

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΜΟΝΗΣ ΠΑΤΜΟΥ

Μεταξύ των περιουσιακών στοιχείων που κατέχουν και εκμεταλλεύονται οι μοναστηριακές κοινότητες κατά τη βυζαντινή περίοδο καταλέγονται και πλοιά, διαφόρων ειδών και ποικίλης χωρητικότητας, τα οποία χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο για τη διαμετακόμιση και εμπορία προϊόντων που παράγονται στις μονές και πλεονάζουν και για τη μεταφορά στα μοναστήρια αγαθών έχουν φορολογικές απαλλαγές, **εξκουσίες**, κατά την ορολογία της εποχής, που πολλές φορές φθάνουν έως την πλήρη φορολογική ατέλεια. Ειδικότερα, τα πλοιά των μοναστηρίων απαλλάσσονται τόσο από τα βάρη και τέλη που επιβάλλονται σε πλοιά, κυρίστερα από τα οποία είναι το **ναύλον** και το **αντίναυλον**, δύπως και από τις αγγαρείες υπέρ του κράτους, όσο και από τους φόρους που επιβάλλονται στα μεταφερόμενα εμπορεύματα, πιο γνωστοί από τους οποίους είναι η **δεκατεία** ή **κομμέρκιον**. Απαλλάσσονται δύμας τα μοναστηριακά πλοιά και από τις όχι ευκαταφρόνητες καταβολές σε σειρά αξιωματούχων και λιμενικών ή τελωνειακών υπηρεσιών, κυριότερες από τις οποίες είναι η **συνήθεια** και το **κανίσθεια**.

Την πιο σημαντική πηγή για όλα τα θέματα που σχετίζονται με τα πλοιά των μοναστηρίων αποτελούν τα έγγραφα, τα οποία σώζονται στα αρχεία των μονών. Ειδικότερα δύμας τα έγγραφα της μονής του αγίου Ιωάννη Θεολόγου στην Πάτμο προσφέρονται κατεξοχήν για τη μελέτη των θεμάτων αυτών για περισσότερους λόγους. Αφενός, γιατί από το αρχείο της μονής έχουν εκδοθεί σε μια εξαιρετική έκδοση πάνω από τα μισά έγγραφα που σώζονται από τη βυζαντινή περίοδο και μάλιστα όλα τα αυτοκρατορικά και τα έγγραφα των δημόσιων λειτουργών αφετέρου, γιατί ανάμεσα στα έγγραφα της Πάτμου καταλέγονται τρεις πράξεις του σεκρέτου της θαλάσσης που έχουν το στοιχείο της μοναδικότητας, τόσο από άποψη περιεχομένου, αφού είναι τα μόνα έγγραφα που παρέχουν ειδήσεις για τη διαδικασία καταμετρήσεως και παραδόσεως πλοίου, όσο και από διπλωματική άποψη, αφού είναι τα μόνα έγγραφα του είδους αυτού που σώζονται από ολόκληρη τη βυζαντινή περίοδο. Πέρα από αυτά, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η μονή του Θεολόγου, κυρία ολόκληρης της Πάτμου, είναι ήδη από τη στιγμή της ιδρύσεώς της πλοιοκτήτρια, αφού και ο ιδρυτής της μοναχός Χριστόδουλος είχε στην κυριότητά του και κατέλιπε με τη διαθήκη του στη μονή τέσσερα πλοιά, από τα οποία μάλιστα τα δύο ήταν κατά το χρόνο συντάξεως της διαθήκης «πιστικευμένα».

