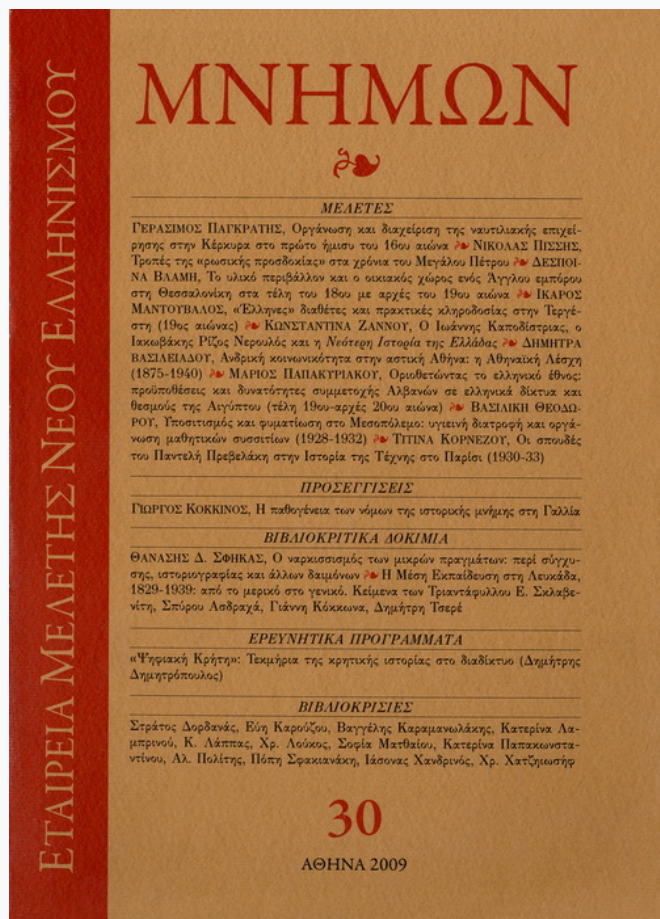


## Μνήμων

Τόμ. 30 (2009)



Οργάνωση και διαχείριση της ναυτιλιακής επιχείρησης στην Κέρκυρα στο πρώτο ήμισυ του 16ου αιώνα

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Δ. ΠΑΓΚΡΑΤΗΣ

doi: [10.12681/mnimon.41](https://doi.org/10.12681/mnimon.41)

### Βιβλιογραφική αναφορά:

ΠΑΓΚΡΑΤΗΣ Γ. Δ. (2011). Οργάνωση και διαχείριση της ναυτιλιακής επιχείρησης στην Κέρκυρα στο πρώτο ήμισυ του 16ου αιώνα. *Μνήμων*, 30, 9–36. <https://doi.org/10.12681/mnimon.41>

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Δ. ΠΑΓΚΡΑΤΗΣ

## ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ ΣΤΟ ΠΡΩΤΟ ΗΜΙΣΥ ΤΟΥ 16ΟΥ ΑΙΩΝΑ

Τον 16ο αιώνα τα νερά της Μεσογείου και της Βόρειας Θάλασσας όργωναν πολυάριθμα ακτοπλοϊκά σκάφη κάθε είδους, «πολλές φορές χωρίς καν γέφυρα», που μετέφεραν ό,τι μπορούσε να φανταστεί ο νους του ανθρώπου. «Κάθε ναυτικός, από το μούτσο μέχρι τον καπετάνιο, είχε επάνω στο καράβι το μερίδιό του σεπραμάτεια. Αλλά και οι ίδιοι οι εμπορεύμενοι ή αντιπρόσωποί τους ταξίδευαν με τα μπαλότα τους». Έτσι φορτωμένα όπως ήταν, τα πλοία θύμιζαν πλανόδια παζάρια. «Τα λιμάνια που έπιαναν ήταν γι' αυτά μια ευκαιρία να πουλήσουν, να αγοράσουν, να ξαναπουλήσουν, να ανταλλάξουν, χωρίς να λογαριάζουμε τις άλλες απολαύσεις στο ξεμπαρκάρισμα... Ανάμεσα σ' αυτούς τους ιδιοκτήτες, εμπόρους και ναυτικούς συγχρόνως, όλα κανονίζονταν χωρίς πολλούς υπολογισμούς και μοιρασιές. Δεν είχαν να πληρώσουν ναύλο, μια και ο καθένας (συνεισέφερε) σε είδος ή καλύτερα σε προσωπική εργασία. Όσο για τα γενικά έξοδα –προμήθειες για το ταξίδι, προκαταβολές, έξοδα της επιχείρησης κ.λπ.–, αυτά βέβαια εξυπηρετούνταν από ένα “κοινό ταμείο” κ.ο.κ.». <sup>1</sup>

Η εικόνα αυτή, που σύμφωνα με τον δημιουργό της Fernand Braudel συνιστά «τη βασική αλήθεια» και όχι «τη γραφική υποσημείωση της ιστορίας με έντονα χρώματα», στάθηκε η αφορμή για να επιχειρήσουμε την εξέταση του αντίστοιχου παραδείγματος στον ανατοlikομεσογειακό χώρο κατά την ίδια χρονική περίοδο, εντοπίζοντας αναλογίες, διαφοροποιήσεις, συνέχειες και ασυνέχειες που θα μπορούσαν να συνεισφέρουν στον εμπλουτισμό της τυπολογίας που πρότεινε ο Ιστορικός της «Εσωτερικής Θάλασσας».

Η χρονική περίοδος που επιλέχθηκε, οι πρώτες δεκαετίες του 16ου αιώνα,

---

1. Fernand Braudel, *Η Μεσόγειος και ο μεσογειακός κόσμος την εποχή του Φιλίππου Β'*, μτφρ. Κλαίρης Μισσοτάκη, Αθήνα, ΜΙΕΤ, τ. 1, 1991, σ. 128-129· του ιδίου, *Υλικός Πολιτισμός, Οικονομία και Καπιταλισμός (15ος-18ος αιώνες)*, μτφρ. Αικατερίνης Ασδραχά, Αθήνα, ΜΙΑΤΕ, τ. Α', 1995, σ. 426-428.

για τη βενετική εμπορική ναυτιλία σηματοδοτεί το πέρασμα από τη συμβίωση κρατικά οργανωμένου και ιδιωτικού θαλάσσιου εμπορίου, στην κυριαρχία του τελευταίου. Η σταδιακή εγκατάλειψη από τους Βενετούς της άσκησης του εμπορίου μέσω των οργανωμένων από το κράτος νηοπομπών των γαλερών έδωσε τη δυνατότητα σε μη προνομιούχους караβοκύρηδες, όπως οι Έλληνες υπήκοοι της Γαληνοτάτης και αρκετοί ξένοι, να πάρουν στα χέρια τους μεταφορές που μέχρι τότε αποτελούσαν προνόμιο των Βενετών συναδέλφων τους.<sup>2</sup>

Όταν βέβαια αναφερόμαστε σε ιδιωτικό ή ελεύθερο εμπόριο, χρειάζεται να διευκρινίσουμε ότι δεν επρόκειτο για μια δραστηριότητα που την ασκούσε μια ομάδα ανθρώπων με ομοιόμορφα χαρακτηριστικά. Ανάμεσα στους ιδιώτες караβοκύρηδες οι επιμέρους διαφοροποιήσεις μπορούν να εστιαστούν: α) στο νομικό καθεστώς, που για τους υπηκόους μεταφράζεται σε μεγαλύτερες φορολογικές επιβαρύνσεις σε σχέση με τους Βενετούς, β) στις χρηματοδοτικές δυνατότητες, που για τους ευγενείς και τους αστούς της Βενετίας συνεπαγόταν ευχερή πρόσβαση σε μεγάλα ναυτιλιακά κεφάλαια και, τέλος, γ) στα μέσα που είχαν στη διάθεσή τους, που για τους Βενετούς ευγενείς και αστούς караβοκύρηδες ήταν, κατά κανόνα, τα μεγάλα στρογγυλά πλοία, ενώ για τους υπηκόους μικρά και μεσαία φορτηγά σκάφη που συχνά λειτουργούσαν συμπληρωματικά προς τα πρώτα.

Ενώ όμως γνωρίζουμε αρκετά για το θαλάσσιο εμπόριο των ηγετικών κοινωνικών ομάδων της Βενετίας, δε συμβαίνει το ίδιο για εκείνο των υπηκόων. Όπως προκύπτει από τις κατά καιρούς επισκοπήσεις της βενετικής ναυτιλικής ιστοριογραφίας, ενώ μεγάλο μέρος αυτής ενδιαφέρθηκε για το Κράτος της Θάλασσας και τη σημασία του από γεωστρατηγική και εμπορική άποψη, δεν υπήρξε αντίστοιχο ενδιαφέρον για τους ανθρώπους που κατοικούσαν στις κτήσεις και τις εμποροναυτιλιακές δραστηριότητές τους. Στις λίγες εξαιρέσεις ανήκουν, κυρίως, οι μελέτες της Maria Fusaro που τοποθετεί τις απαρχές της ναυτιλικής επιχειρηματικότητας μιας από τις εθνοτικές ομάδες του βενετικού κράτους, των Ελλήνων, στα τέλη του 16ου αιώνα. Οι δραστηριότητες που περιγράφει η Fusaro συμβαίνουν όταν έχει πλέον ολοκληρωθεί η μετάβαση των Βενετών από τη φάση της αποκλειστικής επένδυσης στο θαλάσσιο εμπόριο στη φάση της διαφοροποίησης των κεφαλαίων τους σε στεριά και θάλασσα. Αυτό

---

2. Η βιβλιογραφία γι' αυτά τα ζητήματα είναι αρκετά εκτεταμένη. Βλ. ενδεικτικά Frederic C. Lane, «Venetian Shipping during the Commercial Revolution», *American Historical Review* 38/2 (1933) 229-239· Gino Luzzatto, «Navigazione di linea e navigazione libera», *Studi di Storia Economica*, Πάδοβα, CEDAM, 1954, σ. 53-58. Βλ. επίσης Frederic C. Lane, *Storia di Venezia*, Τορίνο, Einaudi, 1978, σ. 158-161· Jean Claude Hocquet, «L'armamento privato», Alberto Tenenti-Ugo Tucci (επιμ.), *Storia di Venezia*, Ρώμη, Istituto della Enciclopedia Italiana, τ. 3, 1991, σ. 397-400· Bernard Doumerc, «Le galere da mercato», *ό.π.*, σ. 357-393.

ακριβώς το κενό αξιοποίησαν οι караβοκύρηδες της Ζακύνθου, αναλαμβάνοντας για λίγα χρόνια να κρατήσουν ανοιχτή την εμπορική γραμμή που ένωνε τη Βενετία και τις κτήσεις της στην Ανατολή με την Αγγλία, συνδέοντας έτσι το τοπικό εμπορικό δίκτυο των υπηκόων με το διαπεριφερειακό της Βενετίας και το διεθνές εμπόριο.

Είναι βέβαια προφανές ότι για να προκύψουν όλες αυτές οι εξαιρετικές περιπτώσεις Ιόνιων εμπορών και караβοκύρηδων του τέλους του 16ου αιώνα και των αρχών του 17ου αι., προϋπήρχε, πέρα από τη διεθνή συγκυρία, και το τοπικό υπόβαθρο όπου οι υπήκοοι αποκτούσαν τις αναγκαίες εμπειρίες. Το ρόλο του υποβάθρου τον είχαν τοπικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπως αυτή της Κέρκυρας που εξετάζεται εδώ.

Κάτω από αυτές τις πολιτικές και οικονομικές προϋποθέσεις στο κείμενο που ακολουθεί θα εξεταστούν: α) οι όροι οργάνωσης και λειτουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης (ν.ε.) της Κέρκυρας, β) τα δομικά της χαρακτηριστικά και γ) οι κύριες παραγωγικές δραστηριότητές της, μέσα από το συγκριτικό πρίσμα των σύγχρονών της μεσογειακών και γενικότερα ευρωπαϊκών μορφών επιχειρηματικής οργάνωσης.

#### A. Οι όροι οργάνωσης και λειτουργίας της ν.ε.

Η μελέτη της περίπτωσης της Κέρκυρας, που «χτίστηκε» εξολοκλήρου μέσα από την αρχειακή έρευνα –το μεγαλύτερο μέρος των δεδομένων αντλήθηκε από νοταριακά κατάστιχα των αρχείων της Κέρκυρας και της Βενετίας–, μας επιτρέπει να ορίσουμε τη ν.ε. ως ένα οργανωμένο σύνολο προσώπων που, με βασικό κίνητρο το κέρδος, διαχειριζόταν τον κύριο παραγωγικό συντελεστή της, το πλοίο. Ιδιοκτήτες της ν.ε. ήταν οι πλοιοκτήτες ή οι συμπλοιοκτήτες που αποκτούσαν τους τίτλους τους είτε μέσω της ναυπήγησης, με την από κοινού συνεισφορά κεφαλαίων, είτε με την αγορά ποσοστού πλοιοκτησίας. Η συνήθης πρακτική, τουλάχιστον για τα μεσαίαις και μεγάλης χωρητικότητας σκάφη, ήταν στη φάση της ναυπήγησης να χωρίζεται το πλοίο σε 24 ή και περισσότερα ιδεατά μερίδια (*carati*), τα οποία μπορούσαν να απαλλοτριωθούν ή να αποκτηθούν το καθένα ξεχωριστά.<sup>3</sup> Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση των αδελφών Γαβρίλη, Ιωάννη και Δημητρίου, που το 1545, κατέχοντας από κοινού τα 16 «καράτα»,

---

3. Ανάλογος τρόπος διαίρεσης της πλοιοκτησίας ίσχυε και αλλού. Στη Ραγούζα για παράδειγμα διαιρούσαν ένα πλοίο σε 24, 25 ή 27 καράτια, στις σκανδιναβικές χώρες σε 100, στην Αγγλία σε 64 καράτια και στην Οθωμανική Αυτοκρατορία σε 40 (Murat Çizakça, «The Ottoman Empire: Recent Research on Shipping and Shipbuilding in the Sixteenth to Nineteenth Centuries», *Research in Maritime History* 9 (1995) 223-225). Τέλος, στη Γένοβα διαιρούσαν το πλοίο σε 40, 50 ή και περισσότερα μερίδια, τα οποία όνομαζαν *loca*. Riniero Zeno, *Storia del diritto marittimo nel Mediterraneo*, Κατάνια 1915, σ. 122, σημ. 1.

τη στιγμή που τα υπόλοιπα οκτώ βρίσκονταν στα χέρια του Τζάνη Σαραντάρη, αποφάσισαν να βάλουν συνέταιρο σε αυτά τα 16 μερίδια και τον τρίτο αδελφό τους Γεώργιο.<sup>4</sup> Ένας από αυτούς τους 24 ή/και λιγότερους μεριδιούχους, τόσο στην Κέρκυρα όσο και σε άλλες μεσογειακές ή βορειοευρωπαϊκές περιοχές,<sup>5</sup> αναλάμβανε τη διεύθυνση της ναυπήγησης, έχοντας προηγουμένως εξασφαλίσει την εμπιστοσύνη των συνεταίρων του.

