

Γιώργος Ε. ΡΟΔΟΛΑΚΗΣ

Στα καρνάγια της Πρέβεζας (2ο μισό του 18ου αιώνα)*

Ευτυχής συγκυρία με οδήγησε στο να εντοπίσω¹ στο Αρχείο της Μητρόπολης Πρέβεζας ορισμένες πράξεις που έχουν σχέση με το «καλαφάτισμα» των ξύλινων караβιών². Το καλαφάτισμα συνεπώς και συγκεκριμένα η σχετική σύμβαση θα αποτελέσει το αντικείμενο της παρούσας ανακοίνωσης.

Η Πρέβεζα κάτω από τη Βενετσιάνικη κυριαρχία, μετά από την επα-

* Ανακοίνωση στη «ΙΓ΄ Συνάντηση Ιστορικών του Δικαίου», Κομοτηνή, 19-20 Νοεμβρίου 2010.

1. Θερμές ευχαριστίες εκφράζω και από τη θέση αυτή στη συνάδελφο και Διευθύνουσα του Κέντρου Έρευνας του Μεσαιωνικού και Νέου Ελληνισμού της Ακαδημίας Αθηνών Ρόδη Σταμούλη, για την πολύτιμη βοήθειά της κατά την έρευνά μου και τις υποδείξεις της στον εντοπισμό των πράξεων που δημοσιεύονται.

2. Βλ. «Κατάλογος Αρχείου Ι. Μητροπόλεως Πρεβέζης», *Ηπειρωτικά Χρονικά*, 35, 291-342. Στο Αρχείο της Μητρόπολης Πρέβεζας υπάρχουν μεταξύ άλλων πολλοί νοταριακοί κώδικες που καλύπτουν την περίοδο από το 1747 μέχρι το 1877.



νάκτησή της από τους Τούρκους το 1715 με τη συνθήκη του Πασσάροβιτς (στους οποίους είχε παραδοθεί το 1530) και μέχρι την καταστροφή της από τον Αλή-πασά το 1798 (12 Οχτώβρη), αφού εν τω μεταξύ βρέθηκε για λίγο κάτω από γαλλική κατοχή (από το 1787 με την κατάργηση του πολιτεύματος της Βενετίας από τους δημοκρατικούς Γάλλους), γνώρισε μεγάλη άνθιση και αποτέλεσε σημαντικό εμπορικό και ναυτιλιακό κέντρο³. Υπήρξε η πρωτεύουσα των Ηπειρωτικών κτήσεων της Βενετίας, του *Continente*, της «Πολιτείας του Ακρωτηρίου», που συμπεριελάμβανε, εκτός από αυτήν, τη Βόνιτσα, την Πάργα, τη Σαγιάδα και το Βουθρωτό. Η σημαντική γεωγραφική θέση της, όντας λιμάνι στο στόμιο ενός μεγάλου κόλπου (του Αμβραχικού), με ενδοχώρα πλούσια σε αγροτική, κτηνοτροφική και δασική παραγωγή, την εκανε να έχει έντονη εξαγωγική κίνηση. Γάλλοι, Μαλτέζοι και Μεσολογγίτες έμποροι και εμποροκαπετάνιοι εμπορεύονταν τα προϊόντα της. Επιπλέον, τα δάση της Ηπείρου, πλουσιότατα σε ναυπηγική ξυλεία πολύ καλής ποιότητας κίνησαν νωρίς το ενδιαφέρον της Γαλλίας και έκαναν την Πρέβεζα σημαντικό εξαγωγικό λιμάνι⁴. Ταυτόχρονα αναπτύσσεται στην πόλη έντονη ναυπηγική δραστηριότητα.

Στο πλαίσιο της πρεβεζάνικης ναυπηγικής δραστηριότητας, που αναφέρθηκε παραπάνω, εντάσσονται οι δύο ένορκες βεβαιώσεις που δημοσιεύονται στο παράρτημα και για τις οποίες θα μιλήσουμε στη συνέχεια. Δυστυχώς, όπως είπαμε, είναι οι μοναδικές. Ενώ έγγραφες συμβάσεις για ναυπήγηση έχουν εντοπιστεί και στην Πρέβεζα και στα Επτάνησα και στο Αιγαίο και χρονολογούνται καθ' όλη τη διάρκεια της ενετοκρατίας και της τουρκοκρατίας⁵, οι συμβάσεις για καλαφάτισμα είναι ανύπαρχτες. Έτσι οι πληροφορίες που μας δίνονται για το δίκαιο που εφαρμόζονταν στην πράξη αναγκαστικά είναι περιορισμένες αφού θα προκύψουν μόνο από τις βεβαιώσεις αυτές.

Πριν να προχωρήσουμε στην ανάλυση των εν λόγω ένορκων βεβαιώσεων, είναι αναγκαίο να περιγράψουμε τί ακριβώς είναι το καλαφάτισμα ενός πλοίου⁶.

3. Κ. Παπακωνσταντίνου, «Το εξαγωγικό εμπόριο από το “Golfo di Preveza” στα ιταλικά λιμάνια κατά το 18ο αιώνα», *Πρακτικά του Δεύτερου Διεθνούς Συμποσίου για την Ιστορία και τον Πολιτισμό της Πρέβεζας (16-20 Σεπτεμβρίου 2009)*, 1, Πρέβεζα 2010, 195-211.

4. Βλ. Ε. Κ. Γιαννακοπούλου, *Γαλλοελληνική εκμετάλλευση δασών στη δυτική Ελλάδα (1710-1792)*, Αθήνα 1987.

