

## Κατερίνα Παπακωνσταντίνου

### Η ελληνική εμπορική ναυτιλία με βάση τα αρχεία του υγειονομείου της Μάλτας, 1723-1810

Ο Κωνσταντίνος Νικόδημος στο «Υπόμνημα της νήσου Ψαρών» (Αθήνα 1862) αναφέρει ότι το 1770 οι Ψαριανοί είχαν 36 σακολέβες, ενώ μετά τα Ορλωφικά ναυπήγησαν 45 γαλιότες μήκους 25 πήχεων. Ήταν δε γνωστοί για την πειρατική τους δράση και για τον λόγο αυτό τα Ψαρά αποκαλούνταν Κιουτσούκ Μάλτα, Μικρή Μάλτα, συναγωνιζόμενα προφανώς τη φήμη της Μάλτας ως τόπου κουρσάρων. Τέτοιες διάσπαρτες πληροφορίες για το μέγεθος του στόλου των νησιών του Αιγαίου και του Ιονίου βρίσκουμε σε διάφορους συγγραφείς. Για παράδειγμα δύο γάλλοι πρόξενοι, ο Jassaud<sup>1</sup> το 1808 και ο Rouqueville το 1813<sup>2</sup> και το 1816<sup>3</sup> δίνουν συνολικά τρεις καταλόγους με αριθμούς πλοίων κατά νησί. Για τα σημαντικότερα τρία νησιά οι κατάλογοι αυτοί έχουν ως εξής.

#### Αριθμός πλοίων

Πηγή	Ύδρα	Σπέτσες	Ψαρά
Jassaud 1808	110	90	100
Rouqueville 1813	120	60	60
Rouqueville 1816	100	60	40

<sup>1</sup> Κωνσταντίνος Σβολόπουλος (επιμ.), *Auguste de Jassaud, Mémoire sur l'état physique de politique de l' Isle d' Hydra, Spécie, Poro et Ipséra en l'année 1808*, Αθήνα (Βιβλιοθήκη Ιστορικών Μελετών Σειρά Ανέκδοτων Ταξιδιωτικών Κειμένων 126) 1978, 94-95.

<sup>2</sup> F.C.H.L. Rouqueville, *Voyage de la Grèce*, Παρίσι 1826-1827 (δεύτερη έκδοση του έργου του 1820-21), τ. 6, 294-297.

<sup>3</sup> Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, «Ο ελληνικός εμπορικός στόλος κατά τας παραμονάς του αγώνος της ανεξαρτησίας. Ανέκδοτος πίναξ του F. Rouqueville», *Ο Ερασιστής* τεύχ. 59/10 (1973) 192 κ.εξ.

## Μέσος όρος των ναυτικών κατά πλοίο

Πηγή	Ύδρα	Σπέτσες	Ψαρά
Jassaud 1808	60	60	48
Rouqueville 1813	45	45	30
Rouqueville 1816	60	60	30

Οι κατάλογοι αυτοί παρουσιάζουν προφανώς ενδεικτικούς αριθμούς πλοίων και ναυτικών, ενδεχομένως σε αντιστοιχία μεταξύ τους, και καλούνταν να εξυπηρετήσουν συγκεκριμένες ανάγκες διπλωματικές και πολιτικές. Ερευνητές κατά καιρούς έχουν προσπαθήσει να συμπληρώσουν την εικόνα για την ελληνική εμπορική ναυτιλία του 18<sup>ου</sup> αιώνα, με τη βοήθεια των γαλλικών, ιταλικών και αυστριακών αρχείων.<sup>4</sup> Η εικόνα που έχει διαμορφωθεί παρουσιάζει έναν ιδιαίτερα δυναμικό ελληνικό στόλο που έως τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα έχει καταφέρει να εκμεταλλευτεί τις πολιτικές και οικονομικές συγκυρίες που δημιουργούσαν στη Μεσόγειο οι αγγλο-γαλλικοί, βενετο-τουρκικοί, ρωσο-τουρκικοί πόλεμοι και να εδραιώσουν την παρουσία τους τόσο στην ανατολική Μεσόγειο όσο και στη Δυτική. Η σταδιακή αυτή επέκταση από τα νερά του Αιγαίου, της Μαύρης Θάλασσας και του Ιονίου στα δυτικά καθώς προχωρά ο 18<sup>ος</sup> αιώνας, υποδηλώνει την ολοένα και μεγαλύτερη συμμετοχή του ελληνικού εμπορικού στόλου στις οικονομίες των ευρωπαϊκών χωρών. Ο Β. Κρεμμυδάς<sup>5</sup> αναφέρει ότι έως τα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα η ελληνική εμπορική ναυτιλία περιορίζεται στην Ανατολική Μεσόγειο (με εξαίρεση το Λιβόρνο) και μόνο στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα κινείται δυτικότερα. Σ' αυτή την περίπτωση η Μάλτα αποτελεί το κέντρο της Μεσογείου και μπορεί να θεωρηθεί το όριο της ναυτικής αυτής δράσης.

<sup>4</sup> Ενδεικτικά αναφέρω Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, «Ο ελληνικός εμπορικός στόλος κατά τις παραμονές του αγώνος της ανεξαρτησίας. Ανέκδοτος πίναξ του F. Rouqueville» *Ο Εραμιστής* έτος Ι' τεύχ. 59 (1973), 187-207, Β. Κρεμμυδάς, *Ελληνική ναυτιλία 1776-1835*, Αθήνα 1986, Όλγα Κατσιαρδή-Hering, «Η αυστριακή πολιτική και η ελληνική ναυσιπλοΐα (1750-1800 περίπου)» *Παρουσία* 5 (1987), 445-537, Γεώργιος Λεονταρίτης, *Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)*. Αθήνα (ΕΜΝΕ-Μνήμων, Θεωρία και Μελέτες Ιστορίας 1) 1987, Δ. Βλάμη, *Το φιορίνι, το σιτάρι και η οδός του Κήπου. Έλληνες έμποροι στο Λιβόρνο 1750-1868*. Αθήνα (Θεμέλιο) 2000.

<sup>5</sup> Κρεμμυδάς, *Ελληνική ναυτιλία*, ό.π., τ. 1, 110.

Το ενδιαφέρον για τη Μάλτα εντάσσεται σε ένα ευρύτερο ερευνητικό πρόγραμμα που αφορά την ελληνική εμπορική ναυτιλία του 18<sup>ου</sup> αιώνα υπαγόμενο στα επιδοτούμενα από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το Υπουργείο Παιδείας πρόγραμμα «Πυθαγόρας» με την επωνυμία «Ναυτιλιακή ιστορία των Ελλήνων, 1700-1821» και διεξάγεται από ερευνητική ομάδα του Ιονίου Πανεπιστημίου με επικεφαλής την Τζελίνα Χαρλαύτη. Στόχος του προγράμματος είναι να καταγράψει τα ελληνικά πλοία όχι μόνο σε επίπεδο αριθμών, όπως τα αναφέρουν οι προξενικές εκθέσεις, αλλά σε επίπεδο μονάδας, όπως καταγράφονται σε υγειονομεία και άλλες αρχειακές πηγές, για παράδειγμα της συντεχνίας των ναυτικών στη Βενετία (*Scuole piccole e suffragi*). Το ενδιαφέρον εστιάζεται πλέον στο ίδιο το πλοίο ως επιχειρηματική μονάδα και στον επικεφαλής του, τον καπετάνιο. Η αναζήτηση τέτοιων δεδομένων οδήγησε μέλη της ερευνητικής ομάδας σε διάφορα λιμάνια κυρίως της Δυτικής Μεσογείου αλλά και στην Κωνσταντινούπολη. Επειδή στον Οθωμανικό χώρο δεν υπήρχε υπηρεσία καταγραφής των αφίξεων και αναχωρήσεων πλοίων σε κάθε λιμάνι οι αντίστοιχες πηγές πληροφόρησης προήλθαν από τις αρχές της Κωνσταντινούπολης που εξέδιδαν τις ετήσιες άδειες ναυσιπλοΐας για κάθε καπετάνιο και κάθε πλοίο. Στα ευρωπαϊκά λιμάνια κυρίως οι υγειονομικές υπηρεσίες κατέγραφαν τις αφίξεις των πλοίων. Τα χρονικά περιθώρια του προγράμματος περιόρισαν την έρευνα μόνο στις αφίξεις και όχι στις αναχωρήσεις ή στην αναζήτηση πληροφοριών σε νοταριακά και δικαστικά έγγραφα. Ωστόσο η έως τώρα ερευνητική εργασία επιβεβαιώνει τις αρχικές υποψίες για πλήθος διαθέσιμου αρχειακού υλικού που περιμένει τις μελλοντικές γενιές ερευνητών να συμπληρώσει την εικόνα που θα έχει διαμορφωθεί με το πέρας του συγκεκριμένου ερευνητικού προγράμματος τον Αύγουστο του 2006.

