

## Μνήμων

Τόμ. 20 (1998)

**ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΔΟΣΗ:  
ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΑ ΚΑΡΑΒΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΠΡΩΤΟ  
ΜΙΣΟ ΤΟΥ 19ου ΑΙΩΝΑ**

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ

doi: [10.12681/mnimon.664](https://doi.org/10.12681/mnimon.664)**Βιβλιογραφική αναφορά:**

ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ Β. (1998). ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΔΟΣΗ: ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΑ ΚΑΡΑΒΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΜΙΣΟ ΤΟΥ 19ου ΑΙΩΝΑ. *Μνήμων*, 20, 9-27. <https://doi.org/10.12681/mnimon.664>

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΡΕΜΜΥΔΑΣ

ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΔΟΣΗ:  
ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΑ ΚΑΡΑΒΙΑ  
ΚΑΤΑ ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΜΙΣΟ ΤΟΥ 19ου ΑΙΩΝΑ

Ο Παντελής Τραμουντάνας ήταν ένας υδραίος караβοκύρης<sup>1</sup> με τη διπλή έννοια που είχε αυτό το «-κύρης» κατά την πρώτη χρυσή εποχή της νεοελληνικής ναυτιλίας: συνιδιοκτήτης του πλοίου και καπετάνιος. Ανήκε στη μεσαία, αν όχι στην κατώτερη, κατηγορία εφοπλιστών της Ύδρας και πάντως δε μπορεί να καταταγεί στην κατηγορία αυτών που εξουσίαζαν το νησί προεπαναστατικά και τις θαλάσσιες μεταφορές για μακρό χρονικό διάστημα και πριν και μετά το Εικοσιένα.

Στην απογραφή του 1828 ο Παντελής Τραμουντάνας εμφανίζεται να διαμένει στην ενορία της Ζωοδόχου Πηγής, με εξαμελή οικογένεια, τρία αρσενικά και τρία θηλυκά μέλη, από τα οποία όμως τα δύο, ένα αρσενικό και ένα θηλυκό, είναι «πάροικοι»<sup>1</sup>. Αυτή είναι η σύνθεση της οικογένειάς του το 1828, όχι όμως αναγκαστικά και η αρχική: ήδη το 1819 γίνεται λόγος για δύο ενήλικα, σε πλήρη επιχειρηματική δράση, άρρενα τέκνα<sup>2</sup> επίσης, από το χειρόγραφο, στο οποίο βασίζεται αυτή η μελέτη, μαθαίνουμε ότι ο Παντελής Τραμουντάνας είχε αδελφό Ανάργυρο<sup>2</sup>. Προτού μιλήσουμε για το χειρόγραφο, με-

---

1. *Αρχείον της Κοινότητος Ύδρας* (στο εξής: *A.K.Y.*), 1778-1832, δημοσιευόμενον υπό Αντωνίου Λιγνού, τ. ΙΔ', Πειραιάς 1940, σ. 135. Από αυτήν την απογραφή προέκυψε ένας πληθυσμός 15.516 ατόμων, από τα οποία όμως τα 2.901 ή το 18,70% είναι ξένοι, «πάροικοι» όπως λέγονται στους απογραφικούς πίνακες. Σχετικά με αυτούς τους «παροίκους» ο νους πηγαίνει στο κάθε είδους υπηρετικό προσωπικό, κάτι που μπορεί να υποδεικνύει και η ποσοστιαία σχέση των δύο φύλων: άρρενες 42,43%, θήλειες 57,57%. Όσο για το μέγεθος της οικογένειας του Παντελή Τραμουντάνα, αυτό βρίσκεται στο επίπεδο του γενικού μέσου όρου της απογραφής, δηλαδή 5,76 άτομα (*A.K.Y.*, ό.π., σ. 121). Από την ίδια την απογραφή μπορούμε να συμπεράνουμε ότι στην ενορία της Ζωοδόχου Πηγής διέμενε η ανώτερη κοινωνική τάξη, αφού εκεί έχουν απογραφεί πολλά από τα γνωστά μας μεγάλα επιχειρηματικά ονόματα. Πρέπει όμως να σημειωθεί ότι τέτοια ονόματα βρίσκουμε και στις άλλες ενορίες, αλλού περισσότερα και αλλού λιγότερα.

2. Ο Ανάργυρος Τραμουντάνας διέμενε το 1828 στην ίδια ενορία με τον αδελφό του Παντελή και είχε εξαμελή επίσης οικογένεια, αλλά με διαφορετική σύνθεση: 2 αρσενικά και

ρικές ακόμη πληροφορίες θα μας προϊδεάσουν για την προσωπικότητα του Παντελή Τραμουντάνα και θα μας διευκολύνουν στην κατανόηση της επιχειρηματικής συμπεριφοράς του: το 1810 αναφέρεται σε κατάλογο 52 Ύδραίων που όρισαν την πενταμελή επιτροπή («επιτηρητών») με αρμοδιότητα τη συλλογή κερδών και δασμών, τη σύνταξη απολογισμού κ.λπ.<sup>3</sup> κάπου στα 1812 τον συνέλαβαν με το πλοίο του αλγερινοί πειρατές ή κουρσάροι και τον μετέφεραν στο Αλγέρι, όπου τον κράτησαν σχεδόν τρία χρόνια<sup>4</sup>· κάπου στα 1816 μπήκε, άγνωστο πώς και γιατί, στην υπηρεσία του οθωμανικού πολεμικού στόλου ως καπετάνιος σε ένα «φεργαδόνι»<sup>5</sup>· και στις 22 Φεβρουαρίου 1817 έγραψε από το Πορτοχέλι στην καγκελαρία της Ύδρας για να πει ότι βρισκόταν με «βασιλικό καράβι» στον εκεί ταρσανά για επισκευές και για να παρακαλέσει να ερευνηθούν και να του στείλουν πίσω «σιδηροδέσιμους» τους επτά υδραίους ναύτες που του το είχαν σκάσει<sup>6</sup>.

Σ' αυτόν λοιπόν τον Παντελή Τραμουντάνα ανήκει άγνωστο έως τώρα χειρόγραφο, στο οποίο έχουν καταγραφεί αναλυτικά η διαδικασία κατασκευής δύο καραβιών, ενός το 1817-1819 και ενός το 1848, και μερικά ταξίδια<sup>7</sup>. Το ιστοριογραφικό ενδιαφέρον που παρουσιάζει το χειρόγραφο είναι ότι από το περιεχόμενό του μπορούμε τώρα να έχουμε μια καλή ιδέα για την ποσοτική και ποσοστιαία σύνθεση του κόστους παραγωγής ενός καραβιού κατά το πρώτο μισό του 19ου αιώνα και μάλιστα σε δύο διαφορετικές χρονικές στιγμές, τουλάχιστον με πολιτικούς όρους διαφορετικές: λίγο πριν από το Εικοσιένα η μία και κάπου είκοσι χρόνια μετά τη δημιουργία του νεοελληνικού κράτους η άλλη<sup>8</sup>.

4 Θηλυκά μέλη· από τα δεύτερα το ένα ήταν «πάροικος» (Α.Κ.Υ., τ. ΙΔ', σ. 135). Έχουμε επίσης την πληροφορία ότι το 1826, στο γενικό έρανο για την ενίσχυση της Επανάστασης, ο Ανάργυρος Τραμουντάνας έδωσε μόνον 70 γρόσια (Α.Κ.Υ., τ. ΙΙ', σ. 431).

3. Α.Κ.Υ., τ. Δ', σ. 91.

4. Α.Κ.Υ., τ. Ε', σ. 89 και 174: επιστολές προς τους άρχοντες της Ύδρας να φροντίσουν για την απελευθέρωσή του (Φεβρ. 1814 και Ιαν. 1815).

5. Α.Κ.Υ., τ. Ε', σ. 313.

6. Α.Κ.Υ., τ. Ε', σ. 331-332.

7. Πρόκειται για το χειρόγραφο με αριθμό 3494 της Εθνικής Βιβλιοθήκης της Ελλάδος· το σχήμα του είναι 37,5×12,5 και έχει 60 γραμμένα φύλλα, αλλά σε 8 απ' αυτά η μία από τις δύο σελίδες είναι λευκή· η αρίθμηση είναι έως το 66, αλλά τα φύλλα με αριθμό 17, 18, 43, 61 και 62 είναι άγραφα, ενώ δύο φύλλα έχουν αριθμηθεί με τον ίδιο αριθμό, 21. Στο χειρόγραφο έχει καταγραφεί η πορεία της κατασκευής δύο πλοίων, όχι ενός.