5. Βλ. Γ. Ε. Ροδολάκης, «Η σύμβαση ναυπήγησης και οι συναφείς μ' αυτή συμβάσεις για την προμήθεια ξυλείας και άλλων υλικών. Από την Κέρκυρα στην Ύδρα (τέλη 15ου -μέσα 19ου αι.)», *Ε.Κ.Ε.Ι.Ε.Δ.*, 42 (2010), 181-219.

6. Για το καλαφάτισμα βλ. ιδιαίτερα: Κ. Α. Δαμιανίδης, *Ελληνική παραδοσιακή*

Καλαφάτισμα είναι το σύνολο των εργασιών που αποβλέπουν στη στεγανοποίηση του σκάφους και του καταστρώματος. Το ξύλινο καράβι, όπως είναι γνωστό, καλύπτεται το εξωτερικό του από σανίδες-μαδέρια (το πέτσωμα) που μπαίνουν οριζόντια, κολλητά η μία με την άλλη και καρφώνονται πάνω στα κάθετα ξύλα που σχηματίζουν το σκελετό του πλοίου. Εξυπακούεται ότι οι σανίδες αυτές έχουν κυρτωθεί ανάλογα με τις καμπύλες του σκάφους αλλά όσο και να έχουν δουλευτεί αφήνουν πάντοτε ανάμεσά τους μικρότερα ή μεγαλύτερα κενά απ' όπου θα μπει το νερό, αν δε φραχτούν. Κάτι παρόμοιο αλλά πολύ πιο απλό συμβαίνει με το κατάστρωμα.

Το καλαφάτισμα γίνεται στις εξής περιπτώσεις:

α) Μόλις το πλοίο έχει ναυπηγηθεί και συνήθως σε δύο στάδια. Πρώτα, πριν ακόμα να πέσει το πλοίο στη θάλασσα καλαφατίζονται τα βρεχάμενά του (τα ύφαλα) και μετά το ρίξιμό του στη θάλασσα συνεχίζεται το καλαφάτισμα στα υπόλοιπα μέρη του.

β) Κατά περιόδους, κάθε ένα με τρία το πολύ χρόνια.

γ) Σε κάθε άλλη επείγουσα περίπτωση για αποκατάσταση τυχόν ζημιών που έχουν σχέση με τη στεγανότητα όχι μόνο των υφάλων αλλά και όλου του σκάφους και του καταστρώματος.

Το καλαφάτισμα ειδικότερα περιλαμβάνει α) το κυρίως καλαφάτισμα που είναι η στεγανοποίηση του σκάφους με στουπί⁷ και πίσσα⁸, β) το καψάλισμα (επίκαυσις της γάστρας πλοίου) και γ) το παλάμισμα ή ρετσινοπαλάμισμα. Το καψάλισμα γίνεται με φωτιές που ανάβουν κοντά στα πλευρά του πλοίου, με τέτοιο τρόπο ώστε να μην κινδυνεύει από πυρκαγιά και έτσι καθαρίζουν τα ύφαλα από σκουλήκια, μύκητες, φύκια, οστρακοειδή και άλλους μικροοργανισμούς της θάλασσας. Άλλοτε προηγείται και άλλοτε ακολουθεί το κυρίως καλαφάτισμα. Το ρετσινοπαλάμισμα έρχεται στο τέλος και γίνεται με επάλειψη της γάστρας, δηλαδή του μέρους του πλοίου κάτω από την ίσαλο γραμμή, με ένα μίγμα από ρετσίνη, πίσσα και ζωικό λίπος.

ναυπηγική (έκδοση: Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ), Αθήνα ²1998, 38 και 211-213· Ε. Ν. Γουργουρή, *Το Γαλαξείδι τον καιρό των караβιών*, 2, Αθήνα 1982, 479-482, 632-636· Γ. Ι. Ζουρούδης, «Η ναυπηγική στη Σύμη», *Τα Συμαϊκά*, 2 (1974), 169-171. Διατηρούμε μίαν επιφύλαξη, επειδή οι παραπάνω εργασίες μεταχειρίζονται στοιχεία νεότερα από την εποχή που ερευνάμε. Βέβαια, όσον αφορά το ξύλινο ιστιοφόρο, το καλαφάτισμα και η ναυπήγησή του γενικότερα γίνονταν λίγο-πολύ επί αιώνες με τις ίδιες μεθόδους χωρίς ανατρεπτικές αλλαγές.

7. Το στουπί (αρχ. στυππείον- στύπος, στύπη, λατ. stuppa) είναι ινώδες συστατικό που παράγεται κατά το διαχωρισμό και το χτένισμα υφαντουργικών υλών, κυρίως από τη φλούδα του λιναριού και της κάνναβης.

8. Η πίσσα είναι μαύρο παχύρρευστο προϊόν από την απόσταξη καυσίμων υλών (ιδιαίτερα του γαιάνθρακα και του ξυλοκάρβουνου). Με ρευστή ζεστή πίσσα (κατράμι-catrame) επικαλύπτονται οι ρωγμές.

Οι εργασίες του καλαφατίσματος όταν πρόκειται για μεγάλα πλοία που ήδη είναι στη θάλασσα και για να τα βγάλουν στη ξηρά, έχει πολλές δυσκολίες -είναι δουλειά επίπονη, επικίνδυνη και χρονοβόρα- γίνονται σε ένα ομαλό γιαλό, το καρνάγιο, με το καρενάρισμα. Με μια ειδική μέθοδο κάνουν έτσι ώστε το πλοίο, αφού έχει αδειάσει και έχει ελαφρωθεί από τα κινητά πράγματα, να γύρει από τη μία πλευρά του, ώσπου να ξεενερίσει η καρίνα του (το πλοίο τροπίζεται). Το ίδιο επαναλαμβάνεται για την άλλη πλευρά του πλοίου. Με σχεδίες, τα σάλια, πλευρίζουν το πλοίο και εργάζονται.

