ζωή «μετά τη θάλασσα», με τον καπετάνιο Cheyne και την αξιοποίηση των ιατρικών του γνώσεων στο Μπρίστολ.³⁵⁷ Παράλληλα, το παράδειγμα του Thomas Goldney έρχεται να σταθεί απέναντι από το ταξίδι του *Dreadnought*, παραπέμποντας σε ένα πολύ διαφορετικό «ταξιδιωτικό» βλέμμα. Για τον Goldney το ταξίδι είναι μια περιήγηση σε έναν κόσμο που γνωρίζει και επιβεβαιώνει. Αποτελεί παρατήρηση και ελάχιστα επηρεάζεται σε σημαντικό βαθμό από απρόοπτες συνθήκες όπως οι

³⁵⁶ Bristol Archives, 44938, 1757.

³⁵⁷ Barry (2012), *ό.π.*

εναλλαγές του καιρού.³⁵⁸ Το ταξίδι του Goldney δε γίνεται αντιληπτό ως «εποχικό», ούτε όμως και ως «ασταθές». Κλείνοντας, τα λόγια του χειρουργού αποτυπώνουν τη δική του βιοματική εμπειρία, καθώς ο ίδιος επιλέγει να ολοκληρώσει τη συγγραφή του ημερολογίου καταστρώματος του *Dreadnought* με ένα τετράστιχο:

«Γλυκιά μοναξιά, όταν η ζωή είναι ευχάριστη οι ώρες περνάνε
Όσο και να βγούμε στα ανοιχτά, έχουμε το βλέμμα μας αγκυρωμένο σε εσένα
Χτυπημένοι σε ταραχώδη νερά (το ταξίδι τελειώνει)
Χλωμοί κοιτάμε πίσω, και στέλνουμε ευχές στη γνωστή μας στεριά»³⁵⁹



Εικόνα 10. Τετράστιχο ποίημα στο τέλος της καταγραφής του ταξιδιού του *Dreadnought*.
Πηγή: Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 54. Με την ευγενική άδεια των Bristol Archives.³⁶⁰

³⁵⁸ Stembridge, *ό.π.*

³⁵⁹ Bristol Archives, 44938, 1757, φ. 54.

³⁶⁰ Το τετράστιχο αυτό ανήκει στο ποίημα του Thomas Tickell, *On the Prospect of Peace*. Ο Tickell (1686-1740) είχε δημοσιεύσει το εν λόγω ποίημα ως απάντηση της εμπόλεμης κατάστασης που επικρατούσε στην Αγγλία κατά τα χρόνια του Πολέμου της Ισπανικής Διαδοχής. Ενδ. βλ. Samuel Johnson, *The Political Works of Thomas Tickell: with a life*, Little, Brown and Company, Βοστόνη 1854, σ. 5-6 & 11. Για την χρονολογία κυκλοφορίας του ποιήματος βλ. στο ESTL «A poem, to His Excellency the Lord Privy-Seal, on the prospect of peace. By Mr. Tickell», http://estc.bl.uk/F/Y1NXTEYI4EC3F1A7XHS53V9RBJ2BPXTP27HVICMCJYPMK7COKQ-04781?func=full-set-set&set_number=049661&set_entry=000001&format=999 (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 15.9.2022). Το ποίημα του Tickell κάνει άφθονες αναφορές στη ναυτική - εμπόλεμη ως επί το πλείστον- παράδοση της Αγγλίας των αρχών του 18^{ου} αι. Στο συγκεκριμένο τετράστιχο βέβαια έμφαση δίνεται στη σχέση στεριάς και θάλασσας. Για μια ελεύθερης πρόσβασης δημοσίευσης του ποιήματος με σχετικό σχολιασμό βλ. «A Poem, Addressed to the Lord Privy Seal, on the Prospect of Peace», <https://rpo.library.utoronto.ca/content/poem-addressed-lord-privy-seal-prospect-peace> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 31.10.2022).

4. Ποιοι είναι «αυτοί οι ναυτικοί»; Η διαμόρφωση της φαντασιακής ταυτότητας των ναυτικών του Μπρίστολ στη δημόσια σφαίρα

Προηγουμένως δόθηκε έμφαση στη ζωή στην ξηρά και τη θάλασσα καθώς και στις σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ τους. Παράλληλα, προσπάθησα να αναδείξω στον βαθμό που ήταν εφικτό τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά αυτής της ζωής, τα δίκτυα που δομούνται καθώς και τις διάφορες δυναμικές που καλλιεργούνταν. Διασχίζοντας τους δύο πρώτους άξονες καταφθάνουμε στον τρίτο και τελευταίο άξονα υπό μελέτη, τη διαμόρφωση δηλαδή του «φαντασιακού» κόσμου της ναυτοσύνης του Μπρίστολ, τόσο εντός των συνόρων της πόλης όσο και εκτός της, τόσο με «ακροατές» τους ναυτικούς όσο και τους ανθρώπους της υπαίθρου και της πόλης. Οι πληροφορίες που αναδείχθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια θα σταθούν απέναντι στη «δημοφιλή» εκδοχή τους σε μια προσπάθεια να διερευνηθεί η εικόνα που διαπλάθεται στη δημόσια σφαίρα. Ο τύπος καθώς και οι προσούρες της εποχής σπανίως άφηναν ασχολίαστα περιστατικά ναυτικής βίας, φόνων αλλά και συγκρούσεων. Θα ήταν αδύνατο να εξεταστεί το σύνολο της ναυτικής πληροφορίας που παραγόταν στα τυπογραφία της Μεγάλης Βρετανίας. Το επίκεντρο του ενδιαφέροντος θα στραφεί σε μεμονωμένα περιστατικά τα οποία αναλύθηκαν και προηγουμένως και που κυκλοφόρησαν σε διάφορες -απομακρυσμένες από το Μπρίστολ- περιοχές της Μεγάλης Βρετανίας.

Για το ταξίδι της μελέτης της φαντασιακής εκδοχής του ναυτικού κόσμου έχω επιλέξει τρεις ενδεικτικούς προορισμούς. Η περίπτωση της δίκης και της εκτέλεσης του καπετάνιου Goodere με τις διάφορες προσούρες οι οποίες δημοσιεύθηκαν αποτελεί τον πρώτο. Θα ακολουθήσει η μελέτη του τύπου τόσο μέσω της υπόθεσης του καπετάνιου Goodere όσο και αντίστοιχων περιστατικών ναυτικής βίας στα ευρύτερα πλαίσια της ναυτολόγησης. Ενδεικτικά θα εξεταστεί και το ταξίδι του κουρσάρικου *Dreadnought* και η τυπική διάσταση του λόγου που αναπτύσσεται. Τέλος, έμφαση θα δοθεί και σε μία διαφορετική κατηγορία πηγών. Οι ναυτικές μπαλλάντες θόλωναν τα σύνορα «πραγματικού» και «φανταστικού», «παρελθόντος» και «παρόντος» αλλά και «τοπικού» και «εθνικού». Η «κατανάλωση» της ναυτοσύνης εντός της Βρετανίας αλλά εκτός του Μπρίστολ, εντός των υποκειμένων

του πυρήνα της αυτοκρατορίας αλλά και εκτός του ναυτικού κόσμου όπως μελετήθηκε έως τώρα, θα τοποθετηθούν στο επίκεντρο του προβληματισμού.

I. «Μια αυθεντική & γνήσια ιστορία», η υπόθεση του καπετάνιου Goodere ο οποίος εκτελέστηκε στις 15 Απριλίου του 1741

Η υπόθεση του καπετάνιου Goodere αναφέρθηκε αποσπασματικά προηγουμένως στην αλληλογραφία μεταξύ του Richard Frogmere -νέου καπετάνιου του *Ruby* μετά την εκτέλεση του Samuel Goodere- και του Josiah Burchett.³⁶¹ Ο καπετάνιος Frogmere, σχολιάζοντας το περιστατικό συνοπτικά, ήθελε να πληροφορήσει τον Burchett για την απουσία του πλοηγού του *Ruby*, του ξυλουργού, του βοηθού του χειρουργού καθώς και μερικών ακόμη μαρτύρων οι οποίοι θα παρευρίσκονταν στη δίκη του Goodere.³⁶² Το πρώτο αυτό γράμμα στις 16 Φεβρουαρίου, ακολούθησε ένα δεύτερο στις 11 Απριλίου όπου ο καπετάνιος Frogmere παραπονιέται για το βοηθό του χειρουργού ο οποίος λιποτάκτησε με αφορμή την παραμονή του στη στεριά για τη δίκη του Samuel Goodere.³⁶³

Η δίκη και η μετέπειτα εκτέλεση του Samuel Goodere και των συνεργών του φαίνεται πως τράβηξαν το ενδιαφέρον των κατοίκων του Μπρίστολ και των γύρω περιοχών. Χαρακτηριστικά αναφέρεται πως η εκτέλεση του Samuel Goodere είχε συγκεντρώσει «το μεγαλύτερο πλήθος στην ιστορία της πόλης» με άτομα από τις κοντινές του περιοχές να επισκέπτονται το Μπρίστολ για να παρακολουθήσουν την εκτέλεσή του.³⁶⁴ Τι ακριβώς όμως ανέφεραν οι μπροσούρες της εποχής για την υπόθεση του καπετάνιου Goodere και ποιες όψεις της ναυτοσύνης αναδεικνύονται μέσω αυτών; Η πιο δημοφιλής έκδοση της εν λόγω υπόθεσης κυκλοφόρησε από τον ανιψιό του δολοφονημένου John Dinely Goodere. Ο Samuel Foote -γιος της αδερφής του John Dinely- εξέδωσε το ίδιο έτος της εκτέλεσης του καπετάνιου Goodere, *Τα Αυθεντικά απομνημονεύματα της ζωής του John Dinely Goodere*, καθώς «... η δολοφονία του κ. John Dinely, του δύστυχου θείου μου, προκάλεσε αρκετή αναταραχή ώστε να προσελκύσει το δημόσιο ενδιαφέρον, μερικοί [όμως] άνθρωποι εκμεταλλεύτηκαν τη συγκυρία αυτήν, ώστε να δημοσιεύσουν στον κόσμο μία

³⁶¹ Βλ. κεφ. 2, *Φωνές, απόηχοι και σιωπές: τα «πρόσωπα» της αλληλογραφίας*, σ. 46-7.

³⁶² Φαίνεται πως μόνο η παρουσία του πλοηγού μεταξύ των μαρτύρων προκαλούσε προβληματισμό. Βλ. Rogers, *Manning the Royal Navy in Bristol*, ό.π., σ. 6-7.

³⁶³ Στο ίδιο, σ. 9.

³⁶⁴ Poole, *Bristol from Below*, ό.π., σ. 56.

λανθασμένη και ελλιπής καταγραφή (account) του περιστατικού». ³⁶⁵ Η συγκεκριμένη μπροσούρα θα συνεχίσει να κυκλοφορεί και κατά τις επόμενες δεκαετίες. Το 1782 θα συμπεριληφθεί στην *Πλήρη και πραγματική καταγραφή των τρομερών δολοφονιών* ως ξεχωριστό παράρτημα ³⁶⁶ και στη συνέχεια θα κυκλοφορήσει σε αυτοτελή έκδοση με τον ελαφρώς διαφοροποιημένο τίτλο *Απομνημονεύματα της ζωής του Sir John Dinely*. ³⁶⁷ Κατά την χρονιά όμως της κράτησης, της δίκης και της εκτέλεσης του Samuel Goodere, ο Samuel Foote -όπως παραδέχεται και ο ίδιος- δεν ήταν ο μοναδικός συγγραφέας που κατείχε το μονοπώλιο στην καταγραφή της υπόθεσης του δολοφονημένου θείου του. ³⁶⁸ Πριν την απόφαση της καταδίκης του καπετάνιου Goodere θα εκδοθεί *Η Αδελφοκτονία του Μπρίστολ*, άγνωστου συγγραφέα που μέσω μαρτυριών και «εχέμυθων» πηγών θα αποπειραθεί να ανασυνθέσει το χρονικό της δολοφονίας και την ιστορία των δύο αδερφών. ³⁶⁹ Τα πρακτικά της δίκης θα περάσουν από τα τυπογραφία διάφορων πόλεων -προφανώς του Μπρίστολ και του Λονδίνου- και διάφορων εκδοτών. ³⁷⁰ Ακόμα και ο υπεύθυνος ιερέας για τη μετάνοια των καταδικασθέντων θα κυκλοφορήσει τη δική του οπτική στην υπόθεση και τον βίο των δύο αδερφών. ³⁷¹ Οι διαφορετικοί συγγραφείς οι οποίοι εμπλέκονται στις διάφορες

³⁶⁵ Samuel Foote, *The genuine memoirs of the life of Sir John Dinely Goodere, Bart. who was murder'd by the contrivance of his own brother, on board the Ruby Man of War, in King-Road near Bristol, Jan 19, 1740. Together with the life, history, tryal, and last dying words, of his brother Capt. Samuel Goodere, who was executed at Bristol, on Wednesday the 15th day of April, 1741, for the horrid murder of the said Sir John Dinely Goodere, Bart.*, T. Cooper, Λονδίνο 1741, σ. 5.

³⁶⁶ *A full and true account of the horrid murders, robberies, and burnings, committed at Bradforton and Upton Snodsbury, in the county of Worcester; and of the apprehension, examination, trial, and conviction of John Palmer and Thomas Symonds, gents. and William Hobbins and John Allen, labourers, for the said crimes ... Likewise, the memoirs of the life and death of Sir John Dineley Goodere, Bart.*, J. Butler, Worcester 1782.

³⁶⁷ Samuel Foote, *Memoirs of the life of Sir John Dineley Goodere, Baronet, who was murdered by the contrivance of his own brother, on board the Ruby man of war, in King's Road, near Bristol, Jan. 19, 1740-1. Together with the life, history, trial, and last dying words of his brother Captain Samuel Goodere*, J. Butler, and by James Grundy, Worcester [1785?]. Ίσως κατά τη δεκαετία του 1780 να μην υπήρχε πλέον η ανάγκη να επισημάνει την αυθεντικότητα της εκδοχής που δημοσιεύει.

³⁶⁸ Foote (1741), ό.π., σ. 5.

³⁶⁹ *The Bristol Fratricide: being an exact and impartial narrative of the Horrid and Dreadful catastrophe of Sir John Dineley Goodere, Bart. perpetrated by the contrivance, Assistance, and Encouragement of his brother Samuel Goodere, Esq; commander of the Ruby man of war, and executed by Matthew Mahony and Charles White, Now in Custody for the same. In which is contained some account of the life of the Deceased Sir John Dineley Goodere, Bart. The whole being a faithful Account of this Tragical Affair. Collected from affidavits and other authentick vouchers*, J. Hart, Λονδίνο 1741.

³⁷⁰ Για την εν λόγω έρευνα θα αξιοποιηθεί κυρίως *The authentick tryal of Samuel Goodere, Esq; Matthew Mahony, and Charles White, at the city of Bristol, on Thursday the 26th, and Friday the 27th of March, 1741. For the murder of Sir John Dinely Goodere, Bart. on board the Ruby man of war, in King-Road, Bristol*, E. Hill, Λονδίνο 1741.

³⁷¹ John Penrose, *The reverend Mr. Penrose's account of the behaviour, confession, and last dying words, of the four malefactors who were executed at St. Michael's Hill at Bristol, on Wednesday the 15th of April, 1741, viz. Samuel Goodere, Esq; Commander of the Ruby Man of War. Matthew*

εκδόσεις, τα πρόσωπα που εμφανίζονται και επεμβαίνουν στη δίκη καθώς και η ευρεία κυκλοφορία των έργων αυτών αποτελούν ενδιαφέρουσα περίπτωση της μελέτης της αναπαράστασης της ναυτικής ζωής που διαπλάθεται και προβάλλεται σε διάφορα άτομα τα οποία μπορεί να βρίσκονται πλήρως εκτός των συνόρων του ναυτικού κόσμου.

Οι περισσότερες εκδοχές της ιστορίας των δύο αδερφών παρουσιάζουν πολλές ομοιότητες. Σε ελάχιστες περιπτώσεις διαψεύδονται πλήρως τα γεγονότα που αναφέρονται στις μπροσούρες.³⁷² Οι κύριες παραλλαγές της ιστορίας εμφανίζονται στον τρόπο με τον οποίο οι διάφοροι συγγραφείς παρουσιάζουν τα ίδια γεγονότα, καθώς και στον τρόπο που αναφέρουν πως τα βασικά πρόσωπα της ιστορίας αντέδρασαν σε αυτά. Για τη ζωή του Sir John Dinely Goodere, του δολοφονημένου δηλαδή βαρόνου, συμφωνούν πως και αυτός υπήρξε ναυτικός. Έχοντας αναλάβει την εκπαίδευση των εγγονών του, ο Sir Edward Dinely αποφάσισε για τον John Dinely να ακολουθήσει τη ζωή στα καράβια, εντάσσοντας τον στις υπηρεσίες των διάφορων εμπορών της Μεγάλης Βρετανίας. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η ανάγκη αιτιολόγησης της πράξης αυτής. Ο ανιψιός του John Dinely -ο συγγραφέας δηλαδή των απομνημονευμάτων του- επαινεί την πράξη του Edward Dinely καθώς δεν έγινε σκλάβος της υπερηφάνειας του -όπως διάφοροι άλλοι αριστοκράτες της γης- και επέλεξε κάποια από τα εγγόνια του να ασχοληθούν με το εμπόριο. Κατά τον ανιψιό του, ο θείος του πολύ γρήγορα διαμόρφωσε καλό χαρακτήρα μέσω της ενασχόλησης αυτής και ανέλαβε τη διοίκηση ενός πλοίου ο ίδιος. Παρά την αγάπη του για τη θάλασσα, ο John Dinely εγκατέλειψε τη ναυτική ζωή όταν ο μεγαλύτερος αδερφός του πέθανε σε κάποια μονομαχία στην Ιρλανδία.³⁷³ Όντας ο νέος κληρονόμος της οικογενειακής περιουσίας, θα επιστρέψει μόνιμα στη ζωή της στεριάς για να αναλάβει -απρόθυμα όπως τονίζει ο Samuel Foote- τη διαχείριση του οίκου του. Με παρόμοιο τρόπο, ο Samuel Foote, σχολιάζει τη μετάβαση αυτήν -από τη ζωή στο καράβι στη ζωή του αριστοκράτη- για να δικαιολογήσει τον θείο του. Ο Foote επισημαίνει πως δεν ήθελε να προσβάλει τους «ευγενείς του ναυτικού», αλλά την

Mahony, And, Charles White. All three for the Murder of Sir John Dinely Goodere, Bart. A Worcestershire Gentleman of 4000 l. a Year. And Jane Williams, for the Murder of her Bastard Child. With copy of the Papers that Captain Goodere deliver'd to the Rev. Divine who attended him at the Place of Execution, Βιβλιοπώλες του Μπρίστολ & Eliz. Applebee, Μπρίστολ & Λονδίνο 1741.

³⁷² Η μεγαλύτερη απόκλιση εμφανίζεται στην *Αδελφοκτονία* όπου το παρελθόν των δύο αδερφών παρουσιάζεται με διαφορετικό τρόπο. Η σχέση του John Dinely με τη θάλασσα, η κατάσταση της οικογένειας του καθώς και ο τρόπος που απέκτησε το επώνυμο Dinely αντικρούονται με τις υπόλοιπες πηγές. Για το σχετικό κεφάλαιο με τη ζωή του John Dinely βλ. *The Bristol Fratricide*, ό.π., σ. 25-31.

³⁷³ Foote (1741), ό.π., σ. 6.

εποχή που ο θεός του ζούσε στα καράβια, «το καράβι δεν θεωρούταν κατάλληλο μέρος για την εκμάθηση της ευγένειας».³⁷⁴



Εικόνα 11. Η απαγωγή του John Dinely. Πηγή: Foote (1785), *ό.π.*

Η περιγραφή αυτήν παρουσιάζεται με τον ίδιο ακριβώς τρόπο και στην έκδοση του ιερέα Penrose για την εκτέλεση και τα τελευταία λόγια του καπετάνιου Goodere. Ο ιερέας Penrose μάλιστα αναφέρει πως ο καπετάνιος Goodere ήταν 53 χρονών,³⁷⁵ οπότε ο αδερφός του όντας μεγαλύτερος πρέπει να είχε ταξιδέψει κατά τις αρχές του 18^{ου} αι. Σε κάθε περίπτωση, η περιγραφή της νεαρής ηλικίας των αδερφών Goodere παρουσιάζεται με πανομοιότυπο τρόπο τόσο στο κείμενο του Penrose όσο και του Samuel Foote. Και οι δύο αναφέρουν πως το καράβι δεν ήταν κατάλληλο περιβάλλον για τη διαμόρφωση της ευγένειας, ούτε όμως και η τέχνη της πλοήγησης

³⁷⁴ Στο ίδιο, σ. 7.

³⁷⁵ Penrose, *ό.π.*, σ. 4.

για τη συγκρότηση της κοινωνικότητας. Και οι δύο καταλήγουν πως η εκπαίδευση αυτή -πάντα για την εποχή που μεγάλωσε ο John Dinely και όχι τη σύγχρονή τους- είχε ως αποτέλεσμα να μειονεκτεί ως προς την εκπλήρωση των αριστοκρατικών του καθηκόντων.³⁷⁶

Η μεγαλύτερη απόκλιση ως προς τη «ναυτική» συμπεριφορά του John Dinely εμφανίζεται στην *Αδελφοκτονία στο Μπρίστολ*. Στην *Αδελφοκτονία* ο John Dinely αναφέρεται πως μάρκαρε για διάφορους προορισμούς και για αρκετά χρόνια κατά τα νεανικά του χρόνια, στο τέλος όμως ο ίδιος επιθύμησε τη ζωή στην πατρίδα και αρνήθηκε να παραμείνει ναυτικός -παρά το γεγονός πως ο πατέρας του τον προόριζε για το Βασιλικό Ναυτικό. Και στην *Αδελφοκτονία* αναφέρεται πως ο John Dinely δεν κατάφερε να διαμορφώσει την πρέπουσα προσωπικότητα του ευγενούς με αποτέλεσμα να χαρακτηριστεί από τον πατέρα του ως «καταλληλότερος για ναύκληρος (boatswain) παρά για βαρόνος».³⁷⁷ Αν και η συμπεριφορά του John Dinely της *Αδελφοκτονίας* είναι πλήρως ξένη του έργου του Foote, υπάρχουν κάποια κοινά χαρακτηριστικά που «ντύνουν» τη ναυτική ταυτότητα. Και στις δύο περιπτώσεις ο John Dinely δεν κατόρθωσε να «γίνει ευγενής» στο καράβι ενώ παράλληλα το Βασιλικό Ναυτικό ορίζεται ως σημείο αναφοράς για το κύρος του ναυτικού κόσμου. Ο Samuel Foote φροντίζει να διαχωρίσει το παρελθόν από το παρόν, τονίζοντας πως δε θα ήθελε να θίξει τους ευγενείς του ναυτικού τους, ενώ ο συγγραφέας της *Αδελφοκτονίας* χρησιμοποιεί το Βασιλικό Ναυτικό και την άρνηση του John Dinely να ενταχθεί σε αυτό ως μελανό σημείο της ζωής του.

Αν το «ναυτικό» παρελθόν του John Dinely παρουσιάζει αντιφάσεις, η περίπτωση του αδελφού του, καπετάνιου Samuel Goodere, εμφανίζει ακόμα περισσότερες προβληματικές. Στο έργο για το βίο του καπετάνιου Goodere, το παρελθόν του αποτελεί μυστήριο. Το κύριο μέρος της ζωής του παρουσιάζεται με πανομοιότυπο τρόπο με του αδερφού του ενώ τονίζεται ιδιαίτερα η αξία της πλοήγησης.³⁷⁸ Η περιγραφή των αρετών του καπετάνιου λαμβάνει έντονα

³⁷⁶ Βλ. Foote (1741), *ό.π.*, σ. 7 & Penrose, *ό.π.*, σ. 4.

