

Μνήμων

Τόμ. 31 (2010)



**Ναυπήγηση και συνεταιριστική διαχείριση
(συμπλοιοκτησία) εμπορικών ιστιοφόρων στην
Ερμούπολη τον 19ο αιώνα**

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΔΕΛΗΣ

doi: [10.12681/mnimon.25](https://doi.org/10.12681/mnimon.25)

Βιβλιογραφική αναφορά:

ΔΕΛΗΣ Α. (2012). Ναυπήγηση και συνεταιριστική διαχείριση (συμπλοιοκτησία) εμπορικών ιστιοφόρων στην Ερμούπολη τον 19ο αιώνα: <html />. *Μνήμων*, 31, 85-114. <https://doi.org/10.12681/mnimon.25>

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΔΕΛΗΣ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ (ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ) ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ ΤΟΝ 19^ο ΑΙΩΝΑ

Το ναυτιλιακό και ναυπηγικό κέντρο της ιστιοφόρου ναυτιλίας

Η Ερμούπολη της Σύρου, σχεδόν από την ίδρυσή της μέχρι τη δεκαετία του 1880, υπήρξε το σημαντικότερο ναυτιλιακό και ναυπηγικό κέντρο της ιστιοφόρου ναυτιλίας του Αιγαίου και πιθανότατα της ανατολικής Μεσογείου. Τι είναι όμως ένα ναυτιλιακό και ναυπηγικό κέντρο; Πρόκειται για ένα λιμάνι στο οποίο συγκεντρώνονται και αναπτύσσονται βασικές δραστηριότητες, υπηρεσίες και υποστηρικτικές λειτουργίες της ναυτιλιακής βιομηχανίας, οι οποίες το διαφοροποιούν ουσιαστικά από έναν απλό ναυτότοπο. Ως ναυτότοπος έχει χαρακτηριστεί στην πρόσφατη βιβλιογραφία ένα νησιωτικό ή ηπειρωτικό λιμάνι, το οποίο διέθετε για τουλάχιστον τριάντα χρόνια κατά την υπό εξέταση περίοδο στόλο τουλάχιστον δέκα ποντοπόρων ιστιοφόρων σκαφών.¹ Ποιες είναι όμως αυτές οι υπηρεσίες και δραστηριότητες, που μας οδηγούν στο να χαρακτηρίσουμε το λιμάνι της Ερμούπολης ως ένα ναυτιλιακό και ναυπηγικό κέντρο;

Οι υπηρεσίες που αναπτύχθηκαν στο λιμάνι της Ερμούπολης καλύπτουν όλους σχεδόν τους τομείς της ναυτιλιακής δράσης. Στο νηολόγιο του λιμανιού της Σύρου ήταν καταγεγραμμένα τα περισσότερα ιστιοφόρα, τα οποία στην περίοδο 1835-1914 κυμαίνονταν μεταξύ του ενός τρίτου και του ενός πέμπτου της συνολικής χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου.² Το λιμάνι της Ερμούπολης ήταν επίσης κέντρο ναυλώσεων των ιστιοφόρων, ενώ παράλληλα η

1. Τζελίνα Χαρλαύτη, Μάνος Χαριτάτος και Ελένη Μπενέκη, *Πλωτό. Έλληνες καραβοκώρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18ου αιώνα έως τις παραμονές του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου*, Αθήνα, Ε.Λ.Ι.Α., 2002, σ. 16. Ποντοπόρα σκάφη ή πλοία β' κλάσης θεωρούνται τα σκάφη άνω των 60 τόνων, όπως ορίζονται από την ελληνική νομοθεσία το 1858. Μέχρι τότε τα σκάφη β' κλάσης ήταν τα άνω των 30 τόνων.

2. Απόστολος Δελής, *Ερμούπολη (Σύρος): το ναυπηγικό κέντρο της ιστιοφόρου ναυτιλίας, 1830-1880*, αδημ.σ. διδακτορ. διατριβή, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Κέρκυρα 2010, σ. 37.

ναυτιλιακή πληροφορία, πολύ σημαντική για τις ναυλώσεις, διαχεόταν τόσο επίσημα, μέσα από τις στήλες του ερμουπολίτικου τύπου, όσο και άτυπα, στα καφενεία και στους διάφορους τόπους συνάθροισης και συναλλαγής του λιμανιού. Οι ναυτασφαλιστικές εταιρείες και οι πολυάριθμοι ναυτοδανειστές αποτελούσαν τους απαραίτητους θεσμούς για την εγγύηση του ταξιδιού και τη χρηματοδότηση του ναυτιλιακού επιχειρείν. Το ναυπηγείο και η αγορά μεταχειρισμένων ιστιοφόρων ήταν οι χώροι επένδυσης και ανατροφοδότησης κεφαλαίων, ενώ οι επισκευές, οι τροφοδοσίες πλοίων και οι αποθήκες ναυτιλιακών και ναυπηγικών υλών συμπλήρωναν τις απαραίτητες προϋποθέσεις ξεκινήματος ή συνέχισης του πλου των ιστιοφόρων.³ Τέλος, οι ατμοπλοϊκές συνδέσεις της Ερμούπολης με μεγάλα κέντρα, όπως η Μασσαλία, η Σμύρνη, η Κωνσταντινούπολη και η Αλεξάνδρεια, εξυπηρετούσαν την επικοινωνία του εμπορικού κόσμου της πόλης με τις διεθνείς αγορές και ενίσχυαν το προφίλ του λιμανιού, καθιστώντας το απαραίτητο σταθμό της ναυτιλιακής διαδρομής.⁴

Το λιμάνι της Ερμούπολης τον 19ο αιώνα συγκεντρώνει όλα τα τυπικά χαρακτηριστικά των οικονομιών της συνάθροισης (agglomeration economies).⁵ Επιχειρήσεις και επαγγέλματα κάθε λογής σχετικά με την ναυτιλία και τη ναυπηγική αναπτύχθηκαν στη ζώνη του λιμανιού, με εξειδικευμένες λειτουργίες, όπως λιμενικές λειτουργίες, αποθήκευση και εκτελωνισμός εμπορευμάτων στην ανατολική και κεντρική ακτή και ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες στη δυτική ακτή. Παράλληλα, ολόκληρη η αγορά της πόλης (καφενεία, συμβολαιογραφεία, εμπορικά καταστήματα) αποτελούσε πεδίο συναλλαγών και επενδύσεων στη ναυτιλία. Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της συνάθροισης επιχειρήσεων με ομοειδή χαρακτηριστικά σε έναν τόπο είναι το ότι μειώνεται σημαντικά το κόστος συναλλαγής (transaction cost), χάρη στην ευκολότερη και φθηνότερη πρόσβαση σε εισροές (εργασία, πρώτες ύλες) στην τοπική αγορά. Άμεσες αλληλεπιδράσεις αυτού αποτελούν η αυξημένη παραγωγικότητα (productivity externality), η διάδοση της τεχνογνωσίας, της καινοτομίας και της πληροφορίας σε τοπικό επίπεδο (innovation externality and information spillover) και η πρόσβαση σε διευρευμένες αγορές (pecuniary externalities). Παράγοντες της μείωσης του κόστους θεωρούνται η χωρική εγγύτητα, η προσωπική επαφή και η μη κάθετη ολοκλήρωση (vertical disintegration), που ωθεί τις επιχειρήσεις να επικεντρώνονται στη βασική τους δραστηριότητα, αφού για άλλα απαιτούμενα αγαθά ή υπηρεσίες εξυπηρετούνται από άλλους προμηθευτές της τοπικής

3. Για περισσότερες λεπτομέρειες και στοιχεία σχετικά με τις υπηρεσίες του ναυτιλιακού κέντρου της Ερμούπολης βλ. Α. Δελής, *ό.π.*, § 1.4.

4. Στο ίδιο, σ. 45-47.

5. Neil M. Coe, Philip F. Kelly and Henry W. C. Yeung, *Economic Geography. A Contemporary Introduction*, Blackwell 2007, σ. 137.

αγοράς.⁶ Τη θεωρία των συναθροισμένων οικονομιών (agglomeration economies) επέκτεινε ο Μ. Porter, που ανέπτυξε τη θεωρία των συνομαδώσεων (cluster), στην οποία υποστηρίζει ότι η γεωγραφική θέση συναθροισμένων επιχειρήσεων σε έναν τόπο συμβάλλει καίρια στην παραγωγικότητα και την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων αυτών.⁷ Η συγκέντρωση πολλών συναφών και αλληλοσυμπληρωματικών επιχειρήσεων και η ανάπτυξη των υποδομών και των υπηρεσιών στον τομέα της ναυτιλιακής και της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ερμούπολη δημιούργησαν ένα είδος «ναυτιλιακού cluster», το οποίο κατέστησε το λιμάνι της ένα σημαντικό πόλο της ιστιοφόρου ναυτιλίας το 19ο αιώνα.⁸

Όλες οι παραπάνω υπηρεσίες ήταν αλληλένδετες και εξαρτημένες από την ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου, ο οποίος δραστηριοποιούνταν κυρίως στις μεταφορές σιτηρών από τη Μαύρη Θάλασσα και τον Δούναβη προς τη δυτική Ευρώπη. Επομένως, στο πλαίσιο της ελληνόκτητης ναυτιλίας, η Ερμούπολη κατέχει κεντρική θέση και η ναυτιλιακή της αγορά προσελκύει πλοιάρχους, πλοιοκτήτες, ναυτικούς, κυρίως Έλληνες αλλά και ξένους, από έναν ευρύτατο γεωγραφικό χώρο. Χιώτες και Ψαριανούς από την ίδια την πόλη, Ανδριώτες, Σαντορινιούς, Μυκόνιους, Ύδραίους και Σπετσιώτες από το Αιγαίο, Κεφαλονίτες και Ιθακήσιους από το Ιόνιο, Τουρκοκρητικούς, Άγγλους, Ιταλούς και Δαλματούς, αλλά και εμπόρους της Τεργέστης, της Κωνσταντινούπολης και της νότιας Ρωσίας, οι οποίοι, διαμέσου των πληρεξουσίων τους, συναλλάσσονταν στην αγορά της Ερμούπολης, η οποία ήταν σε θέση να καλύψει πολλαπλές ανάγκες της ναυτιλιακής δραστηριότητας: χρηματοδότηση, επισκευές, τροφοδοσία, πληροφόρηση, επένδυση.⁹

Συμπληρωματικά στο ναυτιλιακό κέντρο της πόλης αναπτύχθηκε και το ναυπηγικό κέντρο. Η διαφοροποίησή του από το ναυπηγείο ενός ναυτότοπου είναι ότι στο ναυπηγικό κέντρο υπήρχε η δυνατότητα κάλυψης ευρύτερων αναγκών της ναυπήγησης ενός σκάφους, όπως η άμεση προμήθεια ναυπηγικών πρώτων υλών (ξυλεία, πίσσα, κατράμι, μεταλλικά εξαρτήματα), αλλά και αντικειμένων

6. Sunley Peter, «Urban and Regional Growth», Eric Sheppard and Trevor J. Barnes (επιμ.), *A Companion to Economic Geography*, Μάλτεν-Οξφόρδη-Βικτώρια 2003, σ. 187-202.

7. Michael E. Porter, «Locations, Clusters, and Company Strategy», Gordon Clark, Maryann Feldman and Meric Gerlter (επιμ.), *The Oxford Handbook of Economic Geography*, Οξφόρδη 2003, σ. 253-273.

8. Για τον όρο «ναυτιλιακό cluster» στην ανάλυση του ναυτιλιακού κέντρου του Πειραιά τον 20ό αιώνα βλ. Τζελίνα Χαρλαύτη, Γιάννης Θεοδοκάς, Ελένη Θανοπούλου, *Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας*, Ακαδημία Αθηνών, Μελέτες αρ. 10, Αθήνα 2009, σ. 132-138.

9. Για την καταγωγή και τον βαθμό συμμετοχής ανά γεωγραφική περιοχή των συναλλασσομένων στη ναυτιλιακή και ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης βλ. Α. Δελής, *ό.π.*, σ. 40-45 και § 7.2, 7.3.

εξοπλισμού ενός πλοίου (άγκυρες, πανιά, μακαράδες). Επιπλέον, χάρη στην ύπαρξη ολοκληρωμένης αγοράς στο ναυτιλιακό κέντρο, υπήρχε η δυνατότητα πρόσβασης σε κεφάλαια και σε πιστώσεις για τη ναυπήγηση ή την επισκευή ενός σκάφους.

Σκοπός της εργασίας αυτής είναι να καταγράψει την πορεία γένεσης και δράσης του ιστιοφόρου πλοίου στην Ερμούπολη του 19ου αιώνα, ως μεταφορικού μέσου και κεφαλαιουχικού αγαθού, μέσα από την ανάλυση της διαδικασίας ναυπήγησης και τις πρακτικές συνεταιριστικής διαχείρισης και λειτουργίας του, στο πλαίσιο της ναυτιλιακής και ναυπηγικής βιομηχανίας που περιγράψαμε παραπάνω. Η προσέγγιση αυτή στοχεύει να διαφωτίσει και να αναδείξει συγκεκριμένες θεσμικές, οικονομικές και τεχνικές όψεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας, καθώς και πτυχές της πραγματικότητας του εμπορικού-ναυτιλιακού κόσμου στο πρώτο οικονομικό κέντρο του ελληνικού βασιλείου. Τα στοιχεία προέρχονται κυρίως από ανέκδοτο αρχειακό υλικό, που μέρος αυτού χρησιμοποιήθηκε για την εκπόνηση της διδακτορικής διατριβής μου και βρίσκονται σε συμβολαιογραφική σειρά των Γενικών Αρχείων του Κράτους στην Ερμούπολη της Σύρου. Συγκεκριμένα θα εξεταστούν τρεις υποθέσεις ναυπήγησης και συνεταιριστικής διαχείρισης ιστιοφόρων που αφορούν τη χρονική περίοδο από τον Οκτώβριο του 1837 μέχρι τον Μάρτιο του 1839. Και στις τρεις υποθέσεις τα πλοία είναι μεσαίας κλάσης, δηλαδή μεταξύ 150 και 200 τόνων.

Η διαδικασία ναυπήγησης

Το πρώτο στάδιο για τη ναυπήγηση ενός ιστιοφόρου ήταν το κλείσιμο της συμφωνίας μεταξύ πλοιοκτητών και ναυπηγού. Επομένως η πρώτη σειρά εγγράφων των τριών υποθέσεων που θα μελετήσουμε είναι τα συμφωνητικά ναυπήγησης. Η πρώτη υπόθεση αφορά το μπρίκι «Παναγιά Πλατζανή», 187 τόνων, που ανήκε κατά τα 5/8 στον Ποθητό Μαθά και κατά τα 3/8 στον αδελφό του Λουκά, που ήταν και οι δύο «θαλασσινοί κάτοικοι θήρας». ¹⁰ Η δεύτερη υπόθεση αφορά το μπρίκι «Δημήτριος», 156 τόνων, των Παναγιώτη Γεραλόπουλου, Ιωάννη Αμβροσίου Ράλλη και Ιωάννη Μαυρούκου, κατόχων του 1/3 του πλοίου ο καθένας. ¹¹ Ο Παναγιώτης Γεραλόπουλος ήταν έμπορος με καταγωγή τη Σμύρνη και ιδιοκτήτης ενός κεντρικού καφενείου στην Ερμούπολη, όπου μάλιστα λάμβαναν χώρα πολύ συχνά πλειστηριασμοί πλοίων. ¹² Ο χιώτης Ιωάννης Α. Ράλλη

10. Γενικά Αρχεία του Κράτους/Αρχείο Νομού Κυκλάδων (στο εξής ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου), Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 6817, 9/3/1838.

11. Στο ίδιο, αρ. 7687, 13/9/1838.