Το καλαφάτισμα λοιπόν έχει άμεση σχέση και με τη ναυπήγηση του ξύλινου караβιού, είναι αναγκαίο επιπλέον να επαναλαμβάνεται κατά χρονικά διαστήματα καθ' όλη τη διάρκεια της «ζωής» του και είναι απόλυτα απαραίτητο σε επείγουσες περιπτώσεις. Αποτελεί σε σχέση με τη ναυπήγηση ξεχωριστή εργασία και ως επάγγελμα διαφέρει από αυτό του ναυπηγού. Επάγγελμα παράλληλο, επειδή ο καλαφάτης είναι και караβομαραγκός, αλλά σε σύγκριση με το ναυπηγό αμοίβεται πολύ καλά και ίσως περισσότερο⁹. Ανήκει σε ξεχωριστή συντεχνία, των καλαφάτηδων και πρέπει να υπακούει, όπως εξυπακούεται, στους σχετικούς κανόνες. Για «το συνάφι των καλαφάτηδων» έχουμε πληροφορίες από την Ύδρα και ειδικά με το «Θέσπισμα της 27 Δεκέμβρη του 1819»¹⁰, που αναφέρεται στην οργάνωση και στη διοίκησή του. Επίσης, έχουμε από την Κρήτη πολύ παλιότερη μαρτυρία, 300 χρόνια πριν, όπου το συνάφι των καλαφάτηδων του Χάνδακα, στις 22 Δεκεμβρίου του 1634, κάνει σύμβαση με ένα ζωγράφο για να ζωγραφίσει το λάβαρό τους¹¹.

Ειδικότερα, όσον αφορά τις δύο βεβαιώσεις παρατηρούμε τα ακόλουθα:

Α) Έχουμε να κάνουμε για δύο περιπτώσεις επισκευών-καλαφατίσματος μέσα σε μία δεκαετία, αλλά έχουν συνταχθεί από τον ίδιο νοτάριο και πιθανότατα ο ένας καλαφάτης από τους δύο στην πρώτη και ο μοναδικός στη δεύτερη να είναι το ίδιο πρόσωπο, παρόλο που μεσολαβούν εννιά χρόνια. Αυτό το είδος ταυτότητας ως προς το νοτάριο και τον ένα συμβαλλόμενο μας δίνει μιαν ορολογία και λεξιλόγιο που προέρχεται από τα

9. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η μαρτυρία από τη Σύμη, όπου οι караβομαραγκοί-ναυπηγοί παραπονιούνται για την αδικία που γίνεται σε βάρος τους, που «οι μάστοροι με το ανάμισυ εργαλείο» παίρνουν περισσότερα χρήματα από αυτούς. Βλ. Γ. Ι. Ζουρούδης, *ό.π.*(6), 169.

10. Α. Λιγνός, *Αρχείον της Κοινότητος Ύδρας*, 1-16, Πειραιάς 1921-1932, 6, 291-292.

11. Μ. Καζανάκη-Λάππα, «Οι ζωγράφοι του Χάνδακα κατά τον 17ο αιώνα. Ειδήσεις από νοταριακά έγγραφα», *Θησαυρίσματα* 18 (1981), 259-262.

ίδια πρόσωπα, αλλά χάνουμε την ποικιλία που πιθανόν να προέκυπτε από περισσότερα.

Β) Η υπόθεση των δύο βεβαιώσεων περιληπτικά έχει ως εξής:

α) Στις 11 Μαρτίου 1753 οι καλαφάτηδες κυρ Δήμο Πετζαλάδα και κυρ Γεώργιος Μουρμουράς δίνουν ένορκη βεβαίωση «φανερώνουν και μαρτυρούν με όρκον τους» ότι η ταρτάνα «Σάν Τζουάνη» του καπετάν Τζουάνη Ραϊνάρδ, Γάλλου από το Άγδε¹², βρισκόταν στο λιμάνι της Πρέβεζας σε τέτοια κατάσταση που ήταν ανίκανη να ταξιδέψει. Έτσι, άρχισαν να εργάζονται στο πλοίο κάνοντας τις προκαταρτικές εργασίες για καρενάρισμα (άδειασμα και ξαλάφρωμα του σκάφους) και αφού το καρενάρανε διαπιστώσανε τις εξής ζημιές: Σε πολλές μεριές είχαν χαλαρώσει τα στουπιά και τα καρφιά και στη δεξιά πλευρά ήταν χαλασμένες τάβλες στην καρίνα. Στη συνέχεια επισκευάσανε και καλαφατίσανε το σκάφος και από τις δύο μεριές και το κατάστρωμά του, ώστε αναμφίβολα η ταρτάνα να είναι ικανή να ταξιδέψει. Βεβαιώνουν επίσης ότι ο παραπάνω καπετάνιος τους εξόφλησε πλήρως για τον κόπο τους και για τα μεροκάματα.

β) Στις 19 Σεπτεμβρίου 1762 ο καλαφάτης Γιώργος Μουρμουράς δίνει ένορκη πιστοποίηση ότι το πλοίο «Άγιος Σπυρίδων» του Μεσολογγίτη καπετάνιου Μπενάρδη Καλούση, με σημαία τούρκικη, είχε ορισμένες ζημιές απ' όπου έμπαζε νερά: Μία στο πλάι (στη μάσκα) της πρύμνης, άλλη στη μέση του πλοίου στην πρώτη τάβλα της καρίνας και έναν αρμό μιάπιθαμή περίπου χωρίς στουπί. Αφού καρενάρησε το πλοίο στο λιμάνι της Πρέβεζας, επιδιόρθωσε τις ζημιές.

Γ) Δεν προκύπτει από πουθενά και στις δύο περιπτώσεις, αν συντάχτηκε έγγραφη σύμβαση ανάμεσα στον καλαφάτη και στον καπετάνιο.