Μετά από αυτή την παρένθεση ας επιστρέψουμε στη Μάλτα.

Το νησί της Μάλτας βρίσκεται κάτω από τη Σικελία και ουσιαστικά στο δρόμο που συνδέει την ανατολική με τη δυτική Μεσόγειο αλλά και τις βόρειες ακτές της Μεσογείου με τις νότιες. Κατά τον 17<sup>ο</sup> αιώνα η κύρια οικονομική δραστηριότητα των Μαλτέζων ήταν η πειρατεία και ο κούρσος, η νόμιμη και η παράνομη δηλαδή πτυχή της ίδιας επιχειρηματικότητας. Φθίνοντας όμως ο 17<sup>ος</sup> αιώνας και ιδίως κατά τη διάρκεια του 18<sup>ου</sup> αιώνα η πειρατεία άρχισε να μην αποφέρει τα ίδια οικονομικά οφέλη για διάφορους λόγους.<sup>6</sup> Αφενός η παρουσία της Γαλλίας και Αγγλίας στο

<sup>6</sup> Dominic Cutajar, "The Malta quarantine shipping and trade 1654-1694", *Mid-Med Bank Limited Report and Accounts 1987*, Malta 1988, 37.

εμπόριο του Λεβάντε ενισχυόταν περιορίζοντας την κίνηση μικρότερων ναυτικών δυνάμεων. Επιπλέον η παπική παρουσία στο νησί ενισχυόταν μετά τον 16<sup>ο</sup> αιώνα: το τάγμα των Ιπποτών του Αγίου Ιωάννου που έλεγχε το νησί ως θρησκευτικό τάγμα υπαγόταν στη δικαιοδοσία του Πάπα, ωστόσο το 1574 εγκαταστάθηκε στο νησί ένας Ιεροεξεταστής, άμεσα υπαγόμενος στον Πάπα. Έτσι στο νησί βρισκόταν υπό τον έλεγχο τριών εξουσιών, του Μεγάλου Μάγιστρο, του Αρχιεπισκόπου και του Ιεροεξεταστή. Οι δύο τελευταίοι λειτουργούσαν και ως τοποτηρητές του Πάπα, ερχόμενοι σε σύγκρουση με τον Μεγάλο Μάγιστρο που διεκδικούσε την αυτόνομη άσκηση εξουσία. Η πειρατική δράση των Μαλτέζων δυσχεραινόταν από τις αρχές του 18<sup>ου</sup> αιώνα αφενός με το διάταγμα του Πάπα Κλήμεντα γνωστό ως Bulla Clementina του 1738 που απαγόρευε την πειρατεία σε χριστιανικό πλοίο, συμπεριλαμβανομένων και των ορθοδόξων<sup>7</sup>, αφετέρου με τη δημιουργία του Consolato del Mare, ενός λαϊκού, εμπορικού δικαστηρίου, διαφορετικού από εκείνου του τάγματος, του Magistrato degli Armamenti (που ιδρύθηκε το 1605), καθώς και του Ιεροδικαστηρίου<sup>8</sup>. Ήταν λειοδικείο στο οποίο 4 έμποροι (αργότερα 6) έδρευαν ως πρόξενοι που ασχολούνταν με τις διεκδικήσεις και αντεκδικήσεις πλοίων και φορτίων-λειών αλλά και με διαφωνίες μεταξύ εμπόρων. Δεν είχε τη δυνατότητα εφέσεως στο παπικό δικαστήριο στη Ρώμη και στόχος της δημιουργίας του ήταν η επίλυση διαφορών που προέκυπταν από την πειρατική δράση των Μαλτέζων σε τοπικό επίπεδο χωρίς προσφυγή στα δικαστήρια του Πάπα.<sup>9</sup> Έτσι κατά τη διάρκεια του 18<sup>ου</sup> αιώνα η αιχμαλωσία ενός πλοίου γινόταν δυσκολότερη αλλά και η διατήρησή του με την επιστροφή στο νησί ήταν σχεδόν αδύνατη, καθώς το πλήρωμα απελευθερωνόταν σχεδόν αμέσως, ενώ ο καπετάνιος είχε δικαίωμα να διεκδικήσει τόσο το πλοίο και το φορτίο όσο και χρηματική αποζημίωση για την βλάβη που είχε υποστεί.<sup>10</sup>

<sup>7</sup> Agnes Camilier, *The Greek merchant marine in Malta. A study of Greek Shipping to Malta (1761-1780)*. BA Univ. of Malta 1987, 65.

<sup>8</sup> Οι υποθέσεις του δικαστηρίου αυτού, γνωστού ως Tribunale dell' Udienza, εκδικαζόταν σε δεύτερο βαθμό στη Ρώμη από το παπικό δικαστήριο με τη μεσολάβηση του Ιεροδικαστή της Μάλτας.

<sup>9</sup> Victor Mallia-Milanes, "Introduction to Hospitaller Malta", V. Mallia-Milanes (επιμ.), *Hospitaller Malta 1530-1798. Studies on Early Modern Malta and the Order of St John of Jerusalem*, Malta 1993, 30.

<sup>10</sup> Camilieri, *The Greek merchant marine*, ό.π., 63-64.

Σα συνέπεια της κάμψης της πειρατικής δράσης οι Μεγάλοι Μάγιστροι του νησιού προέβησαν σε λήψη μέτρων υποδομής και κατασκευής έργων στο λιμάνι της Βαλέτας με στόχο την ενίσχυση του εμπορίου και τη μετατροπή της Μάλτας σε εμπορικό σταθμό της Μεσογείου. Επιπλέον το νησί της Μάλτας καθώς και των γειτονικών που απαρτίζουν το αρχιπέλαγος της Μάλτας, έχουν ανάγκη από όλα τα αναγκαία και μη είδη από το εξωτερικό. Είναι νησιά με λίγες πλουτοπαραγωγικές πηγές και με ελάχιστους πόρους για τη διατροφή του πληθυσμού τους. Επιπλέον σε όλη τη διάρκεια του 18<sup>ου</sup> αιώνα είχαν μεγάλο αριθμό κατοίκων που έπρεπε να τραφεί. Κατά συνέπεια οι τοπικοί έμποροι προσπαθούσαν να διατηρήσουν μια συνεχή ροή εμπορίου σε όλα τα είδη από το εξωτερικό.

Μια σειρά μέτρων είχε ως στόχο την τόνωση και διευκόλυνση της εμπορικής κίνησης. Έτσι από τα τέλη του 17<sup>ου</sup> αιώνα και σε όλη τη διάρκεια του 18<sup>ου</sup> αιώνα χτίζονταν αποβάθρες και αποθήκες στο Μεγάλο Λιμάνι, αποθήκες σιτηρών με οικίες για τους εμπόρους, χώρους για τους χρηματιστές και τελωνείο.

Η Βαλέτα έγινε χώρος διακίνησης εμπορευμάτων ανάμεσα στην Ανατολή και τη Δύση. Οι αποθηκευτικές διευκολύνσεις προσφέρονταν και στο λιμάνι Marsamxett της Βαλέτας για εμπορεύματα που αποθηκεύονταν στο λαζαρέτο, το οποίο ήταν λιγότερο κουραστικό από αυτό της Μασσαλίας και γι' αυτό πιο αποδοτικό. Ένα μόνιμο ευρύχωρο λαζαρέτο χτίστηκε στο Isoletto (μετέπειτα Manoel Island) που κυριαρχούσε στο λιμάνι για να στεγάζει πληρώματα, ταξιδιώτες, εμπορεύματα και ζώα ως άμυνα στην πανώλη. Παράλληλα υπήρχε και δεύτερο λιμοκαθακτήριο στο Μεγάλο Λιμάνι. Επιπλέον τα ναυπηγεία του νησιού προσέφεραν ταχύτητα και αποτελεσματική επισκευή πλοίων στο ναυπηγείο, ενώ το νοσοκομείο του Τάγματος (Holy Infirmaria), προσέφερε δωρεάν ιατρικές υπηρεσίες στους ταξιδιώτες και τα πληρώματα. Αν προσθέσουμε τους χαμηλούς δασμούς και το μικρό ποσό αγκυροβολίου συμπληρώνεται η εικόνα που καθιστά τη Μάλτα ελκυστικό τόπο για τα πλοία που κινούνταν ανάμεσα στη δυτική και τη ανατολική Μεσόγειο.<sup>11</sup>

Σημαντικό ρόλο στην εμπορική ανάπτυξη της Μάλτας έπαιξε και η αυστηρή προσκόλληση του Τάγματος στην αρχή της ουδετερότητας στους διάφορους αγγλο-γαλλικούς πολέμους.

