

Παραδοσιακά σκάφη



Η ναυπηγοξυλουργική τέχνη αποτελεί έναν από τους κατ' εξοχήν παραδοσιακούς κατασκευαστικούς κλάδους της χώρας μας. Οι караβομαραγκοί μας συμπεριέλαβαν αρκετά στοιχεία στην τέχνη τους από ξένους συναδέλφους τους, μεταφέροντας εκ παραλλήλου και στους γειτονικούς τους λαούς τη δική τους τεχνογνωσία.

Η μεγάλη ποικιλία της πλούσιας ναυπηγικής μας παράδοσης είναι κάτι το πρωτόγνωρο, συγκρίνοντάς την με τις αντίστοιχες άλλων χωρών. Δυστυχώς, όμως, και για διάφορους λόγους δε σώζονται ούτε αυθεντικά πλεούμενα, ούτε κάποια άλλα σχέδια ή στοιχεία που θα μπορούσαν να εξασφαλίσουν μια πιστή αναπαράστασή τους. Σε γενικές γραμμές, οι νεώτεροι τύποι των ελληνικών ξύλινων σκαφών προέρχονται από τους αντίστοιχους παλαιούς, χωρίς καμιά σημαντική εξέλιξη στο μέγεθος, στην εμφάνιση ή την ιστιοφορία τους. Παλαιότερα, που δεν υπήρχαν μηχανές, τα ελληνικά ξύλινα σκάφη κατασκευάζονταν με λεπτές Ναυπηγικές Γραμμές, για να αποδίδουν περισσότερο με τα πανιά τους.

Σήμερα, κατασκευάζονται πιο χοντροκομμένα, με μια υποτυπώδη ιστιοφορία και με μια μεγαλύτερη σε ιπποδύναμη, από ότι χρειάζεται, μηχανή. Στις μέρες μας, χρησιμοποιούνται περισσότερο για αναψυχή, από τους λάτρεις του είδους, παρά για επαγγελματική χρήση. Δυστυχώς, η οργανωμένη κατασκευή ξύλινων σκαφών από караβομαραγκούς αργοπεθαίνει.

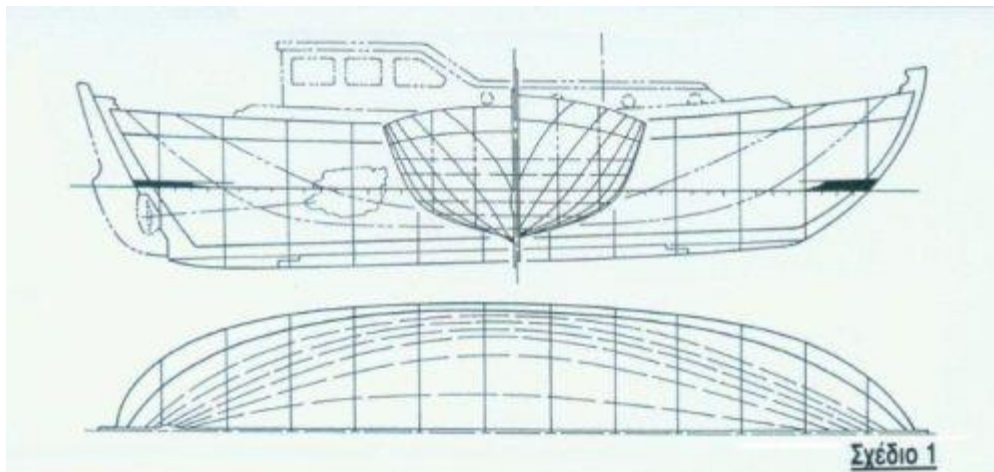
Τα βασικά αίτια είναι η απροθυμία των νέων για το επάγγελμα και η ελάχιστη ζήτηση ξύλινων σκαριών. Για ενημέρωση των ενδιαφερομένων, θα δοθούν, πιο κάτω, ορισμένα υπάρχοντα βασικά στοιχεία για τους πλέον γνωστούς και δημοφιλείς τύπους σκαφών, θαλασσινών και λιμνίστων βαρκών, που υπάρχουν ή έχουν εντοπισθεί.

Το Τρεχαντήρι

Είναι το πιο αγαπητό, καλοτάξιδο και γνήσιο ελληνικό σκαρί. Η κατασκευή του άρχισε από τα μέσα του 17ου αιώνα. Το σκάφος είναι οξύπρωρο και οξύπρυμο. Το

μήκος του Τρεχαντηριού έφτανε τα 25 – 30 μ. Χαρακτηριστικό της μορφής του είναι το μεγάλο κύρτωμα του κορακιού του, που καταλήγει σ' ένα είδος κεφαλής και του μυτερού ποδοστήματός του, που είναι ή πλησιάζει την ευθεία γραμμή. Η χρήση του Τρεχαντηριού κάλυψε και καλύπτει όλους σχεδόν τους τομείς της ναυτικής δραστηριότητας. Η πιο διαδεδομένη χρήση του είναι για επαγγελματική αλιεία, αν και στο παρελθόν χρησιμοποιήθηκε σαν εμπορικό και σα σφουγκαράδικο. Στις μέρες μας είναι πολύ δημοφιλές, περισσότερο για αναψυχή. Πατρίδα των Τρεχαντηριών θεωρείται η Ύδρα, αν και το περίφημο αυτό σκάφος έχει κατασκευασθεί και κατασκευάζεται με επιτυχία, ακόμη και σήμερα, στη Σύρο, στην Καβάλα, στη Σάμο, στο Πέραμα, κ.α.

Το μεγάλο πλάτος του αναλογικά με το μήκος του είναι ο κυριότερος παράγοντας της ασύγκριτης ευστάθειας, που διαθέτει το σκάφος, σε συνδυασμό με το φορμάρισμα της πλώρης, της πρύμης και των νομέων του. Έτσι, θεωρείται και είναι το θαλασσιότερο σκαρί στη συχνά τρικυμιώδη ελληνική θάλασσα. Μια μεταπολεμική παραλλαγή της γάστρας του Τρεχαντηριού ήταν τα σκάφη που είχαν τη πλώρη τους με μορφή Τρεχαντηριού και την πρύμη τους με μορφή Καραβόσκαρου.

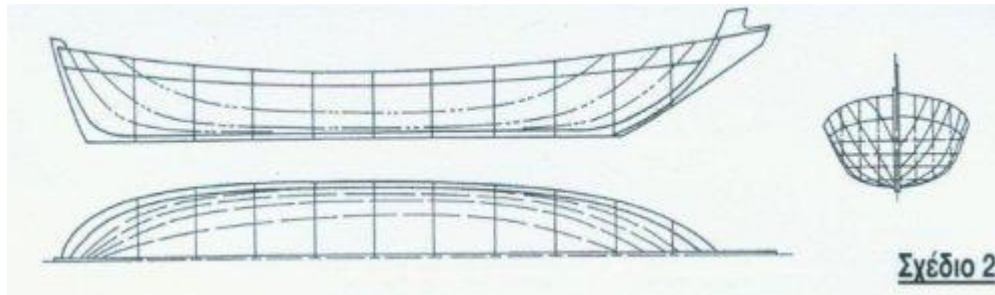


Στο Σχέδιο 1 φαίνονται οι Ναυπηγικές Γραμμές ενός Τρεχαντηριού, ειδικά μελετημένου για αναψυχή και υπερπόντιες κρουαζιέρες, με τα εξής χαρακτηριστικά: Μήκος ολικό 14,95 μ., μήκος ισάλου 13,25 μ., πλάτος μέγιστο 4,80 μ., έξαλα πλώρης μέχρι το κατάστρωμα 1,34 μ., έξαλα πλώρης μέχρι την κουπαστή 1,84 μ., έξαλα πρύμης μέχρι το κατάστρωμα 1,07 μ., έξαλα πρύμης μέχρι την κουπαστή 1,54 μ., βύθισμα 1,52 μ., εκτόπισμα 25 τόνοι, επιφάνεια πανιών 92 τ.μ., πετρελαιομηχανή 150 ίππων, ταχύτητα 8 κόμβοι, καύσιμα 1600 λίτρα, νερό 1500 λίτρα. **Παρόμοια με το Τρεχαντήρι είναι το Γατζάο, ο Μπότης, η Τράτα και οι βάρκες τύπου Γάιτα.**

Το Γατζάο κατασκευάζονταν στα Επτάνησα και η μορφή του ήταν επηρεασμένη από τα Αιγαιοπελαγίτικα Τρεχαντήρια, μεγέθους ίδιου με το μέγεθος των Τρεχαντηριών και χρησιμοποιούνταν περισσότερο για εμπορικούς σκοπούς.