Έχουμε μία και μοναδική έγγραφη σύμβαση για καλαφάτισμα από το Γαλαξείδι, του 1840 όμως, που έχει δημοσιευτεί από τον Ε. Ν. Γουργουρή¹³.

12. Το Άγδε (Agde) είναι γαλλικό λιμάνι στη Μεσόγειο, ΝΔ του Montpellier. Υπήρξε παλιότερα αρκετά σημαντικό λιμάνι.

13. Βλ. Ε. Ν. Γουργουρή, ό.π.(6), 481. Επειδή πρόκειται για τη μοναδική, έστω και νεότερη, δημοσιευμένη σύμβαση, που μαζί με τις βεβαιώσεις που δημοσιεύονται στο παράρτημα αποτελούν τα μοναδικά ντοκουμέντα για το θέμα μας, κρίνεται σκόπιμο να ξαναδημοσιευτή στη συνέχεια –αντιγράφοντάς την όπως ακριβώς την έχει ο Ε. Ν. Γουργουρή:

«Αριθ. 367.

Σήμερα την δωδεκάτην Σεπτεμβρίου του χιλιοστού οκτακοσιοστού τεσσαρακοστού έτους ήμεραν κ.λ.π. ενώπιον έμου του Βασιλείου Δόνκα πρώτου Παρέδρου του Ειρηνοδικείου Γαλαξειδίου, εκπληρούντος έργα Συμβολαιογράφου κ.λπ. ένεφανίσθησαν οί Κύριοι Κυριάκος και Λάζαρος Λεκάκης, Γιάννης Γεωργίου, ύδραϊοι, Κυριάκος Γκουβέσης Κρανιδιώτης, Γεώργιος Βλάσσης και Γιάννης Διακόπουλος από Τσιρίγο, άπαντες τὸ έπάγγελμα καλαφάται διαμένοντες ένταῦθα κ.λπ. και έδήλωσαν ότι υπόσχονται να καλαφατίσουν τὸ έν τῇ παραθαλασσίᾳ άγορᾶ τῆς πόλεως ταύτης, έμπροσθεν του

Επειδή είναι μεταγενέστερη κατά ένα σχεδόν αιώνα και συνεπώς υπάγεται στο θετό νεοελληνικό δίκαιο και στις ρυθμίσεις του, δεν μπορούμε να στηριχθούμε σ'αυτήν παρά μόνο βοηθητικά και σαν απλό παράδειγμα. Κατά τα άλλα δεν υπάρχει καμμία διαφορά ανάμεσα στις πρεβεζάνικες βεβαιώσεις και στη γαλαξειδιώτικη σύμβαση.

Σύμφωνα με τη Βενετσιάνικη νομοθεσία η σύμβαση ναυπήγησης πρέπει απαραίτητα να συντάσσεται εγγράφως¹⁴. Το καλαφάτισμα όμως υπάγεται στην εν λόγω ρύθμιση; Στις βεβαιώσεις δε γίνεται καμμία μνεία σε έγγραφη σύμβαση, ούτε μπορούμε να υποθέσουμε από κάποιο ελάχιστο έστω στοιχείο την ύπαρξη εγγράφου. Οδηγούμαστε συνεπώς στην προφορική συμφωνία. Οι δύο καλαφάτηδες, στην πρώτη βεβαίωση, δηλώνουν ότι «επιχειρίστησαν ... εις την κόντζα της η οποία ...αλλαμπάντα ... και καλλιότερα βιζατάδα», δηλαδή ερεύνησαν το σκάφος και μετά το καρενάρισμα το επιθεώρησαν καλύτερα για να διαπιστώσουν τις ζημιές. Οι ενέργειες αυτές δε θα μπορούσαν να γίνουν χωρίς τη συναίνεση του καπετάνιου και αφού έχουμε καρενάρισμα – πράγμα το οποίο όπως είπαμε παραπάνω δεν αποτελεί απλή επίσκεψη του πλοίου- οπωσδήποτε θα προηγήθηκε συμφωνία. Ο καλαφάτης Γιώργος Μουρμουράς, στη δεύτερη βεβαίωση, λέει ότι «επήγα απάνου εις το μπαστιμέντο και ηύρα δύο αρρώστιες», συνεπώς μόνο με την άδεια του καπετάνιου θα μπορούσε ν' ανέβει στο πλοίο.

Δ) Συμβαλλόμενοι είναι ο καπετάνιος και αντισυμβαλλόμενοι ένας ή περισσότεροι καλαφάτες.

Ε) Πώς θα χαρακτηρίσουμε τη σύμβαση; Πρόκειται για εργολαβία ή για μίσθωση εργασίας;

Θα πρέπει να ξεχωρίσουμε τις δύο περιπτώσεις καλαφατίσματος. Το πρώτο καλαφάτισμα του πλοίου που μόλις ναυπηγήθηκε (αυτή είναι για παράδειγμα η περίπτωση του Γαλαξειδιού) είναι μια εργασία με σαφή