12. Για πλειστηριασμούς πλοίων έξω από το καφενείο του Γεραλόπουλου βλ. εφημ. *Αίολος*, αρ. 63, 27/10/1845 και αρ. 411, 28/6/1852. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 24986, 22/7/1851, αρ. 16651, 21/10/1844. Για τη θέση του

ήταν επίσης ένας από τους σημαντικούς εκπροσώπους της εμπορικής ελίτ της πόλης· μάλιστα διετέλεσε δήμαρχος Ερμούπολης την περίοδο 1843-46.¹³ Ο Ιωάννης Μαυρούκος ήταν «θαλασσινός κάτοικος Ύδρας». Τελευταία περίπτωση είναι το μπρίκι «Αριέτα», 155 τόνων, που ανήκε κατά τα 3/4 στον έμπορο του Ναυπλίου Αντώνιο Πατεράκη και κατά το 1/4 στον ψαριανό καπετάνιο Μηκέ Αρβανίτη.¹⁴

Στις 11 Οκτωβρίου 1837 οι αδελφοί Μαθά συντάσσουν συμφωνητικό με τον χιώτη ναυπηγό Νικόλαο Παγίδα, τόσο για την αγορά ναυπηγικής ξυλείας, την οποία θα μεταχειριζόταν ο ναυπηγός, όσο και για τη ναυπήγηση του σκάφους.¹⁵ Η συγκέντρωση της ναυπηγικής ξυλείας ήταν το πρώτο θεμελιώδες βήμα για το ξεκίνημα της ναυπήγησης. Η ναυπηγική ξυλεία στην Ερμούπολη εισάγονταν εξ ολοκλήρου κυρίως από περιοχές της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, τη Μικρά Ασία, τον Κόλπο του Ξηρού στον Αίνο, τη Θάσο, την Κάρπαθο και τη Χαλκιδική. Από την ελληνική επικράτεια η ξυλεία προερχόταν κυρίως από την Εύβοια και σε μικρότερο βαθμό από την Αττική.¹⁶ Η πώληση της ναυπηγικής ξυλείας στην Ερμούπολη δεν ήταν αποκλειστική υπόθεση των εξειδικευμένων ξυλεμπόρων, που αποτελούσαν μία ισχυρή επαγγελματική κατηγορία, αλλά και άλλων από συναφή επαγγέλματα: ναυτικών, ναυπηγών και μη εξειδικευμένων εμπόρων.¹⁷

Έτσι ο Νικόλαος Παγίδας πουλά στους αδελφούς Μαθά «διακόσια ξύλα βουβά προς ναυπηγίαν καλής ποιότητας πεύκινα της Θάσου» προς 20 δρχ. το κομμάτι.¹⁸ Επιπλέον, πουλά και τα απαραίτητα στραβόξυλα από πεύκο για την κατασκευή των νομέων, εκτός από τα μπρατσόλια και τις φουρνιστές, στη συνολική τιμή των 310 τάλληρων δίστηλων.¹⁹ Για τη μεταφορά της ξυλείας από

καφενείου του Γεραλόπουλου βλ. Χριστίνα Αγριαντώνη – Αγγελική Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος. Ιστορικό Οδοιπορικό*, Αθήνα 2000, σ. 40. Για τον Γεραλόπουλο περισσότερες πληροφορίες βλ. στο Α. Δελής, *ό.π.*, σ. 300-301.

13. Χ. Αγριαντώνη – Α. Φενερλή, *Ερμούπολη-Σύρος*, *ό.π.*, σ. 103.

14. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 8714, 1/5/1839.

15. Στο ίδιο, αρ. 6237.

16. Α. Δελής, *ό.π.*, σ. 359-360. Το είδος τη ξυλείας που χρησιμοποιείτο κυρίως στη ναυπηγική ήταν το πεύκο. Η ξυλεία πεύκου που ερχόταν στην Ερμούπολη από τις ακτές της Μικράς Ασίας, τη Θάσο και την Κάρπαθο ανήκε στην κατηγορία της τραχείας πεύκης (*Pinus Brutia*), ενώ αυτή της Εύβοιας και της Αττικής στην χαλέπειο πεύκη (*Pinus Halensis*), βλ. Κώστας Δαμιανίδης, *Ελληνική παραδοσιακή ναυπηγική*, Αθήνα 1998, σ. 172-173.

17. Α. Δελής, *ό.π.*, σ. 354-356. Για τους εξειδικευμένους ξυλεμπόρους βλ. στο ίδιο, σ. 358-359.

18. Τα βουβά είναι άκοποι κορμοί για τα επιμήκη στοιχεία της γάστρας, καρίνα, σωτρόπι κλπ. Για τεχνικές λεπτομέρειες σχετικά με τα δομικά στοιχεία της γάστρας ενός ξύλινου ιστιοφόρου βλ. Α. Δελής, *ό.π.*, § 5.2.

19. Για τους νομείς βλ. στο ίδιο, § 5.2.1.2, για τα μπρατσόλια σ. 191 και για τις

τη Θάσο οι αδελφοί Μαθά παραχωρούν στον Παγίδα ένα δικό τους μπρίκι που ονομάζεται επίσης «Παναγιά Πλατζανή», με ρωσική σημαία, χωρητικότητας 90 ρωσικών λαστών.²⁰ Οι αδελφοί Μαθά δεν ζητούν από το ναυπηγό ναύλο, αλλά ο διορισμός του πλοίαρχου, η επάνδρωση του πλοίου, τα έξοδα του πλοίου και του πληρώματος, τα έξοδα και οι κίνδυνοι που αφορούν την απώλεια του πλοίου και του φορτίου ή τις απαγορεύσεις εξαγωγής της ξυλείας από την οθωμανική διοίκηση βαραινούν τον ίδιο τον Παγίδα. Να σημειώσουμε εδώ ότι η παραπάνω πρακτική δεν αποτελεί τυπικό παράδειγμα της μεταφοράς ναυπηγικής ξυλείας και μάλλον σχετίζεται με τη δυνατότητα των αδελφών Μαθά να διευκολύνουν την κατάσταση. Συνήθως, τις μεταφορές ξυλείας στην Ερμούπολη αναλάμβαναν ουδέτεροι μεταφορείς από μικρότερους ναυτοτοπούς, όπως η Λίμνη Ευβοίας, ο Αίνος, η Κάσος, η Ίος, το Καστελλόριζο.²¹

Στις 13 Μαΐου 1838 οι Ιωάννης Α. Ράλλης, Κωνσταντίνος Γεραλόπουλος, ως εκπρόσωπος της εταιρείας Παναγιώτης Γεραλόπουλος και Αδελφοί, και ο πλοίαρχος Ιωάννης Μαυρούκος συμφώνησαν με τον Νικόλαο Παγίδα να τους ναυπηγήσει το μπρίκι «Δημήτριος» εντός δυόμιση μηνών.²² Αντίστοιχα, στις 25 Οκτωβρίου 1838, ο Νικόλαος Πατεράκης συμφώνησε με τον χιώτη ναυπηγό Σταματίο Κουφουδάκη να του ναυπηγήσει το μπρίκι «Αριέτα» εντός τεσσάρων μηνών.²³ Τελικά και οι δύο ναυπηγοί τα παρέδωσαν με καθυστέρηση· ο Παγίδας μετά από τέσσερις μήνες και ο Κουφουδάκης μετά από έξι μήνες. Οι χρόνοι παράδοσης σκαφών της κλάσης 150-200 τόνων στην Ερμούπολη τη δεκαετία 1828-1839 κυμαίνονταν κατά μέσο όρο στους 5 μήνες, χρόνος που μειώθηκε αισθητά τις επόμενες τρεις δεκαετίες, μεταξύ 3,2 και 4 μηνών, αποτέλεσα τη ανόδου της ζήτησης και της εντατικοποίησης των ρυθμών παραγωγής.²⁴

Στο συμφωνητικό ναυπήγησης του «Δημητρίου» ο ναυπηγός Παγίδας «υπόσχεται να κατασκευάση εξ ιδίων του παν ό,τι άλλο χρειάζεται δια την

φουρνιστές, σ. 187-188. Η ιστορία δίστηλου/δραχμής ήταν 1 προς 6, όπως προκύπτει τόσο από το πραγματολογικό υλικό, όσο και από την βιβλιογραφία. Βλ. *Γενική Εφημερίς της Ελλάδος*, αρ. 11, 5 Φεβρουαρίου 1830, σ. 41-42, αναδημοσιευμένο στο Ευτυχία Δ. Λιάτα, *Φλωριά δεκατέσσερα στένουν γρόσια σαράντα. Η κυκλοφορία των νομισμάτων στον ελληνικό χώρο, 15ος-19ος αι.*, Αθήνα 1996, σ. 291. Νικόλας Δ. Κουγέας, *Η τιμή του συναλλάγματος και η νομισματική πολιτική στην Ελλάδα (1843-1879)*, Αθήνα 1992, σ. 30.

20. Λαστός ή λάστ. Μονάδα μέτρησης της χωρητικότητας στις Σκανδιναβικές χώρες και τη Ρωσία. Ισούται με 1,85 του τόνου μύρσωνος. Yrjö Kaukiainen, *A History of Finnish Shipping*, Νέα Υόρκη-Λονδίνο 1993, σ. 46.

21. Α. Δελής, *ό.π.*, σ. 354.

22. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 7090.

23. Στο ίδιο, αρ. 7879. Στο συμφωνητικό ναυπήγησης μόνος ιδιοκτήτης του πλοίου φαίνεται ο Νικόλαος Πατεράκης, ενώ ο Μηκός Αρβανίτης εμφανίζεται ως επιστάτης της ναυπήγησης.

24. Α. Δελής, *ό.π.*, σ. 133, Πίνακας 3.5.

τελείαν κατασκευήν του σκάφους άσπρον)), ενώ παρόμοια αναφορά γίνεται και στο συμφωνητικό του «Αριέτα». Με τον όρο «σκάφος άσπρον» εννοείται ότι ο ναυπηγός αναλάμβανε μόνο την κατασκευή της γάστρας, ενώ «όλη η αναγκαία κάρφωσις του σκάφους, μακαράδες, έπιπλα αυτού, πίσσα, στουπί, καλαφάταις, σχοινιά, είναι εις βάρος του Κυρίου Πατεράκη, εις βάρος του οποίου είναι και τα ημερομίσθια των αναγκαίων εργατών διά να γείνη η σκάρα. Τα δε ξύλα της σκάρας και οι αναγκαίοι εργάται διά να ρίψουν το πλοίοι εις την θάλασσαν είναι εις βάρος του ναυπηγού Κουφουδάκη». Στην περίπτωση της «Αριέτας» και του «Δημητρίου», επομένως, η συμφωνία με τον ναυπηγό περιλάμβανε την κατασκευή του πλοίου μέχρι ένα ορισμένο στάδιο: την κατασκευή της γάστρας. Οι υπόλοιπες αναγκαίες εργασίες για την ολοκλήρωσή του, κάρφωση, καλαφάτισμα, εφοπλισμός και εξοπλισμός αποτελούσαν αντικείμενο ξεχωριστών συμφωνιών με τους αντίστοιχους τεχνίτες και προμηθευτές.

Στην ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης την περίοδο 1828-1866 έχουν εντοπιστεί τέσσερα διαφορετικά είδη συμφωνιών ως προς το επίπεδο ολοκλήρωσης του παραδοτέου ή αλλιώς τέσσερα είδη ναυπηγικού προϊόντος.²⁵ Το πρώτο αφορά αυτό που μόλις περιγράφηκε. Το δεύτερο αφορά την κατασκευή της γάστρας μαζί με την κάρφωση, το τρίτο την κάρφωση και το καλαφάτισμα και το τελευταίο την επιστασία, δηλαδή την περίπτωση κατά την οποία ο ιδιοκτήτης αναλάμβανε όλα τα έξοδα ναυπήγησης και ο ναυπηγός λάμβανε μία αμοιβή κατ' αποκοπή για τον σχεδιασμό και την επίβλεψη της κατασκευής. Πολύ σπάνιες ήταν οι περιπτώσεις ανάληψης ολοκλήρωσης του σκάφους πλήρως εξαρτισμένου και εξοπλισμένου.²⁶

Στην περίπτωση της επιστασίας ανήκει και η συμφωνία για τη ναυπήγηση της «Παναγιάς Πλατζανής», όπου ο ναυπηγός Παγίδας ανέλαβε μόνο την επίβλεψη της ναυπήγησης του πλοίου έναντι αμοιβής 120 τάλληρων δίστηλων Ισπανίας. Έτσι εξηγείται και το γεγονός ότι ο ναυπηγός πούλησε εξ αρχής τη ναυπηγική ξυλεία στους ιδιοκτήτες, αφού αυτοί ανέλαβαν εξ ολοκλήρου τα έξοδα της ναυπήγησης του σκάφους, ενώ στις περιπτώσεις που ο ναυπηγός έπρεπε να παραδώσει σκάφος «άσπρον» ή «μαύρον», δηλαδή καλαφατισμένο, τότε ανελάμβανε αυτός τα έξοδα των υλικών και της εργασίας, της δικής του και του συνεργείου του.

25. Στο ίδιο, § 4.5.1.

26. Μόνο δύο τέτοιες περιπτώσεις έχουν εντοπιστεί και τις δυο ανέλαβε ο χιώτης ναυπηγός Φραγκούλης Σέχας. Η πρώτη αφορά το μπρίκι «Εισόδια της Θεοτόκου», 196 τόνων, του μυκονιάτη πλοιάρχου Μάρκου Περή Μάρκαρη (ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Αυτά έγγραφα, αρ. 27307, 3/3/1854. Αποδεικτικό ιδιοκτησίας, ό.π., αρ. 27416, 7/4/1854) και η δεύτερη το μπρίκι «Άγιος Γεώργιος», 300 τόνων, του Ανδρέα Παλαιολόγου, εμπόρου Α' τάξεως του Μπερντιάνσκι, εγκατεστημένου στη Μαριούπολη (στο ίδιο, αρ. 25031, 8/8/1851).

Η αποπληρωμή και εξόφληση του ναυπηγού γινόταν με δόσεις, σύμφωνα με την πρόοδο του έργου και σε συγκεκριμένες φάσεις της κατασκευής. Συνήθως η πληρωμή γινόταν σε τρεις ή τέσσερις δόσεις, αλλά υπήρχαν και περιπτώσεις όπου οι δόσεις αποπληρωμής ήταν περισσότερες ή λιγότερες, ενώ πιο σπάνια η πληρωμή γινόταν σε ημερολογιακή βάση.²⁷ Η αποπληρωμή του «Δημητρίου» και της «Αριέτας» εγγράφονται στις συμβατικές περιπτώσεις, αφού στη μεν πρώτη η εξόφληση ορίστηκε στις τρεις δόσεις, στη δε δεύτερη σε τέσσερις δόσεις. Στον «Δημήτριο» οι ιδιοκτήτες υπόσχονται να δώσουν προς τον ναυπηγόν Παγίδα Τάλληρα Δίστυλα Ισπανίας χίλια τετρακόσια είκοσι πέντε, εκ των οποίων το ένα τρίτον θέλουν του το πληρώσει εντός της ερχόμενης εβδομάδος, έτερον ένα τρίτον θέλουν του πληρώσει όταν αρχίση να τζαπόννη, η δε τελεία εξόφλησις θέλει γίνει όταν τους παραδόση το πλοίον εις την θάλασσαν». Αντίθετα στην «Αριέτα» ο Πατεράκης πληρώνει στον ναυπηγό Κουφουδάκη 1400 τάλληρα δίστηλα με τον εξής τρόπο: «Τάλληρα Δίστυλα τριακόσια πενήντα υπόσχεται να του πληρώση ο κύριος Πατεράκης άμα τελειώσει την σάλαν, έτερα τριακόσια πενήντα, θέλει του πληρώσει άμα σκαρόσει, έτερα τριακόσια πενήντα άμα πατήσει την κουβέρταν, η δε τελείαν εξόφλησιν θέλει γίνει όταν ο ναυπηγός ρίψη το πλοίον εις την θάλασσαν και εφοδιάσει τον κύριον Πατεράκην με το έγγραφον της ιδιοκτησίας».

