

Ελληνική παραδοσιακή ξυλοναυπηγική

(Ιστορική ανασκόπηση, σημερινή κατάσταση και προοπτικές)

Η ξυλοναυπηγική, αποτελεί μία από τις λίγες παραδοσιακές τέχνες που έχουν επιβιώσει στη χώρα μας, παρά τις μεγάλες οικονομικές αλλαγές που συμβαίνουν τις τελευταίες δεκαετίες, σε όλα τα παραδοσιακά επαγγέλματα.

Η επιμονή με την οποία επιβιώνει η τέχνη αυτή, οφείλεται, κατά τη γνώμη μας, στο γεγονός ότι, σε αρκετές νησιωτικές και παράλιες περιοχές, η ξυλοναυπηγική είναι αναπόσπαστο συστατικό, όχι μόνο της οικονομίας, αλλά και της πολιτισμικής ταυτότητας του τόπου.

Η τεχνική που εφαρμόζεται σήμερα στα ξυλοναυπηγεία, έχει αρκετά στοιχεία που προέρχονται από παλαιότερες εποχές. Κατά τη διάρκεια της τουρκοκρατίας και έως τα μέσα του 18ου αιώνα, σκαρώνονταν μικρά σκάφη από έλληνες τεχνίτες, σε διάφορα νησιά ή παράλια του ελληνικού χώρου. Οι οικονομικοί περιορισμοί που είχαν επιβάλει οι κεντρικές εξουσίες, δεν έδιναν τη δυνατότητα για ανάπτυξη της ναυπηγικής. Έτσι λοιπόν, τα μεγέθη και η ποιότητα των κατασκευαζόμενων σκαφών, ο εργαλειικός εξοπλισμός και γενικότερα, η τεχνική υποδομή των ναυπηγείων, παρέμεναν σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Είναι ενδεικτικό ότι οι κατασκευαστικές μέθοδοι εκείνης της περιόδου, συχνά χαρακτηρίζονται σε περιγραφές περιηγητών, ως πρωτόγονες. Η κατάσταση αυτή ξεκίνησε να αλλάζει στο δεύτερο μισό του 18ου αιώνα, με ιδιαίτερα γοργούς ρυθμούς, έτσι ώστε, στο τέλος του ίδιου αιώνα, η ναυπηγική αποτελούσε μία από τις σημαντικότερες οικονομικές δραστηριότητες των υπόδουλων νησιωτών. Είναι σαφές ότι την εντυπωσιακή αυτή ώθηση στην τέχνη, έδωσε η ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας. Στο δεύτερο μισό του 18ου αιώνα, μια σειρά από οικονομικές και πολιτικές αλλαγές στο καθεστώς διεξαγωγής του εμπορίου στην Ανατολική Μεσόγειο, έδωσαν τη δυνατότητα ανάπτυξης της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, κάτω από ξένες

σημείες (κυρίως τη ρωσική). Η οικονομική αυτή εξέλιξη, σε συνδυασμό με την άρση των περιοριστικών μέτρων για μεγάλες ναυπηγήσεις σε κάποια νησιά, όχι μόνο παρέσυρε τη ναυπηγική δραστηριότητα, αλλά επέβαλε τον εκσυγχρονισμό της, σε συγκεκριμένα στοιχεία της τεχνικής, τα οποία εφαρμόζονται έως σήμερα.