I. Μ. Κονιδάρης

Αναπληρωτής Καθηγητής Πανεπιστημίου Αθηνών

II. Η μονή της Πάτμου ως πλοιοκτήτρια

Τα βυζαντινά έγγραφα της Πάτμου, τα οποία αναφέρονται στα πλοιά της μονής, είναι τόσο αυτοκρατορικά, και συγκεκριμένα τα έγγραφα με αριθμούς εκδόσεως 7, 8, 9, 11, 23, 24, 33, 36, 39, 40 και 41, όσο και δημόσιων λειτουργών, και συγκεκριμένα τα έγγραφα με αριθμούς εκδόσεως 56, 58, 59, 60 και 71. Με βάση τα έγγραφα αυτά η ιστορία της μονής Πάτμου ως πλοιοκτήτριας, που συνδέεται στενά με την ιστορία των φορολογικών παταλαγών της μονής, παρουσιάζεται σε πολύ γενικές γραμμές

ως εξής.

Ευθύς μετά την ίδρυση της ο αυτοκράτορας Αλέξιος Α' ο Κομνηνός παραχώρει στη μονή του 1088 με χρυσόβουλο το εξκουσία πλοίου χωρητικότητας 500 μοδίων. Το 1119 ο αυτοκράτορας Ιωάννης Β' ο Κομνηνός επικυρώνει με χρυσόβουλο στιγλίο του την εξκουσία που είχε παραχωρήσει ο πατέρας του και την επεκτείνει και στην καταβολή του αντινάυλου. Λίγες δεκατείες αργότερα, το 1186, ο Ισαάκιος Β' ο Άγγελος παραχώρει με χρυσόβουλο λόγῳ του εξκουσία σε τρία πλοιά της μονής, συνολικής χωρητικότητάς 1500 μοδίων, ταυτόχρονα δε απαλλάσσει τα

πλοιά της μονής και από το τέλος της δεκατείας. Με βάση το χρυσόβουλο αυτό το σέκρετον της θαλάσσης καταμετρά και παραδίνει το 1195 στη μονή ένα πλοίο χωρητικότητας 1500 μοδίων σε αντικατάσταση (των) τριών πλοίων που καταστράφηκαν. Το 1197 ο Αλέξιος Γ' ο Άγγελος επικυρώνει τις προγενέστερες δωρεές και παραχώρει στη μονή φορολογική ατέλεια για όλα ένα πλοίο χωρητικότητας 500 μοδίων, πέρα από το πλοίο των 1500 μοδίων που έχει ήδη τη μονή με βάση τα προγενέστερα χρυσόβουλα. Το νέο σκάφος παραδίνεται στη μονή με πράξη του σεκρέτου της θαλάσσης το

1199. Ακριβώς τέσσερα χρόνια αργότερα, το 1203, παρουσιάζει η μονή στο σέκρετον της θαλάσσης για καταμέτρηση και παράδοση νέο ιδιόκτητο πλοίο, χωρητικότητας 2.000 μοδιών, σε αντικατάσταση (των) δύο πλοίων της Ιστης χωρητικότητας που έχουν (και πάλι) καταστραφεί.

Μετά το 1204 η μονή εξακούσει να έχει πλοία, τα οποία φαίνεται να προσορμίζονται κατά κύριο λόγο σε λιμάνια της Κρήτης, που βρίσκεται κάτω από βενετική κατοχή, και των μικρασιατικών παραλίων του κράτους της Νικαίας. Τα έγγραφα, όμως, που σώζονται από την περίοδο αυτή δεν είναι ιδιαίτερα καταποιητικά και δεν αναφέρονται σε λεπτομέρειες, όπως στη χωρητικότητα του πλοίου, στην καταμέτρηση του κλπ. Ήταν γίνεται λόγος για φορολογικές απαλλαγές πλοιαρίων της μονής, πλατιδών και σανδάλιων. Πιο αναλυτικά: Το 1214 ο αυτοκράτορας Θεόδωρος Α' ο Λάσκαρις με πρόσταξη του παρέχει εξουσία σε δύο πλοία της μονής, απαλλαγές που ανανεώνονται το 1244 με ορισμό του αυτοκράτορα Ιωάννη Γ' Δούκα Βατάτζη. Το 1264 ακολουθεί ορισμός του Μιχαήλ Η' του Παλαιολόγου με πρόσταξη του παρέχει εξουσία σε δύο πλοία της μονής, απαλλαγές που ανανεώνονται το 1244 με ορισμό του αυτοκράτορα Ιωάννη Γ' Δούκα Βατάτζη. Το 1264 ακολουθεί ορισμός του Μιχαήλ Η' του Παλαιολόγου με πρόσταξη του παρέχει εξουσία σε δύο πλοία της μονής, απαλλαγές που ανανεώνονται το 1244 με ορισμό του αυτοκράτορα Ιωάννη Γ' Δούκα Βατάτζη. Το 1264 ακολουθεί ορισμός της αυτοκράτειρας Θεοδώρας, συζύγου του Μιχαήλ Η' Παλαιολόγου, που επικυρώνει την απαλλαγή των τεσσάρων πλοίων της μονής από κάθε φόρο. Με νέους ορισμούς του ο Μιχαήλ Η' επικυρώνει (και πάλι) τις φορολογικές απαλλαγές για τα τέσσερα πλοία της μονής το 1271 και το 1280. Τέλος, το 1283 ο αυτοκράτορας Ανδρόνικος Β' ο Παλαιολόγος ανανεώνει με ορισμό του τις φορολογικές απαλλαγές των τεσσάρων πλατιδών της μονής. Αυτή είναι και η τελευταία μενιά εξουσίας πλοίων στα έγγραφα της μονής Πάτμου.