Η πληρωμή της δόσης «όταν αρχίση να τζαπόννη» ή «όταν βάλη τζάπα», που συναντάμε επίσης πολύ συχνά, ή «άμα πατήσει την κουβέρταν», οριοθετούν κομβικά σημεία των φάσεων ναυπήγησης. Οι τζάπες ή τσάπες είναι τα πρώτα σανίδια του πετσώματος, που έμπαιναν όταν ο ναυπηγός ολοκλήρωνε σημαντικό μέρος του σκελετού και είχε αρχίσει να βάζει τα διαμήκη ενισχυτικά ξύλα, ενώ η κατασκευή της κουβέρτας ή «κουβέρτωμα» σήμαινε ότι είχε ολοκληρώσει ήδη το σκελετό και την εσωτερική επένδυση του σκάφους.²⁸

Το «έγγραφον της ιδιοκτησίας» αποτελούσε το νόμιμο τίτλο ιδιοκτησίας του πλοίου, απαραίτητο για την καταχώρησή του στο ελληνικό νηολόγιο, γι' αυτό αναφέρεται πολύ συχνά στα συμφωνητικά ναυπήγησης, όπως του «Αριέτα», ότι η εξόφληση του ναυπηγού ολοκληρώνεται με την καθέλκυση του σκάφους και την παράδοση στον ιδιοκτήτη του εγγράφου ιδιοκτησίας.²⁹

27. Σε ημερολογιακή βάση συμφωνήθηκε να αποπληρωθούν το μπρίκι «Άγιος Ανδρέας» του Ανδριώτη Γεωργίου Θερμιώτη (ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 6197, 30/9/1837, αποδεικτικό ιδιοκτησίας, στο ίδιο, αρ. 6852, 15/3/1838) και το μπρίκι «Αριστοτέλης» του ψαριανού Δημήτριου Καλάρη (στο ίδιο, αρ. 15396, 17/7/1843, ιδιοκτησία, στο ίδιο, Ι/Ναυπηγικά, αρ. 228, 8/12/1843).

28. Κ. Δαμικινίδης, *Ελληνική παραδοσιακή ναυπηγική*, ό.π., σ. 195-197, 201-202. Για τις φάσεις ναυπήγησης βλ. Α. Δελής, ό.π., κεφ. 5, Η Διαδικασία Ναυπήγησης II - Η Τεχνική Διαδικασία, § 5.2.1.3.

29. ΓΑΚ/Κεντρική Υπηρεσία, Αρχείο Περιόδου Όθωνος, Υπουργείο Ναυτικών, φακ. 43, Διάταγμα περί εμπορικής ναυτιλίας, 14/26 Νοεμβρίου 1836, άρθρα 4 και 6.

Από τα έγγραφα ιδιοκτησίας αντλούμε στοιχεία για το συνολικό και μερικό κόστος της ναυπήγησης. Ο «Δημήτριος» κόστισε συνολικά 4.100 τάλληρα, ενώ ο ναυπηγός Παγίδας για την κατασκευή της γάστρας, χωρίς κάρφωση και καλαφάτισμα, δηλαδή για την ξυλεία και τις αμοιβές εργασίας, έλαβε τελικά 1460 τάλληρα, αντί 1425 που οριζόταν αρχικά στο συμφωνητικό. Δηλαδή, η ξυλεία και τα εργατικά για την κατασκευή της γάστρας αντιπροσωπεύουν το 35,60% του συνολικού κόστους. Η «Αριέτα» από την άλλη μεριά κόστισε συνολικά 4.500 τάλληρα δίστηλα, από τα οποία ο ναυπηγός Κουφουδάκης έλαβε 1500, αντί 1400 που είχε συμφωνηθεί, για την κατασκευή της γάστρας, επίσης χωρίς κάρφωση και καλαφάτισμα. Το κόστος των υλικών και της εργασίας για την γάστρα ανήλθε ακριβώς στο 1/3 του συνολικού κόστους, ενώ η επιτήρηση της ναυπήγησης από τον Μηκέ Αρβανίτη, τον πατέρα του και τους δύο αδελφούς του, πρέπει να κόστισε συνολικά 100 τάλληρα, αφού η αμοιβή τους ορίστηκε στις 100 δρχ. το μήνα (16,66 τάλληρα) και η ναυπήγηση διήρκεσε έξι μήνες. Η «Παναγιά Πλατζανή» κόστισε συνολικά 5.000 τάλληρα δίστηλα, από τα οποία 666,66 τάλληρα δίστηλα κόστισαν τα βουβά ξύλα³⁰, 310 τάλληρα τα στραβόξυλα και 120 τάλληρα η κατ' αποκοπή αμοιβή του ναυπηγού. Με άλλα λόγια, η ξυλεία (εκτός από μπρατσόλια και φουρνιστές) και η αμοιβή του ναυπηγού (συνολικά 1100 γρόσια) απορρόφησαν το 22% περίπου του συνολικού κόστους.

Τα αντίστοιχο μέσο ποσοστό κόστους που καταλαμβάνουν η ξυλεία και τα εργατικά σε σκάφη της κλάσεως 101-200 τόνων το 1838 έχει εκτιμηθεί στο 44,59%.³¹ Επομένως είναι αρκετά υψηλότερο σε σχέση με τον «Δημήτριο» και την «Αριέτα», που η ξυλεία και τα εργατικά απορρόφησαν περίπου το ένα τρίτο του συνολικού κόστους. Σε μπρίκια μεγαλύτερης κλάσης που ναυπηγήθηκαν στην Ερμούπολη το ποσοστό αυτό είναι ακόμη μεγαλύτερο. Στο μπρίκι «Ελένη», 236 τόνων, ναυπηγημένο το 1844, οι μισθοί και η ξυλεία καλύπτουν το 57,87%, στο μπρίκι «Κωλέτης», 342 τόνων, που ναυπηγήθηκε το 1847, το αντίστοιχο ποσοστό φτάνει το 52,72%, ενώ στο μπρίκι «Ταξιάρχης», 226 τόνων, ναυπηγημένο στο Βαθύ της Σάμου το 1857 από τον Ερμούπολίτη ναυπηγό Στέφανο Δημητρίου, το ποσοστό φτάνει το 70%, πιθανόν επειδή ήταν σημαντικά αυξημένες οι αμοιβές του ναυπηγού και του συνεργείου που εργάστηκαν εκτός έδρας.³²

Από τα τρία μπρίκια, το πιο ακριβό αποδείχθηκε το «Αριέτα», το οποίο κόστισε 174,19 δρχ. τον τόνο, αμέσως μετά η «Παναγιά Πλατζανή», που κόστισε 160,42 δρχ. τον τόνο και το πιο οικονομικό ήταν ο «Δημήτριος» με 157,69

30. 200 βουβάx20 δρχ. το ένα=4.000 δρχ./6 δρχ. (αντιστοιχία δραχμής τάλληρου 6:1) = 666,66 τάλληρα.

31. Α. Δελής, *ό.π.*, § 3.3.1.3 και Πίνακας 3.2.

32. Για την «Ελένη» βλ. Α. Δελής, *ό.π.*, Διάγραμμα 3.10, σ. 120, για τον «Κωλέτη», στο *ίδιο*, Πίνακας 3.3, σ. 122, για τον «Ταξιάρχη», στο *ίδιο*, Διάγραμμα 3.11, σ. 121.

δρχ. τον τόνο. Την περίοδο που εξετάζουμε το μέσο κόστος ναυπήγησης ενός σκάφους της κλάσης 151-200 τόνων εκτιμάται στις 165,33 δρχ. τον τόνο³³, επομένως η «Αριέτα» αποδεικνύεται αρκετά ακριβότερη και από τη μέση τιμή της αγοράς, ενώ από την άλλη, τα δύο άλλα μπρίκια και ειδικά ο «Δημήτριος» μπορούν να θεωρηθούν οικονομικότερες επιλογές. Το μοναδικό αποδεικτικό ιδιοκτησίας πλοίου που εντοπίσαμε στις συμβολαιογραφικές πράξεις να διαθέτει ακριβή κατάλογο του εξαρτισμού και του εξοπλισμού του είναι ο «Δημήτριος».³⁴ Ο «Δημήτριος», όπως αναφέρθηκε, ήταν μπρίκι, δηλαδή δικάταρτο σκάφος με τετράγωνα πανιά και στα δύο κατάρτια και πανί τύπου μπούμας στο μεγάλο κατάρτι (βλ. Εικ. 1).³⁵ Ο «Δημήτριος» διέθετε ένα μπομπρέσο, δηλαδή το προεξέχον από την πλώρη άλμπουρο («μ' όλα τα μπαστούνια και μ' όλα τα αναγκαία σχοινιά, όλα καινούρια»),³⁶ με δύο τριγωνικά πανιά, ένα φλόκο και μία τουρκετίνα.³⁷ Το «πρώτον κατάρτι», το μπροστινό (τουρκετό), ήταν αρματωμένο με «τρεις αντένες καινούριαις», από κάτω προς τα πάνω, «τρήγγο, παρουκέτο και παπαφίγγο, με τα πανιά τους, όλα καινούρια». Το μεγάλο κατάρτι ήταν σύνθετο, δηλαδή είχε επιπλέον ένα μικρότερο άλμπουρο, που ονομαζόταν «τζημπούκι» ή τσιμπούκι³⁸ και «τρεις αντέναις καινούριες, μαϊστρα, γάμπια και παπαφήγγο με τα πανιά των καινούρια»).³⁹ Τέλος «μία ράνταν καινούρια, με το πανί της και τα σχοινιά της, όλα καινούρια». Η ράντα ήταν το κοντάρι στο οποίο προσαρμολόγεται το τραπεζοειδές πανί της μπούμας στο μεγάλο κατάρτι (βλ. Εικ. 1). Συνολικά, ο «Δημήτριος» φαίνεται ότι διέθετε μόλις εννέα πανιά, την ελάχιστη δυνατή αρματωσιά για ταξίδι, αν το συγκρίνουμε με άλλα σκάφη της περιόδου, είτε από αντίστοιχους καταλόγους, είτε από εικονογραφικές μαρτυρίες (πβ. Εικ. 1).

Το καράβι διέθετε επίσης δύο άγκυρες, μία με ξύλινο περιβλήμα και μία με σιδερένιο, έναν ανεμοδείκτη (πηνέλι)⁴⁰ με σιδερένιο περιβλήμα (τζήπον), μία

33. Α. Δελής, *ό.π.*, § 3.3.1.1 και Παραρτήματα 3.4.1 και 3.4.2.

34. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 7784, 4/10/1838. Κατάλογοι εξαρτισμού και εξοπλισμού ιστιοφόρων έχουν εντοπιστεί σε συμβολαιογραφικά έγγραφα που αφορούν πωλήσεις ή πλειστηριασμούς πλοίων· οι τελευταίοι συχνά δημοσιεύονταν και στις στήλες του ερμουπολίτικου τύπου.

35. Για το μπρίκι ως τύπο πλοίου, την προέλευση του, τη χρήση του, τη διάδοσή του στην ελληνόκτητη ναυτιλία και το ειδικό βάρος του στη ναυπηγική βιομηχανία της Ερμούπολης βλ. Α. Δελής, *ό.π.*, § 6.2.5.

36. Τα μπαστούνια, επιμήκη ξύλα συμπληρωματικά του μπομπρέσου είναι το μπαστούνι, το κόντρα μπαστούνι και το κιορ μπαστούνι, βλ. Α. Δελής, *ό.π.*, Παραρτήματα 6.3.

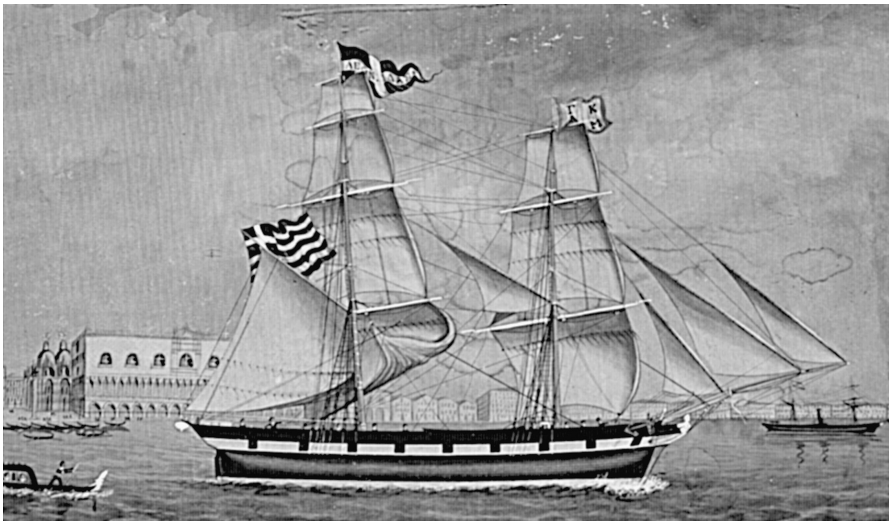
37. Στο ίδιο, Παραρτήματα 6.5.

38. Επιστήλιο, σύμφωνα με την επίσημη ναυτική ορολογία. Βλ. Ρόη Παπαγγέλου, *Η γλώσσα των καραβιών. Αγγλοελληνικό-ελληνοαγγλικό-ελληνοελληνικό Ναυτικό Λεξικό*, Αθήνα 1991.

39. Για τις ονομασίες των πανιών και των αντενών βλ. Α. Δελής, *ό.π.*, Παραρτήματα 6.5.

40. Henry and Renee Kahane, Andreas Tietze, *The Lingua Franca in the Levant*.

αλυσίδα, μία γούμενα και έναν τόνο, σχοινιά 80 και 100 οργυιών αντίστοιχα, «ένα καπόνι και ένα πεσκαδούρο καινούρια» για την ανύψωση της άγκυρας⁴¹, καθώς και δύο μάντους (ιμάντες) και τα μαντοσίδερά τους με τους μακαράδες, τροχαλίες από όπου περνούσαν τα σχοινιά για το χειρισμό του εξαρτισμού. Υπήρχαν επίσης δύο λέμβοι, μια βάρκα και μια μεγαλύτερη που ονομάζεται σκαμπαβία, με τρία και τέσσερα ζευγάρια κουπιά αντίστοιχα. Τα όργανα ναυσιπλοΐας αποτελούντο από «δύο πηξίδες καινούριαις, δύο χάρταις καινούριαις, δύο μηγούτα (κλεψύδρες)⁴², δύο κουμπάσα (παχύμετρα)⁴³, μία Γρηζόλα (η θήκη



Εικ. 1. Το ανδριώτικο μπρίκι «Λεωνίδα», 194 τόνων, ζωγραφισμένο από τον G. Luzzi στη Βενετία το 1861. Το πλοίο, που ναυπηγήθηκε το 1845 στην Ερμούπολη από τον Ιωάννη Κουφουδάκη και κόστισε 32.000 δρχ., ήταν αρχικά ιδιοκτησίας του Αντώνιου Μωραΐτη, βλ. ΓΑΚ/ΑΝΚ, Συμβ. Μιχ. Ιωαννόπουλος αρ. 1752 και Τζ. Χαρχαυτή και Ν. Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια, 1830-1940*, Αθήνα 2002. (Οικία Ν. Μωραΐτη, Άνδρος, Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, 1453-1850*, Αθήνα 1972, εικ. 68).

Turkish nautical terms of Italian and Greek origin, Κωνσταντινούπολη 1988 (επανέκδοση), σ. 343-344.