Το σημαντικότερο από τα στοιχεία αυτά, είναι η χρήση του ναυπηγικού σχεδιαστικού δαπέδου (σάλα), επάνω στο οποίο ο ναυπηγός σχεδίαζε τα προφίλ των κυριότερων κομματιών του σκελετού ενός σκάφους, χρησιμοποιώντας βασικές αρχές του ναυπηγικού σχεδιασμού. Με βάση τα προφίλ αυτά, κόβονταν χνάρια, τα οποία χρησιμοποιούνταν ως οδηγία επάνω στα ξύλα, από τα οποία θα προέκυπταν τα αντίστοιχα κομμάτια του σκελετού. Η μέθοδος της «σάλας», όπως λέγεται, ανακατέστησε σε αρκετά ναυπηγεία τους παλαιότερους, πιο εμπειρικούς, τρόπους σχεδιασμού, που είναι γνωστοί στα παραδοσιακά ναυπηγεία, με το όνομα των ειδικών χναριών, «μονόχναρα», τα οποία χρησιμοποιούνταν για να σχεδιάζονται νομείς στο μεσαίο τμήμα του σκελετού του σκάφους. Η εξέλιξη αυτή, έδωσε τη δυνατότητα να ναυπηγηθούν μεγαλύτερα καράβια, με καλύτερη συμμετρία στο σχήμα τους και με πιο ομαλές καμπύλες στη γάστρα τους, απ' ό,τι στο παρελθόν. Εμπλουτίστηκε επίσης η τυπολογία των εμπορικών καραβιών που κατασκευάζονταν στα ελληνικά ναυπηγεία με νέα σχέδια ξύλινων σκαφών, τα οποία μπορούσαν να ναυπηγηθούν, μόνο με τη χρήση της «σάλας». Το πόσο πρωτοποριακή ήταν η εφαρμογή της μεθόδου αυτής, φαίνεται και από το γεγονός, ότι ακόμη και σήμερα, η χρήση της «σάλας», θεωρείται ο πιο εξελιγμένος τρόπος σχεδιαστικού ελέγχου της μορφής ενός σκάφους, που κατασκευάζεται στα παραδοσιακά ελληνικά ξυλοναυπηγεία. Δεν έχουν επίσης εγκαταλειφθεί σήμερα, ούτε οι παλαιότερες εμπειρικές μέθο-

δοι των μονόχναρων, που εφαρμόζονται κυρίως, για την κατασκευή μικρών σκαφών, επιβεβαιώνοντας έτσι, πόσο η τέχνη αυτή παραμένει στενά δεμένη με την παράδοση. Αξίζει να επισημανθεί ότι υπάρχουν αναφορές για τη χρήση της ίδιας μεθόδου στα ναυπηγεία της Βενετίας τον 14ο αιώνα, με πιθανή παλαιότερη προέλευση, από τα βυζαντινά ναυπηγεία, όπως υποστηρίζουν έλληνες και ξένοι ερευνητές.

Κατά τον 19ο αιώνα, η ναυπηγική παραμένει μία από τις κυριότερες παραγωγικές δραστηριότητες του νέου ελληνικού κράτους. Την περίοδο αυτή, υπάρχουν ναυπηγεία σε αρκετά νησιά και παράλια μέρη, ξεχωρίζουν όμως, κάποια μεγάλα ναυπηγικά κέντρα, όπου επικεντρώνεται η κατασκευή των εμπορικών πλοίων. Η Σύρος ήταν το μεγαλύτερο ναυπηγικό κέντρο, όπου αναφέρεται ότι, το 1845 στα ναυπηγεία του νησιού, απασχολούνται 1.500 εργαζόμενοι. Άλλα μεγάλα ναυπηγικά κέντρα ήταν το Γαλαξίδι, οι Σπέτσες, η Ύδρα, ο Πειραιάς, η Σκιάθος και η Σκόπελος.

Προς το τέλος του 19ου αιώνα, η ναυπηγική παρουσιάζει έντονα σημάδια παρακμής, που οφείλονται κυρίως στον άριστο ανταγωνισμό των ξύλινων ιστοφόρων καραβιών με τα ατμόπλοια και τα νέα σιδερένια πλοία. Από τις πρώτες δεκαετίες του 20ού αιώνα, η ελληνική εμπορική ναυτιλία εξοπλίζεται με σιδερένια πλοία, κατασκευασμένα στο εξωτερικό, με αποτέλεσμα τη δραματική συρρίκνωση της ναυπηγικής ξύλινων εμπορικών πλοίων στην Ελλάδα. Η εξέλιξη της ελληνικής ναυπηγικής θα ήταν διαφορετική αν την περίοδο αυτή γινόταν η προσαρμογή μερικών ναυπηγείων στη νέα τεχνολογία των μεταλλικών κατασκευών. Η έλλειψη όμως διορατικότητας και του αντίστοιχου οικονομικού προσανατολισμού, από την τότε ελληνική κυβέρνηση, δεν έδωσαν τα κίνητρα για την προσαρμογή αυτή και έτσι, η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία, αναπτύχθηκε ουσιαστικά μεταπολεμικά με μεγάλη

του
Κώστα Δαμνιάδη
Δρ. Αρχ/να Μηχανικού
Ιστορίας Ναυπηγικής



Ξυλοναυπηγείο στη Σύμη (Φωτ.: Κ.Α. Λαμινιάδης 1989).