Το υγειονομείο της Μάλτας ως υπηρεσία ανάγεται στο 1593 αλλά το κτίριο του λαζαρέτου χτίστηκε το 1643 για να αντιμετωπιστούν με συστηματικό τρόπο οι

<sup>11</sup> Victor Mallia-Milanes, Introduction to Hospitaller Malta, ό.π., 26-30.

επιδημίες πανώλης που τα προηγούμενα χρόνια είχαν πλήξει το νησί. Στόχος του υγειονομείου ήταν η πρόληψη της μετάδοσης ασθενειών στο νησί με κυριότερες την πανώλη. Έτσι όσα πλοία έμπαιναν στο λιμάνι προερχόμενα από περιοχές που θεωρούνταν ύποπτες περνούσαν ένα διάστημα στο λαζαρέτο. Ύποπτες θεωρούνταν οι περιοχές της ανατολικής Μεσογείου και ιδίως η οθωμανική επικράτεια μαζί με τα Επτάνησα που ανήκαν στη Βενετική κυριαρχία.<sup>12</sup> Κατά συνέπεια η εικόνα που αποκομίζει κανείς μελετώντας τα αρχεία του υγειονομείου της Μάλτας αφορά κυρίως την ανατολική Μεσόγειο, ενώ για το εμπόριο της δυτικής Μεσογείου η εικόνα μάλλον είναι αποσπασματική. Στο υγειονομείο καταγράφονται οι αφίξεις των πλοίων και ενδεχομένως γίνεται αναφορά για τον περαιτέρω προορισμό του πλοίου ή του φορτίου. Ωστόσο στην Εθνική βιβλιοθήκη και στα Εθνικά Αρχεία της Μάλτας σώζεται πλήρης σχεδόν σειρά αρχαιακού υλικού του υγειονομείου που καλύπτει το σύνολο του 18<sup>ου</sup> αιώνα, καθώς και τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Η υπηρεσία του υγειονομείου συνέχισε να λειτουργεί τόσο κατά τη διάρκεια της γαλλικής κατοχής κατά το διάστημα 1798-1799 όσο και στη συνέχεια επί αγγλικής κυριαρχίας μετά το 1800.<sup>13</sup>

Οι εγγραφές στα κατάστιχα του υγειονομείου της Μάλτας είναι ομοιόμορφες και περιλαμβάνουν στοιχεία για την ημερομηνία της άφιξης του πλοίου στο λιμάνι, το όνομα του πλοίου, τον τύπο και τη σημαία που φέρει, το όνομα του καπετάνιου, την καταγωγή και τον αριθμό του πληρώματος, το είδος, τις ποσότητες του φορτίου καθώς και τον ιδιοκτήτη ή τον παραγγελιοδόχο του. Έως τώρα έχουν καταγραφεί τα δεδομένα που αφορούν το χρονικό διάστημα 1723-1810.<sup>14</sup> Στόχος είναι να συμπληρωθεί το διάστημα αυτό με τα χρόνια 1700-1723, καθώς και 1810-1821.

Για την καταγραφή των στοιχείων αυτών δημιουργήθηκε βάση δεδομένων με τα αντίστοιχα πεδία. Έτσι τα στοιχεία αυτά κατόπιν σχετικής επεξεργασίας μπορούν να δώσουν ορισμένα πρώτα συμπεράσματα.

Η επεξεργασία δεν έχει ολοκληρωθεί και εδώ παρουσιάζονται τα πρώτα συμπεράσματα από ένα υλικό που πρέπει να ομογενοποιηθεί. Τόσο τα ονόματα πλοίων όσο και των καπετάνιων είναι γραμμένα με διαφορετικό τρόπο και θα πρέπει

<sup>12</sup> Cutajar, *The Malta quarantine*, ό.π., 45.

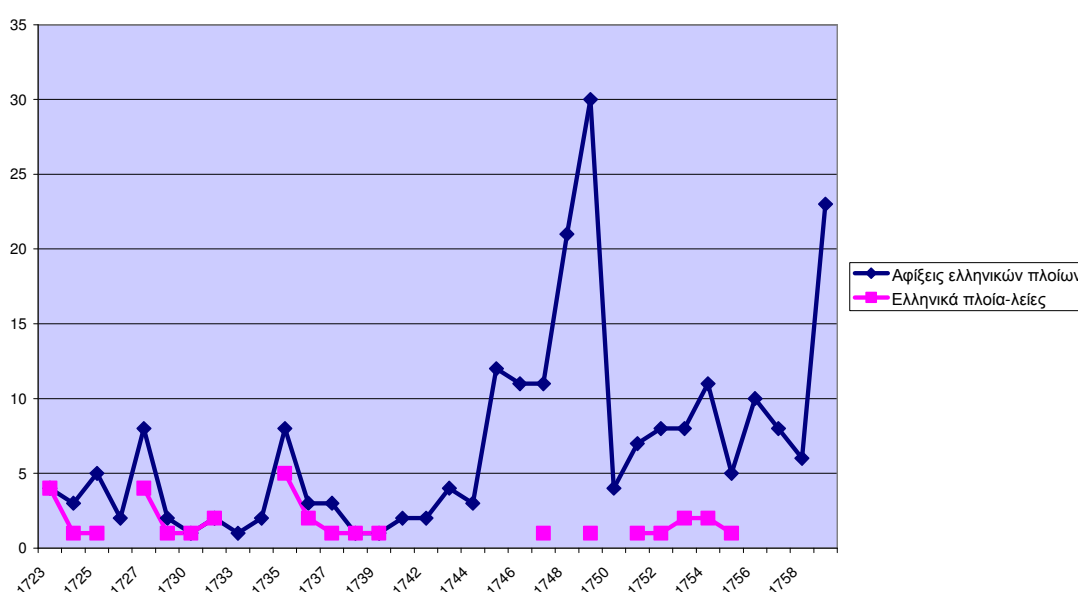
<sup>13</sup> Paul Cassar, *Malta's role in maritime health under the auspices of the Order of St. John in the 18<sup>th</sup> century*, Malta (Lombard Bank Ltd. Annual Report 1989), Malta 1990, 21.

<sup>14</sup> Πρόκειται για τις αρχαιακές σειρές της National Library of Malta, Archives of the Order of St. John, Commissarii di Sanita, Registro degli arrivi di Bastimenti in Quarantena 6527, 6528, 6529, 6530, 6531, 6532, 6533. Repertorio Library Manoscritti 818, 820, 639.

να ομογενοποιηθούν. Αλλά και οι τόποι παρουσιάζουν μια ποικιλία στον τρόπο καταγραφής τους.

Κατά αρχάς φαίνεται ότι τα πρώτα ελληνικά πλοία φτάνουν σε μεγάλο βαθμό στη Μάλτα ως λείες πειρατών. Είναι ένας τρόπος να μάθουν οι έλληνες ναυτικοί τη διαδρομή, η οποία δεν τους είναι οικεία, καθώς η παρουσία ελληνικών πλοίων από τον 16<sup>ο</sup> αιώνα μαρτυρείται στις απέναντι ιταλικές ακτές.<sup>15</sup> Παράλληλα με τα πλοία - λείες στα αρχεία του υγειονομείου εμφανίζονται και αφίξεις ελληνικών πλοίων από την περιοχή του Ιονίου.