ἐργαστηρίου τοῦ Εὐσταθίου Βερούτσου ναυπηγούμενον ἤδη πλοῖον τοῦ Γιάννη Χαροπούλου κατοίκου ἐνταῦθα ἐπὶ συμφωνία, ἐπὶ μὲν τῆς τζάπας καὶ κάτω μὲ φυτίλια διπλᾶ καὶ τὰ μετερίζια καὶ κουβέρτα μὲ μονὰ καὶ εἰς τὴν καρίνα αὐτοῦ θὰ ἀπεράσωσι τρισέλια, ἡ δουλειὰ τῶν ὁποίων θέλει εἶσθαι καλὴ καὶ κατ'ἀρέσκειαν τοῦ πλοιάρχου διὰ δραχμὰς τὸ ὅλον τετρακοσίας τεσσαράκοντα ἀριθ.: 440. Ὑπόσχονται πρὸς τούτοις οἱ ἀνωτέρω ὅτι θέλουν κάμει ἑναρξιν εἰς τὸ πλοῖον αὐτὸ νὰ δουλεύσωσι τὴν ἐρχομένην δευτέρα, ἤτοι τὴν δεκάτην ἑκτην τοῦ παρόντος μηνὸς ἀφεύκτως καὶ χωρὶς προφασιολογίας κατὰ συνέλειαν μέχρι τῆς ἀποπερατώσεως αὐτοῦ. Ἐξέφρασαν δὲ ὅτι ἔλαβον περὶ τούτου δι' ἀρραβῶνα δραχμὰς ἑκατὸν ἀριθ. : 100 ὅθεν καὶ εἰς ἀπόδειξιν συνετάχθη τὸ παρὸν κ.λπ., ὑπογραφαὶ τῶν συμβαλλομένων καὶ μαρτύρων ...

ὁ ἀναπληρὼν ἔργα Συμβολαιογράφου πρῶτος Πάρεδρος τοῦ Εἰρηνοδικείου Γαλαξειδίου.

(Τ.Σ.) Βασίλειος Δόνκας.»

14. Βλ. Δ. Μανίν, *Περὶ τῆς Αστικῆς, Εμπορικῆς καὶ ποινικῆς τῶν Ἑνετῶν Νομοθεσίας*, μετάφραση Μ. Σ. Ἰδρωμένου, Κέρκυρα 1889, 79-80.

και ορατά όρια και συνεπώς μπορεί να καθοριστεί πόσο κοστίζει με βάση το μέγεθος κυρίως του πλοίου. Το περιοδικό καλαφάτισμα που γίνεται συνήθως για συντήρηση, αλλά και το έκτακτο που είναι αναγκαίο για να μπορέσει το πλοίο να ταξιδέψει, αν δεν επισημανθούν οι όποιες βλάβες δεν είναι δυνατό να κοστολογηθούν. Έτσι κι αλλιώς, πιστεύω, είναι θέμα των τοπικών συνθηκών ο καθορισμός του είδους αμοιβής του καλαφάτη με μεροκάματο ή με αποκοπή και κατά συνέπεια από αυτό τον καθορισμό εξαρτάται βασικά και το είδος της σύμβασης, αν είναι εργολαβία ή μίσθωση εργασίας.

Στην Πρέβεζα, από το ιστορικό και των δύο βεβαιώσεων έχουμε το αναμφισβήτητο γεγονός ότι το πλοίο δεν είναι σε κατάσταση να ταξιδέψει γιατί μπάζει νερά. Ποιές είναι οι βλάβες και ιδιαίτερα σε ποιά έκταση δε γίνεται να διαπιστωθεί αν δεν καρεναριστεί το πλοίο. Οπότε από τα πριν είναι αδύνατο να οριστεί ένα χρηματικό ποσό ως αμοιβή. Το συνεργείο του καλαφάτη θα αποτελείται βέβαια εκτός από τον ή τους κυρίως καλαφάτηδες και από πολλούς άλλους όπως για παράδειγμα από τους εργάτες που θα δουλεύουνε τα βαρούλκα για να γύρει το πλοίο, από ειδικούς μαραγκούς για αντικατάσταση τυχόν φθαρμένων μαδεριών, από εκείνους που θα δουλεύουνε στα καζάνια για να ζεσταθεί η πίσσα και άλλους ακόμα. Αυτονόητο είναι ότι αρκετοί από εκείνους θα αμοιβόνται με μεροκάματο, ενώ ο καλαφάτης θα ζητούσε ένα ποσό “για τον κόπο του”. Και ο κόπος του μπορεί να μεταφραστεί ως η εργολαβική αμοιβή του. Η «πληρωμή του κόπου τους και τζορνάδες» στην πρώτη βεβαίωση μας παραπέμπει ίσως σε μιχτή σύμβαση. Στη δεύτερη βεβαίωση δεν μπορούμε να βγάλουμε συμπέρασμα, αφού δεν αναφέρεται κάποια αμοιβή.

Στην Ύδρα στο Θέσπισμα του 1819, καθαρά αναφέρεται «ημερομίσθιος πληρωμή», συνεπώς πρέπει να δεχτούμε μίσθωση εργασίας. Αντίθετα, στη σύμβαση για καλαφάτισμα από το Γαλαξείδι του 1840, πουθενά δεν αναφέρεται μεροκάματο και από τα συμφραζόμενα μπορούμε να δεχτούμε ότι πρόκειται για εργολαβία. Όμως σε άλλες περιπτώσεις, στο Γαλαξείδι πάλι, το 1872 και 1877, αναγράφονται «ημερομίσθια καλαφατών» σε ένα βιβλίο διαχείρισης πλοίου, στο οποίο έχουν καταχωρηθεί έξοδα καφατίσματος, καρεναρίσματος και μαραγκών¹⁵.

Εργολαβία λοιπόν ή μίσθωση εργασίας; Για να δεχτούμε τη μία ή την άλλη παίζει ρόλο η αμοιβή κατ'αποκοπή ή με μεροκάματο ή μήπως η λύση βασίζεται στις ειδικές συνθήκες και συμφωνίες της κάθε μιας συγκεκριμένης περίπτωσης; Τελικά, εφόσον ο εργολάβος συμφωνεί να επιδιορθώσει τις ζημιές και στο τέλος να καλαφατίσει το πλοίο αναλαμβάνει ένα έργο. Δίνει μάλιστα και ένορκη βεβαίωση ότι εκτέλεσε τις εργασίες για την αποκατάσταση

15. Βλ. Ε. Ν. Γουργουρή, ό.π.(6), 634-636.