καθυστερήσει. Καθ' όλη τη διάρκεια του 20ού αιώνα, η ελληνική ξυλοναυπηγική θα επιβιώσει σε μια φθίνουσα πάντα πορεία, με αποκλειστική, σχεδόν, παραγωγή αλευτικών και μικρών ακτοπλοϊκών σκαφών.

Η ξυλεία που χρησιμοποιείται έως τα μέσα του 20ού αιώνα στα ελληνικά ναυπηγεία, ήταν στο μεγαλύτερο ποσοστό εγχώρια, ενώ οι περιορισμένες εισαγωγές, γίνονταν από τις άλλες βαλκανικές χώρες και την Τουρκία. Η δρυς και η φτελιά, ήσαν τα πιο διαδεδομένα σκληρά ξύλα για το σκελετό των σκαφών, αναφέρεται όμως και η χρήση μουριάς και ευκάλυπτου. Για το πέτσωμα και το κατάστρωμα, χρησιμοποιείτο μαλακή ξυλεία, που στο Αιγαίο ήταν αποκλειστικά το πεύκο, ενώ στο Ιόνιο, την Πελοπόννησο και την Κρήτη, αναφέρεται συχνά και η χρήση κυπαρισσιού. Ειδικά για το πεύκο, φαίνεται ότι οι ναυπηγοί προτιμούσαν το υβρίδιο της τραχείας πεύκης και κατά δεύτερο λόγο, της χαλέπιας πεύκης. Είχαν μάλιστα ιδιαίτερη προτίμηση στην ξυλεία που προερχόταν από τα νησιά του Ανατολικού

Αιγαίου, και κυρίως, από περιοχές της Σάμου, όπου ευδοκμεί αποκλειστικά η τραχεία πεύκη.

Υπήρχαν ειδικοί ξυλοκόποι που προμήθευαν τα ναυπηγεία με τα κατάλληλα σχήματα ξύλων, που αντιστοιχούσαν σε συγκεκριμένα κατασκευαστικά στοιχεία του σκελετού ενός σκάφους. Επίσης, μεγάλη σημασία έδιναν στην περιεκτικότητα του ξύλου σε ρετσίνη, στην ομαλή διαμόρφωση των ινών του ξύλου και στην σωστή ξήρανση.

Οι φυσικές καμπυλότητες, που έπρεπε να έχουν τα ξύλα με τα οποία προμηθεύονταν τα ναυπηγεία, ήταν το βασικότερο στοιχείο της ναυπηγήσιμης ξυλείας. Δέντρα που είχαν συγκεκριμένα γονατοειδή σχήματα, μαρκάρονταν από πριν στο δάσος και ήσαν εξ αρχής γνωστά στους ξυλοκόπους, με την ονομασία του τμήματος του σκελετού ενός σκάφους, για το οποίο προοριζόνταν (ποδόσταμα, φουρνιστή, μπρατσόλι, ακράλι, κούτσα κ.α.). Φυσικά, σήμερα που δεν υπάρχει τέτοιου είδους διαχείριση της υλοτομίας, η ποιότητα των ναυπηγημάτων

από ελληνική ξυλεία, είναι κατά πολύ κατώτερη των παλαιότερων.

Αν και, όπως ήδη αναφέρθηκε, η ξυλοναυπηγική ακολουθούσε μια φθίνουσα πορεία καθ' όλη τη διάρκεια του 20ού αιώνα, παρ' όλα αυτά, η κατασκευή μικρών και μεσαίου μεγέθους ξύλινων σκαφών, συνεχίστηκε έως τη δεκαετία του 1980, σε μεγάλο ποσοστό επί του συνόλου των σκαφών αυτού του μεγέθους και σε μεγαλύτερο αριθμό, από ό,τι σε οποιαδήποτε άλλη ευρωπαϊκή χώρα. Εκτός από την προτίμηση που φαίνεται ότι έδειχναν οι ψαράδες στα παραδοσιακά σκάφη, η διατήρηση της ξυλοναυπηγικής, σε τόσο μεγάλο ποσοστό στη χώρα μας, θα πρέπει να οφείλεται στους πιο κάτω λόγους :

1. Στη μεγάλη καθυστέρηση της έναρξης ναυπηγήσεων σιδερένιων και χαλύβδινων πλοίων, οι οποίες ουσιαστικά ξεκίνησαν μετά το 1955 και φυσικά, δεν συμβάδιζαν με την ανάπτυξη του στόλου σιδερένιων πλοίων της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, που είχε ξεκινήσει από τον περασμένο αιώνα.

