

ΔΕΛΤΙΟ
ΕΘΝΙΚΟΥ ΕΥΡΕΤΗΡΙΟΥ
ΑΪΛΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ

ΞΥΛΟΝΑΥΠΗΓΙΚΗ

I. Σύνοψη παρουσίαση του στοιχείου Άυλης Πολιτιστικής Κληρονομιάς (ΑΠΚ)

1. Όνομα Ξυλοναυπηγική. **Άλλη/-ες ονομασία/ες:** Παραδοσιακή Ναυπηγική.

2. Ταυτότητα

Η χειροτεχνική κατασκευή σκάφους από φυσική ξυλεία (σύλληψη, σχεδίαση, κατασκευή, εξοπλισμός, διακόσμηση), καθώς και οι πολιτισμικές πρακτικές και αντιλήψεις που την πλαισιώνουν.

3. Πεδίο ΑΠΚ

•**Προφορικές παραδόσεις και εκφράσεις:** Οι τεχνικές και οι γνώσεις που εφαρμόζονται στη ναυπηγική με φυσική ξυλεία μεταβιβάζονται ακόμη και σήμερα από τις παλιότερες στις νεότερες γενιές κατ' εξοχήν μέσω του προφορικού λόγου.

Η ξυλοναυπηγική είναι μια τέχνη με ιδιαίτερα πλούσια ορολογία, η οποία χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια της κατασκευής, επισκευής, συντήρησης ακόμη και απλής περιγραφής ενός σκάφους.

•**Κοινωνικές πρακτικές-τελετουργίες-εορταστικές εκδηλώσεις:** Τελετουργικές πρακτικές κατά τη ναυπήγηση ενός σκάφους, παραδόσεις, δοξασίες και προλήψεις, για να είναι καλορίζικο και καλοτάξιδο το σκαρί που ναυπηγείται. Τέτοιες εκδηλώσεις υπάρχουν σε διάφορες φάσεις της ναυπήγησης ενός σκάφους και επίσης κατά την καθέλκυσή του στη θάλασσα.

•**Γνώσεις και πρακτικές που αφορούν τη φύση και το σύμπαν:** Ιδιαίτερες γνώσεις και πρακτικές για την εξασφάλιση της καλύτερης ναυπηγήσιμης ξυλείας από τα δάση, συχνά κοντά στον χώρο ναυπήγησης και σπανιότερα σε αρκετά απομακρυσμένες ορεινές περιοχές. Οι υλοτόμοι ναυπηγικής ξυλείας γνωρίζουν τα χαρακτηριστικά που πρέπει να έχει η ξυλεία που προορίζεται για ναυπηγικές εργασίες. Κατά την κοπή των ξύλων πρέπει να εξασφαλιστούν τα κατάλληλα σχήματα που αντιστοιχούν σε συγκεκριμένα κατασκευαστικά στοιχεία του σκελετού ενός σκάφους. Επίσης, μεγάλη σημασία δίνεται στην περιεκτικότητα του ξύλου σε ρετσίνι, στην ομαλή διαμόρφωση των ινών του ξύλου και στη σωστή ξήρανσή του μετά την κοπή. Τα κατάλληλα ξύλα εντοπίζονται στο δάσος

πριν από την υλοτόμηση. Έχουν καταγραφεί ακόμη και μηχανικές παρεμβάσεις στα δέντρα (κυρίως με την ανάρτηση βαρών ή την άσκηση ελκτικών δυνάμεων μέσω σχοινιών) αρκετά χρόνια πριν από την κοπή τους, για να αποκτήσουν τις απαραίτητες για τη ναυπηγική φυσικές καμπυλότητες. Γνωρίζουν ακόμη τις διαφορετικές ιδιότητες των ειδών ναυπηγικής ξυλείας (πεύκη, δρυς, κυπαρίσσι, φτελιά, μουριά, ευκάλυπτος, πουρνάρι), όπως ακόμη και τις διαφορές που χαρακτηρίζουν τα υβρίδια του ίδιου δέντρου (π.χ. τις διαφορές μεταξύ της τραχείας, της χαλέπιου και των άλλων υβριδίων της πεύκης). Σε αρκετές περιπτώσεις η υλοτόμηση ναυπηγικής ξυλείας γινόταν από εργαζομένους στα ναυπηγεία με την επίβλεψη του ξυλοναυπηγού.

Εκτός από το ξύλο οι ναυπηγοί χρησιμοποιούν και επεξεργάζονται άλλα φυσικά υλικά, όπως μέταλλα (σίδηρο, χαλκό, γαλβανισμένο σίδηρο), παράγωγα φυτικών υλών (κατράμι, ρετσίνα, σχοινιά, κάνναβη, λινό πανί), ζωικές ύλες (ζωικό λίπος) και γαίες (μίνιο, χρωστικές γαίες).

Τα σκάφη και οι τεχνικές που χρησιμοποιούν για την κατασκευή τους βρίσκονται σε άμεση συνάρτηση προς το περιβάλλον στο οποίο θα ταξιδεύουν. Τα σκάφη για τη θάλασσα έχουν μεγάλες διαφορές (τυπολογία, μορφή και κατασκευή) από τα σκάφη για τις λίμνες, τα ποτάμια ή τις λιμνοθάλασσες. Οι διαφορές αυτές προέρχονται σε μεγάλο βαθμό από τη γνώση των τοπικών συνθηκών (περιβάλλον, πρώτες ύλες, τοπικές διαφοροποιήσεις στη χρήση).