Ο Μπότης είναι σκάφος παρόμοιο με το Τρεχαντήρι μόνο που το κοράκι και το ποδόστημα του είναι ευθύγραμμο αντί για κυρτά. Μικροί Μπότηδες κάτω από 6,00 μ. χρησιμοποιούνται σαν βάρκες. Στη Β. Ελλάδα είναι γνωστοί σαν Γούτσοι, ενώ στην Αργολίδα, στις Σπέτσες και στις Κυκλάδες σαν **Κούτουλες**.

Η Τράτα είναι το στενότερο κωπήλατο σκάφος από όλα τα παρόμοια που ανήκουν στο τύπο των Τρεχαντηριών και στην περιοχή του κορακιού της έχει στερεωμένο ένα ξύλινο έμβολο, που χρησιμεύει για το είδος της αλιείας που γίνεται μ? αυτό το σκάφος. Το μήκος μιας Τράτας μπορεί να φτάσει τα 15 μ.



Στο Σχέδιο 2 φαίνονται οι Ναυπηγικές Γραμμές μιας Τράτας μήκους 12,00 μ. και πλάτους 2,58 μ. Η Γάιτα είναι παρόμοια με τον Μπότη, μόνο που το κοράκι και το ποδόστημά της είναι κυρτά και κατασκευάζεται σε μέγεθος βάρκας που δεν ξεπερνά τα

6

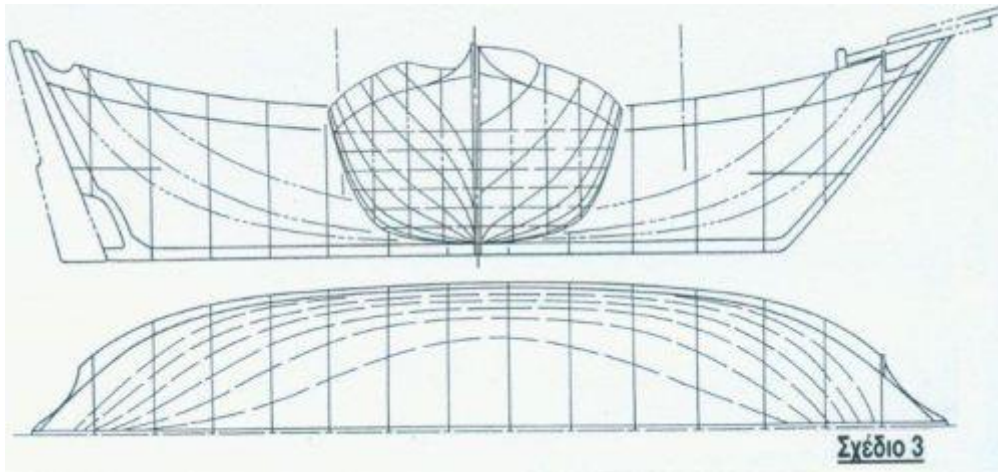
μ.

Το Πέραμα

Είναι ένα γνήσιο ελληνικό σκαρί, κατάλληλο για τη θάλασσα του Αιγαίου με τα συχνά και μικρού μήκους κύματά της. Το ιδιότυπο οξύπρωρο και οξύπρυμνο αυτό σκαρί είναι ένα καθαρά φορτηγό σκάφος, μέσου και μεγάλου μεγέθους. Το εκτόπισμά του έφτασε τους 400 – 500 τόνους. Το κύριο χαρακτηριστικό του ήταν οι διαμορφώσεις της περιοχής του παραπέτου στην πλώρη και στην πρύμη.

Στην πλώρη το παραπέτο διακόπτονταν με έναν κάθετο καθρέπτη που άρχιζε από το κατάστρωμα, ενώ στην πρύμη το παραπέτο διαμορφώνονταν με ένα καμπυλωμένο κόψιμο, δεξιά και αριστερά, που έφτανε μέχρι το ποδόστημα.

Τα πρώτα Πέραματα ξεκίνησαν να κατασκευάζονται στη Σύρο και με την πάροδο των χρόνων η κατασκευή τους εξαπλώθηκε σε όλη την Ελλάδα. Στις μέρες μας, δεν κατασκευάζονται σκάφη τέτοιου τύπου. Μόνο παλαιά υπάρχοντα Πέραματα μετασκευάζονται σε σκάφη αναψυχής ή σε τουριστικά.



Στο Σχέδιο 3 φαίνονται οι Ναυπηγικές Γραμμές ενός Περάματος μετασκευασμένου σε πλωτή καφετέρια με το όνομα Armida.

Τα κύρια χαρακτηριστικά του σκάφους είναι: Μήκος ολικό 25,80 μ., μήκος ισάλου 22,20 μ., πλάτος μέγιστο 8,26 μ., έξαλα πλώρης μέχρι το κατάστρωμα 2,95 μ., έξαλα πλώρης μέχρι την κουπαστή 3,95 μ., έξαλα πρύμης μέχρι το κατάστρωμα 2,40 μ., έξαλα πρύμης μέχρι την κουπαστή 3,40 μ., βύθισμα 2,65 μ. Παρόμοιο με το Πέραμα είναι το Τσερνίκι. Το Τσερνίκι κατασκευάζονταν σε μήκη μέχρι 15 μ. χωρίς ??καθρέπτες?? και με κοράκι τοποθετημένο πιο λοξά προς τα πρόρα, απ? αυτό του Περάματος. Τα Τσερνίκια ήταν στενότερα στο κατάστρωμα και με μεγαλύτερο βύθισμα από τα αντίστοιχα Περάματα. Τσερνίκια κατασκευάζονταν και σε μέγεθος βάρκας μικρότερα από 8 μ. Στις μέρες μας, δεν κατασκευάζονται σκάφη τέτοιου τύπου.

Ιστιοφόρο πέραμα «Ευαγγελίστρια»





Το ιστιοφόρο "Ευαγγελίστρια" είναι ένα από τα τελευταία γνήσια αιγαιοπελαγίτικα ιστιοφόρα.

Το "Ευαγγελίστρια" είναι ιστιοφόρο "πέραμα", κατασκευασμένο στη Σύρο, όπου σώζεται. Τα "περάματα" είναι εμπορικά σκάφη. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι είναι οι τελευταίοι απόγονοι κάποιων παλαιότερων τύπων σκαφών που δεν έχουν ακόμα ιστορικά μελετηθεί. Παρόμοιος τύπος δεν έχει σωθεί, απ' όσο γνωρίζουμε σε κανένα άλλο μέρος του κόσμου. Υπάρχουν ενδείξεις ότι τέτοιου είδους έπλεαν στο Αιγαίο από την βυζαντινή εποχή αλλά δεν είναι ακόμα επιστημονικά τεκμηριωμένο. Ο καθηγητής Ρ. Throckmorton είχε παρατηρήσει ότι ο τρόπος κατασκευής του "Ευαγγελίστρια" μας θυμίζει τον τρόπο κατασκευής των πλοίων του 1ου αιώνα π.χ. και των βυζαντινών πλοίων.