III. Προσδιορισμός της ατομικότητας πλοίου

Τα τρία πρακτικά καταμετρήσεως και παραδόσεως πλοίων της μονής

Πάτμου των ετών 1195, 1199 και 1203, που μηνυμούνται παραπάνω, είναι τα μόνα τα οποία σώζονται, όπως ήδη τονίστηκε, από ολόκληρη τη βυζαντινή περίοδο. Τα κείμενα αυτά υπήρχαν ήδη αντικείμενο μελέτης, πολύ πριν από τη νέα κριτική τους έκδοση, στην οποία στηρίζεται η προκείμενη εργασία, και μάλιστα από περισσότερους. Αντικείμενο, λοιπόν, των γραμμάτων που ακολουθούν δεν είναι η εξέταση των τεχνικών λεπτομεριών της καταμετρήσεως πλοίων, θέμα άλλωστα που έχει διεξιδούται ερευνηθεί, αλλά η παρουσίαση σε αδρές γραμμές του προσδιορισμού της ατομικότητας ενός πλοίου, που αυτή προκύπτει από τα τρία έγγραφα του σέκρετου της θαλάσσης.

Τα πλοία, ανεξάρτητα από τον τόπο πανηγυρήσεως τους, φαίνεται ότι έρχονται για καταμέτρηση πάντοτε στην Κωνσταντινούπολη, όπου εδερεύει το σέκρετον της θαλάσσης. Η καταμέτρηση του πλοίου γίνεται μετά την υποβολή σχετικής αιτήσεως και αφού θεωραθούν οι αξιωματούχοι του σεκρέτου της θαλάσσης ότι το υπό καταμέτρηση πλοίο είναι πραγματικά ίδιοκτητή των αιτούντων. Στη συνέχεια οι εντατιλέμονοι αξιωματούχοι του σέκρετου της θαλάσσης και οι εκπρόσωποι του πλοιού, επισκέπτονται το πλοίο εκεί που βρίσκεται ελλιμενισμένο και προβαίνουν στην καταμέτρηση της χωρητικότητάς του. Η χωρητικότητα του πλοίου βρίσκεται από τον πολλαπλασιασμό του μήκους επί το πλάτος επί το μέσο βάθου του σε πήχεις. Το γινόμενο που προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό των τριών διαστάσεων του πλοίου, ο γύρος δηλαδή σε κυβικούς πήχεις, πολλαπλασιάζεται στη συνέχεια επί 6, επειδή κάθε πήχης αντιστοιχεί σε 6 μοδίους σίτου. Το τελικό αποτέλεσμα εκφράζει τη χωρητικότητα του πλοίου σε θαλάσσους μοδίους.

