

1ο Ενιαίο Λύκειο Ηρακλείου

Το Λιμάνι του Ηρακλείου: Μια πύλη στον κόσμο



ΗΡΑΚΛΕΙΟ, 2006

7 1ο Γενικό Λύκειο Ηρακλείου
Δημοκρατίας 1,
Ηράκλειο Κρήτη
Τηλ.: 2810-346092

Πίνακας 1ης σελίδας: Αριστέα Τρουπιδάκη – Β4.

Επιμέλεια έκδοσης: Λύδια Καστρινογιάννη, Νανά Κουτσανδρέου

Επιμέλεια: Το έργο αποτελεί πόνημα των μαθητών του σχολείου μας γι' αυτό και ο έκδηλος ερασιτεχνισμός, ιδιαίτερα των φωτογραφιών, για τον οποίο ζητούμε και την κατανόησή σας.

Εκτύπωση: Γραφικές Τέχνες ΤΥΠΟΚΡΕΤΑ
Γ. Καζανάκης Δ/χοι ΑΒΕ
ΒΙΠΕ Ηρακλείου Τηλ.: 2810-380882
Ηράκλειο - Κρήτη

Η θάλασσα μας δίνει την έννοια του αόριστου, του απεριόριστου και του άπειρου. Ο άνθρωπος, συνειδητοποιώντας το δικό του άπειρο μπροστά στο άλλο Άπειρο, αποκτά κίνητρα και γενναιότητα να επεκταθεί πέραν του περιορισμένου: η θάλασσα προσκαλεί τον άνθρωπο να κατακτήσει και ως πειρατής να λεηλατήσει, αλλά ταυτόχρονα να αποκτήσει κέρδη με έντιμο τρόπο και να ασκήσει το εμπόριο. Η ξηρά, η πεδιάδα αυτή καθ' εαυτή, τον καθηλώνει στο έδαφος. Τον εμπλέκει σ' ένα απεριόριστο πλήθος εξαρτήσεων, αλλά η θάλασσα τον ταξιδεύει πέραν αυτών των περιορισμένων κύκλων σκέψης και δράσης.

HEGEL , G. W. F., The Philosophy of history,
μεταφρ. J. Sibree, New York, 1956.



Ευχαριστούμε θερμά το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, την κ. Μαρία Σφακιανάκη, υπεύθυνη Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης Ν. Ηρακλείου, τους κ.κ. Βιδάκη και Λιόκαλο του Ο.Λ.Η., τον κ. Χουχουρέλο, Λιμενάρχη, και τον κ. Παττακό, Υπολιμενάρχη Ηρακλείου, τον κ. Παχιαδάκη, Γραμματέα του Τελωνείου Ηρακλείου, την κ. Νότα Δημοπούλου, Διευθύντρια του Αρχαιολογικού Μουσείου Ηρακλείου και τον Αρχαιολόγο κ. Γιώργο Ρεθυμνιωτάκη, τη 13^η Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων και την Αρχαιολόγο κ. Λιάνα Σταρίδα, την Ε.Κ.Ι.Μ. και το Διευθυντή του Ιστορικού Μουσείου Ηρακλείου κ. Αλέξη Καλοκαιρινό, τις Μινωικές Γραμμές και ιδιαίτερα την κ. Κάλλια Σοφίου, την κ. Ελένη Μωυσιάδη και τον κ. Μπατσίδα, το Ναυτικό Πράκτορα κ. Π. Πετρίδη, το Σύνδεσμο Μονίμων Εργατών Λιμένος Ηρακλείου και τον Πρόεδρό του κ. Στέλιο Περπινάκη, τον Πρόεδρο των Επαγγελματιών Αλιέων Ηρακλείου κ. Τζαβολάκη, την κ. Αισώπου και τον κ. Διαλλινά του Βιολογικού Σταθμού Ηρακλείου, τον κ. Βίκτορα Βασιλειάδη και τους Ερασιτέχνες Αλιείς, την κ. Ειρήνη Μπαγιάτη του Κ.Π.Ε Αρχανών για την πολύτιμη βοήθειά τους στην ολοκλήρωση του προγράμματός μας.

Πολλές ευχαριστίες στους κ.κ. Δημοπούλου Νότα, Διευθύντρια του Αρχαιολογικού Μουσείου Ηρακλείου, Λιάνα Σταρίδα, Αρχαιολόγο της 13ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων, Αλέξη Καλοκαιρινό, Διευθυντή του Ιστορικού Μουσείου Ηρακλείου, Χρυσούλα Τζομπανάκη, Έφορο της 7ης Εφορείας Νεωτέρων Μνημείων, Ούτε Δουλγεράκη, Μανόλη Παπαδάκη και Αντώνη Μιλάνο, που μας επέτρεψαν να χρησιμοποιήσουμε φωτογραφικό υλικό που τους ανήκει.

Επίσης,

το Δήμο Ηρακλείου,

τον κ. Παύλο Κόρπη,

την Παγκρήτια Συνεταιριστική Τράπεζα,

το Ιατρικό Κρήτης,

τον Ο.Λ.Η.,

την Χαλκιαδάκης Α.Ε.,

την Περβολαράκης Α.Ε.,

τον κ. Γιάννη Μυλωνάκη,

την ΤΥΠΟΚΡΕΤΑ ΑΒΕ,

που κατανόησαν τη σημασία αυτής της μαθητικής προσπάθειας και με τις ευγενικές χορηγίες τους κατέστησαν δυνατή την έκδοση αυτή.



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Το Ηράκλειο στο πέρασμα του χρόνου	6
• Το λιμάνι στα αρχαία χρόνια	7
• Πρώιμη Βυζαντινή περίοδος	14
• Αραβοκρατία	16
• Μέση Βυζαντινή περίοδος	19
• Η Κάντια των Ενετών	21
• Τουρκοκρατία	43
• Αιγυπτιακή	60
• Το λιμάνι τα νεότερα χρόνια	62
• Βιβλιογραφία	68
2. Το λιμάνι σήμερα	72
3. Συνεντεύξεις	92
• Ο.Λ.Η.	93
• Λιμεναρχείο	103
• Τελωνείο	113
• Εργάτες λιμένος	118
• Μινωικές Γραμμές	129
• Ναυτικοί Πράκτορες	135
• Επαγγελματίες αλιείς	141
• Ερασιτέχνες αλιείς	148
• Καρνάγιο	150
4. Το λιμάνι μέσα από τα μάτια των λογοτεχνών	155
5. Το λιμάνι μέσα από τα μάτια των παιδιών	185
• Γράφοντας	186
• Φωτογραφίζοντας	199
• Ζωγραφίζοντας	218

Το λιμάνι του Ηρακλείου στο πέρασμα του χρόνου...



Φωτ. Behaeddin – Μ. Παπαδάκης: «Το λιμάνι του Ηρακλείου».

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΑ ΑΡΧΑΙΑ ΧΡΟΝΙΑ

Το εμπόριο άρχισε να αναπτύσσεται στην Ανατολική Μεσόγειο ήδη κατά τη διάρκεια της νεολιθικής περιόδου, όταν οι άνθρωποι άρχισαν να εξερευνούν τη θάλασσα για να εξασφαλίσουν τροφή κατά την περίοδο της ξηρασίας. Τις εξερευνήσεις αυτές υποβοήθησαν τόσο η διαμόρφωση του περιβάλλοντος όσο και οι άνεμοι που επέτρεπαν την ασφαλή ναυσιπλοΐα.

Ερείπια λιμανιών, πέτρινες αποβάθρες, ίχνη παράκτιων οικισμών αποδεικνύουν την ύπαρξη ναυτικής δραστηριότητας στο Αιγαίο από την πρώιμη εποχή του χαλκού. Την εποχή εκείνη στην περιοχή μας δεν υπήρχε το λιμάνι του Ηρακλείου όπως το ξέρουμε σήμερα. Θα ήταν σωστότερο να κάνουμε λόγο για «τα λιμάνια» της Κνωσού που βρίσκονταν στην Αμισσό, τον Πόρο και την Απολλωνία (τη σημερινή Αγία Πελαγία).



Αρχ. Μουσείο, (Χάλκινη διακόσμηση λέβητα, Ιδαίο Άντρο) Εμπορικό πλοiάριο με ζώα..



Αρχ. Μουσείο, πήλινα ειδώλια πλοiών.



Αρχ. Μουσείο, (Σπήλαιο Ειληθυΐας, Ίνατος) Ειδώλια και πλοiάριο.

Υπάρχουν πολλές αναπαραστάσεις των Μινωικών πλοiών της εποχής που διέσχιζαν τις θάλασσες. Από τις μινωικές σφραγίδες και τα κεραμικά βλέπουμε μακριά τρικάταρτα ιστιοφόρα πλοiά με ψηλή πλώρη και χαμηλή πρύμνη.



Αρχ. Μουσείο, Πλοίο με υπερυψωμένη πρύμνη και χαμηλή πλώρη.



Αρχ. Μουσείο, (Τάφος Κνωσού) Ομοίωμα πλοιαρίου με κωπηλάτη.

Ήταν τόσο στενή η σχέση των μινωιτών με τα πλοία ώστε τα χρησιμοποιούσαν σε παραστάσεις θεοφάνειας, όπως αυτή που εικονίζεται στο περίφημο «δαχτυλίδι του Μίνωα» που παρουσιάζεται κάτω αριστερά. Τα θεωρούσαν επίσης ως το μέσο μετάβασης των ψυχών στον Άδη. Ενδεικτικός αυτής της αντίληψης είναι ο διάκοσμος της σαρκοφάγου κάτω δεξιά.



Αρχ. Μουσείο.
Το δαχτυλίδι του Μίνωα.



Αρχ. Μουσείο. Σαρκοφάγος διακοσμημένη με εικόνα πλοίου.

Η μινωική Κρήτη είχε αναπτύξει ένα πολύ καλά οργανωμένο σύστημα εμπορίου ελεγχόμενο από το ανάκτορο που οδήγησε τη μικρή αυτή αυτόνομη περιοχή στην ευημερία και τη μινωική θαλασσοκρατία. Η περίφημη ραχμίποικα συνέβαλε στην ακόμη μεγαλύτερη ανάπτυξη του εμπορίου, την οποία υποστήριζαν εμπορικοί και αποικιακοί σταθμοί σε πολύ μακρινά για την εποχή μέρη, όπως η Τρωάδα, η Φοινίκη, η Αίγυπτος.

Η επαφή ανάμεσα στην Κρήτη και την Αίγυπτο που τις χώριζαν μόλις 350 μίλια θάλασσας χρονολογείται από το 3000 π.Χ.. Οι άνεμοι της άνοιξης και του καλοκαιριού έκαναν το ταξίδι να διαρκεί μόλις πέντε ημέρες, όπως τονίζει ο Οδυσσεάς στη ραψωδία ξ της Οδύσσειας. Προς βορρά τα νησιά ένωναν

ως γέφυρες μεγαλύτερες αποστάσεις. Μια διαδρομή ένωνε την Πελοπόννησο, την Κρήτη, την Κάσο, την Κάρπαθο ή τα βορειότερα νησιά των Κυκλάδων με τη Ρόδο και την Μ. Ασία. Μια κυκλική διαδρομή ένωνε το Αιγαίο με την Κρήτη, την Αίγυπτο, την Ανατολική Μεσόγειο, την Κύπρο, τη Μ. Ασία, και ξανά τις Κυκλάδες, με την Κρήτη. Ωστόσο υπήρχαν και άλλες διαδρομές : Κρήτη – Αίγυπτος, Κρήτη – Αιγαίο, Κρήτη – Κύπρος – Ανατολική Μεσόγειος. Και εναλλακτικές : Κρήτη – Αίγυπτος μέσω Λιβύης. Αυτές ενίσχυσαν το εμπόριο με μακρινές χώρες.

Η Κρήτη λειτούργησε ως η «πύλη» που ένωνε την Ανατολή με τη Δύση. Ήταν μάλιστα κεντρική και όχι περιφερειακή δύναμη της εποχής. Οι Μινωίτες έφτασαν μέχρι τις Λιπάρες νήσους και τη Σικελία. Από ευρήματα φαίνεται ότι ταξίδευαν μέχρι την Τρανσυλθανία και το Δούναβη, την Ιταλία, τη Σαρδηνία. Σε πινακίδες του Μάρι αναφέρεται ένας Carhtorite (Κρητικός) που πήρε ένα φορτίο κασσίτερου από το λιμάνι της Ουγκαρίτ τέλη του 18^{ου} αιώνα π.Χ. Στην Βίβλο οι Κρητικοί αναφέρονται ως Καφθόρ, στην Αίγυπτο ως Κεφτιού. Οι εμπορικές τους συναλλαγές έφταναν μέχρι τη Μεσοποταμία και τους Χετταίους. Τα μεγάλα παλάτια της Κνωσού αποδεικνύουν τη δύναμη του Μινωικού κράτους που η ακμή του στηριζόταν στο θαλάσσιο εμπόριο.



Οι θαλάσσιες διαδρομές στην Ανατολική Μεσόγειο.



Τοιχογραφίες από την Κνωσό με θαλασσινά θέματα.

Σ' αυτές τις διαδρομές διακινούνταν κασσίτερος, χαλκός, κεχριμπάρι, δέρματα, ξυλεία, κομμάτια μετάλλων, αλλά και λάδι, κρασί, αρώματα.

Από την Αίγυπτο εισάγονταν: πρώτες ύλες (ελεφαντόδοντο, έβενος, χρυσός), ημιπολύτιμοι λίθοι (ορεία κρύσταλλος, κορναλίνη, αμέθυστος, μαλαχίτης, ίασπις, αλάβαστρο), ζώα και πτηνά, κοχύλια tridacna, λίθινα αγγεία, σκεύη από φαγεντιανή και αιγυπτιακή μπλε πάστα.



Ψήφοι όρων από τον Πόρο Ηρακλείου
(Από το βιβλίο «Κρήτη - Αίγυπτος»).

Από τα λιμάνια της περιοχής μας εξαγόταν τροφές (λάδι και όσπρια), φαρμακευτικά είδη και είδη καλλωπισμού (αρωματικά έλαια και αλοιφές, αρωματικά και φαρμακευτικά βότανα, λειχήνες, κρέας και κέρατα αίγαγρου, κοσμήματα, υφάσματα, κεραμικά, μεταλλικά και λίθινα σκεύη).



Αρχ. Μουσείο,
Αγγείο θαλάσσιου ρυθμού
(Κνωσός, 1500 π.Χ.).



Πρόχους Θαλάσσιου ρυθμού
15ος αιώνας π.Χ., Πόρος Ηρακλείου
(Από το βιβλίο «Κρήτη - Αίγυπτος»).



Αρχ. Μουσείο, Θραύσμα από κοραλικό αγγείο (Ανάκτορο Κνωσού, 17^{ος} αι. π.Χ.).



Πρόχους από τον Κατσαμπά.



Ταυρομαχία, τοιχογραφία από Κνωσό, περ. 16^{ος} αιώνας π.Χ.

Όμως οι ανταλλαγές δεν περιορίζονταν στο υλικό επίπεδο. Παράλληλα διακινούνταν καλλιτεχνικές ή θρησκευτικές ιδέες, γνώσεις, τεχνικές, εικονογραφικά θέματα, βότανα, ιατρικές συνταγές. Αποκορύφωμα των σχέσεων Κρήτης – Αιγύπτου ήταν η επίσκεψη του Φαραώ Αμένοφι Γ΄ και της συζύγου του στην Κρήτη.



Τοιχογραφία με σκηνή ταύρου και λαβυρίνθου (16^{ος}-14^{ος} αιώνας π.Χ., Κάιρο)
(Από το βιβλίο «Κρήτη – Αίγυπτος»).

Η σημασία του εμπορίου αποδεικνύεται και από τα νεότερα ευρήματα στα ανάκτορα. Σ' αυτά υπήρχαν πολλοί χώροι εργαστηρίων όπως χαλκευτήρια, εργαστήρια λιθοξόων, εργαστήρια κεραμικής, κοσμημάτων και σφραγιδολιθών.



Αρχ. Μουσείο, Σαρκοφάγος με θαλασσινή διακόσμηση (Αγνώστων στοιχείων).



Αρχ. Μουσείο, Πρώτα δείγματα σφραγιδολιθών. (Μάλια 1800 π.Χ.).

Υπήρχαν επίσης ειδικά διαμορφωμένοι χώροι για την αποθήκευση των πρώτων υλών που προμήθευαν τα εργαστήρια και αποθηκευτικοί χώροι για τα παραγόμενα προϊόντα.

Στην παραδαλάσσια περιοχή που εκτείνεται από τον Κατσαμπά μέχρι το λιμάνι του Πόρου και σχεδόν μέχρι το σημερινό λιμάνι του Ηρακλείου υπήρχε το κύριο λιμάνι της περιοχής, που, όπως φαίνεται από τα ευρήματα, ήταν παράλληλα και ένας εύπορος αστικός οικισμός και μεγάλο εμπορικό, βιοτεχνικό και καλλιτεχνικό κέντρο με εργαστήρια επεξεργασίας του οψιδιανού, μεταλλουργίας και κοσμηματοποιίας. Στην κεντρική και νότια ζώνη του λιμανιού υπήρχαν εργαστήρια χαλκού δίπλα στα εργαστήρια των κοσμηματοποιών. Τα εργαλεία, οι πρώτες ύλες, οι ημιπολύτιμοι λίθοι που βρέθηκαν σε μεγάλες ποσότητες, βάρος και μονάδες μέτρησης, τα υλικά στίλβωσης, οι τεχνικές που εφαρμόζονταν,

η υψηλή ειδικευση των τεχνιτών, η τυποποίηση της παραγωγής, ο αριθμός των εργαστηρίων, όλα μαρτυρούν ότι εκεί θρυσκόταν ένα «τετράγωνο τεχνιτών».



Αρχ. Μουσείο, Πήλινος αεραγωγός μεταλλουργικού κλιβάνου (Πόρος, εργαστήριο 18^{ος} - 17^{ος} αι).



Αρχ. Μουσείο, Ιδανική μονάδα μέτρησης βάρους (30 κιλά). Πιθανή χρήση ως άγκυρα.



Αρχ. Μουσείο, Δίσκοι ζυγών και ζύγια.

Η παραγωγή και η διάθεση της ελεγχόταν από το παλάτι. Αλλά η δυνατότητα ανακύκλωσης των υλικών, επισκευής των σπασμένων και άχρηστων αντικειμένων, η άμεση πρόσβαση στα εισαγόμενα υλικά μαρτυρούν μια σχετική αυτονομία των τεχνιτών αυτών από την παλατιανή γραφειοκρατία κατά τη νεοανακτορική περίοδο. Επίσης οι κατοικίες τους αποδεικνύουν ότι οι τεχνίτες ήταν ιδιαίτερα εύποροι, με ξεχωριστή οικονομική και κοινωνική θέση στην κοινωνία του λιμανιού της Κνωσού.



Αρχ. Μουσείο, Βάρος χάλκινου ταλάντου.



Περιδέραια από Πόρο Ηρακλείου, 18^{ος} – 15^{ος} αι π.Χ. (Από το βιβλίο «Κρήτη – Αίγυπτος»).

Η έκρηξη του ηφαιστείου της Θήρας το 1470 π.Χ. συνέβαλε στην παρακμή της μινωικής δύναμης. Τότε το νησί κατέλαβαν οι Αχαιοί. Οι Μυκηναίοι οικειοποιήθηκαν τις εμπορικές διαδρομές και τα λιμάνια των μινωιτών.

Αργότερα η εισβολή των λαών της θάλασσας ή η διάδοση της τεχνολογίας του σιδήρου διέλυσε τα παλαιότερα κοινωνικά, οικονομικά και πολιτικά συστήματα που είχαν επίκεντρο το παλάτι. Η κατάρρευση των μυκηναϊκών βασιλείων σε συνδυασμό με την «κάθοδο των Δωριέων» έφερε νέα φύλα στην Ελλάδα και οδήγησε στον αποικισμό της Μ. Ασίας και σε μεγάλες αλλαγές στις συνθήκες ζωής. Εκείνη την εποχή Φοίνικες, Έλληνες και Ετρούσκοι ανταγωνίζονταν για τους θαλάσσιους δρόμους.

Την κλασική εποχή άλλαξαν ξανά κυρίως εκείνοι που κυριαρχούσαν στους εμπορικούς δρόμους, και λιγότερο τα αγαθά που διακινούνταν και οι προορισμοί τους. Όμως η Κρήτη είχε περάσει πια στο περιθώριο.

Τον 4^ο αιώνα στα χρόνια του Μ. Αλεξάνδρου δημιουργήθηκε μια κρητική ομοσπονδία, το Κοινό των Κρητών, κάτω από την αιγίδα της Κνωσού ή της Γόρτυνας, ίσως με την ανάμιξη των Πτολεμαίων της Αιγύπτου.

Την περίοδο των ελληνιστικών χρόνων είναι αισθητή η επίδραση της Αιγύπτου στην Κρήτη: στην τέχνη, στις ταφικές συνήθειες, στη θρησκεία με την εισαγωγή νέων θεών, της Ίσιδας και του Σάραπι, και στη διάδοση αιγυπτιακών ονομάτων. Αργότερα, εμφύλιοι πόλεμοι μεταξύ των κρητικών πόλεων οδήγησαν στην παρακμή το νησί, που μετατράπηκε σε εστία μισθοφόρων και πειρατών. Σε ένα επίγραμμα του Λεωνίδα του Ταραντίνου του 3^{ου} αιώνα π.Χ. αναφέρεται: «Αεί ληισταί και αλιφθόροι, ουδέ δίκαιοι Κρήτες. Τίς των Κρητών οίδε δικαιοσύνην;». Κρήτες μισθοφόροι υπηρέτησαν στο στρατό του Μ. Αλεξάνδρου, της Αιγύπτου, διαφόρων κρατών της Μ. Ασίας, του Πόντου και αργότερα της Ρώμης.

Με την ανάδειξη των Ρωμαίων και την ίδρυση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας έγιναν μεγάλες αλλαγές στη Μεσόγειο. Η Κρήτη κυριεύτηκε και αυτή από τους Ρωμαίους. Αρχικά ενώθηκε διοικητικά με την Κυρήνη της βόρειας Αφρικής. Αργότερα, όταν έγινε αυτοκράτορας ο Μ. Κωνσταντίνος, αποτέλεσε μέρος της επαρχίας του Λυβικού.



Νόμισμα και ανάγλυφο του 2^{ου} αι μ.Χ. από το λιμάνι της Όστιας.
(Από το βιβλίο «Η Μεσόγειος στην ιστορία»).

Δεν ξέρουμε ποιος ακριβώς ήταν ο ρόλος του λιμανιού του Ηρακλείου όλα αυτά τα χρόνια, οπωσδήποτε όμως δεν ήταν σημαντικός.

ΠΡΩΙΜΗ ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ



Τύπος σκάφους της Νότιας Ελλάδας, 5^{ος} μ.Χ. αι.
(Από το βιβλίο «Ελληνικά πλοία του Μεσαίωνα»).

Οι πληροφορίες που έχουμε για την πρώτη Βυζαντινή περίοδο (330-824 μ.Χ.) είναι λιγοστές και πενιχρές. Από τα ελάχιστα ευρήματα που σώζονται καταλαβαίνουμε ότι η οχύρωση του τότε οικισμού εκτεινόταν πιθανότατα από την οδό Μποφόρ (ανατολικά) μέχρι την οδό Μιλάτου προς νότο, την Χάνδακος (δυτικά) και το παραλιακό μέτωπο προς βορρά.

Ο οικισμός που υπήρχε στη θέση του σημερινού Ηρακλείου κατά τον 6^ο αι. ονομαζόταν «Ηράκλεια».

Στα μέσα του 7ου αι. η πόλη δεν αναφέρεται. Πιθανότατα την είχαν εγκαταλείψει εξαιτίας των συνεχώς αυξανόμενων πειρατικών επιδρομών. Για το λόγο αυτό ο κυριότερος οικισμός της περιοχής βρισκόταν στο εσωτερικό, στην περιοχή της Κνωσού, όπου ήταν και η έδρα του επισκόπου.



Ιστορικό Μουσείο, Αχλαδόσχημα σκουλαρίκια Βυζαντινής περιόδου.

Ωστόσο στις αρχές του 8ου αι. μ.Χ. μαρτυρείται ότι υπάρχει και πάλι ο παραθαλάσσιος οικισμός που μάλιστα ονομαζόταν “Κάστρο”, γιατί είχε πια οχυρωθεί. Στο εγκώμιο του Αγίου Ανδρέα Κρήτης «του εν τη κρίσει» λέγεται: «ην δε ούτος ο μακάριος διάγων και ζων κατά θεόν ευσεβώς εν τω επιλεγομένω Κάστρο της Κρήτης». Αναφέρεται επίσης ότι το τμήμα του οικισμού προς το λιμάνι πιθανόν να ονομαζόταν «οχυρό του Δριμέως».



Ο οικισμός Κάστρο της Α΄ Βυζαντινής περιόδου
(Από το βιβλίο της Χρ. Τζομπανάκη «Θαλασσινή Τριλογία του Χάνδακα»).



Ιστορικό Μουσείο, Κεραμικά αντικείμενα καθημερινής χρήσης
της Πρώιμης Βυζαντινής περιόδου.

Η πόλη τότε δεν είχε μεγάλες εμπορικές σχέσεις και συναλλαγές με τις γύρω περιοχές, καθώς η Κρήτη ήταν αυτάρκης και η οικονομία της θα μπορούσε να χαρακτηριστεί «κλειστή».



Ιστορικό Μουσείο, Κεραμικά δοχεία και αμφορείς από την Πρώιμη Βυζαντινή περίοδο.



Ιστορικό Μουσείο, Αμφορέας της Πρώιμης Βυζαντινής περιόδου από ναυάγιο.

Πρέπει, βεβαίως, να τονιστεί ότι εκείνη τη περίοδο το λιμάνι του Ηρακλείου δεν ήταν το κυριότερο εξαγωγικό λιμάνι της περιοχής. Αντίθετα, οι πληροφορίες παρουσιάζουν το λιμάνι της Χερσονήσου ως το κυριότερο εξαγωγικό λιμάνι της Κρήτης.

Τον 9^ο αιώνα μ. Χ. η Κρήτη πέρασε κάτω από αραβική κυριαρχία.

