

The Gleaner

Vol 16 (1980)



Χαρακτηριστικές όψεις του εξωτερικού
εμπορίου της Κρήτης (τέλος 18ου και αρχές 19ου
αιώνα)

Βασίλης Κρεμμυδάς

doi: [10.12681/er.335](https://doi.org/10.12681/er.335)

To cite this article:

Κρεμμυδάς Β. (1980). Χαρακτηριστικές όψεις του εξωτερικού εμπορίου της Κρήτης (τέλος 18ου και αρχές 19ου αιώνα). *The Gleaner*, 16, 190–198. <https://doi.org/10.12681/er.335>

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΕΣ ΟΥΣΙΕΣ
ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ
(Τέλος 18ου και άρχές 19ου αιώνα)*

Δέν υπάρχει, φαντάζομαι, αντίρρηση πώς ένα απαραίτητο στοιχείο για να γνωρίσουμε τις γενικότερες οικονομικές συνθήκες και την κοινωνική πραγματικότητα του έλλαδικού χώρου στην κρίσιμη περίοδο από τις άρχές του 18ου αιώνα ως το 1821 είναι να μελετήσουμε από τις πηγές και, κυρίως, από τα άρχεϊα το εμπόριο όλων των έλληνικών περιοχών.

Οί έρευνες που έχουν γίνει ως τώρα για το έξωτερικό εμπόριο τής Κρήτης αποτελούν μια σημαντική συμβολή, χωρίς όμως να υποβοηθούν τη συναγωγή συγκεκριμένων συμπερασμάτων, έπειδή κατέληξαν, κυρίως, στη δημοσίευση αποσπασματικών ή χρονικά περιορισμένων πληροφοριών και όχι στη μελέτη του θέματος: μερικούς στατιστικούς πίνακες από τα Γαλλικά Άρχεϊα για την περίοδο 1700-1789 είχε δημοσιεύσει παλαιότερα ο Σ. Μάξιμος¹, ενώ ο Κ. Γ. Κωνσταντινίδης δημοσίευσε αρκετά έγγραφα από την προξενική άλληλογραφία των Γαλλικών Άρχείων². Πληροφορίες έπίσης για μερικές πλευρές του εμπορίου τής Κρήτης ή για το εμπόριο κάποιου προϊόντος μπορούμε να βρούμε και σε άλλα δημοσιεύματα. Ώστόσο³, ή πρώτη συστηματική μελέτη για το γαλλικό εμπόριο στην Κρήτη δημοσιεύτηκε έντελώς πρόσφατα, από το Γάλλο D. Sabatier⁴. Άλλά ή μελέτη αυτή συμβάλλει ελάχιστα

* Η μελέτη που παρουσιάζεται εδώ είναι το κείμενο ανακοίνωσης στο Δ' Διεθνές Κρητολογικό Συνέδριο που έγινε στο Ήράκλειο το 1976· δημοσιεύεται στην άρχική του μορφή, παρόλο που κάποιες άλλαγές ή συμπληρώσεις θα ήταν σήμερα δυνατές.

1. Βλ. Σ. Μάξιμου, *Η αύγή του έλληνικού καπιταλισμού*, Άθήνα ³1973, σ. 122-123, 138-148 και 151-154.

2. Βλ. Κ. Γ. Κωνσταντινίδη, «Έκθέσεις και ύπομνήματα από την άλληλογραφία του γαλλικού προξενείου Κρήτης», *Κρητικά Χρονικά*, τ. Η', 1954, σ. 323-365· τ. Γ', 1956, σ. 372-394· τ. ΙΑ', 1960, σ. 109-146 και 466-491.

3. Βλ., π.χ., Βασίλη Κρεμμυδά, *Οί σαπουνοποιίες τής Κρήτης στο 18ο αιώνα*, Άθήνα 1974, σ. 44 κ.έ.

4. Daniel Sabatier, «Les relations commerciales entre Marseille et la

στη γνώση τῆς κρητικῆς οἰκονομίας καὶ κοινωνίας, ἐπειδὴ ὁ συντάκτης τῆς ἀφιερώνει πολὺ μικρὸ μέρος στὴν οἰκονομικὴ λειτουργία τοῦ ἐμπορίου καὶ ἓνα πολὺ μεγαλύτερο στὴ διοικητικὴ του ὀργάνωση, ὥστε μποροῦμε νὰ ποῦμε ὅτι πρόκειται γιὰ μιὰ συμβολὴ στὴ γαλλικὴ, κυρίως, ἱστορία. Ἀπὸ τὴν ἀποψη τῆς ἑλληνικῆς ἱστορίας καὶ τῶν οἰκονομικῶν μεταβολῶν στὸν ἑλλαδικὸ χῶρο τὸ ἐνδιαφέρον τῆς μελέτης αὐτῆς περιορίζεται ἀκόμη περισσότερο ἀπὸ τὸ ὅτι ἡ ἐξέταση τῶν συνθηκῶν τοῦ ἐμπορίου δὲν πηγαίνει πέρα ἀπὸ τὸ 1756.