Η πρακτική του κατακερματισμού της πλοιοκτησίας υπήρξε ο κανόνας στους μεσαιωνικούς και νεότερους χρόνους, με την εξαίρεση των πλοίων που ανήκαν σε κράτη καθώς και των μεγάλων βενετικών και ισπανικών πλοίων που είχαν από έναν ή δύο ιδιοκτήτες, μέχρι τέσσερις το ανώτερο.<sup>6</sup> Θα πρέπει να φτάσουμε στον 18ο και κυρίως στον 19ο αιώνα για να διακρίνουμε μια σαφή προτίμηση προς την καθολική πλοιοκτησία, αποτέλεσμα της ανάπτυξης του εμπορίου και της ναυπήγησης μεγαλύτερων σκαριών, της περαιτέρω εξειδίκευσης των επαγγελματιών του εφοπλιστή και του εμπόρου και, κυρίως, της ενίσχυσης του θεσμού της ασφάλισης, που κάλυπτε σε μεγαλύτερο βαθμό, σε σχέση με παλαιότερα, τους συμπλοιοκτήτες από τους κινδύνους της θάλασσας, χωρίς αυτοί να αναγκάζονται να καταφύγουν στην πολυδιάρθρωση των κεφαλαίων τους με την κατοχή μεριδίων σε περισσότερα πλοία.<sup>7</sup>

Σκοπός της ν.ε. ήταν η παροχή υπηρεσιών δύο κυρίως ειδών: 1) θαλάσσιων μεταφορών, μέσω της ακύλωσης του πλοίου σε μεμονωμένα πρόσωπα, συνήθως εμπόρους, που μετέφεραν διάφορα φορτία προς πώληση ή από αγορά, καταβάλλοντας στους συμπλοιοκτήτες ως αντίτιμο γι' αυτή την υπηρεσία το ναύλο, καθώς και σε επιβάτες που ταξίδευαν από λιμάνι σε λιμάνι με ποικίλους, όχι αποκλειστικά εμπορικούς σκοπούς, και 2) η διάθεση του πλοίου σε μια άλλη επιχείρηση, τη συντροφία θαλάσσιου εμπορίου, που συστηνόταν συνήθως με νοταριακό έγγραφο και στόχευε στην πραγματοποίηση μιας σειράς ταξιδιών, στη διάρκεια των οποίων οι εταίροι πραγματοποιούσαν πωλήσεις, αγορές και ανταλλαγές, επιστρέφοντας εν τέλει στην έδρα της επιχείρησης όπου θα διένεμαν

4. Αρχεία Νομού Κερκύρας [στο εξής= Α.Ν.Κ.], Συμβολαιογράφοι, νοτάριος ιερέυς Μιχαήλ Γλαβάς, Γαρίτσα (Γ 54), φ. 278r.

5. Jorjo Tadic, «Το λιμάνι της Παγούζας και ο στόλος της στο ΙΣΤ' αιώνα», Σπύρος Ασδραχάς (επιμ.), *Η Οικονομική Δομή των Βαλκανικών Χωρών (15ος-19ος αι.)*, Αθήνα, Μέλισσα, 1979, σ. 413.

6. Ugo Tucci, «Venetian Ship-owners in the XVIth Century», *Journal of European Economic History* 16 (1987) 277-296· Pablo E. Perez-Mallaina, *Spain's Men of the Sea: Daily Life on the Indies Fleets in the Sixteenth Century*, Βαλτιμόρη, John Hopkins University, 1998, σ. 63 κ.ε.· Judde Claire De Larivière, *Naviguer, Commercer, Gouverner: Économie Maritime et Pouvoirs à Venise (xve-xviiè Siècles)*, Λονδίνο, Brill, 2008, σ. 291-292.

7. M. Çizakça, «The Ottoman Empire», ό.π., σ. 224· Ralph Davis, «Οι Βρετανοί Εφοπλιστές του 17ου και 18ου αιώνα», Τζερίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία*, Αθήνα, Στάχυ, 2001, σ. 395-396.

τα κέρδη. Τα οφέλη των συνιδιοκτητών της ν.ε. σε αμφότερες τις περιπτώσεις ήταν μερίδια επί των καθαρών κερδών της εταιρείας, ανάλογα με τα ποσοστά που κατείχαν στην πλοιοκτησία.

Τη διαχείριση της ν.ε., η λειτουργία της οποίας συνέπιπτε πλήρως με τη διάρκεια ζωής του πλοίου, είχε ο καπετάνιος, ο οποίος επιλεγόταν από τον πλοιοκτήτη ή από τους συμπλοιοκτήτες, όταν δεν ήταν κάποιος από αυτούς. Ο καπετάνιος ήταν οιονεί ο διευθυντής της επιχείρησης. Είχε την αρμοδιότητα, που του παρείχε η εμπιστοσύνη της συντροφίας, να προσλαμβάνει συντρόφους,<sup>8</sup> να διαχειρίζεται το κεφάλαιο, να τηρεί συστηματικά τα έγγραφα της εταιρείας, τα διάφορα «...ινστρουμέντα, ομόλογα, παρτήδες, κατάστημα, χειρογράμματα, χαρτιά αποστείλάρικα...»,<sup>9</sup> εφόσον στο πλοίο δεν υπήρχε γραμματικός, και στη λύση της να «να δείχνη λογαριασμόν», δηλ. να διανέμει τα κέρδη σύμφωνα με τις «παρτίδες» που είχε καταγράψει. Φρόντιζε επίσης για την καλή κατάσταση του πλοίου και είχε τη δυνατότητα, αν στη διάρκεια του ταξιδιού προέκυπταν βλάβες στο σκάφος, να δανείζεται χρήματα με τη συναίνεση των συντρόφων του για να το επισκευάσει,<sup>10</sup> τα οποία χρήματα είχαν συνήθως την ίδια απόδοση με τα υπόλοιπα κεφάλαια της συντροφίας.<sup>11</sup> Αν κάποια στιγμή οι πλοιοκτήτες ήταν δυσανεστήμενοι από τη διαχείριση του καπετάνιου, είχαν τη δυνατότητα να τον αντικαταστήσουν άμεσα.<sup>12</sup>

## B. Τα δομικά χαρακτηριστικά της ν.ε.

Κύριο δομικό στοιχείο στη λειτουργία των κερκυραϊκών ν.ε. αποτελούσε η διείσδυση του εμπορίου στο μεταφορικό έργο και η αλληλεξάρτησή τους. Το φαινόμενο αυτό, σύννηδες και σε άλλους χώρους της Μεσογείου,<sup>13</sup> θα μπορούσε

8. A.N.K., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Αντώνιος Μεταξάς, Κέρκυρα (M 180), φ. 64r. Για τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος ή/και των συντροφιών βλ. G. Pagratis, «Trade and Shipping», ό.π., σ. 180 κ.ε.

9. A.N.K., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Εμμανουήλ Τοξότης, Κέρκυρα (T 11), φ. 63r.

10. A.N.K., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Αντώνιος Μεταξάς, Κέρκυρα (M 180), φ. 237r.

11. A.N.K., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Αντώνιος Μεταξάς, Κέρκυρα (M 180), φ. 146r.

12. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα που αντλούμε από την αγγλική ναυτιλιακή βιβλιογραφία για την αντίδραση των ιδιοκτητών του πλοίου Abigail κατά του καπετάνιου του, τον οποίο το 1679 καθαίρεσαν ένας γαιοκτήμονας, τρεις εισοδηματίες, μια χήρα, ένας φούρναρης, μια γεροντοκόρη και ένας οινέμπορος του Κόλτσεστερ, επειδή δεν τους είχε αποδώσει λεπτομερή λογαριασμό. R. Davis, «Οι Βρετανοί Εφοπλιστές του 17ου και 18ου αιώνα», ό.π., σ. 409-410.

13. Βλ. για παράδειγμα την περίπτωση της Βενετίας: Ugo Tucci, «La Storiografia Marittima sulla Repubblica di Venezia», Antonio Di Vittorio (επιμ.), *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima contemporanea*, Νάπολη, Lucio Pironti Editore, 1986, σ. 165, όπου η μεταφορά αποτελούσε τμήμα των υπηρεσιών που παρείχε η εμπορική επιχείρηση.



να θεωρηθεί και ως μια αναγκαιότητα, την οποία ενίσχυαν αφενός ο χαμηλός καταμερισμός εργασίας και αφετέρου η τοπική-περιφερειακή ακτίνα δράσης της επιχείρησης, που χρησιμοποιούσε για την κάλυψη των αναγκών της πλοία μικρής και μεσαίας χωρητικότητας, με τα οποία επιδίωκε να ικανοποιήσει τόσο τις τροφοδοτικές ανεπάρκειες του χώρου προέλευσης όσο και τις προσδοκίες κέρδους των φορέων τους.

Η κατασκευή σκαφών για τη διεξαγωγή αυτού του εμπορίου<sup>14</sup> ήταν στενά συνδεδεμένη με παράγοντες όπως η ναυπηγική τεχνογνωσία στο νησί ή σε πλησιόχωρα σημεία (Λούρος, Πάργα, Φανάρι κλπ.), απ' όπου προερχόταν και η αναγκαία ξυλεία, καθώς και με τη μεταφορά συγκεκριμένων φορτίων στα οποία είχαν εξειδικευτεί οι κερκυραϊκές ν.ε. Επρόκειτο κατά κανόνα για χύδην φορτία, κυρίως για είδη διατροφής, από τα οποία ξεχώριζε το σιτάρι και άλλα δημητριακά (53,5%), καθώς και για πρώτες ύλες που προορίζονταν για τη λειτουργία των βενετικών βιοτεχνιών (22%). Από την Dominante εισάγονταν στο νησί διάφορα εμπορεύματα, στα οποία, αν εξαιρέσουμε όσα προορίζονταν για την άμεση κατανάλωση ή για επανεξαγωγή, περιλαμβάνονταν κυρίως υφάσματα ή άλλα βιοτεχνικά προϊόντα, καθώς και λίγα βιβλία.<sup>15</sup>

Όλα αυτά τα φορτία αντλούνταν από γειτονικές της Κέρκυρας περιοχές (ακτές της Ηπείρου, Αμβρακικός κόλπος, Κορινθιακός κόλπος, βορειοδυτική Πελοπόννησος, Απουλία, δαλματικές ακτές κ.λπ.), όπου αphenός υπήρχε μεγάλη προσφορά και αφετέρου οι εμπορευόμενοι είχαν διασυνδέσεις με παραγωγούς και μεσάζοντες-συνεργάτες που διευκόλυναν τις συναλλαγές τους.<sup>16</sup>

Εμπορευόμενοι ή/και ναυτικοί γνώριζαν καλά αμφότερους τους ρόλους, καθώς συμμετείχαν στα εμπορικά ταξίδια με ποικίλες ιδιότητες. Στο σχηματισμό του πληρώματος ήταν σε αρκετές περιπτώσεις, ιδίως στην ύπαιθρο του νησιού, ευδιάκριτη η υπαρξη ενός σχετικά σταθερού πυρήνα ανθρώπων που ταξίδευαν μαζί για καιρό, δεχόμενοι, όταν υπήρχε ανάγκη, και άλλους συντρόφους.

Διακριτό γνώρισμα των κερκυραϊκών ν.ε. αποτελούσε και ο οικογενειακός χαρακτήρας τους. Εάν δεχτούμε ότι πρόσωπα με το ίδιο επώνυμο που συμμετείχαν στις συντροφίες θαλάσσιου εμπορίου ανήκαν στην ίδια οικογένεια με τη στε-

14. Στα πλοία της Κέρκυρας περιλαμβάνονταν τύποι όπως τα σανδάλια, οι γρίποι ή τα ξύλα. Ουσιαστικά δηλ. επρόκειτο για μικρά και μεσαία φορτηγά σκάφη με χωρητικότητας που κυμαινόταν από τους 30 έως τους 65 τόνους και πλήρωμα 13 έως 18 ναυτών. Βλ. αναλυτικότερα Gerassimos D. Pagratis, «Ships and Shipbuilding in Venetian-ruled Corfu in the end of 15<sup>th</sup> century and the first half of 16<sup>th</sup> century», ανακοίνωση στο συνέδριο: *Merchants, Missionaries and Mercenaries: University of Exeter & the Society for the Medieval Mediterranean (Exeter, 9<sup>th</sup> to 12<sup>th</sup> July 2009)*, υπό έκδοση στο περιοδικό *Al Masaq, Islam and The Medieval Mediterranean*.

15. G. Pagratis, «Trade and Shipping», ό.π., σ. 177-195.

16. G. Pagratis, «Trade and Shipping», ό.π., σ. 195-197.

νή ή την ευρεία μορφή της, τότε οι εμπορικές εταιρείες στις οποίες πήραν μέρος δύο ή περισσότερα μέλη της ίδιας οικογένειας υπολογίζονται περίπου στο 25% του συνόλου. Το στοιχείο του οικογενειακού χαρακτήρα φανερώνεται ειδικότερα μέσα από την «κληροδότηση» των κεφαλαίων και των εμπορικών πρακτικών τού πατέρα στο γιο και στους ανεψιούς, και του συζύγου στη χήρα, αλλά και τη στενή εμπορική συνεργασία δύο ή περισσότερων αδελφών, ή πατέρα και γιου ή ακόμη θείου με ανεψιούς. Τα παραδείγματα είναι πολυάριθμα και χαρακτηριστικά. Ο Σιλβέστρος Σουβλάκης συνέχισε το έργο του πατέρα του (λειτουργία «εργαστηρίου» και άμεση άσκηση του θαλάσσιου εμπορίου) με την κληρονομιά που είχε λάβει από αυτόν. Ο γιος του Ανδρέα Γαβρίλη, Ιωάννης, και τα ανίψια του Δημήτριος, Ιωάννης και Ιωάννης της Κουδεσήνας, επένδυσαν σε συντροφίες με τα κεφάλαια και το πλοίο τού πατέρα και θείου τους. Η Λένα Κράλη και η συνονόματή της χήρα τού Αληβίτζη Καβουδίστρα διατηρούσαν τη σταθερή εμπορική δραστηριότητα των συζύγων τους, χρησιμοποιώντας το πλοίο και τα κεφάλαια που είχαν κληρονομήσει από αυτούς. Ο Ανδρέας, γιος του καπετάνιου και εμπόρου Παύλου Μηθούλκα, σε ηλικία είκοσι ετών πραγματοποίησε το πρώτο του ταξίδι με εμπορική εταιρεία, στην οποία είχε παράλληλα επενδύσει και αξιόλογο χρηματικό ποσό. Ο Νικόλαος Πραγματευτής, γιος του Μιχάλη, ταξίδεψε επίσης με συντροφία, στην οποία είχε καταβάλει 63 χρυσά βενετικά δουκάτα, ακριβώς την ίδια περίοδο που δραστηριοποιείτο και ο πατέρας του.<sup>17</sup>

Οι οικογενειακές σχέσεις ενίσχυαν συνήθως την ομοιογένεια της ν.ε., παρέχοντας εγγυήσεις για μεγαλύτερη προσπάθεια για την επίτευξη του εταιρικού σκοπού. Σε τούτο κατέτεινε και το γεγονός ότι στα πλοία που διατίθεντο σε εμπορικές εταιρείες κατά κανόνα δεν πληρώνονταν μισθοί αλλά συμμετοχές στα κέρδη ανάλογες με το εισφερόμενο κεφάλαιο και τον ειδικό ρόλο κάθε συντρώφου στην επιχείρηση. Με αυτό τον τρόπο η ν.ε. διατηρούσε το κόστος λειτουργίας της σε χαμηλά επίπεδα, αυξάνοντας αντίστοιχα τις πιθανότητες κερδοφορίας της.

