

ΓΙΩΡΓΟΣ Ε. ΡΟΔΟΛΑΚΗΣ

“...δίδει εἰς ναῦλον τὴν πολάκα του ἡ Καλὴ Ἑλπίς”.

Μία ναύλωση, δύο σημαίες, τρία ναυλοσύμφωνα
(Ἵδρα, 3-6-1807)*

Μία ναύλωση, που συμφωνείται στην Ἵδρα το 1807, αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας. Οι πολύ ενδιαφέρουσες ιδιοτυπίες που παρουσιάζει, ιδιαίτερα όσον αφορά το περιεχόμενο των εγγράφων που σχετίζονται με αυτή (τα οποία και δημοσιεύονται στο παράρτημα), την καθιστούν σχεδόν μοναδική.

Η ναύλωση συμφωνείται και –πιθανόν– πραγματοποιείται σε εποχή ανασφάλειας, λόγω του ρωσοτουρκικού πολέμου του 1806-1807. Κατά τον Ιούνιο του 1807 (στις 3 Ιουνίου συντάσσεται το ναυλοσύμφωνο) συνεχίζονται ακόμα οι εχθροπραξίες του πολέμου, που άρχισε το Δεκέμβριο του προηγούμενου έτους 1806, αλλά η κατάσταση είναι ρευστή. Στην Ἵδρα, μεγάλη μερίδα των κατοίκων της και πολλοί από τους πιο σπουδαίους προύχοντες έχουν ταχθεί με το μέρος των Ρώσων, ενώ ο Διοικητής Βούλγαρης έχει εγκαταλείψει προσωρινά το νησί και έχει καταφύγει στην Αθήνα¹. Μοίρα ρωσικού στόλου με το ναύαρχο Δημήτριο Σινιάβιν

* Ανακοίνωση στην Ε' Συνάντηση Ιστορικών του Δικαίου, Κομοτηνή, 19-20 Οκτωβρίου 2001.

1. Α. Λιγνός, *Ιστορία της Νήσου Ἵδρας*, Αθήνα 1946, 1 (στη συνέχεια: *Ιστορία*), 60-67· βλ. επίσης Γ. Δ. Κριεζή, *Ιστορία της νήσου Ἵδρας προ της (ελληνικής) επανάστασεως του 1821*, Πάτρα 1860, 118 επ. Ο χαρακτηρισμός ως “αποστασία” από τους Λιγνό και Κριεζή της ουσιαστικά επαναστατικής συμμετοχής της Ἵδρας στον πόλεμο με την πλευρά των Ρώσων και ενεργητικά μάλιστα με αρκετά πλοία (τουλάχιστον πέντε), υποβαθμίζει τη σημασία των πρὶν το 1821 αγώνων για την απελευθέρωση από τον τουρκικό ζυγό. Παρά τις όποιες σκοπιμότητες που μπορεί να επικαλεστεί κανείς, το τυχόν άκαιρο τέτοιων κινημάτων και την πληρωμή με το αίμα των υπόδουλων των “αποστασιών” τους, σημασία έχει η εμμονή στην απελευθέρωση από τους Τούρκους.



βρίσκεται στο Αιγαίο, ναυμαχεί με τον τούρκικο στόλο, επανειλημμένα περνάει από την Ύδρα –ξαναπερνάει για τελευταία φορά στις 27 Αυγούστου 1807– και στη συνέχεια οι Ρώσοι εγκαταλείπουν το Αιγαίο και τους συμμάχους τους στη μοίρα τους και κατευθύνονται στο Ιόνιο².

Το ιστορικό της ναύλωσης έχει ως εξής: Το πρωινό της 3ης Ιουνίου του 1807 (προς τας ώρας της αυγής τέσσαρας) ο εκναυλωτής καπετάν Γκίκας Νικολάου³, πλοιοκτήτης της πολάκας “η Καλή Ελπίς”⁴, που ήταν

2. Α. Λιγνός, *Ιστορία*, ό.π., 63. Β. Σφυρόερας, *Τα ελληνικά πληρώματα του τουρκικού στόλου*, Αθήνα 1968, 68. R. C. Anderson, *Naval Wars in the Levant*, Λίβερπουλ 1952, 438-439.

3. Ο καπετάν Γκίκας Νικολάου, συναντιέται στα έγγραφα και ως Γκίκας Νικόλα ή Γκίκας Νικολάου Σερφιώτη. Η παλαιότερη αναφορά του ονόματός του που γνωρίζουμε βρίσκεται σε έγγραφο της Κοινότητας Ύδρας, από 14 Αυγούστου 1798, προς το μεγάλο δραγουμάνο του “βασιλικού στόλου” Αλέξανδρο Σούτζο, στο οποίο περιέχεται κατάλογος των πλοίων και πλοιοκτητών του νησιού και ανάμεσά τους και ο Γκίκας Νικολάου. Βλ. “*Αρχείον της Κοινότητος Ύδρας, δημοσιευόμενον υπό Α. Λιγνού*”, Πειραιάς 1921-1932, 1-16 (στη συνέχεια: ΑΚΥ), 1, 153-155. Σε αναφορά πάλι, από 14 Ιουλίου 1806, προς το μεγάλο δραγουμάνο, στην οποία περιέχεται κατάλογος των ραγιαδικών караβιών του νησιού, ο Νικόλας Γκίκας (πατέρας του πιθανόν), ως συμπλοιοκτήτης, αναφέρει πλοίαρχο και συμπλοιοκτήτη το Γκίκα Νικόλα Σερφιώτη (ΑΚΥ, 2, 392-396). Σε κατάλογο επίσης, από 19 Ιουλίου 1806, αναγράφεται (με αύξοντα αριθμό 28) ο Γκίκας Νικόλα ως πλοίαρχος (ρεΐσης) πλοίου χωρητικότητας 5.600 κοιλών (ΑΚΥ, 2, 404), ενώ παρακάτω σε άλλο κατάλογο του Ιουλίου 1806, με τον ίδιο αριθμό 28 αναφέρεται ως Γκίκας Νικόλα Σερφιώτη (ΑΚΥ, 2, 406). Ο ίδιος Γκίκας Νικόλα Σερφιώτη συμμετέχει στην επανάσταση και βρίσκεται στον Αργολικό κόλπο (Ναυπλιακόν κόλπον), στις 22 Νοεμβρίου 1822, από όπου και στέλνει αναφορά στους Προκρίτους του νησιού (ΑΚΥ, 8, 644). Η εμπορική του δραστηριότητα συνεχίζεται χωρίς διακοπή μέχρι τουλάχιστον τις παραμονές της επανάστασης του 1821. Στις θεωρήσεις λογαριασμών ταξιδιού από τους “προεστώτες”, που δημοσιεύονται στο ΑΚΥ, ο Γκίκας Νικόλα εμφανίζεται στις εξής: α) Θεώρηση λογαριασμού, στις 23 Νοεμβρίου 1814, για ένα ταξίδι πολάκας στην Ταραγώνα όπου πουλήθηκε φορτίο κουκιά (ΑΚΥ, 5, 443), β) Θεώρηση λογαριασμού, στις 21 Απριλίου 1815, για ένα φορτίο κουκιά (ΑΚΥ, 5, 448), γ) Θεώρηση λογαριασμού, στις 17 Μαρτίου 1816, για ένα ταξίδι πολάκας με φορτίο στάρι (ΑΚΥ, 5, 462), δ) Θεώρηση λογαριασμού, στις 27 Σεπτεμβρίου 1817, για ένα ταξίδι βριγαντίνου στη Νίτζα όπου πουλήθηκε φορτίο στάρι (ΑΚΥ, 5, 493), ε) Θεώρηση λογαριασμού (εδώ αναφέρεται ως Γκίκας Ν. Σερφιώτη), στις 18 Απριλίου 1818, για ένα ταξίδι βριγαντίνου στη Μαγιόρκα όπου πουλήθηκε φορτίο στάρι (ΑΚΥ, 6, 484), στ) Θεώρηση λογαριασμού, στις 19 Απριλίου 1819, για ένα ταξίδι βριγαντίνου στην Λισσαβώνα όπου πουλήθηκε φορτίο στάρι (ΑΚΥ, 6, 515), ζ) Θεώρηση λογαριασμού, στις 29 Δεκεμβρίου 1820, για ένα ταξίδι σκούνας (ΑΚΥ, 6, 545), και η) Θεώρηση λογαριασμού, στις 24 Φεβρουαρίου 1821, για ένα ταξίδι στην Τύνιδα όπου πουλήθηκε φορτίο στάρι (ΑΚΥ, 6, 549). Τέλος, σύμφωνα με “Κατάλογο των караβιών όπου έχουν να έβγωσι τα ηγεμονικά μπουγιουρουλδία”, του 1820, ο Γκίκας Νικολάου Σερφιώτης έχει πλοίο με 2 κατάρτια, 40 ανθρώπους και 8 κανόνια· βλ. Α. Λιγνός, *Ιστορία*, 115.