8. Με το χειρόγραφο που μας απασχολεί συμβαίνει κάτι παράξενο, μολονότι όχι πρωτοφανές για τα ιδιωτικά εμπορικά αρχεία αυτής της εποχής· τα της κατασκευής του καραβιού του 1848 έχουν καταγραφεί στα πρώτα 16 φύλλα του καταστίχου και του καραβιού του 1817-1819 στα φύλλα 19 κ.ε.: προφανώς, ο συντάκτης του καταστίχου, όταν ήταν να καταγράψει τα σχετικά με την κατασκευή του καραβιού του 1817-1819, άφησε τα πρώτα 18 φύλλα λευκά διότι σκόπευε εκεί να σημειώσει κάτι άλλο, σύγχρονο πού έπρεπε να προηγηθεί, το οποίο όμως ουδέποτε καταγράφηκε· και, έτσι, όταν ήρθε η ώρα να κατασκευαστεί

Εκτός απ' αυτό το κύριο ενδιαφέρον, το περιεχόμενο του χειρογράφου επιτρέπει να εκτιμήσουμε πρακτικές και σχέσεις σε επιχειρηματικό επίπεδο ως προς την κατασκευή των καραβιών, πρακτικές και σχέσεις ως προς την κίνηση των καραβιών και την άσκηση εμπορίου από τα ίδια, την κίνηση των τιμών και την αμοιβή της εργασίας κ.ά.<sup>9</sup>.

Η καταγραφή των εξόδων κατασκευής του πλοίου του 1817-1819<sup>10</sup> αρχίζει ως εξής: «Κατάστιχον του νέου καραβίου όπου φαμπρικάρομεν εις το Σινώπι, του Αχμέτ μπέη Λιμάν ρεϊζη, πήχες 25· εις τους 1817, Νοεμβρίου 25 αρχηγήσαμεν να το δουλέψουν οι μαστόροι· ο πρωτομάστορας ονομάζετο Κυριακός Φαγιτετζόγλους γερλής, απ' το Σινώπι. Ιδού σημειώνω την ημέραν όπου εκατεβάσαμεν το καράβι εις την θάλασσαν, εις τους 1819, Μαΐου 4, ημέρα Κυριακή<sup>11</sup>, εις το Σινώπι φαμπρικαρισμένο απέ τον Μαστροκυριακόν Παγιτετζόγλου<sup>12</sup>, Συναπλήν». Ανάμεσα σ' αυτές τις φράσεις έχει παρεμβληθεί σχέδιο του καραβιού<sup>13</sup>.

Μερικά φύλλα πιο πέρα και αφού έχουν μεσολαβήσει καταγραφές εξόδων διαβάζουμε: «Εις δόξαν Χριστού του θεού ημών καλορίζικο. Το παρόν κατάστιχον είναι δια το νέον καράβι όπου εσυμφωνήσαμεν μαζί με τον Αχμέτ μπέη Λιμάν ρεϊζην του βασιλικού ταρσανά Κωνσταντινουπόλεως, δια να φαμπρικάρομεν μαζί συνδροφικό ένα καραβάκι είκοσι τριών πηχών επάνω εις το Σινώπι, το μισόν αυτουνού και το μισόν εδικόν μου και εις το παρόν κατάστιχο αρχινοούμεν τα όσα έξοδα κάμνω επάνω εις αυτό το καράβι· 1817, Νοεμβρίου 5, Κωνσταντινούπολη».

Αυτές οι δύο σημειώσεις είναι σαφείς ώστε να μπορούμε να ξαναστήσουμε, με σημερινά όμως υλικά, το σκηνικό: ο υδραίος καραβοκύρης Παντελής Τραμουντάνας κατά τη θητεία του στον οθωμανικό πολεμικό στόλο, που είδαμε πιο πάνω, γνωρίστηκε ή και συνεργάστηκε<sup>14</sup> με τον Αχμέτ μπέη Λιμάν ρεϊζη,

το καράβι του 1848, βρέθηκαν αυτά τα 18 άγραφα φύλλα και τα χρησιμοποιήσαν. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι το χειρόγραφο δεν έχει εξώφυλλο και τίτλο και στα τελευταία τέσσερα φύλλα κάποιος έχει καταγράψει καθημερινά έξοδα του 1907.

9. Δύο πίνακες τιμών, αγαθών και νομισμάτων, δημοσιεύονται εδώ σε παράρτημα.

10. Έχουν αποκατασταθεί η ορθογραφία και, όπου κρίθηκε απολύτως αναγκαίο, η γλώσσα· μια ιδέα για τη γλωσσική κατάσταση του χειρογράφου μπορούμε να έχουμε από τη σελίδα της εικόνας 2.

11. Εδώ, ο συντάκτης του καταστίχου έχει κάνει κάποιο λάθος: 4 Μαΐου 1819 δεν ήταν Κυριακή. Πιθανότατα, αυτές οι πρώτες φράσεις —αυτές μόνον όμως— γράφτηκαν εκ των υστέρων, κάτι που δικαιολογεί το «ονομάζετο», προκειμένου για τον πρωτομάστορα.

12. Άλλού βρισκόμαστε «Π» και άλλού «Φ»· το πρώτο μοιάζει το πιθανότερο.

13. Βλ. την εικόνα 1.

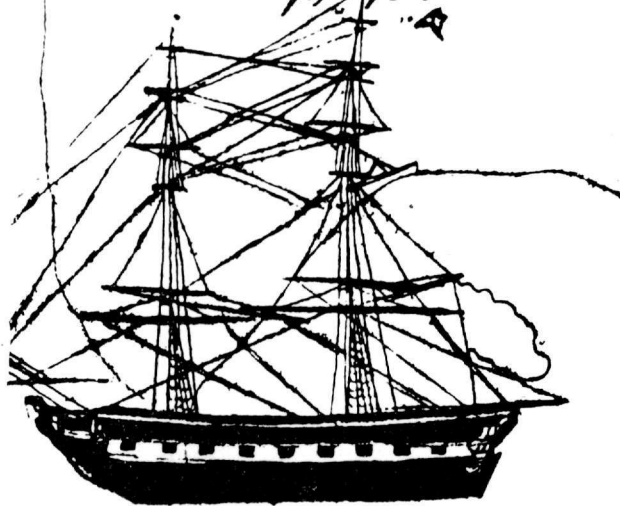
14. Η φράση που διαβάσαμε «το παρόν κατάστιχον είναι δια το νέον καράβι...» δεν αποκλείεται να είναι δηλωτική και προηγούμενης συνιδιοκτησίας σε καράβι ή και άλλης επιχειρηματικής δραστηριότητας.

†

καθίσταται δικτάτορας, φόν  
θαμβουλαίου γι. Κουκούλας  
απαιδ μετ' αείδης, γι. μωύ ει  
εφ' ούτω 25:

1817: νοίμβος 25: ούχ.  
νιθρι κακιδολογίον ήμας  
• με ίαγίδη μωύθουα ήνορμύθου  
No κυρτάκουθ θαγίδη ήμα  
1818: μωύθου αδουνοαίθ

Εικόνα 1.  
Η πρώτη σελίδα  
των καταγραφών  
για το καράβι  
της Σινώπης.



ήδη ο μωύθου ήμας μετ' ούθ  
καθίρει ήνορμύθου ήμας  
γι. 1819: μωύθου ήμας κυρτάκουθ  
ήνορμύθου θαγίδη ήμας  
ήνορμύθου κυρτάκουθ ήμας  
1820: ούθ  
μωύθου ήμας ήμας ήμας ήμας  
ήμας ήμας ήμας ήμας ήμας

αξιωματούχο των βασιλικών ναυπηγείων της Κωνσταντινούπολης, και στο τέλος του 1817 και αφού ο πρώτος είχε ολοκληρώσει τις υποχρεώσεις του απέναντι στον οθωμανικό στόλο αποφασίζουν να ναυπηγήσουν ένα πλοίο μήκους 23 ή 25 πήχεων, δηλαδή 250-300 τόννων<sup>15</sup>, άρα ένα πλοίο αρκετά μεγάλο για τα οθωμανικά δεδομένα της εποχής και ας το λέει ο ίδιος («καραβάκι»). Η ναυπήγηση θα γινόταν στη Σινώπη, το γνωστό και μόνο μεγάλο ναυπηγείο του Πόντου<sup>16</sup>, από τον πρωτομάστορα ναυπηγό Κυριάκο Παγιτετζόγλου, από αλλού άγνωστό μας, που καταγόταν απ' αυτήν τη πόλη και αναλάμβανε ναυπηγήσεις σε αυτό το ναυπηγείο, πρέπει να υποθέσουμε. Μολονότι το ζήτημα της ελληνοτουρκικής συνιδιοκτησίας σε επιχειρήσεις, σε πλοίο στην περίπτωση μας, παρουσιάζει από μόνο του μεγάλο ιστοριογραφικό ενδιαφέρον, θα το παρακάμψουμε, όχι μόνον γιατί στο χειρόγραφο μας δεν υπάρχει άλλη, εκτός από το γεγονός της συμφωνίας, σχετική πληροφορία, αλλά και γιατί αυτή εδώ η έρευνα προτίμησε να περιορίσει τα ερωτήματά της στις επενδύσεις κεφαλαίων και στις αποσβέσεις μέσω των αποδόσεών τους στον προνομιακό, αν και σε κρίση, τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και του αντίστοιχου εμπορίου.

