

Μνήμων

Τόμ. 7 (1979)

ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΝΕΟΥ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΥ

ΜΝΗΜΩΝ

ΤΟΜΟΣ ΕΒΔΟΜΟΣ

Δ. ΛΟΥΛΕΣ : 'Ο βρετανικός τύπος για τη ναυμαχία του Ναβαρίνου •
Β. ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ : Καταγραφή των εμπορικών πλοίων του 'Ηρακλείου
το 1751 • ΠΕΝΑ ΣΤΑΥΡΙΑΝ - ΠΑΤΡΙΚΙΟΥ : 'Ανέκδοτες επιστολές του
Γ. Σκληροῦ στὸν Γ. Ν. Πολίτη • Τ. Ε. ΣΚΛΑΒΕΝΙΤΗΣ : Χρησιμολο-
γικὸ εἰκονογραφημένο μονόφυλλο τῶν ἀρχῶν τοῦ 18ου αἰῶνα • Α. ΠΟ-
ΛΙΤΗΣ : Προσπάθειες καὶ σχέδια τοῦ Φοριέλ γιὰ μιὰ δεύτερη ἐκδόση τῆς
συλλογῆς τῶν ἐλληνικῶν δημοτικῶν τραγουδιῶν • Φ. ΔΗΜΗΤΡΑΚΟ-
ΠΟΥΛΟΣ : Χειρόγραφα Φουρνᾶ Εὐρυτανίας • Ι. Κ. ΧΑΣΙΩΤΗΣ : 'Η
διπλωματικὴ ἀλληλογραφία τῶν Bouligny - Mabili (τέλη 18' - ἀρχὲς 19'
αἰῶνα) • Γ. ΚΟΛΙΟΠΟΥΛΟΣ : Ληστὲς καὶ λησταντάρτες στὴν Κεν-
τρικὴ 'Ελλάδα τὸ 1835 - 1836 • Κ. ΛΑΠΠΑΣ : Γύρω ἀπὸ τὸν 'Αλέ-
ξανδρο 'Ησαῖα καὶ τὶς λιθογραφίες του • Τ. Ε. ΣΚΛΑΒΕΝΙΤΗΣ : Σχό-
λιο στὴ «δεύτερη» ἐκδόση τῆς 'Εγκυκλοπαίδειας τοῦ Πατούσα (1710)
• ΟΛΓΑ ΚΑΤΣΙΑΡΑΗ : 'Ο Ρήγας Φεραίος. Νέα στοιχεῖα ἀπὸ τὰ ἀρχεῖα
τῆς Τεργέστης • ΠΡ. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΗΣ : Στρατιωτικὴ συμφωνία Βρε-
τανίας - 'Ελλάδας (9 Μαρτίου 1942) • Η. FLEISCHER : 'Αντίποινα
τῶν γερμανικῶν δυνάμεων Κατοχῆς στὴν 'Ελλάδα 1941 - 1944 •
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΥ 1976

ΑΘΗΝΑ 1978 - 1979

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΤΟ 1751

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ

doi: [10.12681/mnimon.198](https://doi.org/10.12681/mnimon.198)

Βιβλιογραφική αναφορά:

ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ Β. (1979). ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΤΟ 1751. *Μνήμων*, 7, 12-17.
<https://doi.org/10.12681/mnimon.198>

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΤΟ 1751

Οί πληροφορίες σχετικά με τη γένεση της εμπορικής ναυτιλίας στον έλλαδικό χώρο είναι τόσο σπάνιες και τόσο αποσπασματικές, αλλά και συχνά πάσχουν τόσο πολύ από άσημαντες γενικεύσεις, ώστε κάθε νέο στοιχείο με σαφείς και ακριβείς ειδήσεις που έρχεται να βοηθήσει την επιστημονική έρευνα είναι ιδιαίτερα πολύτιμο. Ένα τέτοιο στοιχείο, που προέρχεται από το Τουρκικό Άρχειο Ήρακλείου (ΤΑΗ)¹, προτίθεται να επεξεργαστεί ή μελέτη που παρουσιάζεται εδώ: πρόκειται για μιὰ καταγραφή από τις τουρκικές αρχές των εμπορικών πλοίων που ανήκαν στους κατοίκους του Ήρακλείου. Το σχετικό έγγραφο έχει χρονολογία 11 Φεβρ. 1751 και είναι ο παλαιότερος γνωστός κατάλογος πλοίων που αναφέρεται στην άνθηση της εμπορικής ναυτιλίας στα νεότερα χρόνια. Το περιεχόμενό του είναι ουσιαστικό και σχετικά πλήρες: αναφέρεται στον τύπο, τον καπετάνιο, τον ιδιοκτήτη και τη χωρητικότητα κάθε πλοίου. Θά ήταν μάλιστα πληρέστερο, αν αναφερόταν σ' αυτό ο τόπος, ο χρόνος και το κόστος κατασκευής ή αγοράς των πλοίων.