4. Η πολάκα “η Καλή Ελπίς” αναφέρεται με αυτό το όνομα μόνο στα έγγραφα.

αραγμένη στο λιμάνι της Ύδρας, συμφωνεί με το ναυλωτή Δημήτριο Αλβανάκη του (ποτέ) Σαράντου, έμπορο, υπήκοο της Επτανήσου πολιτείας, και του ναυλώνει (δίδει εις ναύλον) το εν λόγω πλοίο του για να μεταφέρει τυρί από την Ύδρα στην Τεργέστη.

Ι. Ένα από τα πιο ενδιαφέροντα σημεία της ναύλωσης αποτελεί το γεγονός ότι σώζονται τρία έγγραφα ναυλοσύμφωνα. Τα ναυλοσύμφωνα αυτά τα ονομάζουμε με τα διακριτικά σημεία Α, Β και Γ⁵. Σώζεται, ακόμα, ένα αντέγγραφο “αναιρετικόν γράμμα”, το οποίο ονομάζουμε Δ.

Μολονότι υπάρχουν διαφορές ανάμεσα στα τρία ναυλοσύμφωνα, που στη συνέχεια θα περιγραφούν λεπτομερώς, πολύ εύκολα διαπιστώνουμε ότι πρόκειται για την ίδια ναύλωση. Γιατί, οι συμβαλλόμενοι είναι τα ίδια πρόσωπα, ο τόπος και ο χρόνος που συνάπτεται η σύμβαση είναι ακριβώς ο ίδιος, το πλοίο αναμφίβολα είναι το ίδιο, μόνο η εθνικότητά του (η σημαία που φέρει) αλλάζει στο Β και οι όροι της σύμβασης σε γενικές γραμμές δε διαφέρουν· επιπλέον, εκείνος που τα έχει γράψει και τα υπογράφει είναι το ίδιο πρόσωπο, ο Καγκελλάριος Γεώργιος Τρίππος.

που σχετίζονται με τη ναύλωση που εξετάζουμε. Στο κατάλογο πλοίων, από 19 Ιουλίου 1806, που αναφέρθηκε παραπάνω (ΑΚΥ, 2, 404) ο Γκίκας Νικόλα είναι πλοίαρχος πλοίου με χωρητικότητα 5.600 κοιλών. Αν λάβουμε υπόψη μας ότι το ένα κοιλό είναι ίσο με 24 οκάδες και ότι το καντάρι περιέχει 44 οκάδες, τότε το πλοίο έχει χωρητικότητα 3054,5 καντάρια και συνεπώς 172 τόνους. Στις θεωρήσεις λογαριασμών των ετών 1814 και 1816 (ΑΚΥ, 5, 443 και 462 αντίστοιχα) το πλοίο αναφέρεται ότι είναι τύπου πολάκα, ενώ στους επόμενους λογαριασμούς των ετών 1817, 1818 και 1819 (ΑΚΥ, 5, 493, 6, 484 και 6, 515 αντίστοιχα) το πλοίο αναφέρεται ως βριγαντίνι. Μολονότι η διαφορά ανάμεσα σ’ αυτούς τους δύο τύπους εμπορικών πλοίων δεν είναι τόσο μεγάλη (οφείλεται κυρίως στο είδος των καταρτιών, που είναι μονοκόμματα στην πολάκα, που αποτελούνται από δύο ή τρία κομμάτια στο βριγαντίνι), πώς εξηγείται η σύγχυση και μάλιστα από ανθρώπους (τους Σύντυχους της Ύδρας) που κατά τεκμήριο κατέχουν τα ναυτικά; Αν βάλουμε κατά μέρος την επιπόλαιο ή κατά λάθος γραφή βριγαντίνι, η μόνη λογική εξήγηση που μπορεί να προτείνουμε στηρίζεται στις δύο βεβαιώσεις ναυπήγησης του Φεβρουαρίου 1820, που δημοσιεύονται στο Παράρτημα (έγγραφα αριθ. 4 και 5). Απ’ αυτές τις βεβαιώσεις διαπιστώνουμε ότι το δικάταρτο βριγαντίνι του Γκίκα Νικολάου Σερφιώτη του 1820, που έλαβε επίσης μέρος στον Αγώνα, ναυπηγήθηκε στις αρχές του 1820. Το άλλο, βριγαντίνι μεν, με την ίδια σημαία (ρωσεμπορικών) αλλά με ελαφρά παραλλαγμένο όνομα, αντί “Καλή Ελπίς” σε “Μόνη Ελπίς”, διά την παλαιότητά του ανεσχευάσθη. Η παλαιότητα μπορεί να ανατρέξει στο 1806, ενώ τίποτε δεν αποκλείει και άλλη ενδιάμεσα (πριν από το 1820) ανακατασκευή, ιδιαίτερα στα κατάρτια, οπότε η πολάκα έχει μετατραπεί και μοιάζει με βριγαντίνι.

5. Ο Δ. Γκόφας έχει δημοσιεύσει το Α· βλ. Δ. Χ. Γ κ ό φ α ς, *Η φόρτωσης επί του καταστρώματος*, Αθήνα 1965, 144-146. Το ναυλοσύμφωνο ξαναδημοσιεύεται από το πρωτότυπο.



Οι διαφορές ειδικότερα ανάμεσα στα έγγραφα είναι οι ακόλουθες:

Λαμβάνοντας ως βάση το συμφωνητικό Α, παρατηρούμε ότι το Β έχει ελάχιστες λεχτικές διαφορές απ' αυτό. Η μόνη σημαντική διαφορά τους είναι ότι η σημαία που φέρει το πλοίο στο Α είναι η “ρωσική πραγματευτάδικη” ενώ στο Β αναφέρεται ότι είναι η “παντιέρα της Ιερουσαλήμ”⁶. Από αυτή και μόνο τη διαφορά στην εθνικότητα του πλοίου αποδεικνύεται ότι το ένα από τα δύο ναυλοσύμφωνα (το Α ή το Β) είναι το σωστό ενώ το άλλο –για τους λόγους που εξηγούνται παρακάτω– αποτελεί το υποκατάστατό του, γνήσιο και τούτο. Στο Β επίσης παραλείπονται οι στίχοι του τέλους, όπου υπάρχουν η αναφορά ότι έγιναν τρία αντίγραφα (υπογραμμένα από τους συμβαλλομένους και με μαρτυρία από τους Σύντυχους), η χρονολογία, οι αυτόγραφες υπογραφές των συμβαλλομένων, η βεβαίωση και μαρτυρία από τους Σύντυχους και τέλος η αυτόγραφη υπογραφή του Καγκελλάριου.