ΑΡΑΒΟΚΡΑΤΙΑ

Οι Άραβες που κατέλαβαν την Κρήτη προέρχονταν από την Ανδαλουσία. Εσωτερικές έριδες μεταξύ των Αράβων οδήγησαν στη σφαγή του Τολέδο το 805 και τότε πολλοί Ανδαλούσιοι Άραβες πέρασαν στην Αφρική και επιδόθηκαν στην πειρατεία. Αυτοί οι Ισπανοί Άραβες πειρατές επωφελήθηκαν από διαμάχες μεταξύ των Αραβικών φυλών της Αιγύπτου και κατέλαβαν την Αλεξάνδρεια. Όταν το 814 έγινε η στάση της Κόρντοβα, και άλλοι Άραβες υπό τον Ομάρ Μπεν Ζοαΐμπ Αμπού Χαφς που εξορίστηκαν από την Ισπανία, μετά από πολλές περιπλανήσεις έφτασαν επίσης στην Αλεξάνδρεια. Ο Αλ Μαμούν της Αλεξάνδρειας τους ένιωσε ως απειλή και για να τους απομακρύνει τους πρότεινε να τους αποζημιώσει οικονομικά και να τους βοηθήσει να εγκατασταθούν σε ένα Ελληνικό νησί. Εκείνοι δέχτηκαν και διάλεξαν την Κρήτη, που είχαν γνωρίσει από προηγούμενη επιδρομή τους και τους είχε καταπλήξει με την ευφορία της. Λέγεται ότι τότε ο ηγέτης τους, ο Αμπού Χαφς, είχε πει στους άντρες του θαυμάζοντας «ιδού γη ρέουσα μέλι και γάλα».

Υπάρχουν μεγάλες αμφιβολίες για το χρόνο κατάκτησης της Κρήτης από τους Άραβες. Το βέβαιο είναι ότι ήταν αρχές της άνοιξης «Ως το έαρ υπέλαμπε» αναφέρουν οι χρονογράφοι. Αλλά ο Άραβας Tabari αναφέρει τις 12 Απριλίου 826, ο Kindi τον Ιούνιο 827. Οι Έλληνες και Ευρωπαίοι ιστορικοί τοποθετούν την εκστρατεία το 823 έως το 825, οι Άραβες το 826 έως το 828. Ο Σήφακας, ο Παναγιωτάκης και άλλοι θεωρούν ότι την άνοιξη του 823 απέπλευσε από την Αλεξάνδρεια εναντίον της Κρήτης ο Ομάρ Αμπού Χαφς με 40 πλοία και 5.000 - 8.000 άντρες το πολύ.

Γρήγορο πλοίο από την Κρήτη, 8^{ος} αι μ.Χ., υιοθετήθηκε από τους Άραβες μετά την άλωση του νησιού (Από το βιβλίο «Ελληνικά πλοία του Μεσαίωνα»).

Στην Κρήτη δεν συνάντησαν αντίσταση, γιατί όλος ο στόλος είχε συστρατευτεί με το στρατηγό Θωμά που στη Μ. Ασία είχε αποστατήσει εναντίον του αυτοκράτορα Μιχαήλ Β΄ του Τραυλού. Όταν αποβιβάστηκαν κοντά στο ακρωτήριο Λίδινο της Μεσαράς στο Λιβυκό πέλαγος και τα πληρώματα των πλοίων επιδόθηκαν στη λεηλασία, λέγεται ότι ο Ομάρ έκαψε το στόλο του, μάλλον για να αναγκάσει τους άντρες του να επιτύχουν το στόχο τους με κάθε τρόπο (Χρονογραφία Γενέσιου, 75). Αργότερα εγκαταστάθηκε στο σημερινό Ηράκλειο και το έκανε έδρα της Αραβικής κυριαρχίας στο νησί.

Διάφορα τοπωνύμια της πόλης και του νησιού γενικότερα μαρτυρούν την Αραβική παρουσία, όπως τα Κατσαμπάς και Μασταμπάς στο σημερινό Ηράκλειο, ο ποταμός Αποσελέμης (Αμπού Σελίμ), το χωριό Αποσελέμι κ.α., τα τοπωνύμια Σαρακηνός και Σαρακίνο κ.α. Το ίδιο και οι λέξεις της κρητικής διαλέκτου αμιράς, αζάπης, ζαγάρι, φαρί κ.α.

Θεωρώντας το Ηράκλειο πρόσφορο ως ορμητήριο για τις πειρατικές επιδρομές τους το ανοικοδόμησαν και το χρησιμοποίησαν ως πρωτεύουσά τους. Τα αρχαιολογικά ευρήματα (νομίσματα, κεραμικά, έργα μικροτεχνίας κ.α.) και τα υπολείμματα των Αραβικών τειχών που διέρχονται τις οδούς Επιμενίδου-Χάνδακος-Δαιδάλου-Πλατεία Ελευθερίας καθορίζουν με ακρίβεια τη θέση της πόλης την περίοδο αυτή.



Ιστορικό Μουσείο, Κεραμικά και οστέινα αντικείμενα από την περίοδο της Αραβοκρατίας.

Το νησί είχε τότε περίπου 300.000 κατοίκους και υπήρχαν 30 πόλεις. Βέβαια, δεν είχαν σχέση με τα αρχαία «άστεα» ούτε με τις σύγχρονες πόλεις. Χαρακτηριστικά ο Άραβας γεωγράφος Άλ-Σαρίφ Άλ-Εδρίς που έζησε το 12^ο αιώνα ονομάζει το Χάνδακα «πολίχνη». Δηλαδή τον 9^ο αιώνα θα πρέπει να είχε περίπου 10.000 κατοίκους.

Τα τείχη ήταν κατασκευασμένα από άψητες πλίνθους που περιείχαν τρίχες αλόγου και χοίρων για να γίνει το υλικό πιο συνεκτικό. Είχαν τόσο πλάτος, ώστε πάνω τους να κινούνται συγχρόνως δύο άμαξες. Εξωτερικά περιβάλλονταν από βαθιά τάφρο που περιείχε θαλασσινό νερό και από αυτήν (Khandak=τάφρος) πήρε και το όνομά της η πόλη: «Riabdh el Khandak», δηλ. Φρούριο της Τάφρου ή απλώς Χάνδακας.

Η οικονομία της Κρήτης αυτή την περίοδο ήταν αυτόνομη, γεγονός που συντέλεσε στην ανάπτυξη του εμπορίου και στη δημιουργία νομισματοκοπείου στο νησί. Όμως οι εγκαταστάσεις του λιμανιού ήταν υποτυπώδεις και ελλιπείς, πράγμα που επέβαλε τη βελτίωσή τους. Και πιθανότατα έγιναν σοβαρές εργασίες για την κατασκευή εγκαταστάσεων υποδομής και αποθηκών.

Οι Άραβες που κατοικούσαν στην Κρήτη ήταν ληστοπειρατές που όργωναν όλο το Αιγαίο λεηλατώντας τις πόλεις, διαρπάζοντας κάθε είδους αγαθά και κυρίως δούλους. Στις επιδρομές τους λεηλατούσαν τα νησιά του Αιγαίου και τη Μ. Ασία (827-853), ενώ γύρω στο 872 έφτασαν μέχρι τη Δαλματία.

Στις 31 Ιουλίου του 904 κατέλαβαν τη Θεσσαλονίκη. Όπως αναφέρει ο Ιω. Καμενιάτης στο Χρονικό του, συνέλαβαν 22.000 αιχμάλωτους που τους πούλησαν στις αγορές της Κρήτης, της Αιγύπτου και της Συρίας. Το μεγαλύτερο σκλαβοπάζαρο εκείνης της εποχής γινόταν κοντά στο λιμάνι του Ηρακλείου, μπρος στο παλάτι του εμίρη της Κρήτης, στη σημερινή πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου. Το εμπόριο σκλάβων ήταν τότε εκτενές και πολύ έντονο ως φαινόμενο.



Η επίθεση των Αράβων στη Θεσσαλονίκη το 904 μ.Χ.
με επικεφαλής τον προσηλυτισμένο Λέοντα τον Τριπολίτη.
(Εικόνα από το χρονικό του Σκυλίτζη).

ΜΕΣΗ ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ



Δρόμωνα της εποχής της σύγκρουσης Ισλάμ – Χριστιανισμού
(Από το βιβλίο «Ελληνικά πλοία του Μεσαίωνα»).

Στα τέλη του 9^{ου} αι. ο Βυζαντινός στόλος άρχισε σταδιακά να υπερισχύει στις θάλασσες. Το 873 στην Καρδία και το 879 στον Κορινθιακό κόλπο ο στόλος των Αράβων έπαθε μεγάλες καταστροφές από το Νικήτα Ωρούφα. Το 961 μ.Χ., μετά από 5 αποτυχημένες προηγούμενες προσπάθειες που έγιναν μεταξύ του 825 και του 950, η Κρήτη επιστρέφει στα χέρια των Βυζαντινών που θα την κρατήσουν ως το 1204. Την ανακατέλαβε ο στρατηγός Νικηφόρος Φωκάς, μετά από σκληρή οκτάμηνη πολιορκία την άνοιξη, στις 7 Μαρτίου.

Ο Νικηφόρος Φωκάς κατέστρεψε τα τείχη και ανέσκαψε την πόλη του Χάνδακα. Σύμφωνα με Άραβα ιστορικό, περίπου 200.000 Άραβες φονεύτηκαν τότε και άλλοι τόσοι αιχμαλωτίστηκαν, ενώ ο Νικηφόρος Φωκάς ενίσχυσε πληθυσμιακά και εθνολογικά το νησί με την εγκατάσταση σ' αυτό πολλών απόμαχων στρατιωτών, βυζαντινών αποίκων, αλλά και Αρμενίων, Ρώσων, Σλάβων και άλλων βαρβάρων μισθοφόρων. Για τις ανάγκες της διοίκησης έχτισε νέο φρούριο, τη Ρόκα, στο σημερινό χωριό Προφήτη Ηλία, το λεγόμενο και Κανλί Καστέλι. Αλλά το φρούριο δεν κατοικήθηκε. Το Ηράκλειο τράβηξε ξανά το ντόπιο πληθυσμό και τους βυζαντινούς αποίκους που το ανοικοδόμησαν και το περιτείχισαν, επεκτείνοντας το τείχος προς τη θάλασσα. Έτσι η πόλη ονομάστηκε Μεγάλο Κάστρο.



Ιστορικό Μουσείο, Ανάγλυφο μαρμάρινο
στόμιο πηγαδιού από ιδιωτική κατοικία
στο Ηράκλειο, 12ος αι.



Ιστορικό Μουσείο, Ανάγλυφο μαρμάρινο
στόμιο πηγαδιού από ιδιωτική κατοικία
στο Ηράκλειο, 13ος-14ος αι.

Η γαλήνη και η ασφάλεια που επικράτησαν και η δεαματική αύξηση του πληθυσμού συνέβαλαν στην ανάπτυξη της πόλης και της οικονομίας της. Το Μεγάλο Κάστρο ήταν το μόνο αναπτυγμένο αστικό κέντρο που διέθετε ισχυρό φρουριακό συγκρότημα. Η οχύρωση της πόλης αφορούσε, βέβαια, τις αραβικές επιδρομές που ακόμη μαίνονταν. Το βόρειο τείχος, μάλιστα, κατασκευάστηκε πολύ κοντά στην οριογραμμή του φυσικού βράχου, δίπλα στον όρμο που αργότερα οργάνωσαν οι Βενετοί ως το μεγαλύτερο λιμάνι της Ανατολικής Μεσογείου, όπως παρατηρεί η Χρ. Τζομπανάκη.



Βυζαντινή οχύρωση του Χάνδακα
(Από το βιβλίο της Χρ. Τζομπανάκη «Θαλασινή Τριλογία του Χάνδακα»).

Σήμερα γνωρίζουμε τη μορφή και την έκταση της πόλης εκείνη την περίοδο αλλά όχι τη μορφή και τη λειτουργία του λιμανιού της. Πιθανώς αποτέλεσε ένα εξαγωγικό εμπορικό κέντρο, αν και η χρήση του θα εξυπηρετούσε ασφαλώς και στρατιωτικούς σκοπούς. Με την πάροδο του χρόνου ασφαλώς θα έγιναν διάφορες επισκευές και εκσυγχρονισμοί στις εγκαταστάσεις του λιμανιού για να εξυπηρετηθούν οι ποικίλες εμπορικές και στρατιωτικές ανάγκες. Είναι επίσης πιθανή η ύπαρξη και βοηθητικού λιμανιού στον κόλπο του Δερματά.

Η ΚΑΝΤΙΑ ΤΩΝ ΕΝΕΤΩΝ

Μετά το 1100 η Μεσόγειος έγινε θάλασσα των Χριστιανών. Ο νέος κίνδυνος από τους Άραβες που φοβόντουσαν οι Βυζαντινοί δεν εμφανίστηκε. Παρουσιάστηκε όμως άλλος κίνδυνος, οι Ενετοί, τους οποίους θα έλεγε κανείς έβαλαν οι ίδιοι οι βυζαντινοί μέσα «από την πίσω πόρτα».

Οι Ενετοί, μεγάλη ναυτική δύναμη, είχαν καταφέρει να πετύχουν «λιμενικές διευκολύνσεις», όπως θα λέγαμε σήμερα, σε διάφορα νευραλγικά ναυτικά σημεία της αυτοκρατορίας, μεταξύ των οποίων ήταν και η Κρήτη. Θεωρείται βέβαιο σήμερα ότι με χρυσόβουλο η Βενετία είχε πετύχει ήδη το 1082 να διαθέτει εμπορική βάση στο Μεγάλο Κάστρο με ειδικά προνόμια. Το 1204, μετά την κατάληψη της Κωνσταντινούπολης από τους σταυροφόρους και τη διάλυση της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, η Κρήτη προσφέρθηκε από τον Βονιφάτιο το Μομφερατικό στους Βενετούς, προκειμένου να τον υποστηρίξει ο Δόγης της Βενετίας Dandolo. Αλλά οι Βενετοί αδράνησαν να πάρουν την Κρήτη και έτσι την κατέλαβαν οι Γενουάτες. Μόνο το 1211 κατάφεραν οι Βενετοί να τους διώξουν μετά από πενταετή πόλεμο και να εγκατασταθούν στο νησί για 450 χρόνια, μέχρι το 1669. Το νησί αποτέλεσε τότε μια ευρεία διοικητική περιφέρεια με την ονομασία ΒΑΣΙΛΕΙΟ της ΚΡΗΤΗΣ (Regno di Candia).



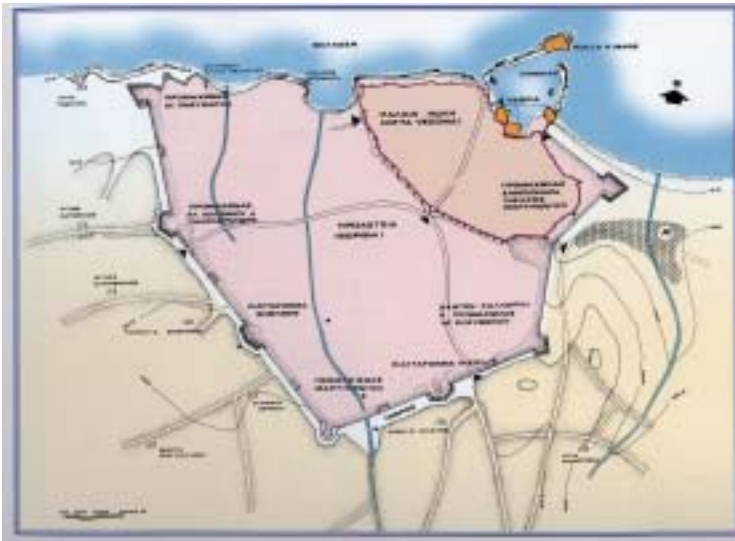
Χάρτης του Χάνδακα του Giorgio Corner, 1625.
(Από το βιβλίο της Χρ. Τζομπανάκη «Θαλασινή Τριλογία του Χάνδακα»).

Όλη τη διάρκεια της Ενετοκρατίας στο νησί (1204 – 1669) το Ηράκλειο, που ήταν η πρωτεύουσα του Regno di Candia, του «Βασιλείου της Κρήτης», αποτελούσε το σπουδαιότερο αστικό κέντρο της πολιτικής, στρατιωτικής, εμπορικής και κοινωνικής ζωής της Ενετοκρατούμενης Κρήτης. Σ' αυτό διέμε-

νε ο Δούκας με το συμβούλιό του στο ανάκτορό του, το Palazzo Ducale, που βρισκόταν στην σημερινή πλατεία Ελ. Βενιζέλου.

Το πώς ήταν η πόλη κατά την Ενετική περίοδο το μαθαίνουμε από πολλές και πλούσιες πηγές. Από τα αρχαιολογικά ευρήματα, τα έγγραφα των Ενετικών αρχείων, που σήμερα ευτυχώς υπάρχουν σε μικροφίλμς στη Βικελαία Βιβλιοθήκη, τους χάρτες και τα σκαριφήματα διαφόρων περιηγητών. Ωστόσο δεν μπορούμε παρά να δώσουμε αμυδρή μόνο εικόνα της πόλης, που οι Ενετοί ονόμαζαν ΚΑΝΤΙΑ, εκλατινίζοντας την Αραβική ονομασία της Χάνδακας.

Η πόλη λοιπόν των Ενετών, η Κάντια, την οποία οι «εξ Εσπερίας» κατακτητές βρήκαν οχυρωμένη από τους Βυζαντινούς, στην αρχή εξακολουθούσε να είναι η ίδια και अपαράλλακτη με τη Βυζαντινή πόλη. Στο γνωστό σκαρίφημα του Φλωρεντινού μοναχού Χριστόφορου Μπουοντελμόντι, που περιηγήθηκε την Κρήτη το 1415 και στο οποίο απεικονίζεται η πραγματικότητα της εποχής, βλέπουμε να περιβάλλεται η Κάντια από το βυζαντινό τείχος, επισκευασμένο ασφαλώς από τους κατακτητές. Το τείχος, όπως φαίνεται στο σκαρίφημα, άρχιζε από το Μπεντενάκι. Ακολουθούσε τη νότια πλευρά των σημερινών οδών Χάνδακα και Δαιδάλου, συνέχιζε στην Μποφόρ και κατέληγε στο λιμάνι. Βέβαια η πόλη αυτή, όπως είδαμε και προηγουμένως, όλο και μεγάλωνε, ώστε κατά τα τελευταία χρόνια της Ενετοκρατίας η εκτός των τειχών πόλη να είναι τετραπλάσια εκείνης της εντός των τειχών. Γι' αυτό, όταν άρχισε να φαίνεται καθαρά πια ο τουρκικός κίνδυνος, αποφασίστηκε να χτιστεί νέος φρουριακός περίβολος που θα προστάτευε ολόκληρη την πόλη. Έτσι χτίστηκαν τα τείχη που ξέρουμε εμείς σήμερα, τα οποία αποτέλεσαν για την εποχή αυτή την τελευταία λέξη της οχυρωματικής τέχνης και σήμερα είναι ένα από τα εντυπωσιακότερα μνημεία σ' όλη την Ευρώπη.



Ο Ενετικός οχυρός περίβολος του Χάνδακα, μέσα του 16^{ου} αι.
(Από το βιβλίο της Χρ. Τζομπανάκη «Θαλασινή Τριλογία του Χάνδακα»).

Τα τείχη αυτά έχουν μήκος γύρω στα τρία χιλιόμετρα και είναι σχήματος τριγώνου. Είχαν εξοπλιστεί με επτά προμαχώνες με μεσοπύργια. Υπήρχαν επίσης σ' αυτά τέσσερις κύριες πύλες: του Μόλου στο τέρμα της 25^{ης} Αυγούστου, του Αγίου Γεωργίου ή Λαζαρέτου στην Πλατεία Ελευθερίας, του Ιησού στη νότια πλευρά της πόλης (Καινούρια Πόρτα) και του Παντοκράτορα που είναι στη σημερινή Χανιώπορτα. Εκτός από αυτές υπήρχαν και δευτερεύουσες πύλες, μια από τις οποίες ήταν του Δερματά, στο παραθαλάσσιο τείχος μεταξύ της παλιάς Ηλεκτρικής και του Μποδοσάκειου σχολείου. Τα χερσαία τείχη περιβάλλονταν από τάφρο με μεγάλο πλάτος, όπως και επί Αράβων, μέσα στην οποία διοχετευόταν θαλασσινό νερό που καθιστούσε την πόλη πιο ασφαλή.

Ο νέος κτιριακός περίβολος χτιζόταν με αγγαρείες του κρητικού λαού από το 1462 και μετά, για 100 χρόνια, με ενδιάμεσες διακοπές. Όλοι οι κάτοικοι του νησιού από 14-60 ετών ήταν υποχρεωμένοι να κάνουν μαζί με τα υποζύγια τους κάθε χρόνο μια αγγαρεία, δηλαδή έργο μιας εβδομάδας χωρίς αμοιβή και χωρίς διατροφή. Άρα τα τείχη που βλέπουμε είναι ζυμωμένα με το αίμα και τον ιδρώτα του Κρητικού λαού.

Οι Ενετοί ήταν ναυτικός λαός. Ενδιαφέρονταν για το εμπόριο. Ήταν οι «Έμποροι των εθνών». Για το λόγο αυτό όπου εγκαθίσταντο πρώτο μέλημά τους αποτελούσε η οργάνωση λιμανιού και λιμενικών εγκαταστάσεων. Προς το σκοπό αυτό έπρεπε να επισκευάσουν τα λιμάνια που υπήρχαν στην Κρήτη, να τα επεκτείνουν, να τα συμπληρώσουν, να τα οργανώσουν, ώστε να καταστούν κατάλληλα για τον ελλιμενισμό των στρατιωτικών και των εμπορικών τους πλοίων, των γαλερών, και για την εξυπηρέτηση των πολυποίκιλων αναγκών τους. Έτσι θα μπορούσαν ανεμπόδιστα να εκμεταλλεύονται τις πλουτοπαραγωγικές πηγές του τόπου και χρησιμοποιώντας τον ως ναυτικό ορμητήριο να λυμαίνονται εμπορικά όλες τις παράλιες χώρες της ανατολικής λεκάνης της Μεσογείου. Και, βέβαια, θα μπορούσαν να φρουρούν άγρυπνα και το νέο τους χρυσό απόκτημα, το Βασίλειο της Κρήτης.

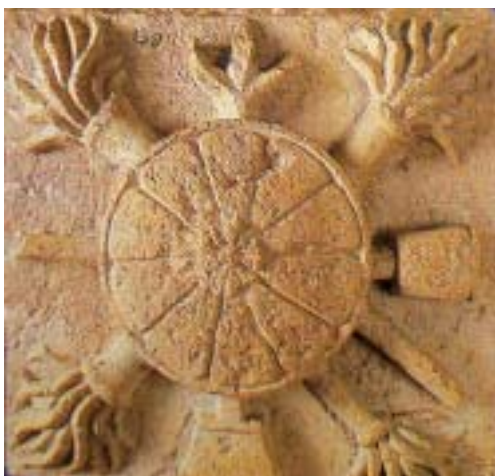


Ιστορικό Μουσείο, Βενετσιάνικα όπλα (θώρακες και σπαδιά) και οθωμανικοί πέλεκεις από την περίοδο της πολιορκίας του Χάνδακα.



Ιστορικό Μουσείο
Όπλα από την περίοδο της Ενετοκρατίας.

Κατ' αρχήν το ενδιαφέρον τους στράφηκε στις δύο μεγάλες θαλάσσιες πόρτες της Κρήτης, στο λιμάνι της Σούδας και του Ηρακλείου. Μάλιστα το δεύτερο, αν και δεν παρείχε την ασφάλεια του πρώτου, που ήταν φυσικό, έτυχε ιδιαίτερης φροντίδας από τις ενετικές αρχές του νησιού, επειδή βρισκόταν στην πρωτεύουσα, την έδρα της ΑΥΘΕΝΤΙΑΣ, της Signoria (του ανώτερου διοικητικού οργάνου).



Ιστορικό Μουσείο Ανάγλυφες μετόπες της περιόδου της ενετοκρατίας από τη Loggia Ηρακλείου.

Έτσι αμέσως μετά την κατάληψη του νησιού οι Ενετοί άρχισαν τις εργασίες επισκευής του λιμανιού του Ηρακλείου που σε μικρό σχετικά χρονικό διάστημα είχε πάρει την πρώτη του μορφή. Επίσης οργάνωσαν το λιμάνι και το εξόπλισαν με όλα τα σύγχρονα μέσα της εποχής, ώστε να ανταποκρίνεται στους

στόχους και στους σκοπούς τους. Έκαναν τις αναγκαίες εκθαδύνσεις και διαπλατύνσεις και κατασκεύασαν τα νεώρια (κατάλοιπα των οποίων βλέπουμε στο ενετικό λιμάνι) για τη ρυμούλκηση και επισκευή των γαλέρων τους μέσα σ' αυτά ή τη ναυπήγηση νέων πλοίων. Σήμερα αποτελούν ενδιαφέροντα μνημεία, που δίνουν το ιδιαίτερο χρώμα της πόλης στα μάτια κάθε ξένου επισκέπτη.



Ιστορικό Μουσείο Θώρακες, σπαδιά και αναβολείς από την περίοδο της Ενετοκρατίας.

Σχετικές πληροφορίες αντλούμε από τις εκδόσεις των Βενετών προβλεπτών. Αναφέρουμε πρώτη αυτήν του Ιωάννη Μοντσενίγου, η οποία υποβλήθηκε στην Ενετική Σύγκλητο στις 17 Απριλίου 1589. Απ' αυτήν μαθαίνουμε ότι ζητήθηκε η εκθάδυνση του λιμανιού του Ηρακλείου και των Χανίων, ώστε να μπορούν να χωρούν 250 γαλέρες και τα δύο μαζί αλλά και εμπορικά πλοία μεγάλου εκτοπίσματος και προτάθηκε η επιβολή φόρων για την εξεύρεση των απαιτούμενων χρηματικών ποσών. Συνιστούσε επίσης το συνεχή καθαρισμό του λιμανιού μετά την εκθάδυνσή του.

Για την κάλυψη των εξόδων της εκβάθυνσης υποδεικνυόταν η επιβολή επιπρόσθετου φόρου μισού δουκάτου στο ένα που ήδη καταβαλλόταν από τα καταπλέοντα πλοία ανά 100 βαρέλια εκτοπίσματος και 30 επιπλέον υπέρπυρων στην περίπτωση επισκευής τους μέσα στο λιμάνι ανά 100 επίσης βαρέλια εκτοπίσματος.

Από μια άλλη έκθεση του προβλεπτή Φραγκίσκου Μοροζίνη, η οποία υποβλήθηκε το 1629, μαθαίνουμε αρκετά πράγματα για τους ταρσανάδες του λιμανιού. Στην έκθεσή του ο προβλεπτής ασχολείται κυρίως με τη φύλαξη των εξαρτημάτων των 19 γαλέρων της πόλης και τον έλεγχο τους ώστε να μην «ανταλλάσσονται», όπως λέει, αφήνοντας πολλά υπονοούμενα για συναλλαγές και εμπορία των διαφόρων εξαρτημάτων των ταρσανάδων, όπως οι «γούμενες». Έτσι γίνεται φανερό ότι η διαχείριση της δημόσιας περιουσίας δεν ήταν πάντα αυτή που έπρεπε.



Ο Κούλες (Rocca del Mare) του Ηρακλείου.