Το "Ευαγγελίστρια" **ναυπηγήθηκε στη Σύρο το 1939** από τον караβομαραγκό Μαυρίκο και τα παιδιά του, για λογαριασμό του Μυκονιάτη караβοκύρη Αντώνη Κ. Μπόνη. Έχει χωρητικότητα 90 τόνων περίπου, ολικό μήκος 20m και πλάτος 6,38 m. Φέρει 2 ιστούς και πανιά: μπούμα με πίκι, αράπη και φλόκο, συνολικής επιφάνειας 220m².

Είναι κατασκευασμένο για μακρινά ταξίδια με πανιά και αυτό καθορίζει τη μορφή του. Είναι στελάδο, με ικανή καμπύλωση στην κουβέρτα για να διώχνει τα νερά από τις ισχυρές θάλασσες, με ξωκλάδισμα στην πλώρη και ελαφρά μάγουλα , ενώ στην

πρύμνη η στέλα του αφήνει λίγα απόνερα. Είναι προσεγγμένο στις κατασκευαστικές του λεπτομέρειες και πολλές από αυτές δεν εφαρμόζονται πια. Η αίσθηση της καλής πλευστότητας είναι έντονη στη μορφή του σκάφους, ενώ το σχήμα του παρουσιάζει κλασικές ναυπηγικές αναλογίες.

Ένα από τα στοιχεία του "Ευαγγελίστρια" που δεν το συναντούμε πια στα σύγχρονα κατασκευασμένα ξύλινα σκάφη, είναι τα μεγάλα "φυσικά" μπρατσόλια που υποστηρίζουν κάποια από τα καμάρια του καταστρώματος. Πρόκειται για 18 μπρατσόλια που υποστηρίζουν 9 καμάρια στο αμπάρι του σκάφους. Τα σχήματα των μπρατσολιών της "Ευαγγελίστριας" ακολουθούν τις φυσικές καμπυλότητες που είχε η ξυλεία από την οποία προέρχονται. Το φυσικό τους αυτό χαρακτηριστικό αυξάνει τη στατική αντοχή τους τουλάχιστον δέκα φορές περισσότερο απ' ό,τι αν οι καταπονήσεις εξασκούντο κάθετα στα νερά του ξύλου. Όλα τα μεγάλα καΐκια που υπάρχουν ακόμα στην Ελλάδα και είναι κατασκευασμένα πριν τη δεκαετία του '50 έχουν τέτοια φυσικά μπρατσόλια. Τα μπρατσόλια όπως και όλα τα βασικά στοιχεία του σκελετού της "Ευαγγελίστριας" είναι από ξύλο φτελιάς η караγάτσι. Η φτελιά χρησιμοποιείται από την κλασική εποχή στη ναυπηγική και είναι, μαζί με τη δρυ, τα δύο βασικά είδη σκληρής ξυλείας για την κατασκευή του σκελετού των караβιών.

Ένας από τους βασικούς λόγους, που αυτό το σκάφος δεν παρουσίασε μεγάλες παραμορφώσεις στο σκελετό του, αν και είχε μείνει έντεκα χρόνια έξω από το νερό στη Σύρο, ήταν τα 18 μπρατσόλια που το ενισχύουν. Το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου πήρε την πρωτοβουλία να το διασώσει. Το πρώτο ουσιαστικό βήμα έγινε τον Αύγουστο του 1987 όταν ο Κων/νος Μπόνης, γιος του αρχικού ιδιοκτήτη, δέχτηκε να δωρίσει το "Ευαγγελίστρια" (έτσι όπως βρισκόταν στη Σύρο) στο Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου και στο Δήμο Μυκόνου. Πολλές δυσκολίες παρουσιάστηκαν για την αποκατάστασή του, γιατί ήταν ανάγκη να μπουν τα ίδια υλικά που χρησιμοποιήθηκαν για την ναυπήγησή του και να ακολουθηθεί πιστά η παραδοσιακή τεχνική των караβομαραγκών της Σύρου, έτσι ώστε να επανακτήσει την αρχική του εμφάνιση και φόρμα.

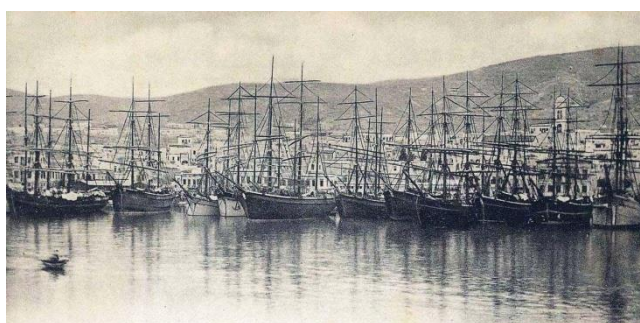
Η πρώτη φάση αποκατάστασης έγινε στη Σύρο από τους караβομαραγκούς "Αφους Μαυρίκου" στο ίδιο καρνάγιο όπου ναυπηγήθηκε το πλοίο πριν από μισό αιώνα. Εκεί επισκευάστηκε το σκάφος και στη συνέχεια ρυμουλκήθηκε στον Πειραιά, στο καρνάγιο του Μ. Ψαρρού στο Πέραμα, όπου ολοκληρώθηκε η δεύτερη φάση της αποκατάστασης, η οποία περιελάμβανε κυρίως την τοποθέτηση της βοηθητικής πετρελαιομηχανής, τη συμπλήρωση της αρματωσιάς και τον καθαρισμό και το βάνιμο των υφάλων.

Μετά από το Πέραμα, το πλοίο ρυμουλκήθηκε στο λιμάνι του Πειραιά, όπου συμπληρώθηκε η ιστιοφορία του και έγινε ο γενικός εξοπλισμός με όλα τα αναγκαία

εξαρτήματα. Οι εργασίες αποκατάστασης διήρκεσαν από το Μάρτιο του '88 έως τον Ιούνιο του '89.

Το "Ευαγγελίστρια", με τις σπάνιες ναυπηγικές αρετές του και την ιστορία του, προσφέρει μια θαυμάσια ευκαιρία ν' αξιοποιηθεί ως πειραματικό σκάφος, για τη μελέτη θεμάτων που έχουν σχέση με την ιστορία της ναυπηγικής τέχνης και την ναυτική εθνολογία. Έχει σημασία η διατήρηση τέτοιων μαρτυριών για να διατηρηθούν και να τονωθούν τα πολιτιστικά χαρακτηριστικά της ταυτότητας αυτού του τόπου. Έχει, άλλωστε, πολλές φορές διατυπωθεί από Έλληνες και ξένους επιστήμονες ότι η ναυπηγική μας κληρονομιά μπορεί να δώσει πολλές λύσεις στα προβλήματα που απασχολούν την Αρχαιολογία των πλοίων.

Οικογένεια Μαυρίκων - Μιχάλης Μαυρίκος - Καραβομαραγκός



Στο εργαστήριο των Μαυρίκων (παραδοσιακή οικογένεια ναυπηγών) διατηρείται η «σάλα», ένα ξύλινο δάπεδο στο οποίο σχεδιάζονταν σε φυσικό μέγεθος τα χνάρια των στραβόξυλων. Πρόκειται για μια νέα μέθοδο σχεδιασμού και τυποποίησης των σκαφών που άρχισε να εφαρμόζεται στα μεγάλα ναυπηγεία στο τέλος του 18ου αιώνα. Τη μέθοδο αυτή μετέφερε στους προεπαναστατικούς ναυπηγικούς χώρους της Χίου και των Ψαρών ο Χιώτης πρωτομάστορας **Σταμάτιος Κουφουδάκης**, ο οποίος είχε υπηρετήσει στον ναύσταθμο της Τουρκίας που διευθυνόταν από ευρωπαίους ναυπηγούς.