2. Στο γεγονός ότι, εκτός από την καθυστέρηση αυτή, σιδερένια αλιευτικά σκάφη ξεκίνησαν να ναυπηγούνται αρκετά αργότερα, με αποτέλεσμα, να μονοπωλείτε η κατασκευή των αλιευτικών από τα ξυλοναυπηγεία. Χωρίς να έχουμε στη διάθεσή μας αρκετά στοιχεία, πιστεύουμε ότι τα πρώτα σιδερένια αλιευτικά σκάφη, θα πρέπει να ναυπηγήθηκαν στη χώρα μας, στις αρχές της δεκαετίας του 1980, με επιχορήγηση της ευρωπαϊκής κοινότητας.
3. Στη δυνατότητα που υπήρχε για την κατασκευή, επιδιόρθωση και συντήρηση των ξύλινων σκαφών, σε αντίθεση με την αδυναμία ανάληψης τέτοιων εργασιών για σιδερένια ή πλαστικά σκάφη, σε αρκετά νησιά και παραλιακές περιοχές όλης της χώρας.
4. Στην ακαταλληλότητα των πλαστικών σκαφών για επαγγελματική αλιευτική χρήση.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1980, τα ξυλοναυπηγεία δοκιμάζονται για άλλη μια φορά με τον Κανονισμό της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, για τη μείωση του αλιευτικού στόλου. Η κατασκευή ξύλινων αλιευτικών σκαφών, δεν επιδοτείται στα πλαίσια του εκσυγχρονισμού του υπάρχοντος αλιευτικού στόλου και δεν δίδονται νέες άδειες αλιείας. Έτσι, ο πιο σημαντικός τομέας απασχόλησης για τα ξυλοναυπηγεία, συρρικνώνεται δραματικά και το ποσοστό νέων κατασκευών, μειώνεται κατακόρυφα.

Σε μία απογραφή του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας το 1987, αναφέρονται 143 ξυλοναυπηγικές μονάδες, στο σύνολο της χώρας. Αν και αποδεδειγμένα η καταγραφή αυτή δεν ήταν πλήρης, μπορούμε να εξάγουμε μερικά χαρακτηριστικά συμπεράσματα, για τη χωροθέτηση και τη δυναμικότητα των ναυπηγείων. Από τα 143 λοιπόν ξυλοναυπηγεία, μόνο τα 16 βρίσκονταν σε περιοχές της Αττικής (Πέραμα: 7, Βούλα: 4, Σαλαμίνα: 3, Γλυφάδα: 1, Ελευσίνα: 1) και τα 12 στη Θεσσαλονίκη και τη Νέα Μηχανιώνα. Τα υπόλοιπα 119, ήταν διασκορπισμένα σε όλη τη νησιωτική και παραθαλάσσια χώρα, με μεγαλύτερες συγκεντρώσεις στα Δωδεκάνησα (21 μονά-



Η τελευταία παραδοσιακή «σάλα» στη Σύρο, όπου διακρίνονται γραμμές σκαφών, σχεδιασμένες με διαφορετικά χρώματα, για κάθε σκάφος (Φωτ.: Κ.Α. Λαμιανίδης 1988).

δες), στον Αργοσαρωνικό και τον Αργολικό κόλπο (19 μονάδες) και στην περιοχή Καβάλας - Θάσου - Ιερισσού (15 μονάδες).

Στην ίδια απογραφή, φαίνεται ότι το σύνολο των μονίμων εργαζομένων στα ξυλοναυπηγεία, ήταν μόλις 320 άτομα, με έναν μέσο όρο 2 έως 3 άτομα ανά επιχείρηση. Αναλυτικότερα, υπήρχαν 51 ατομικές επιχειρήσεις (ένας εργαζόμενος), ενώ οι επιχειρήσεις με τον μεγαλύτερο αριθμό εργαζομένων, ήταν μία με 18 άτομα και δύο με 8 άτομα, στους οποίους συμπεριλαμβάνονταν και οι ιδιοκτήτες. Ωστόσο, θα πρέπει να υπογραμμιστεί, ότι όλα τα ξυλοναυπηγεία απασχολούν και

εποχιακούς εργαζομένους την άνοιξη και το φθινόπωρο, όπως επίσης και ότι, ο αριθμός των εργαζομένων σε κάθε ναυπηγείο, θα πρέπει να θεωρείται λίγο μεγαλύτερος από αυτόν που δήλωσαν οι ιδιοκτήτες τους κατά την απογραφή.