Τα προβλήματα όμως στο Ενετικό λιμάνι του Ηρακλείου δεν είχαν, όπως φαίνεται, τελειωμό. Ο μηχανικός Βασιλικάτα στη δική του έκθεση του 1630, που την υπέβαλε στον τότε Capitan Generale del Regno di Candia (Γενικό Στρατηγό του Βασιλείου της Κρήτης) Πέτρο Ιουστινιάνη, προσπαθεί να ερμηνεύσει τη συνεχή πρόσχωση του λιμανιού και υποδεικνύει μέτρα για την πρόληψη του φαινομένου αυτού. Λέει λοιπόν ότι η πρόσχωση οφείλεται στην άμμο που μεταφέρουν οι βόρειοι άνεμοι μέσα στο λιμάνι από το στόμιό του, με αποτέλεσμα να μη μπορούν να αράξουν πλοία με εκτόπισμα μεγαλύτερο των 300 βαρελιών, και έτσι να μειώνεται η δυνατότητά του για τη διακίνηση περισσότερων εμπορευμάτων, αλλά και η ικανότητά του να δεχτεί το στόλο όταν φέρνει βοήθεια στην πρωτεύουσα και σε ολόκληρο το Βασίλειο. Τα μέτρα που υποδεικνύει για την αντιμετώπιση της κατάστασης είναι η συνεχής και α-

διάλειπτη εκβάθυνση του λιμανιού, η επισκευή του μικρού ανατολικού τείχους, καθώς και της προβλήτας της βορινής πλευράς.

Μετά τις συμπληρώσεις, τις επεκτάσεις και τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεών του το λιμάνι είχε διαμορφωθεί σε σχήμα σχεδόν στρογγυλό, του οποίου το μεγαλύτερο μήκος ήταν 176 μ., ενώ η είσοδος του είχε άνοιγμα μόλις 46μ. Το λιμάνι αυτό μπορούσε να χωρέσει μερικές μόνο δεκάδες πλοία της εποχής, μικρής ή μέτριας χωρητικότητας.

Τη στενότητα της εισόδου του βεβαιώνει πολύ αργότερα και ο περιηγητής Sieber που την υπολογίζει σε 60-70 οργιές. Είναι το σημερινό λιμανάκι (Ενετικό λιμάνι) με τα φαροκάικα, τις βάρκες, τα κόττερα κ.λ.π. πλεύσιμα μπροστά από το Σ.Δ.Ο.Ε και την Περιφέρεια Κρήτης.



Α) Οχυρωματικοί εξοπλισμοί του λιμανιού – Μεγάλοι Κούλες

Το 1462 αποφασίστηκε από την Γαληνοτάτη να γίνουν διάφορα έργα που θα συμπλήρωναν και θα ενίσχυαν το βόρειο παράκτιο τμήμα του τείχους. Μέχρι τον 17^ο αιώνα έγιναν πολλά έργα όπως ψηλοί τετράγωνοι πύργοι, πύλες πάνω από τη στάθμη της θάλασσας, ένα τμήμα τείχους με χάραξη τύπου «μαϊάνδρος» όπου υπήρχαν 4 τετράγωνοι πυργίσκοι, ένα οχυρό, ο ανατολικός μόλος, όπου υπήρχαν δέστρες για τα πλοία και γινόταν φόρτωση και εκφόρτωση. Τέλος, στο άκρο του δυτικού μόλου κατασκευάστηκε ένα οχυρό με κάτοψη σε

σχήμα κύκλου που ονομαζόταν «Castellum Comunis» και έλεγχε την είσοδο του λιμανιού.

Όταν όμως τον 16^ο αι. μετά την ριζική αλλαγή της πολεμικής τέχνης ο στρογγυλός πύργος του δυτικού λιμενοβραχίονα έπαψε να παρέχει επαρκή ασφάλεια στο λιμάνι, κρίθηκε απαραίτητη και αναγκαία η αντικατάστασή του με έναν άλλο μεγαλύτερο και ισχυρότερο, που θα μπορούσε να αντιμετωπίζει κάθε ενδεχόμενο κίνδυνο. Έτσι κατασκευάστηκε το επιβλητικό φρούριο, αυτό που ακόμα και σήμερα υπάρχει, το φρούριο Rocca al Mare, Φρούριο της θάλασσας ή Κούλες, όπως έμεινε στην γλώσσα του λαού με την τούρκικη του ονομασία.

Το 1523, συμβούλιο αποτελούμενο από το δούκα Μάρκο Μίνιο, τον καπετάνιο Θωμά Μοκιενίγκο, το μηχανικό Α. Σαρακίνη και τον καπιτάνο του πεζικού Ι. Ντα Κόμο αποφάσισε να κατεδαφιστεί το παλιό φρούριο και να οικοδομηθεί στη θέση του άλλο, πιο σύγχρονο. Η απόφαση αυτή εγκρίθηκε από τη Βενετία και άρχισε αμέσως η ανοικοδόμηση του ισχυρού φρουρίου Rocca al Mare, που βλέπουμε σήμερα και δίνει το μεσαιωνικό χρώμα στην πόλη μας.



Η κατασκευή του ξεκίνησε αμέσως το 1523 με χρηματοδότηση του Ταμείου του Βασιλείου της Κρήτης από τη Βενετία αλλά και με προσφορές ιδιωτών και τελείωσε το 1540. Έτσι το λιμάνι με το νέο του φρούριο έγινε ασφαλέστατο.

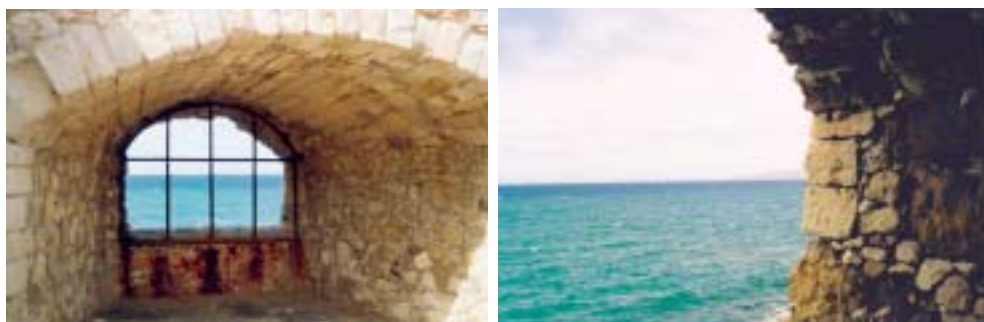
Το φρούριο ήταν διώροφο. Το ισόγειο φωτιζόταν με μεγάλους φωταγωγούς από τη θολωτή στέγη. Ήταν διαιρεμένο σε 26 διαμερίσματα. Εκεί ήταν η κατοικία του Καστελάνου, των αξιωματικών της φρουράς και των πυροβολητών, αποθήκες τροφίμων και πολεμοφοδίων, μια φυλακή, μια εκκλησία, ένας μύλος για να αλέθουν σιτηρά, φούρνος και δεξαμενή νερού.



Στον επάνω όροφο βρίσκονταν οι χώροι στρατωνισμού της φρουράς, ενώ στη βόρεια γωνία του είχε κατασκευαστεί ο πύργος του φάρου.



Το φρούριο είχε εξοπλιστεί με κανόνια στις κανονιοθυρίδες του που βλέπουμε ακόμη και σήμερα να ανοίγονται στους τοίχους του εξωτερικά προς τη θάλασσα. Ο Fr. Basilicata μας πληροφορεί ότι στο ισόγειο υπήρχαν 17 μεγάλα κανόνια στις κανονιοθυρίδες και άλλα 25 στις επάλξεις του ορόφου. Ήταν εφοδιασμένο με 300 κιβώτια μπαρούτι και 6.144 μπάλες διαφόρων μεγεθών.



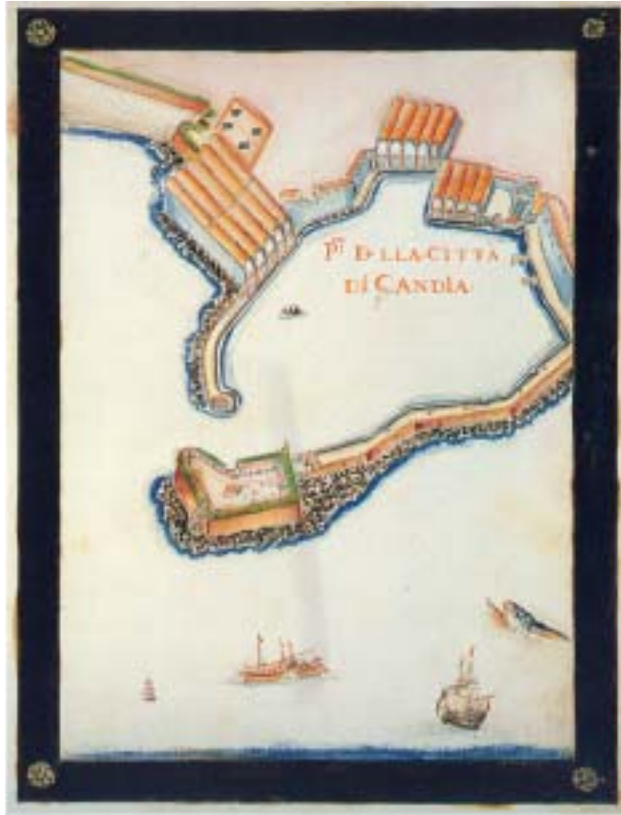
Στις κύριες εξωτερικές πλευρές του φρουρίου, νότια, ανατολικά και βόρεια, είχε εντοιχιστεί το έμβλημα της Γαληνοτάτης Δημοκρατίας της Βενετίας, το λιοντάρι, φιλοτεχνημένο πάνω σε λευκό μάρμαρο. Είναι αυτό που βλέπουμε ακόμη και σήμερα ακρωτηριασμένο, να αναπολεί τη δόξα και το μεγαλείο της Βενετίας.



Το φρούριο όμως, αν και ήταν το καμάρι των Ενετών, αντιμετώπιζε από την αρχή της ανέγερσής του αρκετά προβλήματα.

Στα 17 χρόνια που χτιζόταν οι Βενετοί αντιμετώπισαν σοβαρές τεχνικές δυσκολίες και απαιτήθηκαν κολοσσιαία χρηματικά ποσά από το Ταμείο του Χάνδακα, μα και από το κεντρικό θησαυροφυλάκιο της Βενετίας. Αλλά και ύστερα από την αποπεράτωσή του διαρκώς απασχολούσε τους ειδικούς και απαιτούσε μεγάλες δαπάνες για τη συντήρησή του, μέχρι τις παραμονές της τουρκικής επίθεσης. Δεν υπάρχει έκθεση Γενικού Προβλεπτή που να μην ασχολείται με τη Rocca al mare, το Castello al mare.

Αλλά και πολύ αργότερα ο Μπενέτο Μόρο έγραφε στην έκθεσή του το 1602: «Το λιμάνι έχει το φρούριό του στο στόμιο, ισχυρό και ξακουστό, όμως κατά την άφιξή μου το βρήκα σε κατάσταση κατάρρευσης από τη βόρεια πλευρά που το χτυπάει η θάλασσα. Τα θεμέλιά του είχαν ανασκαφεί σε πολλά σημεία και είχαν γίνει τρομερές σπηλιές, παρόλο που κουβαλούσαν κάθε χρόνο τεράστιες ποσότητες ογκόλιθων με παλιά καράβια από την Ντία και τα Φρασκιά - κάτω από τη Ρογδιά - και τα βύδιζαν ολόκληρα με το φορτίο τους για να κάνουν προστατευτικούς κυματοθραύστες και να ελαττώσουν την ορμή των κυμάτων του Κρητικού πελάγους».



Χάρτης άγνωστου χαρτογράφου, 17^{ος} αι.

(Από το βιβλίο της Χρ. Τζομπανάκη «Θαλασσινή Τριλογία του Χάνδακα»).

Τον 17^ο αιώνα το λιμάνι πήρε την οριστική του μορφή, αφού τα μεγάλα έργα είχαν τελειώσει και η κίνηση είχε φτάσει στο απόγειό της. Από τη βορειοδυτική πλευρά ο μόλος προστατευόταν από ένα ψηλό τείχος η εξωτερική παρειά του οποίου είχε κλίση προς τη βάση (scarpa). Στο τείχος αυτό ανοιγόταν κατά καιρούς κανονιοθύρες. Στη βόρεια κατάληξη το τείχος δεν έφτανε ως το φρούριο αλλά σταματούσε δυτικότερα. Στο σημείο αυτό υπήρχε ένα φυλάκιο για τη φρουρά. Μπροσ στη δυτική πλευρά του φρουρίου υπήρχε μια πλακόστρωτη πλατεία. Η πλακόστρωτη διάβαση που οδηγούσε από την Πύλη του Μόλου στο Φρούριο στη Θάλασσα είχε πλάτος 9,50μ. περίπου. Στις πλευρές του λιμανιού υπήρχαν δέστρες για τα πλοία.

Ο ανατολικός μόλος, ο οποίος είχε την ίδια μορφή με τον δυτικό αλλά ήταν μικρότερος, ξεκινούσε από το δυτικό μέρος του ανατολικού συγκροτήματος των νεωρίων και αφού εκτεινόταν σε απόσταση 140μ. κατέληγε σε ένα μικρό πλάτωμα, όπου υπήρχε ένα φυλάκιο. Επάνω στο πλάτωμα αυτό οι Τούρκοι κατασκεύασαν τον «Μικρό Κούλε».

Β) Λιμενικές εγκαταστάσεις – Νεώρια

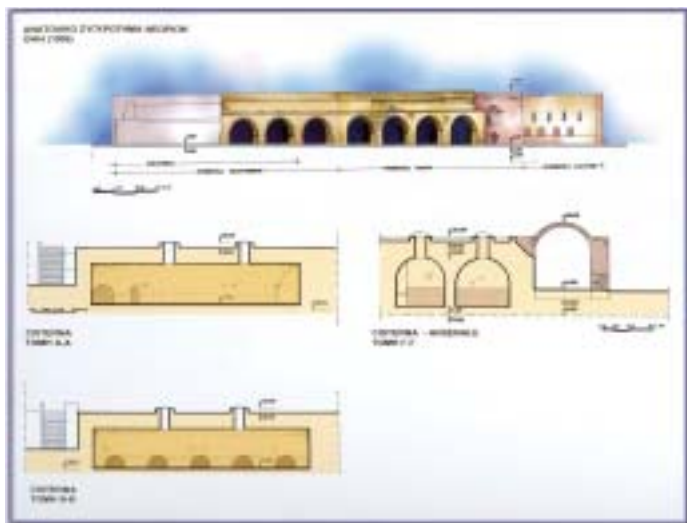
Επειδή το λιμάνι χρησίμευε και ως ναύσταθμος για τα πολεμικά πλοία, είχαν κατασκευαστεί στην προκυμαία του μια σειρά ταρσανάδες, τα arsenali, όπου κρητικοί κυρίως τεχνίτες ναυπηγούσαν πλοία της εποχής.

Στις νέες εγκαταστάσεις με τις οποίες εξοπλίστηκε το λιμάνι, περιλαμβάνονταν 12 προστατευτικά στεγάσματα που κατασκευάστηκαν στο μυχό του λιμανιού. Εκεί το χειμώνα, όταν οι καιρικές συνθήκες ήταν πολύ άσχημες, σύρονταν τα καράβια που κινδύνευαν πάνω σε σχάρες με τη βοήθεια μηχανικών μέσων και τοποθετούνταν στους νεώσοικους, σε ειδικά δωμάτια για την προφύλαξή τους από την τρικυμία. Επιπρόσθετα τα στέγαστρα (νεώρια ή νεώσοικοι) είχαν εξοπλιστεί με τα κατάλληλα μέσα, ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως ναυπηγεία-ταρσανάδες (Arsenali), όπου είτε επισκευάζονταν οι γαλέρες τους, είτε ναυπηγούνταν νέες, αλλά σε διαφορετικές χρονικές περιόδους. Διακρίνονταν σε παλαιά, νέα και νεότερα. Τα 19 νεώρια ήταν οργανωμένα σε 3 μεγάλα οικοδομικά συγκροτήματα.



Η οχύρωση του λιμανιού του Χάνδακα μετά το 1615.
(Από το βιβλίο της Χρ. Τζομπανάκη «Θαλασινή Τριλογία του Χάνδακα»).

Έως τον 13^ο αιώνα η νότια πλευρά του λιμανιού ήταν μια στενή αμμώδης λωρίδα με διάσπαρτα βράχια, όπου μέχρι τότε τραβούσαν τα πλοία για να τα επισκευάσουν. Το 1281 η Γαληνοτάτη έστειλε τα πρώτα χρήματα και το πρώτο συγκρότημα νεωρίων άρχισε να κατασκευάζεται στο νοτιότερο σημείο του λιμανιού. Ο ισχυρός σεισμός του 1303 όμως κατέστρεψε αυτήν την πρώτη κατασκευή. Ένα νέο συγκρότημα άρχισε να κατασκευάζεται στη δέση του παλιού και το 1362 προστέθηκαν δύο ακόμα χώροι σε αυτό. Ωστόσο μια πυρκαγιά το 1443 κατέστρεψε τα νεώρια και χρειάστηκε να επισκευαστούν ξανά. Το 1472 είχαν πλέον κατασκευαστεί πέντε επιμήκεις χώροι που καλύπτονταν με σταυροδόλια. Αυτό το συγκρότημα ήταν το επονομαζόμενο Arsenali Antichi.



Τα ανατολικά νεώρια τη δεκαετία του 1990.
 (Από το βιβλίο της Χρ. Τζομπανάκη «Θαλασσινή Τριλογία του Χάνδακα»).

Ένα χρόνο αργότερα τα νεώρια χτυπήθηκαν ξανά από σεισμό. Από το 1517 έως το 1550 υποβάλλονταν συνεχώς σχέδια και προτάσεις, δίχως όμως να παρθούν αποφάσεις. Όσπου το 1550 αποφασίστηκε η κατασκευή και δεύτερου συγκροτήματος, που κατασκευάστηκε στη βορειοδυτική πλευρά του πρώτου, διέδετε τέσσερις επιμήκεις θολοσκεπείς χώρους και τέλειωσε το 1556.

Δυτικά από τα Arsenali Vecchi διαμορφώθηκε η Πύλη των Νεωρίων, η οποία έωννε τη Ruga Maestra με το λιμάνι, και επίσης κατασκευάστηκε μεγάλη σκάλα που οδηγούσε από την Πύλη των Νεωρίων σε ένα ευρύ χώρο όπου προσέγγιζαν οι βάρκες. Δυτικά της Πύλης των Νεωρίων υπήρχε από τα βυζαντινά χρόνια η Πύλη του Μόλου. Το 1566 η πύλη του Μόλου διευρύνθηκε με τη προσθήκη προς το μέρος της πόλης μιας θολοσκεπούς κατασκευής.



Η βορειοανατολική πλευρά των Arsenali Nuovi - Nuovissimi και δεξιά τμήμα της αποθήκης άλατος. (Από το βιβλίο τη Χρ. Τζομπανάκη «Θαλασσινή Τριλογία του Χάνδακα»).



Τμήμα από τα Arsenali Vecchi.
 (Από το βιβλίο τη Χρ. Τζομπανάκη «Θαλασσινή Τριλογία του Χάνδακα»).

Τον ίδιο χρόνο άρχισε η κατασκευή του τρίτου συγκροτήματος νεωρίων στη νοτιοανατολική πλευρά του λιμανιού. Το συγκρότημα ονομάστηκε Arsenali Duodo ή Νιονι και περιλάμβανε τρεις θολοσκεπείς χώρους και ένα τμήμα ευθύγραμμου τείχους το οποίο ενώθηκε με το παλιό τείχος του λιμανιού. Το 1564 νέος σεισμός προκάλεσε ζημιές στα Arsenali Antichi και στα Arsenali Duodo (Νιονι), στα οποία έως τα 1570 εκτελούνταν εργασίες επισκευής. Το 1582 ολοκληρώθηκε η κατασκευή του τέταρτου θολοσκεπούς χώρου των Arsenali Νιονι.

Εν τω μεταξύ διατυπώνονταν διάφορες προτάσεις για επέκταση των εγκαταστάσεων. Τελικά αποφασίστηκε να κατασκευαστεί και πέμπτος θολοσκεπής χώρος σε επαφή με την ανατολική πλευρά των ήδη υφιστάμενων τεσσάρων χώρων. Αποφασίστηκε η επέκταση των νεωρίων προς τα νοτιοανατολικά με την προσθήκη δεύτερου συγκροτήματος πέντε θολοσκεπών νεωρίων που ονομάστηκαν Arsenali Νιονισσιμι.

Επομένως, η λεκάνη του λιμανιού του Χάνδακα απέκτησε την οριστική της μορφή κατά τη δεύτερη δεκαετία του 17^{ου} αιώνα, όταν μετά την οικοδόμηση των Arsenali Νιονισσιμι διαμορφώθηκε και η μεγάλη δεξαμενή νερού στην νοτιοδυτική πλευρά τους. Έτσι ολοκληρώθηκε η κατασκευή των μεγάλων κτισμάτων που συνέδεταν το σπουδαιότερο εμπορικό και εξαγωγικό κέντρο και τον σημαντικότερο ναύσταθμο της ανατολικής Μεσογείου.



Ιστορικό Μουσείο Άποψη του λιμανιού από τη μακέτα του μεσαιωνικού Χάνδακα.

Γ) Το εμπόριο στη Βενετοκρατία



Το εμπόριο της Βενετίας, που κυριαρχούσε οικονομικά στον κόσμο από το 13^ο ως το 16^ο αι., ήταν κυρίως διαμετακομιστικό, καθώς αυτή παρεμβαλλόταν ως μεσάζουσα δύναμη μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Είναι αλήθεια ότι η ανακάλυψη της Αμερικής και ο διάπλους των Πορτογάλων στην Ινδία κατάφεραν ένα ισχυρό πλήγμα στο εμπόριο της Βενετίας που από την Αλεξάνδρεια και αλλού εφοδίαζε όλη τη Χριστιανοσύνη. Όμως αυτό χτυπήθηκε εν μέρει μόνο. Γιατί το εμπόριο της Ανατολής ήταν ιδιαίτερα πολύπλοκο και οι Βενετσιάνοι είχαν τον τρόπο να πληροφορούνται ταχύτατα οτιδήποτε θα μπορούσε να τους αποφέρει κέρδος και επίσης να εκμεταλλεύονται τις περιστάσεις, τις αντιδράσεις και εχθρότητες των μουσουλμανικών κρατών για να ανοίγουν νέους δρόμους όταν οι χρησιμοποιούμενοι έκλειναν. Την ίδια τακτική χρησιμοποιούσε και η Γαλλία μετά το 16^ο αιώνα. Το εμπόριο της Βενετίας παράκμασε, όταν τα κράτη της Ευρώπης αναπτύχθηκαν και απέκτησαν οικονομική ανεξαρτησία και όταν η Ανατολή έχασε την παραγωγικότητά της μετά την υποδούλωσή της στους Τούρκους.

Αλλά το 18^ο αι., όταν οι Τούρκοι άρχισαν να αποσπών μια μια τις κτήσεις της, η Βενετία έπαψε να παρουσιάζεται εχθρική προς αυτούς και αποκατέστησε φιλικές σχέσεις μαζί τους. Έτσι το εμπόριό της παρουσίασε μία αναγέννηση.

Ο «Χάνδακας» στα Βενετικά έγγραφα αναφέρεται ως «anima», δηλαδή «ψυχή» της Βενετίας. Διατηρούσε εμπορικές συναλλαγές με την Αίγυπτο, τη Συρία, τη Χίο, τη Ρόδο και όλες τις βενετοκρατούμενες και φραγκοκρατούμενες κτήσεις του Αιγαίου. Όπως αναφέρει ο Ξανθουδίδης, στις αποθήκες του στοιβάζονταν μεταξωτά, μπαχαρικά και δημητριακά που προορίζονταν για την Ανατολή και τη Δύση. Συχνό ήταν το φαινόμενο του κορεσμού των αποθηκών, οπότε από τη Βενετία στέλνονταν πλοία για την ταχύτερη μεταφορά των εμπορευμάτων.

Η Βενετία είχε καθιερώσει ένα μονοπωλιακό σύστημα. Άφηνε στις υπαγόμενες σε αυτήν χώρες μια διαχειριστική αυτονομία και κάθε πολίτης της μπορούσε να εμπορεύεται. Αλλά οποιοδήποτε εμπόρευμα προοριζόταν για τις αποικίες και τις μεσογειακές κτήσεις της έπρεπε να περνά από τη Βενετία.

Στις 26 Ιουλίου 1503 κυκλοφόρησε στη Βενετία το έργο «Tariffa de raxi e mesure» του Bartholomeo di Raxi, ένα είδος στατιστικής, εξισώσεων των συναλλαγών και καταγραφής των κυριότερων εμποροπανηγύρεων της εποχής. Σ' αυτό ο συγγραφέας επιχειρήσει να συλλέξει όλες τις πληροφορίες που θα ενδιέφεραν τους εμπόρους της εποχής του για να κάνουν επικερδείς συναλλαγές χωρίς να πέφτουν θύματα απάτης. Γιατί τότε κάθε αγορά είχε τα δικά της μέτρα και σταθμά που είχαν διαφορετική αξία, ενώ το όνομα ήταν συχνά το ίδιο, γεγονός που επέτεινε τη σύγχυση. Επίσης πολλές φορές στην ίδια αγορά χρησιμοποιούνταν διαφορετικά μέτρα και σταθμά για τα διαφορετικά είδη εμπορευμάτων ή ανάλογα με την προέλευσή τους.

Από το έργο λοιπόν αυτό πληροφορούμαστε ότι οι γαλέρες και τα άλλα εμπορικά πλοία συνήθιζαν να αναχωρούν κατά ομάδες σε ορισμένη ημερομηνία για κάθε ταξίδι.



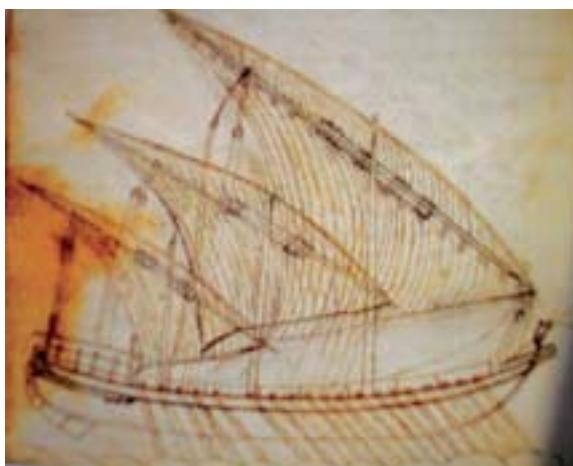
Βενετική γαλέρα (1553-1554).

(Από το βιβλίο της Χρ. Τζομπανάκη «Θαλασινή Τριλογία του Χάνδακα»).



Βενετσιάνικο στρογγυλό πλοίο.