Το συνολικό κόστος κατασκευής ενός καραβιού μπορούμε να θεωρήσουμε ότι συντίθεται από τρεις κατηγορίες δαπανών: ναυπηγικά υλικά, εργατικά και διάφορα· στα «διάφορα» θα καταγράψουμε και τον εξοπλισμό του καραβιού. Το πρόβλημα με τα έξοδα κατασκευής αυτού του καραβιού, της Σινώπης, είναι ότι δεν έχει καταγραφεί το κόστος αγοράς του μέγιστου μέρους των ναυπηγικών υλικών· αυτά τα έστειλε ή τα παρήγγειλε ο Αχμέτ μπέης και είναι καταγεγραμμένα χωρίς την αξία τους. Η συμφωνία που είχε γίνει ανάμεσα στους δύο ιδιοκτήτες του καραβιού δε μας είναι γνωστή· πιθανότατα, η συμμετοχή του Παντελή Τραμουντάνα στη συνολική δαπάνη, μειωμένη προφανώς επειδή αυτός θα ασχολούνταν με την κατασκευή και θα την επέβλεπε επιτόπου, εξαντλούνταν στην κάλυψη των εξόδων εργασίας, ενδιαίτησής του και κάποιων συμπληρωματικών υλικών και εργαλείων. Μαθαίνουμε πάντως ότι ο Αχμέτ μπέης, εκτός από τα υλικά και τα σκεύη που είπαμε, έδωσε και μετρητά 11.159 γρόσια, ότι απ' αυτά τα 7.500 ήταν το κόστος αγοράς του κερσετέ και ότι ο ίδιος ο Παντελής Τραμουντάνας έδωσε επιπλέον, εκτός από τα παραπάνω που υποθέσαμε, και 2.441 γρόσια χωρίς να προκύπτει με σαφήνεια πού δαπανήθηκαν. Τέλος, ως τρέχοντα έξοδα της κατασκευής (εργατικά, φαγητό, ενοίκια, βοηθητικά υλικά κ.ά.) έχουν καταγραφεί συνολικά 11.331 γρόσια. Ασφαλώς, ένα μέρος απ' αυτά, ίσως το μεγαλύτερο, καλύφθηκε από τα μετρητά του Αχμέτ μπέη.

15. Πρβλ. A. Fenerli, «Les premiers constucteurs de navires à Hermoupolis (île de Syra), 1823-1825», K.N.E./E.I.E., *Τετράδια εργασίας* 19, Αθήνα 1993, σ. 30-31.

16. Βλ. και Αικ. Μπεκιάρογλου-Εξδακτύλου, «Έλληνες και ξένοι στα οθωμανικά ναυπηγεία κατά το 18ο αιώνα», στο *ίδιο*, σ. 33.

παιδιά του γάμου - - - -	δραχ: 3231:13
95 λίτ βαζμα - - - -	175:
95 λίτ όμια παραβία - - - -	200:
95 λίτ όμια παραβία - - - -	130: (13)
95 λίτ όμια παραβία - - - -	900:
95 λίτ όμια παραβία - - - -	55:
	<hr/>
	4691:13
95 λίτ όμια παραβία - - - -	117:
95 λίτ όμια παραβία - - - -	900:
95 λίτ όμια παραβία - - - -	849:
95 λίτ όμια παραβία - - - -	170:
95 λίτ όμια παραβία - - - -	70:
	<hr/>
	6197:13
95 λίτ όμια παραβία - - - -	140:
95 λίτ όμια παραβία - - - -	1000:
95 λίτ όμια παραβία - - - -	300:
95 λίτ όμια παραβία - - - -	40:
95 λίτ όμια παραβία - - - -	50:
95 λίτ όμια παραβία - - - -	40:
	<hr/>
	7867:13
95 λίτ όμια παραβία - - - -	320:19
95 λίτ όμια παραβία - - - -	357:39
95 λίτ όμια παραβία - - - -	3:
95 λίτ όμια παραβία - - - -	84:20
95 λίτ όμια παραβία - - - -	4270:
95 λίτ όμια παραβία - - - -	1559:24
95 λίτ όμια παραβία - - - -	120:
	<hr/>
	14803:12
	75:
95 λίτ όμια παραβία - - - -	

Εικόνα 2.  
Ένα δείγμα από  
το χειρόγραφο.



Ας επιχειρήσουμε τώρα να υπολογίσουμε το συνολικό κόστος κατασκευής και την κατανομή του στις τρεις κατηγορίες δαπανών· για την κατανομή θα λάβουμε υπόψη και την ποσοστιαία σχέση ανάμεσα στις κατηγορίες δαπανών που έχουμε για το καράβι του 1848: τα εργατικά αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 35% του συνολικού κόστους και η ναυπηγική ξυλεία το 21,58%. Βέβαια, υπάρχουν έξοδα που, επειδή είναι εξαιρετικά δυσχερές η κατάταξή τους, έχουν καταγραφεί στα «διάφορα», κάτι που μπορεί να οδήγησε σε μικρό σφάλμα στον υπολογισμό της ποσοστιαίας σχέσης. Για λόγους πληρέστερης κατανόησης αυτής της σχέσης, η κατάταξη των δαπανών σε κατηγορίες εμφανίζεται πιο κάτω αναλυτικότερη και κάπως διαφοροποιημένη: χωριστά τα έξοδα για φαγητό, ιδιαίτερη κατηγορία αποκλειστικά για τη ναυπηγική ξυλεία· τα «άλλα υλικά» έχουν εγγραφεί μαζί με τα «διάφορα», επειδή είναι αδύνατο να υπολογιστεί το κόστος τους χωριστά. Πρέπει τέλος να σημειωθεί ότι παραλείψεις στην καταγραφή εξόδων, που δεν ήταν καθημερινά, δεν πρέπει να αποκλειστούν και γι' αυτό τα συνολικά ποσά που προκύπτουν να μην είναι τα πραγματικά· όπως πρέπει να θεωρείται βέβαιο ότι δεν είναι μακριά απ' αυτά:

1. Εργατικά φαγητό	6.740 γρόσια <sup>17</sup> 2.307 γρόσια <sup>18</sup>	} 9.047 γρόσια
2. Ναυπηγική ξυλεία		
3. Άλλα υλικά, εργαλεία, διάφορα		4.373 »
	Σύνολο	20.920 »

Προκύπτει λοιπόν ότι τα εργατικά, χωρίς το φαγητό, αντιπροσωπεύουν το 32,22% του συνολικού κόστους· όσο σχεδόν και στο καράβι του 1848. Είπαμε ήδη ότι τα εργατικά έχουν καταγραφεί ως ημερομίσθια και ως μηνιάτικα· γνωρίζουμε και αριθμούς ημερομισθίων και κόστους τους: 760 ημερομίσθια, 3.475 γρόσια, ήτοι μέση τιμή ημερομισθίου 4,57 γρόσια. Αυτή η μέση τιμή

17. Απ' αυτά τα 3.475 γρόσια είναι ημερομίσθια, τα 3.265 αμοιβές με το μήνα και τα 155 «χαρίσματα» στους εργάτες με διάφορες ευκαιρίες.

18. Ο Παντελής Τραμουντάνας έχει καταγράψει με πολλή επιμέλεια και λεπτομερήστατα αυτά τα έξοδα ανά εβδομάδα, με το ρυθμό που τα προμηθευόταν, ως «προσφάγι», «κρασί», «ψωμί», «διά τον οντά»· «οντάς» είναι το δωμάτιο όπου διέμενε ο ίδιος και πρέπει να υποθέσουμε ότι όλες αυτές οι προμήθειες ήταν για τη δική του διατροφή και μερικών ακόμη ατόμων· τα ποσά που πλήρωνε (δεν έχουν καταγραφεί οι ποσότητες) δε μπορεί να αντιστοιχούν σε ποσότητες μεγαλύτερες απ' αυτές. Αυτό που παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον είναι ότι στους εργάτες δεν προσφερόταν φαγητό· το κέρασμα που σε έκτακτες περιστάσεις πρόσφερε το «αφεντικό», το επιβεβαιώνει: προφανώς, όλα τα παραπάνω έξοδα κάλυπταν το «προσφάγι» μερικών εργαζομένων, μάλλον αυτών που εργαζόνταν με το μήνα· ούτε ο ίδιος ο Παντελής Τραμουντάνας άλλωστε έχει καταγράψει στα έξοδα του καραβιού την υπόλοιπη διατροφή του.



όμως περισσότερο παραπλανά παρά διαφωτίζει για την πραγματικότητα στο επίπεδο των αμοιβών: για τους απλούς εργάτες το χαμηλότερο καταγεγραμμένο ημερομίσθιο ήταν 60 παράδες (ένα γρόσι και μισό) και το υψηλότερο 90 παράδες (δύο γρόσια και ένα τέταρτο): για τους μαστόρους γενικώς, της ειδικευμένης εργασίας δηλαδή, η αμοιβή ήταν πολύ υψηλότερη: οι καλαφάτες, για παράδειγμα, στο καράβι της Σινώπης αμείβονταν με 12 γρόσια την ημέρα.