Πρόκειται λοιπόν για μικρές επιχειρήσεις, με μεγάλη διασπορά σε όλη την Ελλάδα και στη συντριπτική τους πλειοψηφία προσκολλημένες σε παραδοσιακές δομές οργάνωσης. Αρκετές από αυτές, ήδη από το 1987, δεν ασχολούνταν με κατασκευές νέων σκαφών, παρά μόνο, με συντηρήσεις και επιδιορθώσεις ξύλινων καϊκιών. Αυτές οι μονάδες εντοπίζονται, κυρίως, κοντά



Ξυλοναυπηγεία στον Άγιο Ισίδωρο της Σάμου (Φωτ.: Κ.Α. Λαμιανίδης 1990).

στα μεγάλα αστικά κέντρα, όπου η ζήτηση για συντηρήσεις και επιδιορθώσεις, είναι μεγαλύτερη απ' ό,τι για κατασκευές.

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος της ξυλοναυπηγικής σήμερα, προέρχονται ακριβώς, από τον τρόπο με τον οποίο εξελίχθηκε η τέχνη, τις τελευταίες δεκαετίες.

Η κληρονομιά μιας πλούσιας παράδοσης, δεν επέτρεψε στις τελευταίες γενιές των ξυλοναυπηγών, να δουν την αναγκαιότητα ενός συνολικού εκσυγχρονισμού. Μπορεί τα χειροκίνητα εργαλεία να αντικαταστάθηκαν εδώ και αρκετές δεκαετίες με ηλεκτρικά και ο παραδοσιακός «εργάτης» με ηλεκτρικό βίντσι, η οργάνωση όμως της παραγωγής παραμένει η ίδια, όπως και στις αρχές του 20ού αιώνα.

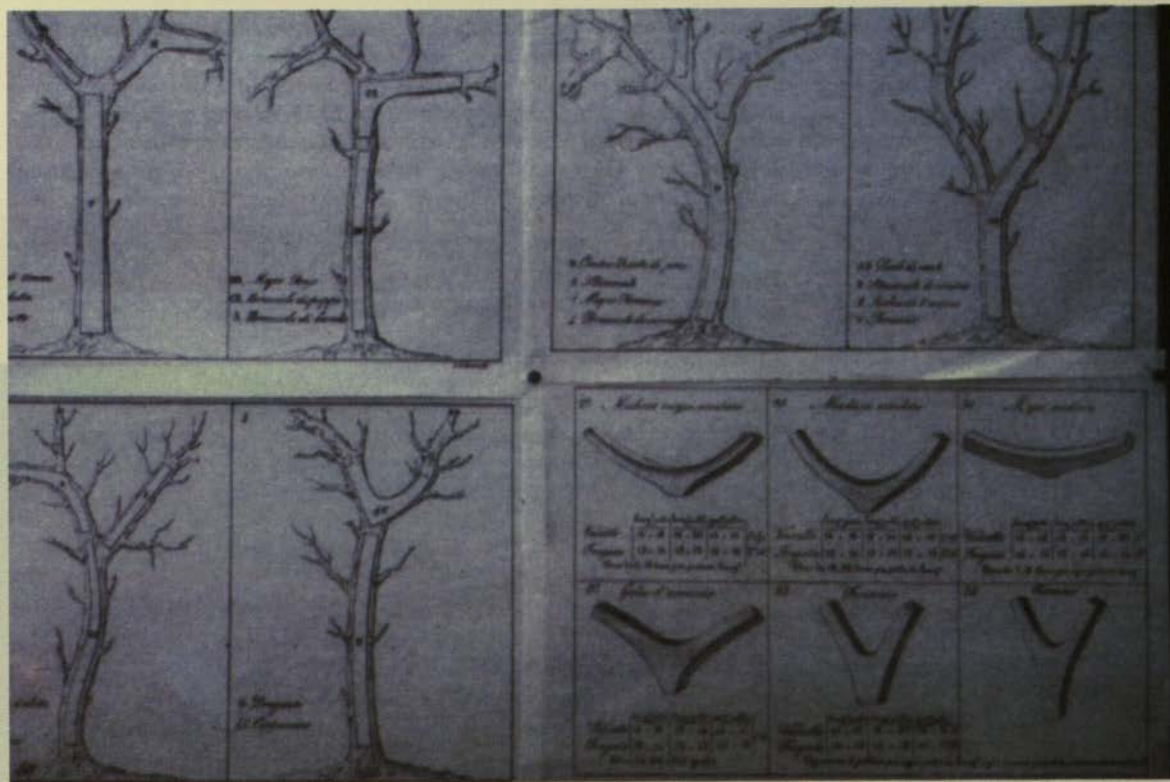
Ο υπολογισμός, για παράδειγμα, του κόστους που έχει μία ναυπήγηση ενός ξύλινου σκάφους, περιέχει κάποιους «αστάθμητους παράγοντες», που συνήθως, ανεβάζουν, λίγο έως πολύ, το τελικό κόστος του προϊόντος. Ο πελάτης επίσης, εμπιστευόταν τον ξυλοναυπηγό, στο πώς θα είναι το