Στα μέσα του 15^{ου} αιώνα αναχωρούσαν από τη Βενετία οι γαλέρες για τη Συρία και την Καταλονία (Ισπανία) στις 15-20 Ιανουαρίου, για τη Ρωμανία και Τραπεζούντα από 8-20 Ιουλίου, για το Μπερούτι από 8-25 Αυγούστου, για την Αλεξάνδρεια από 8-25 Σεπτεμβρίου, για τη Φλάνδρα (Βέλγιο) από 8-25 Απριλίου, για τα βαμβάκια της Συρίας όλο τον Ιούνιο.



Βενετσιάνικη γαλέρα.

Από τον κατάλογο αυτό μαθαίνουμε επίσης ότι το Ηράκλειο συναλλάσσόταν με την Κων/πολη, την Απουλία (Πούλια), το Λαντζάνο, τη Δαμιέτα, τη Βενετία, την Αλεξάνδρεια, την Κέρκυρα, τη Νεάπολη, όπως φαίνεται παρακάτω.

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ

<i>Από Κων/πολη:</i>	χαβιάρι μουρούνες παστά κρέατα σαλάμια δέρματα
<i>Από Απουλία (Πούλια), λιμάνι Αδριατικής υπό Βεν. κατοχή:</i>	ζαφορά φάβα αμύγδαλα (με και χωρίς φλούδα) αμύγδαλα (Αμβροσιανά) καρύδια κύμινο άνιθος κ.α. φαρμακευτικά βότανα
<i>Από Δαμιέτα, Αίγυπτος:</i>	ζάχαρη (ραφινάρισημένη και αραφινάριστη) κάσια (για φαρμακεία) ρύζια λινάρια (σε μεγάλες ποσότητες) αλίπαστα κ.α.
<i>Από Βενετία:</i>	υφάσματα από γαλλ. μαλλί λεπτά των 80 και υφάσματα των 100, άλλα θαμμένα με κόκκινο και μαύρο χρώμα, μεταξωτά γυαλιστερά, τριχωτά της Λυών, Δαμασκηνά γυαλιστερά, μεταξωτά με ρίγες και υφάσματα χρωματιστά, σίδηρος κατεργασμένος (λ.χ. λέβητες), καρφιά, τσίγκος, κασσίτερος και μόλυβδος (όταν εξοπλίζονταν

ΕΞΑΓΩΓΕΣ

<i>Για Κων/πόλη:</i>	τυριά κρασιά κοινά και μαλβαζία– μαλεβυζιώτικα, κίτρα, λεμόνια, πορτοκάλια κ.α.
<i>Για Λαντζάνο:</i>	Βαφικές πρώτες ύλες (πρινοκόκκι), κερί, μετάξι, τυριά, έργα ξυλείας (κάσες, κασέλες), κρασιά μαλεβυζιώτικα
<i>Για Δαμιέτα:</i>	μέλι κερί τυρί κόκκινα κρασιά
<i>Για Βενετία:</i>	οι καλύτερες βαφικές ύλες, μετάξι, κερί, θαμβάκι, τυριά, παστά κρέατα, κρασιά μαλεβυζιώτικα, ξυλεία όλων των ειδών κατεργασμένη

	γαλέρες στο Ηράκλειο), υδράργυρος, ανθρακικός μόλυβδος, γερμανικό και ρωμαϊκό θιτριόλι, βαφικές ύλες για δέρματα, στρόφιγγες, κόπιτσες, καρφιά, σιδερένια νήματα, φτυάρια, ατσάλινα ινία, ντόγιες για θαρέλια, λυγιές για κοφίνια, εμπορεύματα από το Μιλάνο, σκόρδα από τη Ραβέννα, κρύσταλλα, γυαλιά, χαρτί γραψίματος, καναβάτσες	
<i>Από Αλεξάνδρεια:</i>	πιπέρι, κανέλα, γαρύφαλλα, μοσχοκάρυδα, ζιγγίβερη, κ.α. φαρμακευτικά βότανα, κάσια, ζάχαρη, παπούτσια κόκκινα, λιθάνι, γόμμα αραβική, λεβιδόχορτο, μυροβάλανο, σκαμωνέα, ρομπάρμπαρο, μάννα, αλόη, μόσχος κ.α.	<i>Για Αλεξάνδρεια:</i> μέλι κερί τυριά κρασιά μαλεβιζιώτικα κ.α
<i>Από Κέρκυρα:</i>	Κερκυραϊκό λάδι, αλμυρές ελιές, παστά ψάρια του Βουδρωτού και του κόλπου της Άρτας, αυγοτάραχα κ.α	<i>Για Κέρκυρα:</i> κρασιά Μαλεβυζίου, μοσχάτα κρασιά, τυριά αλμυρά κ.α.
<i>Από βασιλείο Νεαπόλεως και Πούλιας:</i>	Λάδι, ζαφορά, σιτηρά, φάβες, ρύζι και φασόλια του Οττράντο, αμύγδαλα αμβροσιανά και κοινά, κάστανα Νεάπολεως (ξηρά και φουρνισμένα), καρύδια, τυρί κασκαβάλι, κίμινο, άνιθος, βελανίδια ρωστιανά (για δέρματα), ξηρά δαμάσκηνα Νεαπόλεως, χύτρες Πούλιας κ.α	<i>Για Νεάπολη:</i> εργόχειρα ξυλείας από κυπαρίσσι, κιβώτια και κιβωτίδια, τάβλες κάθε είδους, κρασιά Μαλεβυζίου καλής ποιότητας, αλμυρά τυριά κ.α

Για τη Σαρακοστή του Νοεμβρίου

Από Βενετία: παστά ψάρια και μαλακόστρακα.

Από Comacchio: σαρδέλλες

Από Πιράνο της Ίστριας: ξερά σκουμπριά (τσίροι), παλαμίδες παστές

Από Τάραντα: μελανούρια

Από Σκιαβονία: χοντρά παστά ψάρια, μελανούρια κ.α.

Για τη Μεγάλη Σαρακοστή

Από Κωνσταντινούπολη: χαβιάρι

Από Σκιαβονία: ξηρά χταπόδια και σουπιές

Από Βενετία: μαλακόστρακα σε βαρέλια στο ξύδι

Από κόλπο Άρτας: αυγοτάραχα



Βενετικό πλοίο με κουπιά και ιστία που μετέφερε επιβάτες και εμπορεύματα.

Δ) Λιμάνι και Πολιτισμός στη Βενετοκρατία

Οι σχέσεις και οι «συναλλαγές» μεταξύ της Κρήτης αφενός και της Βενετίας αφετέρου, αλλά και της Δύσης γενικότερα, δεν περιορίζονταν ασφαλώς στον οικονομικό μόνο τομέα. Το λιμάνι του Ηρακλείου αποτέλεσε τον κυριότερο διάυλο μέσω του οποίου κυρίως έγινε από τη Βενετία εισαγωγή δεσμών, γνώσεων, αξιών, ιδεών, καλλιτεχνικών τρόπων και προτύπων. Η εκπαίδευση άκμασε εκείνη την περίοδο. Πολλοί ήταν οι Κρήτες που σπούδασαν ιατρική ή νομικά στα πανεπιστήμια της Βενετίας και της Πάντοβας. Σπουδασμένοι στη Δύση Κρήτες κληρικοί λάμπρυναν με την προσωπικότητα και τη δράση τους την Ορθόδοξη Εκκλησία, όπως ο Μελέτιος Πηγάς, ο Κύριλλος Λούκαρης κ.α.

Η λογοτεχνία (ποίηση, θέατρο) άκμασε την περίοδο αυτή. Τα έργα του Γεώργιου Χορτάτζη, του Βιτσέντζου Κορνάρου και των άλλων εκπρόσωπων της Κρητικής Αναγέννησης αγαπήθηκαν, μελετήθηκαν και ακόμη σήμερα εμπνέουν, τέρπουν και συγκινούν.

Με την επίδραση επίσης της Ιταλικής Αναγέννησης και της Βυζαντινής παράδοσης δημιουργήθηκε η περίφημη Κρητική Σχολή. Ο Δομήνικος Θεοτοκόπουλος, που φοίτησε στη σχολή της Αγίας Αικατερίνης του Ηρακλείου και υπήρξε «μάιστρος» της συντεχνίας των ζωγράφων του Ηρακλείου, μεταβαίνοντας στη Δύση (Ιταλία – Ισπανία) αναδείχτηκε σε ένα από τους μεγαλύτερους δημιουργούς όλων των εποχών



Δομήνικος Θεοτοκόπουλος.

Εκπληκτικό ήταν το έργο και πολλών άλλων δημιουργών που προέρχονταν από αυτήν τη Σχολή και δημιούργησαν έργα σε όλη την Ελλάδα και έξω από αυτή.



Εικόνα της Θεοτόκου της Βάτου του Μιχαήλ Δαμασκηνού (6' μισό 16ου αι.).



Λεπτομέρεια από την Προσκύνηση των Μάγων του Μιχαήλ Δαμασκηνού (16ος αι.).

Στο χώρο της μουσικής διακρίθηκε ο Ηρακλειώτης Φραγκίσκος Λεονταρίτης, που φεύγοντας και εκείνος από την Κρήτη, αναδείχτηκε επίσης στη Δύση για το έργο του.

ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΙΑ

Α) Το Ηράκλειο και το λιμάνι του

Η τουρκική επίθεση στην Κρήτη ξεκίνησε στις 24 Ιουνίου 1645, όταν 50.000 άντρες αποβιβάστηκαν δυτικά των Χανίων και προέλασαν προς την πόλη. Η καθυστέρηση των Βενετικών ενισχύσεων είχε ως αποτέλεσμα να καταληφθεί εύκολα από τους Τούρκους, που εδραίωσαν έτσι την παρουσία τους στο νησί. Οι προσπάθειες της Βενετίας να εξασφαλίσει την υποστήριξη των χριστιανικών κρατών δεν απέδωσαν, ούτε οι κινήσεις αντιπερισπασμού που έκανε. Αντίθετα, οι Τούρκοι πολιορκήσαν και το Ρέθυμνο το Σεπτέμβρη του 1646 και το κατέλαβαν στις 13 Νοεμβρίου 1646. Στη συνέχεια κατέλαβαν την Ανατολική Κρήτη εκτός από ελάχιστες εστίες: τη Σητεία, τη Σούδα, τη Γραμβούσα και το Χάνδακα

Το καλοκαίρι του 1647 ξεκίνησε η πολιορκία και του Χάνδακα που αντιστάθηκε ως το Σεπτέμβρη του 1669. Με την πάροδο των χρόνων έφτασε και μικρή βοήθεια από την Ευρώπη, κυρίως από τη Γαλλία, αλλά ήταν πια πολύ αργά. Το Νοέμβριο του 1666 αποβιβάστηκε στα Χανιά ο νέος διοικητής του τουρκικού στρατού Αχμέτ πασάς Κιοπρουλής και στις 28 Μαΐου 1667 άρχισε την επίθεση εναντίον του Χάνδακα με άγριους βομβαρδισμούς και ψυχολογικό πόλεμο. Την εξέλιξη της πολιορκίας έκρινε, όπως φαίνεται, η αυτομόληση του Andrea Barozzi, Βενετοκρητικού μηχανικού, στο στρατόπεδο του Κιοπρουλή. Του υπέδειξε τα αδύναμα σημεία του φρουρίου και η πολιορκία έγινε πολύ πιο σκληρή. Στις 21 Αυγούστου 1669 άρχισε η αποχώρηση των ξένων που είχαν έρθει να βοηθήσουν (Γάλλοι, Γερμανοί, Ιππότες της Μάλτας, απεσταλμένοι του Πάπα). Ο Morosini και η φρουρά του αντιστάθηκαν ως τις 6 Σεπτεμβρίου 1669, οπότε υπογράφηκε η συνθηκολόγηση. Στις 26 Σεπτεμβρίου 1669 οι Τούρκοι μπήκαν θριαμβευτές στην κατεστραμμένη πόλη.



Ιστορικό Μουσείο, Τοιχογραφία με φανταστική απεικόνιση του Ηρακλείου από το σπίτι του Φαζίλ Μπέη, τέλη 18ου αι.

Την άλωση της πόλης διεκτραγωδεί στο έργο του Κρητικός Πόλεμος ο Μαρίνος Τζάνες Μπουνιαλής που προσωποποιεί το Κάστρο και το παρουσιάζει να θρηνεί για τις δυσκολίες και την κατάληξη του αγώνα:

«Βροχή τσι πέτρες ρίχνει μου, τσι μπάλες σα χαλάζι,
αστροπελέκια λουμπαρδιές και να μηδέ σχολάζη.
Αφάνισέ μου τσ' εκκλησιές, τσι πύργους είχε ρίξει,
κι ωσά σιφούνι έτρεχε να με καταρουφήξη....

.....
Κ' εις τα καντούνια να δωρής την γην κοκκινισμένη,
ανθρώπων σάρκα μοιραστή και ματοκυλισμένη.
Εσειούντα τα καμπαναριά, καμπάνες να λαλούνε,
και να μην έχουν φύλαξιν ποδές να φυλαχτούνε.
Να θάπτουν δεν εφτάνασι ουτέ 'χανε ποιοι σκάπτουν.
να κάνουσινε μνήματα, να σέρνουν να τους θάπτουν,
γιατί το θόλι ήρχεντο επά κ' εκεί να δίδη
κ' εβλέπανε καθημερινό θανατερόν σκοτίδι.

.....
Κ' εκοίταζες οληνυκτίς τες θάρκες να φορτώνου
γυναίκες, άνδρες, πράματα στην Ντία να τα σώνου·
εις το νησί να βγαίνουσι κ' οι θάρκες να γυρίζουν,
εις το μαντράκι να 'ρχονται, να τους ξαναγεμίζουν.
Τα πράγματα να χάνονται κ' ένας τ' αλλού να παίρνη,
στες ρούγες να τα σέρνουσι, λύπηση πλια να φέρνη.

.....
Μάτια μου, τι κοιτάζετε; Τώρα σκοτεινιαστήτε,
τους Τούρκους οπού δε να μπουν ωγιά να μην τους δήτε».

.....

Ω Κάστρο μου περιίδοξο, τάχατες όσοι ζούνε,
Τάχατες να σε κλαίσινε και να σ' αναζητούνε;

.....



Ιστορικό Μουσείο, Οθωμανικοί πελέκεις – σύμβολα γενιτσαρικών ταγμάτων.

Μετά την πτώση του Χάνδακα στους Τούρκους, το Σεπτέμβρη του 1669, η πόλη θεωρήθηκε πλέον ιερή για τους μουσουλμάνους, καθώς κατακτήθηκε με ιερο πόλεμο των πιστών του Αλλάχ εναντίον των απίστων.

Ωστόσο, ένας ξένος περιηγητής, ο Tournefort, που βρέθηκε στο Ηράκλειο το 1700-1702, το ονομάζει «σκελετό πόλεως». Βρήκε την πόλη κατεστραμμένη, έρημη, με λίγους κατοίκους. Σ' αυτήν παρέμεναν μόνο 800 περίπου Έλληνες, φόρου υποτελείς, 1000 περίπου Εβραίοι και 200 περίπου Αρμένιοι. Επίσης εκεί ζούσαν 3-4 οικογένειες Γάλλων, ένας υποπρόξενος και δύο Καπουτσίνιοι μοναχοί. Είχε ένα υποτυπώδες εμπορικό κέντρο. Το μεγαλύτερο μέρος της πόλης ήταν γεμάτο τρώγλες, τα τείχη γεμάτα γενίτσαρους. Οι Τούρκοι στρατιώτες ήταν 10.300 περίπου άντρες, καταταγμένοι σε 8 τάγματα. Ανάμεσά τους και 400 «Σουκουλελήδες», οι 350 από τους οποίους προορίζονταν για τη φύλαξη του Μεγάλου Κούλε και 50 για τη φύλαξη του μικρού, που κατασκευάστηκε αργότερα. Το λιμάνι ήταν κατάλληλο μόνο για μπάρκα. Τα φορτηγά έβρισκαν καταφύγιο απέναντι από την πόλη, στο νησί της Ντίας. Η πόλη ήταν παραμελημένη, αλλά τα τείχη εξακολουθούσαν να είναι ισχυρά και γρήγορα επιδιορθώθηκαν.

Από τις πρώτες ενέργειες του Μεγάλου Βεζίρη Αχμέτ Κιοπρουλή και των Τούρκων ήταν να φροντίσουν να επισκευάσουν της κατεστραμμένες ενετικές οχυρώσεις. Ειδικά το φρούριο του Χάνδακα είχε υποστεί μεγάλες και σοβαρές βλάβες κατά το μακροχρόνιο και σκληρό πόλεμο. Οι επισκευές άρχισαν αμέσως σχεδόν μετά την εγκατάσταση των Τούρκων στον Χάνδακα και η πρώτη περίοδος των εργασιών διήρκεσε από το 1669 έως το 1685. Την εποπτεία των έργων για την επισκευή της οχύρωσης κατά τα πρώτα τουλάχιστον χρόνια φαίνεται ότι είχε ο ίδιος Μεγάλος Βεζίρης. Αργότερα όμως τα καθήκοντα αυτά επωμίστηκαν άλλοι, κατώτεροι στην ιεραρχία αξιωματούχοι, και τότε σημειώθηκαν αυθαιρεσίες και κακή διαχείριση των χρημάτων που προορίζονταν για τις επισκευές. Έτσι σιγά-σιγά μετά την Τουρκική κατάκτηση άρχισε η α-νοικοδόμηση και της πόλης.

Αναμφισβήτητα τις μεγαλύτερες ανάγκες παρουσίαζε το λιμάνι και οι εγκαταστάσεις του που μετά την πολιορκία από τους Τούρκους βρισκονταν σε άθλια κατάσταση. Λέγεται ότι το λιμάνι είχε μετατραπεί σε ένα βρώμικο τέλμα, γιατί οι Τούρκοι είχαν κλείσει το κανάλι που άφηνε τη θάλασσα να περνά και να ανανεώνει τα νερά. Η Οθωμανική διοίκηση συνειδητοποίησε ότι για στρατιωτικούς λόγους, αλλά και για να αναπτυχθεί το εμπόριο το λιμάνι, έπρεπε να επιδιορθωθεί.



Το Φρούριο της θάλασσας ήταν πλέον γνωστό ότι μπορούσε πολύ εύκολα να τεθεί εκτός μάχης, εάν μια ισχυρή συστοιχία πυροβολικού τοποθετημένη στην περιοχή της Τρυπητής το χτυπούσε από την ανατολή. Αυτό άλλωστε είχαν κάνει και οι ίδιοι οι Τούρκοι κατά τη διάρκεια της πολιορκίας του Χάνδακα. Κατασκεύασαν λοιπόν και δεύτερο φρούριο στη βόρεια απόληξη του ανατολικού λιμενοβραχίονα, απέναντι ακριβώς από το Φρούριο της θάλασσας, υπερυψώνοντας το δάπεδο κίνησης του ανατολικού λιμενοβραχίονα και αυξάνοντας παράλληλα το ύψος του ανατολικού προστατευτικού τείχους του λιμανιού. Το Ενετικό φρούριο ονομάστηκε Μεγάλος Κούλες και το τούρκικο, μικρότερο σε όγκο και δευτερεύον, ονομάστηκε Μικρός Κούλες, (Κιουτσούκ Σου Καλεσιντέ). Ο μικρός Κούλες διατηρήθηκε μέχρι τον Ιούλιο του 1936, οπότε και κατεδαφίστηκε με απόφαση της Λιμενικής Επιτροπής. Αυτός ήταν και το μοναδικό οχυρωματικό έργο που έκαναν οι Τούρκοι σε όλη την περίοδο των 237 χρόνων της επικυριαρχίας τους στο νησί.



Ο μικρός Κούλες.

Οι Τούρκοι επισκεύασαν επίσης τα εξωτερικά οχυρώματα, ενώ στην παράκτια οχύρωση πρόσδεσαν χτιστές κανονιοθυρίδες στην απόληξη του τείχους. Παράλληλα επισκεύασαν τη νότια πλευρά του Μεγάλου Κούλε που είχε σχεδόν καταρρεύσει από τους ανηλεείς βομβαρδισμούς κατά τη διάρκεια της πολιορκίας και έχτισαν επάλξεις και σκοπιές στην απόληξη του στηθαίου του δώματός του. Το φρούριο αυτό, πέρα από την αμυντική του λειτουργία στη θωράκιση της πόλης, αποτέλεσε και τις υγρές και ανήλιαγες φυλακές, όπου ρίχονταν όλοι όσοι αντιμάχονταν τη σκληρή τουρκική κυριαρχία. Σ' αυτό φυλακίστηκε αργότερα επί τρία χρόνια αλυσοδεμένος και ο Δασκαλογιάννης με τους συντρόφους του μετά την αποτυχημένη επανάσταση του 1770.

Ωστόσο το 1719 η παλιά ιστορία επαναλήφθηκε για άλλη μια φορά: κατέρρευσε τμήμα της βορειοδυτικής πλευράς του Μεγάλου Κούλε, προφανώς μετά από ισχυρή θαλασσοταραχή. Για την καταγραφή των ζημιών και την επισκευή του ο διοικητής του Χάνδακα Μεχμέτ πασάς ανέθεσε στον αρχιτέκτονα του δημοσίου να συντάξει σχετική μελέτη. Το Σεπτέμβριο του ίδιου χρόνου εκδόθηκε φερμάνι, με το οποίο εγκρίθηκε η επισκευή της βορειοδυτικής πλευράς του Κούλε και της Πύλης του Λιμένα. Για να καλυφθεί η δαπάνη δόθηκε διαταγή να διατεθούν από το φόρο του ελαιόλαδου έξι φορτία «άσπρα», που αντιστοιχούσαν σε 5000 «ασλάνια γρόσια». Υπεύθυνος για την επίβλεψη και τις επισκευές ήταν ο αρχιτέκτονας του δημοσίου.

Τόσο αρχικά όσο και αργότερα, όποτε χρειαζόταν να γίνουν επισκευές, χρησιμοποιούνταν ως εργάτες φόρου υποτελείς που έκαναν αγγαρείες, όπως και στην Ενετοκρατία. Για τις δαπάνες που προέκυπταν κάθε φορά διέδεται χρήματα από το φόρο του ελαιόλαδου.

Κατά την τρίτη δεκαετία του 18^{ου} αιώνα φαίνεται ότι ολοκληρώθηκαν οι μεγάλες επεμβάσεις στην περίμετρο της οχύρωσης. Το 1738 σ' ένα φερμάνι διατυπώθηκε η εκτίμηση ότι οι πιο σοβαρές εργασίες είχαν ήδη πραγματοποιηθεί. Διαπιστωνόταν παράλληλα η ανάγκη να διατηρείται το φρούριο πάντοτε σε καλή και αξιόμαχη κατάσταση και να καθαρίζεται συχνά ο πυθμένας του λιμανιού.

Αργότερα σε φερμάνι της 13^{ης} Οκτωβρίου 1752 περιγράφονταν με σαφήνεια τα κυριολεκτικά άλυτα προβλήματα που εμφανίζονταν μονίμως στην παράκτια οχύρωση. Αναφερόταν ότι έπαθαν καθίζηση οι επιχωματώσεις των επάλξεων και ότι τα χώματα ξεφεύγοντας από τις ρωγμές της τοιχοποιίας έπεφταν στη θάλασσα, στη στάθμη της οποίας οι οπές στην τοιχοποιία είχαν το μέγεθος «θύρας». Στο ίδιο φερμάνι απαριθμούνταν και τα προβλήματα που δημιουργούσε στο λιμάνι η έλλειψη καθαρισμού του πυθμένα. Τον Δεκέμβριο του 1752 κατέρρευσε το τείχος δυτικά της πύλης του μόλου, συμπαρασύροντας και υπερκείμενη κατασκευή, πιθανόν το φυλάκιο της φρουράς.



Τμήμα του βόρειου μόλου.

(Από το βιβλίο της Χρ. Τζομπανάκη «Θαλασσινή Τριλογία του Χάνδακα»).

Το 19^ο αιώνα δύο καταστροφικοί σεισμοί και διωγμοί από τους Τούρκους έπληξαν την πόλη και την οικονομική της ζωή. Αρχικά στις 5/2/1810 τα δύο τρίτα της πόλης καταστράφηκαν και 3000 κάτοικοι σκοτώθηκαν από ισχυρότατο σεισμό. Την καταστροφή ολοκλήρωσε η «μαύρη πανώλη» που ακολούθησε. Αργότερα, η επανάσταση του 1821 έδωσε αφορμή για μεγάλη σφαγή στο Μεγάλο Κάστρο. Ο «Μεγάλος Αρπεντές», όπως έμεινε γνωστός ο διωγμός, στοίχισε στην πόλη 800 νεκρούς. Επίσης το 1828 οι Τούρκοι σκότωσαν 700 Έλληνες για να εκδικηθούν τη δολοφονία ενός Οθωμανού, του Αγριολίδη, στη Μεσαρά. Στις 30/09/1856 νέος, καταστροφικότερος σεισμός άφησε όρδιες μόνο 18 από τις 3620 κατοικίες και πυρκαγιά που ξέσπασε αποτέφρωσε 48 καταστήματα στο κέντρο της πόλης. 538 άνθρωποι σκοτώθηκαν και 637 τραυματίστηκαν. Την επόμενη μέρα η πόλη ήταν ένας άμορφος σωρός από ερείπια.

Οι πληροφορίες που έχουμε για την κατάσταση του λιμανιού κατά το 19^ο αιώνα προέρχονται από περιηγητές. Όλοι τονίζουν πόσο παραμελημένο ήταν το λιμάνι από τις τουρκικές αρχές. Το 1800 οι Τούρκοι είχαν φράξει ξανά το ρήγμα που οι Ενετοί είχαν ανοίξει στο δυτικό μεγάλο λιμενοβραχίονα του λιμανιού τον καιρό της πολιορκίας, με αποτέλεσμα το λιμάνι να γεμίσει λάσπη, να γίνει «στενό και ακάθατο» ώστε να μη χωρά πάνω από 20 πλοία 2000 - 3000 καβταριών το καθένα.. Οι μοναδικές συστηματικές επισκευές που έγιναν στο λιμάνι του Ηρακλείου κατά την Τουρκοκρατία, διενεργήθηκαν τον καιρό της Αιγυπτιακής (1830-1840) από το Μωχάμετ Άλι το 1838. Μόνο τότε το λιμάνι καθαρίστηκε, ενώ μια πλωτή μηχανή προσπαθούσε να το κρατήσει καθαρό, παρόλο που, όπως λέγεται, το μόνο που πετύχαινε ήταν να δολώνει συνεχώς τα νερά. Οστόσο η εμπορική κίνηση του λιμανιού αυξανόταν και παράλληλα άλλαζε και η μορφή της πόλης του Χάνδακα, στον οποίο το 1822 κάποιοι λόγιοι έμποροι από εθνική φιλοτιμία έδωσαν το όνομα Ηράκλειο. Το όνομα αυτό τελικά επικράτησε, καθώς το αποδέχτηκε και η τουρκική διοίκηση το 1869.