Δεν είναι σαφές στις πηγές μας εάν οι δύο ή περισσότεροι συγγενείς που συμμετείχαν στο 25% των συντροφιών της Κέρκυρας κατείχαν παράλληλα τις ιδιότητες των ιδιοκτητών ή/και διαχειριστών της ν.ε., κάτι που θα συνεπαγόταν την ένταξη αυτών των περιπτώσεων στο τυπικό σχήμα εφαρμογής του οικογενειακού καπιταλισμού που περιγράφει υποδειγματικά ο Chandler.<sup>18</sup>

Το οικογενειακό υπόβαθρο στο θαλάσσιο εμπόριο επιβεβαιώνεται με μεγαλύτερη ασφάλεια στην περίπτωση των κατεξοχήν ανθρώπων του κερκυραϊκού

17. Gerassimos D. Pagratis, «Merchants and Shipowners in Venetian Corfu in the first half of the Sixteenth Century», Maria Christina Chatzioannou-Gelina Harlaftis (επιμ.), *Following the Nereids. Sea routes and maritime business, 16<sup>th</sup>-20<sup>th</sup> centuries*, Αθήνα, εκδόσεις Κέρκυρα, 2006, σ. 11-43.

18. Alfred Chandler Jr., «The Emergence of Managerial Capitalism», *Business History Review* 58/4 (1958) 473-503.



εμπορίου, τωνπραματευτών,<sup>19</sup> όπου ο κανόνας συνίστατο στη συνεργασία πατέρα-γιων ή αδελφών ή/και εξ αγχιστείας συγγενών. Η τυπική δομή συνεργασιών αυτού του είδους υποδηλώνει την ύπαρξη ενός κεντρικού πυρήνα, κάποιου αξιοσέβαστου συγγενή, πατέρα, θείου ή μεγαλύτερου αδελφού, που λειτουργούσε ως σημείο αναφοράς για τις δραστηριότητες των άλλων μελών. Τα συνεργαζόμενα πρόσωπα, παρόλο που δημιουργούσαν σχέσεις οικονομικής εξάρτησης μεταξύ τους, σε γενικές γραμμές θα πρέπει να ενεργούσαν αυτόνομα, καθώς δεν φαίνεται να διαχειρίζονταν κοινά εμπορικά κεφάλαια ούτε τα κέρδη και οι ζημιές του ενός να επηρέαζαν την πορεία των υπολοίπων. Το παράδειγμα του Ματθαίου Σοφιανού είναι πιθανότατα αντιπροσωπευτικό αυτής της τάσης.<sup>20</sup>

Ο Σοφιανός χρησιμοποίησε για τις συναλλαγές του, πέρα από το σκιράτζο του, ένα δίκτυο στηριγμένο στους στενούς συγγενείς του, ενώ ο ίδιος εκπροσώπωσε άλλους εμπόρους στην Κέρκυρα. Όταν στα 1519 θέλησε να ευχαριστήσει τον ανεψιό του Εμμανουήλ για τις υπηρεσίες που του είχε παράσχει, εκτελώντας για λογαριασμό του διάφορες εμπορικές συναλλαγές στη στεριά και τη θάλασσα, του δώρισε το σκιράτζο του για να μπορεί ο Εμμανουήλ να εμπορεύεται με μεγαλύτερη αυτονομία. Η στενή συνεργασία τους είχε ξεκινήσει τουλάχιστον 13 χρόνια νωρίτερα, όταν τον είχε διορίσει γενικό πληρεξούσιό του με πλήρη ελευθερία να τον εκπροσωπεί σε όλες του τις συναλλαγές έξω από το νησί.<sup>21</sup> Νωρίτερα, στα 1515, ο Ματθαίος Σοφιανός ήταν πληρεξούσιος του Θεόδωρου Παλαιολόγου, αρχηγού *stradioti*, για την εξόφληση δανείου που είχε χορηγήσει ο τελευταίος στον Γεώργιο Σουβλάκη.<sup>22</sup> Ένας άλλος ανεψιός του («ευγενή των Ρωμαίων» Ματθαίου Σοφιανού, ο Παύλος, πιθανόν αδελφός του Εμμανουήλ, το 1512 ναύλωσε για λογαριασμό τού θείου του το «ξύλο» τού Ιάκωβου Αλάθη, για να φορτώσουν σιτάρι ή κριθάρι στην Κανδήλα και στον Αστακό και να το μεταφέρουν στη Βενετία, όπου θα το παραλάμβανε ο Ματθαίος για να το μεταπωλήσει στη συμφερότερη τιμή.<sup>23</sup>

Η πιθανή καταγωγή του από τη βυζαντινή αριστοκρατία, ίσως της Μονεμ-

19. Ειδικά για τουςπραματευτές και τις δραστηριότητές τους βλ. G. Pagratis, «Merchants and Shipowners in Venetian Corfu», *ό.π.*, σ. 31-43.

20. Στο *ίδιο*.

21. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, φάκ. Τ 13 (πράξεις του νοταρίου Εμμανουήλ Τοξότη στο κατάστιχο του νοταρίου Σταμάτη Τούρκου), φ. 4r. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Γεώργιος Μόσχος (Μ 245), φ. 174r.

22. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Πέτρος Αγαπητός (Δ 4/7), φ. 164v. Για τον Θεόδωρο Παλαιολόγο βλ. Μαριάννα Κολυβά, «Θεόδωρος Παλαιολόγος, αρχηγός μισθοφόρων στρατιωτών και διερμηνέας στην υπηρεσία της Βενετίας (1452-1532)», *Θησαυρίσματα* 10 (1973) 138-162.

23. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Εμμανουήλ Τοξότης (Τ 11), φ. 192v. Ανάλογες ενέργειες για λογαριασμό του θείου του βλ. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Εμμανουήλ Τοξότης (Τ 11), φφ. 268r, 273v, 281r.

βασίας, και οι προσωπικές σχέσεις που διατηρούσε με όσους προέρχονταν από τον ίδιο κύκλο και διέμεναν ή απλώς διέρχονταν από το νησί, φαίνεται πως τον είχαν περιβάλλει με ξεχωριστό κοινωνικό κύρος. Σε τούτο θα πρέπει να αποδοθεί και η προσαγόρευση «ευγενής Ρωμαίων» που του επιφυλάσσει ο νοτάριος, η οποία πιθανότατα αντιδιαστέλλεται στην αντίστοιχη «ευγενής Βενετιών» που χαρακτηρίζει τον ξένο κυρίαρχο.<sup>24</sup> Η περίπτωση του είναι αντιπροσωπευτική της μεταφοράς των ενδογαμιών στην εμπορική διαδικασία που αποτελούσε συνήθη τακτική στον κύκλο των ευγενών. Ο Σοφιανός («στρατολογούσε» τους εμπορικούς του συνεργάτες όχι μόνον ανάμεσα στους εξ αίματος συγγενείς, αλλά και σε όσους είχαν παντρευτεί στενά συγγενικά του πρόσωπα, όπως ο Τομάζος Δελαμπλούντας, γαμπρός του, στον οποίο ανέθεσε το 1505 να ναυλώνει πλοία, σε συνεργασία με τον Φραγκίσκο Δηλάντζα, και να εκτελεί μεταφορές για λογαριασμό του.<sup>25</sup>

#### Γ. Οι κύριες παραγωγικές δραστηριότητες της ν.ε.

Η παροχή «καθαρά» μεταφορικών υπηρεσιών συνιστά μικρό μόνο μέρος των πρακτικών της κερκυραϊκής ν.ε. συγκριτικά με τις συντροφίες θαλάσσιου εμπορίου (10%-77%), στο πλαίσιο λειτουργίας των οποίων η ν.ε. συνδύαζε τις μεταφορές με το εμπόριο αποκομίζοντας πιθανότατα περισσότερα κέρδη απ' όσα θα μπορούσαν να αποφέρουν στους ιδιοκτήτες της οι ναυλώσεις. Με τις συμφωνίες αυτές οι έμποροι επιδίωκαν τη μεταφορά, φόρτωση ή εκφόρτωση φορτίων, που απαρτιζόνταν σε μεγάλο βαθμό από αγροτικά είδη, κυρίως σιτηρά.<sup>26</sup>

Η καταγεγραμμένη μορφή των όρων μεταφοράς, τα γνωστά ναυλοσύμφωνα, εντάσσεται σε μια τυπολογία με ισχύ σχεδόν διαχρονική, που μας επιτρέπει να αντλήσουμε πολύτιμα δεδομένα για ιστορική αξιοποίηση, τα οποία αναφέρονται στη διακύμανση των ναύλων, στις ρότες των πλοίων και στη συσχέτισή τους με τα διακινούμενα εμπορεύματα, προσδιοριζόμενα σε ποικίλες μετρικές μονάδες, σε εξειδικεύσεις καραβοκύρηδων και εμπόρων σε εμπορεύματα και ρότες, στις οικονομικές τους δυνατότητες, σε προσωπογραφικά τους στοιχεία κ.ο.κ.

Ο κανόνας στην αξιοποίηση του βασικού πάγιου κεφαλαίου της ν.ε., του πλοίου, ήταν ωστόσο η διάθεσή του σε μια νέα ν.ε. που ιδρύονταν με συμβο-

24. Ανάλογη προσαγόρευση χρησιμοποιήθηκε στην Κεφαλονιά για την οικογένεια Βεργωτή (Σταματούλα Σ. Ζαπάντη, *Κεφαλονιά 1500-1571. Η συγκρότηση της κοινωνίας του νησιού*, Θεσσαλονίκη, University Studio Press, 1999, σ. 252). Ο Ματθαίος Σοφιανός στα 1524 ήταν μάρτυρας στο προικοσύμφωνο που συντάχτηκε για το γάμο της κόρης τού Θεόδωρου Παλαιολόγου. Κωνσταντίνος Δ. Μέρτζιος, «Περί Παλαιολόγων και άλλων ευγενών Κωνσταντινουπολιτών», *Γέρας Αντωνίου Κεραμόπουλου*, Αθήνα 1953, σ. 358.

25. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, Νοτάριος Σταμάτης Τούρκος (Τ 13), φ. 11r.

26. Βλ. G. Pagratis, «Trade and Shipping», *ό.π.*, σ. 177-195.

λαιογραφική πράξη και διαρκούσε μέχρι την ολοκλήρωση ενός ή μιας σειράς ταξιδιών που αποσκοπούσαν στην αγορά, πώληση ή ανταλλαγή συγκεκριμένων εμπορευμάτων. Στην Κέρκυρα η εταιρική πρακτική οργάνωσης του θαλάσσιου εμπορίου, κάτω από την επίδραση των μεσογειακών εμποροναυτιλιακών συνθηκών, πήρε τη χαρακτηριστική μορφή της συντροφιάς θαλάσσιου εμπορίου, η οποία αντλούσε κεφάλαια από προσωπικές εισφορές και, σπανιότερα, από δάνεια (όχι ναυτοδάνεια).

Ο όρος «συντροφία» συνθηζόταν στην Κέρκυρα τουλάχιστον από τον 15ο αιώνα, οπότε στο βυζαντινό δίκαιο αντικατέστησε τον παλαιότερο όρο «κοινωνία».<sup>27</sup> Σχετικές διατάξεις περιέχονται στο δωδέκατο βιβλίο των «Βασιλικών», στο Ναυτικό Νόμο Ροδίων,<sup>28</sup> στην «Εξάβιβλο» του Αρμενόπουλου<sup>29</sup> και σε άλλες νομικές συλλογές.<sup>30</sup> Σε αυτά τα κείμενα, καθώς και στις πρόσκαιρες επιχειρήσεις που συστήνονταν στην Κωνσταντινούπολη από τον 13ο ως τον 15ο αι., συναντάμε αρκετούς εταιρικούς συνδυασμούς παρόμοιους με τη συντροφία της Κέρκυρας.<sup>31</sup> Συγγενείς του βυζαντινού θεσμού της χρεωκοινωνίας<sup>32</sup> ήταν πιθανότατα οι περισσότερες ιταλικές εταιρικές μορφές (commende ή colleganze κλπ.), στις οποίες συνεργάζονταν Έλληνες και Λατίνοι της Κωνσταντινούπολης, παραμερίζοντας τις άλλες τους αντιπαραθέσεις. Αυτή η συνεργασία ενισχύθηκε μετά τον 13ο αιώνα, εξαιτίας της παπικής απαγόρευσης των ναυτοδανειακών συμβάσεων. Η απόφαση αυτή, όπως έχει αποδειχθεί, δεν έθιξε τους ορθόδοξους Βενετούς υπηκόους που συνέχισαν να χρηματοδοτούν και να χρηματοδοτούνται με αυτό τον τρόπο. Οι καθολικοί των βενετικών κτήσεων στράφηκαν στον θεσμό της colleganza που έδινε στο κεφάλαιο κέρδος και όχι τόκο. Η αναγκαστική συμβίωση Ελλήνων και Βενετών στην Κρήτη ήταν επόμενο να

27. Γεώργιος Ροδολάκης, «Συντροφίες στη Νάξο (τέλη του 17ου αιώνα)», *Πρακτικά του Α' Πανελληνίου Συνεδρίου με θέμα «Η Νάξος δια μέσων των αιώνων»* (Φιλώτι, 3-6 Σεπτεμβρίου 1992), Αθήνα 1994, σ. 575.

28. Γ. Ροδολάκης, «Συντροφίες στη Νάξο», *ό.π.*, σ. 575.

29. *Κωνσταντίνου Αρμενόπουλου, Πρόχειρον Νόμων ή Εξάβιβλος*, εκδ. Κ. Πιτσάκης, Αθήνα 1971, τίτλοι 10 και 11 του 3ου βιβλίου, σ. 214-217. Πρβλ. Γ. Ροδολάκης, «Συντροφίες στη Νάξο», *ό.π.*, σ. 575.

30. Γ. Ροδολάκης, «Συντροφίες στη Νάξο», *ό.π.*, σ. 586, σημ. 12.

31. Βλ. χαρακτηριστικά Τόνια Κιουσοπούλου, «Η στάση της Εκκλησίας απέναντι στους εμπόρους κατά την ύστερη βυζαντινή εποχή (14ος-15ος αι.)», *Τα Ιστορικά* 11/20 (1994) 19-44.

32. Για τη χρεωκοινωνία βλ. ειδικότερα Olga Maridaki-Karatza, «Legal Aspects of the Financing of Trade», Angeliki E. Laiou (επιμ.), *The Economic History of Byzantium: From the Seventh through the Fifteenth Century*, Ουάσινγκτον D.C., Dumbarton Oaks, 2002, σ. 1117. Στην ελληνική έκδοση: Όλγα Μαριδάκη-Καρατζά, «Νομικές όψεις της χρηματοδότησης του εμπορίου», Αγγελική Λαΐου (επιμ.), *Οικονομική Ιστορία του Βυζαντίου*, Αθήνα, MIET, τ. Γ', 2006, σ. 309-326.