καίρι του, χωρίς να δει οποιαδήποτε σχέδια, πριν την κατασκευή του. Η σχέση αυτή πελάτη και ξυλοναυπηγού, προϋποθέτει ότι ο πρώτος έχει συγκροτημένη άποψη για το τι θέλει και γνωρίζει τη δουλειά του δεύτερου. Αυτό συνέβαινε με τους ψαράδες που παρήγγειλαν ένα ψαροκάϊκο για συγκεκριμένη χρήση, σε ένα τοπικό καρνάγιο, που είχε σκαρώσει αρκετά παρόμοια ψαροκάϊκα. Η εποχή αυτή όμως, έχει περάσει και ο σημερινός πελάτης, που θέλει ένα ξύλινο σκάφος για αναψυχή ή τουριστική χρήση, έχει άλλες απαιτήσεις, που δεν μπορούν να εξασφαλιστούν μόνο με τον παραδοσιακό τρόπο ανάληψης μιας παραγγελίας από τον ξυλοναυπηγό. Έτσι, υπάρχει η ανάγκη αναλυτικού σχεδιασμού ενός σκάφους και συγκεκριμένης κοστολόγησής του, για να μπορέσει ένα ναυπηγείο να προσελκύσει τέτοιους πελάτες.

Ένα επιπλέον στοιχείο που επηρεάζει το κόστος και την ποιότητα του τελικού προϊόντος, είναι η εξασφάλιση σωστής ξυλείας. Η εισαγόμενη ξυλεία είναι ακριβότερη από τη ντόπια, αλλά

παρουσιάζει μεγαλύτερη σταθερότητα στην ποιότητά της. Αντίθετα, το ελληνικό πεύκο, που παλαιότερα θεωρείτο το πιο κατάλληλο είδος ξυλείας, τουλάχιστον για το πέτσωμα, σήμερα διατίθεται στην αγορά, σε πολύ ασταθή ποιότητα. Η τελική λοιπόν ποιότητα της κατασκευής ενός καϊκιού, εξαρτάται από την ποιότητα της ξυλείας, που συνήθως δεν μπορεί να ελεγχθεί ούτε από τον πελάτη ούτε από τον ξυλοναυπηγό. Στην παραδοσιακή ναυπηγική, δεν έχουν χρησιμοποιηθεί ακόμη τα νέα προϊόντα ξυλείας (επικολητή ξυλεία) που θα εξασφάλιζαν σταθερή ποιότητα και θα έλυναν το πρόβλημα της πρώτης ύλης, που αντιμετωπίζουν τα ξυλοναυπηγεία.

Ένα άλλο μεγάλο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα ξυλοναυπηγεία σήμερα, είναι η έλλειψη εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού. Οι παραδοσιακοί τρόποι εξειδίκευσης, όπου οι τεχνίτες δούλευαν από παιδιά στα ναυπηγεία ως παραγοί και μετά από 5 ή 6 χρόνια, είχαν αποκτήσει αρκετές γνώσεις και πείρα στη δουλειά, δεν μπορούν σήμερα να λειτουργήσουν. Η



Σχήματα ναυπηγήσιμης ξυλείας, όπως απεικονίζονται σε χειρόγραφο του P. Traversa, Figure de' pezzi di legname di costruzione delineati dal sing. Beveria (1800-1814).