Στη συνέχεια παρατίθεται ο κατάλογος², ώστε να γίνει κατόπιν δυνατή ή διατύπωση των σχετικών παρατηρήσεων και των αναγκαιών συμπερασμάτων:

1. Για το άρχειο αυτό βλ. Ν. Σταυρινίδη, Μεταφράσεις τουρκικών ιστορικών εγγράφων αφορώντων εις την ιστορίαν της Κρήτης, τ. Α', Ήράκλειο 1975, σ. ιε'-κθ'.

2. ΤΑΗ, Κώδικας 3ος, σελ. 327, 11 Φεβρ. 1751 — Μετάφραση (άνεκδοτη) Νίκου Σταυρινίδη, τόμ. Δ', σελ. 1187, άρ. μετ. 2465. Στη δημοσίευση του καταλόγου δέν τηρήθηκε ή σειρά των ονομάτων, όπως αναφέρονται στο πρωτότυπο, αλλά ανακατατάχθηκαν με σκοπό την ομαδοποίηση των πλοιοκτητών: επίσης παραλείφθηκε και ή λέξη «ρείς», που συνοδεύει το όνομα κάθε καπετάνιου, εκτός από τις λίγες περιπτώσεις όπου ή λέξη αυτή έχει θέση επιθέτου. Ή χωρητικότητα, ή οποία στο άρχειο υπολογίζεται σε καντάρια κατά προσέγγιση, έχει εδώ μετατραπεί και σε τόννους, με βάση τις σχέσεις 1 καντάρι = 44 οκάδες και 1 οκά = 1.283 γραμμάρια, για λόγους προσαρμογής στα σημερινά δεδομένα.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ

α/α	τύπος πλοίου	ὄνομα καπετάνιου	ὄνομα πλοιοκτῆτη	χωρητικότητα (καντάρια) (τόννοι)	
1.	Καρπαθιώτικο	Γιάννης	Ἀχμέτ Οὐστά	500	28
2.	»	Μηνάς	Ἀχμέτ Οὐστά	400	23
3.	»	Μανώλης	Ἀχμέτ Οὐστά	400	23
4.	»	Κώστας	Ἀχμέτ Οὐστά	80	5
5.	»	Ἀντώνης	Ἀχμέτ Οὐστά	80	5
6.	»	Μαυρικήκης	Ἐλχάτζ Ἴσμαήλ	600	34
7.	»	Γιακουμής	Ἐλχάτζ Ἀχμέτ	600	34
8.	»	Κόκκινος	Ἀλῆ Ρεῖς	800	45
9.	»	Νικολάκης	Ἀλῆ Ρεῖς	400	23
10.	Καρπαθιώτικο	Νικόλας	Ἀλῆ Ρεῖς	60	3,5
11.	»	Διακάκης	Ἐλχάτζ Ὁμέρ	600	34
12.	»	Κοκολάκης	Ἐλχάτζ Ὁμέρ	400	23
13.	»	Κώστας	Ἐλχάτζ Ὁμέρ	300	17
14.	»	Νικόλας	Ἐλχάτζ Ὁμέρ	50	3
15.	»	Δούλης	Ὁμέρ Οὐστά	400	23
16.	»	Μανωλάκης	Ὁσμάν Ρεῖς	400	23
17.	»	Γιάννης	Ὁσμάν Ρεῖς	80	5
18.	Τρίστιο	Νικόλας	Ἴσμαήλ	2.000	113
19.	Καρπαθιώτικο	Μουγλῆ	Ἐλχάτζ Ἰμπραήμ Ἀγάς	1.000	57
20.	»	Δημήτρης	Ἐλχάτζ Ἰμπραήμ Ἀγάς	200	11
21.	»	Ἀντώνης	Χουσεῖν (λιμενάρχης)	100	6
22.	»	Μεχμέτ	Μουσταφᾶ Ἀγάς	200	11
23.	»	Ἀντώνης	Ὁσμάν Μπεσέ	500	28
24.	»	Παυλάκης	Ἐλχάτζ Ἰμπραήμ	80	5
25.	Τρίστιο	Κώστας	Ἐλχάτζ Μουσταφᾶ Μουεζίν Ζαδὲ	3.000	169
26.	»	Βασίλης	Πατμάν Ἐλχάτζ Ἰμπραήμ	2.000	113
27.	Καρπαθιώτικο	Γιῶργος	Κανταρτζῆ Μεχμέτ	1.500	75
28.	»	Διάκος	Κανταρτζῆ Μεχμέτ	800	45
29.	Σαῖτα	Μανωλάκης	Ἀρναούτ Ζαδὲ Ἰμπραήμ Ἀγάς	2.000	113
30.	Μπριγκαντίνι	Γιάννης	Μεμῖς Ἀγᾶ Ὁγλοῦ	2.000	113
31.	Καρπαθιώτικο	Κόφινας	Σουτζῆ Ἐλχάτζ Ἰμπραήμ	80	5
32.	Μπουντούρα	Κώστας	Γιωργατζῆ Ζαδὲ Μουσταφᾶ Ἀγάς	1.200	68
33.	Τσενέρ	Ἀντώνης	Ἐμίρ Ὁμέρ Ἀγάς καὶ Ἀλῆ Ἀγάς	1.000	57
34.	Καρπαθιώτικο	Λοῦρος	Σερπεντζῆ Ὁσμάν καὶ Ὁμέρ Οὐστά	1.000	57
35.	»	Μάρκος	Ἐλχάτζ Ἀχμέτ καὶ Χουσεῖν Μπεσέ	1.000	57
36.	»	Μηνάς	Μιγριπῆ Ἐλχάτζ Μεχμέτ καὶ Ἐλχάτζ Ἰμπραήμ	1.000	57

α/α	τύπος πλοίου	ὄνομα καπετάνιου	ὄνομα πλοιοκτῆτη	χωρητικότητα (καντάρια) (τόννοι)	
37.	Καρπαθιώτικο	Κώστας	Ἐλχάτζ Μουσταφᾶ καὶ Χουσεῖν Μπεσέ καὶ	1.000	57
38.	»	Μανώλης	Ἐλχάτζ Ἐχμέτ Ἐλχάτζ Ἰμπραήμ καὶ	1.000	57
39.	»	Μηνᾶς	Ἀχμέτ Μπεσέ καὶ Ὅσμάν Μπεσέ	500	28
40.	Καρπαθιώτικο	Δημήτρης	φόρου ὑποτελῆς Μανώλης	600	34
41.	»	Κώστας	Νικήτας Σαπουντζῆς	300	17
42.	»	Ἀντώνης	Καλαφάτ Γιαννᾶκης	300	17
43.	»	Παπακανάκης	φ. ὑποτ. Τσαφκάς	500	28
44.	»	Μαγγιόρ	φ. ὑποτ. Μιχάλης	150	8,5
45.	»	Μανώλης	Διάκος Σαπουντζῆς	1.500	75
46.	»	Ἀντώνης	φ. ὑποτ. Διάκος	80	5
47.	»	Μανώλης	Γιάννης Σαπουντζῆς	80	5
48.	»	Ἀντώνης	φ. ὑποτ. Γιαννιός Σαπουντζῆς	400	23
σύνολα				33.220	1.866