της στεγανότητας του πλοίου και ότι αυτό είναι άξιο να ταξιδέψει. Ακόμα και αν όλα παραπέμπουν σε μιχτή σύμβαση, πιστεύω ότι προκειμένου για το καλαφάτισμα επικρατεί η εργολαβία.

ΣΤ) Δικαιώματα – Υποχρεώσεις κ.λπ.

Δικαίωμα του καλαφάτη είναι να λάβει την αμοιβή του, όταν τελειώσει το έργο.

Δεν προκύπτει από τις βεβαιώσεις ότι δόθηκε από τον καπετάνιο κάποια προκαταβολή ή ότι δόθηκε αρραβώνας στον καλαφάτη. Στο γαλαξειδιώτικο συμφωνητικό ρητά αναφέρεται το δόσιμο αρραβώνα.

Η εκτέλεση των υποχρεώσεων του εργοδότη δηλώνεται με το: «ήλαβαν την τέλειαν πληρωμήν του κόπου τους και τζορνάδες».

Οι καλαφάτες βεβαιώνουν στο πρώτο έγγραφο ότι τέλειωσε το σκάφος ότι έγιναν δηλαδή οι επιδιορθώσεις και το καλαφάτισμα, «κατά την τέχνην εις τρόπον οπού ημπορεί στο παρόν να ταξιδεύσει χωρίς καμμίαν αμφιβολίαν» και στο δεύτερο απλώς ότι «το έφτιασα». Με τον τρόπο αυτό δηλώνεται ένορκα στο συμβολαιογράφο ότι εκτελεστήκαν οι υποχρεώσεις των καλαφάτηδων από τη σύμβαση. Από το όλο περιεχόμενα των βεβαιώσεων, που είναι ένορκες, γίνονται ενώπιον μαρτύρων, περιγράφονται με λεπτομέρεια οι ζημιές και οι εργασίες αποκατάστασης και βεβαιώνεται πως «μπορεί να ταξιδέψει αναμφίβολα» (στην πρώτη) ή μονολεκτικά «το έφτιαξα» (στη δεύτερη), δηλαδή δε μπάζει πια νερά, προκύπτει ότι έχουμε να κάνουμε για βεβαιώσεις ανάλογες με τις βεβαιώσεις ναυπήγησης και ιδιοκτησίας πλοίων¹⁶. Όπως εκείνες αποτελούν στην πραγματικότητα πιστοποιητικά ιδιοκτησίας, το ίδιο και οι πρεβεζάνικες δηλώσεις έχουν όλα τα στοιχεία για να χρησιμεύουν ως «πιστοποιητικά πλοϊμότητας». Πιστοποιητικά απαραίτητα για την επιχείρηση του πλοίου απέναντι στον οποιοδήποτε που έχει εμπορεύματα πάνω σ' αυτό, που τον ενδιαφέρει να μην κινδυνεύουν από το θαλασσινό νερό, και για κάθε άλλη περίπτωση. Πιστοποιητικά που απαλλάσσουν επιπλέον τον καλαφάτη από κάθε ευθύνη, αφού ενώπιον συμβολαιογράφου και μαρτύρων δηλώνει και βεβαιώνει ένορκα την εκτέλεση των εργασιών «κατά την τέχνην» και το αξιόπλοο του πλοίου.

Ζ) Ποιό είναι το δίκαιο που εφαρμόζεται;

Πολλά έχουν γραφτεί για το δίκαιο του ελληνισμού κατά την ξενοκρατία. Για το εμπορικό δίκαιο παραμένει μοναδικό στο είδος του το σύντομο αλλά περιεκτικό «Προσχεδίασμα για την ιστορία του ελληνικού εμπορικού δικαίου κάτω από την τούρκικη κυριαρχία» του αείμνηστου Δημήτρη Γκόφα, το οποίο περιορίζεται δυστυχώς κυρίως στην τουρκοκρατία¹⁷.

16. Βλ. Γ. Ε. Ροδολάκης, ό.π. (5), 185.

17. D. Gofas, «Esquisse d' une histoire du droit commercial grec sous la domination

Η απάντηση για το δίκαιο που εφαρμόζεται δεν είναι εύκολη και εξαρτάται από την κάθε μια περίπτωση που εξετάζεται. Ιχνηλατώντας, εντοπίστηκαν τα ψήγματα δικαίου που διέπουν τις συμβάσεις για καλαφάτισμα πλοίων στην Πρέβεζα. Το δίκαιο αυτό είναι δίκαιο που εφαρμόζεται στην πράξη. Δεν μπορούμε να πούμε ότι αποτελεί εφαρμογή κανόνων θετού δικαίου γιατί δεν μας παρέχεται κάποιο έρεισμα. Άλλωστε η Βενετία αφήνει ελεύθερο μεγάλο πεδίο για να εφαρμόζονται τα τοπικά έθιμα. Τα τοπικά έθιμα γεννιούνται από τις ανάγκες των συναλλαγών, εδράζονται στη μακροχρόνια εφαρμογή και -γιατί όχι- οι απώτερες ρίζες τους βρίσκονται στα ανάλογα βυζαντινά και ελληνιστικά έθιμα (για να μην πάμε παραπίσω, στην αρχαιότητα), αφού όπως είναι γνωστό στο εμποροναυτικό δίκαιο, όσο το ιστιοφόρο παραμένει το μέσο με το οποίο διενεργείται η μεταφορά, οι αλλαγές μετριούνται με τους αιώνες.

