

Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου

Σχολή Ανθρωπιστικών και Κοινωνικών Επιστημών

Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών
Πολιτιστική Πολιτική και Ανάπτυξη

Μεταπτυχιακή Διατριβή



Έρευνα και Ανάπτυξη Σύγχρονων Πολιτιστικών Μεθόδων
για την Αξιοποίηση και Ανάδειξη των Ελληνικών Ξύλινων
Αλιευτικών Σκαφών

Ασημίνα Μητσομπόνου

Επιβλέπων Καθηγητής
Χρήστος Δερμεντζόπουλος

Δεκέμβριος 2018

Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου

Σχολή Ανθρωπιστικών και Κοινωνικών Επιστημών

**Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών
Πολιτιστική Πολιτική και Ανάπτυξη**

Μεταπτυχιακή Διατριβή

**Έρευνα και Ανάπτυξη Σύγχρονων Πολιτιστικών Μεθόδων
για την Αξιοποίηση και Ανάδειξη των Ελληνικών Ξύλινων
Αλιευτικών Σκαφών**

Ασημίνα Μητσομπόνου

**Επιβλέπων Καθηγητής
Χρήστος Δερμεντζόπουλος**

Η παρούσα εργασία υποβλήθηκε προς εκπλήρωση των απαιτήσεων για
απόκτηση μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών
στην Πολιτιστική Πολιτική και Ανάπτυξη
από τη Σχολή Ανθρωπιστικών και Κοινωνικών Επιστημών
του Ανοικτού Πανεπιστημίου Κύπρου.

Δεκέμβριος 2018

Περίληψη

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται, υπό το πρίσμα της πολιτιστικής διαχείρισης, ένα θέμα που έχει απασχολήσει τη ναυτική και ναυπηγική κοινότητα τα τελευταία τριάντα χρόνια. Πρόκειται για την καταστροφή των ξύλινων αλιευτικών σκαφών με βάση την ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία.

Η προσέγγιση του θέματος γίνεται από διαφορετικές οπτικές προκειμένου να αναδειχτούν όλες οι όψεις αυτής της συνθήκης. Εξετάζεται η γνώμη της ακαδημαϊκής κοινότητας, η τοποθέτηση των αλιέων, η επιχειρηματολογία των σωματείων και των συλλόγων υπέρ της διαφύλαξης της ναυτικής κληρονομιάς, η θέση της Πολιτείας καθώς και αυτή του έντυπου και ηλεκτρονικού Τύπου. Κοινός παρανομαστής όλων των εμπλεκόμενων μερών, με εξαίρεση αυτού του κρατικού φορέα, είναι η παύση της ολοσχερούς διάλυσης των ξύλινων σκαφών.

Μέσα από το πόνημα αυτό αναδεικνύεται η πολιτιστική αξία των σκαφών και της ξυλοναυπηγικής τέχνης. Παράλληλα, επιχειρείται μια εις βάθος βιβλιογραφική έρευνα που καθιστά εφικτή την ιστορική επισκόπηση ως προς τη γέννηση και εξέλιξη των πλοίων από την αρχαιότητα μέχρι τη σύγχρονη εποχή. Εν συνεχεία αναζητήθηκαν οι πλέον αντιπροσωπευτικοί τύποι σκαφών, εστιάζοντας στο καΐκι και την ποικιλία σκαριών που απαντούν σε αυτή την κατηγορία. Επιπλέον, παρουσιάζεται το πλέγμα της λαϊκής παράδοσης που έχει σχηματιστεί γύρω από τον σχεδιασμό και την κατασκευή ενός σκάφους, συνθέτοντας τις προϋποθέσεις εκείνες για τη συγκρότηση μιας τεκμηριωμένης υποψηφιότητας στη άυλη πολιτιστική κληρονομιά του τόπου.

Αφού λήφθηκε υπόψη το σύνολο των παραμέτρων που στοιχειοθετούν τη σημερινή εικόνα της ξυλοναυπηγικής και των εκφραστών της μέσα από επιτόπια έρευνα και συνεντεύξεις με ειδήμονες στο είδος, επιχειρήθηκε η ανάλυση μιας μελέτης περίπτωσης με θέμα τον πολιτιστικό τουρισμό και την εναλλακτική αξιοποίηση των ξύλινων αλιευτικών σκαφών. Στόχος του παρουσιαζόμενου σχεδίου, η πολιτιστικά, κοινωνικά και οικονομικά εννοούμενη διάσωση της ναυπηγικής τέχνης και των συντελεστών της.

Summary

The present paper addresses, in light of cultural management, an issue that has concerned the naval and shipbuilding community over the last thirty years. It deals with the destruction of wooden fishing vessels based on European and national legislation.

The issue is approached from several different directions in order to shed light on all the aspects of the present situation. The opinion of the academic community, the position of fishermen, the view of clubs and associations in support of the preservation of the naval heritage, the stance of the state as well as that of the printed and electronic press are examined. A common denominator of all parties involved, with the exception of the state, is the cessation of the complete dismantling of wooden boats.

Through this work, the cultural value of boats and the art of wooden-ship construction are highlighted. At the same time, an in-depth literature review was conducted that enables the historical overview of the birth and evolution of ships from antiquity to modern times. Subsequently, the most representative types of boats were studied, focusing on the caique (a small eastern Mediterranean sailing ship) and the variety of vessels in this category. Additionally, the web of folk traditions that has been formed around the design and construction of a vessel is presented, combining the prerequisites for establishing a documented candidacy for the intangible cultural heritage of the area.

After considering all the parameters that characterize the present image of nautical woodworking and its representatives through on-site research and interviews with experts in the genre, an analysis of a case study on cultural tourism and alternative exploitation of wooden fishing vessels was attempted. The aim of the presented project is the cultural, social and economic professed rescue of the art of shipbuilding and its variants.

Ευχαριστίες

Ευχαριστώ θερμά τους κυρίους Νικόλα Βλαβιανό, Κώστα Δαμιανίδη, Νίκο Καβαλλιέρο και Χάρη Τζάλα για τον χρόνο τους, τη γενναιόδωρη βοήθεια και τις πολύτιμες πληροφορίες.

Ένα μεγάλο ευχαριστώ στους αγαπημένους μου συνοδοιπόρους σε αυτήν τη σύντομη διαδρομή, Ελένη και Βασίλη.

Περιεχόμενα

1	Εισαγωγή	8
1	Η Εξέλιξη των Πλοίων και της Ναυπήγησης	10
1.1	Από τα Μονόξυλα στα Εμπορικά Πλοία της Κλασικής Εποχής.....	10
1.2	Τα Ιστιοφόρα από τον 16ο Αιώνα έως τον 20ο Αιώνα	13
1.3	Το καΐκι	16
2	Η Τέχνη της Ξυλοναυπηγικής	21
2.1	Η Λαϊκή Παράδοση γύρω από τη Ναυπηγική Τέχνη	25
2.2	Οι Εκφραστές της Ναυπηγικής Τέχνης	28
3	Η Ξυλοναυπηγική Σήμερα	32
3.1	Καρνάγια και Ταρσανάδες – Οι Θεματοφύλακες της Γνώσης	33
3.2	Ευρωπαϊκή Οδηγία – Υπουργική Απόφαση (αριθμ. 1690/2017)	35
3.3	Διεθνείς και Εγχώριες Πρακτικές	40
4	Μελέτη Περίπτωσης	45
4.1	Το Καΐκι ως Κατοικία	45
4.2	Το Καστελόριζο ως Τουριστικός Προορισμός	47
4.3	Ανάλυση SWOT	49
4.4	Συμπεράσματα	52
	Επίλογος	54

Παραρτήματα

	55
A	Σχέδια: Βασικοί Τύποι Πλοίων	56
A.1	Χρονολογικές περίοδοι	69
B	Λεξικολογικά Λήμματα	72
Γ	Τραγούδια	75
Δ	Φωτογραφικά Αρχεία	81
Ε	Έργα Τέχνης	85
ΣΤ	Πίνακες – Διαγράμματα	89
Βιβλιογραφία	94

Εισαγωγή

Η Ελλάδα ως χώρα είναι συνυφασμένη με ποικίλα στοιχεία που συνθέτουν την εικόνα της στα μάτια των γηγενών αλλά και των ξένων επισκεπτών. Ένα πλέγμα υλικής, άυλης, αρχαίας και νεότερης κληρονομιάς που σχηματίζει την παράδοση. Τα στοιχεία αυτά αποτελούν έναν ζωντανό οργανισμό που μεταφέρεται, εμπλουτίζεται και εξελίσσεται από γενιά σε γενιά. Ένα από τα σημεία αναφοράς σε αυτή τη διαδρομή είναι το υδάτινο στοιχείο. Σε αυτό εμπεριέχονται το πλεούμενο, η τέχνη της δημιουργίας του, η χρήση και η αισθητική που συνοδεύει το σύγχρονο αφήγημα της ναυτοσύνης και της ακτοπλοΐας μέσα από την γραφική οπτική του αντικειμένου.

Σε αυτό το πλαίσιο, θα επιχειρηθεί μια βιβλιογραφική επισκόπηση ώστε να αναδειχτεί η άρρηκτη σχέση του ελληνικού στοιχείου με τη ναυτοσύνη και τη ναυπηγική τέχνη στο πέρασμα των αιώνων. Θα εξεταστούν οι σημερινές συνθήκες και οι κίνδυνοι που προκύπτουν για το αντικείμενο της έρευνας μέσα από τις μεταβαλλόμενες ανάγκες και τις επιταγές των καιρών. Εν συνεχεία θα αναλυθούν οι διεθνώς καλές πρακτικές γύρω από τον κλάδο των παραδοσιακών σκαφών προκειμένου να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα για την υφιστάμενη κατάσταση.

Μεγάλο βάρος θα δοθεί στη μελέτη περίπτωσης όπου θα προσομοιωθούν τα στάδια που πρέπει να ακολουθηθούν ώστε να επιτευχθεί το αναλυόμενο παράδειγμα. Το σχέδιο που θα παρουσιαστεί, έχει χαρακτήρα διασωστικό πολιτιστικά, κοινωνικά και οικονομικά εννοούμενο. Στόχος είναι να λειτουργήσει ως καινοτόμος απόπειρα που θα καταφέρει να συνδυάσει τη διατήρηση της ξυλοναυπηγικής τέχνης με τη βιώσιμη επιχειρηματικότητα στον τομέα του πολιτιστικού τουρισμού. Σε μια προσπάθεια διερεύνησης της εφικτότητας του εγχειρήματος, θα αναζητηθούν τα χαρακτηριστικά του κοινού στο οποίο θα απευθύνεται, κυρίως αυτά των ξένων επισκεπτών. Πιο

συγκεκριμένα, θα εξεταστεί σχολαστικά η χρονική περίοδος 2009-2015 ως προς την τουριστική προσέλευση στην Ελλάδα. Θα δοθεί έμφαση στο προφίλ, την εθνικότητα, το βιοτικό επίπεδο και τις πολιτιστικές συνήθειες που χαρακτηρίζουν τους εισερχόμενους επισκέπτες. Τέλος, θα παρουσιαστεί ο σκελετός της στρατηγικής ανάπτυξης του σχεδίου.

Κεφάλαιο 1

Η εξέλιξη των πλοίων και της ναυπήγησης

Η επικοινωνία του ανθρώπου μέσω θαλάσσης αποτελεί ένα δύσκολο ερώτημα ως προς τη χρονολογική της τοποθέτηση. Εικάζεται ότι πριν από 200.000 χρόνια επιχειρήθηκε ο διάπλους των στενών του Γιβραλτάρ και ακόμα νωρίτερα, ταξίδια στα στενά του Μπέρινγκ καθώς και σε νησιωτικά συμπλέγματα του Ειρηνικού και του Ατλαντικού Ωκεανού. Ωστόσο, σύμφωνα με τεκμηριωμένη μαρτυρία, το αρχαιότερο ταξίδι ανοιχτής θαλάσσης πραγματοποιήθηκε στο Αιγαίο πριν 11.000 χρόνια. Πρόκειται για μεταφορά οψιδιανού από τη Μήλο στο σπήλαιο Φράχθι της Αργολίδας (Τζάλας 2003:37).¹

Στη Μεσόγειο το πλοίο, σε όλες τις εκδοχές του, αποτέλεσε μέχρι και τις μέρες μας το κύριο μέσο μεταφοράς ανθρώπων, αγαθών, τεχνουργημάτων και ιδεών. Το γεγονός ότι οι άνθρωποι μπορούν και ταξιδεύουν, εδώ και χιλιάδες χρόνια από ακτή σε ακτή, από νησί σε νησί, ξεκινώντας από τις εκβολές του σημερινού ποταμού Ριόνι στη Γεωργία μέχρι τις Ηράκλειες Στήλες, διασχίζοντας μια απόσταση περίπου 2.150 μιλίων σε ευθεία, το οφείλουν την εφεύρεση και στην εξέλιξη του πλοίου (Αντύπας 2004:xxiii).²

1.1 Από τα μονόξυλα στα εμπορικά πλοία της κλασικής εποχής

¹ Βλ. <https://www.openbook.gr/to-taxidi-apo-tous-arxaious-ews-tous-neoterous-xronous/>

² Βλ. <https://drive.google.com/file/d/1hhxsqcfwfnodwhbfdekcu5d6mbjlelio/view?usp=sharing>

Η θάλασσα του Αιγαίου αποτελούσε ιδανικό τόπο για τα κωπήλατα σκάφη καθώς οι ήπιες κλιματολογικές συνθήκες, η απουσία έντονων ρευμάτων ή παλιρροιών, η διαύγεια στην ατμόσφαιρα και η εκτεταμένη ακτογραμμή ενθάρρυναν τους ναυτικούς.

Κατά την Πρώιμη Εποχή του Χαλκού οι νησιώτες του Αιγαίου εξελίσσονται σε σπουδαίους ναυτικούς. Η διάδοση της μεταλλοτεχνίας οδηγεί στη βελτίωση και τον εμπλουτισμό των εργαλείων και κατά συνέπεια στη κατασκευή μεγαλύτερων και αξιόπλων πλοίων. Αντίστοιχα, οι παραστάσεις στα πλοία Μινωιτών και Μυκηναίων μαρτυρούν τη μεγάλη κινητικότητα στο Αιγαίο καθώς και την εξέλιξη της ναυπηγικής τέχνης (Τζάλας 2003:38). Από την εποχή αυτή, μέσα από τις εικονιστικές παραστάσεις συναντάμε τους πρώτους ναυτικούς και ναυπηγικούς όρους, αλλά και την ορολογία ορισμένων συναφών εργαλείων σε γλώσσα ελληνική. Οι καταγραφές ονομάτων που παράγονται από τη λέξη ναυς, όπως, για παράδειγμα, e-u-na-wo, na-u-si-ke-re[-we], o-ku-na-wo, o-ti-na-wo, na-wi-ro, e-u-no-mo, e-u-ro-ro-wo υποδηλώνουν τη σημασία της ναυσιπλοΐας στους κόλπους του μυκηναϊκού κόσμου. Κατά την περίοδο αυτή, αναφέρεται επίσης, η ειδικότητα του ναυπηγού, ως ναυδόμου, na-u-do-mo, η οποία διαφοροποιείται από τους μαραγκούς, τους τέκτονες te-ko-to-ne που αποτελούν μεν τεχνίτες του ξύλου αλλά σχετίζονται με την κατασκευή ποικίλων τεχνουργημάτων της καθημερινής ζωής (Μαραγκουδάκη 2010:31).³

Ιδιαίτερα πλούσιο είναι το υλικό που αντλούμε από τα Ομηρικά έπη σχετικά με τον τύπο των πλοίων, τα επιμέρους τμήματά τους, τα εργαλεία ναυπηγικής, την ξυλεία και τις τεχνικές ναυπήγησης. Σύμφωνα με τον Όμηρο, ο Οδυσσέας όταν αποδεσμεύεται από την Καλυψώ και αναχωρεί από την Ωγυγία, καλείται να κατασκευάσει ένα πλεούμενο ώστε να επιστρέψει στην πατρίδα του διανύοντας 1.200 μίλια μέσα σε 17 ημέρες και νύχτες. Οι προσεγγίσεις για αυτό που αναφέρεται ως *σχεδίη* είναι πολλές, ξεκινώντας από μια πρόχειρη πλατφόρμα, ένα «σχεδόν πλοίο», μέχρι μια αυτοσχέδια βάρκα όπου και συγκλίνουν οι

³ Βλ. <https://drive.google.com/file/d/1b43kcwgdudf7joe6k5jrvavip0rttvpqzs/view>

περισσότερες θεωρίες. Αν δεχτούμε αυτή τη συλλογιστική, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι ο Όμηρος, στην Πέμπτη ραψωδία της Οδύσσειας προσφέρει έναν πρακτικό οδηγό κατασκευής μικρού σκάφους (Αντύπας 2004:18,22).

Πολλές παραμένουν επίσης, οι ερμηνείες ως προς τη χρονολογική ένταξη των πλοίων στη μυκηναϊκή ή τη γεωμετρική περίοδο γνωστή και ως αυτή των «σκοτεινών αιώνων» (Καμαρινού, Μπάικα 2005:23).⁴ Σύμφωνα με τον Ησίοδο, η περίοδος των θαλάσσιων μετακινήσεων περιοριζόταν στους ανοιξιιάτικους και καλοκαιρινούς μήνες. Τα μυκηναϊκά πλοία εξήγαγαν έξοχα κατεργασμένα αγγεία, ζωγραφισμένους κρατήρες και φιάλες για τις αγορές πολυτελείας, χυτά ορειχάλκινα όπλα κ.ά. Γύριζαν δε φορτωμένα χαλκό, ψευδάργυρο, άλογα, υφάσματα βαμμένα με πορφύρα, μικρά πορσελάνινα είδη, αλάβαστρα και χρυσάφι (Τζαμτζής 2003:50).⁵

Το εκτόπισμα των πλοίων μεγαλώνει και ο αριθμός των κωπηλατών αυξάνεται ώσπου κάνει την εμφάνισή του ένα σημαντικό πολεμικό πλοίο, η εξέλιξη του οποίου θα οδηγήσει στην Αθηναϊκή τριήρη (Τζάλας 2003:38). Κατά το πρώτο κύμα του αποικισμού, τα πλοία μεταφέρουν προϊόντα της γης και της ανθρώπινης τέχνης. Ξηροί καρποί, όσπρια, δέρματα, μαλλιά, ξυλεία, μέταλλα ήταν τα συνήθη φορτία με κύρια αυτά του κρασιού και των σιτηρών. Όσο πλησιάζουμε προς την κλασσική εποχή, τα πλοία μεγαλώνουν, ο εξοπλισμός και οι ναυπηγικές τους γραμμές τελειοποιούνται. Το μήκος τους φτάνει μέχρι και τα τριάντα μέτρα με δυνατότητα μεταφοράς φορτίου βάρους εκατό τόνων. Υπήρχαν φυσικά και μεγαλύτερα σκαριά που μπορούσαν να μεταφέρουν πεντακόσιους τόνους ή δέκα χιλιάδες αμφορείς. Η κατασκευή τους ήταν τέτοια ώστε να εξασφαλίζουν την ασφαλή μεταφορά φορτίου και όχι την ταχύτητα. Κατά την κλασσική περίοδο, το λιμάνι του Πειραιά αποτελούσε το κεντρικό σημείο όλης της ναυτιλιακής κίνησης στην Ανατολική Μεσόγειο (Τζαμτζής 2003:52).

⁴ Βλ. <https://www.archaiologia.gr/wp-content/uploads/2011/07/94-5.pdf>

⁵ Βλ. <https://www.openbook.gr/to-taxidi-apo-tous-arxaious-ews-tous-neoterous-xronous/>

Τα πλοία κατατάσσονταν σε δύο κύριες κατηγορίες: α) τα μακρά που ήταν πολεμικά και βασιζόνταν στα κουπιά για την πρόωση τους και διάθεταν μόνο βοηθητική ιστιοφορία και β) τα στρογγύλα πλοία ή ολκάδες που ήταν φορτηγά. Αυτά ήταν αμιγώς ιστιοφόρα και χρησιμοποιούσαν κουπιά μόνο κατά την είσοδο ή την έξοδο τους στα λιμάνια. Υπήρχαν επίσης κι άλλοι τύποι εξειδικευμένων караβιών ανάλογα με τη χρήση και το φορτίο που προορίζονταν για να μεταφέρουν (πχ. φάσιλοι, άκατοι και κέλητες) (Τζαμτζής 2003:56).

Η ελληνική επικράτηση στη Μεσόγειο με τη μορφή της ιδιοκτησίας σκαφών αλλά και της ναυπήγησης αξιόπλων πλοίων συνεχίζεται και κατά τα ρωμαϊκά χρόνια. Η ελληνική ναυτική παράδοση ήταν τέτοια που μετά το τέλος της ρωμαϊκής περιόδου, επανέρχεται στο προσκήνιο με τη νέα της μορφή, τη βυζαντινή (Τζαμτζής 2003:56-57).

1.2 Τα ιστιοφόρα από τον 16ο έως τον 20ο αιώνα

Η κατηγοριοποίηση των σκαφών μπορεί να γίνει με πολλούς τρόπους. Αν επιχειρήσουμε την ταξινόμησή τους σύμφωνα με την πρόωσή τους, τότε εντοπίζουμε καράβια με κουπιά, με πανιά, μικτά και στην εποχή μας, μηχανοκίνητα. Ένας άλλος τρόπος ταξινόμησης είναι σε πολεμικά και φορτηγά, όπου τα μεν πρώτα είχαν το χαρακτηριστικό της ταχύτητας και του στενού σκαριού ενώ τα δεύτερα ήταν ευρύχωρα και βραδυκίνητα. Μέχρι και την εποχή της ναυμαχίας της Ναυπάκτου (1571), τα πολεμικά πλοία κινούνταν με κουπιά ενώ τα φορτηγά με πανιά. Από το τέλος του 16ου αιώνα όπου η διάδοση του πανιού κερδίζει έδαφος, αυτός ο διαχωρισμός είναι δυσκολότερος, καθώς τα εμπορικά μετατρέπονται σε πολεμικά και το αντίστροφο (Τζαμτζής 1972:107-108).⁶

Ένας ακόμη τρόπος διαχωρισμού είναι με βάση τη γάστρα του σκάφους. Σύμφωνα με αυτό το κριτήριο προκύπτουν τέσσερις κατηγορίες: α) οξύπριμνα

⁶ Βλ. Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850), Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος

σκάφη, β) σκάφη με άβακα στην πρύμνη, γ) σκάφη με κοίλη πρύμνη και δ) σκάφη με ελλειψοειδή πρύμνη. Οι δύο πρώτες κατηγορίες είναι γνωστές στους έλληνες ναυπηγούς πριν από τα τέλη του 18ου αιώνα και παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλία σκαφών, ενώ οι δύο επόμενες μπορούν να χαρακτηριστούν ως νεότερες (Δαμιανίδης 2011: 42,43,97). Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν το τρεχαντήρι, το γατζάο, ο μπότης (κούτουλο), η γαΐτα, το τσερνίκι, το πέραμα και η τράτα (Δαμιανίδης 2011:43-60). Στη δεύτερη, συναντάμε τον βαρκαλά, τη μπομπάρδα (βομβάρδα), τη συμακή σκάφη, τον υδραϊκό βαρκαλά και τη χανιώτικη γαΐτα (Δαμιανίδης 2011:62-69). Στην τρίτη και την τέταρτη κατηγορία αντίστοιχα ανήκουν το λίμπερτι και το караβόσκαρο (Δαμιανίδης 2011:71-75).

Πέρα από τον τύπο της γάστρας, πολλές φορές, η ιστιοφορία ήταν αυτή που υπερίσχυε στην ονομασία ενός σκάφους. Αυτό είναι δηλωτικό της βαρύνουσας σημασίας που είχε ως κριτήριο ταξινόμησης. Ιστιοφορία και γάστρα αποτελούν αλληλένδετα στοιχεία καθώς ο τύπος της γάστρας ήταν αυτός που καθόριζε το είδος ιστιοφορίας του σκάφους. Τα κυριότερα είδη ιστιοφορίας συνοψίζονται ως εξής: α) σταύρωση (σταυρωτό πανί), β) λατίνι, γ) σακολέβα (σακκολαίφη), δ) ψάθα (τουρκέτο-μαΐστρα) και ε) μπούμα (ράντα) (Δαμιανίδης 2011:77, 79-92).

Αντίστοιχα, η επίδραση της χρήσης ήταν αυτή που επίσης συνέβαλε καταλυτικά στη διαμόρφωση της μορφής του σκάφους. Οι τρεις βασικές χρήσεις αφορούσαν στο ψάρεμα (ψαράδικα), στη μεταφορά εμπορευμάτων (εμπορικά) και στη σπογγαλιεία (σφουγγαράδικα). Η χρήση των καϊκιών για αναψυχή παρουσιάζεται ως τέταρτη κατηγορία και συμπίπτει με αυτή των χαρακτηριστικών που φέρουν τα σφουγγαράδικα (Δαμιανίδης 2011:101).

Σε πολλές περιπτώσεις, τύποι των σκαφών είναι συνυφασμένοι με συγκεκριμένες περιοχές της Ελλάδας. Για παράδειγμα, το 1658 κατασκευάζονται για πρώτη φορά τρεχαντήρια στην Ύδρα (Κριεζής 1860:18). Κατά τον 19ο αιώνα, το τρεχαντήρι αποτελεί τον πλέον διαδεδομένο τύπο σκάφους στον Αργοσαρωνικό. Αντίθετα, το γατζάο απαντά στα νησιά του Ιονίου

και στα δυτικά παράλια της ηπειρωτικής Ελλάδας. Το τσερνίκι είναι πιο διαδεδομένο στο Ανατολικό Αιγαίο, στη Λέσβο και στη Σάμο. Το πέραμα ανθεί στη Σύρο καθώς η καταγωγή των περισσότερων ναυπηγών του νησιού ήταν από το Ανατολικό Αιγαίο. Αντίστοιχα, ο βαρκαλάς κυριαρχούσε στα Δωδεκάνησα, με τη σκάφη να είναι το ειδικό σφουγγαράδικο που κατασκευαζόταν στη Σύμη.

Η παράδοση που ανέπτυξε κάθε περιοχή συνδέεται περισσότερο με τον τύπο του σκάφους και όχι με τις τεχνικές ναυπήγησης. Οι καιρικές συνθήκες και η ανάπτυξη των εκάστοτε δραστηριοτήτων εξηγούν μερικώς την προέλευση (Δαμιανίδης 2011:111). Εξαιρέση σε αυτή τη συνθήκη αποτελεί η Σύμη. Η σκάφη ήταν αλληλένδετη με τη δραστηριότητα της σπογγαλιείας. Συνεπώς, η χρήση ήταν αυτή που διαμόρφωσε τον τύπο του σκάφους. Το 1866 η Σύμη και η Κάλυμνος αριθμούσαν από 370 σκάφη και 2.600 άτομα που ασχολούνταν με τη σπογγαλιεία σε κάθε νησί (Λουκάτος 1977:419). Ωστόσο, το 1870 που εγκαταλείπονται οι παλιές μέθοδοι σπογγαλιείας, αρχίζει η παρακμή για τις σκάφες και σταματά η κατασκευή τους.

Αναζητώντας παλαιότερους τύπους σκαφών, συναντάμε σκάφη που αποτέλεσαν τον πρόδρομο των παραδοσιακών σκαφών στο Αιγαίο. Η αλαμάνια, η γκαγκάβα, ο γκάγκαλης, η караβοσαΐτα, το κοκορέλι, η λεύκα, ο μαρτίγκος (μαρτιγκάνα), το μίστικο, η νάβα, η πολάκα, το σαχτούρι και το τραμπάκουλο είναι μερικά από αυτά (Δαμιανίδης 2011:93-97). Κάνοντας μια χρονολογική αναδρομή, στα μισά του 16ου αιώνα βρίσκουμε τη γκαλεάσα και τη γαλιότα. Και οι δυο αποτελούν εξέλιξη της γαλέρας. Περί τα τέλη του 17ου αιώνα, η φούστα, ένα σκάφος μακρύ, στενό και ταχύ, ήταν συνυφασμένη με την πειρατεία. Η μπελλού σκάφος ελαφρύ για ποικίλες χρήσεις κατά τον επαναστατικό αγώνα ενάντια στον οθωμανικό ζυγό, αποτέλεσε μια παραλλαγή του μίστικου που χρησιμοποιήθηκε ως το τέλος του περασμένου αιώνα (Τζαμτζής 1972:108)

Βασικός τύπος ιστιοφόρου από τον οποίο φαίνεται ότι ξεκίνησαν όλοι οι άλλοι, είναι το γαλιόνι. Η γενική ονομασία των μικρών ιστιοφόρων ήταν «καΐκι» ενώ

των μεγάλων «καράβι». Το τρεχαντήρι και η εξέλιξή του, η μπρατσέρα, αποτέλεσαν τον πρώτο τύπο καϊκιού που ναυπηγήθηκε από Έλληνες. Η ταρτάνα, μικρό σκάφος του 18ου αιώνα, αποτέλεσε αγαπητό θέμα των ζωγράφων χάρη στον τρόπο που γινόταν το μάζεμα του πανιού της. Στη δύση του 18ου αιώνα, το σαχίνι, είδος λατινάδικου σηματοδοτεί την περίοδο όπου χτίζονταν ολοένα και μεγαλύτερα σκαριά. Ο πίκκος ήταν κατά κύριο λόγο εμπορικό σκάφος, ενώ το πλέον τραγουδισμένο ιστιοφόρο υπήρξε η γολέτα που συχνά ονομαζόταν και σκούνα. Τα μπρίκι ήταν αυτό που κυριάρχησε στον ναυτικό βίο του 18ου και 19ου αιώνα. Πολεμικά ιστιοφόρα του 19ου αιώνα υπήρξαν η φρεγάτα, η κορβέτα και το ραγιαδό. Τέλος, ποικίλα ήταν τα ονόματα από τόπο σε τόπο για τις βάρκες που χρησίμευαν βοηθητικές εργασίες και παράκτιο ψάρεμα⁷ (Τζαμτζής 1972:108,117,118).

1.3 Το καΐκι

Ξεκινώντας από την ετυμολογική ανάλυση της λέξης διαπιστώνουμε ότι αποτελεί δάνειο της τούρκικης λέξης «kayık» που σημαίνει το ακάτιον, το πλοiάριον, η λέμβος (βλ. Εικ. 1). Η ίδια λέξη με τη μορφή του δανείου «καΐκι» ορίζεται από το Λεξικό Τριανταφυλλίδη και το Εγκυκλοπαιδικόν Λεξικόν Ελευθερουδάκης ως η γενική ονομασία μικρών ταχύπλοων μήκους 5-7 μέτρων με οξύ σχήμα στην πλώρη και την πρύμνη (βλ. Εικ. 1.1, 1.2). Το Αντιλεξικόν ή ονομαστικόν της νεοελληνικής γλώσσης ορίζει μεταξύ άλλων το ουσιαστικό «πλοiόν» ως καΐκι που κατηγοριοποιείται σε διαφορετικά είδη ιστιοφόρων και εξυπηρετεί διαφορετικές χρήσεις (βλ. Εικ. 1.3, 1.4). Αναζητώντας τον αρχαίο πρόγονο του καΐκιού συναντάμε το ουσιαστικό «κέλης» και το υποκοριστικό «κελήτιον» το οποίο αναφέρεται σε μικρό ψαράδικο, όχι ιστιοφόρο, αλλά κωπήλατο (βλ. Εικ. 1.5-1.7).