Ὅπως δείχνει ὁ κατάλογος αὐτός, ἀκριβῶς στὴ μέση τοῦ 18ου αἰώνα ὑπῆρχαν μόνο στοὶ Ἡράκλειο 48 ἐμπορικὰ πλοῖα μὲ μιὰ συνολικὴ χωρητικότητα ἀπὸ 1.866 τόννους. Τὰ δυὸ αὐτὰ σύνολα μᾶς δίνουν μιὰ μέση χωρητικότητα ἀπὸ 39 περίπου τόννους. Ὡστόσο, ἐπειδὴ σὲ μιὰ στατιστικὴ ἐρευνα ποὺ ἀποβλέπει σὲ συμπεράσματα πάνω στὴν οὐσία τοῦ ἀντικειμένου τῆς ἡ εὑρεση τοῦ μέσου ὄρου δὲν μπορεῖ νὰ εἶναι παρὰ ἐνδεικτικὴ καὶ τυπικὴ, ἡ κατάταξη τῶν ἐμπορικῶν πλοίων τοῦ Ἡρακλείου σὲ κατηγορίες θὰ ἦταν πλησιέστερη πρὸς τὴν οὐσία.

Ἡ κατάταξη αὐτὴ ἔδειξε ὅτι ὑπῆρχαν:

16 πλοῖα, ἥτοι τὸ 33%, μὲ χωρητικὴτητα ὥς 20 τόννους

17 πλοῖα, ἥτοι τὸ 35%, μὲ χωρητικὴτητα 21-50 τόννους

10 πλοῖα, ἥτοι τὸ 21%, μὲ χωρητικὴτητα 51-100 τόννους

καὶ 5 πλοῖα, ἥτοι τὸ 11%, μὲ χωρητικὴτητα πάνω ἀπὸ 100 τόννους.

Τὸ πῶς μεγάλο πλοῖο ἦταν τὸ τρίστιο τοῦ Ἐλχάτζ Μουσταφᾶ Μουεζῖν Ζαδὲ μὲ 169 τόννους. Μιὰ γενικότερη πάντως τομὴ στὴν παραπάνω κατάταξη θὰ ἔδειχνε ὅτι ὑπῆρχαν 33 μικρὰ πλοῖα, ἥτοι τὸ 68%, μὲ χωρητικὴτητα ὥς 50 τόννους καὶ 15 μεγάλα, ἥτοι τὸ 32%, μὲ χωρητικὴτητα πάνω ἀπὸ 50 τόννους. Βέβαια, ἡ χωρητικὴτητα εἶναι μικρὴ σὲ ὅλα σχεδὸν τὰ πλοῖα καὶ θὰ ἦταν ἴσως καλότερα νὰ μιλάμε γιὰ πλοίαρια. Ὡστόσο, κάθε ἱστορικὸ φαινόμενο δὲν πρέπει νὰ ἐξετάζεται ἀπομονωμένο καὶ ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὸ συνολικὸ, τὸ γενικὸ ἢ τὸ μέσο βαθμὸ στὸν ὁποῖο ἐξελισσεται.

Στὴν περίπτωση τοῦ Ἑρακλείου, συνολικὴ ἐξέταση μπορεῖ νὰ γίνεи μόνο σὲ σύγκριση μὲ τὸ μεσολογγίτικο ἐμπορικὸ στόλο, ἐπειδὴ μόνο γι' αὐτὸν ἔχουμε ἱκανοποιητικὲς πληροφορίες στὴν ἴδια περίπου ἐποχὴ· βέβαια, ἡ μέση χωρητικότητά του δὲν μᾶς εἶναι ἀκριβῶς γνωστὴ, ἀλλὰ ξέρουμε ὅτι τὸ 1735 ἦταν περίπου 14 τόννοι³ καὶ ὅτι τὸ 1764 ὑπῆρχαν στὸ Μεσολλόγγι καὶ μεγάλα πλοῖα μὲ χωρητικότητα 150-200 τόννους⁴· γιὰ τὸ ἴδιο αὐτὸ ἔτος ἡ μέση χωρητικότητά τοῦ μεσολογγίτικου ἐμπορικοῦ στόλου ὑπολογίζεται στοὺς 142 τόννους⁵. Φαίνεται πάντως ὅτι ἡ μέση χωρητικότητά τῶν πλοίων τοῦ Ἑρακλείου δὲν ἦταν διαφορετικὴ ἀπὸ τὴ μέση χωρητικότητά σὲ ὁλόκληρο τὸ Αἰγαῖο στὰ μέσα τοῦ 18ου αἰῶνα⁶.