Η παρουσία των πρώτων Χίων αρχιμαστόρων στη Σύρο μαρτυρείται από το 1823. Ήταν οι Παντελής Ι. Μάσχας, Φραγκούλης Σέχας, Ευστάθιος Σωτηράκης, Ιωάννης Κουφουδάκης και ο μαστρο-Σταμάτης Κουφουδάκης.

Μετά την καταστροφή των Ψαρών (1824) έφθασαν ο Μικές Πουτούς και από το 1827/1828 ο Ιωάννης Παγίδα και ο γιος του Νικόλαος, ο πιο ονομαστός ναυπηγός του οποίου η φήμη του είχε ξεπεράσει τα όρια του ελληνισμού. Το 1859 ο Γάλλος συγγραφέας Αλέξανδρος Δουμάς (ο πρεσβύτερος) ήρθε στη Σύρο για 15 μέρες και μέσω του Γεωρ. Κ. Ράλλη παράγγειλε στον Παγίδα μια γολέτα. Της έδωσε μάλιστα το όνομα της εφημερίδας του, «Monte-Cristo».

Συνέντευξη Μάκη Μαυρίκου

Το όνομά μου είναι Μιχάλης Μαυρίκος και είμαι περήφανος που ανήκω στην 4η γενιά κατασκευαστών.

Εργάζομαι καθημερινά στο αρχαιότερο εν ενεργεία παραδοσιακό ναυπηγείο στην Ελλάδα, που ιδρύθηκε το 1860, και βρίσκεται στη Σύρο με την ονομασία ΤΑΡΣΑΝΑΣ ΑΕ.

Τη συγκεκριμένη τέχνη τη διδάχτηκα από τον πατέρα μου. Έχοντας απεριόριστο σεβασμό για την τέχνη των παππούδων μου, που παρά τις δυσκολίες και τα προβλήματα παρέμεινε ζωντανή στο διάβα των αιώνων, σήμερα η προσπάθειά μας επικεντρώνεται στο να διαφυλάξουμε την μακραίωνη παράδοση και να διατηρήσουμε ζωντανό το ιστορικό επάγγελμα του ταρσανά.

Από το 1986 που η Ευρωπαϊκή Ένωση θεωρώντας ότι ο ελληνικός αλιευτικός στόλος είναι υπεράριθμος, απαγορεύτηκε η κατασκευή νέων αλιευτικών σκαφών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να μαραζώσει το επάγγελμα, καθώς οι αλιείς ήταν ο κύριος πνεύμονας ζωής για τους ταρσανάδες στην Ελλάδα. Έκτοτε τα παραδοσιακά ξύλινα καΐκια παρέμειναν στην αφάνεια, καθώς το κράτος άρχισε να επιδοτεί την αγορά ανεμότρατων κατασκευασμένων από σίδηρο.

Επιπλέον με την κρίση που υπάρχει στην παραδοσιακή ναυπηγική, οι κατασκευές είναι από σπάνιες έως μηδενικές. Σήμερα οι κύριες δραστηριότητες του ναυπηγείου είναι κυρίως οι επισκευές, συντηρήσεις και διαχειμάνσεις σκαφών έως 500 τόνων.

Αλλά αυτό που με γεμίζει χαρά, είναι κάθε φορά που ξεκινάμε από το μηδέν να φτιάξουμε ένα νέο μας «παιδί». Χρησιμοποιούμε πάντα εγχώρια ξυλεία ως πρώτη ύλη, κυρίως πεύκο Σάμου και Μυτιλήνης όπου με μία καλή συντήρηση μπορεί να διατηρηθεί έως και 100 χρόνια.

Στη φωτογραφία φαίνεται ένα νεότευκτο Ελληνικό παραδοσιακό σκάφος, τύπου Συμιακής σκάφης, το οποίο έχει εξαφανιστεί από τις θάλασσές μας από τις αρχές του 19ου αιώνα. Με οδηγό την αγάπη μας για τη θάλασσα και την μοναδική αυτή ναυπηγική τέχνη, δουλεύουμε για την αναβίωσή του.

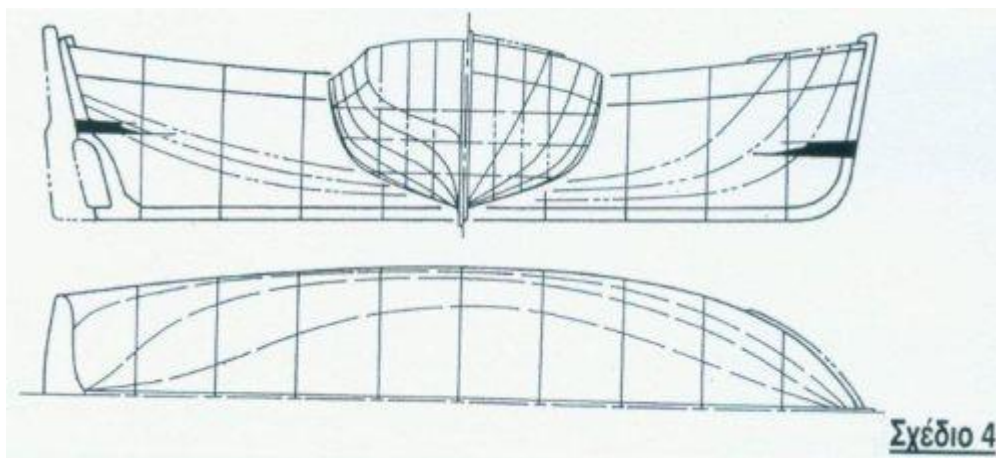
Είμαι βέβαιος ότι σε 10-20 χρόνια που ο κόσμος θα στραφεί ξανά στο ξύλινο σκάφος (που είναι το καλύτερο από άποψη ποιότητας και αντοχής), δεν θα υπάρχουν πλέον άνθρωποι που να διαθέτουν την απαραίτητη τεχνογνωσία για να ασχοληθούν με την κατασκευή τους. Προσπαθούμε να δείξουμε στην πολιτεία και στον κόσμο που επισκέπτεται καθημερινά το ναυπηγείο μας ότι οφείλουμε να διατηρήσουμε ζωντανή κάθε δραστηριότητα που κινείται γύρω από τη ναυτιλία, καθώς αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες οικονομικής ανάπτυξης και ευημερίας για τη χώρα μας.



φωτο: Αγγελική Μπρισνόβαλη
ταρσανάς 2013

Ο Βαρκαλάς

Οφείλει την ονομασία του στη μορφή της πρύμης του, που σταματά απότομα και διαμορφώνεται σε παπαδιά, στο πάνω μέρος του ποδοστήματός του. Προπολεμικά, οι Βαρκαλάδες κατασκευάζονταν σε μεγάλες διαστάσεις που έφταναν τη χωρητικότητα των 180 τόνων. Στις μέρες μας, μικρότερα σκάφη αυτού του τύπου συνεχίζονται να κατασκευάζονται σποραδικά.



Στο Σχέδιο 4 φαίνονται οι Ναυπηγικές Γραμμές ενός Βαρκαλά με τα εξής χαρακτηριστικά: Μήκος ολικό 13,20 μ., μήκος ισάλου 12,60 μ. πλάτος 4,50 μ., έξαλα πλώρης μέχρι το κατάστρωμα 1,20 μ., έξαλα πλώρης μέχρι την κουπαστή 1,76 μ., έξαλα πρύμης μέχρι το κατάστρωμα 0,96 μ., έξαλα πρύμης μέχρι την κουπαστή 1,40 μ., βύθισμα 1,50 μ.

