

## Οι Πειρατές

*Δεν υπάρχει παρόν ή μέλλον.  
Μόνο το παρελθόν επαναλαμβάνεται.  
Ξανά και ξανά.*

- Ευγ. Ο'Νηλ (1888 - 1954)

Η ατμόσφαιρα ήταν άκρως φορτισμένη, του Αρχηγού τα μάτια πετούσαν φλόγες, το στόμα άγριες κραυγές, ενώ είχε υψώσει “σπάθα ναυμάχου” που έσειε απειλητικά λίγο πάνω απ’ το επιμελημένο μίζανπλί των δύο κυριών. Με βαριά αμφίεση εποχής, όρθιος εμπρός του, αυτές εφαινότο να είναι στα πρόθυρα νευρικής κρίσης, μία δε ελαφρά ταλάντευση επρόδιδε ότι, είχε κλονισθεί η ευστάθειά των. Αλλοίμονο δε, όπως δεν άργησε να φανεί, είχε και η στεγανότης των κλονισθεί επίσης. Το όνομα του Αρχηγού κωλύομαι να σας φανερώσω, αφού αφορά “δεδομένα προσωπικού χαρακτήρος” που έχουν θεσπισθεί προς προστασίαν πάσης και παντός καιρού, - “παραβατικότητα”.

Ψηλά στο τσιμπούκι της μετζάνας, σε αύρα πειρατικής αλαζονείας, κυμάτιζε η σημαία - “Jolly Roger” - της παραβατικής συντεχνίας, μαύρο φόντο, βαθύ ανατρεπτικό κόκκινο στην ούγια, βλοσυρή λευκή κάρρα, δύο κόκκαλα χιαστί.

Το ανωτέρω περιστατικό διαδραματίζεται στον “Χρυσούν Αιώνα της πειρατίας”, όπως ονόμασαν την εποχή φιλοπαίγμονες ιστορικοί, που κράτησε περί τα 30 ..... μόνο χρόνια, - τέλος του 17<sup>ου</sup> αιώνα μέχρι και το πρώτο τέταρτο του 18<sup>ου</sup>.

Τις θάλασσες όργωναν τότε, buccaneers, filibusters, freebooters, corsairs κοκ, κοκ, κατά τη ναυτική ορολογία και αναλόγως της προέλευσης και της αποστολής ή των στόχων, που έκαστος “παραβατικός” θαλασσοπόρος υπηρετούσε. Και να σημειωθεί ότι, πολλοί εξ’ αυτών επισήμως υπηρετούσαν εθνικούς σκοπούς, την αποδιάρθρωση π.χ. των θαλάσσιων επικοινωνιών, επιδρομές κατά παράκτιων εποικισμών και εμπορίων του εχθρού κ.λπ.

Το επάγγελμα είχε βέβαια τις δυσκολίες και τις ιδιαιτερότητές του, πολλοί δε το ασκούσαν ανεπισημως – συμπεριφορά εντελώς παραβατική, με βαρύτερες ποινές αν έπεφταν στα χέρια της εξουσίας. Άλλοι, λίγοι και εκλεκτοί, είχαν επιτύχει αναγνώριση των επαγγελματικών τους δικαιωμάτων, επιστοποιήτο δε τούτο με επίσημο τίτλο – “Letter of Marque” (L.o.M.) – με τον οποίο τους είχε εφοδιάσει η εξουσία.

Λαμπρός εκπρόσωπος της δεύτερης κατηγορίας υπήρξε ο περίφημος Francis Drake, αρχιπειρατής, ναύαρχος, ιπότης και μέγας θαλασσοπόρος .

Στην απεραντοσύνη πάντως της θάλασσας οι ιδιότητες και οι ρόλοι δεν ήσαν ξεκάθαροι, οποιοδήποτε πλοίο ήταν πιθανός στόχος, η δε εθνικότητα εκάστου ήταν αμφίβολη αφού ο καθείς σήκωνε τη σημαία που επέβαλε η περίσταση. Φυσικά και οι τίτλοι L.O.M. δεν ήσαν “εγγυημένοι”.