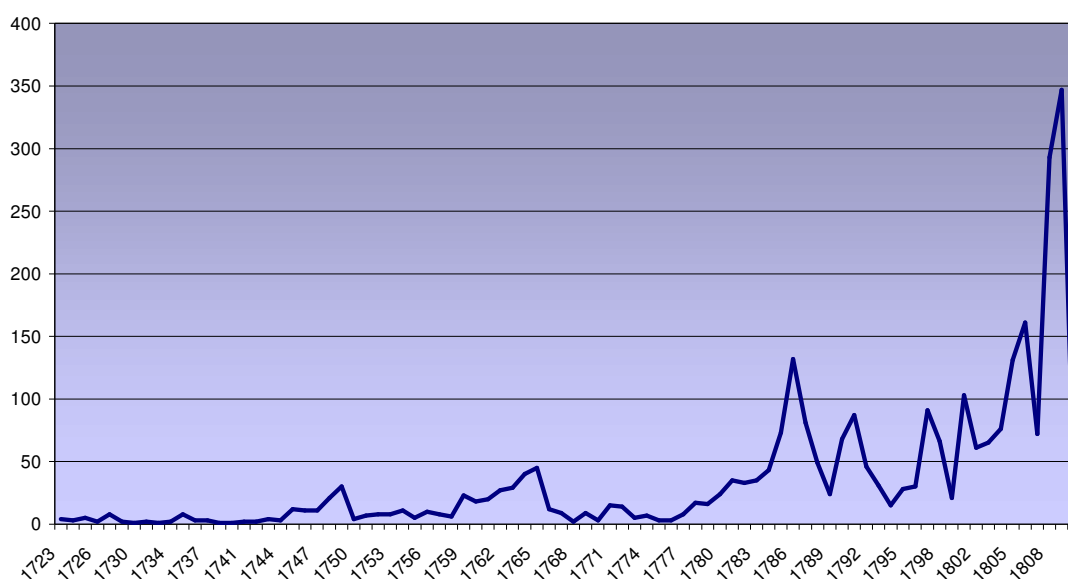
Αφίξεις ελληνικών πλοίων και λείες πειρατών 1723-1760



Στο υγειονομείο καταγράφονται συνολικά 2886 αφίξεις ελληνικών πλοίων για το διάστημα της έρευνας, δηλ. 1723-1780. Η κίνηση των ελληνικών πλοίων κατ' έτος αποτυπώνεται ως εξής:

<sup>15</sup> Γεράσιμος Παγκράτης, *Θαλάσσιο εμπόριο στη βενετοκρατούμενη Κέρκυρα (1496-1538)*. Αθην. Διδ. Διατριβή, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Κέρκυρα 2001.

### Αφίξεις στη Μάλτα 1723-1810

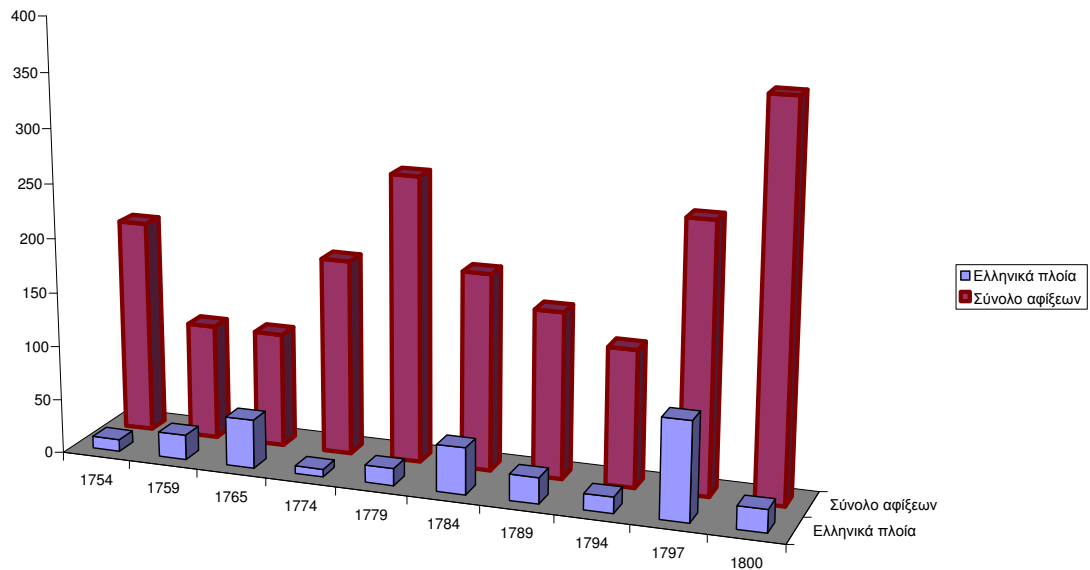


Οι αφίξεις των ελληνικών πλοίων που χαρακτηρίζονται στις καταγραφές του υγειονομείου ως «Greco» παρουσιάζουν σταθερή κλιμάκωση σε όλη τη διάρκεια του 18<sup>ου</sup> αιώνα. Ξεκινούν από 3 αφίξεις το 1723, 45 το 1765, 132 το 1786 για να φτάσουν τις 374 το 1809. Η αυξανόμενος αυτός αριθμός ελληνικών πλοίων που φτάνουν στο νησί της Μάλτας καθρεφτίζει τη συνολική εικόνα της εμπορικής κίνησης στο νησί, η οποία αυξάνεται διαρκώς σε όλη τη διάρκεια του 18<sup>ου</sup> αιώνα, με αποκορύφωμα τους Ναπολεόντειους πολέμους, στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα.

Πιο συγκεκριμένα το ποσοστό των ελληνικών αφίξεων στη Μάλτα σε σχέση με το σύνολο του διακινούμενου στόλου έχει ως εξής<sup>16</sup>:

<sup>16</sup> Τα στοιχεία για το σύνολο των αφίξεων προέρχονται από το βιβλίο του John Debono, *Trade and port activity in Malta 1750-1800*. Malta 2000, 148-149.

Ελληνικά πλοία σε σύνολο αφίξεων 1723-1810

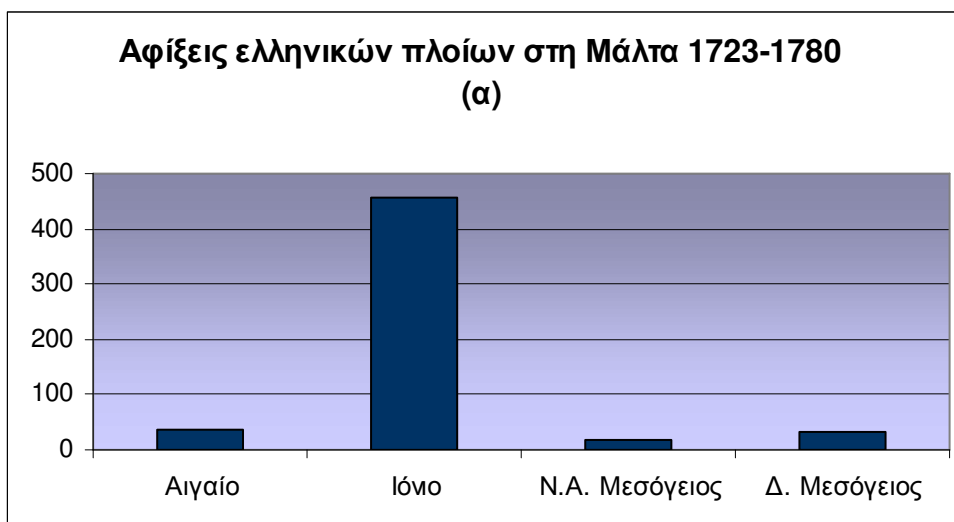


Αυτό σημαίνει ότι σε ποσοστιαία βάση οι ελληνικές αφίξεις παρουσιάζουν μία έντονη διακύμανση στη διάρκεια του 18<sup>ου</sup> αιώνα:

1754	1759	1765	1774	1779	1784	1789	1794	1797	1800
5%	18%	30%	4%	6%	19%	14%	11%	27%	6%