³⁷⁷ *The Bristol Fratricide*, *ό.π.*, σ. 26.

³⁷⁸ Το συγκεκριμένο έργο αναφέρει πως χρησιμοποίησε ως πηγές διάφορες μαρτυρίες ανθρώπων του στενού κύκλου του καπετάνιου Goodere. Βέβαια, αρκετές πληροφορίες που αναφέρει φαίνεται πως μιμούνται τα έργα του Samuel Foote, αλλάζοντας απλώς το πρόσωπο στο οποίο αναφέρονται. Αυτό συμβαίνει σε αρκετές πηγές που αναφέρονται στον καπετάνιο Goodere, με αποτέλεσμα σε αρκετά σημεία οι πληροφορίες που παραθέτω να φέρουν αρκετά κοινά στοιχεία. Καθώς όμως, δεν αποτελεί μέρος του ερευνητικού μου προβληματισμού η σχέση μεταξύ όλων αυτών των έργων, δε θα επεκταθώ στα διάφορα ζητήματα αντιγραφής και χρονολόγησης των έργων που προκύπτουν αλλά θα αρκεστώ μόνο σε μερικές νύξεις όπου το κρίνω απαραίτητο.

στερεοτυπικό χαρακτήρα. Ο καπετάνιος Goodere είναι νηφάλιος, με καλό χαρακτήρα, ανοιχτός σε διάφορα θέματα συζητήσεων και ειλικρινής, στοιχεία του χαρακτήρα του που αναδεικνύονται τόσο στη ζωή στο καράβι όσο και στη ζωή εκτός αυτού. Αντί να παραμείνει στα εμπορικά καράβια, ο ίδιος επέλεξε να ενταχθεί στο Βασιλικό Ναυτικό όπου έγινε υποπλοίαρχος και μετέπειτα καπετάνιος χάρει των αρετών του.³⁷⁹

Το πιο αμφιλεγόμενο όμως παράθεμα το οποίο εμφανίζεται για να αναδείξει τη ναυτική συμπεριφορά του καπετάνιου Goodere είναι η συμμετοχή του σε μια εκστρατεία στην Ισπανία κατά το 1719 -κατά τα χρόνια δηλαδή του Πολέμου της Τετραπλής Συμμαχίας (1718-20).³⁸⁰ Και ο ιερέας Penrose³⁸¹ αλλά και ένας από τους διάφορους άγνωστους συγγραφείς που εκδίδουν στο Μπρίστολ τη δίκη του καπετάνιου,³⁸² συμπεριλαμβάνουν ένα «αληθές» παράθεμα του ημερολογίου του καπετάνιου Goodere από την εν λόγω εκστρατεία. Αν και υπάρχουν κοινά σημεία, τα δύο «αυθεντικά» ημερολόγια έχουν διαφορετική δομή, με τον Penrose να παραθέτει μια πρωτο-πρόσωπη αφήγηση³⁸³ και τον άγνωστο συγγραφέα μια αφήγηση υπό τη μορφή ημερολογίου καταστρώματος.³⁸⁴ Και στις δύο περιπτώσεις ο καπετάνιος εμφανίζεται ως ικανός να διοικήσει και να οδηγήσει τους ναυτικούς στη νίκη έναντι

³⁷⁹ *A genuine and authentick history of the life and character of Samuel Goodere, Esq; (late Commander of the Ruby,) Who was Executed at Bristol on Wednesday the 15th of April, 1741, for the unnatural Murder of his own Brother Sir John Dinely Goodere, Bart. Being A true Account of that unfortunate Gentleman from his Birth to his Death; his Behaviour both before and after Sentence; and Confession and Dying Words at the Place of Execution. To which is added The Behaviours, Confessions, and Dying Words of Matthew Mahony and Charles White, the two Russians who assisted the Captain in the Murder, and who were both Executed at the same Time and Place, Λονδίνο [1750?], σ. 10-11.*

³⁸⁰ Gregory & Stevenson, *Companion to Britain*, ό.π., σ. 144. Ο Πόλεμος της Τετραπλής Συμμαχίας ήταν ο τελευταίος πόλεμος που προηγήθηκε του διαστήματος της πολιτικής υπεροχής του Walpole.

³⁸¹ Penrose, ό.π., σ. 6.

³⁸² *The tryals of Capt. Samuel Goodere, Matthew Mahony, and Ch. White, For the Murder of Sir John Dinely Goodere, Bart. On Board the Ruby Man of War, Monday, Jan. 19, 1740. At an Adjournment of the General Sessions of Oyer and Terminer for the City and County of Bristol, held before the Right Worshipful Henry Combe, Esq; Mayor, the Worshipful Mr. Serjeant Foster, Recorder, and the Worshipful the Aldermen, Justices assign'd to keep the Peace, and to deliver the Goal; on Thursday, Friday, and Saturday, the 26th, 27th, and 28th of March, 1741. Revised and Corrected. To which is prefix'd. Capt. Samuel Goodere's Journal. During the Time he serv'd as Lieutenant in the Navy in the Year 1719, in which are many curious Relations of several Gallant Enterprizes against the Spaniards; particularly at the Taking of St. Sebastian's, Ferrol, and St. Antonio; at which last Place he burnt three Men of War on the Stocks, viz. one of 70 and two of 50 Guns; as also the King's Magazines, Storehouses, and every Thing in them; together with all the Planks, Masts, and Yards that were there; he likewise demolish'd their Castles, spik'd their Cannon, threw them into the Sea, and burnt their Carriages: With an Account of other dangerous Exploits both by Sea and Land. As also, The voluntary (authentick) Confessions of Matthew Mahony and Charlis White, relating to the aforesaid Murder; likewise, the Confessions of the Three Russians who Kidnapp'd Sir John Dinely Goodere, Bart, Βιβλιοπώληδες του Μπρίστολ, Μπρίστολ [1741].*

³⁸³ Penrose, ό.π., σ. 6-8.

³⁸⁴ *The Tryals*, ό.π., σ. 3-8. Όπως είδαμε και προηγουμένως, το ημερολόγιο καταστρώματος αποτελούσε και τεκμήριο της ναυτικής ζωής εν πλώ. Η επιλογή αυτήν πιθανώς να μην έγινε τόσο τυχαία. Βλ. κεφ. 3, σ. 72-3.

των εχθρών του (είτε είναι Γάλλοι είτε Ισπανοί). Επίσης, φαίνεται πως καταφέρνει να κυριεύσει αρκετά πλοία και να τα πάρει ως λάφυρα ενώ παρά τις παράτολμες αποφάσεις του καταφέρνει εν τέλει να επικρατήσει. Στερεοτυπικά, ο καπετάνιος Goodere είναι ένας επιτυχημένος ναυτικός, με σωστή κρίση, επικερδής για τον ίδιο και τους ναυτικούς που τον ακολουθούν και ικανός πατριώτης ο οποίος καταφέρνει να πλήξει τους εχθρούς της Μεγάλης Βρετανίας. Όλα αυτά τα επιτυγχάνει ως μέλος του Βασιλικού Ναυτικού στο οποίο μετά από χρόνια αναλαμβάνει και το αξίωμα του καπετάνιου.³⁸⁵ Στο έργο του Samuel Foote τέτοια ναυτικά κατορθώματα δεν γίνονται αποδεκτά και δεν εμφανίζονται σε κανένα σημείο του έργου του.

Υπάρχουν λίγες ακόμα αναφορές που να σχετίζονται με τη ναυτική διάσταση του παρελθόντος των δύο αδερφών. Ο Samuel Foote αναφέρεται στη ναυτική πορεία του Samuel Goodere, τονίζοντας πως παρά την επιρροή του πατέρα του, ο ίδιος παρέμεινε υποπλοίαρχος έως και το 1733 -κύριο απότοκο της κακής του συμπεριφοράς. Ο Samuel Goodere θα καταφέρει να γίνει καπετάνιος μέσω της άμεσης εμπλοκής του στην πολιτική σκηνή της εμπορικής πόλης Evesham. Όντας κοντά στην έδρα της οικογένειας Dinely, το Charlton, ο Samuel Goodere θα αναμειχθεί στις ερχόμενες εκλογές, εμπλέκοντας τόσο τον αδερφό του, John Dinely, όσο και τον πατέρα τους. Η διαφθορά του Samuel Goodere γίνεται αποκάλυπτη, κατά τον Samuel Foote, λόγω των αποφάσεων του στο συμβάν αυτό. Με την υπόσχεση του προβιβασμού του σε καπετάνιο, ο Samuel Goodere θα στηρίζει τη μία πλευρά, προδίδοντας την όμως άμεσα -παρά την απροθυμία της οικογένειάς του- εφόσον του έγινε εμφανές πως μόνο η αντίπαλη πλευρά μπορούσε να εκπληρώσει τις επιθυμίες του -να γίνει δηλαδή καπετάνιος στο Βασιλικό Ναυτικό.³⁸⁶

Ακολουθώντας το χρονικό νήμα της ζωής των Goodere, το ναυτικό τους παρελθόν διαδέχεται η υπόθεση της δολοφονίας του John Dinely στο παρόν. Παρά τις λιγιστές διαφορές που εντοπίζονται από μπροσούρα σε μπροσούρα, οι περισσότερες πηγές συμφωνούν σχεδόν απόλυτα για τα γεγονότα τα οποία προηγήθηκαν του φόνου. Υπάρχουν διάφορες εκδόσεις οι οποίες εστιάζουν στη δίκη της υπόθεσης - κύρια πηγή και για τα ίδια τα γεγονότα του φόνου- και κυκλοφόρησαν τόσο στο Μπρίστολ³⁸⁷ και το Λονδίνο,³⁸⁸ όσο και σε άλλες περιοχές³⁸⁹ όπως στο Δουβλίνο.³⁹⁰

³⁸⁵ Ενδ. βλ. Penrose, *ό.π.*, σ. 7 & *The Tryals*, *ό.π.*, σ. 6-7.

³⁸⁶ Foote (1741), *ό.π.*, σ. 10.

³⁸⁷ *The Tryals*, *ό.π.*

³⁸⁸ *The authentick trial*, *ό.π.*

Ο Samuel Foote φαίνεται πως βοήθησε με την παροχή πληροφοριών σε ορισμένες εξ αυτών.³⁹¹ Οι βασικοί ένοχοι -οι οποίοι καταδικάζονται και σε θάνατο- είναι ο καπετάνιος Goodere και δύο ναυτικοί του, ο Matthew Mahony και ο Charles White. Σύμφωνα με τη κατηγορία, δολοφόνησαν στις 19 Ιανουαρίου του 1741 τον John Dinely εν ψυχρώ.³⁹² Η «συννομωσία» ξεκινάει με την άφιξη του John Dinely στο σπίτι του δικηγόρου Mr. Smith. Στην ίδια περιοχή, βρισκόταν και ο καπετάνιος Goodere ο οποίος επικοινωνώντας με τον Mr. Smith ζήτησε να συναντηθούν οι τρεις τους με σκοπό να επουλώσουν τις διαταραγμένες σχέσεις τους. Τα γεγονότα στη συνέχεια εξελίσσονται γοργά. Την αναχώρηση του καπετάνιου Goodere από το σπίτι του Mr. Smith, ακολουθεί ο John Dinely. Σύντομα μια ομάδα ναυτικών θα του επιτεθούν και θα τον οδηγήσουν στο λιμάνι σε μια βάρκα η οποία ανέμενε την άφιξή τους για να τους μεταφέρει στο *Ruby*. Παρά την απόπειρα του John Dinely να καλέσει βοήθεια, ο καπετάνιος Goodere παρουσιάζεται ετοιμόλογος, δικαιολογώντας το «ύποπτο» σκηνικό με πειστικές δικαιολογίες στους προβληματισμένους περαστικούς και ναυτικούς -στο λιμάνι κατηγορούσε τον John Dinely ως λιποτάκτη και κλέφτη ενώ στο κατάστρωμα του *Ruby* ως παράφρονα. Το ίδιο βράδυ, έχοντας περιορίσει τον αδερφό του σε μια καμπίνα του πλοίου, ο καπετάνιος Goodere μαζί με δύο ναυτικούς

³⁸⁹ Υπάρχουν εκδόσεις της εν λόγω δίκης και από την Αμερική. Τέτοιες πηγές όμως, καθώς και οποιαδήποτε έκδοση που κυκλοφόρησε εκτός των συνόρων της Αγγλίας δε θα αξιοποιηθούν για την ανάλυση της αναπαράστασης της ναυτοσύνης στο δημόσιο λόγο αλλά αναφέρονται ενδεικτικά για να υποδείξουν την ευρεία δημοσιότητα που έλαβε το συμβάν. Ενδ. βλ. *Some account of the trial of Samuel Goodere, Esq; late commander of the Ruby man of war, Matthew Mahony, and Charles White. Who were tried on March 26, before the Right Worshipful Henry Combe, Esq; mayor of Bristol, and the Worshipful Michael Foster, Esq; serjeant at law, recorder of the said city, &c. For the murder of Sir John Dinely Goodere, bart. on board the Ruby, in King-Road, Bristol, Kneeland & Green, Βοστώνη 1741.*

³⁹⁰ *The genuine trial of Samuel Goodere, Esq; (late commander of the Ruby man of war) Matthew Mahony, and Charles White, at the general sessions of Oyer and Terminer for the city of Bristol, held by adjournment on Thursday the 26th of March, 1741, before the Right Worshipful Henry Combe, Esq; mayor, the worshipful Mr. Serjeant Forster, recorder, the worshipful the aldermen, and justices assigned to keep the peace, and deliver the goal; for the murder of Sir John Dinely Goodere, Bt. on board His Majesty's ship the Ruby man of war, then lying at King-Road, within the jurisdiction and liberties of the said city of Bristol. Taken in short-hand by order and direction of S. Foot, of Worcester-College, Oxford, Esq; and nephew to the late Sir John Dinely Goodere, Bart, George Faulkner, Δουβλίνο 1741.*

³⁹¹ Ενδ. βλ. *The genuine trial of Samuel Goodere, Esq; (late Commander of the Ruby Man of War) Matthew Mahony, and Charles White, at the General Sessions of Oyer and Terminer for the City of Bristol, held by Adjournment on Thursday the 26th Day of March, 1741, before the Right Worshipful Henry Combe, Esq; Mayor, the Worshipful Mr. Serjeant Forster, Recorder, the Worshipful the Aldermen, and Justices assign'd to keep the Peace, and deliver the Goal; for the murder of Sir John Dinely Goodere, Bt. on board His Majesty's ship the Ruby man of war, then lying at King-Road, within the Jurisdiction and Liberties of the said City of Bristol. Taken in Short-Hand by Order and Direction of S. Foot, of Worcester-College, Oxford, Esq; and Nephew to the late Sir John Dinely Goodere, Bart, H. Goreham, Λονδίνο 1741.*

³⁹² Στο ίδιο, σ. 3-4.

του -τους Mahony και White- θα επισκεφθούν τον John Dinely. Οι Mahony και White θα στραγγαλίσουν τον John Dinely όσο ο καπετάνιος Goodere φύλασσε την είσοδο της καμπίνας, όντας σε ετοιμότητα να συνδράμει σε ό,τι πρόκυπτε (εικόνα 12).³⁹³

Παρά τη σημασία της σκιαγράφησης της υπόθεσης, μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν για τον ερευνητικό μου προβληματισμό οι μετέπειτα μαρτυρίες, τόσο από τους ίδιους τους ναυτικούς όσο και από τον περίγυρο τους. Ο Mr. Smith αναφέρει πως κατά το διάστημα στο οποίο ο ίδιος βρισκόταν στο σπίτι του - πληροφορούμαστε πως τα περιστατικά λαμβάνουν χώρα στην περιοχή College-Green-, ο καπετάνιος ήταν στο Coffee House της περιοχής. Οι ναυτικοί όμως που προσέλαβα δεν βρίσκονταν εκεί. Σύμφωνα με τον ιδιοκτήτη του πανδοχείου *White Hart*³⁹⁴ της ίδιας περιοχής, Mr. Roberts, ο καπετάνιος είχε ζητήσει από τον ίδιο να προετοιμάσει ένα γεύμα για έξι άντρες. Ο Roberts σχολιάζει εκτενώς τους ναυτικούς. Επισημαίνει πως αν και ο Mahony σύχναζε στο πανδοχείο του, δεν συμπεριλαμβανόταν ανάμεσα τους. Επίσης, σχολιάζει πως αν και δε θυμόταν τους ναυτικούς αυτούς, αναγνώρισε τη ναυτική τους ιδιότητα άμεσα λόγω της ενδυμασίας τους. Τέλος, ο ίδιος δήλωνε προβληματισμένα όταν ο καπετάνιος Goodere το απόγευμα της ίδιας μέρας παρήγγειλε τσάι για τους ναυτικούς αυτούς, πως «αυτό είναι ένα πολύ ασυνήθιστο ποτό για τους ναυτικούς (Jack Tars)». ³⁹⁵ Παρά τις διαφορές, ορισμένες μαρτυρίες παρουσιάζονται σχεδόν αυτολεξεί στις εκδόσεις υπό εξέταση. Σχετικά με την απαγωγή του John Dinely, ένας ανώνυμος μάρτυρας εμφανίζεται για να συμβάλει στη δίκη με τη μαρτυρία του. Σύμφωνα με τον ανώνυμο μάρτυρα, αν και αυτόπτης της απαγωγής του John Dinely, ο ίδιος δεν έπραξε τίποτα. Η αιτία της απόφασης αυτής δεν ήταν όμως οι διαβεβαιώσεις του καπετάνιου Goodere, ότι επρόκειτο δηλαδή για λιποτάκτη και κλέφτη,³⁹⁶ αλλά αντιθέτως, ο ίδιος αναφέρει πως δεν ήθελε να αναμειχθεί σε κάποιο περιστατικό εξαναγκαστικής ναυτολόγησης «έχοντας γνωρίσει τελευταία τις λυπηρές συνέπειες εναντίωσης της εξουσίας των ομάδων ναυτολόγησης». ³⁹⁷

³⁹³ *The authentick trial*, ό.π., σ. 5.

³⁹⁴ Το *White Hart* ήταν ένα εξαιρετικά διαδεδομένο όνομα για τα πανδοχεία της εποχής γενικότερα στη Μεγάλη Βρετανία. Στο Μπρίστολ κατά τα μέσα του 18^{ου} αι. υπήρχαν 24 πανδοχεία ή μυυραρίες με αυτήν την ονομασία, αποτελώντας το τρίτο πιο δημοφιλές όνομα της πόλης. Βλ. McGrath & Williams, *Bristol Inns and Alehouses*, ό.π., σ. ix.

³⁹⁵ *The authentick trial*, ό.π., σ. 8. Για μια εκτενέστερη έρευνα σχετικά με τους «Jack Tars» με έμφαση όμως τα τέλη του 18^{ου} αι. βλ. Roy A. Adkins & Lesley Adkins, *Jack Tar: The extraordinary lives of ordinary seamen in Nelson's navy*, Abacus, Λονδίνο 2009.

³⁹⁶ Πιθανώς ο καπετάνιος Goodere να στόχευε ακριβώς σε αυτό το αποτέλεσμα με τις δηλώσεις του.

³⁹⁷ Ενδ. βλ. Στο ίδιο, σ. 8 & *The genuine Trial*, ό.π., σ. 16.



Εικόνα 12. Η δολοφονία του John Dinely. Πηγή: Foote (1741),
ό.π., σ. 24.

Ο λόγος των μαρτυριών αποκτάει άμεσα δραματικό χαρακτήρα. Ο καπετάνιος Goodere αρνείται να σκοτώσει τον αδερφό του στην ξηρά, δηλώνοντας πως, «Δεν πρόκειται να επιτρέψω να σαπίσεις στην ξηρά. Ωστόσο, θα σου επιτρέψω να συμφιλιωθείς με τον Θεό αυτό το βράδυ».³⁹⁸ Το βράδυ του στραγγαλισμού του John Dinely, ο ξυλουργός του πλοίου, η γυναίκα του και ο 1^{ος} υποπλοίαρχος θα παρακολουθήσουν τη δολοφονία μέσω μια χαραμάδας στην πόρτα της καμπίνας τους

³⁹⁸ *The authentick trial*, ό.π., σ. 9.

-η οποία βρισκόταν απέναντι από την καμπίνα όπου ήταν κρατούμενος ο John Dinely. Μετά τον φόνο του John Dinely, ο ξυλουργός του πλοίου με αφορμή μια υποτιθέμενη ληστεία στην καμπίνα του θα απευθυνθεί στον καπετάνιο για δικαιοσύνη. Πλησιάζοντάς τον, θα τον ακινητοποιήσει και με τη βοήθεια του 1^{ου} υποπλοίαρχου θα τον συλλάβουν.³⁹⁹ Μια ενδιαφέρουσα λεπτομέρεια που προκύπτει εν πλω είναι το ζήτημα της δικαιοδοσίας. Όπως είδαμε και στα προηγούμενα κεφάλαια, το Βασιλικό Ναυτικό και η πόλη του Μπρίστολ έρχονταν αντιμέτωποι ορισμένες φορές για ναυτικές υποθέσεις.⁴⁰⁰ Το ίδιο αποτυπώνεται και στην εν λόγω δίκη αν και οι εντάσεις μετριάζονται στο δημόσιο λόγο. Ο 1^{ος} υποπλοίαρχος επιθυμεί αρχικά ο καπετάνιος να δικαστεί από το Ναυαρχείο. Πολύ σύντομα, ύστερα από τον διάλογο του με τις αρχές της πόλης -οι αρχές της πόλης του Μπρίστολ μέσω του Mr. Smith είχαν υποψίες για το εν λόγω έγκλημα και είχαν κινηθεί για να το διερευνήσουν στο *Ruby*- θα αποφασίσουν πως το *Ruby* καθώς έπλεε στο Kingroad, παρέμενε εντός της δικαιοδοσίας της πόλης του Μπρίστολ.⁴⁰¹ Στις περισσότερες μάλιστα εκδόσεις για την υπόθεση του φόνου του John Dinely, τονίζεται το Kingroad ως χώρος εξουσίας των αρχών της πόλης του Μπρίστολ.⁴⁰²

Καταφθάνοντας στο τέλος του χρονικού της υπόθεσης του καπετάνιου Goodere πρέπει να γίνουν και κάποιες αναφορές για τους ναυτικούς που συνέδραμαν στην απαγωγή και δολοφονία του John Dinely. Η πιο αόριστη και παράλληλα ενδιαφέρουσα περιγραφή είναι αυτήν της *Αδελφοκτονίας*. Στην *Αδελφοκτονία* τονίζεται διαρκώς πως οι ναυτικοί οι οποίοι βοήθησαν τον καπετάνιο Goodere ήταν Ιρλανδοί. Μάλιστα, ένας άγγλος ναυτικός ο οποίος προοριζόταν να αναμειχθεί στην υπόθεση, στάθηκε τυχερός καθώς λόγω της υπερβολικής κατανάλωσης αλκοόλης δεν κατόρθωσε να ακολουθήσει τις εντολές του καπετάνιου, καθιστώντας το έγκλημα απότοκο αμιγώς ιρλανδών ναυτικών.⁴⁰³ Οι ναυτικοί του *Ruby* περιγράφονται ως γεροδεμένοι και ο 1^{ος} υποπλοίαρχος ως μεγαλόψυχος ναυτικός ο οποίος μάλιστα συνδράμει τις αρχές της πόλης παραχωρώντας μια ομάδα τέτοιων ναυτικών για να βοηθήσουν με τη μεταφορά του καπετάνιου Goodere από το Kingroad στο

³⁹⁹ Στο ίδιο, σ. 11-2.