επιφέρει αλληλεπιδράσεις και στον εμπορικό τομέα. Οι Έλληνες κατέφευγαν στους λατίνους νοταρίους για να συνάψουν *colleganze*, έναν θεσμό που γνώριζαν ήδη από το 10ο αι., όταν άρχισε να αντικαθιστά ανάλογες βυζαντινές μορφές επιχειρηματικής οργάνωσης.<sup>33</sup> Σήμερα είναι γενικότερα αποδεκτό ότι η αναγέννηση του ελληνικού εμπορίου στα νεότερα χρόνια ξεκίνησε κατά την εποχή της οθωμανικής προέλασης, που ανάγκασε τους Έλληνες να εγκαταλείψουν τις καλλιεργήσιμες εκτάσεις τους και να στραφούν στο εμπόριο. Η συμβίωση με τους Ιταλούς, κυρίως Βενετούς εμπόρους, από την Δ' Σταυροφορία και μετά είχε ως αποτέλεσμα την εκπαίδευση των Ελλήνων στις σύγχρονες ευρωπαϊκές εμπορικές τεχνικές.<sup>34</sup>

Όλες αυτές οι επιχειρηματικές μέθοδοι χρησιμοποιήθηκαν στις ιταλικές πόλεις κατά κόρον στο διάστημα που προηγήθηκε της απόκτησης σταθερών αποικιών, κυρίως ως εργαλείο επέκτασης του διεθνούς εμπορίου τους και ταχείας συγκέντρωσης κεφαλαίων. Η *colleganza* (στη Βενετία), η *commenda* (στη Γένοβα), η *colonna* (στο Αμάλφι<sup>35</sup>) και άλλοι ομοειδείς επιχειρηματικοί θεσμοί ενεργοποίησαν σημαντικό τμήμα των αργών τοπικών κεφαλαίων, τα οποία στη συνέχεια επενδύθηκαν συστηματικά στο εμπόριο. Στη διάρκεια του μεγαλύτερου μέρους του Μεσαίωνα αυτές οι πρακτικές αποτέλεσαν κατ' ουσίαν τους μοναδικούς οικονομικούς θεσμούς που διευκόλυναν τη μετατροπή των αποταμιεύσεων σε παραγωγικές επενδύσεις.

Η επιμονή σε όλες αυτές τις συνεταιριστικές μορφές οργάνωσης του εμπορίου (*commende*, *colleganze*, *colonne* κλπ.) άρχισε να αμβλύνεται όταν τα ταξίδια πύκνωσαν και δημιουργήθηκαν σταθερές εμπορικές εγκαταστάσεις στα σημεία που ενδιέφεραν τις ευρωπαϊκές αγορές. Η εξέλιξη αυτή οδήγησε στη μετατροπή των εταιρικών μορφών που διαρκούσαν όσο ένα ταξίδι σε μονιμότερου χαρα-

33. Δημήτριος Γκόφας, «Εμπορικές επιχειρήσεις Ελλήνων της Κρήτης γύρω στο 1300», *Μελέτες Ιστορίας του Ελληνικού Δικαίου των Συναλλαγών: Αρχαίου, Βυζαντινού, Μεταβυζαντινού, Αθήνα*, Βιβλιοθήκη της εν Αθήναις Αρχαιολογικής Εταιρείας, 1993, σ. 255, 259-260. Βλ. επίσης, Angeliki Laiou, «Quelques observations sur l'économie et la société de Crète vénitienne (ca. 1270-ca. 1305)», *Bisanzio e l'Italia: Raccolta di studi in memoria di Agostino Pertusi*, Μιλάνο, Pubblicazioni dell'Università Cattolica del Sacro Cuore, 1982, σ. 177-198.

34. Βλ. τις εργασίες της Angeliki Laiou: α) «The Byzantine Economy in the Mediterranean Trade System: Thirteenth-Fifteenth Centuries», *Dumbarton Oak Papers* 34-35 (1980-1981) 177-222· β) «The Greek Merchant of the Paleologan Period: A Collective Portrait», *Πρακτικά της Ακαδημίας Αθηνών* 57 (1982) 96-124· γ) «Quelques observations sur l'économie et la société de Crète vénitienne (ca. 1270-ca. 1305)», *ό.π.*

35. Enrico Soprano, «La "commenda" e la "colonna" nella Tavola d'Amalfi», I. A. Senigallia (επιμ.), *Mostra bibliografica e Convegno Internazionale di Studi Storici del diritto marittimo medioevale*, Νάπολη, Comitato Regionale di Napoli dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo, τ. 1, 1934, σ. 207-216.

κτήρα επιχειρήσεις. Οι ισχυρότεροι επιχειρηματίες έπαυσαν να περιπλανώνται διαρκώς συνοδεύοντας τηνπραμάτεια τους και απέκτησαν μια μόνιμη έδρα απ' όπου διεύθυναν τις επιχειρήσεις τους, αναθέτοντας τις υποθέσεις τους σε ανταποκριτές, παραγγελιοδόχους και πράκτορες σε διάφορα λιμάνια και χρησιμοποιώντας όλα εκείνα τα έγγραφα που σήμερα μελετά η Ιστορία του Δικαίου των Συναλλαγών.<sup>36</sup> Τότε εντάχθηκαν στις επιχειρήσεις στενοί συγγενείς των εμπόρων και σχηματίστηκαν οι πρώτες πραγματικές προσωπικές εταιρείες (compagnie) που διέθεταν μια έδρα και αρκετές διασκορπισμένες θυγατρικές. Το εταιρικό κεφάλαιο σχηματιζόταν μέσα από ποικιλόμορφες συνεργασίες με ανθρώπους του ευρύτερου συγγενικού κύκλου και άλλους συμπολίτες ή ξένους που κατέθεταν είτε χρήματα σε τρέχοντες λογαριασμούς (depositi) είτε συμμετοχές (partecipazione) με μερίδια επί των κερδών.<sup>37</sup>

Η μεταβολή αυτή, που έχει επικρατήσει στην ιστοριογραφία ως ναυτική ή εμπορική επανάσταση, εντοπίζεται από τα μέσα του 13ου αιώνα κ.ε. και συνδέεται με σημαντικές εφαρμογές και στον χώρο της ναυτιλιακής τεχνολογίας, όπως η χρήση της πυξίδας, η χρήση ενός νέου τύπου πλοίου (κόκκα), κ.ά. Η υιοθέτηση νέων επιχειρηματικών μεθόδων (διοργάνωση εκθέσεων, θαλάσσια ασφάλιση, εμπορικά εγχειρίδια, διπλογραφικό λογιστικό σύστημα, αξιόγραφα κ.ά.) επέτρεψε τη διακίνηση μεγάλου όγκου κεφαλαίων, σε χρήμα ή σε είδος, κάτω από σταθερότερης μορφής εταιρικούς θεσμούς που εξελίχτηκαν με ρυθμούς ανάλογους με την αναπτυξιακή πορεία του διεθνούς εμπορίου.<sup>38</sup>

Η παραπάνω εξέλιξη ασφαλώς δεν απασχόλησε άμεσα το ελληνικό θαλάσ-

36. Frederic C. Lane, *Venice, a maritime republic*, Βαλτιμόρη, The Johns Hopkins University Press, 1973, σ. 136-153.

37. Michele Luzzati, «La grande crisi finanziaria fiorentina del 1341», Carlo Cipolla (επιμ.), *Storia dell'Economia Italiana dal Medioevo a oggi*, Μιλάνο 112000, σ. 24-26.

38. Έτσι στην Αγγλία στα τέλη του 16ου αι. ιδρύθηκαν οι πρώτες εταιρείες στις οποίες το κράτος παραχώρησε το προνόμιο να εμπορεύονται μονοπωλιακά σε καθορισμένες γεωγραφικές ζώνες (Levant Company, Eastland Company, Merchant Adventurers). Στην ίδια περίοδο χρονολογούνται και οι πρώτες εταιρείες περιορισμένης ευθύνης, όπως η Αφρικανική Εταιρεία, η Αγγλική, η Ολλανδική και η Γαλλική Εταιρεία των Ανατολικών Ινδιών. Για τη ναυτική ή εμπορική επανάσταση βλ. μεταξύ των άλλων Frederic C. Lane, «I marinai e la rivoluzione nautica nel medioevo», *Le navi di Venezia*, Τορίνο, Einaudi, 1983, σ. 150-169· Shepard B. Clough-Richard Tilden Rapp, *Ευρωπαϊκή Οικονομική Ιστορία. Η οικονομική ανάπτυξη του δυτικού πολιτισμού*, μτφρ. Φ. Διαμαντόπουλος, Αθήνα, εκδόσεις Παπαζήση, τ. 1, 1979, σ. 141-143, 194-202· Carlo Cipolla, *Η Ευρώπη πριν από τη βιομηχανική επανάσταση. Κοινωνία και οικονομία 1000-1700 μ.Χ.*, μτφρ. Πέτρος Σταμούλης, Αθήνα, Θεμέλιο, 1988, σ. 252-259· F. Braudel, *Υλικός Πολιτισμός, Οικονομία και Καπιταλισμός*, ό.π., σ. 517-544. Βλ. επίσης την κλασική μελέτη του Robert S. Lopez, *The Commercial Revolution of the Middle Ages, 950-1350*, Νιού Τζέρσεϊ, Prentice-Hall-Englewood Cliffs, 1971, που χρονολογεί την εμπορική επανάσταση στην περίοδο από τον 11ο έως τον 14ο αιώνα.

σιο εμπόριο, αλλά τις χώρες της δυτικής Ευρώπης και ιδίως όσες βρέχονται από τον Ατλαντικό, όπου σταδιακά μεταφέρθηκε μεγάλο μέρος των κεντρικών διεθνών οικονομικών και πολιτικών εξελίξεων. Στους κύκλους των Ελλήνων εμπόρων και ναυτικών οι πρόσκαιρες εμπορικές εταιρείες εξακολούθησαν να έχουν μεγάλη διάδοση στο μεγαλύτερο μέρος των νεότερων χρόνων. Τα παραδείγματα της Νάξου στα τέλη του 17ου αιώνα, της Ύδρας τον 18ο και 19ο αι., της Μυκόνου και της νοτιοανατολικής Πελοποννήσου τον 19ο αι. κλπ. είναι ενδεικτικά επιχειρηματικών μεθόδων με μεγάλη αντοχή στο χρόνο.<sup>39</sup> Και στη δυτική Ευρώπη όμως, πέρα από τις μεγάλες εταιρείες που εκπροσωπούσαν κράτη και ομάδες ισχυρών κεφαλαιούχων, εξακολούθησαν να λειτουργούν και λαϊκότερες μορφές επιχειρηματικής συγκρότησης.<sup>40</sup>

Στην ίδια περίπου χρονική περίοδο, από τα τέλη του 17ου αιώνα κ.ε., αναπτύχθηκε στη Μάλτα μια εταιρική μορφή, οι όροι λειτουργίας της οποίας εμφανίζουν σημαντικές αναλογίες με την κερκυραϊκή συντροφία θαλάσσιου εμπορίου. Πρόκειται για την εταιρεία μπριγκαντίνι που γεννήθηκε στο ίδιο κοινωνικοοικονομικό πλαίσιο που εξέθρεψε τις καταδρομικές επιχειρήσεις του νησιού, χρησιμοποιώντας τα ίδια μέσα και τους ίδιους ανθρώπους. Όπως τονίζει

39. Βλ. κυρίως τις μελέτες των Γ. Ροδολάκη, «Συντροφίες στη Νάξο», *ό.π.*, σ. 569-587 και «Ναυτεργατικά της Ύδρας. Τέλη του 18ου-αρχές του 19ου αιώνα», *Αφιέρωμα στον Νίκο Σβορώνο*, Ρέθυμνο, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, τ. Β', 1986, σ. 322-329. Βλ. επίσης Βασίλης Κρεμμυδάς, *Αρχείο Χατζηπαναγιώτη*, τ. 1: *Χατζηπαναγιώτης-Πολίτης*, Αθήνα 1973· τον ίδιο, *Εμπορικές πρακτικές στο τέλος της Τουρκοκρατίας: Μυκονιάτες έμποροι και πλοιοκτήτες*, Αθήνα, Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου, 1993.

40. Για παράδειγμα, στην Αγγλία του 17ου και 18ου αιώνα ο εφοπλιστικός συνεταιρισμός γνώριζε μεγάλη άνθηση. Πολλοί ήταν πρόθυμοι να επενδύσουν σε μια πρόσκαιρη επιχείρηση, στις δραστηριότητες της οποίας δεν είχαν άμεσο διαχειριστικό έλεγχο, προσδοκούσαν ωστόσο κέρδη γρήγορα και εύκολα. Οι συμπλοιοκτήτες ήταν στην πλειονότητά τους έμποροι που επιδίωκαν με τη συμμετοχή τους σε αυτούς τους συνεταιρισμούς να αποκτήσουν όχι τόσο τα δικά τους μεταφορικά μέσα όσο διασυνδέσεις στο χώρο της ναυτιλίας, που θα διέσφηναν τον κύκλο των εργασιών τους. Με μεγάλη συχνότητα επένδυναν ωστόσο και άλλοι εισοδηματίες (σύμβουλοι του βασιλιά, γαιοκτήμονες, ευγενείς), καθώς και ναυτικοί, μικροκτηματίες, πανδοχείς, βιοτέχνες, ναυπηγοτεχνίτες, χήρες και ανύπαντρες γυναίκες. Η αγορά μεριδίων σε πλοία γινόταν με τόσο μεγάλη ευκολία που άγγιζε τα όρια της απερισκεψίας: Στα 1698 ο William Stout από το Λάνκαστερ «επειδή δεν είχε δουλειές, πείστηκε από κάποιους γείτονές του να αποκτήσει το ένα έκτο ενός νέου πλοίου 80 τόνων που φτιαχνόταν κοντά στο Warton». Παρόλο που δεν έμεινε ικανοποιημένος από αυτή του την επένδυση, καθώς ζημιωνόταν συστηματικά, το 1719 «πείστηκε από τον Thomas Backhouse, έναν δικηγόρο, που του όφειλε περίπου 40 λίρες, να αποκτήσει έναντι της οφειλής μερίδιο σ' ένα νέο πλοίο με κόστος ανάλογο με αυτό που ο ίδιος είχε καταβάλει». Ο Stout όμως δεν εμπιστευόταν τον καπετάνιο του πλοίου κι έτσι πούλησε το μερίδιό του πριν από το πρώτο ταξίδι του πλοίου, και τελικά δικαιώθηκε, αφού «το πλοίο χάθηκε μετά το πρώτο ταξίδι, λόγω της αδιαφορίας και της απροσεξίας του καπετάνιου, επιφέροντας ολική ζημιά στους εφοπλιστές». R. Davis, «Οι Βρετανοί Εφοπλιστές», *ό.π.*, σ. 389-416.