Είδαμε πιο πάνω ότι ένα πολύ υψηλό ποσοστό του κόστους της εργασίας αποτελούσαν οι μισθοί, οι αμοιβές με το μήνα: ο Παντελής Τραμουντάνας έκανε μάλλον ευρεία χρήση αυτής της εργασιακής σχέσης: δυστυχώς, δε μπορούμε να ξέρουμε αν αυτό ήταν μια γενικευμένη πρακτική. Αυτό πάντως που προκύπτει από το χειρόγραφο μας είναι ότι αμοιβή με το μήνα δε σήμαινε αναγκαστικά καλύτερη αμοιβή παρά μόνον ως προς μία παράμετρο: η απασχόληση δεν ήταν πάντοτε καθημερινή. Θα δούμε από πιο κοντά αυτές τις αμοιβές<sup>19</sup>, αφού σημειώσουμε ότι πουθενά δεν αναφέρεται αμοιβή του πρωτομάστορα<sup>20</sup>:

1. Ένας (ο «νάφλερος»)	με 80 γρ. το μήνα	έλαβε 213	γρόσια
2. Ένας («νάφλερος» επίσης)	με 90 γρ. » »	» 258	» <sup>21</sup>
3. Ένας	με 60 γρ. » »	» 172	»
4. Ένας	με 50 γρ. » »	» 125	»
5. Ένας	με 45 γρ. » »	» 86	»
6. Πέντε	με 40 γρ. » »	έλαβαν 734:30	»
7. Ένας («ντεσπεντζήρης») <sup>22</sup>	με 36 γρ. » »	έλαβε 772	»
8. Ένας	με 35 γρ. » »	» 182	»
9. Δύο	με 30 γρ. » »	έλαβαν 258:20	»
10. Ένας	με 25 γρ. » »	έλαβε 139:30	»
11. Ένας	με 24 γρ. » »	» 68:32	»
12. Ένας <sup>23</sup>	με 10 γρ. » »	»	;

19. Όλοι όσοι εργάστηκαν στην κατασκευή αυτού του καραβιού, όπως και του καραβιού του 1848, έχουν καταγραφεί ονομαστικώς: για όσους εργάστηκαν «με το μήνα», έχει καταγραφεί και η συμφωνία που έχει γίνει για το ύψος της αμοιβής, καθώς και το χρονικό διάστημα που απασχολήθηκαν και το συνολικό ποσό που εισέπραξαν. Η αντιγραφή των ονομάτων τους δεν έχει καμιά ιστοριογραφική χρησιμότητα: αυτό όμως που ενδιαφέρει να ξέρουμε είναι ότι οι απλοί εργάτες, οι ανειδίκευτοι ας πούμε —ειδικευμένοι όμως στις ναυπηγικές εργασίες—, ήταν ντόπιοι οθωμανοί, «αράπηδες» λέγεται κάπου, ενώ οι ειδικευμένοι, οι κάθε κατηγορίας τεχνίτες, ήταν Έλληνες της Κωνσταντινούπολης.

20. Ως προς αυτό η κατηγορία «εργατικά» στην ποσοστιαία σχέση που είδαμε πιο πάνω είναι ελλειμματική: χωρίς αμφιβολία, ανάλογα «ελλείμματα» υπάρχουν και αλλού.

21. Λεγόταν Κωσταντής και διαδέχτηκε τον προηγούμενο που λεγόταν Λούκας.

22. Ήταν ο υπεύθυνος για την τροφοδοσία του πλοίου: βλ. Α. Ι. Τζαμτζής, «Ναυτικοί, καράβια και λιμάνια», *Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)*, Αθήνα, Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, 1972, σ. 61.

23. «Γιώργης, το παιδί το μικρό».

13. Δύο;<sup>24</sup> με αποκοπή έλαβαν 100 γρόσια

Το χειρόγραφο έχει διασώσει και τα δεδομένα κάποιων ταξιδιών αυτού του καραβιού· κάτι που επιτρέπει να πλησιάσουμε το ζήτημα των αποδόσεων και, επομένως, των αποσβέσεων. Προηγουμένως όμως αξίζει να δούμε τον τρόπο διανομής ενός μέρους των κερδών· μας τον λέει το χειρόγραφο μας: «εμείς οι κάτωθε σημειωμένοι είμεθα με μερδικό· Παντελής Τραμουντάνας

Νικόλαος Παντελή

Γεώργης Παντελή

Κανελάκης Σαΐνη

Ανάργυρος αδελφός μου».

Τέσσερις λοιπόν που συνδέονται μεταξύ τους με συγγένεια πρώτου βαθμού και ένας που δε γνωρίζουμε για ποιο λόγο, ο Κανελάκης Σαχίνης, όπως επικράτησε να λέγεται, είναι αυτοί που συμμετείχαν με μερίδιο στις αποδόσεις της εμπορικής δραστηριότητας του καραβιού<sup>25</sup>.

Το πρώτο ταξίδι έγινε προς Κωνσταντινούπολη και Ταϊγάνι<sup>26</sup>, με πρώτο σταθμό τα «Αμπελάκια»<sup>27</sup> της Ρωσίας, όπου το πλοίο βρισκόταν στις 17 Ιουνίου 1819 και όπου χρειάστηκε να υποβληθεί σε κάποιους ελέγχους και σε κάποια έξοδα: 7 γρόσια «βίζιτα του ιατρού» και 68:20 γρόσια στους αξιωματούχους του αγκυροβολίου. Την καραντίνα την έκανε στο Ταϊγάνι· αυτή κόστισε 140 γρόσια<sup>28</sup>. Εκεί έγιναν και οι αναγκαίες προμήθειες για τη συνέχεια του ταξιδιού: κρέας, βούτυρο, κρασί, ρούμι, παξιμάδι· συνολική δαπάνη, 1.390 γρόσια. Το σύνολο των εξόδων σε Αμπελάκι και Ταϊγάνι άγγιξε τα 2.000 γρόσια.

24. Στο χειρόγραφο διαβάζουμε τα εξής: «νεοφερμένοι άνθρωποι, μαιμιτζήδες, εις Σινώπη εις τους 1819, Μαρτίου 26· ήλθαν μαζί μου με συμφωνία από πενήντα γρόσια έως να πλέξομε το καράβι».

25. Ας σημειωθεί εδώ ότι το ζήτημα των όρων και προϋποθέσεων που έκαναν άλλοι να έχουν από τα κέρδη μερίδιο και άλλα ποσοστά, καθώς και το ζήτημα των σχέσεων εργασίας όλων με το καράβι (μερίδιο, ποσοστά, αποκοπή, μισθός, ημερομίσθιο) δεν έχουν ακόμη ερευνηθεί πλήρως και δεν υπάρχουν, γι' αυτό, επαρκείς απαντήσεις· κυρίως επειδή δεν έχουν έως τώρα βοηθήσει οι πηγές.

26. Προηγουμένως είχε προσληφθεί «κολαούζος», πλοηγός, ένας έμπειρος ναυτικός δηλαδή που οδήγούσε το καράβι στο σωστό δρόμο· ήταν ο «καπετάν Ηλίας Βαλιανός»: «εσυμφώνησα να έλθει κολαούζος έως την Πόλη, γρόσια πεντακόσια· εάν μείνει εις Ταϊγάνι, τα μισά». Πρβλ. και Α. Ι. Τζαμτζής, *ό.π.*

27. Είναι το Αμπελάκι, ένας όρμος, σπουδαίο αγκυροβόλιο καταφυγής, στην είσοδο του πορθμού του Κερτς· στη θέση του αρχαίου Νυμφαίου.

28. Είναι ενδιαφέρον που πληροφορούμαστε ότι αμοιβή δε χρειαζόταν μόνον για το γιατρό που επισκεπτόταν το καράβι ή για το δραγουμάνο των εκεί υπηρεσιών, αλλά και για το γραμματικό που καθέναν τους είχε μαζί του.

Εκεί, στο Ταϊγάνι, το καράβι αγόρασε το πρώτο του φορτίο· 8.500 κοιλά σιτάρι (= 191.250 οκάδες ή 244.800 σημερινά κιλά), που κόστισαν 35.385 γρόσια. Το συνολικό κεφάλαιο του φορτίου (σερμαγιά) που είχε σχηματιστεί και που καταναλώθηκε ήταν, σύμφωνα με τους υπολογισμούς του ίδιου του καπετάνιου, που ήταν βέβαια ο Παντελής Τραμουντάνας, 39.467 γρόσια, κάτι που σημαίνει τα έξοδα του ταξιδιού από το Αμπελάκι έως την Κωνσταντινούπολη και χωρίς σ' αυτά να συμπεριλαμβάνεται η αμοιβή της εργασίας ανήλθαν σε 12% επί της αξίας του εμπορεύματος.