Το συμφωνητικό Γ, έχει πολύ περισσότερες λεχτικές διαφορές από το Α. Παρουσιάζει επίσης μία μετάθεση όρου (του 5) και ο όρος 4 (η παραλλαγή που δίνει) σημειώνεται στο τέλος μετά τη χρονολογία και πριν από τις υπογραφές, με σημάδι παραπομπής (σταυρό). Στο Γ επίσης, στο τέλος, υπάρχει η αναφορά ότι έγιναν δύο (και όχι τρία) αντίγραφα υπογραμμένα από τους συμβαλλόμενους και με τη μαρτυρία από τους Σύντυχους και τελειώνει με τις αυτόγραφες υπογραφές των συμβαλλόμενων, δύο “επιστατών” ως μαρτύρων και όπως όλα με την υπογραφή του Καγκελλάριου. Το Γ επιπλέον, έχει και άλλες διαφορές πέρα από τις λεχτικές, όπως το φορτίο σ' αυτό είναι 650 περίπου καντάρια και όχι 700 περίπου, αναφέρεται ως λιμάνι φόρτωσης το Σοφικό (του Σαρωνικού κόλπου) και όχι το λιμάνι της Ύδρας, η προθεσμία, που πρέπει να δηλώσει ο ναυλωτής ένα από τα τρία λιμάνια προορισμού που επέλεξε (ως ελεύθερο από ναυτικό αποκλεισμό λόγω του πολέμου), ορίζεται “ευθύς όπου αριβάrouν εις Κορφούς” και όχι η δεύτερη μέρα. Η σημαία όμως και στο Γ και στο Α είναι η ρώσικη πραγματευτάδικη.

6. Η σημαία της Ιερουσαλήμ (πέντε κόκκινοι σταυροί, σε λευκό κάμπο, από τους οποίους ο ένας είναι μεγάλος και μέσα στις γωνίες του είναι τοποθετημένοι οι άλλοι τέσσερις, κατά πολύ μικρότεροι), υπήρξε η σημαία του ρωμαιοκαθολικού τάγματος των Φραγκισκανών μοναχών, φυλάκων των Αγίων τόπων. Κατά το 16ο αιώνα η εν λόγω σημαία αναγνωρίστηκε ως ουδέτερη και από τα Ευρωπαϊκά κράτη και από τους Οθωμανούς. Βλ. Nahum Shereshevsky, *Old Jerusalem Civil Ensign (1333-1921)*, 24 Jun. 1997 (πληροφορίες από το διαδίκτυο: www.crwflags.com/fotw/flags/il-jerus.html). Με αυτές τις προϋποθέσεις, δεδομένου ότι δεν αντιπροσώπευε κάποια κρατική υπόσταση έχοντας επιπλέον την υποστήριξη του Πάπα, φαίνεται ότι λειτούργησε κατά το 18ο και το 19ο αιώνα ως “σημαία ευκαιρίας”. Η σημαία αυτή χρησιμοποιήθηκε ευρύτατα από τους υπόδουλους.

Το συμφωνητικό Δ, το αναιρετικό γράμμα, περιέχει τη δήλωση του ναυλωτή που εξηγεί το λόγο που συντάχτηκε το Β, δηλαδή το ναυλοσύμφωνο με άλλη σημαία, της Ιερουσαλήμ. Παρατηρούμε ακόμα ότι στην αρχή και τελειώνοντας το κείμενό του, πρίν από τις υπογραφές, χρονολογείται μεν και αναγράφεται ο μήνας Ιούνιος, αλλά δεν φέρει ημερομηνία (υπάρχει ένα κενό στο σημείο που έπρεπε να είχε γραφτεί)· η ημερομηνία, όμως, η 3η Ιουνίου αναγράφεται στο τέλος, πρίν από τη σφραγίδα και την υπογραφή από τους Σύντυχους και από τον Καγκελάριο. Παρόλο που λείπει η ημερομηνία, αναφέρεται ότι έχει συνταχθεί μία ώρα νωρίτερα (προς τας ώρας τρεις της αυγής)! Τέλος, υπάρχει η αυτόγραφη υπογραφή του Γκίκα Νικολάου και η βεβαίωση-μαρτυρία από τους Σύντυχους. Έχει ακόμα σφραγίδα, το μόνο που είναι σφραγισμένο, ενώ τα ονόματα των Σύντυχων είναι διαφορετικά από αυτά του Γ⁷.

Συνεπώς, το εν λόγω αναιρετικό γράμμα (το Δ) νομιμοποιεί το Β, αφού ρητά αναφέρει την ύπαρξή του. Επεξηγεί επίσης το λόγο που συντάχτηκαν αυτά τα διπλά ναυλοσύμφωνα με την αναφορά διαφορετικών σημαιών αφού ρητά επίσης δηλώνεται ότι “αυτά όμως τά γράμματα όλα εστάθησαν και έγινον οικονομικά διά μόνην την υποψίαν και φόβον”: δηλαδή, επειδή οι εχθροπραξίες του ρωσο-τουρκικού πολέμου κατά τον Ιούνιο του 1807 συνεχίζονται ακόμα, συμφωνείται η χρήση, ανάλογα με την περίπτωση, της μίας από τις δύο σημαίες⁸.

Από όλα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω συμπεραίνουμε ότι το Γ υπήρ-

7. Οι Νικόλαος Οικονόμου και Γεώργης Χατζη-Γκιώνη, που υπογράφουν στο Δ, φέρονται ανάμεσα σ' αυτούς που διοίκησαν την Ύδρα (εκλογή 18/7/1807). Ο δεύτερος έχει επίσης εκλεγεί και προηγούμενα (εκλογή 17/12/1806), ενώ οι δύο που υπογράφουν ως “επιστάτες” στο Γ (οι Νικολός Κριεζή και Ιωάννης Ούγκρα), δεν αναφέρονται διόλου στους καταλόγους που δημοσιεύει ο Λιγνός. Βλ. Α. Λιγνός, *Ιστορία*, 215 (Παράρτημα. Οι διοίκησαντες την Ύδραν από το 1727 μέχρι το 1821).

8. Η χρήση από τους υπόδουλους, ανάλογα με την περίπτωση και ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια εμπόλεμων καταστάσεων, διπλών ναυτιλιακών πιστοποιητικών και ειδικά η χρησιμοποίηση δύο ή και περισσότερων σημαιών είναι πολύ συχνή και μαρτυρείται από όλους. Βλ. ενδεικτικά: Γ. Δ. Κριεζή, *ό.π.*, 28· Α. Α. Χατζηαναργύρου, *Τα Σπετσιώτικα – Συλλογή ιστορικών εγγράφων αφορώντων τα κατά την Ελληνικήν Επανάστασιν του 1821*, Πειραιάς 1925, 2, 116, όπου αναφέρει πως οι υπόδουλοι “... Προσέφευγον εξ ανάγκης μεν, εναλλάξ δε και προτροπάδην ούτως ειπείν, από το κράτος της Οθωμανικής σημαίας εις το της Ρωσικής και εκ ταύτης υπό την σκέπην της Ιεροσολυμαίας ...”· Δ. Γκόφας, *ό.π.*, 125 (σημ. 5) και 153-155 (παράρτημα αρ. 12), όπου, σε ναυλοσύμφωνο που δημοσιεύει από τη Σύρο (της 15 Ιανουαρίου 1814) υπόσχεται ο καπετάνιος να πληρώσει στον πραγματευτή 80 γρόσια “αν λάχει πως η περίπτωση χρειαστεί του πραγματευτή να βάλει ρούσικη παντιέρα” (από την οθωμανική που έφερε) στον πηγαισμό της Μαύρης Θάλασσας και πάλι, αν “δεν είναι βολετό να εβγάλει ο πραγματευτής την ρούσικη παντιέρα και θελήσει να περάσει με την ραγιαδική”, ότι έξοδα ακολουθήσουν θα είναι σε βάρος του.