⁴⁰⁰ Βλ. κεφ. 2.

⁴⁰¹ *The authentick trial*, ό.π., σ. 12-3.

⁴⁰² Ενδ. βλ. *The Bristol Fratricide*, ό.π., σ. 9. Επίσης για το εγκώμιο που πλέκει ο Samuel Foote στις ευχαριστίες του για τις αρχές της πόλης του Μπρίστολ βλ. Foote (1741), ό.π., σ. 3-4. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός πως οι εν λόγω ευχαριστίες απουσιάζουν στην έκδοση της δεκαετίας του 1780. Βλ. Foote (1785), ό.π.

⁴⁰³ *The Bristol Fratricide*, ό.π., σ. 8 & 14.

Μπρίστολ.⁴⁰⁴ Παράλληλα, *Η Αδελφοκτονία*, ακολουθεί μια τελείως διαφορετική αφήγηση ως προς το τελικό της πόρισμα απ' ότι ο ανιψιός του John Dinely. Στην *Αδελφοκτονία* ο John Dinely είναι ο άδικος αδελφός, ενώ ο καπετάνιος Goodere το αγαπητό παιδί της οικογένειας. Η ζωή του Samuel Goodere ως ναυτικού και καπετάνιου δεν έφερε ψεγάδια παρά μόνο στο τέλος της ζωής του με την απόφαση της δολοφονίας του αδερφού του.⁴⁰⁵

Περισσότερες πληροφορίες για τους ναυτικούς αυτούς -και κυρίως για τους Mahony και White- δίνονται από τις μπροσούρες της δίκης, τα απομνημονεύματα του John Dinely καθώς και τη μπροσούρα του ιερέα Penrose. Κατά τον Penrose ο Mahony υπήρξε ιρλανδός ναύτης και πρότυπο για τη δουλειά του εν πλω. Αν και οι γονείς του τον προόριζαν για αγρότη, ο ίδιος δεν ήθελε να περιοριστεί σε ένα τέτοιο επάγγελμα όπου έπρεπε να «υποκλίνεται» στον καθένα. Ήταν γενναίος, με μεγάλη αντοχή στην κούραση και το αλκοόλ. Αν και δεν προκαλούσε καυγάδες -απ' ότι υπονοείται στο κατάστρωμα-, όταν κυκλοφορούσε με τους υπόλοιπους ναυτικούς στα διάφορα λιμάνια ήταν η κύρια αιτία τσακωμών. Μάλιστα, ο Penrose αναφέρει πως είχε παρενοχλήσει μια γυναίκα στο Calais με αποτέλεσμα να τον καταδιώξουν.⁴⁰⁶ Αντίστοιχα, ο White επέλεξε μόνος του τη ζωή στη θάλασσα. Σε κάθε λιμάνι αναφέρεται πως κοιμόταν με νέα γυναίκα και άλλαζε συνεχώς καράβια καθώς δανειζόταν ασύστολα από διάφορα μέλη του πληρώματος δίχως όμως να μπορεί να αποπληρώσει τα χρέη του.⁴⁰⁷ Τόσο ο Mahony όσο και ο White στην απολογία τους κατηγορούν την κατανάλωση αλκοόλης και τον καπετάνιο που την παρακίνησε για τις πράξεις τους.⁴⁰⁸ Οι δύο αυτοί ναυτικοί ανταμείφθηκαν πλουσιοπάροχα για τις υπηρεσίες τους από τον καπετάνιο Goodere.⁴⁰⁹

Το ίδιο ίσχυε εν μέρει μόνο για τους ναυτικούς που βοήθησαν στην απαγωγή του John Dinely. Η ομάδα των ναυτικών αυτών προερχόταν από ένα κουρσάρικο καράβι και δεν αποτελούσε μέλη του πληρώματος του καπετάνιου Goodere.⁴¹⁰ Όλοι τους ήταν ιρλανδοί ναυτικοί του *Vernon*. Στην μαρτυρία τους αναφέρουν χαρακτηριστικά πως δεν ήταν μόνο η χρηματική ανταμοιβή που τους δέλεασε. Η δουλειά αρχικά είχε παρουσιαστεί ως απλή -να βοηθήσουν στη μεταφορά ενός

⁴⁰⁴ Στο ίδιο, σ. 13-4.

⁴⁰⁵ Στο ίδιο, σ. 22 & 31-2.

⁴⁰⁶ Penrose, *ό.π.*, σ. 8.

⁴⁰⁷ Στο ίδιο, σ. 9.

⁴⁰⁸ Στο ίδιο, σ. 8-10.

⁴⁰⁹ Ενδ. βλ. Foote (1741), *ό.π.*, σ. 18 & 20-1.

⁴¹⁰ Στο ίδιο, σ. 19.

παράφρονα στο καράβι του καπετάνιου- και μαζί με την χρηματική αμοιβή θα λάμβαναν την προστασία του καπετάνιου από οποιαδήποτε μορφή εξαναγκαστικής ναυτολόγησης.⁴¹¹ Αν και στην αλληλογραφία του καπετάνιου Frogmere αναφέραμε διάφορα άτομα τα οποία καλούνται ως μάρτυρες από το πλήρωμά του, ελάχιστα μπορούν να διασταυρωθούν με τα πρόσωπα που εμφανίζονται στις μπροσούρες. Αν εξαιρέσουμε τα «πρωταγωνιστικά» πρόσωπα, όπως ο ξυλουργός και ο 1^{ος} υποπλοίαρχος, οι υπόλοιποι δεν αναφέρονται ρητά, ή εμφανίζονται περιστασιακά στη δίκη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση του Mr. Ford, ο οποίος υποστηρίζει πως είχε φροντίσει τον Mahony επί τρεις εβδομάδες όσο ήταν άρρωστος. Ο Mahony είχε αναφέρει στον Ford πως θα τον αντάμειβε για τον κόπο του καθώς ο καπετάνιος τον προόριζε για μια πολύ σημαντική -και καλοπληρωμένη- δουλειά. Παρά την πιθανή ιατρική ιδιότητα του Mr. Ford, δεν αναφέρεται κάποια άλλη πληροφορία για τον ίδιο.⁴¹² Αντίστοιχα ο πλοηγός του *Ruby* παρουσιάζεται απλά ως «ο πλοηγός του πολεμικού καραβιού *Ruby*». Τη σύντομη μαρτυρία του πλοηγού ακολουθεί ο ναύκληρος, ο οποίος σχολιάζεται από το δικαστήριο περισσότερο για τη «σιγανή» φωνή του ενώπιον τους έναντι της «βροντερής» που απαιτεί η δουλειά του στο καράβι.⁴¹³

Στις σχετικές απολογίες του καπετάνιου Goodere και των Mahony και White, έμφαση δίνεται και στις πνευματικές τους ανάγκες. Ο Penrose σχολιάζει σχετικά με τους δύο Ιρλανδούς πως παρά τη ναυτική τους ιδιότητα δήλωναν Καθολικοί. Στη συνέχεια επισημαίνει πως δεν ήταν συνηθισμένος να βλέπει ναυτικούς με ιδιαίτερα ισχυρή πίστη. Αντίστοιχα για τον καπετάνιο σχολιάζει πως εκτός του φόνου, είχε ήδη αμαρτήσει με την κατάχρηση της εξουσίας του και την επακόλουθη απαγωγή του αδερφού του.⁴¹⁴ Η υπόθεση του Goodere θα καταγραφεί και στην ευρύτερη μνήμη της περιοχής και των μετέπειτα γενιών. Ο Samuel Foote αναφέρει πως ο καπετάνιος Goodere είχε την τύχη να θαφτεί,⁴¹⁵ το ίδιο όμως δεν ίσχυε και για τον Mahony. Το πτώμα του Mahony παρέμεινε μέσα σε ένα μεταλλικό κλουβί στις εκβολές του

⁴¹¹ Στο ίδιο, σ. 22. Αν και δεν έχω εντοπίσει σχετική αλληλογραφία του ίδιου του καπετάνιου Goodere, ο Frogmere που τον διαδέχθηκε ασχολήθηκε ενεργά με το ζήτημα της ναυτολόγησης. Ενδ. βλ. Rogers (2014), *ό.π.*, σ. 8-10.

⁴¹² *The authentick trial*, *ό.π.*, σ. 13.

⁴¹³ Στο ίδιο, σ. 9.

⁴¹⁴ Penrose, *ό.π.*, σ. 13.

⁴¹⁵ Συγκεκριμένα παρέμεινε μια μέρα άθαφτος ώστε να αποφευχθεί η οποιαδήποτε απόπειρα ανάστασης του με τη χρήση μαγείας και την επόμενη ακολούθησε η ταφή. Βλ. Foote (1741), *ό.π.*, σ. 36.

ποταμού Ανον⁴¹⁶ προς παραδειγματισμό των υπόλοιπων ναυτικών. Διασώζονται αναφορές για το συγκεκριμένο κλουβί ακόμα και κατά τη δεκαετία του 1770 ενώ μόλις τη δεκαετία του 1780 κατέρρευσε αφήνοντας πίσω του τον πάσσαλο στον οποίο στηριζόταν.⁴¹⁷ Έχοντας εξετάσει τις μπροσούρες που τυπώθηκαν σχετικά με την υπόθεση της δολοφονίας του John Dinely, στη συνέχεια θα μελετηθεί ο δημόσιος λόγος μέσω του τύπου.

II. Δραματικός, τυπικός και προπαγανδιστικός λόγος στην τυπογραφία

Θα ήταν αδύνατο να εστιάσουμε στο σύνολο της ναυτικής πληροφορίας που σχετίζεται με το Μπρίστολ και εμφανίζεται στον τύπο σε ένα διάστημα εξήντα περίπου ετών. Καθώς βασικός στόχος του κεφαλαίου αυτού είναι να εντοπίσει τη μορφή που λαμβάνει ο δημόσιος λόγος αναφορικά με το ναυτικό κόσμο του Μπρίστολ, ο τύπος θα εξεταστεί κυρίως υπό το πρίσμα των όσων μελετήθηκαν προηγουμένως. Επίσης, έμφαση θα δοθεί μεν σε εφημερίδες που σχετίζονται με περιστατικά που συνέβησαν στο Μπρίστολ, αλλά παράλληλα που εκδόθηκαν σε περιοχές απομακρυσμένες από αυτό.⁴¹⁸ Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως ήδη από τις αρχές του 18^{ου} αι. έχουμε την πρώτη τοπική εφημερίδα του Μπρίστολ. Με την κατάργηση του νόμου της αδειοδότησης έχουμε και την ευρύτερη διάδοση της τυπογραφίας από τα τέλη του 17^{ου} αι. και κατά τις αρχές του 18^{ου} αι.⁴¹⁹ Το ίδιο διάστημα ιδρύθηκε και η πρώτη καθημερινή εφημερίδα στο Λονδίνο, ενώ το 1709 κυκλοφορούσαν περίπου δεκαοκτώ διαφορετικές εφημερίδες παράλληλα.⁴²⁰ Μια υπόθεση ξεχωρίζει κατά το πρώτο μισό του 18^{ου} αι. από αυτές που εξετάστηκαν προηγουμένως.⁴²¹ Η δολοφονία του John Dinely γνώρισε αντίστοιχη δημοσιότητα τόσο στις μπροσούρες όσο και στον τύπο.

⁴¹⁶ Τα κλουβιά αυτά αποτελούσαν χωρικά σημάδια, δημιουργώντας μνημονικούς τόπους. Κατά τους Poole και Rogers αποτελούσαν κατεξοχήν ένδειξη της αποτελεσματικότητας των αρχών της περιοχής. Βλ. Poole & Rogers, *ό.π.*, σ. 53.

⁴¹⁷ Έως και το 1880 ο πάσσαλος του κλουβιού του Mahony ήταν ακόμα ορατός. Βλ. Στο ίδιο, σ. 53.

⁴¹⁸ Η συντριπτική πλειοψηφία των έντυπων που θα αναλυθούν σε αυτό το κεφάλαιο προέρχονται από το BNA. Βλ. «The British Newspaper Archive», <https://www.britishnewspaperarchive.co.uk> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 8.10.2022).

⁴¹⁹ Daniel Woolf, «News, history and the construction in early modern England», στο Brendan Dooley & Sabrina A. Baron (επιμ.), *The Politics of Information in Early Modern Europe*, Routledge, Λονδίνο 2001, σ. 96-7.

⁴²⁰ Penny, *All the News that's Fit to Print*, *ό.π.*, σ. 1.

⁴²¹ Δυστυχώς σχετικά με την υπόθεση των πληρωμάτων του *Lizard & Tyger* δεν κατάφερα να εντοπίσω κάτι σχετικό στο BNA.

Τρεις είναι οι κύριες φάσεις που πρέπει να διαχωρίσουμε προτού εξετάσουμε κάποιες ενδεικτικές μεταφορές της υπόθεσης του καπετάνιου Goodere στον τύπο. Η δολοφονία του John Dinely στις 19 Ιανουαρίου του 1741⁴²² αποτελεί την εκκίνηση της τυπογραφικής μεταφοράς της υπόθεσης του καπετάνιου Goodere. Το ζήτημα της επικείμενης δίκης, η οποία εν τέλει θα πραγματοποιηθεί κατά τις 26 και 27 Μαρτίου του 1741, θα ακολουθήσει,⁴²³ για να καταλήξει στην εκτέλεση του καπετάνιου Goodere και των συνεργατών του στις 15 Απριλίου του ίδιου έτους.⁴²⁴ Αν και οι μπροσούρες οι οποίες εξετάστηκαν δεν αναφέρονται σε γεγονότα μετά το πέρας της εκτέλεσης του καπετάνιου, το ίδιο δεν ισχύει και για τον τύπο.

Συναντάμε αναφορές για τη δολοφονία του John Dinely ήδη από τις αρχές του Φεβρουαρίου. Στην *KWP* στις 4 Φεβρουαρίου του 1741, η υπόθεση του καπετάνιου Goodere αποκτά μια παράγραφο στο πρωτοσέλιδο της. Ο λόγος λαμβάνει δραματικό χαρακτήρα με τις πληροφορίες να προέρχονται από την *DA* της 2^{ης} Φεβρουαρίου. Στην εν λόγω παράγραφο της εφημερίδας ο καπετάνιος Goodere δώρισε στον Mahony ένα ρολόι το οποίο είχε σκαλισμένο πάνω του δώδεκα χαρακτήρες. Συγκεκριμένα αναφέρεται πως έγραφε, «Death Dinely».⁴²⁵ Τα ναυτικά στοιχεία που μπορούμε να αντλήσουμε είναι ελάχιστα, ωστόσο σχετικά με τον John Dinely αναφέρεται πως είχε ταξιδέψει στις Ανατολικές Ινδίες, με αποτέλεσμα να υστερεί της πρέπουσας αριστοκρατικής συμπεριφοράς.⁴²⁶ Κατά τον ίδιο μήνα, ο τύπος θα ακολουθήσει στενά την υπόθεση των Goodere. Στις 11 Φεβρουαρίου η *KWP* θα δημοσιεύσει την πορεία του καπετάνιου Goodere προς την κράτηση για την επικείμενη δίκη,⁴²⁷ ενώ στις 18 Φεβρουαρίου καταγράφεται η ημέρα κυκλοφορίας της *Αδελφοκτονίας*.⁴²⁸

Η δεύτερη «μεγάλη» στιγμή η οποία κερδίζει το ενδιαφέρον του τύπου είναι η δίκη του καπετάνιου Goodere. Αν και υπάρχουν και άλλες σύντομες αναφορές

⁴²² *The genuine trial*, ό.π., σ. 4.

⁴²³ *The authentick trial*, ό.π., σ. 2.

⁴²⁴ Foote (1741). ό.π., σ. 36.

⁴²⁵ Από τις μπροσούρες που εξετάστηκαν, μόνο στην *Αδελφοκτονία* συναντάμε την αντίστοιχη εκδοχή της ιστορίας με το χαραγμένο ρολόι. Φαίνεται πως για την εν λόγω μπροσούρα αξιοποιήθηκε αρκετά και ο τύπος ως πηγή. Βλ. *The Bristol Fratricide*, ό.π., σ. 16.

⁴²⁶ «We have received the following», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 2 Φεβρουαρίου, 1741.

⁴²⁷ «Orders are sent down from the War-Office to Bristol», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 11 Φεβρουαρίου, 1741.

⁴²⁸ «The Bristol Fratricide», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 19 Φεβρουαρίου, 1741.

προηγούμενως, όπως η κατάσταση της υγείας του,⁴²⁹ η δίκη του καπετάνιου θα περάσει στον τύπο άμεσα μετά τη λήξη της. Η σημασία και η δυσκολία της εν λόγω δίκης αποτυπώνεται από την επισήμανση της διάρκειάς της. Διάφορες αναφορές που κυκλοφορούν και βασίζονται κυρίως σε εφημερίδες του Λονδίνου αναφέρουν πως στις 27 Μαρτίου ο καπετάνιος καταδικάστηκε μετά από περίπου εννιά ώρες.⁴³⁰ Πλησιάζοντας προς τις 15 Απριλίου, οι κύριες αναφορές στρέφονται στην ημερομηνία εκτέλεσης του καπετάνιου⁴³¹ καθώς παράλληλα διαφημίζονται και τα πρακτικά της δίκης.⁴³² Υπάρχουν ορισμένες περιπτώσεις όπου αναφέρονται αναλυτικά οι ποινές όλων των ναυτικών που βοήθησαν ώστε να επιτευχθεί ο φόνος του John Dinely. Για τον Mahony επισημαίνεται ότι αποφασίστηκε να παραμείνει το πτώμα του μέσα σε ένα σιδερένιο κλουβί στις εκβολές του ποταμού Ανον ενώ σχετικά με τους υπόλοιπους ναυτικούς αναφέρονται συνοπτικά διάφορα πρόστιμα ή η μεταφορά τους στον νέο κόσμο.⁴³³

Με την εκτέλεση του καπετάνιου Goodere, το περιστατικό λαμβάνει θρυλικό χαρακτήρα. Σύντομες αναφορές που εικάζουν την επιτυχημένη εκτέλεση του καπετάνιου⁴³⁴ ακολουθούνται από δραματοποιημένες περιγραφές των τελευταίων ημερών του. Το κοινό στοιχείο που μοιράζονται είναι η θεολογική και πνευματική διάσταση της εκτέλεσης. Η απολογία των εγκλημάτων του, η συγχώρεση και η μετάνοια αποτελούν βασικό συστατικό της αφήγησης που εμφανίζεται υπό διαφορετικές μορφές στον τύπο.⁴³⁵ Συχνές αναφορές υπάρχουν και στα «πυκνά πλήθη

⁴²⁹ Αναφέρεται πως ο καπετάνιος Goodere ήταν αρκετά άρρωστος και ίσως απεβίωσε. Βλ. «Private Letters from Bristol fay», *Ipswich Journal*, 21 Μαρτίου, 1741. Η κατάσταση υγείας του καπετάνιου Goodere καταγράφεται αναλυτικά και στην *Αυθεντική Δίκη*. Βλ. *The authentick trial*, ό.π., σ. 3.

⁴³⁰ Υπάρχουν διάφορες αναφορές ως προς τη μέρα της δίκης. Στη *KWP* αναφέρεται πως καταδικάστηκε Κυριακή, ενώ στην *DB* πως ήταν Πέμπτη. Βλ. «This Day came Advice that Capt. Goodere», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 1 Απριλίου, 1741 & «They write from Bristol», *Derby Mercury*, 2 Απριλίου, 1741. Σχετικά με τη διάρκεια της δίκης, αναφέρεται πως διήρκεσε περίπου 8 ή 9 ώρες. Υπάρχει εμφανής σύγχυση ως προς τη μέρα της δίκης -που οι προσούρες αναφέρουν πως διήρκεσε παραπάνω από μια μέρα όπως είδαμε προηγούμενως- με αποτέλεσμα να αναφέρονται διαφορετικές ημερομηνίες. Επίσης βλ. «Thursday the 26th past», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 4 Απριλίου, 1741 & «From Bristol, that on the 27th Instant», *Caledonian Mercury*, 6 Απριλίου, 1741.

⁴³¹ Ενδ. βλ. «Capt. Goodere, White and Mahony», *Caledonian Mercury*, 9 Απριλίου, 1741 & «Captain Goodere, White, and Mahony», *Derby Mercury*, 9 Απριλίου, 1741.

⁴³² Σχετικά με την περίπτωση της διαφήμισης μιας τέτοιας προσούρας βλ. «Sold at the Printing Office in Canterbury», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 11 Απριλίου, 1741. Αντίστοιχα για ένα μέρος της δίκης βλ. «Part of the trial of Capt. Samuel Goodere», *Ipswich Journal*, 11 Απριλίου, 1741. Το συγκεκριμένο απόσπασμα θα διαφυσθεί σε μελλοντική κυκλοφορία της *IP*. Βλ. «The Trials of Capt. Goodere», *Ipswich Journal*, 23 Μαΐου, 1741.

⁴³³ «Bristol, April 4», *Derby Mercury*, 9 Απριλίου, 1741.

⁴³⁴ Ενδ. βλ. «Letters from Bristol fay», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 22 Απριλίου, 1741 & «Yesterday's Letters from Bristol mention», *Stamford Mercury*, 23 Απριλίου, 1741.

⁴³⁵ Ενδ. βλ. «Bristol, April 15», *Derby Mercury*, 23 Απριλίου, 1741.

κόσμου [τα οποία κατέφθασαν] από αρκετά μίλια [μακριά] της γύρω περιοχής». ⁴³⁶ Υπάρχουν και περιπτώσεις όπου ο τύπος προσθέτει και νέα στοιχεία στην απόπειρα του να τονίσει τη θεολογική και δραματική διάσταση της υπόθεσης. Κατά αυτόν τον τρόπο εισβάλλει και η απόπειρα διαφυγής του καπετάνιου από τη φυλακισή του με ανέντιμα μέσα, ένα σχέδιο το οποίο παρουσιάζεται ως έργο του διαβόλου. Με τη συμβολή διάφορων ναυτικών οι οποίοι βρίσκονταν ήδη στη φυλακή, ο καπετάνιος και οι δύο συνεργάτες του σκόπευαν να καταφύγουν στη Γαλλία. ⁴³⁷ Το απόσπασμα κλείνει με την αναφορά του θανάτου του υπηρέτη του καπετάνιου Goodere λόγω του αβάσταχτου πένθους για την εκτέλεση του καπετάνιου. ⁴³⁸

Ο θάνατος του καπετάνιου Goodere δε θα σημάνει και το τέλος του δημόσιου ενδιαφέροντος. Διάφορες μπροσούρες με την «πραγματική» ιστορία της υπόθεσης θα διαφημιστούν σε διάφορες περιοχές της Αγγλίας μέσω του τύπου. ⁴³⁹ Ακόμα και μήνες αργότερα, γεγονότα με έμμεση συσχέτιση με το συμβάν καταφέρνουν να αποκτήσουν μια θέση στις πρώτες σελίδες του τύπου. Ο θάνατος της γυναίκας του καπετάνιου Goodere θα ερμηνευθεί υπό το πρίσμα της εκτέλεσής του, αποτελώντας μια τέτοια περίπτωση. ⁴⁴⁰ Ο τύπος και οι μπροσούρες επικοινωνούν στενά και μοιράζονται κοινά στοιχεία. Φυσικά το υλικό που εξετάστηκε αποτελεί ένα πολύ μικρό μέρος του συνόλου. Γι' αυτόν τον λόγο θα αρκεστώ σε μερικές ενδείξεις που διαφαίνονται μέσω του υλικού υπό εξέταση και δε θα προβώ σε γενικεύσεις. Τόσο αναφορές στο ναυτικό παρελθόν όσο και στους διάφορους ναυτικούς που συμμετείχαν στην υπόθεση του καπετάνιου Goodere εμφανίζονται με διάφορες μορφές στον τύπο. Αρκετές φορές τα στοιχεία αυτά αναιρούνται, αναθεωρούνται ή και αντικρούονται με τα δεδομένα που παρουσιάζουν άλλες περιοχές της Αγγλίας. Σε κάθε περίπτωση η υπόθεση διαφημίζεται μαζικά -μαζί και οι μπροσούρες που παράγονται συνεχώς- και νέα γεγονότα ενσωματώνονται ώστε να διατηρηθεί το δημόσιο ενδιαφέρον. Ο καπετάνιος Goodere φοράει το «νέο» του προσωπείο στις διάφορες αφηγήσεις του τύπου. Η

⁴³⁶ Ενδ. βλ. «Bristol, April 18», *Ipswich Journal*, 25 Απριλίου, 1741.

