

Byzantina Symmeikta

Vol 9 (1994)

SYMMEIKTA: IN MEMORIAM OF D.A. ZAKYTHINOS 9A



Η σημασία της ναυμαχίας της Ναυπάκτου στην ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας

Αλεξάνδρα ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ

doi: [10.12681/byzsym.773](https://doi.org/10.12681/byzsym.773)

Copyright © 2014, Αλεξάνδρα ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).

To cite this article:

ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ Α. (1994). Η σημασία της ναυμαχίας της Ναυπάκτου στην ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. *Byzantina Symmeikta*, 9, 269–284. <https://doi.org/10.12681/byzsym.773>

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΜΑΧΙΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ
ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

Από τις αρχές της Τουρκοκρατίας, πριν και μετά την πτώση της Κωνσταντινούπολης, οι κάτοικοι των ελληνικών νησιών και των παραλίων περιοχών, τουρκοκρατούμενοι ή βενετοκρατούμενοι, διέθεταν πάντοτε μικρά σκάφη με κουπιά και βοηθητικό πανί ή ελαφρά ιστιοφόρα με λατίμι τριγωνικό πανί. Βάρκες, τράτες, γρίπους, μπριγκαντίνια, ελαφρά σκαριά ανοιχτά, χωρίς κλειστό κατάρωμα. Τα χρησιμοποιούσαν για να ψαρεύουν και να εξυπηρετούν την παράκτια ναυτιλία, μεταφέροντας εμπορεύματα αρχικά σε κοντινές αποστάσεις, χωρίς να χάνουν τη θέα της ακτής.

Στις αρχές του ΙΣΤ' αιώνα παρατηρείται αργή αλλά σταθερή ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στις βενετοκρατούμενες περιοχές¹. Οι υπήκοοι της Βενετίας και των ηγεμονίσκων του Αιγαίου πελάγους ταξίδευαν έχοντας υψωμένη τη σημαία του Αγίου Μάρκου, αλλά βέβαια ήταν υποχρεωμένοι σε κάθε πόλεμο της Βενετίας με την Οθωμανική Αυτοκρατορία να θέτουν τα πλοία τους και τους ναυτικούς τους στην υπηρεσία της Γαληνοτάτης Δημοκρατίας και να χάνουν μεγάλο μέρος του άψυχου και έμψυχου υλικού των.

Μετά την πτώση της Κωνσταντινούπολης υπάρχει, ειδικά στην Κρήτη, συρροή Ελλήνων και άνθηση της αστικής τάξης και του εμπορίου. Οι Έλληνες κρητικοί, όχι οι Βενετοί κυρίαρχοι του νη-

1. M. SANUTO, *I Diarii di Marin Sanuto [1496-1533] dall' autografo marciano*, Βενετία 1879-1903, τόμ. 3, στήλ. 182, τόμ. 4, στήλ. 608, τόμ. 5, στήλ. 1020, τόμ. 16, στήλ. 564.— ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ, *Ιστορία της Πειρατείας στους Πρώτους Χρόνους της Τουρκοκρατίας*, Αθήνα 1985, σελ. 55-58, 60.

σιού, διαθέτουν δικά τους βαρύτερα ιστιοφόρα με τετράγωνα πανιά, τα λεγόμενα σκιεράτσα. Μ' αυτά μεταφέρουν τα προϊόντα του νησιού, κρασί, λάδι, τυριά, μετάξι, δέρματα, εσπεριδοειδή, κερί, εκκλησιαστικές εικόνες στην Κύπρο, Ρόδο, Εύβοια, Επτάνησα, Κωνσταντινούπολη, αλλά και στη Βενετία και Αλεξάνδρεια².

Σχηματίζουμε μια ιδέα για το δυναμικό του εμπορικού στόλου της Κρήτης, στο μεταξύ του δεύτερου και τρίτου βενετοκρητικού πολέμου διάστημα, από την καταμέτρηση των γνωστών σε μας πειρατικών επιθέσεων εναντίον πλοίων της μεγαλονήσου. Μεταξύ 1503 και 1537, 140 κρητικά σκιεράτσα, γρίποι, ναβέτες ή πλοιάρια λεηλατήθηκαν ή αιχμαλωτίστηκαν από πειρατές. Το 1520, 17 σκιεράτσα κρητικά, που μετέφεραν κρασί και λεμόνια στην Κωνσταντινούπολη, δέχτηκαν επίθεση στο Αρχιπέλαγος. Το 1521, ο τούρκος πειρατής Καραμαμέθ καταδίωξε 46 κρητικά πλοιάρια στο Αιγαίο πέλαγος. Άρα στο πρώτο τέταρτο του ΙΣΤ' αιώνα η Κρήτη διέθετε σημαντικόν αριθμό μικρών ιστιοφόρων³.

Έχουμε όμως όχι μόνον έμμεσες αλλά και άμεσες πληροφορίες για τον στόλο της Κρήτης, που εξυπηρετούσε το εμπόριο με τη Βενετία. Οι καταγραφές στα οικονομικά βιβλία της Αδελφότητας των Ελλήνων της Βενετίας πιστοποιούν ότι μεταξύ των ετών 1536-1576, 32 κρητικά πλοία εκτελούσαν το δρομολόγιο Χάνδακα-Βενετίας. Γνωρίζουμε επώνυμα τους 24 έλληνες πλοιοκτήτες τους. Τα δρομολόγια δεν ήταν ετήσια. Αναφέρονται πλοία, που έκαναν 8 ή και 10 φορές το ταξίδι στα συγκεκριμένα 40 χρόνια. Τα σκάφη ήταν κατά πλειοψηφία ελαφρά σκαριά, γρίποι, σκιεράτσα, καραμουζάλ, αλλά εμφανίζονται και νάβες και λιγυστά ελληνικά γαλιόνια⁴.