Παρόμοια με το Βαρκαλά είναι η **Συμιακή Σκάφη**, και οι Μικροί Βαρκαλάδες.

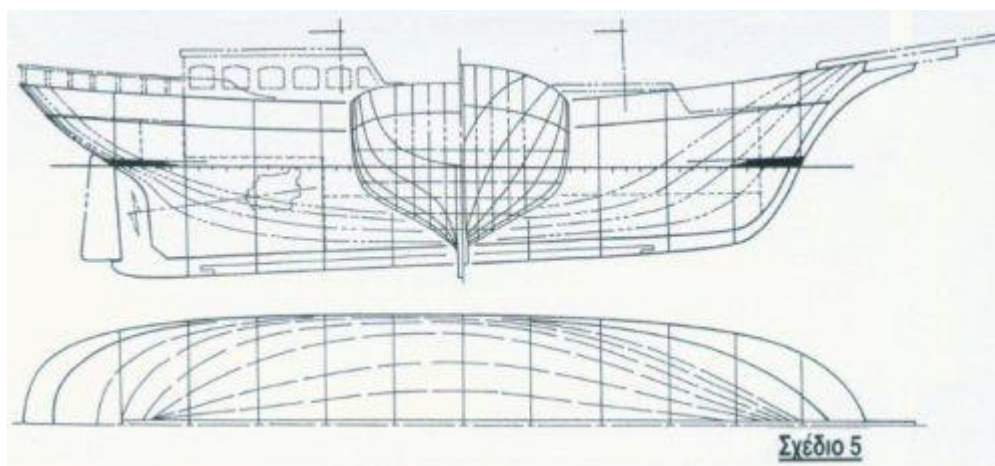
Η Συμιακή Σκάφη κατασκευάζονταν μόνο στη Σύμη σε μήκη της τάξης των 10 μ. Η παπαδιά της ήταν υπερυψωμένη και το κοράκι της ευθύγραμμο και με μεγάλη κλίση προς τα πλώρα.

Οι Μικροί Βαρκαλάδες είναι συνήθως βάρκες μήκους μικρότερου των 8 μ., με καθρέπτη πρύμης και ονομάζονται **Παπαδιές**.

Στην Ύδρα κατασκευαζόταν με την ονομασία Βαρκαλάδες της Ύδρας, σε μήκη 4,90 – 5,20 μ.

Το Καραβόσκαρο

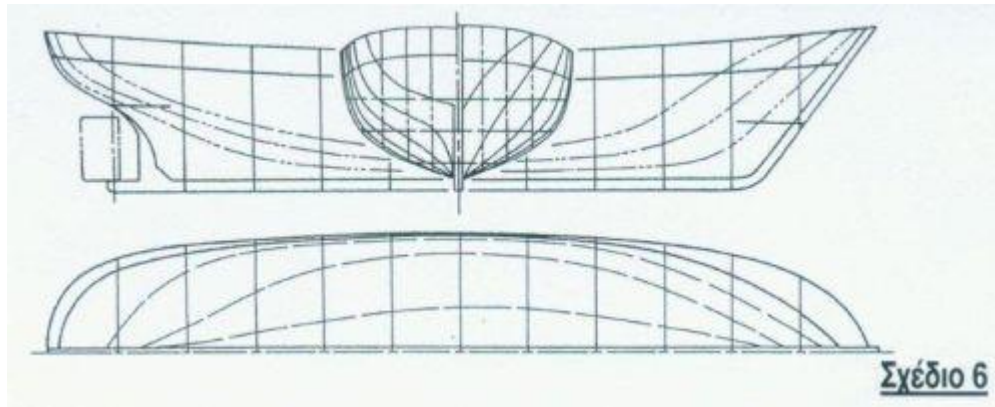
Είναι ο απόγονος του παλαιού Δρόμωνα με πλώρη που παρουσιάζει διπλή καμπυλότητα με κυρτό το κάτω και κοίλο το επάνω τμήμα του και με πρύμη ελλειπτική στην περιοχή καταστρώματος, που σβήνει προς το ποδόστημα. Το μέγεθος ενός Καραβόσκαρου μπορεί να φτάσει τα 50 μ., με αντίστοιχο εκτόπισμα της τάξης των 500 τόνων. Ξεκίνησε σαν αλιευτικό, σαν φορτηγό και σαν πολεμικό σκάφος και έφτασε στις μέρες μας να χρησιμοποιείται σαν σκάφος αναψυχής ή σαν τουριστικό.



Στο Σχέδιο 5 φαίνονται οι Ναυπηγικές Γραμμές ενός Καραβόσκαρου, ειδικά μελετημένου για αναψυχή και υπερπόντιες κρουαζιέρες, με τα εξής χαρακτηριστικά: Μήκος στην κουπαστή 23,40 μ., μήκος στο κατάστρωμα 21,60 μ., μήκος ισάλου 19,00 μ., πλάτος μέγιστο 6,24 μ., έξαλα πλώρης μέχρι το κατάστρωμα 1,83 μ., έξαλα πλώρης μέχρι την κουπαστή 2,92 μ., έξαλα πρύμης μέχρι το κατάστρωμα 1,45 μ., έξαλα πρύμης μέχρι την κουπαστή 2,42 μ., βύθισμα 3,10 μ., εκτόπισμα 118 τόνοι, επιφάνεια πανιών 260 τ.μ., πετρελαιομηχανές 2 X 275 ίππους. Παρόμοιο με το Καραβόσκαρο είναι το Λίμπερτι...

Το Λίμπερτι αναπτύχθηκε μετά το 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο. Στην πραγματικότητα η μορφή του είναι η ίδια με τα αντίστοιχα σκάφη της Βόρειας Ευρώπης. Στην Ελλάδα κατασκευάστηκαν **τα πρώτα Λίμπερτι στη Σύρο** και στο Πέραμα, σαν σκάφη επαγγελματικής αλιείας. Η πλώρη τους είναι επικλινής με μεγάλο ξεκλάδισμα στην περιοχή του καταστρώματος και η πρύμη τους διπλής καμπυλότητας κατά το διάμηκες. Λόγω της σφαιρικότητας της πρύμης τους η κατασκευή τους παρουσιάζει αρκετές δυσκολίες.

Σε πάρα πολλές περιπτώσεις η πλώρη του Λίμπερτι συνδυάστηκε με την πρύμη του Τρεχαντηριού, του Βαρκαλά και του Καραβόσκαρου, ανάλογα με τις ειδικές απαιτήσεις χρήσεως του. Πριν αρκετό καιρό, κατασκεύαζαν στο Πέραμα τα Λίμπερτι Παλουκίων Σαλαμίνας, για μεταφορά επιβατών σε μήκη της τάξης των 21 – 25 μ. Στις μέρες μας, το Λίμπερτι έχει μεγάλη απήχηση σαν σκάφος αναψυχής και σαν τουριστικό.



Στο Σχέδιο 6 φαίνονται οι Ναυπηγικές Γραμμές ενός κλασικού Λίμπερτι γενικής χρήσεως, με τα εξής χαρακτηριστικά: Μήκος στην κουπαστή 12,80 μ., μήκος στο κατάστρωμα 12,18 μ., μήκος ισάλου 10,60 μ., πλάτος μέγιστο 3,68 μ., έξαλα πλώρης μέχρι το κατάστρωμα 1,00 μ., έξαλα πλώρης μέχρι την κουπαστή 1,55 μ., έξαλα πρύμης μέχρι το κατάστρωμα 0,75 μ., έξαλα πρύμης μέχρι την κουπαστή 1,15 μ., βύθισμα 1,25 μ.