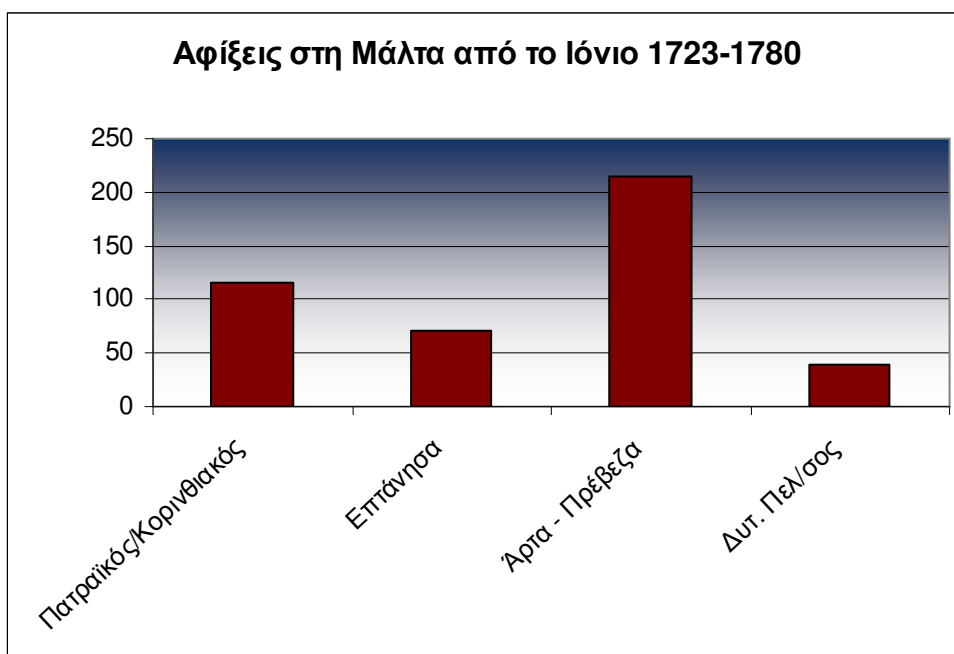
Στα χρόνια του ρωσοτουρκικού πολέμου, που στον ελλαδικό χώρο έγινε γνωστός ως Ορλωφικά, σημειώνεται πτώση των αφίξεων ελληνικών πλοίων, λόγω ενδεχομένως των πολεμικών επιχειρήσεων στον χώρο του Αιγαίου. Μπορεί κανείς να υποθέσει είτε ότι τα πλοία και τα πληρώματά τους συμμετείχαν στις πολεμικές επιχειρήσεις με την μία ή την άλλη εμπόλεμη πλευρά είτε ότι εκμεταλλεύτηκαν εμπορικές ευκαιρίες που δημιούργησε ο πόλεμος στον χώρο του Αιγαίου. Τέτοιες ευκαιρίες διαμορφώθηκαν σαφώς κατά την περίοδο της Γαλλικής Επανάστασης, των Ναπολεόντειων πολέμων και του ηπειρωτικού αποκλεισμού, με συνέπεια στη διάρκεια της δεκαετίας του 1790 η κίνηση των ελληνικών πλοίων στο λιμάνι της Μάλτας να αυξάνεται συνεχώς.

Η μελέτη της κίνησης των ελληνικών πλοίων στο υγειονομείο της Μάλτας χωρίστηκε σε δύο περιόδους. Αυτό υπαγορεύτηκε από το ίδιο το υλικό αλλά και από τα έως τώρα δεδομένα για την ιστορία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Πιο συγκεκριμένα η πρώτη περίοδος αφορά το διάστημα 1723-1780, κατά το οποίο όπως φαίνεται και από το διάγραμμα, ο χώρος του Ιονίου μαζί με τον Πατραϊκό και τον Κορινθιακό κόλπο παρουσίαζαν τη μεγαλύτερη εμπορική κίνηση. Για την περίοδο 1723-1780 η κίνηση των ελληνικών πλοίων στο λιμάνια της Μάλτας έχε ως εξής:



Αν δούμε αναλυτικότερα την κίνηση του Ιονίου η περιοχή της Πρέβεζας και της Άρτας παρουσιάζουν την εντονότερη κίνηση, καθώς λειτουργούν ως έξοδος των προϊόντων της ηπειρωτικής ενδοχώρας προς τη θάλασσα. Τα 31 σημεία-λιμάνια του Ιονίου, απ' όπου αναχωρούν τα ελληνικά πλοία που φτάνουν στη Μάλτα ομαδοποιούνται ως εξής

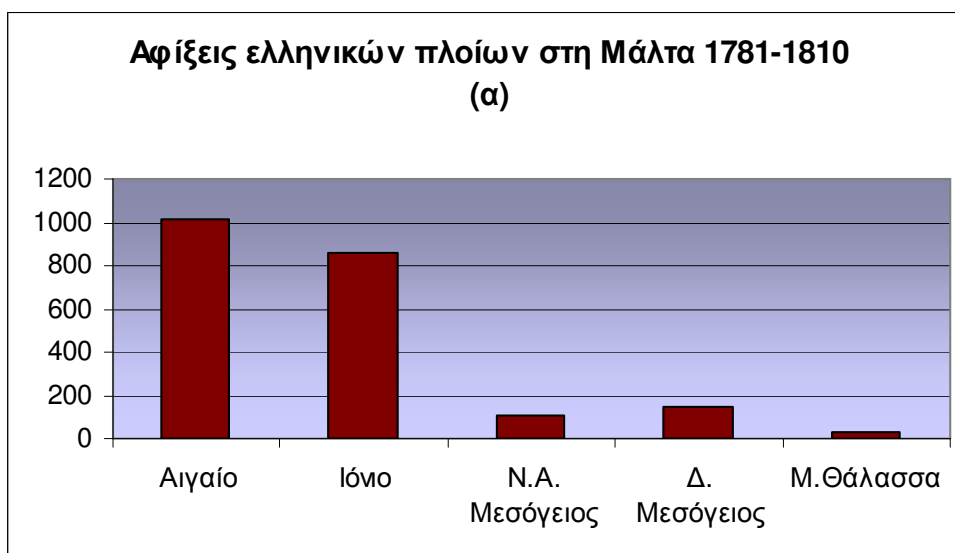
Πιο συγκεκριμένα:



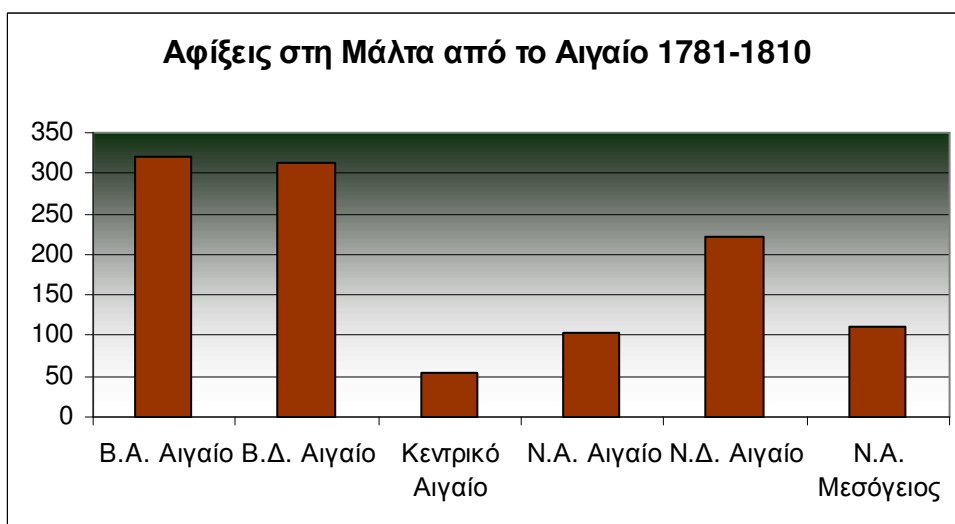
Τα λιμάνια με την μεγαλύτερη κίνηση στην περιοχή είναι της Πρέβεζας, των Παξών, της Κεφαλλονιάς και του Μεσολογγίου.

Κατά τη διάρκεια της δεύτερης περιόδου, που καλύπτει το διάστημα 1781-1810 η εικόνα παρουσιάζεται αρκετά διαφορετική. Το Αιγαίο παρουσιάζει έντονη εμπορική κίνηση και τα νησιά Ύδρα, Σπέτσες και Ψαρά έρχονται στο προσκήνιο.