⁴³⁷ Προφανώς ούτε ο προορισμός που επιλέγεται να αναφερθεί δεν είναι τυχαίος. Ο καπετάνιος εκτός από ανέντιμος και κακός χριστιανός παρουσιάζεται έμμεσα και ως προδότης.

⁴³⁸ «Capt. Goodere, who with Mahony and White», *Ipswich Journal*, 2 Μαΐου, 1741.

⁴³⁹ Ενδ. βλ. «The London Magazine: For the Month April, 1741», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 6 Μαΐου, 1741, «The London Magazine: For the Month April, 1741», *Ipswich Journal*, 9 Μαΐου, 1741 & «Truly Prepared at London», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 24 Ιουνίου, 1741. Επίσης σε ορισμένες περιπτώσεις παλιότερα νέα διαψεύδονταν για να διαφημίσουν την «αλήθεια» που θα κυκλοφορούσε στη νέα μπροσούρα. Βλ. «The Trials of Capt. Goodere», *Ipswich Journal*, ό.π.

⁴⁴⁰ Βλ. «Letters from Monmouth», *Newcastle Courant*, 29 Αυγούστου, 1741 & «Letters from Monmouth», *Derby Mercury*, 3 Σεπτεμβρίου, 1741.

συμπόνια, η μετάνοια, η διαφθορά αλλά και η αγάπη του κόσμου για τον ίδιο εναλλάσσονται και περιπλέκονται διαρκώς. Εκτός όμως της υπόθεσης του καπετάνιου, αναφερθήκαμε σε προηγούμενα κεφάλαια και σε άλλες ναυτικές υποθέσεις οι οποίες συνέβησαν τόσο εν πλω όσο και στους ξέμπαρκους ναυτικούς.

Στο προηγούμενο κεφάλαιο εξετάστηκε κατά κύριο λόγο η περίπτωση του ταξιδιού του κουρσάρικου *Dreadnought* κατά το έτος 1757 από τον Μάιο έως και τον Οκτώβριο του ίδιου έτους. Παρά τις απρόοπτες συνθήκες της ζωής εν πλω, μία περίπτωση ξεχωρίζει. Στις 4 Αυγούστου του 1757 το *Dreadnought* συγκρούστηκε με το γαλλικό *Marquis de Conflans*, καταλαμβάνοντάς το μετά από πολύωρη σύγκρουση.⁴⁴¹ Σύμφωνα με τον Powell, το 1757 ήταν το πρώτο και πιο πετυχημένο ταξίδι του *Dreadnought* κατά τη διάρκεια του Επταετούς Πολέμου. Κατά τα επόμενα ταξίδια του, με διαφορετικό καπετάνιο κάθε φορά, δε θα φέρει κάποιο λάφυρο άξιο καταγραφής.⁴⁴² Τέτοια ταξίδια ήταν αρκετά συχνά και επαναλαμβάνονταν από τα ίδια καράβια σε τακτικά διαστήματα. Στο Μπρίστολ τυπώνονταν διαφημιστικά των κουρσάρικων που σάλπαραν για τους ξέμπαρκους ναυτικούς -και όποιον ενδιαφερόταν να μπαρκάρει (εικόνα 13).⁴⁴³ Όπως και η περίπτωση της υπόθεσης του καπετάνιου Goodere κατάφερε να προσελκύσει το ενδιαφέρον του κόσμου στις υπόλοιπες περιοχές της Μεγάλης Βρετανίας, έτσι και το επίτευγμα του *Dreadnought* στις 4 Αυγούστου πέρασε άμεσα στον τύπο.

Αναφορές και για τις ταπεινότερες όμως επιτυχίες του *Dreadnought* αποτυπώνονται στον τύπο. Οι αναφορές περιορίζονται σε μερικές αράδες περιγραφής του πλοίου που λεηλατήθηκε, το λιμάνι προέλευσης καθώς και το λιμάνι προς το οποίο κατευθυνόταν. Κατά τα τέλη του Ιουνίου του 1757 το *Dreadnought* είχε ολοκληρώσει το πρώτο μέρος του τετράμηνου ταξιδιού του. Ήδη από την 1^η Ιουνίου είχε καταφέρει να λεηλατήσει ένα μεγάλο σκάφος με διάφορα εμπορεύματα, όπως καφέ και ζάχαρη. Όπως καταγράφει ο χειρουργός του караβιού, επρόκειτο «για ένα μεγάλο Snow από τον Άγιο Δομίνικο προς το Μπορντώ».⁴⁴⁴ Με αντίστοιχο λιτό τρόπο αποτυπώνεται και η περιγραφή στον τύπο, περί «ενός μεγάλου караβιού από τον Άγιο Δομίνικο προς το Μπορντώ».⁴⁴⁵ Αναφορές για το συγκεκριμένο περιστατικό

⁴⁴¹ Bristol Archives, 44938, 04/08/1757, φ. 26-7.

⁴⁴² Powell, *Bristol Privateers*, ό.π., σ. 200-1.

⁴⁴³ Στο ίδιο, σ. 184.

⁴⁴⁴ Bristol Archives, 44938, 01/06/1757, φ. 6.

⁴⁴⁵ Ενδ. βλ. «And a Schooner Privateer», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 22 Ιουνίου, 1757.

συνεχίζουν να εμφανίζονται καθ' όλη τη διάρκεια του Ιουνίου, ενώ καταφτάνουν και στην Σκωτία κατά τις αρχές του Ιουλίου στο *TSM*.⁴⁴⁶

Για τη σύγκρουση με το *Marquis de Conflans* στον τύπο παρουσιάζεται εκτενέστερο ενδιαφέρον. Τα νέα για ένα καράβι από τον Άγιο Δομίνικο αποκτούν νέα σημασία καθώς υπολογιζόταν πως άξιζε «20.000 λίρες. Οπλισμένο με είκοσι κανόνια, και συγκρούστηκε με το *Dreadnought* για τρεις ώρες».⁴⁴⁷ Οι σχετικές αναφορές χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες οι οποίες μοιράζονται τον τυπικό χαρακτήρα του λόγου τους. Μερικές αναφορές ακολουθούν το παράδειγμα που αναφέρθηκε προηγουμένως, με την καταγραφή της αξίας του *Marquis de Conflans* και την αναφορά της πολεμικής του δύναμης.⁴⁴⁸ Μια δεύτερη ομάδα αναφορών περιορίζονται στην ονομασία του *Marquis de Conflans* και την αναφορά του καπετάνιου του *Dreadnought*.⁴⁴⁹ Τέλος, υπάρχουν και περιπτώσεις όπου αναφέρεται αναλυτικά και το φορτίο του *Marquis de Conflans*. Στις 3 Σεπτεμβρίου του 1757 στη *NC* καταγράφεται πως είχε «160 βαρέλια⁴⁵⁰ καλής, και 160 καστανής ζάχαρης, περίπου 170 βαρέλια καφέ, 12 κάσκες με Indigo, και μια μικρή ποσότητα από καβούκια χελώνας».⁴⁵¹ Οι αναφορές της κουρσάρικης δραστηριότητας στις περιπτώσεις που είδαμε πηγάζουν είτε από διάφορες εφημερίδες του Λονδίνου⁴⁵² είτε εντάσσονται σε γενικότερα παραθέματα για τη κουρσάρικη και ναυτική δραστηριότητα.⁴⁵³ Από την δραματική περιγραφή της υπόθεσης του καπετάνιου Goodere στην τυπική της κουρσάρικης λείας, μένει να εξεταστεί μια πτυχή της ζωής των ξέμπαρκων ναυτικών που παραλήφθηκε. Όπως εξετάστηκε αναλυτικότερα στο δεύτερο κεφάλαιο, η εξαναγκαστική ναυτολόγηση οδηγούσε επανειλημμένα σε συγκρούσεις. Ο τύπος κατέγραφε τα περιστατικά αυτά με μεγάλο ενδιαφέρον.

⁴⁴⁶ Βλ. «A large Ship from St. Domingo», *Sussex Advertiser*, 27 Ιουνίου, 1757, «A large French Ship», *Leeds Intelligencer*, 28 Ιουνίου, 1757 & «By the Dreadnought of Bristol», *The Scots Magazine*, 4 Ιουλίου, 1757. Μόνο στην περίπτωση του *TSM* αναφέρεται ότι το όνομα του καραβιού-λάφυρου ήταν το *Lion*.

⁴⁴⁷ «They write from Bristol», *Derby Mercury*, 26 Αυγούστου, 1757.

⁴⁴⁸ Ενδ. βλ. «Aug. 20», *Sussex Advertiser*, 29 Αυγούστου, 1757.

⁴⁴⁹ Ενδ. βλ. «The Marquis de Conflans», *Newcastle Courant*, 27 Αυγούστου, 1757 & «The Marquis de Conflans», *Leeds Intelligencer*, 30 Αυγούστου, 1757.

⁴⁵⁰ Η αγγλική ορολογία είναι «hogsheads». Βλ. «wine barrel», https://www.sizes.com/units/barrel_wine.htm (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 8.10.2022).

⁴⁵¹ «The Ship brought into Kingroad», *Newcastle Courant*, 3 Σεπτεμβρίου, 1757.

⁴⁵² Ενδ. βλ. «The Marquis de Conflans», *Newcastle Courant*, ό.π.

⁴⁵³ Ενδ. βλ. «The Marquis de Conflans», *Leeds Intelligencer*, ό.π. & «The Marquis de Conflans», *Chester Courant*, 30 Αυγούστου, 1757.

BRISTOL, August 28, 1756.

On a CRUISE,
The *CÆSAR*,
PRIVATEER,



A Prime Sailor, and built for that Purpose, with the best Accommodations, EZEKIEL NASH, Commander, Burthen 360 Tons, 20 Nine and Six Pounders, and 200 Men; will sail in 30 Days, having a Protection for the Ship's Company. All Officers, Sailors, and able-bodied Landsmen, who are disposed to enter on board the said Privateer, let them repair to Mrs. Magnis's at the *Gibb*, where they shall meet with all proper Encouragement.

BRISTOL, August 31, 1756.

On a CRUISE,
The *LYON* PRIVATEER,
A PRIME SAILOR,
Robert How, Commander;



BURTHEN 360 Tons, 24 Nine and Six Pounders, and 250 Men; will sail in 20 Days, having a Protection for the Ship's Company. All Officers, Sailors, and able-bodied Landsmen, who are disposed to enter on board the said Privateer, let them repair to the *Three Cups* on the *Back*, where they shall meet with all proper Encouragement.

BIDEFORD, August 30, 1756.

On a CRUISE,
The *TYGRESS*,
PRIVATEER,
A PRIME SAILOR,
William Burch, Commander,



BURTHEN about 200 Tons, 16 Six and Four Pounders, and 120 Men, will sail in 30 Days, having a Protection for the Ship's Company. All Sailors and able-bodied Landsmen who are disposed to enter on board the said Privateer, let them repair to the *Town Arms*, on the *Key* at BIDEFORD, where they shall meet with all proper Encouragement.

Εικόνα 13. Διαφημιστικό κουρσάρικων καραβιών από το *FFBJ* του 1756. Πηγή: Powell, *ό.π.*, σ. 184.⁴⁵⁴

⁴⁵⁴ Δεν κατάφερα να εντοπίσω άλλα τέτοια παραδείγματα στο υλικό που εξέτασα εκτός των ορίων της πόλης του Μπρίστολ.

Το 1742 ο υποπλοίαρχος James Roots είχε αγκυροβολήσει στο Kingroad για να συμβάλει στη ναυτολόγηση των ναυτικών που το διέσχιζαν. Όπως είδαμε προηγουμένως, ο υποπλοίαρχος Roots θα δικαστεί για την αυθαίρετη ναυτολόγηση εντός της δικαιοδοσίας της πόλης του Μπρίστολ.⁴⁵⁵ Στον τύπο ο υποπλοίαρχος Roots και οι αποφάσεις του μετριάζονται. Αναφέρεται το γεγονός πως εξαιτίας των εντολών του τραυματίστηκαν κάποιοι ναυτικοί οι οποίοι βρίσκονταν σε κρίσιμη κατάσταση αλλά παράλληλα η δράση παρουσιάζεται ως ατύχημα και μέρος της ευθύνης εναποτίθεται στους ναυτικούς οι οποίοι αγνόησαν τις εντολές του υποπλοίαρχου Roots. Αν και οι ναυτικοί που τραυματίστηκαν αναφέρονται ονομαστικά, δεν καταγράφεται κάπου η ιδιότητά τους ούτε το καράβι στο οποίο ανήκαν.⁴⁵⁶ Ένα αντίστοιχο περιστατικό συνέβη περίπου έναν χρόνο αργότερα. Ο Alexander Broadfoot του *Bremen Factor* απείλησε να ανοίξει πυρ εναντίον του αποσπάσματος ναυτολόγησης που είχε επιβιβαστεί στο καράβι τους, αγνοώντας όμως την απειλή του, το απόσπασμα ναυτολόγησης αποπειράθηκε να κινηθεί εναντίον του με αποτέλεσμα ο Broadfoot να ανοίξει πυρ και να σκοτώσει ένα από τα μέλη του, τον Cornelius Callahan. Η υπόθεση λήγει με τη μεταφορά του Broadfoot μέσω φορτηγίδας στην ξηρά και την απόφαση του ιατροδικαστή πως επρόκειτο για φόνο εκ προθέσεως. Ο τύπος αφήνει ανοιχτή μια μόνο εκκρεμότητα -τη δίκη του Broadfoot στο Μπρίστολ καθώς δρούσε εντός των ορίων της δικαιοδοσίας του.⁴⁵⁷

Σε αντίθεση με τις άνω δύο περιπτώσεις -όπου οι ομάδες ναυτολόγησης ήταν οι κύριοι φορείς της δράσης-, το 1759 μια ομάδα ναυτικών λαμβάνει τα ηνία. Όπως είδαμε προηγουμένως, ο Cornelius Harris υπήρξε βασικό μέλος μιας ομάδας ναυτολόγησης, αρκετά ικανός κατά τον καπετάνιο Thomas Gordon με άριστη γνώση του Μπρίστολ και της ευρύτερης περιοχής.⁴⁵⁸ Στην περίπτωση του Harris ο τύπος δεν εστιάζει στην αρμοδιότητα του ως μέλους μιας ομάδας ναυτολόγησης, αλλά αντιθέτως στους ναυτικούς που του επιτέθηκαν. Αριθμώντας τριάντα άτομα, οι ναυτικοί αυτοί ενός κουρσάρικου πλοίου επιτέθηκαν στην ολιγομελή ομάδα του Harris (αποτελούμενη από πέντε άτομα) και τους καταδίωξαν. Παρά την προσπάθεια

⁴⁵⁵ Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την υπόθεση του υποπλοίαρχου Roots βλ. κεφ. 2, «*Είμαστε άρχοντες του εαυτού μας*», *ναυτολόγηση, αντίσταση και πιστοποιήσεις*, σ. 57.

⁴⁵⁶ «Bristol, March 27», *Ipswich Journal*, 3 Απριλίου, 1742.

⁴⁵⁷ Ενδ. βλ. «Bristol, April 30», *Stamford Mercury*, 5 Μαΐου, 1743 & «Bristol, April 30», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 7 Μαΐου, 1743. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός πως η υπόθεση ανακύπτει και μετά από δεκαετίες στον τύπο για να θίξει εν γένει το θέμα της εξαναγκαστικής ναυτολόγησης. Βλ. Rogers (2014), *ό.π.*, σ. 16.

⁴⁵⁸ Βλ. κεφ. 2, «*Είμαστε άρχοντες του εαυτού μας*», *ναυτολόγηση, αντίσταση και πιστοποιήσεις*, σ. 56. Επίσης βλ. Rogers (2014), *ό.π.*, σ. 58-9.

του Harris να ξεφύγει, σύντομα θα τον ακινητοποιήσουν και «παρά την παράκληση του να δείξουν έλεος, τον μεταχειρίστηκαν με την πιο βάνουση και απάνθρωπη βαρβαρότητα... σπάζοντας του το κρανίο, κόβοντας του μερικά δάχτυλα... τον ποδοπάτησαν και κλοτσούσαν το σώμα του...».⁴⁵⁹ Η εξιστόρηση συνεχίζεται με την περιγραφή της επόμενης μέρας. Καταφέροντας να εντοπίσουν μερικά μέλη των ναυτικών αυτών που επιτέθηκαν στον Harris, η ομάδα ναυτολόγησης περνάει στην αντεπίθεση, εισβάλλοντας στο σπίτι-καταφύγιό τους. Αν και οι περισσότεροι διέφυγαν σκαρφαλώνοντας στη σκεπή του σπιτιού, μερικοί έμειναν πίσω και άνοιξαν πυρ έναντι της ομάδας ναυτολόγησης. Το κλείσιμο της ιστορίας καταφθάνει με τον ατυχή θάνατο ενός ναυτικού από τους συνεργάτες του και την επακόλουθη παράδοσή τους.⁴⁶⁰ Σε αντίθεση με τον τύπο, ο καπετάνιος Gordon αναφέρει στην αλληλογραφία του πως ένας William King, μέλος της ομάδας ναυτολόγησης, προκάλεσε τον μοναδικό θάνατο στο εν λόγω περιστατικό.⁴⁶¹

Οι παραπάνω περιπτώσεις συγκρούσεων κατά τη διάρκεια της ναυτολόγησης -όταν επιλέγεται κάποια σχετική θεματική- εντάσσονται στα «Νέα της Χώρας».⁴⁶² Ο λόγος που καλλιεργείται στον τύπο μετριάζει τη συμπεριφορά των ομάδων ναυτολόγησης σε σχέση με την αλληλογραφία που εξετάστηκε, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις -όπως το περιστατικό του Harris- φαίνεται να επιτίθεται εξ ολοκλήρου στους ναυτικούς, αλλοιώνοντας τα απαραίτητα γεγονότα για να επιτευχθεί αυτό. Αν και μεμονωμένο περιστατικό, η σύγκριση της περίπτωσης του Broadfoot με τον William King υποδεικνύει αυτήν την κατεύθυνση. Ο Broadfoot βρέθηκε ένοχος με φόνο εκ προθέσεως από τον ιατροδικαστή ενώ ο William King, κατά τον καπετάνιο Gordon αθωώθηκε καθώς υπερασπιζόταν τη ζωή του. Ταυτόχρονα, στις περιπτώσεις που είδαμε, ο William King δεν αναφέρεται στον τύπο, αντιθέτως την ευθύνη λαμβάνει κάποιο ανώνυμο μέλος της ομάδας των ναυτικών.

Στην περίπτωση της υπόθεσης του καπετάνιου Goodere παρατηρούμε την δραματοποίηση της υπόθεσης. Όπως και με τις περιπτώσεις της ναυτολόγησης, επιλέγονται τα «Νέα της Χώρας» όταν εντάσσεται σε κάποια θεματική.⁴⁶³ Το ναυτικό στοιχείο είναι διακοσμητικό, υποχωρώντας για να δώσει τη θέση του στη

⁴⁵⁹ «Bristol, May 12», *Leeds Intelligencer*, 22 Μαΐου, 1759.

⁴⁶⁰ Ενδ. βλ. «On Tuesday Night last», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 16 Μαΐου, 1759 & «Last Tuesday a Party of the Men of War's Crew», *Oxford Journal*, 19 Μαΐου, 1759.

⁴⁶¹ Rogers (2014), *ό.π.*, σ. 58.

⁴⁶² Ενδ. βλ. «Bristol, March 27», *Newcastle Courant*, 3 Απριλίου, 1742, «Bristol, April 30», *Aris's Birmingham Gazette*, 9 Μαΐου, 1743 & «Bristol, May 12», *Leeds Intelligencer*, *ό.π.*

⁴⁶³ Ενδ. βλ. «Bristol, April 4», *Derby Mercury*, *ό.π.*

συναρπαστική υπόθεση του καπετάνιου. Τέλος, η περίπτωση του κουρσάρικου *Dreadnought* παρά τις όποιες επιτυχίες του λαμβάνει τυπικό χαρακτήρα στα σχετικά άρθρα. Παρά όμως τον τυπικό χαρακτήρα τέτοιων νέων, μπορούμε να υποθέσουμε πως τα νέα μεγάλων λαφύρων, όπως το *Marquis de Conflans* του *Dreadnought*, κατέφθαναν σε πανδοχεία όπως της Hester στο Μπρίστολ, παρουσιάζοντας μια εναλλακτική πορεία αντί του Βασιλικού Ναυτικού για τους ναυτικούς της πόλης.⁴⁶⁴ Όντας υπόθεση της θάλασσας -τα νέα του *Dreadnought*- είναι η μοναδική περίπτωση που εντάσσεται αυστηρά στα «Νέα της Θάλασσας».⁴⁶⁵ Έχοντας εξετάσει ενδεικτικά τον τύπο και τις προσούρες της υπόθεσης του καπετάνιου Goodere, η τελευταία θεματική που θα διερευνηθεί σχετικά με τη διαμόρφωση του δημόσιου λόγου της ναυτοσύνης του Μπρίστολ -αλλά εκτός των ορίων του Μπρίστολ- είναι οι ναυτικές μπαλλάντες οι οποίες κυκλοφορούν αναφορικά με αυτό.

III. «Παρακολουθήστε με και ακούστε για λίγο...» τραγουδώντας το εθνικό, ναυτικό και τοπικό στοιχείο

Η μουσική και το τραγούδι σπανίως αναφέρονται σε κάτι ομοιογενές και ενιαίο. Αναλύοντας τα πολιτισμικά χαρακτηριστικά των ναυτικών κατά το διάστημα της πρώιμης νεότερης Ευρώπης, ο Peter Burke ξεχωρίζει τη μουσική διάσταση του βίου τους. Επισημαίνει όμως πως τα ναυτικά τραγούδια δεν κοσμούσαν απαραίτητα μόνο τον χώρο δράσης των ναυτικών.⁴⁶⁶ Μιλώντας με τους όρους του Murray Schaffer, τα ναυτικά τραγούδια δεν αποτελούσαν μοναδικό διακριτό στοιχείο των ναυτικών ηχοτοπίων, αλλά καταλάμβαναν διαφορετικές θέσεις στα διάφορα ηχοτοπία του αγγλικού χώρου.⁴⁶⁷ Αντικείμενο της εν λόγω ενότητας θα αποτελέσει μια συγκεκριμένη μουσική έκφραση της ναυτοσύνης.⁴⁶⁸ Οι ναυτικές μπαλλάντες οι

⁴⁶⁴ Η Hester αναφέρεται στα υψηλά κέρδη της ζωή των κουρσάρων για να πείσει τον άντρα της να λιποτακτήσει από το Βασιλικό Ναυτικό. Βλ. κεφ. 2, «Παραμένω η δυστυχισμένη γυναίκα σου έως το θάνατο», διερευνώντας πτυχές των ναυτικών αντιλήψεων και της καθημερινότητας, σ. 64-5.