### Ταραγμένη εποχή

Ήταν μιά ιδιαιτέρως ταραγμένη εποχή, αρνητικών ανά τον κόσμο οικονομικών, πολιτικών και κοινωνικών συγκυριών που έστελνε χιλιάδες απελπισμένους, τυχοδιώκτες, συνήθεις παραβατικούς κ.ο.κ. ν’αναζητήσουν την τύχη τους στη θάλασσα και τη χαρούμενη αρπαγή, φαινόμενο που άλλωστε παρατηρείται σε κάθε τέτοια εποχή.

Ενα ιδιαιτέρως αρνητικό φαινόμενο της εν λόγω εποχής αποτελούσαν οι ισχυρές παραεξουσίες που είχαν εγκαθιδρύσει κλειστές συντεχνίες / επαγγέλματα, τον έλεγχο των οποίων κρατούσαν σφικτά ολίγοι αξιωματούχοι (Πρόεδροι, αντιπρόεδροι, γραμματείς κ.ο.κ.). Εφάρμοζαν αυτοί, μονοπωλιακές έως εκβιαστικές πρακτικές προς προστασία κυρίως προσωπικών συμφερόντων και φιλοδοξιών, φυσικά σε βάρος της προόδου και ευημερίας του κοινωνικού συνόλου, πράγμα που δηλητηρίαζε και τελμάτωνε την “καθημερινότητα του πολίτη”. Αξίζει δε, εν παρόδω μόνο, ν’ αναφερθεί ότι, τέτοιες ακριβώς συντεχνιακές ενώσεις υπήρχαν στην αρχαία Ρώμη και ονομάζονταν collegia και ότι, ο αλήστου μνήμης Μπενίτο Μουσσολίνι, Ιταλός δημοδιδάσκαλος και μετέπειτα, “Ντούτσε”, επιχείρησε (1923) να εφαρμόσει έναν τέτοιο κρατικό συνεργατισμό (συντεχνιακό κράτος – όπου το κουμάντο το έχουν τα συνδικάτα) και οδήγησε την πατρίδα του στη γνωστή καταστροφή. Εντελώς συμπτωματικά ως σημειωθεί ότι, κι’ εμείς οι ..... αει-ναύτες ζούμε σ’ ένα σύγχρονο συντεχνιακό κράτος, θα ήταν άραγε υπερβολή να υποθέσουμε ότι διολισθαίνουμε προς μιά φαιά μεσαιωνική πραγματικότητα; Τα παρ’ ημίν collegia, απλή συνωνυμία τα συνδέει με τα Ρωμαϊκά, τα δε σύγχρονα – ειρήσθω εν παρόδω - λειτουργούν παρανόμως, δεδομένου ότι είναι ιδιωτικά και όπως γνωρίζουμε η παραγωγή και διάδοση γνώσεων έχει κρατικομονοπωλιακό χαρακτήρα στη χώρα μας και παρέχεται εντελώς δωρεάν (!). Γι’ αυτό και οι αξιωματούχοι της συντεχνίας των ακαδημαϊκών τα μάχονται με σθένος και ανιδιοτέλεια ώστε, ν’ αποτρέψουν τον κίνδυνο εμπορευματοποίησης της Παιδείας (!) Κι’ ο νους του ψυλλιασμένου αναγνώστη, ως μη τρέξει στο φασιστικό “Κρατικό Συνεργατισμό” του κ. Μπενίτο ..... όπου οι υπερεξουσίες των συντεχνιών έχαιραν συνταγματικής κατοχύρωσης, δεδομένου ότι παρ’ ημίν και επί του παρόντος, μόνο ένα άρθρο του

Συντάγματος παρέχει τέτοιου είδους κατοχύρωση, και μόνο για μιά συντεχνία.

Πως όμως και διατί οι αξιωματούχοι, - πλέον επίκουροι, επικουρικοί, ευεργετικοί, κοκ, κοκ, - σφόδρα μεριμνούν για τα ατομικά τους κέρδη και συμφέροντα, ενώ ήκιστα φροντίζουν για τον κρίσιμο, εθνικό, θεσμικό ρόλο και σκοπό που (υποτίθεται ότι,) υπηρετούν; Στην πραγματικότητα ελάχιστοι εργάζονται στο χώρο της “Δωρεάν και Δημόσιας”· όπου οι μεν σπουδαστές ασχολούνται με διαμαρτυρίες, καταλήψεις, κόμματα κοκ, κοκ, οι δε καθηγητές με την άλωση του δημοσίου τομέα, την πολιτική, κοκ, κοκ. Ποιός διδάσκει ποιόν, και γιατί, αλλά τα πτυχία διανέμονται με κανονικούς, ικανοποιητικούς ρυθμούς ;... Στην ταραγμένη εποχή μας, πλήθος οι παραβάσεις και οι παραβατικοί. Στους πίο κρίσιμους τομείς.