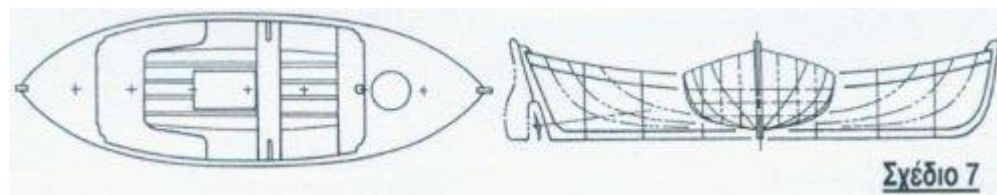
Θαλασσινές βάρκες

Σε γενικές γραμμές οι διάφοροι τύποι των θαλασσινών μας βαρκών βασίζονται στις μορφές των αντίστοιχων [παραδοσιακών](#) σκαφών στρογγυλού πυθμένα που αναφέρονται πιο πάνω, με διάφορα ονόματα ανάλογα με τον τόπο καταγωγής τους, του τελικού σχήματος και του προορισμού τους. Τα μικρά αυτά πλοιάρια, που συνήθως είναι ανοικτού τύπου (χωρίς κατάστρωμα), κινούνται με κουπιά [πανιά](#) και με. Στις μέρες μας, η κίνησή τους αντικατεστάθη με μικρές πετρελαιομηχανές και χρησιμοποιούνται κατά χιλιάδες για επαγγελματική και ερασιτεχνική χρήση. Τα πανιά πλέον χρησιμοποιούνται για επιπρόσθετη ασφάλεια, ευστάθεια ή για διακόσμηση.

Από τους διάφορους τύπους των θαλασσινών μας βαρκών ξεχωρίζουν και περιγράφονται:

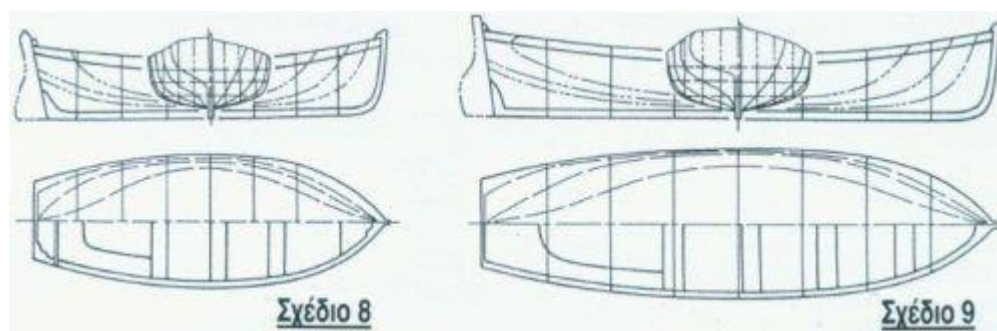
Ο Βαρκαλάς της Ύδρας που είναι ένα είδος Μικρού Βαρκαλά. Κατασκευάζονταν(ζεται) σε μήκη 4,90 – 5,20 μ. Χαρακτηριστική είναι η πρύμη του που διαμορφώνονταν ψηλότερη συγκρίνοντας την με τις πρύμες άλλων Μικρών Βαρκαλάδων.

Η Γάιτα που είναι ένα είδος Μικρού Μπότ. Κατασκευάζονταν(ζεται) σε μήκη κάτω από 6 μ.



Στο Σχέδιο 7 φαίνονται οι Ναυπηγικές Γραμμές και η τυπική Κάτοψη μιας Γάιτας μήκους 4,90 μ., πλάτους 1,60 μ. και μέσου βάρους 0,60 μ. Η Γυαλάδικη Βάρκα Δωδεκανήσου που είναι ένα είδος Παπαδιάς. Κατασκευάζονταν σε μήκη από 5 – 7 μ.

Η Παπαδιά που είναι ένα είδος Μικρού Βαρκαλά. Κατασκευάζονταν(ζεται) σε μήκη μικρότερα των 8 μ. με πάρα πολλές παραλλαγές και συνδυασμούς τύπων.



Στο Σχέδιο 8 φαίνονται οι Ναυπηγικές Γραμμές και η τυπική Κάτοψη μιας κλασικής Παπαδιάς μήκους 4,0 μ., πλάτους 1,40 μ. και μέσου βάρους 0,58 μ., ενώ στο Σχέδιο 9 μιας άλλης μήκους 5,80 μ., πλάτους 1,70 μ. και μέσου βάρους 0,65 μ. **Η Χανιώτικη Γάιτα** που είναι ένας τύπος μεταξύ Γάιτας και Παπαδιάς. Κατασκευάζονταν στα Χανιά.

Λιμνίσιες βάρκες

Οι λιμνίσιες βάρκες μας διατηρούνται μορφολογικά αναλλοίωτες από το χρόνο και κατασκευάζονται, ακόμη και στις μέρες μας, πρωτόγονα, όπως και προ αιώνων, χωρίς καμιά ουσιαστική εξέλιξη ως προς το όνομα, το τόπο καταγωγής, το σχήμα και τον προορισμό τους.

Λόγω της ηρεμίας των λιμνών, των μικρών αποστάσεων που κινούνται, του μικρού βάρους πλεύσης κ.α., οι βάρκες αυτές διαμορφώνονται με πλατύ πυθμένα, που ανυψώνεται πύρα και πρύμα, για την ευκολότερη υπερπήδηση της τυχόν υδρόβιας βλάστησης και την ευκολότερη ανέλκυση τους στις όχθες. Οι εγκάρσιες τομές τους έχουν σχήμα ορθογώνιου ή τραπεζίου για ευκολία της κατασκευής. Συνήθως, κατασκευάζονται από τη διαθέσιμη ξυλεία της περιοχής, όπως δρυς, καραγάτσι, καστανιά, πεύκο, λεύκη, κ.α., στεγανοποιούνται και χρωματίζονται με πίσσα. Μεταξύ των πλέον γνωστών λιμνίσιων βαρκών ξεχωρίζουν και περιγράφονται:

Η Βάρκα της λίμνης των Ιωαννίνων. Το μήκος της είναι από 5,50 – 6,0 μ., με πλάτος 1,10 – 1,20 μ. & βάθος 0,60 – 0,70 μ.

Η Γάιτα της λιμνοθάλασσας του Μεσολογγίου. Το μήκος της είναι από 5,00 – 7,00 μ., με πλάτος 1,20 – 1,40 μ.

Το Καράβι της λίμνης της Καστοριάς. Η πρωτότυπη μορφή του διαφέρει από κάθε λιμνίσιο ή ποταμίσιο πλεύμενο στον κόσμο. Το μήκος του είναι από 5,50 – 6,00 μ., με πλάτος μέγιστο 1,20 – 1,30 μ., πλάτος πλώρης 0,50 – 0,60μ., πλάτος πρύμης 1,10 - 1,20 μ. και μέσο βάθος 0,60 – 0,70 μ.