2. F. THIRIET, *Régestes de deliberations du Senat de Venise, concernant la Roumanie*, Παρίσι 1958-1961, Nos 1256, 2845, 3162.— A. NOIRET, *Documents inédits pour servir à l'histoire de la domination vénitienne en Crete*, Παρίσι 1892, σελ. 227, 487, 549.— Κ. Ν. ΣΑΘΑ, *Μνημεία Ελληνικής Ιστορίας*, τόμ. 6, Παρίσι 1884, σελ. 167, 169, 174, 177-186, 202-206.— ΣΤ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ, *Μονή Ιωάννου Θεολόγου Πάτμου*, Πάτμος 1987, σελ. 12.— ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ, ό.π., σελ. 48, 51-52, 54-56, 392-393.

3. ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ, ό.π., σελ. 393-397.

4. ΚΡΙΣΤΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΥ, «Έλληνες Ναυτικοί και πλοιοκτήτες 1536-1576», *Θησαυρίσματα* 11 (1974), σελ. 284-351.

Στο Ιόνιο πέλαγος οι νησιώτες διέθεταν σημαντικό αριθμό πλοιαρίων για την εξυπηρέτηση των επισιτιστικών κυρίως αναγκών τους. Γιατί αφότου οι Ζακυνθινοί και οι Κεφαλονίτες ξερίζωσαν τα στάρια τους και προτίμησαν την εντατική καλλιέργεια της σταφίδας, που τους έκανε πλούσιους, ήταν υποχρεωμένοι να εισάγουν στάρι από την Πελοπόννησο. Στο διάστημα μεταξύ των δύο βενετοτουρκικών πολέμων, 1503-1535, οι πειρατές, τούρκοι και χριστιανοί, λήστεψαν 60 πλοιάρια της περιοχής. Από τους 60 γνωρίζουμε επώνυμα 30 έλληνες καραβοκυραίους. Ένας από αυτούς διέθετε το 1528 ιδιόκτητο γρίπο με 40 άνδρες πλήρωμα, που αιχμαλωτίστηκε από αλγερινούς. Ήταν ο Νικολός Σκανδάλης⁵.

Αντίθετα την ίδια περίοδο, οι Έλληνες υπήκοοι του Σουλτάνου δεν διέθεταν κεφάλαια για να κατασκευάζουν μεγαλύτερα πλεούμενα, ούτε και σημαία προστασίας, με την οποία να ταξιδεύουν με σχετική ασφάλεια⁶. Οι έμποροι σταφίδας στην Πάτρα αδελφοί Αβράμη ήταν μία εξαίρεση. Με ιδιόκτητη νάβα διακινούσαν τα φορτία των εμπορευμάτων τους⁷.

Οι Χιώτες ταξίδευαν σ' όλες τις θάλασσες με μεγάλα καράβια, που ήταν όμως ιδιοκτησία της γενοβέζικης εταιρίας, της Μαόνας, που επανέλαβε τη δράση της στην Ανατολή και μετά την κατάληψη της Χίου από τους τούρκους, το 1566⁸.

Οι πρώτοι Έλληνες υπήκοοι των Τούρκων, που διέθεσαν κεφάλαια για αγορά ιστιοφόρων πλοίων, ήταν οι πατέρες της ιεράς μονής του Ευαγγελιστή Ιωάννη στην Πάτμο. Διέθεταν εκτεταμένες περιοχές και πλούσια μετόχια στην Κρήτη, στα Δωδεκάνησα, την

5. SANUTO, ό.π., τόμ. 48, στήλ. 180-181, 184.— ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ, ό.π., σελ. 422, 428, 157.

6. ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ, ό.π., σελ. 221, 157, 328-329.— ΠΙΡΙ ΡΕΪΣ, *Κατακτητική ναυσιπλοΐα στο Αιγαίο*, Αθήνα 1984.— Α. ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ, *Ιστορία της Πειρατείας στους Μέσους Χρόνους της Τουρκοκρατίας*, Αθήνα 1991, σελ. 305.

7. SANUTO, ό.π., τόμ. 10, στήλ. 329.— ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ, *Ιστορία της Πειρατείας στους Πρώτους Χρόνους*, σελ. 73, 329, 424.

8. SANUTO, ό.π., τόμ. 25, στήλ. 247, 624, τόμ. 26, στήλ. 265, τόμ. 27, στήλ. 141.— ΡΗ. ΑΡΓΕΝΤΙ, *The occupation of Chios by the Genoese and their administration of the island, 1346-1566*, Καίμπριτζ 1958, τόμ. 1, σελ. 106, 172, 314.— ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ, ό.π., σελ. 197-198, 220, 244, 330, 335, 365, 391.

Πάρο, Μήλο, Κέα, ακόμα και στη Ζάκυνθο. Με τα πλοία του μοναστηριού, επανδρωμένα με άνδρες από την Πάτμο, εμπορεύονταν τα προϊόντα των μετοχίων στη Δύση, υψώνοντας στα σκάφη, αν ήταν ανάγκη, τη σημαία της Μάλτας.

Οι πατέρες ήταν ρέκτες. Συχνά μνημονεύονται πάτμιοι ιερείς ως κυβερνήτες πλοίων. Ο παπάς Νικολός Θεριανός και ο παπάς Ποθητός Μοσχονάς ήταν κυβερνήτες πλοίων της Πάτμου, που έφθασαν στη Βενετία το 1556 και το 1557. Καράβια της Πάτμου αφίχθησαν στη Βενετία και το 1558, το 1560, το 1561, το 1569, το 1570. Δεν διακινούσαν μόνον εμπορεύματα ιδιοκτησίας της μονής. Μετέφεραν στη Δύση φορτία εμπόρων της Κρήτης και του Αρχιπελάγους. Ήταν ουσιαστικά, όπως λέει η Μαλτέζου, θαλάσσιοι μεταφορείς. Δεν ξέρουμε πώς η μονή απέκτησε τα 4 πρώτα πλοία της. Αν τα αγόρασε δεύτερο χέρι ή αν ήδη στα μέσα του ΙΣΤ΄ αιώνα το ναυπηγείο της Πάτμου είχε τη δυνατότητα να κατασκευάζει μεγάλα σκαριά⁹.

Πάντως μέχρι τη ναυμαχία της Ναυπάκτου, το 1571, όλα τα ελληνικά πλοία, είτε ανήκαν σε υπηκόους της Βενετίας ή του Σουλτάνου, μετέφεραν εμπορεύματα ελλήνων εμπόρων και ουδεμία σχέση είχαν με την εξυπηρέτηση οθωμανικών συμφερόντων.