ξε το “πρώτο” κείμενο που συντάχτηκε. Δεν μας παρέχει όμως καμία ένδειξη για να το θεωρήσουμε ως προσύμφωνο⁹. Από αυτό έγιναν δύο αντίγραφα (“παρόμοια” όπως αναφέρονται), δηλαδή το Α. Η ονομασία τους από τον ίδιο το γραφέα ως παρόμοια, και η σύμπτωση σε όλα της ημερομηνίας, ακόμα και της ώρας που συντάχτηκαν, το επιβεβαιώνει. Επιπλέον, θα αρκούσε και μόνο για να αποδείξει ότι το Α αποτελεί αντίγραφο η διαβεβαίωση σ’ αυτό “*ημείς οι Σύντυχοι ... βεβαιοποιούμεν και εμμαρτυρούμεν*”, στη θέση των αυτόγραφων υπογραφών τους που υπάρχουν στο Γ, που επικυρώνεται από την υπογραφή του Καγκελλάριου. Οι άλλες διαφορές, που διαπιστώσαμε ανάμεσα στο Γ και στο Α, δεν είναι ουσιαστικές και δεν πρέπει να οφείλονται σε τροποποιήσεις· πιθανόν να αποτελούν διευκρινιστικές προσθήκες. Άλλωστε, οι διαφορές ανάμεσα στο Α και στο Β δεν αλλάζουν τίποτε από την ουσία αυτών που έχουν συμφωνηθεί. Μεγάλη διαφορά φαίνεται να υπάρχει ανάμεσα στο κείμενο του 7ου όρου των Α και Β και σ’ αυτό του 5ου όρου του Γ. Μια πιο προσεχτική ανάγνωση και των δύο κειμένων μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι στο Α ο όρος είναι περισσότερο επεξεργασμένος λεχτικά, αλλά αυτά που έχουν συμφωνηθεί δεν αλλάζουν διόλου. Το κείμενο πάντως και στα δύο καλύπτεται από τις αυτόγραφες υπογραφές των συμβαλλομένων. Αντίφαση παρατηρείται στον αριθμό των αντιγράφων που έχουν γίνει, επειδή στο Α αναφέρονται τρία, ενώ στο Γ δύο. Η αντίφαση είναι φαινομενική, γιατί από το Γ πράγματι βγήκαν δύο αντίγραφα, αλλά αν συναριθμήσουμε σ’ αυτά τα δύο και το Γ έχουμε συνολικά τρία. Συνεπώς σωστά στο κείμενο του Α αναφέρονται τρία αντίγραφα.

Όσον αφορά το Β, παρόλο που φαίνεται ελλιπές στο τέλος του, εφόσον επιβεβαιώνεται κατά τρόπο κατηγορηματικό από το Δ, δεν υπάρχει αμφιβολία ούτε για το περιεχόμενό του ούτε για τη σκοπιμότητα της σύνταξής του.

Η ύπαρξη των τεσσάρων αυτών διαφορετικών συμφωνητικών, για μία και την αυτή ναύλωση, μας οδηγεί στην εξής διαπίστωση: Οι διαφορές, αν εξαιρέσουμε το θέμα των δύο σημαιών, που δικαιολογείται σαφώς από το Δ, δε φαίνεται να έχουν για την εποχή σημασία. Η σημερινή προσήλωση στο ακριβές κείμενο και η έννοια του “αντιπεφωνημένου” αντιγράφου φαίνεται να ήταν για τους Υδραίους άγνωστα¹⁰. Παρόμοιο φαι-

9. Ο Ι. Μανιατόπουλος δέχεται ότι συνήθως καταρτιζόταν το προσύμφωνο στην Καγκελαρία. Βλ. Ι. Μανιατόπουλος, *Το ναυτικόν δίκαιον της Ύδρας*, Αθήνα 1939, 55 και 132 (παράρτημα, αρ.15). Το ένα και μοναδικό προσύμφωνο που δημοσιεύει, ονομάζεται στο ίδιο το κείμενό του “*πρόχειρον*”. Τέτοια σημείωση δεν υπάρχει σε κανένα από τα τρία ναυλοσύμφωνα που ερευνώνται.

10. Δεν πρόκειται εδώ για το ερώτημα της “διπλωματικής” πρωτότυπο-αντίγραφο και ούτε είναι δυνατό να εφαρμοστούν στα κείμενά της Ύδρας οι σχετικοί κανόνες. Ο

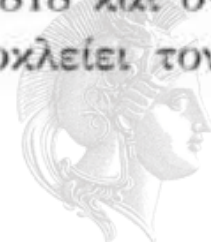
νόμμενο συναντάμε στο κείμενο της νομοθεσίας του 1818. Σε άλλες επί- της περιπτώσεις διαπιστώνουμε να τηρείται η ίδια ταχτική. Είναι εμφα- νέστατες οι λεχτικές διαφορές καθώς και η αλλαγή της σειράς πολλών άρθρων χωρίς κάποια λογική εξήγηση, που υπάρχουν ανάμεσα στους “Νόμους πολιτικούς και θαλασσοεμπορικούς” και τους “Θαλασσοεμπορι- κούς Νόμους”. Τα ερωτήματα που μας προκαλούν αυτές οι διαφορές εί- ναι ανεξήγητα. Επισημαίνεται ότι ο ίδιος πάλι Καγκελλάριος, ο Γεώργιος Τρίππος, έχει γράψει τα κείμενα των νόμων. Η μόνη εξήγηση που μπο- ρεί, κατά τη γνώμη μου, να δοθεί είναι εκείνη που προκύπτει από τα ναυλοσύμφωνα που ερευνάμε. Οι διαφορές, εφόσον δεν αλλάζουν το νόημα και συνεπώς εφόσον δεν το τροποποιούν, δεν έχουν (κατά την ε- ποχή εκείνη, στην Ύδρα) σημασία. Συνεπώς, η εν λόγω ναύλωση, όπως διατυπώνεται στα τρία ναυλοσύμφωνα που σώζονται, μπορεί να αποτε- λήσει, κατά τη γνώμη μου, ένα παράδειγμα και “οδηγό” για την εξήγηση του φαινομένου και για τη λύση παρόμοιων προβλημάτων.

II. Στην Ύδρα, διαπιστώνουμε ότι από τα προεπαναστατικά ναυλοσύμ- φωνα που έχουν σωθεί, ελάχιστα είναι εκείνα που ανάγονται στα χρόνια πριν το 1819¹¹. Αυτή η μέχρις ένα χρονικό σημείο (το 1819) σπανιότητα ναυλοσυμφώνων και η πληθώρα τους κατά την επόμενη περίοδο που παρα- τηρούνται, οφείλονται, κατά τη γνώμη μου, στους παρακάτω λόγους¹².