Πλούσιο είναι το υλικό που υπάρχει γύρω από αναφορές σε αρχαία ψαροκάικα στον Ηρόδοτο, τον Θουκυδίδη και τον Ξενοφώντα. Παραθέτουμε τα εξής αποσπάσματα:

⁷ Ενδεικτικά αναφέρουμε τις εξής ονομασίες: σκαμπαβίες, σαλούπες, τράτες, λάτζες, λατζόνες, πασάρες, κατσαμπάδες, φελούκες, μπόγοι, τζιρρίμια (Τζαμτζής 1972:118)

(1) [8.94.2] ὡς δὲ ἄρα φεύγοντας γίνεσθαι τῆς Σαλαμινῆς κατὰ <τὸ> ἱρὸν Ἀθηναίης Σκιράδος, περιπίπτειν σφι **κέλητα** θεῖη πομπῆ, τὸν οὔτε πέμψαντα φανῆναι οὐδένα, οὔτε τι τῶν ἀπὸ τῆς στρατιῆς εἰδόσι προσφέρεσθαι τοῖσι Κορινθίοισι. τῆδε δὲ συμβάλλονται εἶναι θεῖον τὸ πρῆγμα· ὡς γὰρ ἀγχοῦ γενέσθαι τῶν νεῶν, τοὺς ἀπὸ τοῦ **κέλητος** λέγειν τάδε· [...]⁸

(2) [1.52.3] [...] τοῦ δὲ οἴκαδε πλοῦ μᾶλλον διεσκόπουν ὄπη κομισθήσονται, δεδιότες μὴ οἱ Ἀθηναῖοι νομίσαντες λελύσθαι τὰς σπονδὰς, διότι ἐς χεῖρας ἦλθον, οὐκ ἐῷσι σφᾶς ἀποπλεῖν. [1.53.1] ἔδοξεν οὖν αὐτοῖς ἄνδρας ἐς **κελήτιον** ἐσβιβάσαντας ἄνευ κηρυκείου προσπέμψαι τοῖς Ἀθηναίοις καὶ πεῖραν ποιήσασθαι. πέμψαντές τε ἔλεγον τοιάδε. [...]⁹

(3) [4.9.1] Δημοσθένης δὲ ὀρῶν τοὺς Λακεδαιμονίους μέλλοντας προσβάλλειν ναυσί τε ἅμα καὶ πεζῶ παρεσκευάζετο καὶ αὐτός, καὶ τὰς τριῆρεις αἱ περιῆσαν αὐτῶ ἀπὸ τῶν καταλειφθεισῶν ἀνασπάσας ὑπὸ τὸ τείχισμα προσεσταύρωσε, καὶ τοὺς ναύτας ἐξ αὐτῶν ὥπλισεν ἄσπισι [τε] φαύλαις καὶ οἰσυῖναις ταῖς πολλαῖς· οὐ γὰρ ἦν ὄπλα ἐν χωρίῳ ἐρήμῳ πορίσασθαι, ἀλλὰ καὶ ταῦτα ἐκ ληστρικῆς Μεσσηνίων τριακοντόρου καὶ **κέλητος** ἔλαβον, οἱ ἔτυχον παραγενόμενοι. [...]¹⁰

⁸ ΗΡΟΔΟΤΟΣ, *Ἱστορίαι* (μτφρ.: Η. Σπυρόπουλος, Γκοβόστης 1995)

[8.94.2] Καὶ φεύγοντας ἔφτασαν ἐκεῖ κατὰ τὸ ακρογιάλι τῆς Ἐλευσίνας ὅπου βρίσκεται ὁ ναὸς τῆς Ἀθηνᾶς Σκιράδας, ὅταν ἦρθε καὶ τοὺς συνάντησε **πλοιάριο** σταλμένο ἀπ' τοὺς θεοὺς· ποιὸς τὸ ἔστειλε, ποτέ δὲν ἐγένε φανερό, ἐνῶ οὔτε καὶ οἱ Κορίνθιοι, ποὺ ἦρθε καὶ τοὺς συνάντησε, εἶχαν κάποια πληροφορία γιὰ τὸ πῶς ἐξελίσσεται ἡ ναυμαχία. Καὶ νὰ πῶς ἔφτασαν στὸ συμπέρασμα ὅτι πρόκειται γιὰ ἔργο θεοῦ· γιὰτὶ μόλις πλησίασαν στα καράβια, οἱ ναύτες τοῦ **πλοιαρίου** ἔλεγαν τα ἐξῆς: [...]

⁹ ΘΟΥΚΥΔΙΔΗΣ, *Ἱστορίαι* (μτφρ.: Α. Βλάχος, Γαλαξίας 1965-1968)

[1.52.3] [...] ἐκεῖνο ποὺ συλλογίζονταν ἦταν πῶς νὰ βρουν τρόπο νὰ ἐπιστρέψουν στὴν Κόρινθο, γιὰτὶ φοβόνταν μήπως οἱ Ἀθηναῖοι θεωρήσουν ὅτι εἶχαν καταπατηθεῖ οἱ σπονδές (αφοῦ εἶχε γίνε μάχη μεταξύ τους) καὶ τοὺς ἐμπόδισαν νὰ φύγουν. [1.53.1] Ἀποφάσισαν νὰ στείλουν στοὺς Ἀθηναίους μερικοὺς ἄνδρες μ' ἓνα **βαρκάκι**, ἀλλὰ χωρὶς κηρύκειο, γιὰ νὰ ἐξακριβώσουν τὶς προθέσεις τους. Τοὺς ἔστειλαν γιὰ νὰ τοὺς διαμηνύσουν τὰ ἀκόλουθα περίπου [...]

¹⁰ ΘΟΥΚΥΔΙΔΗΣ, *Ἱστορίαι* (μτφρ.: Α. Βλάχος, Γαλαξίας 1965-1968)

[4.9.1] Ὁ Δημοσθένης, βλέποντας ὅτι οἱ Λακεδαιμόνιοι ἐτοιμάζονται νὰ ἐπιτεθοῦν ἀπὸ στεριά καὶ ἀπὸ θάλασσα, ἐτοιμάστηκε καὶ αὐτός. Ἐσυρε ἐπὶ κάτω ἀπ' τ' οὐχρὸ τὰ καράβια ποὺ τοὺς εἶχαν μείνει καὶ τὰ περιχαράκωσε με πασσάλους. Τοὺς ναύτες τῶν καραβιῶν τοὺς ὅπλισε με πρόχειρες

(4) [4.120.2] ἀποστᾶσι δ' αὐτοῖς ὁ Βρασίδης διέπλευσε νυκτὸς ἕς τὴν Σκιώνην, τριήρει μὲν φιλίᾳ προπλευούσῃ, αὐτὸς δὲ ἐν**κελητίῳ** ἄπωθεν ἐφεπόμενος, ὅπως, εἰ μὲν τινι τοῦ **κέλητος** μείζονι πλοίῳ περιτυγχάνοι, ἢ τριήρης ἀμύνοι αὐτῷ, ἀντιπάλου δὲ ἄλλης τριήρους ἐπιγενομένης οὐ πρὸς τὸ ἔλασσον νομίζων τρέψεσθαι, ἀλλ' ἐπὶ τὴν ναῦν, καὶ ἐν τούτῳ αὐτὸν διασώσειν. [...]¹¹

(5) [8.36.1] Ὑπὸ δὲ τὸν αὐτὸν χρόνον Ἀστυόχου ἤκοντος ἕς τὴν Μίλητον ἐπὶ τὸ ναυτικὸν οἱ Πελοποννήσιοι εὐπόρως ἔτι εἶχον ἅπαντα τὰ κατὰ τὸ στρατόπεδον· καὶ γὰρ μισθὸς ἐδίδοτο ἀρκούντως καὶ τὰ ἐκ τῆς Ἰάσου μεγάλα χρήματα διαρπασθέντα ὑπὴν τοῖς στρατιώταις, οἳ τε Μιλήσιοι προθύμως τὰ τοῦ πολέμου ἔφερον. [8.36.2] πρὸς δὲ τὸν Τισσαφέρην ἐδόκουν ὁμῶς τοῖς Πελοποννησίοις αἱ πρῶται ξυνηθῆκαι αἱ πρὸς Χαλκιδέα γενόμεναι ἐνδεεῖς εἶναι καὶ οὐ πρὸς σφῶν μᾶλλον, καὶ ἄλλας ἔτι θηριμένους παρόντος ἐποίουν· καὶ εἰσὶν αἶδε. [...] [8.38.1] Μετὰ δὲ ταύτας τὰς ξυνηθῆκας θηριμένης μὲν παραδοὺς Ἀστυόχῳ τὰς ναῦς ἀποπλέων ἐν **κέλητι** ἀφανίζεται. [...]¹²

ασπίδες φτιαγμένες ἀπὸ πλεχτὴ λυγαριά. Στον ἐρημο ἐκεῖνο τόπο δεν εἶχαν τρόπο νὰ προμηθευτοῦν ὅπλα, καὶ τὰ λίγα αὐτὰ τὰ ἔφεραν ἓνα πειρατικὸ τριαντάκωπο κι ἓνα **μικρὸ καράβι**, καὶ τὰ δυο μεσσηνιακὰ, που ἔτυχε νὰ πάνε ἐκεῖ. [...]

¹¹ ΘΟΥΚΥΔΙΔΗΣ, *Ἱστορία* (μτφρ.: Α. Βλάχος, Γαλαξίας 1965-1968)

[4.120.2] Μόλις ἀποστάτησαν, ὁ Βρασίδης πήγε νύχτα ἀπὸ θάλασσα στὴν Σκιώνη. Μπροστὰ ἐπλεε φιλικὸ πολεμικὸ καὶ πίσω ἀκολουθοῦσε ἐκεῖνος, σὲ κάποια ἀπόσταση, ἐπάνω σὲ **μικρὸ πλοίο**, ὥστε, ἀν συναντοῦσε μεγαλύτερο καράβι, νὰ τὸν προστατέψει τὸ πολεμικὸ. Ἀν πάλι ἐμφανιζόταν ἐχθρικὸ πολεμικὸ τότε —καθὼς υπολόγιζε ὁ Βρασίδης— δεν θα χτυποῦσε τὸ δικὸ τοῦ **μικροῦ πλοίου**, ἀλλὰ τὸ ἄλλο πολεμικὸ κι ἔτσι θα εἶχε ὁ ἴδιος τὸν καιρὸ νὰ ξεφύγει. [...]

¹² ΘΟΥΚΥΔΙΔΗΣ, *Ἱστορία* (μτφρ.: Α. Βλάχος, Γαλαξίας 1965-1968)

[8.36.1] Τὴν ἴδια, περίπου, ἐποχὴ ὁ Ἀστυόχος ἔφτασε στὴν Μίλητο γιὰ ν' ἀναλάβει τὴν διοίκηση τοῦ στόλου. Οἱ Πελοποννήσιοι εἶχαν, ἀκόμα, στὴν διάθεσή τους ἀφθονὰ μέσα γιὰ τὴν συντήρηση τοῦ στρατοῦ τους. Οἱ μισθοὶ πληρώνονταν τακτικὰ, οἱ στρατιῶτες εἶχαν πλουτίσει μὲ τὰ πολλὰ λάφυρα τῆς Ἰάσου καὶ οἱ Μιλήσιοι εἶχαν ἀναλάβει μὲ προθυμία τὰ βάρη τους γιὰ τὸν πόλεμο. [8.36.2] Οἱ Πελοποννήσιοι ὁμῶς θεωροῦσαν ὅτι ἡ πρώτη συνθήκη που εἶχαν κάνει μὲ τὸν Τισσαφέρην —τὴν εἶχε διαπραγματευθεῖ ὁ Χαλκιδεύς— δεν ἦταν ικανοποιητικὴ κι εὐνοοῦσε περισσότερο τους Πέρσες παρά τους ἰδίους. Ἐκαναν ἄλλη συνθήκη ὅσο βρισκόταν ἐκεῖ ὁ θηριμένης. Ἡ συνθήκη ἦταν ἡ ἀκόλουθη. [...] [8.38.1] Μετὰ τὴν συνομολόγηση τῆς συνθήκης αὐτῆς, ὁ θηριμένης παρέδωσε τὸν στόλο στὸν Ἀστυόχο. Ἐφυγε μ' ἓνα **πλοιάριο** καὶ δεν ξαναφάνηκε πια. [...]

(6) [7.1.20] [...] ὁ δὲ Ἀναξίβιος καταδραμῶν ἐπὶ θάλατταν ἐν ἀλιευτικῷ πλοίῳ περιέπλει εἰς τὴν ἀκρόπολιν [...]¹³

Παλαιότερα ὅλα τα μικροῦ μεγέθους πλεούμενα με ιστιοφορία ὡς τὸ μόνο μέσο πρόωσης χαρακτηρίζονταν ὡς καϊκία. Αντίστοιχα, πλοία ἀποκαλοῦνταν τὰ μεγάλου μεγέθους σκάφη. Ὁ πιο διαδεδομένος τύπος καϊκιού εἶναι τὸ τρεχαντήρι που πρωτοναυπηγεῖται ἀπὸ τοὺς Ἕλληνας τὸν 17ο αἰῶνα. Σύμφωνα με ὀρισμένες προσεγγίσεις, τὸ τρεχαντήρι ἔλκει τὴν καταγωγή του ἀπὸ τὸ τραμπάκουλο (Trabaccolo) (Δαμιανίδης, Ζήβας 1986:19-20, 40), παραδοσιακὸ σκάφος τῆς Ἀδριατικῆς. Τὴν ἐποχὴ τῆς ἀκμῆς του κατασκευαζόταν κατὰ κύριο λόγο στὴν Ὑδρα ἀλλὰ καὶ στα ὑπόλοιπα γνωστὰ ναυπηγικὰ κέντρα, ὅπως ἡ Σύρος, τὸ Πέραμα, ἡ Σάμος καὶ ἡ Καβάλα. Ἀπὸ τὴ γέννησή του μέχρι καὶ σήμερα δὲν ἔχει ὑποστεῖ σοβαρὲς μεταβολές ὡς πρὸς τὴ μορφή του. Κύριο χαρακτηριστικὸ του εἶναι τὸ μεγάλο πλάτος του πρὸς τὸ μήκος του, στοιχεῖο που του χαρίζει μοναδικὴ ευστάθεια καὶ δυνατότητα νὰ ἀνταπεξέλθει καλύτερα ἀπὸ κάθε ἄλλο στὶς ἀντίξοες καιρικὲς συνθήκες (Ἀντωνίου 1969:30).

Τὸ τρεχαντήρι ἀποτελεῖ τὸ «θαλασσινότερο» ἐλληνικὸ σκαρὶ ὄντας τὸ παλαιότερο σκάφος σὲ αὐτὴ τὴν κατηγορία μεγέθους. Κατασκευάζεται σύμφωνα με τὶς τεχνικὲς τῆς ξυλοναυπηγικῆς τέχνης που ἐφαρμόζονται διαχρονικὰ φτάνοντας μέχρι τὶς μέρες μας. Σκοπὸς τῆς χρήσης του εἶναι νὰ ἐξυπηρετήσῃ ποικίλους τομείς τῆς ναυτικῆς δραστηριότητας (πχ. αλιεία, ἐμπόριο, μικρῆς ἐκτασῆς ἀκτοπλοῖα, ἀναψυχή) (Ἀντωνίου 1969:31). Ἡ πλώρη του σχηματίζει ἐντονη καμπύλη, ἐνῶ ἡ πρύμνη του εἶναι οξεία με τὴν ἀπόληξή της σὲ κεκλιμένη εὐθεία. Ἡ ιστιοφορία ἀποτελοῦσε τὸ μόνο μέσο πρόωσης του σκάφους. Τὰ πανιά που ἔφερε ἀνήκαν σὲ διαφορετικοὺς τύπους ὅπως ἡ σακκολέβα, τὸ λατίνι, ἡ μπούμα, ἡ ψάθα, καὶ ὁ φλόκος (Δαμιανίδης, Ζήβας 1986:20, 21).

¹³ ΞΕΝΟΦΩΝ, *Κύρου Ἀνάβασις* (μτφρ.: Γ.Δ. Ζευγώλης, ΟΕΔΒ 1981)

[7.1.20] [...] Τέλος ὁ Ἀναξίβιος ἔτρεξε βιαστικὰ στὴ θάλασσα, μῆκε σ' ἓνα πλοῖο ψαράδικο καὶ πλέοντας παραλιακὰ ἀνέβηκε στὴν ἀκρόπολη [...]

Οι κυριότερες μεταβολές που έχει υποστεί το τρεχαντήρι είναι η εισαγωγή των εσωλέμβιων πετρελαιομηχανών οι οποίες επηρέασαν το πλάτος του σκάφους καθιστώντας φαρδύτερο το πίσω μέρος του. Η κατάργηση της ιστιοφορίας ως μέσο πρόωσης άφησε μεν στο τρεχαντήρι τα άλμπουρα αλλά η παρουσία τους συνιστά μονάχα διακοσμητικό στοιχείο (Δαμιανίδης, Ζήβας 1986:24). Το μέσο μήκος των τρεχαντηριών είναι τα 9 μέτρα, με τα μικρότερα σκάφη να κυμαίνονται στα 5,5-6 μέτρα και τα μεγαλύτερα στα 12 μέτρα.¹⁴

¹⁴ Βλ. ΕΛ.ΚΕ.ΘΕ. σελ.14
<https://documentcloud.adobe.com/link/track?uri=urn%3Aaid%3Ausc%3AUS%3A491c0b0e-524d-4678-b98a-f209acf1cc9a>

Κεφάλαιο 2

Η Τέχνη της Ξυλοναυπηγικής

Η ελληνική τέχνη της ξυλοναυπηγικής έχει διανύσει μια μακρά πορεία με επιρροές αλλά και με ευλαβική τήρηση μιας προφορικής γνώσης που παραδιδόταν από γενιά σε γενιά είτε εν καιρώ πολέμου, ξένου ζυγού ή ελεύθερης περιόδου. Τα στοιχεία που έχουμε σχετικά με τις ναυπηγήσεις κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας περιορίζονται σε σποραδικές αφηγήσεις που εντοπίζονται σε νησιά του Ιονίου (βλ. Ζάκυνθο, Λευκάδα), του Αιγαίου (βλ. Πάτμο, Σύμη, Χίο), στα Σφακιά, σε Ύδρα, Ζαγορά, Μεσολόγγι, Αιτωλικό, Γαλαξίδι και Πρέβεζα (Δαμιανίδης 2005:8).¹⁵

Την περίοδο αυτή, πέρα από τα κρατικά ναυπηγεία, λειτουργούν και πολλοί ιδιωτικοί ταρσανάδες όπου εκεί συνεχίζεται η ναυπηγική δραστηριότητα των Ελλήνων. Οι Πάτμιοι για παράδειγμα, ναυπηγούν πλοία όχι μόνο για δική τους χρήση αλλά και προς πώληση. Στην Ύδρα, οι πρώτες προσπάθειες κατασκευής πλοίων έγιναν το 1658 από τον караβομαραγκό Σακελάριο.¹⁶ Με την επιστροφή των Κριέζη και Γκίκα οι οποίοι έμαθαν την τέχνη όσο ήταν αιχμάλωτοι στην Κρήτη, έχουμε το πρώτο τρεχαντήρι στην Ελλάδα (Δαμιανίδης, Ζήβας 1986:19). Χαρακτηριστικό είναι επίσης, το παράδειγμα του Θεόδωρου Βάσσου όπου στις αρχές του 15ου αιώνα υπήρξε ο σημαντικότερος αρχιναυπηγός στο ναύσταθμο της Βενετίας, αποδεικνύοντας τις ικανότητες των Ελλήνων στη ναυπηγική τέχνη. Μάλιστα, οι Βενετοί αποφάσισαν μετά τον θάνατό του να κρατήσουν ως

¹⁵ Βλ. <https://www.archaiologia.gr/wp-content/uploads/2011/07/97-1.pdf>

¹⁶ Μηχανή του Χρόνου, Ευάγγελος Γρυπιώτης, βλ. <http://www.mixanitouxronou.gr/pii-itan-diasimi-karavomaragki-pou-nafpigan-spoudea-plaina-ke-echtisan-ta-xilina-tichi-tis-ellados-se-pies-perioches-vriskontan-i-fimismeni-tarsanades-ke-ta-karnagia-pou-prokalesan-ton-th/>

πρότυπα μοντέλα οκτώ από τις γαλέρες που είχε ναυπηγήσει και να τις χρησιμοποιήσουν μόνο αν παραστεί μεγάλη ανάγκη (Δαμιανίδης 2005:10).

Από τον 15ο έως τον 19ο αιώνα αναφέρεται η υποχρεωτική απασχόληση των Ελλήνων του Αιγαίου στα Οθωμανικά ναυπηγεία. Το νησί που παρουσιάζει τις περισσότερες υποχρεωτικές μετακλήσεις είναι η Χίος. Οι Έλληνες ναυπηγοί και τεχνίτες που επιλέγονταν για να τοποθετηθούν στα βενετσιάνικα και οθωμανικά ναυπηγεία, προσέφεραν μεν τις γνώσεις και την εμπειρία τους, παράλληλα όμως, μπόρεσαν να κρατήσουν την τέχνη τους ζωντανή καθώς και να την εμπλουτίσουν με νέες εξελιγμένες τεχνικές (Δαμιανίδης 2005:12-13). Η μέθοδος του «μονόχναρου» που ακολουθείται μέχρι και σήμερα – με αρκετές παραλλαγές – αποτελεί τη σημαντικότερη ίσως τεχνική εφαρμογή που διασώζεται από την εποχή της Τουρκοκρατίας. Οι χαράξεις αυτές αποτελούσαν πολύτιμα μυστικά της ναυπηγικής τέχνης και πιθανόν να έλκουν τα ερείσματά τους στα βυζαντινά ναυπηγεία, δηλαδή πριν από τον ναύσταθμο της Βενετίας.

Κατά το δεύτερο μισό του 18ου αιώνα εντοπίζεται ο πρώτος υπολογίσιμος εμπορικός στόλος στο Μεσολόγγι και τίθεται υπό την προστασία του μεγάλου Μαγίστρου της Μάλτας.¹⁷ Η αλματώδης πρόοδος της ναυπηγικής τέχνης οφείλεται στις απαιτήσεις της εμπορικής ναυτιλίας. Την ίδια εποχή δύο επίπεδα τεχνικής εφαρμόζονται στα ελληνικά ναυπηγεία: α) αυτό με το οποίο οι ναυπηγοί κατασκεύαζαν σκάφη περιορισμένου μεγέθους κάνοντας χρήση απλών μεθόδων και στοιχειωδών εργαλείων και β) η χρήση εξελιγμένων τεχνικών όπως αυτή των πολύπλοκων χναριών ή της «σάλας» που έδινε τη δυνατότητα για μεγαλύτερα, ταχύτερα και πιο αξιόπιστα πλοία (Δαμιανίδης 2005:11).

Κατά τον 19ο αιώνα, η ναυπηγική αποτελεί έναν από τους πλέον δραστήριους τομείς του νέου ελληνικού κράτους. Τα μεγάλα ναυπηγικά κέντρα ήταν η Σύρος με 1500 εργαζόμενους και μετά ακολουθούσαν το Γαλαξίδι, Σπέτσες, Ύδρα, Πειραιάς, Σκιάθος και Σκόπελος (Δαμιανίδης 2000:63). Ωστόσο, περί τα τέλη του 19ου αιώνα σημειώνονται έντονα σημάδια παρακμής εξαιτίας της εμφάνισης

¹⁷ Βλ. Παραπομπή 5

του ατμόπλοιου και των νέων σιδερένιων πλοίων. Στις αρχές του 20ου αιώνα η Ελλάδα εξοπλίζεται με τους νέους τύπους πλοίων που εισάγονται από το εξωτερικό με αποτέλεσμα τη δραματική μείωση των ναυπηγήσεων ξύλινων εμπορικών σκαφών. Η εξέλιξη θα μπορούσε να ήταν διαφορετική αν είχαν δοθεί κίνητρα προσαρμογής στις νέες απαιτήσεις σε κάποια από τα μεγάλα ναυπηγεία της εποχής (Δαμανίδης 2000:63).

Φτάνοντας στο σήμερα, η μελέτη της ξυλοναυπηγικής τέχνης δεν σταματά. Η διερεύνηση των ναυπηγικών δυνατοτήτων τόσο κατά την αρχαιότητα όσο και κατά τον 19ο αιώνα γίνεται μέσω της πειραματικής αρχαιολογίας προσφέροντας σημαντικά αποτελέσματα και ενδείξεις. Θα αναλύσουμε δύο παραδείγματα αντίστοιχα των χρονικών περιόδων που αναφέρθηκαν: το σκάφος «Κυρήνεια II»¹⁸ και το «Μέδων Πλειόνη».¹⁹

Το Κυρήνεια II είναι ένα 15μετρο σκάφος που ναυπηγήθηκε στο Πέραμα με επικεφαλής εργασιών τον Μανώλη Ψαρρό και μια ομάδα αρχαιολόγων μετά από πρωτοβουλία του Χάρη Τζάλα.²⁰ Το «χτίσιμο» του σκάφους έγινε με παραδοσιακά εργαλεία και τις αντίστοιχες πρώτες ύλες και τεχνικές, βασιζόμενο στα ευρήματα του ομώνυμου ναυαγίου αλλά και του μοντέλου Κυρήνεια I.²¹ Η κατασκευή του διήρκησε τρία χρόνια. Μια από τις μεγαλύτερες δυσκολίες ήταν η πιστή εφαρμογή της μεθόδου όπως αυτή γινόταν κατά τα κλασικά χρόνια. Για παράδειγμα, η σημερινή τεχνική επιτάσσει πρώτα το «χτίσιμο» του σκελετού και έπειτα το πέτσωμα (τα πλευρικά τοιχώματα του σκάφους), ενώ κατά τους

¹⁸ Βλ. Ταξιδεύοντας με το πλοίο της Κερύνειας, <https://www.youtube.com/watch?v=eZYIW3TLCII>

¹⁹ Τα στοιχεία προέρχονται κατόπιν συνέντευξης με τον ναυπηγό, δημιουργό και ιδιοκτήτη του «Μέδων Πλειόνη», Νικόλα Βλαβιανό, εκπρόσωπο και μέλος του Δ.Σ. του ευρωπαϊκού οργανισμού European Maritime Heritage και αντιπρόεδρο του Συλλόγου «Πρωτέας». Η κατασκευή του σκάφους έγινε στο ναυπηγείο «Νεώσοικος» της Χαλκίδας όπου συνεισέφεραν ο κ. Δημοσθένης Δόγκας και οι εθελοντές του συλλόγου. Η καθέλκυση του πλοίου έγινε στις 07/10/2017 ενώ η διαδικασία ολοκλήρωσής του συνεχίζεται μέχρι σήμερα.

²⁰ Ο Χάρης Τζάλας είναι Πρόεδρος του Ελληνικού Ινστιτούτου Προστασίας Ναυτικής Παράδοσης και Πατέρας του πειραματικού ναυπηγήματος του ομοιώματος του Αρχαίου караβιού της Κερύνειας που ανακάλυψε ο Ανδρέας Καριόλου και που ανέλκυσε και συντήρησε αμερικάνικη Αρχαιολογική αποστολή με επικεφαλής τον Michael Katzev.

²¹ Βλ. <https://bit.ly/2PB1jIy>

κλασικούς, ρωμαϊκούς και πρώτους βυζαντινούς χρόνους ακολουθούταν η αντίθετη πρακτική.

Έπειτα από μια σειρά πειραματικών ταξιδιών, τον Σεπτέμβρη του 1986 το Κυρήνεια II αναχωρεί από τον Πειραιά με προορισμό την Κύπρο. Θα επιστρέψει στην Ελλάδα το 1987 φέρνοντας μαζί του σημαντικά επιστημονικά ευρήματα για τις επιδόσεις του σκάφους και τις δυνατότητες της ξυλοναυπηγικής πριν από 2.300 χρόνια. Έχοντας στο ενεργητικό του περισσότερα από 2000 ναυτικά μίλια και αποτελώντας έκθεμα σε πόλεις της Ελλάδας και της Κύπρου, στη Νέα Υόρκη, στην Ιαπωνία, στη Σεβίλλη και στο Αμβούργο, βρίσκεται σήμερα στο Μουσείο Θαλάσσιας Ζωής στην Αγία Νάπα της Κύπρου.

Το σκάφος Μέδων Πλειόνη²² είναι ένα τσερνίκι 12,20μ με εξαρτισμό σακολέβας. Το τσερνίκι είναι αιγαιοπελαγίτικο σκαρί και μάλιστα το αρχαιότερο εμπορικό που σώζεται μέχρι τις μέρες μας. Αυτή η κατηγορία σκαφών έχει σαν χαρακτηριστικό τη μεγάλη ταχύτητα και την ευελιξία στον χειρισμό αναφορικά με τις απρόβλεπτες καιρικές συνθήκες. Το είδος της γάστρας²³ που φέρει, παύει να συναντάται μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Το συγκεκριμένο είδος σκάφους έχει να εμφανιστεί στις ελληνικές θάλασσες περίπου έναν αιώνα. Η κατασκευή σχεδιάστηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραδοσιακής ναυπηγικής στο ελληνικό αρχιπέλαγος του 19ου αιώνα. Ειδικότερα, βασίστηκε σε σχέδιο του 1835. Τα εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν ήταν παραδοσιακά, χωρίς ωστόσο, να λείπουν οι βοήθειες που προσφέρουν τα σύγχρονα ηλεκτρικά εργαλεία.

Το Μέδων Πλειόνη αποτελεί αντίγραφο παραδοσιακού πλοίου όχι σύμφωνα μόνο με τη γάστρα του αλλά στο σύνολό του. Έχει διατηρηθεί η αναλογία διαστάσεων της παλιάς βαθιάς γάστρας, χωρίς εσωτερικό κινητήρα. Το σκάφος

²² Ετυμολογία:

Ρίζα: μεδέων. Μετοχή ενεστώτος (μέδω = φροντίζω, προστατεύω, βασιλεύω). Ο βασιλεύων.

Ρίζα: μέδομαι. (...) Καταγίνομαι, ασχολούμαι, μελετώ, σκέπτομαι.

Ρίζα: μέδων ο., Μετοχή του μέδω ουσιαστικοποιηθείσα. Αρχηγός, βασιλεύς

Πλειόνη: Είναι η μητέρα των Πλειάδων. Ήταν κόρη του Ωκεανού και της Τηθύος. Το όνομα της σημαίνει "ΠΛΕΩ".

²³ Κύτος

είναι αρματωμένο σακολέβα με τρίγκο,²⁴ γάμπια²⁵ και μετζάνα.²⁶ Η χρήση των κατάλληλων τύπων γηγενούς ελληνικής ξυλείας²⁷ έγινε ειδικά για κάθε τμήμα του σκάφους και σύμφωνα με το «Περί φυτών Ιστορίας» του Θεόφραστου. Στα κείμενα αυτά, περιγράφεται λεπτομερώς το κατάλληλο είδος της ξυλείας, πώς υλοτομείται, πότε ήταν η κατάλληλη εποχή σύμφωνα με τις αστρολογικές προβλέψεις για την κοπή και πώς η ξυλεία προσαρμοζόταν για τη ναυπηγική χρήση.

Κατά το χτίσιμο του σκάφους ακολουθήθηκε η ελληνική παραδοσιακή ναυπηγική με βάση τις τεχνικές *skeleton first*²⁸ και *carvel*.²⁹ Αξίζει να σημειώσουμε ότι η πρακτική *carvel* είναι κατεξοχήν μεσογειακή και χρησιμοποιείται από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα (Δαμιανίδης 2011:15). Απώτερος σκοπός της δημιουργίας του σκάφους είναι να διαπλεύσει με μόνο μέσο πρόωσης τα πανιά το ελληνικό αρχιπέλαγος και να φτάσει μέχρι τη Μαύρη Θάλασσα και τις ακτές της Βόρειας Αφρικής όπου συνήθιζε να πλέει τον καιρό της ακμής του.

2.1 Η λαϊκή παράδοση γύρω από τη ναυπηγική τέχνη

Η ναυπηγική τέχνη είναι μια από τις λίγες παραδοσιακές τέχνες που έχουν επιβιώσει στη χώρα μας παρά τις όποιες αλλαγές συντελούνται. Αποτελεί ένα είδος που δεν λειτουργεί αποκομμένο από την υπόλοιπη ανθρώπινη δραστηριότητα, αλλά είναι αλληλένδετο με αυτήν. Κι αυτό δεν αποδεικνύεται μονάχα από το αποτέλεσμα της εργασίας, δηλαδή την κατασκευή ή την

²⁴ Είδος πανιού

²⁵ Ναυτικό πανί σε σχήμα τραπεζοειδές

²⁶ Είδος τριγωνικού πανιού

²⁷ Ανάλογα με τις φυσικές τους ιδιότητες, τα είδη ξυλείας που προτιμήθηκαν είναι: τραχεία πεύκη, ευκάλυπτος, κυπαρίσσι, φράξος, φτελιά, μουριά, δρυς, καρυδιά, ρόμπολο, μαύρη χαρουπιά, ερυθρελάτη, δρυς.

²⁸ Τεχνική κατά την οποία κατασκευάζεται πρώτα ο σκελετός του σκάφους και στη συνέχεια καλύπτεται με το πέτσωμα. Η αντίθετη μέθοδος εφαρμόζοταν κατά τους κλασικούς, ρωμαϊκούς και πρώτους βυζαντινούς χρόνους.