Η ναυμαχία έλαβε χώρα στο διάστημα του τέταρτου βενετοτουρκικού πολέμου, αφού είχε προηγηθεί η τραγική απώλεια της Κύπρου το 1570 και η κατάληψη του απόρθητου οχυρού της Αμμοχώστου το 1571.

Τα χριστιανικά κράτη της Μεσογείου, εκτός από τη Γαλλία, πανικόβλητα από την καταστροφή, υπό την πίεση του Πάπα, δέχτηκαν να συμπήξουν Ιερά Συμμαχία, να ενώσουν τις ναυτικές δυνάμεις τους για να αποκρούσουν την εξάπλωση των οθωμανών. Οι δυνάμεις των ισπανών του Φιλίππου Β΄, των Βενετών, των Μεδίκων, των ιπποτών του Αγίου Ιωάννη της Μάλτας, των αντιβασι-

9 ΝΡΙΣΣΑΣ ΜΑΛΤΕΖΟΥ, «Τα πλοία της Μονής Πάτμου, 16ος-17ος αιώνας», *Πρακτικά Διεθνούς Συμποσίου «I Μονή Αγ. Ιωάννου του Θεολόγου»*, Αθήνα 1989, σελ. 122-123 — ΠΑΛΛΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΥ, ό.π., σελ. 318, 323, 326 — ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ, *Ιστορία της Ημεριτείας στους Μέσους Χρόνους*, σελ. 330

λέων της Νεάπολης και της Σικελίας και του Πάπα, υπό τη γενική αρχηγία του Δον Χουάν του Αυστριακού, αναχώρησαν στις αρχές του φθινοπώρου από τη Σικελία για να αναχαιτίσουν τους οθωμανούς, που λεηλατούσαν την Κρήτη, τη Ζάκυνθο, την Κεφαλληνία και Κέρκυρα.

Η σύγκρουση των δύο στόλων έλαβε χώρα στις 7 Οκτωβρίου 1571, όχι ακριβώς στη Ναύπακτο αλλά στις Εχινάδες νήσους. Παρά πάσα δόκηση, οι ενωμένες χριστιανικές δυνάμεις όχι μόνον ενίκησαν αλλά και κατέστρεψαν τον οθωμανικό στόλο της Τουρκίας και της Βόρειας Αφρικής¹⁰.

Όμως οι κυβερνήσεις των μεσογειακών δυνάμεων, εκτός από τη Βενετία, δεν θέλησαν να εκμεταλλευθούν τη σημαντική νίκη. Ανακουφίστηκαν που διέφυγαν από τον κίνδυνο της άμεσης οθωμανικής απειλής και στράφηκαν πάλι στις δικές τους αμεσότερες ανάγκες.

Αν όμως οι μεγάλες χριστιανικές δυνάμεις αδράνησαν, ένα άλλο ισχυρό δυναμικό, που ξεπήδησε από τη βάση, εκμεταλλεύτηκε το γεγονός, οι χριστιανοί πειρατές και κουρσάροι. Από το 1573 και μετά ξεχύθηκαν στις θάλασσες της Ανατολής, που δεν τολμούσαν πριν να πλησιάσουν και άσκησαν πειρατεία με τον μανδύα του ιερού πολέμου, χρηματοδοτούμενοι από τις μεγάλες οικονομικές δυνάμεις. Έπαυσαν να φοβούνται τους τούρκους και να τους θεωρούν ακατανίκητους.

Οι χριστιανοί έφθαναν κατά κύματα, Μαλτέζοι, Φλωρεντινοί, Σικελοί, Ναπολιτάνοι, Ισπανοί, Κορσικανοί, ιδιώτες Γάλλοι. Μετά το 1581 εμφανίζονται στα ελληνικά πελάγη και οι Άγγλοι, που ασκούν συγχρόνως εμπόριο, πειρατεία και λαθρεμπορία. Οι επιδρομές αυτές δεν ήταν μεμονωμένες αλλά ετήσιες, επαναλαμβανόμενες, εντατικές και αλληπάλληλες. Εστρέφοντο εναντίον θέσεων και νηοπομπών της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Κύριος στόχος τους ήταν ειδικά η καραβάνα, η νηοπομπή εμπορικών πλοίων, που

10. F. BRAUDEL, *The Mediterranean World in the age of Philip II*, Λονδίνο 1973, σελ. 1088.— ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ, ό.π., σελ. 9-11, 38-40.

επέστρεφε κάθε χρόνο από την Αίγυπτο, κομίζοντας το χαράτσι των πλούσιων, νότιων επαρχιών της Αυτοκρατορίας και τα απαραίτητα προϊόντα ανεφοδιασμού της Κωνσταντινούπολης και των άλλων μεγάλων αστικών κέντρων¹¹.

Οι τούρκοι και οι εβραίοι έμποροι τρόμαξαν από το μέγεθος των ζημιών, που υπέστησαν το 1584 και τα επόμενα χρόνια. Οι επιτυχείς επιδρομές στις νηοπομπές δυσκόλεψαν τον ανεφοδιασμό της πρωτεύουσας και προκάλεσαν ύψωση στις τιμές των αγαθών. Το 1608 τα λάφυρα μόνον των 8 ιστιοφόρων της Φλωρεντίας ανέρχονταν σε 1.000.000 δουκάτα, σύμφωνα με επιστολή του Μ. Δούκα Φερδινάνδου προς τον βασιλέα της Γαλλίας Ερρίκο Δ΄¹².

Η Πύλη στράφηκε προς τους Βενετούς. Είχαν διασπάσει την Ιερά Συμμαχία και είχαν συνάψει ειρήνη με τον Σουλτάνο από το 1573, όπως τους υπαγόρευαν τα εμπορικά τους συμφέροντα. Όμως οι χριστιανοί κουρσάροι, των οποίων οι χρηματοδότες εξακολουθούσαν να βρίσκονται σε εμπόλεμη κατάσταση με τον Σουλτάνο, επιτίθενταν στην Ανατολή με την ίδια σφοδρότητα σε τουρκικά και βενετικά καράβια, που εξυπηρετούσαν το εμπόριο της Βενετίας στην Ανατολική Μεσόγειο. Έχανε η Βενετία κάθε χρόνο πολύτιμο και δυσαναπλήρωτο κεφάλαιο σε καράβια και σε ανθρώπους¹³.

