

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 • ΡΕΝΑ ΣΤΑΥΡΙΑΝ - ΠΑΤΡΙΚΙΟΥ : 'Ανέκδοτες επιστολές του
Γ. Σκληρού στον Γ. Ν. Πολίτη • Τ. Ε. ΣΚΛΑΒΕΝΙΤΗΣ : Χρησιμολογι-
κό εικονογραφημένο μονόφυλλο των άρχων του 18ου αιώνα • Α. ΠΟ-
ΛΙΤΗΣ : Προσπάθειες και σχέδια του Φοριέλ για μία δεύτερη έκδοση της
συλλογής των ελληνικών δημοτικών τραγουδιών • Φ. ΔΗΜΗΤΡΑΚΟ-
ΠΟΥΛΟΣ : Χειρόγραφα Φουρνά Εβρουτανίας • Ι. Κ. ΧΑΣΩΤΗΣ : 'Η
διπλωματική αλληλογραφία των Bouigny - Mabili (τέλη ΙΗ' - άρχες ΙΘ'
αίωνα) • Γ. ΚΟΛΙΟΠΟΥΛΟΣ : Ληστές και λησταντάρτες στην Κεν-
τρική 'Ελλάδα το 1835 - 1836 • Κ. ΛΑΠΠΑΣ : Γύρω από τον 'Αλέ-
ξανδρο 'Ησαφα και τις λιθογραφίες του • Τ. Ε. ΣΚΛΑΒΕΝΙΤΗΣ : Σχό-
λιο στη «δεύτερη» έκδοση της 'Εγκυκλοπαίδειας του Πατούσα (1710)
• ΟΛΓΑ ΚΑΤΣΙΑΡΑΗ : 'Ο Ρήγας Φεραίος. Νέα στοιχεία από τα αρχεία
της Τεργέστης • Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΗΣ : Στρατιωτική συμφωνία Βρε-
ταννίας - 'Ελλάδας (9 Μαρτίου 1942) • Η. FLEISCHER : 'Αντίποινα
των γερμανικών δυνάμεων Κατοχής στην '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 τή γένεση τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας στὸν ἑλλαδικὸ χῶρο εἶναι τόσο σπάνιες καὶ τόσο ἀποσπασματικές, ἀλλὰ καὶ συχνὰ πάσχουν τόσο πολὺ ἀπὸ ἀσήμαντες γενικεύσεις, ὥστε κάθε νέο στοιχεῖο μὲ σαφεῖς καὶ ἀκριβεῖς εἰδήσεις πὺ ἐρχεται νὰ βοηθήσει τὴν ἐπιστημονικὴ ἔρευνα εἶναι ιδιαίτερα πολὺτιμο. Ἐνα τέτοιο στοιχεῖο, πὺ προέρχεται ἀπὸ τὸ Τουρκικὸ Ἄρχεῖο Ἡρακλείου (ΤΑΗ)¹, προτίθεται νὰ ἐπεξεργαστεῖ ἡ μελέτη πὺ παρουσιάζεται ἐδῶ: πρόκειται γιὰ μιὰ καταγραφή ἀπὸ τὶς τουρκικὲς ἀρχὲς τῶν ἐμπορικῶν πλοίων πὺ ἀνήκαν στοὺς κατοίκους τοῦ Ἡρακλείου. Τὸ σχετικὸ ἔγγραφο ἔχει χρονολογία 11 Φεβρ. 1751 καὶ εἶναι ὁ παλαιότερος γνωστὸς κατάλογος πλοίων πὺ ἀναφέρεται στὴν ἀνθησι τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας στὰ νεότερα χρόνια. Τὸ περιεχόμενό του εἶναι οὐσιαστικὸ καὶ σχετικά πλῆρες: ἀναφέρεται στὸν τύπο, τὸν καπετάνιο, τὸν ἰδιοκτήτη καὶ τὴ χωρητικότητα κάθε πλοίου. Θὰ ἦταν μάλιστα πληρέστερο, ἀν ἀναφερόταν σ' αὐτὸ ὁ τόπος, ὁ χρόνος καὶ τὸ κόστος κατασκευῆς ἢ ἀγορᾶς τῶν πλοίων.