γραφέας, που σχεδόν πάντοτε ταυτίζεται με το συντάκτη του πρωτοτύπου, δεν κάνει λάθη αλλά, κατά τη γνώμη μου, γράφοντας λειτουργεί όπως στον προφορικό λόγο: Δηλαδή δεν δεσμεύεται από το κείμενο που έχει μπροστά του, όμως χρησιμοποιεί πα- ραπλήσιες εκφράσεις, χωρίς την πρόθεση να “τροποποιήσει” το κείμενό του και χωρίς να αλλοιώνει την ουσία.

11. Στο Ιστορικό Αρχείο Ύδρας εντοπίζουμε αυτά τα ναυλοσύμφωνα στην ομάδα “Λυτά δικαιοπρακτικά έγγραφα”. Βλ. Γ. Ε. Ρ ο δ ο λ ά κ η ς, “Ιστορικό Αρχείο Ύδρας, Απογραφικό διάγραμμα” (στη συνέχεια: Απογρ. Διαγρ.), Τετράδια Εργασίας του Κ.Ν.Ε./ Ε.Ι.Ε., 11 (1987), 195 (α/α 359)· βλ. επίσης, Κ. Α δ α μ ο π ο ύ λ ο υ - Π α ύ λ ο υ, Ιστορικό Αρχείο - Μουσείο Ύδρας (στη συνέχεια: ΙΑ-MY), Ύδρα 1997, 52 (Αρχειοθήκη 1: Λυτά έγγραφα και Κατάστιχα, Κιβώτια 47-50). Από αυτά έχουν δημο- σιευτεί τρία από τον Δ. Γκόφα (Δ. Χ. Γ κ ό φ α ς, ό.π., 144-146, Αριθμ.7-9) και τρία από το Ι. Μανιατόπουλο (Ι. Μ α ν ι α τ ό π ο υ λ ο ς, ό.π., 128-132, Αριθμός 13-15). Παραμένουν ανέκδοτα ένα του 1797 (5 Ιουλίου) και δύο του 1809 (12 Ιανουαρίου και 30 Απριλίου αντίστοιχα). Αντίθετα, συναντάμε πολύ περισσότερα που έχουν συντα- χτεί από το 1819 και μετέπειτα, μέχρι και τα τέλη του 1821, που βρίσκονται κυρίως σε Νοταριακούς Κώδικες. Βλ. Γ. Ε. Ρ ο δ ο λ ά κ η ς, Απογρ. Διαγρ., 192 (α/α 334-336), Κ. Α δ α μ ο π ο ύ λ ο υ - Π α ύ λ ο υ, ΙΑ-MY, 56 (N.4-6).

12. Δεν μπορεί να υποστηριχτεί ότι η αντίθεση αυτή οφείλεται σε τυχαίο γεγονός, δηλαδή στο ότι κατά τύχη σώθηκαν περισσότερα ναυλοσύμφωνα από το 1818 και ύ- στερα, επειδή εκτός των άλλων, η πολύ μεγάλη αριθμητική διαφορά αποκλείει τον παράγοντα τύχη.



Κατά πρώτο οι βασικές αρχές, πάνω στις οποίες είχε στηριχθεί το όλο οικοδόμημα της εμπορικής ναυτιλίας της Ύδρας, συνοψίζονται στο ότι ο πλοίαρχος, που ήταν και συμπλοιοκτήτης συνηθέστατα, “αγόραζε” τα αγαθά, τα μετέφερε και τα “εμπορευόταν”. Η “σερμαγιά”, δηλαδή το κεφάλαιο για το εμπόριο αυτό, σχηματιζόταν κατά κανόνα από ναυτικά δάνεια¹³. Τέλος, το πλοίο –η πλοιοκτησία για να ακριβολογήσουμε– ο πλοίαρχος και το πλήρωμα συγκροτούσαν τη “Συντροφία του πλοίου”, δηλαδή όλοι ήταν δεμένοι με μία σχέση που θα τη χαρακτηρίζαμε εταιρική, συμμετέχοντας όλοι με μερίδιο στα κέρδη του εμπορίου και επιμεριζόμενοι τις ζημιές.

Συνεπώς, η ναύλωση, σαν τρόπος εκμετάλλευσης του πλοίου, δεν συνέφερε οικονομικά, διότι επέφερε πολύ λιγότερα κέρδη, από αυτά που αποκομίζονταν από το εμπόριο για λογαριασμό της “Συντροφίας του πλοίου”¹⁴. Τα πάγια όμως έξοδα του καραβιού (δηλαδή η συντήρησή του, οι επισκευές, ο εφοδιασμός του με όπλα, με κανόνια, με πυρομαχικά και όλα τα σχετικά για την αντιμετώπιση των πειρατών και τέλος η τροφοδοσία του πολυμελούς πληρώματός του) δε διαφέρουν, είτε πρόκειται για ναύλωση είτε όχι και δεν ήταν δυνατό να μειωθούν. Τούτο δεν σημαίνει ότι η ναύλωση δεν χρησιμοποιόταν και παλαιότερα, σε περιορισμένη έστω κλίμακα, αλλά ότι η ναυτιλία της Ύδρας είχε προσαρμοστεί σε άλλους τρόπους εκμετάλλευσης, που συνέφεραν πολύ περισσότερο¹⁵.

Ο άλλος επίσης σπουδαίος λόγος, που οδήγησε τους Ύδραίους πλοιοκτήτες στην εκτεταμένη πια χρήση της ναύλωσης από ένα χρονικό σημείο και μετά, οφείλεται στην οικονομική κρίση, που μάστιζε τη ναυτιλία της Ύδρας, μετά το τέλος των Ναπολεόντιων πολέμων, έχοντας φτάσει στο αποκορύφωμά της στις παραμονές της Επανάστασης του 1821. Έτσι, τελειώνοντας η δεύτερη δεκαετία του 19ου αιώνα, οι Ύδραίοι δέχονται ακόμα και τη ναύλωση προκειμένου να κινήσουν τα καράβια τους και ενεργούν συνεπώς σαν απλοί μεταφορείς, πράγμα το οποίο μία δεκαετία πριν θα τους ήταν αδιανόητο¹⁶.

13. Γ. Ε. Ρ ο δ ο λ ά κ η ς, «Το “βλησίδι” και η “σερμαγιά” στο εμπόριο κατά τους μεταβυζαντινούς χρόνους», *Επετηρίς ΚΕΙΕΔ*, 33 (1997), 467.

14. Επισημαίνεται ακόμα ότι το πρόβλημα παρουσιάζονταν οξύτερο προκειμένου για τα πλοία μεγάλης χωρητικότητας. Βλ. ΑΚΥ, 6, 15, όπου σε έγγραφο, από 19 Φεβρουαρίου 1818, αξιωματούχου Τούρκου προς τους προεστούς της Ύδρας αναφέρεται ότι “...αναγκαιούν δύο καράβια μεγάλα έως δεκαπέντε χιλιάδων κοιλών πορτάδας ... Το πως τέτοια καράβια δεν εμβαίνουν υποκάτω εις ναύλον, με το να μη τους συμφέρει κατ’ ουδένα τρόπον, τούτο το γνωρίζομεν πολλά καλά ...”.

15. Ι. Μ α ν ι α τ ό π ο υ λ ο ς, ό.π., 38-39, Γ. Δ. Κ ρ ι ε ζ ή ς, ό. π., 123 επ.

16. Πολύ χαρακτηριστικά εκφράζεται τούτο σε έγγραφο των Προεστών, από 10 Μαρτίου 1809, προς το Διερμηνέα του στόλου: “... και αυτά τα καράβια, με χωρίς σερμαγιά, τί τα θέλομεν;” Βλ. Α.Κ.Υ., 3, 458.