⁴⁶⁵ Ενδ. βλ. «The Marquis de Conflans», *Leeds Intelligencer*, ό.π. Αν και οι επιτυχίες του κουρσάρικου *Dreadnought* παρουσιάζονται τυπικά, η επάνδρωση των караβιών αυτών, όπως φαίνεται στο *FFBJ* του 1756 μπορούσαν να λάβουν και έντονα ενθουσιώδη χαρακτήρα, βλ. εικόνα 13.

⁴⁶⁶ Burke, *Popular Culture*, ό.π., σ. 45-6,

⁴⁶⁷ Για την έννοια του «ηχοτοπίου» όπως αυτήν ορίστηκε από τον Murray Schaffer βλ. Murray R. Schaffer, *The Tuning of the World*, Νέα Υόρκη, Random House Inc, 1977. Για μια επισκοπική ανάλυση του όρου, βλ. Murray R. Schaffer, «The Soundscape», στο Jonathan Sterne (επιμ.), *The Sound Studies Reader*, Νέα Υόρκη, Routledge, 2012, σ. 95-104.

⁴⁶⁸ Μια διαφορετική μουσική έκφραση είναι η ποίηση. Ναυτικά στοιχεία συναντάμε και σε ορισμένα ποιήματα της εποχής τα οποία μπορεί να κυκλοφορούσαν και σε προσούρες. Βλ. William Goldwin, A

οποίες πραγματεύονται το Μπρίστολ θα αναλυθούν και θα ενταχθούν στο ευρύτερο πλαίσιο του είδους τους. Αν και οι μπαλλάντες υπό εξέταση δεν αναφέρονται σε διακριτά ιστορικά γεγονότα, η θεματολογία και τα στοιχεία τους σκιαγραφούν διάφορες όψεις της ναυτικής ζωής. Όπως παρατηρεί ο Peter Burke, οι λαογραφικές αυτές πηγές αναδείχθηκαν σε διάφορες ιστορικές έρευνες κατά τη δεκαετία του 1970 και ειδικά στη μελέτη της ιστορίας «από τα κάτω».⁴⁶⁹ Είτε τα γεγονότα που εξιστορούν πηγάζουν από κάποιο ιστορικό γεγονός είτε πρόκειται για μυθοπλασία - συνήθως απαρτίζονται και από τα δύο-, οι μπαλλάντες αυτές πλάθουν ένα φαντασιακό παρελθόν, διαμορφώνοντας παράλληλα μια κοινή μνήμη. Κατά τα λόγια του W. F. H. Nicolaisen, η εξιστόρηση «... δεν ανά-κατασκευάζει [το παρελθόν] απλά... αλλά πραγματικά το κατασκευάζει».⁴⁷⁰ Με αντίστοιχο τρόπο με την έρευνα του David Atkinson για τις μπαλλάντες και «τα παρελθόντα» τους, οι ναυτικές μπαλλάντες που αναφέρονται στο Μπρίστολ θα εξεταστούν ως προς τον τρόπο με τον οποίο αναπαριστούν το παρελθόν, κατασκευάζοντας τον ιδιαίτερο φαντασιακό τους κόσμο στο παρόν.⁴⁷¹

Ποιοι όμως ήταν οι κατεξοχήν χώροι όπου αναδύονταν αυτά τα ηχοτοπία; Ξεχωριστή θέση κατέχουν τα πανδοχεία και οι ταβέρνες της εποχής. Έχοντας αναπτυχθεί ραγδαία ήδη από τον 17^ο αι., τα πανδοχεία αποτελούσαν τη διασταύρωση στον δρόμο διάφορων ταξιδιωτών.⁴⁷² Ανάμεσα στους ταξιδιώτες -ειδικά για την περίπτωση του Μπρίστολ- ήταν και οι ναυτικοί. Κατά το διάστημα 1752-64, πρέπει να υπήρξαν -έστω και βραχύχρονα- άνω των 800 ταβερνών και πανδοχείων, ενώ το όριο των αδειών που κυκλοφορούσαν σχεδόν τριπλασιάστηκε από το 1703, με όριο τις 220 άδειες, έως το 1754, με ανώτατο όριο τις 625. Το πιο δημοφιλές όνομα το

description of the antient and famous city of Bristol. A poem, R. Lewis, Λονδίνο 1751. Για μια συλλογική έκδοση διάφορων ποιημάτων που αναφέρονται στο Μπρίστολ κατά το διάστημα 1702-1763 βλ. Edward Martin & Bill Pickard, *600 Years of Bristol Poetry*, Arts and Leisure Committee of the City and County of Bristol, Μπρίστολ 1973, σ. 3-8.

⁴⁶⁹ Peter Burke, «History and folklore: a historiographical survey», *Folklore*, 115:2 (2004), σ. 136. Η σχέση ιστορίας και λαογραφίας έχει κινήσει το ενδιαφέρον αρκετών ερευνητών κατά τον 21^ο αι. Μερικές από τις πιο ενδιαφέρουσες συζητήσεις διεξάχθηκαν στα πλαίσια του συνεδρίου στο Λονδίνο με τίτλο «Η Λαογραφία και ο Ιστορικός» στις 6 Μαΐου του 2000. Βλ. David Hopkin, «Folklore and the Historian», *Folklore*, 112:2 (2001), σ. 218. Μια σειρά κειμένων -μεταξύ αυτών και το ανάλογο άρθρο του Peter Burke- το 2004 από το περιοδικό *Folklore* τα οποία αναδεικνύουν τόσο την πορεία της έρευνας όσο και τα προβλήματα που ακόμα αντιμετωπίζει. Βλ. David Hopkin, «Editorial Note», *Folklore*, 115:2 (2004), σ. 131.

⁴⁷⁰ David Atkinson, *The Ballad and its Pasts: Literary Histories and the Play of Memory*, Boydell & Brewer, Woodbridge 2018, σ. 27.

⁴⁷¹ Στο ίδιο, σ. 27-8.

⁴⁷² Patricia Fumerton, «Not Home: Alehouses, Ballads, and the Vagrant Husband in Early Modern England», *Journal of Medieval and Early Modern Studies*, 32:3 (2002), σ. 494.

οποίο επιλεγόταν ήταν *Το Καράβι*. *Το Καράβι* σε συνδυασμό με τις παραλλαγές του -όπως *Το Παλιό Καράβι*- και τις διάφορες άλλες «ναυτικές» ονομασίες οι οποίες εμπνέονταν από τα επαγγέλματα των ναυτικών ή διάφορα ναυτικά σύμβολα -όπως οι *Τρεις Ναυτικοί* ή οι *Τρεις Πυξίδες*- έφταναν τις ογδόντα περίπου ταβέρνες ή πανδοχεία κατά το διάστημα αυτό.⁴⁷³ Φυσικά, δεν ήταν μόνο τα πανδοχεία με «ναυτικές» ονομασίες τα οποία προσέλκυαν τους διάφορους ναυτικούς της πόλης. Τόσο το *White Hart* στην περίπτωση της δίκης του καπετάνιου Goodere όσο και το *Sign of the Superb* της Hester αποτελούν περιπτώσεις πανδοχείων που έσφυζαν από τη ναυτική παρουσία δίχως να φέρουν κάποια σχετική ναυτική ονομασία.⁴⁷⁴ Το πανδοχείο αποτελούσε ένα νέο «σπίτι» για τους περιπλανώμενους αυτούς ανθρώπους επειδή ακριβώς ενώ λειτουργούσε σαν «σπίτι», ταυτόχρονα δεν ήταν το πραγματικό τους «σπίτι». Εκεί, οι μπαλλάντες ζωντάνευαν τόσο ακουστικά, με το τραγούδι τους, όσο και οπτικά-χωρικά καθώς πολλές φορές διακοσμούσαν τους τοίχους των πανδοχείων και των ταβερνών.⁴⁷⁵

Η διάδοση τους όμως δε γινόταν αποκλειστικά στα διάφορα πανδοχεία. Οι διάφοροι βάρδοι οι οποίοι τραγουδούσαν τις μπαλλάντες στους δρόμους των πόλεων πολύ συχνά πουλούσαν παράλληλα και το υλικό αυτό. Συνήθως συσχετιζόταν με τις κατώτερες τάξεις, δίχως περιουσία και διαρκώς εν κινήσει.⁴⁷⁶ Λόγω των διαρκών πολέμων, πολλές χήρες, είτε ναυτικών είτε στρατιωτών, στρέφονταν στην επαιτεία για να επιβιώσουν, γεγονός το οποίο αποτυπώνεται στις μπαλλάντες. Η γυναίκα ως πρωταγωνιστικό υποκείμενο στη μουσική της μπαλλάντας άκμασε κατά το διάστημα υπό εξέταση, ενώ πολλές γυναίκες στρέφονταν στο τραγούδι και την πώλησή του, διαφημίζοντας παράλληλα με μεγαλύτερη επιτυχία το «προϊόν» αυτό (εικόνα 14). Κατά τη δεκαετία του 1750 η ραγδαία αύξησή τους δημιουργούσε προβληματισμό στο δημόσιο λόγο,⁴⁷⁷ ανησυχία η οποία είχε εκδηλωθεί ήδη από τη δεκαετία του 1730 και αναβίωσε αμέσως μετά τη λήξη του Επταετή Πολέμου.⁴⁷⁸ Ταυτόχρονα, η μεγάλη και άμεση διάδοσή τους τις ανέδειξε σε χρήσιμο προπαγανδιστικό εργαλείο της

⁴⁷³ McGrath & Williams, *ό.π.*, σ. vii-viii.

⁴⁷⁴ Αναφορικά με το *White Hart* βλ. κεφ. 4, «*Μια αυθεντική & γνήσια ιστορία*», η υπόθεση του καπετάνιου Goodere ο οποίος εκτελέστηκε στις 15 Απριλίου του 1741, σ. 112. Σχετικά με το *Sign of the Superb* βλ. κεφ. 2, «*Παραμένω η δυστυχισμένη γυναίκα σου έως το θάνατο*», διερευνώντας πτυχές των ναυτικών αντιλήψεων και της καθημερινότητας, σ. 63-5.

⁴⁷⁵ Fumerton, *ό.π.*, σ. 512.

⁴⁷⁶ David Atkinson, «Street Ballad Singers and Sellers, c. 1730-1780», *Folk Music Journal*, 11:3 (2018), σ. 72-3.

⁴⁷⁷ Tim Fulford, «Fallen Ladies and Cruel Mothers: Ballad Singers and Ballad Heroines in the Eighteenth Century», *The Eighteenth Century*, 47:2/3, σ. 313-4 & 316.

⁴⁷⁸ Atkinson, *ό.π.*, σ. 76 & 81.

εποχής. Αναφορικά με τις ναυτικές μπαλλάντες και αυτές γνώρισαν μεγάλη ακμή με τη μαζική τους κυκλοφορία από τα τυπογραφία του Λονδίνου.⁴⁷⁹ Δεν ήταν μόνο η πρωτεύουσα όμως που έλκυε τους μουσικούς του δρόμο. Σχετικά με την περίπτωση του Μπρίστολ, το 1764 μια ομάδα περιπλανώμενων πωλητών και τραγουδοποιών εκδιώχθηκαν από την πόλη ενώ είχαν δοθεί εντολές να καταδιώκονται όσοι τους προμήθευαν με τις σχετικές έντυπες μπαλλάντες.⁴⁸⁰



Εικόνα 14. William Hogarth, *Ο Οργισμένος Μουσικός*, 1741. Πηγή: «The Enraged Musician», <https://www.metmuseum.org/art/collection/search/405232> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 6.10.2022).

Με τρόπο ανάλογο του τύπου, από το 1695 και έπειτα οι μπαλλάντες γνώρισαν ακόμα μεγαλύτερη διάδοση, με το κοινό τους να επεκτείνεται αισθητά από το 1700 έως και το 1760. Ο πόλεμος ευνοούσε τη δημιουργία νέου υλικού και την

⁴⁷⁹ Στο ίδιο, σ. 87-8,

⁴⁸⁰ Στο ίδιο, σ. 84 & 97.

αναζωπύρωση του ενδιαφέροντος του παλιού.⁴⁸¹ Αν και είναι δύσκολο να εντοπιστούν τα ακριβή θέματα τα οποία αναδεικνύονται στις ναυτικές μπαλλάντες, τα βασικά μοτίβα που φαίνεται να επικρατούν είναι ο αποχωρισμός και η επιστροφή, η αναμονή της επιστροφής του ναυτικού καθώς και οι ναυμαχίες και τα ναυάγια.⁴⁸² Μέσω των θεματικών αυτών προβάλλεται το πρότυπο του ρωμαλέου και θαρραλέου ναυτικού ενώ ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και ο ρόλος των γυναικών που αναδεικνύονται ως έντονα ενεργά υποκείμενα.⁴⁸³ Οι ναυτικές μπαλλάντες αποτύπωναν αρκετά συχνά και σύγχρονα περιστατικά,⁴⁸⁴ με διάφορους ανώνυμους ναυτικούς να συμπεριλαμβάνονται στους δημιουργούς τους.⁴⁸⁵ Το κοινό δεν ήταν απαραίτητα πάντα το ίδιο. Στις διάφορες εκδοχές που κυκλοφόρησαν για το ναυάγιο του *Ramillies*, οι μπαλλάντες απευθύνονται στο τέλος τους σε διαφορετικά κοινά, όπως είναι είτε οι ναυτικοί και οι γυναίκες τους είτε οι χήρες και τα παιδιά τους.⁴⁸⁶

Διαχωρίζοντας τις ναυτικές μπαλλάντες, ο James Davey αναφέρει πως κύριο χαρακτηριστικό τους αποτελούσε η απομάκρυνσή τους από το τοπικό στοιχείο και η συγκόλλησή τους στο εθνικό -και κατά επέκταση πατριωτικό. Κατά τον Davey, οι ναυτικές μπαλλάντες άκμασαν ιδιαίτερα κατά το διάστημα 1740-63, ενσωματώνοντας την προπαγάνδα της ναυτολόγησης και την ανάδειξη του Βασιλικού Ναυτικού με το πέρασμα στο δεύτερο μισό του 18^{ου} αι.⁴⁸⁷ Η προπαγάνδα αυτήν μπορούσε να περάσει ευκολότερα στους εθελοντές οι οποίοι δεν είχαν προηγουμένως σχέση με τη θάλασσα και τις δυσκολίες της ζωής στο καράβι.⁴⁸⁸ Οι παρατηρήσεις του Davey για την ανάδειξη του «ιδανικού» ναυτικού, οι αναφορές σε διάφορα κατορθώματα του Βασιλικού Ναυτικού και η μαζική μεταφορά τους στις μπαλλάντες της εποχής καθώς και η εθνική σύνδεση του λόγου που καλλιεργείται είναι εύστοχες. Φυσικά, δεν εξυμνούσαν όλες οι ναυτικές μπαλλάντες το Βασιλικό Ναυτικό. Παραδείγματα έκφρασης παραπόνων υπάρχουν κατά τον 18^ο αι., με χαρακτηριστικό παράδειγμα τις μπαλλάντες που επικρίνουν την εξαναγκαστική ναυτολόγηση και τις

⁴⁸¹ James Davey, «Singing for the Nation: Balladry, naval recruitment and the language of patriotism in eighteenth-century Britain», *The Mariner's Mirror*, 103:1, σ. 47 & 51.

⁴⁸² Οι μπαλλάντες διαδίδονταν και μέσω του τύπου. Ένα αρκετά ενδιαφέρον παράδειγμα είναι η μπαλλάντα του ναυαγίου του *Ramillies*. Διαδίδονταν ήδη από το 1760 σε διάφορες παραλλαγές. Βλ. Atkins, *ό.π.*, σ. 135-6.

⁴⁸³ Στέλλα Χατζοπούλου, *Έμφυλες αναπαραστάσεις στις αγγλικές έντυπες «λαϊκές» μπαλλάντες: οικογένεια και εργασία (1600-1850)*, Διδακτορική Διατριβή, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο 2020, σ. 355-6.

⁴⁸⁴ Atkins, *ό.π.*, σ. 138.

⁴⁸⁵ Davey, *ό.π.*, σ. 48.

⁴⁸⁶ Atkins, *ό.π.*, σ. 143.

⁴⁸⁷ Davey, *ό.π.*, σ. 52-3 & 55.

⁴⁸⁸ Στο ίδιο, σ. 60-1.

ομάδες ναυτολόγησης.⁴⁸⁹ Σε αντίθεση με την παρατήρηση του Davey για τον αυστηρά εθνικό χαρακτήρα της ναυτικής μπαλλάντας -τις αντιπαραθέτει τόσο με τα στρατιωτικά τραγούδια όσο και με τα τοπικά τραγούδια πόλεων-⁴⁹⁰ στόχος μου είναι να αναδείξω και την τοπική διάστασή τους, εστιάζοντας στις ναυτικές μπαλλάντες οι οποίες κινούνται με άξονα το Μπρίστολ,⁴⁹¹ συνδέοντας το τοπικό με το ευρύτερο πλαίσιο που εξετάστηκε και κατά επέκταση το εθνικό-πατριωτικό.

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, η σχέση των ναυτικών με τις γυναίκες τους λαμβάνει διάφορες διαστάσεις. Από τις πιο διαδεδομένες μπαλλάντες φαίνεται πως υπήρξε *Η κόρη του εμπόρου από το Μπρίστολ* ή διαφορετικά γνωστό και ως *Η τίμια Maudlin* ή και απλώς ως *Maudlin*. Χρονικά η μπαλλάντα πρέπει να κυκλοφορούσε τουλάχιστον από τα τέλη του 16^{ου} αι. ή από τις αρχές του 17^{ου} και γνώρισε εκτεταμένη διάδοση και κατά το πρώτο μισό του 18^{ου} αι.⁴⁹² Εκτός των μεμονωμένων κυκλοφοριών της, το 1725 θα συμπεριληφθεί στον τρίτο τόμο του έργου *Μιας συλλογής από παλιές μπαλλάντες* μαζί με τον αντίστοιχο σχολιασμό για την προέλευσή της.⁴⁹³ Ο συγγραφέας του τόμου δηλώνει πως ο ίδιος δεν ήταν λάτρης του έργου, ωστόσο όφειλε να το συμπεριλάβει λόγω της παλαιότητάς του.⁴⁹⁴

Στη *Maudlin* κάποιος ναυτικός ερωτεύεται την κόρη ενός έμπορου από το Μπρίστολ. Η Maudlin, κόρη του εν λόγω έμπορου, ανταποκρίνεται στην αγάπη του, ωστόσο πολύ σύντομα έρχεται η ώρα να αποχαιρετιστούν. Τραγουδώντας για να αποχαιρετήσει την αγαπημένη του, ο ναυτικός μπαρκάρει για τη νέα του πατρίδα, την Πάντοβα της Ιταλίας. Η Maudlin μέσω μιας έξυπνης πλάνης και μεταμφίεσης καταφέρνει να ξεφύγει από τους γονείς της και να ταξιδέψει και η ίδια στην Ιταλία παρά τις καιρικές δυσκολίες. Στο δεύτερο κομμάτι της μπαλλάντας ακολουθούν δύο βασικές προκλήσεις. Ο ναυτικός δοκιμάζεται για την αγάπη του προτού ανταμωθεί

⁴⁸⁹ Στο ίδιο, σ. 53-5 & 57.

⁴⁹⁰ Στο ίδιο, σ. 52.

⁴⁹¹ Οι μπαλλάντες που θα εξεταστούν σε αυτό το κεφάλαιο προέρχονται κυρίως από το EBBA. Στο EBBA υπάρχουν όλες οι σχετικές πληροφορίες για την χρονολόγηση και την προέλευση της κάθε μπαλλάντας που αναφέρω παρακάτω, όπως και φωτογραφικό υλικό και το μεταγραμμένο κείμενο.

⁴⁹² Στο EBBA υπάρχουν εκδόσεις της εν λόγω μπαλλάντες που χρονολογούνται κατά προσέγγιση κατά τα τέλη του 16^{ου} αι. και κατά τις αρχές του 17^{ου}. Βλ. «The first part of the Marchants Daughter of Bristow», <https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/37037/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022), «The second part of the Marchants Daughter of Bristow», <https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/37038/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022) & «The Merchants Daughter of Bristow», <https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/30164/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022).

⁴⁹³ *A Collection of Old Ballads. Corrected from the best and most Ancient Copies Extant. With Introductions Historical and Critical. Vol. III.*, J. Roberts, D. Leach & J. Batley, Λονδίνο 1725, σ. 201-210.

⁴⁹⁴ Στο ίδιο, σ. 201.

ξανά με τη Maudlin. Στη συνέχεια, λόγω της βαθιάς πίστης του ναυτικού, το ζευγάρι δοκιμάζεται από τις αρχές της πόλης -προσπαθώντας να τον μεταστρέψουν μάταια- προτού καταφέρουν να επιστρέψουν στην Αγγλία. Η ιστορία της *Maudlin* κλείνει με τον θάνατο του πατέρα της κατά το διάστημα της απουσίας της και τον ευτυχισμένο γάμο της με τις ευχές της μητέρας της και του πλοηγού που τη βοήθησε να ξεφύγει της οικογένειάς της στο πρώτο μέρος της μπαλλάντας.⁴⁹⁵

Αντίστοιχη περίπτωση είναι της *Νύφης του Μπρίστολ* ή διαφορετικά γνωστή και ως *Η αγάπη του ξυλουργού του πληρώματος για την κόρη του εμπόρου* (εικόνα 15) όπου η κόρη ενός έμπορου από το Μπρίστολ ερωτεύεται έναν ναύτη ξυλουργό.⁴⁹⁶ Για να αποφευχθεί ο γάμος τους, ο έμπορος στέλνει τον ξυλουργό στη θάλασσα. Με παρόμοιο τρόπο όπως της Maudlin, η κόρη του έμπορου θα μεταμφιεστεί -αυτήν τη φορά σε άντρα ναυτικό- και θα τον ακολουθήσει στη θάλασσα. Η πλοκή της μπαλλάντας συγκροτείται από δύο βασικές προκλήσεις. Η πρώτη είναι πανομοιότυπη της Maudlin, με τον ναυτικό να τραυματίζεται σε κάποια σύγκρουση κατά την εισβολή στη Διέππη. Με τον προβιβασμό της σε βοηθό χειρουργού, η κόρη του έμπορου αναμένει την έμπρακτη απόδειξη της αγάπης του ναυτικού. Δηλώνοντας πως είτε θα επέλεγε την αγαπημένη του που βρισκόταν στη στεριά είτε τη θάλασσα, η πρώτη δοκιμασία ολοκληρώνεται. Η δεύτερη εστιάζει στον έμπορο-πατέρα της γυναίκας, ο οποίος πιστεύοντας πως η κόρη του απεβίωσε, μετανοεί για το λάθος του και εύχεται να είχε παντρέψει την κόρη του με τον ναυτικό. Με τη συγχώρεση του έμπορου-πατέρα ολοκληρώνεται η δεύτερη δοκιμασία της μπαλλάντας και η ιστορία της *Νύφης του Μπρίστολ*.⁴⁹⁷

⁴⁹⁵ Υπάρχουν διάφορες εκδόσεις της Maudlin κατά το πρώτο μισό του 18^{ου} αι. Ενδ. βλ. «Fair Maudlin, / The Merchant's Daughter of Bristol», <https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/31083/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022), «Maudlin / The Merchant's Daughter of Bristol», <https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/31669/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022) & «Maudlin / The Merchant's Daughter of Bristol», <https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/35492/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022). Στις εκδόσεις του 17^{ου} αι. το όνομα της Maudlin απουσιάζει από τον τίτλο της μπαλλάντας. Ενδ. βλ. «The Merchants Daughter of Bristow», <https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/31670/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022) & «The Merchants Daughter of Bristow», <https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/20245/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022).