Ξυλοναυπηγική είναι, ίσως, από τις λίγες ζωντανές τέχνες, που δεν διδάσκειται από κανένα εκπαιδευτικό φορέα και κατά συνέπεια, δεν εξασφαλίζεται η συνέχειά της από τις επόμενες γενιές. Η έλλειψη εργατικού δυναμικού, δεν οφείλεται φυσικά μόνο στην απροθυμία των νέων να δουλέψουν στα ξυλοναυπηγεία, αλλά και στην κρίση που περνά η τέχνη αυτή και στις συνθήκες εργασίας, που συνήθως, είναι αρκετά σκληρές για τα σύγχρονα δεδομένα. Υπάρχει λοιπόν η αναγκαιότητα δημιουργίας ενός εκπαιδευτικού προγράμματος που θα εξασφαλίζει νέους τεχνίτες για τα ξυλοναυπηγεία, με γνώσεις που θα συνδυάζουν τις παραδοσιακές τεχνικές με τη σύγχρονη τεχνολογία του ξύλου και τις γενικότερες συνθήκες εργασίας μιάς σύγχρονης βιοτεχνίας. Οι προσπάθειες που έχουν γίνει έως σήμερα, εντάσσονται στα προγράμματα ταχύρρυθμης εκπαίδευσης, που λόγω της περιορισμένης διάρκειας (300 - 700 ώρες), δεν μπορούν να ικανοποιήσουν την ανάγκη της εξειδίκευσης.

Μια σχετική επίλυση των πιο πάνω προβλημάτων, θα πρέπει να συνδυαστεί με τον εκσυγχρονισμό του μηχανικού εξοπλισμού των ναυπηγείων, που έχει παραμείνει σε μεγάλο βαθμό στην προπολεμική τεχνολογία.

Όπως λοιπόν έχει ήδη φανεί, η ξυλοναυπηγική βρίσκεται σήμερα σε μια φθίνουσα πορεία, με αρκετά σύνθετα προβλήματα. Η κατασκευή αλευτικών σκαφών, που τις περασμένες δεκαετίες ήταν η σημαντικότερη κατασκευαστική δραστηριότητα των ναυπηγείων, έχει ουσιαστικά εκλείψει. Σε λίγα χρόνια μάλιστα, η συμμετοχή ξύλινων σκαφών στον αλευτικό μας στόλο, θα έχει μειωθεί δραματικά, αφού το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αλιείας 1994 - 1999, επιδοτεί την απόσυρση και την καταστροφή των ξύλινων και προωθεί ουσιαστικά, την κατασκευή μεγάλων σιδερένιων αλευτικών σκαφών.

Τα ξυλοναυπηγεία, πρέπει να βρουν λοιπόν, νέους τομείς δραστηριότητας, για να αντεπεξέλθουν στην κρίση που φαίνεται ότι θα συνεχιστεί

και για τα αμέσως επόμενα χρόνια.

Ένας από αυτούς τους τομείς που έχει ήδη υιοθετηθεί από κάποια ναυπηγεία, είναι η εξειδίκευση στη συντήρηση και επιδιόρθωση σκαφών. Ο τομέας αυτός, πιστεύουμε ότι θα επεκταθεί σιγά-σιγά και στη συντήρηση και επιδιόρθωση σιδερένιων ή πλαστικών σκαφών από τα παραδοσιακά ξυλοναυπηγεία. Φυσικά, με τον τρόπο αυτό, εγκαταλείπεται η καθ' εαυτού κατασκευή και έτσι, θα χαθεί μία ελληνική παράδοση αιώνων, που είναι άμεσα συνδεδεμένη με τον νεότερο λαϊκό πολιτισμό του Αιγαίου αλλά και του Ιονίου. Η μόνη διέξοδος για τη συνέχιση των κατασκευών στα ξυλοναυπηγεία, είναι η προσαρμογή τους στη ζήτηση νέων σκαφών για τουριστική χρήση ή αναψυχή.

Για να μπορέσουν όμως να αναπτύξουν αυτή τη δραστηριότητα, χρειάζονται καλύτερη οργάνωση στην παραγωγή τους και επίλυση των προβλημάτων, που ήδη αναφέραμε πιο πάνω. Τα καινούργια προϊόντα τους, θα πρέπει να ακολουθούν μορφολογικά και τυπο-

Τίτλος: Τεχνολογία
 Πύρφορος, Μάρτιος
 για Μηχανική
 Υαλοτύμβιο
 Καταργηθεί Αδελφότητα

λογικά τα παραδοσιακά σκαριά, αλλά θα έχουν άλλες απαιτήσεις σε ζητήματα εσωτερικής διαμόρφωσης του χώρου, εξοπλισμού, συνολικής εμφάνισης, που θα σέβεται την παράδοση και φυσικά, υψηλής ποιότητας στην κατασκευή. Οι ανάγκες των ψαροκάκων στις οποίες ανταποκρίνονταν οι παραδοσιακοί ξυλοναυπηγγοί, είναι εντελώς διαφορετικές από τις ανάγκες που πρέπει να καλύπτει ένα τουριστικό ή ένα σκάφος αναψυχής.