Στὴ συνέχεια παρατίθεται ὁ κατάλογος², ὥστε νὰ γίνεῖ κατόπιν δυνατὴ ἡ διατύπωση τῶν σχετικῶν παρατηρήσεων καὶ τῶν ἀναγκαίων συμπερασμάτων:

1. Γιὰ τὸ ἀρχεῖο αὐτὸ βλ. Ν. Σ τ α υ ρ ι ν ἰ δ η, Μεταφράσεις τουρκικῶν ἱστορικῶν ἐγγράφων ἀφορώντων εἰς τὴν ἱστορίαν τῆς Κρήτης, τ. Α', Ἡράκλειο 1975, σ. ιε'-κθ'.

2. ΤΑΗ, Κώδικας 3ος, σελ. 327, 11 Φεβρ. 1751 — Μετάφραση (ἀνέκδοτη) Νίκου Σταυρινίδη, τόμ. Δ', σελ. 1187, ἀρ. μετ. 2465. Στὴ δημοσίευση τοῦ καταλόγου δὲν τηρήθηκε ἡ σειρά τῶν ὀνομάτων, ὅπως ἀναφέρονται στὸ πρωτότυπο, ἀλλὰ ἀνακατατάχθηκαν μὲ σκοπὸ τὴν ὁμαδοποίηση τῶν πλοιοκτητῶν: ἐπίσης παραλείφθηκε καὶ ἡ λέξι «ρεῖς», πὺ συνοδεύει τὸ ὄνομα κάθε καπετάνιου, ἐκτὸς ἀπὸ τὶς λίγες περιπτώσεις ὅπου ἡ λέξι αὐτὴ ἔχει θέση ἐπιθέτου. Ἡ χωρητικότητα, ἡ ὅποια στὸ ἀρχεῖο ὑπολογίζεται σὲ καντάρια κατὰ προσέγγιση, ἔχει ἐδῶ μετατραπεῖ καὶ σὲ τόννους, μὲ βάση τὶς σχέσεις 1 καντάρι = 44 ὀκάδες καὶ 1 ὀκά = 1.283 γραμμάρια, γιὰ λόγους προσαρμογῆς στὰ σημερινὰ 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 Ὀμέρ	600	34
12.	»	Κοκολάκης	Ἐλχάτζ Ὀμέρ	400	23
13.	»	Κώστας	Ἐλχάτζ Ὀμέρ	300	17
14.	»	Νικόλας	Ἐλχάτζ Ὀμέρ	50	3
15.	»	Δούλης	Ὀμέρ Οὐστά	400	23
16.	»	Μανωλάκης	Ὀσμάν Ρεῖς	400	23
17.	»	Γιάννης	Ὀσμάν Ρεῖς	80	5
18.	Τρίστιο	Νικόλας	Ἴσμαήλ	2.000	113
19.	Καρπαθιώτικο	Μουγλῆ	Ἐλχάτζ Ἴμπραήμ Ἀγάς	1.000	57
20.	»	Δημήτρης	Ἐλχάτζ Ἴμπραήμ Ἀγάς	200	11
21.	»	Ἀντώνης	Χουσεῖν (λιμενάρχης)	100	6
22.	»	Μεχμέτ	Μουσταφᾶ Ἀγάς	200	11
23.	»	Ἀντώνης	Ὀσμάν Μπεσέ	500	28
24.	»	Παυλάκης	Ἐλχάτζ Ἴμπραήμ	80	5
25.	Τρίστιο	Κώστας	Ἐλχάτζ Μουσταφᾶ Μουεζίν Ζαδὲ	3.000	169
26.	»	Βασίλης	Πατμάν Ἐλχάτζ Ἴμπραήμ	2.000	113
27.	Καρπαθιώτικο	Γιώργος	Κανταρτζῆ Μεχμέτ	1.500	75
28.	»	Διάκος	Κανταρτζῆ Μεχμέτ	800	45
29.	Σαῖτα	Μανωλάκης	Ἄρναούτ Ζαδὲ Ἴμπραήμ Ἀγάς	2.000	113
30.	Μπριγκαντίνι	Γιάννης	Μεμῆς Ἀγᾶ Ὀγλοῦ	2.000	113
31.	Καρπαθιώτικο	Κόφινας	Σουτζῆ Ἐλχάτζ Ἴμπραήμ	80	5
32.	Μπουντούρα	Κώστας	Γιωργατζῆ Ζαδὲ Μουσταφᾶ Ἀγάς	1.200	68
33.	Τσενέρ	Ἀντώνης	Ἐμίρ Ὀμέρ Ἀγάς καὶ Ἀλῆ Ἀγάς	1.000	57
34.	Καρπαθιώτικο	Λούρος	Σερπεντζῆ Ὀσμάν καὶ Ὀμέρ Οὐστά	1.000	57
35.	»	Μάρκος	Ἐλχάτζ Ἀχμέτ καὶ Χουσεῖν Μπεσέ	1.000	57
36.	»	Μηνάς	Μιγριπῆ Ἐλχάτζ Μεχμέτ καὶ Ἐλχάτζ Ἴμπραήμ	1.000	57