Ειδικότερα οι αφίξεις στη Μάλτα το διάστημα 1781-1810 αναφορικά με τα λιμάνια προέλευσης των πλοίων έχουν ως εξής:

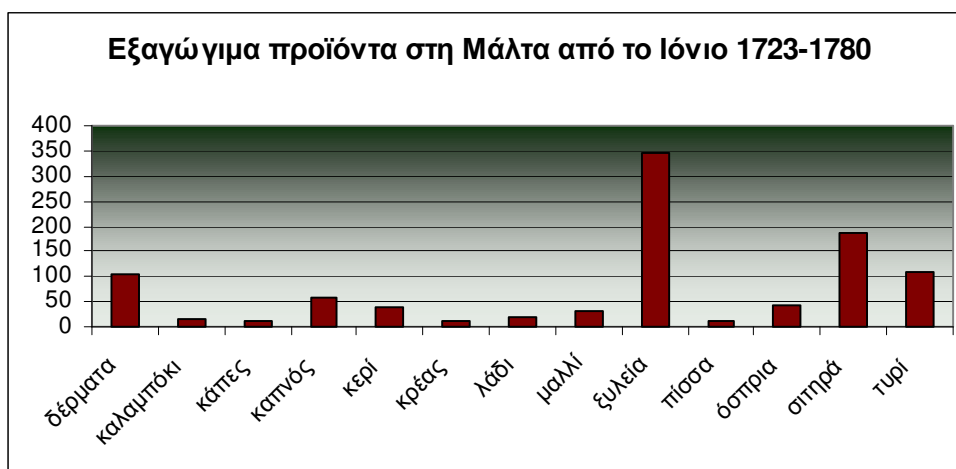


Αν αναλύσουμε περισσότερο την περιοχή του Αιγαίου, τα 51 σημεία-λιμάνια του Αιγαίου και 11 της Ν.Α. Μεσογείου, από τα οποία αναχωρούν τα ελληνικά πλοία που φτάνουν στη Μάλτα, ομαδοποιούνται ως εξής:



Στο Β.Α. Αιγαίο κυριαρχούν τα Ψαρά και οι ακτές της Μ.Ασίας, κυρίως Σμύρνη. Στο Ν.Δ. Αιγαίο τα λιμάνια με τη μεγαλύτερη κίνηση ήταν της Ύδρας και των Σπετσών, ενώ στο Β.Δ. Αιγαίο τη μεγαλύτερη κίνηση παρουσιάζει ο Βόλος.

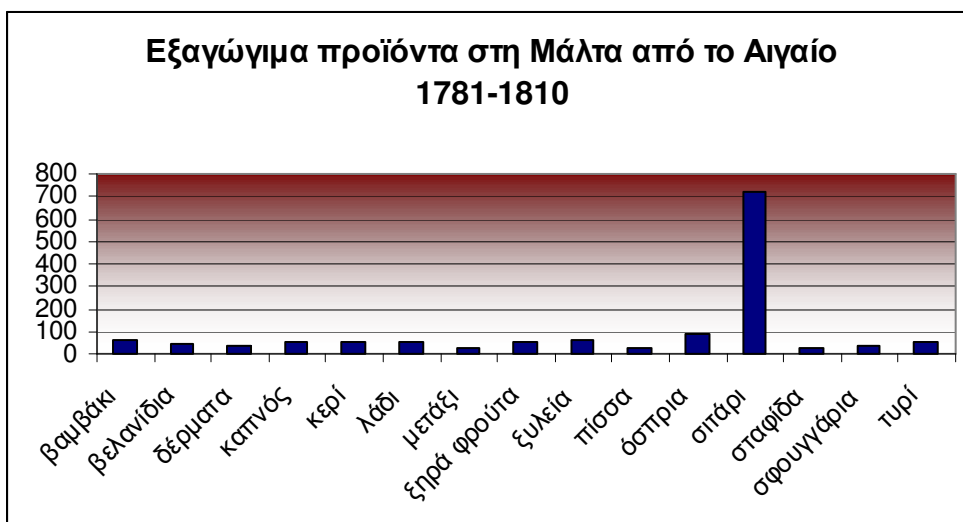
Οι δύο περίοδοι 1723-1780 και 1781-1810 διαφοροποιούνται ως προς τις οικονομικές και πολιτικές συνθήκες που επικρατούσαν στο χώρο της Μεσογείου. Έτσι τη γεωγραφία και την ένταση του εμπορίου ρυθμίζουν σε μεγάλο βαθμό τόσο η τοπική ζήτηση σε προϊόντα όσο και οι γενικότερες συγκυρίες. Αν αναζητήσουμε τα διακινούμενα προϊόντα στις δύο περιόδους, θα διαπιστώσουμε ότι κατά τη διάρκεια της πρώτης περιόδου, 1723-1780, κυριαρχεί η ξυλεία, τα δέρματα και τα σιτηρά μαζί με τα τυροκομικά προϊόντα. Ειδικότερα το Ιόνιο εξάγει προς τη Μάλτα, συχνά με παραγγελιοδότες είτε το Θησαυροφυλάκιο του Τάγματος των Ιπποτών είτε την κοινότητα της Βαλέτας ξυλεία και σιτηρά.



Η περιοχή της Άρτας και της Πρέβεζας έδινε μεγάλες ποσότητες ξυλείας τόσο στη Γαλλία όσο και στη Μάλτα και τη Βενετία από τις αρχές του 18<sup>ου</sup> αιώνα. Και το Τάγμα των Ιπποτών είχε στενές εμπορικές σχέσεις με τις περιοχές αυτές για την προμήθεια σε ξυλεία ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1720, πολύ πριν αρχίσουν την εκμετάλλευση της ξυλείας της περιοχής οι Γάλλοι.<sup>17</sup> Αντίθετα το Μεσολόγγι εξάγει σιτηρά, ενώ το λιμάνι της Πάτρας τυροκομικά.

Στη δεύτερη περίοδο, που συμπίπτει με τη Γαλλική Επανάσταση, τους Ναπολεόντειους πολέμους και την αγγλο-γαλλική σύγκρουση, οι ανάγκες της δυτικής Ευρώπης σε σιτηρά έδωσαν τον τόνο στην εμπορική κίνηση. Ειδικότερα το Αιγαίο στην περίοδο 1781-1810 διακινεί:

<sup>17</sup> Ελένη Κ. Γιαννακοπούλου, *Γαλλοελληνική εκμετάλλευση δασών στη Δυτική Ελλάδα (1710-1792)*. Αθήνα (ΕΚΠΑ – Βιβλιοθήκη Σοφίας Ν. Σαριπόλου 56) 1987, 74 κ.εξ.



Ο Βόλος αποτελεί το κυριότερο εξαγωγικό λιμάνι σιτηρών έχοντας τον θεσσαλικό κάμπο ως προμηθευτή, ενώ τα Ψαρά, η Ύδρα και οι Σπέτσες αποτελούν τα λιμάνια μεταφόρτωσης των φορτίων που φτάνουν από τη Μαύρη θάλασσα.

Αν θεωρήσουμε ότι το κυρίαρχο πρόσωπο στο πλοίο είναι ο καπετάνιος, μέσω του οποίου μπορούμε να αποδώσουμε το καράβι σε έναν τόπο, τότε η αναφορά της καταγωγής του στα αρχεία του υγειονομείου της Μάλτας είναι σημαντικό στοιχείο. Έτσι η υπεροχή του Μεσολογγίου ως ναυτότοπου είναι χαρακτηριστική, τουλάχιστον έως και τη δεκαετία του 1770. Την ίδια περίοδο σημαντικός ναυτότοπος είναι και η Κεφαλλονιά.