Στην κατεύθυνση αυτή, μπορούν να παίξουν ενεργό ρόλο και οι φορείς σχεδιασμού των τουριστικών προϊόντων της χώρας μας. Θα πρέπει φυσικά, να αναγνωριστεί πρώτα η πολιτιστική, και κατ' επέκταση, η τουριστική αξία που έχουν τα παραδοσιακά ξύλινα σκάφη, σε μία εποχή, που ο όρος «πολιτιστικός τουρισμός», κυριαρχεί στη χάραξη της τουριστικής πολιτικής.

Ένας άλλος τομέας που πιστεύουμε ότι θα αναπτυχθεί, επίσης, τα επόμενα χρόνια, είναι οι αποκαταστάσεις και εσωτερικές μετασκευές παλαιών σκαφών. Ήδη, έχουν γίνει οι πρώτες τέτοιες εργασίες, όπου παλαιά παραδοσιακά καΐκια, που χρησιμοποιούνταν για ψάρεμα ή ως εμπορικά σκάφη, έχουν αποκατασταθεί εξωτερικά, όπως ήταν στην αρχική τους μορφή (ή όπως θα έπρεπε να ήταν ως ιστοφόρα) και έχουν μετασκευαστεί εσωτερικά, για αναψυχή ή τουριστική χρήση. Οι εργασίες αυτές, θέλουν φυσικά αρκετή γνώση, για τη μορφή που είχαν τα καΐκια παλαιότερα και πρέπει να αντιμετωπίζονται με την ίδια σοβαρότητα που αντιμετωπίζονται και οι αποκαταστάσεις διατηρητέων κτιρίων από τους αρχιτέκτονες. Δυστυχώς, από τα πρώτα παραδείγματα τέτοιων εργασιών, έχει φανεί μία έντονη τάση αλλοίωσης ή σκηνογραφικής αντιμετώπισης της εξωτερικής μορφής των σκαφών, αντί της σωστής αποκατάστασής τους. Η τάση αυτή είναι ιδιαίτερα επικίνδυνη, γιατί διαστρεβλώνει την παραδοσιακή μορφή των καϊκιών και λειτουργεί ενάντια στη διάσωση της ελληνικής πολιτιστικής κληρονομιάς.

Είναι σημαντικό να διασωθούν και να αποκατασταθούν, όσο γίνεται περισσότερο, παλαιά παραδοσιακά σκαριά, γιατί μόνο με τον τρόπο αυτό

θα μπορέσει να επιβιώσει μία ελληνική τεχνική παράδοση αιώνων. Τα σκαριά αυτά αποτελούν, χωρίς υπερβολή, μοναδικά τεμνίρια της ελληνικής ναυτικής παράδοσης και αποδεικνύουν τη συνέχιση του ελληνικού ναυτικού πολιτισμού, από την αρχαιότητα έως τον 20ό αιώνα.

Η ξυλοναυπηγική, δεν αποτελεί μόνο μία παραδοσιακή τέχνη, που βρίσκεται σε κρίση. Είναι μία από τις

λίγες τεχνικές δραστηριότητες που έχουν διασωθεί και αποδεικνύουν τις ρίζες που έχει η πολιτισμική ταυτότητα των Ελλήνων στην αρχαιότητα. Είναι λοιπόν απαραίτητο πολιτιστικά, αλλά και εθνικά, η στήριξη και η επιβίωση της ελληνικής ξυλοναυπηγικής στο μέλλον, για να διατηρήσουμε μία από τις λίγες παραγωγικές δραστηριότητες που μας συνδέουν ακόμη με την ιστορία και την παράδοση του τόπου μας.



Ξυλοναυπηγείο στη Ν. Ποτιδάια της Χαλκιδικής (Φωτ.: Κ.Α. Λαμινιάδης 1997).



Ξυλοναυπηγείο στη Σαλαμίνα (Φωτ.: Κ.Α. Λαμινιάδης 1996).