41. Για το καπόνι βλ. ορισμό στο <http://ribfans.com/archive/index.php/t-2781.html> : «Χοντρή ξύλινη κατασκευή με ενσωματωμένα ράγουλα (τροχιλούς), τοποθετημένη στην άκρη της πλώρης, που χρησίμευε για την άρση της άγκυρας από τη θάλασσα στο κατάστρωμα». Για τον πεσκαδούρο βλ. http://www.antilexico.gr/index.php?title=%CE%86%CE%B3%CE%BA%CF%85%CF%81%CE%B1_0069&redirect=no : «πεσκαδούρος, μασχαιστήρας (γάντζος για την ανύψωση της άγκυρας)».

42. Kahane and Tietze, *The Lingua Franca*, ό.π., σ. 307.

43. Στο ίδιο, σ. 178-179.

της πυξίδας), με τα καντηλέρια». Επίσης απαραίτητα ήταν και τα ξυλουργικά εργαλεία για οποιαδήποτε τυχόν επισκευή γινόταν εν πλώ: «εξ καβήλιας, ένα πρῶνι, ένα σκεπάνι, ένα ξυλοφάγο, δύο τρυπάνια» και μία αντλία του νερού, «τρούμπα μ' όλα τα αναγκαία», σε περίπτωση πυρκαγιάς.⁴⁴ Τέλος, ο εξοπλισμός για τη διατροφή του πληρώματος αποτελείτο από «το μαγειρίον με δύο καζάνια, το ένα μεγάλο το άλλο μικρό, καινούρια. Τέσσαρα βαρέλια του νερού μεγάλα, με στεφάνια σιδηρά καινούρια, επτά νεροβάρελα καινούρια [...] ένα βαρελάκι του κρασιού, ένα όμοιον μικρότερον του ραχιού καινούρια». Ακόμη, «δύο στάμναις του λαδιού. Δύο βηντίνες του νερού και του παστορμά νέαι [...] ένα τραπέζι της κάμαρης, μία τουζήνα μαχαιροπήρουνα, μία τουζήνα πιάτα». Δύο μαστέλα (σκάφες), μάλλον για το πλύσιμο των ρούχων⁴⁵, ένα φανάρι και τρία λυχνάρια για τη νύχτα.

Πρακτικές συνεταιριστικής διαχείρισης ιστιοφόρων

I. Διάθροση και τυπολογία των σχέσεων μεταξύ των συμπλοιοκτητών

Η διερεύνηση των πρακτικών συνεταιριστικής διαχείρισης των τριών ιστιοφόρων, των οποίων περιγράψαμε τη διαδικασία ναυπήγησης, στηρίζεται στη μελέτη των συμφωνητικών της «Παναγιάς Πλατζανής», της «Αριέτας» και του «Δημητρίου». Τα συμφωνητικά των δύο πρώτων ιστιοφόρων συντάχθηκαν πριν από τη ναυπήγησή τους, σχεδόν ταυτόχρονα με τη συμφωνία με τον ναυπηγό, ενώ αυτό του «Δημητρίου» μετά την ολοκλήρωσή του και τη σύνταξη του αποδεικτικού ιδιοκτησίας.

Γενικότερα την περίοδο 1828-1866 παρατηρείται μια συγκεντρωτική τάση στην ιδιοκτησία των νεότευκτων ιστιοφόρων στο ναυπηγείο της Ερμούπολης. Ο αριθμός των ιδιοκτητών σπάνια ξεπερνά τους τρεις, ενώ κυριαρχούν τα μονοιδιοκτήτητα πλοία. Η συγκέντρωση της πλοιοκτησίας μπορεί να συνδεθεί με τη σταδιακή τάση προς τον εφοπλισμό μετά το 1830, δηλαδή με τη σχεδόν αποκλειστική παροχή μεταφορικών υπηρεσιών με ανταπόδοση το ναύλο, σε σχέση με το πλοίο-έμπορο και το απαραίτητο συνεταιρικό κεφάλαιο για την αγορά του φορτίου (σερμαγιά) της προεπαναστατικής περιόδου.⁴⁶

Στην περίπτωση του ιστιοφόρου «Παναγιά Πλατζανή», οι δύο ιδιοκτήτες ανήκουν στο ναυτικό επάγγελμα και υπάρχει στενός συγγενικός δεσμός μεταξύ τους. Γενικότερα η διαχείριση του καραβιού είναι ισορροπημένη ανάμεσα στους δύο, παρά το γεγονός ότι ο Ποθητός Μαθάς έχει μεγαλύτερο ποσοστό από τον αδελφό του Λουκά. Είναι και οι δύο εγγράματοι και μάλιστα ο Ποθητός αναλαμβάνει την πλοιαρχία του πλοίου, ενώ ο Λουκάς τα καθήκοντα του γραμματικού.

44. Στο ίδιο, σ. 448-449.

45. Στο ίδιο, σ. 296-297.

46. Α. Δελής, *ό.π.*, σ. 301-304.

Σε περίπτωση αδυναμίας ανάληψης των καθηκόντων του πλοιάρχου από τον Ποθητό καλείται να τον αντικαταστήσει ο Λουκάς (όρος Γ). Επίσης, αν κάποιος από τους δύο παραμείνει για κάποιο λόγο στην στεριά, τότε υποχρεούται να στείλει τον γιο του να υπηρετήσει ως γραμματικός (όρος Στ). Σε αυτούς τους δύο όρους θα μπορούσαμε ίσως να υποθέσουμε ότι υπόκειται ένα είδος οικογενειακής-ηλικιακής ιεραρχίας. Οι γιοι και των δύο –άγνωστο αν είναι έμπειροι ναυτικοί ή όχι και αν εκπροσωπούν το μεγαλύτερο ή το μικρότερο μερίδιο– δεν μπορούν να πλοιαρχούν στο πλοίο εφόσον υπάρχει ο μεγαλύτερος θείος. Άραγε η επιλογή του Ποθητού ως πλοιάρχου να υπαγορεύεται από το γεγονός ότι είναι ο μεγαλύτερος σε ηλικία αδελφός;

Όπως αναφέρθηκε, η διαχείριση φαίνεται να μοιράζεται σχεδόν επί ίσοις όροις μεταξύ των δύο συμπλοιοκτητών. Ο Λουκάς μπορεί να προσλαμβάνει μέχρι τέσσερις ναύτες της επιλογής του, ενώ ο Ποθητός τους υπόλοιπους, χωρίς να αναφέρεται όμως πόσοι είναι αυτοί, ενώ η επιλογή του ναύκληρου γίνεται και από τους δύο. Επίσης, και οι δύο οφείλουν να διατηρούν ακριβή λογαριασμό, τόσο του κόστους ναυπήγησης του πλοίου, όσο και των λοιπών σχετικών δοσοληψιών (όρος Η). Ακόμη, απαιτείται η αμοιβαία συγκατάθεση, είτε για οποιαδήποτε πληρωμή, είτε για λήψη δανείου στο μερίδιο του άλλου συμπλοιοκτήτη, είτε για πώληση του μεριδίου του άλλου συμπλοιοκτήτη (όρος Ζ). Πρόκειται για όρους που εμφανίζονται σταθερά στις συμφωνίες διαχείρισης μεταξύ των συμπλοιοκτητών στην Ερμούπολη, προκειμένου να προστατεύσουν το μερίδιο επένδυσής τους.

Στις άλλες δύο περιπτώσεις έχουμε να κάνουμε με μια σύμπραξη κεφαλαίων μεταξύ εμπόρων και πλοιαρχών. Στο «Δημητρίου» υπάρχουν τρεις πλοιοκτήτες, δύο ερμούπολιτες έμποροι και ένας υδραίος καπετάνιος, όλοι με ίσο μερίδιο. Ο υδραίος Ιωάννης Μαυρούκος αναλαμβάνει την πλοιαρχία του καραβιού, αλλά είναι αναλφάβητος και επομένως χρειάζεται έναν γραμματικό για «να κρατή ακριβή λογαριασμόν των εισοδημάτων και εξόδων του πλοίου...» (όρος Β). Ωστόσο, στη διαχείριση του «Δημητρίου» οι σχέσεις των συνεταιίρων βρίσκονται σε τελείως διαφορετική βάση σε σύγκριση με την «Παναγιά Πλατζανή» των αδελφών Μαθά. Δεν υπάρχει συγγενικός δεσμός μεταξύ τους, ο οποίος θα ενίσχυε τον βαθμό εμπιστοσύνης. Επίσης, η κοινή καταγωγή είναι ένα άλλο ζητούμενο, αφού ο πλοίαρχος Μαυρούκος είναι κάτοικος Ύδρας (ένα χρόνο αργότερα σε ανάλογο συμφωνητικό αναφέρεται κάτοικος Ερμούπολης). Αλλά σε ένα κέντρο σαν την Ερμούπολη, με πληθυσμό πολυάριθμο και αρκετά ετερόκλητο σε σχέση με έναν μικρότερο ναυτότοπο, όπως η Σαντορίνη των αδελφών Μαθά, η κοινή καταγωγή δεν αποτελεί στον ίδιο βαθμό ισχυρό συνδετικό στοιχείο μεταξύ του Γεραλόπουλου και του Ράλλη. Επομένως, η διαχείριση του καραβιού και η εξασφάλιση της επένδυσης των συνεταιίρων από καιροσκοπική συμπεριφορά (opportunistic behaviour) επιδιώκεται με την επιβολή περιορισμών στους όρους του

συμφωνητικού συμπλοιοκτησίας. Αυτό που κυρίως διακυβεύεται είναι η φήμη των συναλλασσομένων, είτε στην αγορά της Ερμούπολης, είτε στην περισσότερο διευρυμένη αγορά στην οποία δραστηριοποιούνται τα εμπορικά και ναυτιλιακά κεφάλαια του ελληνικού επιχειρηματικού κόσμου, στις πιάτσες της ανατολικής Μεσογείου, της Μαύρης Θάλασσας και στις παροικίες της Μεσογείου, όπου η εμπορική πληροφορία ήταν ποικίλη και δεν αφορούσε μόνο τιμές και συναλλαγές, αλλά και τις συμπεριφορές των συναλλασσομένων. Επομένως, οι σχέσεις, οι αρμοδιότητες και οι υποχρεώσεις μεταξύ των συμπλοιοκτητών τίθενται σε πιο «επαγγελματική» και σαφέστερα προσδιορισμένη βάση.

Αντίστοιχη με αυτή του «Δημητρίου», αν και περισσότερο σύνθετη, είναι η σχέση των συμπλοιοκτητών στο «Αριέτα». Ο Νικόλαος Α. Πατεράκης είναι συνétairos στο Ναύπλιο με τον Μαυρογορδάτο (δεν διευκρινίζεται με ποιόν ακριβώς) και συνεργάζονται άμεσα και οι δύο με τον Κωνσταντίνο Π. Μαυρογορδάτο της Τεργέστης. Στην αρχική συμφωνία –αυτήν που εξετάζουμε– ο Πατεράκης έχει ίσο μερίδιο με τον Μηκέ Αρβανίτη, ενώ στο έγγραφο ιδιοκτησίας, όπως είδαμε παραπάνω, τελικά ο Πατεράκης κατείχε τα 3/4 του πλοίου. Η περίπτωση του «Αριέτα» είναι πιο περίπλοκη, γιατί ο Αρβανίτης, εκτός από το ότι επρόκειτο να αναλάβει τη διακυβέρνηση του πλοίου, θα αναλάμβανε και την επίβλεψη για τη ναυπήγηση του караβιού από τον ναυπηγό Κουφουδάκη. Αν και η πρακτική αυτή, δηλαδή οι πλοίαρχοι να επιβλέπουν τη ναυπήγηση των πλοίων που πρόκειται να κυβερνήσουν, ήταν αρκετά διαδεδομένη και συνεχίζεται έως και σήμερα στο ναυτιλιακό κόσμο, ωστόσο έχει μεγάλο ενδιαφέρον το γεγονός ότι ο Αρβανίτης επιστατεί στη ναυπήγηση μαζί με τον πατέρα του και τους δύο αδελφούς του – όλοι με αμοιβή (όρος Α).⁴⁷ Επιπλέον, συμφωνείται να προσληφθούν και τα τρία μέλη της οικογένειας στη συνέχεια στο πλοίο ως ναυτικοί (όρος Ζ). Από την άλλη μεριά, παρά το γεγονός ότι ξεκινούν αμφότεροι (ο Πατεράκης και ο Αρβανίτης) με ίσο μερίδιο, «το πλοίο είναι υπό την τέλειαν και άμεσον εξουσίαν του κυρίου Νικολάου Α. Πατεράκη,...», ο οποίος έχει το δικαίωμα σε περίπτωση διαφωνίας ή δυσaráσκειας με τον συνétairo του να πουλήσει το πλοίο, ο ίδιος ή οι συνεργάτες του, ανεξάρτητα από το πού μπορούσε να βρίσκεται το πλοίο τη δεδομένη στιγμή της πώλησης (όρος Η).

Αρχικά, κοινή υποχρέωση όλων των συνεταιρών ήταν να καταθέσουν το ανάλογο με το μερίδιό τους ποσό για τη λειτουργία της εταιρείας, δηλαδή για την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων του караβιού. Οι συμπλοιοκτήτες του «Δημητρίου» το δηλώνουν ξεκάθαρα, ότι όσα καταθέσει ο καθένας, τόσα και θα λάβει στο τέλος του ταξιδιού χωρίς τόκο. Αντίθετα, στο «Αριέτα» οι συνétairoι φαίνονται πιο προνοητικοί, λεπτολόγοι και απαιτητικοί, αφού συμ-

47. Η αμοιβή για τον καθένα ήταν 25 δρχ. το μήνα, ένα αρκετά χαμηλό ποσό που μόλις πλησιάζει το ημερομίσθιο της μιας δραχμής.

φωνούν, όποιος βάλει περισσότερα χρήματα από τον άλλον, να λαμβάνει τόκο (δεν προσδιορίζεται το ύψος του) από τον άλλον, που θα ξεκινά από την ημέρα κατάθεσης των κεφαλαίων. Αυτό το ποσό όμως δεν πρέπει να ξεπερνά τα 100 με 200 τάλληρα δίστηλα.

Τέλος, σε περίπτωση διάλυσης της εταιρείας φαίνεται ότι οι πρακτικές ποιίλων. Στην «Παναγιά Πλατζανή», οι δυο αδελφοί οφείλουν να βγάλουν το πλοίο σε πλειστηριασμό μεταξύ τους με έτοιμα μετρητά, και σε περίπτωση που δεν συμφωνήσουν, τότε να βγάλουν το πλοίο σε κοινό πλειστηριασμό. Πιο σύνθετα είναι τα πράγματα μεταξύ των συμπλοιοκτητών του «Δημητρίου». Αν ένας από τους τρεις αποφασίσει να πουλήσει το μερίδιό του, είναι υποχρεωμένος να το πουλήσει στους άλλους δύο, οι οποίοι αφού βάλουν εκτιμητές να εκτιμήσουν την αξία του πλοίου τη δεδομένη χρονική στιγμή, είναι υποχρεωμένοι να το αγοράσουν. Αν όμως αποφασίσουν οι δύο από τους τρεις να πουλήσουν το μερίδιό τους, τότε οφείλουν να το βάλουν σε μεταξύ τους δημοπρασία. Από την άλλη, στην «Αριέτα», η πλεονεκτική θέση που απολαμβάνει ο Πατεράκης έναντι του Αρβανίτη επιβεβαιώνεται και σε αυτή την παράμετρο. Ο Αρβανίτης δεν μπορεί να πουλήσει φυσικά το πλοίο, ούτε το μερίδιό του, ούτε να τοποθετήσει άλλον πλοίαρχο στη θέση του χωρίς τη συναίνεση του Πατεράκη· ο τελευταίος όμως έχει το δικαίωμα να πουλήσει τόσο το μερίδιό του όσο και ολόκληρο το πλοίο.