III. Από το ναυλοσύμφωνο για το οποίο γίνεται λόγος (το “τριπλό” της 3-6-1807) και γενικότερα από τα άλλα υδραίικα που ανάγονται στις αρχές του 19ου αιώνα διαπιστώνουμε ότι έχει ήδη διαμορφωθεί στην Ύδρα ένα ελληνικό κείμενο ναυλοσυμφώνου πολύ εξελιγμένου τύπου¹⁷. Τα ναυλοσύμφωνα αυτά αποτελούν έναν έγγραφο τύπο σύμβασης, στον οποίο με λεπτομέρειες και σαφήνεια εκτίθενται όλοι οι όροι και οι συμφωνίες που αφορούν τη ναύλωση.

Στα κείμενα, αντίθετα, της νομοθεσίας της Ύδρας που μας είναι γνωστά δεν υπάρχουν ειδικές διατάξεις που να ρυθμίζουν τα σχετικά με τη ναύλωση. Σε μερικές μόνο διατάξεις, άσχετες με το θέμα μας, συναντιέται ο όρος ναύλωση και συγκεκριμένα: α) Στα “Θεσπίσματα” της 1ης Φεβρουαρίου 1804¹⁸ μόνο σε δύο άρθρα τους (τα 11 και 21), β) Στους κωδικοποιημένους νόμους και έθιμα της 1ης Μαΐου 1818, που αποκαλούμε “Νόμοι πολιτικοί και θαλασσοεμπορικοί”¹⁹, μόνο σε πέντε από τα 65 άρθρα τους (τα 43, 44, 45, 54 και 60), γ) στο κείμενο με την ίδια χρονολογία (1-5-1818) που αποκαλούμε “Θαλασσοεμπορικοί νόμοι”²⁰, μόνο σε τρία από τα 29 άρθρα τους (τα 8, 9 και 15) και δ) στο φορολογικό νόμο των πλοίων και των οικοδομών στις οποίες ασκείται επάγγελμα, της 21 Μαρτίου 1810²¹, αναφέρεται πάλι η ναύλωση σε τρία άρθρα (στα 2, 4 και 5).

Όλες αυτές τις περιπτώσεις, στις οποίες αναφέρεται η ναύλωση στα νομοθετικά κείμενα, δεν “θέτουν” δίκαιο της ναύλωσης αλλά ρυθμίζουν οικονομικά κυρίως θέματα σε περίπτωση που επακολουθήσει δεύτερη ναύλωση μετά από το τέλος του ταξιδιού και την πώληση του φορτίου, ενώ το καράβι βρίσκεται ξεφόρτωτο μακριά από την Ύδρα, σε άλλο τόπο (Ευρώπη, ή Ανατολή-Λεβάντε). Η δεύτερη ναύλωση έλυνε το πρόβλημα της επιστροφής χωρίς φορτίο και αποτελούσε έναν επιπλέον τρόπο

17. Μολονότι στις συμβάσεις αυτές χρησιμοποιούνται πολλοί ιταλικής προέλευσης νομικοί όροι δεν αναιρείται το γεγονός. Ναυλοσύμφωνα παρόμοιου τύπου κατ’ αυτή την εποχή είναι κοινά στο Αιγαίο. Βλ. ενδεικτικά Δ. Γκόφας, ό.π., 150-152, 153-155 (ναυλοσύμφωνα από τη Σύρο του 1812 και 1813 αντίστοιχα).

18. Α. Λιγνός, Ιστορία, 249-251. Ο Λιγνός ονομάζει τη νομοθεσία του 1804 “Ναυτεμπορικός νόμος”, ενώ σωστότερη ονομασία τους είναι, κατά τη γνώμη μου, “Θεσπίσματα”, όπως άλλωστε αυτοαποκαλούνται στο κείμενό τους.

19. ΑΚΥ, 6, 39-52 και Α. Λιγνός, Ιστορία, 257-267. Ο Λιγνός ονομάζει τη νομοθεσία του 1818 “Αστικός και Ναυτεμπορικός νόμος”, ενώ σωστότερη ονομασία τους είναι, κατά τη γνώμη μου, “Νόμοι πολιτικοί και θαλασσοεμπορικοί νόμοι”, όπως άλλωστε προκύπτει από το προοίμιό τους.

20. Α. Λιγνός, Ιστορία, 267-273, και Γ. Δ. Κριεζής, ό.π., 72-84. Ο Λιγνός τους ονομάζει “Επιτομή του Αστικού και Ναυτεμπορικού νόμου”, ενώ σωστότερη ονομασία τους είναι, κατά τη γνώμη μου, “Θαλασσοεμπορικοί νόμοι”.

21. Α. Λιγνός, Ιστορία, 253-255 και ΑΚΥ, 4, 18-20.



πλουτισμού. Στο φορολογικό νόμο του 1810, ο σκοπός των άρθρων του που αναφέρουν τη ναύλωση είναι να πατάξει τη φοροδιαφυγή από εικονικές ναυλώσεις, επειδή στη ναύλωση ο φόρος υπολογιζόταν διαφορετικά (μόνο πάνω στο ναύλο και όχι φόρος και στα καθαρά κέρδη και στους τόκους των κεφαλαίων) και ήταν συνεπώς κατά πολύ κατώτερος.

IV. Η ναύλωση καταρτίζεται συνηθέστατα εγγράφως²². Το έγγραφο ναυλοσύμφωνο συντάσσεται στην Καγκελλαρία, το υπογράφει ο Γραμματέας (Καγκελλάριος) και οι συμβαλλόμενοι. Οι Σύντυχοι (οι εκλεγμένοι προεστοί που μετά τον ερχομό του Βούλγαρη ως Διοικητή συνδιοικούν με εκείνον), είναι παρόντες συνήθως και οπωσδήποτε βεβαιώνουν και μαρτυρούν με την υπογραφή τους το γνήσιο.

Το ναυλοσύμφωνο συνήθως καταρτίζεται κατευθείαν στην Καγκελλαρία και υπογράφεται απ' όλους, όπως ειπώθηκε. Είναι όμως δυνατό να καταρτίζεται προσύμφωνο (επίσης στην Καγκελλαρία), του οποίου οι όροι δεν μπορούσαν να τροποποιηθούν²³. Από αυτό το ναυλοσύμφωνο που συντάχτηκε έτσι, το "πρώτο" κείμενο (όχι το προσύμφωνο), έβγαιναν τόσα αντίγραφα όσα τα συμβαλλόμενα μέρη -πράγμα το οποίο γραφόταν στο κείμενο του πρώτου. Το συμπέρασμα τούτο έρχεται ως λογική συνέπεια μετά από τις παρατηρήσεις που κάναμε πάνω στα τρία ναυλοσύμφωνα που ερευνώνται. Στα αντίγραφα αυτά, μπορεί να υπήρχαν αλλαγές στο κείμενο χωρίς να αλλοιώνονται τα συμφωνημένα και, εφόσον τα μέρη υπόγραφαν και τα αντίγραφα αυτά, με την υπογραφή τους κάλυπταν και νομιμοποιούσαν ακόμα και προσθήκες, όχι όμως ουσιώδεις²⁴.