•Τεχνογνωσία που συνδέεται με την παραδοσιακή χειροτεχνία: Η ναυπηγική είναι μια από τις πιο πολύπλοκες παραδοσιακές τέχνες, καθώς συνδέεται με ένα ευρύ πεδίο γνώσεων και τεχνικών. Οι τεχνικές και τα μυστικά της ξυλοναυπηγικής είναι τόσο εκτεταμένα, που παλιότερα στα ναυπηγεία υπήρχαν ειδικευμένοι τεχνίτες που αναλάμβαναν μόνο συγκεκριμένες εργασίες ή συγκεκριμένες φάσεις της κατασκευής. Έτσι, ο σαλατζής γνώριζε καλά τον σχεδιασμό των ναυπηγικών γραμμών ενός σκάφους πάνω στο ξύλινο δάπεδο σχεδίασης, τη σάλα· ο πισκιτζής ήταν αποκλειστικά για την κοπή και επεξεργασία των ξύλων· ο μπουργουντζής άνοιγε με τρυπάνια τις τρύπες για τις τζαβέτες (μεταλλικούς συνδέσμους) και τις καβίλιες (ξύλινους συνδέσμους), «ζούπαρε τις τζαβέτες» (πίεζε, δηλαδή, πιο βαθιά από την εξωτερική επιφάνεια του ξύλου τις τζαβέτες) και κάρφωνε τα καρφιά. Επίσης, ο καλαφάτης έκανε τη στεγάνωση της γάστρας και της κουβέρτας ενός σκάφους, ο αρμαδούρος κατασκεύαζε την εξάρτιση, ενώ ο ιστιοράφτης σχεδίαζε, έκοβε και έραβε τα πανιά. Υπήρχαν και άλλες ειδικότητες τεχνιτών, που συχνά δούλευαν υπό την καθοδήγηση του αρχιναυπηγού, του μάστορα του ναυπηγείου. Αυτός γνώριζε όλες τις επιμέρους εργασίες, επόπτευε τον συντονισμό τους και έδινε τις απαραίτητες εντολές και οδηγίες στους εξειδικευμένους τεχνίτες και τους μαθητευομένους. Η τεχνογνωσία της ξυλοναυπηγικής επηρεάζεται από τις τεχνικές εξελίξεις κάθε εποχής. Ακόμη και στη διάρκεια μίας γενιάς ναυπηγών η τεχνογνωσία μπορεί να μετεξελιχθεί

ταχύτητα, επηρεασμένη από τις αλλαγές στα διαθέσιμα υλικά (εισαγωγή ξυλείας με άλλες ιδιότητες, νέα υλικά μεταλλικών συνδέσμων, νέα υλικά βαφής κ.ά.), από τον εκσυγχρονισμό των εργαλείων και του μηχανικού εξοπλισμού (ηλεκτρικά εργαλεία, ψηφιακή τεχνολογία), καθώς και από τις ευρύτερες αλλαγές στην κοινωνία (μετανάστευση, επαγγελματικός προσανατολισμός), την οικονομία (κόστος υλικών και παραγωγής, οικονομική κρίση) και, φυσικά, από τις νέες πηγές ενέργειας (πετρελαιοκίνηση, ηλεκτρισμός).

4. Τόπος

Παραθαλάσσιες, παραλίμνιες και παραποτάμιες περιοχές της Ελλάδας.

5. Λέξεις-κλειδιά

Παραδοσιακή τεχνική, ξυλοναυπηγική, ξυλοναυπηγείο, καρνάγιο, ταρσανάς, καϊκι, σκαρί, ξυλοναυπηγός, караβομαραγκός.

II. Ταυτότητα του φορέα του στοιχείου ΑΠΚ

Φορείς της ξυλοναυπηγικής κληρονομιάς είναι πρωτίστως οι ίδιοι οι ξυλοναυπηγοί, τους οποίους συναντά κανείς στα νησιά καθώς και στις παράλιες και παραλίμνιες περιοχές. Ορισμένοι από αυτούς εργάζονται ακόμη στα ναυπηγεία τους, ενώ αρκετοί άλλοι είναι απόμαχοι. Δεν εκπροσωπούνται από έναν φορέα, ενώ μέχρι σήμερα δεν έχει υπάρξει αξιόπιστη εξαντλητική καταγραφή όσων ασκούν την τέχνη ή όσων την άσκησαν στο παρελθόν.

Με σκοπό τη διάσωση και την ανάδειξη της τέχνης και των παραδοσιακών σκαριών δραστηριοποιούνται οι εξής φορείς:

- Ελληνικός Σύνδεσμος Παραδοσιακών Σκαφών

Λεωφόρος Δημοκρατίας 90, Πέραμα

Αθήνα, ΤΚ 186 63

Τηλ. 210-4412 085, Τηλ/τυπο (fax): 210-4415074

Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου: info@traditionalboats.gr

ιστότοπος: www.traditionalboats.gr

- «Πρωτέας». Μη Κερδοσκοπικό Σωματείο για τη Διάσωση και Διατήρηση της

Παραδοσιακής Ναυπηγικής και Παραδοσιακής Κληρονομιάς

Τσιριγώτη 5 & Ε.Ε. Σταύρου

Χαλκίδα, ΤΚ 34 100

Τηλ.-Τηλ/τυπο (fax): 22210-87669

Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου: proteas-hmh@gmail.com

• Πνευματικό Ίδρυμα Σάμου «Νικόλαος Δημητρίου»
Πυθαγόρειο Σάμου, ΤΚ 83 103
Τηλ. 22730-62286, Τηλ/τυπο (fax): 22730-62287
Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου: pnedim@otenet.gr

Ειδικές πληροφορίες για το στοιχείο

Κώστας Α. Δαμιανίδης
Αρχιτέκτων, Δρ. Ιστορίας Ναυπηγικής
Δεληγιώργη 51-53 Αθήνα, ΤΚ: 104 37
Τηλ. 210-5221251 FAX. 210-5245385
e-mail: kostasdamia@gmail.com

III . Περιγραφή του στοιχείου ΑΠΚ

1. Περιγραφή

Η ξυλοναυπηγική 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.