Σχετικὰ μὲ τὸν τύπο τῶν πλοίων τοῦ Ἑρακλείου, γιὰ 37 ἀπὸ αὐτὰ ἀναφέρεται ὅτι ἦταν τύπου καρπαθιώτικου· συγκριτικὰ πρόκειται γιὰ τὰ μικρότερα πλοῖα. Δὲν μᾶς εἶναι ἀπὸ ἄλλοῦ γνωστὸς ὁ τύπος αὐτός, οὔτε ἂν ἡ ὀνομασία ὑποδηλώνει τὸν τόπο κατασκευῆς⁷. Πάντως, στὰ Σφακιὰ λειτουργοῦσαν ἀπὸ παλαιότερα ναυπηγεῖα μὲ μεγάλη δραστηριότητα καὶ τὸ 1748 κιόλας κατασκευάζονταν ἐκεῖ καράβια ὥς 170 περίπου τόννων⁸.

Οἱ καπετάνιοι τῶν ἡρακλειώτικων πλοίων ἦταν σχεδὸν ὅλοι Ἕλληνες· στὸν κατάλογο δὲν ἀναφέρονται παρὰ τρία μόνο μὴ χριστιανικὰ ὀνόματα. Δὲν συμβαίνει ὅμως τὸ ἴδιο μὲ τοὺς πλοιοκτῆτες. Στὴν ἰδιοκτησία τῶν πλοίων ἡ ἑλληνικὴ συμμετοχὴ ἦταν πολὺ μικρὴ· ἀπὸ τὰ 48 πλοῖα τὰ 9, δηλαδὴ τὸ 19%, ἀνῆκαν σὲ Ἕλληνες καὶ 39, δηλαδὴ τὸ 81%, σὲ Τούρκους. Ἡ διαφορὰ εἶναι ἀκόμη μεγαλύτερη στὴ χωρητικότητά: Ἕλληνες 212 τόννοι (11%), Τούρκοι 1.654 τόννοι (89%)⁹. Μποροῦμε ἐπομένως νὰ μιλήσουμε γιὰ σχεδὸν ὁλοκληρωτικὴ τουρκικὴ ἰδιοκτησία στὸν ἐμπορικὸ

3. Βασίλης Κρεμμυδάς, Τὸ ἐμπόριο τῆς Πελοποννήσου στὸ 18ο αἰῶνα (1715-1792), Ἀθήνα 1972, σ. 301.

4. Βασίλης Κρεμμυδάς, ὁ.π., σ. 303 καὶ 308.

5. Γεώργιος Β. Λέων, Ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία (1453-1850), στὸν τόμο Ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία, ἐκδ. Ἑθνικῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος, Ἀθήνα 1972, σ. 31.

6. Γεώργιος Β. Λέων, ὁ.π., σ. 41.

7. Σὲ μεταγενέστερη πληροφορία, τοῦ 1761, ἀναφέρεται ὅτι ἀρκετὰ χρόνια πρὶν οἱ ἔμποροι τοῦ Ἑρακλείου προέβαιναν σὲ παραγγελίες γιὰ τὴν κατασκευὴ —δὲν ἀναφέρεται ποῦ— πλοίων ποὺ λέγονταν λόντρες (londres) καὶ ὅτι παράλληλα ἀγόρασαν πλοῖα ἀπὸ Γάλλους καπετάνιους ποὺ βρέθηκαν σὲ οικονομικὲς δυσκολίες (Archives Nationales de France (ANF), Affaires Étrangères (Aff. Étr.), BI-350, Peyssonnel, Χανιά 2 Μαΐου 1761).

8. ANF, Aff. Étr., BI-347, G. D. Magy, Χανιά 10 Ἰουλ. 1748 καὶ BI-350, Peyssonnel, Χανιά 17 Νοεμ. 1761.

9. Στὰ Γαλλικὰ Ἀρχεῖα ἀναφέρονται τὸ 1748 τουρκικὰ πλοῖα τῆς Κρήτης ποὺ μετέφεραν σαποῦνι στὴν Κωνσταντινούπολη (ANF, Aff. Étr., BI-347, G. D. Magy, Χανιά 14 Δεκ. 1748).