Εἶναι, ἐπομένως, σαφὲς ὅτι ἡ μελέτη γιὰ τὸ ἐμπόριο τῆς Κρήτης μένει νὰ γίνει. Ἡ ἀνακοίνωση αὐτὴ δὲν εἶναι δυνατὸ καὶ οὔτε φιλοδοξεῖ, βέβαια, νὰ καλύψει ἓνα τόσο μεγάλο κενό, ἀλλὰ μόνο νὰ παρουσιάσει ἄγνωστες ἀρχαικὲς πληροφορίες γιὰ μιὰ περίοδο ὅπου μᾶς λείπουν ἐντελῶς καὶ νὰ περιγράψει, μὲ βάση τίς πληροφορίες αὐτές, μερικὲς ἀπὸ τίς χαρακτηριστικὲς πλευρὲς τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Κρήτης στὸ τέλος τοῦ 18ου αἰώνα καὶ στίς ἀρχὲς τοῦ 19ου. Τὰ συμπεράσματά μας θὰ στηριχτοῦν, κυρίως, στὴν κίνηση τῶν καραβιῶν στὰ λιμάνια τῆς Κρήτης.

Ἔτσι, ἔφτασαν στὰ Χανιά:

ἀπὸ τὸ Σεπτέμβριο 1797 ὡς τὸν Αὐγούστο 1798	36 πλοῖα ⁵
ἀπὸ τίς 10 Σεπτεμβρίου 1805 ὡς τὴν 1η Ἰαν. 1807	76 πλοῖα ⁶
ἀπὸ τὴν 1η Ἰανουαρίου ὡς τίς 30 Σεπτεμβρίου 1811	105 πλοῖα ⁷
ἀπὸ τὴν 1η Ὀκτωβρίου ὡς τίς 31 Δεκεμβρίου 1819	11 πλοῖα ⁸
ἀπὸ τὴν 1η Ἰανουαρίου ὡς τίς 31 Δεκεμβρίου 1820	76 πλοῖα ⁹
καὶ ἀπὸ τὴν 1η Ἰανουαρίου ὡς τίς 31 Μαρτίου 1821	12 πλοῖα ¹⁰

καὶ ἀναχώρησαν ἀπὸ ἐκεῖ:

Grèce dans la première moitié du XVIIIe siècle», στὸν τόμο *Dossier sur le commerce français en Méditerranée Orientale au XVIIIe siècle*, Παρίσι, P.U.F., 1976, σ. 151-233.

5. Archives du Ministère des Affaires Étrangères, Παρίσι (στὸ ἐξῆς: AMAE), Correspondance Consulaire (στὸ ἐξῆς: CC), La Canée, τόμος 20 (1792-1805).

6. AMAE, CC, La Canée, τόμος 21 (1806-1815).

7. AMAE, δ.π.

8. AMAE, CC, La Canée, τόμος 23 (1819-1824).

9. AMAE, δ.π. Ἀπὸ τὴν 1 Ἀπριλίου ὡς τίς 31 Δεκεμβρίου 1811 πρόκειται γιὰ πλοῖα ποὺ ἔφτασαν στὰ Χανιά καὶ στὸ Ρέθυμνο.

10. AMAE, δ.π. Καὶ αὐτὰ τὰ πλοῖα ἔφτασαν στὰ Χανιά καὶ στὸ Ρέθυμνο.

από τὸ Σεπτέμβριο 1795 ὡς τὸν Αὐγούστο 1796	61 πλοῖα ¹¹
από τὶς 22 Σεπτεμβρίου ὡς τὶς 21 Δεκεμβρίου 1797	35 πλοῖα ¹²
από τὶς 10 Σεπτεμβρίου 1805 ὡς τὴν 1η Ἰανουαρ. 1807	76 πλοῖα ¹³
από τὴν 1η Ἰανουαρίου ὡς τὶς 30 Σεπτεμβρίου 1811	74 πλοῖα ¹⁴
από τὴν 1η Ὀκτωβρίου ὡς τὶς 31 Δεκεμβρίου 1819	7 πλοῖα ¹⁵
από τὴν 1η Ἰανουαρίου ὡς τὶς 31 Δεκεμβρίου 1820	80 πλοῖα ¹⁶
καὶ ἀπὸ τὴν 1η Ἰανουαρίου ὡς τὶς 31 Μαρτίου 1821	12 πλοῖα ¹⁷ .

Τὰ περισσότερα ἀπὸ τὰ ἀριθμητικὰ αὐτὰ στοιχεῖα καλύπτουν τὴν κίνηση γιὰ λιγότερο ἀπὸ ἓνα ἔτος καὶ ἔτσι ἡ συναγωγή συμπερασμάτων γιὰ τὴ συνολικὴ ἐτήσια κίνηση στὰ Χανιά, μὲ βάση τὶς ἀπαραίτητες συγκρίσεις, δὲν θὰ εἶναι ὀριστική, ἀφοῦ θὰ στηριχτεῖ σὲ ὑποτιθέμενους μέσους ὅρους. Σύμφωνα μ' αὐτοὺς τοὺς μέσους ὅρους ἡ συνολικὴ εἰκόνα τῶν ἀφίξεων στὰ Χανιά καὶ τῶν ἀναχωρήσεων ἀπὸ ἐκεῖ ἐμφανίζεται ὡς ἑξῆς:

<u>α. ἀφίξεις</u>		<u>β. ἀναχωρήσεις</u>	
		1795-1796 (ἓνα ἔτος)	61 πλοῖα
1797-1798 (ἓνα ἔτος)	36 πλοῖα	1797	περίπου 140 πλοῖα
1806	περίπου 60 πλοῖα	1806	περίπου 60 πλοῖα
1811	περίπου 140 πλοῖα	1811	περίπου 98 πλοῖα
1819	περίπου 44 πλοῖα	1819	περίπου 28 πλοῖα
1820	76 πλοῖα	1820	80 πλοῖα
1821	περίπου 48 πλοῖα	1821	περίπου 48 πλοῖα
<u>σύνολο</u> περίπου 404 πλοῖα		<u>σύνολο</u> περίπου 515 πλοῖα	

Ἄν διακινδυνεύαμε τὴν ἀνέυρεση ἐνὸς ἐτήσιου μέσου ὅρου γιὰ τὴν περίοδο 1795-1821, θὰ βρῖσκαμε ὅτι ὁ μέσος ἐτήσιος ρυθμὸς τῶν ἀφίξεων ἦταν περίπου 68 πλοῖα καὶ τῶν ἀναχωρήσεων περίπου 74 πλοῖα. Βέβαια, μιὰ παραμόρφωση τῶν μέσων ὅρων εἶναι δυνατὸ νὰ διαπιστωθεῖ ἀπὸ τὴν ἐξόγκωση τῶν ἀφίξεων τὸ ἔτος 1811 καὶ τῶν ἀναχωρήσεων τὸ 1797 καὶ τὸ 1811, ἐξαιτίας τῆς δραστηριότητος τῶν ντόπιων καρα-

11. AMAE, CC, La Canée, τόμος 20.

12. AMAE, ὁ.π.

13. AMAE, CC, La Canée, τόμος 21.

14. AMAE, ὁ.π.

15. AMAE, CC, La Canée, τόμος 23.

16. AMAE, ὁ.π. Ἀπὸ τὴν 1 Ἀπριλίου ὡς τὶς 31 Δεκεμβρίου 1820 πρόκειται γιὰ πλοῖα ποὺ ἀναχώρησαν ἀπὸ τὰ Χανιά καὶ ἀπὸ τὸ Ρέθυμνο.

17. AMAE, ὁ.π. Καὶ ἐδῶ πρόκειται γιὰ πλοῖα ποὺ ἀναχώρησαν ἀπὸ τὰ Χανιά καὶ ἀπὸ τὸ Ρέθυμνο.

βίων (έλληνικῶν καὶ τουρκικῶν). Χωρὶς αὐτά, τὰ ὁποῖα ἦταν, ὥστόσο, μιὰ πραγματικότητα γιὰ ἄρκετὰ χρόνια, ὅπως θὰ δοῦμε στὴ συνέχεια, οἱ παραπάνω μέσοι ἐτήσιοι ὄροι μειώνονται κατὰ 29% περίπου γιὰ τὶς ἀφίξεις καὶ κατὰ 35% περίπου γιὰ τὶς ἀναχωρήσεις, πράγμα πὺ σημαίνει ὅτι ἀντιστρέφεται ἡ μεταξὺ τους ποσοστιαία σχέση.

Τὰ ἀντίστοιχα στοιχεῖα γιὰ τὸ λιμάνι τοῦ Ἡρακλείου εἶναι πενιχρότερα καὶ μᾶς δίνουν τοὺς ἐξῆς μέσους ὄρους:

α. ἀφίξεις			β. ἀναχωρήσεις		
1794	περίπου	12 πλοῖα ¹⁸			
1795	περίπου	12 πλοῖα ¹⁸	1796	περίπου	60 πλοῖα ²⁰
1796	περίπου	12 πλοῖα ¹⁸	1797	περίπου	75 πλοῖα ²⁰
1817	περίπου	204 πλοῖα ¹⁹	1817	περίπου	174 πλοῖα ²¹
σύνολο περίπου 240 πλοῖα			σύνολο περίπου 309 πλοῖα		

Ἐπομένως, ἀπὸ τὸ 1794 ὡς τὸ 1817 ἡ ὑποτιθέμενη μέση ἐτήσια ἀφίξη στὸ λιμάνι τοῦ Ἡρακλείου θὰ μπορούσε νὰ ἦταν τὰ 60 καὶ γιὰ τὴν ἀναχώρηση τὰ 103 περίπου πλοῖα. Τὸ χαρακτηριστικὸ ἐδῶ εἶναι ὅτι ἡ ἀφαίρεση τῶν ντόπιων πλοίων μειώνει σημαντικὰ τοὺς μέσους ὄρους.