Η Πύλη προχώρησε. Παραχώρησε με διομολογήσεις τη διακίνηση του εξωτερικού της εμπορίου όχι μόνον στους Βενετούς και στους Γάλλους, αλλά και στους Άγγλους από το 1581 και στους Ολλανδούς από το 1612. Οι τούρκοι έμποροι όμως για τη μεταφορά των προϊόντων τους από το ένα τουρκικό λιμάνι στο άλλο, επειδή φοβούνται τους χριστιανούς καταδρομείς, στρέφονται στους Έλληνες και αναθέτουν στα μικρά ελληνικά σκάφη των τουρκοκρατούμενων περιοχών τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους.

11. ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ, *ό.π.*, σελ. 82, 101, 202-203, 245-246.

12. G. GUARNIERI, *I Cavalieri di Santo Stefano*, Πίζα 1960, σελ. 139-140, 312.— ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ, *ό.π.*, σελ. 173-174.

13. A. TENENTI, *Piracy and the decline of Venice, 1580-1615*, Berkeley University of California 1967.

Στη βαθειά ανοιχτή θάλασσα της Ανατολικής Μεσογείου, μεταξύ Δαμιέττης και Καστελλόριζου, συναντούμε όλο και περισσότερα μικρά ελληνικά σκάφη, που μεταφέρουν για λογαριασμό τους, αλλά συχνότερα για λογαριασμό τούρκων εμπόρων, ξυλεία από την Καραμανία, φάβα, κουκιά, ρύζι, καφέ, indigo μπογιά από τη Ροζέττα. Ο αποκλεισμός από το 1592 ξένων πλοίων από τη Μαύρη θάλασσα, πηγή ανεφοδιασμού της Κωνσταντινούπολης, συμβάλλει αποκλειστικά στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας¹⁴.

Στα περάσματα του Αιγαίου πελάγους οι έλληνες караβοκυραίοι όχι μόνον μεταφέρουν τα τουρκικά προϊόντα, αλλά για περισσότερη ασφάλεια αναγράφουν ότι Έλληνες είναι και οι παραλήπτες των εμπορικών φορτίων. Οι Έλληνες είναι η κάλυψη των ευπόρων τούρκων εμπόρων, που επιδιώκουν ασφάλεια των μεταφερομένων εμπορευμάτων.

Τα ελληνικά πλοία ήταν ασφαλέστερα, γιατί έλληνες σε μεγάλο αριθμό επάνδρωναν τα πειρατικά σκάφη. Ο Γενικός Προβλεπτής Κρήτης G. Foscarini το 1577 και ο Προβλεπτής του βενετικού στόλου N. Suriano το 1584 αναφέρουν ότι οι γαλέρες του Μ. Δούκα της Τοσκάνης, όταν εμφανίζονται στις ελληνικές θάλασσες, γίνονται δεκτές με αγάπη από τους υπηκόους της Βενετίας, κατοίκους της Κρήτης ή άλλων νησιών, γιατί μ' αυτές ταξίδευε μεγάλος αριθμός συγγενών τους ναυτικών¹⁵. Στις αρχές του ΙΖ' αιώνα οι δυτικοί πειρατές, όταν συναντούσαν στα πελάγη έλληνες караβοκύρηδες, τους φέρονταν συνήθως φιλικά και τους επέτρεπαν, μετά μερικές μέρες, να συνεχίσουν το ταξίδι τους¹⁶.

Οι πάτμιοι, αξιοποιώντας τη ναυτική τους παράδοση, εκμεταλ-

14. ASF (= Archivio di Stato di Firenze), *Mediceo del Principato*, Busta 2077, φ. 589^r-590^r, 659^r-660^v, 907^r-908^v, 917^r, 735^r, 932^r-933^r.— ASF, *Carte Strozzi*, Serie prima, δέση CXLV, φ. 21^v-22^v.— ASF, FR. SETTIMANI, *Diario Fiorentino*, τόμ. 6, φ. 457^r.— GUARNIERI, ό.π., σελ. 115, 299.— ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ, ό.π., σελ. 142-160, 347-350, 339.— Γ. ΛΕΟΝΤΟΣ, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, έκδ. Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 1972, σελ. 25.

15. VL. LAMANSKY, *Les secrets d'État de Venise*, Αγ. Πετρούπολη 1884, σελ. 602-603.

16. ASF, *Mediceo del Principato*, busta 2077, φ. 1133^r-1133^v, 1126^r-1127^v.

λεύονται τις νέες οικονομικές συνθήκες, που δημιουργούνται στην ανατολική Μεσόγειο. Από 4 καράβια, που διέθετε το 1577 η μονή, διαθέτει 6 το 1586 με 50 άνδρες πλήρωμα το καθένα. Το 1610 τα πλοία της Πάτμου ανέρχονται σε 40. Η θεαματική αύξηση του αριθμού των πλοίων δείχνει ότι οι θαλάσσιες μεταφορές άφηναν κέρδη, αφού η αξία των φορτίων κάθε ταξιδιού ανερχόταν σε 3.000-4.000 δουκάτα.

Δεν ανήκαν όλα τα πλοία στη μονή. Ανήκαν σε πατινούς καρaboκυραίους και η μονή είχε μερίδιο στα πλοία τους. Το 1602 η μονή είχε καράβια συνεταιρικά με τον ιερομόναχο Παρθένιο Παγκώστα και τον αδελφό του Ιωάννη. Το 1608 ήταν συμπλοιοκτήτρια με τον Μανώλη του Δημήτρη, κυβερνήτη της τρικάταρτης νάβας «Άγιος Ιωάννης Ευαγγελιστής».