ο μελετητής του θεσμού Carmel Vassallo, η εταιρεία μπριγκαντίνι ουσιαστικά υιοθέτησε τις μεθόδους χρηματοδότησης του κούρσου που περιγράφει λεπτομερώς ο Peter Earle,<sup>41</sup> αντικαθιστώντας οριστικά την καταδρομή, όταν τον 18<sup>ο</sup> αιώνα οι διεθνείς εξελίξεις δυσχέραναν τη διεξαγωγή της. Έχοντας λάβει την ονομασία της από το διαδεδομένο στο ναυτικό κόσμο της Μάλτας και γενικά της Μεσογείου ομώνυμο πλοίο, παρόλο που η εταιρεία χρησιμοποιούσε εξίσου συχνά και φρεγάτες ή σεμπέκ, υπήρξε στη διάρκεια του 18ου αιώνα το μέσο με το οποίο οι Μαλτέζοι έμποροι και ναυτικοί διαπεραιώθηκαν στη Σικελία, στην Πορτογαλία και, κυρίως, στην Ισπανία. Εκεί προς τα τέλη του αιώνα δημιουργήσαν σταθερές εμπορικές εγκαταστάσεις με κύριο αντικείμενο την πώληση βαμβακονήματος και υφαντών, οι δραστηριότητες των οποίων, σύμφωνα με τους υπολογισμούς του Vassallo, κάλυπταν γύρω στο 15% του εγχώριου παραγόμενου προϊόντος.

Με την εταιρεία μπριγκαντίνι οι Μαλτέζοι αντλούσαν κεφάλαια σε χρήμα, μέσω κυρίως ναυτοδανείων, ή σε είδος (βιομηχανικά προϊόντα της πατρίδας τους: βαμβακερά καπέλα και κάλτσες κ.ά.), τα οποία προϊόντα πουλούσαν για να πραγματοποιήσουν κατόπιν μια σειρά από αγορές, πωλήσεις ή ανταλλαγές. Για την υλοποίηση του εμπορικού σκέλους της επιχείρησης οι εταίροι ήταν αναγκαίο να παραμείνουν στη στεριά για μεγάλο χρονικό διάστημα που συχνά ξεπερνούσε το ένα έτος και κυμαινόταν κατά μέσο όρο γύρω στους 16 μήνες, μετατρεπόμενοι έτσι από ναυτικοί σε στεριανούς εμπόρους. Με την επιστροφή στην πατρίδα έκλεινε ο κύκλος λειτουργίας της επιχείρησης, αφού προηγουμένως ο διαχειριστής της, ο καπετάνιος, ξεκαθάριζε τους λογαριασμούς και διευθετούσε τη διανομή των κερδών ή την κατανομή των ζημιών.<sup>42</sup>

#### Γ.1 Οι συντροφίες θαλάσσιου εμπορίου της Κέρκυρας: δομή και λειτουργία

Όπως στην Αγγλία, τη Μάλτα, την Ιταλία και το Αιγαίο Πέλαγος, έτσι και στην Κέρκυρα η συντροφία θαλάσσιου εμπορίου συστηνόταν συνήθως με νοταριακό έγγραφο και, σπανιότερα, με όρκο<sup>43</sup> και στόχευε στη διενέργεια ενός ή περισσότερων ταξιδιών που, σύμφωνα με τα ευρήματά της έρευνάς μας, μπορούσαν να διαρκέσουν από 7 έως 458 μέρες, με μέσο όρο τις 140 μέρες. Ο κύκλος λειτουργίας της επιχείρησης, που συνδύαζε τις μεταφορές με το εμπόριο,

41. Peter Earle, *Corsairs of Malta and Barbary*, Λονδίνο, Sigdwick & Jackson, 1970, σ. 128-129.

42. Carmel Vassallo, *Corsairing to Commerce. Maltese Merchants in XVIII Century Spain*, Μάλτα, Malta University Press, 1997, κυρίως σ. 69-183.

43. Δημήτριος Καρύδης, «Νοταρικές πράξεις Κορυφών (1488-1489)», *Περί Ιστορίας* 3 (2001) 69-116.

έκλεινε κατά κανόνα στην έδρα της, την Κέρκυρα, όπου αρκετές συντροφίες διατηρούσαν παράλληλα και κατάστημα λιανικής πώλησης («εργαστήριο»). Εκεί οι σύντροφοι διέλυαν την εταιρεία, αφού προηγουμένως τακτοποιούσαν όλους τους σχετικούς λογαριασμούς.<sup>44</sup>

Το κεφάλαιο της συντροφίας, το οποίο συνδέεται εν μέρει μόνο με ό,τι θα αποκαλούσαμε τον 18ο και τον 19ο αιώνα «σερμαγιά»,<sup>45</sup> συνεισφερόταν από πολλούς μικροεπενδυτές (ενεργητικούς, εάν συμμετείχαν στο εμπορικό ταξίδι, ή παθητικούς, εάν απλά επένδυαν) και αφορούσε χρηματικά ποσά ή/και εμπορεύματα. Με τις εταιρικές εισφορές, τα λεγόμενα βλησίδια, οι σύντροφοι εξασφάλιζαν όχι μόνο τις δαπάνες αγοράς του φορτίου (όπως συνέβαινε με τη σερμαγιά), αλλά και όλα τα έξοδα του εμπορικού ταξιδιού (φόρους, έξοδα συντήρησης του πλοίου, τροφοδοσία του πληρώματος, αμοιβές των μισθωτών ναυτών κ.λπ.).

Κάτω από αυτούς τους όρους θα ήταν λοιπόν αναμενόμενο να δείχνουν την προτίμησή τους προς τις συντροφίες όλοι όσοι είχαν μικρά ή μεγάλα αποθέματα σε χρήμα ή σε είδος και επιθυμούσαν να τα επενδύσουν σ' ένα θεσμό που παρείχε μια σχετική ασφάλεια, ιδιαίτερα σε μια εποχή στην οποία η ασφάλιση των θαλάσσιων ταξιδιών δεν ήταν συνηθισμένο φαινόμενο. Άλλωστε οι δικλείδες που εμπεριέχονταν στις συντροφίες υποκαθιστούσαν σε κάποιο βαθμό την τυπική ασφαλιστική κάλυψη. Αυτή η προτίμηση των Κερκυραίων του τέλους του 15ου και του πρώτου μισού του 16ου αιώνα, αλλά και των χωρικών της Αγγλίας του 17ου αι. ή των Μαλτέζων τον 18ο αι., στις πρόσκαιρες εμπορικές εταιρείες απηχεί γενικά τη ροπή του προβιομηχανικού επιχειρηματία προς το συνεταιρισμό, που του έδινε τη δυνατότητα να διαχειρίζεται κεφάλαια μεγαλύτερα απ' όσα πραγματικά διέθετε, αυξάνοντας τις πιθανότητες κερδοφορίας και περιορίζοντας ενδεχόμενες εμπορικές ζημιές. Με τη συνεργασία των κεφαλαιούχων σχηματίζονταν χρηματικά ποσά που θα ήταν δύσκολο να καταβληθούν από έναν μόνο άνθρωπο. Κι όσοι όμως είχαν μεγάλη ρευστότητα προτιμούσαν να επενδύουν μικρότερα ποσά σε πολυάριθμες εταιρείες, επιμερίζοντας τον κίνδυνο της εμπορικής ή θαλάσσιας ζημιάς.

44. Γεράσιμος Δ. Παγκράτης, *Θαλάσσιο Εμπόριο στη Βενετοκρατούμενη Κέρκυρα (1496-1538)*, διδακτορική διατριβή, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Κέρκυρα 2001, σ. 68 κ.ε.

45. Ο όρος είναι τουρκικός και απαντάται για πρώτη φορά σε βυζαντινό βιβλίο αριθμητικής του 15ου αιώνα. Τον βρίσκουμε και στα 1598 σε εκκλησιαστικό σημείωμα από την Κρήτη (Χρυσά Μαλτέζου, «Τιμές αγαθών και αμοιβές εργασίας στη Βενετοκρατούμενη Κρήτη (16ος αι.)», *Σύμμεικτα* 6 (1985) 18). Στους επόμενους αιώνες χρησιμοποιήθηκε ευρύτατα στα ιδρυτικά έγγραφα των ποικιλόμορφων εμπορικών εταιρειών για να δηλώσει την εταιρική εισφορά των παθητικών επενδυτών και των συμπλοιοκτητών για την αγορά του φορτίου. Βλ. Β. Κρεμμυδάς, *Αρχείο Χατζηπαναγιώτη*, ό.π., σ. 70· Δημήτριος Γκόφρας, «Θαλασσοδάνεια, Σερμαγιάς, Βλησίδια: τρεις μορφές χρηματοδότησης της θαλάσσιας επιχείρησης στα μεταβυζαντινά χρόνια», *Μελέτες Ιστορίας του Ελληνικού Δικαίου των Συναλλαγών*, ό.π., σ. 306-307 και 309.

Η ανάλυση του κοινωνικού και οικονομικού υποβάθρου των συντρόφων οδηγεί στη σύνθεση ενός πολύχρωμου πίνακα, στον οποίον απεικονίζονται: πολίτες, όσοι δηλαδή συμμετείχαν στο προνομιούχο σώμα που διαχειριζόταν την κοινοτική αυτοδιοίκηση, η οποία εξασφάλιζε στα μέλη της τη δυνατότητα να ασκούν τοπικά δημόσια αξιώματα και να διεκδικούν με αξιώσεις την εκμετάλλευση πλουτοπαραγωγικών πηγών και την είσπραξη προσόδων του δημοσίου (φόρους, δασμούς, διαχείριση ιχθυοτροφείων κ.ά.)· «ποπολάροι», δηλ. κάτοικοι της πόλης που συχνά ήταν αρκετά εύποροι, χωρίς ωστόσο να ανήκουν στο πολυπλόητο σώμα των πολιτών· ιερείς, ορθόδοξοι και καθολικοί· γυναίκες που διαχειρίζονταν τα κεφάλαια του αποβιώσαντος συζύγου ή/και την προίκα τους· κάτοικοι της υπαίθρου που εμπορεύονταν προϊόντα της βιοτεχνικής παραγωγής τους ή αναζητούσαν σε άλλες αγορές διατροφικά είδη για τις περιοχές προέλευσης κ.ο.κ. Μεταξύ όλων αυτών των ανθρώπων όσοι θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως οι «επαγγελματίες» του χώρου δεν ξεπερνούσαν σε ποσοστό το 2,5% των Κερκυραίων ανθρώπων της θάλασσας. Πρόκειται για τους λεγόμενουςπραματευτές, πρόσωπα κατά κανόνα σημαίνοντα στην τοπική κοινωνία που ανήκαν σε μια διακριτή επαγγελματική ομάδα, η οποία θα πρέπει να στήριζε τη νομιμότητά της στην ένταξή της σε μια συσσωμάτωση, ίσως συντεχνία. Οιπραματευτές της Κέρκυρας διέθεταν κατάσταση («εργαστήριο») στο ατείοστο τμήμα της Κέρκυρας, έξω από το κάστρο, και διαφοροποιούσαν τις επενδύσεις τους σε ποικίλα πεδία χωρίς να διστάζουν να τοποθετούν κεφάλαια στην πλοιοκτησία ή/και να συμμετέχουν στα εμπορικά ταξίδια σε στεριά και θάλασσα.<sup>46</sup>

Συνολικά, στα 624 ιδρυτικά συμβόλαια συντροφιών, τα οποία αποτελούν το σύνολο των σωζόμενων συμφωνιών της περιόδου 1496-1538, συμμετείχαν 2535 πρόσωπα, πράγμα που σημαίνει ότι ανά έτος 82 πρόσωπα συνεισέφεραν με χρήματα ή/και με την εργασία τους στην πραγματοποίηση των εμπορικών ταξιδιών.<sup>47</sup> Ο αριθμός των προσώπων που απάρτιζαν μια συντροφία κυμαινόταν κατά μέσο όρο από δύο έως τέσσερα.<sup>48</sup> Σε αυτές τις ολιγομελείς εταιρείες που

46. G. Pagratis, «Merchants and Shipowners in Venetian Corfu», ό.π., σ. 31-43. Για το προνομιούχο σώμα βλ. Νίκος Ε. Καραπιδάκης, «Η κερκυραϊκή ευγένεια των αρχών του 15<sup>ου</sup> αιώνα», *Τα Ιστορικά* 3 (1985) 95-123.

47. Η διαίρεση έγινε δια του 31 που αντιπροσωπεύει τον αριθμό των ετών για τα οποία διαθέτουμε αρχειακές μαρτυρίες.

48. Ανάλογοι αριθμοί μαρτυρούνται και σε άλλες παρόμοιες εταιρικές μορφές της Μεσογείου, όπως π.χ. στη Ραγούζα, όπου μεταξύ 1329 και 1460 το 83,8% των συναφθεισών συντροφιών θαλάσσιου εμπορίου ιδρύθηκαν από δύο έως τρία πρόσωπα. Barisa Krekic, «Commercial Companies in Medieval Trade between Dubrovnik and the Levant», *Annual Review of the Faculty of Arts and Natural Science (Novi Sad)* IV (1959) 28. Για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στη Ραγούζα βλ. επίσης Barisa Krekic, *Dubrovnik (Raguse) et le Levant au Moyen-Age*, Παρίσι, Mouton, 1961· ο ίδιος, *Dubrovnik in the 14<sup>th</sup> and 15<sup>th</sup> centuries*, Νόρμκν, University of Oklahoma Press, 1972. Βλ. επίσης, Jorjo Tadic, «Le port de Raguse et sa flotte

αποτελούν τον κανόνα, απασχολήθηκαν περισσότερα από τα μισά μέλη όλων των συντροφιών (1299 στους 2535). Είναι εδώ ευδιάκριτη η τάση όσο αυξάνονται τα μέλη μιας συντροφιάς να μειώνεται ο αριθμός τους. Από την άλλη οι πλέον πολυμελείς εταιρείες συνιστούν μόλις το 5,5% του συνόλου. Πρόκειται για εταιρείες που συγκροτήθηκαν από οκτώ και περισσότερα πρόσωπα και συνάπτονταν συνήθως στην κερκυραϊκή ύπαιθρο (κατά κανόνα στη Λευκίμμη) με στόχο την παρασκευή οικοδομικών υλικών (κεραμιδιών ή τούβλων) στη Λευκίμμη, τη διαθαλάσσης μεταφορά και πώληση αυτών των υλικών στην πόλη της Κέρκυρας ή αλλού και την εισαγωγή στις περιοχές προέλευσης διατροφικών ειδών.

## ΠΙΝΑΚΑΣ 16

## Αριθμός μελών των συντροφιών (1496-1538)

αρ. μελών	αρ. συντροφιών	%
x*	3	0.4
2	125	20
3	143	22.9
4	155	24.8
5	85	13.6
6	53	8.4
7	25	4
8	15	2.4
9	10	1.6
10	6	0.9
11	3	0.4
12	1	0.1

\* Λόγω φθοράς του χειρογράφου δεν είναι δυνατή η ανάγνωση όλων των ονομάτων των συντρόφων.

