

Εξαφανίζονται τα παραδοσιακά ελληνικά σκάφη

Τα παλιά ξύλινα σκαριά πεθαίνουν στη στεριά

Οικονομική κρίση, απουσία κινήτρων και κοινοτικές οδηγίες για απόσυρση των αλιευτικών σκαριών αναγκάζουν πολλούς από τους αλιείς να οδηγήσουν τα σκάφη τους για διάλυση. Περίπου 10.000 έχουν καταστραφεί από το 1991 και μετά. «Μέσα στα επόμενα 10 χρόνια δεν θα έχει απομείνει σχεδόν κανένα», εκτιμούν οι ειδικοί

REPORTAZ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΦΩΣΚΟΛΟΣ

Με αφανισμό κινδυνεύουν τα παραδοσιακά ελληνικά σκάφη που κουβαλούν στα πανιά και τα ξύλινα σκαριά τους μια ιστορία αιώνων. Η οικονομική κρίση, η απουσία επαρκών κινήτρων, η εξαφάνιση των κερμάτων και των κερδοφορογών, καθώς και οι απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την απόσυρση των αλιευτικών σκαριών οδηγούν σε μαρμαρό την ελληνική παραδοσιακή

■ ■
«Πολλά από αυτά τα σκαριά θα μπορούσαν να διασωθούν και να μετατραπούν σε ιδιωτικά ή επαγγελματικά σκάφη αψυχκής», τονίζει ο Ν. Καβαλιέρος

τελευταία καρδιά θα κλείσουν, τα λιμάνια μας θα γεμίσουν με εισαγόμενα πλαστικά πλοία, η ναυπηγική μας τέχνη, με ιστορία 2.500 ετών, θα εξαφανιστεί», συμπληρώνει ο ίδιος.

Η σχετική κοινοτική οδηγία επιδοτεί την κάλυψη της αλιευτικής όφειας και την καταστροφή του σκάφους ή τη χρησιμοποίησή του για άλλους σκοπούς. «Πολλά από αυτά τα σκάφη θα μπορούσαν να διασωθούν και να μετατραπούν με μικρό κόστος σε ιδιωτικά ή επαγγελματικά σκάφη αναψυχής. Οι αλιείς, όμως, προτιμούν την καταστροφή, επειδή εισπράττουν μεγαλύτερα ποσά». Οι ψαράδες

σκοτώνουν τα καΐκια πριν γεράσουν. Δεν φτάνει όμως αυτοί, θα πει ο κ. Καβαλιέρος. «Όλες οι χώρες με αντίστοιχη ναυτική παράδοση, όπως η Ισπανία και η Πορτογαλία θεσπίζουν κίνητρα για να διασωθούν των παραδοσιακά τους σκάφη. Στην Ελλάδα, ένα παλιό, ξύλινο σκάφος 20 μέτρων με πανιά και μηχανή 120 αλόγων συνιστά το ίδιο τεκμήριο με ένα 20μετρο πλαστικό με μηχανή 3.000 αλόγων».

Το 2003 εισήχθη στην ελληνική νομολογία ο όρος «παραδοσιακό πλοίο» για τα ιστορικά σκαριά.

«Μέχρι σήμερα, στη λίστα των «παραδοσιακών», που εξασφαλίζει φοροελαφρύνσεις, έχουν συμπεριληφθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες περίπου 60 πλοία. Από αυτά μόνο τα 10 βρίσκονται κοντά στα αυθεντικά πρότυπα των παραδοσιακών ελληνικών σκαριών, όπως ήταν πριν τον πόλεμο», υπογραμμίζει ο Νικόλας Βλαβιανός, αντιπρόεδρος στην Ελλάδα του ευρωπαϊκού οργανισμού για τη διάσωση της ναυτικής παράδοσης (European Maritime Heritage).

«Δεν είναι δυνατόν κάθε ξύλινο σκάφος με αυθαίρετες προσθήκες, όπως αλουμιένια κατάρτια, βοηθητικές ισοφορίες ή τεράστια μηχανές, να ονομάζεται παραδοσιακό. Δυστυχώς αφήνουμε την παράδοσή μας. Η ναυπηγική τέχνη έχει αλλάξει και οι κερδοφορογικοί εξαφανίζονται».