Κατά τη μέτρηση της χωρητικότητας δε λαμβάνονται υπόψη ορισμένοι χώροι, που αναλυτικά περιγράφονται και ρητά εξαρούνται στα πρακτικά καταμετρήσεως. Πρόκειται για τους χώρους εκείνους που δε χρησιμοποιούνται για φόρτωση, αλλά χρησιμεύουν για την απόθεση σκευών και υλικών του

πλοίου, για ενδιαιτήματα του πληρώματος κλπ. Κατά συνέπεια, η χωρητικότητα, όπως προσδιορίζεται στις πράξεις του σέκρετου της θαλάσσης, είναι πάντοτε, αν θελήσει κανείς να χρησιμοποιήσει τη σημερινή ορολογία, καθαρή χωρητικότητα.

Από τη χωρητικότητα αυτή αφαιρέται στη συνέχεια ένα ποσοστό 10% (περίπου) και το υπόλοιπο εκφράζει τη φορολογητέα χωρητικότητα του πλοίου. Η έκπτωση αυτή του 10% της καθαρής χωρητικότητας για τον υπολογισμό της φορολογητέας χωρητικότητας του σκάφους είναι γνωστή μόνο από τα τρία πρακτικά που σώζονται στο αρχείο της μονής Πάτμου, ενώ δε μηνυμούνται στον κανόνα «περί του εξάμου της χωρησε-ας των πλοίων», ένα κείμενο που χρονολογείται στον 100-110 αώνα. Κατά συνέπεια δεν μπορεί να γίνει με βεβαιότητα λόγος, αν η έκπτωση αυτή του 10% της καθαρής χωρητικότητας, που βασίζεται κατά τα δύο πρακτικά σε κάποιο πρόσταγμα ή οριάσι, ενώ κατά το τρίτο αποτελεί συνήθεια, ήταν μια αρχή με γενική ισχύ ή αφορούσε μόνο στην καταμέτρηση πλοίων ορισμένης κατηγορίας ή συγκεκριμένου πλοιοκτήτη. Σύμφωνα πάντως με τις πηγές που σώζονται, φαίνεται να γίνεται διάκριση ανάμεσα σε ολική, καθαρή και φορολογητέα χωρητικότητα.

Για την καταμέτρηση πλοίου συντάσσεται πάντοτε σχετική πράξη, που υπογράφεται από τους αξιωματούχους του σέκρετου της θαλάσσης, κάτι ανάλογο με το σημερινό πρωτόκολλο καταμετρήσεως, η οποία παραδίνεται μαζί με το πλοίο στους πλιοκτήτες. Φαίνεται μάλιστα ότι προβλεπόταν και ανακαταμέτρηση της χωρητικότητας, ίδιως σε περιπτώσεις μετασκευών του πλοίου, αν κρίνουμε από τις σχετικές περικοπές στα έγγραφα που σώζονται, σύμφωνα με τις οποίες οι αξιωματούχοι του σέκρετου της θαλάσσης απεκδύνονται από κάθε ευθύνη για την περίπτωση που το πλοίο μετασκευαστεί και βρεθεί αργότερα με μεγαλύτερη χωρητικότητα.

Όπως γίνεται φανέρω, ο προσδιορισμός της ατομικότητας του πλοίου εξαντλείται στην καταμέ-



τρηση της χωρητικότητάς του. Στα πρακτικά καταμετρήσεως που σώζονται, αλλά και σε όλα τα έγγραφα που είναι σήμερα γνωστά και αναφέρονται στα πλοία μοναστηρίων και όχι μόνο της μονής Πάτμου, δε γίνεται πουθενά λόγος για κάπιο αλλά διακριτικό γνώρισμα που θα βοηθούσε στην καλύτερη εξαπομίνευση του πέρα από την καθαρή και τη φορολογητέα χωρητικότητά του. Εντυπωτικό προκαλεί, ότι λείπει από όλα τα γνωστά μοναστηριακά έγγραφα οποιαδήποτε μενία ονόματος πλοιού, και τούτο, παρά το γεγονός ότι τα πλοία έχουν ήδη από την αρχαιότητα άνομα. Έτσι φαίνεται ότι για τον προσδιορισμό της απομικτότητας του πλοίου στη βυζαντινή εποχή αρκούσε η μενία του ιδιοκτητή/πλοιοκτήτη και της χωρητικότητας του σκάφους· π.χ. πλοίο της μονής Πάτμου 500 μοδίων ή πλοίο της Λαύρας του Αγίου Όρους 2.000 μοδίων κ.ο.κ. Κατά συνέπεια μπορεί να υπήρχαν περισσότερα πλοία της ίδιας χωρητικότητας και του ίδιου πλοιοκτήτη, παρά τις όποιες μικροδιαφορές στην κατασκευή και στην εξωτερική τους εμφάνιση.