2. Αναλυτική περιγραφή

Η τέχνη της ναυπήγησης ξύλινων σκαφών αναπτύχθηκε σε όλες τις ελληνικές θάλασσες και σε όλες τις ιστορικές περιόδους. Αποτελούσε μια από τις κορυφαίες εκφράσεις του τεχνικού πολιτισμού στις ναυτικές κοινωνίες. Η ξυλοναυπηγική που διασώθηκε μέχρι τις μέρες μας περιλαμβάνει χαρακτηριστικά της προβιομηχανικής εποχής, όπως την εφαρμογή πρακτικών γεωμετρικών εφαρμογών όμοιων με αυτές που καταγράφηκαν στα πρώτα εγχειρίδια ναυπηγικής κατά το πρώτο μισό του 15ου αιώνα. Πρόκειται για γεωμετρικές χαράξεις και χρήσεις χναριών που καθορίζουν τα σχήματα για μια σειρά στοιχείων της κατασκευής και τον πλήρη έλεγχο του σχήματος που θα λάβει το ναυπηγούμενο σκάφος. Επίσης, η γνώση της ξυλείας και ιδιαίτερα των σχημάτων και των ιδιοτήτων που πρέπει να έχει η ναυπηγήσιμη ξυλεία, ο τρόπος και ο χρόνος κοπής των ξύλων, η επεξεργασία τους μετά την κοπή και η προετοιμασία των ξύλων πριν από την κατασκευή είναι γνώσεις που προέρχονται από παλιότερες εποχές. Οι ναυπηγοί γνωρίζουν από την παράδοση και την εμπειρία τους τις στατικές και δυναμικές καταπονήσεις που θα έχει το σκάφος που ναυπηγούν, όπως επίσης και τον κύκλο ζωής

που θα έχουν τα ξύλα που χρησιμοποιούν, και προσαρμόζουν ανάλογα τις διατομές και τις συνδέσεις της κατασκευής.

Ιδιαίτερο στοιχείο της τέχνης είναι η εκτεταμένη τυπολογία των σκαφών που συνήθως αντανακλά τις διαφορετικές χρήσεις, τις τοπικές παραδόσεις, τις φυσικές συνθήκες κάθε περιοχής και φυσικά τις αισθητικές αντιλήψεις. Υπάρχει εκτεταμένη τυπολογική ποικιλία όσον αφορά τις γάστρες των σκαφών και μια παράλληλη τυπολογία όσον αφορά τις ιστιοφορίες. Οι αντιστοιχίες δεν ήταν μονοσήμαντες και συχνά δύο ίδιες γάστρες μπορούσαν να φέρουν τελικά διαφορετικές ιστιοφορίες, να «αρματωθούν» δηλαδή διαφορετικά, ενώ παράλληλα ένα είδος ιστιοφορίας να χρησιμοποιηθεί πάνω σε διαφορετικούς τύπους γάστρας. Εκτός από τις τυπολογικές διαφορές μεταξύ των σκαφών, υπάρχουν ακόμη και μορφολογικές διαφορές ανάμεσα σε σκάφη του ίδιου τύπου. Οι μορφολογικές διαφορές προκύπτουν συνήθως από τις τοπικές παραδόσεις των ναυπηγείων ή των ναυπηγικών κέντρων, όπως για παράδειγμα οι διαφορές που είχαν τα συριανά, τα σαμιώτικα και τα πλωμαρίτικα περάματα. Επίσης, προκύπτουν από τις χρήσεις για τις οποίες προορίζονται, για παράδειγμα τα εμπορικά караβόσκαρα διαφέρουν μορφολογικά από τα αλιευτικά караβόσκαρα (μηχανότρατες) που κατασκευάστηκαν μαζικά μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο με την ενίσχυση της αλιείας. Η εργασία στα ξυλοναυπηγεία υποστηρίζεται από ένα προκαθορισμένο πλαίσιο με ιεραρχήσεις και εξειδικεύσεις. Πάντα, η τεχνική γνώση προσέδιδε καταξίωση στον κάτοχό της, προστατευόταν για να μη διαρρεύσει σε ανταγωνιστές και μεταδιδόταν με απόλυτα ελεγχόμενο τρόπο σε όσους μαθήτευαν κοντά στον μάστορα. Ιδιαίτερα η γνώση της σχεδίασης, είτε με την μέθοδο του μονόχναρου είτε με την μέθοδο της σάλας, αποτελούσε ένα από τα πολυτιμότερα μυστικά του επαγγέλματος. Η σχεδίαση των σκαφών με πρακτικούς και άμεσα υλοποιήσιμους τρόπους, χωρίς την παρεμβολή σύγχρονων σχεδιαστικών εργαλείων, αποτελεί τον πιο σημαντικό απόηχο από το απώτερο παρελθόν της τέχνης.

Σημαντικό κεφάλαιο στη μελέτη της ναυπηγικής παράδοσης αποτελεί η μελέτη της ορολογίας και των ιδιαίτερων τεχνικών εκφράσεων, που συχνά έχουν προφανείς αρχαίες ή μεσαιωνικές ρίζες. Η γλώσσα των ναυπηγείων έχει γίνει αντικείμενο ερευνητικών εργασιών που επικεντρώνουν το ενδιαφέρον τους όχι μόνο στην ετυμολόγηση των λέξεων αλλά και στη διασπορά τους σε ναυπηγικές παραδόσεις άλλων περιοχών. Πρόκειται για τη *lingua franca* των ναυτικών και των ναυπηγών της Μεσογείου.