### Πειρατής, θαλασσοπόρος, Ιππότης και ..... δήμαρχος

Ο Sir Francis Drake (c.1545-1595) προηγήθηκε του “χρυσού Αιώνα της πειρατίας” κατά 150 χρόνια· - ήρωας, και μέγας παραβατικός, διό και η Βασίλισσα Ελισάβετ τον έχρισε ιππότη. Δεν μπορεί ως εκ τούτου ν’ απουσιάζουν η μορφή και τα κατορθώματά του, από μιά πρόχειρη σκιαγράφηση της παλαιάς και νέας πανίδας των ναυτικών “παραβατικών”. Το 1567 πλοιάρχευσε στο πλοίο “Judith”, - ήταν εικοσιδύο ετών – διέπλευσε τον Ατλαντικό και έφερε σε .... αίσιο πέρας την επίσημη “αποστολή” του στον Κόλπο του Μεξικού προσβάλλοντας Ισπανικά πλοία και κτίσεις.

Το 1572, ήδη διάσημος – έλαβε από τη βασίλισσα εντολή να διενεργεί καταδρομές, δηλαδή λεηλασίες κατά των Ισπανών· χωρίς να χάσει καθόλου καιρό, απέπλευσε με δύο πλοία, τα “Πασάς” και “Κύκνος”, 70 και 25 τόνων αντιστοίχως, και διέπραξε δύο άθλους, ήτοι:

Διέπλευσε με τα δύο ως άνω καρυδότσουφλα τον Ατλαντικό, και ακολούθως κατέλαβε τη σημαντική πόλη Νόμπρε δε Ντίος στον Παναμά, που την καταλήστεψε αποκομίζοντας πλούτο, δόξα και ισχύ. Κατόπιν τούτου καθιερώθηκε ως ο επίσημος καταδρομέας (δηλ. αρχιπειρατής) της Βασίλισσας, αλλά και λαϊκός ήρωας.

Μ’αυτά τα φόντα το 1577 παρουσίασε στη βασίλισσα ένα παράτολμο σχέδιο, να ταξιδέψει δηλαδή στις Νότιες θάλασσες, αφού διαπλεύσει τον πορθμό του Μαγγελάνου, - κάτι που ουδείς μέχρι τότε Αγγλος είχε αποτολμήσει -. Μ’ ενθουσιασμό και συγκίνηση η βασίλισσα υιοθέτησε το τολμηρό σχέδιό του και έθεσε στη διάθεσή του τ’ απαραίτητα μέσα. Κύριο στόχο της αποστολής η βασίλισσα όρισε τους θησαυρούς των

Ανατολικών Ινδιών, νέες κτήσεις και κατακτήσεις για την πατρίδα και την ίδια, την ανακάλυψη της Terra Australis κοκ. κοκ.

Το Δεκέμβριο του ιδίου έτους αναχώρησε με πέντε μικρά πλοία, 166 άνδρες πλήρωμα, απέραντη αισιοδοξία και θάρρος· παρέπλευσε τις Πορτογαλικές ακτές, τις ακτές του Μαρόκου, τα νησιά Cape Verde, τις ακτές της Βραζιλίας, και τον Απρίλιο του 1578 φουντάρισε στο Rio de la Plata. Εκεί, αφού πήρε προμήθειες και κρέμασε ένα συνωμότη στασιαστή, συνέχισε τον πλου νότια, παραπλέοντας τις ανατολικές ακτές της Αργεντινής. Στις 21 Αυγούστου μπήκε στα Στενά του Μαγγελάνου, βγήκε, μετά πλου 16 ημερών στον Ειρηνικό, και συνέχισε βόρεια παραπλέοντας τις ακτές της Χιλής και του Περού αλλά όχι ..... αβλαβώς. Ουδείς Ισπανός ναύαρχος ή ..... εμποροναύτης θα μπορούσε να διανοηθεί την ύπαρξη Αγγλικού κουρσάρικου στην περιοχή τους, ώστε ο Ντρέικ τους έπιανε εντελώς στον ύπνο. Κούρσεψε πλοία και παράκτιες εγκαταστάσεις, μέχρι που τ'αμπάρια του δεν χωρούσαν άλλο πλούτο, ώστε η λεία έφευγε για την Αγγλία φορτωμένη σε “κατασχεμένα” πλοία.