IV. Σχέση καταμετρήσεως και φορολογίας πλοίου

Η καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων εξυπηρετούσε βέβαια κατεξόχην σκοπούς φορολογικούς. Με βάση τη φορολογητέα χωρητικότητα καθορίζονταν το ποσό του φόρου που θφείλει να καταβάλλει το συγκεκριμένο πλοίο στο δημόσιο. Για το λόγο αυτό τα αποτελέσματα της καταμετρήσεως καταστρώνταν στους «δημοσιακούς κώδικας», στα φορολογικά δηλαδή κατάστιχα.

Τα πλοία, όμως, εκείνα που είχαν φορολογικές απαλλαγές ή πλήρη ατέλεια δεν καταγράφονταν στους δημοσιακούς κώδικες, ήταν, κατά την έκφραση του χρυσοσβύλλου του Αλεξίου Γ' Αγγέλου, «ακατάγραπτα». Στην περίπτωση αυτή τα πρακτικά καταμετρήσεως μνημονεύουν τις συγκεκριμένες φορολογικές απαλλαγές, που έχει το πλοίο, αλλά και τις σχετικές αυτοκρατορικές διατάξεις, με τις οποίες παραχωρήθηκε η εξουσία.

Αυτό ακριβώς συμβαίνει και στα τρία πρακτικά καταμετρήσεως, που σώζονται στο αρχείο της μονής Πάτμου. Ειδικότερα:

α'. Στην πράξη του σεκρέτου της θαλάσσης του Οκτωβρίου 1195 παραδίνεται στη μονή πλοίο χωρητικότητας καθαρής 1572 και φορολογητέας 1422 μοδίων και πιστοποιείται η απαλλαγή του πλοίου αυτού, σε αντικατάσταση τριών πλοίων που καταστράφηκαν, από κάθε φορολογική επιβρύση με βάση χρυσοσβύλλο του Αλεξίου Α' του Κομητού. Βέβαια ο Αλεξίος Α' είχε παραχωρήσει εξουσία μόνο για ένα πλοίο των 500 μοδίων στην πραγματικότητα εννοείται το χρυσοσβύλλο του Ισαακίου Γ' Αγγέλου του 1186, με το οποίο παραχωρήθηκε εξουσία και από την καταβάλη της δεκατείας σε τρία πλοιάρια της μονής, συνολικής χωρητικότητας 1500 μοδίων.

β'. Στο πρακτικό καταμετρήσεως του 1119 παραδίνεται στη μονή πλοίο χωρητικότητας καθαρής 661 και φορολογητέας 595 μοδίων και πιστοποιείται η φορολογική απαλλαγή του πλοίου. Θεμέλιο της εξουσίας αυτής αποτελούν αφεντικούς μεν χρυσοσβύλλο του Αλεξίου Γ' Αγγέλου του 1197 για φορολογική ατέλεια (νέου) πλοίου της μονής χωρητικότητας 500 μοδίων, «μικρόν τι πλέον ή ἔλασσον», αφετέρου δε το χρυσοσβύλλο Ισαακίου Γ' του Αγγέλου από το 1186, που μημνονεύεται στην προηγούμενη πράξη καταμετρήσεως, αφού ωπολείπονται 78 μόδια μεταξύ της χωρητικότητας για την οποία παραχωρήθηκε η ατέλεια (1500 μοδίων) και της φορολογητέας χωρητικότητας του πλοίου (1422 μοδίων).