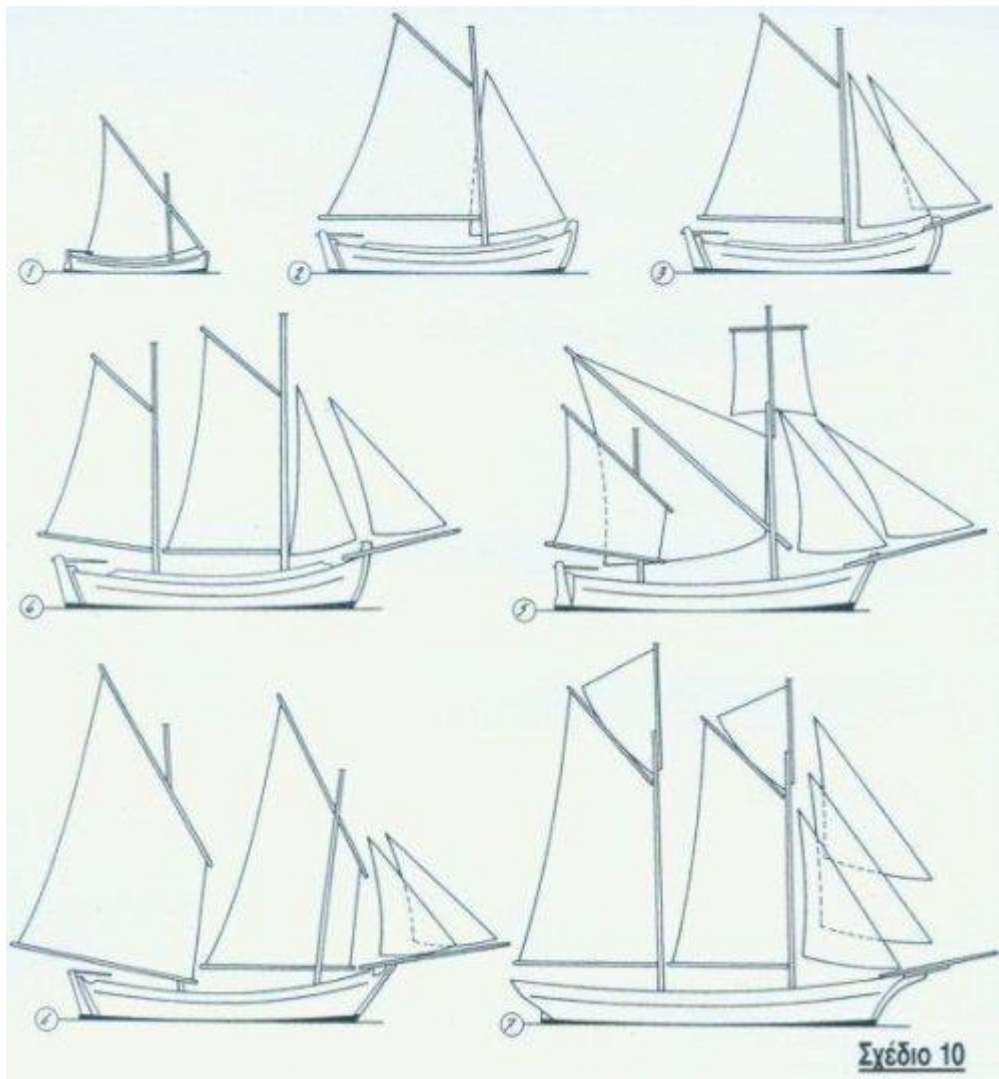
Το Καράβι της λίμνης Κορώνειας και Βόλβης. Κατασκευαστικά πλησιάζει κατά πολύ τις θαλασσινές βάρκες στρογγυλού πυθμένα, με μορφή Τρεχαντηριού και χαρακτηριστικά διαμορφωμένα στις ανάγκες της λίμνης.

Η Πλάβα των λιμνών Βεγορίτιδας, Πρεσπών, Δοϊράνης & Καστοριάς. Έχει μήκος 6,30 μ., πλάτος 1,20 μ. και βάθος 0,60 μ., αν και οι διαστάσεις αυτές ποικίλλουν ανάλογα με την περιοχή και τις ανάγκες.

Τύποι ιστιοφορίας



Η διάταξη, το μέγεθος και το σχήμα των πανιών, όπως το τριγωνικό, το τετράγωνο και το τραπεζοειδές, ή και συνδυασμός αυτών σε σχέση με τον αριθμό των ιστών, υπήρξαν κατά τις μεγάλες περιόδους εξέλιξης των παραδοσιακών μας ιστιοφόρων τα κύρια στοιχεία διάκρισης, κατάταξης και ονοματολογίας των διαφόρων τύπων ιστιοφορίας, ανεξάρτητα του τύπου του σκαριού που θα τοποθετούνταν, αν και σε πολλές άλλες περιπτώσεις ο τύπος του σκαριού καθόριζε και την ιστιοφορία. Έτσι διαμορφώθηκαν διάφοροι συνδυασμοί σκαριών – ιστιοφοριών, μεταξύ των οποίων ξεχωρίζουν (κατ' αλφαβητική σειρά) οι τύποι: Λόβερ, Μπελούς, Μπομπάρδας, Μπούμας, Μπρατσέρας, Πένας, Ραντοψαθιού, Τσερνικιού και Σκάφης. Η χρήση της μηχανής κατήργησε και απλοποίησε κατά πολύ τους πολύπλοκους παλαιούς τύπους ιστιοφορίας. Συνήθως, 1 ή 2 τραπεζοειδή πανιά μαζί με 1 ή 2 φλόκους χρησιμοποιούνται σαν βοηθητική πρόωση ή σαν διακόσμηση. Αποτέλεσμα αυτού είναι ότι τα κατάλοιπα των παραδοσιακών τύπων ιστιοφορίας δε δίδουν πλέον τον κύριο χαρακτήρα του σκάφους.



Στο Σχέδιο 10 φαίνονται σκαριφηματικά οι πιο συνήθεις Διατάξεις ιστιοφορίας διαφόρων μικρών και μεσαίου μεγέθους παραδοσιακών μας σκαριών με 1 ή 2 ιστούς, που έχουν χρησιμοποιηθεί ή χρησιμοποιούνται σποραδικά, από τους λάτρεις του είδους. (1). Παπαδιάς ή Γάιτας ή Τράτας με πανί Λατίни. (2). Τρεχαντηριού με 1 ιστό (χωρίς μαστούνι) και ιστιοφορία Μπούμας. (3). Τρεχαντηριού με 1 ιστό (και μαστούνι) και ιστιοφορία Μπούμας. (4). Τρεχαντηριού με 2 ιστούς και ιστιοφορία Λόβερ (χωρίς φλίτσια). (5). Βαρκαλά με ιστιοφορία Μπελούς. (6). Περάματος με 2 ιστούς και ιστιοφορία Μπρατσέρας. (7). Καραβόσκαρου με 2 ιστούς και ιστιοφορία Λόβερ (με φλίτσια).

Διάφορες παρατηρήσεις ναυπήγησης

Σε γενικές γραμμές, η μέθοδος κατασκευής των ελληνικών τύπου σκαφών ακολουθεί τη διεθνή μέθοδο Κατασκευής Σκαφών Λείας Αρμολογίας με Σανίδες, με