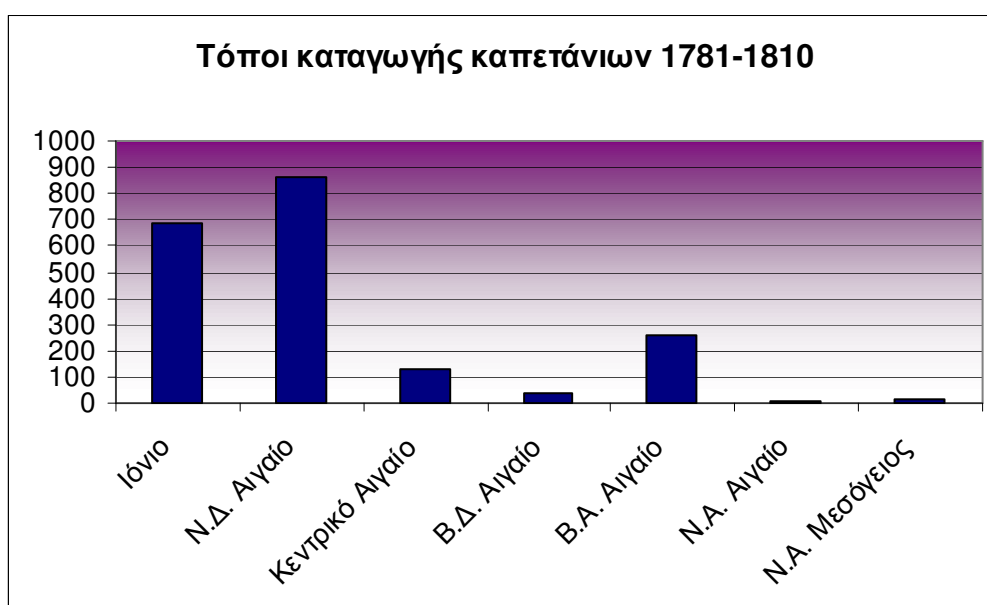
Ειδικότερα η εικόνα έχει ως εξής:



Η καταγραφή του πρώτου Υδραίου καπετάνιου ανάγεται στα 1762 και επαναλαμβάνεται ξανά μόνο το 1780. Την ίδια περίπου περίοδο καταγράφονται καπετάνιοι με καταγωγή από τις Σπέτσες (το 1780) και τα Ψαρά (το 1785).

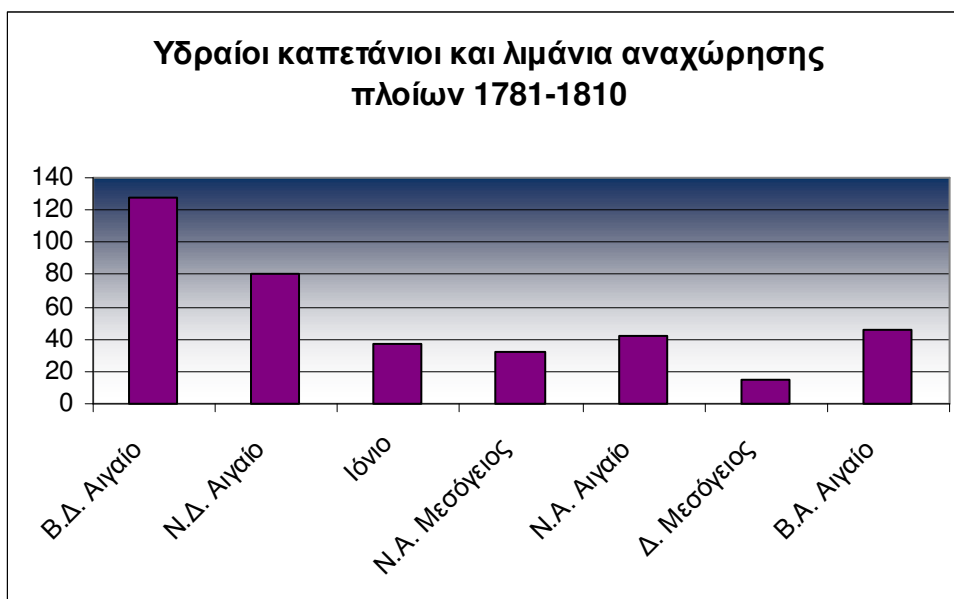
Η δεύτερη περίοδος διαφοροποιείται και ως προς τους ναυτότοπους. Το Ιόνιο μαζί με τον Πατραϊκό και τον Κορινθιακό κόλπο εξακολουθούν να αποτελούν τόπους καταγωγής των καπετάνιων. Το Μεσολόγγι και η Κεφαλλονιά διατηρούνται στην κορυφή, αλλά πλέον αναδεικνύεται και το Γαλαξίδι ως σημαντικός τόπος καταγωγής των καπετάνιων. Επιπλέον είναι η περίοδος ναυτιλιακής ακμής του Αιγαίου: καπετάνιοι κυρίως από τα τρία γνωστά νησιά, Ύδρα, Σπέτσες και Ψαρά κυριαρχούν στις θάλασσες.

Η εικόνα στην δεύτερη αυτή περίοδο έχει ως εξής.



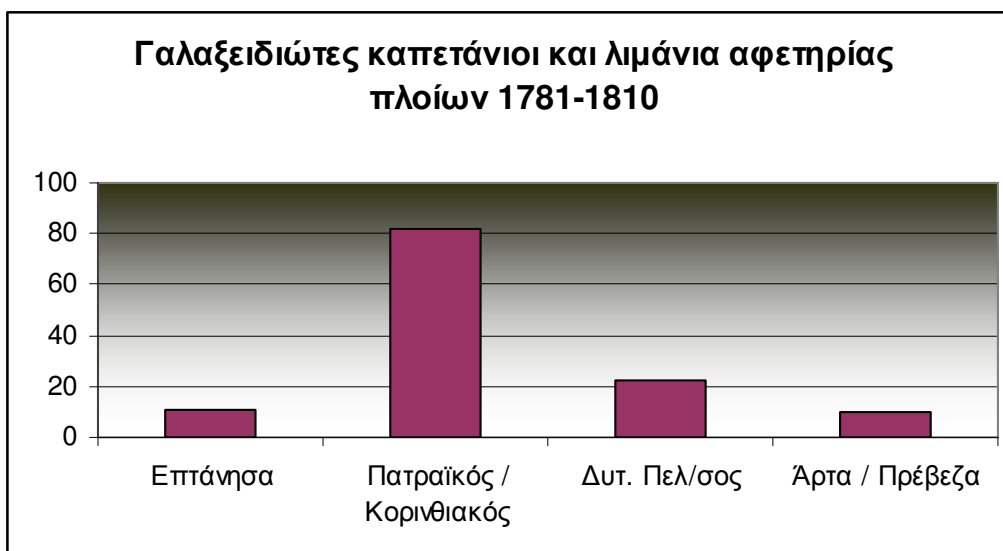
Αξίζει να σημειωθεί ότι, ενώ ο Βόλος παρουσιάζει σημαντική εμπορική κίνηση, δεν εμφανίζει αντίστοιχο αριθμό καπετάνιων. Αντίθετα οι Υδραίοι και οι Σπετσιώτες έχουν αναλάβει σε μεγάλο βαθμό τη διακίνηση των φορτίων σιτηρών από την περιοχή του Βόλου.

Αν δούμε τα λιμάνια από τα οποία ξεκινούν τα υδραϊκά πλοία, ο Βόλος στο ΒΔ Αιγαίο παρουσιάζει τη μεγαλύτερη συχνότητα αναφοράς.

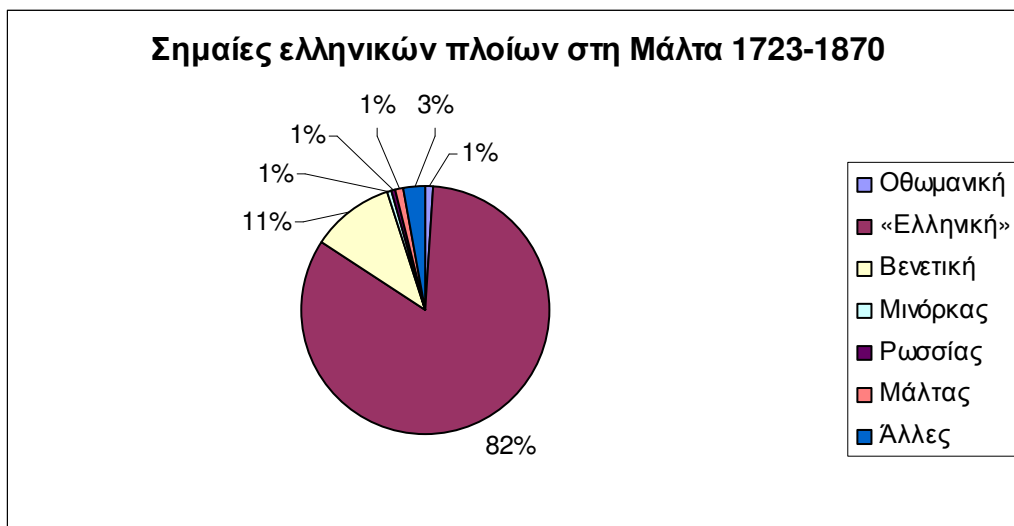


Να παρατηρήσουμε βέβαια ότι οι Υδραίοι καπετάνιοι δεν εμπορεύονται στις Σπέτσες και οι Σπετσιώτες δεν περνούν από την Ύδρα. Ανάλογη παρατήρηση μπορεί να γίνει και για τους Ψαριανούς. Τα τρία νησιά αποτελούσαν και τα λιμάνια αφετηρίας των πλοίων τους. Με τον τρόπο αυτό η Ύδρα, οι Σπέτσες και τα Ψαρά έχουν μεταβληθεί σε σημαντικά λιμάνια της εποχής. Κάτι αντίστοιχο παρατηρείται και για το Μεσολόγγι της πρώτης περιόδου, απ' όπου οι ίδιοι οι Μεσολογγίτες εξήγαν σιτηρά.