Τέλη του 19^{ου} αι., όπως αναφέρει ο Ευ. Γ. Νικολαΐδης, φοιτητής της Νομικής, σε διάλεξη που έδωσε στη Φοιτητική Ένωση στην Αθήνα το 1891 και την παραθέτει ο Μ. Δουλγεράκης στο έργο του «Επιστροφή στο Μεγάλο Κάστρο», στην προκυμαία γύρω από το λιμάνι υπήρχαν μερικά ρυπαρά στεγάσματα και μερικά ευπρεπή Ελληνικά καφενεία με μικρή ξύλινη προέκταση στη θάλασσα. Επίσης σώζονταν τα δολωτά Ενετικά νεώρια, πιο μακριά το τελωνείο και το υγειονομείο και παρακεί τα παραπήγματα των θερινών λουτρών. Τα λουτρά για τις Οθωμανίδες ήταν πιο μακριά, έξω από την πόλη, «παρά δίν' αλός πολυφλοίσβοιο», σε περιοχή φρουρούμενη από χωροφύλακες και απροσπέλαστη για το ισχυρό φύλο.



Το λιμάνι το 1900. (Από το βιβλίο του Μ. Δουλγεράκη «Επιστροφή στο Μεγάλο Κάστρο»).

Ένα κορυφαίο ιστορικό γεγονός με επίκεντρο το λιμάνι του Ηρακλείου που αποτέλεσε και τον επίλογο της τουρκικής κυριαρχίας στο νησί ήταν οι σφαγές που έκανε ο τουρκικός όχλος στις 25 Αυγούστου 1898. Τα επεισόδια ξεκίνησαν από το λιμάνι, όταν ένα απόσπασμα του αγγλικού στρατού μετά από απόφαση των Ναυάρχων επιχειρήσε την εγκατάσταση Χριστιανών υπαλλήλων στο τελωνειακό γραφείο της πόλης, όπως είχε συμφωνηθεί. Τότε ο τουρκικός όχλος ξεκίνησε τη σφαγή. Σκοτώθηκαν 300 περίπου άμαχοι Χριστιανοί, κυρίως έμποροι και πρόκριτοι, 17 Άγγλοι στρατιώτες, ο πρόξενος της Αγγλίας Λυσίμαχος Καλοκαιρινός, ενώ κάηκαν και λεηλατήθηκαν πολλά καταστήματα, βιοτεχνίες, γραφεία. Η πόλη πυρπολήθηκε και λεηλατήθηκε. Για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα το λιμάνι του Ηρακλείου έμεινε κλειστό. Τότε όμως ήρθε και το τέλος της Τουρκικής κυριαρχίας στην Κρήτη.



(Από το βιβλίο του Μ. Δουλγεράκη «Επιστροφή στο Μεγάλο Κάστρο»).

Β) Η Ανατολική Μεσόγειος

Την παρακμή και την πολυδιάσπαση της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας εκμεταλλεύτηκαν ώστε να επιβληθούν οι Οθωμανοί. Έτσι η λεκάνη της Ανατολικής Μεσογείου ενοποιήθηκε ξανά το 16^ο αι. με την επέκταση των οθωμανικών κατακτήσεων και αποκαταστάθηκε σ' αυτήν η τάξη. Οι σουλτάνοι δεν εμπόδιζαν τους δυτικούς εμπόρους να διεξάγουν εμπόριο στα εδάφη τους, γιατί απέβλεπαν στα έσοδα που θα εξασφάλιζαν από τους τελωνειακούς δασμούς. Αυτό που οι Οθωμανοί επεδίωξαν, και αρχικά το πέτυχαν, ήταν να αποφύγουν την υπερβολική εξάρτηση που είχαν οι βυζαντινοί από τους Λατίνους τους τελευταίους αιώνες. Οι μόνοι περιορισμοί που επιβλήθηκαν αφορούσαν την απαγόρευση εξαγωγής από ξένα πλοία αγαθών απαραίτητων για τις Οθωμανικές κτήσεις. Έτσι το εμπόριο σταδιακά τονώθηκε, ενισχύοντας τη δύναμή τους. Αναπτύχθηκαν μεγάλα λιμάνια και κέντρα του διεθνούς εμπορίου όπως η Προύσα, το Κάιρο, το Χαλέπι που ευνοούσαν τη νέα συνάντηση Ανατολής και Δύσης.



Σαχτούρα, ταχύ πλοίο με κουπιά (Από το βιβλίο «Ελληνικά πλοία του Μεσαίωνα»).

Τον 17^ο αιώνα η Μεσόγειος πέρασε μια «σκοτεινή» περίοδο. Το πρώτο μισό αυτού του αιώνα η Ευρώπη παρασύρθηκε στη δίνη του τριακονταετούς πολέμου. Οι Ιταλικές πόλεις (ιδίως η Βενετία) και η Γαλλία περνούσαν βαθιά κρίση. Η Αγγλία και η Ολλανδία, μεγάλες εμπορικές δυνάμεις, δεν είχαν σταθερή παρουσία στην Ανατολική Μεσόγειο. Και τότε κυ-

ριάρχησαν οι κουρσάροι. Το κέντρο των Μουσουλμάνων πειρατών ήταν η Βόρεια Αφρική και ιδίως το Αλγέρι. Οι Χριστιανοί πειρατές που δρούσαν στην Ανατολική Μεσόγειο χρησιμοποιούσαν ως ορμητήριο κυρίως τη Μάλτα, όπου είχαν την έδρα τους οι Ιωαννίτες Ιππότες. Μετά τη ναυμαχία της Ναύπακτου το 1571 και την ήττα των Οθωμανών οι Χριστιανοί πειρατές απομυζούσαν το Οθωμανικό εμπόριο για περισσότερο από έναν αιώνα. Χτυπούσαν κυρίως τις νησοπομπές που κατευθύνονταν από την Αίγυπτο στην Κωνσταντινούπολη. Λέγεται, μάλιστα, ότι η αιχμαλωσία ενός Οθωμανικού πλοίου που μετέφερε στη Μέκκα υψηλόβαθμους Οθωμανούς αξιωματούχους από Μαλτέζους πειρατές κοντά στην Κρήτη ήταν η αφορμή για να αποφασίσουν οι Οθωμανοί την κατάληψη του νησιού.

Ωστόσο η άλωση της Κρήτης δεν βοήθησε ιδιαίτερα την αποκατάσταση της τάξης και της ασφάλειας στην Ανατολική Μεσόγειο. Σ' αυτήν την περιοχή άρχισαν να δρουν και Άγγλοι πειρατές που χτυπούσαν κυρίως το Βενετσιάνικο εμπόριο. Αντίθετα οι βοραιοαφρικανοί χτυπούσαν τους Άγγλους και τους Ολλανδούς.



Τιμωρία των πειρατών από Ολλανδούς.

Όπως αναφέρεται σε πλήθος εγγράφων των κωδίκων των Τουρκικών αρχείων του Ηρακλείου, οι Οθωμανοί παρακολουθούσαν τις πειρατικές ενέργειες και έπαιρναν διάφορα μέτρα για να προφυλάσσουν τους Οθωμανούς πολίτες και τους Γάλλους (κυρίως) εμπόρους. Δημιούργησαν μία προστατευόμενη ζώνη τριάντα μιλίων από τις ακτές, στην οποία απαγορευόταν να γίνουν πειρατικές επιδρομές. Αν εντοπιζόνταν σ' αυτήν πειρατικά πλοία, συλλαμβάνονταν. Αν μέσα σε αυτήν πλήττονταν από πειρατές πλοία Ευρωπαϊκά, οι ιδιοκτήτες τους αποζημιώνονταν. Όμως μόνο μετά από συντονισμένες προσπάθειες της Γαλλίας και του Πάπα σταμάτησαν οι Καθολικοί την πειρατική τους δραστηριότητα. Αργότερα πειδάρχησαν και η Μάλτα και το Αλγέρι, κοινότητες πολυεθνικές, οργανωμένες σε θρησκευτική βάση, προς όφελος του εμπορίου των εθνικών κρατών, όπως παρατηρεί η Molly Greene.

Το 18^ο αιώνα οι συμμαχίες ανάμεσα στους Οθωμανούς και τα Ευρωπαϊκά κράτη επέτρεψαν την ακόμη μεγαλύτερη ανάπτυξη του εμπορίου στην Μεσό-

γείο. Την περίοδο αυτή οι ανταγωνισμοί μεταξύ των Ευρωπαϊκών κρατών αρχικά ευνόησαν τους Γάλλους, που μετά τη Γαλλική Επανάσταση με τους Ναπολεόντειους πολέμους επεκτάθηκαν στην Αίγυπτο, στην Ιταλία, στην Ισπανία, στη Μάλτα, στις Δαλματικές Ακτές, στα Επτάνησα. Αλλά η συντριβή του Ναπολέοντα ανέδειξε ως πρωτεύουσα εμπορική δύναμη την Αγγλία. Αυτή πια έπαιξε καθοριστικό ρόλο στη Μεσόγειο, δημιουργώντας εκεί πολλές βάσεις και προτεκτοράτα. Παράλληλα προσπαθούσε μαζί με τους Γάλλους να αποτρέψει τη Ρωσική κυριαρχία στην Μαύρη Θάλασσα και τα Βαλκάνια και να διασώσει την Τουρκία. Ωστόσο η Ελληνική επανάσταση του 1821, οι συχνοί Ρωσο-Τουρκικοί πόλεμοι και οι συνεχείς Κρητικές επαναστάσεις και κινήματα είχαν ως αποτέλεσμα τη μεγαλύτερη αποδυνάμωση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και τη χαλάρωση της Τουρκικής κυριαρχίας στην περιοχή.

Την εξέλιξη του εμπορίου επηρέασε επίσης πολύ η αντικατάσταση των ιστιοφόρων με τα ατμόπλοια. Λόγω των απαιτήσεων και του όγκου των ατμόπλοιων το εμπόριο περιορίστηκε σε ένα μικρό αριθμό λιμανιών που είχαν τις απαραίτητες εγκαταστάσεις, ενώ άλλα λιμάνια πέρασαν σε δεύτερη μοίρα. Την παρακμή πολλών ναυτικών και εμπορικών κέντρων επέτεινε και η δυνατότητα μεταφόρτωσης εμπορευμάτων από ατμόπλοια σε τρένα (και αντίστροφα) που παρεχόταν σε συγκεκριμένα μόνο λιμάνια. Γι' αυτό το Ηράκλειο δεν έγινε ποτέ μια «μικρή Σμύρνη», ούτε μια από τις μεγάλες σκάλες της Ανατολικής Μεσογείου, γιατί ήταν έξω από τους εμπορικούς δρόμους της εποχής και δεν είχε το ίδιο μεγάλη εσωτερική αγορά.



(Από το βιβλίο των Π. Κόρη - Π. Ρούσου «Οι ξένοι στο Ηράκλειο το 19^ο αι»).

Η διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ το 1869 αναβάθμισε την Ανατολική Μεσόγειο και ενίσχυσε τη σημασία των θαλάσσιων δρόμων σε αυτή την περιοχή, όξυνε όμως και τους ανταγωνισμούς των δυνάμεων.



Τα εγκαίνια της Διώρυγας του Σουέζ.

Η κατάσταση στην Ανατολική Μεσόγειο άλλαξε ριζικά με τους παγκόσμιους πολέμους και τις αλλαγές που προκάλεσαν: τη διάλυση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και τη δημιουργία των νέων Αραβικών κρατών ο πρώτος, την ανάδειξη νέων υπερδυνάμεων και την εμφάνιση νέων ανταγωνισμών ο δεύτερος.

Γ) Η εμπορική κίνηση

Οι Οθωμανοί άρχισαν να ασχολούνται ολοένα και περισσότερο με το εμπόριο. Καθώς πλήρωναν μειωμένους φόρους, επικράτησαν στον τομέα αυτόν έναντι των Ελλήνων.

Στα μέσα του 18^{ου} αιώνα ο εμπορικός στόλος του Ηρακλείου αποτελούνταν από 48 εμπορικά πλοία συνολικής χωρητικότητας 1866 τόνων. Από αυτά τα εννέα μόνο, δηλαδή το 19%, ανήκαν σε Έλληνες, ενώ τα 39, δηλαδή το 81%, ανήκαν σε Οθωμανούς.

Το 19^ο αι. στη στατιστική από την απογραφή του 1881 που δημοσιεύει ο Γ. Σταυράκης φαίνεται ότι από τους κατοίκους του Ηρακλείου έμποροι ήταν 380 Χριστιανοί, ενώ Οθωμανοί ήταν 891, βιομήχανοι ήταν 935 Χριστιανοί και 1312 Οθωμανοί. ενώ ναυτικοί ήταν 50 Χριστιανοί και 315 Οθωμανοί.

Η σημαντική ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας στην Κρήτη αυτή την περίοδο σχετιζόταν με την άνθηση της βιομηχανίας σαπουνιού που εξαγόταν σε μεγάλες ποσότητες. Όμως και το ελαιόλαδο κατείχε σημαντική θέση ανάμεσα στα εξαγόμενα εμπορεύματα. Το μεγαλύτερο μέρος των εξαγωγών λαδιού απορροφούσε η Γαλλία. Άλλα προϊόντα που εξαγονταν ήταν η σταφίδα, το μέλι, το κριθάρι, τυριά, σιτάρι, ζωτροφές, κρασί, δέρματα.

Επικεφαλής των περιοχών προς τις οποίες γίνονταν εξαγωγές ήταν η Αίγυπτος. Ακολουθούσαν η Γαλλία και μετά η Λιβύη και άλλες περιοχές της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Σε περίπτωση όμως που υπήρχε έλλειψη αγαθών σε κάποια περιοχή της επικράτειας απαγορεύονταν οι εξαγωγές προς ξένα κράτη.

Ευρωπαίοι έμποροι στην Οθωμανική αυτοκρατορία.

Όποτε επίσης η Βενετία ήταν σε πόλεμο με την Οθωμανική αυτοκρατορία, απαγορευόταν το εμπόριο με αυτήν και έπαιρναν έκτακτα μέτρα για να αποκλειστεί το ενδεχόμενο να γίνουν εισαγωγές προϊόντων απευθείας από εκεί ή ακόμη και μέσω άλλων χωρών. Έτσι λοιπόν απαγορεύτηκε, σύμφωνα με τον κώδικα 14, σελ. 101 των Τουρκικών Αρχείων Ηρακλείου, να εισάγονται από τη Βενετία υφάσματα μεταξωτά, υφάσματα χρυσοϋφαντα και κοινά, ατλάζια, δαμάσκο, βελούδο, γάζα, τσόχα, τσόχα Λονδίνου και τσόχα Ραγκούν, κλωστές, λευκό ύφασμα, κανέλλα, γαρύφαλλα, πιπέρι, ζάχαρη, αβάκια, δοκάρια, καρφιά, χάλυθας, σίδηρος, κρόσσια, τουφέκια, πιστόλια, μαχαίρια, ξυράφια, καζάνια χάλκινα, χύτρες, κηροπήγια, σιδερένια κανδήλια, βελόνες, ματογυάλια, ψαλίδια, δαχτυλήθρες, γυαλικά, καθρέπτες, σύρματα σιδερένια, φύλλα χρυσού, παιγνιόχαρτα, καλάθια, λευκά αβάκια, καρυδένιες κασέλες, καρέκλες, χάνδρες, ψάρια παστά, κλειδαριές, μπαρούτι, σκάγια, μολύβια, φέσια κόκκινα και μαύρα, τηγάνια, σουβλιά, βίδες, πριόνια, σφυριά, κυάλια, κασσίτερος, ελεφαντόδοντο, χτένια, σημαδούρες, ενετικά φανάρια.

Όλο το 18^ο αι. η εμπορική κίνηση αυξανόταν συνεχώς. Αρχικά, τον καιρό της τουρκοκρατίας, το εμπόριο στην Κρήτη αφορούσε, όπως προαναφέρθηκε, σχεδόν αποκλειστικά την εξαγωγή λαδιού, αργότερα και σαπουνιού και άλλων προϊόντων. Το 19^ο εξαγόταν επίσης σταφίδες, κρασί, χαρούπια, τυροκομικά προϊό-

να, αμύγδαλα, σαλιγκάρια, λιναρόσπορος, μετάξι κ.τ.λ. Οι εμπορικές αυτές συναλλαγές γίνονταν κυρίως μεταξύ αξιωματούχων Τούρκων και Γάλλων εμπόρων και το εμπόριο διεξαγόταν συνήθως με γαλλικά πλοία. Για να γίνει εξαγωγή προϊόντων έπρεπε να δοθεί άδεια από τον Ιεροδίκη ή το διοικητή του Χάνδακα και να προσκομιστεί με την επιστροφή στο Χάνδακα θεβαίωση του Ιεροδίκη της πόλης όπου πήγαν τα εμπορεύματα ότι πράγματι έγινε η εισαγωγή τους.

Ενδεικτικός των εμπορικών συναλλαγών αυτής της περιόδου είναι ο παρακάτω πίνακας :

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ

ΕΞΑΓΩΓΕΣ

<u>Για</u> <u>Αλεξάνδρεια:</u>	Σταφίδα, μέλι, λάδι, σαπούνια, κρασί, χαρούπια, ζωοτροφές, μελόπιτες, τσανάκες, κεμέρια (ζώνες μεταφοράς χρημάτων), τυρί σκόρδα, δέρματα, μαλλιά προβάτων, αχλάδια, μελιτζάνες, καπνός, αγριόριζες, ψάδες, ξύδι κόφες (μεγάλα κοφίνια).	<u>Από</u> <u>Αλεξάνδρεια:</u>	Ρύζι, ζάχαρη, καφές, φακές, χουρμάδες, κινά (κόκκινη βαφή), λινάρι.
<u>Για Κάιρο:</u>	Τυρί, σταφίδες.		
<u>Για Σύμωρη:</u>	Τυριά, λάδι, μέλι, σιτάρι.		
<u>Για Χίο:</u>	Σιτάρι, τυρί, μέλι.	<u>Από Χίο:</u>	Ευλεία.
<u>Για Ρόδο:</u>	Σιτάρι.	<u>Από Ρόδο:</u>	Ευλεία
<u>Για Λιθύη:</u>	Σιτάρι, κριθάρι.	<u>Από Λιθύη-Τριπολίτιδα:</u>	Βούτυρο.
<u>Για Δέρνα</u> <u>Λιθύης:</u>	Σιτάρι, κριθάρι, μέλι, λάδι, καπνός, κουκιά.	<u>Από Δέρνα:</u>	Βούτυρο, σκλάβοι, ζώα, πρόβατα.
<u>Για Βεγγάλη:</u>	Σιτάρι, λάδι.	<u>Από Βεγγάλη:</u>	Βούτυρο.
		<u>Από Συρία:</u>	Σολοδέσματα.
<u>Για Κων/πολη:</u>	Λάδι, σαπούνια, σταφίδες, καλέμια, ψάδες, μετάξι, νήματα, κουκούλια, μέλι, αμύγδαλα, κουκιά.	<u>Από Κων/πολη:</u>	Όπλα, αραβόσιτος, σιτάρι
<u>Για Γαλλία:</u>	Σιτάρι, λάδι.		

Η Μεσόγειος εξακολουθούσε να προσφέρει πολλά προϊόντα, όμως σταδιακά οι δρόμοι του εμπορίου αντιστράφηκαν. Από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα τα περισσότερα προϊόντα εισάγονταν στις διάφορες περιοχές της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας από την Δύση.



Αντ. Μιλάνου, Ναυμαχία Ενετικού και Τουρκικού στόλου στο Χάνδακα (1668).

Δ) Οι τελωνειακοί δασμοί

Μεγάλα ήταν τα έσοδα από τους τελωνειακούς δασμούς που επιβάλλονταν στα εισαγόμενα προϊόντα και από τις αρχές του 18^{ου} και στα εξαγόμενα.

Στον κώδικα Τ.Α.Η., σελ. 104 (αρ. μετάφρ. 398) της 14ης Οκτωβρίου 1669 αναφέρεται ότι από τους μουσουλμάνους θα εισπράττονταν δύο άσπρα επί τοις εκατό, από τους φόρου υποτελείς 4% και από τους ξένους 5% για όλα τα υφάσματα που μεταφέρονταν από ή στο λιμάνι (βελούδα βαμβακερά, ταφτάδες, μεταξωτά, μάλλινα), αλλά και για τα δέρματα λύγκα, αλεπούς κ.α., χαλιά, κερί, λάδι, ιχθυέλαιο, χαβιάρι. Αν ένας έμπορος ζητούσε να του επιστραφούν τα εμπορεύματα από το τελωνείο για να τα επανεξαγάγει, τότε δεν θα εισέπρατταν τίποτα από αυτόν.

Για την επανεξαγωγή εμπορευμάτων από άλλον, αγοραστή, αν αυτός ήταν μουσουλμάνος, θα πλήρωνε άσπρα 2%, αν φόρου υποτελής 4% και αν ξένος 5%.

Για τα εμπορεύματα που θα εισάγονταν από τη δύση θα εισπράττονταν από οποιασδήποτε εθνικότητας έμπορο άσπρα 5%. Για την επανεξαγωγή τους θα ίσχυαν τα ίδια όπως και στην προηγούμενη περίπτωση.

Ο Αντ. Γ. Σήφακας αναφέρει ότι αργότερα εισέπρατταν από όλους τους μουσουλμάνους έμπορους το 1/4 του 1/10, δηλαδή το 2½ τις 100 ή τα 25/1000. Αν δήλωναν ότι είναι καταχρεωμένοι και το βεβαίωναν με όρκο ή αν βεβαίωναν με όρκο ότι πλήρωσαν τον τελωνειακό δασμό σε άλλο τελωνείο του κράτους, και αποδεικνυόταν ότι σ' εκείνη την επαρχία υπήρχε τελώνης διορισμένος από την τουρκική κυβέρνηση, απαλλάσσονταν από το φόρο οι μουσουλμάνοι αλλά και οι μη μουσουλμάνοι υπήκοοι του οθωμανικού κράτους.

Οι ξένοι πλήρωναν το 1/10 της αξίας των εμπορευμάτων που μετέφεραν, αν δεν ήταν γνωστό το ποσό του τελωνειακού δασμού που θα εισέπρατταν οι κυβερνήσεις τους από τους Οθωμανούς. Διαφορετικά επέβαλλαν σε αυτούς τόσο τελωνειακό δασμό όσο και οι χώρες τους στους Οθωμανούς. Αν στα κράτη από τα οποία προέρχονταν οι Οθωμανοί απολάμβαναν ατέλεια, τότε απαλλάσσονταν και οι ξένοι έμποροι από την καταβολή τελωνειακών δασμών στην οθωμανική αυτοκρατορία.

Επιπλέον οι Σουλτάνοι επέβαλλαν τη «σπίντζα» ως φόρο αποβάθρας και οι βεζίρηδες το φόρο «καλιά ταμιρί» ως έκτακτη συνδρομή για την επιδιόρθωση των φρουρίων, όταν χρειαζόταν.

Επειδή η φορολογία ήταν πολύ βαριά, συχνά οι έμποροι προσπαδούσαν να την αποφύγουν με διάφορα τεχνάσματα, χρησιμοποιώντας απόκεντρα λιμάνια για τις φορτο-εκφορτώσεις των εμπορευμάτων τους.



Η πύλη του μόλου.

Ε) Ξένοι στο Ηράκλειο



Μέλη της παροικίας των ξένων.
(Από το βιβλίο των Π. Κόρπη-Π. Ρούσου «Οι ξένοι στο Ηράκλειο το 19^ο αι»).

Ήδη από το 1674, δηλαδή ένα χρόνο μετά την υπογραφή των νέων διομο-
λογήσεων μεταξύ Γαλλίας και Υψηλής Πύλης, άρχισαν να καταφτάνουν στο
νησί Γάλλοι εμπορευόμενοι και εμποροπλοίαρχοι. Ωστόσο μετά τους Ναπολε-
όντειους πολέμους το εμπόριο της Γαλλίας συρρικνώθηκε και οι Γάλλοι απο-
σύρθηκαν από το νησί για να επανέλθουν αργότερα.

Από τα πρώτα ήδη χρόνια της Τουρκικής κατάκτησης μεταφέρθηκαν στο
νησί και παρέμειναν εκεί Αιθίοπες, ελεύθεροι και απελεύθεροι, εργαζόμενοι
κυρίως ως μεταφορείς («χαμάληδες»), όπως μαρτυρείται από τα Τουρκικά
Αρχεία Ηρακλείου.

Το 1825-1845 παρατηρείται ένα νέο μεταναστευτικό ρεύμα προς την Κρήτη
και ιδίως προς το Ηράκλειο, που δεν σχετίζεται με το προηγούμενο, δηλαδή το
γαλλικό ρεύμα του 16^{ου} και 17^{ου} αι. προς την Ανατολική Μεσόγειο. Οι μετανά-
στες τώρα προέρχονται από τη Σμύρνη, τη Χίο, την Κωνσταντινούπολη, τη
Μάλτα, την Ιταλία. Ελάχιστοι έρχονται και από την Κεντρική Ευρώπη. Η ε-
γκατάσταση της αιγυπτιακής εξουσίας (1830-1840) που ήταν πιο εκσυγχρο-
νιστική από την τουρκική έπαιξε, φαίνεται, σημαντικό ρόλο γι' αυτές τις μετακι-
νήσεις. Μετά το 1875 ένα ακόμη μεταναστευτικό ρεύμα αυξάνει τον αριθμό

των ξένων στην πόλη. Το 1900 οι καθολικοί φτάνουν τους 160 στο Ηράκλειο.

Οι ξένοι αυτοί ασχολήθηκαν κυρίως με το εμπόριο, τις εξαγωγές δηλ. αγροτικών προϊόντων και τις εισαγωγές βιομηχανικών και βιοτεχνικών ειδών. Επίσης ασχολήθηκαν με τις ασφάλειες και τις ναυτιλιακές εργασίες. Άλλοι εργάστηκαν στις τράπεζες, στα υποπροξενεία των Μ. Δυνάμεων, στην αγγλική εταιρεία τηλεγράφου, ορισμένοι στον οθωμανικό κρατικό μηχανισμό ως γιατροί, φαρμακοποιοί, μηχανικοί κ.λπ. Δεν έλειπαν, βέβαια, και άλλοι επαγγελματίες, όπως ψαράδες, καλλιτέχνες, φωτογράφοι, ξενοδόχοι, κ.α.



(Από το βιβλίο του Μ. Δουλγεράκη «Επιστροφή στο Μεγάλο Κάστρο»).