Συνεχίζοντας το ταξίδι του βόρεια έφτασε τις 48° βόρειο πλάτος και προσπάθησε ν'ανακαλύψει το “Βορειοδυτικό Πέρασμα”. (North West Passage – διέξοδος προς Ατλαντικό, βορείως των ακτών του Καναδά). Φυσικά εδώ απλώς ήταν βαθειά νυχτωμένος. Διότι τούτο βρίσκεται 22° βορειότερα.

Κατόπιν τούτου γύρισε πλώρη δυτικά και .... αρκέστηκε να διαπλεύσει τον Ειρηνικό, στις 15 Ιουνίου του 1580 παρέπλευσε στο Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδος, μπήκε στον Ατλαντικό και στις 26 Σεπτεμβρίου κατέπλευσε στο λιμάνι του Πλύμουθ με πλήρωμα 27 επιζήσαντες· σώος ο ίδιος και αβλαβής, εν αντιθέσει με το Μαγγελάνο που ουδέποτε γύρισε στην Πορτογαλία αφού εφονεύθη στις Φιλιππίνες. Το ταξίδι του Ντρέικ διήρκησε 2 χρόνια και 10 μήνες. Το 1581 έγινε δήμαρχος του Πλύμουθ.

### Το Πειρατικό .... Κίνημα

Οι ... σοβαροί πειρατές είχαν επίσημη βασιλική εντολή να ενεργούν καταδρομές εναντίον πλοίων και ακτών του εχθρού, υπήρχαν πειρατικές τάξεις και διακρίσεις, κορυφαίος δε της ανωτέρας τοιαύτης υπήρξε ο προρρηθείς Ντρέικ. Ακολούθως υπήρχε ο Μεσαίος πειρατικός Χώρος - που τάφερνε βόλτα, τότε είχε βασιλική εξουσιοδότηση, τότε όχι, συνήθως δε απλώς ισχυριζόταν ότι είχε, και πάντα κούρσευε τα πλοία του εχθρού αλλά : Η εθνικότης ενός πλοίου ήταν ασταθής και δεν ήταν βέβαιο ότι, η σημαία στο άλμπουρο φανέρωνε την πραγματική εθνικότητα του πλοίου. Ο εύελπισ πειρατής ώστε, “εδικαιούτο” να κουρσέψει το “κατάλληλο” πλοίο, και όταν ακόμη ήταν βέβαιος ότι, δεν

ήταν εχθρικό. Τα τσούρμα τέλος των πειρατικών αποτελούσαν την τρίτη τάξη.

Τολμηροί, αδίσταχτοι, λαμπροί ναυσιπλόοι και ναυμάχοι οι πειρατές, ήσαν ικανοί, με την ίδια άνεση, να διαπράξουν εγκλήματα απίστευτης βαρβαρότητας, αλλά και πράξεις γεναιοφροσύνης σ' αυτούς που εμπιστεύονταν, δηλαδή στους εμπόρους οινοπνεύματος, γυναικών κ.λπ. Στη μοιρασιά ήσαν δίκαιοι και οι ανάπηροι που κατά την εκτέλεση του .... καθήκοντος έχασαν μάτι, πόδι, χέρι κοκ έμεναν μόνιμα στο πλοίο σε βοηθητικούς ρόλους, κυρίως μάγειροι.

Το εξής περιστατικό, όπως το αφηγείται ο William Snelgrave, πλοίαρχος του δουλεμπορικού Bird Galley (B.G.), δίνει μια γεύση περί της τέχνης των πειρατομαγειρών που λάβαιναν το χρίσμα λόγω αναπηρίας.