Δεν ισχύει όμως η ίδια παρατήρηση για το Γαλαξείδι, το οποίο στη δεύτερη περίοδο, μετά το 1781, εμφανίζει μεγάλο αριθμό καπετάνιων, όχι όμως και εμπορική κίνηση. Το ίδιο το Γαλαξείδι δεν αποτέλεσε λιμάνι εξόδου προϊόντων της ενδοχώρας, όπως το Αιτωλικό ή το Μεσολόγγι. Οι καπετάνιοι του Γαλαξειδίου διακινούσαν εμπορεύματα από το λιμάνι της Πάτρας (κυρίως ξυλεία και σταφίδα), όχι όμως και της Κεφαλλονιάς όπου δραστηριοποιούνταν Μεσολογγίτες.

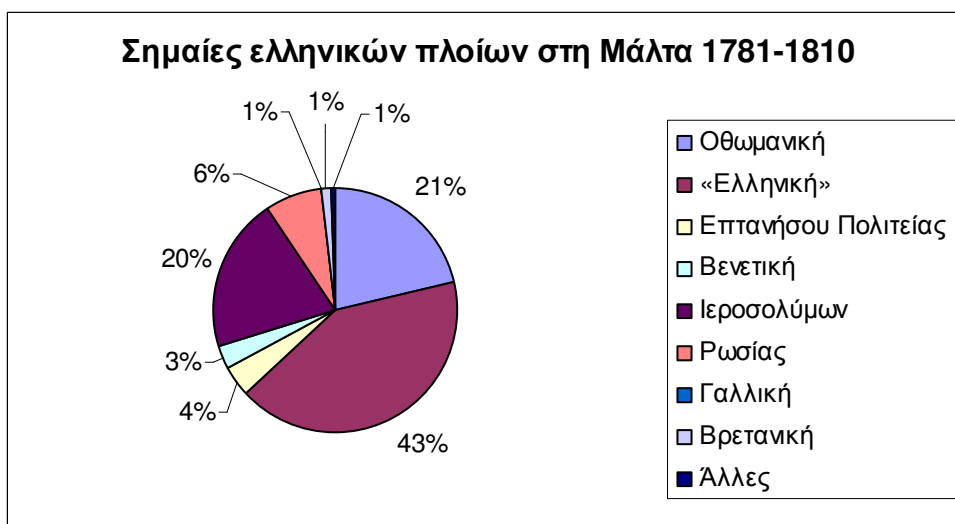


Τα ελληνικά πλοία που φτάνουν στη Μάλτα στη διάρκεια του 18<sup>ου</sup> αιώνα και στις αρχές του 19<sup>ου</sup> φέρουν διάφορες σημαίες. Στην πρώτη περίοδο 1723-1780 κυριαρχεί η «ελληνική» σημαία (82%). Από την βιβλιογραφία δεν είναι γνωστή κάποια «ελληνική» σημαία για τα πλοία των Ελλήνων Οθωμανών υπηκόων του 18<sup>ου</sup> αιώνα. Επομένως θα πρέπει να υποθέσουμε ότι έφεραν την οθωμανική σημαία, αλλά το ελληνικό πλήρωμα διαφοροποιούσε το πλοίο από τα άλλα οθωμανικά, όπως εκείνα της Ραγούζας για παράδειγμα. Ένα δεύτερο στοιχείο που θα πρέπει επίσης να επισημανθεί είναι το γεγονός ότι η καταγραφή των ελληνικών ονομάτων στα αρχεία της Μάλτας είναι σε γενικές γραμμές σωστή. Αυτό μπορεί να σημαίνει ότι οι Έλληνες και καπετάνιοι ήταν οικεία πρόσωπα στο νησί ή ότι οι Έλληνες ήταν γνωστοί ως ναυτικοί στις θάλασσες της Μεσογείου και συνεπώς διαφοροποιούνταν από τους άλλους πληθυσμούς της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Ειδικότερα οι σημαίες των ελληνικών πλοίων στις δύο φάσεις έχουν ως εξής:



Στην πρώτη περίοδο 1723-1780 κυριαρχεί η «ελληνική» μαζί με την «οθωμανική», ενώ δεύτερη σε σειρά είναι η σημαία της «Βενετίας» που φέρουν τα πλοία των Επτανησίων. Προφανώς τα Μεσολογγίτικα πλοία που κυριαρχούν αριθμητικά την περίοδο αυτή έφεραν «ελληνική» σημαία.

Στην δεύτερη περίοδο 1781-1810 κυριαρχεί και πάλι η «ελληνική» σημαία (43%, η οθωμανική ανέρχεται στο 21%) αλλά έχει εμφανιστεί στο προσκήνιο και η σημαία των Ιεροσολύμων (20%), προφανώς ως σημαία ευκαιρίας της εποχής. Αντίστοιχα, κάμψη παρουσιάζει η βενετική, μετά την κατάλυση της Βενετικής Δημοκρατίας από τον Ναπολέοντα το 1798. Έτσι τα Επτάνησα φέρουν τη σημαία της Επτανήσου Πολιτείας για το σύντομο διάστημα 1800-1807 (4%). Να παρατηρήσουμε ότι εμφανίζεται και η ρωσική σημαία με ένα ποσοστό 7%, μετά την υιοθέτησή της από μικρό τμήμα των ελληνικών πλοίων μετά τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή του 1774.



Αυτά είναι τα πρώτα δείγματα της επεξεργασίας ενός πολύ πλούσιου υλικού. Όσο η επεξεργασία προχωρά σε βάθος και λεπτομέρεια αναδεικνύονται περαιτέρω ζητήματα, όπως για παράδειγμα το είδος του εμπορίου που είχαν οργανώσει οι έλληνες καπετάνιοι: φαίνεται ότι η ξυλεία της περιοχής της Πρέβεζας και της Άρτας έδωσε σημαντική ώθηση στη ναυτιλία σε συνδυασμό με τις ανάγκες της ίδιας της διοίκησης της Μάλτας που έκανε τις ανάλογες παραγγελίες στους αντιπροσώπους της στην περιοχή. Επιπλέον σημαντικό ποσοστό των εμπορευμάτων διακινούνταν για λογαριασμό των ίδιων των καπετάνιων. Θα πρέπει ωστόσο να δούμε τι διακυμάνσεις παρουσιάζει η κίνηση αυτή στο χρόνο σε συνδυασμό με τις οικονομικές και πολιτικές συνθήκες που επικρατούσαν στη Μεσόγειο.

Μια σειρά από ζητήματα που αφορούν την ίδια τη ναυσιπλοΐα αξίζουν να διερευνηθούν: διαδρομές που ακολουθούσαν οι καπετάνιοι κάθε ναυτότοπου. Είπαμε ότι οι Υδραίοι, οι Σπετσιώτες και οι Ψαριανοί ξεκινούσαν συχνά την εμπορική τους διαδρομή από το νησί τους. Ωστόσο σχεδόν πάντοτε, όταν ξεκινούσαν από άλλο λιμάνι, φρόντιζαν να περάσουν από το νησί τους πριν συνεχίσουν το ταξίδι τους προς τη Μάλτα. Στο υγειονομείο της Μάλτας καταγράφονταν οι διαδρομές και οι χρόνοι ταξιδιού. Ο συνδυασμός των στοιχείων αυτών θα δώσει ενδιαφέροντα στοιχεία για την κίνηση στο χώρο αλλά και στο χρόνο. Και βέβαια υπάρχουν όλα τα ονόματα των καπετάνιων και των πλοίων τους. Προς το παρόν όμως παραμένω στις λίγες αυτές διαπιστώσεις.