⁴⁹⁶ Βλ. «The Bristol Bridegroom; / Or the / Ship-Carpenter's Love to the Mer- / chant's Daughter», <https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/31374/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022).

⁴⁹⁷ Κατά την Dianne Dugaw, η περίπτωση της *Νύφης του Μπρίστολ* αποτελεί ενδεικτικό παράδειγμα του ευρύτερου μοτίβου της γυναίκας πολεμίστριας το οποίο παρατηρούμε κατά τον 18^ο αι. Για μια πληρέστερη ανάλυση του εν λόγω μοτίβου βλ. Dianne Dugaw, *Warrior Women and Popular Balladry, 1650-1850*, The University of Chicago Press, Σικάγο 1989, σ. 91-117. Η Dugaw παραθέτει μια ιρλανδική έκδοση της μπαλλάντας του 1791. Βλ. *Στο ίδιο*, σ. 95-99.

Και στις δύο αυτές περιπτώσεις η κόρη του έμπορου τοποθετείται στο επίκεντρο της δράσης. Η θάλασσα είναι το εμπόδιο μεταξύ της ίδιας και του ναυτικού-αγαπημένου της. Ο καιρός, οι πολεμικές συγκρούσεις αλλά και ο «μακρινός» τόπος που καλείται να επισκεφθεί αποτελούν δυσκολίες τις οποίες αντιμετωπίζει είτε εν πλω είτε μετά το πέρας του ταξιδιού. Ταυτόχρονα, ο ναυτικός δοκιμάζεται για την αγάπη του. Παρά τη θάλασσα που τους χωρίζει και τον πόνο του αποχωρισμού, όταν ο ίδιος αποδειχθεί άξιος της αγάπης της κόρης του εμπόρου, τότε η ιστορία περνάει στο επόμενο στάδιο της. Την επιστροφή στο Μπρίστολ ακολουθεί το τέλος της μπαλλάντας με τον γάμο του ναυτικού με τη κόρη του έμπορου και την επανένωση με την οικογένεια.⁴⁹⁸



Εικόνα 15. Η σχετική εικονογράφηση που κοσμεί την μπαλλάντα *Η Νύφη του Μπρίστολ*, τυπωμένη στο Λονδίνο από τον L. How με πιθανή χρονολόγηση μεταξύ του 1741 και του 1762. Πηγή: «The Bristol

⁴⁹⁸ Η επανένωση συμβαίνει με διάφορους τρόπους. Στην περίπτωση της *Maudlin* η ομαλή επανένωση επιτυγχάνεται χάρη της εξωτερικής παρέμβασης του θανάτου του εμπόρου. Στη *Νύφη του Μπρίστολ* ολοκληρώνεται με τη μετάνοια και τη συγχώρεση του.

Bridegroom: / Or, The Ship-Carpenter's Love to the Mer- / chant's Daughter», <https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/33930/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022).

Τη δράση όμως δε μονοπωλούν οι κόρες των εμπόρων. Αν και ιδιόμορφη περίπτωση, αξίζει να αναφερθούμε στο *Στεφάνι (garland) του Μπρίστολ*. Τον πρωταγωνιστικό ρόλο αναλαμβάνει ο γιος ενός εύπορου έμπορου ο οποίος εγκαταλείπει το επάγγελμα του πατέρα του για να παντρευτεί μια βοσκοπούλα. Αψηφώντας τις εντολές του έμπορου-πατέρα του, ο γιος του στρέφεται στη γεωργία όπου πλουτίζει αναπάντεχα μέσω ενός απρόσμενου περιστατικού. Αναπάντεχα, ο γιος του έμπορου ανακαλύπτει έναν πλούσιο θησαυρό στη γη που καλλιεργούσε. Η μπαλλάντα κλείνει με τον απροσδόκητο πλουτισμό του γιου του έμπορου, ο οποίος επέλεξε την αγροτική ζωή και την αγαπημένη του, και τη φτωχοποίηση του έμπορου και της γυναίκας του. Οι οικογενειακές τους σχέσεις επουλώνονται με τη συγχώρεση του έμπορου από το παιδί του και τη γυναίκα του.⁴⁹⁹

Ακόμα όμως και οι μπαλλάντες που εξυμνούσαν τον ναυτικό έρωτα μπορούσαν να λάβουν επικριτική μορφή. Όπως επισημαίνει και ο Davey, η εξαναγκαστική ναυτολόγηση αποτελούσε αρκετά αμφιλεγόμενη πρακτική του Βασιλικού Ναυτικού.⁵⁰⁰ Στην *Τραγωδία στο Μπρίστολ*, η κριτική έναντι της ανεξέλεγκτης ναυτολόγησης βρίσκεται στο επίκεντρο της υπόθεσης. Χώρος της δράσης είναι το Μπρίστολ και πρωταγωνίστρια μία γυναίκα η οποία στερήθηκε τον γάμο και τον αγαπημένο της. Παρά το γεγονός πως ο επικείμενος άντρας της δεν γνώριζε από τη ζωή στα καράβια, αλλά αντιθέτως κατείχε χωράφια, ναυτολογήθηκε βίαια. Η ζωή εν πλω ταυτίζεται με την πλήρη απομόνωσή του καθώς του απαγορεύθηκε ρητά να επικοινωνήσει διά αλληλογραφίας με οποιοδήποτε κοντινό του πρόσωπο. Η τραγικότητα της γυναίκας κορυφώνεται καθώς πληροφορούμαστε πως η μέρα της ναυτολόγησής του ήταν και η μέρα του γάμου της. Η γυναίκα κατακρίνει τη βίαιη φύση της εξαναγκαστικής ναυτολόγησης και τον ανεξέλεγκτο χαρακτήρα της που ναυτολογεί ακόμα και όσους δεν έχουν σχέση με τη θάλασσα και την απαραίτητη ρώμη για να επιβιώσουν εν πλω. Η μπαλλάντα πλησιάζει το τέλος της με τα νέα του θανάτου του αγαπημένου της κοντά στη Γαλλία πολεμώντας τον εχθρό. Η ίδια ακολουθεί τη μοίρα του, πεθαίνοντας από τη στεναχώρια της. Η

⁴⁹⁹ «The Bristol Garland. / In four parts», <https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/30837/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022).

⁵⁰⁰ Davey, ό.π., σ. 53-5 & 57

μπαλλάντα δικαιολογεί την ύπαρξη της, παρά το στενάχωρο μήνυμα που φέρει, καθώς αποτελεί τη μοναδική παρηγοριά και ευχαρίστηση των φίλων και της οικογένειας των δύο ερωτευμένων οι οποίοι πέθαναν άδικα.⁵⁰¹

Ξεφεύγοντας από τη γυναικεία πρωταγωνιστική φυσιογνωμία, *Η Τιμή του Μπρίστολ* είναι η μοναδική μπαλλάντα που αναφέρεται αποκλειστικά στη πολεμική διάσταση της ναυτικής ζωής.⁵⁰² Χρονολογημένη κατά προσέγγιση κατά τα τέλη του 17^{ου} αι. ή κατά τη πρώτη δεκαετία του 18^{ου},⁵⁰³ *Η Τιμή του Μπρίστολ* αφηγείται την ιστορία του καραβιού *Angel Gabriel* του Μπρίστολ. Με καπετάνιο τον «διάσημο», κατά τα λόγια της μπαλλάντας, Netheway, πλοηγό τον John Mines και οπλουργό τον Thomas Watson, το καράβι *Angel Gabriel* σαλπάρει για να αντιμετωπίσει τους εχθρούς της Αγγλίας. Το θάρρος, η τόλμη και η εγρήγορση αναδεικνύονται ως οι κατεξοχήν αρετές του καλού ναυτικού. Παρά τα τρία εχθρικά ισπανικά πλοία και τις επτά εφορμήσεις τους στο κατάστρωμα του *Angel Gabriel*, οι άγγλοι ναυτικοί κατορθώνουν να σκοτώσουν 500 από τους εχθρούς τους με μόλις τρεις απώλειες σε μια σύγκρουση επτά ωρών. Οι υπόλοιποι εχθροί καταφεύγουν στο Cales. Η μπαλλάντα κλείνει με τη γενναιόδωρη επιβράβευση των ναυτικών του πληρώματος από τον ιδιοκτήτη του πλοίου.⁵⁰⁴

⁵⁰¹ «The Bristol Tragedy: Or, the Unfortunate Bride and Bridegroom, He being Prest away on the Day of Marriage, and loosing his Life in the late Expedition, with Grief and Sorrow it broke the Heart of this young Bride, to the unspeakable Grief of her Friends and Relations»,

<https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/22147/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022). Αν και δεν κατάφερα να εντοπίσω κάποια σχετική μπαλλάντα που να αναφέρεται σε κατακριτέες γυναικείες συμπεριφορές και να συσχετίζεται με τη ναυτοσύνη στο Μπρίστολ, υπάρχουν τέτοια παραδείγματα από άλλα λιμάνια του αγγλικού χώρου. Ενδ. βλ. «A Warning for Married Women. / Being an Example of Mrs. Jane Reynolds (a West-Country-Woman) born near / Plymouth, who having plighted her Troth to a Seaman, was afterwards married to a / Carpenter, and at last carried away by a Spirit, the manner how shall presently be reci- / ted»,

<https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/35484/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022).

⁵⁰² Η συγκεκριμένη μπαλλάντα συμπεριλαμβάνεται και σε μια συλλογή γνωστών αγγλικών ναυτικών τραγουδιών από τον 17^ο αι. έως και τον 19^ο. Βλ. Charles H. Firth, *Naval Songs and Ballads*, Routledge, Νέα Υόρκη 2019.

⁵⁰³ Είναι αρκετά πιθανό να υπάρχουν και άλλες μεταγενέστερες ή προγενέστερες εκδόσεις όπως φαίνεται από τα προηγούμενα παραδείγματα που εξετάστηκαν, οι οποίες όμως δεν βρίσκονται στο EBBA.

⁵⁰⁴ «The Honour of Bristol: / Shewing how the Angel Gabriel of Bristol fought three Spanish Ships, who boarding her / many times, she cleared her Deck, and killed five hundred of the Men, wounding / many more, and forc'd 'em to fly into Cales; and lost but three Men, to the Honour / of the Angel Gabriel», <https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/37428/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022). Χωρίς να υπάρχουν εμφανείς ενδείξεις για την ιστορική προέλευση της εν λόγω μπαλλάντας, σώζονται περιπτώσεις τραγουδιών τα οποία βασίστηκαν σε σύγχρονα τους κουρσάρικα καράβια. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το κουρσάρικο *Antigallican* το οποίο αναφέρθηκε και προηγουμένως. Βλ. κεφ. 3, «Ποιος είναι ο καλύτερος ναυτικός; », *δίκτυα και συγκρούσεις εν πλω*, σ. Το *Antigallican* ενέπνευσε κατά το 1757 τη συγγραφή ενός σατιρικού τραγουδιού με τίτλο, *Η προσβολή της βρετανικής σημαίας*. Βλ. «The British Flag Insulted, a Satyrical Song, 1757»,

Ο ναυτικός κόσμος στις μπαλλάντες υπό εξέταση λαμβάνει ορισμένα χαρακτηριστικά. Οι δυσκολίες της συγκρότησης οικογένειας από τους ναυτικούς επανέρχονται διαρκώς. Η υπέρβαση είναι αυτήν που καθιστά δυνατό τον γάμο του ναυτικού και της αγαπημένης του. Όπως ο ναυτικός ο οποίος πρέπει να παραμείνει πιστός στην αγαπημένη του όσο βρίσκεται εν πλω, έτσι και η γυναίκα την οποία αγαπά πρέπει να αντιμετωπίσει τον έμπορο-πατέρα της. Παρά τις τροπές που λαμβάνουν οι διάφορες μπαλλάντες με γυναικείο πρωταγωνιστή, η ιστορία τους θυμίζουν την περίπτωση της Hester. Παρά τις δυσκολίες της καθημερινότητας στο πανδοχείο, η Hester λαμβάνει τη δράση και παρακινεί τον άντρα-ναυτικό της να λιποτακτήσει από το Βασιλικό Ναυτικό. Η Hester δηλώνει πρόθυμη να μπαρκάρει μαζί του και καταστρώνει η ίδια το σχέδιο απόδρασης του άντρα της.⁵⁰⁵

Οι έμποροι γίνονται κατανοητοί ως η κορυφή της ναυτικής ιεραρχικής πυραμίδας, ωστόσο το ρίσκο του πλούτου τους διαφαίνεται σε μπαλλάντες όπως *Το Στεφάνι του Μπρίστολ*. Πρακτικές που ξεφεύγουν των αυστηρών ορίων του ναυτικού κόσμου, όπως η βίαιη ναυτολόγηση των ομάδων ναυτολόγησης, κατακρίνονται και δραματοποιούνται για να συγκινήσουν τον ακροατή. Αν και ο καιρός και η πολεμική συγκυρία αποτελεί τμήμα τόσο της *Νύφης του Μπρίστολ* όσο και της *Maudlin*, μόνο στην *Τιμή του Μπρίστολ* η εμπόλεμη κατάσταση βρίσκεται στο προσκήνιο της υπόθεσης. Αναδεικνύοντας άμεσα τις ικανότητες του ιδανικού ναυτικού, *Η Τιμή του Μπρίστολ* αποτελεί θριαμβευτική εθνική μπαλλάντα, όπου οι Άγγλοι ναυτικοί κατορθώνουν να θριαμβεύσουν έναντι των Ισπανών παρά τη μειονεκτική τους θέση.

Το οικονομικό κίνητρο γίνεται και αυτό φανερό τόσο στην *Τιμή του Μπρίστολ* όσο και στη *Νύφη του Μπρίστολ* όπου ο έμπορος-πατέρας μεταφέρει την περιουσία του στην κόρη και τον άντρα-ναυτικό της. Αν και προηγουμένως αναφέρθηκε το σχόλιο του ιερέα Penrose για τη θρησκευτική ένδεια των ναυτικών,⁵⁰⁶ στις μπαλλάντες η θρησκευτική πίστη αποτελεί σημαντικό στοιχείο της ταυτότητάς τους. Στη *Maudlin* ο ναυτικός-αγαπημένος της αρνείται να μεταστραφεί και να προδώσει την πίστη του ακόμα και σε κίνδυνο της ζωής του παρά την επανένωσή του με τη

<https://www.britishtars.com/2014/01/the-british-flag-insulted-satirical.html> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 31.10.2022).

⁵⁰⁵ Καθώς η ίδια ήταν η ιδιοκτήτρια ενός πανδοχείου στο Μπρίστολ μπορούμε να υποθέσουμε πως γνώριζε και πιθανώς επηρεαζόταν από διάφορες ναυτικές μπαλλάντες με περιεχόμενο αντίστοιχο της ζωής της. Επίσης, αντιστρόφως, η ίδια η Hester θα μπορούσε να αποτελέσει έμπνευση τέτοιων ναυτικών τραγουδιών. Βλ κεφ. 2, «Παραμένω η δυστυχισμένη γυναίκα σου έως το θάνατο», διερευνώντας πτυχές των ναυτικών αντιλήψεων και της καθημερινότητας.

⁵⁰⁶ Penrose, *ό.π.*, σ. 13

Maudlin. Αντίστοιχα, στην *Τιμή του Μπρίστολ* το καράβι το οποίο καταφέρνει να επικρατήσει έναντι των Ισπανών ονομάζεται *Angel Gabriel* ενώ υπάρχουν και αναφορές σε χριστιανικούς συμβολισμούς.⁵⁰⁷ Τα χαρακτηριστικά που αναφέρει ο Davey για τις εθνικές ναυτικές μπαλλάντες του πρώτου μισού του 18^{ου} αι.⁵⁰⁸ δε διαφέρουν ιδιαίτερα από αυτά που αντικρίζουμε και στις ναυτικές μπαλλάντες οι οποίες έχουν ως σημείο αναφοράς το Μπρίστολ. Ο ρωμαλέος άγγλος ναυτικός και οι εχθροί του αποτελούν θεματολογία που εμφανίζεται είτε στο επίκεντρο τους -όπως στη *Τιμή του Μπρίστολ*- είτε ως δευτερεύουσα λεπτομέρεια της πλοκής της μπαλλάντας -όπως στη *Maudlin* και τη *Νύφη του Μπρίστολ*. Καθώς η προπαγάνδα της ένταξης στο Βασιλικό Ναυτικό σε διάφορες ναυτικές μπαλλάντες ξεκινάει κυρίως κατά το δεύτερο μισό του 18^{ου} αι.,⁵⁰⁹ οι ομοιότητες αυτές μπορούσαν να αποτελέσουν μια αρχική αγνή σύνδεση μεταξύ τοπικού και εθνικού, καθιστώντας το εθνικό πιο οικείο στο τοπικό και αντιστρόφως.

⁵⁰⁷ Τρεις είναι οι αρχηγοί του πληρώματος που αναφέρονται, οι απώλειες του αγγλικού πληρώματος και τα εχθρικά καράβια. Αντίστοιχα, οι Ισπανοί αποπειρώνται επτά φορές να εφορμήσουν και να καταλάβουν το *Angel Gabriel* σε μια μάχη επτά ωρών.

⁵⁰⁸ Davey, ό.π., 53-5 & 57.

⁵⁰⁹ Στο ίδιο, σ. 55.

Συμπεράσματα

Στόχος της εργασίας ήταν να διερευνήσει τα όρια του ναυτικού κόσμου τόσο σε φαντασιακό όσο και σε καθημερινό επίπεδο. Για να επιτευχθεί αυτό εξετάστηκε η ζωή στην ξηρά και στη θάλασσα καθώς και το φαντασιακό απότοκο της ζωής αυτής στη δημόσια σφαίρα. Οι έρευνες του Nicholas Rogers για τη ναυτολόγηση στην Αγγλία -και ειδικά στο Μπρίστολ- αποτέλεσαν βασικό άξονα της κατεύθυνσης που ακολούθησα για τα έτη μετά το 1739. Η υπόθεση των πληρωμάτων του *Lizard* και του *Tyger* υποδηλώνουν μια μακροβιότερη παράδοση ναυτικής αντίστασης έναντι μιας απεχθούς πρακτικής για τους ναυτικούς αλλά και ευρύτερα για τους κατοίκους του Μπρίστολ. Οι αρχές του Μπρίστολ και το Βασιλικό Ναυτικό ανταγωνίζονται σε έναν αγώνα ο οποίος πρωτίστως επηρέαζε άμεσα τα συμφέροντά τους αλλά παράλληλα έθετε υπό αμφισβήτηση τις ικανότητες, την αξιοπιστία και το κύρος κάθε πλευράς απέναντι στους μελλοντικούς ναυτικούς της. Στη δημόσια σφαίρα, η μπαλλάντα της *Τραγωδίας στο Μπρίστολ* αναδεικνύει τη ναυτολόγηση πρωτίστως ως εξαναγκαστική, αιφνίδια και ανεξέλεγκτη καθώς το κεντρικό της πρόσωπο ναυτολογείται παρά τη θέληση του, τη νύχτα του γάμου του και χωρίς να έχει άμεση επαφή με τη θάλασσα.⁵¹⁰ Και στην υπόθεση του καπετάνιου Goodere, οι ναυτικοί οι οποίοι «αποκτούν» φωνή μέσω των διάφορων έργων τα οποία κυκλοφόρησαν για τη δίκη και την υπόθεση της δολοφονίας του αδερφού του, επαναφέρουν διαρκώς το ζήτημα της ναυτολόγησης είτε επισημαίνοντας «τις δυσάρεστες συνέπειές της»⁵¹¹ είτε αναφερόμενοι στη σημασία της παροχής προστασίας από αυτήν.⁵¹² Μόνο στον τύπο η ναυτολόγηση λαμβάνει ηπιότερη -φιλικότερη προς το Βασιλικό Ναυτικό- μορφή ακόμα και με την διαστρέβλωση των γεγονότων που συνέβησαν.⁵¹³

Η ζωή στην ξηρά όμως δεν περιορίζεται στις δράσεις του Βασιλικού Ναυτικού και στις απόπειρες ναυτολόγησής του. Σε αντίθεση με την περίοδο του ταξιδιού τους -διάστημα κατά το οποίο «κατοικούν» μεν στο ταξίδι (και την κίνηση του), όπως αναφέρει ο Clifford, αλλά παράλληλα χαρακτηρίζεται και από τη «στάση»

⁵¹⁰ «The Bristol Tragedy: Or, the Unfortunate Bride and Bridegroom, He being Prest away on the Day of Marriage, and loosing his Life in the late Expedition, with Grief and Sorrow it broke the Heart of this young Bride, to the unspeakable Grief of her Friends and Relations», <https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/22147/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022)

⁵¹¹ *The authentick Trial*, ό.π., σ. 8.

⁵¹² Foote, *Genuine Memoirs*, ό.π., σ. 22.

⁵¹³ «On Tuesday Night last», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 16 ό.π. & «Last Tuesday a Party of the Men of War's Crew», *Oxford Journal*, ό.π.

της κίνησης της ζωής εκτός του караβιού- οι ναυτικοί βιώνουν με διαφορετικό πρόσημο τη ζωή στη στεριά. Η ζωή στη θάλασσα και η ζωή στην ξηρά αν και εξετάστηκαν χωριστά είναι αλληλένδετες στο ναυτικό βίο, μια συνεχής άτακτη μετάβαση η οποία συνάδει απόλυτα με τον χαρακτήρα της ζωής εν πλω. Οι καιρικές συνθήκες και η εμπόλεμη κατάσταση καθιστούσαν τα ταξίδια απρόβλεπτα. Η περίοδος της ξηράς μπορούσε να λήξει άμεσα ή να επιμηκυνθεί λόγω των καιρικών συνθηκών. Στις επιστολές του Ναυαρχείου με τις αρχές της πόλης του Μπρίστολ αναδείχθηκε η μεταβλητότητα των εντολών που δέχονταν τόσο οι καπετάνιοι του Βασιλικού Ναυτικού όσο και των εμπόρων που ήλπιζαν να μπαρκάρουν οι νηοπομπές τους.⁵¹⁴ Εν πλω, το *Dreadnought*, καράβι με αποκλειστικά κουρσάρικη ιδιότητα, παρά το τετράμηνο ταξίδι του, βρέθηκε μια φορά σε θερμή σύγκρουση ενώ καταδιώχθηκε άλλη μία για μεγάλο χρονικό διάστημα.⁵¹⁵ Αντίστοιχα, οι καιρικές συνθήκες δυσχέραναν και επιμήκυναν το ταξίδι του για περίπου μια εβδομάδα κατά τις αρχές του Ιούλη.⁵¹⁶ Το πλήρωμα του *Dreadnought* κατά τους τέσσερεις αυτούς μήνες εν πλω -162 μέρες στο σύνολο μαζί με τα αγκυροβόλια-⁵¹⁷ κλήθηκε να αντιμετωπίσει περίπου μία απρόοπτη και έκτακτη κατάσταση ανά μήνα ταξιδιού. Δεν πρέπει όμως να εστιάσουμε στη σπάνια συχνότητα της απρόβλεπτης και θανάσιμης συνθήκης. Ο καιρός, τα ατυχήματα και οι συγκρούσεις⁵¹⁸ θέτουν σε άμεσο κίνδυνο τις ζωές των ναυτικών και απαιτούν την εγρήγορσή τους παρά τα μακρόχρονα ηπιότερα διαστήματα τα οποία μεσολαμβάν μεταξύ τους. Οι συνθήκες αυτές αναπόφευκτα οδηγούν και στην καλλιέργεια ενδόμυχων εντάσεων που στην περίπτωση του *Dreadnought* εκδηλώνονταν στην ξηρά.⁵¹⁹

Η ξηρά αποτελούσε και γενικότερα κύριο πεδίο εκτόνωσης των εντάσεων των ναυτικών με τη «στάση» στο λιμάνι να χαρακτηρίζεται από την «κίνηση» των ναυτικών που την ακολουθούν. Παρ' ότι η ζωή στη στεριά είναι συνυφασμένη με τη «στάση» του πλοίου το οποίο τους μετέφερε, παράλληλα χαρακτηρίζεται από την έντονη «κίνηση» των ίδιων των ναυτικών οι οποίοι μετέφεραν και μεταφέρονταν από τα ταξίδια τους και εκδήλωναν τη συσσωρευμένη αυτήν «κίνηση» στα αγκυροβόλια

⁵¹⁴ Βλ. κεφ. 2, «*Αν ο Άνεμος & ο Καιρός το επιτρέψουν*», αστάθεια, προσαρμοστικότητα και κινητικότητα στη ναυτική αλληλογραφία.