Παράλληλα οι πατινοί είχαν οργανώσει αξιόλογο ναυπηγείο, που κατασκεύαζε όχι μόνον καΐκια και ελαφρά σκαριά αλλά και εμπορικές νάβες. Το 1595 και το 1597 βενετοί εφοπλιστές αγόρασαν από την Πάτμο δύο νάβες και ένα μικρότερο πλοίο¹⁷.

Οι κάτοικοι της Πάτμου πλούτισαν και απέκτησαν ανετότερο τρόπο ζωής, που έφθασε να προκαλεί την κριτική της εκκλησίας. Το 1579 ο πατριάρχης Αλεξανδρείας Σύλβεστρος τους επιτιμά για τα όμορφα φορέματα, τα λαμπρά υποδήματα, τα δακτυλίδια, τα φαγητά από κρέας, τον χρυσό, το ασήμι, την πολυτέλεια, την αφθονία του κρασιού, τα γλέντια¹⁸.

Την περίοδο αυτή αυξήθηκε επίσης ο κρητικός στόλος, όχι μόνον σε αριθμό σκαφών αλλά και στην κατέλκυση βαρύτερων τύπων. Το 1597 κατασκευάστηκε γαλιόνι 900 βαρελιών, με χορήγηση κρατικού δανείου¹⁹. Επειδή όμως δεν ήταν δυνατόν να βρεθούν στην Κρήτη και γενικότερα στο νησιωτικό χώρο κεφάλαια για την αγορά

17. ΜΑΛΤΕΖΟΥ, *ό.π.*, σελ. 119, 122-123.— Α. ΤΕΝΕΝΤΙ, *Naufrages, Corsaires et Assurances Maritimes a Venise*, Παρίσι, 1959, σελ. 19. Οι βενετοί εφοπλιστές ήταν το 1595 ο R. Vidali και το 1597 οι Bernardo Martinengo, A. Mazzocco, G. Cigala — ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ, *ό.π.*, σελ. 337-338, 330

18. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ, *ό.π.*, σελ. 13.

19. ΤΕΝΕΝΤΙ, *Piracy*, σελ. 96.— Γ. ΠΛΟΥΜΙΔΗ, *Αιτήματα και πραγματικότητες των Ελλήνων της Βενετοκρατίας, 1554-1600*, Ιωάννινα 1985, σελ. 115.

μεγαλύτερων караβιών, από ένα μόνον ιδιοκτήτη, καθιερώθηκε από τις αρχές του ΙΖ' αιώνα μία εταιρική μορφή πλοιοκτησίας, η συντροφιά. Οι συμβαλλόμενοι ήταν πολλοί και μετείχαν στην ιδιοκτησία, στα κέρδη ή στις ζημιές των ναυλώσεων, με μερίδια ή μερτικά.

Το 1598 ο Οικονόμος του πατμιακού μετοχίου στον Στύλο της Κρήτης είχε επενδύσει δύο μερτικά στο καράβι του ιερέα Ποθητού Μοσχονά. Το 1608 ο Μάρκος Καραβέλλας ήταν συνιδιοκτήτης του γαλιονιού «S. Trinità», που πήγαινε από τον Χάνδακα στην Αλεξάνδρεια.

Στις εταιρικές αυτές συντροφίες το μεγαλύτερο μερίδιο ανήκε συνήθως στον καπετάνιο. Χαρακτηριστικό γνώρισμα των ιδρυτικών πράξεων των συντροφιών ήταν η ευρεία συμμετοχή μικροκεφαλαιούχων και μελών του πληρώματος. Τα καράβια ταξίδευαν, είτε με ναύλο, ναυλωμένα από τρίτους για να πάνε σε συγκεκριμένη θέση, με ορισμένο σκοπό, είτε με συρμαγιά, δηλαδή με κεφάλαιο, που έβαζαν πολλοί μαζί, ανάλογα με τα μερίδιά τους στο πλοίο, για την αγορά του μέλλοντος να αγοραστεί φορτίου.

Συνήθως ο καπετάνιος και οι άλλοι συμπλοιοκτήτες, οι παρτσενέβολοι, έβαζαν το μεγαλύτερο μέρος του κεφαλαίου. Μπορούσαν όμως και άλλοι εύποροι κεφαλαίουχοι να μετέχουν στην αγορά του μέλλοντος να μεταφερθεί φορτίου σε ένα συγκεκριμένο ταξίδι του караβιού. Ο Οικονόμος του μοναστηριού της Αγίας Αικατερίνης των Σιναϊτών στην Κρήτη μετείχε συχνά στις σερμαγιές αυτές. Στα κεφάλαια δηλαδή αγοράς φορτίων. Τα κεφάλαια αυτά διαχειριζόταν ο караβοκύρης.

Μετά το τέλος του ταξιδιού και την πώληση των αγορασμένων εμπορευμάτων, από τις εισπράξεις αφαιρούσαν πρώτα τα έξοδα, μετά τις εισφορές εις χρήμα των μελών της συντροφιάς και τα υπόλοιπα, δηλαδή τα κέρδη, μοιράζονταν ανάλογα με τα μερίδια, που είχαν αρχικά συμφωνήσει²⁰.

20. ΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΠΑΝΟΠΟΥΛΟΥ, «Συντροφίες και ναυλώσεις πλοίων στο Χάνδακα», *Πεπραγμένα ΣΤ' Διεθνούς Κρητολογικού Συνεδρίου*, τόμ. 2, Χανιά 1991, σελ. 420-430.— ΜΑΛΤΕΖΟΥ, ό.π., σελ. 123.— ΤΡ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗ, *Καράβια, Καπετάνιοι και συντροφοναύται*, Αθήνα 1954, σελ. 72-76.— Δ. ΓΚΟΦΑ, «Esquisse d'une histoire du

Οι караβοκυραίοι της Κρήτης, με την οργάνωσή τους σε συντροφίες, είχαν κατορθώσει να διακινούν κάθε χρόνο ένα σημαντικό αριθμό εμπορικών πλοίων, από σκιεράτσα μέχρι γαλιόνια και νάβες. Όμως το εμπόριο της μεγαλονήσου, στο πρώτο μισό του ΙΖ' αιώνα, ήταν τόσο εκτεταμένο, ώστε το εξυπηρετούσαν, συγχρόνως με τα κρητικά, τα πλοία της Πάτμου²¹.