Το κεφάλαιο του φορτίου εξασφαλίστηκε στο μεγαλύτερό του μέρος με δανεισμό· στις 17 Αυγούστου 1819 έχει καταγραφεί δάνειο από τον «μισέ Στρατή Σπάρταλη», στο Ταϊγάνι· το ύψος του ήταν 28.900 γρόσια (17.000 ρούβλια προς 68 παράδες)<sup>29</sup>· το δάνειο έπρεπε να επιστραφεί στην Κωνσταντινούπολη, στον εμπορικό οίκο «Μαυροκορδάτος και Σία». Στο σχηματισμό της σερμαγιάς συνέβαλαν επίσης, ο Νικολής Σπάρταλης, γιος του «μισέ Στρατή», με 425 γρόσια, ο Ανάργυρος Τραμουντάνας, αδελφός του Παντελή, με 2.807 γρόσια, ο Νικόλας Τραμουντάνας, γιος του Παντελή, με 229 γρόσια και ο ίδιος ο Παντελής με 65 γρόσια· εντούτοις, όλα αυτά συμποσούνται σε 32.426 γρόσια και δυστυχώς δεν αναφέρεται πώς εξασφαλίστηκαν τα υπόλοιπα μέχρι τα 39.467.

Δεν έχει όμως καταγραφεί ούτε η πώληση του εμπορεύματος· έχει μόνον καταγραφεί η εξόφληση των δανείων: αυτή δεν έγινε στην Κωνσταντινούπολη, όπως είχε συμφωνηθεί, αλλά στην Ύδρα· εκεί, ο Παντελής Τραμουντάνας παρέδωσε «του κυρ Λάζαρου Κουντουριώτη διά λογαριασμόν των κυρίων Μαυροκορδάτων» 30.557 γρόσια, το ακριβές ποσό δηλαδή με το οποίο εξοφλούνταν δύο ομολογίες. Εκτός από την επιχειρηματική σχέση, Στρατής Σπάρταλης στο Ταϊγάνι — Εμπορικός οίκος Μαυροκορδάτος και Σία στην Κωνσταντινούπολη — εμπορικός οίκος Λάζαρος Κουντουριώτης στην Ύδρα, που τώρα την πληροφορούμαστε και παρουσιάζει ευρύτερο ενδιαφέρον λόγω των γνωστών μεταγενέστερων συμμαχιών, πληροφορούμαστε και κάτι άλλο ενδιαφέρον: για τα 28.900 γρόσια που ήταν το δάνειο αποδόθηκαν 30.557 γρόσια, δηλαδή 5,73% παραπάνω· ανάλογα, ο Νικολής Σπάρταλης έλαβε 500 γρόσια, για τα 425 που είχε δώσει, δηλαδή 17,64% παραπάνω. Επιπλέον όμως, πάνω στο νέο ποσό, τα 30.557 γρόσια, υπολογίστηκε και καταβλήθηκε τόκος 4% (1.222:11 γρόσια) και το τελικό ποσό έγινε 31.779:11 γρόσια, μια αύξηση δηλαδή του αρχικού ποσού κατά 10% για κάπου 4 μήνες.

Μπορούμε να παρακολουθήσουμε από την αρχή: το καράβι, μολονότι πούλησε το εμπόρευσμά του στην Κωνσταντινούπολη, δεν εξόφλησε το δάνειο που είχε συνάψει, παρά το ανατόκισε, προφανώς για να αγοράσει νέο εμπόρευμα, και έτσι ο καπετάνιος Παντελής Τραμουντάνας υπέγραψε δύο ομολογίες με το ποσό

29. Βλ. τους πίνακες με τις τιμές στο Παράρτημα.

χρέους που είχε διαμορφωθεί μετά το συνυπολογισμό του τόκου 5,73% (σύμφωνα με το χρόνο που το δάνειο είχε διανύσει) και με τη συμφωνία η εξόφληση να γίνει στην Ύδρα, μέσω του Λάζαρου Κουντουριώτη<sup>30</sup> όπως είδαμε, στο νέο ποσό έπρεπε να προστεθεί τόκος 4%<sup>30</sup>. Το κέρδος του πρώτου αυτού ταξιδιού δεν το ξέρουμε· μαθαίνουμε μόνον ότι κάθε μερίδιο έλαβε κέρδος 150 γρόσια<sup>31</sup>.

Στις 16 Οκτωβρίου 1819 το καράβι βρισκόταν στην Ύδρα, όπου έκανε εκκαθάριση του παρθενικού του ταξιδιού· αυτά που είπαμε λίγο πριν. Οι προετοιμασίες για το επόμενο ταξίδι, που προορισμός του είχε αρχικά προγραμματιστεί να είναι η Σμύρνη, αλλά κατέληξε να είναι το Ταϊγάνι («Ταϊγανόκι») το λέει τώρα το χειρόγραφο), άρχισαν στις 28 Δεκεμβρίου· γι' αυτό το ταξίδι το χειρόγραφο μας δίνει πληρέστερο λογαριασμό, χωρίς βέβαια να λείπουν οι κάποιες ασάφειες, που καταλήγει να είναι κανόνας, και που δυσχεραίνουν τον ακριβή υπολογισμό κόστους και απόδοσης. Τα έξοδα που έγιναν για αγορές ενόψει του ταξιδιού στην Ύδρα και κατά τη διάρκειά του σε άλλα λιμάνια<sup>32</sup> είναι τα εξής:

Τρόφιμα	2.134 γρόσια	60,06%
Ποτά (αλκοόλ)	224 »	6,30%
Άλλα <sup>33</sup>	1.195 »	33,63%
Σύνολο	3.553 γρόσια	

Η εκκαθάριση αυτού του ταξιδιού είναι πολύ ενδιαφέρουσα: το καράβι είχε ναυλωθεί για να μεταφέρει κρασί από την Κύμη άγνωστο πού· ο ναύλος είχε οριστεί στα 8.100 γρόσια, από τα οποία αφαιρέθηκε το σύνολο των εξόδων του

30. Η εξόφληση έγινε σε διάφορα ξένα νομίσματα, σύμφωνα με τις ισοτιμίες που διαμορφώνονταν στην Ύδρα: «κατά το εδώ κάμβιον». Ότι η Ύδρα ήταν κέντρο διαμόρφωσης νομισματικών ισοτιμιών με ακτίνα δράσης μια αρκετά ευρεία περιοχή μας είναι γνωστό· αυτό που δεν έχουμε ακόμη κατορθώσει να υπολογίσουμε είναι το ύψος του κέρδους που προέκυπτε από το «παιχνίδι» των ισοτιμιών· μας χρειάζονται λεπτομερέστερες περιγραφές.

31. «2 μερδικά Ανάργυρος αδελφός μου, έλαβε γρόσια 300

1 μερδικό Αντώνης Χούντα Κλόκα, έλαβε γρόσια 150

2 μερδικά Νικόλαος υιός μου, έλαβε γρόσια 300

1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> μερδικό Γεώργιος υιός μου, έλαβε γρόσια 225».

Ο Αντώνης Χούντα Κλόκα έχει αντικαταστήσει τον Κανελλάκη Σαχίνη, που είδαμε πιο πάνω.

32. Η σειρά καταγραφής των εξόδων στο χειρόγραφο δε μας βοηθάει να αντιληφθούμε πώς διαμορφώθηκε το δρομολόγιο του πλοίου· η αναφορά σε ένα («πόρτο Ολυβέρ») μας οδηγεί να υποθέσουμε δύο εκδοχές: ή Ύδρα, Αλιβέρι (όπου το «πόρτο Ολυβέρ» γίνεται δεκτό ως «Στ' Αλιβέρου», όπως έλεγαν παλιότερα το Αλιβέρι), Κύμη, Σκύρος, Σμύρνη, Κωνσταντινούπολη, Αμπελάκι, Ταϊγάνι· ή Ύδρα, Κύμη, Σκύρος, Σμύρνη, Κόλπος Γέρας (Λέσβος, που παλιότερα λεγόταν Πόρτο Ολιβιέρι), Κωνσταντινούπολη, Αμπελάκι, Ταϊγάνι. Τα έξοδα που αναφέρονται εδώ είναι μόνον για το ταξίδι πηγαίμου» («αντάρει»).

33. Αυτά είναι κυρίως έξοδα για αγορά σκευών και επισκευή τους, αγορά διαφόρων εργαλείων και ειδών φωτισμού και θέρμανσης και για διεκπεραίωση διοικητικών διαδικασιών.

ταξιδιού που ήταν 7.153 γρόσια, ώστε έμειναν 847 γρόσια «μαξούλια του καραβιού»: το σύνολο των εξόδων του ταξιδιού προκύπτει αφού στο ποσό των 3.553 προστεθούν 888 γρόσια που είναι τόκος 25% και τα εργατικά. Ο τόκος αυτός, που δεν πρέπει να αντιπροσωπεύει την απόδοση περισσότερο από 5 μηνών, υπολογιζόταν στο ποσό που είπαμε και όχι και στις αμοιβές του πληρώματος, κάτι που σημαίνει ότι τα μέλη του πληρώματος έλαβαν την αμοιβή τους στο τέλος του ναυλωμένου ταξιδιού και αφού το καράβι είχε εισπράξει το σύνολο του ναύλου. Επομένως, γι' αυτό το σύντομο ταξίδι —στη Σμύρνη ή στην Κωνσταντινούπολη πρέπει να ξεφόρτωσαν το κρασί—, ημερών ίσως, το καράβι κέρδισε συνολικά 1.735 γρόσια, που αν τα υπολογίσουμε στα 3.553, το μόνο ποσό που είχε δαπανηθεί εκ των προτέρων, αντιπροσωπεύουν 48,83%.