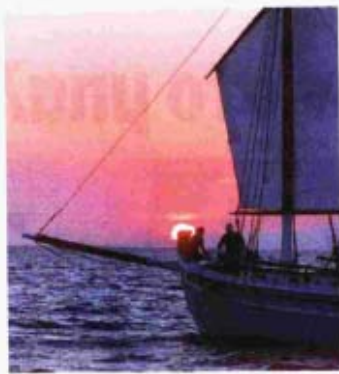
Σε άλλες χώρες με ναυτική παράδοση υπάρχουν προγράμματα που εκπαιδεύουν νέους στην παραδοσιακή ναυπηγική τέχνη. Στην Ολλανδία, για παράδειγμα, επιδοτείται η επασκευή και συντήρηση των παραδοσιακών σκαριών από ειδικούς τεχνίτες με συγκεκριμένες δεξιότητες», λέει ο ίδιος και συμπληρώνει:

«Στην Τουρκία και την Ιταλία διατίθενται επίσης κονδύλια, ενώ έχει απλοποιηθεί η νομοθεσία. Τα παλιά τους γεμίζουν με ναυπηγικά ξύλινων σκαριών. Ο κόσμος επιστρέφει στο ξύλινο σκάφος, για τουριστικούς και άλλους λόγους».

► ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, ένα παλιό, ξύλινο σκάφος 20 μέτρων με πανιά και μηχανή 120 αλόγων έχει το ίδιο τεκμήριο με ένα 20μετρο πλαστικό με μηχανή 3.000 αλόγων, γεγονός που κάνει ασύμφορη τη διατήρησή του



► «ΤΟ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟ ξύλινο καΐκι, το τρεχαντήρι, το κροβάσκαρο, το πέραμα, μόνο ως ανάμνηση θα υπάρχουν, ενώ τα λιμάνια μας θα γεμίσουν με εισαγόμενα πλαστικά πλοία και η ναυπηγική μας τέχνη, με ιστορία 2.500 ετών, θα εξαφανιστεί», τονίζει ο πρόεδρος του Ομίλου Φίλων Παραδοσιακών Σκαριών



ΑΝΑΜΝΗΣΗ ΤΑ ΚΑΡΝΑΓΙΑ

Σβήνουν οι караβομαραγκοί

ΑΡΧΟΣΒΗΘΟΥΗ τα καρνάγια των ξύλινων σκαφών μαζί με το επάγγελμα του караβομαραγκού στην Ελλάδα. «Δεν υπάρχει πλέον ενδιαφέρον για καινούργια παραδοσιακά σκάφη», λέει ο Μ. Φαρράς, ένας από τους τελευταίους караβομαραγκούς του Περάματος. «Όσα κυκλοφορούν στις ελληνικές θάλασσες προτιμούν να ελλιμενίζονται σε μαρίνες της Τουρκίας, επειδή είναι φτηνότερες. Κατά συνέπεια, κάνουν σέρβις εκεί και έρχονται εδώ για κρουαζιέρες. Οι Τούρκοι συνάδελφοί μου έχουν δουλειά».

Όπως λένε οι ειδικοί, θα έπρεπε να υπάρχουν και στην Ελλάδα κέντρα αντίστοιχα με αυτά που ισχύουν σε άλλες

ναυτικές χώρες, όπως επιχορηγούνται για διατήρηση και συντήρηση, φοροαπαλλαγές, ρυθμίσεις για τα τέλη κυκλοφορίας, ελλιμενισμού κλπ. Αυτές τις ημέρες, ο κ. Φαρράς δουλεύει ένα караβόσκαρο. «Το φτιάχνω» κι ας μην υπάρχει αγορά σκάφους», λέει...

Κι όμως υπάρχει πολύς κόσμος που ενδιαφέρεται να μάθει την τέχνη του караβομαραγκού, υποστηρίζει ο κ. Νικόλαος Βλαβιανός. Γι' αυτό και ο Σύλλογος για τη Διατήρηση και Διάδοση της παραδοσιακής Ναυπηγικής «Προστάς» σε συνεργασία με το ΤΕΕ εξετάζουν το ενδεχόμενο της δημιουργίας σχολών παραδοσιακής ναυπηγικής.

ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΜΙΑΣ ΕΠΟΧΗΣ

Σκάφη που χάνονται ένα - ένα



ΓΑΤΣΑΟ

Κυριαρχούσε στη θάλασσα του Ιονίου

ΟΞΥΠΡΥΜΝΟ, αρκετά φαρδύ εμπορικό σκάφος που χρησιμοποιούνταν από τους κατοίκους του Ιονίου. Προφορικές μαρτυρίες αναφέρουν ότι ήταν ο πιο διαδεδομένος τύπος στα ναυπηγεία της Κέρκυρας στις αρχές του 20ού αιώνα. Κατασκευάζονταν επίσης σε Ιθάκη, Λευκάδα, Μεγανήσι, Μεσολόγγι, Αιτωλικό, Κορώνη και Καλαμάτα.



ΤΣΕΡΝΙΚΙ

Εφτανε σε μήκος ακόμα και τα 18 μέτρα

ΣΚΑΦΟΣ οξύπρυμνο και οξυλίμωρο, που κατασκευάζονταν το πρώτο μισό του 20ού αιώνα στη Σμύρνη, τη Φλώκια, στο Πέλοπο και στα νησιά Λέσβο, Σύρο, Σάμο, Σύμη, Ρόδο, Μοσχονήσι, Χίο, Σκόπελο. Συνήθως δεν ξεπερνούσε τα 18 μέτρα και είχε ένα κατάρτι. Τα μικρά χρησιμοποιούνταν ως αλιευτικά.



ΠΕΡΑΜΑ

Σχεδιασμένο για τα κύματα του Αιγαίου

ΠΛΟΙΟ εμπορικό, που ανήγεται στους πρώτους βυζαντινούς χρόνους και είναι ειδικά σχεδιασμένο για τα μικρά και συχνά κύματα του Αιγαίου. Στη σύγχρονη ιστορία, η ναυπήγηση περαμάτων ξεκίνησε στη Σύρο. Σήμερα υπάρχουν μόνο ως σκάφη οναφικής. Το κύριο τεχνικό χαρακτηριστικό τους είναι ένας μικρός καθρέπτης τοποθετημένος κάθεται στο επάνω μέρος της πλώρης.



ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ

Το πρώτο καϊκι που ναυπήγησαν Έλληνες

ΤΟ ΙΕΤΙΟΦΟΡΟ τρεχαντήρι, ο πρώτος τύπος καϊκιού που ναυπηγήθηκε από τους Έλληνες, είναι κατ' εξοχήν υδραυλικό σκαρί. Από τον 17ο αιώνα η μορφή του δεν έχει υποστεί σοβαρές μεταβολές. Το 1821 χρησιμοποιήθηκε σαν ταχυδρομείο στον υδραυλικό στόλο, μετά το 1900 σαν απογαλιευτικό. Σήμερα είναι κυρίως αλιευτικό.



ΥΔΡΑΪΚΟΣ ΒΑΡΚΑΛΛΑΣ

Σπογγαλιευτικό του 19ου αιώνα

ΕΙΔΟΣ ΜΙΚΡΟΥ ΒΑΡΚΑΛΛΑ που χρησιμοποιούνταν από τις αρχές του 19ου αιώνα κυρίως στην Υδρα ως απογαλιευτικό. Είχε τη φάμη της πιο ελαφριάς κατασκευής, αφού βασικό χαρακτηριστικό του ήταν τα λεπτά ξύλα, που διευκόλυναν τους φαρδές στη χρήση του γυαλιού και στη μεταφορά του σκάφους στην ακτή.



ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ

Εμπορικό σκάφος του 1920

ΜΕ ΜΗΚΟΣ 10-50 Μ., ελλειψοειδή πρύμνη και πλωριά ποδόστρωμα κατασκευάζονταν κατά το πρώτο μισό του 19ου αιώνα σε μεγάλα ναυπηγικά κέντρα, όπως τη Σύρο και το Γαλαξίδι. Στις αρχές του 20ού η κατασκευή του επεκτάθηκε στη Σκιάθο, τη Σκόπελο, τις Σπέτσες, τη Σάμο κ.α. Ήταν συνήθως εμπορικό σκάφος μέχρι τη δεκαετία του 1920.