Τα ισχυρότερα μέλη της παροικίας των ξένων αντιστάθηκαν στην απορρόφησή τους από το Κρητικό περιβάλλον. Διατήρησαν μεταξύ τους μια «ταξική συνοχή αστικού χαρακτήρα». Τα σπίτια τους βρίσκονταν γύρω από το λιμάνι, στην οδό 25^{ης} Αυγούστου και τις παρόδους της, «τα Φράγκικα» όπως λέγονταν. Εκεί ασκούσαν και τις επαγγελματικές τους δραστηριότητες και γύρω από αυτήν βρίσκονταν και τα προξενεία. Η τοπική κοινωνία ήταν ανοιχτή σ' αυτούς μέχρι και το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και εύκολα εντάχθηκαν σ' αυτήν. Στο Ηράκλειο λειτουργούσε μάλιστα και Γαλλική σχολή καλογραγιών, όπου το 1923 φοιτούσαν 200 μαθήτριες, όχι μόνο καθολικές.

ΑΙΓΥΠΤΙΟΚΡΑΤΙΑ

1830-1840



(Από το βιβλίο του Μ. Δουλγεράκη «Επιστροφή στο Μεγάλο Κάστρο»)

Το σύντομο διάστημα της Αιγυπτιοκρατίας στην Κρήτη ο Μωχάμετ Άλι, ο αναμορφωτής της Αιγύπτου, ο οποίος είχε συνεργαστεί με τους Έλληνες κατοίκους της για να αναπτύξει τη βαμβακοκαλλιέργεια που έγινε η βάση της αιγυπτιακής οικονομίας, ακολούθησε ανάλογη αναπτυξιακή πολιτική και στην Κρήτη.

Πρώτα από όλα διέταξε να επισκευαστούν τα λιμάνια. Μόνο για το λιμάνι του Ηρακλείου διέθεσε 575.000 γρόσια. Το ενδιαφέρον αυτό σχετίζεται ίσως και με το γεγονός πως η διοίκηση της Κρήτης από το Μουσταφά Ναϊλή πασά επιβλεπόταν από την Αγγλία και τη Γαλλία που ενδιαφέρονταν για τα εμπορικά και στρατηγικά συμφέροντά τους στην περιοχή.

Ο Μωχάμετ Άλι φρόντισε να ενθαρρύνει τους γεωργούς και να τους ενισχύσει, ώστε να αυξηθεί η γεωργική παραγωγή. Τροποποίησε το φορολογικό σύστημα, εκσυγχρόνισε τα ελαιοτριβεία, προστάτευσε νομοθετικά την παραγωγή.

Επειδή θεωρούσε ότι η διοίκηση θα είχε μεγαλύτερα κέρδη από την επιβολή του μονοπωλίου στο εμπόριο, παραχώρησε σε μερικά άτομα προνόμια μονοπωλίου των καπνών, του κεριού, του καφέ, των κάρβουνων. Μόνο το εμπόριο των πιάτων, των δερμάτων και του κρασιού ήταν ελεύθερο, αλλά και πάλι περιοριζόταν στα χέρια λίγων.

Όσον αφορά τους τελωνειακούς δασμούς, εξίσωσε τα τέλη που κατέβαλαν όλες οι Μεγάλες Δυνάμεις στο 3%. Το ίδιο ίσχυσε και για τους χριστιανούς και τους μουσουλμάνους. Έτσι μειώθηκαν οι δασμοί για τους χριστιανούς κατά 1%, ενώ αυξήθηκαν αντίστοιχα για τους μουσουλμάνους.

Από την Κρήτη εξάγονταν τότε για την Ευρώπη και τα νησιά του Αιγαίου λάδι, σαπούνια, μέλι, κερί, πορτοκάλια, λεμόνια, μετάξι, μαλλιά, δέρματα, χαρούπια, αμύγδαλα, σταφίδα, τυριά, στάρι και κριθάρι, καρποί βελανιδιάς. Οι μεγαλύτερες εξαγωγές γίνονταν προς την Αίγυπτο.

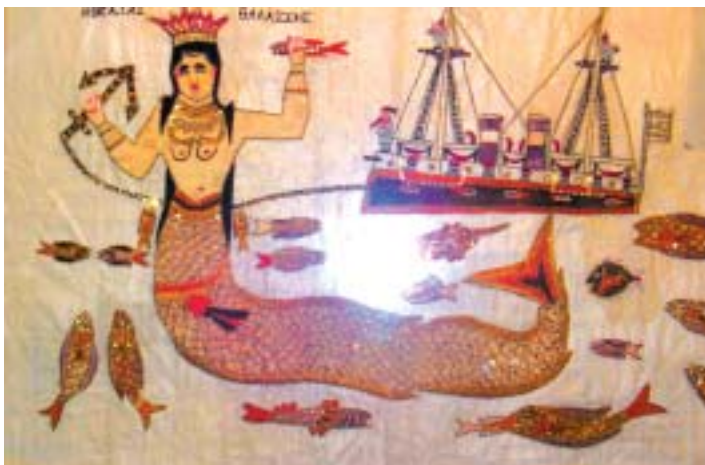


Ιστορικό Μουσείο,
Ακρόπρωρο ιστοιοφόρου,
τέλη 19ου αι.

Οι μεγαλύτερες ποσότητες λαδιού (το 99%) εξαγόταν ακόμη τότε στη Γαλλία. Η Αγγλία αγόραζε τα 2/3 της παραγωγής βελανιδιών και συναγωνιζόταν την Αίγυπτο για την απόκτηση των καρπών της βελανιδιάς, αν και οι Αιγύπτιοι ήταν αυτοί, που δίδαξαν στους Κρητικούς τη συλλογή και επεξεργασία αυτών των καρπών για βαφική ύλη. Ο Μωχάμετ Άλι ενθάρρυνε επίσης την σπογγαλιεία και φρόντισε να διδαχτούν οι Κρητικοί την εξαγωγή κοραλλιών. Από τα παράλια του νησιού εξάγονταν τρία χρώματα κοραλλιών.

Το αποτέλεσμα αυτού του ενδιαφέροντος ήταν να αυξηθούν πολύ οι εξαγωγές. Μόνο το 1838 οι εξαγωγές από το νησί αυξήθηκαν κατά 30.000 λίρες σε σχέση με το 1837, όπως αναφέρει ο πρόξενος της Αγγλίας Ongley, ενώ οι εισαγωγές παρέμειναν σταθερές.

Παράλληλα όμως είχε αναπτυχθεί πολύ το λαθρεμπόριο και ο Μωχάμετ Άλι πήρε αυστηρά μέτρα εναντίον των Άγγλων και κάθε άλλης υπηκοότητας λαθρέμπορων.



Ιστορικό Μουσείο, Κέντημα λαϊκής τέχνης με θέμα το μύθο της γοργόνας.

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΑ ΝΕΟΤΕΡΑ ΧΡΟΝΙΑ



Αξιωματικοί και πλοία των Μ. Δυνάμεων έξω από το λιμάνι
(Από το βιβλίο του Μ. Δουλγεράκη «Επιστροφή στο Μεγάλο Κάστρο»)

Το 1898 με το νέο πολίτευμα (Κρητική Πολιτεία, 1898-1913) το νησί μπήκε σε τροχιά αναδημιουργίας και εκσυγχρονισμού. Εκείνη την περίοδο προγραμματίστηκαν σημαντικά έργα υποδομής και ανάμεσά τους η κατασκευή και επέκταση του λιμανιού προκειμένου να αποκτήσει προσήνεμο και υπήνεμο μόλο.



Η Δυτική πλευρά του λιμανιού πριν τον εκσυγχρονισμό του
(Από το βιβλίο του Μ. Δουλγεράκη «Επιστροφή στο Μεγάλο Κάστρο»)

Στην αρχή του 20ου αιώνα, με 900 ατμόπλοια και 250 ιστιοφόρα να καταπλέουν ετησίως από την Αλεξάνδρεια, τη Βηρυτό, τη Σμύρνη, την Τεργέστη, την Βενετία, την Μασσαλία, το Λονδίνο, το Αμβούργο το λιμάνι του Ηρακλείου είχε καθιερωθεί ως Διεθνές Κέντρο Εμπορίου.

Το 1903 η τότε κυβέρνηση εισηγήθηκε στην Κρητική Βουλή το νόμο «Περί Λιμενικών Ταμείων», ο οποίος ψηφίστηκε το 1913 και η κυβέρνηση προχώρησε στην ίδρυση των Λιμενικών Ταμείων των πόλεων.



Ανατολική πλευρά του λιμανιού και ο πρώτος δυτικός λιμενοβραχίονας.
(Από το βιβλίο της Χρ. Τζομπανάκη «Θαλασσινή Τριλογία του Χάνδακα»).

Η προσπάθεια όμως εξοικονόμησης χρημάτων για την κατασκευή λιμενικών έργων τορπιλίστηκε από τις Μεγάλες Δυνάμεις. Ωστόσο, παρά τις δυσκολίες, η κρητική κυβέρνηση ανέθεσε στο διάσημο Γάλλο λιμενολόγο Κελενέκ την εκπόνηση των σχεδίων κατασκευής του λιμανιού και αυτός τα παρέδωσε το 1908. Αν και επιβλήθηκαν έκτακτοι τελωνειακοί δασμοί για την εξοικονόμηση των απαραίτητων πόρων για την εκτέλεση των σχεδιαζόμενων έργων, αυτοί δεν εισπράττονταν εξαιτίας της άρνησης των ξένων υπηκόων. Έτσι τα σχέδια έμειναν ανεφάρμοστα λόγω της έλλειψης χρημάτων αλλά και των φυσικών αντιξοοτήτων. Η θάλασσα χαλούσε ό,τι φτιαχνόταν, ενώ υπήρχε μεγάλη δυσκολία και στην εξασφάλιση και μεταφορά των υλικών. Τότε καταστράφηκαν και οι πύλες του Μόλου και των Νεωρίων.



Η βόλτα στο λιμενοβραχίονα
(Από το βιβλίο του Μ. Δουλγεράκη «Επιστροφή στο Μεγάλο Κάστρο»)

Το 1913 έγινε η ένωση της Κρήτης με την Ελλάδα και ο Ελευθέριος Βενιζέλος διέταξε την ίδρυση ειδικού Ταμείου για το λιμάνι του Ηρακλείου, το οποίο άρχισε να εισπράττει έσοδα από το Φεβρουάριο του 1914.



Το λιμάνι στις αρχές του 20^{ου} αι
(Από το βιβλίο του Μ. Δουλγεράκη «Επιστροφή στο Μεγάλο Κάστρο»)

Επίσης ο Βενιζέλος εξουσιοδότησε τον Λουκά Ρούφο Κανακάρη, Γενικό Διοικητή Κρήτης, να καλέσει μεταξύ άλλων και Γάλλους μηχανικούς. Μεταξύ αυτών ήταν και ο Ζουρντώ, ο οποίος προέβη σε σημαντικές τροποποιήσεις του σχεδίου του Κελενέκ για το λιμάνι. Στο μεταξύ ξέσπασε ο Α΄ παγκόσμιος πόλεμος και στη συνέχεια τα γεγονότα σχετικά με τη Μ. Ασία κι έτσι τα σχέδια έμειναν για άλλη μια φορά στα συρτάρια.

Τον Απρίλιο του 1921 και αφού έγιναν τροποποιήσεις στις μελέτες του Κελενέκ, η Αγγλική εταιρεία «Sir Robert Mc ALPINE et sons» μετά από διαπραγματεύσεις με εκπροσώπους της Λιμενικής Επιτροπής αναλαμβάνει το έργο κατασκευής και επέκτασης του λιμανιού, προϋπολογισμού 18.000.0000 δρχ. Όμως, παρά την αύξηση των λιμενικών δασμών, για να καλυφθούν τα έξοδα συνάφθηκαν κατά περιόδους και πολλά δάνεια.



Άποψη του λιμανιού και των τειχών όταν άρχισαν τα έργα εκσυγχρονισμού.

Το Μάρτιο του 1931 η MC ALPINE παρέδωσε το έργο που περιλάμβανε ένα προσήνεμο λιμενοβραχίονα μήκους ενός περίπου χιλιομέτρου (980μ) και ένα υπήνεμο αντιβραχίονα 575μ. που στοίχισαν 161.752.411 δραχμές, λύνοντας έτσι σε σημαντικό βαθμό χρόνια προβλήματα του λιμανιού.



Η κατασκευή της νέας προβλήτας στη θέση του μικρού Κούλε.

Μετά την κατασκευή των δύο λιμενοβραχιόνων, για να βελτιωθούν οι φοροτοεκφορτωτικές και αποθηκευτικές δυνατότητες, υπήρξε ανάγκη να κατασκευαστούν κρηπιδώματα για να πλευρίζουν τα πλοία και κατάλληλα οικήματα αποθήκευσης και εκτελωνισμού των εμπορευμάτων, καθώς και μηχανικές εγκαταστάσεις.



Το λιμάνι και το πλοίο «Αγγέλικα».
(Από το βιβλίο του Μ. Παπαδάκη «Το λιμάνι του Ηρακλείου»).

Τα έργα αυτά άρχισαν να κατασκευάζονται το 1936 και ολοκληρώθηκαν μέχρι την έναρξη του πολέμου το 1940. Για την επέκταση του λιμανιού κατεδαφίστηκαν ο ημιπρομαχώνας των Νεωρίων, το μεγαλύτερο μέρος των ανατολικών Νεωρίων και τμήμα του Βυζαντινού και του Ενετικού τείχους.



(Από το βιβλίο του Μ. Δουλγεράκη «Επιστροφή στο Μεγάλο Κάστρο»)

Το Μάιο του 1936, μάλιστα, που η Λιμενική επιτροπή αποφάσισε την κατεδάφιση του μικρού Κούλε το γεγονός χαιρετίστηκε με ενθουσιασμό από τις εφημερίδες της εποχής. «Έτσι θα εύρουν εργασίαν άνω των εκατό χιλιάδων εργατών ημερησίως» γράφει η εφημερίδα «Ίδη» στις 30/5/36.



(Από το βιβλίο του Μ. Δουλγεράκη «Επιστροφή στο Μεγάλο Κάστρο»)

Κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου το λιμάνι έπαθε σοβαρότατες ζημιές, ιδίως κατά το βομβαρδισμό του 1941 στη μάχη της Κρήτης. Χάρη στις προσπάθειες Ηρακλειωτών και την καταβολή τεράστιων χρηματικών ποσών στους Γερμανούς απέφυγε την ανατίναξη και ολοσχερή καταστροφή του κατά την αποχώρηση των κατακτητών.

Μετά την απελευθέρωση, το 1945, το λιμάνι ξεκίνησε νέα πορεία ανάπτυξης με στόχο να καταστεί ένα από τα πιο σύγχρονα Ευρωπαϊκά λιμάνια συμβάλλοντας τα μέγιστα στην ανάπτυξη όλου του νομού και της Κρήτης γενικότερα.



Το λιμάνι με τον Κούλε και το πλοίο «Αγγέλικα» (1954).
(Από το βιβλίο του Μ. Παπαδάκη «Το λιμάνι του Ηρακλείου»).

Το 1962 ολοκληρώθηκαν τα κρηπιδώματα από την προβλήτα του μικρού Κούλε μέχρι την προβλήτα Ι του λιμανιού, ενώ το 1964 άρχισαν τα έργα για τη δημιουργία νέας λιμενολεκάνης, έγιναν εκβαθύνσεις και κατασκευάστηκαν οι προβλήτες 1, 2, 3 και 4. Παράλληλα εκσυγχρονίστηκε με μηχανικό εξοπλισμό, όπως είναι οι γερανοί μεγάλης ανυψωτικής δύναμης για την φορτοεκφόρτωση containers και βαρέων φορτίων.

Σήμερα το λιμάνι του Ηρακλείου αποτελεί σημαντικότερο τουριστικό αλλά και εμπορικό κόμβο, ο οποίος όμως οφείλει να αναβαθμιστεί και να αναμορφωθεί, ώστε να ανταποκρίνεται στις υψηλές ευρωπαϊκές απαιτήσεις.



(Από το βιβλίο του Μ. Παπαδάκη «Το λιμάνι του Ηρακλείου».)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βιβλία – Άρθρα

1. Αλεξίου Λευτέρης, «Στο παλιό λιμάνι του Ηρακλείου φεύγοντας για το Μέτωπο», περ. Παλίμψηστον της Βικελαίας Δημοτικής Βιβλιοθήκης Ηρακλείου, Τεύχος 9-10, Δεκ. 1989 – Ιαν. 1990.
2. Αλεξίου Στυλιανός, Εισαγωγή, Ανθολόγηση και Σημειώματα, Κρητική Ανθολογία (ΙΕ΄ - ΙΖ΄ αιώνας) Δεύτερη Έκδοση, Εταιρεία Κρητικών Ιστορικών Μελετών, Ηράκλειον Κρήτης 1969.
3. Απολογισμός Δραστηριοτήτων Λ.Ε. 1993-1996, Λιμενικού Ταμείου Ηρακλείου Δ.Τ.Υ., Φεβρουάριος 1997.
4. Αριστόδημος, Ένα ταξίδι στην Κρήτη με ζωγραφίες του Αριστόδημου, Ευρετήριο, Βικελαία Δημοτική Βιβλιοθήκη, Χορηγία Τέχνη και Τεχνική Α.Τ.Ε., Ηράκλειο 1993.
5. Γαλανάκη Ρέα, Ομόκεντρα Διηγήματα, εκδ. Άγρα, Αθήνα 1986.
6. Γαλανάκη Ρέα, Ο Βίος του Ισμαήλ Φερικ Πασά, Spina nel cuore, Μυθιστόρημα, εκδ. Άγρα, 1989 (2000).
7. Γαλανάκη Ρέα, Ο αιώνας των Λαβυρίνθων, εκδ. Καστανιώτη, 11^η έκδοση, Αθήνα 2002.
8. Δημάκης Μηνάς, Στο τελευταίο σύνορο, Αθήνα 1950.
9. Δημοπούλου Νότα, «Workshops and Craftsmen in the harbor-town of Knossos at Poros - Katsambas», in R. Lafineur and P. P. Betancourt (ed.), Τέχνη, Craftsmen, Craftswomen and Craftsmanship in the Aegean Bronze Age (Aegaeum 16): 4-33, 4-38, Liege and Austen 1997.
10. Ελύτης Οδυσσέας, «Προσανατολισμοί», «Το Άξιον Εστί», τόμος Ποίηση, εκδ. Ίκαρος, Αθήνα 2002.
11. Δουλγεράκης Μανώλης, Επιστροφή στο Μεγάλο Κάστρο, Το Ηράκλειο και ο νομός του τα χρόνια 1890-1920, Ηράκλειο 1998.
12. Ετήσιο Δελτίο Χρήσης 2003, Μινωικές Γραμμές Α.Ν.Ε. έκδ. Minoan Lines, 2003.
13. Θεοτόκης Σ., «Ιάκωβος Φωσκαρίνης ή η Κρήτη το 1570», Επετηρίς Εταιρείας Κρητικών Σπουδών, том. Α΄, σσ. 186-206, Αθήνα 1938.
14. Καθβαδίας Νίκος, Η Βάρδια, εκδ. Κέδρος, Αθήνα 1976.
15. Καζαντζάκη Γαλάτεια, Άνθρωποι και Υπεράνθρωποι, εκδ. Πυξίδα, Αθήνα 1957.
16. Καζαντζάκης Νίκος, Ο καπετάν Μιχάλης, εκδ. Μαυρίδης, Αθήνα 1953
17. Καζαντζάκης Νίκος, Αναφορά στον Γκρέκο, εκδ. Ελένης Καζαντζάκη, Γ΄ έκδοση, Αθήνα 1965.
18. Καλομενόπουλος Ν., «Η Κρήτη κατά τους Βυζαντινούς χρόνους», Επετηρίς Εταιρείας Κρητικών Ιστορικών Σπουδών, том. Α΄, σσ 143-164, Αθήνα 1938.

19. Κρήτη – Αίγυπτος, Πολιτιστικοί δεσμοί τριών χιλιετιών, Κατάλογος, επιστ. επιμέλεια Αλ. Καρέτσου, Μαρία Ανδρεαδάκη – Βλαζάκη με τη συνεργασία του Ν. Παπαδάκη, Αρχαιολογικό Μουσείο Ηρακλείου, Ηράκλειο 2000.
20. Λιοντάκης Χριστ., επιλογή κειμένων, Μια Πόλη στη Λογοτεχνία, Ηράκλειο, εκδ. Μεταίχμιο, Λογοτεχνία, Αθήνα 2001.
21. Λιοντάκης Χριστ., Ο Μινώταυρος μετακομίζει, εκδ. Καστανιώτη, Αθήνα 1996.
22. Μητσοτάκη Κλαίρη, Μετάλλια, εκδ. Άγρα, Αθήνα 1993.
23. Μίλλερ Χένρυ, Ο κολοσσός του Μαρουσιού, μετάφραση Μιχ. Δαφέρμος, εκδ. Κάκτος, Αθήνα 1981.
24. Μιχαλόπουλος Δημήτρης, Ελληνικά πλοία του Μεσαίωνα, εικονογράφηση Αντώνη Μιλάνου, εκδ. Ευρώπη.
25. Μπουοντελμόντι Χριστ., Ένας γύρος στην Κρήτη στα 1415, μετάφραση Αποσκήτη Μάρθα, έκδ. Συλλόγου Πολιτιστικής Ανάπτυξης Ηρακλείου, Ηράκλειο 1971.
26. Ξανθουδίδης Στ., Χάνδαξ – Ηράκλειο, Ιστορικά σημειώματα, επιμ. και συμπληρωματικές σημειώσεις Στ. Αλεξίου, Ηράκλειο 1964.
27. Ξηρουχάκης Αγαθάγγελος, Το εμπόριον της Βενετίας μετά της Ανατολής, Επετηρίς Εταιρείας Κρητικών Σπουδών, τομ. Α΄, σσ. 17-61, και τομ. Γ΄, σσ. 241 – 296, Αθήναι 1938.
28. Παπαδάκης Μανόλης, Το λιμάνι του Ηρακλείου, Εικόνες, Ηράκλειο 2004.
29. Ρασέντ Ζενάπ Ισματ, δρ., Η Κρήτη υπό την Αιγυπτιακή εξουσίαν, 1830-1840, μετάφραση Ευγένιου Μιχαηλίδη, επιμ. έκδ. Στ. Σπανάκης, έκδ. Συλλόγου Πολιτιστικής Αναπτύξεως Ηρακλείου, Ηράκλειον Κρήτης 1978.
30. Ρούσος Πέτρος π.- Κόρης Παύλος, Οι ξένοι στο Ηράκλειο το 19^ο αι. και το παλιό κοιμητήριο των καθολικών, Ίδρυμα Ιστορικών Μελετών Καθολικής Επισκοπής Κρήτης, εκδ. Μικρός Ναυτίλος, Ηράκλειο 2001.
31. Σήφακας Γ. Α., «Η υπό των Αράβων κατάκτησις της Κρήτης», Επετηρίς Εταιρείας Κρητικών Σπουδών, τομ. Β΄, σσ. 20-80, Αθήναι 1939.
32. Σήφακας Γ. Α., «Το υπό των Τούρκων εισαχθέν εις Κρήτην φορολογικόν σύστημα», Επετηρίς Εταιρείας Κρητικών Σπουδών, τομ. Γ΄, σσ. 156-178, Αθήναι 1940.
33. Σπανάκης Στέργιος, Το Ηράκλειο στο πέρασμα των αιώνων, έκδ. Δήμου Ηρακλείου, 1990.
34. Σταυράκης Νίκος, Στατιστική του πληθυσμού της Κρήτης μετά διαφόρων γεωγραφικών, ιστορικών, αρχαιολογικών, εκκλησιαστικών κ.λπ. ειδήσεων περί της νήσου, Αθήναι 1890.
35. Σταυρινίδης Νίκος, Η τελευταία περίοδος της πολιορκίας του Μ. Κάστρου, Ο ερχομός του Κιοπρουλή στην Κρήτη, Ηράκλειον, 1979.
36. Σταυρινίδης Νίκος, Μεταφράσεις Τουρκικών Ιστορικών Εγγράφων αφορώντων εις την ιστορίαν της Κρήτης, τομ. Α΄, Βικελαία Δημοτική Βιβλιοθήκη

- κη, εκδ. δαπάνη Υπ. Πολιτισμού και Επιστημών, Ηράκλειο Κρήτης, 1975 κ.ε.
37. Σύγχρονοι Κρητικοί Ποιητές, εκδ. Μπαρμπουνάκη, Θεσσαλονίκη χ.χ.
 38. Σφακιανάκης Άρης, «Το Μεγάλο Κάστρο», εφημ. Ελευθεροτυπία, «Βιβλιοθήκη», 15 Αυγούστου 2000.
 39. Σφακιανάκης Γιάννης, Νύχτες χωρίς δημιουργία, συλλογή διηγημάτων, εκδ. Γκοβόστης, Αθήνα 1936.
 40. Τζομπανάκη Χρ., Θαλασσινή Τριλογία του Χάνδακα. Το λιμάνι, τα νεώρια, το φρούριο της θάλασσας, εκδ. Τυποκρέτα, Ηράκλειο.
 41. Τιμή στην Κρήτη, 1884-1984, έκδ. Δήμου Ηρακλείου και Scuola Archeologica Italiana di Atene, επιμ. Antonino Di Vita, N. Πανναδάκη, Vinc. La Rosa, M. Ant. Rizzo, εισαγωγή Ant. Di Vita, Ηράκλειο 1984.
 42. Το Ηράκλειο και ο νομός του, έκδ. Νομαρχίας Ηρακλείου, Ηράκλειο 1971.
 43. Tournefort, de, Joseph Pitton, Ταξίδι στην Κρήτη και τις νήσους του Αρχιπελάγους, 1700-1702, μετάφραση – εισαγωγή Μάκης Απέργης – Ειρήνη Λυδάκη, Παν. Εκδ. Κρήτης, Ηράκλειο 2003.
 44. Χρηστάκης Γ. Γιάννης, Το Ηράκλειο και το λιμάνι του στο πέρασμα των αιώνων, εκδ. Λογοτεχνικού Συνδέσμου Ηρακλείου, Σειρά Πεζογραφία, αρ. 5, Ηράκλειο 2002.
 45. Ψυχογιός Κωστής, επιμέλεια, Κρήτη και Ευρώπη, Συγκρίσεις, συγκλίσεις και αποκλίσεις στη λογοτεχνία, Πρακτικά Α΄ Διεθνούς Επιστημονικού Συνεδρίου, Κέντρο Κρητικής Λογοτεχνίας, Βαρβάροι Κρήτης 2001.

ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ - ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ

1. Κρητικά Χρονικά, Τετραμηνιαία Επιστημονική Έκδοσις, εκδ. Ανδρ. Γ. Καλοκαιρινός, έτος Α΄, Μάιος – Αύγουστος 1947, τεύχος ΙΙ, Ηράκλειον Κρήτης, 1947.
2. Κρητικά Χρονικά, Τετραμηνιαία Επιστημονική Έκδοσις, εκδ. Ανδρ. Γ. Καλοκαιρινός, έτος Γ΄, Σεπτέμβριος – Δεκέμβριος 1949, τεύχος ΙΙΙ, Ηράκλειον Κρήτης, 1947.
3. Κρητικά Χρονικά, τόμος ΙΕ΄ - ΙΣΤ΄, Πεπραγμένα του Α΄ Διεθνούς Κρητολογικού Συνεδρίου, εκδ. Ανδρ. Γ. Καλοκαιρινός, 1961-1962, Ηράκλειον Κρήτης.
4. Μεταφράσεις Τουρκικών Ιστορικών Εγγράφων, αφορώντων εις την ιστορίαν της Κρήτης υπό Ν. Σ. Σταυρινίδου, έκδ. δαπάνη Υπ. Πολιτισμού και Επιστημών, Βικελαία Δημοτική Βιβλιοθήκη Ηρακλείου, Ηράκλειον Κρήτης 1975 κ.ε.
5. Εφημ. Μίνως, 30-6-1884.
6. Εφημ. Κρητικά Νέα, 14, 15 και 16-10-1935.
7. Εφημ. Δράσις, 14-10-1954.

8. Εφημ. Μεσόγειος, 6-11-1970.
9. Εφημ. Πατρίς, 1-12-1977.
10. Εφημ. Πατρίς, 30-4-1999.
11. Εφημ. Μεσόγειος, 5-10-2000.

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

1. www.porthera.klion.gr/olh.php
2. www.crete.tournet.gr
3. www.heraklion-city.gr
4. www.netalbum.gr

Εργάστηκαν οι μαθητές:

- *Χαράλαμπος Δραμουντάνης (Α4)*
- *Νίκος Καστρινάκης (Α4)*
- *Δέσποινα Κρέη (Α2)*
- *Νεφέλη Βαρουχάκη (Α1)*
- *Γιώργος Βίγλας (Α1)*
- *Νίκος Γαλανάκης (Α1)*
- *Ευτυχία Μαρή (Α2)*
- *Δήμητρα Καλωσυνάκη (Γ3)*
- *Σοφία Λιαντράκη (Α2)*
- *Αναστασία Καμπουράκη (Α1)*
- *Γιώργος Κοτσυφός (Α1)*
- *Ανδρέας Καλοκαιρινός (Β1)*
- *Δέσποινα Ρεμεδιάκη (Α5)*

Οι φωτογραφίες από το Αρχαιολογικό Μουσείο είναι του Σπύρου Σφακιανάκη (Γ5), ενώ από το Ιστορικό Μουσείο Ηρακλείου είναι του Αλέξη Ξενάκη (Β3).

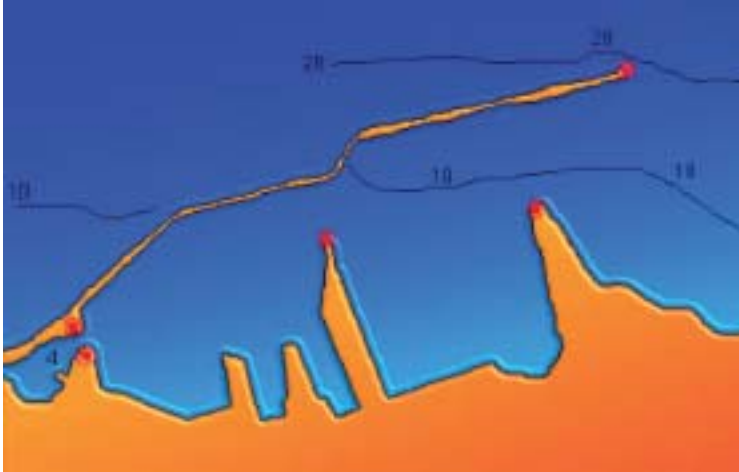
Το λιμάνι του Ηρακλείου σήμερα



Αεροφωτογραφία του ενετικού λιμανιού του Ηρακλείου.
(Από το βιβλίο της Χρ. Τζομπανάκη «Θαλασινή Τριλογία του Χάνδακα»).

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΗΜΕΡΑ

Το λιμάνι του Ηρακλείου σήμερα είναι το τρίτο σε μέγεθος λιμάνι της χώρας μετά τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη και το δεύτερο σε κίνηση μετά το λιμάνι του Πειραιά. Έχει το μεγαλύτερο σε μήκος τεχνητό λιμενοβραχίονα στη Μεσόγειο μήκους 2,5 χιλιομέτρων, εσωτερικούς και εξωτερικούς μόλους συνολικού μήκους περίπου 7.700 μέτρων, τρεις λιμενολεκάνες με επιφάνεια 827.000 m². και πέντε προβλήτες.



Χαρακτηριστικά Προβλητών

Ενετικό Λιμάνι

Συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων: 700 μέτρα.

Προβλήτα Νο I

Συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων: 386 μέτρα.

Προβλήτα Νο II

Συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων: 482 μέτρα.

Προβλήτα Νο III

Συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων: 959 μέτρα.

Προβλήτα Νο IV

Συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων: 851 μέτρα.

Προβλήτα Νο V

Συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων: 380 μέτρα.

Εξοπλισμός: Διαθέτει επτά ηλεκτροκίνητους γερανούς σε σιδηροτροχιές με ανυψωτικές ικανότητες από 6.3 ως 45 τόνους. Δύο ηλεκτροκίνητους σε ελαστικά επίσωτρα γερανούς ανυψωτικής ικανότητας 80 έως 100 τόνων, τέσσερα οχήματα μεταφοράς και στοίβασης containers ανυψωτικής ικανότητας 32, 40, και 45 τόνων αντίστοιχα. Έξι περονοφόρα οχήματα διακίνησης φορτίων και δύο ελκυστήρες με ρυμουλκούμενα.



Παρεχόμενες υπηρεσίες:

- Παρέχει τη δυνατότητα φορτοεκφόρτωσης, στοίβασης και διακίνησης εμπορευμάτων, φύλαξης τους σε υπαίθριους και στεγασμένους χώρους.
- Λειτουργία Ελεύθερης Ζώνης για διαμετακόμιση.
- Παροχές νερού και ρεύματος στις περισσότερες προβλήτες.
- Δύο σταθμούς για την εξυπηρέτηση των επιβατών.
- Δυνατότητα τροφοδοσίας από εξειδικευμένες επιχειρήσεις της πόλης.
- Δυνατότητα επισκευών και συντηρήσεων για ηλεκτρικά υδραυλικά, ηλεκτρονικά δίκτυα των πλοίων.
- Δυνατότητα επισκευών σε μικρά αλιευτικά σκάφη και σκάφη αναψυχής.

Κίνηση: Εξυπηρετεί τη μετακίνηση ενός συνεχώς αυξανόμενου αριθμού επιβατών, αυτοκινήτων, εμπορευμάτων και τουριστών. Στην αύξηση της κίνησης του λιμανιού έχουν βοηθήσει πολύ οι υποδομές που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια στο λιμάνι, όπως ομολογούν όλοι οι άμεσα ενδιαφερόμενοι: οι καινούριες προβλήτες, οι καινούριοι γερανοί και γενικά η εξασφάλιση της δυνατότητας να προσεγγίζουν μεγαλύτερα πλοία και να μεταφέρονται περισσότερα εμπορεύματα. Ο κ. Π. Πετρίδης, ναυτικός πράκτορας, επιβεβαιώνει ότι αυτή τη στιγμή το λιμάνι του Ηρακλείου έχει διασύνδεση με όλα τα λιμάνια του κόσμου.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Ο.Λ.Η., οι εισαγωγές εμπορευμάτων το 1998 ανέρχονταν σε 1.948.295 τόνους, το 1999 ήταν 1.974.488, το 2000 ήταν 2.122.728, το 2001 ήταν 2.316.943 και το 2002 ήταν 2.350.000 τόνοι. Οι εξαγωγές επίσης αυξάνονται σταθερά. Το 1998 ήταν 563.395 τόνοι, το 1999 ήταν 628.974, το 2000 ήταν 641.565, το 2001 ήταν 694.578 και το 2002 ήταν 705.000 τόνοι.

Ανάλογη είναι η διακύμανση της κίνησης πλοίων και επιβατών:

ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ - ΠΛΟΙΩΝ 1998-2002				
Έτος	Αποβ/ντες Επιβάτες	Επιβ/ντες Επιβάτες	Σύνολο	Πλοία
1998	682.800	669.522	1.352.322	3.262
1999	605.231	594.734	1.199.965	3.055
2000	657.911	646.909	1.304.820	3.078
2001	819.029	813.341	1.632.370	3.010
2002	916.815	905.257	1.822.072	3.100

Ειδικά η γραμμή Ηρακλείου – Πειραιά είναι μία γραμμή που η κ. Μωυσιάδη των Μινωικών Γραμμών τη χαρακτηρίζει γραμμή «λεωφορείου», καθώς ο κόσμος μετακινείται όλο το χρόνο κάθε μέρα, δεν περιμένει να πάει μόνο διακοπές. Έτσι οι Μινωικές Γραμμές και η ANEK με τα καθημερινά δρομολόγια που έχουν εξυπηρετούν πολύ τις ανάγκες του επιβατικού κοινού. Μόνο μέσω των Μινωικών Γραμμών, όπως μας ανέφεραν, το 2004 μετακινήθηκαν 900.000 επιβάτες, 110.000 Ι.Χ. και 56.000 φορτηγά στη γραμμή Ηρακλείου – Πειραιά και 170.000 επιβάτες, 14.600 Ι.Χ. και 9.000 φορτηγά στη γραμμή Ηρακλείου – Θεσσαλονίκης. Εξάλλου με την αγορά των καινούργιων τους πλοίων έγινε μια ουσιαστική κίνηση για ν' απολαμβάνουν οι επιβάτες το καλύτερο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους. Σήμερα, με τα καινούρια γρήγορα πλοία που χρησιμοποιούνται, η μεταφορά συνδέεται πια με την ασφάλεια, την ποιότητα και την ταχύτητα. Επίσης αυτά τα πλοία έχουν καλύτερη αντιμετώπιση στη ρύπανση του περιβάλλοντος λόγω της καινούριας τεχνολογίας τους.



Οικονομική σημασία: Ανυπολόγιστη είναι η σημασία του λιμανιού για την οικονομική ζωή της πόλης, καθώς μέσω αυτού διακινείται το σύνολο σχεδόν των εξαγόμενων από το νησί προϊόντων, κυρίως αγροτικών (λάδια, κρασιά, σταφίδα, σταφύλια, κηπευτικά, βότανα, αλλά και κεραμικά, πλαστικά κ.α.), και εφοδιάζεται η εσωτερική αγορά με κάθε είδους αγαθά.

Τα κέρδη του κράτους από το λιμάνι του Ηρακλείου είναι ιδιαίτερα μεγάλα. Μόνο από το Τελωνείο Ηρακλείου (χωρίς δηλαδή να υπολογίσουμε τις εισπράξεις από τα τέλη στα εισιτήρια, τον ελλιμενισμό σκαφών και άλλα έσοδα) ήταν $_137.884.930,68$ το 2004.

Επίσης από το λιμάνι ζουν περίπου 1000 οικογένειες εργαζόμενων σε αυτό. Πολύ περισσότεροι είναι εκείνοι που απασχολούνται σε συναφείς με τη λειτουργία του λιμανιού εργασίες (ναυτικοί πράκτορες, εκτελωνιστές κ.λπ.). Μόνο οι Μινωικές Γραμμές απασχολούν 1.159 εργαζόμενους συνολικά.

Μεγάλα είναι τα κέρδη και των ατμοπλοϊκών εταιρειών, αν και αυτά, βέβαια, εξαρτώνται όχι μόνο από τη δυναμική του λιμανιού του Ηρακλείου, αλλά και από την οικονομική πολιτική των επιχειρήσεων. Σύμφωνα με τα οικονομικά στοιχεία των ετών 2001 – 2003 που παρουσίασαν λ.χ. οι Μινωικές Γραμμές, το σύνολο του κύκλου των εργασιών τους στις γραμμές εσωτερικού παρουσίασε αύξηση από 49,92 το 2001 σε 58,71 το 2003, ενώ το 2004 τα λειτουργικά τους κέρδη αυξήθηκαν κατά 12,7% έναντι του 2003.

Αλιεία: Στο λιμάνι του Ηρακλείου είναι νηολογημένες 3.887 βάρκες, από τις οποίες οι 3.000 περίπου είναι ενεργές. Από αυτές οι 190 περίπου είναι επαγγελματικές. Ανάμεσά τους είναι 1 μηχανότρατα, 1 γρι – γρι, 1 πεζότρατα. Εδώ επίσης είναι νηολογημένα 3.225 πλοία με χωρητικότητα μέχρι 10 κόρους, 109 πλοία 10 – 60 κόρων, 34 συμβατικά πλοία με χωρητικότητα πάνω από 10 κόρους και 63 ταχύπλοα.



Είναι γεγονός, όπως μας ανέφεραν και οι αρμόδιοι, ότι ο τομέας της αλιείας αντιμετωπίζει χρόνια προβλήματα: δεν υπάρχουν επαρκή αλιευτικά καταφύγια, δεν υπάρχει ένας σύγχρονος αλιευτικός Κώδικας, πράγμα που επιτρέπει τη σύγκυση στο επάγγελμα και οδηγεί σε αντιδικίες ερασιτεχνών και επαγγελματιών αλιέων, καθώς την αλιεία απειλεί περισσότερο κι από τη μόλυνση η υπεραλίευση. Επίσης στις αρμόδιες Υπηρεσίες δεν υπάρχει προσωπικό καταρτισμένο σε θέματα προστασίας θαλασσών. Λείπουν βασικές υποδομές, ενώ δεν είναι χωροθετημένες οι τουριστικές και άλλες δραστηριότητες, πράγμα που θα επέτρεπε την ανάπτυξη των υδατοκαλλιεργειών. Δεν αντιμετωπίζονται τα προβλήματα που δημιουργούνται στην αλιεία από τα προστατευόμενα θαλάσσια ζώα (δελφίνια, χελώνες κ.α.) με τη χορήγηση επιδοτήσεων στους ψαράδες σε περίπτωση πρόκλησης καταστροφών, όπως συμβαίνει με τους γεωργούς. Αυτό σε συνδυασμό με το υψηλό κόστος αγοράς, συντήρησης, ελλιμενισμού και εξοπλισμού των σκαφών τους, όπως ομολογούν οι ίδιοι οι αλιείς, έχει ως αποτέλεσμα την αποθάρρυνση των νέων να ασχοληθούν επαγγελματικά με την αλιεία.

Καθώς, μάλιστα, απαγορεύεται η χορήγηση νέων αδειών σε επαγγελματικά σκάφη, ο αριθμός των επαγγελματιών αλιέων ολοένα μειώνεται, παρότι υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης του κλάδου, που ειδικά στο Ηράκλειο δεν καλύπτει καν όλη τη ζήτηση της εγχώριας αγοράς. Αποκαλυπτικά ως προς αυτό είναι τα στοιχεία της Δ/σης Αλιείας: τα 93 επαγγελματικά αλιευτικά σκάφη τα νηολογημένα στο Ηράκλειο το 2001, έγιναν 78 το 2002.

Ναυπηγοεπισκευαστικές δυνατότητες: Στο λιμάνι λειτουργούν δύο επιχειρήσεις κατασκευής και επισκευής μικρών αλιευτικών σκαφών ή σκαφών που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για λόγους αναψυχής ή τουριστικούς.



Ασφάλεια: Με τα έργα που έγιναν και τα μέτρα που επιβλήθηκαν ιδιαίτερα με αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 το λιμάνι του Ηρακλείου έγινε ένα εξαιρετικά ασφαλές λιμάνι.



Σήμερα διαθέτει δύο πυροσβεστικά πλοία, ενώ το Λιμεναρχείο Ηρακλείου διαθέτει τρία ταχύπλοα αστυνομικά πλοία, άρτια εκπαιδευμένο και σε πλήρη ετοιμότητα προσωπικό. Υπάρχει η δυνατότητα άμεσης επέμβασης με τον κατάλληλο εξοπλισμό σε περιπτώσεις μόλυνσης για την αντιμετώπισή της, όπως φάνηκε και σε πρόσφατη σχετική άσκηση.



Εφημερίδα «Μεσόγειος», 18-6-2005.

Είναι αλήθεια ότι με τη λειτουργία του Βιολογικού Σταθμού Επεξεργασίας Λυμάτων από τη Δ.Ε.Υ.Α.Η. η θαλάσσια ρύπανση μειώθηκε εντυπωσιακά. Παράλληλα το Λιμενικό Σώμα με προληπτικά και κατασταλτικά μέτρα μεριμνά για την αποφυγή της θαλάσσιας μόλυνσης από άλλες πηγές.

Όσον αφορά τους άλλους τομείς δράσης του για την προστασία της δημόσιας ασφάλειας, διενεργεί συνεχείς ελέγχους για τη δίωξη της διακίνησης ναρκωτικών και τον έλεγχο της λαθρομετανάστευσης. Επίσης ελέγχει την αλιεία, ενώ με τη λήψη των κατάλληλων μέτρων, χάρη σε δικές του πρωτοβουλίες, η κολύμβηση και τα θαλάσσια σπορ έχουν γίνει ασφαλέστερα.

Ανάλογα το Τελωνείο ελέγχει, όπως έχει υποχρέωση, σε συνεργασία με τις άλλες αρμόδιες δημόσιες υπηρεσίες τα εισαγόμενα προϊόντα, ώστε να είναι ασφαλή για τη δημόσια υγεία.

Το λιμάνι στην καθημερινή ζωή τις πόλης: Το λιμάνι, σήμερα, στην εποχή της παγκοσμιοποίησης, που οι ιδέες και οι γνώσεις διαχέονται μέσω άλλων δίαυλων, δεν έχει πια την πολιτιστική σημασία που είχε παλιότερα. Ωστόσο εξακολουθεί να είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τη ζωή της πόλης μας.

Ποιος θα ξεχάσει τις ωραίες σκηνές από την άφιξη της Ολυμπιακής Φλόγας σ' αυτό το 2004;



(Από την εφημερίδα «Πατρίς»).

Το λιμάνι είναι ο πιο δημοφιλής χώρος για περίπατο, για ποδηλασία. Σ' αυτό διοργανώνονται ολοένα περισσότερες εκθέσεις και εκδηλώσεις, συγκεντρώνεται ο κόσμος στα μπαρ και τις ταβέρνες που ήδη λειτουργούν εκεί και ολοένα αυξάνονται.





Εφημερίδα «Πατρίς», 22-3-2005.

Ενέργειες για την ανάπτυξη του λιμανιού: Χάρη στις εντατικές προσπάθειες του Υπουργείου Εξωτερικών, του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και της διοίκησης του Ο.Λ.Η. υπογράφηκε πρόσφατα συμφωνία για τη θαλάσσια σύνδεση της Κρήτης με την Αίγυπτο.



Εφημερίδα «Πατρίς», 24-3-2005.



Εφημερίδα «Μεσόγειος», 8-6-2005.

Παράλληλα γίνονται επαφές με διάφορους φορείς, προκειμένου να εξασφαλιστεί μεγαλύτερος αριθμός κρουαζιερόπλοιων που επιλέγουν την πόλη μας ως τόπο προορισμού, καθώς η αύξηση των αφίξεων θα δώσει μεγάλη ώ-

δηση στη βιομηχανία του τουρισμού. Ο σημερινός Πρόεδρος του Ο.Λ.Η. κ. Βιδάκης είναι ιδιαίτερα αισιόδοξος. Θεωρεί ότι το λιμάνι του Ηρακλείου, εφόσον εξασφαλίζει τη μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια και άλλες διευκολύνσεις, θα είναι επιλέξιμο· και μέχρι στιγμής επιβεβαιώνεται. Μόνο για τον Ιούνιο 2005 αναμένονται σύμφωνα με την εφημερίδα Νέα Κρήτη (31/5/2005) σαράντα προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων.



Εφημερίδα «Νέα Κρήτη», 31-5-2005.

Αυτή την περίοδο έχουν επίσης δρομολογηθεί προς εκτέλεση διάφορα έργα: στις 8/3/2005 η εφημερίδα Πατρίς δημοσίευσε την προκήρυξη διαγωνισμού για την ανάθεση κατασκευής λιμανιού μικρών σκαφών στη δυτική λιμενολεκάνη του λιμανιού, προβλήτας διαχωρισμού του επιβατικού λιμανιού και του λιμανιού σκαφών αναψυχής.

Παράλληλα ξεκίνησαν από το Δήμο Ηρακλείου τα έργα διαμόρφωσης της παραλιακής λεωφόρου.



Εφημερίδα «Πατρίς», 22-3-2005.

Ελλείψεις – Προβλήματα: Παρόλες τις προσπάθειες βελτίωσης του εξοπλισμού του λιμανιού ακόμη δεν διαθέτει transtainers, πλωτούς γεραμούς, ελκυστήρες, συνεργεία επισκευής και συντήρησης του λιμενικού εξοπλισμού, υποδομή παραλαβής των απόβλητων των πλοίων. Κατά τους ναυτικούς πράκτορες τα κρηπιδώματα δεν επαρκούν, ούτε το εργατικό δυναμικό για να εξυπηρετούνται ικανοποιητικότερα και ταχύτερα τα πλοία που προσεγγίζουν στο λιμάνι. Υπάρχει έλλειψη ιδίως γερανοδηγών. Επίσης τα πλοία που μεταφέρουν εμπορεύματα κάποιες φορές δεν βρίσκουν θέσεις να δέσουν. Υπάρχει ακόμη το ζήτημα της χωροδότησης της Ελεύθερης Ζώνης. Τα όρια της Ελεύθερης Ζώνης που λειτουργεί σήμερα είναι πολύ περιορισμένα, με αποτέλεσμα να μην εξυπηρετεί πλήρως τις υπάρχουσες ανάγκες. Για ν' αναπτυχθεί το διακομετακομιστικό εμπόριο, που όλοι αναγνωρίζουν ότι θα ήταν πολύ σημαντικό για το λιμάνι, απαιτείται μεγάλη έκταση της Ελεύθερης Ζώνης, μεγάλος χώρος αποθηκών. Θα πρέπει επίσης να βελτιωθούν τα βάθη στο λιμάνι.



Τα βάθη του λιμανιού και του κόλπου του Ηρακλείου.

Την ανάγκη αυτή αναγνωρίζει και ο κ. Βιδάκης, Πρόεδρος του Ο.Λ.Η. Μάλιστα θεωρεί πρώτη προτεραιότητα τη συνεχή παρακολούθηση και εκβάθυνση του λιμανιού. Το πρόβλημα δεν δημιουργείται τόσο από αμμοχώσεις εξαιτίας των ανέμων, όσο από κατασκευαστικά λάθη, τη μη εκτροπή δηλαδή του Σελαδιανού ποταμού που από τα αρχαία χρόνια ένωνε την Κνωσό με τη θάλασσα και ο οποίος δημιουργεί συνεχώς προσχώσεις. Επίσης οι προπέλες των πλοίων προκαλούν εκσκαφές, μεταβάλλοντας συνεχώς τα βάθη στο βυθό του λιμανιού, πράγμα που δημιουργεί κινδύνους και προβλήματα.

Κατά τον Ο.Λ.Η. ένα ακόμη πρόβλημα που επηρεάζει την ανταγωνιστικότητα του λιμανιού του Ηρακλείου είναι η τιμολογιακή πολιτική των λιμενεργατών που προστατεύεται από τη νομοθεσία αλλά που για πολλούς είναι εξωπραγματική για τα σημερινά δεδομένα και τις σύγχρονες συνθήκες εργασίας τους. Οι ίδιοι, φυσικά, δεν το παραδέχονται.

Σχέδια – προοπτικές: Ο Ο.Λ.Η., ήδη υπό την προηγούμενη διοίκηση, έχει συμφωνήσει μια μελέτη, ένα master plan, δηλαδή ένα χωροταξικό σχεδιασμό που παίρνει υπ’ όψη του τις αναμενόμενες διεθνείς εξελίξεις με προοπτική τριάντα ετών. Η εφαρμογή του θα επιτρέψει στο λιμάνι να αναπτυχθεί και να είναι ανταγωνιστικό και επιλέξιμο.



Το master plan του λιμανιού του Ηρακλείου.

Όπως μας δήλωσε ο κ. Βιδάκης, με βάση το master plan και τη νέα χωροδότηση που αυτό προβλέπει, ο Ο.Λ.Η. θα μπορεί να αξιοποιήσει τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του λιμανιού της πόλης μας, δηλαδή τη στρατηγική σημασία θέση του στη Μεσόγειο και το γεγονός ότι είναι ελεύθερο, δεν είναι ήδη δεσμευμένο με συμβάσεις, άρα είναι επιλέξιμο από τις εταιρείες,

για να επιτύχει την ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου σ’ αυτό. Η ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου είναι κοινό όραμα και αίτημα όλων των φορέων που συνδέονται με το λιμάνι. Είναι επίσης ιδιαίτερα σημαντική γιατί, όπως εκτιμά η νέα διοίκηση του Ο.Λ.Η., προβλέπεται η δεαματική ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών, που τώρα ελέγχουν ένα μικρό μόνο ποσοστό των παγκόσμιων μεταφορών, και για λόγους ταχύτητας και για λόγους περιβαλλοντικούς.



Εφημερίδα «Μεσόγειος», 17-2-2005.



Σχεδιάζει επίσης την κατασκευή μιας ακόμη προβλήτας με βύθιση 16 μέτρα, ενώ οι υπάρχουσες σήμερα έχουν ως μεγαλύτερο βάθος τα 12 μέτρα. Αυτό θα επιτρέψει στο λιμάνι να προλάβει τις νέες γενιές πλοίων, ώστε να είναι επιλέξιμο.

Σε συνέντευξη που έδωσε ο Πρόεδρος του Ο.Λ.Η. κ. Βιδάκης στην εφημερίδα Τόλμη στις 3/4/2005, δήλωσε ότι στα άμεσα σχέδια του Οργανισμού είναι η υλοποίηση ενός ακόμη έργου που από παλιότερα σχεδιάζοταν και η εκτέλεσή του χρονίζει, η κατασκευή «Μαρίνας» δυναμικότητας 450 σκαφών αναψυχής στον κόλπο του Δερματά.



Τέλος σχεδιάζεται η διαμόρφωση της παραλιακής λεωφόρου και η ανάπλαση ενός χώρου 30 περίπου στρεμμάτων στην περιοχή του Λιμενικού Περιπτερου και η απόδοσή του στο κοινό. Σ' αυτόν θα στεγάζονται καταστήματα με είδη αλιείας και ναυτιλίας. Θα δημιουργηθούν χώροι στέγασης όλων των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων, χώροι πρασίνου, θεάτρου, κινηματογράφου. Έτσι ο Ηρακλειώτης θα μπορεί πια να απολαμβάνει το λιμάνι.