Όσο το καράβι βρισκόταν στη Σμύρνη ο καπετάνιος του, ο Παντελής Τραμουντάνας δηλαδή, δανείστηκε 7.000 γρόσια από τρία άτομα<sup>34</sup> με 25% τόκο, με συμφωνία να τα επιστρέψει, δηλαδή να επιστρέψει 8.750 γρόσια, στην Κωνσταντινούπολη, όπου θα στάθμευε επιστρέφοντας από το Ταϊγάνι και προφανώς θα πουλούσε το εμπόρευμα που θα είχε αγοράσει εκεί· η συμφωνία αυτή τηρήθηκε χωρίς μετατροπή.

Στο Ταϊγάνι το καράβι φόρτωσε σιτάρι· η σχετική καταγραφή, που είναι της 11ης Αυγούστου 1820, κάνει λόγο για 1.418 ψάθες (= 8.508 κοιλιά Κωνσταντινούπολης = 191.430 οκάδες = 245.000 σημερινά κιλά) που κόστισαν, συνολικά<sup>35</sup>, 28.935:28 ρούβλια· αυτό το ποσό το δανείστηκε επιτόπου με 64 παράδες το ρούβλι: 46.293 γρόσια<sup>36</sup>· σ' αυτά προστίθενται 1.500 γρόσια «το κόστος της παντιέρας», της ρωσικής προφανώς, οπότε έχουμε 47.793 γρόσια.

Το φορτίο πουλήθηκε στην Κωνσταντινούπολη, σε διάφορους εμπόρους και διάφορες τιμές, ανάλογα με την ποιότητα και την κατάστασή του ύστερα από το ταξίδι. Πουλήθηκαν 8.358 κοιλιά Κωνσταντινούπολης, που απέδωσαν 56.833 γρόσια· μετά την αφαίρεση διαφόρων εξόδων, που το σημαντικότερο ήταν η

34. Αυτά είναι: ο «μισέ Τζωρτζής Τουμενής» (4.000 γρόσια), ο «Χατζηπαναγιώτης Μουνδάνιαλης» (2.000 γρόσια) και ο «κυρ Γιαννάκης Ροδίτης» (1.000 γρόσια). Αξίζει όμως να σημειωθεί, προκειμένου να εγγραφεί στις πρακτικές του εμπορίου και των επιχειρήσεων, ότι προηγουμένως, όσο το καράβι βρισκόταν στην Κύμη, ο Παντελής Τραμουντάνας δάνεισε στον «πραγματευτή του κυρ Δημήτρη Κωσταντάκη, Κουμιώτη» 2.200 γρόσια· στον ίδιον άφησε «φόντα», δηλαδή κεφάλαιο για την αγορά εμπορεύματος σε κάθε ευκαιρία, 1.100 γρόσια και «πήρε πάνω του» 500 γρόσια που ο «πραγματευτής του» χρωστούσε σε κάποιον Σταμάτη· «φόντα», τέλος, 800 γρόσια, άφησε και σε έναν άλλον έμπορο, τον «κυρ Γεώργη Αυλωνίτη και υιούς».

35. Στο ποσό αυτό συμπεριλαμβάνονται και τα έξοδα, εκτός από τα τρόφιμα, που είναι μικρά: 1.641 ρούβλια ή 2.626 γρόσια.

36. Πέρα από τα «παιγνίδια» των ισοτιμιών, τα οποία επισημάναμε και πιο πάνω, πρέπει να λάβουμε υπόψη και τη λειτουργία του χρήματος ως απλού εμπορεύματος, από την οποία μπορούσε να προκύψουν υψηλά κέρδη — και ζημιές, αντίστοιχα.

«κουμεισίονε», η προμήθεια δηλαδή του μεσίτη, προς 2% (1.124 γρόσια), απέμειναν 54.472 γρόσια, δηλαδή ένα καθαρό κέρδος από 6.679 γρόσια (54.472 – 47.793) ή σχεδόν 14% επί του συνολικού κόστους αγοράς. Ας μη μας διαφύγει ότι το ταξίδι ήταν σύντομο: Ταϊγάνι - Κωνσταντινούπολη. Αυτό το κέρδος επιμερίστηκε ως εξής: 3.678 γρόσια οι «συνδρόφοι» και 3.001 «μαξούλια του καραβιού»<sup>37</sup>.

Στην Κωνσταντινούπολη το καράβι ναυλώθηκε «δια να βάλωμεν ένα χαρέμι του αγά πασάδι από τ' Ανάπλι»· ο ναύλος ήταν 4.000 γρόσια: 2.095 γρόσια έξοδα και 1.905 γρόσια καθαρό κέρδος του καραβιού· το ταξίδι πρέπει να άρχισε στο τέλος Νοεμβρίου 1820, δε δηλώνεται όμως ο τελικός προορισμός του.

Από ένα νέο ταξίδι, που άρχισε στις 4 Μαρτίου 1821 με προορισμό τη Σμύρνη<sup>38</sup>, έχουμε καταγεγραμμένα μόνον τα έξοδα, αλλά, ευτυχώς, και τις αμοιβές του πληρώματος αυτή τη φορά. Μολονότι ο κατάλογος των προμηθειών δεν πρέπει να είναι πλήρης, η ποσοστιαία σχέση ανάμεσα στις κατηγορίες εξόδων παρουσιάζει την εξής εικόνα:

Εργατικά	719 γρόσια,	47,87%
Τρόφιμα	441 »	29,36%
Ποτά (αλκοόλ)	122 »	8,12%
Άλλα	220 »	14,65%
Σύνολο	1.502 γρόσια	

Η ιστορία του καραβιού δεν έχει καταγραφεί ολόκληρη· τελευταίο σημειωμένο ταξίδι είναι αυτό για τη Σύρο, την πρώτη Απριλίου 1823: «σημειώνω τις μονέδες όπου σέρνω μαζί μου εις την Σύρα· 1823, Απριλίου α', Ύδρα»<sup>39</sup>.

Τα ταξίδια που μας απασχόλησαν εδώ δεν είναι όλα όσα είναι σημειωμένα στο κατάστιχο ότι έκανε το καράβι· για όσα δεν αναφέρονται δεν έχει καταγραφεί κανένας λογαριασμός.

Το καράβι του 1848, «Η ζωοδόχος πηγγή», ήταν μεγαλύτερο· είχε μήκος 27 πήχες. Η ναυπήγησή του έγινε σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα, από τις 5 Αυγούστου έως τις 2 Δεκεμβρίου 1848· οι προετοιμασίες όμως (αγορά ξυ-

37. Ένα από τα μεγάλα ερωτήματα της έρευνας εξακολουθεί να είναι πώς διαχωριζόταν το εμπορικό από το εφοπλιστικό κέρδος, από τη στιγμή που το ελληνικό καράβι της εποχής έκανε το ίδιο εμπόριο, δηλαδή έκαναν με το πλοίο τους εμπόριο οι ιδιοκτήτες του· τα ποσά που μας δίδονται εδώ ίσως ανοίγουν μια πρώτη δίοδο προς τη λύση του προβλήματος. Αν είναι έτσι, τότε το «συνδρόφοι» πρέπει να το εννοήσουμε ως «μέτοχοι του φορτίου».

38. Στις 25 Μαρτίου το καράβι ήταν στη Σμύρνη και στις 20 Απριλίου το βρισκόμαστε πάλι πίσω στην Ύδρα.

39. Πρόκειται για δέκα ειδών νομίσματα που η συνολική αξία τους ήταν 6.669:35 γρόσια.