Σε σχέση με τον αριθμό των μελών των εταιρειών, από ενδείξεις των πηγών μας πιθανολογείται η ύπαρξη πίσω από ορισμένους επενδυτές και άλλων μικρότερων κεφαλαιούχων που ούτε κατονομάζονται ούτε απαριθμούνται στα

au XVIe siècle», Michel Mollat (επιμ.), *La navire et l'Economie Maritime du Moyen-Age au XVIIIe siècle principalement en Méditerranée*, Travaux du Deuxième Colloque International d'Histoire maritime, Παρίσι, SEVPEN, 1958, σ. 9-26· ο ίδιος, «Le commerce en Dalmatie et à Raguse et la décadence économique de l'Empire Ottoman», *Aspetti e cause della decadenza economica di Venezia nel secolo XVII*, Βενετία-Ρώμη, Istituto per la Collaborazione Culturale, 1961, σ. 239-251· ο ίδιος, «Venezia e la costa orientale dell'Adriatico», *Venezia e il Levante fino al secolo XV*, Φλωρεντία, Olschki, τ. 1, μέρος 2, 1973, σ. 690-704.

ιδρυτικά συμβόλαια. Χαρακτηριστικά, στις 13 Σεπτεμβρίου 1502 ο Βιτσέντζος Τουδίσκος έλαβε βλησίδι σε είδος (κρασί) για να το πουλήσει στο βενετικό στόλο που είχε αγκυροβολήσει στη Λευκάδα, ενεργώντας για λογαριασμό και άλλων συντρόφων του.<sup>49</sup> Επρόκειτο για τρία ακόμη πρόσωπα που την ίδια μέρα είχαν συνάψει συντροφία με αντικείμενο τη μεταφορά και πώληση «τροφών» στο βενετικό στόλο. Ο Τουδίσκος ήταν ο μοναδικός επενδυτής αυτής της συντροφίας, στην οποία είχε εισφέρει το αξιοσέβαστο ποσό των 27 κερκυραϊκών δουκάτων. Ο ρόλος του ως του προσώπου που αναλάμβανε την εξεύρεση κεφαλαίων για την κίνηση της συντροφίας, όπως τουλάχιστον διακρίνεται από τη συμφωνία της 13ης Σεπτεμβρίου 1502, γεννά ερωτηματικά για το αν η επένδυση των 27 δουκάτων βασιζόταν σε ίδια κεφάλαια ή υπέκρυπτε τη σύναψη επιμέρους συμφωνιών με άλλα πρόσωπα.

Ένα δεύτερο παράδειγμα αναφέρεται στην περίπτωση του Γκίνη Κασέση, μέλους μιας ήδη ενεργής συντροφίας, ο οποίος το 1536 σύναψε νέα συμφωνία δεχόμενος κεφάλαιο (βλησίδι) 10 δουκάτων «κουρέντε» από τον Δημήτριο Πέτρο, με τα οποία θα εμπορευόταν εκμεταλλευόμενος την «πορτάδα του»,<sup>50</sup> δηλ. το δικαίωμα να φορτώνει άναυλα διάφορα είδη τα οποία θα εμπορευόταν για δικό του λογαριασμό.

Εάν η τάση των κεφαλαιούχων να εκπροσωπούν ομάδες μικροεπενδυτών, η οποία δεν είναι διακριτή στα ιδρυτικά συμβόλαια των συντροφιών, συνιστά τον κανόνα, πράγμα που για τη μελετώμενη χρονική περίοδο πιθανότατα δεν θα μπορούσε να επιβεβαιωθεί με δεδομένο ότι έχει μελετηθεί το σύνολο του διασωθέντος αρχειακού υλικού, είναι σαφές ότι ο αριθμός των συντρόφων θα αυξανόταν σε κάποιο βαθμό, προσδίδοντας στις συντροφίες ακόμη μεγαλύτερη εκπροσώπηση στην τοπική κοινωνία. Μια τέτοια εξέλιξη θα επέτρεπε να προσεγγίσουμε με διαφορετικό τρόπο ζητήματα όπως η ατομική εισφορά σε συντροφίες, που ανερχόταν κατά μέσο όρο στο εξαιρετικά σημαντικό για την εποχή ποσό των 20 κερκυραϊκών δουκάτων (βλ. παρακάτω), αλλά και ο μικρός αριθμός των ενεργητικών συντρόφων σε σχέση με τα αναγκαία πρόσωπα για την κίνηση ενός μικρού φορτηγού σκάφους, όπως ενός γρίπου που απαιτούσε πλήρωμα περίπου 13 ναυτών.<sup>51</sup> Κάτω από αυτούς τους όρους η συσχέτιση του πολυαριθμού των συντροφιών της κερκυραϊκής υπαίθρου, που όπως προαναφέρθηκε ανήκουν στις εξαιρέσεις, με τις περιορισμένες χρηματοδοτικές ικανότητες των μελών τους, οι οποίες βρίσκονται πολύ πιο κάτω από το μέσο όρο των αντίστοιχων ολιγάριθμων συντροφιών, ενισχύει σημαντικά τις παραπάνω υποθέσεις.

49. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Εμμανουήλ Τοξότης, Κέρκυρα (Τ 11), φ. 17ν.

50. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Πέτρος Σπόγγος, Κέρκυρα (Σ 147), φ. 232ν.

51. Με την προϋπόθεση ότι ο υπολειπόμενος αριθμός ναυτών δεν θα καλυπτόταν από μισθωτούς («ρογευτούς»).

## Γ. 2 Η συγκέντρωση του εταιρικού κεφαλαίου

Οι συντροφίες δέχονταν κατά κανόνα χρηματικά κεφάλαια, στοιχείο ενδεικτικό μιας εκχρηματισμένης οικονομίας. Όταν το κεφάλαιο δινόταν σε είδος, επρόκειτο συνήθως για πλεονάσματα της τοπικής αγροτικής ή αλιευτικής παραγωγής (κρασί, λάδι, ελιές, νεράτζια, ψάρια κ.ά.), για βιοτεχνικά αγαθά τοπικής παραγωγής ή από διαμετακόμιση (υφάσματα, σκιάδια, σκούφιες κ.λπ.) και για πρώτες ύλες (μαλλί). Τα είδη αυτά αποτιμώνταν σε ορισμένο χρηματικό ποσό, βάσει του οποίου κάθε επενδυτής θα ανέμενε τις απολαβές που του αναλογούσαν από τα καθαρά κέρδη.

Μια σύγκριση των αξιών που επενδύονταν στις συντροφίες σε χρήμα ή σε είδος με άλλα μεγέθη της εποχής οδηγεί στη διαπίστωση ότι επρόκειτο για κεφάλαια με σημαντική κοινωνική αντιστοιχία. Αναλυτικότερα, μία εταιρεία διαχειριζόταν κατά μέσο όρο 81,9 δουκάτα Κορυφών (90,9 βενετικά δουκάτα), ποσό με το οποίο το 1502 μπορούσε κανείς να αγοράσει 1024 κιλά σιτάρι.<sup>52</sup> Η ατομική εισφορά καθενός από τα 2535 μέλη των συντροφιών κυμαινόταν κατά μέσο όρο γύρω στα 20 δουκάτα Κορυφών, όσο δηλαδή στοιχίζαν πέντε «βουτζιά» (βαρέλια) κρασί ή ένα σκάφος μικρής χωρητικότητας, λ.χ. ένας γρίπος.<sup>53</sup> Το συνολικό κεφάλαιο που διακινήθηκε από τις 624 συντροφίες θαλάσσιου εμπορίου που ιδρύθηκαν στην Κέρκυρα την περίοδο 1496-1538 ανήλθε στα 51145 κερκυραϊκά δουκάτα ή σε 56259 χρυσά βενετικά δουκάτα, ποσό που αντιστοιχούσε στα έσοδα του δημόσιου ταμείου της Κέρκυρας για μια επταετία.<sup>54</sup>

Η αμοιβή των κεφαλαίων κίνησης των συντροφιών, που κατά κανόνα ήταν συμμετοχικές εισφορές, γινόταν με προκαθορισμένο αριθμό μεριδίων ή με ποσοστό επί των καθαρών κερδών. Το επενδύμενο ποσό, το βλησίδι (<βάλλω),<sup>55</sup> ανήκε τόσο σε ενεργητικούς επενδυτές, όπως οι ναυτοσύντροφοι, ο πλοίαρχος και, ενδεχομένως, οι έμποροι, όσο και σε παθητικούς. Στο σύνολό τους όλα αυτά τα πρόσωπα αποκαλούνταν «βλησιδιαρεί». <sup>56</sup>

52. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Εμμανουήλ Τοξότης, Κέρκυρα (Τ 11), φ. 16r.

53. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Γεώργιος Μόσχος, Κέρκυρα (Μ 245), φ. 14v και νοτάριος ιερέυς Πέτρος Σπόγγος, Κέρκυρα (Σ 147), φ. 2r.

54. Ο υπολογισμός έγινε με βάση τα έσοδα του ταμείου το 1519 που ανέρχονταν σε 8.000 δουκάτα. Γεώργιος Πλουμίδης, *Οι βενετοκρατούμενες Ελληνικές χώρες μεταξύ του δεύτερου και του τρίτου τουρκοβενετικού πολέμου (1503-1537)*, Ιωάννινα, Δωδώνη 4, Φιλοσοφική Σχολή Πανεπιστημίου Ιωαννίνων, 1974, σ. 106.

55. Για τη βιβλιογραφική τεκμηρίωση της γλωσσολογικής και λεξιλογικής μελέτης του όρου βλησίδι βλ. Γεώργιος Ροδολάκης, «Το "βλησίδι" και η "σερμαγιά" στο εμπόριο κατά τους μεταβυζαντινούς χρόνους», *Επετηρίς του Κέντρου Ερευνας της Ιστορίας του Ελληνικού Δικαίου της Ακαδημίας Αθηνών* 33 (1997) 458, σημ. 4.

56. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Αντώνιος Μεταξάς, Κέρκυρα (Μ 180), φ. 407v. Στο Αιγαίο βλησίδι ήταν το κεφάλαιο που επένδυε ο μη συμπλοιοκτήτης πλοίαρχος



Η λέξη βλησίδι είχε το ίδιο ακριβώς περιεχόμενο με τις λέξεις «κεφάλαιον» ή «καβεδάλλ», οι οποίες όμως ανευρίσκονται σπάνια στα ιδρυτικά έγγραφα των συντροφιών. Σήμαινε δηλαδή γενικά το κεφάλαιο, σε χρήμα ή σε είδος, που λάμβανε ένα πρόσωπο ή μια ομάδα κοινών συμφερόντων για να το «δουλέψει» και να το επιστρέψει προσαυξημένο με το κέρδος του.<sup>57</sup> Ο όρος χρησιμοποιήθηκε στην Κέρκυρα και σε άλλα επιχειρηματικά πεδία, προκειμένου π.χ. να χαρακτηρίσει το κεφάλαιο σε είδος (ψάρια) που δέχονταν δύο σύντροφοι, για να το πουλήσουν και κατόπιν να επιστρέψουν την αξία του σε χρήματα, μαζί με το ήμισυ των καθαρών κερδών.<sup>58</sup>

### Γ. 3 Κέρδη και μισθοί

Ο διαχειριστής της επιχείρησης, συνήθως ο καπετάνιος ή σπανιότερα ένας από τους ενεργητικούς εταίρους, αναλάμβανε μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα από την επιστροφή της συντροφίας στην έδρα της, την Κέρκυρα, να συμβουλευτεί το κατάστιχό του και «να ποιήση λογαριασμόν». Πρώτο μέλημά του ήταν να αφαιρέσει τα έξοδα της επιχείρησης, που συνήθως περιελάμβαναν: τους φόρους («κουμέρια, ρίβα, σπήνα»), τα έξοδα πρόσληψης μισθωτών ναυτών («τζουρμάρισμα»), το κόστος διατροφής του πληρώματος («πανάτικα»), καθώς και ενδεχόμενες επισκευές που γίνονταν στο πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Μετά την επιστροφή των κεφαλαίων, για τα εναπομείναντα καθαρά κέρδη ο καπετάνιος ακολουθούσε δύο επιλογές: άμβειβε το βλησίδι είτε με «τεταρτιά» είτε με προσυμφωνημένα μερίδια στη διανομή των κερδών.

Παρά τους συνειρμούς που ίσως προκαλεί ο όρος τεταρτιά,<sup>59</sup> τα ναυτοδάνεια δεν προκύπτει να είχαν διάδοση στην Κέρκυρα ως μορφές χρηματοδότησης των συντροφιών ή/και γενικά της ν.ε. Ενδεχομένως η εξέλιξη αυτή να οφείλεται και στη μεγάλη προσφορά μικρών και μεσαίων κεφαλαίων, φαινόμενο που καθιστούσε μάλλον περιττά τέτοιου είδους πιστωτικά μέσα.

Από τα ιδρυτικά έγγραφα των συντροφιών, στα οποία καθοριζόταν ότι με την ευνοϊκή έκβαση του ταξιδιού σε προκαθορισμένους τόπους και την επιστροφή της εταιρείας στην έδρα της θα ακολουθούσε: 1) η καταβολή των κεφαλαίων, όπως ήταν το γενικό έθιμο, και 2) η πληρωμή της τεταρτίας τους, σύμφωνα με

και οι συντροφοναύτες. Δ. Γκόφας, «Θαλασσοδάνεια, سرماγιές, βλησίδια», ό.π., σ. 407, όπου και η σχετική βιβλιογραφία.

57. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Εμμανουήλ Τοξότης, Κέρκυρα (Τ 11), φ. 135r.

58. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Εμμανουήλ Τοξότης, Κέρκυρα (Τ 11), φ. 18r.

59. Σε μία μάλιστα από τις περιπτώσεις που μελετήσαμε η υπόθεση αυτή επιβεβαιώνεται: στις 24 Μαρτίου 1539 ο караβοκύρης Νικόλαος (:), ο Νικόλαος Μάζης και ο Μιχαήλ Μανιώτης εισέπραξαν από το σύντροφό τους Ιωάννη Βοριά 8 δουκάτα «δια χρείαν των» και υποσχέθηκαν με την επιστροφή από το ταξίδι τους να του αποδώσουν 10 δουκάτα. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Αντώνιος Μεταξάς, Κέρκυρα (Μ 180), φ. 95r (1°).

το «έθος των Κορυφών»,<sup>60</sup> θα μπορούσε να υποστηρίξει κανείς ότι πληρούνται τρεις βασικοί όροι του ναυτοδανείου:<sup>61</sup>

- α) η επιστροφή από το ταξίδι,
- β) η «αρχή της υποκατάστασης» που καθιστούσε τόσο το ναυτοδάνειο όσο και τα πράγματα που αγοράστηκαν με αυτό υπέγγυα στον δανειστή,<sup>62</sup>
- γ) Ο καθορισμός συγκεκριμένου δρομολογίου που όφειλε να ακολουθήσει η συντροφία με στόχο την εξασφάλιση των δανειστών.