γ'. Στο τρίτο, τέλος, πρακτικό, του 1203, παραδίνεται στη μονή πλοίο χωρητικότητας καθαρής 2.160 και φορολογητέας 2.034 μοδίων, σε αντικατάσταση των δύο πλοίων της μονής που της παραδόθηκαν με τα προηγούμενα δύο πρακτικά, και πιστοποιείται η φορολογική ατέλεια με βάση το χρυσοσβύλλα των αυτοκρατόρων Ισαακίου Αγγέλου του 1186 για 1500 μοδίων και Αλεξίου Γ' Αγγέλου του 1197 για 500 μοδίων.

Από τη μελέτη των τριών πρακτικών προκύπτει αβίαστα και αναμ-

φισβήτητα ότι η φορολογική απαλλαγή αφορούσε σε ορισμένη χωρητικότητα και όχι σε συγκεκριμένα πλοία. Ήδη στα σχετικά χρυσόβουλλα καθιερώνεται η ισχύς της εξουσίας στην περίπτωση αχρηστεύσεως του πλοίου με το χρόνο ή απώλειάς του σε ναυάγιο, στο πλοίο εκείνο ίσης χωρητικότητας που θα το αντικαταστήσει. Μετά την εξέταση και των τριών πράξεων του σεκρέτου της θαλάσσης είναι πια φανερό ότι ακόμα και τυχόν υπόλοιπο μεταξύ χωρητικότητας, για την οποία παραχωρήθηκε φορολογική απαλλαγή, και χωρητικότητας που προκύπτει από την καταμέτρηση (φορολογητέας) μεταφέρεται και συμψήφιζεται κατά τη μέτρηση (του) νέου πλοίου του ίδιου πλοιοκτήτη. Έτσι παρουσιάζεται το αποτέλεσμα, στην περίπτωση της μονής Πάτμου, πλοίο καθαρής χωρητικότητας 661 μοδίων να απαλλάσσεται από κάθε φόρο με βάση αυτοκρατορικό χρυσόβουλλο που προβλέπει εξουσία πλοίου 500 μόνο μοδίων.

«Άξιο ιδιάίτερης επιμονάσων» είναι ακόμη το γεγονός ότι στο πρώτο και στο τρίτο πρακτικό γίνεται λόγος για αντικατάσταση πλοίων που χάθηκαν σε ναυάγια ή από άλλες (i) αιτίες. Έτσι μέσα σε δεκαπέντε χρόνια παρουσιάζεται το φαινόμενο να έχουν καταστραφεί πέντε πλοία της μονής, όλα όσα είχαν φορολογική ατέλεια, γεγονός που τουλάχιστον «προκαλεί εντύπων». Εντύπωση, όμως, θα πρέπει να προκαλεί και το γεγονός ότι σχεδόν αμέως όχι μόνο αναπληρώνονται οι απώλειες αυτές, έτσι ώστε η συνολική χωρητικότητα των πλοίων της μονής που ήταν απαλλαγέντα από φόρους να παραμένει σταθερή, αλλά γίνεται όλο και οικονομικότερη η εκμετάλλευση των πλοίων, αφού αρχικά η μονή διαθέτει ένα πλοίο 500 μοδίων με φορολογική ατέλεια, στη συνέχεια τρία των 500, αργότερα ένα των 1.500 μοδίων και τελικά ένα μόνο πλοίο χωρητικότητας 2.000 μοδίων.

V. Τελικές διαπιστώσεις

Η ανάπτυξη που προηγήθηκε επιτρέπει τη διατύπωση ορισμένων διαπιστώσεων και σκέψεων.