⁵¹⁵ Bristol Archives, 44938, 04/08/1757, φ. 26.

⁵¹⁶ Bristol Archives, 44938, 01-7/07/1757, φ. 12-15.

⁵¹⁷ Βλ. κεφ. 3, *118 μέρες στη θάλασσα και 44 στην ξηρά*.

⁵¹⁸ Ενδ. βλ. για ένα εργατικό ατύχημα εν πλω βλ. Bristol Archives, 44938, 06-7/07/1757, φ. 14.

Αναφορικά με τις καιρικές συνθήκες βλ. Bristol Archives, 44938, 28/08/1757, φ. 41. Σχετικά με τη

μοναδική πολύωρη σύγκρουση του *Dreadnought* βλ. Bristol Archives, 44938, 04/08/1757, φ. 26.

⁵¹⁹ Bristol Archives, 44938, 15/06/1757, φ. 9-10.

τους. Τα περιστατικά βίας και ανομίας στους χώρους δράσεις τους -όπως ήταν τα πανδοχεία και εν γένει το Fisher Lane στο Μπρίστολ-⁵²⁰ αλλά και οι συγκρούσεις τους με τις ομάδες ναυτολόγησης μπορούν να ερμηνευθούν και υπό αυτό το πρίσμα. Οι συγκρούσεις αυτές αναδεικνύουν και τα δίκτυα των ναυτικών με τα διάφορα πανδοχεία και τους κατοίκους της πόλης του Μπρίστολ που τους παρείχαν καταφύγιο αλλά και με την ύπαιθρο καθώς διάφοροι κατέφευγαν σε περιοχές έξω από το Μπρίστολ για να διαφύγουν της προσοχής των ομάδων ναυτολόγησης.⁵²¹ Η περίπτωση της Hester Richards, γυναίκας του William Richards, ενσωματώνει τις διάφορες πτυχές των δικτύων των ναυτικών στην ξηρά. Στην προσπάθεια της να πείσει τον άντρα της να λιποτακτήσει από το Βασιλικό Ναυτικό, η Hester οργανώνει ένα πολυδαίδαλο σχέδιο δράσης το οποίο συμπεριλαμβάνει τις επαφές τους σε διάφορες περιοχές και πόλεις της Αγγλίας. Επίσης, η ίδια όντας ιδιοκτήτρια πανδοχείου αναδεικνύει τον χώρο αυτόν ως κέντρο συλλογής και ανταλλαγής πληροφοριών οι οποίες πήγαζαν από ναυτικούς και εμπόρους συνάμα.⁵²²

Τα πανδοχεία όμως δεν ήταν μόνο χώροι δικτύωσης αλλά δρούσαν και ως διαμορφωτικός παράγοντας συλλογικών ταυτοτήτων. Στα πανδοχεία συσπειρώνονταν οι περιφερόμενοι του κόσμου, αποκτώντας ένα νέο σπίτι και διαμορφώνοντας την κοινή τους ταυτότητα τόσο μέσω της συνύπαρξης αλλά και της μουσικής που διέτρεχε τον χώρο αυτόν. Το πανδοχείο κοσμούταν τόσο χωρικά με τυπωμένες μπαλλάντες όσο και ακουστικά.⁵²³ Με γνώμονα το ναυτικό στοιχείο και το Μπρίστολ, οι μπαλλάντες αυτές σχολίαζαν τους προβληματισμούς της ίδιας της ζωής στο μπάρκο -καθώς και των ξέμπαρκων ναυτικών. Η επιρρεπής οικογενειακή κατάσταση, το ζήτημα της εξαναγκαστικής ναυτολόγησης αλλά και η ζωή στην οποία απέβλεπαν -με την υπόσχεση της πλουσιοπάροχης αμοιβής και το πρότυπο του γενναίου πατριώτη ναυτικού- αποτελούν μοτίβα που αποκτούν ευρεία διάδοση κατά την περίοδο υπό εξέταση. Η περίπτωση της Hester αποτελεί ξανά συνδετικός κρίκος της θεματολογίας των ναυτικών τραγουδιών και της ναυτικής ζωής.⁵²⁴ Ταυτόχρονα, οι μπαλλάντες διαχωρίζουν με ρητό και απόλυτο τρόπο τον έμπορο της θάλασσας και τους ναυτικούς, ορίζοντας τα άκρα της ιεραρχικής πυραμίδας. Η διαμόρφωση φαντασιακών και συλλογικών ταυτοτήτων συνάδουν με τρόπο ανάλογο με τις

⁵²⁰ Poole & Rogers, *Bristol from Below*, ό.π., σ. 66-7.

⁵²¹ Βλ. κεφ. 2, «Είμαστε άρχοντες του εαυτού μας», *ναυτολόγηση, αντίσταση και πιστοποιήσεις*.

⁵²² Βλ. Fumerton, «Not Home», ό.π.

⁵²³ Στο ίδιο, σ. 494.

⁵²⁴ Βλ. κεφ. 4, «Παρακολουθήστε με και ακούστε για λίγο...» *τραγουδώντας το εθνικό, ναυτικό και τοπικό στοιχείο*, σ. 136.

φαντασιακές κοινότητες του Anderson για τη διαμόρφωση του έθνους.⁵²⁵ Οι ναυτικοί αυτοί ανήκαν σε μια κοινή ομάδα είτε αν είχε προηγηθεί κάποιο κοινό μάρκο είτε αν αποτελούσαν τμήμα των 2.000 ναυτικών που καθιστούσαν το λιμάνι του Μπρίστολ προπύργιο έναντι της εξαναγκαστικής ναυτολόγησης -χωρίς όμως να προηγούνται απαραίτητα άλλες κοινές εμπειρίες μεταξύ τους.⁵²⁶

Η βιωματική διάσταση αυτού του διαχωρισμού φαίνεται και στο ημερολόγιο του Thomas Goldney, γόνου εμπορικής δυναστικής οικογένειας, ο οποίος αντιλαμβανόταν το ταξίδι του στην Ευρώπη με περιηγητικούς όρους, επαναανακαλύπτοντας τους νέους προορισμούς που επισκεπτόταν και επιβεβαιώνοντας έναν ήδη γνωστό -για τον ίδιο- κόσμο. Στον λόγο του Goldney απουσιάζουν τα στοιχεία αυτά που χαρακτήριζαν το ταξίδι των ναυτικών του *Dreadnought*.⁵²⁷ Για τους ναυτικούς του *Dreadnought* το ταξίδι δομούταν στα δίκτυα που έχτιζαν εν πλω, τις επαφές τους δηλαδή με άλλα καράβια οι οποίες μάλιστα λάμβαναν -αν όχι φιλικές- διαστάσεις συναδελφικής αλληλεγγύης. «Αυτοί οι ναυτικοί» διαγωνίζονταν εν πλω, γευμάτιζαν ενώ αποχαιρετίζονταν τελετουργικά και αμετάκλητα.⁵²⁸ Νύξεις έγιναν και για τις ασθένειες εν πλω, καθώς το ημερολόγιο του πλοίου κρατούσε ο χειρουργός του πληρώματος. Παρά τις έγκλειστες συνθήκες οι οποίες ευνοούσαν τη διάδοση των μολύνσεων, τα ποσοστά θνησιμότητας στο ταξίδι του *Dreadnought* είναι αρκετά χαμηλά, με τον υψηλό πυρετό να αποτελεί την κύρια αιτία ασθένειας. Η ασθένεια γινόταν αντιληπτή με γνώμονα την παύση των καθηκόντων των ναυτικών και την επιστροφή τους σε αυτά.⁵²⁹

Αν και το ταξίδι υποθάλπει μια έντονη γραμμικότητα στον χρόνο του, η εναλλαγή ξηράς και θάλασσας προσδίδει και διαφορετικές διαστάσεις στον ναυτικό «χρόνο». Η εποχικότητα της σχέσης θάλασσας-στεριάς σε συνάρτηση με την γραμμικότητα του ταξιδιού δομούν έναν γραμμικό εποχικό ναυτικό χρόνο, γνώριμο και συνάμα ξένο με αυτόν των ανθρώπων της υπαίθρου. Η εποχικότητα ως τμήμα του ναυτικού βίου ενισχύεται αν ληφθεί υπόψη πως και στους σύγχρονους ναυτικούς εντοπίζονται στοιχεία εποχικότητας παρά τον ιδιαίτερο βίο τους.⁵³⁰

⁵²⁵ Benedict Anderson, *Imagined Communities: Reflections on the origin and spread of nationalism*, Verso, Λονδίνο 1983.

⁵²⁶ Rogers (2014), *Manning the Royal Navy*, ό.π., σ. xvi.

⁵²⁷ Stembbridge, *The Goldney Family*, ό.π., σ. 104-10.

⁵²⁸ Βλ. κεφ. 3, «Ποιος είναι ο καλύτερος ναυτικός;», δίκτυα και συγκρούσεις εν πλω.

⁵²⁹ Βλ. κεφ. 3, «Μπορεί να επιστρέψει στα καθήκοντα του...», αρρώστια και ατυχήματα στη διάρκεια ενός ταξιδιού.

⁵³⁰ Τσιμούρης, *Εμείς οι ναυτικοί*, ό.π., σ. 21.

Η ζωή όμως όπως παρουσιάζεται στο ημερολόγιο καταστρώματος απέχει αρκετά από τον λόγο που διαμορφώνεται στη δημόσια σφαίρα. Οι εφημερίδες της εποχής εξιστορούν τυπικά μόνο τα κατορθώματα του κουρσάρικου καραβιού *Dreadnought* αγνοώντας οποιαδήποτε άλλη διάσταση.⁵³¹ Επίσης, υποθέσεις όπως του καπετάνιου Goodere δραματοποιούνται, ενσωματώνοντας στοιχεία «συνομοσίας» τα οποία καθιστούν την υπόθεση δημοφιλή.⁵³² Αν και οι αναφορές στην πνευματική διάσταση των ναυτικών είναι λιγιστές, οι μπροσούρες και οι μπαλλάντες έρχονται σε αντιπαράθεση. Στις μπαλλάντες προβάλλεται η ισχυρή πίστη του ναυτικού η οποία ανταμείβεται στο τέλος της ιστορίας.⁵³³ Αντιθέτως, ο ιερέας Penrose σχολιάζει πως ο ίδιος γνώριζε πως οι ναυτικοί σπανίως ενδιαφέρονταν για τέτοια ζητήματα παρά την περίπτωση των ιρλανδών ναυτικών οι οποίοι είχαν συμβάλει στη δολοφονία του αδερφού του καπετάνιου Goodere.⁵³⁴ Τόσο όμως οι μπροσούρες όσο και οι μπαλλάντες λαμβάνουν ορισμένες φορές πατριωτικό πρόσημο με την περίπτωση της *Αδελφοκτονίας στο Μπρίστολ* να επισημαίνει διαρκώς τον «κακό» ιρλανδό ναύτη έναντι του ρωμαλέου Άγγλου.⁵³⁵ Αν και ο στερεοτυπικά «κακός» Ιρλανδός χάνεται από τις υπόλοιπες μπροσούρες, το Βασιλικό Ναυτικό διέπει τον λόγο της πλειοψηφίας των εκδόσεων της υπόθεσης του καπετάνιου Goodere. Παρά το παρελθόν -τις αρχές, δηλαδή, του 18^{ου} αι.- το Βασιλικό Ναυτικό την εποχή της υπόθεσης, το 1741, παρουσιάζεται ως ένας χώρος αντάξιος των ευγενών. Ο Samuel Foote, ανιψιός του δολοφονημένου αδερφού του καπετάνιου Goodere, αναφέρει χαρακτηριστικά πως δε θα ήθελε σε καμία περίπτωση να θίξει «τους ευγενείς του ναυτικού», ωστόσο όφειλε να παρατηρήσει πως το πλοίο την εποχή της νιότης του θείου του δεν ήταν κατάλληλο μέρος για τη διδαχή της ευγένειας και της κοινωνικότητας.⁵³⁶

Η ζωή μετά τον ναυτικό βίο διερευνήθηκε ενδεικτικά μόνο καθώς οι πηγές που εξετάστηκαν ανέδειξαν αμυδρά την πτυχή αυτήν του ναυτικού κόσμου. Μόνο η περίπτωση του καπετάνιου Cheyne εντάσσεται στην κατηγορία αυτήν. Ο ίδιος αποκαλούνταν με τον τίτλο του καπετάνιου ακόμα και μετά το πέρας των

⁵³¹ Βλ. κεφ. 4, *Δραματικός, τυπικός και προπαγανδιστικός λόγος στην τυπογραφία*.

⁵³² Βλ. κεφ. 4, «*Μια αυθεντική & γνήσια ιστορία*», η υπόθεση του καπετάνιου Goodere ο οποίος εκτελέστηκε στις 15 Απριλίου του 1741.

⁵³³ Ενδ. βλ. 5. «The Bristol Bridegroom; / Or the / Ship-Carpenter's Love to the Mer- / chant's Daughter», <https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/31374/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022).

⁵³⁴ Penrose, *Account of the Behaviour*, ό.π., σ. 9.

⁵³⁵ *The Bristol Fratricide*, ό.π., σ. 8 & 14.

⁵³⁶ Foote (1741), ό.π., σ. 7-8.

αρμοδιοτήτων του –ο Dyer τον αναφέρει διαρκώς ως καπετάνιο Cheyne στο προσωπικό του ημερολόγιο. Ο καπετάνιος Cheyne παρέμεινε «καπετάνιος» παρά τη νέα του επαγγελματική απασχόληση μετά τη ζωή στα καράβια.⁵³⁷ Αξιοποιώντας τις ιατρικές γνώσεις που είχε -και αποκτώντας νέες- ο Cheyne εγκαταστάθηκε στο Μπρίστολ εφαρμόζοντας διάφορες ιατρικές χρήσεις του ηλεκτρισμού.⁵³⁸ Η επιλογή του ηλεκτρισμού, ο οποίος αξιοποιούνταν μαζικά για τη θεραπεία των «κατώτερων» στρωμάτων, σε συνδυασμό με τα δίκτυα τα οποία καλλιεργούσαν οι ναυτικοί στον βίο τους, συνάδουν ικανοποιητικά.⁵³⁹

Συνοψίζοντας, η ναυτική ζωή χαρακτηρίζεται τόσο από τη «στάση» εν κινήσει στα μπάρκα, όσο και από την «κίνηση» στη στάση στα αγκυροβόλια. Τα δίκτυα των ναυτικών εκτείνονται σε θάλασσες, καράβια και πόλεις, τμήματα των οποίων -αν όχι βασικά δομικά υλικά- είναι οι γυναίκες τους οι οποίες καλούνται να αναλάβουν σχεδόν εξ ολοκλήρου τη διαχείριση της οικογένειας και του νοικοκυριού. Η αποκοπή αυτήν από τον οικογενειακό βίο οδηγούσε σε ορισμένες φορές στην οργανωμένη εναντίωση της ναυτολόγησης. Η ναυτολόγηση ως θεσμός όμως δεν ερευνήθηκε για να αναδειχθεί απλώς ο τρόπος λειτουργίας της. Αντιθέτως, αποτέλεσε αφορμή για την ανάδειξη της δυναμικής αντίστασης την οποία πρόβαλαν οι ναυτικοί ως κοινή ομάδα. «Αυτοί οι ναυτικοί» συντελούσαν μια κοινή ταυτότητα χωρίς απαραίτητα να μοιράζονταν κοινές εμπειρίες, με τα πανδοχεία να αποτελούν θεμέλιους λίθους της διαδικασίας αυτής. Τέλος, στο επίπεδο της δημόσιας σφαίρας, οι μπαλλάντες πρόβαλαν τις ανησυχίες των ναυτικών -όπως είναι το ζήτημα του σχηματισμού οικογένειας και αυτό της εξαναγκαστικής ναυτολόγησης- αλλά παράλληλα αξιοποιούνταν και προπαγανδιστικά για την ενσωμάτωση της προσδοκώμενης πατριωτικής πτυχής της ναυτικής ταυτότητας. Στον αγγλικό χώρο η ναυτική ζωή δεν περιοριζόταν στους ναυτικούς αλλά προβαλλόταν και καταναλωνόταν μαζικά από ναυτικούς και στεριανούς, περιπλανώμενους και «στάσιμους». Το τοπικό ναυτικό στοιχείο διατηρεί τις δικές του ιδιομορφίες ωστόσο στο πλαίσιο της ανάδειξης μιας κοινής εθνικής αυτοκρατορικής ταυτότητας με γνώμονα τη θάλασσα, τη θρησκεία και την ελευθερία φαίνεται να λαμβάνει αφαιρετικά χαρακτηριστικά που δρουν επικουρικά στην αναμόχλευσή του με το εθνικό.

⁵³⁷ Barry (2012), *ό.π.*, σ. 195-6.

⁵³⁸ Ενδ. βλ. Στο *ίδιο*, σ. 75.

⁵³⁹ Bertucci, «Curing with Machines», *ό.π.*, σ. 506.

Βιβλιογραφικός Κατάλογος

Αρχειακό Υλικό

Bristol Archives, JAdm/4/1-35, 1707-11.

Bristol Archives, JAdm/5/1-12, 1707.

Bristol Archives, 44938, 1757.

Πρωτογενής Βιβλιογραφία

A Collection of Old Ballads. Corrected from the best and most Ancient Copies Extant. With Introductions Historical and Critical. Vol. III., J. Roberts, D. Leach & J. Batley, Λονδίνο 1725.

Some account of the trial of Samuel Goodere, Esq; late commander of the Ruby man of war, Matthew Mahony, and Charles White. Who were tried on March 26, before the Right Worshipful Henry Combe, Esq; mayor of Bristol, and the Worshipful Michael Foster, Esq; serjeant at law, recorder of the said city, &c. For the murder of Sir John Dinely Goodere, bart. on board the Ruby, in King-Road, Bristol, Kneeland & Green, Βοστώνη 1741.

The authentick tryal of Samuel Goodere, Esq; Matthew Mahony, and Charles White, at the city of Bristol, on Thursday the 26th, and Friday the 27th of March, 1741. For the murder of Sir John Dinely Goodere, Bart. on board the Ruby man of war, in King-Road, Bristol, E. Hill, Λονδίνο 1741.

The Bristol Fratricide: being an exact and impartial narrative of the Horrid and Dreadful catastrophe of Sir John Dineley Goodere, Bart. perpetrated by the contrivance, Assistance, and Encouragement of his brother Samuel Goodere, Esq; commander of the Ruby man of war, and executed by Matthew Mahony and Charles White, Now in Custody for the same. In which is contained some account of the life of the Deceased Sir John Dineley Goodere, Bart. The whole being a faithful Account of this Tragical Affair. Collected from affidavits and other authentick vouchers, J. Hart, Λονδίνο 1741.

Foot, S., *The genuine memoirs of the life of Sir John Dinely Goodere, Bart. who was murder'd by the contrivance of his own brother, on board the Ruby Man of War, in King-Road near Bristol, Jan 19, 1740. Together with the life, history, tryal, and last*

dying words, of his brother Capt. Samuel Goodere, who was executed at Bristol, on Wednesday the 15th day of April, 1741, for the horrid murder of the said Sir John Dinely Goodere, Bart., T. Cooper, Λονδίνο 1741.

Foot, S., Memoirs of the life of Sir John Dineley Goodere, Baronet, who was murdered by the contrivance of his own brother, on board the Ruby man of war, in King's Road, near Bristol, Jan. 19, 1740-1. Together with the life, history, trial, and last dying words of his brother Captain Samuel Goodere, J. Butler, and by James Grundy, Worcester [1785?].

A full and true account of the horrid murders, robberies, and burnings, committed at Bradforton and Upton Snodsbury, in the county of Worcester; and of the apprehension, examination, trial, and conviction of John Palmer and Thomas Symonds, gents. and William Hobbins and John Allen, labourers, for the said crimes ... Likewise, the memoirs of the life and death of Sir John Dineley Goodere, Bart., J. Butler, Worcester 1782.

A genuine and authentick history of the life and character of Samuel Goodere, Esq; (late Commander of the Ruby,) Who was Executed at Bristol on Wednesday the 15th of April, 1741, for the unnatural Murder of his own Brother Sir John Dinely Goodere, Bart. Being A true Account of that unfortunate Gentleman from his Birth to his Death; his Behaviour both before and after Sentence; and Confession and Dying Words at the Place of Execution. To which is added The Behaviours, Confessions, and Dying Words of Matthew Mahony and Charles White, the two Russians who assisted the Captain in the Murder, and who were both Executed at the same Time and Place, Λονδίνο [1750?].

The genuine trial of Samuel Goodere, Esq; (late commander of the Ruby man of war) Matthew Mahony, and Charles White, at the general sessions of Oyer and Terminer for the city of Bristol, held by adjournment on Thursday the 26th of March, 1741, before the Right Worshipful Henry Combe, Esq; mayor, the worshipful Mr. Serjeant Forster, recorder, the worshipful the aldermen, and justices assigned to keep the peace, and deliver the goal; for the murder of Sir John Dinely Goodere, Bt. on board His Majesty's ship the Ruby man of war, then lying at King-Road, within the jurisdiction and liberties of the said city of Bristol. Taken in short-hand by order and direction of S. Foot, of Worcester-College, Oxford, Esq; and nephew to the late Sir John Dinely Goodere, Bart, George Faulkner, Δουβλίνο 1741.

The genuine trial of Samuel Goodere, Esq; (late Commander of the Ruby Man of War) Matthew Mahony, and Charles White, at the General Sessions of Oyer and Terminer for the City of Bristol, held by Adjournment on Thursday the 26th Day of March, 1741, before the Right Worshipful Henry Combe, Esq; Mayor, the Worshipful Mr. Serjeant Forster, Recorder, the Worshipful the Aldermen, and Justices assign'd to keep the Peace, and deliver the Goal; for the murder of Sir John Dinely Goodere, Bt. on board His Majesty's ship the Ruby man of war, then lying at King-Road, within the Jurisdiction and Liberties of the said City of Bristol. Taken in Short-Hand by Order and Direction of S. Foot, of Worcester-College, Oxford, Esq; and Nephew to the late Sir John Dinely Goodere, Bart, H. Goreham, Λονδίνο 1741.

Penrose, J., The reverend Mr. Penrose's account of the behaviour, confession, and last dying words, of the four malefactors who were executed at St. Michael's Hill at Bristol, on Wednesday the 15th of April, 1741, viz. Samuel Goodere, Esq; Commander of the Ruby Man of War. Matthew Mahony, And, Charles White. All three for the Murder of Sir John Dinely Goodere, Bart. A Worcestershire Gentleman of 4000 l. a Year. And Jane Williams, for the Murder of her Bastard Child. With copy of the Papers that Captain Goodere deliver'd to the Rev. Divine who attended him at the Place of Execution, Βιβλιοπώλες του Μπρίστολ & Eliz. Applebee, Μπρίστολ & Λονδίνο 1741.