α/α	τύπος πλοίου	ὄνομα καπετάνιου	ὄνομα πλοιοκτῆτη	χωρητικότητα (καντάρια) (τόννοι)	
37.	Καρπαθιώτικο	Κώστας	Ἐλχάτζ Μουσταφᾶ καὶ Χουσεῖν Μπεσέ καὶ Ἐλχάτζ Ἐχμέτ	1.000	57
38.	»	Μανώλης	Ἐλχάτζ Ἰμπραήμ καὶ Ἐλχάτζ Ὁμέρ	1.000	57
39.	»	Μηνάς	Ἄχμέτ Μπεσέ καὶ Ὄσμάν Μπεσέ	500	28
40.	Καρπαθιώτικο	Δημήτρης	φόρου ὑποτελῆς Μανώλης	600	34
41.	»	Κώστας	Νικήτας Σαπουντζῆς	300	17
42.	»	Ἀντώνης	Καλαφάτ Γιαννάκης	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
<i>σύνολα</i>				<i>33.220</i>	<i>1.866</i>

Ὅπως δείχνει ὁ κατάλογος αὐτός, ἀκριβῶς στὴ μέση τοῦ 18ου αἰώνα ὑπῆρχαν μόνο στοὺς 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 ἔρευνα ποῦ ἀποβλέπει σὲ συμπεράσματα πάνω στὴν οὐσία τοῦ ἀντικειμένου τῆς ἢ 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, ἦτοι τὸ 33%, μὲ χωρητικότητα ὡς 20 τόννους

17 πλοῖα, ἦτοι τὸ 35%, μὲ χωρητικότητα 21-50 τόννους

10 πλοῖα, ἦτοι τὸ 21%, μὲ χωρητικότητα 51-100 τόννους

καὶ 5 πλοῖα, ἦτοι τὸ 11%, μὲ χωρητικότητα πάνω ἀπὸ 100 τόννους.

Τὸ πιὸ μεγάλο πλοῖο ἦταν τὸ τριίστιο τοῦ Ἐλχάτζ Μουσταφᾶ Μουεζίν Ζαδὲ μὲ 169 τόννους. Μιὰ γενικότερη πάντως τομὴ στὴν παραπάνω κατάταξη θὰ ἔδειχνε ὅτι ὑπῆρχαν 33 μικρὰ πλοῖα, ἦτοι τὸ 68%, μὲ χωρητικότητα ὡς 50 τόννους καὶ 15 μεγάλα, ἦτοι τὸ 32%, μὲ χωρητικότητα πάνω ἀπὸ 50 τόννους. Βέβαια, ἡ χωρητικότητα εἶναι μικρὴ σὲ ὅλα σχεδὸν τὰ πλοῖα καὶ θὰ ἦταν ἴσως καλύτερα νὰ μιλάμε γιὰ πλοιάρια. 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 γίνει 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 αἰώνα⁶.

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 Σφακιά λειτουργοῦσαν ἀπὸ παλαιότερα ναυπηγεῖα μὲ μεγάλη δραστηριότητα καὶ τὸ 1748 κιάλας κατασκευάζονταν ἐκεῖ καράβια ὡς 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%, ἀνήκαν 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 αἰώνα (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. Ἐθνικῆς 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 οἰκονομικὲς 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 Ἡρακλείου καὶ πιθανότατα ὀλόκληρης τῆς Κρήτης¹⁰. Τὸ γεγονός αὐτὸ εἶναι ἰδιαίτερα ἀξιοσημείωτο, ἀφοῦ μάλιστα δὲν ἀφορᾷ ἓνα μόνο τομέα οἰκονομικῆς δραστηριότητας: στὴ βιομηχανία σαπουνιοῦ τῆς Κρήτης ἢ τουρκικῆ ἰδιοκτησία ὑπερεῖχε σαφῶς¹¹.