Και εδώ τη λύση στη φαινομενικά διττή φύση της τεταρτίας –ναυτοδάνειο με τόκο 25% ή εταιρική εισφορά;– την υποδεικνύουν οι πηγές μας. Καταρχάς η προϋπόθεση της επιστροφής της συντροφίας δεν αποτελεί από μόνη της απόδειξη ότι το βλησίδι έδινε ναυτικό τόκο. Ένα άλλο στοιχείο που ενισχύει την άποψη για την ύπαρξη ναυτοδανείου, η χρονικούποθετική μετοχή «καταβοδωμένου (του ειρημένου ταξιδιού)»,<sup>63</sup> απαντάται και σε άλλα είδη νοταριακών πράξεων. Δηλώνει γενικά την αίσια έκβαση μιας επιχειρηματικής προσπάθειας, όπως για παράδειγμα στη λειτουργία καμινιού που είχε για αντικείμενο την κατασκευή κεραμιδιών και τούβλων, όταν αυτά θα επωλούντο επί τόπου,<sup>64</sup> ή στη συντροφία που εκμεταλλευόταν ζώα.<sup>65</sup>

60. «...στρεφόμενων εδώ... πωληθησομένης της πραγματίας να κάμωσι λογαριασμόν και ευγάλωσι πρώτον το βλυσίδι ως το έθος να το λάβη... και την εθισμένη τεταρτίαν ως το έθος Κορυφών». Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Αντώνιος Μεταξάς, Κέρκυρα (Μ 180), φ. 65r.

61. Τα κύρια στοιχεία των ναυτοδανείων ήταν: α) τα δανειζόμενα χρήματα να χρησιμοποιούνται για τη διενέργεια θαλάσσιου ταξιδιού, β) οι κίνδυνοι του ταξιδιού να βαρύνουν αποκλειστικά το δανειστή, γ) η συμφωνία να αποδίδεται ναυτικός τόκος, δ) η ύπαρξη συγκεκριμένης χρονικής προθεσμίας μετά την επιστροφή του πλοίου, εντός της οποίας θα επιστρεφόταν το δάνειο, ε) το δάνειο να δίνεται είτε για ένα μόνο ταξίδι είτε για ένα ταξίδι με επιστροφή, στ) στην περίπτωση που δινόταν για ένα μόνο ταξίδι, ο καθορισμός του τρόπου με τον οποίο θα επιστρέφονταν οι τόκοι στον δανειστή, καθώς και οι συνέπειες μη τήρησης της συμφωνίας, ζ) η ύπαρξη ποινικής ρήτρας για την καθυστερημένη εξόφληση δανείου και τόκων, η) η εγγύηση του πλοιοκτήτη για την ικανότητα του πλοίου του για θαλασσοπλοία, θ) η υπεγγύτητα πλοίου ή/και φορτίου για την επιστροφή του δανείου, ι) η έγγραφη τεκμηρίωση της ναυτοδανειακής σύμβασης και ια) ο καθορισμός της αρμοδιότητας του πλοιάρχου να συνάπτει ναυτοδάνεια (Δ. Γκόφας, «Θαλασσοδάνεια, σεργαγιές, βλησίδια», ό.π., σ. 395-406). Για τα ναυτοδάνεια βλ. επίσης R. Zeno, *Storia del diritto marittimo*, ό.π., σ. 159-165· Γεώργιος Πετρόπουλος, «Νομικά έγγραφα Σίφνου της συλλογής Γ. Μαριδάκη (1684-1835)», *Μνημεία της Ελληνικής Ιστορίας*, Αθήνα, Ακαδημία Αθηνών, τ. Γ'Ι, 1956, σ. 252-258.

62. Δ. Γκόφας, «Θαλασσοδάνεια, σεργαγιές, βλησίδια», ό.π., σ. 398, σημ. 16.

63. Διαφορετικά: «...να το κομίσει και πωλήσει αγαθόν ευώδιον εις την πόλη της Βενετίας». Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος ιερέυς Πέτρος Σπόγγος, Κέρκυρα (Σ 146), φ. 19r.

64. «...καταβοδούμενου του καμηνιού τους...» (Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Σταμάτιος Τούρκος, Χλωμός (Τ 13), φ. 71r.

65. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Βασίλειος Βλάσσης, Λευκίμμη (Β 94), filza 2, φ. 420r.

Ενδείξεις για την εφαρμογή της «αρχής της υποκατάστασης» εντοπίζονται σε συντροφία στην οποία γίνεται αναφορά στην ασφάλιση τόσο του εισφερόμενου κεφαλαίου όσο και του εμπορεύματος που αγорάστηκε με αυτό (βαμβακιού).<sup>66</sup> Η διαφοροποίηση αυτής της συντροφίας από τα κριτήρια που καθορίζουν τη φύση των ναυτοδανείων εντοπίζεται στη χρήση του βλησιδίου που στην προκειμένη περίπτωση: α) αποτελεί εταιρική εισφορά που θα απέφερε το ήμισυ των καθαρών κερδών και β) προβλέπει ότι το βλησίδι ή τα εμπορεύματα θα ήταν υπέγγυα απέναντι στο δανειστή μόνο για «φουρτούνες εις την θάλασσαν». Όλοι οι υπόλοιποι κινδύνου (πειρατεία, ληστεία στη στεριά κ.ο.κ.) δέσμευαν την προσωπική περιουσία του δεύτερου συντρήφου που αναλάμβανε να ταξιδέψει και να διαχειριστεί το κεφάλαιο.

Για τη δέσμευση της συντροφίας να μην ακολουθήσει δρομολόγιο διαφορετικό από το προσυμφωνημένο, όπως π.χ. συνέβη σε συντροφία του 1523 με προορισμό «τον κόλπον της Άρτας», στην οποία διευκρινίζεται ότι αν θα επερχόταν εμπορική ζημιά εξαιτίας μεταβολής του προορισμού, η ευθύνη θα βάραινε αποκλειστικά το πλοίο και τους ναυτοσυντρήφους («...μη έχοντες άδεια οι σύντροφοι να αλλάξουσιν ταξίδι αλεοτρόπως... πάσα ζημιά απάνω σ' αυτούς»)<sup>67</sup>) θα πρέπει να παρατηρήσουμε ότι ανάλογες ρήτρες για την τήρηση προκαθορισμένου δρομολογίου και την ανάληψη από τον επενδυτή των κινδύνων της θάλασσας και της πειρατείας (*crisicum maris et gentium*) χαρακτηρίζαν τις περισσότερες «συμμετοχές» της Μεσογείου χωρίς να συνεπάγονται κατ' ανάγκην την ύπαρξη ναυτοδανείου.<sup>68</sup>

Η τεταρτιά των βλησιδίων, όπως αναλύεται λεπτομερώς και στη συνέχεια, ήταν κέρδος που βρισκόταν σε άμεση εξάρτηση με την έκβαση κάθε ν.ε. Δεν θα μπορούσε συνεπώς να είναι προκαθορισμένη ώστε να διασφαλίζεται ότι θα αποδώσει σταθερό τόκο 25% με μόνη προϋπόθεση την επιστροφή της συντροφίας από το ταξίδι. Το μαρτυρούν όλες οι σχετικές εκφράσεις που προβλέπουν την «επιβράβευση» του βλησιδίου με την τεταρτιά που «θα τύχει» ή «όση στείλει ο Θεός» ή όπως χαρακτηριστικά σημειώνουν οι νοτάριοι: «το βλυσήδι το άνωθεν μετά της τεταρτιάς της τυχούσης»,<sup>69</sup> «...εις βλησήδι του ταξιδιού

66. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Γεώργιος Μόσχος, Κέρκυρα (Μ 245), φ. 197r.

67. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος ιερέυς Πέτρος Σπόγγος, Κέρκυρα (Σ 146), φ. 15r. Για ανάλογες ρήτρες βλ. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Αντώνιος Μεταξάς, Κέρκυρα (Μ 180), φ. 74r.

68. Δημήτριος Γκόφας, «Εμπορικές επιχειρήσεις Ελλήνων της Κρήτης γύρω στο 1300», ό.π., σ. 255, 268-269.

69. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Ζαχαρίας Μεταξάς, Κέρκυρα (Μ 188), φ. 38r, όπου η τεταρτιά οριζόταν και ως «διάφορο». Επίσης: «...εις βλησήδι του ταξιδιού και το διάφορο της τεταρτιάς όσον εξαποστείλει ο θεός» (Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος ιερέυς Πέτρος Σπόγγος, Κέρκυρα (Σ 147), φ. 29r). «να του επιστρέψει το βλησήδι και πάσα διάφορο όπερ θέλι κερδίσει». Ό.π., φ. 135v.

και το διάφορο της τεταρτιάς όσην εξάποστείλει ο θεός»<sup>70</sup>, «να του επιστρέψει το βλησθήδι και πάσα διάφορο όπερ θέλι κερδίσει»,<sup>71</sup> «τεταρτιά από ή,τι κέρδος εξάποστείλλει ο μισθοποδότης θεός»,<sup>72</sup> «εκείνο όπου θέλει τύχη των βλυσιδίων πάντων»,<sup>73</sup> «εκείνο όπερ ο Θεός αποστείλει ως το σύννηθες των τεταρτιών»,<sup>74</sup> «όσην (τεταρτιάν) στείλει ο θεός»,<sup>75</sup> κ.ά.

Ποια είναι ωστόσο η άποψη των ίδιων των συντρόφων στη συζήτηση για τη φύση της τεταρτιάς; Είναι μεγάλη τύχη να μπορεί κανείς «να ακούσει τις φωνές τους». Τη δυνατότητα αυτή την αντλούμε από την επίλυση μιας αντιδικίας μέσω της αστικής διαιτησίας. Το Δεκέμβριο του 1512 ο Ματθαίος Ροδόσταμος και ο Μιχαήλ Πραγματευτής εκλήθησαν να δώσουν τέλος στην αντίθεση ανάμεσα στον Εμμανουήλ Συναδινό, διαχειριστή συντροφιάς, και την κυρα-Μαρούλα, που επένδυσε στη συντροφιά του Συναδινού ποσό δέκα δουκάτων για λογαριασμό του συζύγου της Αντωνίου Δαναξία. Η διαφωνία αφορούσε στο εάν «τα ρηθέντα δέκα δουκάτα [το βλησίδι] έδωσε [η κυρά-Μαρούλα] εις τεταρτιά ή εις δανικά». <sup>76</sup>

Για τα ακριβή κέρδη των συντρόφων θα είχαμε ακόμη μεγαλύτερη πληροφόρηση εάν σώζονταν περισσότερα έγγραφα σχετικά είτε με την τήρηση των λογαριασμών είτε με την επίλυση αντιδικιών μεταξύ των συντρόφων από αιρετοκριτές όπως η παραπάνω, όπου κατ' ανάγκη οι αντιδικοί θα ήταν αναλυτικότεροι ως προς τα αποτελέσματα του εμπορίου τους. Από τέτοιου είδους έγγραφα κατέστη δυνατό να προσεγγιστούν και τα ποσοστά κέρδους των colleganze που συνάπτονταν στη Βενετία τον 13ο αι., τα οποία για τους επενδυτές των κεφαλαίων κυμαίνονταν από 7% έως 20% και σε μία εξαιρετική περίπτωση έφτασαν στο 90% του κεφαλαίου.<sup>77</sup>

Όσα γνωρίζουμε για τα κέρδη των συντροφιών οφείλονται σε ολιγάριθμα έγγραφα: Έτσι σε συντροφιά που συστήθηκε για την αγορά κρασιού έξω από το νησί και την πώλησή του σε ταβέρνα στην πόλη της Κέρκυρας, το κεφάλαιο των 81 δουκάτων έλαβε «διάφορο» 14 δουκάτων (κέρδος 17,2%).<sup>78</sup> Δεν

70. A.N.K., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος ιερέυς Πέτρος Σπόγγος, Κέρκυρα (Σ 147), φ. 29r.

71. A.N.K., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος ιερέυς Πέτρος Σπόγγος, Κέρκυρα (Σ 147), φ. 135v.

72. A.N.K., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Βασίλειος Βλάσσης, Λευκίμμη (B 94), filza 3, φ. 318v.

73. A.N.K., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Αντώνιος Μεταξάς, Κέρκυρα (M 180), φ. 74r.

74. A.N.K., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Αντώνιος Μεταξάς, Κέρκυρα (M 180), φ. 291r.

75. A.N.K., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Αντώνιος Μεταξάς, Κέρκυρα (M 180), φ. 323r.

76. A.N.K., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Εμμανουήλ Τοξότης, Κέρκυρα (T 11), φ. 245v.

77. Gino Luzzatto, «La commenda nella vita economica dei secoli XIII e XIV con particolare riguardo a Venezia», *Mostra bibliografica e Convegno Internazionale di Studi Storici del diritto marittimo medioevale*, Νάπολη, Comitato Regionale di Napoli dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo, τ. 1, 1934, σ. 144-145.

78. A.N.K., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Εμμανουήλ Τοξότης, Κέρκυρα (T 11), φ. 268r.

ξεκαθαρίζεται σε αυτή την περίπτωση εάν το διάφορο αναφερόταν σε τεταρτιά, σε μερίδιο ή σε ποσοστό στα κέρδη, και τούτο λόγω της ιδιαιτερότητας αυτής της συντροφιάς που είχε μεγαλύτερη διάρκεια από τις συνηθισμένες, καθώς συνδύαζε το εμπορικό ταξίδι με τη λειτουργία εμπορικού καταστήματος. Την ίδια αμφιβολία ως προς τη φύση του «διαφόρου» διατηρούμε και για μια άλλη συντροφία (1514), στην οποία ένας απλός επενδυτής που κατέβαλε βλησίδι 28 δουκάτων εισέπραξε «διάφορον» 4 δουκάτων και 9 άσπρων, που μεταφράζεται σε κέρδος 15%.<sup>79</sup>

Αν όμως η τεταρτιά δεν ήταν ναυτοδάνειο που απέφερε σταθερή προσαύξηση του βλησιδίου κατά 25%, σε τι πραγματικά αντιστοιχούσε; Από τη σχετική περιπτωσιολογία το πλέον εύγλωττο παράδειγμα είναι το ακόλουθο: Στις 25 Ιουνίου 1539 ο καρaboκύρης Δικαίος Μανιάτης επένδυσε 15 σκούδους σε συντροφία, στην οποία συμμετείχαν ως ναυτοσύντροφοι ο Καλόγερος Πατρίκης που έδωσε άλλους δέκα σκούδους, ο Κωνσταντίνος Βαρσάκης και ο Δούμος Αργυροκαστρίτης. Προορισμός τους ήταν «τα μέρη της Απουλίας» όπου επρόκειτο να «ενδύσωσι εις τόσον πράμα». Η κατανομή των κερδών συμφωνήθηκε να γίνει ως εξής: «τα βλησίδια μερτικών τέταρτον ως το έθος και το πλοίον ένα και καθείς το μερτικόν του».<sup>80</sup>

Με άλλα λόγια η τεταρτιά συνίστατο στο ένα τέταρτο επί των καθαρών κερδών της συντροφιάς, «αρχίζόν της τεταρτιάς καθώς θέλουν ταυρίζη τα βλησίδια»,<sup>81</sup> ανάλογα δηλαδή με τη συμμετοχή κάθε βλησιδίου στη συγκρότηση του εταιρικού κεφαλαίου. Αν υποθέσουμε λοιπόν ότι η παραπάνω συντροφία είχε καθαρό κέρδος 40 σκούδων, τα βλησίδια (συνολικά 25 σκούδοι) θα λάμβαναν το 25%, δηλ. 10 σκούδους που θα μοιράζονταν στον κάθε «βλησιδιάρη» ανάλογα με το κεφάλαιο που είχε εισφέρει. Ο Μανιάτης με τους 15 σκούδους του είχε συμμετοχή στο 60% του κεφαλαίου και με αυτό το ποσοστό θα συμμετείχε στη διανομή των κερδών:  $10/60\% = 6$  σκούδοι (ατομικό κέρδος 40%). Με τον ίδιο τρόπο η τεταρτιά του Πατρίκη αντιστοιχούσε σε  $10/40\% = 4$  σκούδους ή ατομικό κέρδος 25%.