Να δεχτούμε τελικά, όπως επανειλημμένα έχουμε υποστηρίξει, τη σύμμιξη τοπικών εθίμων με τις κοινές εμπορικές συνήθειες που λίγο πολύ τηρούνται στη Μεσόγειο από τους εμπορευόμενους; Είναι μία απάντηση που δεν απέχει πολύ από την αλήθεια.-

Λέξεις-κλειδιά: Ενετοκρατία, ναυτεμπορικό δίκαιο, καλαφάτης, πιστοποιητικό πλοϊμότητας, Πρέβεζα, σύμβαση καλαφατίσματος.

ottomane» *Atti del terzo congresso internazionale della società italiana di storia del diritto* (Firenze 1973) *La formazione storica del diritto moderno in Europa*, Φλωρεντία 1977, 3, 1088-1104.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ*

1.- ΕΝΟΡΚΗ ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΔΥΟ ΚΑΛΑΦΑΤΗΔΩΝ ΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΕ ΠΛΟΙΟ
Πρέβεζα, ΑΙΜΠ, 97, συμβ/φος Δ. Λεκατσάς**, φ. 65, 11 Μαρτίου 1753

1753 Μαρτίου 11 ἔ(τος) π(α)λ(αιόν), Πρέβεζα. Ἐνεφανίστηκαν ἐν τῷ καγκέλλῳ ἐμοῦ νοτα¹² ρίου οἱ παρόντες δύο μαστόροι καλαφάτητες κὺρ Δῆμο Πετζαλάδα¹³ καὶ κὺρ Γε(ῶρ)γος Μουρμουράς οἱ ὅποιοι ἔνπροσθεν τῶν ἀξιοπίστων¹⁴ μαρτύρων κάτωθεν γεγραμμένους φανερώνουν καὶ μαρτυροῦν μὲ ὄρκον¹⁵ τοὺς τὸ πῶς ἐβρικομένη εἰς τοῦτο τὸ πόρτο ἢ ταρτάνα ὀνομαζομένη¹⁶ Σὰν Τζαουάνη τοῦ s(i)g(nore) καπετὰν Τζουάνη Ραϊνάρδ ἀπὸ Ἄγδε, Φραν¹⁷ τζέζε, σὲ κατάστασιν ὅπου δὲν ἦτον διὰ ταξίδι, ἔτzi ἐπιχει¹⁸ ρήστησαν αὐτοὶ οἱ μαστόροι εἰς τὴν κόντζα τῆς ἢ ὁποία ἔπειτα¹⁹ ὅπου τὴν ἄδειασαν ἀπὸ ὅλα τὰ ρεμέντζα, σαβούρνα καὶ νερά¹¹⁰ ὅπου ἔκανε ἐδῶ καὶ ἀλλαμπάντα εἰς στὸ σκουέρο ἐτουτουνου τοῦ¹¹¹ πόρτου τῆς Πρέβεζας καὶ καλλιότερα βιζιτάδα ἀπὸ τοὺς ἄνω¹¹² θεν μαστόρους ἡῦραν εἰς πολλὰς μεριὰς μολάδα τὰ στουπία¹¹³ καὶ καρφιὰ καὶ εἰς τὸ μέρος τὸ δεξιὶ τάβλες χαλασμένες εἰς¹¹⁴ στὴν κολόμπα ἕως ὅπου δὲν ἦτον διὰ νὰ ταξιδέψη καὶ ἔτzi¹¹⁵ τὴν ἐφτιάσαν ἡγουν τῆς ἐβάλανε τὰ καρφιὰ καὶ τάβλες χρει¹¹⁶ αζόμενες καὶ τὴν καλαφατίσανε ὅλη τόσον ἀπὸ τὴν μία¹¹⁷ μεριὰν ὅσον καὶ ἀπὸ τὴν ἄλλην καὶ κουβέρταν καὶ τέλος πάν¹¹⁸ των ἐτελείωσαν τὴν κόντζα τοῦ αὐτοῦ μπαστιμέντου κατὰ¹¹⁹ τὴν τέχνην εἰς τρόπον ὅπου ἡμπορεῖ στὸ παρὸν νὰ ταξι¹²⁰ δεύση χωρὶς καμμίαν ἀμφιβολίαν καὶ ὅτι πῶς ἤλαβαν ἃ¹²¹ πὸ τὸν ἄνωθεν καπετάνιον τὴν τελείαν πληρωμὴν τοῦ κό¹²² που τοὺς καὶ τζορνάδες ποιηζόντας τὴν παρούσαν μαρτυρίαν¹²³ εἰς ἔνδειξις ἀληθείας διὰ κάθε πρέπουσα καουτέλα τοῦ¹²⁴ ἄνωθεν καπετάνιου καὶ οὕτως ἐποίησαν.-

¹²⁵ ημουν παρον αναστασις καβαδιας κ(αι) μαρτηρο.

¹²⁶ χριστος ταντινη ημουν παρον κε μαρτηρο.

*. Οι αρχές που ακολουθούνται στην έκδοση των πράξεων είναι εκείνες που ο γράφων τηρεί, όπως εκτίθεται λεπτομερέστερα στο Γ. Ε. Ροδολάκης, ό.π. (5), 203. Συνεπώς αποκαταστάθηκε πλήρως η ορθογραφία στο κείμενο (όχι στις αυτόγραφες υπογραφές), ενώ δε θίχτηκε η γραμματική μορφή και το λεχτικό ύφος του. Στην πρώτη βεβαίωση οι λέξεις μαστόροι, μαστόρους είναι γραμμένες με σ μαζί με το γραφικό σύμπλεγμα στίγμα. Η ιδιομορφία αυτή του γραφέα αποδίδεται με στ μόνο.

** . Σύμφωνα με τη Ρόδη Σταμούλη, ο νοταριακός κώδικας αριθ. 97 (Βιτάλης 95) δεν είναι του συμβολαιογράφου Δημητρίου Λεκατσά, όπως αναφέρεται στον κατάλογο αλλά του Σωτήρη Παπατριαντάφυλλου. Βλ. Ρόδη Σταμούλη, «Ο αλφαριθμητισμός στην Πρέβεζα κατά τον 18ο αιώνα (1742-1784)», Ο Ερανιστής, 17 (1981), 86-87 και σημ. 3.