²⁹ Τεχνική που προσδιορίζει τον τρόπο επικάλυψης του σκελετού, όταν δηλαδή, οι σανίδες του πετσώματος δεν αλληλοκαλύπτονται αλλά δημιουργούν μια λεία επιφάνεια.

επισκευή ενός σκάφους και τη μετέπειτα χρήση του, αλλά από τη «διαδρομή» που διανύεται μέχρι να φτάσουμε σε αυτό.

Η κοινωνική διάσταση της ξυλοναυπηγικής τέχνης και των εκφραστών της, γίνεται εύκολα αντιληπτή, αν λάβουμε υπόψη μας τη θέση των ναυπηγείων. Οι χώροι αυτοί βρίσκονταν εντός των ορίων του οικισμού κάθε περιοχής και μάλιστα σε κεντρικό σημείο. Πολλές φορές αποτέλεσαν την αφορμή για την πέριξ αυτών οικιστική ανάπτυξη. Τα ναυπηγεία, ως παραγωγικό κέντρο του τόπου, συνέβαλλαν στην κοινωνική ζωή μέσα από ήθη και έθιμα συνυφασμένα με τα βασικά στάδια της κατασκευής ενός σκάφους. Για παράδειγμα, με την τοποθέτηση του μεσαίου νομέα πάνω στην καρίνα του σκάφους γιορταζόταν το ξεκίνημα του χτισίματος. Γινόταν αγιασμός, τοποθετούταν ένας σταυρός στην πλώρη, έσφαζαν έναν κόκορα και κάρφωναν το κεφάλι του κάτω από τον σταυρό (Δαμιανίδης 2011:32,33). Το υπόλοιπο ζώο προσφερόταν ως κέρασμα στους μαστόρους και στους νεαρούς τεχνίτες. «Φαΐ στον μάστορα και κρασί στον καλαφάτη» παράγγελλαν οι μάστορες στον καπετάνιο, υποχρέωση του οποίου ήταν η σίτισή τους.

Η επίσημη έναρξη του σκαρώματος γινόταν αφότου η καρίνα έχει τοποθετηθεί στη θέση όπου θα ναυπηγούταν το πλοίο. Στη μεσαία πόστα (νομέας) ο καπετάνιος έβαζε ένα χρυσό νόμισμα ή ένα ασημένιο αν δεν είχε τη δυνατότητα για το πρώτο. Όταν έμπαινε το πρώτο καρφί, ο αρχιναυπηγός ευχόταν στον καπετάνιο «Μάλαμα το καρφί και καλό τελείωμα» (Ρήγας 1970:280). Πάντα ακολουθούσε μεγάλο γλέντι για να είναι καλορίζικο το σκάφος που κατασκευαζόταν.

Αντίστοιχοι εορτασμοί γίνονταν κατά την καθέλκυση του σκάφους. Το λεγόμενο «ρίξιμο» ήταν το μεγαλύτερο γεγονός. Οι παρευρισκόμενοι πετούσαν χούφτες άμμου ευχόμενοι «όπως πέφτει η άμμος να πέφτουνε τα ψάρια» όταν επρόκειτο για ψαροκάικο. Όπως και στο σκαρώμα του πλοίου, έτσι και στην καθέλκυσή του, γινόταν αγιασμός ενώ ο καπετάνιος έφερνε κέρασματα για όλους. Οι νεαροί

τεχνίτες συνήθιζαν να κρύβουν το δοιάκι³⁰ και ζητούσαν τάχα ένα συμβολικό αντίτιμο από τον καπετάνιο για να του το φανερώσουν. Από όλη αυτή τη δραστηριότητα θα ήταν αδύνατον να λείπει η μουσική. Οι εύποροι καπετάνιοι καλούσαν τους οργανοπαίκτες για να συνοδεύσουν το ρίξιμο του σκάφους. Ωστόσο, η μουσική ήταν αλληλένδετη με όλες τις φάσεις χτισίματος του σκάφους. Οι καλαφάτες ήταν εκείνοι που συνόδευαν τη δουλειά τους με τραγούδια, ενώ οι πιο μερακλήδες άνοιγαν μια τρύπα στο ξύλινο χερούλι του σφυριού, μετατρέποντάς το σε ηχείο.

Το σκαρί ήταν άρρηκτα συνδεδεμένο με τον καπετάνιο του εφ' όρου ζωής. Αν ο καπετάνιος πέθαινε, το τιμόνι βαφόταν μαύρο. Αυτός ο συμβολισμός είχε επεκταθεί και στη ζωή εκτός των ναυπηγείων καθώς αν κάποιος επρόκειτο να πεθάνει, έλεγαν: «τα 'χει αλειμμένα τα βάζα» ή «τα 'χει αλειμμένα τα φαλάγγια του». Οι λαϊκές ρήσεις³¹ και παροιμίες γύρω από το σκάρωμα του σκάφους, τη θάλασσα και τους ανθρώπους της είναι πολυάριθμες και η επικράτηση τους στην καθημερινότητα της στεριάς διαχρονικά φανερή.

Το καράβι αντιμετωπιζόταν ως ζωντανός οργανισμός και κάθε στάδιο της δημιουργίας του συνοδευόταν από συμβολισμούς, ευχές, γνωμικά και μελωδίες. Η δουλειά για το χτίσιμο ενός σκάφους απαιτούσε μεράκι, αφοσίωση, κόπο, χρόνο και προσοχή στη λεπτομέρεια. Τα στοιχεία αυτά συνθέτουν ένα σύνολο λαϊκής παράδοσης που απαρτίζεται από τραγούδια,³² μαντινάδες,³³ στίχους

³⁰ Ξύλινος μοχλός για τη στροφή του τιμονιού

³¹ Πχ. «Ήλιος με δόντια», «Άσπρος ήλιος, μαύρη μέρα..», «Ήλιος με ποδάρια, νοτιάς με μαϊστράλια», «Εδώ καράβια χάνονται, βαρκούλες αρμενίζουν», «Ο καλός καπετάνιος στη φουρτούνα φαίνεται & Μεγάλα καράβια, μεγάλες φουρτούνες», «Τα 'να σου χέρι τ' άρμενα και τ' άλλο την ζωή σου», «Μάρτης γδάρτης κακός παλουκοκαύτης», «Του Σταυρού κι αρμένιζε Του Σταυρού και δέσε», «Τα μαύρα νέφη του Βοριά, Τα κόκκινα του Νότου και κείνα τα κατάμαυρα του σκύλου του Σορόκου», «Όπως τον βρίσκω τον καιρό έτσι τον αρμενίζω», «Παλιά παντιέρα τιμή του καπετάνιου» (Πηγή: Κέντρον Ερεύνης Ελληνικής Λαογραφίας)

³² Βλ. Παράρτημα Γ. Τραγούδια σελ. 75-80

³³ Πχ. «Κάμε την Θεέ μου θάλασσα κι εμένα βράχο κάμε, μια ζωή στην αγκαλιά της να 'μαι», «να τ' αγαπάς τα κύματα όσο κι αν σε χτυπάνε γιατί 'ναι προμηνύματα πως η στεριά κοντά 'ναι...», «Τσι θάλασσας τα κύματα σε πήραν απ' εμένα, τα κύματα γυρίσανε μα εσύ 'μεινες στα ξένα»

ποιητών,³⁴ ζωγραφικά έργα³⁵ και γιορτές δηλώνοντας απερίφραστα τον ενεργό ρόλο τους στον κοινωνικό ιστό.

Οι άνθρωποι που δούλευαν στα ναυπηγεία δεν αναφέρονταν ως ιδιοκτήτες αλλά ως ειδικοί με ιδιαίτερες γνώσεις και ναυπηγικές δεξιότητες. Το ιδιοκτησιακό καθεστώς παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς ο χώρος εργασίας ήταν κοινός για περισσότερους από έναν ναυπηγό ενώ η μονάδα ανήκε στον Δήμο. Για παράδειγμα, στα μέσα του 19ου αιώνα, το ναυπηγικό κέντρο του Γαλαξιδίου φιλοξενούσε ταυτόχρονα την κατασκευή είκοσι πλοίων (Δαμιανίδης 2011:33). Αυτό επιβεβαιώνει για μια ακόμη φορά τον κοινωνικό ρόλο του ταρσανά και της ζωής που αναπτυσσόταν γύρω του.

2.2 Οι εκφραστές της ναυπηγικής τέχνης

Αξίζει να αναφερθούμε στο προφίλ των ανθρώπων που ο κύκλος της ζωής τους ξεκινά και ολοκληρώνεται με την ξυλοναυπηγική τέχνη. Στην πλειονότητά τους οι караβομαραγκοί γνώρισαν από μικρή ηλικία τη ζωή στο ναυπηγείο και διδάχτηκαν μέσα από την προφορική και εμπειρική παράδοση. Εκείνοι που είχαν θέληση και έδειχναν έφεση στο αντικείμενο, έμαθαν την τέχνη και αποτελούν μερικά από τα παραδείγματα που θα εξετάσουμε ενδεικτικά στον παρόν κεφάλαιο.

Στους μικρούς ταρσανάδες οι караβομαραγκοί δούλευαν μόνοι, έχοντας μόνο τις βοήθειες των εκπαιδευόμενων. Όμως, στα μεγάλα καρνάγια οι μάστορες και οι καλαφάτες οργανώνονταν σε συντεχνίες, τα λεγόμενα σινάφια. Κάθε σινάφι είχε τον πρωτομάστορα, τους μαστόρους και τους μαθητές. Οι μαθητές ήταν τα «τσιράκια», συνήθως παιδιά 10-11 ετών που πήγαιναν ως παραγιοί να μάθουν την τέχνη. Ο πρωτομάστορας είχε διοικητικά και πειθαρχικά δικαιώματα στα μέλη της συντεχνίας. Το ίδιο ίσχυε και για τους καλαφάτες (Δαμιανίδης, Ζήβας 1986:31). Οι καλαφάτες ήταν εκείνοι που αναλάμβαναν την στεγανοποίηση του πετσώματος πριν την καθέλκυση του σκάφους αλλά και όταν αυτό έβγαινε στη

³⁴Ενδεικτικά αναφέρουμε: «Δεν έχει σύνορα η καρδιά μας που αγάπησε τη θάλασσα», Γιάννης Ρίτσος (από τη συλλογή «Το Εμβατήριο του Ωκεανού», 1939-1940

³⁵Βλ. Παράρτημα Ε. Έργα Τέχνης σελ . 85-88

στεριά για τη συντήρηση. Καλαφάτες ήταν συχνά οι ίδιοι οι караβομαραγκοί εκτός από τις χρονικές περιόδους εκείνες που οι ναυπηγήσεις είχαν μεγάλη ζήτηση.³⁶ Το σπουδαιότερο όλων είναι ότι η συγκεκριμένη τέχνη είχε πάντα τη σφραγίδα του ίδιου του ναυπηγού. Μέσα από κάθε ξύλινο σκάφος εκφραζόταν μια τεχνική που παρέμενε ζωντανή και έφερε το προσωπικό στίγμα του δημιουργού, καθιστώντας το μοναδικό.

Ως γενική παρατήρηση αναφέρουμε το εξής οξύμωρο σχήμα. Οι γνώστες της τέχνης συναινούν ως προς τις απαιτήσεις της χειρονακτικής εργασίας, την κοπιαστική δουλειά και τις κακουχίες καθώς και το χρονοβόρο της διαδικασίας, από τον σχεδιασμό του σκάφους μέχρι την ολοκλήρωση και την καθέλκυσή του. Ωστόσο, παρά τις δυσκολίες και συχνά τις αντίξοες συνθήκες διαβίωσης, οι караβομαραγκοί στην πλειοψηφία τους, παρουσιάζουν ένα ιδιαίτερα υψηλό προσδόκιμο ζωής. Επίσης, κοινός παρανομαστής για όλους είναι το μεράκι, η αγάπη για την τέχνη τους και η προσπάθεια διαφύλαξής της.

Ο Μανώλης Ζώρζος,³⁷ караβομαραγκός από τη Σύρο, κάνει τη δική του προσπάθεια για να διαφυλάξει την τέχνη και να την παραδώσει στις επόμενες γενιές. Δημιουργεί ξύλινα σκάφη υπό κλίμακα τα οποία περιλαμβάνουν με κάθε λεπτομέρεια όλα τα στοιχεία που θα είχε το αντίστοιχο σκάφος σε πραγματικό μέγεθος. Ο караβομαραγκός του Πόρου, Σταύρος Τσίκης,³⁸ αφηγείται την ιστορία των εσωτερικών μετακινήσεων και της μαθητείας από τα παιδικά κιόλας χρόνια στο πλάι των γνωστών ναυπηγών της εποχής. Ο Μανώλης Ζαλουφός,³⁹ δεύτερης γενιάς караβομαραγκός με καταγωγή από την Κάλυμνο, γεννήθηκε στη Σύρο και κατασκευάζει σκάφη στον Ταρσανά του νησιού από το 1977. Συνταξιούχος πλέον, επιθυμεί να κρατήσει τον χώρο ζωντανό και επισκέψιμο από το κοινό και τις σχολικές ομάδες, μετατρέποντάς τον από ναυπηγείο σε εκπαιδευτικό μουσείο.

³⁶ Βλ. <http://traditional-professions.aegean.gr/index.php/el-GR/greek-article-1/22-2015-01-17-15-36-44>

³⁷ Βλ. bit.ly/MANΩΛΗΣ_ΖΩΡΖΟΣ_ΚΑΡΑΒΟΜΑΡΑΓΚΟΣ_ΣΥΡΟΥ

³⁸ Βλ. bit.ly/ΣΤΑΥΡΟΣ_ΤΣΙΚΗΣ_ΚΑΡΑΒΟΜΑΡΑΓΚΟΣ_ΠΟΡΟΥ

³⁹ Βλ. bit.ly/MANΩΛΗΣ_ΖΟΥΛΟΥΦΟΣ_ΚΑΡΑΒΟΜΑΡΑΓΚΟΣ_ΣΥΡΟΥ

Ο Παναγιώτης Βασιλείου⁴⁰ από την Ιερισό, πόλη γνωστή για τους δεξιότεχνες στην ξυλοναυπηγική, κρατά ζωντανή την παράδοση με συνεχιστές τους δύο γιους του. Οι αντιξοότητες και ο φόβος για τον αφανισμό της τέχνης, ωθεί τους караβομαραγκούς της περιοχής να καταγράψουν όλη τους τη γνώση σε βιβλίο προς έκδοση. Ο Μιχάλης Χατζηνικολάου,⁴¹ γεννημένος στη Σύμη, έχει εμπειρία στην ακτοπλοΐα αλλά το πάθος του είναι η τέχνη του, η μαεστρία με την οποία επιμελείται τα σκαριά. Επιδίωξή του η δημιουργία ενός μουσείου-εργαστηρίου που να διαφυλάττει το παρελθόν και να το καθιστά παραγωγικό στο παρόν.

Οι караβομαραγκοί Μανώλης Ψαρρός⁴² και Πέτρος Χαλκίτης⁴³ υπήρξαν δύο από τις γνωστότερες περιπτώσεις ναυπηγών στην Ελλάδα τον 20ο αιώνα. Με κίνητρο την ανάγκη, ξεκίνησαν να μαθαίνουν την τέχνη μέσα στον ταρσανά, με τους συνεχιστές τους να φτάνουν μέχρι και στη ναυπήγηση σκαριών αρχαιολογικού ενδιαφέροντος αλλά και σύγχρονων θαλαμηγών.

Ο καπτα-Νικόλας Αρναούτης⁴⁴ αποτελεί ένα εξαιρετο παράδειγμα αρμαδούρου⁴⁵ από τη Σάμο που ανδρώθηκε μέσα από την τέχνη και διατήρησε μέχρι τέλους ζωντανές τις μνήμες και τα εργαλεία-κειμήλια της δουλειάς του. Οι ξυλοναυπηγοί που ο καθένας με τη δική του μαεστρία και προσωπικότητα συνέβαλαν στη διατήρηση και εξέλιξη της τέχνης είναι πολλοί.⁴⁶ Η ξυλοναυπηγική τέχνη που αποτελεί ένα είδος υπό αφανισμό σήμερα,

⁴⁰ Βλ. bit.ly/ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ_ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ_ΚΑΡΑΒΟΜΑΡΑΓΚΟΣ_ΙΕΡΙΣΣΟΣ2018

⁴¹ Βλ. bit.ly/ΜΙΧΑΛΗΣ_ΧΑΤΖΗΝΙΚΟΛΑΟΥ_ΚΑΡΑΒΟΜΑΡΑΓΚΟΣ_ΡΟΔΟΥ

⁴² Βλ. bit.ly/ΨΑΡΡΟΣ_ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ2018

⁴³ Βλ. bit.ly/ΧΑΛΚΙΤΗΣ_ΚΑΡΑΒΟΜΑΡΑΓΚΟΣ_ΣΥΜΗΣ

⁴⁴ Βλ. https://www.fterias.gr/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/8_7_FTERIAS64.PDF

⁴⁵ Ο επαγγελματίας κατασκευαστής των πανιών της ιστιοφορίας, που τα κόβει και τα αρματώνει στη συνέχεια πάνω τους ιστούς, τοποθετώντας και στηρίζοντας τα πανιά στα κατάρτια του πλοίου με διάφορα εξαρτήματα.

⁴⁶ Ενδεικτικά αναφέρουμε τους: Θεόδωρο Αρβανίτη (Χαλκίδα, 1919), Γιώργο Βροχίδη (Οινόη, Πόντος, 1904), Γιάννης Γιαμουγιάννης (Λέσβος, 1904), Δημήτρης Δαρδανός (Χαλκίδα, 1944), Παντελής Καρταπάνης (Βόλος, 1925), Νομικός Καστρινός (Κάλυμνος, 1936), Φανούρης Κοζώνης (Σάμος, 1925), Κυριάκος Κονιδιάρης (Λευκάδα, 1954), Παναγιώτης Κοντάρης (Σάμος, 1931), Κωνσταντίνος Κοράκης (Σπέτσες, 1934), Βαγγέλης Κρητικόπουλος (Κερασίνη, 1931), αδελφοί Άρης και Νηρέας Μαυρίκος (Σύρος, 1918), Παναγιώτης Μπίλιας (1908), Βασίλης Μπίνος (Λήμνος, 1928), Αλέκος Παπαδόπουλος (Πειραιάς, 1934), Πάχος Παπαστεφάνου (Κερασίνη, 1923), Αντώνης Πολιάς (Σύμη, 1912), Στέλιος Στυλιανού (Σπέτσες, 1895), Αντώνης Χάλαρης (Σαντορίνη, 1910), Μιχάλης Χατζηνικολάου (Σύμη, 1926), Αντώνης Χειλάς (Κάλυμνος, 1920) κ.ά. (Δαμανίδης 2011:16-18)

ενσωματώνει περισσότερα επαγγέλματα για να έχουμε ένα ολοκληρωμένο αποτέλεσμα. Ο ράφτης, ο μπογιατζής, ο σιδεράς και ξυλοκόπος συνυπήρχαν αρμονικά για να καταφέρουν μέσα από τα κατάλληλα υλικά να κατασκευάσουν ένα σκαρί που με τη σωστή συντήρηση μπορεί να έχει διάρκεια ζωής περισσότερα από 100 χρόνια.

Κεφάλαιο 3

Η ξυλοναυπηγική σήμερα

Σύμφωνα με τον ορισμό που δίνει το Εθνικό Ευρετήριο Άυλης Πολιτιστικής Κληρονομιάς της Ελλάδος, η ξυλοναυπηγική ή παραδοσιακή ναυπηγική είναι «η χειροτεχνική κατασκευή σκάφους από φυσική ξυλεία (σύλληψη, σχεδίαση, κατασκευή, εξοπλισμός, διακόσμηση), καθώς και οι πολιτισμικές πρακτικές και αντιλήψεις που την πλαισιώνουν. Αποτελεί ζωντανή παραδοσιακή τέχνη, που ασκείται για αιώνες στον ελληνικό χώρο. Παρουσιάζει ιδιαίτερα τεχνικά, τυπολογικά και πολιτισμικά χαρακτηριστικά, ορισμένα από τα οποία έχουν προέλευση από τη βυζαντινή-μεσαιωνική εποχή. Η μετάδοση της τέχνης από γενιά σε γενιά γίνεται μέσω της εμπειρικής μαθητείας των νεοτέρων δίπλα σε έναν μάστορα».⁴⁷

Διαβάζοντας τον παραπάνω ορισμό αντιλαμβάνεται κανείς ότι ένα σπουδαίο κομμάτι του πολιτιστικού αποθέματος της χώρας παραμένει αθωράκιστο από το ακαδημαϊκό πλαίσιο, καθώς δεν υπάρχει σχολή εκπαίδευσης ξυλοναυπηγών (καραβομαραγκών και καλαφατών), αλλά ούτε οποιοδήποτε άλλο μοντέλο – εθνικό ή διεθνές - που να εξασφαλίζει την κατοχύρωση μιας γνώσης η οποία μεταδίδεται προφορικά από γενιά σε γενιά. Η ανάγκη προβάλλει επιτακτική, αν αναλογιστεί κανείς ότι με τον θάνατο των τελευταίων ξυλοναυπηγών, «πεθαίνει» μια τέχνη πολλών αιώνων άρρηκτα συνδεδεμένη με την παράδοση του τόπου.

Αν λάβουμε υπόψη τις δύο μεθόδους ναυπήγησης, θα διαπιστώσουμε ότι η τεχνική του μονόχναρου εφαρμόζεται ακόμα και σήμερα ενώ η τεχνική του ναυπηγικού σχεδιαστικού δαπέδου, γνωστής ως «σάλας» τείνει σχεδόν να

⁴⁷ Βλ. http://ayla.culture.gr/xilonaupigiki_wooden_shipbuilding/

εκλείψει (Δαμιανίδης, Ζήβας 1986:39). Στην πρώτη περίπτωση, οι λόγοι διατήρησης εξηγούνται από πολλούς παράγοντες. Ένας από αυτούς είναι ότι η μέθοδος αυτή έδινε μικρά και μεσαία ξύλινα σκάφη κάτι που ανταποκρίνεται στις σημερινές ανάγκες της ζήτησης. Αντίθετα, η μέθοδος της σάλας,⁴⁸ που αξίζει να σημειωθεί ότι η εφαρμογή της ήταν τόσο πρωτοποριακή, καθώς παρείχε περισσότερες δυνατότητες και πολύ καλύτερα αποτελέσματα, που ακόμα και σήμερα θεωρείται από τα ελληνικά ξυλοναυπηγεία ο πλέον εξελιγμένος τρόπος (Δαμιανίδης 2000: 63), προοριζόταν για το χτίσιμο μεγάλων ξύλινων πλοίων. Στις μέρες μας, δεν υπάρχει ζήτηση για τέτοιου είδους πλοία. Κατά συνέπεια η τεχνική παροπλίζεται.

Τα παραπάνω προσθέτουν έναν ακόμη λόγο για εστιάσουμε στην ξυλοναυπηγική τέχνη ως αντικείμενο διαφύλαξης, προώθησης, εκπαίδευσης και βιώσιμης ανάπτυξης. Ωστόσο, η εγγραφή αυτής της έκφρασης προφορικού και παραδοσιακού πολιτισμού στον κατάλογο της UNESCO έχει πραγματικό αντίκτυπο μόνο όταν εμπλέκει τη συμμετοχή και την κινητοποίηση των τοπικών κοινοτήτων. Αυτό οφείλει να είναι το κύριο μέλημα όλων όσοι συνηγορούν υπέρ αυτής της κατεύθυνσης.

3.1 Καρνάγια και ταρσανάδες – Οι θεματοφύλακες της γνώσης

Οι χώροι ναυπήγησης, συντήρησης και επισκευής των πλοίων κουβαλούν το βαρύ φορτίο της εμπειρικής γνώσης που με την πάροδο των χρόνων εξελίχθηκε σε αυτό που σήμερα ονομάζουμε παραδοσιακή ξυλοναυπηγική τέχνη. Η ναυπηγική διαδικασία πραγματοποιούνταν στο ύπαιθρο. Όλος ο σχεδιασμός του σκάφους γινόταν σε ακάλυπτο χώρο με τους ναυπηγούς να προτιμούν τη σκιά των μεγάλων δένδρων ή των γειτονικών κτιρίων. Δυο κατασκευές υπήρχαν σε όλα τα ναυπηγεία. Αυτές της καθέλκυσης και της ανέλκυσης των πλοίων. Οι μόνοι σκεπαζόμενοι χώροι ήταν αυτοί όπου αποθηκεύονταν τα εργαλεία. Τις περισσότερες φορές τα κτίσματα αυτά μέχρι και στις μέρες μας, αποτέλεσαν

⁴⁸ Ο Μαστροσταμάτης από τη Χίο πρωτόφερε στην Ελλάδα (Ψαρά) τη μέθοδο της σάλας (βλ. Δαμιανίδης, Ζήβας σελ. 39)

πρόχειρα οικοδομήματα χωρίς καμιά αισθητική φροντίδα. Αυτό που είχε βαρύνουσα σημασία δεν ήταν οι μόνιμες εγκαταστάσεις, αλλά η εργασία ενός έμπειρου ναυπηγού σε συνεργασία με επίσης έμπειρους τεχνίτες (Δαμιανίδης 2011:35,38).

Αν και από τον 20ό αιώνα η ξυλοναυπηγική παρουσιάζει σταθερά πτωτική πορεία, η κατασκευή μικρών και μεσαίων ξύλινων σκαφών συνεχίστηκε μέχρι τη δεκαετία του 1980, παρουσιάζοντας μεγαλύτερο αριθμητικό ποσοστό από οποιαδήποτε άλλη χώρα της Ευρώπης. Ο λόγος που εξηγούν το παραπάνω φαινόμενο, μπορούν να συνοψισθούν ως εξής: α) η ναυπήγηση σιδερένιων πλοίων ξεκινά το 1955 και ως ετεροχρονισμένη αδυνατεί να εναρμονιστεί με τις απαιτήσεις του στόλου της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, β) η ναυπήγηση σιδερένιων αλιευτικών σκαφών έρχεται αργότερα με αποτέλεσμα τα ξύλινα σκάφη να αποτελούν τη μόνη επιλογή, γ) στη πλειονότητα των νησιών ή παράκτιων περιοχών της χώρας εφικτή ήταν η κατασκευή, επιδιόρθωση και συντήρηση μόνο για τα ξύλινα σκάφη και τέλος, δ) τα πλαστικά σκάφη αποδεικνύονταν ακατάλληλα για επαγγελματική αλιευτική χρήση (Δαμιανίδης 2000:64-65).

Στις μέρες μας συναντούμε περισσότερα καρνάγια παρά ταρσανάδες. Δηλαδή, οι χώροι όπου επιδιορθώνονται ή μετασκευάζονται σκάφη είναι πιο πολλοί από εκείνους όπου ναυπηγούνται ξύλινα σκάφη. Σήμερα, οι εναπομείναντες ταρσανάδες είναι περί τους τριάντα.⁴⁹ Ο αριθμός είναι ιδιαίτερα χαμηλός, ιδίως αν λάβουμε υπόψη ότι το 1987 λειτουργούσαν 143 ξυλοναυπηγεία σε όλη τη χώρα (Δαμιανίδης 2011:31). Αυτό συμβαίνει διότι πρώτον, η κατασκευή ξύλινων σκαφών έχει εκλείψει καθώς η κύρια ζήτηση προερχόταν από τους αλιείς και δεύτερον, επειδή πραγματοποιείται μια στροφή από τους ξυλοναυπηγούς προς τον εκσυγχρονισμό που ορίζει η απόκτηση εμπειρίας σε νέες μεθόδους ώστε να μπορούν να συντηρήσουν πλαστικά και σιδερένια σκάφη. Εδώ ελλοχεύει ένας μεγάλος κίνδυνος: η σταδιακή απώλεια της παραδοσιακής ναυπηγικής τέχνης

⁴⁹ Τα στοιχεία προέρχονται από ομιλία του κ. Κώστα Δαμιανίδη στην Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού στο πλαίσιο του 15ου Πανοράματος Οικολογικών Ταινιών, 23/11/2018)

(Δαμιανίδης 2000:67). Με άλλα λόγια, η ανάγκη επιβίωσης οδηγεί τους παραβομαραγκούς να ακολουθήσουν τις επιταγές των καιρών.

Ωστόσο, η προσαρμογή των ξυλοναυπηγών στις σύγχρονες απαιτήσεις μπορεί να γίνει με ασφάλεια τόσο ως προς τη διάσωση της παραδοσιακής τέχνης όσο και ως προς τη βιωσιμότητα των ίδιων. Ο προσανατολισμός προς την τουριστική αξιοποίηση των ξύλινων σκαφών προσφέρει πολλά περιθώρια δραστηριοποίησης. Ένα καΐκι μπορεί να ναυπηγηθεί με τον παραδοσιακό τρόπο ώστε να διατηρήσει τον εξωτερικό του σκελετό και να αξιοποιήσει το εσωτερικό του σύμφωνα με τις ανάγκες της νέας του χρήσης. Αντίστοιχα, ένα ήδη ναυπηγημένο καΐκι, μπορεί να μετασκευαστεί εσωτερικά και να αποκατασταθεί εξωτερικά, παραπέμποντας στην αρχική του μορφή και εξυπηρετώντας ανάγκες τουριστικές (Δαμιανίδης 2000: 68). Βέβαια, αυτές οι διαδικασίες απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή και γνώση του αντικειμένου ώστε να αποφευχθούν παραποιήσεις που στρεβλώνουν την παραδοσιακή μορφή των καϊκιών και λειτουργούν ενάντια στον αρχικό τους σκοπό: τη διάσωση της ελληνικής ναυτικής παράδοσης.

Πιο επιτακτική από ποτέ προβάλλει η ανάγκη εκσυγχρονισμού του εξοπλισμού των ναυπηγείων ώστε να γίνουν πιο ελκυστικά στους νέους και η κατάρτιση ενός άρτιου εκπαιδευτικού μοντέλου που θα μπορεί να παραδώσει νέους τεχνίτες που να διαθέτουν τις γνώσεις της παραδοσιακής ξυλοναυπηγικής αλλά και της σύγχρονης τεχνολογίας του ξύλου και παράλληλα, θα έχουν τη δυνατότητα να λειτουργήσουν σε μια πιο οργανωμένη δομή.

3.2 Ευρωπαϊκή οδηγία⁵⁰ - Υπουργική απόφαση (Αριθ. 1690/2017)⁵¹

Το πρόγραμμα απόσυρσης αλιευτικών σκαφών ξεκινά το 1991 από την Ευρωπαϊκή Ένωση αποσκοπώντας στη μείωση της υπεραλίευσης, την

⁵⁰ Βλ. https://www.espa.gr/elibrary/EU508_Fisheries_15052014_L149.pdf

⁵¹ Βλ. <https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/kat-alieia/upourgike-apophase-1690-2017-fek-3903b-6-11-2017.html>

προστασία του αλιευτικού αποθέματος και τον εκσυγχρονισμό του αλιευτικού στόλου. Προαπαιτούμενο είναι η κατάθεση της επαγγελματικής άδειας. Η εν λόγω οδηγία τροποποιήθηκε το 2014 όπου και ενσωματώθηκε η υποχρεωτική καταστροφή των καϊκιών. Από το 1991 έως το 2009 έχουν οδηγηθεί στην καταστροφή 4.912 σκάφη εκ των οποίων τα 4.602 αποτελούν ξύλινα αλιευτικά μέσου μήκους 7,6 μέτρων με το τρεχαντήρι να διεκδικεί τη θλιβερή μερίδα του λέοντος με ποσοστό 62%.⁵²

Η ερμηνεία που εύλογα δίνεται προκειμένου να αιτιολογηθεί η προαναφερθείσα τροποποίηση, είναι το ενδεχόμενο της παράνομης αλιείας. Ο προτεινόμενος τρόπος για να εξαλειφθεί αυτή η πιθανότητα, είναι η μη ύπαρξη του σκάφους. Ωστόσο, κάτι τέτοιο, χωρίς ένα σαφές προστατευτικό πλαίσιο από τον δημόσιο φορέα, μπορεί να επιφέρει ένα ανεπανόρθωτο πλήγμα στη ναυπηγική παράδοση. Αναρωτιέται κανείς πως ο επίσημος κρατικός φορέας του οποίου ο ρόλος είναι η διαφύλαξη και η ανάπτυξη του πολιτιστικού αποθέματος, εν προκειμένω της πολιτιστικής ταυτότητας μέσω της ναυπηγικής τέχνης, να την απαξιώνει, επιδοτώντας την άκριτη καταστροφή των ξύλινων αλιευτικών σκαφών.