Πολλά νησιά του Αιγαίου και των Δωδεκανήσων, με την οργάνωση σε συντροφίες των караβοκυραίων, κατόρθωσαν να ενισχύσουν τους στολίσκους τους και να αναλάβουν αποστολές φορτίων τούρκων εμπόρων σε θαλάσσιες περιοχές υψηλού κινδύνου, στην ανατολική Μεσόγειο μεταξύ Συρίας, Αφρικής και Ρόδου.

Το 1604 ο καπετάνιος Μανώλης από τη Λίνδο μετέφερε με το πλοιάριό του από τη Δαμιέττη στην Αττάλεια εμπορεύματα τούρκων, ρύζι, καφέ, κουκιά, μπογιά κινά και ξύστρα αλόγων. Άλλοι ροδίτες, τον ίδιο χρόνο, μετέφεραν χαλιά, σαπούνια, λινάρι και φακές. Τα καράβια της Λίνδου ήταν, όπως λέει ο De Courmenin, τα ωραιότερα της Τουρκίας και οι χριστιανοί κάτοικοι είχαν γίνει πολύ πλούσιοι με το εμπόριο, που ασκούσαν με αυτά. Οι νάβες της Λίνδου είχαν αναλάβει τον ανεφοδιασμό της μονής του Σινά, αλλά είχαν ανοίξει και στη Συρία νέες αγορές κρητικών προϊόντων²².

Με το σύστημα της συντροφιάς και της συνιδιοκτησίας οι κάτοικοι της Νισύρου είχαν αποκτήσει μπριγκαντίνια και διακινούσαν με αυτά επιβάτες και εμπορεύματα. Τότε γνώρισε οικονομική άν-

droit commercial grec sous la domination ottomane», *La formazione storica del diritto moderno in Europa*, Φλωρεντία 1977, σελ. 1097.— Δ. ΓΚΟΦΑ, «Θαλασσοδάνεια, Σερμαγιές, Βλησίδια», *Ανάλεκτα Ναυτικού Δικαίου* 1 (1988) [= Μνήμη Δ. Μαρκιανού], σελ. 307-309.— Δ. ΓΚΟΦΑ, «Ασφαλιστήρια του 16ου αιώνα εκ του Αρχείου του εν Βενετία Ελληνικού Ινστιτούτου», *Θησαυρίσματα* 16 (1979), 59-60.— Δ. ΤΖΑΜΤΖΗ, *Η Ναυτιλία του Πηλίου στην Τουρκοκρατία*, Αθήνα (χ. ξ.), σελ. 59-60.

21. ΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΠΑΝΟΠΟΥΛΟΥ, «Όψεις της ναυτιλιακής κίνησης του Χάνδακα το 17ο αιώνα», *Κρητική Εστία*, περ. Δ', 2 (1988), σελ. 176-202.

22. ASF, *Mediceo del Principato*, Busta 2077, φ. 907.— LOUIS DESHAYS, BARON DE COURMENIN, *Voyage de Levant fait par le commandement du Roy, en l'annee 1621*, Παρίσι 1632, σελ. 315-321.— A. TENENTI, *Naufraiges*, σελ. 563-567, 87, 218.— ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ, ό.π., σελ. 154-155.

θηση και το Καστελλόριζο. Ο Stochove, που το επισκέφτηκε το 1631, αναφέρει ότι οι κάτοικοι ευημερούσαν και λίγοι Έλληνες στην Τουρκία ήταν πιο ευκατάστατοι από αυτούς. Το νησί ήταν άγονο, αυτοί ασκώντας εμπόριο και ναυτιλία πλούτιζαν²³.

Δεν γνωρίζουμε αν οι χιώτες, πούχαν παράδοση στη ναυτική τέχνη, ήταν οργανωμένοι σε συντροφίες, όπως οι άλλοι νησιώτες. Διέθεταν μεγάλα σκαριά. Η χιώτικη σάϊκα «Άγιος Ιωάννης Βαπτιστής», με καπετάνιο τον Γρυπάρη, σχεδόν κάθε χρόνο περνούσε από τον Χάνδακα, πηγαίνοντας στην Αλεξάνδρεια. Με την Αλεξάνδρεια είχαν επίσης εμπορικές επαφές τα καράβια της Μυτιλήνης, της Λήμνου και του Αίνου της Θράκης²⁴.

Οι έλληνες караβοκυραίοι των τουρκοκρατούμενων αυτών περιοχών ταξίδευαν έχοντας υψωμένη τη σημαία του ραγιά. Είχε τρεις οριζόντιες ρίγες. Η επάνω και η κάτω ήταν κόκκινες και η μεσαία γαλάζια. Πολλές φορές οι έλληνες ύψωναν πάνω στη σημαία την εικόνα της Παναγίας ή του Αγίου Νικολάου, για να φαίνεται ότι το πλοίο ήταν χριστιανικό.

Ενδεικτικό της άνθησης της ελληνικής ναυτιλίας στο πρώτο μισό του ΙΖ' αιώνα είναι το γεγονός της ύπαρξης, ήδη το 16ο, έξι διαφορετικών ελληνικών πορτολάνων, οδηγιών δηλαδή προς τους έλληνες ναυτιλομένους, πέντε χειρόγραφων και ενός τυπωμένου, που σε απλή γλώσσα, με πολλές λεπτομέρειες, τους οδηγούσαν πώς να εισέρχονται σε κάθε λιμάνι, από την Απουλία μέχρι τη Συρία²⁵.

Βέβαια δεν ήταν μόνον οι καταδρομές των χριστιανών πειρατών, που βοήθησαν έμμεσα και μακροχρόνια την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας μετά τη ναυμαχία της Ναυπάκτου. Ήταν παράλληλα η εξασθένιση και τελικά η παρακμή του βενετικού εμπορίου και οι συχνές ελλείψεις σιτηρών στον μεσογειακό χώρο. Το εμπό-

23. V. STOCHOVE, *Voyage du Sieur V. S. fait es années 1630, 1631, 1632, 1633*, Βρυξέλλες 1643, σελ. 250-251.

24. ΠΑΝΟΠΟΥΛΟΥ, ό.π., σελ. 176-202.

25. Β. ΜΕΛΑ, «The Portolano of Zagora and some comments of the Greek Portolanos», *IMCOS' Journal* 39 (1989), σελ. 5-10.

ριο των σιτηρών είχε γίνει πολύ επικερδές. Ήταν στον ελλαδικό χώρο αποκλειστικά μονοπώλιο των ελλήνων εμπόρων, που ανέθεταν τις μεταφορές του από τα λιμάνια εξαγωγών, τον Βόλο, τη Χαλκιδική, την Καβάλα, κατά προτίμηση σε έλληνες караβοκυραίους²⁶.

Ο κρητικός πόλεμος, 1645-1669, δεν ανέκοψε ακριβώς την ανάπτυξη της ναυτιλίας, περιόρισε όμως το εύρος των δραστηριοτήτων της και μετέθεσε το κέντρον βάρους της στην Κρήτη. Οι πλώες των κρητικών και πατμιακών πλοίων προς τη Βενετία και βέβαια προς Αλεξάνδρεια και Κωνσταντινούπολη σταμάτησαν. Ο πόλεμος και η διπλή κατοχή και φορολογία των νησιών, από Τούρκους και Βενετούς, γονάτισαν οικονομικά όχι μόνον την Κρήτη αλλά και την Πάτμο και το Καστελλόριζο²⁷.

Αντίθετα τότε κινήθηκαν επικερδώς τα καράβια της Χίου, της Αμοργού, της Μάνης, που ανέλαβαν τον ανεφοδιασμό των πολιορκημένων του Χάνδακα με στάρι από τον Βόλο, ξυλεία από τη Σίκινο, μικρά ζώα από την Αμοργό. Οι συνιδιοκτήτες πλοίων του Χάνδακα τοποθετούσαν τα εταιρικά τους κεφάλαια σε κοντινά, πολύ επικερδή και επικίνδυνα ταξίδια. Επιχειρούσαν και αυτοί να προμηθευτούν στάρι από έλληνες εμπόρους και να το μεταφέρουν ασφαλώς στον Χάνδακα. Στο διάστημα του πολέμου οι λαθραίες μεταφορές δημητριακών ήταν η πιο αποδοτική δραστηριότητα των Ελλήνων²⁸.

Ιδιαίτερα ευνοήθηκε από την εμπόλεμη κατάσταση η Σαντορινή. Τα σαντορινιά πλοία δεν πετύχαιναν μόνον υψηλούς ναύλους με τον ανεφοδιασμό του Χάνδακα. Οι έμποροι του νησιού είχαν οργανώσει ένα έξυπνο εμπόριο. Αγόραζαν από μαλτέζους πειρατές προϊόντα των λαφύρων τους. Με τα πλοία τους τα μετέφεραν και τα εκποιούσαν στη Σμύρνη. Με το προϊόν της πώλησης αγόραζαν μπαμπάκι, που οι γυναίκες του νησιού ύφαιναν και παρήγαν δί-

26. ΛΕΟΝΤΟΣ, ό.π., σελ. 26

27. ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ, ό.π., σελ. 352-354, 356.— ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ, ό.π., σελ. 16-17.

28. ΠΑΝΟΠΟΥΛΟΥ, «Συντροφικές», σελ. 427-430.

μητο πανί, το καλύτερο του Αρχιπελάγους. Εξήγγαν μεγάλες ποσότητες κάθε χρόνο στην Κρήτη, τη Ζάκυνθο και σε άλλα μέρη²⁹.

Στο διάστημα του πολέμου οι ανδριώτες κατασκεύασαν στο νησί μεγάλες βάρκες, όπως αναφέρει ο Thevenot. Μετέφεραν με αυτές το μετάξι της παραγωγής τους στη Χίο και προς το τέλος του ΙΖ' αιώνα στην Κωνσταντινούπολη.

Το πρώτο υδραίικο καΐκι κατασκευάστηκε στο διάστημα του πολέμου, το 1657, από τον Σακελλάριο, που αγνοούσε τη ναυπηγική, με μόνα εργαλεία το πριόνι, τον πέλεκυ και το τρυπάνι. Αντί καρφιά μεταχειρίστηκε ξύλινους γόμφους και για άλμπουρο κλήμα αμπέλου. Το 1658 οι υδραίοι Δέντες, Κριεζής, Γκίκας, Γκιώνης και άλλοι επέστρεψαν στο νησί μετά πολύχρονη πειρατική αιχμαλωσία. Στο διάστημα της σκλαβιάς είχαν μάθει την τέχνη της ναυπηγικής και άμα γύρισαν, σκάρωσαν τα πρώτα τρεχαντήρια, μήκους 12-15 ποδιών³⁰.

Προς το τέλος του πολέμου άρχισε να διαφαίνεται η εξέλιξη ενός άλλου νησιού του Αρχιπελάγους, της Μυκόνου, που ήταν ανοχύρωτη και ανασφάλιστη. Οι Τούρκοι, λέει ο Spou, την εγκατέλειψαν στο διάστημα του πολέμου από τον φόβο των πειρατών. Οι πειρατές συμβλήθηκαν με τους μυκονιάτες. Έχουμε νοταριακές πράξεις του 1666, με τις οποίες ο πειρατής Angelo Maria Vitali εκχωρεί, υπενοικιάζει δικά του μπριγκαντίνια, πλήρως εξοπλισμένα και αρματωμένα σε μυκονιάτες ναυτικούς. Αυτοί αναλαμβάνουν την υποχρέωση να τα κινούν και να του αποδίδουν ποσοστά από τα κέρδη. Με τα κέρδη τους βασικά από την πειρατεία, οι μυκονιάτες στα τέλη του ΙΖ' αιώνα κατόρθωσαν να αποκτήσουν 100 ιστιοφόρα και 40-50 μεγάλα καΐκια των 700-800 βαρελιών³¹.

29. F. RICHARD, *Relation de ce qui s'est passé de plus remarquable à Saint Ermi, isle de l'Archipel*, Παρίσι 1657, σελ. 92-96, 321-322, 335-337.— B. RANDOLF, *The present State of the Islands in the Archipelago*, Όξφόρδη 1688, σελ. 31.— ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ, ό.π., σελ. 362.

30. THEVENOT DE, *Relation d'un voyage fait au Levant*, Παρίσι 1665, σελ. 28 - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗ, ό.π., σελ. 114.

31. J. SPON - G. WHEELER, *Voyage d'Italie, de Dalmatie, de Grece et du Levant fait aux années 1675 et 1676*, τόμ. 1, Λυών 1678, σελ. 146.— Γ' ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΥ, «Νο-

Στα τέλη του ΙΖ' αιώνα ολόκληρο σχεδόν το εμπόριο του Αιγαίου με τη Μαύρη Θάλασσα, τα ανατολικά αλλά και τα νότια παράλια της Μ. Ασίας είχε περάσει στα χέρια των Ελλήνων. Χιώτες, Μυκονιάτες, Σαντορινιοί, Μυτιληνιοί, Συριανοί ανέπτυξαν πρωτοβουλία και στράφηκαν στη ναυπήγηση και εκμετάλλευση μικρών ιστιοφόρων³².

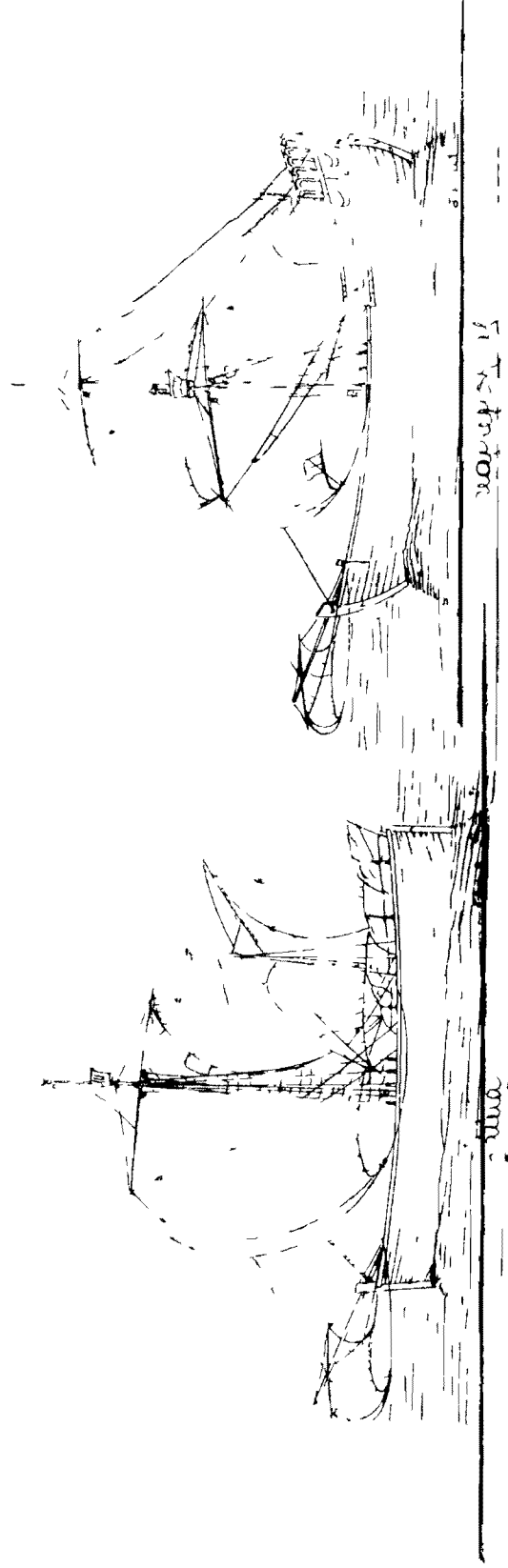
Καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η Ναύπακτος υπήρξε η αφητηρία ανάπτυξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Ο κρητικός πόλεμος άλλους ανέδειξε, άλλους κατέστρεψε. Ανέκοψε ένα μέρος της προς τα έξω δραστηριότητας των Ελλήνων. Όμως οι Έλληνες κατόρθωσαν να πάρουν στα χέρια τους ή μάλλον στις σάϊκες και τα καΐκια τους το εσωτερικό εμπόριο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Ο κύριός τους σύμμαχος ήταν η έκταση, το μέγεθος του τουρκικού κράτους και οι ανάγκες του, που έπρεπε αυτοί να εξυπηρετήσουν. Παρά τους πολλαπλούς κινδύνους και τις ειδικές συνθήκες δράσης, στα τέλη του ΙΖ' αιώνα, τα τουρκοκρατούμενα ελληνικά ναυτιλιακά κέντρα είχαν οργανωθεί και αναλάβει με επιτυχία το σύστημα μεταφοράς των οθωμανικών προϊόντων.

ταριακά πράξεις Μυκόνου», *Επετηρίς Νομικής Σχολής Πανεπιστημίου Αθηνών*, Αθήνα 1960, σελ. 341.— ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗ, *ό.π.*, σελ. 297.— J. BAILEN, *Mykonos*, Παρίσι 1964, σελ. 66-67.

32. ROBERT'S, *Adventures among the Corsaires of the Levant*, Λονδίνο 1699.— Α. ΔΡΑΚΛΗ, *Η Σύρος επί Τουρκοκρατίας*, Ερμούπολις 1948, σελ. 38.— Κ. ΝΤΟΚΟΥ, «Μία υπόθεση πειρατείας κατά τον ΙΖ' αιώνα», *Θησαυρίσματα* 2 (1963), σελ. 38-57.



ΣΛΙΚΑ. Φορητή εικόνα του 1620 από την Πάτμο (Ναός Παναγίας Εισημονήτριας)



Τα σκίτσα περιέχονται στο χειρόγραφο 413 της Εθν. Βιβλιοθήκης της Μάλτας Έχουν σχεδιαστεί από τον ιππότη της Μάλτας Opit Guidolfi, που το 1620 ασχολήθηκε με πειρατεία στην Ανατολή (πρόσφορα J Muscat)