3. Τόπος και μέσα επιτέλεσης ή άσκησης του στοιχείου ΑΠΚ

•Χώρος που συνδέεται με την επιτέλεση/πραγματοποίηση του στοιχείου ΑΠΚ

Ξυλοναυπηγεία υπάρχουν σε πολλές περιοχές της Ελλάδας και συνήθως βρίσκονται σε παράλιες και παραλίμνιες περιοχές.

Ιδιαίτερα η υλοτόμηση της ναυπηγικής ξυλείας γίνεται ακόμη και σε ορεινές και απομακρυσμένες από τη θάλασσα περιοχές. Η εξασφάλιση και διακίνηση της πρώτης ύλης για την ξυλοναυπηγική δημιουργεί επαγγελματικά δίκτυα που επεκτείνονται στις ορεινές περιοχές, στα αστικά κέντρα, ακόμη και σε περιοχές άλλων χωρών.

Υπήρχαν πολλές παραλλαγές της τέχνης, ακόμη και διαφορετικές παραδόσεις, που επιχωρίαζαν στις θαλάσσιες περιοχές (ανατολικό και δυτικό Αιγαίο, Ιόνιο), στις λίμνες (Παμβώτιδα, Πρέσπες, Ορεστιάδα κ.ά.), στους ποταμούς (Πηνειός, Έβρος κ.ά.) και τις λιμνοθάλασσες (Αμβρακικός, λιμνοθάλασσες Μεσολογίου, Αιτωλικού, Λευκάδας κ.ά.).

•Εγκαταστάσεις: Τα ξυλοναυπηγεία διαθέτουν συνήθως έναν εσωτερικό χώρο φύλαξης και προστασίας των μηχανημάτων, των εργαλείων και των βοηθημάτων που έχουν κάποια αξία. Επίσης, συχνά διαθέτουν έναν στεγασμένο χώρο για τη φύλαξη και ξήρανση της ξυλείας και έναν στεγασμένο και φυλασσόμενο χώρο με ξύλινο δάπεδο για τον ναυπηγικό σχεδιασμό, τη σάλα (στις περιπτώσεις που σχεδίαζαν τα σκάφη με σάλα και όχι με μονόχναρο).

Επίσης, υπάρχει εξωτερικός υπαίθριος χώρος όπου συνήθως γίνονται οι κατασκευές των σκαφών. Η έκταση του υπαίθριου χώρου συναρτάται άμεσα με τη δυνατότητα του ναυπηγείου να προβαίνει σε παράλληλες ναυπηγήσεις. Παλιότερα όλα τα ναυπηγεία ήταν παραθαλάσσια και, ως εκ τούτου, διέθεταν μόνιμες εγκαταστάσεις για τις ανελκύσεις και τις καθελκύσεις. Τις τελευταίες δεκαετίες ωστόσο έχουν εγκατασταθεί ναυπηγεία και σε περιοχές απομακρυσμένες από τη θάλασσα, οπότε τα σκάφη μεταφέρονται με άλλο μηχανικό μέσο. Φυσικά, στην τελευταία περίπτωση το μέγεθος των ναυπηγούμενων σκαφών εξαρτάται από τη δυνατότητα μεταφοράς τους.

•Εξοπλισμός/εξαρτήματα (όπως εργαλεία, σκεύη, στολές κ.ά.) που χρησιμοποιούνται κατά την προετοιμασία και την επιτέλεση του στοιχείου ΑΠΚ Στα ξυλοναυπηγεία υπάρχει ποικίλος εξοπλισμός, ο οποίος μπορεί να ταξινομηθεί σε χειροκίνητα εργαλεία (σχισίματος και κοπής ξύλων, μετρήματος, σημαδέματος και σχεδιαστικής αντιγραφής, κρατήματος και σφιξίματος, τρυπήματος, σφυροκοπήματος, λάξευσης, λείανσης και στεγάνωσης), ηλεκτρικά εργαλεία (κοπής, λείανσης και γενικά επεξεργασίας των ξύλων, φορητά ηλεκτρικά εργαλεία, μηχανές μετακίνησης των σκαφών), βοηθήματα σχεδίασης και έλεγχου των γεωμετρικών χαρακτηριστικών (χνάρια, μονόχναρα, φόρμες, ναυπηγικά προπλάσματα-μοντέλα) και βοηθήματα στήριξης, στερέωσης, ανελκύσεων και καθελκύσεων.

•Προϊόντα ή εν γένει υλικά αντικείμενα (χειροτεχνήματα, εργαλεία, λατρευτικά ή μη σκεύη, προϊόντα, φαγητά κλπ.) που προκύπτουν ως αποτέλεσμα της επιτέλεσης ή της άσκησης του στοιχείου ΑΠΚ Τα ξύλινα σκάφη που κατασκευάζονται στα ελληνικά ξυλοναυπηγεία έχουν ιδιαίτερα τυπολογικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά. Υπάρχουν

αρκετές ονομασίες από τύπους ή από είδη σκαφών που αποτελούν ξεχωριστές κατασκευές.