στόλο του 'Ηρακλείου και πιθανότατα όλόκληρης της Κρήτης¹⁰. Τò γεγονός αὐτὸ εἶναι ἰδιαίτερα ἀξιοσημείωτο, ἀφοῦ μάλιστα δὲν ἀφορᾷ ἓνα μόνο τομέα οἰκονομικῆς δραστηριότητος: στὴ βιομηχανία σαπουνιοῦ τῆς Κρήτης ἢ τουρκικῆ ἰδιοκτησία ὑπερεῖχε σαφῶς¹¹.

Σχετικὰ μὲ τὴ μορφή τῆς ἰδιοκτησίας παρατηροῦμε ὅτι ἀπὸ τὰ πλοῖα τοῦ 'Ηρακλείου τοῦ 1751 7 μόνο ἦταν συνιδιόκτητα καὶ μάλιστα ὄχι τὰ πιὸ μεγάλα: τὰ ὑπόλοιπα 41 ἀνῆκαν σὲ ἓναν ἰδιοκτήτη. Δὲν εἶναι δυνατὸ νὰ συμπεράνουμε ἂν ἡ ἐθνικότητα τῆς ἰδιοκτησίας ἔχει σχέση μὲ τὴ μορφή της. Οὔτε ἔχουμε πληροφορίες γιὰ νὰ ξέρουμε ἂν στὸ μέσο τοῦ 18ου αἰῶνα εἶχε γενικευθεῖ τὸ σύστημα τῆς συνιδιοκτησίας στὰ καράβια, ὅπως συνέβαινε ἀργότερα¹².

Τὰ 48 πλοῖα τοῦ 'Ηρακλείου τοῦ 1751 ἀνῆκαν σὲ 37 πλοιοκτῆτες. 'Απὸ αὐτοὺς ὁ 'Αχμέτ Οὐστά εἶχε 5 πλοῖα, ἀλλὰ μικρά, καὶ ὁ 'Ελχάτζ 'Ομέρ εἶχε 4 μικρά καὶ ἦταν συνιδιοκτήτης σὲ ἓνα ἄλλο. Τὰ μεγαλύτερα πλοῖα, ἐκτὸς ἀπὸ ἐκεῖνο τοῦ 'Ελχάτζ Μουσταφᾶ Μουεζίν Ζαδὲ μὲ 169 τόννους, ἀνῆκαν στὸν 'Ισμαήλ, στὸν Πατμάν 'Ελχάτζ 'Ιμπραήμ, στὸν 'Αρναοὺτ Ζαδὲ 'Ιμπραήμ 'Αγά, καὶ στὸ Μερμὺς 'Αγά 'Ογλου, ὅλα μὲ 113 τόννους.

'Η περίπτωση τοῦ 'Ηρακλείου εἶναι ἡ δευτέρα πού γνωρίζουμε, μετὰ τὸ Μεσολόγγι, ὅπου ὑπῆρξε ἓνας τόσο ἀνθηρὸς ἐμπορικὸς στόλος σὲ μιὰ τόσο πρῶιμη ἐποχή. 'Υπάρχει μάλιστα μεγάλη πιθανότητα ἡ πρῶιμη αὐτὴ ἀνθησις νὰ ἦταν γεγονός γιὰ ὁλόκληρη τὴν Κρήτη. 'Ωστόσο, παρόλο πού ἡ καινούργια περίπτωση καὶ ἄλλες συγκλίνουσες πληροφορίες θὰ τὸ ἐπέτρεπαν, δὲν πρέπει νὰ προβοῦμε σὲ γενικεύσεις σχετικὰ μὲ τὴ γένεσις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου σὲ ὁλόκληρο τὸν ἐλλαδικὸ χῶρο. Τὸ βέβαιο πάντως εἶναι ὅτι ὁ κρητικὸς ἐμπορικὸς στόλος εἶναι τουλάχιστο ἐξίσου παλαιὸς μὲ τὸ μεσολογγίτικο. Βάσιμα ἐπίσης θὰ μπορούσε νὰ ὑποτεθεῖ ὅτι ὁ ἐμπορικὸς στόλος σὲ ὁλόκληρη τὴν Κρήτη θὰ πρέπει νὰ ἦταν πολυάριθμος, ἂν μάλιστα λάβουμε ὑπόψη ὅτι τὰ Χανιά καὶ ὄχι τὸ 'Ηράκλειο ἦταν τότε

10. Δέκα χρόνια ἀργότερα, τὸ 1761, ὁ Γάλλος πρόξενος στὰ Χανιά περιέγραφε τὴν κατασκευὴ καὶ λειτουργία τῶν ντόπιων πλοίων ὡς ἐξῆς: *Οἱ ἐδῶ Τοῦρκοι παραγγέλλουν τὴν κατασκευὴ τῶν καραβιῶν τους στὰ Σφακιά. Ἔχουν κιάλας ἓνα ἀρκετὰ μεγάλο ἀριθμὸ ἀπ' αὐτὰ καὶ ἀναθέτουν τὴ διακυβέρνησή τους σὲ Ἕλληνες καπετάνιους. Αὐτοὶ ἐρχονται σὲ συνεννόηση μὲ τοὺς Μαλτέζους..., στοὺς ὁποίους πληρώνουν ἓνα δικαίωμα καὶ ταξιδεύουν ἐλεύθερα* (ANF, Aff. Étr., BI-350, Peyssonnel, Χανιά 17 Νοεμ. 1761). *Ὅτι ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία τοῦ ἐλλαδικοῦ χώρου χρησιμοποίησε τὴ μαλτέζικη προστασία σὲ μεγάλη ἑκτασι μᾶς εἶναι γνωστὸ* (Βασίλης Κρεμμυδάς, ὁ.π., σ. 244, 245 καὶ 256).

11. Βασίλης Κρεμμυδάς, *Οἱ σαπουνοποιεῖς τῆς Κρήτης στὸ 18ο αἰῶνα*, Ἀθήνα 1974, σ. 38-40.

12. Σχετικὰ βλ. Βασίλη Κρεμμυδά, *Ἀρχεῖο Χατζηπαναγιώτη*, τόμος Α *Χατζηπαναγιώτης-Πολίτης*, Ἀθήνα 1973, σ. 34-51 καὶ 69.

ἡ ἐμπορικὴ-οἰκονομικὴ πρωτεύουσα τῆς Κρήτης.

Ἡ τόσο πρώιμη καὶ τόσο σημαντικὴ ἀνάπτυξη τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας στὴν Κρήτη, σχετίζεται, χωρὶς ἀμφιβολία, μὲ τὴν ἀνθηση τῆς βιομηχανίας σαπουνιοῦ, ποὺ εἶναι ἓνα γεγονὸς τῶν ἀρχῶν κιόλας τοῦ 18ου αἰῶνα. Οἱ Γάλλοι πρόξενοι στὴν Κρήτη εἶναι κατηγορηματικοὶ στὸ σημεῖο αὐτό: οἱ ντόπιοι κατασκεύαζαν ἢ ἀγόραζαν πολλὰ καὶ μεγάλα πλοῖα γιὰ τὴ μεταφορὰ τοῦ σαπουνιοῦ στὶς σκάλες τῆς Ἀνατολῆς¹³. Ἡ κάμψη ἄλλωστε τοῦ γαλλικοῦ ἐμπορίου στὴν Κρήτη ἀποδιδόταν σαφῶς, καὶ μάλιστα ἀπὸ τὴ γαλλικὴ πλευρά, τὸ 1761 κιόλας, στὴν ἀνάπτυξη τῆς βιομηχανίας σαπουνιοῦ καὶ τῆς ντόπιας ἐμπορικῆς ναυτιλίας¹⁴.

13. ANF, Aff. Étr., BI-347, G. D. Magy, Χανιά 10 Ἰουλ. 1748 καὶ BI-350, Peyssonnel, Χανιά 2 Μαΐου 1761.

14. ANF, Aff. Étr., BI-350, Peyssonnel, Χανιά 17 Νοεμ. 1761. Δυὸ χρόνια ἀργότερα, τὸ 1763, ὁ ἴδιος πρόξενος ἔγραφε ὅτι οἱ Τοῦρκοι ἔκαναν μεγάλες παραγγελίες γιὰ τὴν κατασκευὴ πλοίων καὶ ὅτι μόνο στὰ Χανιά ὑπῆρχαν τότε γύρω στὰ 40 πλοῖα μὲ χωρητικότητα ἀπὸ 60 ὠς 154 τόννους (ANF, Aff. Étr., BI-350, Peyssonnel, Χανιά 27 Φεβρ. 1763).