Η εφαρμογή της εν λόγω ευρωπαϊκής οδηγίας και της αντίστοιχης υπουργικής απόφασης δημιουργούν ένα οξύμωρο σχήμα. Η πολιτιστική κληρονομιά απαρτίζεται από ένα σύνολο στοιχείων στο οποίο συγκαταλέγονται η ναυτική ταυτότητα και ναυπηγική τέχνη του κάθε τόπου. Η Χάρτα της Βαρκελώνης⁵³ ορίζει τη συντήρηση και αποκατάσταση των εν ενεργεία παραδοσιακών σκαφών με στόχο τη διασφάλισή τους είτε ως έργα τέχνης, είτε ως ιστορικά τεκμήρια, είτε για τη διατήρηση των παραδοσιακών δεξιοτήτων. Η εφαρμογή της είναι επιβεβλημένη. Ωστόσο, τίθεται το ερώτημα, που οφείλει να απαντηθεί: τι είναι αυτό που προσδιορίζεται ως παραδοσιακό; Στην Ελλάδα, σε μια προσπάθεια καθορισμού αξιολογικών κριτηρίων για τον χαρακτηρισμό ενός

⁵² Βλ. ΕΛ.ΚΕ.ΘΕ. σελ. 22-25
<https://documentcloud.adobe.com/link/track?uri=urn%3Aaaid%3Aascds%3AUS%3A491c0b0e-524d-4678-b98a-f209acf1cc9a>

⁵³ Βλ. <http://european-maritime-heritage.org/docs/Barcelona%20Charter%20GR.pdf>

σκάφους ως παραδοσιακού υπήρξε η σχετική υπουργική απόφαση με αριθμό 4200/08/15.⁵⁴ Ωστόσο, τα στοιχεία που συγκεντρώνονται για τα επαγγελματικά ή ιδιωτικά σκάφη αναψυχής που έχουν χαρακτηριστεί παραδοσιακά, είναι ελάχιστα. Ο νόμος για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς (Αριθμ. 3028 ΦΕΚ 153 Α/28.6.2002)⁵⁵ έρχεται να καλύψει πιθανότατα ένα άλλο κενό συμπεριλαμβάνοντας σκάφη ως νεότερα κινητά μνημεία. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της περίφημης «Φανερωμένης»⁵⁶, ενός περάματος του 1945.

Οι αλιείς που επιλέγουν να επωφεληθούν της επιδότησης,⁵⁷ είναι υποχρεωμένοι να διαλύσουν το καΐκι τους με τέτοιο τρόπο ώστε η επισκευή του να μην είναι δυνατή. Οι ίδιοι μπορούν να πουλήσουν χωριστά τη μηχανή του σκάφους και τα εργαλεία του (δίχτυα, παραγάδια, βίντσι κλπ) αυξάνοντας έτσι το περιθώριο κέρδους. Το μόνο που πρέπει να καταστραφεί ολοσχερώς είναι το ξύλινο σκάφος.⁵⁸ Το ύψος της επιδότησης μπορεί να φτάσει μέχρι και τις 300.000 ευρώ.⁵⁹ Η αποζημίωση για την καταστροφή του αλιευτικού σκάφους κυμαίνεται σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα καθώς στερεί από τον αλιέα την άδεια και το μέσο άσκησης του επαγγέλματός του.⁶⁰

Για να γίνουν περισσότερο κατανοητές η στόχευση και οι ενδεχόμενες ελλείψεις της Ενωσιακής και Εθνικής νομοθεσίας θα πρέπει να εξεταστούν οι ιδιαιτερότητες που παρουσιάζουν τα ξύλινα αλιευτικά σκάφη, το φορολογικό καθεστώς που τα διέπει καθώς και η εφικτότητα των εναλλακτικών λύσεων που θα αναζητήσουν οι αλιείς για την επαγγελματική τους συνέχεια καθώς και αυτές της διάσωσης και διατήρησης των σκαφών. Κατ' επέκταση, θα πρέπει να διερευνηθεί η προσφορά και η ζήτηση στα ναυπηγεία, η αρτιότητα της

⁵⁴ Βλ. <https://www.hba.gr/UplFiles/kd/Apofasi5921-190115.pdf>

⁵⁵ Βλ. https://www.kodiko.gr/nomologia/document_navigation/11677/nomos-3028-2002

⁵⁶ Βλ. <http://www.faneromeni.gr/gr/home/index>

⁵⁷ Ο δικαιούχος απαγορεύεται να νηολογήσει/λεμβολογήσει νέο αλιευτικό σκάφος εντός πέντε ετών από την παραλαβή της στήριξης. Σύμφωνα με το άρθρο 4 του Καν.(ΕΕ) 1380/2013, ως αλιευτικό σκάφος ορίζεται οποιοδήποτε σκάφος είναι εξοπλισμένο για την εμπορική εκμετάλλευση θαλάσσιων βιολογικών πόρων ή με δίχτυ παγίδα ερυθρού τόνου.

⁵⁸ Βλ. <http://www.voreini.gr/teleytaia-nea/pligma-i-katastrofi-xylinon-alieftik/>

⁵⁹ Βλ. <https://www.360funding.gr/programmata-espa/dialysi-alieytkoy-skafoys>

⁶⁰ Ο περιορισμός αυτός ισχύει για 5 έτη.

τεχνογνωσίας των σύγχρονων τεχνιτών, ίσως όχι τόσο ως προς τη συντήρηση ενός ξύλινου σκαριού αλλά ως προς τη μετασκευή του.

Όπως επισημαίνει ο Νίκος Σταυρόπουλος,⁶¹ αναφερόμενος στο ιστορικό του προβλήματος, «το μέτρο κινήτρων της ολικής ή μερικής παύσης επαγγέλματος που εφάρμοσε η Ευρωπαϊκή Ένωση, στόχευε σε μεγάλους στόλους αλιευτικών κυρίως της Βόρειας Θάλασσας, Αγγλίας, Γαλλίας και Ισπανίας. Συμμετείχαν όμως, και τα μεσογειακά κράτη-μέλη, όπως η Ελλάδα. Η χώρα μας υπήρξε ανέτοιμη για να εφαρμόσει αυτή την πρακτική καθώς παρουσιάζει σοβαρές διαφοροποιήσεις. Στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες το σύνολο σχεδόν του αλιευτικού στόλου έχει εδώ και χρόνια εκσυγχρονιστεί αξιοποιώντας μεταξύ άλλων και κοινοτικά κονδύλια. Για παράδειγμα, στην Αγγλία, δεν έχουν απομείνει αλιευτικά σκάφη σε χρήση που να έχουν ηλικία μεγαλύτερη από 30 ή έστω 40 χρόνια, ούτε στην Ολλανδία χρησιμοποιούνται πλέον τα χαρακτηριστικά παλαιά αλιευτικά ιστιοφόρα «πανάδικα» με τις καρίνες στα πλάγια. Αυτά δεν οδηγούνται στην καταστροφή διότι έχουν ήδη αντικατασταθεί από μοντέρνα αλιευτικά. Πέρα από αυτό η ευαισθησία αυτών των λαών ως προς την ναυτική τους τέχνη έχει φροντίσει ώστε να διασωθεί μεγάλο μέρος από αυτά, προοριζόμενο για άλλες χρήσεις».⁶²

Τα μέλη του Σωματείου «Πρωτέας» διευκρινίζουν ότι οι χώρες με αντίστοιχη ναυτική παράδοση όπως η Ισπανία, η Πορτογαλία και η Γαλλία έχουν θεσπίσει φορολογικά κίνητρα για να διασώσουν τα παραδοσιακά σκάφη. Σε αντίθεση με την Ελλάδα όπου ένα ξύλινο σκάφος επτά μέτρων με πανιά, έχει το ίδιο τεκμήριο με ένα πλαστικό του ίδιου μεγέθους το οποίο λειτουργεί με μηχανή. Η Ευρωπαϊκή πρακτική δείχνει ξεκάθαρα ότι όπου υπάρχει ναυτική παράδοση, υπάρχουν ειδικά προγράμματα που εκπαιδεύουν νέους στην ναυπηγική τέχνη των παραδοσιακών σκαφών».⁶³ Για παράδειγμα, στην Ολλανδία και στη Γαλλία

⁶¹ Ο Νίκος Σταυρόπουλος είναι πρόεδρος του Σωματείου για τη Διάσωση και Διατήρηση της Παραδοσιακής Ναυπηγικής και Ναυτικής Τέχνης και Κληρονομιάς «Πρωτέας»

⁶² Από τη Συνέντευξη Τύπου που πραγματοποιήθηκε στο Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος στις 29 Μαρτίου 2018 με θέμα «Η καταστροφή των αλιευτικών σκαφών: ισχυρό πλήγμα κατά του ναυτικού πολιτισμού»

⁶³ Βλ. Παραπομπή 31

υπάρχει επιδότηση για την επισκευή και συντήρηση των παραδοσιακών σκαφών από ειδικούς τεχνίτες. Αλλά και στην Τουρκία και στην Ιταλία διατίθενται κονδύλια για αυτό το σκοπό και ο κόσμος επιστρέφει στο ξύλινο σκάφος για τουριστικούς λόγους.

«Τα αλιευτικά μας σκάφη στη συντριπτική τους πλειονότητα είναι ξύλινα», σημειώνει ο Νίκος Σταυρόπουλος. «Φτιάχνονται από караβομαραγκούς όπως τα έφτιαχναν οι πατεράδες και οι παππούδες τους. Το βασικό σχέδιο, η γάστρα, ελάχιστα άλλαξε από τους αρχαίους χρόνους στις ελληνικές θάλασσες, όπου η ναυτοσύνη, η πείρα και η μαστοριά δημιούργησαν σκάφη που ακόμη και σήμερα, με τη χρήση των υπολογιστών, δεν χρειάζονται ιδιαίτερες βελτιώσεις για να γίνουν πιο αξιόπλοα. Είναι άρρηκτα δεμένα με τις παράκτιες κοινότητες της Ελλάδας, όπου η πλειονότητα επιμένει φανατικά στην επιλογή αυτού του είδους σκάφους παρ' όλη την εξέλιξη της ναυτικής αρχιτεκτονικής και των υλικών κατασκευής».

Σύμφωνα με τον Ελληνικό Σύνδεσμο Παραδοσιακών Σκαφών⁶⁴ και τις νέες εγκρίσεις που έχουν δοθεί για την καταστροφή καϊκιών, εκτιμάται ότι από την πρώτη εφαρμογή της Ευρωπαϊκής Οδηγίας μέχρι και σήμερα έχουν οδηγηθεί σε διάλυση περί τα 13.587 αλιευτικά σκάφη, 90% εκ των οποίων είναι ξύλινα σκαριά. Πρόσφατα ψηφίστηκε μια νέα κοινή υπουργική απόφαση⁶⁵ που σε πρώτη ανάγνωση – σύμφωνα με τα δημοσιεύματα στον τύπο - δείχνει ότι ανακόπτεται η διαδικασία καταστροφής των ξύλινων σκαφών. Όμως, μια πιο σχολαστική ματιά μάς οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω απόφαση αφορά αποκλειστικά στα σκάφη εκείνα για τα οποία οι ιδιοκτήτες τους έχουν καταθέσει πρόθεση διατήρησης, χάνοντας με αυτόν τον τρόπο ένα μέρος της συνολικής επιχορήγησης. Για αυτά τα σκάφη που αριθμητικά δεν ξεπερνούν τα

⁶⁴ Βλ. <http://traditionalboats.gr/>

⁶⁵ Βλ. <http://www.avgi.gr/article/10813/9297625/diasozontai-me-kya-dia-nomou-ta-paradosiaka-alieutika-skapha>

δεκαοχτώ,⁶⁶ αναζητείται ανάδοχος ώστε να αναλάβει τη φύλαξη και συντήρησή τους στη στεριά.

3.3 Διεθνείς και εγχώριες πρακτικές

Αν και η εναλλακτική αξιοποίηση των ξύλινων αλιευτικών σκαφών φαντάζει περίπλοκη ή ανέφικτη, η πράξη αποδεικνύει το αντίθετο. Οι πρωτοβουλίες που κάνουν σταδιακά την εμφάνισή τους, αφήνουν να διαφανεί, ότι υπάρχει μεγάλο περιθώριο για καινοτόμες προτάσεις που μπορούν να συνδυάσουν τη διατήρηση της ναυτικής πολιτιστικής κληρονομιάς με τη βιωσιμότητα τόσο των αλιέων όσο και των ιδιοκτητών των ναυπηγείων.

Η ΚΥΑ αριθ. 414/2354/12-1-2015⁶⁷ όρισε τις προϋποθέσεις για τη διενέργεια και την ανάπτυξη του αλιευτικού τουρισμού.⁶⁸ Το συγκεκριμένο είδος τουρισμού είναι ιδιαίτερα διαδεδομένο σε όλο τον κόσμο καθώς αποτελεί μια θεματική εμπειρία που περιλαμβάνει την εκμάθηση της παραδοσιακής τεχνικής ψαρέματος, το ίδιο το ψάρεμα, τη μαγειρική και τη γνωριμία με έναν τόπο με αφορμή το ιδιαίτερο αλιευτικό του απόθεμα. Η αξιοποίηση αυτής της μορφής τουρισμού μπορεί να οδηγήσει στην αύξηση του εισοδήματος των αλιέων με αειφόρο τρόπο. Μπορεί επίσης, να διευρύνει την τουριστική περίοδο και να ενισχύσει και άλλους κλάδους, όπως αυτός των τοπικών παραδοσιακών προϊόντων.

⁶⁶ «Μαριγώ» βαρκαλάς, «Αθηνά» τρεχαντήρι, «Σεβαστός» βάρκα, «Άγ. Νικόλαος» τρεχαντήρι, «Καπετάν Νικήτας» τρεχαντήρι, «Ταξιάρχης» τρεχαντήρι (ολικό μήκος: 9,9), «Άγ. Νικόλαος» τρεχαντήρι (ολικό μήκος: 8,15), «Άγ. Νικόλαος» τρεχαντήρι (ολικό μήκος:16,7), «Άγιος Νικόλαος» τρεχαντήρι (ολικό μήκος: 10,25), «Σαντινα» τρεχαντήρι, «Άγιος Κωνσταντίνος» τρεχαντήρι, «Κατερίνα Κ.» τρεχαντήρι, «Δύο Αδέρφια», τρεχαντήρι, «Άγιος Νικόλαος» τρεχαντήρι (ολικό μήκος: 6,95), «Τα Δίδυμα» τρεχαντήρι, «Ταξιάρχης» τρεχαντήρι (ολικό μήκος 9,2), «Γεροξήτης» τρεχαντήρι (Τα στοιχεία προήλθαν κατόπιν συνέντευξης με τον κύριο Δαμιανίδη)

⁶⁷ Βλ. http://www.alieia.minagric.gr/sites/default/files/announcementsFiles/7%CE%948%CE%A1465%CE%A6%CE%98%CE%97-6%CE%947_%CE%91%CE%9B%CE%99%CE%95%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A3%20%CE%A4%CE%9F%CE%A5%CE%A1%CE%99%CE%A3%CE%9C%CE%9F%CE%A3.pdf

⁶⁸ Βλ. <https://fishingtrip.eu/> και <http://www.fishingtrips.gr/gr/>

Στην Ελλάδα οι συνθήκες είναι ιδανικές καθώς η χώρα μας διαθέτει τη μεγαλύτερη ακτογραμμή στη Μεσόγειο, ήπιο κλίμα και δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς. Υπάρχει πληθώρα αλιευτικών σκαφών με τους έλληνες καπετάνιους να φημίζονται για τη ναυτοσύνη τους. Τα ξύλινα αλιευτικά σκάφη θα μπορούσαν να διαδραματίσουν έναν σπουδαίο ρόλο ως μέσο εφαρμογής της πρακτικής αυτής, καταφέροντας παράλληλα να διατηρήσουν ζωντανή την ναυπηγική παράδοση και να λειτουργήσουν - πέρα το εμπορικό μέρος - και εκπαιδευτικά.

Μια ακόμη πρακτική που κερδίζει ολοένα και περισσότερο έδαφος είναι αυτή του fair trading. Σκάφη με ιστορική αξία αξιοποιούνται ως εμπορικά στον τομέα των μεταφορών αφήνοντας μηδενικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα.⁶⁹ Στόχος οι μη ρυπογόνες μεταφορές προϊόντων, η προστασία του υδάτινου περιβάλλοντος και η ευαισθητοποίηση του κοινού, όχι μόνο ως προς την ποιότητα των προϊόντων αλλά και ως προς τον τρόπο που φτάνουν στον τελικό καταναλωτή. Μια βιώσιμη ανάπτυξη όπου η ναυτική τέχνη τίθεται στις υπηρεσίες των θαλάσσιων μεταφορών, μειώνοντας τα κόστη μεταφοράς και χρησιμοποιώντας την ιστιοφορία ως μόνο μέσο πρόωσης. Πέρα από τον ευαισθητοποιημένο αποδέκτη των βιολογικών προϊόντων τα οποία μεταφέρονται με μηδενικούς ρύπους, αναπτύσσεται ένα πλέγμα παράλληλων υπηρεσιών.⁷⁰ Επιβάτες έχουν τη δυνατότητα να ζήσουν την εμπειρία ενός ταξιδιού σε ένα παραδοσιακό πλοίο, να βιώσουν ξεχωριστές εμπειρίες και να συνεισφέρουν στη μείωση των ρύπων από τα καύσιμα των μηχανοκίνητων πλοίων.

Στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών αναπτύσσεται επίσης, μια τάση όπου μικρά σκάφη μεταφέρουν επιβάτες από νησί σε νησί αλλά και από το ένα μέρος στο άλλο στην ίδια νησιωτική περιοχή.⁷¹ Στόχος είναι η χρήση ξύλινων σκαφών που θα προσφέρουν ευέλικτα δρομολόγια⁷² και θα συνδέουν προορισμούς που καλύπτονται ανεπαρκώς από τις μεγάλες ακτοπλοϊκές γραμμές.

⁶⁹ Βλ. <https://timbercoast.com/en/>

⁷⁰ Βλ. <http://fairtransport.eu/>

⁷¹ Βλ. <http://lemarinbleu.com/en/welcome/>

⁷² Β'. <https://hopwave.com/>

Η λογική που ορίζει ότι η εμπειρία της απλής μεταφοράς μπορεί να διευρυνθεί, εντάσσοντας τη διαμονή εντός του σκάφους, δεν αποτελεί μια καινούργια προσέγγιση. Αντιθέτως, πολλοί λαοί της κεντρικής Ευρώπης είναι εξοικειωμένοι με τη διαμονή πάνω στο νερό. Ωστόσο, αυτό που αποτελεί κάτι νέο, είναι η σχεδιαστική εξέλιξη των πλωτών κατοικιών⁷³ και η θεματική ανάδειξη πρωτότυπων καταλυμάτων σε σκάφη ή σε πλωτές κατασκευές⁷⁴ που απευθύνονται κατά κύριο λόγο σε τουρίστες.

Στην Ελλάδα, οι πρακτικές που έχουν εφαρμοστεί με σκοπό την αξιοποίηση των αλιευτικών σκαφών έχουν άλλοτε χαρακτήρα διασωστικό, άλλοτε καινοτόμο ή επιχειρηματικό και άλλοτε επιστημονικό. Μια από τις προσπάθειες που έγινε το 2018 ήταν η ανοιχτή πρόσκληση προς δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς προκειμένου να υιοθετήσουν ένα παραδοσιακό ξύλινο αλιευτικό σκάφος.⁷⁵ Αυτό σήμαινε ότι ο φορέας θα αναλάμβανε τα κόστη φύλαξης και συντήρησης του σκάφους, ώστε αυτό να διατηρηθεί αναλλοίωτο στον χρόνο. Ωστόσο, η πράξη αποδεικνύει πως αυτή η πρωτοβουλία, συχνά δεν στέφεται από επιτυχία καθώς δεν υπάρχουν οι απαιτούμενοι οικονομικοί πόροι και η τεχνογνωσία. Μια από τις αναποτελεσματικές εφαρμογές αποτελεί το τρεχαντήρι «Χαράλαμπος» βρίσκεται υπό κατάρρευση, αν και τοποθετημένο στον προαύλιο χώρο του Λιμεναρχείου Ηρακλείου.⁷⁶

Η καινοτομία μπορεί να εκφραστεί με πολλούς τρόπους. Στην περίπτωση της διαφύλαξης της ναυτικής παράδοσης και της υψηλής πολιτιστικής αξίας του

⁷³ Βλ. <http://en.protothema.gr/floating-hotel-concept-allows-guests-to-drift-off-in-private-catamaran/>

⁷⁴ Βλ. <https://www.theguardian.com/travel/2015/jul/10/top-10-boatels-boat-hotels-bed-breakfast-self-catering-europe>

⁷⁵ Βλ. <https://www.archaiologia.gr/blog/2018/07/25/%CF%85%CE%B9%CE%BF%CE%B8%CE%B5%CF%84%CE%AE%CF%83%CF%84%CE%B5-%CE%AD%CE%BD%CE%B1-%CF%80%CE%B1%CF%81%CE%B1%CE%B4%CE%BF%CF%83%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CF%8C-%CE%BE%CF%8D%CE%BB%CE%B9%CE%BD%CE%BF/>

⁷⁶ Βλ. ΕΛ.ΚΕ.ΘΕ. σελ 33 <https://documentcloud.adobe.com/link/track?uri=urn%3Aaid%3Aascds%3AUS%3A491c0b0e-524d-4678-b98a-f209acf1cc9a>

ξύλινου σκάφους, η πρόταση δημιουργίας Ναυτικού Διαδραστικού Πάρκου⁷⁷ στη Χαλκίδα έρχεται να τονίσει μια ανάγκη και συγχρόνως μια έλλειψη. Αυτή του χώρου εκπαίδευσης και εκμάθησης της ξυλοναυπηγικής τέχνης, αυτή της ζωντανής παρατήρησης κατά τη διαδικασία κατασκευής ενός παραδοσιακού σκάφους και τέλος, αυτή της βιωματικής επίσκεψης σε ένα χώρο που δυνητικά μπορεί να αποτελέσει χώρο συνάντησης και τοπόσημο εκδηλώσεων.

Αντίστοιχα, ο επιχειρηματικός χαρακτήρας άλλων πρακτικών προτείνει τη μετατροπή των ξύλινων σκαφών σε τουριστικά πλοία αναψυχής και σε κότερα.⁷⁸ Σε αυτή την περίπτωση προσφέρονται ευκαιρίες οικονομικής ανάπτυξης όχι μόνο στους ιδιοκτήτες των σκαφών αλλά και γενικότερα στους παράκτιους πληθυσμούς. Ωστόσο, μεγάλη προσοχή πρέπει να δοθεί στην τήρηση όλων των κανόνων που επιτάσσει μια μετασκευή που έχει μεν σκοπό την αλλαγή της χρήσης του σκάφους, αλλά παράλληλα στοχεύει στη διάσωση της ναυπηγικής τέχνης μέσα από το υλικό τεκμήριο που δεν είναι άλλο από το ξύλινο αλιευτικό σκάφος.

Ως προς το επιστημονικό και ακαδημαϊκό σκέλος, οι ενέργειες που γίνονται είναι ποικίλες. Το 2015 διοργανώθηκε το πρώτο Διεθνές Σεμινάριο Αρχαίας και Παραδοσιακής Ναυπηγικής⁷⁹ από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο το οποίο πραγματοποιήθηκε στον φυσικό χώρο της ξυλοναυπηγικής τέχνης: ένα παραδοσιακό ναυπηγείο στη Χαλκίδα. Στο ίδιο μήκος κύματος κινείται ο Δήμος Πειραιά που κατέθεσε πρόταση στο Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης, προκειμένου να ελλιμενιστούν 21 καΐκια στο Μικρολίμανο. Στόχος είναι η δημιουργία ενός πανελλαδικού πόλου μαθητείας, γύρω από τα επαγγέλματα που συμβάλλουν στη συντήρηση των καϊκιών, όπως η ξυλοναυπηγική, τα

⁷⁷ Βλ. https://www.evialead.gr/?p=13269&fbclid=IwAR3LNUSDw_areTyF5jxb6xlEssvIC-BrPPUXUdCAMS_5jNNuqITFse62tKA

⁷⁸

Βλ. <https://xyloepiplo.gr/%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%84%CF%81%CE%BF%CF%80%CE%AE-%CF%80%CE%B1%CF%81%CE%B1%CE%B4%CE%BF%CF%83%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%BF%CF%8D-%CE%BE%CF%8D%CE%BB%CE%B9%CE%BD%CE%BF%CF%85-%CF%83%CE%BA%CE%AC%CF%86/>

⁷⁹ Βλ. <https://3vita.gr/diaswzontas-naupigiki-texni-11502>

αρματώματα κ.ά.⁸⁰ Αντίστοιχα, ενέργειες έχουν γίνει για την αξιοποίηση της περιοχής της Ηετιώνειας στον Πειραιά προκειμένου να δημιουργηθεί Μουσείο Ενάλιων Αρχαιοτήτων.⁸¹

Μια ακόμη αξιόλογη προσπάθεια που έχει ήδη διανύσει μια μακρά διαδρομή σε επίπεδο σχεδιασμού και προετοιμασίας, αποτελεί το Μουσείο Ναυπηγικών και Ναυτικών Τεχνών του Αιγαίου⁸² στη Σάμο. Το έργο φιλοδοξεί να αποτελέσει την κυψέλη της ελληνικής ναυτοσύνης αναδεικνύοντας πολυεπίπεδα τη ξυλοναυπηγική τέχνη. Βιωματική ανακάλυψη των εκθεμάτων, διαδραστικά εργαστήρια, συγκρότηση κέντρου κατάρτισης σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, και μια σειρά από συνέργειες τόσο με την κοινότητα και με άλλους εμπλεκόμενους φορείς.

⁸⁰ Βλ. <http://www.piraeus365.gr/?p=6370>

⁸¹ Βλ. <http://www.avgi.gr/article/10811/8687855/to-mouseio-tes-thalassas-se-ena-archaio-limani>

⁸² Βλ. http://www.ert.gr/perifereiakoi-stathmoi/voreio_aigaio/samos-zita-tin-axiopiisi-ton-zontanon-mnimion-tis-ellinikis-naftosynis-ke-nafpigikis-technis/

Κεφάλαιο 4

Μελέτη Περίπτωσης

Λαμβάνοντας υπόψη τη πολιτιστική αξία της ξυλοναυπηγικής τέχνης, την Ευρωπαϊκή οδηγία και την ευρύτερη οικονομική συγκυρία, θα επιχειρήσουμε να εξετάσουμε την περίπτωση αξιοποίησης των ξύλινων αλιευτικών σκαφών με τη μορφή των πλωτών κατοικιών. Κύριος άξονας της πρότασης είναι ο σεβασμός στην ιστορική μνήμη, τη ναυτική ταυτότητα και τη ναυπηγική πολιτιστική κληρονομιά. Ταυτόχρονα, βασική επιδίωξη είναι η κινητοποίηση και εμπλοκή της τοπικής κοινότητας, η αντιστροφή του κλίματος μαρασμού και οικονομικής δυσπραγίας που επικρατεί στους τομείς γύρω από την αλιεία, την κατασκευή και συντήρηση καϊκιών.

Πιο συγκεκριμένα, για να γίνει η θεωρία πράξη και να επιτευχθούν τα παραπάνω, είναι απαραίτητη η συγκρότηση μιας εφαρμόσιμης πρότασης συμβατής με την ισχύουσα νομοθεσία. Για τον σκοπό αυτό, θα εστιάσουμε σε συγκεκριμένο τόπο, θα εξετάσουμε τα χαρακτηριστικά και την ιστορία του, θα αναλύσουμε τα στατιστικά στοιχεία των επισκεπτών του κατά τα έτη 2014-2015, θα αναπτύξουμε μια καινοτόμο προσέγγιση για την εναλλακτική χρήση των ξύλινων καϊκιών και θα καταγράψουμε βήμα βήμα τις ενέργειες που πρέπει να πραγματοποιηθούν προκειμένου να φτάσουμε στην υλοποίηση. Σκοπός της παρούσας πρότασης είναι να λειτουργήσει ως πιλότος.

4.1 Το καΐκι ως κατοικία

Το παρουσιαζόμενο μοντέλο τουριστικής αξιοποίησης των ξύλινων αλιευτικών σκαφών προτείνει τη μετασκευή των σκαριών ώστε να μετατραπούν σε καταλύματα υψηλής ποιότητας για έλληνες και ξένους ταξιδιώτες. Τα σκάφη θα διατηρήσουν πλήρως το εξωτερικό τους κέλυφος και θα αποκαταστήσουν τον

τύπο της ιστιοφορίας τους προκειμένου να συνάδουν πλήρως με τα παραδοσιακά στοιχεία. Το εσωτερικό τους θα διαρρυθμιστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να εξυπηρετεί ανάγκες διαμονής υψηλής ποιότητας. Σύγχρονες λύσεις με «πράσινο» αποτύπωμα θα επιστρατευτούν για τις ανάγκες παροχής ρεύματος και διαχείρισης λυμάτων. Τα σκάφη θα βρίσκονται μόνιμα αγκυροβολημένα αρόδου εντός του λιμένα. Βοηθητική βάρκα θα καλύπτει τις από και προς τη στεριά μετακινήσεις των ενοίκων τους.

Παράλληλα, θα προσφέρεται ένα πλέγμα δραστηριοτήτων με σκοπό να αναδειχτεί μέσα από διαφορετικούς τρόπους η αξία της ξυλοναυπηγικής τέχνης και της ελληνικής ναυτικής παράδοσης. Οι ένοικοι των καϊκιών θα έχουν τη δυνατότητα να συμμετέχουν σε καλοκαιρινό εργαστήρι ναυπηγικής και να δοκιμάσουν οι ίδιοι να «χτίσουν» ένα καϊκι. Ο τύπος του καϊκιού θα είναι ο πλέον αντιπροσωπευτικός της περιοχής. Επίσης, θα δίνονται οι επιλογές για συμμετοχή ή απλή παρατήρηση κατά τη διαδικασία της ναυπήγησης καθώς και για κατασκευή ενός παραδοσιακού σκάφους υπό κλίμακα.

Οι ένοικοι των καϊκιών θα αντιληφθούν, μέσα από το βίωμα, το ξύλινο σκάφος. Θα ζήσουν μέσα σε αυτό, θα κατανοήσουν την κατασκευή του και θα πειραματιστούν με τη ναυπήγησή του. Παράλληλα, θα έχουν την ευκαιρία να απολαύσουν όλα όσα προσφέρει ο νησιωτικός προορισμός στον οποίο βρίσκονται. Φύση, αρχιτεκτονική, αρχαιότητες, γαστρονομία και κοντινές εκδρομές. Το προφίλ των επισκεπτών περιλαμβάνει όλους όσους θέλουν να ζήσουν μια θεματική εμπειρία τουρισμού, που να εμπεριέχει διαφοροποιημένη επιλογή, ιδιωτικότητα, χαλάρωση, εκπαιδευτική ψυχαγωγία και αλληλεπίδραση με το ντόπιο πληθυσμό.

Απευθύνεται σε κοινό εξοικειωμένο με το υδάτινο στοιχείο και τη διαμονή στο νερό. Έλληνες αλλά κυρίως αλλοδαποί επισκέπτες από όλο τον κόσμο, ανεξαρτήτου ηλικίας που επιθυμούν να γνωρίσουν ένα ελληνικό νησί υψηλών τουριστικών προδιαγραφών μέσα από μια εναλλακτική εμπειρία διαμονής, απολαμβάνοντας ταυτόχρονα υψηλής ποιότητας παρεχόμενες υπηρεσίες. Πιο

συγκεκριμένα, τα χαρακτηριστικά του κοινού διαμορφώνονται στο εξής φάσμα: παρέες νεαρών ενηλίκων, οργανωμένες ομάδες φοιτητών από ξένα πανεπιστήμια, οικογένειες και ζευγάρια υψηλού βιοτικού επιπέδου. Ο κάθε επισκέπτης θα έχει τη δυνατότητα να επιλέξει διαδικτυακά το σκάφος που θα εξυπηρετεί τις ανάγκες του. Η παρούσα πρόταση περιλαμβάνει 3 διαφορετικά σκάφη.⁸³

4.2 Το Καστελόριζο ως τουριστικός προορισμός

Το Καστελόριζο ή Μεγίστη αποτελεί το νοτιοανατολικό άκρο της Ευρώπης με έκταση 9 τ.μ και πληθυσμό 430 κατοίκους. Τοποθετείται 78 ναυτικά μίλια ανατολικά της Ρόδου και 1 ναυτικό μίλι από τις ακτές της Τουρκίας. Το νησί διαθέτει ένα μόνο οικισμό που αναπτύσσεται αμφιθεατρικά γύρω από το φυσικό του λιμάνι και τον όρμο Μαντράκι και αποτελεί δείγμα παραδοσιακής δωδεκανησιακής αρχιτεκτονικής.