Δύο βασικές τυπολογίες είναι ως προς το σχήμα της γάστρας και ως προς το είδος της ιστιοφορίας. Οι πιο γνωστοί και χαρακτηριστικοί τύποι γάστρας που έχουν διασωθεί σε σκάφη των ελληνικών θαλασσών είναι: το τρεχαντήρι, το γατζάο, ο μπότης, το τσερνίκι, το πέραμα, η τράτα (κωπήλατη), ο βαρκαλάς, ο υδραίικος βαρκαλάς, η χανιώτικη γαΐτα, το карабόσκαρο και το λίμπερτι. Κάποιοι από τους τύπους αυτούς είναι πλέον ιδιαίτερα σπάνιοι και δεν κατασκευάζονται πια, όπως το γατζάο, το τσερνίκι, το πέραμα και η τράτα. Άλλοι τύποι που κατασκευάζονται ακόμα και σήμερα προσιδιάζουν στην παλιότερη μορφή τους, όπως το τρεχαντήρι και το λίμπερτι. Άλλοι επίσης κατασκευάζονται ακόμη, αλλά με διαφοροποιήσεις ως προς την παλιότερη μορφή τους, όπως ο μπότης, ο βαρκαλάς, ο υδραίικος βαρκαλάς και η χανιώτικη γαΐτα. Υπήρχαν ακόμη παλιότεροι τύποι γάστρας που κατασκευάστηκαν σε ορισμένες περιοχές ή νησιά για συγκεκριμένες χρήσεις. Εύγλωττο παράδειγμα αποτελεί η συμιακή σκάφη, ένα σπογγαλιευτικό σκαρί που κατασκευαζόταν κυρίως στη Σύμη. Ένα άλλο παράδειγμα, λιγότερο γνωστό, είναι η χηλιώτισσα, ένας τύπος ψαρόβαρκας που κατασκεύαζαν στη Νέα Χηλή (περιοχή Αλεξανδρούπολης) οι πρόσφυγες από τη Χηλή της Μαύρης Θάλασσας.

Όταν τα σκάφη ήταν ιστιοφόρα, υπήρχαν επίσης τυπολογικές διαφοροποιήσεις με βάση την ιστιοφορία τους. Εκτός από τις μικρές βάρκες, σε όλα τα άλλα σκάφη οι ιστιοφορίες περιλάμβαναν ένα σύνολο πανιών σε συγκεκριμένο συνδυασμό, που συνήθως ήταν αυτός που χαρακτήριζε τον τύπο της ιστιοφορίας. Για παράδειγμα, τον 19ο αιώνα τα μπρίκια και οι γολέτες ήταν τύποι ιστιοφορίας που, αν και περιλάμβαναν τα ίδια είδη πανιών, είχαν διαφορές τόσο ως προς τον διαφορετικό αριθμό των πανιών που έφεραν όσο και ως προς τον συνδυασμό τους. Τα είδη των μεμονωμένων πανιών ξεχώριζαν, ως προς το σχήμα τους, σε βασικά, όπως το λατίνι, η σακολέβα, η ψάθα, η μπούμα (ράντα) και το τετράγωνο πανί (σταύρωση), και σε βοηθητικά, που ήταν συνήθως τριγωνικά (διάφορα είδη φλόκων και στάντζων) ή τετράγωνα. Οι ιστιοφορίες, που σήμερα πλέον μελετώνται κυρίως από τις παλιές φωτογραφίες και τις προφορικές μαρτυρίες, είχαν εκτεταμένη ποικιλία με συχνές τοπικές παραλλαγές.

Η τυπολογία στα σκάφη, τόσο ως προς τις γάστρες όσο και ως προς τις ιστιοφορίες, συνιστά μια σύνθετη ταξινόμηση που ορισμένες φορές έχει απρόοπτες αλληλοκαλύψεις ή και τοπικές διαφοροποιήσεις. Ιδιαίτερο παράδειγμα αποτελεί το όνομα της σακολέβας, με το οποίο παλιότερα δηλωνόταν άλλοτε το σχήμα ενός συγκεκριμένου πανιού και άλλοτε ο τύπος μιας ιστιοφορίας (συνδυασμός βασικού πανιού σακολέβας και άλλων βοηθητικών πανιών). Επιπλέον, με το όνομα σακολέβα ονόμαζαν παλιότερα έναν ιδιαίτερο τύπο γάστρας, τουλάχιστον στη Χίο, στη Σάμο και στο Πλωμάρι. Τέλος, παρόμοιο τύπο γάστρας στις Κυκλάδες, κυρίως στη Μύκονο, τον ονόμαζαν μπελού.

Μορφολογικές διαφοροποιήσεις υπήρχαν ακόμη και ανάμεσα στον ίδιο τύπο γάστρας, ανάλογα με την τοπική ναυπηγική παράδοση από την οποία προερχόταν ή τη χρήση για την οποία προοριζόταν. Για παράδειγμα, τα πλωμαρίτικα περάματα είχαν κάποια μορφολογικά χαρακτηριστικά διαφορετικά από τα συριανά ή τα σαμιώτικα. Επίσης, τα αλιευτικά τρεχαντήρια είχαν διαφορετικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά ως προς τα εμπορικά ή τα σπογγαλιευτικά τρεχαντήρια, που ονομάζονταν αχταρμάδες και κατασκευάζονταν κυρίως στη Κάλυμνο, στην Ύδρα στο Πειραιά και στη Σύμη.