Το απόγευμα της Πρωταπριλιάς του 1719 το B.G. μπήκε στις εκβολές του Sierra Leone όπου φουντάρησε για να περάσει τη νύχτα, εκεί περίπου που σήμερα βρίσκεται το Freetown. Μόλις έπεσε η νύχτα – που στους τροπικούς πέφτει γρήγορα – δέχτηκε επίθεση πειρατών που κατέλαβαν το σκάφος περίπου αμαχητί, και φυσικά το λεηλάτησαν. Ο πλοίαρχος Snelgrave, μ' ότι απέμεινε απ' το πλήρωμά του – οι περισσότεροι ακολούθησαν τους πειρατές -, ένα μήνα μετά το συμβάν, αναχώρησε για την Αγγλία μ' ένα σκάφος που του παραχώρησαν οι πειρατές. Εκεί δημοσιοποίησε την περιπέτειά του, εξ' ης δανείζομαι την κάτωθι συνταγή πειρατικής μαγειρικής.

“Ευθύς ως ο αρχηγός των πειρατών Captain Thom Cocklyn, - ένας κοντόχοντρος Εγγλέζος, ανέβηκε στο πλοίο, διέταξε όλα τα πουλερικά που βρίσκονταν στο πλοίο – χήνες, πάπιες, κότες, γαλοπούλες, πάραυτα να σφαχτούν και να μαγειρευτούν. Πράγματι ο μάγειρας, έσφαξε τα πουλερικά, αφαίρεσε φτερά κι άντερα και τα ‘ριξε σ’ ένα τεράστιο καζάνι, πρόσθεσε μερικά χοιρομέρια Βεσφαλίας και μια γκαστρομένη γουρούνα αφού τη ξεκοίλιασε χωρίς άλλη προπαρασκευή.

Όταν ετοιμάστηκε το “φαγητό”, έφεραν απ' τις αποθήκες του πλοίου τα ορεκτικά – τυριά, βούτυρα, ζάχαρη και πολλά άλλα καθώς και άφθονο οινόπνευμα και ακολούθησε γλέντι. Εξ όσων δε γνωρίζουμε απ' τη διήγηση του Snelgrave, οι γουρουνότριχες στο μενού δεν διατάραξαν την όρεξη ή την πέψη των συνδαιτημόνων.

Λόγος για υγιεινή διατροφή μάλλον δεν χωρεί· το εδεσματολόγιο φτωχό και ασταθές, οι προμήθειες λίγες και ήκιστα διατηρημένες, οι μέρες, βδομάδες, ή και μήνες στο πέλαγος, περνούσαν δύσκολα μέχρι την εμφάνιση λείας στον ορίζοντα. Όταν οι πειρατές έπιαναν ένα “πλουσιοβάπορο”, με τα σωστά στόρια, ο μάγειρας παρασκεύαζε το

“salmagundi”, έξοχη πειρατική σπεσιαλιτέ, μια ιδέα της οποίας δίνει η πιο πάνω περιγραφή. Έχει δε γραφεί – από ευφαντάσιους ιστορικούς φυσικά – ότι, όταν τα στόρια δεν ήσαν αρκετά έπεφτε θύμα έως και η γάτα του βαποριού.

Το αχαλίνωτο πειρατικό φαγοπότι κρατούσε μέχρι ..... τελικής πτώσεως, κανα-δυό εικοσιτετράωρα δηλαδή, και ακολουθούσε μακρά δίαιτα, και προσευχή σύντομα να πιάσουν άλλο πλοίο με τα κατάλληλα στόρια για το σωστό salmagundi. Αυτά, φυσικά, αφορούν το Μεσαίο πειρατικό Χώρο, δεδομένου ότι οι προνομιούχοι, κλάσεως Drake, δεν αντιμετώπιζαν τέτοια προβλήματα, για δε τους “τριτοκοσμικούς” πειρατές, ουδέν επ’ αυτού αναφέρει η Ιστορία.

### Οι εμποροναύτες

Τα έπη των πειρατών, συνήθως “βελτιωμένα”. “επηρεημένα” και καρυκευμένα κατά το ταλέντο του συγγραφέα και τις ανάγκες της αγοράς, υποδαύλιζαν τη λαϊκή φαντασία και καλλιεργούσαν “παραβατικές ορέξεις”. Η “Γενική Ιστορία των Πειρατών” του Daniel Defoe (1705, – το 1721 έγραψε το Ροβινσώνα Κρούσο) γνώρισε τεράστια εκδοτική επιτυχία, - 65 επανεκδόσεις, μεταφράστηκε δε σε δέκα γλώσσες.