Το "πρώτο" τούτο κείμενο παραμένει και φυλάγεται στην Καγκελλαρία²⁵. Από κάποιο χρονικό σημείο, οπωσδήποτε από το 1817 και ύστερα (γιατί από τότε σώζονται πηγές), εφαρμόζεται το σύστημα να (αντι)γράφονται με χρονολογική σειρά και σε ξεχωριστούς κώδικες τα συμφωνητι-

22. Ι. Μανιατόπουλος, ό.π., 53-54. Αυτή η προτίμηση στον έγγραφο τύπο συναντιέται από πολύ παλιά, στο βυζαντινό "Νόμο Ροδίων ναυτικό" (βλ. W. Ashburner, *Νόμος Ροδίων Ναυτικός, The Rhodian Sea-Law*, Οξφόρδη 1909, 1 επ.). Είναι γεγονός ότι η "ναύλωση", η πανάρχαια αυτή σύμβαση, έχει λάβει στο Βυζάντιο μια εντελώς ξεχωριστή μορφή και έχει πια διαμορφωθεί σε ιδιαίτερη "σύμβαση", πέρα από τη μίσθωση, στην οποία την είχαν υπαγάγει οι Ρωμαίοι.

23. Μανιατόπουλος, ό.π., 55.

24. Καμία από όλες τις διαφορές ανάμεσα στα ναυλοσύμφωνα Α, Β και Γ δεν φτάνει στο σημείο να τη θεωρήσουμε ως ουσιώδη. Ζήτημα γεννιέται, κατά πόσο είναι δυνατό να προστεθούν τροποποιήσεις που έχουν ουσιώδη σημασία και αν η προσθήκη αυτή νομιμοποιόταν με την υπογραφή των μερών.

25. βλ. ναυλοσύμφωνο του 1812, όπου αναγράφεται: "έγινον τρία παρόμοια ... το μεν εν παρετέθη τη κοινή ταύτη Καγκελλαρία, τα δε δύο εδόθησαν ανά μέρους ...". Δ. Γκόφας, ό.π., 148.

κά και να φυλάγονται στην Καγκελλαρία. Στην αρχή ίσως ξεκίνησε το σύστημα όχι συστηματικά αλλά γρήγορα ξεχωρίστηκαν ομάδες και κατηγορίες συμφωνητικών με καθαρά ειδολογικά κριτήρια²⁶.

Στο ναυλοσύμφωνο, ακόμα, περιγράφονται με λεπτομέρεια τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του εκναυλωτή και του ναυλωτή και οι συνέπειες της αθέτησης των υποχρεώσεων αυτών.

V. Εξετάζοντας ειδικά τους όρους και τις συμφωνίες της ναύλωσης έχουμε να παρατηρήσουμε ότι είναι πολλοί και ενδιαφέροντες. Από τη μελέτη τους αποδεικνύεται ότι οι συμβαλλόμενοι γνωρίζουν πολύ καλά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που συνδέονται με τη θαλάσσια μεταφορά και συνεπώς ότι συναλλάσσονται σε πεδίο απόλυτα γνωστό τους.

Οι ειδικότεροι όροι και συμφωνίες της ναύλωσης που ερευνάται έχουν ως εξής:

1) Η ναύλωση αφορά ένα και μόνο ταξίδι, από την Ύδρα στην Τεργέστη, με υποχρεωτική προσέγγιση στην Κέρκυρα.

2) Το φορτίο αποτελείται από τυρί, περίπου 700 καντάρια (όρος 2ος, στα Α, Β και Γ). Στο Γ, όπως ειπώθηκε, το φορτίο υπολογίζεται σε 650 περίπου καντάρια. Πρόκειται συνεπώς για μερική ναύλωση, αφού το πλοίο είχε πολύ μεγαλύτερη χωρητικότητα²⁷.

3) Ο εκναυλωτής έχει δικαίωμα να φορτώσει για λογαριασμό του, επίσης, 700 καντάρια τυρί ή και περισσότερο ή άλλο είδος και να το πουλήσει στο λιμάνι προορισμού, αφού πουληθεί πρώτα το τυρί του ναυλωτή (όροι 4ος και 5ος στα Α και Β, 8ος, §2 στο Γ).

4) Ο εκναυλωτής Γκίκας Νικολάου αναλαμβάνει τις εξής υποχρεώσεις:

α) Να παράσχει το πλοίο του ικανό προς πλεύση και με το αναγκαίο πλήρωμα “την οποίαν πολάκα του την υπόσχεται καλήν, αξίαν διά το παρόν ταξίδι, προβλεμένην και με αρκετούς ναύτας” (όρος 1ος, στα Α, Β και Γ).

β) Να φορτώσει το τυρί με το πλήρωμά του και με τη βάρκα του και

26. Στο Ιστορικό Αρχείο Ύδρας βρίσκουμε Κώδικες από το 1817 και μετά, που οι τίτλοι τους (όταν υπάρχουν) περιγράφουν τα περιεχόμενά τους. Συχνά όμως εμπεριέχονται και άλλου είδους συμφωνητικά που δεν αναγράφονται στον τίτλο· για παράδειγμα: “α’ Μαΐου 1817. Κόπια διαφόρων πωλητηρίων γραμμάτων και ετέρων”, “1819 Μαΐου. Κόπιες πωλητικών μικρών καϊχιών, κοντράτων αυτών και σιγούρων ομολογιών...”, το οποίο περιέχει από το φ. 26-42 σχεδόν αποκλειστικά ναυλοσύμφωνα των ετών 1819 και 1820, “Κόπια γραμμάτων οσπιτότοπων” κ.λπ. Βλ. Γ. Ε. Ρ ο δ ο λ ά κ η ς, Απογρ. Διαγρ., 192-193 (α/α 331- 340), Κ. Α δ α μ ο π ο ύ λ ο υ - Π α ύ λ ο υ, ΙΑ-ΜΥ, 56 (Ν.1-10).

27. Το πλοίο, όπως σημειώθηκε παραπάνω (ό.π. 4), έχει χωρητικότητα 5.600 κοιλών, που είναι ίσα με 3054,5 καντάρια ή 172 τόνους.

να γίνει καλή στοιβασία του φορτίου (όρος 3ος, στα Α, Β και Γ).

γ) Να φροντίζει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ώστε να γίνεται καλή συντήρηση του φορτίου, προσέχοντάς το όπως τα δικά του πράγματα. Αναλαμβάνει συνεπώς την ευθύνη με μέτρο μόνο την επιμέλεια που δείχνει συνήθως όταν πρόκειται για φορτίο που είναι δικό του (όρος 3ος, στα Α, Β και Γ).

δ) Να ξεκινήσει το ταξίδι του ευθύς μετά τη φόρτωση, αφού λάβει τα σχετικά ναυτιλιακά έγγραφα (όρος 6ος στα Α και Β, 4ος στο Γ).

ε) Να προσεγγίσει στην Κέρκυρα και να περιμένει τη δήλωση του ναυλωτή για το λιμάνι του προορισμού (όρος 7ος στα Α και Β, 5ος στο Γ).

στ) Ορίζονται ημέρες αναμονής και υπεραναμονής και για την φόρτωση και για την εκφόρτωση (όρος 8ος στα Α και Β, 6ος στο Γ).

5) Ο ναυλωτής Δημήτριος Αλβανάκης αναλαμβάνει τις εξής υποχρεώσεις:

α) Να πληρώσει το ναύλο (όρος 9ος στα Α και Β, 7ος στο Γ). Η πληρωμή του ναύλου θα γίνει σε τρέχον νόμισμα (μονέδαν ενεργητικήν), ή εις τάλλαρα Ισπανίας (δηλαδή το γνωστό ρεάλι), ή εις ρεγγίνας Αουστρίας (δηλαδή το ασημένιο τάλιρο Μαρίας Θηρεσίας), ή εις βενέτικα φλωριά (δηλαδή το χρυσό δουκάτο, κοινώς τσεκίνι)²⁸.