4. Διαδικασία μετάδοσης από γενιά σε γενιά του στοιχείου ΑΠΚ

•**Περιγραφή της διαδικασίας:** Η μετάδοση από γενιά σε γενιά της ξυλοναυπηγικής τέχνης γίνεται ακόμη, όσον αφορά τις παραδοσιακές τεχνικές, με τη μορφή της μαθητείας. Η απόκτηση των γνώσεων περνά συνήθως από διάφορα στάδια, ανάλογα με τη δεκτικότητα του μαθητευομένου και την πρόθεση του εκπαιδευτή, ο οποίος επιλέγει αν θα αποκαλύψει όλα ή ένα μέρος των μυστικών της τέχνης του. Στη συνέχεια, ο μαθητευόμενος επιδιώκει την περαιτέρω απόκτηση γνώσεων στην ειδικότητα που έχει επιλέξει να ασκήσει επαγγελματικά.

•**Τρόποι και διάρκεια εκμάθησης/μαθητείας/μύησης:** Η μαθητεία γίνεται στον χώρο εργασίας, συνήθως πρόσωπο με πρόσωπο ή σε πολύ μικρές ομάδες των δύο ή τριών μαθητευομένων. Συχνά ο μαθητευόμενος, για να έχει τη δυνατότητα να συμμετάσχει και σε εργασίες που σχετίζονται με την τέχνη της ξυλοναυπηγικής, αναγκάζεται να κάνει δευτερεύουσες, ανειδίκευτες ή βοηθητικές δουλειές (καθαρισμούς χώρων, μεταφορά ξυλείας και εργαλείων κ.ά.). Ο μαθητευόμενος οφείλει να δείξει επιμονή και πειθαρχία, για να του δοθεί η δυνατότητα συμμετοχής και σε πιο εξειδικευμένες εργασίες. Η διάρκεια της μαθητείας είναι μεγάλη, για κάποιον που δεν διαθέτει προηγούμενη εξοικείωση με την τέχνη φτάνει τα τρία χρόνια, συχνά δε και τα πέντε χρόνια. Οι ναυπηγοί προτιμούν να έχουν μαθητευόμενους σε μικρή ηλικία για να είναι πιο πειθαρχημένοι, λιγότερο απαιτητικοί και να είναι διαθέσιμοι για οποιαδήποτε βοηθητική δουλειά τους ζητηθεί. Η σκληρή εργασία στο ναυπηγείο, η μεγάλη διάρκεια της μαθητείας και οι χαμηλές οικονομικές απολαβές καθιστούν πλέον την ξυλοναυπηγική μη ελκυστικό επάγγελμα για τους νέους.

•**Φορείς μετάδοσης:** Οι φορείς μετάδοσης της ξυλοναυπηγικής είναι σχεδόν αποκλειστικά οι ίδιοι οι ξυλοναυπηγοί που μεταδίδουν τη γνώση στους νεότερους με το σύστημα της πρακτικής μαθητείας.

Παλιότερα η τέχνη μεταβιβαζόταν σε μεγάλο βαθμό από τον πατέρα στον γιο. Τις τελευταίες δεκαετίες, μετά την κρίση που επήλθε λόγω κυρίως της χρήσης νέων υλικών για τη ναυπήγηση μικρών σκαφών, κάθε ενδιαφερόμενος μπορούσε να μαθητεύσει σε

έναν μάστορα προκειμένου να μάθει την τέχνη. Σήμερα δυστυχώς είναι λίγοι οι νέοι που ενδιαφέρονται να μάθουν την τέχνη και έτσι υπάρχει πρόβλημα στη διαιώνισή της.

Η πολυπλοκότητα της τέχνης, η αθρόα εισαγωγή νέων υλικών και τεχνολογιών, η χαμηλή κοινωνική αποδοχή της τέχνης του ξυλοναυπηγού και οι χαμηλές οικονομικές απολαβές, αποτελούν μερικές από τις αιτίες που δεν έχουν αναπτυχθεί άλλες μορφές μετάδοσής της, πέρα από την πρακτική μαθητεία σε έναν μάστορα.

IV. Ιστορικό και γενεαλογία του στοιχείου ΑΠΚ

1. Ιστορικές πληροφορίες ή τοπικές διηγήσεις για την εμφάνιση, τη διάρκεια, την παρουσία και τις προσαρμογές ή και τροποποιήσεις του στοιχείου ΑΠΚ

Η ναυπηγική είναι μια τέχνη που εξασκείται στις ελληνικές θάλασσες από την προϊστορική εποχή. Η μεταφορά προϊόντων προϋποθέτει κάποια μορφή ναυπηγίας και ναυσιπλοΐας ήδη από τη μεσολιθική εποχή. Από τα ανασκαφικά ευρήματα αποδεικνύεται το υψηλό τεχνικό επίπεδο της ναυπηγικής τουλάχιστον από τον 14ο και 13ο αιώνα π.Χ. Η ναυπηγική συνέχισε και κατά τους ιστορικούς και αργότερα τους ρωμαϊκούς και τους βυζαντινούς χρόνους να αποτελεί κορυφαία έκφραση της τεχνολογίας, είτε για ειρηνικούς (εμπορικά πλοία) είτε για πολεμικούς σκοπούς (με κορυφαίο επίτευγμα την τριήρη κατά την αρχαϊκή και κλασική εποχή).