Ομως, ενώ οι περί ών ο λόγος “παραβατικοί”, όργωναν κατά χιλιάδες τις θάλασσες σε αναζήτηση λείας, άλλοι, απείρως περισσότεροι, έβγαιναν στη θάλασσα και το ναυτικό μόχθο ταξιδεύοντας σαν εμποροναύτες ή εμποροκαπεταναίοι, ώστε να κερδίσουν με τον ιδρώτα τους, ότι τους επέτρεπαν η εποχή και οι συγκυρίες. Αλλά οι πρώτοι, (αναρχοπαραβατικοί;) θεωρούσαν τούτο απαξιωτικό και κάτω του χαρακτήρος των· δηλαδή τι : Να τους πούνε .... “εμποροκαπεταναίους” ή “εμποροναύτες” (!)

Αλλά και σήμερα, όπως προσφάτως μας πληροφόρησε γνωστή ναυτομπαρουφολογική γραφίδα : «Ο χαρακτηρισμός του πλοιάρχου ως εμποροκαπετάνιου είναι ανυπόστατος και ψευδεπίγραφος» και «αποτελεί λόγο αποστροφής της ναυτικής σταδιοδρομίας από τη νεολαία μας». Και το παραξικάρδιο κλου ερώτημα: «Αλήθεια ποιος αναμένει να διεκδικήσει μίαν αξιοπρεπή θέση, στον κρατούντα αξιακό κώδικα – κοινωνικό status – ένα επάγγελμα που είναι γνωστό ως “εμποροκαπετάνιος”;...» (sic)

Με συγκλόνισαν αυτά, τα τόσο αποκαλυπτικά, που διάβασα, κι ευθύς, αισθάνθηκα οδύνη, και αναδρομικώς την αλγηδόνα της κοινωνικής απαξίωσης, που επί δεκαετίες βίωνα εν τη ναυτική μου αγνοία.

Και να σκεφτείτε ότι, ο περί ου ο λόγος ονειδιστικός χαρακτηρισμός (“εμπορικός”, “εμπορική”, “εμπορικών”) δεν περιορίζετο σε προσωπικό / επαγγελματικό επίπεδο, αλλά περιείχετο στον τίτλο του αρμόδιου υπουργείου – “ΥΕΝ” ! “Εμπορικής” ήτοι ναυτιλίας.

Αν είναι δυνατόν ! Ευτυχώς όμως η νεοτάτη προοδευτική κυβέρνηση, εν τάχει και στο πλαίσιο ενός νέου και “ανανεωτικού” αλαλούμ, κατήργησε όχι μόνο το “εμπορικής” αλλά και αύτανδρο το πάλαι ποτέ ΥΕΝ.

Τούτο πλέον, εν μέρη συναγελάζεται, με το “Οικονομίας και Ανταγωνιστικότητας”. Κι’ ακριβώς εδώ, οφείλουμε ν’ αναγνωρίσουμε την ιδιοφυία του Συμβούλου που εμπνεύστηκε τον εν λόγω συναγελασμό ώστε, το “Ναυτιλίας”, δια των φαινομένων της ωσμωτικής πίεσης και διαπίδυσης, στο μεν “Ανταγωνιστικότητας” να προσδώσει υπόσταση τινά, στο δε “Οικονομίας”, κάποια αξιοπιστία. Δεδομένου ότι: α) Οι νόμοι της Φυσικής συγγενεύουν μ’αυτούς της Οικονομίας, και β) Η ωκεανοπόρος ναυτιλία μας αποτελεί πρότυπο ανταγωνιστικότητας σε διεθνές επίπεδο.

### Ο Νέος “Χρυσός”

Ο tempora ! Ο mores ! – Νέες, ακόμη πιο ταραγμένες εποχές είναι εδώ ! Για ..... **“Ακόμη καλλίτερες μέρες”** ! Η δε Ιστορία εξακολουθεί, ένα και μόνο διδάσκει, ότι, ουδέν διδάσκει.

**“Η πρώτη υποχρέωση μιάς χώρας είναι να σώζει τις ζωές των υπηκόων της”**. Τάδ’ έφη ο Jose Luis Zapatero, Πρωθυπουργός της Ισπανίας, όταν η πατρίδα του κατέβαλε 3,3 εκ. δολλάρια στους Σομαλούς πειρατές για ν’ απελευθερώσουν Ισπανικό αλιευτικό και τους 36 πλήρωμα που οι πειρατες κρατούσαν ομήρους στον Ινδικό. (TIME – 30/11/09).