Το νησί έχει ενταχθεί στο κοινοτικό δίκτυο προστατευόμενων περιοχών «NATURA 2000» λόγω της μεγάλης βιοποικιλότητας στη θάλασσα και την ξηρά. Το «Γαλάζιο σπήλαιο» που διαθέτει στη νότια ακτή του νησιού θεωρείται ένα από τα ωραιότερα θαλάσσια σπήλαια στη Μεσόγειο. Άλλα σημαντικά αξιοθέατα του νησιού αποτελούν το κάστρο των Ιπποτών του Αγίου Ιωάννη, ο Λυκιακός Τάφος, η μονή του Αγίου Γεωργίου, το Παλαιόκαστρο, η Σαντράπεια Αστική Σχολή, το Διαχρονικό. Επιπλέον από το νησί μπορεί κανείς να επισκεφτεί με καΐκι τις γειτονικές νησίδες Ρω, Στρογγυλή και Άγιος Γεώργιος.

Το νησί συνδέεται ακτοπλοϊκά με τον Πειραιά και αεροπορικώς με το νησί της Ρόδου. Τα τελευταία χρόνια το νησί σημειώνει σταδιακή ανάπτυξη στην τουριστική κίνηση παρόλα αυτά η δυναμικότητα του νησιού σε ξενοδοχειακές κλίνες είναι περιορισμένη. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ το

⁸³ 1 σκάφος 6 ως 8 μέτρα με δυνατότητα φιλοξενίας 2 - 3 ατόμων
1 σκάφος 8 ως 10 μέτρα με δυνατότητα φιλοξενίας 4 - 5 ατόμων
1 σκάφος 12 μέτρων με δυνατότητα φιλοξενίας 6 - 8 ατόμων

ξενοδοχειακό δυναμικό του νησιού για το έτος 2012 ανά κατηγορία έχει ως εξής: 5 ξενοδοχειακά καταλύματα, 51 δωμάτια και 96 κλίνες.

Σύμφωνα με έρευνα της ΕΛΣΤΑΤ που διενεργείται για τα καταλύματα που περιλαμβάνονται στο μητρώο του Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου της Ελλάδας (ΞΕΕ), οι συνολικές διανυκτερεύσεις που πραγματοποιήθηκαν σε ξενοδοχειακά καταλύματα (πλην των ενοικιαζόμενων δωματίων) την περίοδο 2009-2013 (Διάγραμμα 6.1) σημείωσαν μέση ετήσια αύξηση για την περίοδο αναφοράς 17,88%. Η μεγαλύτερη αύξηση στις διανυκτερεύσεις την περίοδο αναφοράς σημειώνεται την διετία 2012-2013 (+ 48,27%) οι οποίες αντιστοιχούν σε 80 κλίνες.

Το νησί λόγω του μικρού του μεγέθους διαθέτει περιορισμένο αριθμό καταλυμάτων τα οποία αφορούν κυρίως ενοικιαζόμενα δωμάτια. Στην συνέχεια παρουσιάζονται επιλεγμένες ξενοδοχειακές μονάδες που χαρακτηρίζονται από μεγαλύτερη προβολή στο Διαδίκτυο και παρέχουν πιο πολυτελείς υπηρεσίες διαμονής σε σχέση με τα λοιπά καταλύματα.

- (1) Mediterraneo Kastelorizo (7 δωμάτια, 1 σουίτα)
- (2) Megisti Hotel (τρίκλινα, δίκλινα δωμάτια & σουίτες)
- (3) Moments apts (ενοικιαζόμενα διαμερίσματα)
- (4) Agnanti Studios (5 διαμερίσματα)
- (5) Hotel kastelorizo (14 δωμάτια και σουίτες)

Η επιλογή του Καστελόριζου για την πιλοτική εφαρμογή της περιγραφόμενης πρότασης βασίστηκε στα ακόλουθα κριτήρια: α) φυσικά προστατευμένος λιμένας από ανέμους, β) γεωπολιτική θέση, γ) καλή ακτοπλοϊκή και αεροπορική σύνδεση, δ) πλούσια και ταραχώδη ιστορία του νησιού, ε) απομακρυσμένη περιοχή.⁸⁴ Σπουδαίο ρόλο στην ανάπτυξη του παρουσιαζόμενου σχεδίου θα διαδραματίσει η τοπική κοινότητα. Τόσο ο δήμος όσο και τα μέλη της

⁸⁴ Η πολιτεία καλείται να υποστηρίξει πρωτοβουλίες που συμβάλλουν στην ανάπτυξη του τόπου και παρέχουν κίνητρα για την παραμονή στο νησί.

κοινότητας θα έχουν τη δυνατότητα να συμμετάσχουν ενεργά στο έργο, υποστηρίζοντας, ανάλογα με την ιδιότητα τους, διαφορετικές λειτουργίες.⁸⁵

4.3 Ανάλυση SWOT

Ξεκινώντας από το εσωτερικό περιβάλλον, τα δυνατά σημεία του προτεινόμενου σχεδίου επικεντρώνονται στην πρωτοτυπία του εγχειρήματος. Ο συνδυασμός διαμονής πάνω στο νερό, σε ένα σκάφος που αποτελεί τον συγκερασμό τέχνης, παράδοσης και ελληνικής ναυτοσύνης ενώ έχει τον ρόλο της ιδιωτικής πλωτής κατοικίας, δεν έχει υλοποιηθεί μέχρι τώρα στην Ελλάδα. Επιπλέον, οι παράπλευρες δράσεις εμπλουτίζουν την εμπειρία του επισκέπτη, δίνοντάς του τη δυνατότητα, να έχει μια συνολική εικόνα για τον τόπο, τους ανθρώπους του, τη σύγχρονη πραγματικότητα αλλά και όλα όσα μας φέρνουν στο σήμερα. Συνεπώς, το εγχείρημα απευθύνεται σε niche αγορά και διαφοροποιείται από τα μοντέλα μαζικού τουρισμού. Η στοχευμένη υπηρεσία αφορά κυρίως σε αγορές του εξωτερικού που δεν αντιμετωπίζουν την ίδια οικονομική κρίση.

Προχωρώντας στις αδυναμίες του σχεδίου, κύριες προβάλλουν αυτές της εποχικότητας, του υψηλού λειτουργικού κόστους καθώς και του κόστους συντήρησης των σκαφών. Επίσης, το εγχείρημα αποτελεί μια νέα πρόταση, συνεπώς, θα συναντήσει δυσκολίες προκειμένου να συστηθεί στο κοινό, να γίνει κατανοητό και να εδραιώσει την εικόνα του ως νέο brand name. Στα παραπάνω εντοπίζονται λύσεις που ενδέχεται να λειτουργήσουν ανακουφιστικά προς τις δυσκολίες αυτές.

Η εποχικότητα μπορεί να αντιμετωπιστεί με κρατήσεις στις υπόλοιπες υποδομές του νησιού με σκοπό την ενεργό συμμετοχή στις διαδικασίες συντήρησης των σκαφών. Το εν λόγω κοινό θα προέρχεται από τους κόλπους των εκπαιδευόμενων ναυπηγών σε σχολές του εξωτερικού ή θα αποτελείται από

⁸⁵ Πχ. εργαστήριο ξυλοναυπηγικής, συντήρηση των σκαφών, γνωριμία με τον τοπικό γυναικείο σύλλογο (προϊόντα, τρόπος παρασκευής και η λαϊκή παράδοση) και δυνατότητα συμμετοχής στην προετοιμασία εδεσμάτων, πεζοπορία στα ορεινά αξιοθέατα του νησιού, υδάτινες εξορμήσεις κ.ά

έλληνες ενδιαφερόμενους που θέλουν να εξασκηθούν στην τέχνη. Σεμινάρια από ειδικούς στο είδος θα συνοδεύουν το πρακτικό μέρος. Μια τέτοια ενέργεια θα περιορίσει σημαντικά το πρόβλημα της εποχικότητας και του κόστους συντήρησης των σκαφών, διευρύνοντας την αξιοποιήσιμη τουριστική περίοδο και ενισχύοντας τις υπηρεσίες της τοπικής κοινότητας.

Εξετάζοντας το εξωτερικό περιβάλλον, οι ευκαιρίες που λαμβάνουμε υπόψη είναι αναμφίβολα το ισχυρό τουριστικό προϊόν της Ελλάδας και οι τάσεις του διεθνούς τουρισμού προς τις εναλλακτικές μορφές. Τα στοιχεία του εισερχόμενου τουρισμού, ως προς τις αφίξεις, το μέσο μετάβασης, την προέλευση, τη γεωγραφική κατανομή, τις μέρες παραμονής και τις προτιμήσεις των επισκεπτών καθώς και την εξέλιξη της τουριστικής υποδομής της χώρας περιγράφονται αναλυτικά στο κεφάλαιο 6 του Παραρτήματος.

Αξίζει να σημειώσουμε το ποσοστό των αεροπορικών αφίξεων στη Ρόδο, καθώς το 2014 άγγιξε σχεδόν τα 2.000.000 με την Αθήνα και το Ηράκλειο Κρήτης να συγκεντρώνουν 3.321.548 και 2.544.040 αντίστοιχα. Τα τελευταία χρόνια, οι δύο σημαντικότερες αγορές για την Ελλάδα είναι η Γερμανία και η Βρετανία. Εντυπωσιακό είναι επίσης, το αυξανόμενο ποσοστό των Ασιατών και των Τούρκων επισκεπτών. Και οι δύο περιπτώσεις αποτελούν κοινό-στόχο του παρόντος σχεδίου. Ειδικά για την περιοχή του Καστελόριζου, ιδιαίτερο κοινό-στόχο αποτελούν οι έλληνες ομογενείς της Αυστραλίας με καταγωγή από το Καστελόριζο, που υπολογίζονται σε μερικές χιλιάδες, και επισκέπτονται πολύ συχνά το νησί καθώς διατηρούν δεσμούς με αυτό. Παράλληλα, η περιορισμένη δυναμικότητα του νησιού σε κλίνες αλλά και οι υψηλές τιμές ανά διανυκτέρευση σε συνδυασμό με την αυξανόμενη τουριστική ζήτηση προς το νησί, δημιουργούν ευνοϊκές προϋποθέσεις για τη δημιουργία μιας νέας υποδομής.

Τέλος, μια ακόμη σπουδαία ευκαιρία που διαφαίνεται σήμερα και αφορά σε επόμενο στάδιο ανάπτυξης. Πρόκειται για τη δυνατότητα επέκτασης του εγχειρήματος και σε άλλα νησιά καθώς ο αριθμός των νησιωτικών περιοχών στη χώρα μας είναι ιδιαίτερα μεγάλος. Αυτό θα μπορούσε να γίνει με δύο τρόπους:

α) είτε με τη μετακίνηση των υπαρχόντων σκαφών σε άλλο νησί β) είτε με την τοποθέτηση των νέων ναυπηγημάτων που θα προκύψουν από τα χειμερινά και καλοκαιρινά εργαστήρια. Στη δεύτερη περίπτωση, τα σκάφη πέρα από την παραδοσιακή ναυπηγική τέχνη, θα κουβαλούν και τις ανθρώπινες ιστορίες διαφορετικών εθνικοτήτων που ενεπλάκησαν στη διαδικασία και προσέφεραν με τον τρόπο τους στο τελικό αποτέλεσμα.

Όσον αφορά στις απειλές πρώτα και κύρια προβάλλουν ζητήματα όπως το ασταθές φορολογικό περιβάλλον, οι αυξήσεις σε Φ.Π.Α, φόρους και τέλη. Ακολουθεί η γραφειοκρατία που συνοδεύει τη σύσταση κάθε νέας δραστηριότητας, πόσο μάλλον, όταν πρόκειται για ένα είδος που ανήκει σε πολλές διαφορετικές κατηγορίες. Στην συνέχεια συναντάμε την οικονομική ύφεση της χώρας και τη μείωση της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών, καθώς και τη δυσκολία στην τραπεζική χρηματοδότηση (Τσουρβάκας 2013:326). Την εικόνα των δυσκολιών συμπληρώνει ο έντονος ανταγωνισμός στο χώρο του τουρισμού και των καταλυμάτων αλλά και το ασταθές κλίμα στη Μεσόγειο με το προσφυγικό να αποτελεί μια συνθήκη που πρέπει είτε να συνυπολογιστεί και είτε να ενταχθεί είτε να αποφευχθεί.

Ως προς την πρώτη και κύρια απειλή, ένας από τους τρόπους αντιμετώπισής του είναι η προτεινόμενη νομική μορφή να έχει έδρα σε μια άλλη χώρα με ευνοϊκότερο και πιο σταθερό φορολογικό καθεστώς. Το θέμα των χρηματοδοτήσεων μπορεί να αντιμετωπιστεί με εθνικά ή ευρωπαϊκά προγράμματα επιχορηγήσεων, με ερευνητικά προγράμματα, με διαγωνισμούς, venture capitals, crowdfunding και με συνδυασμούς των προαναφερθέντων επιλογών. Όσον αφορά στο νομοθετικό πλαίσιο και τη γραφειοκρατία, υπάρχει μια σειρά δικαιολογητικών που πρέπει να υποβληθούν ώστε να εξασφαλιστούν οι απαραίτητες αδειοδοτήσεις. Αν υποθέσουμε ότι επιλέγεται η κατηγορία των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής υπό ελληνική σημαία, τότε θα πρέπει να εγγραφούν στο Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών και να φέρουν τα εξής:

(1) Έγγραφο Εθνικότητας

- (2) Επαγγελματική άδεια πλοίου αναψυχής
- (3) Πιστοποιητικό καταμέτρησης
- (4) Πιστοποιητικό νηολόγησης
- (5) Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.)
- (6) Ειδικό Έντυπο Πληροφοριακών Στοιχείων Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής (Ε.Ε.Π.Σ.Ε.Π.Α.)
- (7) Δελτίο Κίνησης Πλοίου Αναψυχής (ΔΕ.Κ.ΠΑ.)
- (8) Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο Κάλυψης Κινδύνων

4.4 Συμπεράσματα

Κεντρικός στόχος του σχεδίου είναι η διάσωση των ξύλινων σκαφών από την καταστροφή και η ενεργός πολιτιστική αξιοποίηση στο φυσικό τους περιβάλλον – τη θάλασσα – και όχι ως εκθέματα στη στεριά. Βασική προτεραιότητα, η ανάδειξη της πολιτιστικής τους αξίας και η βιωματική παρουσίαση της σε έλληνες και ξένους επισκέπτες. Στόχος η διατήρηση ενός πολιτιστικού φορτίου που περικλείει την ιστορία της ελληνικής ναυτοσύνης και μιας τέχνης που απειλείται από αφανισμό.

Προσφέροντας μια διαφοροποιημένη εμπειρία στον επισκέπτη του πρωτότυπου καταλύματος, συνδυάζονται τα στοιχεία που αναζητά κανείς στις διακοπές με την ψυχαγωγία και τη βιωματική γνωριμία μιας πολιτιστικής πτυχής ενός τόπου. Η πολυεπίπεδη εξοικείωση με το ίδιο το υλικό τεκμήριο καθιστά πιο άμεση την σχέση που αναπτύσσεται. Η εμπειρία που προκύπτει μέσα από τη διαδικασία να φτιάξει ο ενδιαφερόμενος κάτι μόνος του είναι πολλαπλάσια ισχυρότερη από αυτήν της απλής αγοράς ενός αναμνηστικού.

Σε αυτό το πλαίσιο, καταλυτικό ρόλο διαδραματίζει ο ανθρώπινος παράγοντας. Η τοπική κοινότητα έρχεται να συνδράμει μέσω της διάδρασης με κύριο χαρακτηριστικό την αυθεντικότητα. Το πλέγμα αυτών των δραστηριοτήτων προϋποθέτει ένα πλέγμα προηγούμενων συνεργειών. Οι προτεινόμενες παράπλευρες δράσεις εμπλέκουν διαφορετικά άτομα και ομάδες της κοινότητας,

έχοντας διπλό όφελος. Από τη μια, προσφέρουν μια ολοκληρωμένη εμπειρία στον επισκέπτη και αφετέρου κινητοποιούν την κοινότητα δίνοντας ευκαιρίες απασχόλησης βασισμένες σε αυτό που γνωρίζει να κάνει καλά ο καθένας τους.

Επίλογος

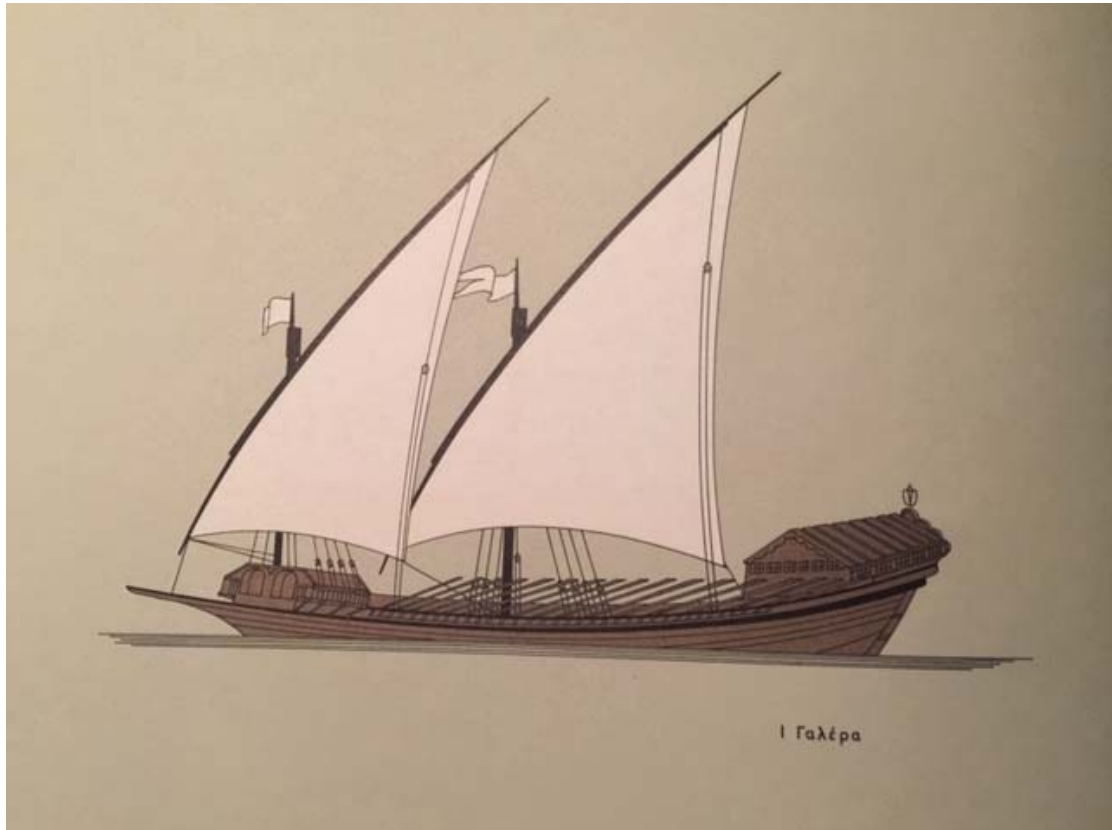
Ο ελληνικός πολιτισμός φαντάζει ως ένα ψηφιδωτό με ποικίλα χρώματα και σχήματα. Ένα από αυτά είναι η ναυτική κληρονομιά όπου στους κόλπους της εμπεριέχονται η παραδοσιακή ναυπηγική, η λαϊκή παράδοση, η ιστορική μνήμη και μια όψη της ταυτότητας που μας συνοδεύει μέχρι σήμερα. Με άλλα λόγια, αυτό που αποπνέει η σύνδεση της ζωής με την τέχνη.

Η διαφύλαξη αυτής της παρακαταθήκης δεν έγκειται στον μιμητισμό, την αναπαραγωγή ή την στείρα αναμετάδοση γεγονότων ή συνηθειών του παρελθόντος. Αντίθετα, στηρίζεται στη λειτουργική συνέχεια και ένταξη της στο σημερινό πλαίσιο. Μέσω της εκπαίδευσης, της δημιουργίας κινήτρων καθώς και της αναδιοργάνωσης των ναυπηγικών υποδομών αλλά και συνυπολογίζοντας τις νέες ανάγκες που αναπτύσσονται στο πεδίο του πολιτιστικού τουρισμού, δίνεται η ευκαιρία να περάσουμε από τη στατική μαχητικότητα υπέρ μιας τεχνικής που τείνει προς αφανισμό, στην εφαρμόσιμη πράξη που θα δώσει τις βάσεις για κάτι νέο που έχει τη δυναμική να διασφαλίσει το παλιό. Καίριο ρόλο σε αυτή την εξίσωση οφείλουν να συντελέσουν όλα τα εμπλεκόμενα μέρη που θα κληθούν να συνεργαστούν προς τον ίδιο σκοπό.

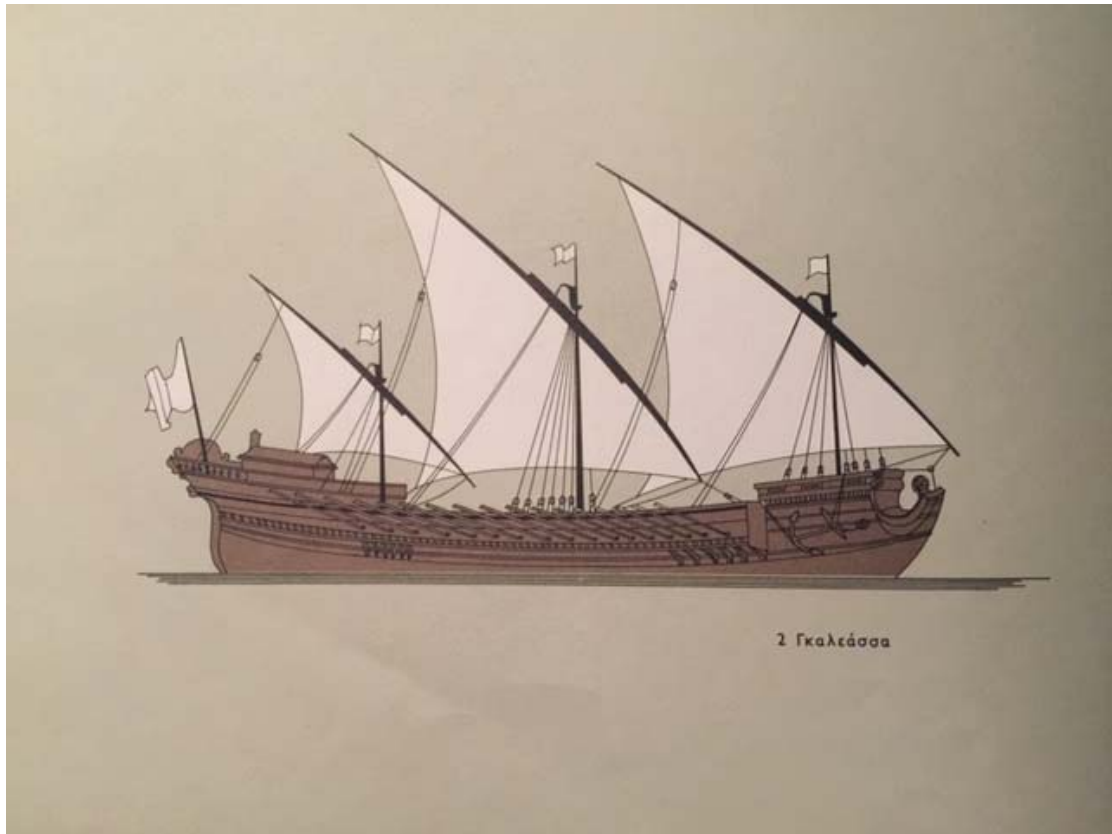
Παραρτήματα

Παράρτημα Α

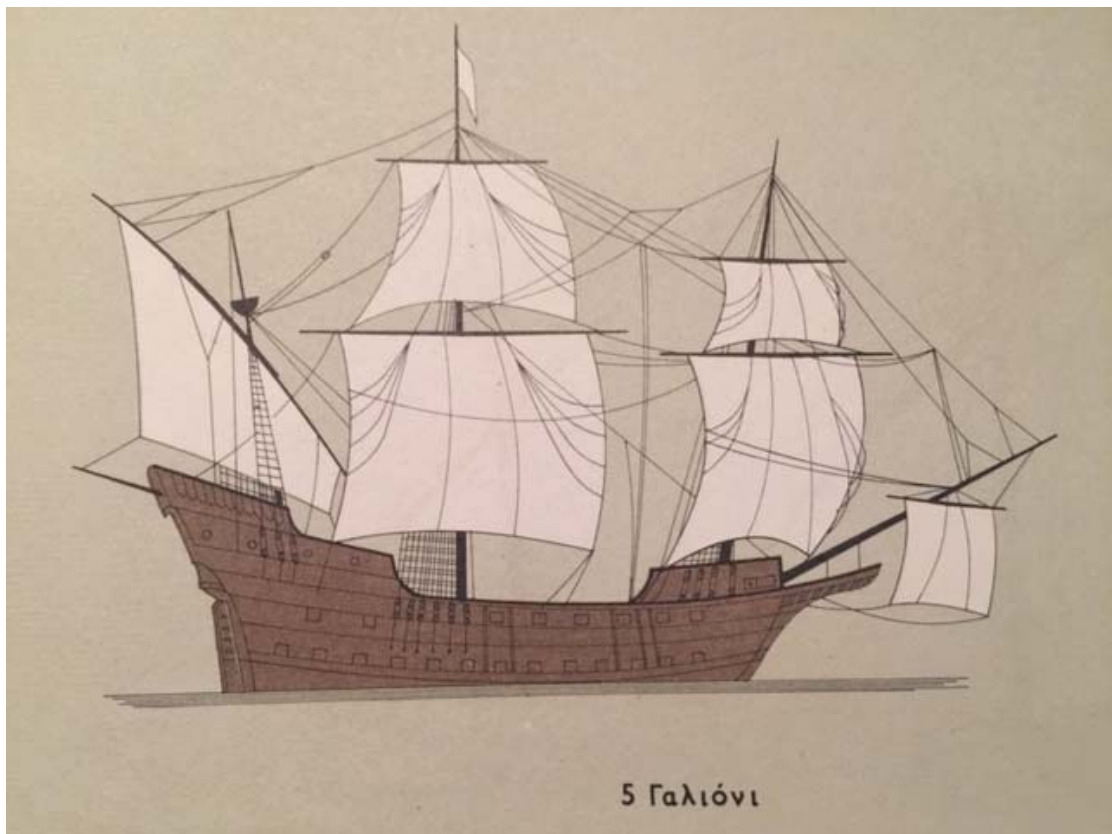
Σχέδια: Βασικοί Τύποι Πλοίων



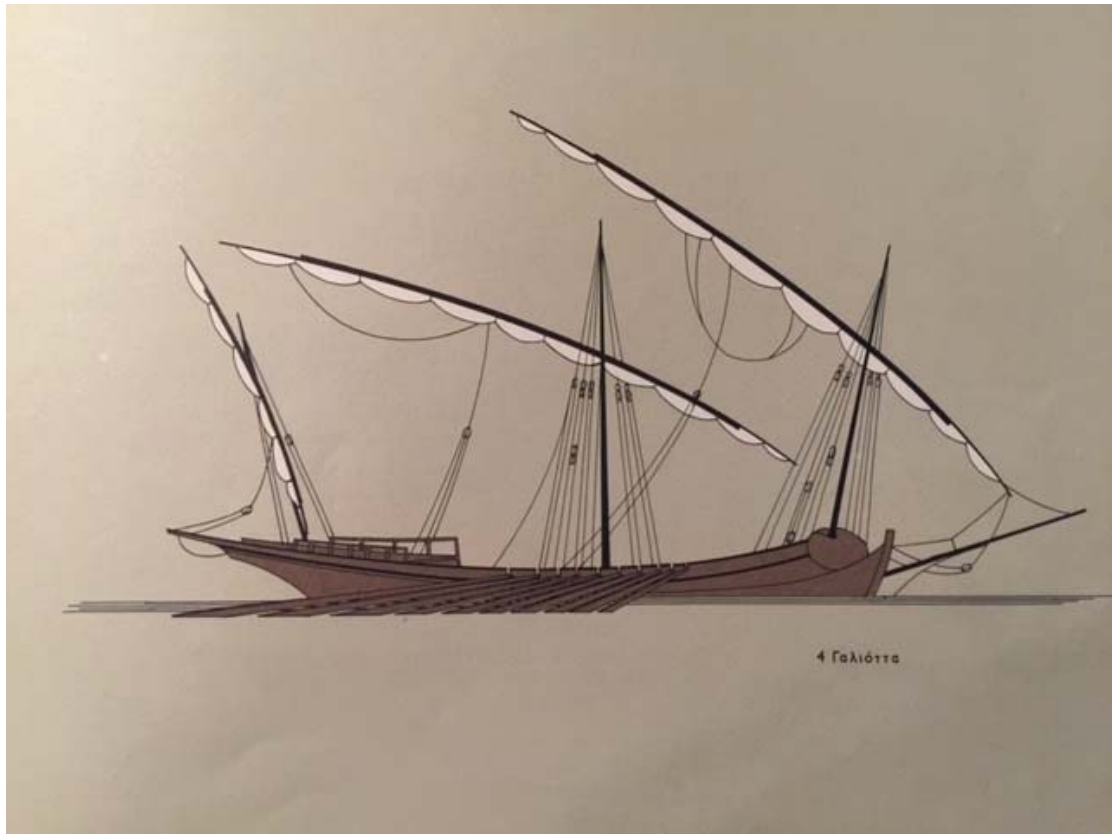
Γαλέρα, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850), 1972. Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος



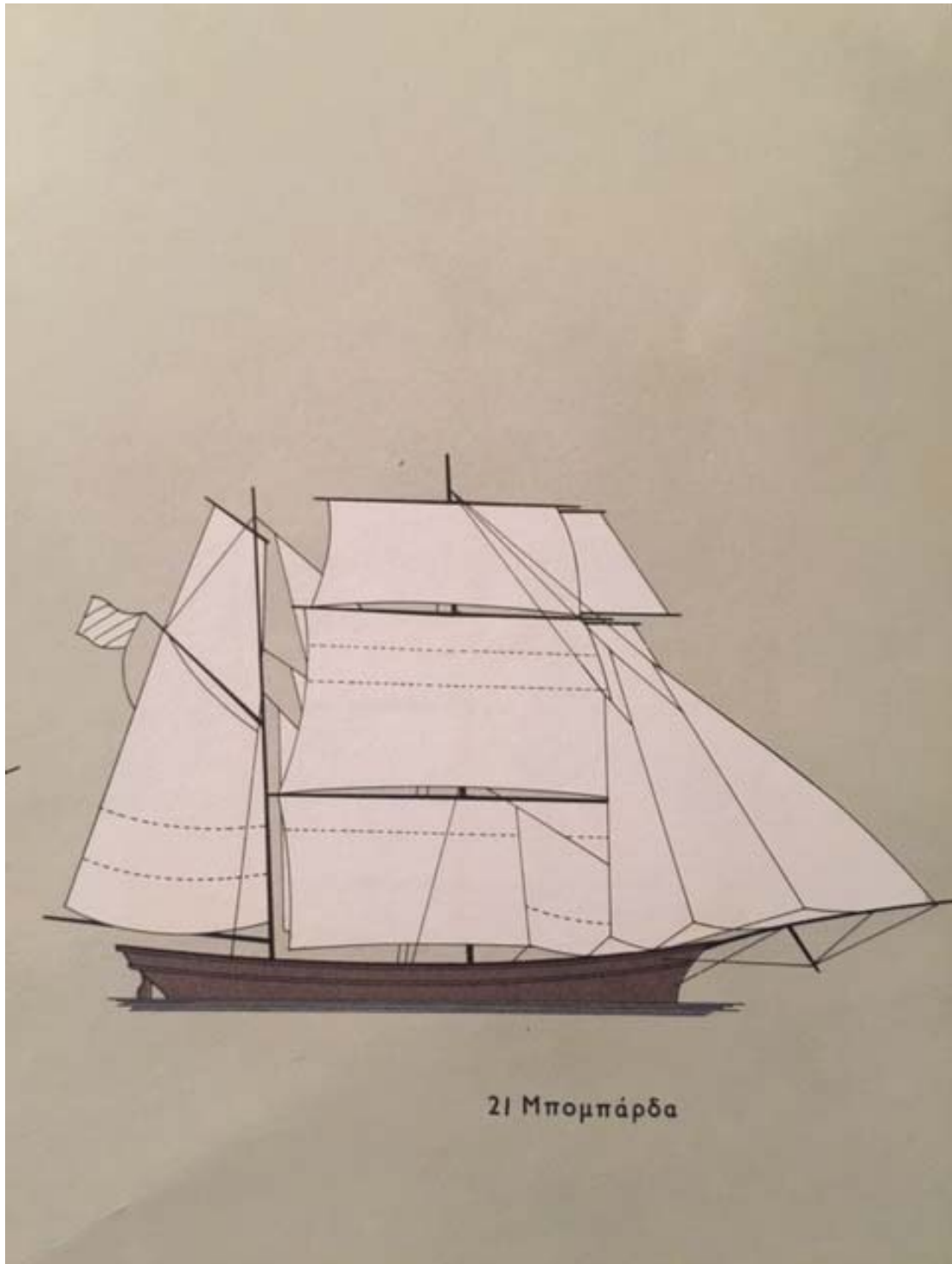
Γκαλεάσα, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850), 1972. Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος



Γαλιόνι, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850), 1972. Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος

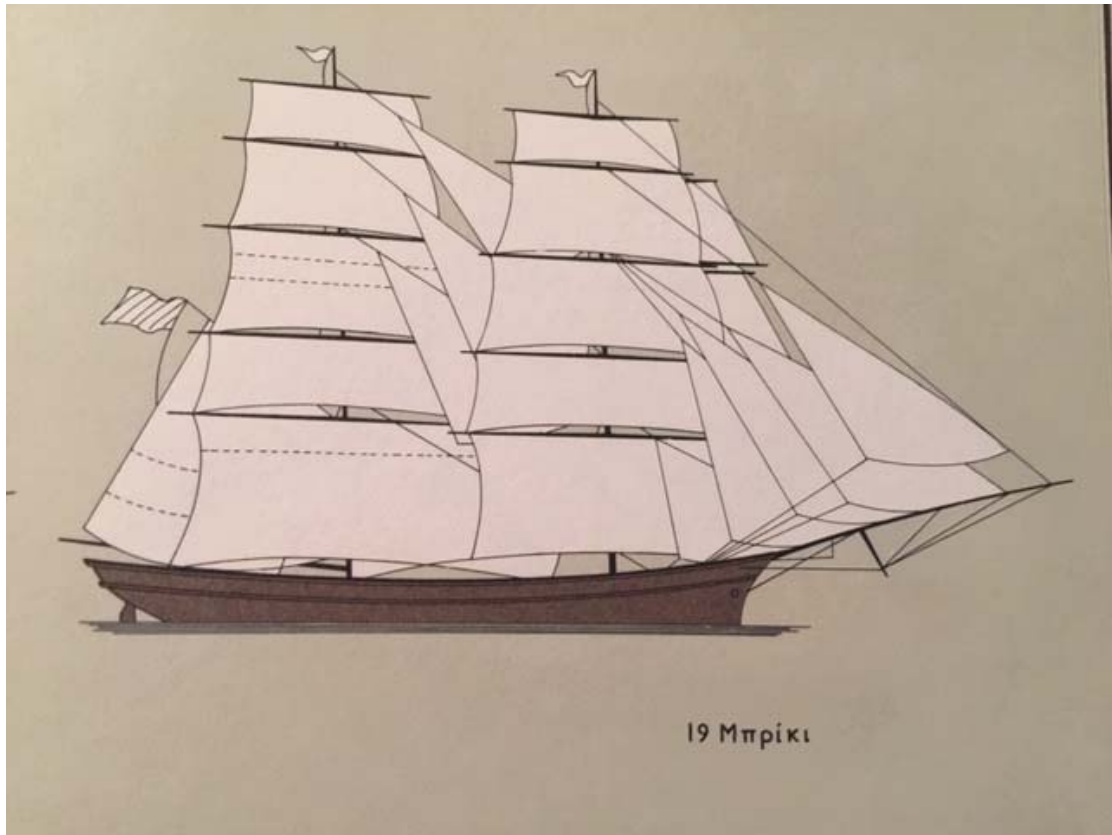


Γαλιόττα, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850), 1972. Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος

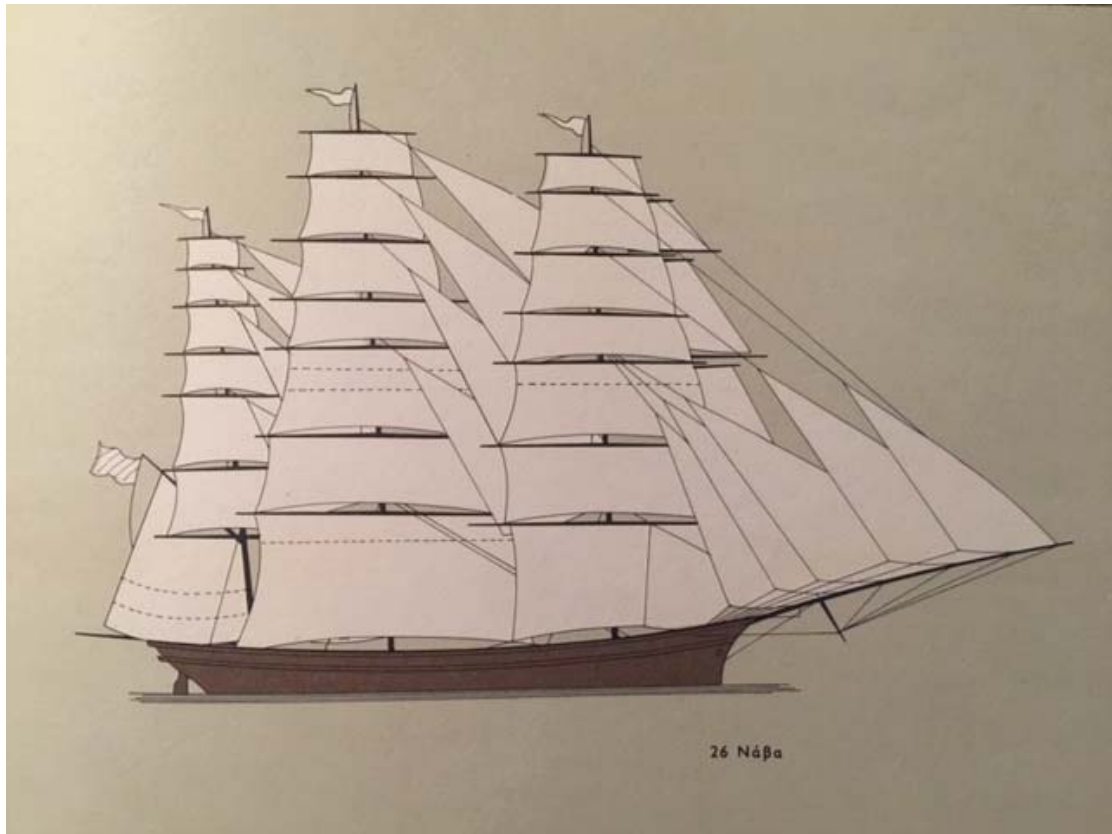


Μπομπάρδα, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850), 1972.

Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος

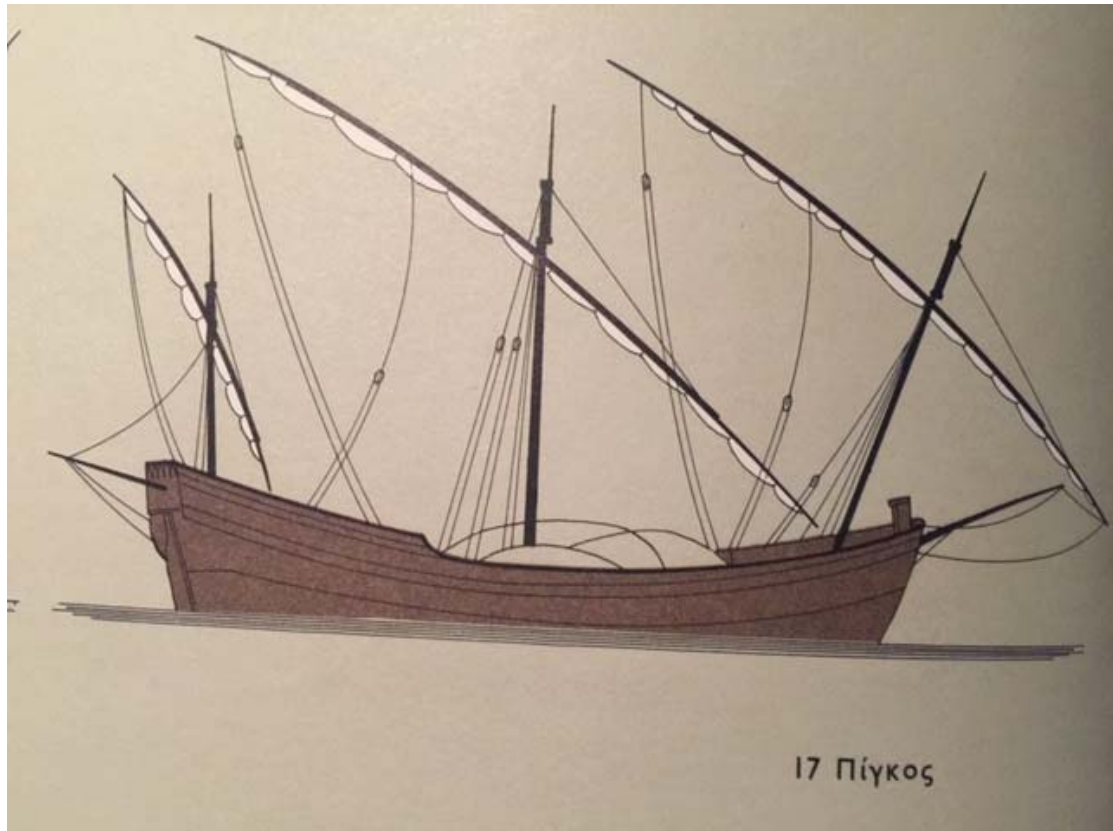


*Μπρίκι, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850), 1972.
Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος*



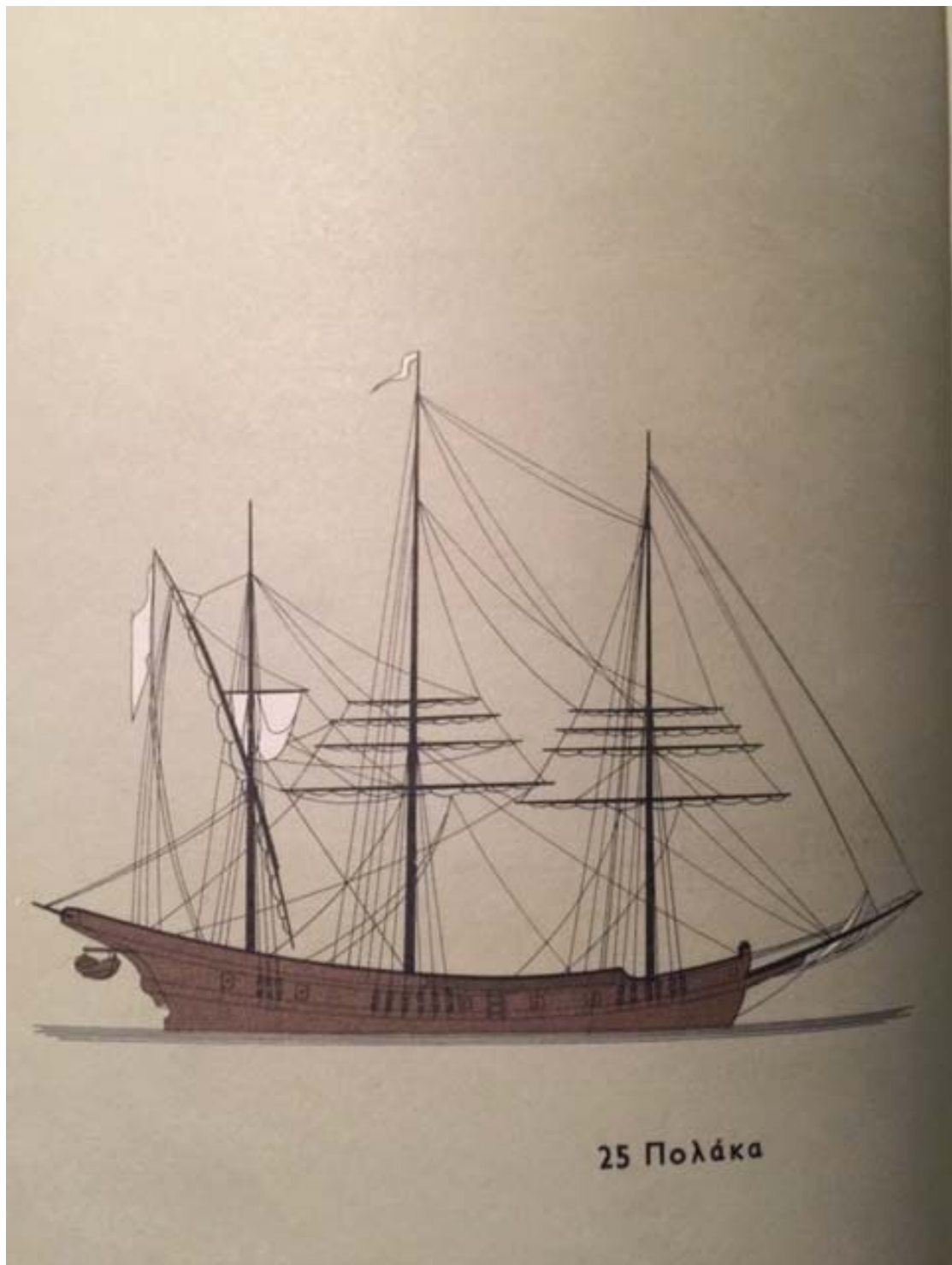
Νάβα, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850), 1972.

Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος



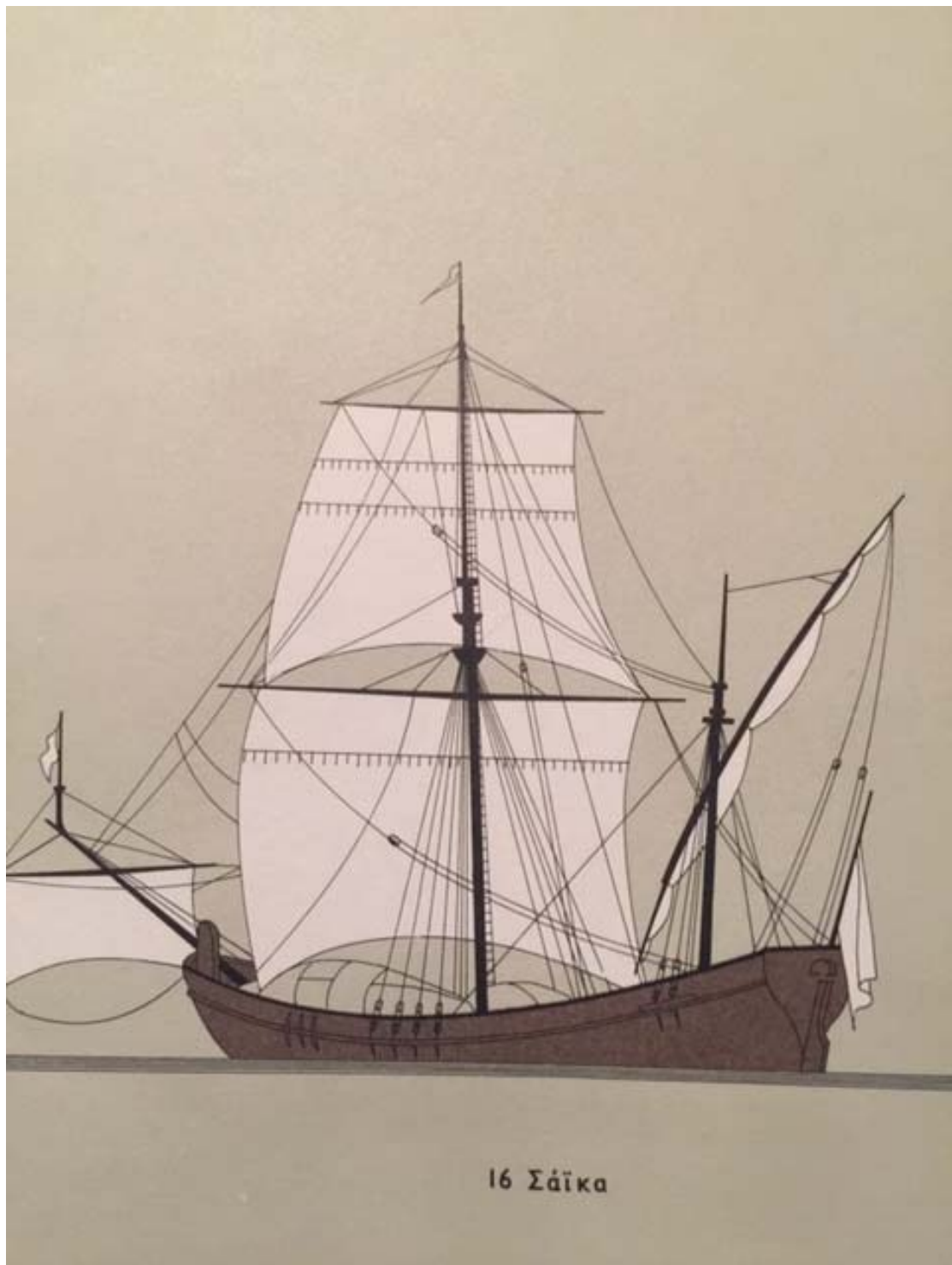
Πίγκος, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850), 1972.

Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος



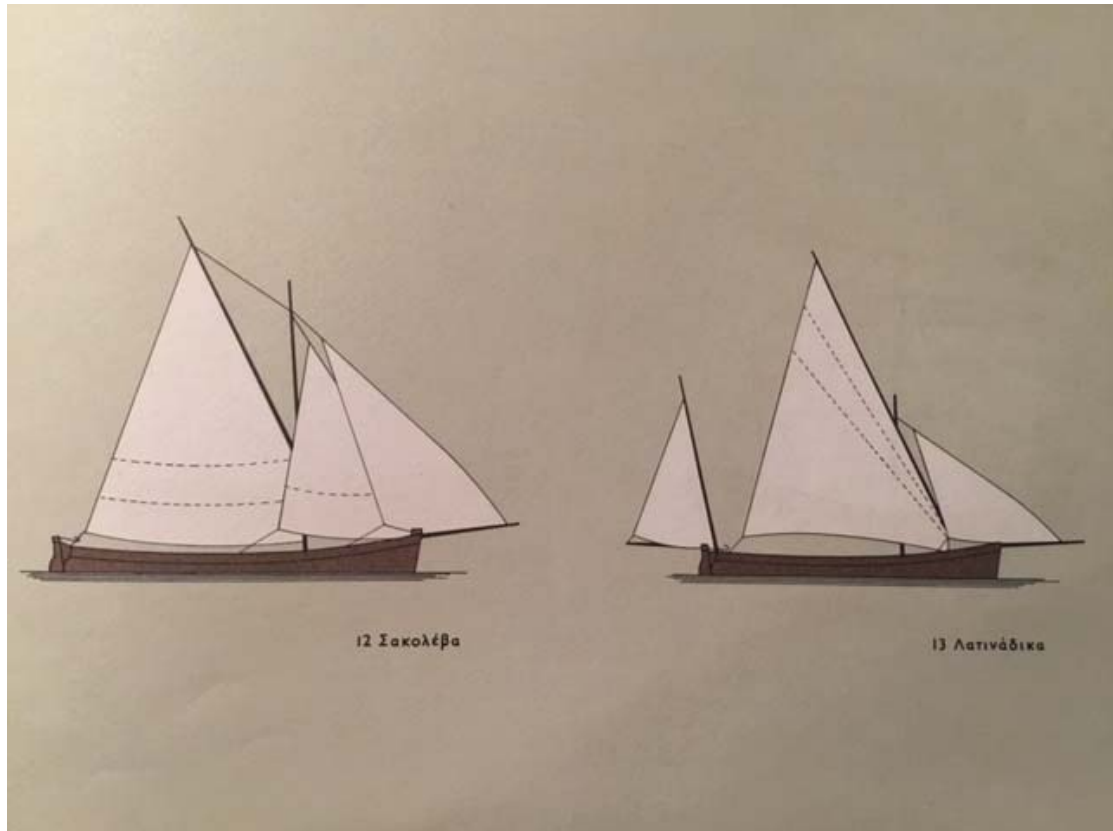
Πολάκα, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850), 1972.

Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος



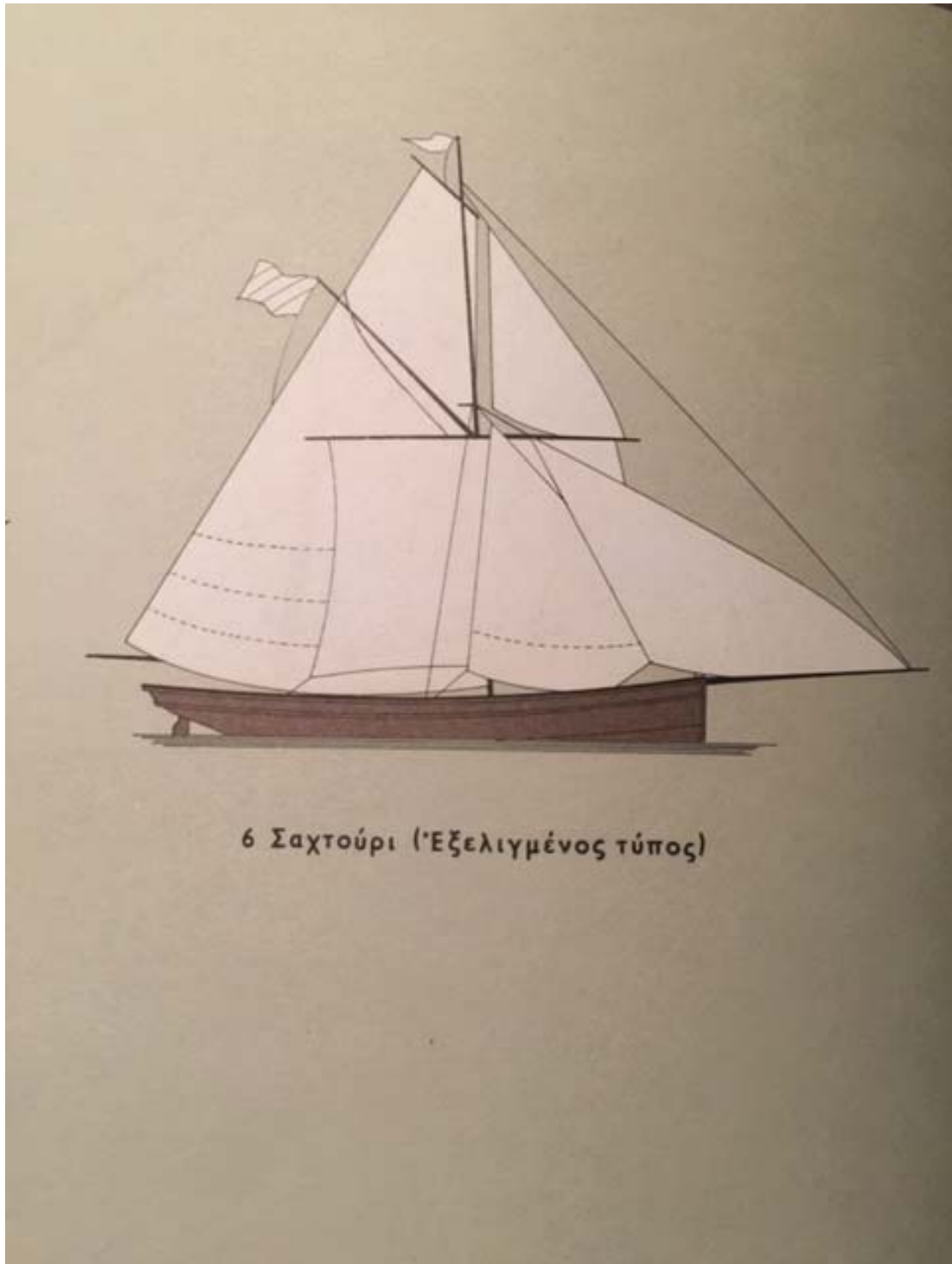
Σάικα, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850), 1972.

Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος



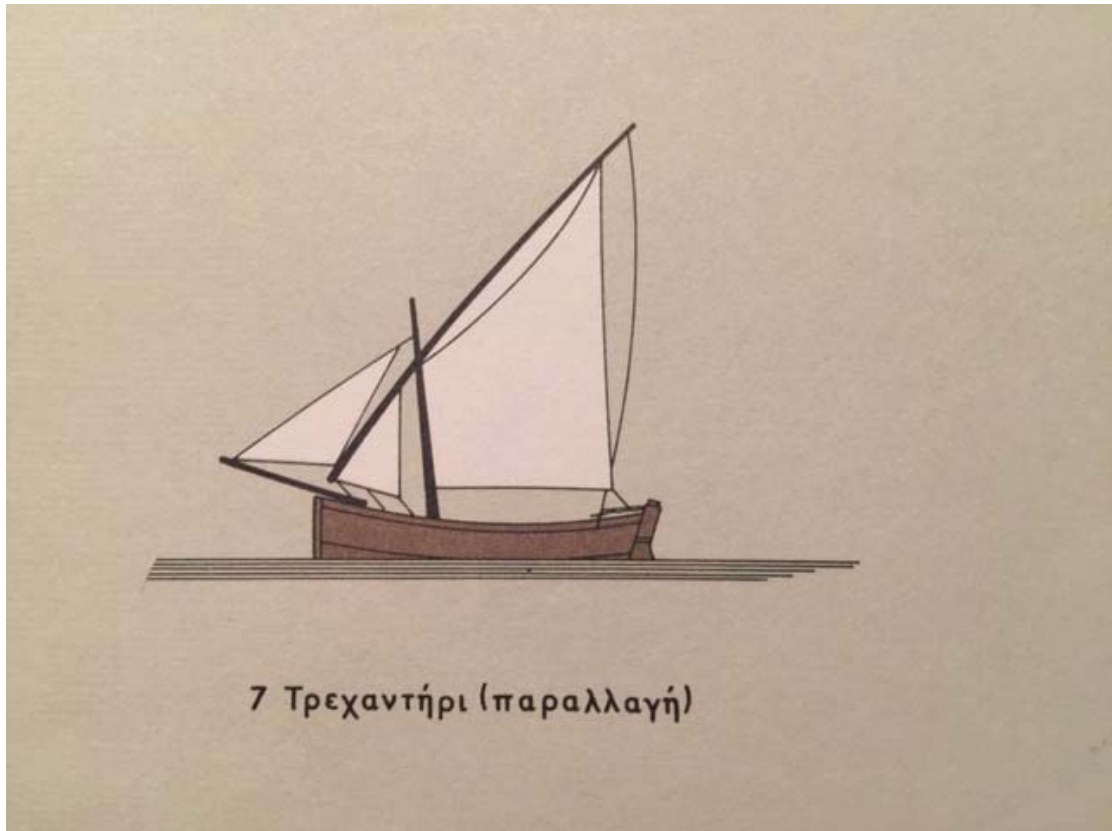
Σακολέβα & Λατινάδικο, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850), 1972.

Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος



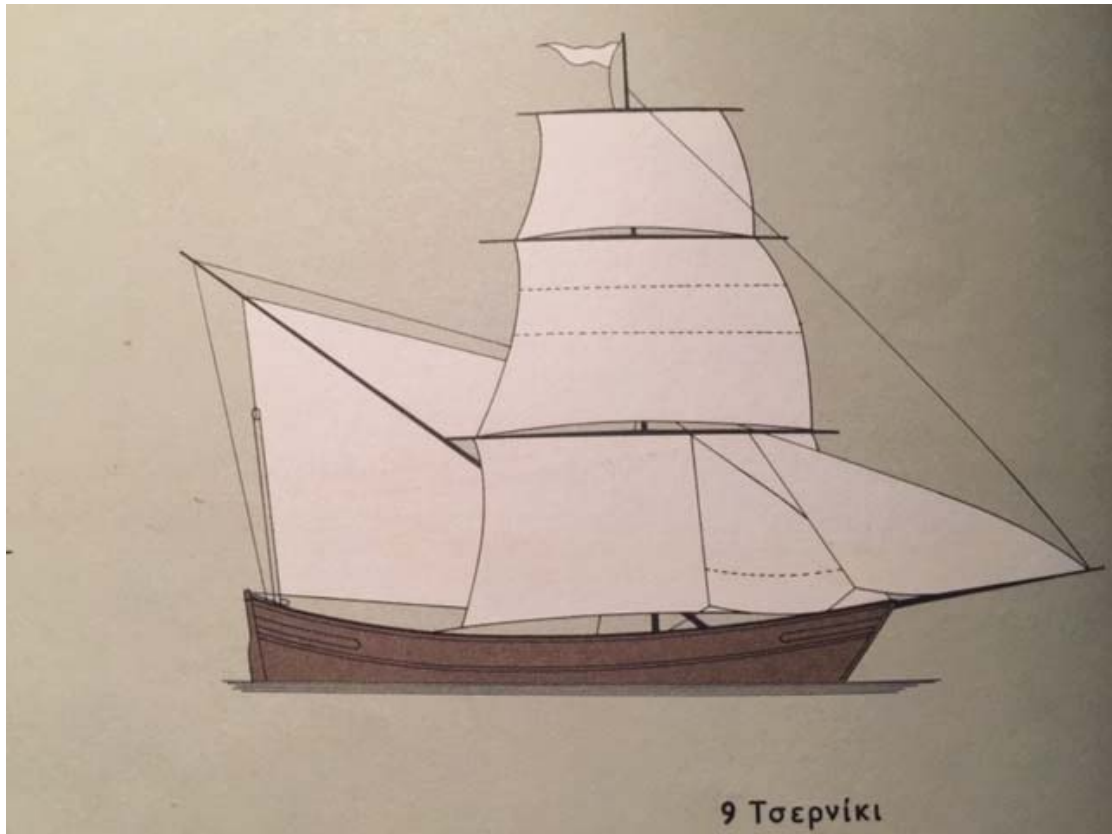
Σαχτούρι, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850), 1972.

Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος



Τρεχαντήρι, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850), 1972.

Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος



Τσερνίκι, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850), 1972.

Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος

A.1 Χρονολογικές Περιόδους

Κωπήλατα με ιστία			
Εικόνα	Τύπος	Περιγραφή	Χρόνος
	Γαλέρα	Βασικότερος τύπου κωπήλατου σκάφους στη Μεσόγειο	13ος-18ος αιώνας
	Γκαλεάσσα (Γαλεάνα)	Εξέλιξη γαλέρας για εμπορικές αποστολές	Από 16ο αιώνα
	Γαλιόττα	Εξέλιξη γαλέρας σε πιο μικρές διαστάσεις. Χρήση από Έλληνες και οθωμανικό ναυτικό	Κυρίως σε χρήση το 17ο αιώνα
	Φούστα	Μικρότερη από τη γαλιόττα. Πειρατικό σκάφος	Κορύφωση χρήσης: 17ος-18ος αιώνας
	Μύσπικο, ζάμπεκο, μπελλού, σεμπέκ	Παραλλαγές μικρού και ευέλικτου κωπήλατου για πειρατικές και αποβατικές αποστολές. Ευρέως διαδεδομένα στην ανατολική Μεσόγειο. Ταύτιση με τα αποβατικά σκάφη της Ελληνικής Επανάστασης	Κορύφωση χρήσης: 18ος-19ος αιώνας

Εικ.1 Κωπήλατα με ιστία


Πηγή: Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού, Ιστορικά Πρόσωπα, Χρυσάνθος Νοταράς, Ταξιδεύοντας τον 17^ο & 18^ο

Μικρά και μεσαία ιστιοφόρα ("καΐκια και καράβια")			
Εικόνα	Τύπος	Περιγραφή	Χρόνος
	Γαλιόνι (galion, γαλούνι)	Αρχέτυπο ιστιοφόρου στη Μεσόγειο. Πολλαπλή εξέλιξη και τυπολογία	Εμφάνιση πριν το 16ο αιώνα
	Τρεχαντήρι	Έως 30 τόνους	Πρώτο ελληνικό καΐκι
	Μπρατσέρα	Εξέλιξη τρεχαντηριού	
	Σαχτούρι	15-20 τόνοι	Αρχές 18ου αιώνα
	Ταρτάνα	Μικρό ιστιοφόρο με όμορφη γραμμή	
	Σακολέβα	Μικρό ιστιοφόρο. Οφείλει το όνομά του στον τύπο πανιού του	
	Λατινάδικο	40-50 τόνοι	Έως 1750
	Σαχίνι	Τύπος Λατινάδικου	
	Σάϊτα	Παραλλαγή Λατινάδικου, κυρίως στα μικρασιατικά παράλια	
	Πίγκος	Εμπορικό σκάφος 170-180 τόνων	
	Σκούνα (Γολέτα)	Ο πιο φημισμένος τύπος δικάταρτου ιστιοφόρου στα ελληνικά νερά	
	Λεύκα	Ο παλαιότερος τύπος δικάταρτου ιστιοφόρου με σταυρώσεις στα ελληνικά νερά	
	Κιρλαγκίτσι	Εξέλιξη λεύκας	
	Μπριγαντίνι	Ο πιο διαδεδομένος τύπος δικάταρτου μεσαίου μεγέθους ιστιοφόρου	18ος αιώνας
	Μπρίκι	Κυρίαρχος τύπος ελληνικού πλοίου, 250-350 τόνων	18ος-19ος αιώνας
	Γολετόμπρικο, Μπομπάρδα, Μαρτηγάνα	Παραλλαγές μπρικιού	

Εικ. 2 Μικρά και μεσαία Ιστιοφόρα

Πηγή: Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού, Ιστορικά Πρόσωπα, Χρύσανθος Νοταράς,

Ταξιδεύοντας τον 17° & 18°

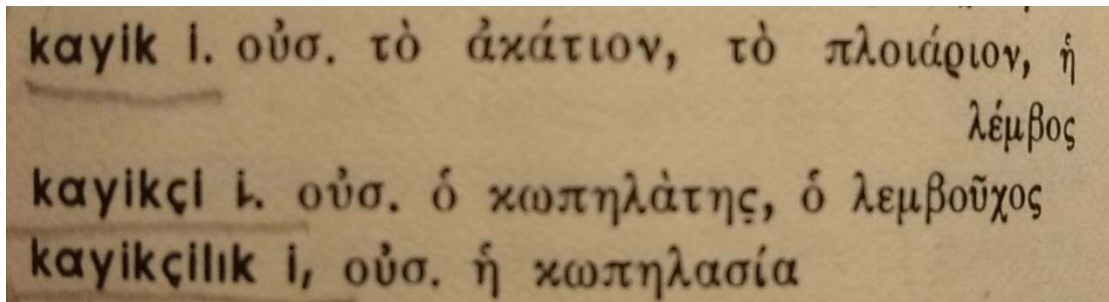
Κωπήλατα με ιστία			
Εικόνα	Τύπος	Περιγραφή	Χρόνος
	Μπάρκα, Γαμπάρρα, Μπαρκομπέστια, Πολάκρα	Βασικές εκδοχές νάβας στις θάλασσες της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας	
	Φρεγάτα	Βασικός τύπος τρισπιου πολεμικού πλοίου	
	Κορβέτα	Μικρότερη εκδοχή φρεγάτας	
	Ραγιάδο (Ραζοβάσελο)	Βαρύ πολεμικό πλοίο. Χρήση από οθωμανικό και αιγυπτιακό ναυτικό.	19ος αιώνας

Εικ. 3 Κωπήλατα με ιστία

Πηγή: Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού, Ιστορικά Πρόσωπα, Χρύσανθος Νοταράς, Ταξιδεύοντας τον 17^ο & 18^ο


Παράρτημα Β

Λεξικολογικά Λήμματα



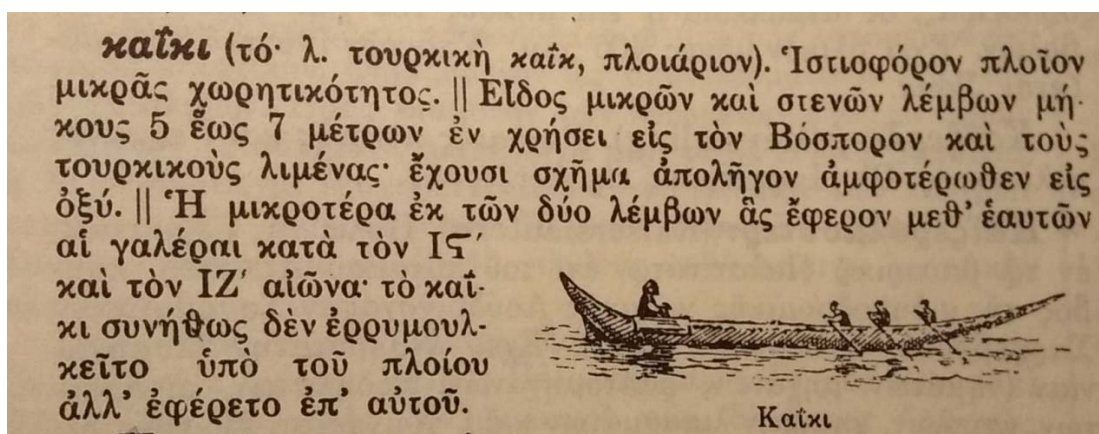
Λέξη: «Kayik»

Πηγή: Τουρκοελληνικό Λεξικό

 **καϊκι** το [kaiki] Q44 : γενική ονομασία μικρῶν ταχύπλων και ευέλικτων ιστιοφόρων. **καϊκάκι** το ΥΠΟΚΟΡ. [μον. καϊκι < τουρκ. kayik -ι με αποβ. του ημιφ. ανάμεσα σε δύο φων.]

Λέξη «Καϊκι»

Πηγή: Λεξικό Τριανταφυλλίδη (www.greek-language.gr)



Λέξη «Καϊκι»

Πηγή: Εγκυκλοπαιδικόν Λεξικόν Ελευθερουδάκη

Ούσ. πλοῖον, ναῦς (ἡ), σκάφος (τό), κ. καράβι. [ὑποκ.] πλοιάριον, κ. караβάκι. [πλοῖον μεγάλου ἐκτοπίσματος] θαλάσσιος-, πλωτός- κολοσσός, πλωτή πόλις, ὑπερωκεάνειον. [πολύ παλαιὸν καὶ κακοτάξιδον] κ. σκυλοπνίχτης ἀτμήλατον ἢ ἀτμοκίνητον-, ἱστιοφόρον-, ἀμφικίνητον ἢ ἀμφίπλουον-, κωπήλατον-, βενζινοκίνητον-, ἠλεκτροκίνητον-, πετρελαιοκίνητον- πλοῖον.

ναυπήγημα, κ. πλεούμενο | κιβωτός τοῦ Νῶε (ἡ). [πρόχειρον ἐπίπεδον πλεούμενον] σχεδιά, κ. σάλι | πάκτων, κ. πάχτωνας.

ἀτμόπλοιοι, κ. βαπόρι | βενζινοπλοιοι, κ. μπενζίνα.

ἱστιοφόρον, κ. ἄρμενο. [μικρὸν ἱστιοφόρον] κ. καΐκι. [διάφορα ἱστιοφόρα] βάρης | κ. βρα-, μπρα-τσέρα | βρίκιον, πάρον, κ. μπρίκι | δρόμων, φρεγιάς, κ. κορβέτα, νάβα, φρεγά-δα, -τα ἡμιολία, κ. γολέτα | ἡμιολίς, κ. караβέλα, *l'abeo* | μυοδρόμων, κ. γαμπάρα, μπάρκο | μυοπάρον, κ. γολετόμπρικο, σκούνα | ὀλικάς | σακκολ-αίψη, κ. -έβα | τροχαντήρ, κ. τρεχαντήρι | ὑπερδρόμων, κ. *κλίπερ* (clipper), (κλέμβος, 390).

[ἀναλόγως τοῦ προορισμοῦ των] ἀκτοπλοϊκὸν | ἀλιευτικόν, κ. ψαράδικο, ψαροκίκο, ψαροπούλα | ἀνθρακοφόρον, κ. καρβουνιάρικο | ἀτμοτελωνίς | δεξαμενόπλοιοι, *τάπκερ* (tanker) | ἐκπαιδευτικόν | ἐμπορικόν | ἐπιβατ-ηγόν, -ικόν, κ. ποστάλε | θαλαμηγ-όν, -ὸς (ἡ), κέρκυρος, κ. κότερο, *γιοτ* (yacht) | ἱππαγωγόν, ἱππηγόν | καταδρομικόν, κ. κουρσάρικο | μεταγωγικόν, κ. στραπύρτο | ναυαγσωστικόν | ὄπλιταγωγόν | παγοθραυστικόν | πειρατικόν, κ. κουρσάρικο, φούστα | πετρελαιοφόρον | πλοηγ-ικόν, -ίς, κ. πιλοτ-ιέρα, -ίνα | πολεμικόν | πορθμεῖον, πέραμα, κ. περαταριά, *φέριμποτ* (ferry boat) | ποταμόπλοιοι. [φορτηγὸν ποταμόπλοιοι] κ. σλέπι | ρυμουλκόν, κ. ρεμουλκιάδρος | σιταγωγόν, σκευαγωγόν | σπογγαλιευτικόν, κ. σφουγγαράδικο | ταχυδρομικόν, κ. ποστάλε | τελωνίς, κ. ντουανιέρικο | ὑδροφόρ-ον, -ος (ἡ), κ. -α, νεροκουβαλήτρα | ὑπερωκεάνειον | φαλαῖν-αλιευτικόν, -οθη-ρίς | φορτηγόν, (φορτηγίς, 390).

[παλαιὰ πολεμικὰ] διήρης, τριήρης, γαλέρα, λιβυρνίς, μονόκροτον | δίκροτον, κ. διπόντε(ς) | τρίκροτον, κ. τριπόντε(ς) | ὀλμοφόρος (ἡ), κ. βομβ-, μπομπ-άρδα | πυρπολικόν, κ. μπουρλότο.

[νέωτερα πολεμικὰ] ἀεροπλανοφόρον | ἀκταιωρός (ἡ), ἀκτωρίς, κ. ντραπάχτης | ἀνιχνευτικόν, ἀπόστολον, πρόσκοπον, κ. ἀβίζο | ἀνθυποβρύχιον, καταδιωκτικόν ὑποβρυχίων | ἀντιτορπιλικόν | ἀτμοβάρης | δρόμων | εὐδρομον, καταδρομικόν | θωρηκτόν, κ. θωρακωτὸ | κανονι-οφόρος (ἡ), κ. -έρα | μονίτωρ | ναρχαλιευτικόν, ναρχοσυλλέκτρια | ναρχοβόλον, ναρχ-, τορπιλλ-οθέτις | *πρεϊνιοι* (dreadnought), *ὑπεροτύνιοι* | τορπιλλάκτατος (ἡ) | τορπιλλα-

λιευτικόν | τορπιλλ-ικόν, -οβόλον | τορπιλλοφόρον | ὑδροπλανοφόρον | ὑποβρύχιον, καταδυόμενον | φυλακίς.

[σύνολον πλοίων] ναυτικόν, ξύλινα τείχη. [ἐμπορικῶν πλοίων] ἐμπορικόν ναυτικόν, ἐμπορικὸς στόλος, ναυτιλία. [πολεμικῶν] πολεμικόν ναυτικόν, (πολεμικός) στόλος. [εἰρων.] ἀρμάδα. [μεγὰλα πολεμικὰ μαχόμενα ἐκ παρατάξεως] πλοῖα τῆς γραμμῆς.

[τοῦ ὁποῦ ἐπιβαίνει ἀρχηγὸς στόλου ἢ μοίρας] ἀρχηγίς, ναυαρχίς, μοιραρχίς. [τοῦ ὁποῦ ἐπιβαίνει ἀρχηγὸς οὐλαμοῦ] οὐλαμηγόν πλοῖον, οὐλαμηγός. [τὸ πρῶτον τῶν ἐν πλῶ πλοίων στόλου] πρωτόπλοιοι. [τὸ τελευταῖον] οὐραγός.

[ἡ καθ' ὥρισμένην τάξιν πλεῦσις πλοίων] σχηματισμός, παραγωγή, γραμμὴ παραγωγῆς | οὐλαμός.

[κατασκευὴ πλοίου] ναυπήγησις, ναυπηγία. [τέχνη] ναυπηγική | ναυπηγός, (λεμβουρ-γός, 390). [ἔλκυσις πλοίου ἀπὸ τὸ ναυπηγεῖον εἰς τὴν θάλασσαν] καθέλκυσις, καθελκυσμός, καθολκή. [ἀνέλκυσις πλοίου εἰς τὴν ξηρὰν] νεώλκυσις, νεωλκία. [κατάκλισις πρὸς καθαρισμὸν] τρόπισις, κ. καρενάρισμα.

[ἐφοδιασμὸς πλοίου μετὰ χρειώδη] ἐξάρτισις, ἐξαρτισμός, ἐξ-, ἐφ-όπισις, -οπλισμός, κ. ἀρμάτωμα. [ἀντ.] ἀποσκευασίς, ἀφ-, παρ-όπισις, -οπλισμός, κ. ξαρμάτωμα.

ναυπηγεῖον, νεώριον, κ. ταρσανάς. [πολεμικῶν πλοίων] ναύσταθμος. [λέμβων] (λεμβουρ-γεῖον, 390). [ὅπου ἀνέλκονται πρὸς ἐπισκευὴν κ.τ.τ.] νεωλκεῖον, νεωλκίον, ἐπισκευαστική βάσις, κ. καρενάγιο. [ξύλινα ἐπὶ τῶν ὁποίων ἀνέλκονται ἢ καθέλκονται πλοῖα] ὀλκοί, κ. βάζια. [ξύλινα τεμάχια ποῦ στηρίζουν τὴν γάστραν τῶν πρὸς καθέλκυσιν πλοίων] ἐπι-, κ. πι-τροπίδια | ἐσχάρα (ναυπηγείου), κ. σκαρί. [ὑπόστεγον πρὸς φύλαξιν ἀνελκυσ-μένων εἰς τὴν ξηρὰν πλοίων] νεώσικος, (λεμβοστάσιον, 390).

Ρ.μ. ναυπηγῶ. [σύρω τὸ πλοῖον ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα εἰς τὴν θάλασσαν] καθελκῶ, καθέλκω | ἐξαρτίζω, ἐξ-, ἐφ-οπλιζῶ, κ. ἀρματώνω. [ἀντ.] ἀποσκευάζω, ἀφ-, παρ-οπλιζῶ, κ. ξαρματώνω. [ἔλκω τὸ πλοῖον εἰς τὴν ξηρὰν] νεωλκῶ. [κατακλίω πρὸς καθαρισμὸν] τροπίζω, κ. καρενάρω.

Ἐπίθ. ἀτμοπλοϊκός, κ. караβίσιος | ὑποβρυχιακός | ναυπηγικός | ναυπηγήσιμος | ἐξ-ἐφ-οπλιστικός.

ἐξ-, ἐφ-ωπλισμένος, κ. ἀρματωμένος. [ἀντ.] ἀνεξόπλιστος, κ. ἀναρμάτωτος | ἀφ-, παρ-ωπλισμένος, κ. ξαρμ-ατωμένος, -άτωτος.

Ἐπίρ. ἀτμοπλοϊκῶς, δι' ἀτμοπλοίου, μετὰ ἀτμόπλοιοι, (διὰ θαλάσσης, 423).

Λέξη: «Πλοίο»

Πηγή: Αντιλεξικὸν Βοσταντζόγλου

κέλης -ητος (ὄ). Δρομικός ἵππος, ἵππος τῆς ἵππασίας· κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸν ἵππον ἐλάσεως καὶ τὸν φορτηγόν. || Ἐλαφρὸν καὶ ταχὺ πλοιάριον. || Λέμβος τῶν πολεμικῶν πλοίων, προωρισμένη διὰ τὸν κυβερνήτην.

(Ναυτ.) — 1) Εἰς τὸ κωπήρες ναυτικὸν τῶν ἀρχαίων ὠνομάζετο οὕτω μικρά τις καὶ ταχεῖα λέμβος ὑφ' ἑνὸς ἐλαυνομένη ἐρέτου (Ἡροδ. VIII, 94.—Σουίδ. εἰς λ.). 2) Εἰς τὸ σημερινὸν πολεμικὸν ναυτικὸν διὰ τῆς λέξεως κέλης ὀνομάζεται ἐλαφρά, ἐπιμήκης, ταχεῖα καὶ κομψή λέμβος ἐκ τῶν μονοκώπων (βλ. λ.), συνήθως δὲ καὶ ἀναλόγως τοῦ μεγέθους αὐτῆς ἐλαυνομένη ὑπὸ 5 ἕως 7 ἐρετῶν, τὴν πρύμνην αὐτῆς διὰ κατακορύφου ἄβακος ἔχουσα τερματιζομένην καὶ χρησιμοποιουμένη ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ κυβερνήτου. Μ.Γ.

Λέξη: «Κέλης»

Πηγή: Εγκυκλοπαιδικὸν Λεξικὸν Ἐλευθερουδάκη

κέλης, -ητος, ὄ (κέλλω), I. ταχύς ἵππος, ἄλογο ἵππασίας, σε Ομήρ. Ὀδ., Ἡρόδ. κ.λπ. II. ταχύπλοο πλοιάριο με σειρά ἀπὸ κουπιά, ἐλαφρὺ πλοιάριο, Λατ. celox, σε Ἡρόδ., Θουκ.

Λέξη: «Κέλης»

Πηγή: *Επιτομή Μεγάλου Λεξικοῦ Ἑλληνικῆς Γλώσσης* H.G.Liddell-R.Scott

κελήτιον, τό, ὑποκορ. τοῦ κέλης II, Θουκ. 1. 53· τριήρει μὲν φιλία προπλευούση, αὐτὸς δ' ἐν κελητίῳ ἀποθεν ἐφεπόμενος, ὅπερ αὐτόθι καὶ κέλητα καλεῖ, 4. 120· κ. ὀξύ Ἄππ. Ἐμφύλ. 2. 56.

Λέξη: «Κελήτιον»

Πηγή: *Επιτομή Μεγάλου Λεξικοῦ Ἑλληνικῆς Γλώσσης* H.G.Liddell-R.Scott

Παράρτημα Γ

Τραγούδια

-Ένα καράβι από τη Χιο

Τραγούδι:<https://www.youtube.com/watch?v=I1irGnnzu0I&fbclid=IwAR1QT6ietUJlcixPu8JSuMDzM3zfnrYX1XGKU0wMlaXAhsOa3AT4tDf1rnI>

Η παραπάνω εκτέλεση είναι από το άλμπουμ *Από τον Πουνέντη. Τραγούδι του Αιγαίου Πελάγους*. Η ηχογράφιση αυτή είναι μία επιλογή γνωστών αλλά και ανέκδοτων τραγουδιών του Αιγαίου από τη συλλογή του Κέντρου Αιγαιακών και Λαογραφικών Μελετών (ΚΑΛΜΕ / bit.ly/ΚΑΛΜΕ_), εκτελεσμένων από τη χορωδία και την ορχήστρα του ΚΑΛΜΕ, σε επιμέλεια του Φάνη Σουλακέλλη, προέδρου του Κέντρου (συμμετέχουν και οι Νίκος Παπάζογλου και Γιασεμή Σαραγούδα).

Η πρώτη όμως καταγεγραμμένη, ηχογραφημένη εκτέλεση του παραδοσιακού τραγουδιού είναι στην Victor (VI-68842) Αμερικής το 1927. Παραγωγή του τραγουδιστή, κιθαρίστα, συνθέτη, στιχουργού Τέτου (Θεόδοτου) Δημητριάδη (bit.ly/ΤΕΤΟΣ_ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ), με συνοδεία χορωδίας και εκτέλεση της θρυλικής Μαρίκας Παπαγκίκα (bit.ly/ΠΑΠΑΓΚΙΚΑ) σε 78άρη (youtu.be/_md9w42tGiU)

Πηγή:http://www.stixoi.info/stixoi.php?info=Lyrics&act=details&song_id=31019

-Κοντραμπατζήδες

1935, Στίχοι –μουσική: Κώστας Ρούκουνας.

Γνωστός και ως «Σαμιωτάκι» (γεννήθηκε το 1903 στο Καρλόβασι της Σάμου).

Δίσκος 78 στροφών στην Odeon GA 1919 (Go-2408)

Τραγούδι: <https://youtu.be/YjideLomes0>

Πηγή: http://www.stixoi.info/stixoi.php?info=Lyrics&act=details&song_id=28630

-Τα νησιά

1939, Στίχοι – μουσική: Κώστας Ρούκουνας.

Τραγούδι:

<https://www.youtube.com/watch?v=7Do6rGhzVYM&feature=youtu.be>

Πηγή:

http://www.stixoi.info/stixoi.php?info=Lyrics&act=details&song_id=46399

Οι σφουγγαράδες

1935, Στίχοι – Μουσική: Γιώργος Μπάτης, Εκτέλεση: Στράτος Παγιουμτζής

Τραγούδι: <https://www.youtube.com/watch?v=6Ff1AjqvHCI>

Πηγή: http://www.stixoi.info/stixoi.php?info=Lyrics&act=details&song_id=7767

-Η παλιοτρεχαντήρα

https://www.youtube.com/watch?v=IMNCUvokEb0&fbclid=IwAR0k6t7fZefdKksfC1m8k1lj6k69KB_HqPfFygKmRWaaQlE0apI4tMv1ZiQ

Αποτελεί μια εκτέλεση σε ενορχήστρωση Τάκη Φραγκού, με τον Γιάννη Καλογερόπουλο στο τραγούδι και στα φωνητικά, τον Φραγκού και την Βασιλεία Αρχοντούλη.

Η πρώτη εκτέλεση όμως είναι του 1940 (Odeon GA 7308) με τραγουδιστή τον Δημήτρη (Μήτσο) Περδικόπουλο, μαζί με τους Μ.Βαμβακάρη και Απ.Χατζηχρήστο (<https://youtu.be/MAwx5HNktQ4>). Ο Δ. (Μήτσος) Περδικόπουλος από τα Φιλιατρά, τραγουδιστής δημοτικών και ρεμπέτικων, είναι που «ανέδειξε» τον Τσιτσάνη.

Πηγή: http://www.stixoi.info/stixoi.php?info=Lyrics&act=details&song_id=45981&hl=%CF%80%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CE%BF%CF%84%CF%81%CE%B5%CF%87%CE%B1%CE%BD%CF%84%CE%AE%CF%81%CE%B1

-Καϊξής

1948, Στίχοι: Γιώργος Φωτίδας, Μουσική-Εκτέλεση: Απόστολος Χατζηχρήστος.

Τραγούδι: <https://www.youtube.com/watch?v=eV5nWcp-E0s&feature=youtu.be>

Πηγή: http://www.stixoi.info/stixoi.php?info=Lyrics&act=details&song_id=1893

-Καΐκι μου, Αϊ-Νικόλα

1950, Στίχοι: Βασίλης Τσιτσάνης, Μουσική: Βασίλης Τσιτσάνης, Εκτέλεση: Οδυσσέας Μοσχονάς-Μαρίκα Νίνου

Τραγούδι: https://www.youtube.com/watch?v=prEH3n_5NZs

Πηγή: http://www.stixoi.info/stixoi.php?info=Lyrics&act=details&song_id=4975

-Ο κυρ Βοριάς παρήγγειλε

Τα στοιχεία που δίνονται είναι ότι τραγουδάει η Βαγγελιώ Λαγόντζου από την Ιερισσό Χαλκιδικής, σε μια ηχογράφιση στα τέλη της δεκαετίας του '60.

Υπάρχει επίσης, η εκτέλεση της Βέτας Χασάπη, σε ηχογράφιση του 1981, από το Αρχείο Ελληνικής Παραδοσιακής Μουσικής «Δημήτρης Θέμελης» του Τμήματος Μουσικών Σπουδών Α.Π.Θ.

Τραγούδι: <https://www.youtube.com/watch?v=fZFPdfC9xjU&fbclid=IwAR2lIl-r3Ns2z3VRFzdOpDLsWS8-2LEhd-U30Rqy0LxvjBYnnQvV03aggV8>

Πηγή: <https://sophia.mus.auth.gr/xmlui/handle/123456789/1662?show=full>).

-Η Αγία Κυριακή

1973, Μουσική: Μίμης Πλέσσας, Στίχοι: Κώστας Βίρβος, Εκτέλεση: Ρένα Κουμιώτη.

Τραγούδι: <https://www.youtube.com/watch?v=ktGmHwzUhY8>

Πηγή: http://www.stixoi.info/stixoi.php?info=Lyrics&act=details&song_id=3465

-Θαλασσάκι μου

1979, Στίχοι: Πόπη Παπανικήτα, Μουσική: Νικόλαος Τάλιας, Εκτέλεση: Μαρίζα Κωχ

Τραγούδι: <https://www.youtube.com/watch?v=89aZMmluiU0>

(Εδώ παρουσιάζεται μια εκτέλεση 1947, σε ερμηνεία των αδελφών Άννας και Αιμιλίας Χατζηδάκη, ενορχήστρωση & διασκευή: Σταμάτης Χατζηδάκης)

Πηγή: http://www.stixoi.info/stixoi.php?info=Lyrics&act=details&song_id=7374

-Έγια Μόλα-για

Από τη συλλογή «Τα Ωραιότερα Νησιώτικα Τραγούδια Νο2» (1994). (Πρώτη εκτέλεση στο άλμπουμ «Γιώργος Κονιτόπουλος, Νάσια Κονιτοπούλου-Έγια Μόλα-Για», PolyGram 1991.)

Μουσική, στίχοι, εκτέλεση: Γιώργος Κονιτόπουλος

Τραγούδι:<https://www.youtube.com/watch?v=c0v8nKt2Wd8&fbclid=IwAR3BoR9iGjII0nUh7wjyY256ng2g4iTWmWSD9wBOLj-ztekbKBKfjAxNvbg>

Πηγή:<https://www.discogs.com/%CE%93%CE%B9%CF%8E%CF%81%CE%B3%CE%BF%CF%82-%CE%9A%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CF%84%CF%8C%CF%80%CE%BF%CF%85%CE%BB%CE%BF%CF%82-%CE%9D%CE%AC%CF%83%CE%B9%CE%B1-%CE%9A%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CF%84%CE%BF%CF%80%CE%BF%CF%8D%CE%BB%CE%BF%CF%85-%CE%88%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CE%9C%CF%8C%CE%BB%CE%B1-%CE%93%CE%B9%CE%B1/release/9166907>

-Μπήκα μικρός στη θάλασσα

Από το άλμπουμ «14 από τους καλύτερους μπάλλους» του 1995. (Όμως, η 1η εκτέλεση είναι του 1962 από την Ειρήνη Κονιτοπούλου, σε ενορχήστρωση Γιώργου Κονιτόπουλου, σε δισκάκι EP στην RCA, EPAg 7002 & το 1969 στο άλμπουμ «Ειρήνη Κονιτοπούλου Λεγάκη-Νησιώτικα Τραγούδια» & το 2014 στη συλλογή «Τα Τραγούδια Των Ναυτικών Μας-42 Διαχρονικά Τραγούδια».)

Τραγούδι:https://www.youtube.com/watch?v=H73Ph5UT1Zo&fbclid=IwAR3cNj2tr8eqoS7Dp5yylJgeT5IA-auf_CRxhHr-M9pTDrTO3U9Imkd5jYo

Πηγή: http://www.stixoi.info/stixoi.php?info=Lyrics&act=details&song_id=5489

-Θάλασσα Λυπήσου

Παραδοσιακό τραγούδι από τα Δυτικά παράλια της Μικράς Ασίας.

Εδώ από το άλμπουμ «Θάλασσα Θυμήσου» (1999), μια σύμπραξη του μουσικού σχήματος «Εν Χορδαίς» με Οινούσιους μουσικούς και τραγουδιστές (Έκδοση: Ναυτικό Μουσείου Οινουσσών)

Εκτέλεση: Σοφία Νεοχωρίτου

Ερευνα, συλλογή υλικού, μουσική επιμέλεια, καλλιτεχνική διεύθυνση: Κυριάκος Καλαϊτζίδης

Τραγούδι:

https://www.youtube.com/watch?v=sH5umLg61Us&fbclid=IwAR3cNJ2tr8eqoS7Dp5yylJgeT5IA-auf_CRxhHr-M9pTDrTO3U9Imkd5jYo

Πηγή: http://www.musical.gr/cddetails.php?gui_language=&CD_code=18012-2

-Καράβι-καραβάκι

Παραδοσιακό Χίου.

Ηχογραφήθηκε το 2001, με βάση καταγραφή του Σίμωνα Καρά που ανήκει στη συλλογή του Συλλόγου προς Διάδοσιν της Εθνικής Μουσικής.

Εκτέλεση: Δόμνα Σαμίου

Έτος έκδοσης: 2002

Παραγωγή: Καλλιτεχνικός Σύλλογος Δημοτικής Μουσικής Δόμνα Σαμίου

Τραγούδι: https://www.youtube.com/watch?v=zKCCwXychHk&fbclid=IwAR0k6t7fZefdKKsfC1m8k1lj6k69KB_HqPffYgKmRWaaQIE0apI4tMv1ZiQ

Πηγή: <http://www.domnasamiou.gr/?i=portal.el.songs&id=51>

-Στου Πάπα το μπουγάζι

https://www.youtube.com/watch?v=Qb4FHw9djMU&fbclid=IwAR2I9UTmAol6HVm0uK3VOMt4nh_4SVVR_1iTD4Jyuf7qxwgZTVJcKoaVFGc

Παραδοσιακό τραγούδι της Ικαρίας, παραλλαγή της μελωδίας του τραγουδιού «Από ξένο τόπο» με ικαριώτικο στίχο.

Εδώ από το άλμπουμ «Ικαρία Μέθεξις», που περιλαμβάνει δεκαοχτώ παραδοσιακούς χορούς και τραγούδια από την Ικαρία, μερικά για πρώτη φορά δισκογραφημένα (Εκδόσεις Παρουσία 2010).