β) Αναλαμβάνει επίσης την υποχρέωση, τη δεύτερη μέρα της άφιξης του πλοίου στην Κέρκυρα (την ίδια μέρα της άφιξής του πλοίου, σύμφωνα με το Γ), να δηλώσει στον εκναυλωτή σε ποιο λιμάνι από τα τρία (Τεργέστη, Μεσσήνα, Μάλτα) πρέπει να κατευθυνθεί, το οποίο να είναι ελεύθερο από τον Ρωσοαγγλικό αποκλεισμό (όρος 7ος στα Α και Β, 5ος στο Γ). Η διαφορά ανάμεσα στα Α και Γ μπορεί να θεωρηθεί άραγε τροποποίηση όρου ή μήπως πρόκειται απλώς για προσαρμογή ώστε να καταστεί περισσότερο εφικτή η υποχρέωση; Διότι, είναι πολύ λογικό ότι θα χρειαστεί ένα εύλογο χρονικό διάστημα για να βεβαιωθεί ο ναυλωτής ποιο λιμάνι από τα τρία δεν είναι αποκλεισμένο.

6) Στο ναυλοσύμφωνο περιέχονται επίσης δύο συμφωνίες, που αξίζει να αναφερθούμε ειδικά σ' αυτές :

α) Συμφωνία για τον καταμερισμό των δαπανών που τυχόν θα γίνουν (όρος 10ος στα Α και Β). Τα έξοδα πάνω στο φορτίο που τυχόν θα προκύψουν τα επιμερίζονται ο ναυλωτής και ο εκναυλωτής ανάλογα με την ποσότητα που ανήκει στον καθένα, ενώ για τα έξοδα του πλοίου βαρύνεται η πλοιοκτησία.

Παρόμοιος όρος μπαίνει συχνά στα υδραίικα ναυλοσύμφωνα, αλλά ο τρόπος που καταμερίζονται τα έξοδα, επειδή εξαρτάται από τη συμφωνία

28. Ε. Δ. Λιότα, *Φλωρία δεκατέσσερα στένουν γρόσια σαράντα. Η κυκλοφορία των νομισμάτων στον βενετοκρατούμενο και τουρκοκρατούμενο ελληνικό χώρο, 15ος-19ος αι.* Αθήνα 1996, 152, 155, 130 αντίστοιχα.



των μερών, είναι διαφορετικός από ναυλοσύμφωνο σε ναυλοσύμφωνο²⁹.

Η συμφωνία δεν υπάρχει στο κείμενο του Γ και έχει προστεθεί ως τελευταίος όρος στα Α και Β. Βέβαια οφείλουμε να ομολογήσουμε ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση πρόκειται για όρο που επιβεβαιώνει τα αυτονόητα και δεν τροποποιεί στην ουσία τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων ούτε προς το ευνοϊκότερο ούτε προς το δυσμενέστερο.

β) Συμφωνία για τις συνέπειες από τη μονομερή παράβαση όρων του ναυλοσυμφώνου, κατά την οποία όποιος αθετήσει αυτά που έχουν συμφωνηθεί θα πληρώσει στον άλλο όλες τις ζημιές, τόκους και έξοδα, σύμφωνα με τους νόμους του εμπορικού διατάγματος (όρος 8ος, §1 στο Γ).

Παρόμοιος επίσης όρος, σε παραλλαγές που είναι διαφορετικές από ναυλοσύμφωνο σε ναυλοσύμφωνο, μπαίνει συχνά στα υδραίικα ναυλοσύμφωνα³⁰.

Αναρωτιόμαστε γιατί να παραλειφτεί από τα αντίγραφα Α και Β η εν λόγω συμφωνία και τέλος ποιοί είναι αυτοί οι νόμοι του εμπορικού διατάγματος; Η παράλειψη και τούτο του όρου-συμφωνίας δεν βρίσκει απάντηση που να ευσταθεί. Μόνο αν τον θεωρήσουμε και αυτόν όπως και τον προηγούμενο ως επιβεβαίωση των αυτονόητων, βρίσκουμε κάποια λογική στην απουσία του από τα αντίγραφα Α και Β. Το εμπορικό διάταγμα πιθανότατα είναι τα “Θεσπίσματα” του 1804, αν και στο κείμενο που είναι γνωστό δεν υπάρχει άρθρο σχετικά με την παράβαση όρων της σύμβασης. Την επίκλησή τους, έτσι που εκφράζεται γενικά, μόνο ως αόριστη παραπομπή “στο νόμο” μπορεί να την εκλάβουμε.

Παραμένουν συνεπώς αναπάντητα τα ερωτήματα που τέθηκαν για αυτές τις δύο συμφωνίες. Αν δεχτούμε, όπως αναπτύχτηκε παραπάνω, ότι το Γ υπήρξε το “πρώτο” που γράφτηκε και ότι τα Α και Β αποτελούν αντίγραφα επίσημα υπογραμμένα και επικυρωμένα, τότε η πρώτη συμφωνία ισχύει, ενώ η παράλειψη της δεύτερης από τα Α και Β νομιμοποιείται.

Από όλα όσα αναπτύχτηκαν παραπάνω και συγκεκριμένα από την ανυπαρξία ουσιαστικά ειδικών ρυθμίσεων στα γραφτά κείμενα της νομοθεσίας της Ύδρας, σε συνδυασμό με τα ναυλοσύμφωνα που σώζονται,

29. Βλ. ναυλοσύμφωνο, από 16-8-1807 (όρος η') και ναυλοσύμφωνο, από 16-8-1815 (όρος ζ'). Ι. Μανιατόπουλος, ό.π., 129 και 131 αντίστοιχα. Είναι αξιοσημείωτο ότι και στα δύο αυτά ναυλοσύμφωνα υπογράφει ο Καγκελλάριος Γ. Τρίππος.

30. Βλ. ναυλοσύμφωνο, της 11-8-1806 (όρος στ'), ναυλοσύμφωνο, από 16-8-1807 (όρος θ'), ναυλοσύμφωνο, από 16-8-1815 (τελευταίος όρος, μετά τον ι') και προσύμφωνο ναυλωτικού, από 4-9-1818 (όρος 6ος): στο τελευταίο τούτο προσύμφωνο γίνεται παραπομπή στους “κανόνες του εμπορικού συστήματος”. Ι. Μανιατόπουλος, ό.π., 127, 129, 131 και 132 αντίστοιχα.

προκύπτει αβίαστα το συμπέρασμα ότι έθιμικοί κανόνες ρυθμίζουν τη ναύλωση. Οι εθιμικοί αυτοί κανόνες είναι κατά βάση κοινοί στη Μεσόγειο και έχουν τις ρίζες τους, αναντίρρητα, στο βυζαντινορωμαϊκό δίκαιο. Η αναγωγή σ' αυτούς τους εθιμικούς κανόνες, που επαναλαμβάνεται σχεδόν πάντοτε όταν ερευνάται το ναυτικό δίκαιο της τουρκοκρατίας, μπορεί να καταλήγει σε κοινότυπη επωδό, όμως δεν ανατρέπει την αλήθεια. Άλλωστε, οι ναυτιλλόμενοι τους έχουν προσαρμόσει στις ειδικές και στις τοπικές ανάγκες τους και συνεπώς δεν απέχουμε από την πραγματικότητα, αν δεχτούμε αυτές τις έτσι διαμορφωμένες συνήθειες ως “εθνικοτοπικό δίκαιο”.