Γενικά, πάντως, καὶ παρόλο πὺ τὰ στοιχεῖα γιὰ τὸ Ἡράκλειο εἶναι πενιχρότατα, μπορούμε νὰ ποῦμε ὅτι, χοντρικά, ἀπὸ τὸ 1795 ὡς τὸ 1821 ἔφταναν κάθε χρόνο κατὰ μέσο ὄρο σὲ ὀλόκληρη τὴν Κρήτη κάπου 120 - 130 πλοῖα καὶ πάνω ἀπὸ 150 ἀναχωροῦσαν ἀπὸ ἐκεῖ. Οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ φαίνονται, ἴσως, μεγάλοι, ἀλλὰ στὴν πραγματικότητα δὲν ἀντιπροσωπεύουν ἀνάλογο ὄγκο ἐμπορευμάτων, ἐπειδὴ πολλὰ ἀπὸ αὐτὰ ἦταν μικρὰ ντόπια πλοῖα πὺ ἔκαναν τὴ λεγόμενη «caravane», ἄρκετὰ «ἐπιαναν» καὶ στὶς τρεῖς μεγάλες σκάλες τῆς Κρήτης καὶ ἔτσι, ἀπὸ ἔλλειψη συγκεκριμένων πληροφοριῶν, ἔχουν ὑπολογιστεῖ τρεῖς φορὲς, ἐνῶ ἄρκετὰ ἔφταναν ἢ ἀναχωροῦσαν χωρὶς φορτίο.

Πάντως, οἱ διαθέσιμες πηγὲς δὲν ἐπιτρέπουν μιὰ ἀκριβὴ ἐκτίμηση τῶν αὐξομειώσεων τοῦ κρητικῶ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου καὶ μάλιστα εἶναι δυσχερὲς μιὰ σύγκριση τῆς περιόδου πὺ ἐξατάζεται ἐδῶ μὲ τὸ 18ο αἰῶνα²². Οὔτε εἶναι, γιὰ τὴν ὥρα, δυνατὸ νὰ μάθουμε ἀν τὸ ἐξωτερικὸ

18. AMAE, CC, La Canée, τόμος 20.

19. AMAE, CC, La Canée, τόμος 22.

20. AMAE, CC, La Canée, τόμος 20.

21. AMAE, CC, La Canée, τόμος 22.

22. Γιὰ τὶς γαλλικὲς μόνο ἐξαγωγὲς ἀπὸ τὴν Κρήτη ἔχουμε τὶς πληροφορίες

ἐμπόριο τῆς Κρήτης ἦταν σταθερὰ ἐνεργητικό, ὅπως ξέρουμε ὅτι συνέβαινε σὲ ἄλλες σκάλες στὸ 18ο αἰώνα.

Υπάρχουν, ὅμως, ἄλλες, πολὺ ἐνδιαφέρουσες παρατηρήσεις, ποὺ εἶναι δυνατὸ νὰ διατυπωθοῦν σχετικὰ μὲ τὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριο τῆς Κρήτης στὴν περίοδο 1795-1821. Πρῶτα-πρῶτα, κάπου στὰ 1798-1800 σχεδὸν ἐξαφανίζονται τὰ γαλλικὰ πλοῖα γιὰ νὰ ξαναεμφανιστοῦν κάπου στὰ 1817, μὲ σημαντικὴ, μάλιστα, συμμετοχὴ²³. Ἀλλὰ τὴ στιγμὴ ποὺ ἡ γαλλικὴ ναυσιπλοῖα ἐγκαταλείπει τὴν Κρήτη, ὅπως καὶ ἄλλοῦ, τὸν ἐμπορικὸ στίβο, ἐξαιτίας τῶν πολεμικῶν γεγονότων, ἡ ἀγγλικὴ βρίσκει τὴν εὐκαιρίαν νὰ περάσει ἀπὸ τὴν περιπτωσιακὴ σὲ μιὰ σταθερὴ καὶ αὐξημένη παρουσία²⁴. Ἀνάλογα χαρακτηριστικὰ παρουσιάζει καὶ ἡ

(Σ. Μάξιμος, *ὁ.π.*, σ. 122-123) ὅτι αὐτὲς ἔγιναν κατὰ μέσο ὄρο
στὴν περίοδο 1700-1724 μὲ 20 περίπου πλοῖα τὸ χρόνο
στὴν περίοδο 1725-1749 μὲ 22 περίπου πλοῖα τὸ χρόνο
στὴν περίοδο 1750-1774 μὲ 15 περίπου πλοῖα τὸ χρόνο
καὶ στὴν περίοδο 1775-1789 μὲ 15 περίπου πλοῖα τὸ χρόνο

(ἐδῶ πρέπει νὰ σημειωθεῖ ὅτι ὁ D. Sabatier, *ὁ.π.*, σ. 229, ὁ ὁποῖος ἀντλήσει τίς πληροφορίες του ἀπὸ τὰ ἴδια ἀρχεῖα μὲ τὸ Σ. Μάξιμο, παρουσιάζει σὲ δύο χρονιᾶς διαφορετικὸς ἀριθμοὺς στὴν περίοδο 1700-1756. Ἔτσι ἔχουμε τὸ 1735 στὸ Σ. Μάξιμο 4 καὶ στὸ D. Sabatier 34 πλοῖα καὶ τὸ 1737 15 καὶ 13 πλοῖα ἀντίστοιχα).