Μέχρι τους πρώτους βυζαντινούς αιώνες (4ος-9ος) η ναυπηγική εξασκείται με διαφορετική τεχνική από ό,τι η σημερινή ξυλοναυπηγική, ενώ επίσης διαφορετική ήταν και η γραμμή παραγωγής. Η αρχαία ναυπηγική περιλάμβανε την κατασκευή του κελύφους ως πρώτο στάδιο της ναυπήγησης (shell first construction), με πολλαπλές συνδέσεις πάνω στο κέλυφος, και στη συνέχεια την εισαγωγή των εσωτερικών ενισχύσεων, που δεν συνέθεταν ωστόσο έναν ενιαίο σκελετό υποστήριξης. Μαρτυρίες της μετάβασης στη μεσαιωνική ναυπηγική, που κυριαρχεί σταδιακά σε όλη τη Μεσόγειο, εμφανίζονται σε ναυάγια από τον 9ο έως τον 11ο αιώνα. Τα πρώτα γραπτά εγχειρίδια ναυπηγικής, που προέρχονται από τη Βενετία και ανάγονται στο πρώτο μισό του 15ου αιώνα, αναφέρονται αποκλειστικά στη μεσαιωνική ναυπηγική, γνωστή ως skeleton first construction. Η παραδοσιακή ξυλοναυπηγική που εφαρμόζεται σήμερα περιλαμβάνει αρκετά στοιχεία από τη μεσαιωνική αυτή τεχνική.

Κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας και έως τα μέσα του 18ου αιώνα οι Έλληνες ξυλοναυπηγοί σκάρωναν μικρά κυρίως ιδιωτικά σκάφη λόγω οικονομικών αλλά και πολιτικών περιορισμών. Η κατάσταση αυτή ξεκίνησε να αλλάζει στο δεύτερο μισό του 18ου αιώνα. Ως το τέλος του ίδιου αιώνα η ναυπηγική αποτελούσε μια από τις σημαντικότερες τεχνικές δραστηριότητες των υπόδουλων νησιωτών. Η εντυπωσιακή αυτή ώθηση στη ναυπηγική οφείλεται προφανώς στην ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας.

Στο τελευταίο τέταρτο του 18ου αιώνα μια σειρά αλλαγές στο καθεστώς διεξαγωγής του εμπορίου στην Ανατολική Μεσόγειο παρείχαν τη δυνατότητα ανάπτυξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας κάτω από ξένες σημαίες (κυρίως τη ρωσική). Οι εξελίξεις αυτές, σε συνδυασμό με την κατά τόπους άρση των περιοριστικών μέτρων για ναυπηγήσεις μεγάλων πλοίων, απογείωσε τη ναυπηγική δραστηριότητα και συνέτεινε στον εκσυγχρονισμό της με την εισαγωγή νέων στοιχείων τα οποία εφαρμόζονται μέχρι σήμερα.

Το σημαντικότερο από τα στοιχεία αυτά είναι η χρήση του ναυπηγικού δαπέδου (σάλα), επάνω στο οποίο ο ναυπηγός σχεδίαζε τα προφίλ των κυριοτέρων κομματιών του σκελετού ενός σκάφους. Με βάση τα προφίλ αυτά κόβονταν χνάρια, τα οποία χρησιμοποιούνταν ως οδηγοί επάνω στα ξύλα, από τα οποία θα προέκυπταν τα αντίστοιχα κομμάτια του σκελετού. Η μέθοδος της σάλας αντικατέστησε την παλιότερη μέθοδο του μονόχναρου σε διάφορα ναυπηγεία του Αιγαίου και του Ιονίου. Η εξέλιξη αυτή έδωσε τη δυνατότητα να ναυπηγηθούν μεγαλύτερα καράβια με καλύτερη συμμετρία στο σχήμα τους, ενώ εμπλουτίστηκε, επίσης, η τυπολογία των εμπορικών караβιών με νέα σχέδια. Ακόμη και σήμερα, η χρήση της σάλας θεωρείται ο πιο εξελιγμένος τρόπος σχεδίασης στα παραδοσιακά ελληνικά ξυλοναυπηγεία. Δεν εγκαταλείφθηκαν, ωστόσο, οι παλαιότερες εμπειρικές μέθοδοι των μονόχναρων, που εφαρμόζονται ακόμη και σήμερα για την κατασκευή μικρών σκαφών.

Τον 19ο αιώνα η ναυπηγική αποτελούσε μια από τις κυριότερες τεχνικές παραγωγικές δραστηριότητες του νέου ελληνικού κράτους. Την περίοδο αυτή υπάρχουν ναυπηγεία σε αρκετά νησιά και παράλιες περιοχές. Η Σύρος ήταν το μεγαλύτερο ναυπηγικό κέντρο, ενώ ακολουθούσαν το Γαλαξίδι, οι Σπέτσες, η Ύδρα, ο Πειραιάς, η Σκιάθος, η Σκόπελος και άλλα μικρότερα. Προς το τέλος του 19ου και στις αρχές του 20ού αιώνα η ναυπήγηση μεγάλων ξύλινων σκαφών παρακμάζει, κυρίως λόγω της εμφάνισης των ατμόπλοιων και των σιδερένιων πλοίων.

Καθ' όλη τη διάρκεια του 20ού αιώνα τα αλιευτικά σκάφη παραμένουν τα κυριότερα προϊόντα των ξυλοναυπηγείων. Η προσαρμογή της παραγωγής στις απαιτήσεις της αλιείας ανατρέπεται στα τέλη της δεκαετίας του 1980 μετά την εφαρμογή του κανονισμού της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για τη μείωση του αλιευτικού στόλου. Επίσης, στο πλαίσιο των κοινοτικών πολιτικών για την αλιεία καταστράφηκαν μοναδικά δείγματα της ελληνικής ναυπηγικής παράδοσης, χωρίς περίσκεψη για την πολιτισμική τους αξία, επιφέροντας καίριο πλήγμα στο απόθεμα της ναυτικής πολιτισμικής κληρονομιάς. Την πρώτη δεκαετία του 21ου αιώνα η μείωση των κατασκευών και η επιδοτούμενη καταστροφή των αλιευτικών σκαφών συνεχίζεται, ενώ προστίθενται νέα προβλήματα με αποτέλεσμα η τέχνη της κατασκευής ξύλινων σκαφών στην Ελλάδα να αντιμετωπίζει για πρώτη φορά τον κίνδυνο του αφανισμού.