λείας κλπ.) είχαν αρχίσει στις 7 Μαρτίου. Μία και μόνη αναφορά, (τη 3 Ιουλίου ήλθεν ο αδελφός μου Ανάργυρος από Ύδραν), μας υποδεικνύει ως υπεύθυνο της ναυπήγησης και αυτού του καραβιού, επομένως, κατά τις γνωστές πρακτικές, και καπετάνιο του και συνιδιοκτήτη τον Παντελή Τραμουντάνα· εκτός βέβαια από το γεγονός ότι και αυτό το καράβι έχει καταγραφεί στο ίδιο κατάστιχο με το προηγούμενο. Τα ονόματα των άλλων συμπλοικωτητών δεν έχουν καταγραφεί· δεν πρέπει πάντως να αποκλείσουμε πλοιοκτήτες να ήταν μόνον τα δύο αδέρφια, Παντελής και Ανάργυρος. Ο τόπος όπου έγινε η ναυπήγηση δεν έχει καταγραφεί πουθενά· το όνομα όμως του πρωτομάστορα το ξέρουμε: Κουφουδάκης. Ίσως να πρόκειται για ναυπηγείο της Σύρου.<sup>40</sup>

Μολονότι ο τρόπος καταγραφής των εξόδων κατασκευής δε διευκολύνει όσο θα επιθυμούσε —και θα περίμενε— κανείς<sup>41</sup>, ας επιχειρήσουμε να υπολογίσουμε την ποσοστιαία σχέση των κατηγοριών που τα συνθέτουν:

1. Εργατικά		23.278 δραχμές <sup>42</sup>
2. Ναυπηγική ξυλεία	12.318	} 14.389 δραχμές <sup>43</sup>
μεταφορικά και τελωνείο	2.071	
3. Άλλα υλικά κατασκευής <sup>44</sup>		} 28.997 δραχμές <sup>45</sup>
και διάφορα	27.310	
μεταφορικά και τελωνείο	1.687	
Σύνολο		66.664 δραχμές <sup>46</sup>

40. Εικείνα τα χρόνια υπήρχαν εκεί δύο χιώτες ναυπηγοί: Σταματής και Ζαννής Κουφοδάκης: Ι. Τραυλός - Α. Κόκκου, *Ερμούπολη*, Αθήνα 1980, σ. 37.

41. Όπως είδαμε στην αρχή, η καταγραφή των πληροφοριών για το πλοίο («Η ζωοδόχος πηγή») έχει καταλάβει τα πρώτα 16 φύλλα του χειρογράφου· το συνολικό κόστος και τα επιμέρους σύνολα έχουν καταγραφεί στο 6ο φύλλο· στα προηγούμενα και τα επόμενα φύλλα βρίσκουμε αναλυτικά τα έξοδα. Η καταγραφή δεν έχει γίνει ούτε με τάξη (τη συνέχεια του φ. 2 τη βρίσκουμε στο φ. 13), ούτε με μεγάλη σαφήνεια, κάτι που δυσχεραίνει την ταξινόμηση των πληροφοριών.

42. Αναλύεται σε ημερομίσθια, αμοιβές με το μήνα και ένα μικρό ποσό (233 δραχμές) για κεράσματα.

43. Στο χειρόγραφο ως κόστος της ναυπηγικής ξυλείας έχει εγγραφεί το συνολικό ποσό των 14.930 δραχμών· σε αυτό όμως συμπεριλαμβάνονται και 541 δραχμές αμοιβές εργατών, οι οποίες έχουν εδώ συμπεριληφθεί στα «εργατικά».

44. Είναι κυρίως καρφιά, σχοινιά και πανιά. Πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι, όταν έρχεται κανείς σε επαφή με τέτοιου είδους καταγραφές μένει άναυδος από το μεγάλο αριθμό καρφιών (ξύλινων και μεταλλικών) που ήταν απαραίτητος στην κατασκευή ενός πλοίου· πρόκειται για πολλές χιλιάδες.

45. Και από εδώ 2.614 δραχμές έχουν μεταφερθεί στα «εργατικά» (βλ. σημ. 43).

46. Το συνολικό κόστος των δικών μου υπολογισμών είναι υψηλότερο κατά 2.328 δραχμές (3,62%) από αυτό του χειρογράφου που είναι 64.336 δραχμές. Η διαφορά πρέπει να



Μπορούμε τώρα να υπολογίσουμε την ποσοστιαία σύνθεση του κόστους κατασκευής αυτού του καραβιού: τα «εργατικά» αντιπροσωπεύουν το 34,92% του συνολικού κόστους και τα υλικά κατασκευής, μαζί με τα έξοδα μεταφοράς και τελωνείου και τα «διάφορα» το 65,08%· σ' αυτό το δεύτερο ποσοστό η ναυπηγική ξυλεία αντιπροσωπεύει το 21,58%. Η μόνη ουσιαστική διαφορά από το καράβι της Σινώπης είναι το ποσοστό κόστους της ναυπηγικής ξυλείας: εκεί αντιπροσωπεύει το 35,85%, ένα ποσοστό που σχηματίζεται σε βάρος των «άλλων» υλικών. Δύο υποθέσεις μπορούμε να κάνουμε: ή ένα πλοίο 27 πήχων απαιτεί δυσανάλογα πολύ περισσότερα «άλλα» υλικά κατασκευής (καρφιά, σκονινιά, πανιά κλπ.) από ένα πλοίο 23 πήχων ή η ξυλεία του πλοίου της Σινώπης ήταν πολύ ακριβότερη (την ποιότητα της ξυλείας δεν την γνωρίζουμε ούτε στη μία, ούτε στην άλλη περίπτωση): ο συνδυασμός των δύο δεν πρέπει να αποκλειστεί.

Στα «διάφορα» που δεν αντιπροσωπεύουν παρά το 1,57% του συνόλου, συμπεριλαμβάνεται και το ενοίκιο που καταβλήθηκε στο ναυπηγείο<sup>47</sup>: είναι 310 δραχμές, δηλαδή το 0,46% του συνολικού κόστους, και, αν επιμεριστεί στους πέντε μήνες διάρκειας της νευπήγησης, μοιάζει ακόμη πιο μηδαμινό: 62 δραχμές το μήνα. Πρέπει, τέλος, να σημειώσουμε, για να έχει πλήρως διευκρινιστεί το περιεχόμενο των εξόδων, ότι δεν έχουν καταγραφεί έξοδα εξοπλισμού (σκευή, έπιπλα κ.λπ.), ούτε έξοδα φαγητού των εργατών, εκτός από 100, όλες κι όλες, δραχμές για ψωμί.

Αυτό που πρέπει να μας απασχολήσει ιδιαίτερος, όσο το επιτρέπουν οι πληροφορίες από το χειρόγραφο, είναι η αμοιβή της εργασίας, σε συνδυασμό με τις ειδικότητες που ήταν απαραίτητες στην κατασκευή του πλοίου. Ο γενικός μέσος όρος που προκύπτει ως τιμή ημερομισθίου είναι 4,25 δραχμές: η τιμή αυτή μοιάζει ελαφρά χαμηλότερη από αυτήν της Σινώπης: σε σταθερές τιμές, εννοείται: όχι μόνο αυτό, αλλά εδώ, στο καράβι του 1848, η ψαλίδα από το χαμηλότερο στο υψηλότερο ημερομίσθιο είναι πολύ πιο κλειστή: από μία έως οκτώ δραχμές: την αξία της παρατήρησης δε μειώνει το ότι δεν έχουμε συνυπολογίσει τη βοηθητική εργασία παιδιών που αμείφθηκαν με ημερομίσθιο κάτω από μία δραχμή.

Οι αμοιβές με το μήνα δεν προσφέρονται παρά σε ελάχιστες περιπτώ-

---

οφείλεται σε λανθασμένους υπολογισμούς του καταγραφέα, τους οποίους όμως δεν ανακάλυψα, ή σε κάποιες ακατανόητες εγγραφές που τις ενόησα λανθασμένα: η διαφορά πάντως είναι πολύ μικρή για να αλλοιώσει τη γενική εικόνα.

47. Άλλη πληροφορία τέτοιου είδους δεν είχαμε έως τώρα: στο χειρόγραφο δε λέγεται σε ποιον καταβλήθηκε το ενοίκιο. Έτσι, η χρησιμότητα της μοναδικής αυτής πληροφορίας καταλήγει να είναι περιορισμένη, αφού, επιπλέον, δε γνωρίζουμε ούτε τον τόπο όπου ναυπηγήθηκε το καράβι: ασφαλώς, υπήρχαν ναυπηγεία φθηνότερα και ακριβότερα.

σεις<sup>48</sup> για να κατανοήσουμε το σύστημα, ειδικότητα - χρόνος απασχόλησης - αμοιβή: για μερικούς, που αναφέρονται ονομαστικώς, προκύπτει ημερομίσθιο ακόμη και κάτω από μία δραχμή. Κάνει όμως εντύπωση ο μεγάλος αριθμός των προσώπων που εργάστηκαν: 142 αναφέρονται ονομαστικώς και είναι που έχουν καταγραφεί ως «εργάτες» η με την ειδικότητά τους, «καλαφάτης» για παράδειγμα<sup>49</sup>.