Εκτέλεση: Άρτεμις Ματαφιά

Επικεφαλής ορχήστρας-Βιολί: Λευτέρης Πούλης (Σκάτζακας)

Επιμέλεια-ενορχήστρωση: Alexander Spitzing

Τραγούδι: https://www.youtube.com/watch?v=Qb4FHw9djMU&fbclid=IwAR2I9UTmAol6HVm0uK3VOMt4nh_4SVVR_1iTD4Jyuf7qxwgZTVJcKoaVFGc

Πηγή: http://www.batsioulas.gr/product_info.php/cPath/38/products_id/109

-Με το φίλο μου το Ρίζο

2014, Στίχοι – Μουσική: Νίκος Οικονομίδης, Εκτέλεση: Κυριακή Σπανού

Τραγούδι: <https://www.youtube.com/watch?v=OgO3nTGDGu8>

Πηγή: http://www.oikonomidis.gr/index.php?page=shop.product_details&flypage=flypage_oikonomidis.tpl&product_id=283&category_id=6&option=com_virtuemart&Itemid=35&lang=el

Παράρτημα Δ

Φωτογραφικό Υλικό

Φωτογραφικό Αρχείο - ΕΡΤ (Συλλογή Πέτρου Πουλίδη)

[Το λιμάνι του Πειραιά \(Γενική άποψη από την πλευρά του Λιμεναρχείου\)](#), 1910-1926

[Το λιμάνι του Πειραιά \(Άποψη του λιμανιού από την πλευρά της Πλατείας Καραϊσκάκη\)](#), 1910-1926

[Το λιμάνι του Πειραιά \(Γενική άποψη του κέντρου του λιμανιού προς την Ακτή Τζελέπη\)](#), 1910-1926

[Πλοία και βάρκες στο λιμάνι του Πειραιά](#), 1910-1926

[Ηλιοβασίλεμα στον όρμο της Βουλιαγμένης](#), 1915

[Το λιμάνι του Σαρωνικού](#), 1920

[Το λιμάνι του Πειραιά κατά τον εορτασμό των Θεοφανείων](#), 1920-1929

[Καΐκια στη λίμνη της Βουλιαγμένης](#), 1920-1929

[Ηλιοβασίλεμα στη Βουλιαγμένη](#), 1922

[Καΐκι μεταφορών στο Σαρωνικό \(πιθανώς στη Σαλαμίνα\)](#), 1923

[Καΐκι μεταφορών στο Σαρωνικό \(πιθανώς στη Σαλαμίνα\)](#), 1923

[Ψαρόβαρκες στη Βούλα](#), 1924

[Το λιμάνι του Πειραιά. Γενική άποψη από το Πασαλιμάνι](#), 1930

[Το λιμάνι της Τήνου](#), 1945

Φωτογραφικό Αρχείο – Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο (ΕΛΙΑ)

[Αναχώρηση του Τουρκικού στρατού μετά την κήρυξη της ανακωχής, τέλος ιταλοτουρκικού πολέμου. Σαμιώτικα καΐκια και ρυμουλκούμενα πλοιάρια μεταφέρουν τα τουρκικά στρατεύματα](#), 1912

[Αναχώρηση του Τουρκικού στρατού μετά την κήρυξη της ανακωχής, τέλος ιταλοτουρκικού πολέμου. Σαμιώτικα καΐκια με σημαία "Ηγεμονίας Σάμου", μεταφέρουν τον τουρκικό στρατό](#), 1912

[Αναχώρηση του Τουρκικού στρατού μετά την κήρυξη της ανακωχής, τέλος ιταλοτουρκικού πολέμου. Πλοιάριο φορτωμένο με τούρκους στρατιώτες](#), 1912

[Καΐκια στην Κάρυστο, 1920](#)
[Καΐκι στον Πλατύ Γυαλό, 1920](#)
[Καΐκια, Κάρυστος, 1925](#)
[Καΐκια, Ναύπλιο, 1937-1939](#)
[Καΐκια και ψαρόβαρκες, Σκιάθος, 1961](#)
[Καΐκια, Σκιάθος, 1961](#)
[Καΐκια στο λιμάνι, Σκιάθος, 1961](#)
[Σκιάθος, καΐκια στο λιμάνι, 1961](#)
[«Καΐκια εξερχόμενα του λιμένος Καλαμάτας», 1912](#)

Φωτογραφικά αρχεία του Μουσείου Μπενάκη

Νικόλαος Τομπάζης (1894-1986)

[Το λιμάνι και η οικία Τομπάζη. Ύδρα, 1956](#)
[Ταρσανάς. Θάσος, 1960](#)
[Άφιξη επισκεπτών στην Ιερά Μονή Αγίου Γρηγορίου. Άγιο Όρος, 1962](#)
[Ιερά Μονή Εσφιγμένου. Άγιο Όρος, 1962](#)
[Καΐκι. Γερολιμένας, 1975](#)

Βούλα Θεοχάρη Παπαϊωάννου (1898-1990)

[Καταστροφές από βομβαρδισμό. Πειραιάς, 12/2/1941](#)
[Καΐκια. 1945-1946](#)
[Εύλινος σκελετός καϊκιού σε καρνάγιο. 1945-1946](#)
[Εύλινος σκελετός καϊκιού σε καρνάγιο. Καβάλα, 1945-1946](#)
[Άνδρας κουβαλάει πήλινα σκεύη. Αίγινα, 1950-1955](#)
[Άποψη του λιμανιού. Αίγινα, 1950-1955](#)
[Λίμνη. Ιωάννινα, γύρω στα 1950](#)
[Άνδρες σε καφενείο. Κάρυστος, 1950-1955](#)
[Προβλήτα λιμανιού. Λευκάδα, 1950-1955](#)
[Απλωμένα δίχτυα. Λευκάδα, 1950-1955](#)
[Άποψη του λιμανιού. Μύκονος, 1950-1955](#)
[Ψαράδες μαζεύουν δίχτυα. Μύκονος, 1950-1955](#)
[Ψαράδες σε βάρκα. Μύκονος, 1950-1955](#)

-

Περικλής Παπαχατζιδάκης (1905-1990)

[Καΐκια 1912-1950](#)

[Ψαράς σε καΐκι, 1912-1950](#)

[Καΐκια Ναύπλιο, 1930](#)

[Το Βαθύ. Άποψη με καΐκια, Σάμος, 1932](#)

[Το Βαθύ. Άποψη του λιμανιού με καΐκια, Σάμος, 1932](#)

[Ο όρμος της Σούδας, Χανιά, 1949](#)

[Το λιμάνι της Σούδας, Χανιά, 1949](#)

[Το λιμάνι της Σούδας, Χανιά, 1949/2](#)

[Άποψη της προκυμαίας με τη Μητρόπολη, Ύδρα, 1950](#)

[Άποψη του λιμανιού, Ύδρα, 1950](#)

[Άποψη λιμανιού και προκυμαίας από δυτικά, Ύδρα, 1950](#)

[Άποψη δυτικής άκρης λιμανιού, Ύδρα, 1950](#)

[Τμήμα λιμανιού με άποψη της Σχολής Καλών Τεχνών και αρχοντικού Βούλγαρη, Ύδρα, 1950](#)

[Άποψη τμήματος της προκυμαίας, Ύδρα, 1950](#)

[Άποψη τμήματος της προκυμαίας-2, Ύδρα, 1950](#)

[Άποψη τμήματος της προκυμαίας-3, Ύδρα, 1950](#)

Έλλη Παπαδημητρίου (1906-1993)

[Καΐκια στη ξηρά. Αμοργός, γύρω στα 1935](#)

[Αγκυροβολημένα καΐκια. Γύρω στα 1935](#)

[Καΐκια στην προκυμαία. Ρόδος, γύρω στα 1935](#)

[Καΐκια στο λιμάνι. Κάλυμνος, γύρω στα 1935](#)

[Καΐκια στο λιμάνι. Κάλυμνος-2, γύρω στα 1935](#)

Δημήτρης Α. Χαρισιάδης (1911-1993)

[Πλένοντας τα σφουγγάρια. Κάλυμνος, 1950](#)

[Αναχώρηση των σφουγγαράδων. Κάλυμνος, 1950](#)

Ιωάννης Λάμπρος (1915-1988)

[Βάρκες. 1938](#)

[Το λιμάνι. Πειραιάς, 1938](#)

[Το λιμάνι. Ύδρα, 1947-1948](#)

[Αποψη του λιμανιού από παράθυρο οικίας. Ύδρα, 1948-1949](#)

[Ψαράδες απλώνουν δίχτυα. Παροικιά, 1951](#)

[Αποψη του παραλιακού δρόμου από ψηλά. Χαλκίδα, 1953-1954](#)

[Περιμένοντας το πλοίο. Πάρος, 1962](#)

[Το λιμάνι. Ύδρα, 1967](#)

«Αρχείον της Τσακωνίας»

[Η συγκοινωνία του Λάμπη, Πλάκα Λεωνίδου, 1953](#)

[Φόρτωμαμελιτζάνας στην Πλάκα Λεωνιδίου, 1953](#)

[Το πλήρωμα του Τασούλα, 1958](#)

[Καΐκι Άγιος Αντώνιος, Πλάκα Λεωνιδίου, 1960](#)

[Καΐκι Άγιος Αντώνιος, Πλάκα Λεωνιδίου-2, 1960](#)

[Λιμάνι Πλάκας στο Λεωνίδιο, 1968 \(καΐκια\)](#)

Κερκυραϊκό Φωτογραφικό Αρχείο

Στιγμιότυπα από την [άφιξη αντρών του ΕΔΕΣ με καΐκι στους Παξούς](#), το Φθινόπωρο του 1944

Φωτογραφικό Αρχείο Νίκου Μάργαρη

Φωτογραφία από το Ψηφιακό Μουσείο Μακρονήσου με λεζάντα [«Στο καΐκι μας Ιανουάριος 1948 31 ημέρα Σαββάτου»](#)

Γκαλερί Citronne (Πόρος, 23 Απριλίου-29 Μαΐου 2016)

Του Αμερικανού φωτογράφου [Robert McCabe](#), από την έκθεση [«Αιγαιοπελαγίτικα καΐκια, 1954-64»](#)

Αρχείο Σπύρου Πασσαλάρη

Φωτογραφία με τίτλο [Δρομολόγιο για Σπέτσες με το καΐκι του Σπύρου Μπινιά, «Ελπίς»](#), την ημέρα των Βαΐων, 26 Απριλίου 1959

Ιστορικό Αρχείο του δήμου Καβάλας

[Καΐκια και ψαράδες της Καβάλας](#)

Παράρτημα Ε

Έργα Τέχνης



Άνθρωποι και Καΐκι, Σ. Βασιλείου



Ψαρόβαρκες, Σ. Βασιλείου



Καΐκι, Χ. Γκίκας



Θαλάσσια Ξύλα, Σ. Σόρογκας

Παράρτημα ΣΤ

Πίνακες & Διαγράμματα

Πίνακας 6.1: Αφίξεις μη κατοίκων από το εξωτερικό κατά μέσο μεταφοράς και σταθμό εισόδου (2011-2014)

Σταθμοί Εισόδου	2011	2012	2013	2014	Ρυθμός μεταβολής 2012/2011	Ρυθμός μεταβολής 2013/2012	Ρυθμός μεταβολής 2014/2013
Αεροπορικώς							
ΑΘΗΝΩΝ	3.123.631	2.651.062	2.665.110	3.321.548	-15,13%	0,53%	24,63%
ΖΑΚΥΝΘΟΥ	446.824	370.729	424.309	502.730	-17,03%	14,45%	18,48%
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	2.137.230	2.067.475	2.420.486	2.544.040	-3,26%	17,07%	5,10%
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	869.929	901.573	908.005	1.061.722	3,64%	0,71%	16,93%
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	772.607	824.000	914.622	1.046.987	6,65%	11,00%	14,47%
ΚΩ	843.171	788.971	912.954	994.717	-6,43%	15,71%	8,96%
ΡΟΔΟΥ	1.717.477	1.593.298	1.781.768	1.921.615	-7,23%	11,83%	7,85%
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΣ	178.681	178.922	217.284	274.442	0,13%	21,44%	26,31%
ΧΑΝΙΩΝ	652.058	681.497	819.882	875.526	4,51%	20,31%	6,79%
ΛΟΙΠΟΙ	929.548	935.375	1.238.028	1.513.889	0,63%	32,36%	22,28%
ΣΥΝΟΛΟ	11.671.156	10.992.903	12.302.448	14.057.216	-5,81%	11,91%	14,26%
Θαλασσίως							
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	363.223	360.186	373.186	380.560	-0,84%	3,61%	1,98%
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	93.223	28.953	21.069	22.398	-68,94%	-27,23%	6,31%
ΠΑΤΡΩΝ	269.080	189.219	199.954	218.645	-29,68%	5,67%	9,35%
ΛΟΙΠΟΙ	222.322	212.112	212.751	79.743	-4,59%	0,30%	-62,52%
ΣΥΝΟΛΟ	947.848	790.469	806.960	701.345	-16,60%	2,09%	-13,09%
Σιδηροδρομικώς							
ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΚΤΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ				6.895			
Οδικώς				6.985			
ΕΥΖΩΝΩΝ	1.483.199	1.494.351	1.905.667	2.070.155	0,75%	27,52%	8,63%
ΚΑΚΚΑΒΙΑΣ	237.874	276.181	290.263	259.319	16,10%	5,10%	-10,66%
ΚΗΠΩΝ	328.323	347.905	522.900	514.263	5,96%	50,30%	-1,65%
ΠΡΟΜΑΧΩΝΑ ΣΕΡΡΩΝ	475.435	377.894	565.014	1.493.598	-20,52%	49,52%	164,35%
ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΚΤΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	1.279.648	1.237.919	1.526.328	2.930.673	-3,26%	23,30%	92,01%
ΣΥΝΟΛΟ	3.804.479	3.734.249	4.810.172	7.268.008	-1,85%	28,81%	51,10%
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	16.423.483	15.517.622	17.919.580	22.033.554	-5,52%	15,48%	22,96%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Πίνακας 6.2: Βασικά μεγέθη τουριστικών εσόδων (2008-2014)

Έτος	Τουριστικές Εισπράξεις (*)	Δαπάνη ανά ταξίδι (€)	Δαπάνη ανά διανυκτέρευση (€)	Μέση διάρκεια παραμονής
2008	11.635,90	730,00	76,30	9,6
2009	10.400,30	697,30	73,50	9,5
2010	9.611,30	640,40	68,60	9,3
2011	10.504,70	639,50	69,60	9,2
2012	10.442,50	616,12	73,30	8,4
2013	12.152,20	604,20	74,60	8,1
2014	13.393,00	551,80	71,60	7,7

*Στις εισπράξεις έχουν ενσωματωθεί στατιστικά στοιχεία από κρουαζιέρες επιπλέον της Έρευνας Συνόρων

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδας

Πίνακας 6.3: Βασικά μεγέθη τουριστικών εσόδων από Επιλεγμένες Χώρες Αλλοδαπού Τουρισμού (2014)			
Χώρα Προέλευσης	Αφίξεις	Δαπάνη ανά ταξίδι	Μέση διάρκεια παραμονής (διανυκτερεύσεις)
Αυστρία	236.476	898,1	10,2
Βέλγιο	344.554	822,1	9,6
Γαλλία	1.152.217	785,9	9,9
Γερμανία	2.267.546	838,1	12,8
Γαλλία	1.152.217	785,9	9,9
Ην. Βασίλειο	1.846.333	733,7	10,1
Ιαπωνία	13.141	858,9	7,9
Βραζιλία	27.355	1.386,90	7,50
Καναδάς	186.701	1.388,30	14,60
Αυστραλία	129.112	1.369,60	12,80
ΗΠΑ	466.520	1.218,80	12,20
Ρωσία	1.352.901	989,4	10,6
Κίνα	24.040	870,2	7,2

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδας

Πίνακας 6.4: Διανυκτερεύσεις σε καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου κατά χώρα μόνιμης διαμονής			
Χώρα Μόνιμης Διαμονής	2012	2013	% 2012/2013
Αυστρία	986.998,00	1.071.323,00	8,54%
Βέλγιο	1.371.449	1.524.353	11,15%
Γαλλία	3.334.773,00	3.614.408,00	8,39%
Γερμανία	7.793.880	8.469.670	8,67%
Ηνωμένο Βασίλειο	7.776.308,00	8.328.892,00	7,11%
Ισπανία	297.890	286.762	-3,74%
Ιταλία	2.473.306,00	2.535.968,00	2,53%
Κύπρος	482.861	429.325	-11,09%
Ολλανδία	2.256.129,00	2.577.136,00	14,23%
Σουηδία	2.023.370	2.261.003	11,74%
Ρωσία	5.924.494,00	8.130.478,00	37,23%
Τουρκία	245.590	364.793	48,54%
Κίνα	153.842,00	225.640,00	46,67%
Καναδάς	203.704	256.078	25,71%
Αυστραλία	348.541,00	412.731,00	18,42%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Πίνακας 6.5: Εξέλιξη εγχώριου ξενοδοχειακού δυναμικού (2000 – 2013)

Έτος	Σύνολο Ξεν/κών μονάδων	Ετήσια Μεταβολή	Σύνολο Δωματίων	Ετήσια Μεταβολή	Σύνολο Κλινών	Ετήσια Μεταβολή
2000	8.073		312.993		593.990	
2001	8.285	2,63%	320.467	2,39%	608.104	2,38%
2002	8.527	2,92%	330.348	3,08%	626.914	3,09%
2003	8.689	1,90%	339.540	2,78%	644.898	2,87%
2004	8.899	2,42%	351.891	3,64%	668.271	3,62%
2005	9.036	1,54%	358.721	1,94%	682.050	2,06%
2006	9.111	0,83%	364.179	1,52%	693.252	1,64%
2007	9.207	1,05%	367.992	1,05%	700.933	1,11%
2008	9.385	1,93%	375.067	1,92%	715.857	2,13%
2009	9.559	1,85%	383.008	2,12%	732.279	2,29%
2010	9.732	1,81%	397.660	3,83%	763.407	4,25%
2011	9.648	-0,86%	397.322	-0,08%	763.668	0,03%
2012	9.661	0,13%	399.037	0,43%	767.756	0,54%
2013	9.677	0,17%	401.332	0,01%	773.445	0,74%

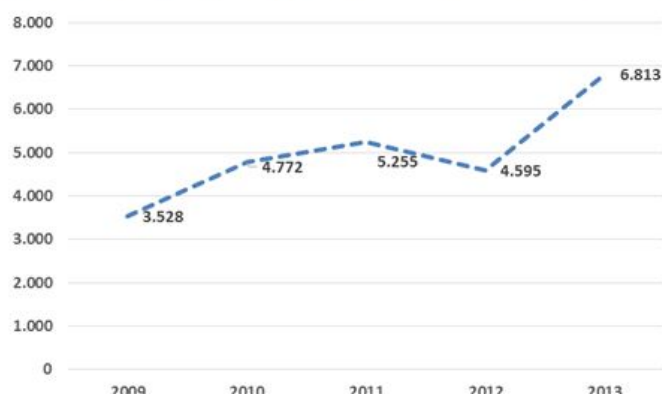
Πηγή: Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδας, ΙΤΕΠ

Πίνακας 6.6: Γεωγραφική κατανομή ξενοδοχειακού δυναμικού Ελλάδας (2013)

Περιφέρεια	Μονάδες	Μερίδιο Μονάδων	Δωμάτια	Μερίδιο Δωματίων	Κλίνες	Μερίδιο Κλινών
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	2.073	21,4%	98.942	24,7%	192.826	24,9%
ΚΡΗΤΗ	1.540	15,9%	87.551	21,8%	166.370	21,5%
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	1.185	12,2%	44.022	11,0%	86.115	11,1%
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	916	9,5%	46.819	11,7%	89.917	11,6%
ΑΤΤΙΚΗ	649	6,7%	31.673	7,9%	58.827	7,6%
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	644	6,7%	19.306	4,8%	37.798	4,9%
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	573	5,9%	14.619	3,6%	28.523	3,7%
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	544	5,6%	15.480	3,9%	29.541	3,8%
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	395	4,1%	11.766	2,9%	22.273	2,9%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ & ΘΡΑΚΗ	383	4,0%	10.880	2,7%	21.360	2,8%
ΗΠΕΙΡΟΣ	380	3,9%	7.723	1,9%	15.228	2,0%
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	270	2,8%	9.634	2,4%	18.778	2,4%
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	125	1,3%	2.917	0,7%	5.889	0,8%

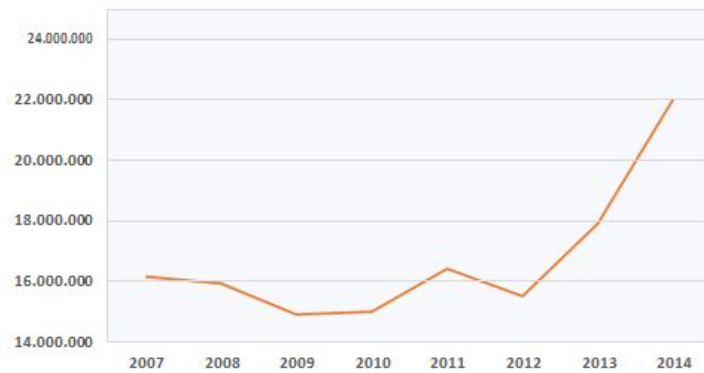
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Διάγραμμα 6.1: Διαχρονική εξέλιξη διανυκτερεύσεων σε καταλύματα του Καστελόριζου



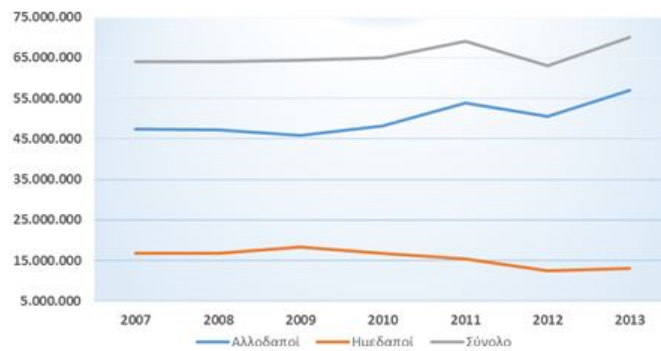
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Διάγραμμα 6.2: Αφίξεις μη κατοίκων στην Ελλάδα (2007-2014)



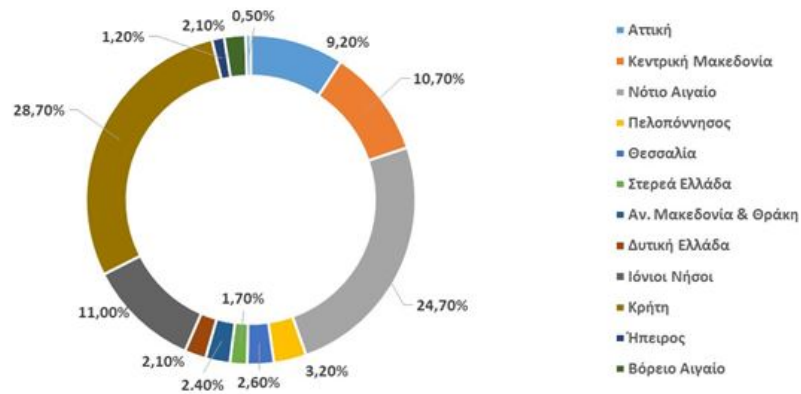
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Έρευνα Συνόρων της Τράπεζας της Ελλάδος

Διάγραμμα 6.3: Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών και ημεδαπών τουριστών σε ξενοδοχειακά καταλύματα (2007-2013)



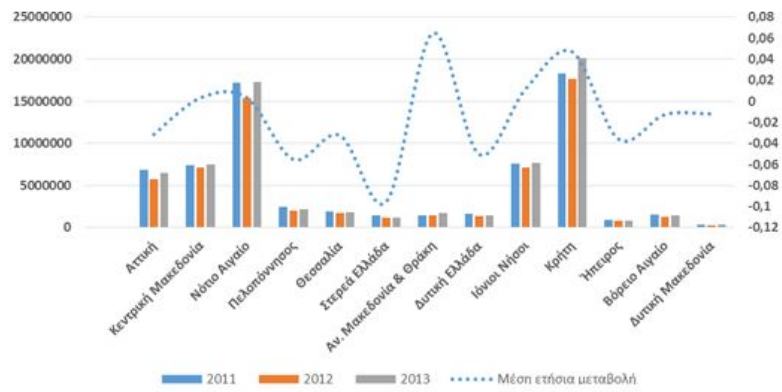
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Διάγραμμα 6.4: Σύνολο διανυκτερεύσεων σε ξενοδοχειακά καταλύματα ανά γεωγραφική περιοχή (2013)



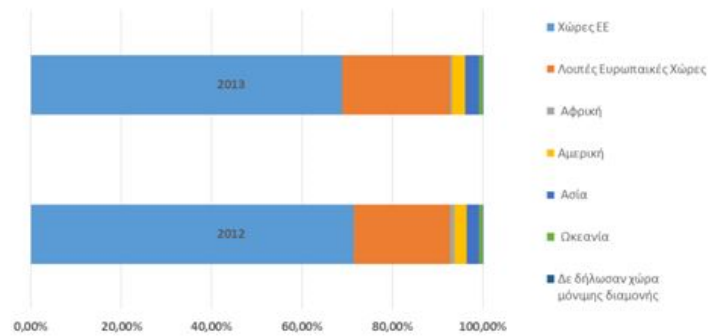
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Διάγραμμα 6.5: Εξέλιξη διανυκτερεύσεων σε ξενοδοχειακά καταλύματα ανά γεωγραφική περιοχή (2011-2013)



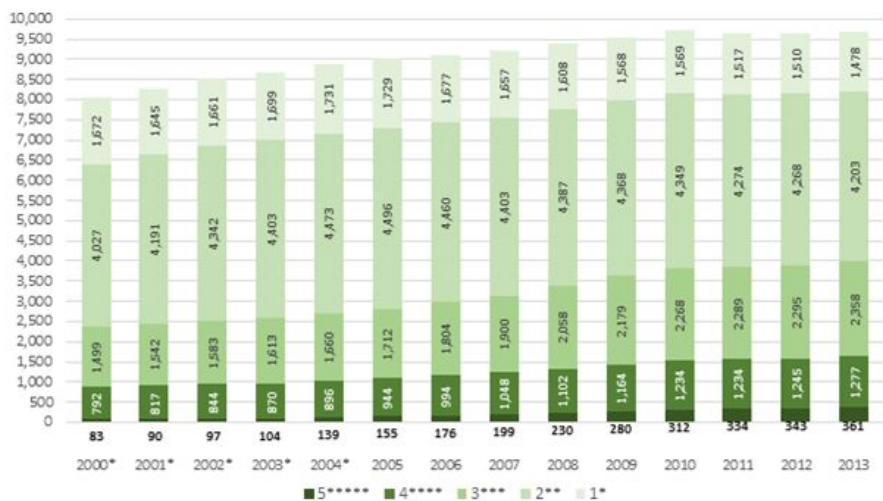
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Διάγραμμα 6.6: Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών τουριστών ανά περιοχή (2012-2013)



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Διάγραμμα 6.7: Εξέλιξη εγχώριου Ξενοδοχειακού δυναμικού ανά κατηγορία καταλύματος (2000-2013)



Πηγή: Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος, ΙΤΕΠ

(2000* - 2004*): Βάσει του Π.Δ.43/2002 και σχετικά με την κατάταξη των κύριων ξενοδοχειακών καταλυμάτων σε κατηγορίες με συστήματα αστερών και τεχνικές προδιαγραφές αυτών, για τα έτη 2000 έως και 2004 έχει πραγματοποιηθεί η αντιστοίχιση σε αστερία.

Βιβλιογραφία

Αντύπας, Κ. 2004. *Υγρά Κέλευθα. Πλοία και ρότες στην Ομηρική εποχή*. Πανεπιστήμιο Πατρών. Σχολή Ανθρωπιστικών και Κοινωνικών Επιστημών. Τμήμα Φιλολογίας

Αντωνίου, Α. 1969. Έρευνα επί των ναυπηγικών δεδομένων των ελληνικού τύπου σκαφών. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Δαμιανίδης, Κ., Ζήβας, Α. 1986. *Το τρεχαντήρι στην ελληνική ναυπηγική τέχνη*. Αθήνα: ΕΟΜΜΕΧ

Δαμιανίδης, Κ. 2000. Ελληνική Παραδοσιακή Ξυλοναυπηγική. Περιοδικό Πυρφόρος αρ. 3, σελ. 63-68

Δαμιανίδης, Κ. 2005. *Η ναυπηγική τέχνη κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας*. Αρχαιολογία & Τέχνες, τεύχ. 97

Δαμιανίδης, Κ. 2011. *Ελληνική Παραδοσιακή Ναυπηγική*. Αθήνα: ΕΤΒΑ Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα

Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850), 1972. Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος

Επιστήμης Κοινωνία Ειδικές Μορφωτικές Εκδηλώσεις, 2003. *Το Ταξίδι από τους αρχαίους έως τους νεότερους χρόνους*. Αθήνα: Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών

Καμαρινού, Δ., Μπάικα Κ. 2005. *Ομηρικά και Μυκηναϊκά Πλοία*. Περιοδικό Αρχαιολογία & Τέχνες, τεύχ. 94

Κριεζής, Γ. 1860. *Ιστορία της νήσου Ύδρας προ της Επανάστασεως του 1821*. Πάτρα

Λουκάτος, Σ. 1977. Δωδεκάνησα. Ιστ ΕΕ ΙΔ': 380-385

Μαραγκουδάκη, Ε. 2010. *Μυκηναϊκά εργαλεία ξυλουργικής με εφαρμογή στη ναυπηγική*. Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών. Σχολή Φιλοσοφική. Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας

Ρήγας, Γ. 1970, *Σκιάθου Λαϊκός Πολιτισμός*. Τεύχος Δ'. Θεσσαλονίκη: Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών

Τσουρβάκας, Γ. 2013. *Μάνατζμεντ Επικοινωνιακών και Πολιτιστικών Οργανισμών*. Θεσσαλονίκη: University Studio Press

Γρυπιώτης, Ευ. 2018. Ποιοι ήταν οι διάσημοι караβομαραγκοί που ναυπήγησαν σπουδαία πλοία και έχτισαν τα «ξύλινα τείχη» της Ελλάδος. Μηχανή του Χρόνου, 02/10/2018. Διαθέσιμο στο: <http://www.mixanitouxronou.gr/pii-itan-diasimi-karavomaragki-pou-nafigisan-spoudea-plia-ke-echtisan-ta-xilina-tichi-tis-ellados-se-pies-perioches-vriskontan-i-fimismeni-tarsanades-ke-ta-karnagia-pou-prokalesan-ton-th/> [Τελευταία πρόσβαση 27 Οκτωβρίου 2018]

Λαγόντζου, Μ. 2017. Η παραδοσιακή τέχνη των караβομαραγκών της Ιερισσού. Ερανιστής, 03/10/2017. Διαθέσιμο στο: <https://bit.ly/2qUjg5Y> [Τελευταία πρόσβαση 18 Νοεμβρίου 2018]

Καραβομαραγκοί – Καλαφάτες. Παραδοσιακά Επαγγέλματα Βορείου Αιγαίου. Διαθέσιμο στο: <http://traditional-professions.aegean.gr/index.php/el-GR/greek-article-1/22-2015-01-17-15-36-44> [Τελευταία πρόσβαση 24 Νοεμβρίου 2018]

Ξυλοναυπηγική. Εθνικό Ευρετήριο Άυλης Πολιτιστικής Κληρονομιάς της Ελλάδος, 2013. Διαθέσιμο στο: http://ayla.culture.gr/xilonaupigiki_wooden_shipbuilding/ [Τελευταία πρόσβαση 23 Νοεμβρίου 2018]

Ελληνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών, Ινστιτούτο Θαλάσσιων Βιολογικών Πόρων, 2009. *Ψαροκάικα στις φλόγες*. Διαθέσιμο στο: <https://documentcloud.adobe.com/link/track?uri=urn%3Aaaid%3Ascds%3AUS%3A491c0b0e-524d-4678-b98a-f209acf1cc9av> [Τελευταία πρόσβαση: 11 Νοεμβρίου 2018]

Γλυτώνουν τη διάλυση τα ξύλινα παραδοσιακά σκάφη. Πρώτο Θέμα, 30/10/2018. Διαθέσιμο στο: <https://www.protothema.gr/greece/article/834378/ta-paradosiaka-xulina-skafi-tha-sozodai-apo-ti-dialusi-dia-nomou/> [Τελευταία πρόσβαση: 02 Νοεμβρίου 2018]

Παπασταθοπούλου Χρ. 2018. Τα «ξύλινα τείχη» της παράδοσης γκρεμίζονται. Εφημερίδα των Συντακτών, 07/04/2018. Διαθέσιμο στο: <http://www.efsyn.gr/arthro/ta-xylina-teihi-tis-paradosis-gkremizontai> [Τελευταία πρόσβαση: 20 Οκτωβρίου 2018]

Κίνδυνος εξαφάνισης για τα παραδοσιακά σκάφη στην Ελλάδα. Πρώτο Θέμα, 05/03/2013. Διαθέσιμο στο: [https://www.protothema.gr/greece/article/261616/kindynos-eksafanishs-gia-ta-paradosiaka-skafh-sthn-ellada-/](https://www.protothema.gr/greece/article/261616/kindynos-eksafanishs-gia-ta-paradosiaka-skafh-sthn-ellada/) [Τελευταία πρόσβαση: 27 Οκτωβρίου 2018]

Η Χάρτα της Βαρκελώνης, Ebeltoft, Denmark, 30/03/2003. Διαθέσιμο στο: <http://european-maritime-heritage.org/docs/Barcelona%20Charter%20GR.pdf> [Τελευταία πρόσβαση: 28 Οκτωβρίου 2018]

Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού, Ιστορικά Πρόσωπα, Χρυσάνθος Νοταράς, Ταξιδεύοντας τον 17^ο & 18^ο. Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού, Ιστορικά Πρόσωπα. Διαθέσιμο στο: <http://www.ime.gr/projects/notaras/index.php?view=c4a> [Τελευταία πρόσβαση: 4 Νοεμβρίου 2018]

European Commission/Study on specific challenges for a sustainable development of coastal and maritime tourism in Europe, Publications Office of the European Union. Luxembourg, 2016 Διαθέσιμο στο : <https://documentcloud.adobe.com/link/track?uri=urn%3Aaid%3Ascds%3AUS%3A6d29069a-fe72-4f9d-a8fb-66cb8d588885> [Τελευταία πρόσβαση: 17 Νοεμβρίου 2018]