Η καταμέτρηση της χωριτικότητάς ενός πολού είναι κατά τη βυζαντινή περίοδο το κλειδί για τον προσδιορισμό της απομικτότητάς του, αλλά και για τη φορολογική του σύλληψη. Ο προσδιορισμός όμως αυτός ήταν ατελής. Οι ελεύθεροι φίασται να είναι ακόμα ποιοντες στα πλαίσια εκείνα που έχουν τύχει φορολογικών απαλλαγών και τέτοια πολιά είναι κατεξοχήν τα μοναστηριάκα.

Έτσι παρουσιάζεται το φαινόμενο περισσότερα πλοία της ιδιαίτερης μονής με την ίδια χωριτικότητα να έχουν τύχει φορολογικής ατέλειας. Η διαφοροποίηση τους από εκείνα τα πλοία της ίδιας μονής με την ίδια χωριτικότητα που δεν έχουν φορολογική ατέλεια φαινόταν να είναι εξαιρετικά δύσκολη, αν όχι αδύνατη, αφού ο προσδιορισμός της απομικτότητας, σύμφωνα πάντα με τις πράξεις του σεκρέτου της θαλάσσης, γίνεται μόνο με το όντα του πλαισιού και τη χωριτικότητα. Κατά συνέπεια δεν μπορεί να αποκλειστεί η περίπτωση με κυρωμένα αντίγραφα του πρακτικού καταμετρήσεως και του σχετικού αυτοκρατορικού εγγράφου να τύχαναν ατέλειας και πλοία της ίδιας μονής και της ίδιας χωριτικότητας που δεν είχαν φορολογική ατέλεια. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι μόνο από το χρυσόβουλο του Αλεξίου Κομνηνού του 1088 σώζονται στο αρχείο της μονής Πάτμου, εκτός από τη πρωτότυπη, και τέσσερα αντίγραφα, από τα οποία τα τρία είναι επίσημα αντίγραφα της αυτοκρατορικής γραμματείας. Αντίγραφα ωστόσο θα είπονται για τα δύο από τα τρία πρακτικά καταμετρήσεως. Το σεκρέτον της θαλάσσης κατά την παραχώρηση εκουσίασας στα νέα πλοία της μονής Πάτμου φαίνεται να στηρίζεται κάθε φορά μόνο στη διαβεβαίωσή των εκπροσώπων της μονής, πως τα πλοία ή τα πλοία που έτυχαν ήδη φορολογικής ατέλειας ναυάγησαν ή καταστράφηκαν από άλλη αιτία. Θα πρέπει να παρατηρηθεί, όμως, ότι μια νησιωτική μονή, όπως εκείνη της Πάτμου, δε θα περίμενε ποτέ να ναυάγησουν όλα τα πλοία της για να κατασκευάσει καινούργια, καθώς επίσης ότι είναι μάλλον απίθανη κάθε φορά να χάνονται ταπετσάρια ή έπιναν σε δεσμούς

κά σύντομο χρονικό διάστημα,
όλα τα πλοία που είχαν τύχει φο-
ρολογικής ατέλειας.

Εάν κανείς συμφωνήσει με τις παρατηρήσεις που προέκθεται, τότε μπορούν να πιστωθούν όλοι οι ακόλουθα: Οι μονές διαθέτουσες περισσότερα πλοιά από εκείνες που είχαν τύχει φορολογικής ατέλειας. Παράλληλα οι διοικήσεις τους προσούν, όπως για την ανανέωση των προνομίων, και για τη ναυπήγηση νέων πλοίων, με γνώμονα πάντοτε να καλύπτει κανούνγρα πλοιά ολόκληρη τη χωρητικότητα, για την οποία κατά τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή υπάρχει εξουσία. Η παρουσίαση, καταμέτρηση και νιτολόγηση (του) νέου σκάφους δεν εμποδίζει καθόλου να πλέουν και τα παλαιά πλοιά, με βάση τα δικά τους πρακτικά καταμετρήσεων (και φορολογικής ατέλειας), στα οποία υποχρεούνται να συμμορφώνονται οι αξιωματούχοι των λιμενικών και τελωνειακών υπηρεσιών στα διάφορα λιμάνια.