ελαχιστότατες παραλλαγές και περισσότερες κατασκευαστικές ατέλειες που διαιωνίζονται και δεν εναρμονίζονται με τις σημερινές τεχνικές απαιτήσεις των Διεθνών Κανονισμών, που καθορίζουν οι Νηογνώμονες, όπως το λανθασμένο στήσιμο της καρένας σε σχέση με την Ίσαλο Γραμμή του σκάφους, η έλλειψη ακραπιού καρένας, η μέθοδος διαμόρφωσης και τοποθέτησης των ζυγών καταστρώματος, όπου το ύψος τους είναι μικρότερο από το πλάτος τους, η μάτιση των διαμηκών ενισχύσεων (λώρων, ζυγοδοκών, κλπ.) και των σανίδων του πετώματος πάνω στα στραβόξυλα . . . και μερικά άλλα, μικρότερης σημασίας. Παρόλο που στη χώρα μας δεν υπάρχει κανένας Κανονισμός για την Κατασκευή Ξύλινων Σκαφών, ούτε σχεδόν κάποιος Κρατικός Έλεγχος για την αντοχή τους, εντούτοις η κατασκευή των ελληνικών σκαριών, που βασίζεται πάνω στην πείρα των πρακτικών караβομαραγκών, συμβαδίζει με τις τρέχουσες κατασκευαστικές απαιτήσεις, αρκεί να εξαιρέσει κάποιος την επιμελημένη και λεπτομερή εκτέλεση των διαφόρων κρίσιμων σημείων των εργασιών, που περιγράφονται πιο πάνω. Επειδή, όμως, μέσα σ' αυτές τις κατασκευαστικές ατέλειες υπεισέρχονται οι όροι ελληνική λαϊκή παράδοση και ελληνική ναυτοσύνη, γι' αυτό δεν επιτρέπεται να γίνεται καμιά δυσμενής κριτική. Καλοπροαίρετα, οι σύγχρονοι κατασκευαστές θα πρέπει να αποφεύγουν τις κρυφές κακοτεχνίες και να συμβουλευονται τα Κατασκευαστικά Σχέδια έμπειρων ναυπηγοσχεδιαστών, που απορρέουν μέσα από τις σημερινές τεχνικές απαιτήσεις των Νηογνώμωνων, με στόχο την ασφάλεια και την περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας.

Βιβλιογραφία:

Παραδοσιακή και Σύγχρονη Ναυπηγοξυλουργική του Σταύρου Ψαθήρη, Αθήνα 1988.
Τα Ελληνικά Ιστιοφόρα Καΐκια του 20ου Αιώνα των Κ. Δαμιανίδη – Τ. Λεοντίδη, Αθήνα 1992

Σακελλαρίου Μίλτος Προσωπικές Παρατηρήσεις, Σημειώσεις, Έρευνες, Μελέτες και Σχέδια.

Πηγές:

http://mutzenbacher-mutzenbacher.blogspot.com/2010/09/blog-post_19.html

<http://users.teilar.gr/~mantanis/Edu.files/Mpizikoukis&Margeti.pdf>

http://www.horc.gr/themata.php?show=on&id=34&thema_id=4&lang=1

ortsa.gr



Δημοσιεύτηκε 2nd May 2013 από τον χρήστη SYROS CLASSIC YACHT REGATTA

Παραδοσιακά Είδη Πανιών



Οι ιστιοφορίες των ελληνικών καϊκιών παλαιότερα, όπου τα πανιά ήταν το μοναδικό μέσο πρόωσης, υπήρξαν από τις μεγαλύτερες σε μέγεθος της εποχής. Απ' αυτό δε, εξηγείται και η συνήθως μεγάλη τους ταχύτητα.

Το λατίνι που χρησιμοποιείται μέχρι σήμερα, κυρίως στις βάρκες είναι το πανί της Μεσογείου. Υπήρξε το κατ' εξοχήν πανί της γαλέρας, απ' όπου προέρχεται και το όνομά του. **Latina vela** = ρωμαϊκό πανί. Είναι τριγωνικό πανί, που δένεται σε μια αρκετά μεγάλου μήκους αντένα, η οποία τοποθετείται λοξά ως προς το άλμπουρο. Με το άλμπουρο η αντένα συνδέεται με ένα ή δύο στεφάνια έτσι ώστε το μεγαλύτερο μέρος του πανιού να βρίσκεται προς την πρύμη, ενώ ένα πολύ μικρό μέρος να εκτείνεται από το άλμπουρο προς την πλώρη.

Ο Α.Ι. Τζαμτζής παρατηρεί: "Στη Μεσόγειο όταν οι άνεμοι δεν έχουν την ορμή της καταιγίδας, είναι λεπτοί και έρχονται σε σπιλιάδες. Μπατάρουν, (αλλάζουν κατεύθυνση), γρήγορα και συχνά πέφτουν τελείως. Το λατίνι το μεσογειακό πανί, δείχνει καθαρά την προσπάθεια που έκανε ο ναυτικός της θάλασσας αυτής να εκμεταλλευτεί και το παραμικρό φύσημα του ανέμου και να προφυλαχθεί ταυτόχρονα από τις σπιλιάδες του. Το λατίνι με την ψηλή του αντένα πιάνει και το πιο λεπτό αεράκι. Στην παραμικρή αύξηση της ταχύτητας του ανέμου η αντένα γέρνει, αδειάζει τον αέρα, για να ξαναπάρει τη θέση της και να τον ξαναπιάσει μόλις η σπιλιάδα περάσει".

Η σακολέβα είναι ένα τραπεζοειδές πανί. Το πλωριό του γραντί στερεώνεται μόνιμα, με τη βοήθεια στεφανιών, πάνω στο άλμπουρο που είναι σχετικά κοντό και γέρνει προς την πλώρη. Ο γιακάς (το πάνω γραντί) στηρίζεται με τη βοήθεια μικρών στεφανιών πάνω στο πίκι (κέρας). Το πίκι είναι μια ξύλινη αντένα που εκτείνεται από την κορυφή του άλμπουρου μέχρι το πάνω άκρο της μεγάλης αντένας, η οποία ξεκινάει από τη βάση του άλμπουρου όπου και στηρίζεται και κινείται προς την πρύμη, λοξά και προς τα πάνω. Μερικές φορές χρησιμοποιούσαν, αντί για πίκι, ένα τεντωμένο σχοινί ή συρματόσχοινο μεταξύ των ίδιων σημείων. Η σακολέβα είναι ένα από τα ασφαλέστερα πανιά που χρησιμοποιήθηκαν από τους Έλληνες ναυτικούς. Είναι ασφαλές πανί για τον εξής λόγο: με τον αέρα δεν φουσκώνει μόνο προς το πλάι, αλλά και προς τα πάνω (όταν είναι καλοκομμένη), με αποτέλεσμα να σχηματίζεται μια συνιστώσα δύναμη, που τείνει να κρατάει το σκάφος ψηλά και επομένως να το εμποδίζει να χτυπάει βίαια στο κύμα. Τα σκάφη με τέτοια ιστιοφορία ονομάζονται κατ' επέκταση σακολέβες. Οι σακολέβες που υπήρχαν παλιότερα στο Αιγαίο, ταξίδευαν ακόμα και όταν τ' ατμόπλοια ήταν αναγκασμένα να μένουν στα λιμάνια.

Η μπούμα είναι τραπεζοειδές πανί. Το πλωριό γραντί της (καταρτάς) στερεώνεται πάνω στο άλμπουρο με στεφάνια ή άλλο σύστημα. Το πάνω γραντί (πίκι) στερεώνεται μόνιμα ή με τη δυνατότητα να μαζεύεται πάνω στο πίκι που σχηματίζει με το άλμπουρο γωνία 45ο. Το κάτω γραντί (σκοτάμι) στερεώνεται πάνω στη ράντα (κέρκος). Η ράντα είναι μια αντένα τοποθετημένη στο κάτω μέρος του άλμπουρου και περίπου κάθετα σ' αυτό. Η μπούμα είναι το πιο αποτελεσματικό πανί για τα όρτσα.

Η ψάθα έχει τραπεζοειδές σχήμα. Είναι το κλασσικό πανί της μπρατσέρας. Το πάνω γραντί της είναι στερεωμένο πάνω σε μια αντένα ενώ το σκοτάμι είναι ελεύθερο ή

μερικές φορές στερεωμένο σε μια ράντα

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Από το βιβλίο "Το τρεχαντήρι στην Ελληνική ναυπηγική τέχνη" Κ. Δαμιανίδη - Α.Ζήβα

Αγγελική Αθανασοπούλου πηγή :
Blue star ferries