The tryals of Capt. Samuel Goodere, Matthew Mahony, and Ch. White, For the Murder of Sir John Dinely Goodere, Bart. On Board the Ruby Man of War, Monday, Jan. 19, 1740. At an Adjournment of the General Sessions of Oyer and Terminer for the City and County of Bristol, held before the Right Worshipful Henry Combe, Esq; Mayor, the Worshipful Mr. Serjeant Foster, Recorder, and the Worshipful the Aldermen, Justices assign'd to keep the Peace, and to deliver the Goal; on Thursday, Friday, and Saturday, the 26th, 27th, and 28th of March, 1741. Revised and Corrected. To which is prefix'd. Capt. Samuel Goodere's Journal. During the Time he serv'd as Lieutenant in the Navy in the Year 1719, in which are many curious Relations of several Gallant Enterprizes against the Spaniards; particularly at the Taking of St. Sebastian's, Ferrol, and St. Antonio; at which last Place he burnt three Men of War on the Stocks, viz. one of 70 and two of 50 Guns; as also the King's Magazines, Storehouses, and every Thing in them; together with all the Planks, Masts, and Yards that were there; he likewise demolish'd their Castles, spik'd their Cannon, threw them into the Sea, and burnt their Carriages: With an Account of other

dangerous Exploits both by Sea and Land. As also, The voluntary (authentick) Confessions of Matthew Mahony and Charlis White, relating to the aforesaid Murder; likewise, the Confessions of the Three Russians who Kidnapp'd Sir John Dinely Goodere, Bart, Βιβλιοπώληδες του Μπρίστολ, Μπρίστολ [1741].

Τυπογραφία

- «A large French Ship», *Leeds Intelligencer*, 28 Ιουνίου, 1757.
- «A large Ship from St. Domingo», *Sussex Advertiser*, 27 Ιουνίου, 1757.
- «And a Schooner Privateer», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 22 Ιουνίου, 1757.
- «Aug. 20», *Sussex Advertiser*, 29 Αυγούστου, 1757.
- «Bristol, April 4», *Derby Mercury*, 9 Απριλίου, 1741.
- «Bristol, April 15», *Derby Mercury*, 23 Απριλίου, 1741.
- «Bristol, April 18», *Ipswich Journal*, 25 Απριλίου, 1741.
- «Bristol, April 30», *Aris's Birmingham Gazette*, 9 Μαΐου, 1743.
- «Bristol, April 30», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 7 Μαΐου, 1743.
- «Bristol, April 30», *Stamford Mercury*, 5 Μαΐου, 1743.
- «Bristol, March 27», *Newcastle Courant*, 3 Απριλίου, 1742.
- «Bristol, May 12», *Leeds Intelligencer*, 22 Μαΐου, 1759.
- «By the Dreadnought of Bifold», *The Scots Magazine*, 4 Ιουλίου, 1757.
- «Captain Goodere, White, and Mahony», *Derby Mercury*, 9 Απριλίου, 1741.
- «Capt. Goodere, White and Mahony», *Caledonian Mercury*, 9 Απριλίου, 1741.
- «Capt. Goodere, who with Mahony and White», *Ipswich Journal*, 2 Μαΐου, 1741.
- «The Elizabeth Tender», *Oxford Journal*, 3 Σεπτεμβρίου, 1757.
- «From Bristol, that on the 27th Instant», *Caledonian Mercury*, 6 Απριλίου, 1741.
- «Last Tuesday a Party of the Men of War's Crew», *Oxford Journal*, 19 Μαΐου, 1759.
- «Letters from Bristol fay», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 22 Απριλίου, 1741.
- «Letters from Monmouth», *Derby Mercury*, 3 Σεπτεμβρίου, 1741.
- «Letters from Monmouth», *Newcastle Courant*, 29 Αυγούστου, 1741.
- «Part of the Trial of Capt. Samuel Goodere», *Ipswich Journal*, 11 Απριλίου, 1741.

«Sold at the Printing Office in Canterbury», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 11 Απριλίου, 1741.

«The Bristol Fratricide», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 19 Φεβρουαρίου, 1741.

«The London Magazine: For the Month April, 1741», *Ipswich Journal*, 9 Μαΐου, 1741.

«The London Magazine: For the Month April, 1741», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 6 Μαΐου, 1741.

«The Marquis de Conflans », *Chester Courant*, 30 Αυγούστου, 1757.

«The Marquis de Conflans », *Leeds Intelligencer*, 30 Αυγούστου, 1757.

«The Marquis de Conflans », *Newcastle Courant*, 27 Αυγούστου, 1757.

«The Ship brought into Kingroad», *Newcastle Courant*, 3 Σεπτεμβρίου, 1757.

«The Trials of Capt. Goodere», *Ipswich Journal*, 23 Μαΐου, 1741.

«Truly Prepared at London», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 24 Ιουνίου, 1741.

«They write from Bristol», *Derby Mercury*, 2 Απριλίου, 1741.

«They write from Bristol», *Derby Mercury*, 26 Αυγούστου, 1757.

«This Day came Advice that Capt. Goodere», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 1 Απριλίου, 1741.

«Thursday the 26th past», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 4 Απριλίου, 1741.

«On Tuesday Night last», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 16 Μαΐου, 1759.

«Orders are sent down from the War-Office to Bristol», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 11 Φεβρουαρίου, 1741.

«We have received the following», *Kentish Weekly Post or Canterbury Journal*, 2 Φεβρουαρίου, 1741.

«Yesterday's Letters from Bristol mention», *Stamford Mercury*, 23 Απριλίου, 1741.

Μπαλλάντες (EBBA)

«A Warning for Married Women. / Being an Example of Mrs. Jane Reynolds (a West-Country-Woman) born near / Plymouth, who having plighted her Troth to a Seaman, was afterwards married to a / Carpenter, and at last carried away by a Spirit, the manner how shall presently be reci- / ted»,
<https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/35484/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022).

«Fair Maudlin, / The Merchant's Daughter of Bristol»,
<https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/31083/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022).

«Maudlin / The Merchant's Daughter of Bristol»,
<https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/31669/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022).

«Maudlin / The Merchant's Daughter of Bristol»,
<https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/35492/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022).

«The Bristol Bridegroom; / Or the / Ship-Carpenter's Love to the Mer- / chant's Daughter»,
<https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/31374/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022).

«The Bristol Bridegroom: / Or, The Ship-Carpenter's Love to the Mer- / chant's Daughter»,
<https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/33930/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022).

«The Bristol Garland. / In four parts»,
<https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/30837/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022).

«The Bristol Tragedy: Or, the Unfortunate Bride and Bridegroom, He being Prest away on the Day of Marriage, and loosing his Life in the late Expedition, with Grief and Sorrow it broke the Heart of this young Bride, to the unspeakable Grief of her Friends and Relations»,
<https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/22147/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022).

«The first part of the Marchants Daughter of Bristow»,
<https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/37037/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022).

«The Honour of Bristol: / Shewing how the Angel Gabriel of Bristol fought three Spanish Ships, who boarding her / many times, she cleared her Deck, and killed five hundred of the Men, wounding / many more, and forc'd 'em to fly into Cales; and lost but three Men, to the Honour / of the Angel Gabriel»,
<https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/37428/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022).

«The Merchants Daughter of Bristow»,
<https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/20245/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022).

«The Merchants Daughter of Bristow»,
<https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/30164/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022).

«The Merchants Daughter of Bristow»,
<https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/31670/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022).

«The second part of the Marchants Daughter of Bristow»,
<https://ebba.english.ucsb.edu/ballad/37038/citation> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 7.10.2022).

Δημοσιευμένη Πρωτογενής Βιβλιογραφία

Barry, J., *The Diary of William Dyer: Bristol in 1762*, Bristol Record Society, Μπρίστολ 2012.

Cronne, H. A. (επιμ.), *Bristol Charters 1378-1499*, Bristol Record Society's Publications, Μπρίστολ 1946.

Dresser, M., *The Diary of Sarah Fox: Bristol 1745-1802*, Bristol Record Society, Μπρίστολ 2003.

Latham, R. C. (επιμ.), *Bristol Charters 1509-1899*, Bristol Record Society's Publications, Μπρίστολ 1947.

Rogers, N. (επιμ.), *Manning the Royal Navy in Bristol: Liberty, Impressment and the State, 1739-1815*, Bristol Record Society, Μπρίστολ 2014.

Stembridge, P. K., *The Goldney Family: a Bristol merchant dynasty*, Bristol Record Society, Μπρίστολ 1998.

Whitfield, M., *Alexander Morgan's Surgical Notebook, 1716-1747*, Bristol Record Society, Μπρίστολ 2022.

Δευτερογενής Βιβλιογραφία

Adkins, R. A. & Adkins L., *Jack Tar: The extraordinary lives of ordinary seamen in Nelson's navy*, Abacus, Λονδίνο 2009.

Alsop, J. D., «Sickness in the British Mediterranean Fleet: The Tiger's Journal of 1706», *War & Society*, 11:2 (1993), σ. 57-76.

Anderson, B., *Imagined Communities: Reflections on the origin and spread of nationalism*, Verso, Λονδίνο 1983.

Armitage, D., *The Ideological Origins of the British Empire*, Cambridge University Press, Cambridge 2010.

Atkinson, D., *The Ballad and its Pasts: Literary Histories and the Play of Memory*, Boydell & Brewer, Woodbridge 2018.

Atkinson, D., «Street Ballad Singers and Sellers, c. 1730-1780», *Folk Music Journal*, 11:3 (2018), σ. 72-106.

Barry, J., «Bristol Pride: Civic Identity in Bristol, c.1640-1775», στο Madge Dresser & Philip Ollerenshaw (επιμ.), *The Making of Modern Bristol*, Redcliffe Press 1996, σ. 25-47

Barry, J., «South-West», στο Peter Clark (επιμ.), *The Cambridge Urban History of Britain: volume II 1540-1840*, Cambridge University Press, Cambridge 2000, σ. 67-92.

Barry, J., «Public Infidelity and private belief? The discourse of spirits in Enlightenment Bristol», στο Owen Davies & Willem de Blécourt (επιμ.), *Beyond the Witch Trials: Witchcraft and magic in Enlightenment Europe*, Manchester University Press, Manchester 2004, σ. 117-143.

Barry, J., *Witchcraft and Demonology in South-West England, 1640-1789*, Palgrave Macmillan, Λονδίνο 2012.

Baugh, D. E., *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton University Press, New Jersey 1965.

Bertucci, P., «Therapeutic Attractions: Early Applications of Electricity to the Art of Healing», στο Harry Whitake, C.U.M. Smith & Stanley Finger (επιμ.), *Brain, Mind*

and Medicine: Essays in Eighteenth-Century Neuroscience, Springer, Βοστώνη 2007, σ. 271-283.

Black, J., «Eighteenth-Century English Politics: Recent Work and Current Problems», *A Quarterly Journal Concerned with British Studies*, 25:3 (1993), σ. 419-441.

Black, J., *The British Empire: a History and a Debate*, Routledge, Νέα Υόρκη 2015.

Brunsmann, D., *The Evil Necessity: British Naval Impressment in the Eighteenth-Century Atlantic World*, University of Virginia Press, Charlottesville & Λονδίνο 2013.

Burke, P. «History and folklore: a historiographical survey», *Folklore*, 115:2 (2004), σ. 133-139.

Burke, P., *Popular Culture in Early Modern Europe*, Routledge, Νέα Υόρκη 2009.

Colley, L., *In Defiance of Oligarchy: The Tory Party 1714-1760*, Cambridge University Press, Cambridge 1982.

Colley, L., *Britons: Forging the Nation 1707-1837*, Pimlico, Λονδίνο, 2003.

Dancy, J. R., *The Myth of the Press Gang: Volunteers, impressment and the naval manpower problem in the late eighteenth century*, The Boydell Press, Woodbridge 2015.

Davey, J., «Singing for the Nation: Balladry, naval recruitment and the language of patriotism in eighteenth-century Britain», *The Mariner's Mirror*, 103:1, σ. 43-66.

Dresser, M. & Ollernshaw, P. (επιμ.), *The Making of Modern Bristol*, Redcliffe Press 1996.

Dugaw, D., *Warrior Women and Popular Balladry, 1650-1850*, The University of Chicago Press, Σικάγο 1989.

Farrow, A., *The Logbooks: Connecticut's Slave Ships and Human Memory*, Wesleyan University Press, Middletown 2014.

Filimonowicz, K., *Weekday and month names of the British Isles*, Διδακτορική Διατριβή, Adam Mickiewicz University Poznan 2012.

Firth, C. H., *Naval Songs and Ballads*, Routledge, Νέα Υόρκη 2019.

Fischer, L. R. & Jarvis, A. (επιμ.), *Harbours and Havens: Essays in Port History in Honour of Gordon Jackson*, Liverpool University Press, Λίβερπουλ 1998.

Fulford, T., «Fallen Ladies and Cruel Mothers: Ballad Singers and Ballad Heroines in the Eighteenth Century», *The Eighteenth Century*, 47:2/3, σ. 309-329.

Fumerton, P., «Not Home: Alehouses, Ballads, and the Vagrant Husband in *Early Modern England*, *Journal of Medieval and Early Modern Studies*, 32:3 (2002), σ. 493-518.

Gilbert, M., *The Routledge Atlas of British History*, Routledge, Νέα Υόρκη 2011.

Gilje, P. A., *How to Swear like a Sailor: Maritime Culture in America, 1750–1850*, Cambridge University Press, Cambridge 2016.

Greenhill, B., «The Story of the Severn Trow», *The Mariner's Mirror*, 26:3 (1940), σ. 286–292.

Goldwin, W., *A description of the antient and famous city of Bristol. A poem*, R. Lewis, Λονδίνο 1751.

Gregory, J. & Stevenson, J., *The Routledge Companion to Britain in the Eighteenth Century 1688-1820*, Routledge, Νέα Υόρκη 2007.

Hill, C., «The Changing Functions of a Rural Port: Dumfries, 1700-1850», στο Fischer, L. R. & Jarvis, A. (επιμ.), *Harbours and Havens: Essays in Port History in Honour of Gordon Jackson*, Liverpool University Press, Λίβερπουλ 1998, σ. 89-110.

Hopkin, D., «Folklore and the Historian», *Folklore*, 112:2 (2001), σ. 218-222.

Hopkin, D., «Editorial Note», *Folklore*, 115:2 (2004), σ. 131-2.

Houston, R. A., «British Society in the Eighteenth Century», *Journal of British Studies*, 25:4 (1986), σ. 436-66.

Hudson, N., «Challenging the Historical Paradigm: Tories, Whigs, and Economic Writing, 1680-1714», *Eighteenth-Century Life*, 40:3 (2016), σ. 68-88.

Hussey, D. P., *Re-investigating Coastal Trade: The Ports of the Bristol Channel and the Severn Estuary, c. 1695-1704*, Διδακτορική Διατριβή, University of Wolverhampton 1995.

Jackson, G., *The History and Archaeology of Ports*, World's Work, Kingswood 1983.

Jackson, G. «Ports 1700-1840», στο Peter Clark (επιμ.), *The Cambridge Urban History of Britain: volume II 1540-1840*, Cambridge University Press, Cambridge 2000, σ. 705-732.

James, G. F., «Josiah Burchett, Secretary to the Lords Commissioners of the Admiralty, 1695-1742», *The Mariner's Mirror*, 23:4 (1937), σ. 477-498.

Janik, E. L. & Jensen, M. B., «Every Man his own Electric Physician: T. Gale and the History of Do-It-Yourself Neurology», *J Neurol Res Ther*, 1:2 (2016), σ. 17-22.

Johnson, S., *The Political Works of Thomas Tickell: with a life*, Little, Brown and Company, Βοστώνη 1854.

Kennedy, C., *Narratives of the Revolutionary and Napoleonic Wars: Military and civilian experience in Britain and Ireland*, Palgrave, Νέα Υόρκη 2013.

Langton, J., «The Industrial Revolution and the regional geography of England», *Transactions of the Institute of British Geographers*, 9 (1984), σ. 145-67.

Land, L., *War, Nationalism, and the British Sailor, 1750-1850*, Palgrave, Νέα Υόρκη 2009.

Martin, E. & Pickard, B., *600 Years of Bristol Poetry*, Arts and Leisure Committee of the City and County of Bristol, Μπρίστολ 1973.

McGrath P. & Williams E. (επιμ.), *Bristol Inns and Alehouses in the Mid-Eighteenth Century*, Η Πόλη του Μπρίστολ, Μπρίστολ 1979.

Meyer, W. R., «English Privateering in the War of 1688 to 1697», *The Mariner's Mirror*, 67:3 (1981), σ. 259-272.

Meyer, W. R., «English Privateering in the War of the Spanish Succession 1702-1713», *The Mariner's Mirror*, 69:4 (1983), σ. 435-446.

Michington, W. E., «Bristol: Metropolis of the West in the Eighteenth Century: The Alexander Prize Essay», *Transactions of the Royal Historical Society*, 4 (1954), σ. 69-89.

Michington, W. E., *The Trade of Bristol in the Eighteenth Century*, Bristol Record Society's Publications, Μπρίστολ 1957.

Morgan, K., *Bristol and the Atlantic trade in the eighteenth century*, Cambridge University Press, Cambridge 1993.

Morgan, K., «The Economic Development of Bristol, 1700-1850, στο Madge Dresser & Philip Ollerenshaw (επιμ.), *The Making of Modern Bristol*, Redcliffe Press 1996, σ. 48-75

Penny, J. *All the News that's Fit to Print: a Short History of Bristol's Newspapers since 1702*, the Bristol Branch of the Historical Association, Μπρίστολ 2001.

Poole S. & Rogers N., *Bristol from Below: Law, Authority and Protest in a Georgian City*, Boydell & Brewer, Αγγλία 2017.

Powell, J. W. D., *Bristol Privateers and Ships of War*, J. W. Arrowsmith Limited, Μπρίστολ 1930.

Quilley, G., « “All Ocean is her Own”: The Image of the Sea and the Identity of the Maritime Nation in Eighteenth-Century British Art», στο Geoffrey Cubitt (επιμ.), *Imagining Nations*, Manchester University Press, Manchester 1998, σ. 132-52.

Quilley, G., *British Art and the East India Company*, The Boydell Press, Woodbridge 2020.

De Renzi, S., «Old and New Models of the Body», στο Peter Elmer (επιμ.), *The Healing Arts: Health, disease and society in Europe, 1500-1800*, Manchester University Press, Manchester 2004, σ. 166-95.

Rogers, N., *Whigs and Cities. Popular Politics in the Age of Walpole and Pitt*, Oxford University Press, Οξφόρδη 1989.

Rogers, N., *The Press Gang. Naval impressment and its opponents in Georgian London*, Continuum UK, Λονδίνο 2007.

Rogers, N., «The Myth of the Press Gang: Volunteers, Impressment, and the Naval Manpower Problem in the Late Eighteenth Century, by J. Ross Dancy», *Journal of Military History*, 80/2 (2016), σ. 541-3.

Schaffer, M. R., *The Tuning of the World*, Νέα Υόρκη, Random House Inc, 1977.

Schafer, R. M., «The Soundscape», στο Jonathan Sterne (επιμ.), *The Sound Studies Reader*, Νέα Υόρκη, Routledge, 2012, σ. 95-104.

Schotte, M., «Expert Records: Nautical Logbooks from Columbus to Cook», *Information & Culture*, 48:3 (2013), σ. 281-322.

Sherburn, G. (επιμ.), *The Correspondence of Alexander Pope IV*, Oxford Clarendon Press, Οξφόρδη 1956.

Thomas, K. *Religion and the Decline of Magic: Studies in Popular Beliefs in Sixteenth and Seventeenth-Century England*, Penguin UK, Λονδίνο 2003.

Thomas, K., *Man and the Natural World: Changing Attitudes in England 1500-1800*, Penguin UK, Λονδίνο 1996 François Zanetti, «Curing with Machines: Medical Electricity in Eighteenth-Century Paris», *Technology and Culture*, 54:3 (2013), σ. 506.

Wennerling, C., «Money: Hartlibian Political Economy and the New Culture of Credit», στο Philip J. Stern & Carl Wennerling (επιμ.), *Mercantilism Reimagined: Political Economy in Early Modern Britain and Its Empire*, Oxford University Press, Νέα Υόρκη 2014, σ. 74-93.

Wickwire, F. B., «Admiralty Secretaries and the British Civil Service», *Huntington Library Quarterly*, 28:3 (1965), σ. 235-54.

Williams, G., *History of the Liverpool Privateers and the Letters of Marque with an account of the Liverpool Slave Trade, 1744-1812*, Liverpool University Press, Λίβερπουλ 2004.

Wrigley, E. A., «English county populations in the later eighteenth century», *The Economic History Review*, 60:1 (2007), 35–69.

Woolf, D., «News, history and the construction in early modern England», στο Brendan Dooley & Sabrina A. Baron (επιμ.), *The Politics of Information in Early Modern Europe*, Routledge, Λονδίνο 2001, σ. 80-118.

Zanetti, F., «Curing with Machines: Medical Electricity in Eighteenth-Century Paris», *Technology and Culture*, 54:3 (2013), σ. 503-30.

Τσιμούρης, Γ., *Εμείς οι ναυτικοί, μαρκαρισμένοι και ζέμπαρκοι: μια ανθρωπολογική προσέγγιση*, εκδόσεις daVinci, Αθήνα 2021.

Χατζοπούλου, Σ., *Έμφυλες αναπαραστάσεις στις αγγλικές έντυπες «λαϊκές» μπαλλάντες: οικογένεια και εργασία (1600-1850)*, Διδακτορική Διατριβή, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο 2020.

Διαδικτυακή Βιβλιογραφία

«18th Century Nautical Sea Chart of the Irish Sea and Bristol Channel», <https://www.antiq-ue-maps-online.co.uk/irish-sea-chart-2669.html> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 15.9.2022).

«A Poem, Addressed to the Lord Privy Seal, on the Prospect of Peace», <https://rpo.library.utoronto.ca/content/poem-addressed-lord-privy-seal-prospect-peace> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 31.10.2022).

«A poem, to His Excellency the Lord Privy-Seal, on the prospect of peace. By Mr. Tickell», http://estc.bl.uk/F/Y1NXTEYI4EC3F1A7XHS53V9RBJ2BPXTP27HVICMCJYPMK7CQKQ-04781?func=full-set-set&set_number=049661&set_entry=000001&format=999 (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 15.9.2022).

«BRS Publications», <http://www.bris.ac.uk/Depts/History/bristolrecordsociety/publications.htm> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 12.10.22).

«Case: Tyger v Lizard, 25 Jan - 11 Nov 1707», <https://archives.bristol.gov.uk/records/JAdm/5> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 11.10.2022).

«Correspondence, 1552-1711», <https://archives.bristol.gov.uk/records/JAdm/4> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 11.10.2022).

«Council of trade and plantations 1696-1782», <https://www.british-history.ac.uk/office-holders/vol3/pp28-37> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 30.10.2022)

«English Broadside Ballad Archive», <https://ebba.english.ucsb.edu> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 12.10.2022).

«Queen Elizabeth II: Navy officers rehearse state funeral», <https://www.bbc.com/news/uk-england-hampshire-62903600> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 27.10.2022)

«The British Flag Insulted, a Satirical Song, 1757», <https://www.britishtars.com/2014/01/the-british-flag-insulted-satirical.html> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 31.10.2022).

«The British Newspaper Archive», <https://www.britishnewspaperarchive.co.uk> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 8.10.2022)

«The Enraged Mucisian», <https://www.metmuseum.org/art/collection/search/405232> (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 6.10.2022).

«wine barrel», https://www.sizes.com/units/barrel_wine.htm (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 14.9.2022).