23. Τὸ 1820 ἔφτασαν στὰ Χανιά καὶ στὸ Ρέθυμνο 22 γαλλικὰ πλοῖα καὶ 25 ἀναχώρησαν ἀπὸ ἐκεῖ, σὲ ἓνα σύνολο ἀπὸ 76 ἀφίξεις καὶ 80 ἀναχωρήσεις. Ἐπίσης τὸ πρῶτο τρίμηνο τοῦ 1821 ἔφτασαν καὶ ἀναχώρησαν 4, σὲ ἓνα σύνολο ἀπὸ 12 πλοῖα (ΑΜΑΕ, CC, La Canée, τόμος 23). Οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ δείχνουν ὅτι ἡ γαλλικὴ ναυσιπλοῖα στὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριο τῆς Κρήτης ἀντιπροσώπευε τὴ στιγμὴ ἐκείνη περίπου τὸ 30% τοῦ συνόλου.

24. Ἀφίξεις ἀγγλικῶν πλοίων στὰ Χανιά (1820 καὶ 1821 Χανιά καὶ Ρέθυμνο) σὲ μέσους ὄρους:

1811	περίπου 21 (σύνολο περίπου 140)	πλοῖα,	ἦτοι περίπου	15%
1819 (ἓνα τρίμηνο)	3 (σύνολο 11)	πλοῖα,	ἦτοι περίπου	27%
1820	8 (σύνολο 76)	πλοῖα,	ἦτοι περίπου	11%
καὶ 1821 (ἓνα τρίμηνο)	2 (σύνολο 12)	πλοῖα,	ἦτοι περίπου	17%
			μ.δ. περίπου	18%

²Αναχωρήσεις:

1811	περίπου 14 (σύνολο περίπου 98)	πλοῖα,	ἦτοι περίπου	14%
1819 (ἓνα τρίμηνο)	2 (σύνολο 7)	πλοῖα,	ἦτοι περίπου	29%
1820	9 (σύνολο 80)	πλοῖα,	ἦτοι περίπου	11%
καὶ 1821 (ἓνα τρίμηνο)	2 (σύνολο 12)	πλοῖα,	ἦτοι περίπου	17%
			μ.δ. περίπου	18%

(ΑΜΑΕ, CC, La Canée, τόμοι 21 καὶ 23).

αυστριακή ναυσιπλοΐα, ενώ σημαντικές μεταβολές σημειώθηκαν και σε άλλες έμπορικες σημαΐες. Έτσι, πρέπει να σημειώσουμε την όλική, ή σε μεγάλο βαθμό, εξαφάνιση, μετά το 1798-1800, των βενετικών, ραγουζαΐικων, πρωσικῶν κ.ά. πλοίων και την εμφάνιση τότε ή λίγο αργότερα πλοίων με σημαία τῆς Σαρδηνίας, τῆς Τρίπολης, τῆς Ρωσίας κ.ά. Οἱ διαπιστώσεις αὐτὲς δείχνουν ὅτι στὴν περίοδο πού ἐξετάζεται ἐδῶ ἔγιναν ἀξιοσημείωτες μεταβολές ὡς πρὸς τὴ συμμετοχὴ τῶν ξένων στὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριο τῆς Κρήτης.

Ὡστόσο, παρόλο πού οἱ μεταβολές αὐτὲς εἶναι δυνατὸ νὰ προσδιορίσουν ὡς ἓνα σημαντικὸ βαθμὸ τὸ χαρακτῆρα τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Κρήτης, ἐκεῖνο πού παρουσιάζει ἐξαιρετικὸ ἐνδιαφέρον εἶναι ὅ,τι σχετίζεται μὲ τὴ συμμετοχὴ σ' αὐτὸ τῆς ντόπιας ἐμπορικῆς ναυτιλίας²⁵. Πρόκειται γιὰ μιὰ μεγάλη αὔξηση τῆς συμμετοχῆς τοῦ ντόπιου ἐμπορικοῦ στόλου, κάπως ξαφνικὴ μάλιστα, ἡ ὁποία παρατηρεῖται κατὰ τὸ 1797, γιὰ νὰ διακοπεῖ ἐντελῶς μετὰ τὸ 1817 ἢ τὸ 1818. Τὸ γεγονός αὐτὸ παρουσιάζει ἰδιαιτέρο ἐνδιαφέρον καὶ ἀπὸ ποσοτικὴ καὶ ἀπὸ ποιοτικὴ ἄποψη. Θὰ ἐξετάσουμε πρῶτα τὴν ποσοτικὴ.

ἔτος	σύνολο πλοίων	ντόπια πλοῖα	ποσοστὸ ντόπιων πλοίων
<u>α. ἀφίξεις στὰ Χανιά</u>			
1811 (τρία τρίμηνα)	102	85	83%
<u>β. ἀφίξεις στὸ Ἡράκλειο</u>			
1797 (ἓνα τρίμηνο)	29	22	79%
1817 (δύο τρίμηνα)	102	89	78%
<u>γ. ἀναχωρήσεις ἀπὸ τὰ Χανιά</u>			
1797 (ἓνα τρίμηνο)	35	26	74%
1811 (τρία τρίμηνα)	73	56	77%
<u>δ. ἀναχωρήσεις ἀπὸ τὸ Ἡράκλειο</u>			
Σεπτ. 1796 - Αὐγ. 1797	64	32	50%
1797 (ἓνα τρίμηνο)	30	21	70%
1817 (δύο τρίμηνα)	85	73	86%

25. Στὰ ἀρχεῖα πού χρησιμοποιοῦνται ἐδῶ τὰ πλοῖα αὐτὰ χαρακτηρίζονται ὡς «ὀθωμανικά» καὶ διακρίνονται σὲ πλοῖα turcs καὶ σὲ πλοῖα grecs καθὼς καὶ σὲ μικρὰ καὶ μεγάλα. Γιὰ παλαιότερη ἐποχὴ, στὰ μέσα δηλαδὴ τοῦ 18ου αἰώνα, γνωρίζουμε τὴν ὑπαρξὴ ἀξιόλογου ἐμπορικοῦ στόλου στὸ Ἡράκλειο μὲ τουρκικὴ ἰδιοκτησία σὲ πολὺ μεγάλο ποσοστὸ. Σχετικὰ βλ. Βασίλη Κρεμμυδά, «Καταγραφή τῶν ἐμπορικῶν πλοίων τοῦ Ἡρακλείου τὸ 1751», *Μνήμων*, τ. Ζ', 1970, σ. 12-17.

Ἀπὸ τὰ στοιχεῖα αὐτὰ προκύπτει ὅτι στὴν περίοδο ἀπὸ τὰ τελευταῖα χρόνια τοῦ 18ου αἰώνα ὡς τὸ 1817 ἢ τὸ 1818 ἡ ἀριθμητικὴ συμμετοχὴ ντόπιων πλοίων στὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριο τῆς Κρήτης θὰ μπορούσε νὰ ἦταν κατὰ μέσο ὄρο γύρω στὸ 76%²⁶. Τὸ ποσοστὸ εἶναι ιδιαίτερα χαρακτηριστικὸ, ἀλλὰ δὲν ἀντιπροσωπεύει ἀνάλογο ὄγκο μεταφερόμενων ἐμπορευμάτων γιὰ τοὺς λόγους ποὺ ἀναφέρθηκαν καὶ προηγουμένως. Δυστυχῶς, δὲν διαθέτουμε στοιχεῖα συγκριτικὰ μὲ τὸν ὑπόλοιπο ἐλλαδικὸ χῶρο, τουλάχιστο τὸ νησιωτικὸ. Ὅσο γιὰ τὴν Κρήτη, ἡ ποσοστιαία ἀναλογία ἀνάμεσα στὰ ἀναφερόμενα ὡς «τουρκικὰ» καὶ στὰ ἀναφερόμενα ὡς «ἐλληνικὰ» εἶναι 38% γιὰ τὰ πρῶτα καὶ 62% γιὰ τὰ δεύτερα. Μόνο ποὺ τὰ «ἐλληνικὰ» πλοῖα διακρίνονται σὲ μεγάλα καὶ μικρὰ (57% καὶ 43% ἀντίστοιχα τοῦ συνόλου τῶν «ἐλληνικῶν»), ἐνῶ τὰ «τουρκικὰ» χαρακτηρίζονται ὅλα ὡς μεγάλα²⁷.

Ἰδιαίτερα χαρακτηριστικὸ, ἀλλὰ ἀρκετὰ περίεργο, φαίνεται τὸ γεγονός ὅτι τὸ 1817 (γιὰ τὸ 1818 δὲν ἔχουμε πληροφορίες) εἶναι τὸ τελευταῖο ἔτος ὅπου ἀναφέρονται ντόπια πλοῖα, κυρίως αὐτὰ ποὺ χαρακτηρίζονται ὡς «ἐλληνικὰ». Καὶ εἶναι περίεργο τὸ γεγονός, ἐπειδὴ κατὰ τὰ ἔτη 1819, 1820 καὶ 1821 δὲν σημειώθηκε ἀπλῶς κάμψη στὴ συμμετοχὴ τῆς ντόπιας ναυτιλίας στὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριο τῆς Κρήτης, ἀλλὰ χαρακτηριστικὴ ἀπουσία της²⁸. Βέβαια, ἡ μεγάλη κρίση, στὴν ὁποία βυθίστηκε ἡ ἐλληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία κάπου ἐκεῖ στὰ 1817-1818 μᾶς εἶναι ἐλλιπῶς γνωστὴ, ἀλλὰ πρέπει νὰ θεωρεῖται ἕνα γεγονός μὲ κεφαλαϊώδη σημασία, ἀφοῦ φαίνεται νὰ ἦταν ἡ τελευταία καὶ πιὸ χαρακτηριστικὴ κρίση τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος πρὶν

Βέβαια, ἡ παρατήρηση αὐτὴ δὲν μᾶς ὑποχρεώνει νὰ δεχτοῦμε ὅτι τὰ «turcs» πλοῖα τῶν Γαλλικῶν Ἀρχείων ἦταν Κρητικὰ ἢ μὲ τουρκικὴ ἰδιοκτησία, ὅπως θὰ δοῦμε καὶ στὴ συνέχεια.

26. Σχετικὰ μὲ τὰ ντόπια πλοῖα ποὺ χρησιμοποιήθηκαν στὸ Ἡράκλειο τὸ 50 ἔτος τῆς Γαλλικῆς Δημοκρατίας (τέλος Σεπτεμβρίου 1796 - τέλος Αὐγούστου 1797) ὁ Γάλλος πρόξενος Henri Fourcade ἔγραφε: «Il m'a été impossible d'avoir la liste exacte de tous les bâtiments turcs et grecs employés pendant la même année par les négociants de Candie. Mais je puis vous assurer que, depuis la guerre, la navigation mahométanne en Levant surpasse de beaucoup celle des nations chrétiennes» (AMAE, CC, La Canée, τόμος 20, Ἡράκλειο 10 ventôse, an 6^e (1 Μαρτίου 1798).

27. AMAE, CC, La Canée, τόμος 21.

28. Συνολικὰ στὰ τρία αὐτὰ ἔτη (6 τρίμηνα γιὰ τὶς ἀφίξεις στὰ Χανιά καὶ 6 γιὰ τὶς ἀναχωρήσεις ἀπὸ ἐκεῖ) ἀναφέρονται συνολικὰ 6 μόνο πλοῖα «turcs» (AMAE, CC, La Canée, τόμος 23).

ἀπ' τὸ 1821²⁹. Ἡ περίπτωση, ὥστόσο, τῆς Κρήτης πρέπει νὰ θεωρηθεῖ ἐντελῶς ἰδιόμορφη καί, ἴσως, δὲν πρέπει νὰ ὀδηγήσει σὲ γενικεύσεις, παρόλο πού οὔτε αὐτὸ τὸ ἐνδεχόμενον πρέπει νὰ ἀποκλειστεῖ, τουλάχιστο γιὰ ὀρισμένες περιοχές. Πάντως, προκειμένου γιὰ τὴν Κρήτη, ἡ ξαφνικὴ ἐξογκωμένη παρουσία τοῦ ντόπιου ἐμπορικοῦ στόλου, ἰδιαίτερα τοῦ ἑλληνικοῦ, στὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριό της, καθὼς καὶ ἡ ἐξίσου ξαφνικὴ ἐξαφάνισή του ἀπ' αὐτό, δὲν θὰ πρέπει ἴσως νὰ ἀποδοθοῦν μόνον καὶ τόσο σὲ ντόπιες οἰκονομικὲς πρωτοβουλίες καὶ λειτουργίες, οὔτε σὲ γενικότερες ἀντιφάσεις τῆς ἑλληνικῆς πραγματικότητας, ὅσο σὲ πρωτοβουλίες τοῦ ξένου οἰκονομικοῦ παράγοντα, ἀκόμη καὶ ἂν στὴν ἔννοια τοῦ ξένου περιλάβουμε ὅ,τι δὲν εἶναι κρητικὸ.

Ἰδιαίτερη ἀξία ἔχουν οἱ πληροφορίες γιὰ τὴν προέλευση καὶ τὸν προορισμὸ τῶν ἐμπορευμάτων. Αὐτὲς μᾶς δείχνουν ὅτι ὅσο προχωροῦμε πρὸς τὸ 1821 τόσο περισσότερο οἱ ἀφίξεις καὶ οἱ ἀποστολὲς ἐμπορευμάτων ἀφοροῦν χώρους τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, κυρίως τῆς Ὀθωμανικῆς Αὐτοκρατορίας. Πάντως, τὸν ὄγκο τῶν κρητικῶν ἐμπορευμάτων ἀπορροφοῦσαν τὰ μεγάλα κέντρα τῆς περιοχῆς αὐτῆς, ὅπως ἡ Κωνσταντινούπολη, ἡ Σμύρνη καὶ ἡ Ἀλεξάνδρεια, ἐνῶ ἦταν ἰδιαίτερα συγχρῆς οἱ ἐπαφῆς μὲ τὴ Μάλτα, πού ἦταν σημαντικὸ κέντρο τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου στὴ Μεσόγειο. Βέβαια, ὁ τόπος προέλευσης καὶ προορισμοῦ τῶν καραβιῶν πού διεξήγαγαν τὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριο τῆς Κρήτης ἦταν συνάρτηση τοῦ εἴδους τῶν ἐμπορευμάτων πού ἀνταλλάσσονταν καὶ τῶν χώρων στοὺς ὁποίους αὐτὰ εἶχαν ζήτησι. Ξέρουμε π.χ. ὅτι μεγάλες ποσότητες ἀπὸ τὸ σαπούνι πού κατασκευαζόταν στὶς σαπουνοποιεῖς τῆς Κρήτης ἀπορροφοῦνταν στὶς ἀγορῆς τῆς Κωνσταντινούπολης καὶ τῆς Σμύρνης³⁰. Καὶ δὲν θὰ ἦταν μακριὰ ἀπὸ τὴν πραγματικότητα μιὰ ὑπόθεση ὅτι ὁ περιορισμὸς τῶν ἀνταλλαγῶν πρὸς τὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο, ἐκτὸς ἀπὸ τὴν ἐμπόλεμη κατάσταση στὴν Εὐρώπη καὶ τὴν ἀμάψη τῆς εὐρωπαϊκῆς ναυσιπλοΐας, ὀφειλόταν καὶ στὴ μεγάλη αὔξηση τῆς συμμετοχῆς τῆς ντόπιας ναυτιλίας στὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριο. Λίγο πρὶν λήξει ὁ 18ος αἰώνας, τὸ 1798 πὺδ συγκεκριμένα, ὁ Γάλλος πρόξενος στὴν Κρήτη Henri Fourcade φοβόταν ὅτι ἡ γαλλικὴ «caravane» θὰ καταστρεφόταν ὀριστικὰ ἀπὸ τὰ ἑλληνικὰ καὶ τουρκικὰ καρά-

29. Σχετικὰ βλ. Βασίλη Κρεμμυδά, *Εἰσαγωγή στὴν ἱστορία τῆς νεοελληνικῆς κοινωνίας (1700-1821)*, Ἀθήνα 1976, σ. 122, 143, 184-185, κ.ά.

30. Βλ. Βασίλη Κρεμμυδά, *Οἱ σαπουνοποιεῖς τῆς Κρήτης στὸ 18ο αἰώνα*, Ἀθήνα 1974, σ. 57-59 κ.ά.

βια, ἂν ἡ γαλλικὴ κυβέρνησις δὲν ἔπαιρνε ἀποτελεσματικὰ μέτρα, ἂν δηλαδὴ, δὲν ἔστελνε κουρσάρους γιὰ νὰ χτυπήσουν τὰ ντόπια πλοῖα³¹. Ἀπὸ τοὺς φόβους τοῦ Γάλλου προξένου ἀντιλαμβανόμεστε τὴ σημασίαν τῆς συμμετοχῆς τῆς ντόπιας ναυτιλίας στὶς μεταφορές, ἀλλὰ καὶ τὸ εἶδος τῶν μεταφορῶν ποὺ τὴν ἀπασχολοῦσαν, ὅτι δηλαδὴ αὐτὲς ἦταν οἱ κοντινὲς μεταφορές.

Δυστυχῶς, οἱ πληροφορίες ποὺ ἔχουμε στὴ διάθεσή μας δὲν ἐπαρκοῦν γιὰ νὰ γνωρίσουμε τὸ εἶδος καὶ τὸν ὄγκο τῶν ἐμπορευμάτων ποὺ εἰσάγονταν καὶ ἐξάγονταν ἀπὸ τὴν Κρήτη. Ἀπὸ τίς ἐλάχιστες, πάντως, ποὺ διαθέτουμε μποροῦμε νὰ διατυπώσουμε τὸ συμπέρασμα ὅτι τὸ σαπούνι καὶ τὸ λάδι ἦταν σχεδὸν τὰ μοναδικὰ ἐμπορεύματα ποὺ ἐξάγονταν καὶ αὐτὸ εἶναι μιὰ οὐσιαστικὴ μεταβολὴ σὲ σύγκριση μὲ παλαιότερες ἐποχὲς ὅπου τὸ σιτάρι κατεῖχε ἓνα σημαντικὸ ποσοστὸ τοῦ ὄγκου τῶν ἐξαγωγῶν³².

Βασίλης Κορμυδάς

31. AMAE, CC, La Canée, τόμος 20, Ἡράκλειο 1 Μαρτίου 1798.

32. Γιὰ τὸ τελευταῖο τρίμηνο τοῦ 1797 ὁ Γάλλος πρόξενος στὴν Κρήτη σημείωνε σχετικὰ μὲ τὰ μικρὰ πλοῖα ποὺ ἔκαναν τίς μεταφορές ἀπὸ τὴν Κρήτη: «Une vingtaine de petits bâtiments grecs et turcs... sont tous partis pour diverses îles de l'Archipel, chargés de savon et d'huile lampante» (AMAE, CC, La Canée, τόμος 20). Ἐπίσης, γιὰ τὸ δεύτερο τρίμηνο τοῦ 1811 μαθαίνουμε ὅτι, ἀπὸ τὰ 31 πλοῖα ποὺ ἀναχώρησαν ἀπὸ τὰ Χανιά, τὰ 13 ἔφυγαν φορτωμένα μὲ σαπούνι, τὰ 3 μὲ λάδι καὶ 11 ἔφυγαν χωρὶς φορτίο (γιὰ τὰ ὑπόλοιπα 4 δὲν ἀναφέρεται τίποτε), ἐνῶ τὸ τρίτο τρίμηνο τοῦ ἴδιου ἔτους ἀναχώρησαν 7 πλοῖα μὲ σαπούνι, 3 μὲ λάδι καὶ 14 χωρὶς φορτίο. Αὐτὰ ἀποτελοῦν τὸ σύνολο τῶν ἀναχωρήσεων (AMAE, CC, La Canée, τόμος 21).