Οι σκέψεις αυτές διευκολύνουν ίσως και την απάντηση στην ευλόγη απορία, πώς μέσα σε τόσο μικρό διάστημα «χάδηκαν» τόσα πλοιά τη μονής Πάτωμα.

Βιβλιογραφία

Ahrweiler, Hélène, "Fonctionnaires et bureaux maritimes à Byzance", Revue des études byzantines 19 (1961), 239-252 (= της ίδιας, Études sur les structures administratives et sociales de Byzance, London, Variorum Reprints, 1971, qn. 1).
Ahrweiler, Hélène, *Byzance et la mer. La marine de guerre, la politique et les institutions de Byzance aux VIIIe-XVe siècles* (= Bibliothèque byzantine. Études, 5), Paris, Presses Universitaires de France, 1966.

Antoniadis-Bibouk, Hélène, *Recherches sur les douanes à Byzance. L' "octave", le "Kommerktion" et les commerçantes* (— Cahiers des Annales, 20), Paris 1963.
Βρασόνη, Ερας Α., *Βυζαντινή έγχρωμη ποίηση της μονής Πάτμου. Τ. Αυτοκρατορικά Αγγεῖα*, Εθνικόν Ιδρύμα Ερευνών, 1980.
Γεωδα, Μιχαήλ, *Η καταμέτρηση των επαργενών πλαιών και η νοτιόβροχης και φορολογικής αυτών κατά τους βυζαντινούς χρόνους*. Συμβολή για την ιστορία του βυζαντινού ναυτικού εκ των Πατμακών γραμματών, Βιοτίου 1 (1909), 35-42.
Κονιδήρη, Ιωάννης Μ., *Το διάνοιο της μαστοπάρισσας περιοίους από το θυελλώδη*

χρι και του 12ου αιώνος, Αθήναι, Αντ. N.
Σάκαρην, λ. π. 1979.

Σάκκουλας, 1979.
Κονιδάρης, Ι.Μ., «Προσδιορισμός της α-τομικότητας πλοίου στα βυζαντινά έγγραφα της μονής Πάτμου», Αφιέρωμα εις
Κ. Ν. Ρόκαν, Αθήναι, Αντ. Ν. Σάκκουλας,
1985, σ. 469-479.

Νυσταζοπούλου-Πελεκίου, Μαρία, Βυζαντινά έγγραφα της μονής Πάτμου, τ. Β': Δημοσίων λειτουργών, Αθήναι, Εθνικόν Ίδρυμα Ερευνών, 1980.

Rouillard, Germaine, "Les taxes maritimes et commerciales d'après les

"Manuscrits conservés dans les monastères de Patmos et de Lavra", Mélanges Gh. Diehl, t. I, Histoire, Paris 1930, ss. 277-289.

Vélliassaropoulos, Julie, Les nauclères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l' Orient hellénisé (= Centre de recherches d' histoire et de philologie, III. Hautes Études du monde greco-romain, 9), Genève: Droz/Paris: Minard, 1980.

The Fleet of Patmos Monastery.

J. M. Konidaris

Ships of various kinds and tonage were included in the property, owned and traded by a considerable number of monastic communities in the Byzantine era. These ships, commercial as they were, had an exporting and importing function, thus serving both the production and consumption of the monasteries. Due to their important role they didn't have to pay harbour or customs fees and they were even enjoying tax exemptions.

The official documents preserved in the archives of the ship-owner monasteries are the main source of information on all matters related to these commercial ships. Most important among them are the documents of St. John the Theologian Monastery on Patmos. Their significance lies on two main facts: First, more than half of them have been published in an excellent edition, and thus they are easily accessible to the scholars of the field. Second, they include three acts dealing with commercial navy, that can be considered as unique, not only for their contents, but also for their diplomatic value. It should be noted, in addition, that the St. John the Theologian Monastery, dominating the entire island of Patmos, was already since its foundation a ship-owner institution: Monk Christodoulos, the founder of the Monastery had owned and bequeathed through his will four commercial ships to the Monastery.