Η θέση ισχύος του εμπόρου συμπλοιοκτήτη σε σχέση με τον συνέταιρό του πλοίαρχο δείχνει ίσως και την εξάρτηση του ναυτιλιακού κόσμου από τις πηγές χρηματοδότησης της ναυτιλιακής δραστηριότητας, που την περίοδο αυτή είναι το εμπορικό κεφάλαιο. Παράλληλα δείχνει την ευελιξία του εμπόρου, που μπορούσε να στρέψει τα κεφάλαιά του από τη μία επένδυση στην άλλη, όπως ήταν το ιστιοφόρο· αντίθετα για τους ανθρώπους των ναυτικών επαγγελματιών το τελευταίο ήταν μέσο επιβίωσης αλλά και πλουτισμού.

II. Ο ρόλος του πλοίαρχου

Το σημαντικότερο ζήτημα που φαίνεται να προκύπτει από τα συμφωνητικά συμπλοιοκτησίας είναι η οριοθέτηση των καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και δικαιωμάτων του πλοίαρχου-συμπλοιοκτήτη σε σχέση με τους υπόλοιπους συμπλοιοκτήτες, ιδίως όταν οι τελευταίοι είναι έμποροι-στεριανοί, όπως στην περίπτωση του «Δημητρίου» και της «Αριέτας». Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται η προσπάθεια των εμπόρων-πλοιοκτητών να προστατέψουν την επένδυσή τους μέσα από την ακριβή οριοθέτηση και τον έλεγχο των δραστηριοτήτων του πλοίαρχου, εγχείρημα που, λόγω της απόστασης που υπάρχει όταν το πλοίο βρίσκεται σε ταξίδι, είναι ούτως ή άλλως αρκετά δυσχερές και αμφίβολης αποτελεσματικότητας. Η πραγματικότητα αυτή μπορεί να ενταχθεί στην προβληματική της θεωρίας των επιχειρήσεων σχετικά με το ζήτημα εντολέα/εντολοδόχου (the

principal-agent problem). Σύμφωνα με την παραπάνω θεωρία, η ασύμμετρη πληροφόρηση του εντολέα σε σχέση με τον εντολοδόχο δημιουργεί αβεβαιότητα για το αν ο εντολοδόχος, εκπρόσωπος της επιχείρησης, θα δράσει σύμφωνα με τα συμφέροντα του εντολέα του και δεν θα ακολουθήσει καιροσκοπική συμπεριφορά, που μπορούσε να εκδηλωθεί με την απόκρυψη πληροφοριών (δυσμενής επιλογή/adverse selection) και την απόκρυψη πράξεων (ηθική βλάβη/moral hazard).⁴⁸ Επομένως, η απόσταση που χωρίζει τους στεριανούς πλοιοκτήτες από τον πλοίαρχο-συμπλοιοκτήτη όταν βρίσκεται σε ταξίδι και φυσικά η ασύμμετρη πληροφόρηση των πρώτων σε σχέση με τον πλοίαρχο για το αν θα ακολουθήσει τις συμφερότερες γι' αυτούς δυνατές επιλογές, προκαλούσαν αβεβαιότητα για πιθανό καιροσκοπισμό, την οποία προσπαθούσαν να περιορίσουν μέσω της επιβολής νομικών όρων στα συμφωνητικά.⁴⁹

Ο ρόλος, τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες του πλοίαρχου, όπως διαπιστώνεται τόσο από τις πηγές μας όσο και από τη σχετική βιβλιογραφία, είναι πολλαπλές, αφορούν δραστηριότητες διαφορετικής φύσης και απαιτούν πολυδιάστατες ικανότητες και γνώσεις.⁵⁰ Ο πλοίαρχος έπρεπε πρωτίστως να έχει γνώσεις ναυσιπλοΐας και ικανότητες χειρισμού του εξειδικευμένου εξοπλισμού ενός ιστιοφόρου. Δηλαδή αυτό που κοινώς ονομάζεται ναυτοσύνη. Επίσης, να γνωρίζει τις διαδρομές, να έχει εμπειρία των θαλάσσιων περιοχών, στις οποίες κυρίως ταξίδευαν τα ελληνόκτητα ιστιοφόρα. Να είναι, δηλαδή, ένας ικανός και έμπειρος κυβερνήτης.

Επιπλέον, ο πλοίαρχος ήταν αναγκαίο να έχει διαχειριστικές και διαπραγματευτικές ικανότητες. Να μπορεί να διαχειρίζεται τα οικονομικά του πλοίου, αφενός σε σχέση με την επιμελητεία, δηλαδή με τα τρέχοντα έξοδα ενός ταξιδιού, προβλεπόμενα (τροφή, μισθοδοσία) και μη προβλεπόμενα (διάφορες αβα-

48. Gordon H. Boyce, *Cooperative structures in global business. Communicating, transferring knowledge and learning across the corporate frontier*, Λονδίνο-Νέα Υόρκη 2001, σ. 4-5. Gordon H. Boyce and Ville Simon, *Η εξέλιξη των σύγχρονων επιχειρήσεων*, Αθήνα 2005, σ. 41-42. Ann Carlos and Stephen Nicholas, «Managing the Manager: An Application of the Principal Agent Model to the Hudson's Bay Company», *Oxford Economic Papers*, New Series, τ. 45, αρ. 2, Απρ. 1993, σ. 244-245.

49. G. Boyce, *Cooperative structures*, ό.π., σ. 4-5.

50. Robin Craig, «Printed guides for Master mariners as a source of productivity change in shipping, 1750-1914», *British Tramp Shipping, 1750-1914, Research in Maritime History*, αρ. 24, Σαιντ Τζων, Νέα Γη 2004, σ. 121-136. Yrjö Kaukiainen, «Owners and masters: Management and managerial skills in the Finnish ocean-going merchant fleet, c. 1840-1880», Simon P. Ville and David M. Williams (επιμ.), *Management, finance and industrial relations in maritime industries: essays in international maritime and business history, Research in Maritime History*, αρ. 6, Σαιντ Τζων, Νέα Γη 1994, σ. 51-66. Xabier Lamikiz, «Basque ship captains as mariners and traders in the eighteenth century», *International Journal of Maritime History*, τ. XX, αρ. 2, Δεκέμβριος 2008, 81-109.

ρίες κατά τη διάρκεια του πλου), και αφετέρου σε σχέση με τις συναλλαγές με τους εμπόρους, φορτωτές, παραλήπτες φορτίων, αντιπροσώπους, προμηθευτές, ασφαλιστές και λοιπούς στα διάφορα λιμάνια.⁵¹ Επομένως, ήταν σημαντικό να κρατά οργανωμένο αρχείο των εγγράφων (ναυλοσύμφωνα, φορτωτικές) και των εμπορικού χαρακτήρα αποδείξεων των συναλλαγών του πλοίου. Με άλλα λόγια, ήταν απαραίτητο ένα επίπεδο γραμματειακής και λογιστικής οργάνωσης, είτε για τον ίδιο τον πλοίαρχο, είτε για τον γραμματικό του καραβιού, αφού σημαντικό ποσοστό των ελλήνων πλοίαρχων την εποχή του ιστίου ήταν αναλφάβητοι. Ένα άλλο σημαντικό προσόν που έπρεπε να έχει ο πλοίαρχος ήταν η γνώση των αγορών στις οποίες ταξίδευε και με τις οποίες συναλλασσόταν. Η γνωριμία με διάφορα πρόσωπα στα λιμάνια, καθώς και με άλλους καπετάνιους με τους οποίους συχνά συναντιόταν τόσο στα λιμάνια όσο και στη θάλασσα, δημιουργούσε ένα δίκτυο που μπορούσε να φανεί χρήσιμο σε οποιαδήποτε περίπτωση. Συμπληρωματική στο δίκτυο γνωριμιών, που μπορούσε να εξασφαλίσει στον πλοίαρχο μια χρήσιμη πληροφορία ή να τον διευκολύνει σε μια δύσκολη περίπτωση, ήταν και η γνώση που αποκτούσε ή όφειλε να αποκτήσει ο ίδιος σχετικά με τις πρακτικές των θεσμών στα διάφορα λιμάνια, τις τεχνικές λεπτομέρειες σχετικά με την καραντίνα, τη φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων, τη γενικότερη τεχνογνωσία των διαδικασιών. Εξάλλου ο πλοίαρχος ήταν ο εκπρόσωπος μιας επιχείρησης, ο υπερπόντιος αντιπρόσωπός της.⁵²

Τέλος, ο πλοίαρχος δεν εκπροσωπούσε την επιχείρηση μόνο απέναντι στους συνεργάτες ή τους συναλλασσόμενους με αυτή, αλλά και απέναντι στους ναύτες. Ήταν δηλαδή ο εκπρόσωπος της εργοδοσίας απέναντι στο εργατικό δυναμικό. Έπρεπε επομένως να φροντίζει για τη ναυτολόγηση των ανδρών του πλοίου, την εσωτερική πειθαρχία, την οργάνωση και την αποτελεσματικότητα της εργασίας στο πλοίο.⁵³

Στη συμφωνία μεταξύ των συμπλοιοκτητών του «Δημητρίου» σχετικά με τις αποφάσεις για τις επιλογές των διαδρομών και των ναυλώσεων του καραβιού ορίζεται γενικόλογα αλλά ξεκάθαρα ότι «ο κύριος Μαυρούκος χρεωστεί να ακούη καθ' όλα και δι' όλα τας οδηγίας των συνδιοκτητών του, ή των κατά τόπους ανταποκριτών των, και να μην επιχειρείται το παραμικρόν, ανευ της συγκαταθέσεως των» (όρος Δ). Από την άλλη, στο συμφωνητικό της «Αριέτας», οι όροι για το ίδιο ζήτημα είναι πολύ πιο λεπτομερείς και αυστηρά προσδιορισμένοι: «Ευρισκόμενον το πλοίον εις Ναύπλιον ή εις Τεργέστην ο Μηκής Δημητρίου Αρβανίτης δεν δύναται να αποφασίση κανέν ταξείδιον δι' οποιονδήποτε μέρος και δι' οποιον-

51. Y. Kaukiainen, *ό.π.*, σ. 52-55. R. Craig, *ό.π.*, σ. 122-123.

52. X. Lamikiz, *ό.π.*, σ. 94-99. R. Craig, *ό.π.*, σ. 122-123.

53. Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ός αιώνας*, Αθήνα 2001, κεφ. 6. X. Lamikiz, *ό.π.*, σ. 99-104.

δήποτε ναύλον, αν πρώτον δεν ερωτήση εις μεν το Ναύπλιον τους κυρίους Μαυρογορδάτον και Πατεράκην, εις το Τεργέστιον δέ, τον κύριον Κωνσταντίνον Π. Μαυρογορδάτον». Επίσης, ο πλοίαρχος Αρβανίτης είναι υποχρεωμένος να δέχεται κατά προτεραιότητα ως ναυλωτές τους συμπλοιοκτήτες του με την τρέχουσα τιμή ναύλων που ισχύει για τον προορισμό που του ορίζουν. Οι παραπάνω περιορισμοί ισχύουν όχι μόνο για το Ναύπλιο ή την Τεργέστη, αλλά για οποιοδήποτε λιμάνι στο οποίο τυχαίνει να βρίσκεται το πλοίο, ο Νικόλαος Πατεράκης ή οι συνεργάτες του. Ο καπετάν Μηκές Αρβανίτης έχει το δικαίωμα να επιλέξει τον ωφελιμότερο ναύλο μόνο όταν είναι σε λιμάνι όπου δεν βρίσκονται ο συνétaιρός του και οι συνεργάτες του και το οποίο δεν θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου. Για άλλους προορισμούς, όπως «... λόνδρας, Αμερικής και άλλα παρόμοια μακρινά και κινδυνώδη», ο καπετάν Μηκές χρειάζεται απαραίτητα τη συγκατάθεση του Πατεράκη (όρος Θ). Το τελευταίο αυτό σημείο έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον σχετικά με τις διαδρομές της ελληνόκτητης ναυτιλίας την περίοδο που εξετάζουμε. Οι διαδρομές ρουτίνας των ελληνόκτητων καραβιών ήταν μεταξύ της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας τουλάχιστον μέχρι τη δεκαετία του 1860. Οποιαδήποτε άλλη διαδρομή πέρα από τα στενά του Γιβραλτάρ θεωρείτο ασυνήθιστη, «μακρινή και κινδυνώδης». Μάλιστα, σε συμφωνητικό του 1849, μεταξύ του ερμουπολίτη εμπόρου Δημήτριου Νικολάου και του πειραιώτη πλοίαρχου του μπρικιού «Κλεοπάτρα», 256 τόνων, Εμμανουήλ Ιω. Ανδρεαδάκη, ορίζεται αύξηση του μισθού του τελευταίου κατά 5 τάλληρα δίστηλα Ισπανίας σε περίπτωση που χρειάζεταν να ταξιδέψει στον ωκεανό (εννοεί τον Ατλαντικό).⁵⁴

Σύμφωνα με τον όρο ΙΗ του συμφωνητικού, που σχεδόν επαναλαμβάνει τον όρο Θ, ο πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να κατευθύνει το πλοίο όπου τον διατάξουν ο συνétaιρός του και οι συνεργάτες του, εκτός αν ήδη είναι ναυλωμένο για κάποιο προορισμό από άλλον ναυλωτή. Επίσης, ο καπετάν Αρβανίτης δεν μπορεί να ταξιδεύει για περισσότερο από ένα έτος χωρίς να επιστρέφει στο Ναύπλιο ή την Τεργέστη χωρίς τη έγγραφη άδεια του Πατεράκη ή των συνεργατών του (όροι ΙΑ και ΙΘ). Φυσικά ο λόγος της επιστροφής του πλοίαρχου σε ένα από τα δύο λιμάνια είναι για να «παρουσιάξω λογαριασμούς τακτικούς και να γίνεται η διανομή των καθαρών εσόδων και εξόδων του πλοίου». Παρόμοιο περιορισμό, άγνωστο γιατί, θέτει ο συμπλοιοκτήτης του καπετάν Αρβανίτη και στον όρο ΙΕ, με τον οποίο απαγορεύεται στον πλοίαρχο να κάνει οποιαδήποτε «πρόβλεψιν κανενός είδους δια λογαριασμόν του πλοίου», εκτός αν του το ζητήσουν ο Πατεράκης και οι συνεργάτες του και αφού προηγουμένως τους ενημερώσει για το φορτίο και τον ναύλο.

54. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 23042, 16/9/1849. Ο μηνιαίος μισθός του πλοίαρχου Ανδρεαδάκη ήταν 20 τάλληρα δίστηλα, που ισοδυναμούσαν με 120 δρχ.

Το ίδιο αναλυτικό και αυστηρά λεπτολόγο είναι και το συμφωνητικό του «Αριέτα» σχετικά με την τήρηση των βιβλίων και τη χρηστή διαχείριση των τεκμηρίων των οικονομικών συναλλαγών, σε αντίθεση με το συμφωνητικό των αδελφών Μαθά, όπου απλά προσδιορίζεται «οι συμβαλλόμενοι να κρατούν ακριβή λογαριασμόν του κόστους του πλοίου και όλων των άλλων δοσοληψιών τους», αλλά και μεταξύ των ιδιοκτητών του «Δημητρίου», όπου ζητείται από τον πλοίαρχο Μαυρούκο «δι' ενός γραφέως να κρατή ακριβή λογαριασμόν των εισοδημάτων και των εξόδων του πλοίου, και εις το τέλος εκάστου ταξειδίου να καθυποβάλλη και να παραδίδη προς τους συμμετόχους του την δοσοληψίαν του πλοίου και την προς έκαστον αναλογίαν του...».

Στον όρο I του συμφωνητικού του «Αριέτα» επισημαίνεται με σαφήνεια ότι ο πλοίαρχος οφείλει να φυλάξει ναυλοσυμφωνητικά, φορτωτικές, συμφωνητικά επιβατών (και άλλα τοιαύτα) χωριστά για κάθε ταξίδι, τα οποία πρέπει να παρουσιάζει μαζί με τους λογαριασμούς του πλοίου στο τέλος κάθε ταξιδιού στον Πατεράκη. Παρακάτω στον όρο IB ορίζεται επιπλέον ότι ο πλοίαρχος στο τέλος κάθε ταξιδιού οφείλει να κάνει λογαριασμό της εκκαθάρισης του ναύλου, να τον στέλνει με ασφαλές μέσο στο Ναύπλιο ή την Τεργέστη και παράλληλα να σημειώνει την ποσότητα των χρημάτων που έχει στο πλοίο εκείνη την περίοδο. Επίσης οφείλει με την εκκαθάριση του λογαριασμού να στέλνει πάντοτε τα μισά από τα εκκαθαριζόμενα χρήματα στον Πατεράκη ή τους συνεργάτες του. Αν δεν το πράξει, τότε του χρεώνουν τα έξοδα της επιστροφής της συναλλαγματικής και τόκο 10% επί των χρημάτων που κρατάει στο πλοίο (όρος ΙΓ). Στον όρο ΙΣΤ αναφέρεται η υποχρέωση του πλοίαρχου να κρατά καθημερινό ημερολόγιο του πλοίου με τις συμφωνίες και τη συγκέντρωση των ναύλων, τα έξοδα του πλοίου, τους μισθούς των ναυτών, τα έξοδα διατροφής και όλα όσα συμβαίνουν και αφορούν το πλοίο. Κατά τον επόμενο όρο (ΙΖ), ο καπετάν Αρβανίτης οφείλει να κρατάει και ένα βιβλίο επιστολογραφίας, στο οποίο πρέπει να αντιγράφει όλες τις επιστολές που στέλνει, είτε στους Πατεράκη και Μαυρογορδάτο, είτε στον Κωνσταντίνο Π. Μαυρογορδάτο, είτε σε οποιονδήποτε άλλον, «τα οποία πρέπει να αντιγράφονται αυτολεξί, όλα δε ταύτα τα βιβλία πρέπει να κρατώνται τακτικά και παστρικά, και να γράφονται καθαρότατα, χωρίς σβέσματα και στίγματα».

Στο συμφωνητικό της «Αριέτας» ο Πατεράκης δεν επιτρέπει στον καπετάν Αρβανίτη να λαμβάνει ούτε να δίνει ναυτοδάνεια στο μερίδιό του, ένας όρος που συναντάται και σε άλλα αντίστοιχα συμφωνητικά της περιόδου.⁵⁵ Προς το τέλος της δεκαετίας του 1840, ωστόσο, η πρακτική αυτή αλλάζει και οι πλοιοκτήτες αρχίζουν να επιτρέπουν στον πλοίαρχο να δανείζεται μέχρι ένα ορισμένο ποσό

55. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 10513, 30/5/1840, 10558, 10/6/1840.

για τις επείγουσες ανάγκες του πλοίου.⁵⁶ Η μόνη προκαταβολή κεφαλαίων που επέτρεπε ο Πατεράκης στον Αρβανίτη είναι τα φόντα⁵⁷ (μέχρι 200-300 τάλληρα δίστηλα), δηλαδή το κεφάλαιο που πλήρωναν συνήθως οι πλοίαρχοι στους ναυλωτές, ένα είδος εγγύησης το οποίο επιστρεφόταν μαζί με την πληρωμή του ναύλου. Αλλά και σε αυτή την περίπτωση προσδιορίζεται ότι ο πλοίαρχος πρέπει να σιγουρευτεί ότι η αξία του φορτίου είναι σε θέση να ξεπληρώσει τα φόντα, ενώ παράλληλα πρέπει να ειδοποιεί τον συνιδιοκτήτη και τους συνεργάτες του για να ασφαλίσουν το φορτίο (όρος ΙΔ).

Τέλος, σε σχέση με το ίδιο το πλοίο, οι συμπλοιοκτήτες, προσπαθώντας να κρατήσουν χαμηλά τα έξοδα του караβιού, στην περίπτωση του «Δημητρίου» απαγορεύουν στον καπετάν Μαυρούκο να κάνει επισκευές χωρίς τη συναίνεσή τους, εκτός από τις απολύτως αναγκαίες. Από την άλλη, στην «Αριέτα» απαγορεύεται στον καπετάν Αρβανίτη να έχει πάνω από οκτώ ναύτες το καλοκαίρι και δέκα τον χειμώνα, συμπεριλαμβανομένου του ιδίου. Αυτό το τελευταίο σημείο παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον σχετικά με τον αριθμό των ναυτών που επάνδρωναν ένα ελληνόκτητο φορτηγό ιστιοφόρο τον 19ο αιώνα, ιδιαίτερα μάλιστα όταν οι πληροφορίες που διαθέτουμε από τις πηγές μας σχετικά με αυτό το ζήτημα δεν είναι πάρα πολλές. Ωστόσο ένα ναυτολόγιο πλοίων του νηολογίου Ύδρας του 1833 μπορεί να μας διαφωτίσει για τις εξελίξεις που συντελούνται στον τομέα της ναυτικής εργασίας στα ελληνόκτητα ιστιοφόρα του 19ου αιώνα.

ΠΙΝΑΚΑΣ

Σύγκριση αναλογίας τόνων χωρητικότητας/ναύτη μεταξύ ιστιοφόρων νηολογίου Ύδρας 1833 και του μπρικιού «Αριέτα», Ερμούπολη 1839

<i>Κλάσεις χωρητικότητας</i>	<i>Αναλογία τόνων/ναύτη</i>
50-99	7,17
100-199	9,54
200-299	13,27
300>	15,52
Μπρίκι «Αριέτα», 155 τόνων	15,5-19,37

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από ΓΑΚ/Κεντρική Υπηρεσία, Αρχείο περιόδου Οθωνος, Υπουργείο Ναυτικών, φ. 42, υποφ. 1-17, Συνέχεια του Βιβλίου των πρωτοτύπων Ναυτολογίων, και ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 8714, 1/5/1839.

56. Ενδεικτικά κάποια συμφωνητικά βλ. στο ίδιο, αρ. 22689, 23/6/1849, 23042, 16/9/1849, 24167, 23/9/1850 24203, 5/10/1850, 28746, 12/9/1855.

57. Βλ. Δικαίος Βαγιακάκος, *Συμβολή εις την μελέτην των ναυτικών εμπορικών και οικονομικών όρων του ελληνικού χώρου (16ος-19ος αι.)*. Γλωσσικόν σχεδιάσμα, Αθήνα, Σύλλογος προς Διάδοσιν Ωφέλιμων Βιβλίων, 1990, σ. 25.

Η αναλογία τόνων χωρητικότητας/ναύτη αποτελεί έναν βασικό δείκτη της παραγωγικότητας της ναυτικής εργασίας. Όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης τόσο λιγότεροι είναι οι ναύτες σε σχέση με τον όγκο του караβιού, επομένως περισσότερη και η εργασία που τους αναλογεί. Όπως βλέπουμε στον παραπάνω Πίνακα, η αναλογία τόνων/ναύτη στα υδραίικα ιστιοφόρα της κλάσης 100-199 είναι 9,54. Στην «Αριέτα», που συμπεριλαμβάνεται σε αυτή την κλάση, όντας 155 τόνων, η αναλογία είναι σχεδόν διπλάσια, αφού κυμαίνεται μεταξύ 15,5 τον χειμώνα και 19,37 το καλοκαίρι. Το μπρίκι «Αριστομένης», 124 τόνων, για παράδειγμα, ήταν επανδρωμένο με 15 ναυτικούς, συμπεριλαμβανομένων και των αξιωματικών του πλοίου (8,26 τόνοι/ναύτη), το μπρίκι «Καλή Ελπίς», 170 τόνων, με 12 ναυτικούς (14,16 τόνοι/ναύτη) και η ίδια χωρητικότητας γαββάρα «Αθηνά» με 16 ναυτικούς (10,62 τόνοι/ναύτη). Η εξέλιξη αυτή, δυσμενής για τον όγκο εργασίας ανά ναύτη, μπορούμε να υποθέσουμε βásiμα ότι σχετίζεται με την κατάργηση του συντροφοναυτικού συστήματος και τη μετάβαση στη μισθωτή σχέση εργασίας του ναυτικού επαγγέλματος. Στο συντροφοναυτικό σύστημα η αμοιβή με μερίδιο, ανάλογα με την οικονομική επίδοση του ταξιδιού, ευνοούσε τη ναυτολόγηση αρκετών ναυτών, πρακτική που, καθώς φαίνεται, συνεχιζόταν ακόμη στα υδραίικα ιστιοφόρα στα πρώτα χρόνια μετά την Επανάσταση. Αντίθετα, στην Ερμούπολη στα τέλη της δεκαετίας του 1830 η πλοιοκτησία μετασχηματίζεται και συντάσσεται πλέον με τα διεθνή δεδομένα του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής και αμοιβής της εργασίας στο χώρο της ναυτιλίας, όπου λόγω των μειωμένων κέρδων σε σχέση με την προεπαναστατική περίοδο επιδιώκεται η μεγαλύτερη δυνατή συμπίεση του κόστους.⁵⁸ Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και η προσπάθεια των πλοιοκτητών, όπως φαίνεται στο συμφωνητικό του «Αριέτα», να μειωθεί κατά το δυνατόν ο αριθμός της εργατικής δύναμης των ναυτών του πλοίου.

Ο πλοίαρχος, ανεξάρτητα από το αν είναι συνιδιοκτήτης στο πλοίο, λαμβάνει και αυτός μηνιαίο μισθό, όπως και οι ναύτες, στο πλαίσιο που περιγράψαμε παραπάνω, ενώ σε πολύ λιγότερες περιπτώσεις αμείβεται με μερίδιο επί των κερδών του караβιού, όπως ίσχυε στο συντροφοναυτικό σύστημα της προεπαναστατικής ναυτιλίας.⁵⁹ Η αμοιβή με μερίδιο μάλιστα τείνει να εξαλειφθεί προς το τέλος της δεκαετίας του 1840 σύμφωνα με τα συμφωνητικά που συναντά-

58. Για την προσπάθεια των πλοιοκτητών σε διεθνές επίπεδο να μειώσουν το έξοδα μέσω του αριθμού των ναυτών σε αναλογία με τη χωρητικότητα του πλοίου την περίοδο μεταξύ 1832 και 1853, ως συνέπεια του αυξανόμενου ανταγωνισμού, βλ. David M. Williams, «Crew size in trans-Atlantic trades in the mid nineteenth century», Rosemary Ommer and Gerald Panting (επιμ.), *Working Men Who Got Wet, Proceedings of the Fourth Conference of the Atlantic Canada Shipping Project*, Νέα Γη 1980, σ. 105-154.

59. Βασίλης Κρεμμυδάς, *Ελληνική Ναυτιλία, 1776-1835*, τ. Β', Αθήνα 1986, σ. 83-101.

με στην Ερμούπολη. Από τα τρία συμφωνητικά που εξετάζουμε, μόνο στην περίπτωση των αδελφών Μαθά εντοπίζουμε αμοιβή με μερίδιο, τόσο για τον πλοίαρχο και τον γραμματικό (δηλαδή τους δυο αδελφούς), όσο και για τους ναύτες. Ο καπετάν Μαυρούκος, αντίθετα, παίρνει μηνιαίο μισθό 20 τάλληρα δίστηλα Ισπανίας (120 δρχ.), που είναι ο υψηλότερος μισθός που συναντήσαμε και σε συμφωνητικά της δεκαετίας του 1840 και του 1850. Από την άλλη, ο καπετάν Αρβανίτης λαμβάνει 80 δρχ. το μήνα, δηλαδή τα 2/3 του μισθού του Μαυρούκου. Δεν γνωρίζουμε αν ο μειωμένος μισθός του Αρβανίτη σχετίζεται με το γεγονός ότι προσλήφθηκαν ως ναύτες όλα τα μέλη της οικογένειάς του: ο πατέρας του με 40 δρχ. τον μήνα, ο αδελφός του Γεώργιος επίσης με την ίδια αμοιβή, ο άλλος αδελφός του, ο Ανδρέας, με 30 δρχ. τον μήνα, «οι δε λοιποί ναύται τους οποίους ήθελε χρειασθή θέλουν πληρόνεσθαι κατά την συνήθειαν των άλλων πλοίων». Σε κανένα από τους δύο πλοίαρχους οι συνιδιοκτήτες δεν επιτρέπουν να οικειοποιείται μόνο αυτός την «κάπα» επί του ναύλου, δηλαδή ένα επιπλέον ποσό που πλήρωναν συνήθως οι ναυλωτές στον καπετάνιο, αλλά ζητούν να συμπεριλαμβάνεται στα έσοδα του πλοίου. Από την άλλη, στον καπετάν Μαυρούκο επιτρέπουν ο Ράλλης με τον Γεραλόπουλο να μεταφέρει χωρίς ναύλο στην κάμαρή του φορτίο μέχρι 200 κοιλιά Κωνσταντινουπόλεως, τα οποία μπορεί να εμπορεύεται για λογαριασμό του, ένα δικαίωμα που ο Γεραλόπουλος το διατήρησε ένα χρόνο μετά και σε αντίστοιχη συμφωνία με τον καπετάν Μαυρούκο για τη διακυβέρνηση ενός άλλου πλοίου.⁶⁰

Το ιστιοφόρο: ο πυρήνας λειτουργίας του ναυτιλιακού και ναυπηγικού κέντρου της Ερμούπολης

Το φορτηγό ιστιοφόρο, θεμελιώδες εργαλείο στην υπηρεσία των ανταλλαγών της καπιταλιστικής οικονομίας και υψηλού επενδυτικού κόστους κεφαλαιουχικό αγαθό, προϋπέθετε, όπως φάνηκε παραπάνω, στην Ερμούπολη του 19ου αιώνα, τη σύμπραξη πολλών και ποικίλων παραγόντων για τη ναυπήγηση και τη λειτουργία του. Απαιτούσε κατ' αρχήν σημαντικούς φυσικούς και ανθρώπινους πόρους, δηλαδή, χρηματικά κεφάλαια, την ύπαρξη ενός πιστωτικού συστήματος, καθώς και εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό για την κατασκευή, συντήρηση, τροφοδοσία και λειτουργία του. Απαιτούσε επίσης την ανάπτυξη μιας ιδιαίτερης τεχνογνωσίας από τους ανθρώπους των ναυτιλιακών, ναυπηγικών και συναφών επαγγελματιών, απαραίτητη για την επιβίωση και την εξέλιξή τους στον κλάδο,

60. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 9292, 22/8/1839. Πρόκειται για το μπρίκι «Ανεξάρτητος» 144 τόνων, του οποίου ο Γεραλόπουλος κατείχε τα 2/3 και ο Μαυρούκος το 1/3. Το μπρίκι ναυπηγήθηκε από τον χιώτη ναυπηγό Φραγκούλη Σέχα και κόστισε 5.100 τάλληρα δίστηλα (30.600 δρχ.). Βλ. αποδεικτικό ιδιοκτησίας, στο ίδιο, αρ. 9271, 18/8/1839.

που λειτουργούσε επίσης ως κοινός κώδικας στην καθημερινή επικοινωνία και συναλλαγή τους. Η ναυτική γλώσσα και ορολογία αποτελεί συνέπεια της εμπειρογνώσιμης τεχνολογίας, αλλά και μέσο συνεννόησης για ένα τόσο πολύπλοκο μηχανισμό, όπως ήταν το ιστιοφόρο και οι υποστηρικτικές λειτουργίες του. Εν ολίγοις, ήταν απαραίτητη η συμμετοχή σε μία κοινή κουλτούρα με συγκεκριμένο αξιακό σύστημα και κανόνες: τη ναυτική κουλτούρα.⁶¹ Τέλος, η λειτουργία όλων αυτών των συντελεστών χρειαζόταν μία οργάνωση, τόσο για κάθε επιμέρους δραστηριότητα του κλάδου, όσο και για τη μεταξύ τους συνεργασία και δικτύωση στο πλαίσιο της ναυτιλιακής και ναυπηγικής αγοράς.

Στην Ερμούπολη η ναυπηγική παραγωγή ήταν οργανωμένη σε ατομικές ή οικογενειακές επιχειρήσεις με μη καθιερωμένη δομή, με μεγάλη ευελιξία εισόδου και εξόδου από τον κλάδο και με ιεραρχημένη εσωτερική διάρθρωση ανά ειδικότητα τεχνιτών.⁶² Ανάλογα οργανωμένες σε ατομική βάση φαίνεται ότι ήταν και οι επιχειρήσεις των σιδηρουργών, βασική υποστηρικτική λειτουργία της ναυπηγικής, που μάλιστα βρίσκονταν συγκεντρωμένες πίσω ακριβώς από το ναυπηγείο.⁶³ Από την άλλη, άλλα συναφή επαγγέλματα του κλάδου, όπως καλαφάτες και μακαρατζήδες, οργανώνονταν επίσης και σε συνεταιριστική βάση και συγκροτούσαν επαγγελματικές συντροφίες.⁶⁴ Οι επιχειρήσεις ξυλμπορίας με τη σειρά τους απαιτούσαν συλλογική οργάνωση και συντονισμό, αφού τα μέλη (αντιπρόσωποι ή συνέταιροι) της επιχείρησης έπρεπε να βρίσκονται σε διαφορετικά γεωγραφικά σημεία για να φροντίζουν την κοπή, συλλογή, φόρτωση, μεταφορά, παραλαβή και πώληση της ξυλείας στην αγορά της Ερμούπολης.⁶⁵

Γενικότερα, το βασικό χαρακτηριστικό των επιχειρήσεων στη ναυτιλιακή και ναυπηγική αγορά της πόλης ήταν η εξειδίκευση σε συγκεκριμένο αντικείμενο και η συμπληρωματική λειτουργία της καθεμιάς στο σύνολο της βιομηχανίας, που δημιουργούσε την αναγκαιότητα της συνεργασίας μεταξύ τους.

Η ναυπήγηση ενός ιστιοφόρου, όπως προκύπτει από το πραγματολογικό υλικό, ήταν μία πολύπλοκη διαδικασία με σημαντικό συναλλακτικό κόστος (transaction cost). Καταρχήν ο ιδιοκτήτης έπρεπε να αναζητήσει και να επιλέξει το ναυπηγό που επρόκειτο να ναυπηγήσει το πλοίο με κριτήρια τη φήμη και τη διαθεσιμότητα του τελευταίου (information and research cost). Στη συνέχεια να διαπραγματευτεί μαζί του τους όρους της ναυπήγησης: το κόστος, το είδος

61. Basil Greenhill, «Introduction», Robert Gardiner (επιμ.), *Sail's Last Century. The Merchant Sailing Ship, 1830-1930*, Λονδίνο 1995, σ. 17-19.

62. Α. Δελής, *ό.π.*, § 8.1.

63. Στο ίδιο, § 8.5.2. Για τη θέση των σιδηρουργείων βλ. στο ίδιο, Παράρτημα 8.3.

64. Στο ίδιο, § 8.1.2.

65. Στο ίδιο, § 8.5.1.

και την ποιότητα της κατασκευής, τους χρόνους παράδοσης (bargaining cost).⁶⁶ Επομένως ήταν απαραίτητη η γνώση της ναυπηγικής αγοράς. Στην περίπτωση μάλιστα που ο ιδιοκτήτης βρισκόταν σε άλλη πόλη, τότε έπρεπε να αναζητήσει έναν αντιπρόσωπό του στην Ερμούπολη, ο οποίος θα αναλάμβανε ολόκληρη τη διαδικασία για λογαριασμό του. Η αντιπροσώπευση μέσω ενός επιτρόπου ήταν μία συχνή πρακτική των εμπόρων της ελληνικής διασποράς και των υπόλοιπων πόλεων του ελληνικού βασιλείου στη ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης.⁶⁷ Ο Νικόλαος Πατεράκης, εγκατεστημένος στο Ναύπλιο, που αναθέτει στον Μηκέ Αρβανίτη την επίβλεψη της ναυπήγησης, ανήκει σίγουρα σε αυτή την κατηγορία.

Επίσης, συχνά ο ιδιοκτήτης ή ο αντιπρόσωπός του έπρεπε να αναζητήσουν και να διαπραγματευτούν με διάφορους παράγοντες της ναυπηγικής και ναυτιλιακής αγοράς, εκτός από τον ναυπηγό, για την ολοκλήρωση του σκάφους. Όπως είδαμε παραπάνω, οι ναυπηγοί πολύ σπάνια αναλάμβαναν την παράδοση σκάφους έτοιμου προς πλεύση. Επομένως ο ιδιοκτήτης έπρεπε να αναζητήσει –ανάλογα και με το τι είχε συμφωνήσει με το ναυπηγό– τον σιδηρουργό για την κατασκευή των μεταλλικών εξαρτημάτων, τον καλαφάτη για τη στεγανοποίηση, τους αρμαδούρους που τοποθετούσαν τον εξαρτισμό του πλοίου και τους προμηθευτές για τον υπόλοιπο εξοπλισμό του: άγκυρες, σχοινιά, βαρέλια και λοιπά σκεύη.⁶⁸ Ο εξαρτισμός και εξοπλισμός ενός ιστιοφόρου, αποτελούμενος από τόσα πολλά, ποικίλα και με εξειδικευμένη χρήση αντικείμενα και εξαρτήματα, όπως φάνηκε και από τον κατάλογο του πλοίου «Δημήτριος», είναι αποτέλεσμα αυτής της αναζήτησης, συμφωνίας και αγοράς, που δεν περιλαμβάνονται στο συμφωνητικό ναυπήγησης και διαφεύγουν πολύ συχνά της καταγραφής στις αρχειακές πηγές.

Την επιτυχημένη καθέλκυση και εξοπλισμό του караβιού ακολουθούσε μία σειρά διαδικασιών που σχετιζόνταν με τη θεσμική κατοχύρωση, την επάνδρωση και την εξασφάλιση των προϋποθέσεων του ταξιδιού. Η εγγραφή του πλοίου στο νηολόγιο και η χρηματική εγγύηση του ιδιοκτήτη για την μη παραβίαση της ναυτικής νομοθεσίας κατοχύρωναν τη νομική υπόσταση του караβιού.⁶⁹

66. Για μία συνολική επισκόπηση της θεωρίας του κόστους συναλλαγής βλ. P. K. Rao, *The Economics of Transaction Costs. Theory, Methods and Application*, Νέα Υόρκη 2003. Επίσης, Gordon Boyce and Simon Ville, *Η εξέλιξη των σύγχρονων επιχειρήσεων*, ό.π., σ. 20.

67. Α. Δελής, ό.π., σ. 168-169.

68. Για τις συμφωνίες μεταξύ ναυπηγών ή ιδιοκτητών και σιδηρουργών για τα μεταλλικά μέρη του πλοίου βλ. Α. Δελής, ό.π., § 4.4. Συμφωνίες με καλαφάτες ή αρμαδούρους δεν έχουν εντοπιστεί στο υλικό των ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου.

69. ΓΑΚ/Κεντρική Υπηρεσία, Αρχείο Περιόδου Όθωνος, Υπουργείο Ναυτικών, φάκ. 43, Διάταγμα περί εμπορικής ναυτιλίας, 14/26 Νοεμβρίου 1836, άρθρο 15. Εχούν εντοπιστεί

Παράλληλα γινόταν η επάνδρωση του πλοίου. Ενώ η πρόσληψη πλοιάρχων έχει καταγραφεί συστηματικά στις πηγές, όπως είδαμε και στην ενότητα για το ρόλο του πλοιάρχου, αντίθετα τα διαθέσιμα στοιχεία για την πρόσληψη των ναυτών είναι ελάχιστα έως μηδαμινά και η ανεύρεσή τους αποτελεί ένα ζητούμενο. Η εξασφάλιση φορτίου και η ναύλωση του καραβιού, καθώς και η ασφάλισή του σε μία από τις ασφαλιστικές εταιρείες της Ερμούπολης ήταν τα επόμενα βήματα.⁷⁰ Τέλος, η κάλυψη των εξόδων μισθοδοσίας, διατροφής και γενικότερα των αναγκών του ταξιδιού του πλοίου εξασφαλιζόταν από μία πληθώρα ναυτοδανειστών στην αγορά της πόλης, εμπόρων, πλοιάρχων, ναυπηγών κλπ.⁷¹

Στην Ερμούπολη υπήρχε επομένως η δυνατότητα διεκπεραίωσης όλων των παραπάνω τεχνικών και θεσμικών διαδικασιών, καθώς και της προμήθειας των απαραίτητων υλικών και εξοπλισμού του ιστιοφόρου, ώστε αυτό να είναι έτοιμο για ταξίδι. Η δυνατότητα αυτή οφείλεται στην ανάπτυξη όλων των υποστηρικτικών λειτουργιών και υπηρεσιών, που περιγράφησαν παραπάνω. Αυτή ακριβώς η δυνατότητα συντελούσε στην εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος ή αλλιώς στη μείωση του κόστους συναλλαγής, και είναι αυτό ακριβώς το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που προσέφερε η Ερμούπολη ως ναυτιλιακό και ναυπηγικό κέντρο σε σύγκριση με οποιοδήποτε άλλο λιμάνι της ευρύτερης περιφέρειας.

Όσον αφορά τη διαχείριση του ιστιοφόρου στο πλαίσιο της ναυτιλιακής επιχείρησης, πρέπει να τονιστεί ότι η συμπλοιοκτησία ήταν μία πολύ ρευστή επιχειρηματική σχέση, που καθιστούσε την αγορά μεριδίου ενός καραβιού μία πολύ ευέλικτη επενδυτική επιλογή. Αυτό το βασικό επιχειρηματικό χαρακτηριστικό επιβεβαιώνεται τόσο από το νομικό πλαίσιο της εποχής που εξετάζουμε⁷², όσο και από τις τύχες των περιπτώσεων συμπλοιοκτησίας που αναλύσαμε. Η τελευταία αναφορά σχετικά με την «Παναγιά Πλατζανή» των αδελφών Μαθά είναι στα 1850 από τον νηογνώμονα του Bureau Veritas, με τη διαφορά ότι πλοίαρχος και μόνος πλοιοκτήτης φαίνεται ο Π. Μαθθίας (Μαθάς), στοιχείο που προκύπτει από την ίδια πηγή και το 1845.⁷³ Να υποθέσουμε ότι ο αδελφός του Λουκάς στο μεταξύ πούλησε το μερίδιο του; Στα 1845 συναντάμε τον Ποθητό Μαθά να ναυπηγεί ξανά στην Ερμούπολη ένα άλλο μπρίκι με το ίδιο όνομα και την ίδια χωρητικότητα, αυτή τη φορά συνεταιριζόμενος με τον συμπατριώτη του

πολύριθμες πράξεις εγγύησης πλοίων προς το Λιμεναρχείο στο συμβολαιογραφικό αρχείο του Ανδρέα Δαβίδ στα ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου.

70. Για τις ασφαλιστικές εταιρείες στην Ερμούπολη βλ. Α. Δελής, *ό.π.*, σ. 39-40.

71. Στο ίδιο, σ. 40-42.

72. Γ. Α. Ράλλης, *Ερμηνεία του Ελληνικού Εμπορικού Δικαίου*, τ. Β', Αθήνα 1865, σ. 73-74.

73. Τζελίνα Χαρλαύτη και Νίκος Βλασσόπουλος, *Ποντοπόρεια, 1830-1940. Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, Αθήνα 2002.

Συγουρά Ιω. Σαρή.⁷⁴ Ο Λουκάς, περίπου 20 χρόνια αργότερα, συνεταιρίζεται με τον επίσης σαντορινιό πλοιοκτήτη Εμμ. Μανωλέσσο για τη ναυπήγηση ενός μπρικιού επίσης με το όνομα «Παναγιά Πλατζανή» και την ίδια χωρητικότητα των δυο προηγούμενων ομώνυμων μπρικιών. Το πλοίο αυτό, ναυπηγημένο από τον Νικόλαο Παγίδα σε 2,5 περίπου μήνες, από το 1875 και μετά φαίνεται να ανήκει αποκλειστικά στον Μανωλέσσο.⁷⁵

Όσο για τους συμπλοιοκτήτες του «Δημητρίου», ο Ιωάννης Αμβ. Ράλλης φαίνεται ότι είχε μικρή και ευκαιριακή παρουσία, σε σχέση τόσο με τη συγκεκριμένη συνεργασία, όσο και γενικότερα με τη ναυτιλιακή αγορά της Ερμούπολης. Αντίθετα, ο Γεραλόπουλος με τον Μαυρούκο συνέχισαν να συνεργάζονται σε σταθερή βάση για μεγάλο χρονικό διάστημα. Ο Παναγιώτης Γεραλόπουλος μάλιστα συγκαταλέγεται ανάμεσα στους σημαντικότερους πλοιοκτήτες/επενδυτές του ναυπηγείου της Ερμούπολης την περίοδο 1828-1866.⁷⁶ Έτσι, τον Αύγουστο του 1839, ο Γεραλόπουλος και ο Μαυρούκος ναυπήγησαν από κοινού το μπρίκι «Ανεξάρτητος»⁷⁷, ενώ το 1852 ο Μαυρούκος ήταν πλοίαρχος στο μπρίκι «Αίγυπτος», 470 τόνων, ιδιοκτησίας του Παναγιώτη Γεραλόπουλου και του αδελφού του Κωνσταντίνου εγκατεστημένου στο Λονδίνο.⁷⁸ Όσο για το «Αριέτα», ο Νικόλαος Πατεράκης δεν εμφανίζεται άλλη φορά σαν πλοιοκτήτης, ούτε στη ναυτιλιακή και ναυπηγική αγορά της Ερμούπολης, ούτε γενικότερα στην ελληνόκτητη ναυτιλία.⁷⁹ Ο Μηκές Αρβανίτης συνέχισε να υπηρετεί ως πλοίαρχος αλλά και ως πλοιοκτήτης του «Αριέτα» τουλάχιστον μέχρι το 1850, σύμφωνα με το Bureau Veritas.⁸⁰ Άραγε ο Πατεράκης πούλησε και αυτός στο μεταξύ το μερίδιό του; Επίσης, ο Μηκές Αρβανίτης ναυπήγησε το 1849 το

74. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Μιχαήλ Ιωαννόπουλος, ευρετήριο, αρ. 633, 10/12/1845. Το μπρίκι, 186 τόνων, ναυπήγησε ο χιώτης Φραγκούλης Σέχας σε 4 μήνες και κόστισε συνολικά 36.000 δρχ.: ο Ποθητός Μαθάς κατείχε τα 2/3 και ο Συγουράς Ιω. Σαρές το 1/3.

75. Στο ίδιο, I/Ναυπηγικά, αρ. 3665, 17/7/1857. Τζ. Χαρλαύτη και Ν. Βλασσόπουλος, ό.π.

76. Α. Δελής, ό.π., Πίνακας 7.11, σ. 295-296.

77. Βλ. εδώ, σημ. 60.

78. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 26256, 4/12/1852. Το μπρίκι ναυπήγησε ο Νικόλαος Παγίδας σε 6 μήνες και κόστισε συνολικά 135.000 δρχ. Την επίβλεψη της ναυπήγησης είχε ο άλλος αδελφός, ο Παντολέον, αφού ο Παναγιώτης την περίοδο εκείνη βρισκόταν στο Γαλάτσι. Ο Μαυρούκος ήταν ο πρώτος πλοίαρχος του καραβιού (στο ίδιο, αρ. 26257, 4/12/1852), αλλά τον βρίσκουμε επίσης πλοίαρχο του μπρικιού τα έτη 1855 και 1860 σύμφωνα με το Bureau Veritas (βλ. Τζ. Χαρλαύτη και Ν. Βλασσόπουλος, ό.π.), ενώ στο μεταξύ είχαν παρεμβληθεί και άλλοι πλοίαρχοι, το 1858 και το 1865.

79. Για την Ερμούπολη στηριζόμαστε στα δικά μας στοιχεία που συλλέξαμε στα ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου. Για την ελληνόκτητη ναυτιλία γενικότερα βλ. Τζ. Χαρλαύτη και Ν. Βλασσόπουλος, ό.π.

80. Τζ. Χαρλαύτη και Ν. Βλασσόπουλος, ό.π.

μπρίκι «Γεώργιος», 219 τόνων, με ίσο μερίδιο με τον αδελφό του Γεώργιο.⁸¹ Γενικότερα όμως ο Μηκές Αρβανίτης δεν φαίνεται να είχε σημαντική δράση ως πλοιοκτήτης.

Τα τρία συμφωνητικά που μελετήθηκαν φαίνεται να αντιπροσωπεύουν τρεις διαφορετικούς τρόπους διαχείρισης της ναυτιλιακής επιχείρησης. Το πρώτο, που αφορά την «Παναγιά Πλατζανή» των αδελφών Μαθά, διαχωρίζεται ριζικά από τα άλλα δύο, όχι μόνο γιατί πρόκειται για συμφωνία μεταξύ δύο αδελφών που ανήκαν στο ναυτικό επάγγελμα, σε σχέση με το σχήμα έμπορος-ναυτικός των άλλων δυο συμφωνητικών, αλλά κυρίως για τον περισσότερο «παραδοσιακό» χαρακτήρα του περιεχομένου του. Στην «Παναγιά Πλατζανή» οι όροι της συμφωνίας είναι αρκετά γενικευμένοι, χωρίς επιμονή στη λεπτομέρεια, γεγονός που δείχνει μια εμπιστοσύνη μεταξύ των συμβαλλομένων, η οποία απορρέει τόσο από το συγγενικό δεσμό τους όσο και πιθανόν από τις ενσωματωμένες αρχές («ορθής συμπεριφοράς») στη νοοτροπία και τους ηθικούς κώδικες των ανθρώπων μιας θαλασσινής κοινωνίας, όπως ήταν ο ναυτότοπος της Σαντορίνης. Ακόμη, οι αδελφοί Μαθά συνεχίζουν να εργάζονται με το συντροφοναυτικό σύστημα, να αμείβονται και να πληρώνουν τους ναύτες τους με μερίδιο σε μία εποχή που η ναυτική εργασία έχει ήδη περάσει στο στάδιο της μισθωτής σχέσης. Διατήρηση παραδοσιακών πρακτικών σ' ένα μεταβαλλόμενο περιβάλλον; Η Ερμούπολη είναι σίγουρα το κέντρο που καθοδηγεί τις εξελίξεις σε οικονομικά ζητήματα στο Αιγαίο. Από την άλλη φαίνεται ότι στις ναυτικές κοινωνίες των νησιών συντηρούνται νοοτροπίες και πρακτικές της προεπαναστατικής περιόδου. Εξάλλου, το συμφωνητικό συντάχθηκε το 1838, μόλις μερικά χρόνια μετά την ανεξαρτησία και τη συγκρότηση του εθνικού κράτους.

Το συμφωνητικό του πλοίου «Δημήτριος» μπορεί να θεωρηθεί ίσως ο πιο «κλασικός» τύπος συμφωνητικού μεταξύ συμπλοιοκτητών και ειδικότερα μεταξύ συμπλοιοκτήτη και συμπλοιοκτήτη-πλοιάρχου, ένας τύπος που συναντάται αρκετά συχνά και στα επόμενα χρόνια στην Ερμούπολη. Επίσης, σε αντίθεση με το συμφωνητικό των αδελφών Μαθά, εδώ έχουμε μια συμφωνία που ως προς το περιεχόμενο και τον χαρακτήρα συντάσσεται με τις εξελίξεις της καπιταλιστικής οικονομίας σχετικά με την οργάνωση και διοίκηση των επιχειρήσεων και τις σχέσεις παραγωγής. Οι συνέταιροι δεν είναι απαραίτητο να συνδέονται με συγγενικές ή οικογενειακές σχέσεις –χωρίς με αυτό βέβαια να θεωρούμε παρωχημένο το οικογενειακό μοντέλο επιχείρησης– αλλά μπορούν κάλλιστα να θέτουν τους όρους συνεργασίας σε τέτοια βάση, ώστε κάθε πλευρά να εξασφαλίζει το συμφέρον της και παράλληλα να προωθείται το κοινό συμφέρον των συμπλοιοκτητών.

81. ΓΑΚ/ΑΝΚ Σύρου, Συμβ. Ανδρέας Δαβίδ, Λυτά έγγραφα, αρ. 22928, 19/8/1849. Το μπρίκι ναυπήγησε ο Φραγκούλης Σέχας και κόστισε συνολικά 42.000 δρχ.

Στην Ερμούπολη οι συναλλαγές, οι συμφωνίες και οι συνεργασίες αναπτύσσονταν μεταξύ προσώπων της αγοράς που δεν είχαν απαραίτητα συγγενικούς δεσμούς ή δεσμούς κοινής καταγωγής. Η εμπιστοσύνη στηριζόταν αφενός στις νομικές δεσμεύσεις που απέρρεαν από τους όρους των συμφωνιών και αφετέρου στη μη διακύβευση της φήμης του καθενός από τους συμβαλλομένους, απαραίτητο στοιχείο για την οικονομική επιβίωση και εξέλιξη των υποκειμένων.

Σ' αυτό το πλαίσιο, η σύμπραξη εμπορικού και ναυτιλιακού κεφαλαίου φαίνεται απαραίτητη, όπως απαραίτητη και αναγκασία φαίνεται να ήταν και η προσπάθεια του εμπόρου ή του εν πάση περιπτώσει στεριανού επενδυτή να ελέγξει κατά το δυνατόν τις ενέργειες και τις επιλογές του πλοιάρχου-συμπλοιοκτήτη. Η επαγγελματική σχέση χιζόταν σιγά σιγά και εκ του αποτελέσματος της συνεργασίας, όπως έγινε ανάμεσα στον Γεραλόπουλο και τον Μαυρούκο. Επιπλέον, σ' ένα ολοένα και πιο ανταγωνιστικό περιβάλλον της διεθνούς ναυτιλίας, όπου το πλοίο πρέπει να αναζητά διαρκώς τον ναύλο, η προσπάθεια συμπίεσης των εξόδων του καθιστά επιβεβλημένη επιλογή την επάνδρωσή του με τους λιγότερους δυνατούς ναύτες και την αμοιβή τους, όπως και του πλοιάρχου, με μισθό.

Στο συμφωνητικό του «Αριέτα» συναντούμε δομικές αναλογίες με αυτό του «Δημητρίου». Και εδώ ο έμπορος-συμπλοιοκτήτης συμπράττει με τον πλοίαρχο-συμπλοιοκτήτη και δεν υπάρχουν συγγενικοί δεσμοί ή δεσμοί κοινής καταγωγής. Μάλιστα ο έμπορος Πατεράκης δεν μένει καν στην Ερμούπολη, όπως ο Αρβανίτης, αλλά στο Ναύπλιο. Το δίκτυό του όμως, καθώς και του συνεργάτη του χιώτη Μαυρογορδάτου, φτάνει ως την Τεργέστη, όπως και πολλά ερμούπολιτικά εμπορικά δίκτυα την εποχή αυτή.⁸² Σε αυτό το πλαίσιο ο Πατεράκης προσπαθεί να δεσμεύσει και να ελέγξει τις κινήσεις του συνεταίρου και ουσιαστικού εκπροσώπου της επιχείρησης. Ως προς το θέμα αυτό όμως παρατηρούμε ότι το συμφωνητικό μεταξύ Πατεράκη και Αρβανίτη διαφέρει από το πιο τυποποιημένο συμφωνητικό του «Δημητρίου» και κατά πολύ από εκείνο μεταξύ των αδελφών Μαθά. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι το συμφωνητικό της «Αριέτας» καλύπτει έκταση 11 σελίδων σε σχέση με τις 5 του «Δημητρίου» (από τις οποίες μιάμιση σελίδα καταλαμβάνει ο κατάλογος του εξαρτισμού και του εξοπλισμού του) και τις τρεισήμισι σελίδες του συμφωνητικού της «Παναχιάς Πλατζανής». Ο Πατεράκης και οι συνεργάτες του προσπαθούν να προβλέψουν μέσα στο συμβόλαιο κάθε πιθανότητα βλάβης των συμφερόντων τους από τον καπετάνιο ή από άλλους εξ αιτίας της αμέλειας ή της απρονοησίας του καπετάνιου. Το συμφωνητικό της «Αριέτας» δεν είναι ο κανόνας. Είναι ίσως το μοναδικό τέτοιου είδους συμφωνητικό από όσα εντοπίσαμε. Όμως, τα βασικά

82. Για μορφές ελληνικών επιχειρηματικών δικτύων το 19ο αιώνα βλ. το «χιώτικο δίκτυο»: Τζ. Χαρχαυτή, *ό.π.*, σ. 127-163 και Μαρία Χριστίνα Χατζηγιάννου, *Οικογενειακή στρατηγική και εμπορικός ανταγωνισμός. Ο οίκος Γερούση τον 19ο αιώνα*, Αθήνα 2003.

δομικά χαρακτηριστικά του και η νοστροπία που διαπνέει τους συναλλασσόμενους αντικατοπτρίζουν τις κυρίαρχες τάσεις στην εμπορική ναυτιλία του 19ου αιώνα. Οι τάσεις αυτές εκφράζονται στον αυξανόμενο ανταγωνισμό της διεθνούς ναυτιλίας, όπου τα ιστιοφόρα αναζητούν διαρκώς νέες αγορές και τρόπους αύξησης της παραγωγικότητάς τους, συνέπεια και της «βαθμιαίας διαφοροποίησης του εμπορεύματος από την ναυλαγορά».⁸³ Από την άλλη μεριά, σε σχέση με τη ναυτική εργασία, παρατηρείται η προσπάθεια των πλοιοκτητών να μειώσουν το εργασιακό κόστος, εγκαταλείποντας πατερναλιστικές πρακτικές, που ίσχυαν κατά την προεπαναστατική περίοδο, και υιοθετώντας αποδοτικότερες γι' αυτούς αλλά περισσότερο απρόσωπες εργασιακές σχέσεις.⁸⁴

Στην Ερμούπολη του 1838, μεγάλη ναυτιλιακή αγορά της ανατολικής Μεσογείου την εποχή αυτή, συνυπάρχουν διαφορετικοί τύποι επαγγελματικών σχέσεων και συνεταιριστικών πρακτικών. Επιβιώσεις πρακτικών της προεπαναστατικής περιόδου, όπως το συντροφοναυτικό σύστημα, που ισχύει κυρίως σε μικρότερους ναυτότοπους, αλλά και σύγχρονες μορφές διαχείρισης της ναυτιλιακής επιχείρησης, στο πλαίσιο των εξελίξεων στη διεθνή εμπορική ναυτιλία και στον καπιταλιστικό τρόπο παραγωγής, που απαιτούν αποτελεσματική διαχείριση και μείωση του κόστους, με σκοπό τη μεγιστοποίηση των κερδών. Στα τέλη της δεκαετίας του 1830, βρισκόμαστε σε μια περίοδο μετάβασης, που έχει ήδη ξεκινήσει με τη δημιουργία ανεξάρτητου εθνικού κράτους στην Ελλάδα και τη συνθήκη της Αδριανούπολης (1829), που άνοιξε το δρόμο για το ελεύθερο εμπόριο σιτηρών στη Μαύρη Θάλασσα. Παράλληλα, η επικράτηση της ειρήνης στη Μεσόγειο και την Ευρώπη (σ' αυτό συνετέλεσε η πάταξη του κούρσου και η αποικιοποίηση των βερβερικών κρατών από τη Γαλλία το 1830) αποτέλεσε μία νέα πραγματικότητα και μαζί προϋπόθεση για την απρόσκοπτη οικονομική ανάπτυξη σε μία ελεύθερη και περισσότερο ενοποιημένη διεθνή αγορά, καθώς και για την εξάπλωση του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής που έφερε αλλαγές στη διαχείριση των κεφαλαίων και στις εργασιακές σχέσεις.⁸⁵

83. Yrjö Kaukiainen, «International freight markets in the 1830s and 1840s: the experience of a major finnish shipowner», Lars U. Scholl and Merja-Liisa Hinkannen (επιμ.), *Sail and steam. Selected maritime writings of Yrjö Kaukiainen, Research in Maritime History*, αρ. 27, Σαιντ Τζων, Νέα Γη 2004, σ. 207-230 και ειδικότερα σ. 226. D. Williams, *ό.π.*, σ. 127.

84. Για στοιχεία πατερναλιστικών σχέσεων στην προεπαναστατική ναυτιλία βλ. Αναστάσιος Τζαμτζής, «Ναυτικοί, καράβια και λιμάνια», Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, 1453-1850*, Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα 1972, σ. 62. Για το φαινόμενο των πατερναλιστικών σχέσεων στον Ατλαντικό Καναδά βλ. Eric Sager, *Seafaring labour: The merchant marine of Atlantic Canada, 1820-1914*, Κεμπέκ 1989, κεφ. 2.

85. Για τις αλλαγές επιχειρηματικής στρατηγικής των πλοιοκτητών, αλλά και τις εργασιακές σχέσεις στα ιστιοφόρα του Ατλαντικού Καναδά στο β' μισό του 19ου αιώνα βλ. E. Sager, *ό.π.*, σ. 148, 155.

SUMMARY

Apostolos Delis, *Ship construction and partnership owning of merchant sailing ships in Hermoupolis during the 19th century*

Hermoupolis was a major maritime and shipbuilding centre in the eastern Mediterranean and the greatest shipping market of Greek-owned merchant marine during the 19th century. The aim of this paper is to present the main practises of building and partnership-owning of sailing ships in the shipping and shipbuilding market of Hermoupolis in the above mentioned period. These practises are traced through the examples of three ships built in Hermoupolis in 1838, while additional archival documentation is provided for comparison and further understanding.

Regarding the building procedure, I studied the notarial acts drawn up between shipbuilders and owners concerning the construction of vessels, as well as other necessary agreements, like those made for the purchase of timber or the manufacturing of the metal components of ships. The data provide useful information about the time and cost required for the construction of sailing vessels and the ways of payment, along with details about the delivery of a ship to the owners, like the accompanying inventory including all her equipment.

As far as partnership practises are concerned, there were different levels of complexity in the terms of management of the ship enterprise, which depended on the type of relationship between the partners (e.g. whether there were parental relationships between them or according to the share each of them possessed). The manifold role of the captain, as partner and at the same time manager and representative of the ship enterprise, was crucial for the profitability of the partnership, and the importance of his role was duly acknowledged by the rest of the partners.

The examination of the three cases of ship construction and partnership-owning in Hermoupolis reveals the changes in the maritime business context after 1830 when compared to the pre-revolutionary practices of the Greek-owned merchant marine. The transition to the ship as a mere cargo carrier exclusively dependent on freight rates called for further rationalisation of cost administration, mainly reflected on crew management and the ways of payment. Ship-owners insistently tried to cut down crew numbers to the minimum necessary, while the system of payment with shares, which predominated before 1821, was replaced by a monthly salary. Both these modifications bespeak of the further integration of sea labour into the mechanisms of 19th century industrial capitalism.