

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι άνεμοι φυσούσαν «σκορπώντας τον τρόμο» και η θάλασσα σπίθιζε σαν να «ήταν όλη μια φλόγα». Αφρισμένα κύματα χτυπούσαν τα πλευρά του πλοίου που χόρευε πάνω στο νερό και, σύμφωνα τα λόγια των τρομοκρατημένων μαρτύρων, «μάνιαζαν πάνω στο κατάστρωμά μας έτοιμα να μας τσακίσουν». Το φορτίο κάτω από το κατάστρωμα μετατοπιζόταν και αναποδογύριζε, βαρέλια με νερό κυλούσαν από τη μια άκρη στην άλλη και τα σχοινιά στρίγγλιζαν στα παλάγκα και στα βίντζια. «Πόσο φρικτά κραύγαζε ο κόσμος, περιμένοντας το μοιραίο από λεπτό σε λεπτό». Το *Done*, που σάλπαρε από το Τόπσχαμ, στην Αγγλία, για τη Βιοτζίνια μεταφέροντας βιομηχανικά προϊόντα και επιβάτες, δεν ήταν φτιαγμένο για τη βία των στοιχείων της φύσης, που γρήγορα έκαναν το αδύναμο σκαρί να πάρει κλίση. Δύο ναυτικοί οπλισμένοι με τσεκούρια έτρεξαν στο κατάστρωμα «για να κόψουν το κατάρτι της μαϊστρας, κι ύστερα το πλοίο ήρθε στα ίσα του». Όμως, τα βάσανα του *Done* είχαν μόλις αρχίσει. (Βλ. Εικόνα 1)

Για να χαμηλώσουν το κέντρο βάρους του πλοίου, να μειώσουν την αντίσταση στους ανέμους που το μαστίγωναν κι έτσι να περιορίσουν τον κίνδυνο να μπατάρει, δύο από τους καλύτερους ναυτικούς του *Done* ανέβηκαν στα ξάρτια «για να κόψουν το τουρκέτο και τα σχοινιά που συγκρατούσαν το μπαστούνι της πλώρης». Καθώς πελεκούσαν ψηλά στον παπαφίγκο, ένα τεράστιο κύμα χτύπησε την πλώρη, τσάκισε το τουρκέτο σαν να ήταν λεπτό κλαδάκι και το πέταξε μέσα στη θάλασσα μαζί με τον έναν από τους ναύτες, «δίπλα από το καράβι». Ο άλλος ναύτης τσακίστηκε ανάμεσα στο κατάρτι

Εικόνα 1. Αγγλικά πλοία σε καταιγίδα, από τον Βίλεμ βαν ντε Βέλντε II. Ναύτες δουλεύουν ανάμεσα στα κουρελιασμένα πανιά, στα σπασμένα κατάρτια και στα κομμένα, μπερδεμένα ξάρτια, σε μια απέλπιδα προσπάθεια να μειώσουν την αντίσταση του πλοίου στον άνεμο.

και στην κουπαστή. Ο άνθρωπος που έπεσε στην αφρισμένη θάλασσα είχε φροντίσει να δέσει ένα σχοινί στο πόδι του· τελικά «σώθηκε, αλλά είχε πει τόσο θαλασσινό νερό και είχε τόσο καταπονηθεί, ώστε δεν μπορούσε ούτε να σαλέψει».

Στο μεταξύ τα κατάρτια που είχαν κοπεί ή είχαν σπάσει έμειναν μπλεγμένα με την αρματωσιά του καραβιού· ένας τρίτος ναύτης αγωνιζόταν να κόψει τα σχοινιά που τα κρατούσαν δεμένα στο σκάφος, ώστε να αφήσει τον καιρό «να τα πάρει μακριά». Όμως, γρήγορα επέστρεψε στο αμπάρι κρατώντας σφιχτά το χέρι του που είχε μια φρικτή πληγή· είχε «σχεδόν ακρωτηριαστεί στο αριστερό χέρι», καθώς προσπαθούσε να ελευθερώσει τα κατάρτια που κρέμονταν. Στο μεταξύ η φουρτουνιασμένη θάλασσα λυσομανούσε. «Η πλώρη του πλοίου» ήταν «όλη κάτω από το νερό», και η θάλασσα, σύμφωνα με τον επιβάτη Τζον Φοντέιν, «άφριζε ανάμεσά μας πάνω στο κατάστρωμα». Με κάθε βουτιά στο κύμα τα μπλεγμένα κατάρτια χτυπούσαν πάνω στα πλευρά του σκάφους, «κάνοντας το πλοίο να βροντά τόσο, ώστε περιμέναμε από στιγμή σε στιγμή τα κατάρτια να το διαπεράσουν από τη μια μεριά στην άλλη». Οι πιο έμπειροι ναυτικοί του *Dove* τώρα κείτονταν ανήμποροι, «θλιμμένοι που δεν μπορούσαν να φανούν χρήσιμοι», αλλά δίνοντας θάρρος στους υπόλοιπους με όλες τους τις δυνάμεις. «Μας περιέβαλλε μονάχα ο θάνατος και ο τρόμος μέσα μας και έξω από εμάς», καταλήγει ο Φοντέιν.<sup>1</sup>

Η παντοδυναμία των στοιχείων και η ευπάθεια της ανθρώπινης ζωής σημάδευαν την ψυχή κάθε ναυτικού των αρχών του δέκατου όγδοου αιώνα. Πολλοί ναυτικοί «ξυπνούσαν από ένα φρικτότατο ορμαγδό, που τον προκαλούσε ο τζόγος των κιλλιβάντων των κανονιών..., το τρίξιμο στα διαμερίσματα του καραβιού, το ουρλιαχτό των ανέμων μέσα από ξάρτια, ο συγκεχυμένος θόρυβος από το πλήρωμα του πλοίου... και το κροτάλισμα από τις αλυσίδες της τρόμπας». Ο Φράνσις Ρότζερς το 1704 παρακολουθούσε έντρομος μια καταιγίδα γεμάτη αστραπές: «ο ουρανός φαινόταν να είναι όλος μια φωτιά και [παντού] υπήρχαν ακτίνες στον ουρανό που συχνότατα εξακοντίζονταν σε μακριές φωτεινές φλέβες, με ανείπωτη οργή· ο τρόμος ήταν πολύ μεγάλος».<sup>2</sup> Κάποιες στιγμές στον αέρα υπήρχε «πολύ έντονη οσμή από θειάφι», καθώς «κάθε κύμα που έσκαζε σπίθιζε σαν αστραπή». Βροντεροί κεραυνοί, «τόσο βίαιοι, λες και θα έσκιζαν το πλοίο μας στα δύο», ήταν μερικές φορές τόσο δυνατοί, ώστε οι ναυτικοί «κουφαινόταν για λίγη ώρα». Ο ναυτικός Τζακ Κρέμερ περιγράφει μια καταιγίδα κατά την οποία όλοι στο καράβι έτρεμαν «σε κάθε κεραυνό» και ο καθένας κοιτάζε

τους υπόλοιπους «σαν να ήταν φαντάσματα».<sup>3</sup> Σε τέτοιες καταιγίδες οι άνεμοι στρίγγλιζαν στα ξάρτια τόσο δυνατά, ώστε «δεν μπορούσες να ακούσεις έναν άνθρωπο να μιλά, ακόμη κι αν κραύγαζε στο αυτί σου με όλη του τη δύναμη». Άλλη μορφή φυσικού κινδύνου ήταν οι άπνοιες, κατά τις οποίες ένα πλοίο μπορούσε να βρίσκεται για μέρες σε απόκοσμη θέση ακινησίας πάνω σε μια θάλασσα «λεία και λαμπερή σαν καθρέφτη». Από τη μια στιγμή στην άλλη μπορούσαν να ξεσπάσουν σίφουνες, να αναποδογυρίσουν και να βυθίσουν ένα σκάφος. Πάρα πολύ συχνά, όπως παρατηρούσε ο ναύτης Νεντ Κόξιο, «ο θάνατος» φανερωνόταν «μπροστά μας, σε μια περιοχή που θα γινόταν ο τάφος μας, αν δεν βρίσκαμε κάποιες άμεσες λύσεις».<sup>4</sup>

Το πλήρωμα και οι επιβάτες του *Dove* ήταν τυχεροί, όπως ήταν και ο Φράνσις Ρότζερς, ο Περιπλανώμενος Τζακ Κρέμερ και ο Νεντ Κόξιο. Αυτοί επιβίωσαν· έζησαν για να διηγηθούν τις ανατριχιαστικές ιστορίες τους. Πολλοί άλλοι δεν τα κατάφεραν. Ο βυθός του Ατλαντικού είναι στρωμένος από ανώνυμους τάφους των άτυχων, με τα σάπια κουφάρια από πολυάριθμα ξύλινα καράβια που χάθηκαν στο νερό, συχνά χωρίς ίχνος. «Οι θαλασσινοί δεν πρέπει ... να καταμετρώνται ούτε μεταξύ των ζωντανών ούτε μεταξύ των νεκρών», εξηγεί ένας εφημέριος εξοικειωμένος με τους κινδύνους της ζωής στη θάλασσα· «η ζωή τους είναι απλώς αναστολή της θανατικής ποινής». Στην καθημερινή ζωή τους, συλλογίζεται ένας άλλος κληρικός, οι ναυτικοί «βρίσκονται κάθε στιγμή πολύ κοντά στα όρια του θανάτου και της αιωνιότητας».<sup>5</sup> Οι κίνδυνοι στα όρια της αιωνιότητας στοίχειωναν τους ναυτικούς της ανοιχτής θάλασσας κατά το δέκατο όγδοο αιώνα, καθώς αρμένιζαν στους αφιλόξενους ωκεανούς της υδρογείου σε μικρά και εύθραυστα ξύλινα σκάφη. Οι τρομακτικοί θαλάσσιοι κίνδυνοι αποτελούσαν μια από τις κύριες πραγματικότητες της ζωής τους.

Πράγματι, το δράμα της ζωής και του θανάτου στο θαλασσινό ταξίδι γέννησε ένα «ειδύλλιο της θάλασσας» που για καιρό (και, δικαίως από πολλές απόψεις) δέσποσε στη ναυτική ιστορία. Υπάρχει μια βαθιά έξαρση στην εικόνα του ευκίνητου, αποφασισμένου ναυτικού που ανεβοκατεβαίνει στο κατάρτι του καραβιού μέσα στη φουρτουνιασμένη θάλασσα, που μάχεται με τους ανέμους, τα κύματα και τις αναποδιές για να κερδίσει το ψωμί του. Μια τέτοια εικόνα επιβάλλει την προσοχή, το σεβασμό, ακόμη και το δέος, ιδιαίτερα σε ένα έθνος όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες, που έχει ανατραφεί με τους ήρωες των συνόρων και την περιπετειώδη, κάποτε κακόβουλη, κατάκτηση της φύσης.<sup>6</sup>

Η αμερικανική ναυτική εικονοπλασία οφείλει πολλά στον Σάμιουελ

Έλιοτ Μόρισον, ευπατρίδη από τη Βοστώνη, ναύαρχο, πατριώτη, ρομαντικό και ιστορικό του Χάρβαρντ.<sup>7</sup> Οι ναύτες του καθηγητή Μόρισον έβγαιναν στη θάλασσα εντελώς μαγεμένοι. Ήταν «νεαροί που αγαπούσαν την περιπέτεια», αγροτόπαιδα με «αγάπη για τα ταξίδια», που ποθούσαν «να βγουν στη θάλασσα, αντί να ξεχερσώνουν τη γη και να σχίζουν ντούγκες για τα βαρέλια». Ή, πιο ποιητικά: «Όταν οι γκριζες ημέρες του Νοεμβρίου διαδέχθηκαν τη λαμπρότητα του ινδιάνικου καλοκαιριού, η μεταλλική φωνή από τις αγριόχηνες πάνω από τα κεφάλια τους προκαλούσε επιτακτικά το πνεύμα των νέων για πλούτο και περιπέτεια».<sup>8</sup> Ο θαλασσινός του Μόρισον δεν είναι πολύ διαφορετικός από τον Ίσμαελ στο *Μόμπι Ντικ* του Χέρμαν Μέλβιλ, που έφυγε στη θάλασσα για να δραπετευτεί από «ένα νοτερό, μουντό Νοέμβριο στην ψυχή [του]», να ορμήσει στην περιπέτεια και να δοκιμάσει τον εαυτό του σε μια προσωπική αναζήτηση για την αλήθεια και τη γνώση.<sup>9</sup> Ο νεαρούλης του Μόρισον ήταν ίσως λίγο περισσότερο υλιστής και λίγο λιγότερο φιλόσοφος. Όμως, και οι δύο ήταν παραλλαγές του ρομαντικού θέματος.

Τέτοιες εικόνες έχουν ελάχιστη σχέση με τις ζωές των αγγλο-αμερικανών ναυτικών κατά το πρώτο μισό του δέκατου όγδοου αιώνα και συνεπώς έχουν μικρή παρουσία σε αυτή τη μελέτη. Το θάρρος και η περιπέτεια –όπως φάνηκαν, για παράδειγμα, πάνω στο *Dove*– αφθονούν στις σελίδες που ακολουθούν, αλλά υπάρχουν λιγοστές μόνο αναφορές στη λατρεία του ταξιδιού και στη ρομαντική ενδοσκόπηση. Άλλωστε, οι αρχές του δέκατου όγδοου αιώνα ήταν μια προρομαντική εποχή, αν και κάποια στοιχεία ρομαντικής ιδεοληψίας για τη θάλασσα εμφανίζονται στις διηγήσεις για ταξίδια γύρω από τον κόσμο και σε μυθιστορήματα, όπως ο *Ροβινσών Κρούσος*. Είναι σημαντικό να έχουμε κατά νου ότι οι ναύτες του Μόρισον και του Μέλβιλ ανήκουν (αν ανήκουν κάπου) στο δέκατο ένατο αιώνα.

Η ρομαντική εικόνα του θαλασσινού ταξιδιού τείνει να αποκρύψει σημαντικά χαρακτηριστικά της ζωής στη θάλασσα κατά το δέκατο όγδοο αιώνα. Για παράδειγμα, η εικόνα αυτή παρουσίασε λανθασμένα τα κίνητρα των ανθρώπων που συνέδεσαν τη μοίρα τους με τη θάλασσα. Όπως παρατηρεί ο Τζέσι Λέμις σχετικά με το όραμα του Μόρισον για τη ναυτική ζωή, «η παρουσία... δραπετών και αλητών, ατόμων ανίσχυρων μέσα σε ένα σκληρό περιβάλλον, κάνει την αγάπη του ταξιδιού να φαίνεται σαν ειρωνική παρωδία των κινήτρων που ώθησαν μερικούς τουλάχιστον ανθρώπους να βγουν στη θάλασσα».<sup>10</sup> Επιπλέον, ρομαντικοί ιστορικοί της θάλασσας έτειναν σε μεγάλο βαθμό να ερμηνεύουν την αναζήτηση του ναυτικού, όπως του Ίσμαελ, με ατομικούς και εθνικούς όρους.<sup>11</sup> Όμως, οι αγώνες εναντίον της φύσης,

όπως και πολλές συγκρούσεις ανάμεσα σε ανθρώπους, ήταν, κατά βάθος, συνεργατικά και συλλογικά εγχειρήματα. Και αυτές οι αντιπαραθέσεις, όπως κι ένα μεγάλο μέρος της ναυτικής ζωής, προσδιορίζονται σε μεγάλο βαθμό από το διεθνή χαρακτήρα τόσο της ναυτικής εργασίας, όσο και των ιδίων των ναυτεργατών. Έτσι, η ρομαντική οπτική έχει παρερμηνεύσει ή παραλείπει ζωτικά τμήματα από τα βιώματα του ναυτικού.

Η ρομαντική εικόνα έχει παραμορφώσει την πραγματικότητα της ζωής στη θάλασσα, καθώς επικεντρώνεται στην πάλη του ανθρώπου με τη φύση, αποκλείοντας άλλες όψεις της ναυτικής ζωής, κυρίως τη συγκλονιστική αντιπαράθεση ανθρώπου με άνθρωπο. Μια πλήρης κατανόηση της ζωής στη θάλασσα απαιτεί μια ευρύτερη κοινωνική προσέγγιση, που λαμβάνει υπόψη της το πλήρωμα του *Done*, όταν λογομαχούσε με τον έμπορο-πλοιοκτήτη για τους μισθούς· τον Τζακ Κρέμερ, όταν ανέτρεπε τακτικά τους σχεδιασμούς των καπετάνιων του λιποτακτώντας από τα πλοία τους· και τον Νεντ Κόξιν, όταν έπαιζε το παιχνίδι των γνώσεων με τους βασιλικούς αξιωματούχους, για να αποφύγει την υποχρεωτική ναυτολόγηση σε πολεμικό πλοίο. Το δίλημμα του ναυτικού πήγαινε πέρα από τις απειλητικές, φαινομενικά απεριορίστες δυνάμεις της φύσης τις οποίες αντιμετώπιζε. Το ναυτάκι ήταν παγιδευμένο ανάμεσα στο διάβολο και στο βαθύ ωκεανό: από τη μια μεριά βρισκόταν ο καπετάνιος· είχε για στηρίγματα τον έμπορο και τον βασιλικό αξιωματούχο και διέθετε σχεδόν δικτατορικές εξουσίες, οι οποίες υπηρετούσαν ένα καπιταλιστικό σύστημα, που κάλυπτε με γοργούς ρυθμούς ολόκληρη την υδρόγειο. Από την άλλη βρισκόταν ο ανηλεής και επικίνδυνος φυσικός κόσμος. Πολλές σημαντικές ιδέες και πρακτικές γεννήθηκαν στην κοινωνική ζώνη μεταξύ του κινδύνου από τον άνθρωπο και του κινδύνου από τη φύση που κυριαρχούσαν στη ζωή του ναυτικού.

Ο ναύτης του ωκεανού κατά το δέκατο όγδοο αιώνα παραμένει ακόμη ένας άγνωστος άνθρωπος από κάθε άποψη. Για παράδειγμα, ο Γκάρι Νας παρατηρούσε ότι σε όλα τα λιμάνια της πρώιμης βόρειας Αμερικής υπήρχαν εκατοντάδες ανεξάρτητοι ανειδίκευτοι εργάτες, μεταξύ των οποίων και ναυτικοί, αλλά τέτοιου είδους άνθρωποι «είναι ίσως η πιο δυσδιάκριτη κοινωνική ομάδα στην πρώιμη αμερικανική ιστορία, επειδή κινούνταν από λιμάνι σε λιμάνι πιο συχνά από τους μόνιμους κατοίκους των πόλεων, αλλάζαν κατοικίες, πέθαιναν νέοι και, καθώς ήταν τα πιο φτωχά μέλη της κοινωνίας των ελεύθερων λευκών, άφησαν πίσω τους τα λιγότερα αρχαιακά ίχνη στους φορολογικούς καταλόγους ή στα αρχεία έγγειας ιδιοκτησίας ή διαθηκών». <sup>12</sup> Παρόλα αυτά, «αν αγνοήσουμε αυτή την ομάδα των βιοπαλαιστών,

των φιλάσθενων, των κακοπληρωμένων ανθρώπων του μόχθου, σημαίνει ότι δεν λαμβάνουμε υπόψη εκείνους που χωρίς τη δική τους ζωή ο μηχανισμός του ναυτικού εμπορίου δεν θα μπορούσε να λειτουργήσει». <sup>13</sup> Τα σχόλια του Νας ταιριάζουν στην Αγγλία του δέκατου όγδοου αιώνα, της οποίας οι ναυτικοί είχαν ουσιώδη ρόλο, που όμως παραμένει σχεδόν αόρατος στην ιστορία της. <sup>14</sup> Σε αυτή τη μελέτη προσπάθησα να ανασύρω τα βιώματα του συνηθισμένου ναύτη στο πρώτο μισό του δέκατου όγδοου αιώνα, να συνεχίσω και να επεκτείνω τη ρηξικέλευθη μελέτη του Τζέσι Λέμις, και όλα αυτά να γίνουν μέσα στο πνεύμα της «ιστορίας από τα κάτω προς τα πάνω». <sup>15</sup> Μολονότι ήμουν υποχρεωμένος να ασχοληθώ με τους εμπόρους, τους πλοίαρχους, τους αξιωματικούς και τους βασιλικούς αξιωματούχους που διαμόρφωσαν τη ζωή του ναυτικού, σε όλη τη μελέτη η προσοχή είναι στραμμένη στον ίδιο τον απλό ναύτη – στις ελπίδες του, στους φόβους του, στις προσδοκίες του, στις ήττες και στις νίκες του. Ελπίζω οι διαπιστώσεις μου και οι υποθέσεις μου να ενθαρρύνουν επιπλέον έρευνες για τους δυσδιάκριτους, αλλά σημαντικούς εργάτες που κατοικούσαν σε έναν ξύλινο κόσμο.

Αυτό το βιβλίο, που τονίζει ιδιαίτερα τη συλλογική φύση της ναυτικής ζωής, είναι τμήμα μιας μεγαλύτερης τρέχουσας προσπάθειας: της μεταμόρφωσης της «ιστορίας της εργασίας» σε «ιστορία της εργατικής τάξης». Σύμφωνα με τα λόγια του Γρέγορι Σ. Κίλι, η νέα ιστορία «παύει απλώς να είναι μια κατηγορία της πολιτικής οικονομίας, ένα πρόβλημα των βιομηχανικών σχέσεων, ένα ιερό κείμενο αγιοποιημένων ηγετών της εργατικής τάξης, ένα χρονικό τοπικών ενώσεων ή ένα χρονολόγιο μαχητικών απεργιών. Αντίθετα, γίνεται τμήμα της ιστορίας της κοινωνίας. Οι εργάτες δεν παρουσιάζονται πια ως απομονωμένες μορφές που εμπλέκονται μόνο στα εργατικά σωματεία, στις απεργίες και στη ριζοσπαστική πολιτική· αντίθετα, μελετώνται στην ολότητά τους, η οποία περιλαμβάνει το πολιτισμικό υπόβαθρό τους και τις κοινωνικές τους σχέσεις, τις θεσμικές ομάδες των οποίων αποτελούν μέλη, καθώς επίσης και την οικονομική και πολιτική συμπεριφορά τους». <sup>16</sup>

Η κύρια πρόθεσή μου ήταν να μελετήσω τη συνολική προσωπική δραστηριότητα των ναυτεργατών· να ρωτήσω, όπως ο Γιουτζίν Ν. Γκενοβίτς, ο Χέρμπερτ Γ. Γκάτμαν και άλλοι, όχι «τι κάνανε σε αυτούς τους εργαζόμενους», αλλά «τι έκαναν αυτοί οι εργαζόμενοι για τους εαυτούς και πώς το έκαναν». <sup>17</sup> Για το λόγο αυτό το ενδιαφέρον μου εστίαστηκε κυρίως στις προσπάθειες των εργατών της θάλασσας να απελευθερωθούν από τις σκληρές συνθήκες και την εκμετάλλευση. Οι ναυτικοί μηχανεύονταν διάφορες τακτικές αντίστασης και μορφές αυτο-οργάνωσης. Δεν χρειάζεται να πούμε

ότι τέτοιες τακτικές και καινοτομίες έχουν σπανίως μελετηθεί στην παλαιότερη ναυτική ιστοριογραφία. Υπήρξαν ελάχιστες έρευνες για τις περιοχές και τους τρόπους με τους οποίους τα συμφέροντα και οι αξίες των πλοιοκτητών, των εμπόρων και των πλοιάρχων απέκλιναν από εκείνα του «απλού πληρώματος». Η ανυπαρξία έρευνας για το σύνολο των δραστηριοτήτων των ναυτικών –ή μελέτης για τους ανθρώπους αυτούς με τους δικούς τους όρους– έχει αφήσει στο σκοτάδι πολλά από τα ζωτικά χαρακτηριστικά του ναυτικού πολιτισμού.

Ο Ουίλιαμ Ουίντεν, ένας ιστορικός της πρώιμης Νέας Αγγλίας του δέκατου ένατου αιώνα, γράφει ότι «[αν] μπορούσαμε να κοιτάξουμε τη διαβίωση αυτών των σκληραγωγημένων ναυτικών μέσα στις μουντές καμπίνες τους, θα επρόκειτο πράγματι για ιστορία».<sup>18</sup> Αυτή η μελέτη σκοπεύει να απαντήσει στην πρόκληση του Ουίντεν, αλλά το κύριο ενδιαφέρον της είναι η ζωή του απλού ναύτη στη θάλασσα –στο υγρό και σκοτεινό αμπάρι του πλοίου, στο κατάστρωμα και ψηλά ανάμεσα στα πανιά– και δευτερευόντως μόνο η ζωή στη «μουντή καμπίνα» του στο λιμάνι. Για την προσπάθεια αυτή ήταν αναγκαία μια προσέγγιση που δεν προέρχεται μόνο από τις πρόσφατες μελέτες για την ιστορία της εργατικής τάξης, αλλά επίσης και από έργα της κοινωνικής, οικονομικής, πνευματικής και πολιτικής ιστορίας. Έχω επίσης αναζητήσει δάνεια από άλλους επιστημονικούς κλάδους, ιδιαίτερα τη γλωσσολογία, την κοινωνιολογία, τα οικονομικά, την ανθρωπολογία και ειδικότερα την εθνογραφία. Αυτή η διεπιστημονική προσέγγιση απορρέει από την πίστη ότι η ιστορία των ανθρώπων της θάλασσας μπορεί και πρέπει να είναι κάτι περισσότερο από ένα χρονικό ναυάρχων, πλοιάρχων και ναυμαχιών: πρέπει να μπορεί να μιλά για ευρύτερα ιστορικά προβλήματα και διαδικασίες. Ο διεθνής χαρακτήρας της ζωής και της εργασίας των ναυτικών απαιτεί μια διεθνή ιστορία, που συνδέει το παρελθόν της Βρετανίας και της Αμερικής με ευρείες διαπολιτισμικές ιστορίες της ηπειρωτικής Ευρώπης και της Μεσογείου, της Αφρικής, καθώς και των Ανατολικών και Δυτικών Ινδιών. Ο ναύτης μάς προκαλεί να υιοθετήσουμε τη σχεδόν νομαδική κινητικότητά του και να τον ακολουθήσουμε από λιμάνι σε λιμάνι γύρω από την υδρόγειο. Ο διεθνής χαρακτήρας της ζωής του μας δελεάζει να υπερβούμε τους συχνά τεχνητούς φραγμούς της περιφερειακής-εθνικής ιστορίας.

Το εμπόριο συνέδεσε τα έθνη και τις περιοχές του κόσμου, και ο δέκατος όγδοος αιώνας –«ο αιώνας του εμπορίου»– ήταν ιδιαίτερα σημαντικός για την αύξηση των εμπορευματικών δόσοληψιών. Ο αιώνας του εμπορίου ήταν κατ' ανάγκη ο αιώνας στον οποίο αναπτύχθηκε η ναυτεργατική τάξη, ένα

γεγονός που προσφέρει πειστικούς λόγους για τη μελέτη των ναυτικών κατά την περίοδο μεταξύ του 1700 και του 1750.<sup>19</sup> Σε αυτή την περίοδο εκδηλώνεται η ωρίμανση του κλάδου της βρετανικής εμπορικής ναυτιλίας, καθώς και η αξιοσημείωτη ανάπτυξη του αμερικανικού εμπορικού ναυτικού. Η ναυτική ηγεμονία της Βρετανίας σχηματοποιείται, η δομή της αυτοκρατορίας σταθεροποιείται και εδραιώνεται, ενώ η διεθνής αλυσίδα αγορών γίνεται ολοένα πιο συστηματική και τακτική. Γίνεται μια ισχυρή προσπάθεια σταθερότητας για το εμπόριο του Βόρειου Ατλαντικού. Το ναυτικό επάγγελμα παγιώνεται ως μια σχετικά τακτική, ισόβια απασχόληση για ακόμη μεγαλύτερους αριθμούς μισθωτών εργατών. Πράγματι, οι ναυτικοί είναι μια από τις πιο παλιές και πιο πολυάριθμες ομάδες ελεύθερων μισθωτών εργατών στις οικονομίες της Βρετανίας και της Αμερικής. Οι εμπειρίες τους δείχνουν με πολλούς τρόπους προς τη Βιομηχανική Επανάσταση.

Σε συμφωνία με την αυτοκρατορική και διεθνή οργάνωση της ναυτικής αγοράς εργασίας κατά το δέκατο όγδοο αιώνα, η έρευνά μου επικεντρώθηκε στους αγγλο-αμερικανούς ναυτικούς, τους διατλαντικούς ναύτες που ήταν υπήκοοι του βρετανικού Στέμματος. Οι ναυτικοί, ανεξάρτητα αν ήταν επίσημα μόνιμοι κάτοικοι του Μπρίστολ, του Πορτ Ρόιαλ, της Γλασκόβης, της Βοστώνης, του Λονδίνου, του Λίβερπουλ ή της Φιλαδέλφειας, αποτελούσαν τμήματα του ίδιου ναυτικού πολιτισμού και της ίδιας ναυτικής κοινωνίας: για αυτό το λόγο πρέπει να μελετηθούν μέσα σε ένα πλαίσιο που τους τοποθετεί τόσο εντός της Βρετανικής Αυτοκρατορίας, όσο και εντός του ευρύτερου κόσμου.

Αυτή η μελέτη είναι οργανωμένη κατά θέματα. Αρχίζει με μια επισκόπηση του κόσμου των ναυτικών γύρω στο 1740, η οποία περιηγείται στα σημαντικότερα λιμάνια του Βρετανικού Βόρειου Ατλαντικού, περιγράφει τα αγαθά που στοιβάζονται στους ντόκους και στις αποβάθρες, και τέλος απαριθμεί αυτές τις όψεις της πολιτικής οικονομίας και της ιστορίας που διαμόρφωσαν τη ζωή του ναυτικού. Το Κεφάλαιο 2 πραγματεύεται την οργάνωση και το βίωμα της εργασίας στη θάλασσα. Το Κεφάλαιο 3 μελετά το «μισθό» στην ελεύθερη μισθωτή εργασία και αναλύει τις μισθολογικές κλίμακες και διαπραγματεύσεις. Το Κεφάλαιο 4 εξετάζει το ναυτικό πολιτισμό και το πνεύμα κοινότητας στη θάλασσα, ενώ το Κεφάλαιο 5 ερευνά τη ναυτική εξουσία και την εργασιακή πειθαρχία. Το Κεφάλαιο 6 εξετάζει τον κοινωνικό κόσμο της πειρατείας, διατυπώνοντας υποθέσεις για τους τρόπους με τους οποίους ενσωμάτωσε χαρακτηριστικά της ευρύτερης κουλτούρας της ναυτικής εργασίας. Το Συμπέρασμα επιστρέφει σε ένα πιο γενικό επίπεδο



ανάλυσης, συσχετίζοντας τα βιώματα του ναυτικού με τη διαδικασία κοινωνικής αλλαγής και ανάπτυξης της εργατικής τάξης στην Αμερική και στην Αγγλία.

Στο κείμενο, έχει διατηρηθεί η αρχική ορθογραφία σε όλα τα παραθέματα\* και η σημείωση *sic* χρησιμοποιείται μόνο όπου το νόημα είναι ίσως ασαφές. Όλες οι ημερομηνίες αποδίδονται στο παλαιό Ιουλιανό ημερολόγιο, εκτός από εκείνες από την 1η Ιανουαρίου έως την 25η Μαρτίου, που εμφανίζονται σύμφωνα με το νέο Γρηγοριανό ημερολόγιο.

Αναδημιουργώντας την κοινωνική και πολιτισμική ζωή του κοινού ναυτικού των αρχών του δέκατου όγδοου αιώνα, ο στόχος μου ήταν να διηγηθώ μια ιστορία, αλλά και να γράψω μια ιστορία. Ελπίζω ότι οι γενικοί αναγνώστες, όπως και οι ειδικοί, θα βρουν ενδιαφέρουσα την προσπάθεια. Ακολουθώντας τον Τομπάιαν Σμόλετ, έναν από τους παλαιότερους συγγραφείς που ενδιαφέρθηκαν για τα δεινά του ναυτικού, προσπάθησα επίσης να εμπνεύσω «εκείνη την ευγενή αγανάκτηση που πρέπει να κινεί την ψυχή του αναγνώστη εναντίον της οικτρής και αχρείας κατάστασης του κόσμου».<sup>20</sup> Όπως θα δούμε με άφθονες, κάποτε αποτρόπαιες λεπτομέρειες, το κεφάλτο ναυτάκι πράγματι έζησε σε έναν κόσμο όπου κυριαρχούσε πλήρως η «οικτρή και αχρεία» πλευρά. Η δημιουργική επιβίωσή του μέσα σε αυτόν είναι το θέμα τούτου του βιβλίου.

---

\* Είναι σαφές ότι η αρχική ορθογραφία των παραθεμάτων διατηρείται στο αγγλικό κείμενο. Στην παρούσα ελληνική έκδοση περιέχεται η μετάφραση των παραθεμάτων αυτών. (Σ.τ.Μ.)