Συμπεράσματα: Τα αρχικά συμπεράσματά μας δεν θα μπορούσαν να αποκλίνουν από τις διαπιστώσεις όλων εκείνων που χρόνια ζουν το λιμάνι, τους αφορά άμεσα και ενδιαφέρονται γι' αυτό και από τους οποίους και εμείς ενημερωθήκαμε. Ευχή μας, λοιπόν, είναι να προχωρήσει ο Ο.Λ.Η. άμεσα και αποφασιστικά στην υλοποίηση των σχεδίων του που θα είναι αποφασιστικής σημασίας για την ανάπτυξη του λιμανιού και της πόλης γενικότερα. Θα θέλαμε όμως να ζητήσουμε από όλους τους φορείς να μην ερίζουν άσκοπα, αλλά να θέσουν το συμφέρον της πόλης υπεράνω των κομματικών ή προσωπικών και να συμβάλουν όλοι στην ταχύτερη δυνατή ολοκλήρωση των έργων που έχουν σχεδιαστεί.

Θα θέλαμε επίσης να θυμίσουμε στον Ο.Λ.Η. τα αιτήματα δύο ειδικών ομάδων:

- 1) Αρχικά οι ασχολούμενοι με την αλιεία ζητούν ένα πρόσφορο χώρο για την συντήρηση των πλοίων τους, με γερανό και πλύστρες.
- 2) Οι ασχολούμενοι με τα θαλάσσια σπορ ζητούν επίσης κατάλληλους χώρους για τη φύλαξη των σκαφών τους και τη στέγαση των γραφείων τους.

Επιπλέον κατά τη γνώμη μας:

- 1) Πρέπει επειγόντως να συντηρηθούν τα ενετικά μνημεία του λιμανιού: ο Κούλες, οι υποσκαφές στη δεμελίωση του οποίου είναι γνωστές χρόνια τώρα, αλλά και τα ενετικά τείχη στο παραλιακό μέτωπο. Η αδιαφορία για τη συντήρησή τους θα μπορούσε να χαρακτηριστεί πια εγκληματική.



- 2) Ο ευρύτερος χώρος του λιμανιού, όπως διαπιστώνουν καθημερινά όλοι οι Ηρακλειώτες, χρειάζεται επείγοντως συντήρηση και αναβάθμιση. Ομολογουμένως η κατάσταση έχει κάπως βελτιωθεί τα τελευταία χρόνια όσον αφορά τον ηλεκτροφωτισμό και την καθαριότητα, αλλά πρέπει να γίνουν ακόμη πολλά: να ασφαλτοστρωθεί ο βόρειος μόλος, που μπορεί να μη χρησιμοποιείται ιδιαίτερα για τις ανάγκες του λιμανιού, αλλά είναι αυτός που χρησιμοποιούν και θα ήθελαν να απολαμβάνουν οι πολίτες του Ηρακλείου. Θα ήταν καλό να τοποθετηθούν παγκάκια, βρύσες, κάδοι απορριμμάτων και να κατασκευαστούν ευπρεπείς και καλαίσθητες τουαλέτες.



Ζημιές στο παραθαλάσσιο τείχος.
Εφημερίδα «Νέα Κρήτη», 13-4-2005.

- 3) Το κατασχεμένο καράβι που εγκαταλειμμένο στο λιμάνι βούλιαξε και σαπίζει πρέπει να αποσυρθεί. Μπορεί να αποτελεί ρομαντική πηγή έμπνευσης, αλλά δεν παύει να ρυπαίνει και να μας δυσφημίζει.



(Από την εφημερίδα «Πατρίς»).

- 4) Θα πρέπει να διαμορφωθούν χώροι περίπατου, χώροι αναψυχής και χώροι στάθμευσης οχημάτων.
- 5) Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στο θέμα της καθαριότητας στον ευρύτερο χώρο του λιμανιού. Είναι ζήτημα υγείας και πολιτισμού.



- 6) Στην πλατεία 18 Άγγλων θα μπορούσε να τοποθετηθεί ένα γλυπτό για να διακοσμηθεί η είσοδος της πόλης.
- 7) Οποσδήποτε πρέπει να προσδιοριστούν διαβάσεις πεζών στην ευρύτερη περιοχή του λιμανιού.
- 8) Πρέπει να προσαρμοζόμαστε όλοι μας στα νέα δεδομένα, όταν το επιβάλλει το ευρύτερο συμφέρον, χωρίς να δυστροπούμε. Αναμφίβολα θα ήταν ι-

διαίτερα ευχάριστο να έχουμε ελεύθερη πρόσβαση σε όλο το λιμάνι. Αν αυτό όμως έχει ως αποτέλεσμα να μην επιλεγεί το λιμάνι από τουριστικές επιχειρήσεις του εξωτερικού ως σταθμός των κρουαζιερόπλοιων, θα πρέπει να δεχτούμε αλόγιστα τη δυσία.

- 9) Προτείνουμε οι πολιτιστικοί φορείς να αξιοποιήσουν το λιμάνι και την ευρύτερη περιοχή του ως χώρο πολιτιστικών εκδηλώσεων.
- 10) Συστήνουμε επίσης στους νέους να ανακαλύψουν ως τόπο αναψυχής το λιμάνι. Είμαστε βέβαιοι ότι όχι μόνο θα απολαύσουν την επαφή με τη θάλασσα και τα χνάρια της ιστορίας, αλλά ότι το λιμάνι θα αποτελέσει γι' αυτούς, όπως και για μας, πηγή ηρεμίας, έμπνευσης και αυτογνωσίας.



Εργάστηκαν οι μαθητές: Ειρήνη Βιδάκη, Βιθή Βισκαδουράκη, Γεωργία Κατσαράκη (Α1), Γιώργος Παπανδρέου, Στέλιος Πολίτης, Μιχάλης Σταυρουλάκης, Αρμάνδος Στυλιανάκης, Γιάννης Τρουλάκης, Μάνος Φιλιππάκης (Α3), Ανδρέας Θεοχαρόπουλος (Α4), Ελίνα Παπαδάκη, Ευαγγελία Στρατάκη (Α5), Αλέξης Ξενάκης, Κώστας Παναούσης, Άρης Χιωτέλης (Β3), Μαρία Κανδηλάκη, Δάφνη Κούρκουλου, Κάλλια Μανουσάκη (Γ3) και Σπύρος Σφακιανάκης (Γ5), κατά το σχολικό έτος 2004-2005.

Το λιμάνι
του Ηρακλείου
μέσα από τα μάτια
των λογοτεχνών



Λευτέρης Αλεξίου

Στο παλιό λιμάνι του Ηρακλείου

Φεύγοντας για το Μέτωπο (1917)

Περ. Παλίμψηστον της Βικελαίας Δημοτικής Βιβλιοθήκης,
τεύχ. 9-10, Δεκ. 1989 - Ιαν. 1990

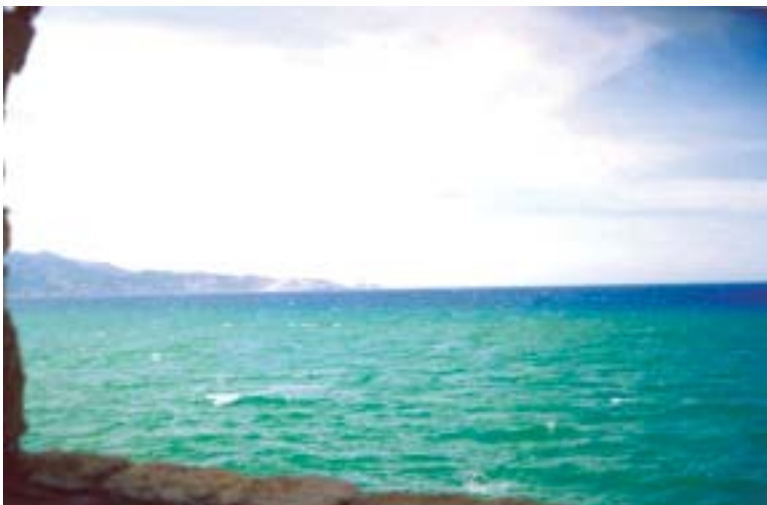
Στο παλιό λιμάνι του Ηρακλείου φεύγοντας για το μέτωπο

Πάλι με σπρώχνει στο αίμα και το κρίμα
του κόσμου η μοίρα, μαύρη ανεμοζάλη·
πάλι σ' αφήνω μόνη στ' ακρογιαλί,
πάλι με παίρνει το αφρισμένο κύμα.

Σβήνεις για τη ματιά μου· όμως η ρίμα
κι ο μυστικός ρυθμός αγάλι αγάλι
σε υφαίνουν μες στη σκέψη μου και πάλι
με ονείρου αχνό, χρυσοκλωσμένο νήμα.

Στη ρόδινη μορφή σου διαμαντένια
έλαμπαν δάκρυα κι ήταν τυλιγμένη
κορδέλα στο λαιμό σου βελουδένια.

Στέλναν φιλιά τρεμάμενα τα χείλη,
και το στερνό σου «χαίρε», αγαπημένη,
με τ' άσπρο σου εφτερούγιζε μαντίλι.



Χένρυ Μίλλερ
Ο Κολοσσός του Μαρουσιού,
Μεταφρ.: Μιχάλης Δαφέρμος,
Εκδ. Κάκτος,
Αθήνα 1981.

Ο Κολοσσός του Μαρουσιού

Ο κάθε πόντος του Ηράκλειου προσφέρεται για ζωγραφική. Είναι μια πόλη σε σύγχυση, εφιαλτική, ολότελα ανώμαλη, ολότελα ετερογενής, ένας τόπος ονείρου που αιωρείται στο κενό ανάμεσα Ευρώπης και Αφρικής, ένας τόπος γεμάτος έντονες μυρωδιές από δέρματα, σπόρους, άσφαλτο και τροπικά φρούτα. Κακοποιήθηκε από τον Τούρκο και μολύνθηκε απ' τους αθώους αχνούς του ροδόσταμου, όπως βγαίνουν απ' τις πίσω σελίδες του Καρόλου Ντίκενς. Δεν έχει καμία απολύτως σχέση με την Κνωσό και τη Φαιστό, είναι Μινωικό με τον ίδιο τρόπο που οι δημιουργίες του Γουόλτ Ντίσνεϊ είναι αμερικάνικες. Είναι μια ανοιχτή πληγή στο πρόσωπο του χρόνου, μια πληγή που την τρίβει κανείς όπως το άλογο τρίβεται ενώ κοιμάται όρδιο.



Μηνάς Δημάκης,
Κρητική Συμφωνία,
Από τη συλλογή: Στο τελευταίο σύνορο,
Αθήνα 1950



Μες στην καρδιά μας

Μες στην καρδιά μας έχουμε μια δύελλα

Σαν αρχίζει να νυχτώνει

Κι ανεβαίνει Κίτρινο αίμα στάμπα
Κόκκινο τόξο
Χρυσ αφένια φέτα πορτοκαλιού
Το τραγουδημένο φεγγάρι
Και γιομίζουν οι δρόμοι τριαντάφυλλο
Άνοιξη μήνας καιρός θείος Μάης
Και τραγουδά ο σπίνος στο περιβόλι
Και λαχταρά η σαύρα το καλοκαίρι

Κ' εμείς έχουμε στην καρδιά μια δύελλα
Λες βραδιάζει σ' άγρια φαράγγια
Κι ανάβουν πυρκαγιές ως τ' αστέρια
Κι από βαδειές σπηλιές βρυχιούνται σαραντάπηχοι
Να μετρηθούν με τη ζωή
Να μετρηθούν με το θάνατο
Πρώτη πρώτη μέρα
Και τελευταία

Μες στην καρδιά μας έχουμε τον άνεμο
Που ταξιδεύει καράβια και γονιμοποιεί λουλούδια παρθενικά
Και λαχταρούν οι καρaboκύρηδες
Και ξημερώνονται οι μητέρες κ' οι αγαπητικές

Εκεί στον έρμο βράχο
Στο εκκλησάκι της Παναγιάς της Κατευοδώτρας
Κι' εκείνος έρχεται
Καβάλα σε καράβια – φαντάσματα βουλιαγμένα
Κουβαλώντας ένα κάτασπρο συννεφάκι – χαιρετισμό
Μαντίλι του χωρισμού
Δάκρυ τ' ουρανού
Και σταυροκοπιούνται οι χαροκαμένες μητέρες
Κι ανάβουν κι άλλα κεριά οι αγαπητικές
Κι άλλα καντήλια στην Παναγιά:
Άνεμε Άνεμε Άνεμε
Καλέ άνεμε του νησιού μας
Ένα κάτασπρο πανί περιμένω απ' τις θάλασσες
Ένα χελιδονάκι του γαλού να μου φέρεις

Μες στην καρδιά μας η άνοιξη με τρία πράσινα φύλλα
Και πεθαμένοι που περπατούν στο φεγγάρι
Μ' ανεμισμένα φτερά
Και τραγούδια ω τα τραγούδια που δεν ειπώθηκαν
Καταχωνιασμένα σε σκοτεινά έγκατα
Σπόροι μυστικοί να πρασινίσουν τα κατάξερα βράχια
Κ' οι πικρές αμμουδιές

Μες στη καρδιά μας κατακλυσμοί κοσμογονικοί
Χαμένες πολιτείες αμαρτωλές
Ατλαντίδες θυδισμένες
Και σεισμοί και φωτιές και νερά
Και μια ελεητική χαραυγή
Με τα ουράνια τόξα σπαδιά της ειρήνης
Κι' ένα λευκό περιστέρι να μας χαιρετά
Μ' ένα κλαδάκι ελιάς προγονικής

Μες στην καρδιά μας έχουμε μια φυλακή
«Του πλούτου αχορταγιά τση δόξας πείνα
Του χρυσαφιού ακριβειά καταραμένη»
Εκεί άντρες μαχαιρώνονται νιούτσικοι βλαστημούνε
Γυναίκες σκόλασαν τον αργαλειό και θυγατέρες το στολίδι
Λεβέντες τα άρματα ζωστήκανε και κλέφτες τα βουνά
ανεβήκαν

Μες στην καρδιά μας η ερημιά του κόσμου
Μες στην καρδιά μας του θεού τ' αστέρια
Μες στην καρδιά μας άγριο μεσονύχτι
Μες στην καρδιά μας φως που δεν τελειώνει
Μες στην καρδιά μας πείνα γύμνια φτώχεια
Μες στην καρδιά μας δίψα δικαιοσύνης.

Άρης Δικταίος
από την Πολιτεία Α,
στο Σύγχρονοι Κρητικοί Ποιητές,
εκδόσεις Μπαρμπουνάκη,
Θεσσαλονίκη χ.χ.

Η ΠΟΛΙΤΕΙΑ ΣΤΗΝ ΚΙΤΡΙΝΗ ΑΜΜΟΥΔΙΑ

...μέρες πολλές σε συναντώ στην ταβέρνα τούτη
που άκουσε όλο το βίο των θαλασσινών
κ' ευωδιάζει αστακούς ψημένους και γαρίδα
όταν μεθαύριο χαθούμε
δε θα ξέρω ούτε από πού 'ρθες ούτε πού πας
δε θα ξέρεις τη φύτρα μου και τη φυγή μου
η πείρα μιας ηλιοψημένης εικόνας θα μου μείνη
κι ακόμη καθημερινά πως έφτανες την ίδιαν ώρα
ύστερα θα χαθούμε θα χαθούμε
πάνω σε μια κηλίδα χυμένου κρασιού
σε μισό λεμόνι και σε ψημένες γαρίδες
σε μια σύνθεση πεδαμένης φύσης ενός κυβιστή
θα χαθούμε



.....
... όλοι εμείς που ντυθήκαμε τα δίχτυα του πελάγους
οι ολόγυμνοι στο ανάσκελο ακρογιάλι με την προδοτική επιδερμίδα
εκεί όπου τα όστρακα με τα μαργαριτάρια είναι χαμένα
κ' η πολιτεία γερνά κ' ερειπώνεται και γκρεμίζεται ολοένα
ας αγαπήσουμε την κίτρινη αμμουδιά τούτη και τον κίτρινο θάνατό της
εκεί όπου το πλοίο δεν έχει άγκυρα και της μέδουσας το ανοιγμένο
παρασόλι

περιμένει κάτω απ' τον ήλιο του πελάγους τις σπλές ν' ακούση
των θαλασσιών αλόγων που θα μας πάρουνε στα ύστατα βάδη
για να μας δώσουνε τ' αγαπημένα χείλη που φίλησεν η άρμη
μας καρτερούν οι αγαπημένοι μας στην άκρη του θαλάσσιου δάσους
ποια λόγια τώρα θα χωρούσανε τον ουρανό μιας τέτοιας μέθης

τώρα μα γιατί τώρα μπορεί και να μη ζούμε αλήθεια τώρα

.....



Γαλάτεια Καζαντζάκη
Άνθρωποι και υπεράνθρωποι,
Εκδ. Πυξίδα,
Αθήνα 1957.

ΤΟΝ ΤΟΠΟ ΤΟΝ ΕΖΩΝΑΝ ολοτρόγυρα απηλά κάστρα, με μεγάλες σιδεροδεμένες Πόρτες στις τέσσερις μεριές της πολιτείας. Οι τρεις έβγαζαν στην εξοχή. Η τέταρτη ήταν η Πόρτα του λιμανιού απ' όπου έφευγες με τα καράβια. Τις άνοιγαν με την ανατολή του ήλιου και τις κλειούσαν με τη δύση του. Οι αργοπορημένοι ξωμάχοι, όσοι δεν προφτάνανε την Πόρτα ανοιχτή το βράδυ, ξενυχτούσαν σε Χάνια. Για να βγεις ή να μπεις στην πολιτεία, περνούσες από βουερές δολωτές στοές. Μόλις έμπαινες, αν έξω έκανε ζέστη κ' έκαιγε ο ήλιος, σ' έπιαναν σύγκρυα, κι αν ήτανε χειμώνας, ένοιωθες ζεστασιά. Μιλήσαμε για τέσσερις Πόρτες, αλλά ήτανε οκτώ, αν λογαριάσεις πως η κάθε στοά είχε από δυο Πόρτες. Μια στο έμπα και μια στο έβγα. Αν η στοά ήτανε χτισμένη σε ευθεία γραμμή, οι δυο αντικριστές Πόρτες την φωτίζανε κάπως, αν όμως έκανε στροφή, λ.χ. σαν την Πόρτα του Λαζαρέτου, όσο να βγεις περπατούσες σε βαθύ σκοτάδι. Όλες τούτες οι στοές μύριζαν καβαλίνα, ένεκα τα αμέτρητα ζώα που περνοδιάβαιναν ολημερίς, και τα πόδια βούλιαζαν στις κοπριές, σαν σε ζυμάρι, ως τον αστράγαλο.

Το κλίμα του τόπου ήτανε υγρό και βροχερό. Το χειμώνα έβρεχε ασταμάτητα. Άκουες τα νερά να κουτσουναρίζουν μερονουχίς από τις στέγες στα καλντερίμια. Κι αν φυσομανούσαν κι οι αέρηδες, άκουες μαζί και το ρυθμικό αγκομαχητό της φουρτουνιασμένης θάλασσας.

Οι αχτές, στα δεμέλια του κάστρου, ήτανε αγριότατες. Πελώρια βράχια, όλο σπηλιές, με λιγοστές αμμούδες πού και πού. Όταν ξεσπούσε η τρικυμία τα κύματα στο ξέφρενο πηγαινέλα τους καβαλούσαν το κάστρο. Κύματα βουνά, που το δέρναν με λύσσα, λες και βάλθηκαν να το γκρεμίσουν. Ευτύς με το φθινόπωρο, οι εξοχές γιόμιζαν κάθε λογής λουλούδια. Κίτρινους κρόκους, άγριες τουλίπες, τριανταφυλλιά σαλέπια, μέλισσες, παγωνιές, νεραγκούλες και πολύχρωμες ανεμώνες. Αυτές πια πλημμυρούσαν του όχτους των μονοπατιών ένα γόνατο ψηλές. Δάση από ελιές ως εκεί που φτάνει το μάτι, και πέρα η θάλασσα. Η πάντα ανήσυχη θάλασσα του νησιού, και μπορεί η πιο ωραία στον κόσμο.



Γιάννης Σφακιανάκης
Από τη συλλογή διηγημάτων
Νύχτες χωρίς δημιουργία,
Εκδ. Γκοβόστης,
Αθήνα 1936

Ένα καράβι απ' το Ταϊγάνι

ΟΛΟΙ ΤΡΕΞΑΝΕ ΝΑ ΤΟ ΔΟΥΝΕ. Κι ήταν από κείνα τα πρωινά τα καταχιασμένα, τα ψυχρά που σου χτυπάει το χιονοβόρι και σου μελανιάζει τη σάρκα. Η θάλασσα βουρκωμένη ως το θυδό. Το «Ντιμίτρι» το ρούσικο «μπάργια» είχε φουντάρει καταμεσής στο παλιό λιμάνι του Κάστρου. Ήταν ένα ποταμόπλοιο λερωμένο, παμπάλαιο, με μακρουλό σκαρί σαν λέλεκας, με την τζιμινιέρα στην πλώρη. Το περισσότερο ήταν ένα μεγάλο αμπάρι. Πίσω στην πρύμνη μια μεγάλη καμπίνα σαλόνι. Απλό καράβι. Με φόβο το κυττάζανε οι νησιώτες και δεν κοτούσανε να το πλησιάσουν. Άλλοι είχανε μαζευτεί στ' ακρομόλι, για να το δούνε σα θα 'μπαινε, άλλοι στο μουράγιο, εκεί που ήτανε για να δέσει. Φυσούσε κι' έρριχνε φιλό χαλάζι. Το καράβι φαινόταν σαν έρημο, σαν ακυβέρνητο. Εκείνη τη χρονιά όλα τα ρούσικα καράβια είχανε ξεσηκωθεί. Οι ναύτες δέσανε τους καπετάνιους και τους υποχρεώσανε να δουλεύουν κάτω απ' την «επιτροπή». Το «Ντιμίτρι» λοιπόν δεν είχε καπετάνιο μια κι' ήτανε επαναστατημένο. Ποιος να το κυβερνούσε; Κανένας δεν ήξερε.

«Πάμε να δούμε το μπολοσεβίκικο καράβι», λέγανε «που δεν έχει καπετάνιο...»

Άλλοι είπανε πως το κυβερνούσε ο «όξ' από δω», άλλοι πως το κουμαντάριζε μια γυναίκα.



Μικρός Κούλες (Από το βιβλίο του Μ. Δουλγεράκη «Επιστροφή στο Μεγάλο Κάστρο»)

Ν.Καζαντζάκη,
Ο καπετάν Μιχάλης,
Εκδ. Μαυρίδης,
Αθήνα 1953

Ο Καπετάν Μιχάλης



Αναχωρήσεις και αφίξεις των πρώτων πλοίων.
(Από το βιβλίο του Μ. Παπαδάκη «Το λιμάνι του Ηρακλείου».)

[...] ΚΟΙΤΑΞΕ ΖΕΡΒΑ ΤΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ – τα καΐκια, τις βάρκες, τη θάλασσα. Ως πέρα ο μόλος βούιζε· εμπόροι, μαρινάροι, βαρκάρηδες, χαμάληδες πηγαινόρχουνταν ανάμεσα σε λαδοβάρελα και κρασοβάρελα και σωρούς χαρούπια και φώναζαν, βλαστημούσαν, φόρτωναν, ξεφόρτωναν αραμπάδες· διάζονταν πριν τσακίσει ο ήλιος και σφαλήξει η καστρόπορτα, να νετάρουν. Κουφόβραζε η θάλασσα, μύριζε το λιμάνι σαπημένα κίτρα, χαρούπι και κρασόλαδο δυο τρεις οι μεσοκαιρίτισσες Μαλτέζες βαμμένες με το μυστρί, ορθές στο μουράγιο, βραχνοκακάριζαν κι έκαναν νοήματα σε μian κοιλάρα μαλτέζικη ανεμότρατα που κατάφτανε φορτωμένη ψάρι.

Ο ήλιος έγερνε να βασιλέψει, έφευγε κι η στερνή ετούτη μέρα του Μάρτη· τσουχτερό βοριαδάκι φυσούσε, το Μεγάλο Κάστρο κρύωνε, οι μαγαζάτορες έτριβαν τα χέρια τους, καταχτυπούσαν τα πόδια τους, έπιναν φασκόμηλο κι άλλοι ρούμι, να ζεσταθούν. Πέρα, η κορφή του Στρούμπουλα ήταν πασπαλισμένη χιόνι, πιο πέρα πυργώνουνταν ο Ψηλορείτης, σκούρος γαλάζος, και γυάλιζαν άσπρες καταχυτές λουρίδες τα πετρωμένα χιόνια μέσα στις βαθιές άπανεμες λακκούβες· μα ο ουρανός από πάνω στραφτάλιζε καθαρός, γυαλιστερός σαν ατσάλι.

Ο καπετάν Μιχάλης είχε καρφωμένα τα μάτια του στο μεγάλο Κούλε, φαρ-

δύ γεροδεμένο πύργο, δεξιά ως μπαίνουμε στο λιμάνι με το μαρμαρένιο στο στήθος του φτερωτό λιοντάρι της Βενετίας. Όλο το Μεγάλο Κάστρο ήταν τειχογυρισμένο με άγρια πυργοδεμένα μπεντένια, που τα 'χαν χτίσει στον παλιό βενετσάνικο καιρό οι χριστιανοί ραγιάδες και τα 'χαν ποτίσει Βενετσάνοι, Τούρκοι, Ρωμιοί, με το αίμα τους. Εδώ κι εκεί αποκρατούσαν ακόμα, σφηνωμένοι απάνω τους, πότε οι πέτρινοι λιόντες της Βενετίας, που έσφιγγαν στ' αγκρίφια τους το Βαγγέλιο, πότε οι τούρκικοι μπαλτάδες που καρφώθηκαν στις ντάπιες, την αιματηρή χινοπωριάτικη μέρα που οι Τούρκοι, ύστερα από χρόνια και χρόνια ανέλπιδο μπλόκο, πάτησαν το Μεγάλο Κάστρο. Τώρα, ολούδε, γκρεμόχορτα φυτρώνουν ανάμεσα στις ξεχαρβαλωμένες πέτρες, αγριοσυκιές και τσουκνίδες και κάππαρη.

Ο Καπετάν Μιχάλης κατέβασε τα μάτια, έπιασε τα ριζοθέμελα του Κούλε· οι φλέβες στα μελλίγγια του φούσκωσαν, αναστέναξε. Στα δεμέλια ετούτα, εκεί που χτυπάει το κύμα, ήταν το καταραμένο μπουντρούμι, όπου γενεές και γενεές χριστιανοί πολεμάρχοι, αλυσοδεμένοι χεροπόδαρα, είχαν λιώσει. Δεν μπορεί μαδές το κορμί, όσο και να 'ναι δυνατό, να σηκώσει την ψυχή του Κρητικού, δεν μπορεί... Έχω παράπονο του Θεού που δε μας έκανε ατσαλένια τα κορμιά των Κρητικών, να μπορούμε να βαστάξουμε εκατό, διακόσια, τρακόσια χρόνια, όσο να λυγερώνουμε την Κρήτη· κι ύστερα, ας γενούμε μπούλδερη και κουρνιαχτός.