Για το πρώτο της ταξίδι «Η ζωοδόχος πηγή» πρέπει να ξεκίνησε στο τέλος Φεβρουαρίου 1849· τη σύνθεση της πλοιοκτησίας δε μας την πληροφορεί το κατάστιχο, όπως είπαμε. Στο πρώτο αυτό ταξίδι, το φορτίο συγκροτήθηκε από εμπόρευμα και από σερμαγιά σε χρήμα· η σχετική σημείωση στο χειρόγραφο μας δίνει μια καλή ιδέα για το συνολικό κόστος του ταξιδιού· καμία όμως πληροφορία δε βρίσκεται για την απόδοσή του:

1. Σερμαγιά σε χρήμα από θαλασσοδάνεια προς 2,25% το μήνα <sup>50</sup>	29.623	δραχμές ή 56,97%
2. Εμπόρευμα (καφές, ζάχαρη, σίδερα) <sup>51</sup> και μεταφορικά έως το πλοίο	19.145,60	» » 36,82%
3. Μισθοί και φαγητό ναυτών	3.230,52	» » 6,21%
Σύνολο	<hr/> 51.999,12 δραχμές	

Το ενδιαφέρον σε αυτήν την ποσοστιαία σχέση δε βρίσκεται αλλού από το ποσοστό που αντιπροσωπεύει η δαπάνη για τους ναύτες: το 6,21%, που δε γίνεται παρά 6,62%, αν δεν το υπολογίσουμε επί του συνόλου του κόστους αλλά επί του αθροίσματος χρήμα εμπόρευμα, είναι ένα πολύ χαμηλό λειτουργικό κόστος, μολονότι δε γνωρίζουμε τον τόπο αναχώρησης και προορισμού του καραβιού, δηλαδή την κατά προσέγγιση διάρκεια του ταξιδιού.

Η τελευταία σελίδα του χειρογράφου από αυτές που είναι για το καράβι «Η ζωοδόχος πηγή», εκτός από τιμές ξένων νομισμάτων που περιέχει, μας

48. Αυτός «που έβγαλε τον κερεστέν» πληρώθηκε βέβαια με το μήνα και η συνολική αμοιβή του, 534 δραχμές για έξι μήνες, μας δίνει ένα ημερομίσθιο περίπου 3 δραχμών.

49. Στο πλοίο της Σινώπης έχουμε επίσης ονομαστικές καταγραφές· επειδή όμως μοιάζει να αναφέρονται με το μικρό τους όνομα, είναι αδύνατο να τους απαριθμήσουμε.

50. Μερικοί από τους δανειστές είναι γνωστά ονόματα του επιχειρηματικού κόσμου της εποχής: Θεόδωρος Ροδοκανάκης, Ευμορφόπουλος, Ανδρέας Μάνθος, Στέφανος Γαλάτης, Κωστής Γαλάτης.

51. Καφές προς 1,10 έως 1,18 δραχμές η οκά	= 13.445,66 δραχμές
Ζάχαρη προς 1,18 δραχμές η οκά, 2.663 οκάδες	= 3.110,90 »
Σίδερα προς 13 δραχμές το καντάρι, 194 καντάρια	= 2.523 »

Σύνολο 19.079,56 δραχμές

Οπότε, προκύπτει ότι η μεταφορά όλων αυτών έως το καράβι κόστισε 70,04 δραχμές.

είναι πολύ χρήσιμη και γιατί αναφέρεται στην απόδοση ενός άλλου ταξιδιού<sup>52</sup>. Σύμφωνα λοιπόν με τη σχετική περιγραφή, ένα ταξίδι με εμπόρευμα αξίας 41.786,75 δραχμών απέδωσε 49.906,75 δραχμές, δηλαδή 19,43% περισσότερα· τίποτε όμως περισσότερο δεν έχει καταγραφεί· ούτε η διάρκεια του ταξιδιού, ούτε το είδος του εμπορεύματος, ούτε οι αμοιβές και το κόστος διατροφής του πληρώματος· γι' αυτό το τελευταίο μόνον μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε το προηγούμενο παράδειγμα.

52. Η καταγραφή έχει δύο μέρη: πρώτα χρήματα που κάποιοι έστειλαν και κατόπιν «διά όσα χρήματα ελάβομεν από το κάρικον». Τα ξένα νομίσματα που αναφέρονται εδώ και οι τιμές τους είναι τα εξής:

κολονάτο, 6,13 δραχμές	πεντόφραγκο, 5,65 δραχμές
γαλλικό, 6,65 »	φράγκο, 1,11 »
ρεγγίνας, 5,82 »	λίρα, 0,94 »

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### Πίνακες τιμών

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 1

##### Τιμές αγαθών

Αγαθό	Χρονολογία	Τιμή	Τόπος	Παρατηρήσεις
Αλάτι	1818	4,4 παράδες/οκά	Σινώπη	
	1819	4,4 » »	»	
Άλειμμα	1819	2:09 γρόσια/οκά	Σμύρνη	
Αλεύρι	1818	16 παράδες/οκά	Σινώπη	
Βούτυρο	1819	3 γρόσια/οκά	»	
Ελιές	1820	21 παράδες/οκά	Κύμη	
	1821	30 » »	Σμύρνη	

<i>Αγαθό</i>	<i>Χρονολογία</i>	<i>Τιμή</i>	<i>Τόπος</i>	<i>Παρατηρήσεις</i>
Ζάχαρη	1819	5 γρόσια/οκά	Σινώπη	
Καπνός	1819	1:20 » »	Ύδρα	Δύο διαφορετικές
	1819	3:20 » »	»	ποιότητες
Κεράσια	1819 (Ιούνιος)	8 παράδες/οκά	Σινώπη	
Κρασί	1819 (Μάιος)	26 » »	»	
	1819	21 » »	»	
	1819 (Ιούνιος)	26 » »	Ταϊγάνι	Αγορά μιας οκάς
	1819	11 » »	Σμύρνη	Αγορά 160 οκάδων
Κρεμμύδια	1818	9 » »	Σινώπη	
Λάδι	1817	5 γρόσια/οκά	»	
	1818 (Ιούνιος)	3 » »	»	
	1819	3 » »	»	
	1819	2:20 » »	Σμύρνη	
	1820	2:04 » »	Σκύρος	
Ξύδι	1819	10 παράδες/οκά	Σινώπη	
Παξιμάδι	1821	34,34 γρ./καντάρι	Ύδρα	
Παπούτσια	1817	5 γρόσια/ζευγάρι	Κων/πολη	Ανδρικά
Σιτάρι	1819	8 παράδες/οκά	Ύδρα	
	1819	10,6 » »	»	
	1819	8,9 » »	»	
Τυρί	1819	1:20 γρόσια/οκά	Σινώπη	
	1820	1:15 » »	Σκύρος	
	1820	1 » »	Ταϊγάνι	
Φασόλια	1818	12 παράδες/οκά	Σινώπη	
	1819 (Μάιος)	» »	»	
	1819	8 » »	»	
Φέσια	1818	5 γρόσια/ένα	»	
Ψωμί	1819	16 γρόσια/καντάρι	»	
	1819	14 » »	Κων/πολη	
	1820	22 » »	Αμπελάκι	
	1820	15 » »	»	Από άλλον
	1820	25 παράδες/οκά	»	έμπορο

## ΠΙΝΑΚΑΣ 2

## Τιμές ξένων νομισμάτων\*

Νόμισμα	Έτος	Τιμή μονάδας σε γρόσια	Τόπος	Παρατηρήσεις
Βενέτικο	1823 (Απρίλιος)	18:20	Ύδρα	
Κολονάτο	1819	6:30	»	
	1819	7:20	Κων/πολη	
	1820	7:20	Ταϊγάνι	
	1823 (Απρίλιος)	8:10	Ύδρα	
Μαχμουτιές	1819	25	»	
	1823 (Απρίλιος)	26	»	
Μισίρι	1823 (Απρίλιος)	7:20	»	
Μπεσλίκι	1818	5	Σινώπη	
	1819	5	Ύδρα	
	1820	5	Ταϊγάνι	
	1823 (Απρίλιος)	5:10	Ύδρα	
Ολλανδέζικο	1823 (Απρίλιος)	18	»	
Πολίτικο	1823 (Απρίλιος)	8:20	»	
Πορτογέζικο	1819	56	»	
Ρούβλι	1818	1:20	Σινώπη	
	1819	1:20	Ύδρα	
	1819	1:20	Ταϊγάνι	
	1819	1:28	»	
	1820	1:20	»	
	1820	1:24	»	
Ρουμπιές	1818	2:30	Σινώπη	
	1819	2:30	»	
	1819	2:31	Ύδρα	
	1819	2:30	»	
	1820	2:30	Κων/πολη	
	1823 (Απρίλιος)	3	Ύδρα	
Σπανιόλιχο φλουρί	1819	100	»	
Φουντούκλι	1823 (Απρίλιος)	11:20	»	

\* Οι ονομασίες των ξένων νομισμάτων έχουν μεταφερθεί εδώ όπως ακριβώς είναι στο χειρόγραφο· μόνο που έχουν γίνει όλα στον ενικό αριθμό. Για τα νομίσματα που κυκλοφορούσαν στην Οθωμανική Αυτοκρατορία και τις τιμές τους βλ. τώρα τη μελέτη της Ευτυχίας Λιάτα, *Φλωρία δεκατέσσερα στένον γρόσια σαράντα η κυκλοφορία των νομισμάτων στον ελληνικό χώρο, 15ος-19ος αι.*, Αθήνα, Κ.Ν.Ε./Ε.Ι.Ε., 1996.