Σχετικὰ μὲ τὴ μορφή τῆς ἰδιοκτησίας παρατηροῦμε ὅτι ἀπὸ τὰ πλοῖα τοῦ Ἡρακλείου τοῦ 1751 7 μόνο ἦταν συνιδιοκτήτα 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 ξέρομε ἂν στὸ μέσο τοῦ 18ου αἰῶνα εἶχε γενικευθεῖ τὸ σύστημα τῆς συνιδιοκτησίας στὰ καράβια, ὅπως συνέβαινε ἀργότερα¹².

Τὰ 48 πλοῖα τοῦ Ἡρακλείου τοῦ 1751 ἀνῆκαν σὲ 37 πλοιοκτῆτες. Ἀπὸ αὐτοὺς ὁ Ἀχμέτ Οὐστά εἶχε 5 πλοῖα, ἀλλὰ μικρά, καὶ ὁ Ἐλχάτζ Ὁμὲρ εἶχε 4 μικρά καὶ ἦταν συνιδιοκτήτης σὲ ἓνα ἄλλο. Τὰ μεγαλύτερα πλοῖα, ἐκτὸς ἀπὸ ἐκεῖνο τοῦ Ἐλχάτζ Μουσταφᾶ Μουεζίν Ζαδὲ μὲ 169 τόννους, ἀνῆκαν στὸν Ἰσμαήλ, στὸν Πατμάν Ἐλχάτζ Ἰμπραήμ, στὸν Ἀρναοῦτ Ζαδὲ Ἰμπραήμ Ἀγά, καὶ στὸ Μემίς Ἀγά Ὀγλοῦ, ὅλα μὲ 113 τόννους.

Ἡ περίπτωση τοῦ Ἡρακλείου εἶναι ἡ δευτέρα ποὺ γνωρίζουμε, μετὰ τὸ Μεσολόγγι, ὅπου ὑπῆρξε ἓνας τόσο ἀνθηρὸς ἐμπορικὸς στόλος σὲ μιὰ τόσο πρῶιμη ἐποχῇ. Ὑπάρχει μάλιστα μεγάλη πιθανότητα ἡ πρῶιμη αὐτὴ ἀνθησις νὰ ἦταν γεγονός γιὰ ὀλόκληρη τὴν Κρήτη. Ὡστόσο, παρόλο ποὺ ἡ καινούργια περίπτωση καὶ ἄλλες συγκλίνουσες πληροφορίες θὰ τὸ ἐπέτρεπαν, δὲν πρέπει νὰ προβοῦμε σὲ γενικεύσεις σχετικὰ μὲ τὴ γένεσις τοῦ ἐμπορικῶν στόλου σὲ ὀλόκληρο 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 ὀλόκληρη τὴν Κρήτη θὰ πρέπει νὰ ἦταν πολυάριθμος, ἂν μάλιστα λάβουμε ὑπόψη ὅτι τὰ Χανιά καὶ ὄχι τὸ Ἡράκλειο 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. Ἐχουν κίβλας 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 χῶρου χρησιμοποίησε τὴ μαλτέζικη προστασία σὲ μεγάλη ἔκταση μᾶς εἶναι γνωστὸ (Βασίλης Κρεμμυδάς, ὁ.π., σ. 244, 245 καὶ 256).

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

12. Σχετικὰ βλ. Βασίλης Κρεμμυδάς, Ἀρχεῖο Χατζηπαναγιώτη, τόμος Α Χατζηπαναγιώτη-Πολίτης, Ἀθήνα 1973, σ. 34-51 καὶ 69.

ἡ ἐμπορικῆ-οἰκονομικῆ πρωτεύουσα τῆς Κρήτης.

Ἡ τόσο πρόωμη καὶ τόσο σημαντικὴ ἀνάπτυξη τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας στὴν Κρήτη, σχετίζεται, χωρὶς ἀμφιβολία, μὲ τὴν ἀνθηση τῆς βιομηχανίας σαπουνιοῦ, ποῦ 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 ἔγραψε ὅτι οἱ Τούρκοι 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).