Μετά την επιστροφή των βλησιδίων και της τεταρτιάς, ακολουθούσε η καταβολή των «μερτικών» σε κάθε σύντροφο που συμμετείχε και στο ταξίδι (ναυτοσύντροφος). Στη συγκεκριμένη περίπτωση είχε συμφωνηθεί αυτά τα μερίδια να είναι ισότιμα.<sup>82</sup> Έτσι λοιπόν το εναπομείναν κέρδος της συντροφιάς (30

79. A.N.K., Συμβολαιογράφοι Διάφοροι, νοτάριος Πέτρος Αγαπητός, Κέρκυρα (Δ. 4, υπ. 7), φ. 82r.

80. A.N.K., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Αντώνιος Μεταξάς, Κέρκυρα (M 180), φ. 210r.

81. A.N.K., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Αντώνιος Μεταξάς, Κέρκυρα (M 180), φ. 188r.

82. Βλ. άλλες ανάλογες περιπτώσεις ισότιμων μεριδίων: «...τρεις σύντροφοι να εννοώνται εις τρία μερτικά επί ίσους και ίσια σύντροφοι και μερτικατόροι» (A.N.K., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Αντώνιος Μεταξάς, Κέρκυρα (M 180), φ. 41v). «...και ο ρηθείς Σταμάτιος

σκούδοι) θα μοιραζόταν στα πέντε για να αποδοθεί στον καραβοκύρη, στους τρεις ναυτοσυντρόφους και στο πλοίο, αποφέροντας 6 σκούδους σε κάθε πλευρά.

Από την ισότιμη μεταχείριση των μεριδίων που προέβλεπε η παραπάνω συντροφία, παρεκκλίσεις παρατηρούνται σε τρεις περιπτώσεις:

α) Οι ναυτόπαιδες (μούτσοι) συνήθως αμείβονταν με μισό μερίδιο, αφού η εργασία που προσέφεραν δεν εθεωρείτο ισάξια.<sup>83</sup>

β) Οι πλοίαρχοι εισέπρατταν μισθό, το λεγόμενο «καραβοκυράτον» ή «καπιτανάτον» ή «σαλλάριον» (<ιταλ. salario= μισθός>).<sup>84</sup> Σε ένδειξη αναγνώρισης της σπουδαιότητας του έργου τους για την αίσια έκβαση της εμπορικής επιχείρησης, τους παραχωρούσαν επιπλέον μερίδια στη διανομή των κερδών («δια χάρισμα»),<sup>85</sup> καθώς και το δικαίωμα να φορτώνουν και να εμπορεύονται την πορτάδα τους, που αντιστοιχούσε σε ορισμένο ποσοστό επί του συνολικού φορτίου.

γ) Το πλοίο συμμετείχε στη διανομή των κερδών άλλοτε ισότιμα, δηλ. με ένα μερίδιο, και άλλοτε με περισσότερα (ένα και 1/4, ενάμισυ, «δύο παρά ένα κάρτον», δύο, δυόμισυ, «τρία παρά κάρτο», τρία, τριάμισυ, τέσσερα, πέντε, έξι, δώδεκα) για την χρήση του από τη συντροφία και τις φθορές που υφίστατο έπειτα από κάθε ταξίδι.

Τα μέλη της συντροφίας στη διάρκεια του ταξιδιού διατηρούσαν το δικαίωμα της αυτόνομης εμπορίας, πέρα από την πορτάδα τους, όπως συνέβαινε και στο πλοίο-παζάρι του Μπρωντέλ. Έπρεπε όμως τούτο να προβλέπεται από ειδική ρήτρα στο ιδρυτικό συμβόλαιο, στην οποία να δηλώνεται ότι εφόσον ένα μέλος θα εμπορευόταν για λογαριασμό του, οι πιθανές ζημιές θα βάραιναν το ίδιο και όχι την εταιρεία: «...α ήθελεν ενδήση ο ρηθείς καραβοκύρης από κει και εδώ εις λογαριασμόν αυτού να είναι και εννοούνται εις το ριζηκό του».<sup>86</sup>

Ένας αριθμός συντροφιών προέβλεπαν την αμοιβή των κεφαλαίων όχι με τεταρτιά και μερίδια αλλά με προκαθορισμένο ποσοστό επί των κερδών. Μετά την επιστροφή των κεφαλαίων στους επενδυτές και την αφαίρεση των εξόδων της επιχείρησης, οι συντροφίες αυτού του τύπου ακολουθούσαν τις εξής μεθόδους διανομής των κερδών:

(καραβοκύρης) ταξηδεύοντας να έχη το μερτικόν του ως ένας σύντροφος με κείνους που θέλουν συντροφέψη...) (Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Εμμανουήλ Τοξότης, Κέρκυρα (Τ 11), φ. 116r). «...να ευγένη μερτικόν του παρόντος κυρ Ναδαλήν Δα Σέρβια ως σύντροφος όπερ υπάρχει εις το ταξίδι...» (Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Εμμανουήλ Τοξότης, Κέρκυρα (Τ 11), φ. 164r).

83. «...και το παιδί ημισό...». Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Αντώνιος Μεταξάς, Κέρκυρα (Μ 180), φ. 211v.

84. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Αντώνιος Μεταξάς, Κέρκυρα (Μ 180), φφ. 6v και 213r.

85. «...έχοντας ο καραβοκύρης δια χάρισμα από τη συντροφία μερτικό ήμισυ». Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος ιερεύς Πέτρος Σπόγγος, Κέρκυρα (Σ 147), φ. 145v.

86. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Εμμανουήλ Τοξότης, Κέρκυρα (Τ 11), φ. 6r.



α) τη διανομή «εφημισείας» ή «μισακάριχη» ή «εις τα υμησικά» ή «κατά το έθος των μισιακών βλυσιδίων», β) τη διανομή «τριτάριχη» ή «ανά τρίτου», στην οποία το κεφάλαιο έπαιρνε το 1/3 των καθαρών κερδών και οι ναυτοσύντροφοι με το πλοίο τα υπόλοιπα 2/3, και γ) τη μέθοδο του «αναπεντής» ή «κατά το έθος του αναπεντής μεριδίου», που έδινε στους επενδυτές τα 2/5 των καθαρών κερδών και στην πλευρά των ναυτοσυντρόφων και του πλοίου τα υπόλοιπα 3/5.

Ανάλογη με τη διανομή των κερδών ήταν και η κατανομή των ζημιών που μπορούσαν να προκύψουν μετά το πέρας των εργασιών μιας συντροφιάς και βάραιναν τόσο τους εταίρους όσο και το κεφάλαιο. Εάν σε αυτή τη φάση προέκυπταν αντιδικίες ανάμεσα στα μέλη της συντροφιάς, γινόταν προσφυγή στον θεσμό της αστικής διαιτησίας, λύση την οποία ευνοούσε και η τοπική βενετική διοίκηση που επιδίωκε με αυτό τον τρόπο να αποτρέψει τους ούτως ή άλλως φιλόδικους υπηκόους της από την εμπλοκή τους στα δικαστήρια της Βενετίας. Οι διαφωνούντες όριζαν δύο πρόσωπα κοινής αποδοχής, έμπειρα στο επάγγελμα και με κοινωνικό κύρος, τα οποία αναλάμβαναν να δώσουν λύση στη διαφορά.<sup>87</sup> Σε περίπτωση που οι αιρετοκριτές δεν κατόρθωναν να συμφωνήσουν, ζητούσαν τη συνδρομή και τρίτου. Η απόφασή τους θεωρείτο τελεσίδικη και ανέκκλητη και εκοινοποιείτο στην τοπική κοινωνία.<sup>88</sup>

Η αντιπαραβολή των δομικών στοιχείων των κερκυραϊκών ν.ε. με άλλες όχι αποκλειστικά θαλάσσιες μορφές επιχειρηματικής οργάνωσης στο νησί, όπως π.χ. οι συντροφίες για την εκμετάλλευση γης, ζώων ή ιχθυοτροφείων, καθώς και όσες συνδύαζαν το θαλάσσιο εμπόριο με τη λιανική πώληση των εισαγόμενων εμπορευμάτων σε καθορισμένο χώρο, δείχνει ότι είχε διαμορφωθεί στην Κέρκυρα ένας πυρήνας κοινών μεθόδων επιχειρηματικής λειτουργίας και οργάνωσης που αναφέρονται κατά κύριο λόγο σε τομείς όπως η διαδικασία σύστασης μιας συντροφιάς ή οι μέθοδοι διανομής των κερδών και κατανομής των ζημιών.<sup>89</sup>

Η συνεξέταση όλων αυτών των επιχειρήσεων της Κέρκυρας είτε με άλλες τοπικές «στεριανές» εταιρικές μορφές είτε με το πλοίο-παζάρι του Μπρωντέλ ή με τις συμμετοχικές επιχειρήσεις που περιγράφει ο Davis για την Αγγλία του 17ου και 18ου αιώνα κ.λπ., μας οδηγεί στην αποδέσμευση μιας τυποολογίας με σχετικά μεγάλη ισχύ, παρά τις όποιες επιμέρους αποκλίσεις. Ανάλογες παρατηρήσεις θα μπορούσαν να διατυπωθούν από την αντιπαραβολή π.χ. των

87. Βλ. σχετικά, Δημήτριος Καπάδοχος, *Η Απονομή της Δικαιοσύνης στην Κέρκυρα από τους Μεγάλους Πρωτοπαπάδες την Ενετική Περίοδο (1604-1797)*, Αθήνα 1990, σ. 165-171, όπου και σχετική βιβλιογραφία.

88. Α.Ν.Κ., Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Εμμανουήλ Τοξότης, Κέρκυρα (Τ 11), φφ. 11r, 40r-v.

89. Γ. Παγκράτης, *Θαλάσσιο Εμπόριο στη βενετοκρατούμενη Κέρκυρα*, ό.π., σ. 111-114.

πολυάριθμων συντροφιών που συνάπτονταν στην κερκυραϊκή ύπαιθρο κι εκείνων των χωρικών των νορβηγικών φιορδ γύρω από το Όσλο που μετέφεραν με τα «ταπεινής και απλοϊκής ως επί το πλείστον κατασκευής» πλεούμενά τους «ό,τι μπορείτε να φανταστείτε: σιτάρι, σίκαλη, ξυλεία... πίσσα, σίδερο, αλάτι, μπαχαρικά, καπνό, υφάσματα... με προορισμό την Αγγλία, την Σκωτία και τη γειτονική Λυβέκη».<sup>90</sup>

Πρόκειται γενικά για επιχειρήσεις που διεξάγονταν παράλληλα ή/και συμπληρωματικά προς το κρατικό ή «μεγάλο» εμπόριο του ύστερου Μεσαίωνα και των πρώιμων νεότερων χρόνων από ανθρώπους της μεγάλης μάζας που βίωναν παραπλήσιες οικονομικές, κοινωνικές και πολιτικές πραγματικότητες. Ενώ όμως από τα τέλη του 16ου αιώνα οι σημαντικότεροι ναυτιλιακοί επιχειρηματίες στις χώρες που βρέχονται από τον Ατλαντικό κατόρθωσαν να αναβαθμιστούν οικονομικά και κοινωνικά μεταβαλλόμενοι σε μετόχους των εταιρειών που δημιουργήθηκαν με κρατική στήριξη στην Αγγλία ή στην Ολλανδία, σε μεγάλο μέρος της Μεσογείου οι ν.ε. εξακολούθησαν μέχρι τουλάχιστον τις αρχές του 19ου αιώνα να βασίζονται σε πρότυπα οργάνωσης ανάλογα μ' εκείνα της κερκυραϊκής ν.ε. του πρώτου μισού του 16ου αιώνα.

Λαμβάνοντας υπόψη την οργάνωση του θαλάσσιου εμπορίου σε συνδυασμό με το θεσμικό, πολιτικό και κοινωνικο-οικονομικό πλαίσιο εντός του οποίου αναπτύχθηκε, ίσως δεν θα ήταν παρακινδυνευμένο να υποστηρίξει κανείς ότι η συστηματική καταφυγή εμπορευομένων όπως οι Κερκυραίοι στις συντροφίες συνιστά δείκτη μιας οικονομίας που είτε δεν αποτολμούσε να οργανωθεί σε μονιμότερες μορφές εμπορίου, μη έχοντας φτάσει σε ωριμότερο στάδιο ανάπτυξης, είτε απλά δεν είχε αυτό το περιθώριο για μια σειρά από λόγους, όπως η έλλειψη μεγάλων κεφαλαίων αλλά και η υποτελής θέση των Ελλήνων και οι περιορισμοί που επιφύλασσε η εμπορική πολιτική του κυρίαρχου κράτους, σε συνδυασμό με την έλλειψη κατάλληλου θεσμικού πλαισίου για τη σταθερή λειτουργία αυτών των επιχειρήσεων που θα οδηγούσε στην αναβάθμισή τους και, ενδεχομένως, σε ευρύτερους κοινωνικούς μετασχηματισμούς. Ο ρόλος των Ελλήνων ή λ.χ. των Μαλτέζων ως διαμεσολαβητών ανάμεσα στις αγορές της Δύσης και τα κέντρα παραγωγής αγροτικών ειδών και πρώτων υλών του ανατολικομεσογειακού χώρου καθόρισε τους τρόπους και τους τόπους του εμπορίου τους. Η κοινότητα στις προϋποθέσεις λειτουργίας των εμπορωναυτιλιακών επιχειρήσεων καθόλη τη διάρκεια των ύστερων μεσαιωνικών και νεότερων χρόνων συνετέλεσε στην υιοθέτηση και παρόμοιων μεθόδων εμπορικής συμπεριφοράς, ενώ παράλληλα προσδιόρισε και τον ευμετάβλητο χαρακτήρα αυτών των επιχειρήσεων.

90. F. Braudel, *Υλικός Πολιτισμός, Οικονομία και Καπιταλισμός*, ό.π., σ. 426.

## S U M M A R Y

Gerassimos Pagratis, *Organization and Management of the Shipping Enterprise in Venetian-held Corfu in the first half of the 16th century*

The «travelling-bazaar» model, which according to Braudel was the dominant form of private shipping business in the Mediterranean during the second half of the sixteenth century, was what prompted us to examine comparable cases in the eastern part of the Mediterranean. To this end, we turned to the example of Corfu in the first half of the sixteenth century, a characteristic Mediterranean island without autarky in foodstuffs and with close relations with the sea. The analysis of the terms of operation of Corfiot corporate maritime trade, half a century before Braudel's model, on the one hand points out the analogies in the function of various Mediterranean forms of shipping entrepreneurship and on the other hand reinforces the view of the continuity of the late medieval shipping enterprises.