2.- ΕΝΟΡΚΗ ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΚΑΛΑΦΑΤΗ ΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΕ ΠΛΟΙΟ
Πρέβεζα, ΑΙΜΠ, 97, συμβ/φος Δ. Λεκατσάς, φ. 172v, 19 Σεπτ. 1762

1762, σεπτεμβρίου 19, ἔ(τος) νέο. Πίστην ποιῶ ἐγὼ ὁ Γιώρ ¹² γος Μουρ-
 μουράς, καλαφάτης, πὼς τὸ μπαστιμέντο ¹³ λεγόμενο «Ἅγιος Σπυρίδων»,
 καπετάνιος Μπενάρδης ¹⁴ Καλούσης, με παντιέρα τούρκικη Μεσολονγί ¹⁵
 της, ἐπῆγα ἀπάνου εἰς στὸ μπαστιμέντο καὶ τοῦ η ¹⁶ ὕρα δύο ἀρρωστίες,
 μιὰ εἰς στὴν μάσχα στὴν ¹⁷ μπρύμην καὶ ἄλλη στὴ μέση τοῦ μπαστιμέν ¹⁸
 του στὴν μπρώτη τάβλα τῆς καρίνας καὶ ἓναν ¹⁹ ἀρμὸ ὡς μιὰν ἀπιθαμὴ δί-
 χως στουπὶ καὶ ¹⁰ ἔστοντας καὶ δὲν ἤμπορούσανε νὰ ὑποφέρουν ¹¹ ἀπὸ τὰ
 νερά, ἐκονβενίρησε νὰ δώσωμε κα ¹² ρίνα ἐδῶ εἰς Πρέβεζαν καὶ τὸ ἔφτιασα
 καὶ δι ¹³ ἃ τὸ βέβαιον τῆς ἀλήθειας μὲ ὄρκον μου ἡύρῃ ¹⁴ κα βεβαία τὰς
 ἄνωθεν φαλλές καὶ διὰ νὰ μὴν ¹⁵ ἡξέρω νὰ ἀπογράψω θέλει ἀπογράφουν
¹⁶ ἄλλοι διὰ ὄνομά μου.

¹⁷ νηκολος πασκος σιτηχος βεβενονο δια ¹⁸ ονομα του γεγου μουρομουρα
 καλαφατι ¹⁹ μην ηξεροτας να γραψη ο λεγη.

²⁰ Ἀποστολης βλαχογιανῆς βεβεόνο διὰ ονόμα του μάστρο ²¹ γιόργου κα-
 λάφατη μούρμούρα μὴν ηξερόντας νὰ γράψη ²² ὡς λεγη.

ΓΛΩΣΣΑΡΙ

- αλλαμπάντα (alla banda) = στο πλευρό (κλίση του πλοίου)
 βιζατάδος (visitare) = επιθεωρημένος
 κάγκελ(λ)ο, το (cancellum λατ.) = το κιγκλίδωμα, το μέρος που εργάζεται ο κα-
 γκελλάριος
 καλαφάτης, ο (calafato) καλαφατίζω (calafatare)
 καουτέλα, η (cautela) = η προφύλαξη
 κολόμπα, η (colomba) = α) η καρίνα του πλοίου (βεν.), β) η στήλη του καταρτιού,
 γ) το κάτω πιο χοντρό μέρος του καταρτιού, δ) το πιο πάνω τετράγωνο πανί
 του караβιού
 κόντζα, η (conca) = η σκάφη, το κέλυφος, το κοχύλι
 κουβέρτα, η (coverta) = το κατάστρωμα
 μάσχα, μάσκα, η (masca λατ.) = η πλευρά (παρειά) της πλώρης και πρύμνης του
 πλοίου
 μολάδος (mollare) = χαλαρωμένος, λασκαρισμένος
 μπαστιμέντο, το (bastimento) = το πλοίο
 πόρτο, το (porto) = το λιμάνι
 παντιέρα, η (bandiera) = η σημαία
 ρεμέντζα, τα (remeggi) = τα σκοινιά
 σαβούρια, η (saburra λατ.) = το έρμα, η σαβούρα
 σκουέρο, σκέρο, το = το ναυπηγείο βλ. και σχερός (Ησύχιος) = η ακτή, ο γιαλός
 ταρτάνα, η (tartana) = είδος ιστιοφόρου
 τζορνάδες, οι (giornata) = τα μεροκάματα
 φαλλές, οι (falla) = ανοίγματα, τρύπες απ' όπου περνάει το νερό

SUMMARY

G. E. RODOLAKIS: *At Preveza's shipyards in the second half of the 18th century*

Preveza, under Venetian domination from 1715 to her destruction by Ali pasha in 1789, boomed and became an important commercial and maritime centre with a considerable ship-building activity.

In this framework of commercial and maritime activity in Preveza at that era belong two certificates under oath of caulkers issued in 1753 and 1762 respectively. These certificates are the only known documents of that kind from all over Venetian- and Ottoman-occupied Greece.

The discussion is preceded by an introductory section on caulking, i.e. the works aiming at insulating the wooden sail boats. It is followed by an analysis of the two certificates under oath, which constitute, in my opinion, certificates of seaworthiness, an attempt to qualify the contracts for caulking in legal terms, a description of the rights and duties of contracting parties, and finally, few thoughts about the question of the law applied.

The article concludes with the publication of the certificates and a glossary of terms.

Keywords: Venetian occupied Greece, commercial and maritime law, caulker, certificate of seaworthiness, Preveza, contract for caulking