Η πειρατία ανθεί και επεκτείνεται σε διεθνές επίπεδο, παρά τα “μέτρα” και φτάσαμε, ένα προηγμένο κράτος να διαπραγματεύεται, ως ίσος προς ίσον, και να καταβάλλει λύτρα στους πειρατές. Στην Ερυθρά, στα στενά του Bab El Mandeb, στον κόλπο του Oman, κοκ, κοκ, οι πειρατές ανεβάζουν τον πήχη. **“Λεφτά υπάρχουν, αρκεί να ξέρεις να τα διεκδικήσεις”**. Αν αυτό δεν το γνωρίζουν οι παντός τόπου, χρόνου και τάξεως πειρατές, ποιός τότε το γνωρίζει; Ευάριθμοι, πλην τολμηροί και ιδιαίτερος υπερήφανοι οι πειρατές, ανήκουστο κί επικίνδυνο θα ήταν να τους αποκαλέσει τις .... “εμποροπειρατές”. Να σημειωθεί δε ότι κοντά 2 εκατομμύρια άξιοι εμποροναυτικοί κινούν τον παγκόσμιο στόλο παραγωγικά, ειρηνικά και νοικοκυρεμένα, ουδείς δε εξ’αυτών διανοείται

ότι το συνθετικό “εμπορο” όταν (σπανίως) χρησιμοποιείται απαξιώνει το ρόλο τους.

Τούτων λεχθέντων μπορούμε να υποθέσουμε ότι, η παγκόσμια Ιστορία ως “Αιώνα της Νεοπειρατίας” θ’ αναφέρει την εποχή μας, αν και για τα καθ’ ημάς, “Αιώνας της Νεομπαρουφολογίας” ταιριάζει “γάντι”.

### To Happy End

Φοβούμαι όμως ότι, παρεξέκλινα μακράν του κυρίου και σοβαρού θέματος, της δραματικής ήτοι περιπέτειας των δύο κυριών, τη ζωή των οποίων απειλούσε ο βάνουσος παραβατικός. Η κατάσταση είχε φτάσει στα άκρα, αυτός κραύγαζε, αυτές έτρεμαν και ο κίνδυνος να πέσουν οι κεφαλές με το μιζανπλί ήταν πολύ πιά κοντά όταν αιφνιδίως παρενέβη ο από μηχανής θεός. “Μπάστα καπιτάνο! Μπάστα!” ακούστηκε η τρανταχτή φωνή του εν λόγω θεού, δηλαδή του Γραμματικού, και μοναδικού επί του πλοίου γραμματιζούμενου. Ήξερε και γλώσσες, όχι πολλά, αλλά αρκετά ν’ αντιληφθεί την τραγική παρανόηση, κι’ όπως γνωρίζουμε μιά παρανόηση μπορεί να οδηγήσει σε στιγερά εγκλήματα, πολέμους και αιμοτοχυσίες.

Η σπάθα έμεινε μετέωρη, ο αρχιπειρατής έστρεψε το αγριεμένο βλέμμα του στο Γραμματικό, που πλησίασε και ευγενικά απευθυνόμενος στις αιχμάλωτες είπε : «Κυρίες μου, προς τι τόση ταραχή ; Ο αρχηγός απλώς ρωτάει, τι προτιμάτε, να χάσετε τη ζωή σας ή την τιμή σας.» Εκεί να δείτε την ακαριαία μεταβολή της ατμόσφαιρας, που από τρόμου μεταβλήθηκε σε πανηγυρική. Γέλια χαράς κατέλαβαν τις κυρίες που έπεσαν η μιά στην αγκαλιά της άλλης, η ευστάθεια των ήταν ήδη στο όριο, αλλά και η στεγανότης των, όπως γνωρίζετε. Αλλοίμονο ένα ρυάκι κύλησε ανάμεσα στα γοβάκια των κυριών που την πηγή του έκρυβε η πολύπτυχη, ποδήρης εσθήτα των κυριών.

Η Ιστορία δεν διαφύλαξε την απάντηση των κυριών προς τον αρχιπειρατή, αλλά μπορούμε επ’ αυτού να εικάσουμε μάλλον επιτυχώς ....

Σ. Ράνης