2. Επικαιροποίηση των δεδομένων (τουλάχιστον ανά πενταετία)

—

V. Σημασία του στοιχείου για την Άυλη Πολιτιστική Κληρονομιά

1. Τρόποι αξιοποίησης

Πρωταρχικός στόχος για την αξιοποίηση της ξυλοναυπηγικής κληρονομιάς είναι η εκμάθηση της τέχνης από νέους που θα ενδιαφερθούν και θα πιστέψουν στην αξία της διαιώνισής της. Για να γίνει αυτό, ωστόσο, θα πρέπει πρωτίστως να αποκατασταθεί η οικονομική και κοινωνική καταξίωση του κλάδου της ξυλοναυπηγικής. Πρέπει να υπάρξουν μόνιμες, πολυετείς, θεσμικές δομές μαθητείας ή διδασκαλίας της τέχνης με προοπτική επαγγελματικής αποκατάστασης.

Ένας επιπλέον παράλληλος στόχος είναι η προβολή των προϊόντων της ξυλοναυπηγικής και η δημιουργία δομών ή θεσμών ελέγχου της ποιότητας των κατασκευών από τεχνική και αισθητική άποψη. Πρέπει, επίσης, η αγορά στην οποία απευθύνονται τα σκάφη να διευρυνθεί σε άλλες χώρες και ακόμη να αναπτυχθούν νέα προϊόντα (π.χ. σκάφη αναψυχής). Ο τουρισμός είναι ένας από τους τομείς που πρέπει να συνδεθεί κατά προτεραιότητα με τις κατασκευές των ξυλοναυπηγείων.

Στο πλαίσιο της τεχνικής υποστήριξης μπορούν να διερευνηθούν οι βέλτιστες χρήσεις σύγχρονων υλικών και τεχνικών που θα εναρμονίζονται πλήρως με τη μορφολογία και την τυπολογία των ελληνικών παραδοσιακών σκαφών.

2. Μέτρα διαφύλαξης

Ο Ν. 3028/2002 «Περί της Προστασίας των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς» αποτελεί το νομικό πλαίσιο για την προστασία και την ανάδειξη των άυλων πολιτιστικών αγαθών, μεταξύ των οποίων και της ξυλοναυπηγικής τέχνης. Το Υπουργείο Πολιτισμού έχει κηρύξει πολλά σκάφη καθώς και καρνάγια ως διατηρητέα και παραδοσιακά. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έχει ορίσει μια ιδιαίτερη κατηγορία παραδοσιακών σκαφών με σκοπό τη διευκόλυνση της διάσωσής τους. Παρ' όλα αυτά, οι κίνδυνοι όσον αφορά τη διατήρηση της τέχνης είναι πολλοί. Γι' αυτό διάφοροι θεσμοί, δημόσιοι και μη, εκφράζουν την πρόθεση τους, τα τελευταία χρόνια, να συμβάλουν στη συγκρότηση ενός ενιαίου συστήματος προστασίας, αποκατάστασης και ανάδειξης των μνημείων της ναυπηγικής πολιτισμικής κληρονομιάς. Ιδιαίτερα η υποστήριξη της ξυλοναυπηγικής τέχνης πρέπει να βασιστεί σε διατομεακές πολιτικές (πολιτισμός, τουρισμός, ναυτιλία, τοπική ανάπτυξη). Κρίσιμης σημασίας είναι η ευαισθητοποίηση του ναυτιλιακού κόσμου, η ανταπόκριση των

ιδιωτικών κοινωφελών ιδρυμάτων και η δραστηριοποίηση των μορφωτικών και εκπαιδευτικών δομών.

Παράρτημα 1

Βιβλιογραφία

Δαμιανίδης, Κ.Α. (1998), Ελληνική Παραδοσιακή Ναυπηγική, Αθήνα:

Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ.

Δαμιανίδης, Κ.Α. και Τ. Λεοντίδης (1992), Τα ελληνικά ιστιοφόρα καΐκια του

20ού αιώνα, Μουσείο Κρητικής Εθνολογίας, Αθήνα: Γαβριηλίδης.

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

Δαμιανίδης, Κ.Α. (2005), «Η ναυπηγική τέχνη κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας», Αρχαιολογία & Τέχνες, τεύχ. 97

Δαμιανίδης, Κ.Α. (2000), «Ελληνική παραδοσιακή ξυλοναυπηγική», Πυρφόρος, Αθήνα: Ε.Μ.Π.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ:

Προϋπάρχουσα τεκμηρίωση

Διαθέσιμη βιβλιογραφία

Διαθέσιμα δεδομένα

Φορέας:

Είδος έρευνας:

Είδος δεδομένων:

Εγγραφή του στοιχείου σε άλλα ευρετήρια

Εθνικό Ευρετήριο – Τεχνικό δελτίο του στοιχείου

Τόπος και ημερομηνία σύνταξης: Αθήνα, 30 Μαΐου 2013

Συντάκτης

Ονοματεπώνυμο: Κώστας Α. Δαμιανίδης

Ιδιότητα: Αρχιτέκτων, Δρ. Ιστορίας Ναυπηγικής

Συνοδευτικό τεκμηριωτικό υλικό

Βιβλιογραφική-αρχειακή έρευνα:

Επιτόπια έρευνα – συνεντεύξεις:

Ηχητική καταγραφή:

Φωτογραφική καταγραφή:

Κινηματογραφική καταγραφή: