

ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ

Σχολή Διοίκησης Επιχειρήσεων

Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ: Τα Καρνάγια της Πάτρας και η συμβολή τους στην ανάπτυξη της περιοχής.



Εισηγητής:

Χατζίνας Σωτήρης

Σπουδάστρια:

ΓριππιώτηΜαριάνθη.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	2713
----------------------	------

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

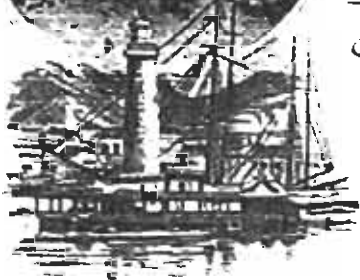
Αφιερώνω την πτυχιακή μου εργασία με θέμα: **«Τα Καρνάγια της Πάτρας και η συμβολή τους στην ανάπτυξη της περιοχής»** στους αγαπημένους μου γονείς **Κων/νο και Ευθαλία Γριππιώτη** τους οποίους και ευχαριστώ ιδιαίτερα για την σημαντική βοήθεια που απλόχερα μου πρόσφεραν όλα αυτά τα χρόνια.

«Με κάνετε άνθρωπο»

Σας ευχαριστώ θερμά

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟ

Ευχαριστώ τον εισηγητή - Καθηγητή μου κ. Χατζίνα Σωτήρη ο οποίος με αγάπη και πάθος για την διατήρηση και διάσωση της βιομηχανικής μας κληρονομιάς με καθοδήγησε στην εκπόνηση αυτής της εργασίας.



SOUVENIR DE PATRAS

*Vous qui êtes en voyage
à Patras, n'oubliez pas
de vous en souvenir.*

PARIS, chez M. LAURENT, Palais National, Salon de Peinture.

Περιεχόμενα:

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1—1
<i>Το λιμάνι της Πάτρας στην Αρχαιότητα.....</i>	<i>1—1</i>
<i>Το λιμάνι. Ιστορικά γεγονότα.</i>	<i>1—2</i>
<i>Τοποθεσία και περιγραφή του λιμανιού της Πάτρας. Σήμερα.</i>	<i>1—7</i>
κεφάλαιο2	2—19
<i>Η διάρθρωση και η ζωή του λιμανιού ιστορικά, πριν το '60.</i>	
<i>(Αποσπάσματα απο μαρτυρίες ανθρώπων που έζησαν εκείνη την εποχή)</i>	<i>2—19</i>
κεφάλαιο3	3—31
<i>Η Ναυσιπλοΐα.....</i>	<i>3—31</i>
<i>Εμπορική κίνηση- Ιστορικά στοιχεία.....</i>	<i>3—46</i>
<i>Οι εξαγωγές.....</i>	<i>3—46</i>
<i>Οι εισαγωγές.....</i>	<i>3—51</i>
κεφάλαιο4	4—55
<i>Σύμφωνα με τη μαρτυρία του κυρίου Τσικλητήρα.</i>	<i>4—55</i>
<i>Σύμφωνα με τη μαρτυρία του κυρίου Μιχάλη Μιχαλόπουλου:</i>	<i>4—57</i>
κεφάλαιο5	5—66
<i>Η Ναυπηγική Τέχνη στην Αρχαιότητα.....</i>	<i>5—66</i>
<i>Παρουσία των περίφημων πλοίων της θήρας (1500π.χ)</i>	<i>5—66</i>
<i>Ναυπηγείται από τους Κορίνθιους η τριήρης (650 π.χ)</i>	<i>5—67</i>

<i>Ναυπηγείται η Συρακούσια – το μεγαλύτερο πλοίο ψυχαγωγίας (240 π. χ)</i>	<i>5—68</i>
<i>Ναυπηγούνται τεράστια πολεμικά πλοία (210 π. χ)</i>	<i>5—70</i>
<i>Ναυπηγική τέχνη στη Νεώτερη Ελλάδα.</i>	<i>5—72</i>
<i>Ιστορικά στοιχεία.</i>	<i>5—72</i>
<i>Η ιστιοφορία.</i>	<i>5—75</i>
<i>Η ιστιοφορία παλιά.....</i>	<i>5—78</i>
<i>Ιστορικά στοιχεία για τη ναυπηγική τέχνη στον ελλαδικό χώρο.</i>	<i>5—86</i>
<i>Κατασκευή</i>	<i>5—92</i>
<i>Αναφορά στις μεθόδους χάραξης των κύριων στοιχείων του καϊκιού. ..</i>	<i>5—92</i>
<i>Η σειρά της κατασκευής- Συγκρίσεις του χτες με το σήμερα.</i>	<i>5—94</i>
<i>Η καρένα και τα δύο ποδοστάματα</i>	<i>5—96</i>
<i>Τα στραβόξυλα ή πόστες.</i>	<i>5—99</i>
<i>Η Ναυπηγική Τέχνη</i>	<i>5—108</i>
<i>Συνδετικά και βοηθητικά στοιχεία</i>	<i>5—112</i>
<i>Καλαφάτισμα-Βάψιμο</i>	<i>5—126</i>
<i>Ξύλα και εργαλεία.</i>	<i>5—128</i>
<i>Συμπεράσματα Στατική ερμηνεία του σκάφους.....</i>	<i>5—130</i>
<i>Αναφορά στην χρήση του τρεχαντηριού.....</i>	<i>5—132</i>
<i>κεφάλαιοδ</i>	<i>6—141</i>
<i>Επίλογος.....</i>	<i>6—141</i>

Φωτογραφίες

- Φωτογραφία 1. Το κεντρικό λιμάνι σε κάρτα του 1910 από το Γερμανό εκδότη *Purgher* 1—7
- Φωτογραφία 2. Το λιμάνι όπως είναι σήμερα. 1—8
- Φωτογραφία 3. Ο μύλος της Γοίναρη (προπολεμική έκδοση του Αναγνωστόπουλου) 1—9
- Φωτογραφία 4. Ο μύλος Αγίου Νικολάου στα 1901 σε φωτογραφία τραβηγμένη από το φάρο..... 1—9
- Φωτογραφία 5. Το λιμάνι με το παλιό τελωνείο σε κάρτα του Βαριατζά, το 1903. 2—20
- Φωτογραφία 6. Η παραλιακή Λεωφόρος Όθωνος - Αμαλίας γύρω στο 1925 2—22
- Φωτογραφία 7. Το αρκτικό λιμάνι. Διακρίνεται το τρένο στο σιδ.σταθμό, ο οποίος ήταν εκεί που σήμερα είναι το ξενοδοχείο Αστήρ. 2—23
- Φωτογραφία 8. Η σιδηροδρομική γραμμή στην παραλιακή λεωφόρο Όθωνος - Αμαλίας 2—26
- Φωτογραφία 9. Κολυμβητικοί αγώνες του Ν.Ο.Π. 2—28
- Φωτογραφία 10. Το πλοίο ΜΑΡΘΑ ΟΥΑΣΙΓΚΤΩΝ της «Αυστροαμερικάνια» 3—40
- Φωτογραφία 11. Το πλοίο «Θεμιστοκλής» 3—41
- Φωτογραφία 12. Το «Βουλκάνια», αδελφό πλοίο του «Σατούρνια»..... 3—44
- Φωτογραφία 13. Το πλοίο «Καλυδώνα» 3—44
- Φωτογραφία 14. Καρνάγιο της Πάτρας στα μέσα της δεκαετίας του 1950. (Φωτογραφία του κ. Πορευόπουλου) 4—55
- Φωτογραφία 15. Αγγλικό γαλιόνι του 16 αιών. (Σχέδιο του Bjorn Landstrom) 5—72
- Φωτογραφία 16. Τρεχαντήρι που στοκάρεται στην Ανάβυσσο. 5—73
- Φωτογραφία 17. Κατασκευή τρεχαντηριού σε καρνάγιο της Σύρου..... 5—76
- Φωτογραφία 18. Τραμιιάκουλο (από το λεύκωμα του Ναυτικού Μουσείου της Ελλάδας) 5—76
- Φωτογραφία 19. Σακκολέβα, καρτ ποστάλ από το Πασαλιμάνι, αρχές 20 αι. 5—77
- Φωτογραφία 20. Πέραμα σε ναυπηγείο στο Παχύ της Χίου..... 5—79

Φωτογραφία 21.	Καρτ Ποστάλ με λατινάδικες βάρκες από το Τουρκολίμανο στον Πειραιά.....	5—82
Φωτογραφία 22.	Μία από τις τελευταίες Σακκολέβες στην Ελλάδα (Φωτογραφήθηκε στο Καλαμάκι Αττικής).....	5—82
Φωτογραφία 23.	Σχέδιο Σακκολέβας (από την έκδοση εκατονταετηρίδος του ΝΑΤ)	5—82
Φωτογραφία 24.	Πανί μπούμα (Από λεύκωμα του Ναυτικού Μουσείου της Ελλάδας)	5—83
Φωτογραφία 25.	Ψάθα (Από ελαιογραφία του Ι. Αλταμούρα, 1984)	5—83
Φωτογραφία 26.	Καρνάγιο στην Κάλυμνο (Φωτογραφία από την έκδοση της Εθνικής Τράπεζας Ελλάδος, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, 1972	5—83
Φωτογραφία 27.	Φωτογραφίες από το καρνάγιο του Μαστραντώνη στην Αρμένη της Σαντορίνης κατα τη διάρκεια της καθέλκυσης ενός καϊκιού.	5—84
Φωτογραφία 28.	Τρεχαντήρι στα Κατάπολα Αμοργού	5—85
Φωτογραφία 29.	Σακκολέβα στο δεύτερο μισό του 18 αι.. (Από Χαλκογραφίες, Γενάδειος βιβλιοθήκη - Αθήνα	5—85
Φωτογραφία 30.	Ταρσανάς στην Καβάλα	5—89
Φωτογραφία 31.	Καρνάγιο στο λιμένα της Θάσου.....	5—89
Φωτογραφία 32.	Ναυπηγείο στο Πέραμα	5—90
Φωτογραφία 33.	Ναυπηγείο στην Οία της Σαντορίνης.....	5—91
Φωτογραφία 34.	Το πλωριό ποδόστομα από ένα τραχαντήρι που σκαρώνεται σε ταρσανά της Σαντορίνης	5—99
Φωτογραφία 35.	Η σύνδεση του πλωριού ποδοστάματος με την καρένα.....	5—99
Φωτογραφία 36.	Η σύνδεση του πρυμνιού ποδοστάματος με την καρένα.....	5—100
Φωτογραφία 37.	Εσωτερική ενίσχυση του πρυμνιού ποδοστάματος με την καρένα (Μπρατσόλι ή σκορπιός.).....	5—100
Φωτογραφία 38.	Χνάρι για το πλωριό ποδόστομα	5—101
Φωτογραφία 39.	Σκίτσο της κατάληξης των στρώσεων πάνω στην καρένα.....	5—102
Φωτογραφία 40.	Διαμόρφωση της κατάληξης των στρώσεων πάνω από την καρένα για ένα ιστιοφόρο καϊκι.....	5—102
Φωτογραφία 41.	Σκίτσο μιας πόστας όπως κατασκευάζεται σε Ταρσανά	5—103

Φωτογραφία 42.	Στήριξη των στρώσεων πάνω στην καρένα.....	5—103
Φωτογραφία 43.	Οι μεσαίες πόστες από ένα σκαρί στην Καβάλα	5—104
Φωτογραφία 44.	Τα δύο βασικά ξύλινα στοιχεία ενός χναριού.....	5—105
Φωτογραφία 45.	Η θέση όπου προκύπτει το σχήμα της πέμπτης προς πλώρα και πρύμα πόστας του καϊκιού	5—105
Φωτογραφία 46.	Η θέση του τρίτου ξύλινου στοιχείου όπου προκύπτει το σχήμα της με- σαίας πόστας του καϊκιού.....	5—106
Φωτογραφία 47.	Το κάτω μέρος καϊκιού που χτιζόνταν στη Θάσο.....	5—107
Φωτογραφία 48.	Εσωτερικό του ίδιου καϊκιού. Διακρίνονται οι στραγαλιές και οι λού- ροι.....	5—108
Φωτογραφία 49.	Τα καμάρια από το ίδιο καϊκι.....	5—109
Φωτογραφία 50.	Η κουβέρτα ενός τρεχαντηριού	5—109
Φωτογραφία 51.	Ξεγύρισμα στραβόξυλων για την τοποθέτηση ενός σανιδιού του πετσώ- ματος	5—109
Φωτογραφία 52.	Σκίτσο για τη στήριξη των καμαριών.....	5—112
Φωτογραφία 53.	Μέτρημα και τοποθέτηση της καταφραής.....	5—113
Φωτογραφία 54.	Ολοκλήρωση του πετσώματος της μιας πλευράς ενός τρεχαντηριού.....	5—114
Φωτογραφία 55.	Ματσόλα, κοπίδια για καλαφάτισμα.....	5—114
Φωτογραφία 56.	Πριόνι, τρυπάνια, πλάνες, σφυριά.	5—118
Φωτογραφία 57.	Ξύλα έτοιμα για το πέτσωμα ενός καϊκιού.....	5—125

κεφάλαιο1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το λιμάνι της Πάτρας στην Αρχαιότητα.

Κατά την αρχαιότητα η Πάτρα στερούταν λιμάνι όχι μόνο τεχνητού αλλά και όρμου, κατάλληλο για αγκυροβολία. Εν τούτοις, Ν.Δ. της πόλης, κοντά στον ναό της Δήμητρας οι Πελοποννήσιοι είχαν ορμητήριο απέναντι της Αιτωλικής ακτής. Η δε αρχαία παραλία τον καιρό εκείνο εξείχε απο ότι σήμερα κατά 10-20 μέτρα γιατί το διάστημα αυτό συναντούσαν κατά διαστήματα στη θάλασσα ερείπια κτιρίων.

Την έλλειψη φυσικού λιμανιού αναπλήρωσαν με τεχνητό οι Ρωμαίοι κατά τους καιρούς μετά τον Αύγουστο, κατά πάσα πιθανότητα επί Νέρωνος. Κατά τη θέση Τσιβδί, όπου παλιά ήταν βυρσοδεψεία, μπορούσε κανείς, κατά το Πουκεβίλλ, να αναγνωρίσει την είσοδο του αρχαίου ρωμαϊκού λιμανιού, το οποίο αποτελούνταν απο δύο παράλληλες προκυμαίες, των οποίων τα θεμέλια ίσα που καλυπτόταν απο τη θάλασσα. Κατά τα άκρα αυτών διακρινόταν οι βάσεις δύο πύργων, εκατόν είκοσι ποδιών διαμέτρου, απέναντι κτισμένες και οι οποίες πιθανόν χρησίμευαν προς υπεράσπιση της εισόδου γιατί συγκρατιόντουσαν απο αλυσίδα συρόμενη τη νύχτα, η οποία εμπόδιζε την είσοδο. Στις άκρες των προβλητών, οι οποίες σχημάτιζαν το διπλό μώλο, ήταν τοποθετημένα τα αγάλματα του Άρεως και του Απόλλωνα. Ο διπλός αυτός μώλος με τους πύργους, παρείχε είσοδο σε-

άλλο λιμάνι (σκαπτό), όμοιος με τη λίμνη ναυμαχίας (θεατρική), ο οποίος είχε ένα μίλι διάμετρο απο την ακτή μέχρι τα Υψηλά Αλώνια και επί ακτίνα 500 οργιές. Η λεκάνη αυτή φαίνεται μεταγενέστερα στο διπλό λιμάνι, έργο επι Σεπτίμιου Σεβήρου (193-211 μ.χ.), με νομίσματα του οποίου φαίνεται καθώς και νόμισμα του Γορδιανού του Ευσεβούς (244 μ.χ.). Η λεκάνη σκάφτηκε και δημιουργήθηκε ασφάλεια στα πλοία απο τους πειρατές και επικοινωνούσε με το διπλό λιμάνι με διώρυγα, η οποία και αυτή τη νύχτα έκλεινε με αλυσίδα. Υπήρχε λοιπόν αυτός ο κλειστός λιμένας των Ρωμαίων και των Ενετών, αλλά παραμελήθηκε απο τους τελευταίους και λίγο-λίγο επιχωματώθηκε απο την ύλη των κατερχόμενων ρυακιών και χειμάρρων, τα δε λιμνάζοντα νερά, ήταν νοσογόνος αιτία των ελωδών πυρετών τα οποία επι Ενετοκρατίας και Τουρκοκρατίας τα λαιπωρούσαν τους κατοίκους.

Το λιμάνι. Ιστορικά γεγονότα.

Η κατασκευή του λιμανιού παίρνει την προτεραιότητα στα έργα για την ανοικοδόμηση της Πάτρας. Πρώτα κατασκευάζεται ο μώλος του Αγίου Νικολάου για να δένουν τα πλοία και να αποβιβάζονται οι επιβάτες. Το 1838 αποβιβάζεται στο μώλο ο βασιλιάς Όθωνας κατά την επίσκεψή του στην πόλη.

Την εποπτεία των εργασιών για την κατασκευή του τεχνητού λιμανιού έχει η Λιμενική επιτροπή. Το έργο σχεδιάζεται το 1872 απο το Γάλλο μηχανικό Ν. Πασκάλ, διευθυντή των έργων του λιμανιού της Μασσαλίας. Τον Αύγουστο του 1873 υπογράφεται σύμβαση μεταξύ του Γάλλου εργολάβου Π. Μανιάκ και της λιμενικής επιτροπής για την έναρξη των εργασιών. Οι Πατρινοί πιέζουν την κυβέρνηση με αναφορά τους και ζητούν να δοθεί η

εργολαβία στο Μανιάκ, αντί 6 εκατομμυρίων δραχμών. Ο μόνος που αντιδρά είναι ο Κοντογούρης, ο οποίος βλέπει ότι οι όροι είναι ασύμφοροι. Καταφέρνει να ακυρώσει την πρώτη ανάθεση για να προκυρυχτεί και πάλι διαγωνισμός που τον ξαναπαίρνει ο Μανιάκ για 5 εκατομμυρια αυτή τη φορά. Για αυτές του τις προσπάθειες ο Κοντογούρης εκλέγεται το 1879 πρώτος βουλευτής στην Πάτρα.

Σύντομα όμως ο Μανιάκ σταματάει τα έργα και προβάλλει νέες αξιώσεις. Ισχυρίζεται ότι ο κυματοθραύστης κατολισθαίνει περισσότερο απ'ότι αρχικά προβλέφθηκε. Γι'αυτό απαιτεί αναθεώρηση της σύμβασης με μεγαλύτερη αμοιβή. Αποφασίζεται τότε να κατασκευαστεί δοκιμαστικά ένα τμήμα απο 100 μέτρα για να ελεγχθούν οι αξιώσεις του εργολάβου, ενώ παράλληλα διορίζεται επιτροπή απο δύο Γάλλους μηχανικούς.

Η λιμενική επιτροπή απο την άλλη πλευρά απαιτεί ημερήσια αποζημίωση απο 800 δρχ. και επί τρία χρόνια, που την ματαιώνει όμως το υπουργείο με παρέμβασή του. Προτείνει συμβιβασμό με το μισό ποσό και απολύει απο μέλος της λιμενικής επιτροπής το γιατρό Χρ. Κορύλλο.

Ο Χ. Κορύλλος διοργανώνει συλλαλητήριο για να ματαιώσει το συμβιβασμό της νέας λιμενικής επιτροπής. Τελικά, το 1879 μαζί με το Μ. Φραγκόπουλο πηγαίνει στο Παρίσι και σε απ'εύθείας συνεννόηση με το διευθυντή της εταιρίας όπου εργάζεται ο Μανιάκ γίνεται συμβιβασμός στο 1.260.000 δρχ.

Τα έργα αποπερατώνονται το 1889 απο τη Γαλλική εταιρία Μανιάκ (απλή συνωνυμία με την πρώτη) με την κατασκευή του κυματοθραύστη μήκους 910 μ., ύψους 20 μ. και πλάτους 20μ. και των δύο μώλων Αγ. Νικολάου μήκους 340 μ. και Καλαβρύτων 248 μ. Τα έργα αυτά στοιχίζουν 8.065.000 χρυσές λίρες και το εμπόριο υποχρώνεται σε φορολογία 1%

Στις 6/6/89 προκηρύσσεται νέος διαγωνισμός που κατακυρώνεται στο Αύγουστο Σαιν για να κατασκευαστούν τα κρηπιδώματα.

Ο Σαιν πριν αναλάβει το έργο έχει δοκιμαστικά σκάψει στο λιμάνι 25.000 κ. μέτρα χρησιμοποιώντας το βυθοκόρο του Μανιάκ. Το σχέδιο των κρηπιδωμάτων είναι του Κελληνίκ, σύμφωνα με το πρότυπο του λιμανιού Αγίου Λουδοβίκου του Ροδανού που το έδαφός του μοιάζει με το έδαφος της Πάτρας.

Επιβλέπων μηχανικός είναι ο D'istria. Αφού κατασκευάζονται όμως τα πρώτα 26 μέτρα η θάλασσα καταστρέφει το προχωμα που δεν έχει κατασκευαστεί στέρεα και κατακλύζει το συνεργείο. Τα έργα σταματούν και ο εργολάβος καταφεύγει το 1894 στα δικαστήρια με την απαίτηση να του καταβληθούν 1.252.272,42 δρχ. χωρίς σε αυτά να υπολογίζονται οι 131.802 που ήδη έχει εισπράξει.

Το 1894 κηρύσσεται έκπτωτος απο την λιμενική επιτροπή. Ο Σαιν αρχικά και έπειτα οι κληρονόμοι του, γιατί στο μεταξύ πεθαίνει, επιδιώκουν συμβιβασμό αντί της δίκης. Οι διαπραγματεύσεις ναυαγούν, εκδικάζεται η αγωγή στο Πρωτοδικείο Αθηνών και διορίζονται σαν πραγματογνώμονες οι μηχανικοί του δημοσίου Γαζής, Γκίνης και Αραβαντινός.

Οι πραγματογνώμονες χαρακτηρίζουν το έδαφος του λιμανιού τελείως ακατάλληλο για να κατασκευαστούν κρηπιδώματα.

Κατά τη λιμενική επιτροπή όμως αυτό είναι τελείως λανθασμένο γιατί επί 25 χρόνια παραμένουν άθικτα τα 26 μέτρα που είχε κατασκευάσει ο ίδιος ο Σαιν όπως άθικτοι παραμένουν και οι λιμενοβραχίονες, Καλαβρύτων, Αγίου Νικολάου καθώς και ο κυματοθραύστης. Όλα αυτά, αν το έδαφος ήταν ακατάλληλο, θα είχαν καταρρεύσει.

Τελικά, μετά απο 25 χρόνια, το 1917, δίνονται στους κληρονόμους του Σαιν 212.000 δρχ. και η δικαστική περιπέτεια λήγει.

Η έλλειψη των κρηπιδωμάτων στο λιμάνι έχει σαν αποτέλεσμα να μην προσεγγίζουν τα πλοία στις αποβάθρες για να αποβιβάσουν τον κόσμο και να ξεφορτώσουν τα εμπορεύματά τους.

Κατά την εμφάνιση κάθε πλοίου οι λεμβούχοι προσπαθούν να γαντζάρουν πρώτοι και να πάρουν επιβάτες, με κίνδυνο να συνθλιβούν και να ανατραπούν.

Στη γλώσσα του λιμανιού η επιχείρηση αυτή λέγεται "τράκο των λεμβούχων". Σε ένα τέτοι τράκο πνίγονται το 1913 τρεις βαρκάρηδες.

Ο συναγωνισμός είναι έντονος ακόμα και στα ναύλα. Την ένταση της διαμάχης τη δείχνει το παρακάτω δυστύχημα, που συντάραξε την Πατραϊκή κοινωνία:

Στις 26-7-1907 το βράδυ με την εμφάνιση του ατμόπλοιου "Άγιος Ιωάννης" ξεκινάνε από την παραλιακή κλίμακα του παλιού τελωνείου πέντε βάρκες να παραλάβουν επιβάτες. Στο ατμόπλοιο επιβαίνουν και Λευκαδίτες που έρχονται στην Πάτρα για να δουλέψουν στον τρύγημα των αμπελιών. Μεταξύ των βαρκάρηδων προκαλείται συμπλοκή για το ποιος θα πάρει του περισσότερους επιβάτες. Χρησιμοποιούνται και τα κουπιά, ανατρέπεται μια βάρκα και πνίγεται ένας 18χρονος Λευκαδίτης.

Συναγωνισμός γίνεται και στα επιβατικά ατμόπλοια για το ποιο θα έχει μεγαλύτερη ταχύτητα και λιγότερα ναύλο.

Αποτέλεσμα της έλλειψης των κρηπιδωμάτων στο λιμάνι είναι και η ύπαρξη πολλών φορτηγίδων. Το 1870 που αποφασίζεται η κατασκευή των

κρηπιδωμάτων υπάρχουν 40 φορτηγίδες (μαούνες) από 10-15 τόννων η κάθε μια.

Αργότερα όμως, το 1912, που η εμπορευματική κίνηση αυξάνεται και προσεγγίζουν μεγάλα ατμόπλοια 15-20 χιλιάδων τόννων οι φορτηγίδες φτάνουν τις 120 από 20-100 τόννους η κάθε μία. Υπάρχουν ακόμα και 200 βάρκες.

Την κίνηση στο λιμάνι αναπτύσσει κυρίως το διαμετακομιστικό εμπόριο (transito) με τη συγκέντρωση του εμπορίου της Ανατολής και τη μεταφορά του στην Ευρώπη και την Αμερική. Η γεωγραφική θέση της πόλης παίζει σημαντικό ρόλο. Μεταφέρονται μέσω Πατρών κάπυα από την Καβάλα, φρούτα από την Σμύρνη, ελιές, λάδι, ταπέτα κ.λπ. από άλλα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου. Γενικά, η εξαγωγή και η εισαγωγή του διαμετακομιστικού εμπορίου φτάνει ως το 1912 στους 35-50.000 τόννους το χρόνο.

Το 1890 καταπλέουν στο λιμάνι συνολικά 5.000 ατμόπλοια και ιστιοφόρα συνολικής χωρητικότητας 1.100.000 τόννους. Το 1915, την εποχή όπου το λιμάνι περνάει κρίση, η χωρητικότητα των πλοίων κατεβαίνει στις 480 χιλιάδες τόννους.

Το 1928 καταπλέουν 3.192 ατμόπλοια (τα 2.521 από το εσωτερικό) με συνολική χωρητικότητα 20.712.789 κόρων και η επιβατική κίνηση φτάνει τις 77.036 αναχωρήσεις. Από το εξωτερικό έρχονται 3.312 και αναχωρούν 3.492.

Κατά μέσον όρο καταπλέουν στο λιμάνι κάθε μέρα 7 ατμόπλοια και 2 ιστιοφόρα. Στην εποχή της σταφίδας, όμως, τους τρεις φθινοπωρινούς

μήνες, παρατηρείται δυσανάλογη συγκέντρωση πλοίων. Σε μια μόνο μέρα συγκεντρώθηκαν 25 ατμόπλοια και 150 ιστιοφόρα.

Τοποθεσία και περιγραφή του λιμανιού της Πάτρας. Σήμερα.



Φωτογραφία 1. Το κεντρικό λιμάνι σε κάρτα του 1910 από το Γερμανό εκδότη Purger

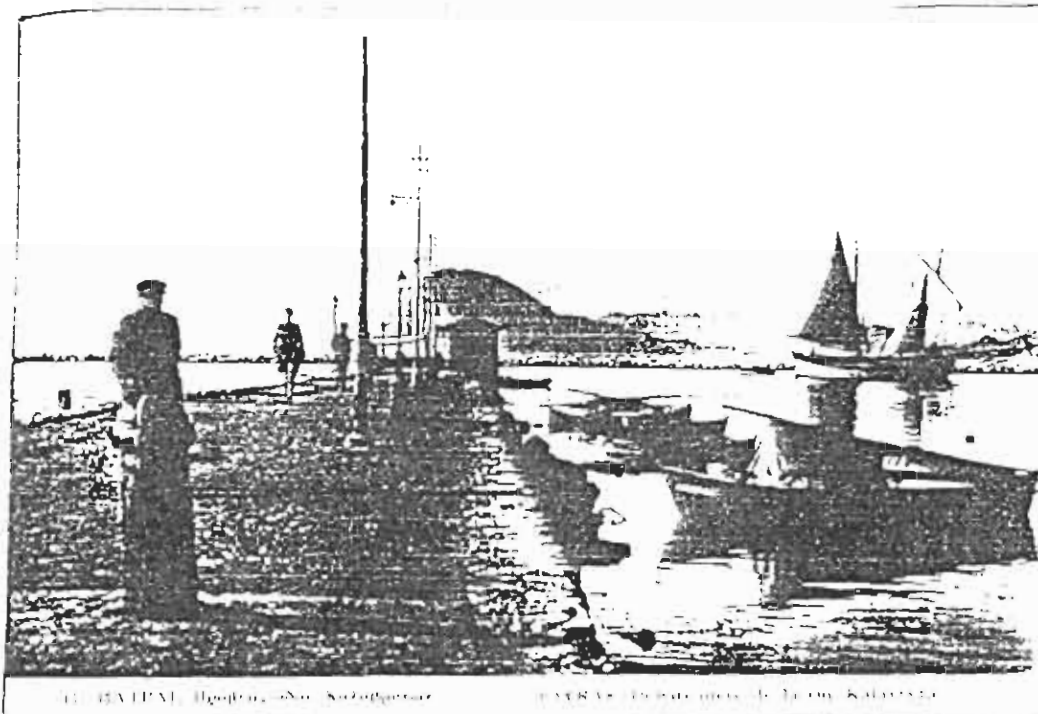
Σπουδαίο ρόλο για την ανάπτυξη κάθε παραλιακής πόλεως παίζει το λιμάνι της. Γιατί η κίνηση του λιμανιού δίνει μεγάλη ώθηση στην οικονομική δραστηριότητα και γενικώς στην όλη πρόοδο της πόλεως και της χώρας. Έτσι και το λιμάνι της Πάτρας παίζει ένα σημαντικό ρόλο στην όλη ανάπτυξη της πόλης.



Φωτογραφία 2. Το λιμάνι όπως είναι
σήμερα.

Το λιμάνι βρίσκεται δυτικά της πόλης. Τούτο δεν είναι φυσικό, όπως σε άλλες πόλεις της πατρίδος μας. Είναι τεχνητό λιμάνι, δηλαδή έγινε με την ανθρώπινη φροντίδα. Δούλεψαν για να γίνει, όπως είναι σήμερα, αρκετοί κατά καιρούς τεχνικοί και ξοδεύτηκαν πάρα πολλά χρήματα, όπως ήδη έχουμε αναφέρει στο προηγούμενο κεφάλαιο.

Για καλύτερη εξυπηρέτηση και για ασφάλεια των πλοίων έχουν φτιάξει στο λιμάνι τέσσερις προβλήτες, οι οποίες διαιρούν αυτό σε τμήματα. Ο πρώτος μόλος είναι κάπως μικρός και βρίσκεται στο νότιο μέρος του λιμανιού στην επέκταση της οδού Τριών Ναυάρχων. Από εκεί άρχισαν και τα έργα για την κατασκευή της ιχθυόσκαλας.



11. ΓΕΛΙΟΥΜ. Πρώτος, 2ος, 3ος, 4ος, 5ος, 6ος, 7ος, 8ος, 9ος, 10ος, 11ος, 12ος, 13ος, 14ος, 15ος, 16ος, 17ος, 18ος, 19ος, 20ος, 21ος, 22ος, 23ος, 24ος, 25ος, 26ος, 27ος, 28ος, 29ος, 30ος, 31ος, 32ος, 33ος, 34ος, 35ος, 36ος, 37ος, 38ος, 39ος, 40ος, 41ος, 42ος, 43ος, 44ος, 45ος, 46ος, 47ος, 48ος, 49ος, 50ος, 51ος, 52ος, 53ος, 54ος, 55ος, 56ος, 57ος, 58ος, 59ος, 60ος, 61ος, 62ος, 63ος, 64ος, 65ος, 66ος, 67ος, 68ος, 69ος, 70ος, 71ος, 72ος, 73ος, 74ος, 75ος, 76ος, 77ος, 78ος, 79ος, 80ος, 81ος, 82ος, 83ος, 84ος, 85ος, 86ος, 87ος, 88ος, 89ος, 90ος, 91ος, 92ος, 93ος, 94ος, 95ος, 96ος, 97ος, 98ος, 99ος, 100ος

11. ΓΕΛΙΟΥΜ. Πρώτος, 2ος, 3ος, 4ος, 5ος, 6ος, 7ος, 8ος, 9ος, 10ος, 11ος, 12ος, 13ος, 14ος, 15ος, 16ος, 17ος, 18ος, 19ος, 20ος, 21ος, 22ος, 23ος, 24ος, 25ος, 26ος, 27ος, 28ος, 29ος, 30ος, 31ος, 32ος, 33ος, 34ος, 35ος, 36ος, 37ος, 38ος, 39ος, 40ος, 41ος, 42ος, 43ος, 44ος, 45ος, 46ος, 47ος, 48ος, 49ος, 50ος, 51ος, 52ος, 53ος, 54ος, 55ος, 56ος, 57ος, 58ος, 59ος, 60ος, 61ος, 62ος, 63ος, 64ος, 65ος, 66ος, 67ος, 68ος, 69ος, 70ος, 71ος, 72ος, 73ος, 74ος, 75ος, 76ος, 77ος, 78ος, 79ος, 80ος, 81ος, 82ος, 83ος, 84ος, 85ος, 86ος, 87ος, 88ος, 89ος, 90ος, 91ος, 92ος, 93ος, 94ος, 95ος, 96ος, 97ος, 98ος, 99ος, 100ος

Φωτογραφία 3. Ο μώλος της Γούναρη (προπολεμική έκδοση του Αναγνωστόπουλου)

Ο δεύτερος μώλος (Γαλλικός) βρίσκεται στην επέκταση της οδού Γούναρη. Έχει μήκος 132 μ. και πλάτος 15 περίπου μέτρα. Μεταξύ του πρώτου και του δεύτερου μώλου σχηματίζεται ο νότιος προλιμένας μήκους 85 μέτρων. Σ' αυτόν πλευρίζουν μικρά πλοία.

Ο τρίτος μώλος, ο οποίος, επειδή βρίσκεται στην προέκταση της ο-



δού Αγίου Νικολάου, ονομάζεται και μώλος Αγίου Νικολάου, είναι μεγαλύτερος, μήκους 260 μ. και πλατύτερος, πλάτος 16 μ. και παρουσιάζει μεγάλη κίνηση. Προς

Φωτογραφία 4. Ο μώλος Αγίου Νικολάου στα 1901 σε φωτογραφία τραβηγμένη από το φάρο.

το νότιο και βόρειο μέρος του είναι βαλμένος μέσα στο τσιμέντο σαν πελώρια καρφιά πολλά σιδερά για να δένουν τα πλοία.

Στο μώλο του Αγ. Νικολάου γίνεται ο καθημερινός περίπατος των πολιτών και σ'αυτόν ανάβουν πυροτεχνήματα τόσο στις εθνικές γιορτές, όσο και στη γιορτή της αποκριάς.

Το τμήμα μεταξύ των μώλων, Γαλλικού και Αγίου Νικολάου αποτελεί το κυρίως λιμάνι, την κεντρική λεκάνη, με μήκος 400 μ. και βάθος θαλάσσης 9 μέτρα. Στην κτιστή αποβάθρα προσεγγίζουν και φορτώνουν και ξεφορτώνουν τα φορτηγά πλοία διάφορα εμπορεύματα. Προς το βόρειο μέρος του μώλου Αγ. Νικολάου και ακριβώς απέναντι απο τον Σιδηροδρομικό Σταθμό προσεγγίζουν τα πολεμικά πλοία, τα οποία κατά χρονικά διαστήματα επισκέπτονται την πόλη μας.

Ο τέταρτος και τελευταίος μώλος Τριάντη έχει μήκος 120 μ.

Ο κυματοθραύστης.

Τα μικρά και μεγάλα πλοία, φορτηγά και επιβατηγά, τα δεμένα μέσα στο λιμάνι δεν θα ήταν ασφαλισμένα αν δεν υπήρχε ο κυματοθραύστης. Για να προφυλάξουν το λιμάνι, που είναι εκτεταμένο και ανοιχτό προς το μέρος του Πατραϊκού Κόλπου, απο την άγρια μανία των κυμάτων των χειμερινών ημερών, έχτισαν εδώ και πολλά χρόνια τον κυματοθραύστη. Αυτός έχει μήκος 930 μ. και πλάτος 9 μ. και μοιάζει με πελώρια ευθεία γραμμή. Προς το έξω μέρος του έχουν ρίξει μεγάλες πέτρες, επάνω στις οποίες σπάζουν τα κύματα και χάνουν την ορμή τους και έτσι πριν χτυπήσουν στον τοίχο του κυματοθραύστη, κόβεται λίγο η δύναμή τους.

Στις δύο άκρες του κυματοθραύστη έχουν τοποθετήσει δύο φάρους για να φωτίζεται το μέρος και να προφυλάσσονται κατ'αυτόν τον τρόπο τα εισερχόμενα και εξερχόμενα πλοία.

Τα εισπλέοντα και αποπλέοντα πλοία έχουν δύο εισόδους στο λιμάνι. Η μια προς το βόρειο μέρος, μεταξύ του κυματοθραύστη και του μώλου του Τριάντη και η άλλη προς το νότιο μέρος μεταξύ του κυματοθραύστη και του Γαλλικού μώλου.

Για να διευκολύνονται τα πλοία τη νύχτα, τόσο στον κυματοθραύστη, όσο και στους δύο αυτούς μώλους, υπάρχουν φάροι με διαφορετικούς χρωματισμούς οι οποίοι ανάβουν και σβήνουν αυτόματα.

Δραστηριότητες του λιμανιού.

Πριν το Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο η δραστηριότητα του λιμανιού ήταν αρκετά μεγαλύτερη απότι είναι σήμερα. Αυτό οφείλεται, στο ότι το λιμάνι της Πάτρας ήταν κυρίως μεταναστευτικό κέντρο της πατρίδας μας με τις ξένες χώρες. Και επίσης ήταν το μόνο λιμάνι απο το οποίο γινόταν η εξαγωγή της σταφίδας. Γι'αυτό και εδώ στην Πάτρα υπήρχαν οι μεγαλύτεροι σταφιδοεξαγωγείς.

Σήμερα όμως και τα δύο αυτά προνόμια τα έχει χάσει. Για το μεν πρώτο, τη μετανάστευση, τη μοιράστηκε με τον Πειραιά και εννοείται ότι αυτός πήρε τη μερίδα του λέοντος και για το δεύτερο, το εξαγωγικό εμπόριο της σταφίδας, το μοιράστηκε με Αίγιο, Κατάκωλο, Πύλο και Καλαμάτα.

Το λιμάνι της Πάτρας σήμερα έρχεται τρίτο σε σύγκριση με άλλα λιμάνια.

Η κίνηση του λιμανιού της Πάτρας το 1959 φαίνεται στους παρακάτω πίνακες:

ΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΜΕ ΤΙΣ ΞΕΝΕΣ ΧΩΡΕΣ

ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1959

Κατέπλευσαν απο το Εξωτερικό

ΜΗΝΑΣ	Αριθ. Πλοίων	Χωρ. Σε κόρρους	Τόν. Εκφωρτο- θέντων εμπο- ρευμάτων	Επιβάτες
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	46	75479	7168	208
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	33	58135	6964	112
ΜΑΡΤΙΟΣ	46	84857	5850	136
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	44	71929	3589	211
ΜΑΪΟΣ	33	66991	2193	144
ΙΟΥΝΙΟΣ	40	46216	9735	77
ΙΟΥΛΙΟΣ	47	52633	14803	63
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	35	58609	6940	50
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	40	71866	7761	196
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	47	94806	6945	214
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	44	70350	5654	34
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	34	80160	15336	53
Σύνολον	489	832031	92938	1498

Απέπλευσαν για το Εξωτερικό πλοία

ΜΗΝΑΣ	Αριθ. Πλοίων	Χωρ. Σε κόρρους	Τόν. Εκφωρτοθέ- των εμπορευ- μάτων	Επιβάτες
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	49	77407	2819	69
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	33	58135	1942	103
ΜΑΡΤΙΟΣ	44	77598	1204	60
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	45	79070	1343	227
ΜΑΪΟΣ	34	67099	1486	155
ΙΟΥΝΙΟΣ	38	44743	2638	108
ΙΟΥΛΙΟΣ	47	50937	2001	94
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	37	61748	657	123
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	40	71866	4555	78
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	46	93339	6508	149
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	44	71702	4019	60
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	33	77272	2179	142
Σύνολον	490	830916	31351	1368

**ΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΜΕ ΑΛΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΠΑ-
ΤΡΙΔΑΣ ΜΑΣ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ 1959**

ΚΑΤΕΠΛΕΥΣΑΝ ΠΛΟΙΑ

ΜΗΝΕΣ	Είδος Πλοίου	Αριθ. Πλοίων	Χωρ. Σε κόρ- ρους	Τόννοι Εκφωρτο- θέντων εμπο- ρευμάτων	Επιβάτες
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	Ατμόπλοια	64	42212	1416	1736
	Ιστιοφόρα	158	8312	739	
	Καλυδών			93	4678
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	Ατμόπλοια	68	39449	3756	2190
	Ιστιοφόρα	153	7079	605	
	Καλυδών			69	3345
ΜΑΡΤΙΟΣ	Ατμόπλοια	96	56576	3790	2379
	Ιστιοφόρα	212	9987	1482	
	Καλυδών			83	5049
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	Ατμόπλοια	84	51412	2009	2318
	Ιστιοφόρα	218	7935	1505	
	Καλυδών			58	5291
ΜΑΪΟΣ	Ατμόπλοια	67	30631	3011	3072
	Ιστιοφόρα	134	6316	270	
	Καλυδών			75	6164
ΙΟΥΝΙΟΣ	Ατμόπλοια	92	47549	4233	2432
	Ιστιοφόρα	132	7946	1148	
	Καλυδών			111	5344
ΙΟΥΛΙΟΣ	Ατμόπλοια	125	78106	3204	4188
	Ιστιοφόρα	151	8079	1301	
	Καλυδών			98	7407
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	Ατμόπλοια	120	71763	3770	5675
	Ιστιοφόρα	180	10677	1183	
	Καλυδών			123	6826
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	Ατμόπλοια	119	71664	3969	3862
	Ιστιοφόρα	119	7478	1569	
	Καλυδών			85	6596
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	Ατμόπλοια	106	68051	2036	2462
	Ιστιοφόρα	189	10067	1516	
	Καλυδών			96	6152
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	Ατμόπλοια	94	55073	3655	1645
	Ιστιοφόρα	181	8653	1107	
	Καλυδών			107	4813
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	Ατμόπλοια	91	59139	4152	1804
	Ιστιοφόρα	151	7171	786	
	Καλυδών			100	4677
Σύνολον του έτους 1959					
Ατμόπλοια 1.126		Εκφ/τωθέντα εμ/τα τόν.39.001		Επιβάτες	33763
Ιστιοφόρα 1.978		" 13.211		"	"
Καλυδών		" 1.098		"	66342

ΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΜΕ ΑΛΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΙΔΑΣ ΜΑ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ 1959

ΑΠΕΠΛΕΥΣΑΝ ΠΛΟΙΑ					
ΜΗΝΕΣ	Είδος Πλοίου	Αριθ. Πλοίων	Χωρ. Σε κόρ- ρους	Τόννοι Εκ- φωρτοθέντων εμπορευμάτων	Επιβάτες
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	Ατμόπλοια	64	42212	162	1688
	Ιστιοφόρα	166	8460	1834	
	Καλυδών			77	4282
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	Ατμόπλοια	68	39449	265	1434
	Ιστιοφόρα	159	7212	1457	
	Καλυδών			99	3534
ΜΑΡΤΙΟΣ	Ατμόπλοια	96	56576	235	2386
	Ιστιοφόρα	201	9791	1035	
	Καλυδών			108	4736
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	Ατμόπλοια	84	51422	117	2404
	Ιστιοφόρα	208	7701	736	
	Καλυδών			146	5798
ΜΑΪΟΣ	Ατμόπλοια	67	30631	42	2369
	Ιστιοφόρα	127	6364	927	
	Καλυδών			103	5729
ΙΟΥΝΙΟΣ	Ατμόπλοια	92	47549	64	2839
	Ιστιοφόρα	130	7909	819	
	Καλυδών			100	5370
ΙΟΥΛΙΟΣ	Ατμόπλοια	125	78106	98	3954
	Ιστιοφόρα	147	8036	2397	
	Καλυδών			114	6721
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	Ατμόπλοια	120	71763	624	5839
	Ιστιοφόρα	170	10444	1086	
	Καλυδών			84	6635
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	Ατμόπλοια	119	71664	184	3325
	Ιστιοφόρα	151	8258	1933	
	Καλυδών			123	5587
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	Ατμόπλοια	106	68051	220	1664
	Ιστιοφόρα	182	9900	1108	
	Καλυδών			128	5898
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	Ατμόπλοια	94	35073	306	1854
	Ιστιοφόρα	178	8605	1504	
	Καλυδών			129	4323
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	Ατμόπλοια	91	59139	327	1924
	Ιστιοφόρα	159	7320	1515	
	Καλυδών			136	4850
Σύνολον του έτους 1959					
Ατμόπλοια 1.126		Εκφ/θέντα εμ/τα τόν. 2.644		Επιβάτες	31680
Ιστιοφόρα 1.978		" 16.351		"	-
Καλυδών		" 1.347		"	63463

Στοιχεία Λιμενικού Ταμείου μέσω Υπολογιστή

Αφροδίτη	Brindisi
Άγιος Ανδρέας	Brindisi
Αρετούσα	Ancona
Δαίδαλος	Benecia
Ελευθ.Βενιζέλος	Tergesti
Ερωτόκριτος	Benecia
Φαίδρα	Benecia
Φαιστός	Benecia
Κρήτη I	Ancona
Κρήτη II	Ancona
Arion	Brindisi
Crown	Ancona
Brindisi	Brindisi
Aukona	Dirrachio Albania
Egito Express	Brindisi
Ionian Island	Ancona - Benecia
Ionian star	Ancona
Galaxy	Benecia - Ancona
Palladio	Brindisi
Panther	Brindisi
Pollaris	Bari
Poseidon	Brindisi
Posidonia	Brindisi
Talos	Tergesti
Valentino	Brindisi
Venus	Bari
Marino K.	Brindisi
Super Fast I	Ancona
Super Fast II	Ancona
Κεφαλλονιά	Κεφαλονια

ΕΠΙΒΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 1996

ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΕΠΙ- ΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤ/ΓΑ	Ι/Χ	ΔΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑ	235/21	16809	8720	2069	10	97719
ΦΕΒΡΟΥ	216/12	13827	8547	1329	11	92181
ΜΑΡΤΙΟΣ	260/16	22462	10175	1750	19	109097
ΑΠΡΙΛΙΟ	289/15	36919	7852	3797	107	83310
ΜΑΙΟΣ	301/13	32832	8734	3980	383	87774
ΙΟΥΝΙΟΣ	312/14	42897	10514	7700	934	153275
ΙΟΥΛΙΟΣ	328/15	67133	9592	9487	958	104312
ΑΥΓΟΥΣ	322/11	126760	6537	23098	3714	75768
ΣΕΠΤΕΜ	321/14	73882	9220	14878	1819	93751
ΟΚΤΩΒΡ	256/23	39461	10018	6781	352	101472
ΝΟΕΜΒΡ	221/13	18179	9483	2521	37	97784
ΔΕΚΕΜΒ	174/19	13507	4194	1907	17	48314
ΣΥΝΟΛΟ	3235/186	504668	103586	79297	8356	1144757

ΑΠΟΒΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 1996

ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΕΠΙ- ΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤ/ΓΑ	Ι/Χ	ΔΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑ	224/20	17555	8861	2919	16	120715
ΦΕΒΡΟΥ	216/10	16614	10060	2556	11	128228
ΜΑΡΤΙΟΣ	257/16	30688	11208	4549	61	148350
ΑΠΡΙΛΙΟ	290/15	41200	9218	6305	215	120878
ΜΑΙΟΣ	299/15	40042	10218	8522	631	130937
ΙΟΥΝΙΟΣ	310/13	50739	11252	3965	883	136190
ΙΟΥΛΙΟΣ	331/16	99482	10734	7561	1551	147567
ΑΥΓΟΥΣ	321/10	109666	8089	20027	3565	113036
ΣΕΠΤΕΜ	322/13	50092	10957	8283	965	144710
ΟΚΤΩΒΡ	255/21	30196	11461	4212	108	149846
ΝΟΕΜΒΡ	218/14	18274	10916	2900	23	137022
ΔΕΚΕΜΒΡ	178/21	18782	8053	3288	25	103098
ΣΥΝΟΛΟ	3221/184	523330	121027	90087	8054	1580577

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1996

ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΕΠΙ- ΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤ/ΓΑ	Ι/Χ	ΔΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑ		34364	17581	4988	26	218434
ΦΕΒΡΟΥ		30441	18607	3885	22	220409
ΜΑΡΤΙΟΣ		53150	21383	6299	80	257447
ΑΠΡΙΛΙΟ		78119	17070	10102	322	204188
ΜΑΙΟΣ		72874	18952	12502	1014	218711
ΙΟΥΝΙΟΣ		93636	21766	16665	1817	289465
ΙΟΥΛΙΟΣ		166615	20326	27048	2509	251879
ΑΥΓΟΥΣ		236426	14626	43125	7279	188804
ΣΕΠΤΕΜ		123974	20117	23161	2784	238461
ΟΚΤΩΒΡ		69657	21479	10993	460	251318
ΝΟΕΜΒΡ		36453	20399	5421	60	234806
ΔΕΚΕΜΒ		32289	12247	5195	42	153412
ΣΥΝΟΛΟ		1028098	224553	169384	16415	2725334

Απο ότι αναφέραμε και πιο πάνω κατά τη σύντομη περιγραφή του λιμανιού της Πάτρας βγαίνει το συμπέρασμα, ότι η κίνηση του είναι αρκετά ικανοποιητική.

- Ιστορία της Πάτρας - Άλκος Μαράελης - Πάτρα 1983 - 662.2
Ιστορικό Λεξικό των Πατρών - Κώστας Τριανταφύλλου - Πάτρα 1980 - 662.1
Για να χωρίσουμε την Πάτρα - Ηλίας Ξηροτύρης - 662.7
Λιμενικό Ταμείο - Πάτρα 1997 - 662.16, 17

κεφάλαιο2

Η διάρθρωση και η ζωή του λιμανιού ιστορικά, πριν το '60. (Αποσπάσματα απο μαρτυρίες ανθρώπων που έζησαν εκείνη την εποχή)

Απο το βιβλίο μαρτυρίες για το λιμάνι των Πατρών πριν το '60, θα δούμε ότι η ζωή του λιμανιού έχει ως εξής: Στο λιμάνι κάτω-κάτω ήταν κάτι τύποι, οι "γραβιάδες". Οι γραβιάδες ήταν τύποι "αλανιάρηδες", ήτανε να πούμε αδέσποτοι. Ζούσανε με τις μαούνες, κοιμότανε σε βάρκες ή σε διανυκτερευόμενα καφενεία. Εΐχανε και κάτι ζώφια πάνω τους που ονομαζότανε ψείρες.

Αυτοί οι άνθρωποι ήταν πάντα κακοντυμένοι, ατίθασοι, βρώμικοι και δε λογαριάζανε κανέναν. Δεν υπάκουαν ούτε καν στους νόμους του κράτους. Δηλαδή κάνανε του κεφαλιού τους και κάνανε θελήματα. Δεν ήταν όμως επικίνδυνοι. Παίρνανε τις βαλίτσες και τις πηγαίνανε στο ξενοδοχείο. Δεν κάνανε κλεψιές και τέτοια. Απλά, ήταν μονάχα για τον εαυτό τους. Ήταν άνθρωποι δηλαδή που δεν μπορούσαν να κυβερνήσουν το άτομό τους.

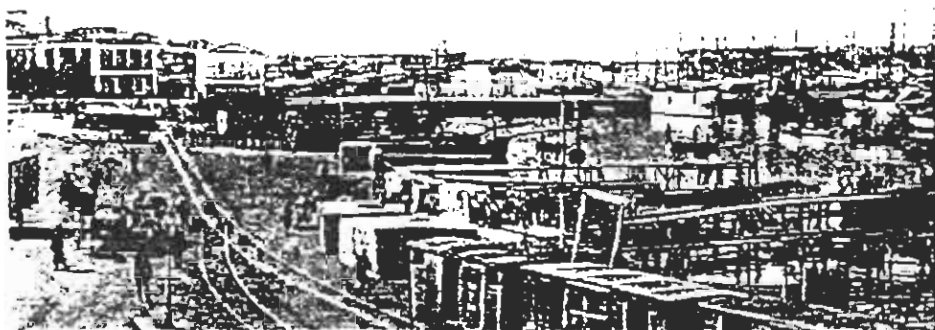
Ήτανε τα καΐκια, ήτανε και πολλά καφενεδάκια. Ήταν τότε λοιπόν και τα καφέ-αμάν και τα καφέ-Σαντάν. Ήταν δηλαδή κέντρα και ερχότανε τουρκάλες, όλο ανατολίτες και τραγουδούσανε ανατολίτικα τραγούδια αμανέδες και όργανα εκείνης της εποχής, ανατολίτικα. Και βούιζε το λιμάνι

κάτω απ'τα καφέ-αμάν. Τα καφέ "Σαντάν-Σαντάν" ήταν πιο ευγενικό, δηλαδή τραγουδούσαν και σαντέζες. Σαντεζες, δηλαδή πιο ανεπτυγμένες τραγουδίστριες απο δυτικά. Και γι'αυτό άλλο το καφέ Σαντάν άλλο το καφέ-αμάν.

Ο μώλος δεν ήταν παραπάνω απο 18-20 μέτρα. Στενός ήταν και είχε και τις κατσοφίδες του όπως και τους ποντικούς του, είχε τις βρωμιές του. Είχε τα καΐκια. Ερχότανε τα καΐκια, τα ψαροκάικα δίπλα, και απλώνανε τα δίχτυα τους και τα μπαλώνανε, πολλές φορές και πάνω στην εξέδρα, γιατί η εξέδρα είχε χάσει την αίγλη της, τη λάμψη της. Έχασε την κίνηση που είχε με το κονσέρτο και την ορχήστρα που'ρχότανε και τραγουδούσανε. Είχε γίνει καφενείο. Πηγαίνανε και πίνανε το ουζάκι τους και τη λεμονάδα τους.

Το νυφοπάζαρο. Η κίνηση τότε ήταν γραφική γιατί τότε υπήρχε ο κρυφός έρωτας. Οι ματιές ήταν λιγάκι περιορισμένες. Οι αγκαλιές και τα φιλιά τότε γινότανε στα κρυφά.

Στο μώλο πηγαίνανε για βόλτα και περιπατητές ήταν φιγουράτοι, γυρίζανε με τα βέλα και τα ψηλά καπέλα και τα τουρμπά, τα ξερά, τα κλακ. Στο δρόμο γινότανε οι υποκλίσεις, οι χειραφίες και τα τοιαύτα.



ΗΜΕΡΙΣ ΤΕ ΒΡΕΝΕΙΩΝ
ΗΜΕΝ ΙΡΝΕΙΩΝ

Βαριάς Βαριάς Βαριάς Βαριάς

Φωτογραφία 5. Το λιμάνι με το παλιό τελωνείο σε κάρτα του Βαριατζά, το 1903

Ήταν ακόμη κι ένας άλλος μώλος απέναντι, ο γαλλικός. Εκεί που είναι το τελωνείο και μια εξεδρούλα μικρή. Εκεί οι νεαροί κάνανε τις επαφές τους. Πηγαίνανε και τα κορίτσια και κουβεντιάζανε, λέγανε διάφορες ιστορίες της εποχής. Πηγαίνανε και με το βαρκάκι καμιά φορά στον κυματοθραύστη και κάνανε τις βόλτες τους.

Πράγματι το λιμάνι των Πατρών ήταν αξιόλογο. Τότε υπήρχε μεγάλη κίνηση στο λιμάνι και συγκεκριμένα στα σταφιδοεργαστήρια τα οποία έπαιρναν τις σταφίδες, τις έφερναν, τις πακετάριζαν σε κασόνια και υπήρχε ένας μεγάλος οργανισμός σ'όλη την παραλία. Επίσης, ήταν το πρώτο λιμάνι. Όλο το εμπόριο, για να τροφοδοτήσει Στερεά, Πελοπόννησο και νησιά, ερχότανε στην Πάτρα. Και οι μεγαλέμποροι τροφοδοτούσαν και τους παραγγελιοδόχους. Γινόταν εμπόριο σε όλα, απο καρφίτσα μέχρι παλανσέδες, δαντέλες και υφάσματα τα γαλλικά, οι εγγλέζικες οι καπαρντίνες, λινά απο την Αγγλία και απο την Γαλλία ερχότανε όλα τα άλλα.

Τότε η Πάτρα ήταν μια αξιόλογη πόλη γιατί είχε θαυμάσιο φωτισμό, δρόμους, οδοποιία υπέροχη και αρτεσιανά νερά.

Στο γαλλικό μώλο υπήρχε και κέντρο, αλλά δεν είχε την αίγλη της εξέδρας. Όπως υπήρχε καφενείο και στον Άγιο Ανδρέα, στο πάρκο του Άγιου Αντρέα. Ήταν ένα καφενείο στη θάλασσα κοντά εκεί πήγαιναν όλες οι νταντάδες και όλα τα πατρινόπουλα απο το Άγιο Αντρέα γιατί εκεί τα πήγαιναν τα παιδιά στον Άγιο Αντρέα.

Υπήρχε και η Πλατεία Τριών Συμμάχων. Όσοι κουραζότανε να πάνε στην εξέδρα καθότανε εκεί.

Υπήρχε και η μουσική του δήμου και έκανε κονσέρτα και η πλατεία γέμιζε απο κόσμο.

Ήτανε τότε και οι βαρκάρηδες. Δεξιά και αριστερά του μώλου, οι βάρκες περιμένανε να πάρουνε τον κόσμο για να τους πάει βόλτα, όταν φυσικά δεν ήταν ώρες τελωνείου για να κάνουν εμπόριο.

Υπήρχαν και οι ψαράδες, καθόταν και ρίχνανε τα δίχτυα τους. Ήτανε και οι ερασιτέχνες ψαράδες που καθότανε στις όχθες του μώλου. Και τότε υπήρχε πολύ ψάρι. Οι ωραίες τσιπούρες, οι ωραίοι κέφαλοι κ.α.

Το βράδυ μετά το φαί, υπήρχε μουσική και πηγαίνανε ο κόσμος να δροσιστεί. Και οι τραγουδιστές περνούσαν εκ περιτροπής. Φέρνανε διάφορους καλλιτέχνες. Ήτανε τόπος ραντεβού ο μώλος για νέους και για γέρους.

Εκεί στο μώλο πουλούσαν χλωρά αμύγδαλα, πασατέμπο και φυστίκια Αιγίνης. Υπήρχε και ένας ανθοπώλης ο οποίος πουλούσε γαρδένιες. Είχε ένα πανέρι με πανέρι και φώναζε " και μπλουμ, και μπλουμ, και μπλουμ..." τ'όλεγε γερμανικά. Με τα λουλούδια πήγαινε στα καφενεία στην Αγίου Νικολάου πήγαινε και πρόσφερε. "Μπλουμ" το λέγανε, φώναζε και τραγουδούσε.



Φωτογραφία 6. Η παραλιακή Λεωφόρος Όθωνος - Αμαλίας γύρω στο 1925

Και ήτανε και ο σταθμός ο σιδηροδρομικός ο οποίος ήταν εκεί που είναι το ξενοδοχείο το "Αστήρ". Δεν είχαν χτίσει σταθμό επι τόπου, παρά ήταν σε μαγαζί, μια αποθήκη ήταν και είχε μια καμπάνα στην είσοδο, και χτύπαγε 5 λεπτά πριν ξεκινήσει το τρένο. Και η δεύτερη καμπάνα για να συγκεντρωθούν οι ταξιδιώτες. Το λέγανε "σταθμός-μαγαζί" γιατί όπως αναφέραμε πιο πάνω ήταν σ'ένα μαγαζί.



Φωτογραφία 7. Το αρκτικό λιμάνι. Διακρίνεται το τρένο στο σιδ.σταθμό, ο οποίος ήταν εκεί που σήμερα είναι το ξενοδοχείο Αστήρ.

Το λιμάνι ήταν εκεί στη σιδηροδρομική γραμμή πέντε μέτρα απο τα κτίρια. Το υπόλοιπο ήταν δρόμος και μετά ήταν ένα μικρό κρηπίδωμα που εκεί ακριβώς ερχότανε και μπαίνανε οι μαούνες. Οι εργολάβοι ή φορτηγίδες αναλάμβαναν να οργανώσουν των φόρτωση ή εκφόρτωση των σταφίδων ή εμπορευμάτων. Ο κάθε φορτωτής είχε το εργολάβο του που φρόντιζε αυτός για όλα, να πάει να πάρει τους εργάτες. Τότε έπαιρνε χώρια εργάτες ο πράκτορας για το αμπάρι, ενώ για απέξω έπαιρνε ο εργολάβος για λογαριασμό αυτού που φόρτωσε τη σταφίδα.

Όλη παραλία κοντά κοντά ήταν σκαλωσιές ξύλινες όπως αυτές στα εξοχικά τώρα που πάνε για μπάνιο. Στην σκαλωσιά κοντά πηγαίνανε η μαούνα, δεν μπορούσε να βγει έξω, και εκεί κοντά και εκεί κοντά με τα καράκια φόρτωνε δέκα-δέκα κασέλες. Έφευγε η μαούνα με το ρυμουλκό, την πηγαίνανε δίπλα και εκεί γινόταν ένας συνωστισμός, τα χίλια κιβώτια του Σαρμά, τα τόσα για το Rotterdam του Παρθενόπουλου, και ήταν ο σημειωτής ο οποίος πήγαινε να παραδώσει στο πλοίο και να πάρει καθαρό το μπιλιέτο, το σημερινό clean on board. Αυτή ήταν η διαδικασία.

Στην πλατεία Τριών Συμμάχων ήταν το καφενείο του Γαλαξιδιώτη, στο "Μητρόπολις" το ξενοδοχείο απο κάτω. Είχε τη νύχτα, απο το πρωί εργάτες, επιβάτες που περιμένανε όλη τη νύχτα γιατί τα περισσότερα καράβια πέρναγαν τη νύχτα. Προς την Ερμού, ήταν το εστιατόριο του Μπατή. Ήταν εστιατόριο πασίγνωστο σε όλη την Πάτρα. "Άλφα" εστιατόριο δεν ήταν για λαουτζικό, ήταν καλό. Υπήρχαν βέβαια και τα τηγανιτζιδικά της παραλίας για τους εργάτες. Και παραπέρα τηγάνιζε μπακαλέο για τους εργάτες ο Κεκάτος που ήταν και οι βουτηχτάδες των Πατρών, είχανε συγκέντρωση, εκεί ήταν το στέκι τους. Αν ήθελες βουτηχτή με σκάφανδρο φώναζες απ'αυτους. Τηγάνιζε μπακαλιάρο και συκωτάκια το πρωί για κολατσιό.

Η εταιρία που έφτιασε το λιμάνι, την λέγανε "ΚΟΡΟΒΕ" και ήταν μηχανικοί οι Κολυιιάτης, Ρωμαϊδης και Βρεττός. Είχανε γραφεία στο παλιό κτίριο Γούναρη 2.

Επίσης στη σημερινή ιχθυόσκαλα που ήταν ναυπηγεία για ξύλινα σκάφη, μαούνες, καΐκια κ.λπ. οι ναυπηγοί Σταμάτη, έφτιαξαν για πρώτη φορά στην Πάτρα, γύρω στο '38, ένα καΐκι μεγάλο 200 τόνων του καπε-

τάνιου Παράσχη απο την Ζάκυνθο που ήταν αδερφός του Αντωνίου, Δεσπότη των Πατρών τότε.

Στην Πάτρα τότε υπήρχαν πλανόδιοι πωλητές και υπήρχαν και κάτι πλανόδιοι που λέγονταν μπαμποτίδες. Το όνομά τους προέρχεται απο την αγγλική έκφραση by boat, δίπλα στο πλοίο. Αυτοί είχαν μικροδοσοληψίες με τα πληρώματα των πλοίων με τους οποίους έκαναν μικρεμπόρια, νόμιμα και παράνομα.

Το λιμάνι, εκτός απο καφενεία, σταφιδοπαραγωγή έχει και καμπαρέ.

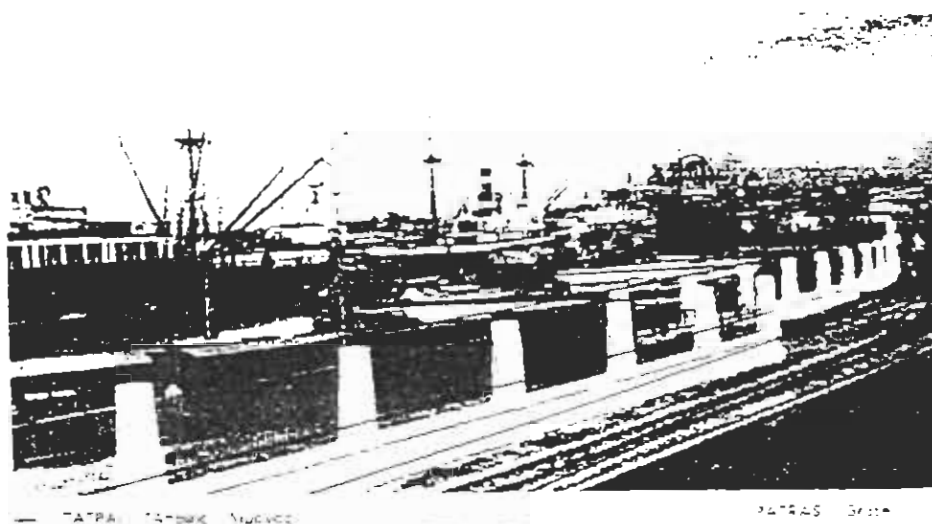
Στα καμπαρέ σύχναζαν κυρίως πλούσιοι. Υπήρχε και το "Ραμόν", καφέ-σαντάν και αυτό. Ήταν σαν καφενείο. Τα μαγαζιά αυτά φέρνανε γυναίκες, κυρίως Ουγγαρέζες. Ήταν ελευθέρων ηθών αλλά όχι πολύ χαμηλού επιπέδου.

Στη διασταύρωση Γεροκωστοπούλου και Όθωνος-Αμαλίας ήταν δύο καφενεία. Του Αυγουστιάνου αριστερά ένα οίκημα μεγάλο ψηλό και απέναντι ήταν ένα άλλο μεγάλο καφενείο. Εκεί σύχναζαν βαρκάρηδες και οι κάποι των εργατών. Δίπλα ήταν το ξενοδοχείο Άγιος Γεώργιος. Στο ισόγειο ήταν το πρακτορείο του Κώστα Θεοδωρόπουλου ο οποίος συγχρόνως ήταν και ο διευθυντής της εταιρίας "Κ. Αλεξοπουλος και ΣΙΑ Α.Ε." και όταν έπεσε έξω ο Αλεξόπουλος το εργοστάσιο το πήρε η Εθνική Τράπεζα και το έδωσε στο Ζούλα και έγινε η ΒΕΣΟ.

Εκτός απο τους βαρκάρηδες Υπήρχαν βοηθοί για τα κουπιά και το κουβάλημα των αποσκευών των επιβατών. Συνήθως οι βαρκάρηδες ήταν Λευκαδίτες, Κεφαλλονίτες ή απο άλλα Ιόνια Νησιά και μάζευα πελατεία απο συμπατριώτες τους. Τα αφεντικά που ήταν ιδιοκτήτες απο βάρκες

ήταν ντυμένοι σαν πρεσβηδες με κουστούμι, παπούτσι γυαλισμένο, καδένα, δαχτυλίδια ναργιλέ, λεβέντικα πράγματα γιατί έβγαζαν λεφτά. Και άλλοι που είχαν κάποια θέση στο λιμάνι ξεχώριζαν απο το ντύσιμό τους.

Όλοι αυτοί είχαν λεφτά και ορισμένοι διατηρούσαν περισσότερα απο ένα σπίτια και περνάγανε πρωί-πρωί απο το μπακάλη ή το μανάβη και ψώνιζαν και πήγαιναν και στο νόμιμο σπίτι και στο άλλο που και εκεί είχαν οικογένεια.



Φωτογραφία 8. Η σιδηροδρομική γραμμή στην παραλιακή λεωφόρο Όθωνος - Αμαλίας

Το λιμάνι εκείνη την εποχή δεν είχε τη σημερινή μορφή. Η θάλασσα ερχόταν σχεδόν μέχρι τη θέση που είναι σήμερα η σιδηροδρομική γραμμή, δηλαδή η λεκάνη του λιμανιού ήταν πολύ μεγαλύτερη, δεν υπήρχαν κρηπίδωματα, η θάλασσα έγλυφε την ξηρά, υπήρχαν σε διάφορα σημεία σκαλωσιές μέσω των οποίων, γινότανε οι φορτοεκφορτώσεις των εμπορευμάτων με φορτηγίδες οι οποίες μεταφερότανε με βάρκες με κουπιά στα πλοία. Τα πλοία ορθόπλευρα έδεναν τους κάβους τους στις υπάρχουσες δέστρες στη σειρά, τους κάβους τους μετέφεραν οι βαρκάρηδες με τις βάρκες τους.

Κάθε πρακτορείο είχε το μόνιμο βαρκάρη του. Όλα σχεδόν τα πλοία χρησιμοποιούσαν τη μοναδική υπάρχουσα μέχρι τότε λεκάνη μεταξύ των δύο μώλων Αγ. Νικολάου και Καλαβρύτων (Γαλλικού). Βεβαίως οι λιμενοβραχίονες δεν είχαν το σημερινό πλάτος, είχαν το ίδιο πλάτος που έχουν σήμερα οι δρόμοι Δημ. Γούναρη και Αγ. Νικολάου.

Τα ακτοπλοϊκά πλοία έδεναν κατά μήκος της οδού Όθωνος-Αμαλίας μεταξύ των δύο μώλων, το ένα δίπλα στο άλλο, ορθόπλωρα χωρίς να πλησιάζουν την ξηρά. Τα φορτηγά έδεναν και αυτά στην υπάρχουσα κεντρική λεκάνη αλλά στο μώλο Αγ. Νικολάου.

Τα κτίρια τα οποία βρισκότανε επί της προκουμαίας κοντά στη θάλασσα ήταν δύο: το λιμεναρχείο δεξιά στην αρχή του μώλου Αγ. Νικολάου, περίπου στη θέση που είναι σήμερα ο Σιδηροδρομικός Σταθμός και το Τελωνείο αριστερά του γαλλικού μώλου. Το τελωνείο ήταν φυσικά μικρότερο απ'ότι είναι σήμερα, ήταν δώροφο, ο επάνω όροφος ήταν Γραφείο και ο κάτω αποθήκες.

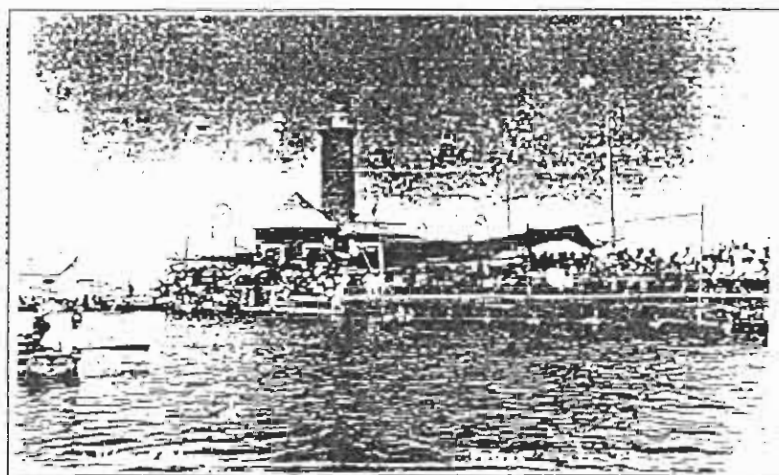
Η Όθωνος-Αμαλίας ήταν χωματόδρομος μικρότερος απ'ότι είναι σήμερα. Επί της Όθωνος-Αμαλίας ήταν πολλά καφενεία. Επίσης στην παραλία σύχναζαν πολλοί ναρκομανείς. Τα καφενεία είχαν ναργιλέδες που κάπνιζα πολλοί πελάτες εκείνης της εποχής. Η Όθωνος-Αμαλίας ήταν απροσπέλαστη για τις γυναίκες, ήταν κακόφημη, μέχρι την Αγ. Ανδρέου μπορούσες να φτάσεις, όποιος κατέβαινε πιο κάτω και ήταν και λίγο ελαφρόμυαλος τον παίρνανε στο ψιλό οι διάφοροι αλήτες, κ.λπ. βαρκάρηδες και τον τρελαίνανε.

Το λιμάνι των Πατρών απο απόψεως εξαγωγής ήταν ανώτερο απο κάθε άλλο λιμάνι της Ελλάδας, γιατί εκτός απο εξαγωγές της σταφίδας,

είχε και καπνά και ελιές καθώς και γλυκόριζα η οποία ερχότανε απο την Κάτω Αχαΐα.

Προπολεμικά ήταν το ειδυλλιακό λιμάνι με τον κυρίως μώλο που όταν ξεφόρτωναν εμπορεύματα, ξυλεία για το Δημητρόπουλο ή κάτι άλλο, έκλεινε ο χώρος, στένευε πολύ, έμεναν 4-5 μέτρα. Στο τέλος του μώλου ήταν ο φάρος. Εκεί ήταν καφενείο που το εξεμεταλλεύετο ο Αραβαντινός, του οποίου ο γιος ήταν γνωστός ότι έκανε βουτιές απο τα κατάρτια των καϊκιών.

Ο φάρος είχε μόνιμη ορχήστρα και κατά καιρούς και καλούς τραγουδιστές. Δεν είχε φαγητό, μόνο ποτά. όταν είχε μουσική, ήταν λίγο ακριβότερα. Ο φάρος άναβε, όχι τόσο για να φαίνεται απο μακριά αλλά για να καθοδηγεί μέσα στο λιμάνι το καράβι για να μην πέσει επάνω.



Φωτογραφία 9. Κολυμβητικοί αγώνες του Ν.Ο.Π.

Υπήρχε και στο γαλλικό μώλο καφενεδάκι, που ήταν πιο φθηνό και πιο ρομαντικό. Έκλεισε το '38 και έγιναν εκεί εγκαταστάσεις του ΝΟΠ(Ναυτικός Όμιλος Πατρών). Οι εγκαταστάσεις-αποδυτήρια ήταν στο μώλο.

Απέναντι στον κυματοθραύστη ήταν τα "βιράζ" (βαρέλια με τάβλες επάνω) που είχαν απόσταση 50 μέτρα μεταξύ τους και ανάμεσα κολυμπούσες. Αρχικά ο ΝΟΠ ήταν στη Γλυφάδα, μετά για δύο-τρία χρόνια τα "βιράζ" τα έβαλαν στους μύλους Τριάντη και τέλος στον κυματοθραύστη. Τα "βιράζ" του κουβαλάγανε όταν γινόταν αγώνες στο μύλο. Οι αγώνες γινόταν πάντα στο μύλο. Στην αρχή βάζανε καρέκλες για τους θεατές αργότερα πρόχειρες κερκίδες.

Τον κυματοθραύστη τον διαμόρφωσαν γύρω στο '35. Πριν ήταν μόνο ογκόλιθοι ριγμένοι, απο τότε έκαναν τα δύο καταστρώματα και το έφτιαξαν όπως είναι σήμερα. Πήγαινε πολύς κόσμος τότε στον κυματοθραύστη με βάρκες και καθόταν. Ήταν περίπου 10-15 βάρκες που πήγαιναν τον κόσμο εκεί.

Αξιζει να σημειωθεί ότι τότε που οι Ιταλοί βομβάρδισαν την Πάτρα είχαν και την φιλοδοξία να βομβαρδίσουν και τα καρνάγια των Πατρών, και φυσικά το κατάφεραν αλλά μόνο με το πολεμικό ανακοινωθέν τους.

Στο λιμάνι, στην Όθωνος Αμαλίας, στο μύλο ήταν ένα καφενείο το οποίο το λέγανε "Γαλαξιδιώτη" και όλοι οι καπεταναίοι και τα πληρώματα, το είχανε για στέκι.

Το '44-'50 δεν είχε κίνηση το λιμάνι. Απο το '53 και μετά άρχισε η κίνηση. Το '53-'54 άρχισαν να φέρνουν τα πρώτα εφόδια. Άρχισε η ανοικοδόμηση της Ελλάδος και ερχότανε πολλά βαπόρια με ηλεκτρολογικό υλικό για το ηλεκτρικό δίκτυο της χώρας, κολώνες ΔΕΗ. Πάρα πολλά πλοία με χαρτομάζα απο το '54 και μετά.

Γενικά το λιμάνι είχε τεράστια κίνηση απο εμπορικά και το '66-'67. Ήταν ένα λιμάνι γεμάτο ζωή και ομορφιά ξεχωριστή όπως και ολόκληρη η πόλη που δικαίως χαρακτηρίστηκε πρωτεύουσα της Πελοποννήσου.

Μαρτυρίες για το λιμάνι των Πατρων πριν το '60 -
Λεωνίδας Σωτηρόπουλος - Πάτρα 1993 - 6 σελ. 19

κεφάλαιο3

Η Ναυσιπλοΐα.

Η Τεργέστη, στο βάθος της Αδριατικής θάλασσας, το Φάλμουθ, το Λίβερπουλ και το Λονδίνο, η Μάλτα, το κέντρο της Μεσογείου, η Ζάκυνθος και η Κέρκυρα είναι τα λιμάνια με τα οποία η Πάτρα έχει συχνή επικοινωνία, ήδη απο το 1828. εξαιτίας της σταφίδας, οι θαλάσσιες οδοί ανοίγουν απο πολύ νωρίς και κάνουν την Πάτρα το κέντρο μιας ναυσιπλοΐας που αριθμεί εκατοντάδες πλοία, με ιστία ή με ατμό, και χιλιάδες τόνους.

Τέσσερις γολέτες του αυστριακού Λουδ συνδέουν, απο το 1833, την Πάτρα με την Τεργέστη, μέσω της Κέρκυρας, δυο φορές το μήνα, μεταφέροντας εμπορεύματα και επιβάτες. Το αγγλικό ατμόπλοιο της γραμμής Φάλμουθ-Κέρκυρα πέρναγε μία φορά το μήνα απο την Πάτρα. Το ίδιο έτος εισάγονται στην πόλη 2.000 τόνοι κάρβουνου για την τροφοδοσία των ατμόπλοιων.

Απο το 1837 τρεις θαλάσσιες γραμμές συνδέουν την Πάτρα με διάφορα λιμάνια της Μεσογείου.

α) Ένα πλοίο του αυστριακού λουδ φεύγει απο την Τεργέστη την πρώτη μέρα του κάθε μήνα και αφού περάσει Αγκώνα και την Κέρκυρα, έφθανε στην Πάτρα την έκτη μέρα του μήνα, απο εκεί συνεχίζει για τη Ζάκυνθο, τον Πειραιά, και καταλήγει στη Σύρο, ένα άλλο πλοίο της ίδιας ε-

ταιρίας φεύγει απο την Τεργέστη στις 15 κάθε μήνα και αφού κάνει το ίδιο δρομολόγιο, φθάνει στην Πάτρα στις 21.

β) η δεύτερη γραμμή είναι του Ιονίου Κράτους και συνδέει την Κέρκυρα με την Πάτρα και τη Ζάκυνθο, στις 10 και στις 29 κάθε μήνα.

γ) Η τρίτη γραμμή είναι αγγλική και συνδέει, κάθε οκτώ μέρες, την Πάτρα με την Κέρκυρα, τη Ζάκυνθο και τη Μάλτα.

Το 1839 αγγλικό ατμόπλοιο συνδέει απ'ευθείας, μια φορά το μήνα, την Αγγλία με την Κέρκυρα, μέσω της Πάτρας, μεταφέροντας μόνο επιβάτες.

Απο το 1840 τα ατμόπλοια του Λουδ καταλήγουν στην Θεσσαλονίκη, και όχι στη Σύρο, κάνοντας δύο φορές το μήνα το δρομολόγιο Τεργέστη-Ανγκόνα-Κέρκυρα-Πάτρα-Πειραιά-Θεσσαλονίκη και αντιστρόφως, μεταφέροντας επιβάτες, εμπορεύματα, αλληλογραφία και τύπο. Τα πλοία του Λουδ ανανεώνουν τα καύσιμα τους στην Πάτρα, αφού η εταιρία πέτυχε, μετά απο συμφωνία με την ελληνική κυβέρνηση, την απαλλαγή του εισαγόμενου κάρβουνου απο κάθε δασμό. Ο Λούδ καταναλώνει ετησίως για τα πλοία του 2.000 τόνους κάρβουνο, με προέλευση κατά 2/3 απο την Αγγλία και κατά 1/3 απο τη Δαλματία. Το 1840 η τιμή ενός τόνου κάρβουνου κυμαίνεται απο 18 έως 25 σελίνια(23,22-32, 25 δρχ. ή 20,66-28,70 γαλλικά φράγκα). Το ίδιο έτος αγγλικά ατμόπλοια συνδέουν, δύο φορές το μήνα, το Φαλμουθ με την Κέρκυρα περνώντας απο τη Ζάκυνθο και την Πάτρα.

Απο το 1842 ο Λουδ καθιερώνει δύο διεθνείς γραμμές προς την Ελλάδα και μια τοπική. Η πρώτη συνδέει δύο φορές το μήνα την Τεργέστη με το Λουτράκι και απο εκεί την Αθήνα. Η δεύτερη, την Τεργέστη με την Κωνσταντινούπολη, αφού περάσει απο την Κέρκυρα, τη Σύρο και την Σμύρνη. Η

τρίτη, η τοπική, συνδέει τον Πειραιά με το Καλαμάκι. Το ατμόπλοιο της πρώτης γραμμής φεύγει απο την Τεργέστη την 1η και 16η κάθε μήνα και αφού περάσει απο την Ανγκόνα και την Κέρκυρα, φθάνει στην Πάτρα κάθε 6 και 21 του μήνα. Απο την Πάτρα συνεχίζει για Αίγιο και Λουτράκι.

Το δρομολόγιο αυτής της γραμμής του Λουδ συνεχίζεται τακτικά χωρίς καμιά αλλαγή, ως το 1852, οπότε διευρύνεται με νέους σταθμούς. Το πλοίο φεύγει κάθε δεκαπέντε μέρες απο την Τεργέστη και φθάνει στην Πάτρα, αφού περάσει απο την Ανγκόνα, το Πρίντεζι, την Κέρκυρα, το Αργοστόλι και την Ζάκυνθο.

Το 1853 είναι μια σημαντική χρονιά για την ελληνική ναυτιλία αλλά, κυρίως, για τη ναυτιλία της πόλης. Προς το τέλος του Οκτωβρίου εκδηλώνεται απο τον κόσμο των σταφιδέμπορων και των κτηματιών μια σοβαρή προσπάθεια για τη δημιουργία ατμοπλοϊκής εταιρίας, η οποία δεν είναι άσχετη με την ένταση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που παρατηρείται στην πόλη. Στην προσπάθεια αυτή συμμετείχε όλος ο επιχειρηματικός κόσμος (Ρούφος, Γερούσης, Πέτσαλης, Τζούκος, Φακίρης, Γεωργακόπουλος, Παπαρήτωρ, Πράτσικας, Ποντίκης) ενώ την επιτροπή για την ίδρυση της εταιρίας διεύθυναν ο Σ.Α. Παππός, διευθυντής του υποκαταστήματος της Εθνικής Τράπεζας της πόλης, ο Γεώργιος Σωτηριάδης, σταφιδοκτηματίας και ο Νικόλαος Βασιλειάδης, έμπορος και διευθυντής της Ασφαλιστικής Εταιρίας "Πάτρα". Στο ιδρυτικό διάταγμα της εταιρίας (δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα της κυβερνήσεως, φ. 3, 19 Ιανουαρίου 1854) καθορίζεται η αξία κάθε μετοχής (300)δρχ. και το όριο των μετοχών (2.000), που πρέπει να συμπληρωθούν για να συγκροτηθεί η συνέλευση των μετόχων. Η προσπάθεια κατέληξε άδοξα τόσο απο την έλλειψη κεφαλαίων (η εταιρία τελικά δεν είχε την υποστήριξη της Εθνικής Τράπεζας αλλά και

του επιχειρηματικού κόσμου της Σύρου), όσο και απο τον πόλεμο φθοράς" του αυστριακού Λουδ.

Τελικά τέσσερις είναι οι θαλάσσιες γραμμές που συνδέουν την πόλη με άλλα λιμάνια. Η Ελληνική εταιρίας της Σύρου, ο αυστριακός λουδ της Τεργέστης και οι εταιρίες Riby & Co. και Burns & Maciver του Λίβερπουλ. Πάντως, μετά την εκδήλωση του πολέμου στην Ιταλία (6 Μαΐου 1859), που προκαλεί την δίκοπη των δρομολογίων του Λουδ στην Αδριατική και στο Ιόνιο, παρουσιάζεται μια σπουδαία ευκαιρία για την ελληνική ναυτιλία.

Οι τιμές των εισιτηρίων και τα ναύλο των φορτίων στα πλοία του Λουδ, απο την Πάτρα προς διάφορα λιμάνια, δίνονται στον πίνακα που ακολουθεί και αφορούν στο έτος 1847. Για τους επιβάτες υπήρχαν τρεις θέσεις και για τα εμπορεύματα τρεις τάξεις, ανάλογα με το βάρος τους. (Μέτρο βάρους για τα εμπορεύματα είναι το καντάρι και οι τιμές δίνονται σε φλορίνια. 1 φλορίνι= 2,87 δρχ=2,55 γαλλικά φράγκα).

Πίνακας 18

Λιμάνι	Επιβάτες			Φορτία		
	A	B	Γ	A	B	Γ
Πειραιάς	15	12	9	1.2	2	2.4
Σύρος	21	16	11	1.4	2.3	3.2
Βοστίτσα	4	3	2	0.3	0.45	1
Λουτράκι	8	6	4	1	1.3	2
Κέρκυρα	15	12	10	1	1.3	2
Αγκώνα	55	40	30	1.4	2.3	3.2
Τεργέστη	65	50	34	2	3	4
Αλεξάνδρεια	65	50	34	3	4.3	6
Σμύρνη	32	22	15	2.2	3.3	4.4

Η Πάτρα είναι πόλη εμπόρων και όχι πλοιοκτητών. Έτσι, παρά τη μεγάλη εμπορική και ναυτιλιακή κίνηση, το δυναμικό του νηολογίου της θα παραμείνει ασημαντό. Το γεγονός αυτό δεν είναι άσχετο με την ύπαρξη, πολύ κοντά στην Πάτρα, στην απέναντι ακτή του Κορινθιακού, του Γαλαξειδιού, μιας πόλης παραδοσιακά ναυτικής, της οποίας, οι πλοίαρχοι και οι πλοιοκτήτες έχουν οικονομικούς δεσμούς, από το 18ο αιώνα, με τους πατριούς εμπόρους. Όπως και σε άλλο σημείο αναφέρουμε, ο πατριός έμπορος Ιωάννης Παπαδιαμαντόπουλος είχε μετοχές σε 16 Γαλαξειδιώτικα πλοία. Το 1848 ο Γάλλος πρόξενος στην Πάτρα καταγράφει τον απόπλου για την Κωνσταντινούπολη "89 grow navires grcs appartennent toys a Galaxidi" και σχολιάζει "Les commercants patrassiens sont favorables aux armateurs de Galaxidi".

Πλοία με όλες τις ευρωπαϊκές σημαίες φτάνουν στο λιμάνι της Πάτρας δημιουργώντας μία κίνηση που δεν περνά απαρατήρητη από τους περιηγητές της εποχής. Ως προς τη χωρητικότητα, υπερτερούν τα αγγλικά πλοία, ενώ ως προς τον αριθμό, τα επτανησιακά, όπου εξυπηρετούν τις ανάγκες της ακτοπλοΐας στην περιοχή.

Δυστυχώς όμως οι πηγές δεν μας δίνουν για την εθνικότητα των πλοίων που φτάνουν στο λιμάνι της Πάτρας στη διάρκεια όλης της περιόδου που εξετάζουμε, παρά μόνο για το διάστημα 1833-1838. Η κίνηση στο διάστημα 1833-1838 είναι η ακόλουθη: Αγγλικά πλοία :12 το 1833, 60 το 1834, 68 το 1835, 32 το 1836, 78 το 1837, 81 το 1838 (χωρητικότητας 12.120 τόνων). Αυστριακά πλοία: 60 το 1833, 77 το 1834, 59 το 1835, 77 το 1836, 58 το 1837, 54 το 1838 (χωρητικότητας 4.530 τόνων) Αμερικάνικα πλοία: 4 το 1835, 2 το 1836 Γαλλικά πλοία: 2 το 1833, 3 το 1834, 2 το 1835, 5 το

1836, 7 ΤΟ 1837, 4 ΤΟ 1838 (χωρητικότητας 433 τόνων) Επτανησιακά πλοία: 238 το 1833, 292 το 1834, 321 το 1835, 309 το 1836, 183 το 1837, 203 το 1838 (χωρητικότητας 7.784 τόνων) Μαλτέζικα πλοία: 7 το 1833, 15 το 1834, 13 το 1835, 6 το 1836, 2 το 1837, 8 το 1838 (χωρητικότητας 574 τόνων) Ρωσικά πλοία: 1 το 1837, 1 το 1838 (χωρητικότητας 148 τόνων) Σαρδηνιακά πλοία: 2 το 1834 Τοσκανικά πλοία: 9 το 1833, 7 το 1834, 10 το 1835, 9 το 1836, 6 το 1837, 23 το 1838 (χωρητικότητας 2.812 τόνων). Τουρκικά πλοία: 22 το 1833, 26 το 1834, 19 το 1835, 14 το 1836, 12 το 1837, 6 το 1838 (χωρητικότητας 265 τόνων) Νεαπόλεως και Σικελίας: 8 το 1833, 10 το 1834, 9 το 1835, 11 το 1836, 11 το 1837, 15 το 1838 (χωρητικότητας 314 τόνων).

Μετά το 1838 οι πηγές μας δίνουν πληροφορίες σποραδικά. Τις συνοψίζουμε στον πίνακα 19, όπου α ο αριθμός των πλοίων, β η χωρητικότητά τους, γ ο αριθμός των αγγλικών πλοίων, ε η χωρητικότητά τους, δ το ποσοστό του γ στο α, ζ το ποσοστό του ε στο β.

Πίνακας 19						
Έτος	α	β	γ	δ	ε	ζ
1841	541	43.485	-	-	-	-
1842	431	37.243	72	16,7	10.349	27,7
1843	464	45.762	70	15,0	18.258	39,8
1844	263	38.925	64	24,3	-	-
1845	492	48.693	169	34,3	26.821	55,0
1846	520	53.261	192	33,9	29.694	55,7
1847	630	59.19	158	25,0	22.187	37,4
1848	653	76.746	-	-	-	-
1849	663	68.307	173	26,0	34.756	50,8
1850	600	69.323	188	31,3	15.302	22,0
1851	820	79.308	160	19,5	21.451	27,0
1852	147	15.479	-	-	-	-
1854	142	22.831	49	34,5	-	-
1857	165	-	29	17,5	-	-
1858	1810	152.772	294	16,2	81.788	53,5

Παρατηρούμε ότι οι πληροφορίες μας αφορούν μόνο στη ετήσια κίνηση του λιμανιού και δεν αναφέρονται στη εποχική κίνηση. Πάντως μπορούμε να υποθέσουμε ότι η αύξηση της κίνησης συμπίπτει με το "εμπορικό έτος της σταφίδας". Η άμεση, ανάλογη σχέση της κίνησης με το εμπόριο της σταφίδας φαίνεται στον πίνακα 19. Παρατηρούμε ότι μεταξύ των ετών 1851 και 1852 ο αριθμός των πλοίων μειώνεται και 82% και η χωρητικότητα κατά 80,48%. Τα μικρά αυτά ποσοστά θα διατηρηθούν σε όλη τη διάρκεια της περιόδου της υποπαραγωγής. Η κίνηση θα επαναποκτήσει της "ορμή" της απο το 1858, οπότε, για πρώτη φορά, η χωρητικότητα των πλοίων που φθάνουν στο λιμάνι της Πάτρας θα ξεπεράσει τους 150.000 τόνους. Πηγή βιβλίο Νίκος Μπακουνάκης "Πάτρα, 1828-1860" εκδόσεις Καστανιώτη.

Όπως έχουμε αναφέρει και παραπάνω η Πάτρα απο την αρχή της απελευθέρωσης η πόλη γίνεται συγκοινωνιακός κόμβος και συνδέεται αμέσως με τα λιμάνια του εξωτερικού, Πρίντεζι και Τεργέστη. Απο το 1833 υπάρχει γραμμή Πάτρα-Ανγκόνα-Τεργέστη. Αργότερα η συγκοινωνία με το εξωτερικό πυκνώνει και το 1878 εκτελείται κάθε 15 μέρες.

Μια καινούρια τάξη δημιουργείται μέσα στην κοινωνία της Πάτρας, των ναυτικών πρακτόρων. Ο πιο παλιός πράκτορας ατμόπλοιων και ιστιοφόρων είναι ο Άγγλος Φ. Βούλδεκ που εκτελεί χρέη και αντιπροσώπου της Ολλανδίας. Έρχεται στην Πάτρα αμέσως μετά την απελευθέρωση για να παραμείνει και να εργαστεί σ'αυτή πάνω απο 60 χρόνια. Συμβάλλει στην ανάπτυξη της εμπορικής θαλάσσιας συγκοινωνίας και δίκαια ονομάζεται "πρύτανις των πρακτόρων".

Άλλοι πράκτορες είναι οι : Γ. Μόρφου και Υιός, Δ. Αγγελόπουλος και Υιοί, Κρωββ και Στίβενς, Χάνκοκ και Βουδ, Γεωρ. Τοπάλης, Ι. Χαϊδόπουλος,

Χρ. Ρηγόπουλος, Αλβ. Καζάλε (Πατρινοϊταλός), Π. Παναγούλης, Αφοί Μασσάρη, Αφοί Γαλανόπουλοι, Δ. Φιλίπου, Σπ. Σταυρόπουλος, Παναγόπουλος, Φλιαμμάτης, Οικονομόπουλος, Αφοί Φραγκόπουλοι, Ι. Μουστακόπουλος, Ιγγλέσης, κ.α.

Γνωστές εταιρίες είναι: Η ατμοπλοΐα του Τζων Μακ Δουλλ και Βάρβουρ που τα πλοία τους "Ηρα" και "Μαργαρίτα" εξυπηρετούν τη γραμμή του Κορινθιακού, τα Εφτάνησα, και το Πρίντεζι της Ιταλίας.

Η Ελληνική Ατμοπλοΐα Δ.Π. Γουδή που τα καράβια της φτάνουν έως Καλαμάτα, Μονεμβασιά, Πειραιά, Σύρο, Θεσσαλονίκη. Η Νέα Ελληνική Ατμοπλοΐα που εξυπηρετεί τη γραμμή Εφτάνησα, Άγιοι Σαράντα, Πρίντεζι.

Τα ατμόπλοια των παραπάνω εταιριών εξυπηρετούν αρχικά την επιβατική κίνηση, ενώ δεν υπάρχει τακτική εμπορευματική συγκοινωνία. Γι'αυτό και ο Εμπορικός Σύλλογος Πατρών σε υπόμνημα επιτροπής για την οικονομική δυσπραγία στο εμπόριο επισημαίνει ότι δύο είναι τα αίτια της παρακμής: το άνισο της δημοτικής φορολογίας συγκριτικά με άλλα εμπορικά κέντρα που δεν έχουν διαμετακόμιση, όπως η Κέρκυρα και η Σύρος, και η τέλεια έλλειψη συγκοινωνίας του λιμανιού με τα βόρεια λιμάνια της Ευρώπης.

Έπειτα απο ενέργειες ο Εμπορικός Σύλλογος καταφέρει να δημιουργηθεί κανονική γραμμή με την Knor's Prince Line μεταξύ Αμβέρσας και Πάτρας και με την Mesagerie Maritime, μεταξύ Λονδίνου, Χάβρης, Μασσαλίας και Πάτρας (Πράκτορας ο Ι. Χαϊδόπουλος).

Τα πρακτορεία εκδίδουν εισιτήρια και για τη Ν. Υόρκη με τα ατμόπλοια "Anser Line" και "Primer Line" που αναχωρούν απο τη Νεάπολη. Το ταξίδι διαρκεί 12 ημέρες.

Άλλη εταιρία είναι η Γενική Ιταλική Ατμοπλοία που συνδέει την Πάτρα με Κέρκυρα, Πρίντεζι, Πειραιά, Κωνσταντινούπολη, Κωνσταντζα, Βραίλα, Ανγκόνα, Τεργέστη, Βενετία(πράκτορας ο Γ Τοπάλης). Η εταιρία Φλορίο με τακτική συγκοινωνία απο το 1888 μεταξύ Πάτρας-Πρίντεζι. Η Loyd Austrianca διατηρεί επιβατική γραμμή με Πρίντεζι και Τεργέστη. Η Πανελλήνιος Ατμοπλοία συνδέει, με ελληνικά κυρίως ατμόπλοια, τα ελληνικά λιμάνια.

Ως το 1900 μόνο με διαπόρθμευση φτάνανε οι μετανάστες στην Αμερική. Το 1901 η μεγάλη γερμανική εταιρία Αμβούργο-Αμέρικαν διαθέτει τέσσερα σκάφη της, τα "Τένεδος", "Σέριφος", "Γεωργία" και "Σικελία" και μεταφέρει απ'ευθείας μετανάστες απο την Ελλάδα στην Αμερική. Για να καλύψει τυχόν έλλειμμα μεταφέρει και ελληνικά προϊόντα και κυρίως μετάλλευμα. Τα πλοία αυτά συνδέουν την Αμερική με τον Πειραιά, τη Σύρο, το Ναύπλιο και την Πάτρα.

Απο το 1902 αρχίζει νέα εμπορευματική συγκοινωνία μεταξύ Πάτρας και Λίβερπουλ. Η γραμμή αυτή συντομεύει της διάρκεια της άφιξης των εμπορευμάτων σε 12 μέρες αντί των 30-40 που ήταν πιο πριν. Έτσι, οι έμποροι της Πάτρας δεν αναγκάζονται να φέρνουν τα εμπορεύματά τους μέσω του Πειραιά.

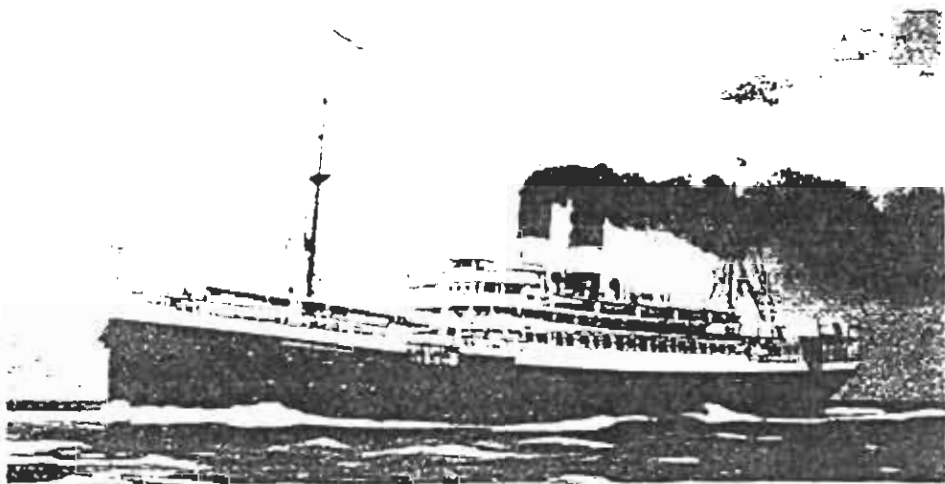
Το 1903 η Αμβούργο-Αμέρικαν διακόπτει τα δρομολόγιά της. Την διαδέχονται η Αυστρο-Αμερικάνα, που τα πλοία της προσεγγίζουν τα ελληνικά λιμάνια απο το 1903. Η Αυστρο-Αμερικάνα μετά τον πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο μετονομάζεται σε εταιρία Κόζουλιτς Λάιν.

Στο λιμάνι της Πάτρας καταπλέουν τα Αυστριακά υπερωκεάνια "Τζούλια", "Ντόρα", "Αλίκη", "Σοφία Χόχεμπεργκ".

Απο το 1904 καταπλέουν τα υπερωκεάνια "Μαντόνα" και "Ρώμη" της γαλλικής Φαβρ Λάιν.

Η πρώτη Υπερωκεάνιος Ελληνική Ατμοπλοϊκή Εταιρία ιδρύεται απο τον Δ. Μωραϊτη και Αριστ. Χριστοφή που δρομολογούν το 1907 το υπερωκεάνιο "Μωραϊτης" (6.045 τόνων), και το 1908 τα "Θεμιστοκλή" και "Αθήναι" (6.740 τόνων). Κάθε φορά που τα πλοία αυτά προσαράζουν στην Πάτρα οι κάτοικοι κατεβαίνουν στην παραλία με ενθουσιασμό. Ακόμα και όταν φτάνουν στην Ν. Υόρκη τα πλοία συγκεντρώνονται οι ομογενείς για να μάθουν απο την πατρίδα και να ανταμώσουν του νέους μετανάστες.

AUSTRO-AMERICANA-TRIESTE.



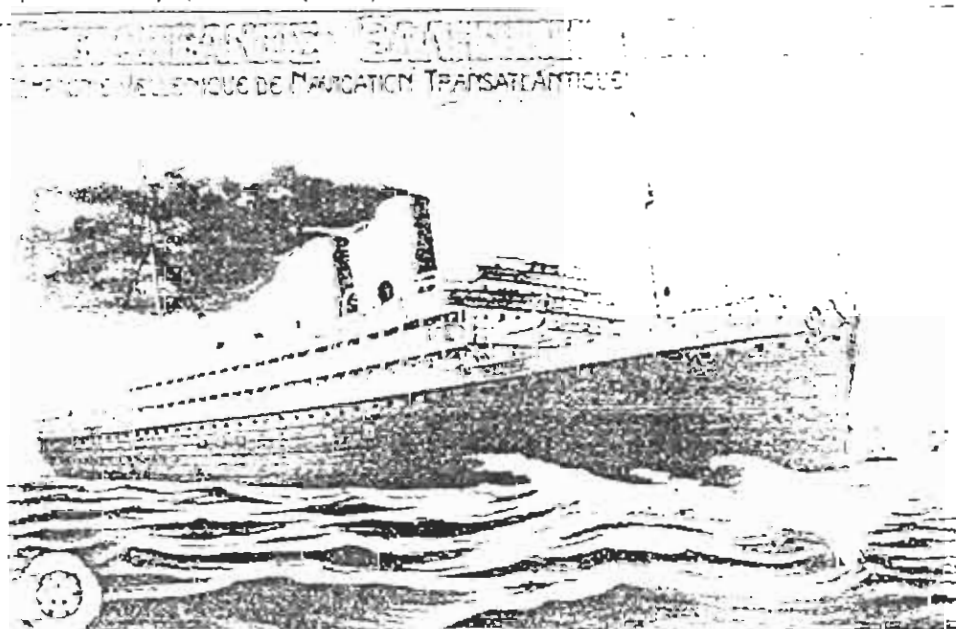
Φωτογραφία 10. Το πλοίο ΜΑΡΘΑ ΟΥΑΣΙΓΚΤΩΝ της «Αυστροαμερικάνια»

Απο το 1908 η Αυστρο-Αμερικάνια αποσύρει τα μικρά και παλιά σκάφη και δρομολογεί το νεώτερο και μεγαλύτερο "Μάρθα Ουάσινγκτον" (10.000 τόνων), που αρχίζει τακτικά δρομολόγια μεταξύ Πάτρας και Ν.Υόρκης. Το 1912 δρομολογεί στη ίδια γραμμή τα "Κάιζερ", "Φραγκίσκος Ιωσήφ" και "Πρόεδρος Ουίλσον"

Το 1908 ιδρύεται η Εθνική Ατμοπλοία της Ελλάδος των αδελφών Εμπειρικού με το ατμόπλοιο "Πατρίς" (4.390 τόνων) που δρομολογείται στη γραμμή Πειραιάς-Πάτρα-Ν. Υόρκη.

Την εταιρία Μωραΐτη διαδέχεται το 1909 η Ελληνική Υπερωκεάνιος Ατμοπλοία που και αυτή απορροφάται το 1912 απο την Εθνική Ατμοπλοία της Ελλάδος και προσθέτει στα πλοία της το "Μακεδονία" (6.333 τόνων). Το "Μακεδονία" με την κήρυξη του βαλκανικού πολέμου το 1912 βρίσκεται στο λιμάνι της Ν. Υόρκης, ναυλώνεται απο Έλληνες της Αμερικής και γεμάτο πολεμοφόδια καταφθάνει στην Ελλάδα.

Την ίδια χρονιά γυρίζουν στην Ελλάδα απο την Αμερική 30.603 Έλληνες, οι πιο πολλοί εθελοντές στον ελληνικό στρατό. Επίσης τα γαλλικά σκάφη "Καναδάς", "Πάτρια", "Ρώμη" και "Πρόβιντανς" έρχονται επανειλημμένα στην Πάτρα γεμάτα εθελοντές, ενώ η "Μακεδονία" επιτάσσεται απο την κυβέρνηση, εξοπλίζεται, μεταβάλλεται σε εύδρομο πολεμικό και καταλαμβάνει τα νησιά Χίο, Σάμο κ.τ.λ. Στις 4/1/1913, καθώς βρίσκεται στο λιμάνι της Σύρου για επισκευές, βομβαρδίζεται απο το τουρκικό καταδρομικό "Χαμηδέ" και βυθίζεται.



Φωτογραφία 11. Το πλοίο «Θεμιστοκλής»

Τα "Θεμιστοκλής" και "Πατρίς" χρησιμοποιούνται σαν μεταγωγικά και το "Αθήναι" σαν πλωτό νοσοκομείο.

Στο μεταξύ συνεχίζουν τα δρομολόγια τους τα ατμόπλοια της Κόζουλιτς Λάιν, "Πρόεδρος Ουίλσον", "Μάρθα Ουάσινγκτον" και "Μπελβεντέρε".

Το 1913 κάνει την εμφάνισή της η αγγλική εταιρία Κιούναρ Λάιν. Έως τότε είχαν προσεγγίσει στην Πάτρα τα ατμόπλοια της "Πρίγκηψ της Σικελίας" το 1906, "Γροιλανδία" και "Φιλανδία" το 1911. Για να δρομολογήσει όμως το "Λακωνία" σε τακτική συγκοινωνία με την Αμερική απαιτεί απο τους πράκτορες της να καλύψουν 1.000 θέσεις α' και β' κατηγορίας. Όταν όμως έρχεται τον Απρίλη του 1914 στην Πάτρα παραλαμβάνει 2.650 επιβάτες ενώ παραμένουν χωρίς εισιτήριο 335. Απο τότε παίρνει και επιβάτες γ' θέσης και δρομολογεί και τα υπερωκεάνια "Σαξωνία", "Ουλτονία", και "Φρανκονία".

Η αγγλική αυτή γραμμή διατηρείται επί δύο χρόνια, ως το 1914 που αρχίζει ο πρώτος παγκόσμιος πόλεμος.

Με τη λήξη του Βαλκανικού πολέμου η Εθνική Ατμοπλοία δρομολογεί τα "Ιωάννινα" (4.191 τόνων), "Θεσσαλονίκη" (4.682 τόνων), και "Κωνσταντίνος Β'" (9.272 τόνων). Το τελευταίο σκάφος μετονομάζεται το 1917 "Μεγάλη Ελλάς" και το 1922 "Βύρωνας".

Το "Θεσσαλονίκη" ναυαγεί το 1915 στον Ατλαντικό, το "Αθήναι" καίγεται το 1916 επίσης στον Ατλαντικό και το "Ιωάννινα" τορπιλίζεται το 1918 στις Αζόρες. Έτσι, μετά τον πόλεμο έχουν απομείνει τρία ελληνικά υπερωκεάνια, το "Μεγάλη Ελλάς", "Πατρίς" και "Θεμιστοκλής".

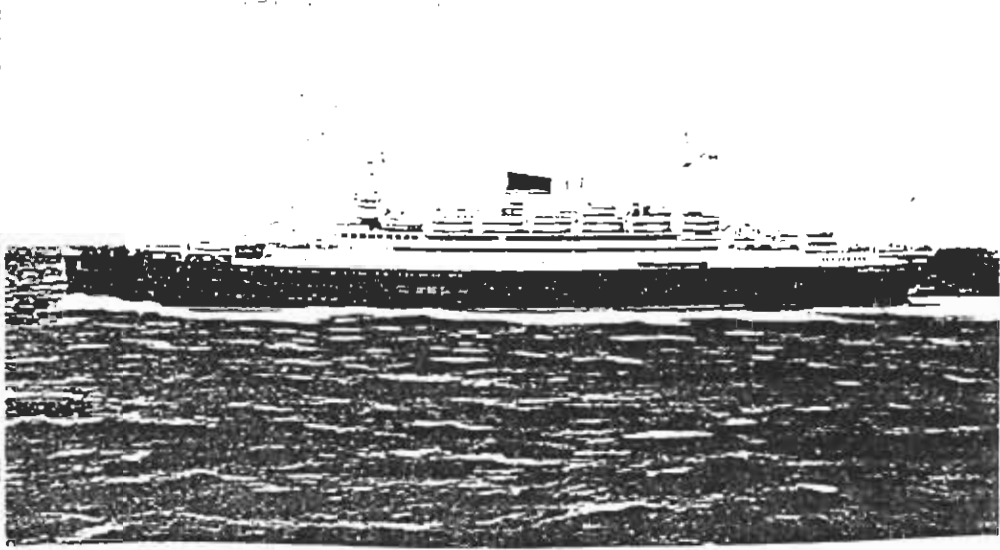
Το 1919 η Εθνική Ατμοπλοία αγοράζει το "Βασιλεύς Αλέξανδρος" (15.745 τόνων), το πουλάει όμως σύντομα και αγοράζει το "Κωνσταντινούπολις" (11.456 τόνων).

Το 1923 πουλάει το "Πατρίς" στους Γάλλους και αγοράζει το "Έδισον" (11.193 τόνων) και το "Μωρέας" (8.496 τόνων).

Το 1919 η Κιούναρ δρομολογεί τα "Κορωνία" και "Πανονία". Η Κόζουλιτς διατηρεί τη γραμμή Τεργέστη-Βενετία-Πάτρα-Νεάπολη-Νέα Υόρκη με τα "Πρόεδρος Ουίλσον" και "Μάρθα Ουάσινγκτον". Απο το 1927 δρομολογεί το "Σατούρνια" και απο το 1928 το "Βουλκάνια" (23.000 τόνων, ταχύτητα 21 μίλια και ταξίδι 11 μέρες ως τη Ν. Υόρκη).

Το "Βουλκάνια" καταπλέει για πρώτη φορά στις 20/2/1928. Στο πλοίο επιβαίνουν ο υπουργός Τσιάνο, ο υφυπουργός συγκοινωνιών και άλλες προσωπικότητες της Ιταλίας. Το βράδυ γίνεται στο πλοίο δεξίωση.

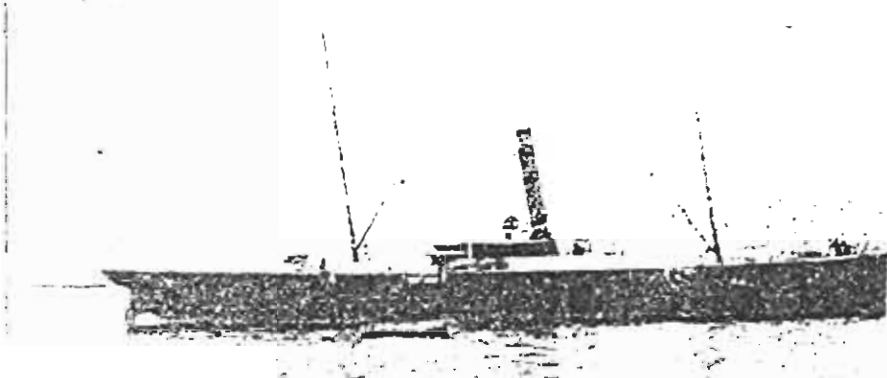
"Το λιμεναρχείο κατεκλύζετο απο πρωίας απο κόσμο αμφοτέρων των φύλλων προς λήψιν αδειών ανόδου εις το υπερωκεάνιον, ενώ εις το τελωνείο συνοστίζοντο οι μέλλοντες να αναχωρήσουν δι' Αμερικήν. Ο Ιταλός υπουργός Τσιάνο ζήτησε παρά του γραμματέως του ενταύθα φασιστικού τμήματος καντόνι πληροφορίας, σχετικώς με την ιταλική παροικία. Το "Βουλκάνια" παρέλαβε την επόμενη 190 μετανάστες και αναχώρησε δια Ν. Υόρκη (Νεολόγος).



Φωτογραφία 12. Το «Βουλκάνια», αδελφό πλοίο του «Σατούρνια».

Τα "Βουλκάνια" και "Σατούρνια" συνέχιζαν τη συγκοινωνία τους και μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, για λίγο όμως, αφού οι αεροπορικές συγκοινωνίες τα καθιστούν ασύμφορα.

Η συγκοινωνία μεταξύ Πάτρας και Κρυονερίου γίνεται με την



Καλιδόνα. - Συγκοινωνία Πατρών - Κρυονερίου.

Φωτογραφία 13. Το πλοίο «Καλυδώνια»

"Καλιδόνα" σε καθημερινά δρομολόγια. Ουσιαστικά συνδέει τη σιδηρο-

δρομική γραμμή Πάτρα-Κρυονερίου-Μεσολογγίου-Αγρινίου. Όταν επί Τρικούπη έγινε η σιδηροδρομική γραμμή και επεκτάθηκε στους σιδηροδρόμους Β.Δ. Ελλάδας αναζητήθηκε σύνδεση με την Πάτρα για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων στο Κρυονέρι. Τότε αγοράστηκε το ατμόπλοιο της Αυστριακής Ατμοπλοΐας που έφερε το όνομα "Επίδειξις" για να μετονομαστεί σε "Καληδώνα" από τον ίδιο τον Τρικούπη, σε ανάμνηση της αρχαίας Καληδώνας που τα ερείπιά της μπορούσες να τα διακρίνεις στη θάλασσα του Κρυονερίου.

Η πρώτη "Καληδώνα" αντικαθίσταται με νεότερη "Καληδώνα" το 1920. Αλλά και αργότερα το 1941 η "Καληδώνα" βομβαρδίζεται και βυθίζεται στο Κρυονέρι από γερμανικά αεροπλάνα. Μετά τον πόλεμο όμως μια άλλη "Καληδώνα" συνεχίζει τα δρομολόγια Πάτρας-Κρυονερίου.

Άλλο μέσο επικοινωνίας είναι τα καΐκια. Με αυτά επικοινωνεί η Πάτρα με τη Ναύπακτο, αλλά και με τα νησιά του Ιονίου. Η συγκοινωνία όμως αυτή με τα καΐκια είναι πολλές φορές επικίνδυνη όταν οι καιρικές συνθήκες είναι άσχημες. Έτσι το 1879 ένα ναυάγιο συνταράζει την πατραϊκή κοινωνία. Βυθίζεται ένα καΐκι με 21 τσιγγάνους και 9 γυναικόπαιδα. Όταν μαθαίνεται το δυστύχημα ολόκληρη η συνοικία της Αγίας Αικατερίνης κατεβαίνει στην παραλία.

Μόνο μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο με την ανάπτυξη των φέρυ-μπωτ και τη δρομολόγηση στο στενό Ρίο-Αντίρριο αρχίζει η πυκνή συγκοινωνία μεταξύ Πελοποννήσου και Στερεάς Ελλάδας. Έτσι καταργείται η "Καληδώνα" σαν ασύμφωρη καθώς και η διακίνηση με τα καΐκια.

Σήμερα δεκάδες φέρυ-μπωτ διασχίζουν το στενό Ρίου-Αντιρρίου. Πολλές φορές όμως το χειμώνα, σε άσχημες καιρικές συνθήκες η συγκοι-

ωνία διακόπτεται. Γι'αυτό το λόγο έχει προγραμματιστεί γέφυρα που θα ενώσει τις δυο στεριές και θα διευκολύνει τη συγκοινωνία.

Στα πρώτα χρόνια μετά τη λήξη του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου αναπτύσσεται καθημερινή συγκοινωνία με μεγάλα φέρυ-μπωτ μεταξύ Πάτρας και Ιταλίας.

Η τουριστική αεροποϊκή εταιρία ΕΛΜΕΣ δρομολογεί το ελληνικό "Έγνατία" και το ιταλικό "Απία" που συνδέουν την Πάτρα με το Πρίντεζι και με ενδιάμεσους σταθμούς την Ηγουμενίτσα και την Κέρκυρα.

Με την πάροδο του χρόνου η συγκοινωνία αυτή αναπτύσσεται σημαντικά και παράλληλα με την αύξηση της τουριστικής κίνησης. Έτσι, δρομολογούνται δεκάδες παρόμοια οχηματαγωγά που φτάνουν όχι μόνο στο Πρίντεζι, αλλά και στο Μπάρι, την Ανγκόνα, τη Βενετία, την Τεργέστη.

Εμπορική κίνηση- Ιστορικά στοιχεία

Οι εξαγωγές

Η σταφίδα καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος των εξαγωγών που γίνονται από το λιμάνι της Πάτρας. Στο προϊόν αυτό οφείλει την ακμή της - όπως οφείλει και την παρακμή της - το ενεργητικό του εμπορίου της. Η σταφίδα είναι μοναδική, σχεδόν, πηγή εισροής χρήματος στην πόλη και σημαντική πηγή εσόδων για το δημοτικό προϋπολογισμό. Τα δεδομένα των εξαγωγών τα συγκεντρώσαμε στον πίνακα 13 που ακολουθεί. Τα ποσά

δίνονται σε εκατομμύρια δραχμές (μια δραχμή=0,89 του γαλλικού φράγκου).

Πίνακας 13

Έτος	α	β	% β στο α	γ	% γ στο α	δ	% δ στο α	% δ στο β
1833	5.41	-	-	1.54	28.51	1.36	-	88.14
1834	8.86	-	-	3.45	38.98	2.52	-	72.88
1835	10.9	-	-	5.17	47.36	3.01	-	58.19
1836	12.2	-	-	3.88	31.87	3.1	-	79.94
1837	7.38	-	-	3.3	44.72	2.8	-	81.27
1838	-	-	-	5.03	-	4.84	-	96.23
1839	-	-	-	5.71	-	3.74	-	65.58
1840	-	-	-	5.67	-	4.23	-	75.58
1841	-	-	-	5.59	-	-	-	-
1842	-	-	-	6.06	-	-	-	-
1843	-	-	-	1.74	-	0.71	-	41.23
1844	-	-	-	2.79	-	2.6	-	93.17
1845	11	3.5	31.81	3.6	32.8	3	85.71	83.14
1846	-	8.99	-	6.34	-	5.1	56.73	80.34
1847	-	-	-	6.45	-	-	-	-
1848	-	-	-	4.46	-	-	-	-
1849	-	6.66	-	6.83	-	5.47	82.16	80.07
1850	-	7.6	-	4.18	-	3.56	46.88	85.25
1851	13.8	8.07	58.29	5.26	38.01	3.69	45.7	70.07
1852	10.4	2.75	26.46	2.13	20.52	-	-	-
1853	8.98	-	-	3.38	37.66	-	-	-
1854	6.79	-	-	1.01	14.98	-	-	-
1855	10.8	-	-	-	-	-	-	-
1856	26	-	-	21.8	84.17	21.1	-	96.83
1857	24.3	13.4	55.3	8.98	36.89	-	-	-
1858	25	-	-	8.88	35.48	-	-	-
1859	24.4	12.5	51.3	9.62	39.4	7.48	59.64	77.79

α: αξία των Ελληνικών εξαγωγών σε εκατομμύρια δραχμές.

β: αξία της εξαγόμενης σταφίδας.

γ: αξία των εξαγωγών απο το λιμάνι της Πάτρας

δ: αξία της εξαγόμενης σταφίδας απο το λιμάνι της Πάτρας

Πριν προχωρήσουμε στην ανάγνωση του πίνακα, διαπιστώνουμε την έλλειψη ποσοτικών στοιχείων που αφορούν τη συνολική αξία της εξαγόμενης σταφίδας πριν από το 1851.

Είναι γνωστό πως μόλις το 1854 δημοσιεύτηκαν επίσημα κάποιες πληροφορίες για την εμπορική κίνηση στην τριετία 1851-1853. Το 1855 δημοσιεύτηκαν στοιχεία για το 1854 και το 1858 για το 1857. Τακτική δημοσίευση πινάκων, από το υπουργείο Οικονομικών, με τα στοιχεία των εξαγωγών και των εισαγωγών αρχίζει το 1858.

Η ανάγνωση του πίνακα μας επιτρέπει να παρατηρήσουμε τα ακόλουθα:

α) Στην Πάτρα καταγράφεται πάνω από το 1/3 της αξίας των εξαγωγών που γίνονται από όλα τα λιμάνια του κράτους (στήλες α και γ).

β) η αξία της σταφίδας καταλαμβάνει το 80% της αξίας των εξαγωγών που γίνονται από το λιμάνι της Πάτρας (στήλες γ και δ).

γ) η Πάτρα συγκεντρώνει το 60% περίπου του συνολικού εξαγωγικού εμπορίου σταφίδας (στήλες β και δ).

Για τα άλλα προϊόντα που εξάγονται από το λιμάνι της Πάτρας, τα ποσοτικά στοιχεία μας, αν και είναι ανεπαρκή, είναι ενδεικτικά κάποιων τάσεων :

α) Προέρχονται από τον πρωτογενή τομέα της παραγωγής και είναι ακατέργαστα

β) από τα εργαστήρια παραγωγής χυμού από γλυκόριζα εξάγονται κάποιες ποσότητες χυμού

γ) ορισμένα έτη καταγράφονται στις εξαγωγικές μικρές ποσότητες δέρματος, κατεργασμένου στα βυρσοδεψεία της πόλης.

Ο πίνακας 14 είναι ενδεικτικός (η αξία δίνεται σε δραχμές)

Έτος	Δημητριακά	Βαλανίδια	Έριο	Δέρμα	Μετάξι	Χυμός γλυκόριζας
1833	127712	15904	9945	-	-	-
1834	225691	127662	-	18000	-	-
1838	21566	2575	8226	1340	87529	-
1839	-	861224	-	-	-	-
1840	12116	36084	-	-	-	-
1845	-	-	-	-	-	555000

Ως το 1847 κανένας νομοθετικός περιορισμός δεν έχει τεθεί απο τη διοίκηση στις εξαγωγές. Ο νόμος για την απαγόρευση της εξαγωγής δημητριακών εφαρμόζεται στην Πάτρα στις 29 Μαρτίου 1847, χωρίς να επιφέρει, όμως, κανένα τροποποιητικό αποτέλεσμα στο "χάρτη" των εξαγωγών, αφού, ήδη απο το 1840, οι εξαγόμενες ποσότητες δημητριακών είναι ελάχιστες. Ένας άλλος νομοθετικός περιορισμός έχει τεθεί απο το 1836 και αφορά στην εξαγωγή βδελλιών, περιορισμός που έχει τεθεί, προφανώς, για λόγους δημοσίου συμφέροντος. Μέχρι τότε ήταν οι Γάλλοι που είχαν το μονοπώλιο αυτού του εμπορίου.

Τα στοιχεία μας λείπουν για να παρακολουθήσουμε την εξέλιξη των τιμών των άλλων, εκτός της σταφίδας, εξαγόμενων προϊόντων. Και κα-

θώς δεν έχουμε στοιχεία για την αγροτική παραγωγή και τη ζήτηση της εσωτερικής αγοράς, δεν μπορούμε να διαπιστώσουμε το βαθμό επηρεασμού των τιμών, είτε από την διεθνή συγκυρία είτε από την παραγωγή είτε από τις ανάγκες της τοπικής αγοράς.

Αναφέρουμε, όμως, ενδεικτικά ορισμένων προϊόντων που εξήχθησαν από το λιμάνι της πόλης το 1840 : Η οκά του σιταριού, ανάλογα με την ποιότητα, από 25 έως 35 λεπτά. Η οκά του κριθαριού από 16 έως 22 λεπτά. Η οκά του αραβοσίτου από 19 έως 22 λεπτά. Η οκά του ακατέργαστου μεταξιού από 70 έως 85 δρχ. Το βαρέλι του κρασιού (ένα βαρέλι = 48 οκάδες) από 8 έως 16 δρχ. Το βαρέλι του λαδιού από 50 έως 72 δρχ. Οι χίλιες ενετικές λίβρες βαλανιδιών από 54 έως 120 δρχ., ανάλογα με την ποιότητα.

Το 1834 οι τιμές ήταν: σιτάρι 0.2-0.21, κριθάρι 0.11-0.12, αραβόσιτος 0.13, ακατέργαστο μετάξι 25-35, κρασί(το βαρέλι) 15, λάδι(το βαρέλι) 60-77.55, βαλανιδιά(οι ενετικές λίβρες) 48-84.

Οι εισαγωγές

Η Πάτρα είναι μια διαρκής αγορά, όπου διοχετεύεται η παραγωγή της αγροτική ενδοχώρας, και συγκλίνουν οι εισαγωγές όλης της δυτικής Ελλάδας.

Η πόλη, και η περιβάλλουσα αυτή επαρχία, δεν καταναλίσκουν παρά τα $\frac{2}{5}$ έως $\frac{3}{5}$ των εισαγόμενων στο λιμάνι της προϊόντων. Τα υπόλοιπα διοχετεύονται στην ενδοχώρα της Πελοποννήσου, στην απέναντι Ρούμελη αλλά και στην Ήπειρο, επαρχία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Στα καφενεία της παραλίας, όπου "συμφωνούνται" αγορές, στις αποθήκες και

στα γραφεία των εισαγωγικών οίκων οι περιηγητές συναντούν εμπόρους, Έλληνες, Τούρκους και Εβραίους, που φθάνουν από την Άρτα, την Πρέβεζα και τα Γιάννενα.

Πίνακας 15

Έτος	Εισαγωγές	Εξαγωγές	Ratio εξαγωγών/εισαγωγών
1833	616964	1544010	2.5
1834	1159837	3457634	2.9
1835	1776000	5176482	2.9
1836	2336634	3889653	1.6
1837	2411103	3304617	1.3
1838	2820118	5033236	1.7
1839	2138816	5818083	2.7
1840	3092580	5679109	1.8
1841	3096356	5593702	1.8
1842	2373768	6061620	2.5
1843	2764558	1744517	0.6
1844	2538804	2790446	1
1845	3698369	3608229	0.9
1846	4374301	6349635	1.4
1847	4378728	6450750	1.4
1848	3039961	4468717	1.4
1849	4476575	6833300	1.5
1850	3822302	4180353	1
1851	4248321	5265724	1.2
1852	3016880	2135052	0.7
1853	2073603	3385725	1.6
1854	2567287	1018542	0.3
1856	5339149	21885075	4
1857	8435649	8988447	1
1858	7591504	8880883	1.1

Ο πίνακας 15 δίνει το ύψος των εισαγωγών και των εξαγωγών που πραγματοποιούνται στο και από το λιμάνι της Πάτρας την περίοδο 1833 έως και 1858 (η αξία δίνεται σε δραχμές).

Η ανάγνωση του πίνακα μας επιτρέπει να διαπιστώσουμε ότι το λιμάνι της Πάτρας, δεν εμφανίζει σοβαρό εμπορικό έλλειμμα, παρά μόνο το 1843, οπότε παρατηρείται μεγάλη πτώση της τιμής της σταφίδας, και τα έτη 1852 και 1854, οπότε παρατηρείται καθολική πτώση της παραγωγής της σταφίδας, εξαιτίας της γνωστής ασθένειας των αμπελώνων. Πάντως απο το 1837 παρατηρείται μια προοδευτική μείωση του ανοίγματος στις εισαγωγές-εξαγωγές, υπέρ των εισαγωγών, γεγονός που εξηγείται, όπως θα δούμε, απο την αυξανόμενη ζήτηση προϊόντων της Ευρωπαϊκής βιομηχανίας και ειδών πολυτελείας και δημητριακών, σε συνδυασμό με την πτωτική τάση της τιμής της σταφίδας.

Ως το 1836 το μεγαλύτερο μέρος των εισαγωγών αποτελούν προϊόντα σιδήρου (καρφιά, βέργες, κλειδαριές) και άλλων μετάλλων, οικοδομικές πλάκες και κατεργασμένο ξύλο. Μια πόλη καινούρια οικοδομείται (η κάτω) και μια παλιά ανοικοδομείται (η Άνω) και είναι φυσικό να έχουν ζήτηση τα οικοδομικά υλικά.

Το 1838 το 53% των εισαγωγών αποτελούν προϊόντα της ευρωπαϊκής υφαντουργίας (υφάσματα και βαμβακερά νήματα), ενώ τα αποικιακά προϊόντα (ζάχαρη και καφές) και τα οικοδομικά υλικά αποτελούν το 8.6% και το 9.6% αντιστοίχως, των εισαγωγών. Το 1840 οι εισαγωγές βιομηχανικών προϊόντων αγγίζουν το 80%, ενώ το 10% φτάνουν οι εισαγωγές ζάχαρης και καφέ. Το 1846 η αξία των υφασμάτων που εισάγονται στο λιμάνι της Πάτρας κατ'ευθείαν απο την Αγγλία καλύπτει το 16% των εισαγωγών. (αξία υφασμάτων 708.002 δρχ.) Γενικά, στις εισαγωγές κυριαρχούν τα υφάσματα και τα βαμβακερά νήματα και ακολουθούν τα αποικιακά προϊόντα.

Κάθε κρίση στην ευρωπαϊκή υφαντουργία και κυρίως, στη αγγλική, που τροφοδοτεί την αγορά της Πάτρας, αντανακλάται στην κίνηση των εισαγωγών του λιμανιού.

Η κρίση της αγγλικής υφαντουργίας των ετών 1845-1847 επηρεάζει τις εισαγωγές, όπως δείχνει η πτώση τους μεταξύ των ετών 1847 και 1848. Για την περίοδο αυτή οι πηγές μας σημειώνουν μείωση των εισαγωγών υφασμάτων.

Η υποχώρηση που παρατηρείται μεταξύ των ετών 1851 και 1853 είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων. Σημειώνουμε τον αποκλεισμό του λιμανιού από αγγλικά πλοία και την οικονομική απραξία που δημιουργεί η υποπαραγωγή της σταφίδας.

Μια νέα υποχώρηση που παρατηρείται μεταξύ των ετών 1857 και 1858 δεν είναι άσχετη με την κρίση που πλήττει την Ευρώπη και κυρίως, την Αγγλία. Η τελευταία διέρχεται, από το 1854, μια περίοδο ελαφριάς ύφεσης που θα γίνει, όμως πολύ σοβαρή μετά το τέλος του Κριμαϊκού πολέμου (1856). Η κρίση θα πλήξει την αγγλική υφαντουργία και θα εκδηλωθεί με πολλές χρεοκοπίες.

Νίκος Μπακουνακης - Πάτρα, 1828 - 1860. Μια ελληνική
 ηρωτευουβα στον 19ο αιώνα - 1988 - 601 31



Τα καρνάγια ήταν μικρά ναυπηγεία. Αυτά ήταν ιδιοκτησία αδελφών Παύλου. Μετά πήγε και ένας Μπουκουβάλας. Τα ξύλα που χρησιμοποιούσαν για να φτιάξουν καΐκια 30 μέτρων ... είχαν κάτι πριόνια μεγάλα 3 μέτρα, κι ανέβαινε ένας εργάτης απο κάτω και τραβούσαν το πριόνι για να κόψουν το ξύλο και σήμερα γίνεται η ίδια δουλειά σ'ένα δευτερόλεπτο. Αυτά τα κόβανε στα καρνάγια, στους μύλους του Τριάντη, μπροστά.

Είχε και διάφορους χαρακτηριστικούς τύπους η παραλία. Ήταν ο "Γαλόπουλος». Γυρνούσε και έλεγε αστεία και γελούσαν όλοι μαζί του. Πέθανε στη βάρκα του . Ο Σίμος που κοιμότανε σε βάρκες στον Άγιο Ανδρέα στα απο κει καρνάγια και έβγαζε προεκλογικούς λόγους. Μάλιστα έκανε και δικές του εφευρέσεις. Τα καράβια χρησιμοποιούσαν κάποια σύρματα, τα οποία με τον καιρό σκουριάζανε και βγάζανε προεξοχές. Τα'παιρνε ο Σίμος, το λοιπόν, τα έδενε με πανιά και τα έσερνε ενώ περπατούσε 3-4 χιλιόμετρα. Ωστόσο γυαλίζανε και τρίβονταν μέσα στις πέτρες και το χαλίκι οι προεξοχές. Ήτανε και ένας άλλος τύπος. Ακόμη παραπατάει και τον πάνε. Ήτανε απο τους κουτσαβάκηδες, τους μάγκες εκείνης της εποχής. Όταν ναύτης στο ναυτικό. Έβαζε το καπέλο του ψηλά, είχε κι' ένα κομπολόι. Τότε οι ναύτες ήταν άλλη κατάσταση όπως τη σημερινή εποχή. Τους βάζανε τότε και κάνανε την ανθράκωση στα καράβια.

Το καράβι πήγαινε με κάρβουνο και όχι με πετρέλαιο, βάζανε το κάρβουνο σ'ένα ζιμπίλι στον ώμο τους και κουβαλάγανε. Για να κάνουν ανθράκωση στο καράβι κουβαλάγανε 3 ημέρες στην πλάτη τους οι ναύτες. Για να ξασπρίσει τον έβραζες 24 ώρες. Το ίδιο γινότανε και με τα ξένα καράβια, τα μεγάλα, όταν δεν είχαν πετρέλαιο είχαν κάρβουνα και γινότανε ειδική ανθράκωση ή πηγαίνανε εργάτες για αυτή τη δουλειά ή μεταφορά. Τα καράβια δεν πλεύριζαν τότε, χρησιμοποιούνταν οι μαούνες για να φορ-

τώνουνε και να ξεφορτώνουνε, ειδικές μαούνες που πλευρίζανε τα καράβια. Οι ιδιοκτήτες των μαουνών ήταν περιορισμένοι στην Πάτρα.

Το λιμάνι, είχε πολλές μικρές βαρκούλες με πανιά που τα λέγανε λάτινια. Ήταν τύπος μυτερού πανιού μένα ξύλο. Σήμερα έχουμε τα σκάφη (κότερα). Το πρώτο σκάφος στην Πάτρα ήταν το 1928. Ένα απο τα πρώτα σκάφη στην Πάτρα επιζεί ακόμη.

Οι ξένοι, Μόρφης, Κρωβ είχα κότερα που επέζησαν μέχρι τον πόλεμο. Μετά καταστράφηκαν. Ήταν Άγγλοι πλούσιοι, έμποροι σταφίδας, αλλά οι Γερμανοί όταν έφυγαν τα έσπασαν όλα.

Το λιμάνι χτυπήθηκε απο τους Γερμανούς την περίοδο του πολέμου. Μάλιστα, βομβάρδισαν και το "Ελληνίς που μετέφερε τραυματίες απο την Αλβανία. Οι βομβαρδισμοί κατά τον Ελληνοϊταλικό πόλεμο ήταν πολλοί. Οι Γερμανοί είχαν σκοπό να ανατινάξουν το λιμάνι απ'ότι λένε, αλλά κόψανε τα νήματα και μάλιστα λέγεται ότι ήτανε ο Μιχαλόπουλος ο πλοηγός. Μετά είχαν μείνει κάτι νάρκες που καθάρισαν αγγλικά ναρκαλιευτικά. Ακόμη, κατά τη διάρκεια της κατοχής βυθίσανε το "Τσίτα ντι Τζένοβα" στο Ιόνιο με αιχμαλώτους αξιωματικούς και μάλιστα τότε σκοτώθηκε και ο πρώτος αξιωματικός που αντιστάθηκε, ο Δαβάκης.

Σύμφωνα με τη μαρτυρία του κυρίου Μιχάλη Μιχαλόπουλου:

Στην οδό Όθωνος-Αμαλίας και Καρόλου γινότανε η μεγάλη συγκέντρωση των καϊκιών εκείνης της εποχής, που πουλούσαν τα ψάρια, και εδώ στις σκαλωσιές, ερχόσαντε οι ανεμότρατες και φέρνανε τα απογεύματα τα ψάρια, ότι πιάνανε. Έβλεπες λοιπόν ποικιλία ψαριών του Πατραϊκού...

και τι δεν είχανε μέσα. Μ'ένα τάλιρο έπαιρνες ένα μαντήλι Ζακυνθινό όλο ψάρια πάσης φύσεως. Ζακυνθινά μαντήλια είναι εκείνα τα μεγάλα που έχουν οι εργάτες για τον ιδρώτα. Με 5 δραχμές ότι ήθελες: μπακαλούδια, φύγια, μπαρμπούνια, σλκεμπούδες. Τα πληρώματα έπαιρναν το μερδικό τους και πήγαιναν και το πουλούσαν. Τα ψάρια πουλιόσαντε το βράδυ στις παραγορές, δεν ήταν όπως τώρα, το πρωί.

Λέμε για ανεμότρατες. Έχει ξεμείνει το όνομα απο τις πραγματικά ανεμότρατες, δηλαδή δύο σπεράντζες(είναι ένα στυλ καϊκιού, σκαριού) να απο δω, ένα απο εκεί και αυτά φεύγανε στο πέλαγος στον Κορινθιακό και είχαν ενδιάμεσα δίχτυ. Και μετά πανιά, οι Ιταλοί, ιδίως οι πατεράδες και παππούληδες ήταν άσσοι στα ψαρέματα αυτά, και έβλεπες να κρατάνε τα τιμόνια ώστε να μην πλησιάζουνε τα καϊκια και πήγαινε το δίχτυ ανοιχτό. Με δύο καϊκια και με τον άνεμο , τα πανιά. Δεν είχανε μοτέρ. Τότε άρχισαν και έφεραν τα πρώτα μηχανοκίνητα.

Τα ρυμουλκάκια ήταν μικρά, για τις μαούνες, για ρυμούλκηση. Ο Συνεταιρισμός τα έστελνε στο Γαλαξίδι και τα έβγαζαν έξω για καθαρισμό, να καθαρίσουν και να βάλουν μπακίρι απο κάτω. Ατμοκίνητα όλα αυτά. Προς το τέλος ο Συνεταιρισμός έβαλε μαζούτ αντί για κάρβουνο. Ο Συνεταιρισμός ήταν ο Συνεταιρισμός Εργατών θαλάσσης. Οι εργάτες, λιμενεργάτες, είχανε κάνει ένα συνεταιρισμό πολύ παλιά και είχαν κάπου 20 μαούνες ξεχωριστά απο το Σύλλογο. Οι εργάτες στο σύλλογο ήτανε 400, 200 ήτανε οι συνέταιροι. Όταν έγινε ο πόλεμος, διέλυσαν τα πάντα, δεν έμεινε τίποτα, βουλιάξανε, αφού δεν υπήρχε συντήρηση για τις μαούνες. Μετά τον πόλεμο δεν υπήρχε θέμα γιατί το λιμάνι ήταν φτιαγμένο.

Αργότερα, μεταπολεμικά γινόταν σκοτωμός μες το λιμάνι, στάρια, κριθάρια, βοήθεια απο το εξωτερικό, σταφύλια για εξαγωγή τα'χε μονο-

πώλιο ο Κακούρης, με τα σουηδικά πλοία-ψυγεία, και καΐκια για τα νησιά, δεν υπήρχε αυτοκίνητο, δεν υπήρχε φέρρυ(Ferry-Boat) , καΐκια, όλο καΐκια ξύλινα 100-200 τόνους.

Εδώ ερχόταν και το "Σατούρνια" και το "Βουλκάνια" προπολεμικά. Αυτό έκανε την γραμμή, πήγαινε Νεάπολη, Τριέστε, Fimme, και κατέβαινε στην Πάτρα και μετά Αμερική.

Μέχρι το '38, πράκτορες ήταν οι "Μόρφυ και υιός, Κρωβ, Στήβενς" διότι μέχρι τότε η εταιρία αυτή δεν ήταν η Italian lines ήταν Cosulich Line. Ερχότανε και φόρτωνε μέσα σε 4 ώρες 1000 τόνους. Δέκα αργάνια όπως τα λέγανε τότε. Έφθαναν ημέρες πριν καΐκια απο την Αλβανία, απο τους Αγίους Σαράντα με τυριά, με διάφορα πράγματα που ήθελε να στείλει η Αλβανία στην Αμερική. Απο την Ιτέα φέρνανε ελιές σε βαρέλια μέσα, απο την Καλαμάτα ερχότανε 3-4 καΐκια με σύκα και σταφίδες Καλαμών, απο το Κιάτο φορτωμένα μικρά, το "Βυρωνάκι", "Ισμήνη", έτοιμα φορτωμένα και αυτά. Χώρια τα Πατρινά που ήταν εξαγωγή για Αμερική τότε. Και ήταν και η εντολή: "Το καράβι θα φύγει στις 12. Ότι είναι θα το αφήσει απέξω, αν δεν έχει φορτωθεί". Γιατί είχε δρομολόγιο, έπαιρνε και επιβάτες ταυτοχρόνως.

Σύμφωνα με την ίδια μαρτυρία στην σημερινή ιχθυόσκαλα που ήταν ναυπηγεία για ξύλινα σκάφη, μαούνες, καΐκια κ.λπ. οι ναυπηγοί αδελφοί Σταμάτη, έφτιαξαν για πρώτη φορά στην Πάτρα, γύρω στο '38, ένα καΐκι μεγάλο 200 τόνων του καπετάνιου Παράσχη απο τη Ζάκυνθο που ήταν αδελφός του Αντωνίου, Δεσπότη των Πατρών τότε.

Κάτι άλλο: τους κορμούς δέντρων για το ξυλουργικό εργοστάσιο Παπανικολάου που ήταν κοντά στου Λαδόπουλου τα πλοία τους ρίχνανε

στη θάλασσα και μετά με σχοινιά τους δένανε και τους ρυμουλκούσανε μέχρι το εργοστάσιο όπου με βαρούλκα τους ανέσυραν.

Σύμφωνα με την μαρτυρία του χρηματιστή Νόντα Παππά που διατηρούσε γραφείο κοντά στην παραλία λέει ότι τον κυματοθραύστη τον διαμόρφωσαν γύρω στο '35. Έκαναν πολύ ωραία δουλειά. Πριν υπήρχαν μόνο ογκόλιθοι ριγμένοι, ενώ τότε έκαναν τα δύο καταστρώματα όπως είναι σήμερα αν και τώρα κάπως έχει παραμεληθεί. Πήγαινε πολύς κόσμος τότε στον κυματοθραύστη με βάρκες και καθόταν, και οικογένειες με το φαί τους. Ήταν γύρω στις 10-15 βάρκες που τους πήγαιναν απέναντι.

Και συνεχίζει ο κύριος Παππάς ότι όταν οι Ιταλοί βομβάρδισαν την Πάτρα φιλοδοξία τους ήταν να βομβαρδίσουν και τα ναυπηγεία των Πατρών αυτά που ήταν μπροστά στους μύλους του Τριάντη, και φυσικά το κατόρθωσαν μόνο όμως με το πολεμικό ανακοινωθέν τους λέγοντας ότι : "Βομβάρδισαν επιτυχώς τα Ναυπηγεία των Πατρών". Αυτό το ανακοινωθέν έκανε τον κόσμο τότε να γελάσει και πραγματικά εκείνη την περίοδο είχαν ανάγκη απο μια δόση γέλιου.

Στη διάρκεια της κατοχής υπήρχαν ουσιαστικά αφίξεις μόνο απο μερικά ιταλικά πλοία. Όταν ήρθε η απελευθέρωση πρώτη δουλειά των Συμμάχων ήταν να στείλουν εφόδια στον ελληνικό λαό. Στην Πάτρα απο το τέλος του Οκτωβρίου του '44 άρχισαν να καταπλέουν βαπόρια φορτηγά γεμάτα με τρόφιμα, φάρμακα, ρούχα και χίλια δυο άλλα πράγματα τα οποία είχαν λείψει στον Ελληνικό λαό αφάνταστα για τέσσερα χρόνια και τα οποία φυσικά είχε απόλυτη ανάγκη ο κόσμος. Την όλη αυτή επιχείρηση είχε αναλάβει η ML(Military Liaison) με παράρτημα των Πατρών το Number 3 S&P (Supply an Provision Depot). Η υπηρεσία παραλάμβανε ότι έφερναν τα βαπόρια απο τρόφιμα κ.λπ. και είχε νοικιάσει πολλές αποθήκες στην

Πάτρα ή διάφορα εργοστάσια τα οποία είχε μετατρέψει σε αποθήκες, όπως οι Γενικές Αποθήκες, Βουρλούμη, χώρος σιδηροδρομικού σταθμού Αγίου Ανδρέα, εργοστάσια Μαραγκόπουλου, όπου αποθήκευε όλα αυτά τα εφόδια. Απο εκεί τα προωθούσε κάνοντας διανομές για όλο το λαό της Πάτρας και εν συνεχεία για όλη την περιφέρεια της περιοχής Region C (Ναύπακτος, Μεσολόγγι, Αμαλιάδα, Κεφαλλονιά, Ζάκυνθος, Λευκάδα και άλλα μέρη).

Την όλη εργασία έχουν αναλάβει μερικοί εργατοπατέρες της εποχής αυτής οι οποίοι υπάκουαν σε διαταγές και κελεύσματα διαφόρων πολιτικών κομμάτων. Τα πολιτικά αυτά κόμματα δεν έβλεπαν με καλό μάτι την όλη αυτή προσφορά των Άγγλων και φυσικά έδωσαν εντολή στους εργάτες να απεργήσουν και πράγματι απείργησαν.

Η αγανάκτηση όμως όλου του πατρινού λαού ήταν τόσο μεγάλη που αντέδρασαν αμέσως κατεβαίνοντας στο λιμάνι για να εργασθούν στην εκφόρτωση των βαποριών. Κατεβαίνουν όμιλοι απο υπαλλήλους διαφόρων υπηρεσιών, οργανισμών, τραπεζών κ.λπ. να κουβαλάνε τσουβάλια ή να ξεφορτώνουν τα βαπόρια κατά τρόπο άψογο. Σκηνές φοβερές εξελίσσονταν γύρω απο το λιμάνι μεταξύ εργατών-απεργών και απεργοσπαστών, τραπεζικών υπαλλήλων, εμπόρων κ.λπ. Τώρα αυτά όλα ίσως να μας φαίνονται κωμικοτραγικά. Εκείνη την εποχή όμως ήταν μόνο τραγικά.

Ο κύριος Άγγελος Ευσταθίου πρόεδρος επί σειρά ετών του Λιμένα Πατρών μας δίνει τη δική του μαρτυρία ότι απο τη Νόρμαν και έπειτα εκεί που είναι τώρα ο σταθμός υποδοχής δεν υπήρχε τίποτα. Επίσης και η ιχθυόσκαλα δεν υπήρχε. Ήταν καρνάγια, όπως καρνάγια ήταν και στους μύλους. Τα ψαράδικα πιάνανε στο Νούμερο 1 και Νούμερο 2 και αν ερχότανε καράβι πήγαιναν αλλού. Για τα ψάρια που βγάζανε υπήρχε ειδικό σωμα-

τείο των "Ιχθύων και Πάγου" έτσι λεγότανε, το οποίο όμως σήμερα δεν υπάρχει.

Απο κίνηση, υπήρχε η κίνηση με τις σταφίδες, τα πριμαρόλια. Από εμπορευματική κίνηση υπήρχε με τα ολλανδικά και γερμανικά καράβια περισσότερο, τα οποία είχαν general φορτία, τα διάφορα εμπορεύματα. Τα ολλανδικά τα είχε το πρακτορείο του Μόρφη και τα γερμανικά τα είχε ο Κώστας ο Σόφης ο οποίος δεν ζει σήμερα.

Τότε υπήρχε και ο ΣΠΑΠ (πριν ΣΒΔΕ- Σιδηρόδρομος Βορειοδυτικής Ελλάδας) που είχε και την "Καληδώνα" ένα караβάκι που έκανε μεταφορές ανθρώπων και εμπορευμάτων απο το λιμάνι της Πάτρας απέναντι στο Κρουονέρι, και συνεχίζουν μετά με το τρενάκι. Η «Καληδώνα" είχε κίνηση γιατί δεν υπήρχε άλλο μέσο μεταφοράς να πάνε απέναντι Ρίο-Αντίρριο, μετά μπήκε. Η ίδια η εταιρία η ΣΠΑΠ, έβαλε το πρώτο φέρρου-μπωτ, το "Ιασιμίδης" (στο Ρίο-Αντίριο) και έτσι σταμάτησε το Πάτρα-Κρουονέρι. Αργότερα μπήκε το "Ναύπακτος» που το έβαλαν οι Αντιρριώτες σαν δικαιώματα που διεκδίκησαν λέγοντας ότι εκμεταλλευότανε την περιοχή τους και στη συνέχεια η κίνηση αυξήθηκε. Το "Καληδώνα" δεν έπαιρνε Ι.Χ. Αυτοκίνητα, έπαιρνε επιβάτες και εμπορεύματα. Ήταν σαν ένα μικρό motorship. Καμιά φορά στην πλώρη του, αν είχε κανένα χώρο, να μπουν τα βίντζια, βάζανε κανένα Ι.Χ. για να μεταφερθεί απέναντι, για ένα όμως όχι για πολλά - στο μεταγενέστερο «Καληδώνα" το σιδερένιο, όχι στο παλιό το ξύλινο. Το "Καληδώνα» το ξύλινο ήταν σαν τα ναρκαλιευτικά. Αυτά είχαν ψηλή την πλώρη τους και απο κάτω είχαν διαμερίσματα που τα είχαν μετατρέψει σε σαλόνια. Το караβάκι πηγαινοερχόταν μέχρι και 4 φορές την ημέρα. Είχε και ένα αμπαράκι για τα εμπορεύματα να τα φυλάνε απο βροχή και θάλασσα.

Τα γραφεία της "Καληδώνας" ήταν αριστερά απο το μώλο, εκεί που είναι τώρα τα γραφεία του Λιμενικού Ταμείου με τα μηχανήματα. Δύο σπιτάκια μικρά του Λιμεναρχείου σαν δωμάτια και δίπλα της «Καληδώνας» που κόβανε φορτωτικές και είχαν και μια πλάστιγγα μικρή απ'έξω που ζυγίζανε τα διάφορα εμπορεύματα που έφερνε το «Καληδώνα» και πληρώνανε.

Ο κύριος Άγγελος Κονταξής που γνωρίζει το λιμάνι και είχε δουλέψει σ'αυτό μας καταμαρτυρεί ότι δεξιά απο το μώλο, είχαμε τη χαβούζα που έρχονταν καΐκια. Στο τέρμα της οδού Νόρμαν ήταν τα καρνάγια του Μπουκουβάλα και Παύλου και παλιότερα πιο εδώ, απέναντι απο τους μύλους, ήταν τα καρνάγια του Παναγή του Καλαματιανού. Τον έλεγαν έτσι επειδή ήταν απο την Καλαμάτα. Δίπλα απο το ναυάγιο είχε ένα φάρο με πέτρες, ένα μπαστούνακι με πέτρες, ήταν παράλληλο προς το μώλο του Τριάντη.

Μετά τη διασταύρωση του τρένου με την οδό Νόρμαν ήταν τέσσερα ωραία μαγαζιά. Ήταν του Παναγιώτη του Σαραντίδη το πρώτο, στο οποίο μαγαζί πέρασαν όλοι οι μεγάλοι καλλιτέχνες, ο Τσιτσάνης, η Μπέλου, ο Χιώτης. Δίπλα ήταν του Βαζούρα το οποίο είχε ελαφρά συγκροτήματα, ελαφρά μουσική, με τα Τζανετάκια τα οποία μετέπειτα σκοτώθηκαν - ήταν δύο αδερφές- σε κάποιο δυστύχημα στην Πολιτεία. Ο μεν Σαραντίδης που έφερνε λαϊκά συγκροτήματα εκείνη την εποχή τα θεωρούσανε λίγο κακόφημα, εκεί σύχναζε όλος ο εργατικός κόσμος, που μάζευε τους μάγκες.

Απο πάνω ήταν το αμαξοστάσιο, όπως είναι μέχρι σήμερα, στο οποίο μαζευότανε κόσμος, έπαιρναν τα φαγητά τους και κατέβαιναν το βράδυ για να ακούσουν. Άλλοι πήγαιναν με βάρκες μέσα στη θάλασσα και το θέαμα ήταν φαντασμαγορικό.

Πιο πέρα ήταν ο Βαζούρας, μετά απο κει ήταν ακόμα δυο μαγαζιά του Μέμου του Λυγερού και του Ζαφειράκου που μάζευαν κάποιους ανθρώπους να πιουν τα ουζάκια τους, είχε μεγάλη κίνηση. Το πρώτο του Σαραντίδη είχε μεζέδες, ούζο και μπύρα. Ο άλλος, ο Βαζούρας, ο οποίος έφερνε ελαφρολαϊκά σχήματα, είχε περισσότερα γλυκά. Τά πίο πέρα μαγαζιά είχαν ούζο και γλυκόπιота. Πέρα απο εκεί ήταν οι ωραίες βίλες του Σταυρόπουλου, του Αγγελόπουλου, του Πάσκουα. Ο Χώρος βέβαια ήταν αδιαμόρφωτος και φτάνουμε στην Τερψιθέα που τότε είχε και φερρυμποτάκια και καΐκια και πηγαίνανε εκεί για μπάνιο ή το βραδάκι για ουζάκια. Ήταν το μακρινότερο σημείο , και μετά ήτανε τα Μποζαϊτικά τα οποία είχε ο Χαραλαμπακόπουλος , ο οποίος μάζευε και την αριστοκρατία εκείνης της εποχής.

Στη χαβούζα μπαίνανε τα καΐκια που ερχότανε απο Θιάκι-Κεφαλλονιά. Εκεί ήταν σαν ένα λιμανάκι, είχε πολλά καΐκια, εμπορικά καΐκια. Ήταν βέβαια και η ακτοπλοΐα, ήταν ο Κωστάκη ο Τογιάς", το "Γλαράκι" - το παλιό το Γλαράκι.

Τότε φορτώνανε με μαδέρι. Κοντά στους μύλους ήταν ο Λανδρίτσης τον λέγανε, ήταν δύο αδέρφια ο Ανδρέας και ο Μίγκος. Αυτός ήταν λιμενεργάτης αλλά είχε και μαούνες, και αυτός ο Μίγκος ήταν πολύ δυνατός εργάτης και λέγανε τότε ότι έβαζε βαρέλι 200κιλά, απο την ξηρά σε μαδέρι μέσα στο καΐκι στην πλάτη.

Οι εργάτες θαλάσσης βγάζανε τσετία για τη χαβούζα. Τσετία βδομάδος ήτανε μια μικρή ομάδα μόνιμη για την εβδομάδα, αποτελούμενη απο 15 άτομα. Είτε υπήρχε δουλειά , είτε δεν υπήρχε, πηγαίνανε για μια βδομάδα. Πήγαιναν αλφαβητικά με βάση το επώνυμο. Και στις πόστες το ίδιο γινότανε, με το επώνυμο. Μερικές φορές πήγαινε κάποιος στο πόδι κά-

ποιου, αλλά εκεί γινότανε κάποια εκμετάλλευση, είχαν και ελεύθερους εργάτες, οι οποίοι ήταν άνθρωποι που πήγαιναν στη θέση κάποιου να δουλέψουν και έπαιρναν μέρος απο το μεροκάματο και το άλλο το έπαιρνε όποιου ήταν η σειρά. Οι εργάτες ξηράς δεν είχαν εβδομαδιαία, τράβαγαν το πρωί και έκαναν ότι δουλειές έπρεπε να γίνουν.

Η σημειωτική δουλειά ήταν τότε πιο υπεύθυνη και οι ανάγκες των ανθρώπων ήταν πιο μεγάλες και κοιτούσαν να έχουν μια απόδοση πιο μεγάλη, για να ευνοηθούν απο το πρακτορείο και να τον πάρουν σαν επίλεκτο, να πάρει απο'κει λεφτά. Υπήρχε ένας κάποιος ανταγωνισμός, ποιος θα ήταν ο καλύτερος.

Μαρτυρίες για το Γερμανι των Γιατρων πριν το '60
Νεωνίδης Σωτηρόπουλος - Γιατρός 1993 - 667 55

κεφάλαιο5

Η Ναυπηγική Τέχνη στην Αρχαιότητα

Παρουσία των περίφημων πλοίων της θήρας (1500π.χ)

Ένας τομέας στον οποίο οι τεχνολογικές επιτεύξεις υπήρξαν εξίσου εντυπωσιακές με άλλους, είναι αυτός της ναυπηγικής, στον οποίο θα αναφερθούμε και στη συνέχεια. Από πολύ παλιά εμφανίστηκαν στον ελληνικό χώρο πλοία μοναδικής ναυπηγικής τελειότητας. Όταν στα 1973 ο καθηγητής Σπ. Μαρινάτος διενεργούσε ανασκαφές στο ακρωτήριο της Θήρας, ανάμεσα στα άλλα θαυμαστά έργα που έφερε στο φως ήταν και οι υπέροχες τοιχογραφίες που αφορούσαν επτά καλοζωγραφισμένα πλοία της περιόδου 1600-1500 π.χ. Είναι τόσο πολλές οι γνώσεις που μας προσφέρουν αυτές οι τοιχογραφίες για τα πλοία εκείνης της περιόδου, που γνήσια χαρακτηρίστηκαν μοναδικές. Οι αναπαραστάσεις των «πλοίων της Θήρας» μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι οι Κρήτες ή Μυκήνιοι της εποχής είχαν φτάσει σε θαυμαστά επίπεδα ναυπηγικής. Τα πλοία αυτά θεωρούνται από τους σύγχρονους ειδικούς πολύ προωθημένης τεχνογνωσίας για την εποχή που εμφανίζονται και η ύπαρξη τους ανατρέπει όλα τα γνωστά δεδομένα για την γεωγραφία, τα ταξίδια και τις θαλάσσιες δραστηριότητες γενικώς. Το όλο φαινόμενο αποκτά ιδιαίτερη σημασία από το γεγονός ότι η ναυπη-

γική τέχνη τους επόμενους αιώνες έφθινε για να αρχίσει να αναπτύσσεται εκ νέου γύρω στα 600 π.χ δηλαδή περίπου 1000 χρόνια αργότερα .

Είναι πολλά τα ερωτήματα που προκύπτουν : τι δυνατότητες πλεύσεως είχαν αυτά τα σκάφη , πελαγοδρομούσαν ή έκαναν μόνο Περίπλους, πόση χωρητικότητα είχαν , ποια ήταν η μέση ταχύτητα τους, χρησιμοποιούσαν όργανα ναυσιπλοίας και ποια , μέχρι πού είχαν φτάσει οι ναυτικοί που τα κυβερνούσαν ; Ένα πλήθος ερωτημάτων που τώρα μόλις αρχίζουμε να τα' απαντούμε και να τα ξεδιαλύνουμε για παράδειγμα, είναι πλέον αποδεδειγμένα ότι οι αρχαίοι έλληνες ναυτικοί είχαν φτάσει στη Βόρεια Ευρώπη από τις αρχές της 2ης π.χ χιλιετηρίδας.

Ναυπηγείται από τους Κορίνθιους η τριήρης (650 π.χ)

Ανάμεσα στα 650-610 π.χ πρωτοναυπηγείται στην Κόρινθο (ή στη Σάμο) από τον Κορίνθιο Αμεινοκλή η αρχαία τριήρης, της οποίας βλέπουμε το σύγχρονο αντίγραφο, την Ολυμπιάδα , 2500 χρόνια μετά

Την πρώτη τριήρη διασχίζει ξανά τα ελληνικά νησιά .

Αποκορύφωμα της αρχαίας ναυπηγικής έγινε το σύμβολο της Αθηναϊκής Δημοκρατίας τόσο για την τελειότητα της κατασκευής της . Δίκαια θεωρείται το περιφημότερο πλοίο της αρχαιότητας και η κατασκευή του συνέβαλε στην εδραίωση της Αθηναϊκής θαλασσοκρατίας. Η Ολυμπία είναι αντίγραφο της τελικής μορφής, εξελικτικά, του αρχαίου σκάφους όπως το γνωρίζουμε – μέσω των φιλολογικών πηγών – από το τέλος του 5ου αιώνα π.χ . Τα χαρακτηριστικά της είναι: 37 μ. μήκος , 5,20 μ. πλάτος , 1,50 μ. βύθισμα και εκτόπισμα περίπου 70 τόνοι. Συνολικό πλήρωμα 210-216 άνδρες από τους οποίους οι 170 ήταν κωπηλάτες , 85 ανά πλευρά κατανεμη-

μένη σε τρεις σειρές . Ανώτατη ταχύτητα 9-12 μίλια ανά ώρα . Την ανώτατη διοίκηση του πλοίου ασκούσε ο τριήραρχος με την βοήθεια 5 αξιωματικών και 4 υπαξιωματικών . Για την ιστιοπλοία η τριήρης έφερε έναν κύριο ιστό με μεγάλο τετράγωνο πανί και έναν ακόμη μικρότερο προς την πλώρη, τον ακάτιο, με μικρότερο πανί . Η πηδαλιούχηση γινόταν με δύο τιμόνια , σε μορφή πολύ πλατιών κουπιών , που υπήρχαν ένα σε κάθε πλευρά της πρύμνης . Ο κύριος οπλισμός αυτού του ευέλικτου και ταχύτατου πολεμικού σκάφους ήταν το φοβερό έμβολο της πλώρης με μεταλλική ισχυρή επένδυση . Διέθετε επίσης διάφορα εκηβόλα όπλα , στα οποία αργότερα – αρχές του 4ου αιώνα π.χ – προστέθηκαν καταπέλτες και δελφίνες .

Τα πλοία αυτά στις 28 Σεπτεμβρίου 480 π. χ συνέτριψαν στην Σαλαμίνα τους Φοίνικες και τους Πέρσες και σφράγισαν με την παρουσία τους τη Μεσόγειο μετατρέποντας τη σε μια « ελληνική θάλασσα » . Όλοι οι κωπηλάτες της ήταν ελεύθερη πολίτες των Αθηνών και όχι σκλάβοι , η Δε εργασία τους σ'αυτήν ήταν μισθοδοτούμενη από το κράτος.

Ναυπηγείται η Συρακούσια – το μεγαλύτερο πλοίο ψυχαγωγίας (240 π. χ)

Στη διάρκεια της ελληνιστικής προόδου και ανάμεσα στους διαδόχους, απογόνους και κυβερνήτες της τεράστιας αυτοκρατορίας του Αλεξάνδρου, αναπτύχθηκε ένας εξαντλητικός ανταγωνισμός που αφορούσε τη ναυπήγηση τεράστιων πλοίων μεγάλης χωρητικότητας, πλοίων κυρίως πολεμικών αλλά και ψυχαγωγικών . Πολύ σύντομα αυτή η προσπάθεια οδήγησε σε αδιέξοδο, μας άφησε όμως την περιγραφή κάποιων κολοσσιαίων πλοίων, που ακόμη και σήμερα εντυπωσιάζουν. Το εντυπωσιακότερο από αυτά, ένα πλοίο ψυχαγωγίας, ήταν η Συρακούσια , «η κυρία των Συρακού-

σιων», πού συνδύαζε την άνεση, την μεταφορά εμπορικών φορτίων και την πολεμική εξέλιξη παράλληλα . Τη μοναδική περιγραφή αυτού του πλοίου έγραψε ο Μοσχίων . Δυστυχώς το έργο του χάθηκε , αλλά μια εκτεταμένη περίληψη του έκανε ο Αθηναίος .

Κατασκευαστής ναυπηγός του πλοίου ήταν ο Αρχίας κατ' εντολή του Ιερώνα , τυράννου των Συρακούσιων το μήκος του ήταν 80 μ. , είχε εκτόπισμα 4000 τόνους περίπου και αποτελούνταν από τρία καταστρώματα . Χρειάστηκε ξυλεία ίση με την κατασκευή 60 τριηρών που στερεώθηκε και συναρμολογήθηκε με καρφιά βάρους από 0,66 κιλά έως 4,4 κιλά το καθένα (δηλ.10 μυών) . Το πάνω κατάστρωμα ήταν κατάφορτο από πολεμικές μηχανές (καταπέλτες , βαλλίστρες , χελώνες , πύργους , άγκιστρα κ.λ.π) και το φρουρούσε ισχυρό σώμα στρατιωτών . Το δεύτερο κατάστρωμα είχε ψυχαγωγικό χαρακτήρα και περιλάμβανε πλήθος από πολυτελείς κατασκευές , λουτρά , ναό της Αφροδίτης , γυμναστήρια , κήπους , πέργκολες με αναρριχώμενα λουλούδια , σχολαστήριο (πεντάκλινη αίθουσα διαμονής) , βιβλιοθήκη και πολλά άλλα που είναι αδύνατο να περιγράψουν . Τέλος , το τρίτο κατάστρωμα ήταν για το βοηθητικό προσωπικό και εκεί υπήρχαν όλοι οι βοηθητικοί χώροι , οι αποθήκες εφοδιασμού, εργαλεία και αντλιοστάσιο , δεξαμενές νερού , στάβλοι για τα άλογα , τα ξυλουργεία , οι φούρνοι , οι μύλοι και πολλά αλλά . Όμως αυτό το πλεούμενο νησί ήταν δυσκίνητο και δεν μπορούσε να μπει σε κανένα λιμάνι λόγω του μεγάλου εκτοπίσματος του . Έκανε ένα μόνο ταξίδι , από τις Συρακούσες στην Αλεξάνδρεια , όπου ο Ιέρων το χάρισε στον Πτολεμαίο , ο οποίος το μετονόμασε Αλεξάνδρεια .

Ναυπηγούνται τεράστια πολεμικά πλοία (210 π. χ)

Οι επίγονοι , οι διάδοχοι του Αλεξάνδρου , επιδόθηκαν σ' ένα δίχως όρια ανταγωνισμό κατασκευής γιγαντιαίων πολεμικών πλοίων δημιουργώντας έτσι μια λαμπρή ναυπηγική παράδοση , που έμεινε στην ιστορία του ελληνικού πολεμικού ναυτικού . Ήταν πλοία μεγάλα σε όγκο αλλά και σε σειρές κουπιών , αλλά λόγω του όγκου τους έπεσαν σε αχρησία . Όμως για 300-400 χρόνια πέτυχαν να αλλάξουν το σκηνικό της εποχής , να βελτιώσουν την ναυπηγική τέχνη και να δώσουν νέα μορφή στις πολεμικές συγκρούσεις στη θάλασσα .

Γύρω στα 3155 π. χ , ο Αντίγονος κατασκεύασε ένα πλοίο με επτά σειρές κουπιών . Ο γιος του Δημήτριος ο Πολιορκητής , το 301 π. χ , διέταξε να κατασκευάσουν μια δεκατρίηρη (πλοίο με δεκατρείς (:) σειρές κουπιών) , μια δεκαπεντηρή και μια δεκαέξηρη . Οι πρώτοι Πτολεμαίοι γρήγορα τους μιμήθηκαν κατασκευάζοντας δύο δεκατρίηρεις και Λυσίμαχος ναυπήγησε μια δεκαεξηρή . Ο Πτολεμαίος Π ο Φιλάδελφος ναυπήγησε μια εικοσηρή (τριάντα (:) σειρές κουπιών) και ένα ζεύγος τριακοντηρέων (τριάντα (:)σειρές κουπιών) , ενώ όλους τους ξεπέρασε ο Πτολεμαίος IV, ο Φιλοπατῶρ (221-205π. χ), που κατασκεύασε μια τεσσαροκοντηρή (πλοία με σαράντα (:) σειρές κουπιών).

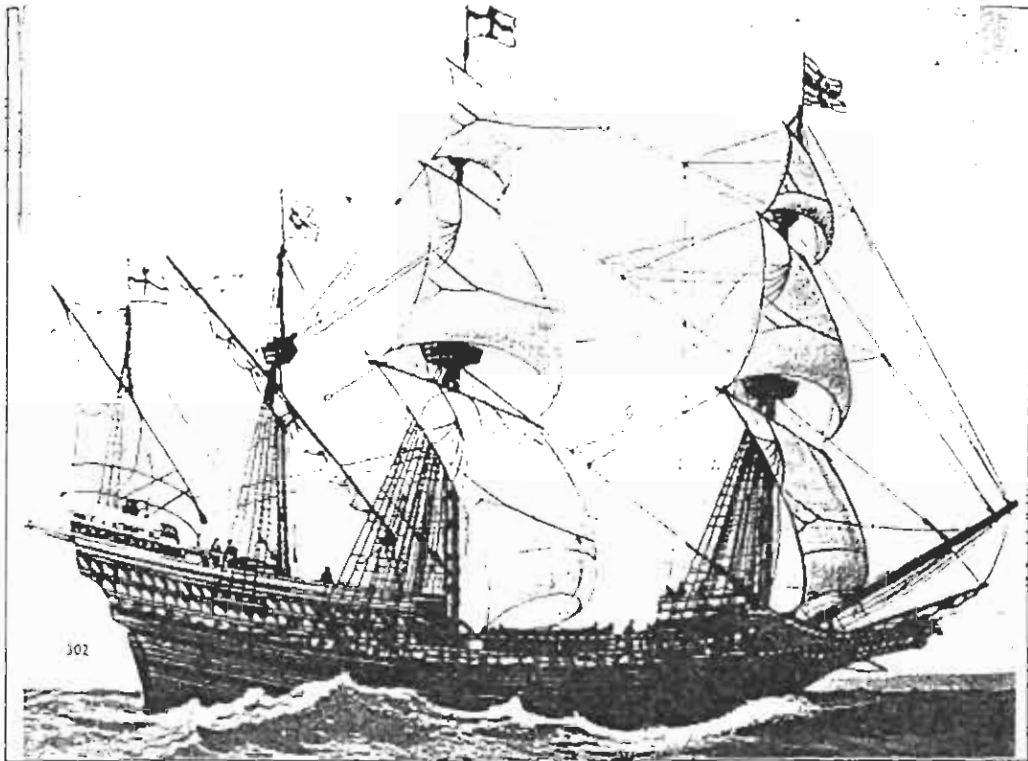
Όταν όμως λέμε δεκαεξηρής ή τριακοντηρής , δεν πρέπει να αναζητούμε δεκαέξι ή τριάντα σειρές κουπιών αυτή η αντίληψη με τα επανωτά στρώματα των κουπιών είναι ουτοπία . Ουσιαστικά με την τριήρη εξαντλούνται οι σειρές σε παράλληλη θέση των κουπιών. Από εκεί και πέρα αναφερόμαστε σε αριθμούς ανθρώπων που χειρίζονται το κάθε κουπί . Π. χ με τον όρο δεκαεξηρής ίσως εξυποννοείται ότι δεκαέξι άτομα χειρίζονται το ένα κουπί , ή τα δύο παράλληλα κουπιά ή ότι σε μια ομάδα κουπιών σε

κάθετη σειρά (π. χ τριών σειρών) απασχολούνται 16 άτομα –κωπηλάτες (8 πάνω , 5 μέση , 3 κάτω). Για τις υπερκατασκευές αυτές σημαντικό ρόλο η εξέλιξη της πολεμικής τακτικής που στηριζόταν στους καταπέλτες , βαλλίστρες κ. λ. π . Έτσι διαμορφώθηκαν υπέρ-κολοσσοί τύπου καταμαράν : δύο κήτη ενωμένα μεταξύ τους , με χιλιάδες κωπηλάτες (4000), μήκους 128 μ. και πολλούς πολεμιστές (2850 στρατιώτες) . Πολύ γρήγορα όμως αυτά τα υπερ-φρούρια έπεσαν σε αχρηστία λόγω της μικρής τους ταχύτητας και του τεράστιου κόστους τους .

Πρέπει να σημειωθεί ότι τα παραπάνω στοιχεία αμφισβητούνται και δεν είναι καταληκτικά. Υπάρχουν μεγάλα ερωτηματικά που δεν έχουν απαντηθεί ακόμη και φυσικά το όλο θέμα παραμένει ανοικτό για οποιαδήποτε διερεύνηση .

Ναυπηγική τέχνη στη Νεώτερη Ελλάδα.

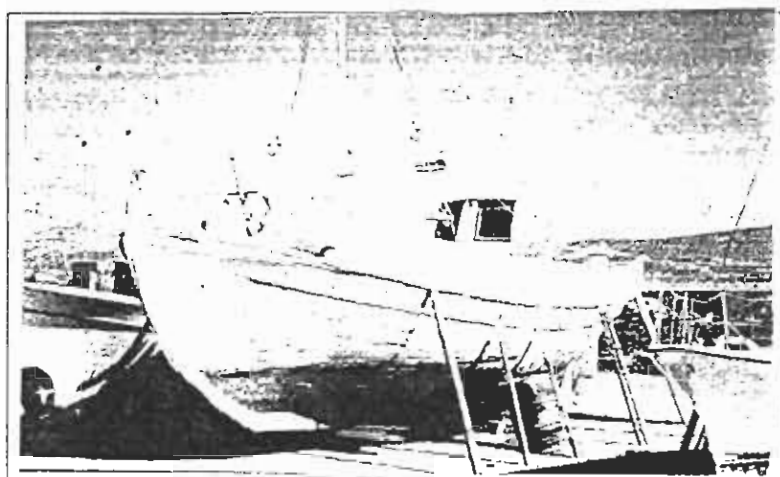
Ιστορικά στοιχεία.



Φωτογραφία 15. Αγγλικό γαλιόνι του 16 αιών. (Σχέδιο του Bjorn Landstrom)

Ο βασικός τύπος του ιστιοφόρου, από τον οποίο φαίνεται ότι προέκυψαν σταδιακά όλοι οι άλλοι, είναι το γαλιόνι (γαλούνι, γαλιούνι, αγγλ. galeon). Το γαλιόνι αποτελεί μάλλον εξέλιξη της γαλέρας, από την οποία προέρχεται και το ονομά του. Ίσως πρωτοχρησιμοποιήθηκε από τους Ισπανούς και τους Πορτογάλους. Από τον 16ο αιώνα εξελίχθηκε σε τύπο каравиού που ταξίδευε χρησιμοποιώντας τα πανιά σαν κύριο μέσο πρόωσης και τα κουπιά σαν βοηθητικό.

Στον ελλαδικό χώρο, κατά την περίοδο της τουρκοκρατίας, μέχρι και τον 18ο αιώνα η γενική ονομασία των μικρών ιστιοφόρων ήταν καΐκια, ενώ τα μεγάλα ονομαζόντουσαν καράβια αλλά και μπάρκα, πλεούμενα, ξύλα, μπαστιμέντα κ.λπ. Συνήθως ξύλα ή μπαστιμέντα αποκάλουσαν τα πολεμικά.



Φωτογραφία 16. Τρεχαντήρι που στοκάρεται στην Ανάβυσσο.

Ο πρώτος τύπος καϊκιού που ναυπηγήθηκε από τους Έλληνες ήταν το τρεχαντήρι. Αυτό, σύμφωνα με τον Γ.Δ. Κριεζή, τοποθετείται χρονικά στον 17ο αιώνα. Ειδικότερα, σύμφωνα με όσα αναφέρει ο ίδιος, το 1658 γύρισαν στην Ύδρα, μετά από ένα διάστημα αιχμαλωσίας τους από τους πειρατές, οι Δέντες, Κριεζής, Γκίκας, Γκιώνης κ.α. Δύο απ'αυτούς, πού είχαν μάθει την τέχνη στην Κρήτη, κατασκεύασαν τότε τα πρώτα τρεχαντήρια που εμφανίστηκαν στην Ελλάδα.

Σύμφωνα με το Θεοφανίδη το τρεχαντήρι οφείλει την καταγωγή του σε τραμπάκουλο, μικρό ιστιοφόρο της Αδριατικής με πλήρη όμοια με την πρύμνη, δύο άλμπουρα και πανιά ψάθες και φλόκους, ενώ αρκετές φορές υπήρχαν ένα ή δύο τετράγωνα πανιά πάνω από την πελώρια ψάθα. Η ερ-

γασία αυτή δεν καταπιάνεται με το πολύ λεπτό και αρκετά άγνωστο θέμα της καταγωγής του τρεχαντηριού. _ Αναφέρουμε πάντως, ότι ανάλογα με αυτό σκαριά βρίσκονται και σε άλλα σημεία της Μεσογείου, όπως στην βόρεια ακτή της Αφρικής, στα παράλια της Τουρκίας κ.λπ.

Το τρεχαντήρι είναι σκάφος με πλώρη που σχηματίζει έντονη καμπύλη. Η πρύμη του είναι οξεία, σαν της μπρατσέρας και απολήγει σε κεκλιμένη ευθεία. Φαίνεται ότι από το 17ο αιώνα μέχρι σήμερα, η μορφή του δεν έχει υποστεί σοβαρές μεταβολές, αν εξαιρέσουμε φυσικά, την αντικατάσταση του κανονικού του μέσου πρόωσης που ήταν τα πανιά, με τη μηχανή. Δεν αλλάζει επίσης η μορφή του με την αύξηση ή τη μείωση του μήκους του.

Συγγενής τύπος με το τρεχαντήρι ήταν και η μπρατσέρα, που αποτελούσε κατά κάποιο τρόπο εξέλιξη του. Έφτανε μέχρι τους 100τόνους εκτόπισμα, η πρύμη της έμοιαζε με του τρεχαντηριού και η κουβέρτα της (κατάστρωμα) εμφάνιζε ισχυρή καμπύλωση προς τα πάνω στην κατά πλάτος τομή της. Είχε δύο άλμπουρα, το πλωριό έγερνε προς την πλώρη και το πρυμιό προς την πρύμη. Είχε πανιά ψάθες και συνήθως τρεις φλόκους. Το πλήρωμά της αποτελούσαν 3-4 ναυτικοί.

Το τρεχαντήρι, με το μεγάλο πλάτος σχετικά και το μήκος του, και το σχήμα της πλώρης και της πρύμης του, όπως και το σχήμα της γάστρας του που διαμορφώνεται από τα στραβόξυλα, αποτελεί ένα από τα θαλασσινότερα ελληνικά σκαριά.

Δεν είναι τυχαίο το ότι είναι το παλιότερο ίσως από τα σκάφη κάποιου μεγέθους που χτίζονται με παραδοσιακό τρόπο και χρησιμοποιούνται σήμερα στην Ελλάδα, όπως και το πιο πολυχρησιμοποιούμενο από κάθε άλλο για ψάρεμα, μικρεμπόριο και μικρής έκτασης ακτόπλοια. Τα

πρώτα τρεχαντήρια ήταν μικρά, έφταναν τους 3 τόνους φορτίο. Αργότερα εμφανίστηκαν μεγαλύτερα, που έφτασαν τους 30-40 τόνους εκτόπισμα.

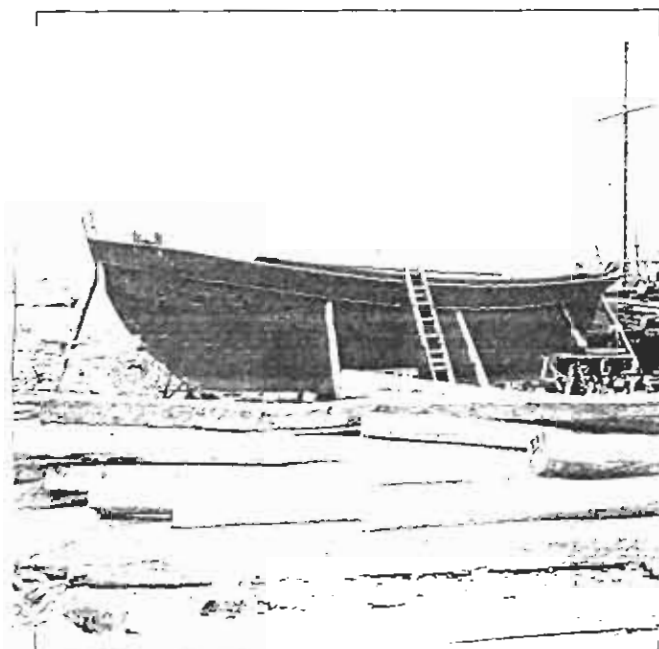
Η ιστιοφορία.

Όπως αναφέρθηκε, το τρεχαντήρι ήταν ιστιοφόρο. Τα πανιά που σχεδόν πάντα χρησιμοποιήθηκαν σ'αυτό ήταν τριγωνικά ή τραπεζοειδή. Πιο συγκεκριμένα χρησιμοποιήθηκε το λατίνι, η σακκολέβα, η μπούμα, η φάθα και βέβαια ο φλόκος. Ας τα πάρουμε όμως ένα-ένα με τη σειρά.

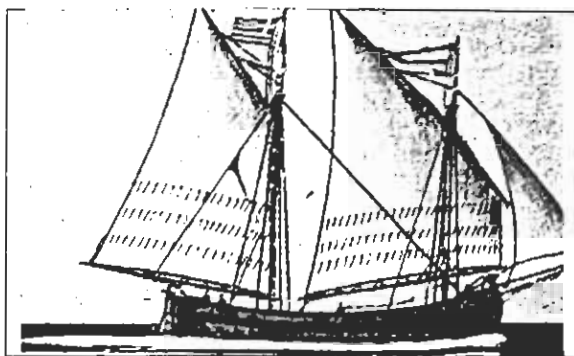
Το λατίνι είναι ένα τριγωνικό πανί που δένεται πάνω σε μια πολύ μεγάλου μήκους αντένα. Τοποθετείται λοξά ως προς το άλμπουρο(ιστός) με το οποίο συνδέεται με ένα ή δύο στεφάνια, έτσι ώστε το μεγαλύτερο μέρος του πανιού να βρίσκεται προς την πρύμη, ενώ ένα πολύ μικρό μέρος να εκτείνεται από το άλμπουρο προς την πλώρη. Υπήρξε το κατ'εξοχήν πανί της γαλέρας απ'όπου και προέρχεται το όνομά του.

Το λατίνι που χρησιμοποιείται μέχρι σήμερα, κύρια στις βάρκες, είναι το πανί της Μεσογείου.

Στη Μεσόγειο, όταν οι άνεμοι δεν έχουν την ορμή της καταιγίδας, είναι λεπτοί και έρχονται σε σπηλιάδες (ριπές). 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 σπηλιάδες του. Το λατίνι, με την ψηλή του αντένα, πιάνει και το πιο ψηλό αεράκι. Στην παραμικρή αύξηση της ταχύτητάς του ανέμου η αντένα γέρνει, αδειάζει τον αέρα για να ξαναπάρει τη θέση της και να τον ξαναπιάσει μόλις η σπηλιάδα περάσει."

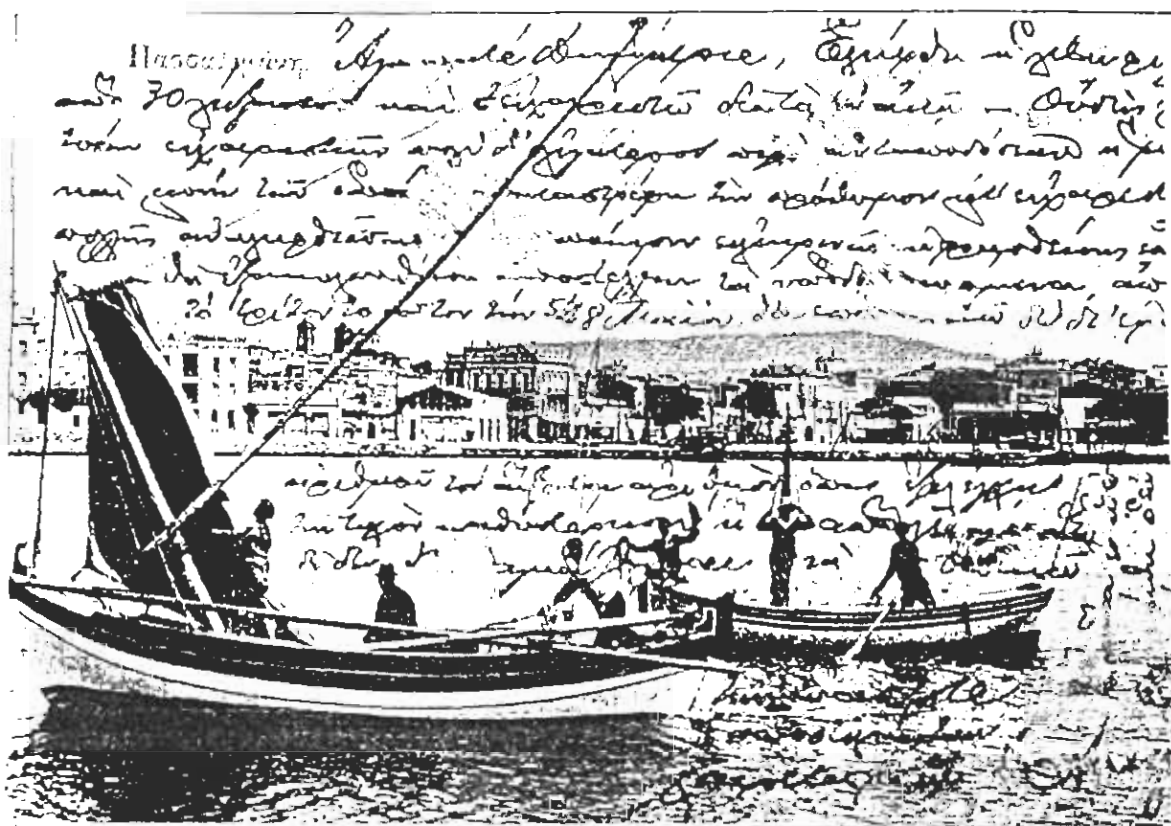


Φωτογραφία 17. Κατασκευή τρεχά-
ντηριού σε καρνάγιο της Σύρου



Φωτογραφία 18. Τραμπάκουλο
(από το λεύκωμα του Ναυτικού Μου-
σειού της Ελλάδας)

Η σακκολέβα είναι ένα τραπεζοειδές πανί. Το πλωριό του γραντί (πλευρά) στερεώνεται μόνιμα, με τη βοήθεια στεφανιών, πάνω στο άλμπουρο, που είναι σχετικά κοντό και γέρνει προς την πλώρη: "η καπελαδούρα του πρέπει να γέρνει 2-3 πόδια περ πλώρα". Ο γιακάς (το πάνω γραντί) στηρίζεται, με τη βοήθεια πάλι μικρών στεφανιών πάνω στο πίκι (κέρας), μια ξύλινη αντένα που εκτείνεται από την κορυφή του άλμπουρου μέχρι το πάνω άκρο της μεγάλης αντένας. Αυτή ξεκινάει από τη θέση του άλμπουρου, όπου και στηρίζεται και κινείται προς την πρύμη, λοξά και προς τα πάνω. Κατ'επέκταση ονομάζονται σακκολέβες και τα καΐκια που έχουν τέτοια ιστιοφορία.



Φωτογραφία 19. Σακκολέβα, καρτ ποστάλ από το Πασαλιμάνι, αρχές 20 αι.

Η σακκολέβα είναι ένα από τα ασφαλέστερα πανιά που χρησιμοποιήθηκαν από τους Έλληνες ναυτικούς. Κι αυτό γιατί με τον αέρα δεν φουσκώνει μόνο προς το πλάι, αλλά (όταν είναι καλοκομμένη) και προς τα πάνω, με αποτέλεσμα να σχηματίζεται μια συνιστώσα δύναμη που τείνει να κρατάει το σκάφος ψηλά και επομένως το εμποδίζει να χτυπάει βίαια στο κύμα. Είναι χαρακτηριστικό ότι παλιότερα, στο Αιγαίο, οι σακκολέβες μπελούδες όπως τις έλεγαν) που υπήρχαν ακόμα, ταξίδευαν όταν τα ατμόπλοια ήταν αναγκασμένα να μένουν στα λιμάνια.

Η μπούμα επίσης είναι ένα τραπεζοειδές πανί. Στερεώνεται κιαυτό με τον καταρτά(το πλώριο γραντί) πάνω στο άλμπουρο, με τη χρήση στεφανιών ή άλλου συστήματος. Το πάνω γραντί που ονομάζεται πίκι στερεώνεται μόνιμα ή με τη δυνατότητα να μαζεύεται πάνω στο πίκι(κέρρας) που σχηματίζει με το άλμπουρο γωνία 45 μοιρών. Το σκατάμι (το κάτω γραντί) στερεώνεται πάνω στη ράντα (κέρκος) που είναι μια αντένα τοποθετημένη στο κάτω μέρος του άλμπουρου και περίπου κάθετα σ'αυτό. Η μπούμα είναι το πιο αποτελεσματικό πανί για τα όρτσα, την εγγύτατη δηλαδή πλεύση προς τον άνεμο, απ'όλα όσα αναφέρονται εδώ.

Η ψάθα έχει και αυτή τραπεζοειδές σχήμα. Η αντένα της(το πάνω γραντί) είναι στερεωμένη πάνω σε μια αντένα ενώ το σκατάμι(το κάτω γραντί) είναι ελεύθερο ή μερικές φορές στερεωμένο σε μια ράντα.

Είναι το κλασσικό πανί της μπρατσέρας, σ'αυτήν μάλιστα την περίπτωση υπάρχει και η ράντα που αναφέρθηκε. Είναι πολύ εύκολο στο χειρισμό του.

Τέλος, ο φλόκος είναι το τριγωνικό πανί που τοποθετείται πλώρα (μπροστά) από το άλμπουρο. Το στράλιο του (το πλώριο γραντί) στερεώνεται πάνω στο αντίστοιχο στράλιο (σχοινί ή συρματοσχοινο που σταθεροποιείτο άλμπουρο από την πλώρη).

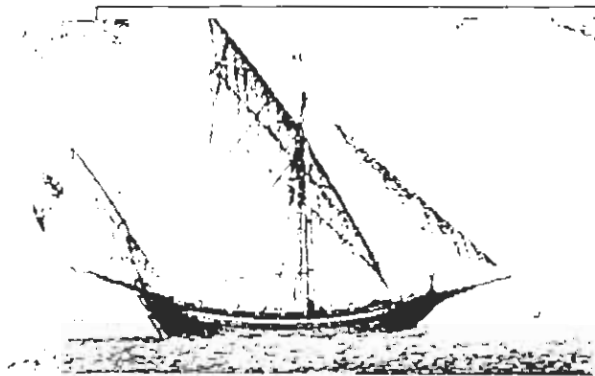
Το στράλιο αυτό έρχεται να σταματήσει στο άκρο του μπαστουιού ή στο κοράκι της πλώρης.

Η ιστιοφορία παλιά.

Η ιστιοφορία των τρεχαντηριών ποικίλει, ανάλογα με το μέγεθός τους, τη χρονολογική περίοδο στην οποία αναφερόμαστε και ασφαλώς τις

προτιμήσεις του ιδιοκτήτη ή καπετάνιου του. Τα πανιά που κυρίως χρησιμοποιούσαν παλιά στα τρεχαντήρια ήταν τα λατίνια, οι σακκολέβες, οι ψάθες και βέβαια οι φλόκοι. Σύμφωνα με τον Α.Ι. _ ζαμτζή, τα πρώτα μικρά τρεχαντήρια, έως 3-4 τόνους, είχαν ένα άλμπουρο με πανί ψάθα ή σακκολέβα και ένα φλόκο.

Ο Σ.Ε. Λυκούδης μας πληροφορεί ότι η ιστιοφορία του τρεχαντηριού άλλοτε αποτελείται από σακκολέβα, οπότε ονομάζεται Μπελού από τους Συριανούς και τους Μυκονιάτες και άλλοτε, όταν έχουμε δύο άλπουρα, α-



4. Λατίνι, από Ιταλικό πίνακα του 1790 περ. (Ύδρα, σύλλογη Αικ. Παουρή).



15. Βάρκα με αντένα για λατίνι, από το παλιό λιμάνι της Μύρινας στη Λημνο.

πό λατίνι και αφαιρετό παρουκέτο στο πλωριό άλμπουρο, μπούμα στο πρυμίο και φλόκους στην πλώρη.

Ο Bjorn Landstrom, μας δείχνει ένα τύπο όχι μεγάλου τρεχαντηριού με δύο άλμπουρα και αρκετά περίπλοκη ιστιοφορία (E1): το πλωριό άλμπουρο έχει πανί σακκολέβα, με ψάθα από πάνω της και παρουκέτο. _ το πρυμίο άλμπουρο υπάρχει λατίνι, και στην πλώρη τοποθετεί δύο φλόκους.

Τα μεγαλύτερα τρεχαντήρια, κατά τον Α.Ι. Τζαμτζή (μέχρι 30-40 τόνους) είχαν παλιά, δύο άλμπουρα με πανιά λατίνια και φλόκους.

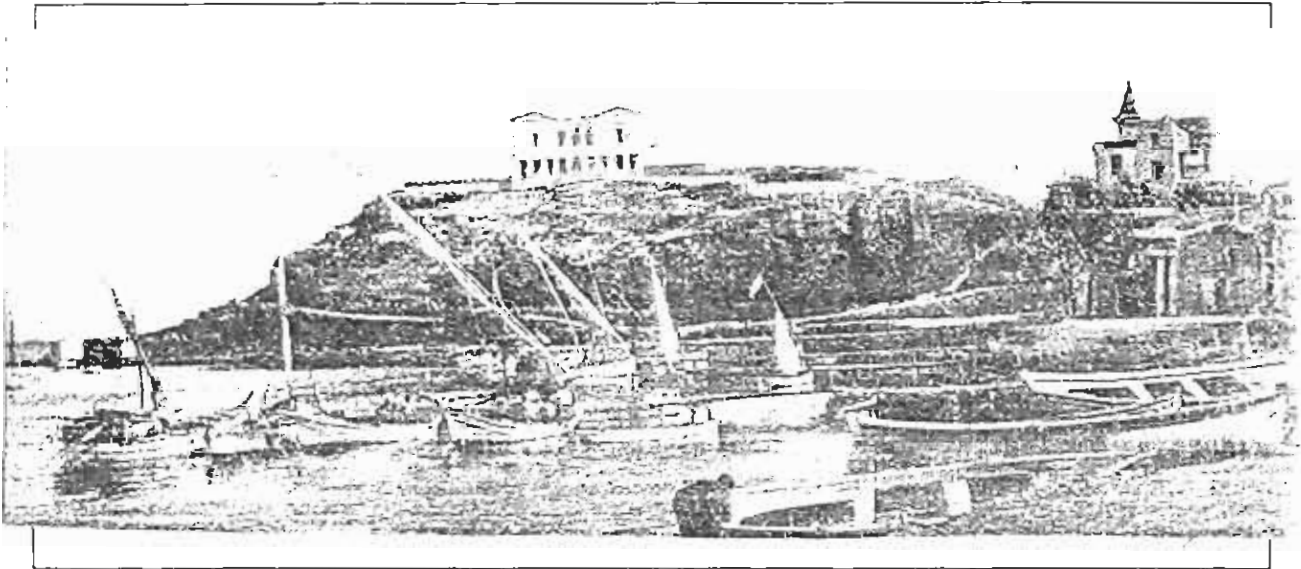
Μεταγενέστερα χρησιμοποιήθηκαν αρκετά και οι μπούμες, κύρια για το λόγο ότι χρησιμοποιώντας τις μπορούσαν να πλέουν πιο κοντά στον άνεμο(πιο όρτσα). Αρκετή χρήση γινόταν επίσης στα λατίνια και τις ψάθες, ενώ μειώθηκε η χρήση της σακκολέβας. Έτσι, σε νεώτερα παραδείγματα Ιστιοφόρων τρεχαντηριού έχουμε, στην περίπτωση του ενός άλμπουρου τον συνδυασμό μπούμας με έναν ή περισσότερους φλόκους (συνδυασμός που έφτασε μέχρι τις μέρες μας σε ιστιοφόρα τρεχαντήρια αναψυχής, όπως και σε κότερα) και αντίστοιχα λατινιού ή και ψάθας με φλόκους.

Σε μικρά τρεχαντήρια εμφανίστηκε μεταγενέστερα ένα πανί που μοιάζει πάρα πολύ στη μορφή και λειτουργία του με τη σακκολέβα, με τη διαφορά ότι αλλάζει λίγο το σχήμα του και το σύστημα της στήριξής του. Αντίθετα η κλασική ιστιοφορία της σακκολέβας δεν χρησιμοποιήθηκε ιδιαίτερα, με αποτέλεσμα να υπάρχει σήμερα στην Ελλάδα ένα μόνο, ίσως, παράδειγμα τρεχαντηριού με τέτοιο πανί(πληροφορίες από το Δ. Πέζαρο).

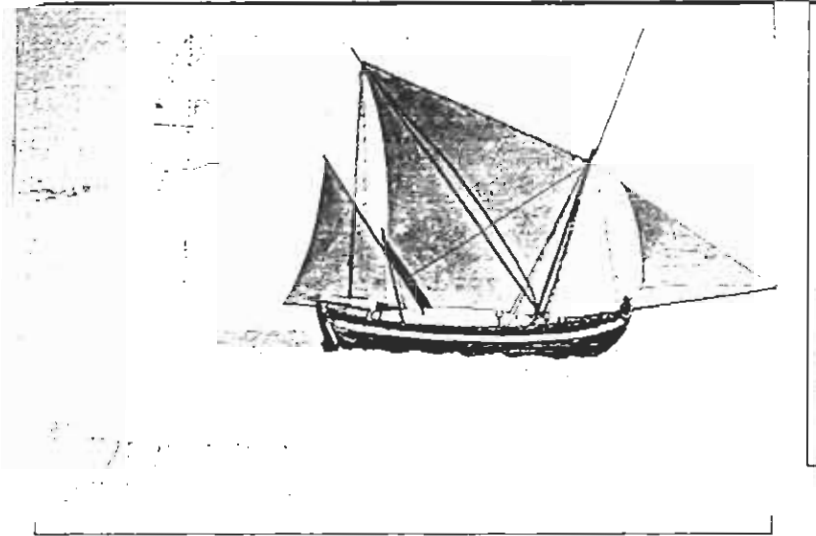
Ο Αντωνίου αναφέρει την περίπτωση μεγάλου τρεχαντηριού με δύο άλμπουρα στα οποία προσαρμόζει μπούμες, και δύο φλόκους στην πλώρη. Υπάρχει ακόμα η εικόνα του μεγάλου τρεχαντηριού με πανιά ψάθες στα δύο άλμπουρα.

Γενικά, οι ιστιοφορίες των ελληνικών καϊκιών παλιότερα, όπου τα πανιά ήταν το μοναδικό μέσο πρόωσης, υπήρξαν από τις μεγαλύτερου μεγέθους της εποχής απ'αυτό δε εξηγείται και η συνήθως μεγάλη τους ταχύτητα. Για να διατηρήσουν το μέγεθος αυτό της ιστιοφορίας αναγκάζονταν να τα σαβουρώνουν (να τοποθετούν σαβούρα ή έρμα -εσωτερικά, κατά μήκος της καρένας) με χαλίκι ή σίδερα).

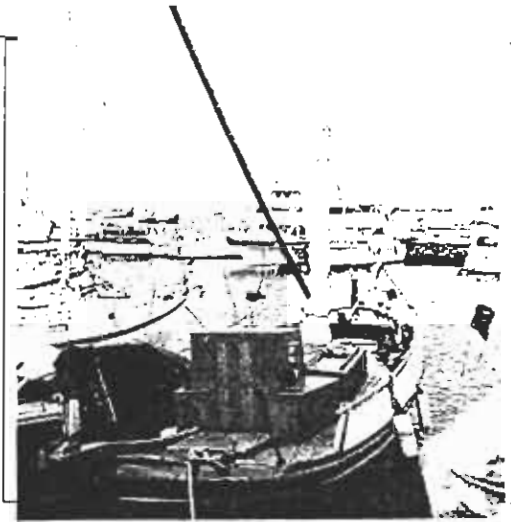
Η σημαντικότερη μεταβολή που έχει υποστεί το τρεχαντήρι μεταγενέστερα είναι η κατάργηση των πανιών σα μέσο πρόωσης και η αντικατάστασή τους με εσωλέμβιες πετρελαιομηχανές. Στην Ελλάδα αυτό άρχισε να γίνεται σταδιακά περίπου από το 1920. Σήμερα τα άλμπουρα οφείλουν την ύπαρξή τους περίπου σε διακοσμητικούς λόγους. Η εγκατάσταση της μηχανής έχει επιφέρει κάποιες μεταβολές στο καΐκι με μεγάλη ή μικρή σημασία. Αν και θα αναφερθούμε σ'αυτές διεξοδικά πιο κάτω, μπορούμε επιγραμματικά να αναφέρουμε εδώ τη μετατόπιση προς τα πίσω του σημείου του μεγαλύτερου πλάτους του σκάφους και τη διόγκωση της πρύμης του, τη μεταβολή της μορφής του κατώτερου τμήματος των νομέων, την ύπαρξη μεγαλύτερου βυθίσματος στην πρύμη από την πλώρη, καθώς και μεταβολές μικρής σημασίας, όπως η ειδική διαμόρφωση για την έλικα στο κάτω μέρος του ποδόσταμου και του τιμονιού κ.λπ.



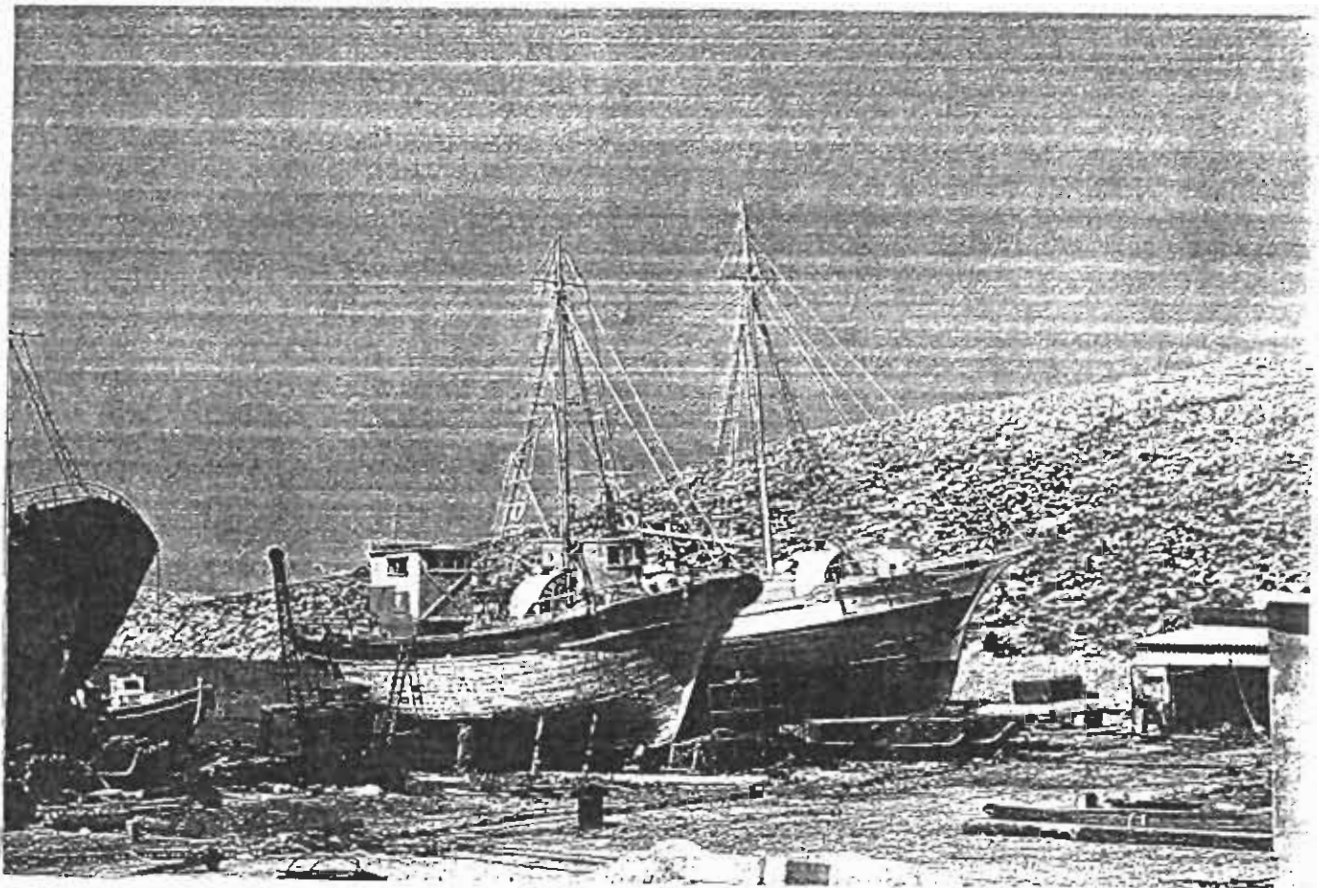
Φωτογραφία 1. *Καρτ Ποστάλ με λατινάδικες βάρκες από το Τουρκολίμανο στον*

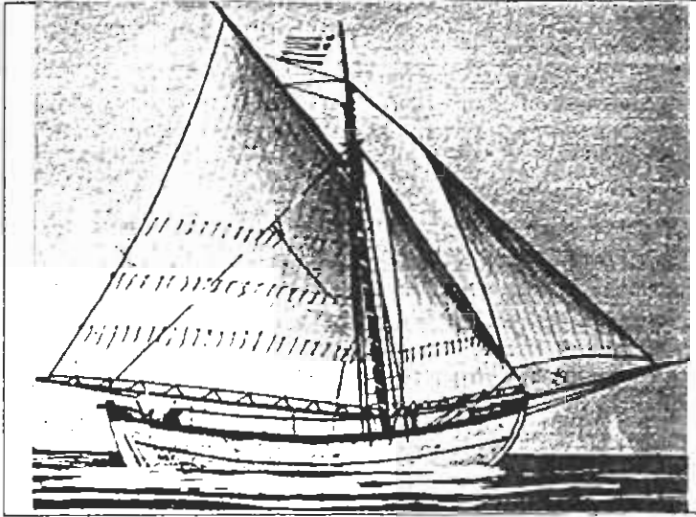


Φωτογραφία 23. Σχέδιο Σακκολέβας (από την έκδοση εκατονταετηρίδος του ΝΑΤ)



Φωτογραφία 22. Μία από τις τελευταίες Σακκολέβες στην Ελλάδα (Φωτογραφήθηκε στο Καλαμάκι Αττικής)

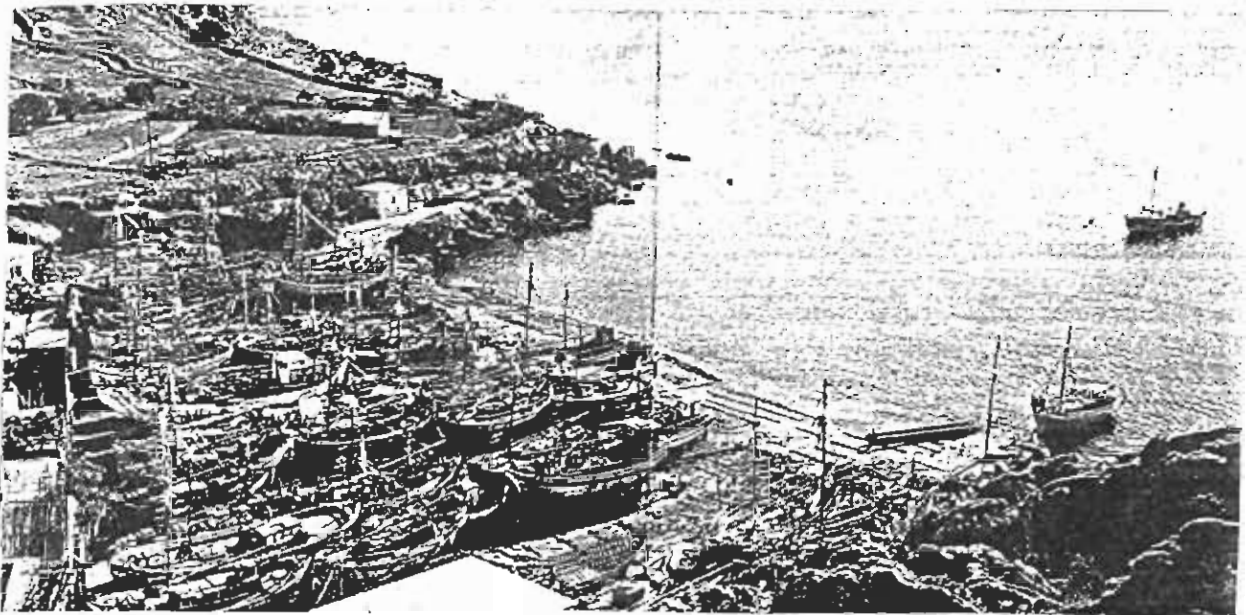




Φωτογραφία 24. Πανί μπούμα (Από λεύκωμα του Ναυτικού Μουσείου της Ελλάδας)



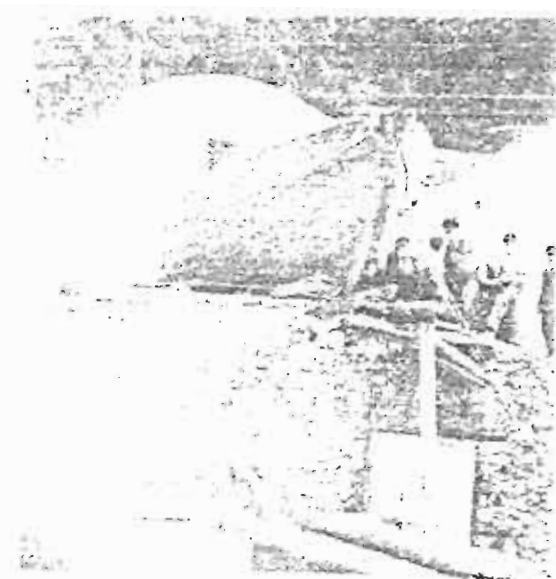
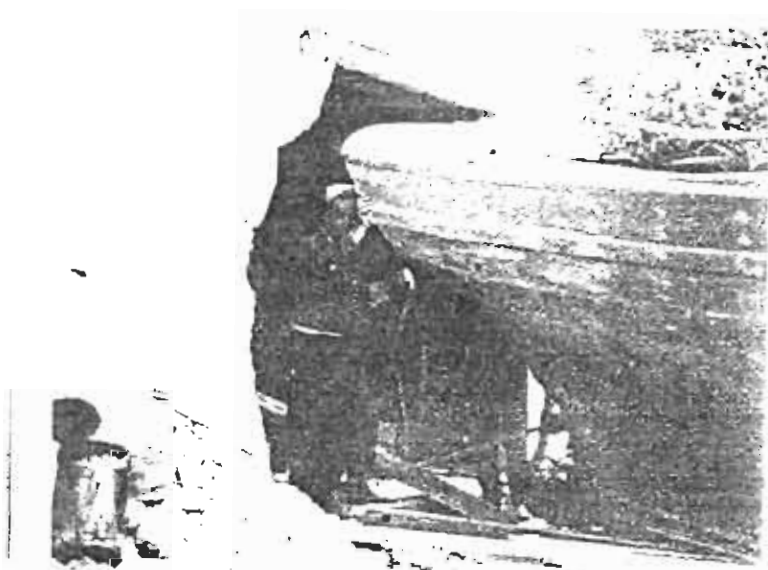
Φωτογραφία 25. Ψάθα (Από ε-
λαιογραφία του Ι. Αλταμούρα, 1984)

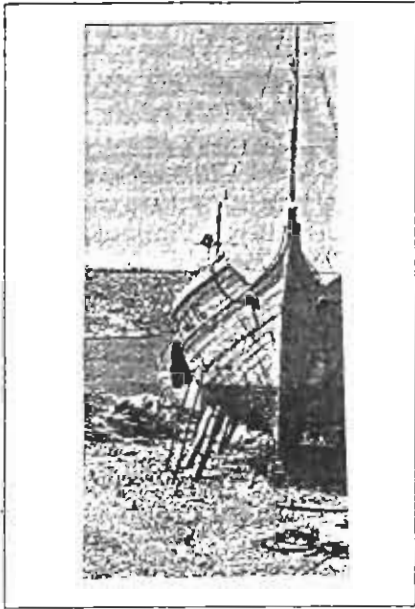


Φωτογραφία 26. Καρνάγιο στην Κάλυμνο (Φωτογραφία από την έκδοση της Εθνικής Τράπεζας Ελλάδος, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, 1972

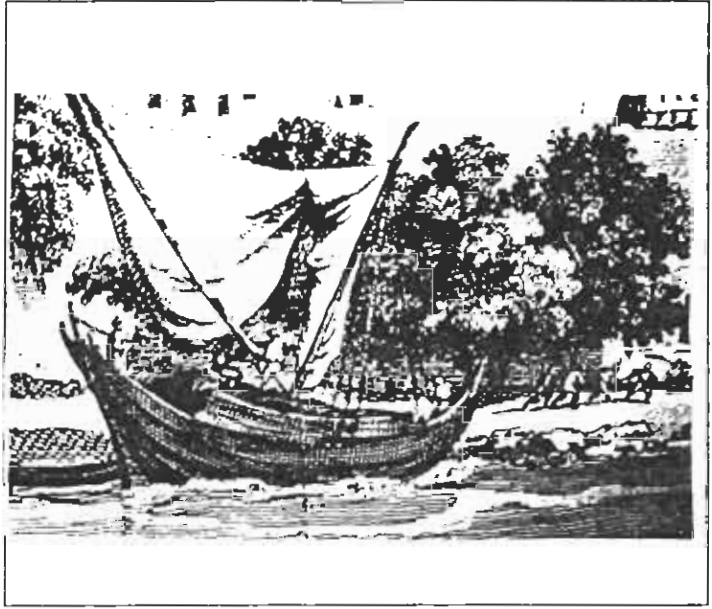


Φωτογραφία 27. Φωτογραφίες από το καρνάγιο του Μαστραντώνη στην Αρμένη της Σαντορίνης κατά τη διάρκεια της καθέλκυσης ενός καϊκιού.

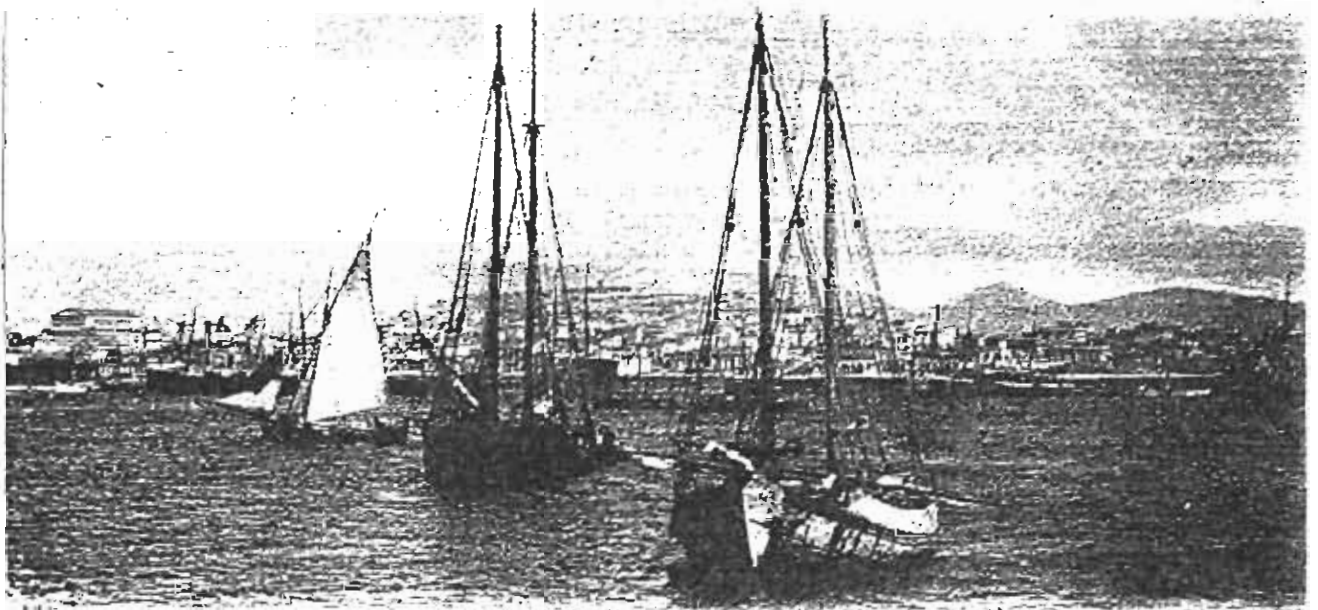




Φωτογραφία 28.
Τρεχαντήρι στα Κατάπολα
Αμοργού



Φωτογραφία 29. Σακκολέβα στο δεύτερο
μισό του 18 αι.. (Από Χαλκογραφίες, Γενάδειος
βιβλιοθήκη - Αθήνα



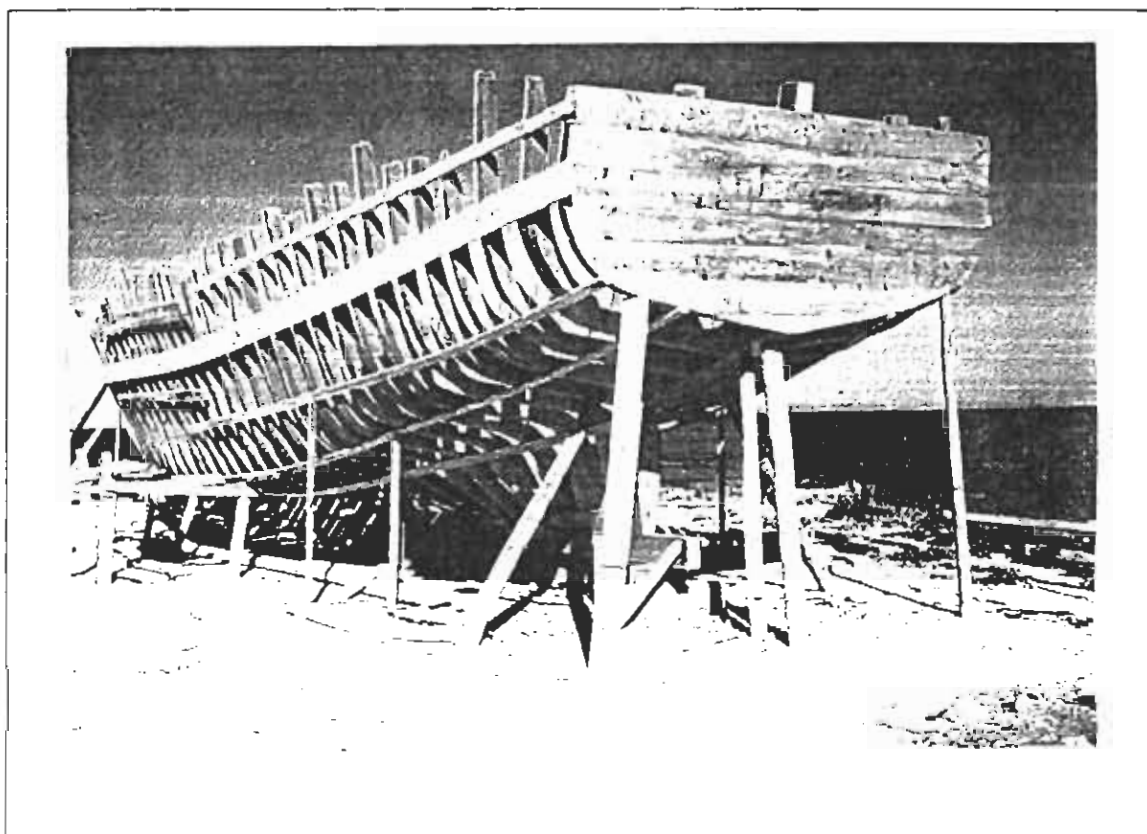
ΑΙΜΗΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Grèce

Port du Pirée

10 2 909 28 67

Ιστορικά στοιχεία για τη ναυπηγική τέχνη στον ελλαδικό χώρο.



Οι μαρτυρίες για τα ναυπηγεία στον ελλαδικό χώρο για την περίοδο πριν από το 18ο αιώνα είναι ελάχιστες.

Μερικά στοιχεία μας κάνουν να υποθέσουμε την ύπαρξη ναυπηγείων κάποιας δυναμικότητας στο Γαλαξίδι(περίοδος 1497-1571), στη Ζάκυνθο (16ος αιώνας), Ρόδο (κατοχή από 1309 από τους Ιωαννίτες ιππότες), Νάξο(νεώρια για γαλέρες κατασκευασμένα τον 13ο αιώνα από το Μάρκο Σανούδο) και μερικά άλλα νησιά του Αιγαίου που χρησίμευαν σαν καταφύγια για ξεχειμώνιασμα, για αιώνες, στους μαλτέζους πειρατές.

Κατά τον Κωνσταντινίδη τα πρώτα υποτυπώδη ναυπηγεία στην Ύδρα, Σπέτσες και Ψαρά άρχισαν να λειτουργούν από τα μέσα του 17ου αιώνα.

Στην υπόλοιπη Ελλάδα, μέχρι τα μέσα σχεδόν του 18ου αιώνα δεν χρησιμοποιούσαν παρά βάρκες και ελαφρά καΐκια, κατάλληλα μόνο για ψάρεμα και μικρή ακτοπλοΐα. Τα σκάφη αυτά έχτιζαν σε μικρούς και απάνεμους κόλπους, τεχνίτες που χρησιμοποιούσαν την τέχνη που είχαν μάθει από τον πατέρα τους, μη έχοντας επαφή με τα ναυπηγεία της Δύσης ή της Τουρκίας, με αποτέλεσμα να γίνονται μάλλον κακότεχνα και πρωτόγονα, αν πάρουμε μάλιστα υπόψη και τη χρήση εντελώς αυτοσχέδιων εργαλείων από τους ναυπηγούς.

Από τα μέσα του 18ου αιώνα, άρχισαν να χτίζονται μεγαλύτερα καΐκια, ενώ λίγο αργότερα οι Έλληνες άρχισαν να παραγγέλνουν καράβια σε ξένα ναυπηγεία. Γύρω στα τέλη του 18ου αιώνα τα ελληνικά σκαριά ήταν πια μεγάλα και πολύ βελτιωμένα, έτσι που έκανε μεγάλη εντύπωση το γεγονός ότι ακόμα κατασκευάζονταν κάτω από πρωτόγονες συνθήκες.

Σ'αυτήν την περίοδο λειτουργούν ναυπηγεία για εμπορικά καράβια στην Ύδρα, Σπέτσες, Ψαρά, Γαλαξίδι, Πάργα, Τρίκερι, Σκιάθο, Κάσο και Κύμη, ενώ καρνάγια για μικρότερα καΐκια υπάρχουν σε πολλά μέρη στην Ελλάδα.

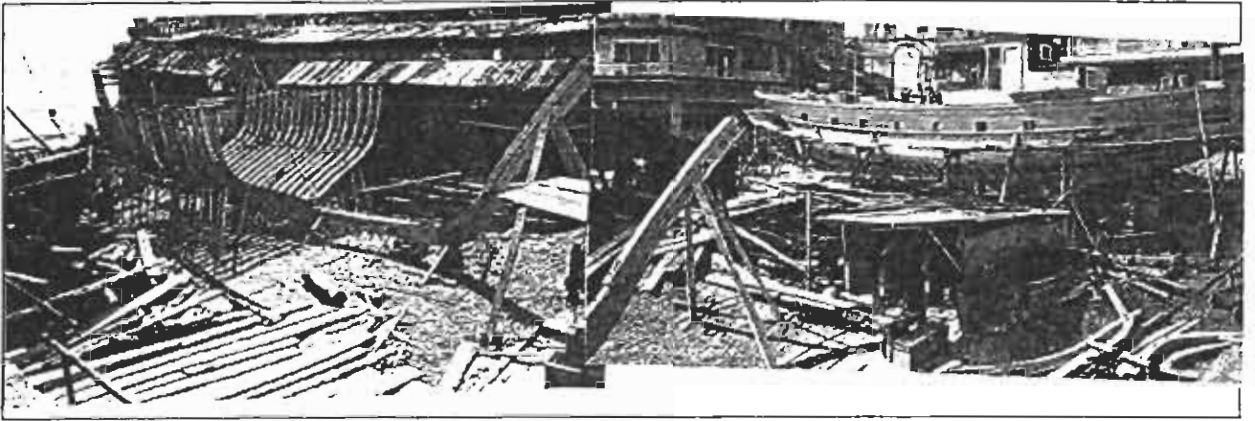
Στους μικρότερους ταρσανάδες οι караβομαραγκοί χτίζουν τα καΐκια δουλεύοντας μόνοι τους. Στα μεγάλα καρνάγια οι μαστόροι και καλαφατήδες ήταν οργανωμένοι σε σινάφια (συντεχνίτες).

Κάθε σινάφι μαραγκών είχε τον πρωτομάστορα ή μπας-μαραγκό, τους καλφάδες (μαστόροι) και τους μαθητάδες.

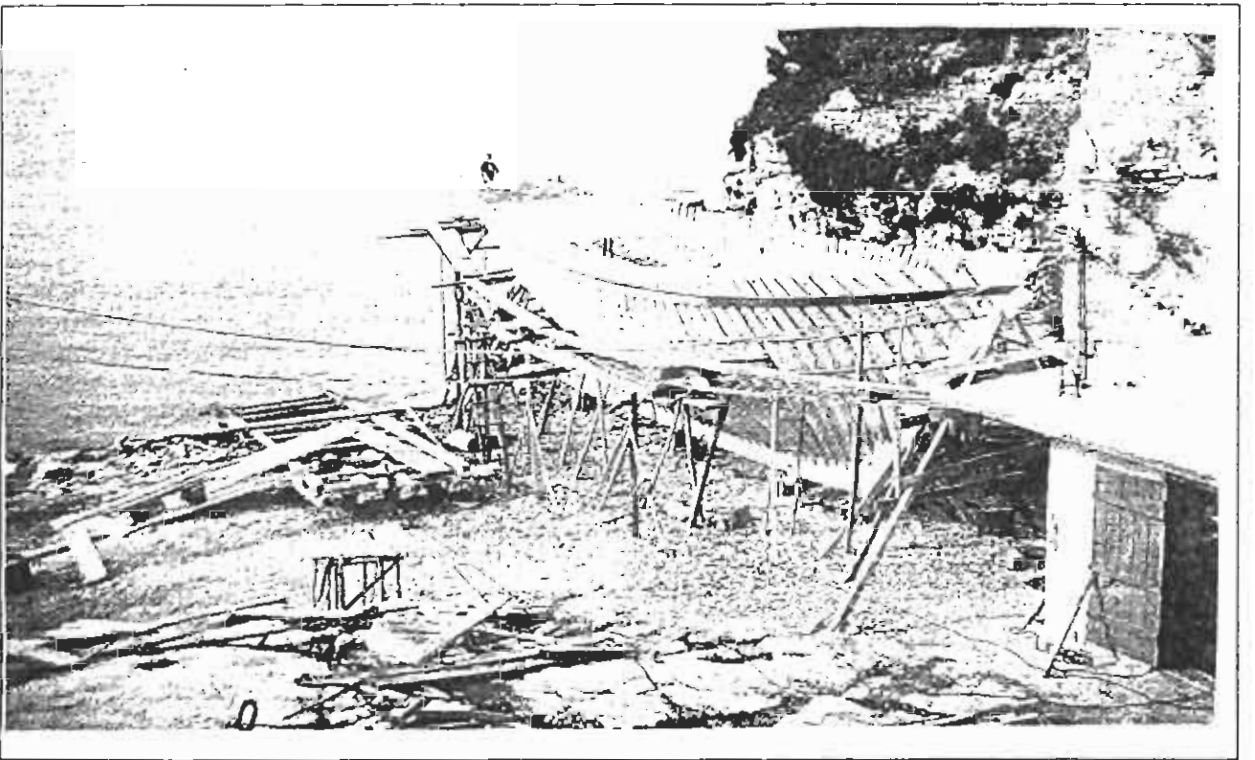
Ο πρωτομάστορας μπορούσε να επιβλέπει σε δύο, τρεις ή και περισσότερες κατασκευές συγχρόνως. Ακόμα είχε διοικητικά και πειθαρχικά δικαιώματα πάνω στα μέλη της συντεχνίας.

Ανάλογα στα σινάφια των καλαφάτηδων προϊστάμενος ήταν ο μπας-καλαφάτης ή μπας-μπουγκουρτζήμπασης, με ανάλογα διοικητικά και πειθαρχικά δικαιώματα.

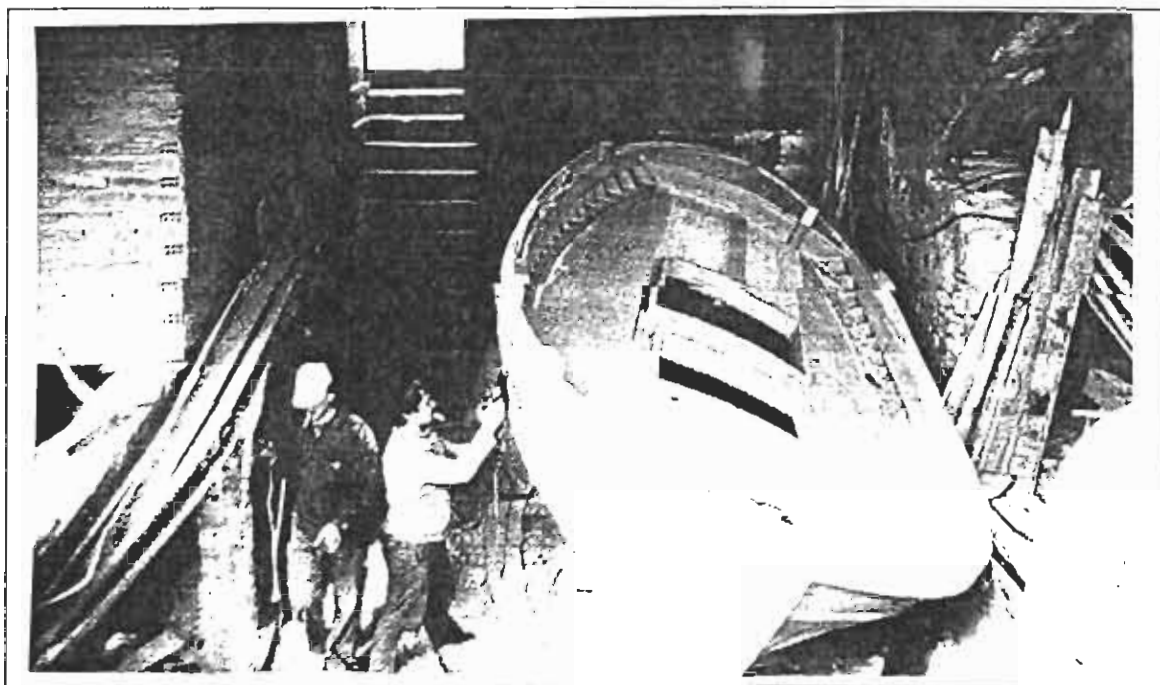
Την σημαντικότερη πληροφορία για την εξέλιξη της ναυπηγικής στην Ελλάδα του 18ου αιώνα μας δίνει ο Κ.Νικόδημος, αναφερόμενος στα Ψαρά: "Ελθών εκεί ο μαστροσταμάτης τις (Κοφουδάκης) εκ Χίου, αναλφάβητος μεν όλως αλλ'υπηρετήσας εις τον ναύσταθμος της Τουρκίας ως ξυλουργός και αποκτήσας γνώσεις τινάς ναυπηγικάς, μετερρύθμισεν ουσιωδώς των κατασκευών των πλοίων. Π.χ θέλων να κατασκευάσει πλοίον, κατά πρώτον κατασκεύαζε "σάλαν" και επ'αυτής εσχεδίαζε το πλοίον, και εκ του σχεδίου τούτου εξήγαγε δια κάθε πόσταν το χνάρι της και κατασκεύαζε πάσας τας πόστας των στραβοξύλων και επεραίωνε το πλοίο εκ του σχεδίου, ως ποιούσι οι Έλληνες ναυπηγοί. Ο αυτός μαστροσταμάτης πρώτος ετακτοποίησε το ζύγισμα της καταμετρήσεως των πλοίων δια να είναι ισόμετρον το σκάφος: αυτός κατασκεύασε τα βάζια(υποστάτες) και ερρίπτοντο τα πλοία ακινδύνως εις την θάλασσαν εν ευκολία. Αυτός ετακτοποίησε και τας διαστάσεις βάθους και πλάτους επί του μήκους της τρόπιδος, συνέτεινον δε εις την εκτέλεσιν τούτων και οι πλοίαρχοι της πείρας ουκ ολίγον, έχοντες και αυτοί γνώσεις ένεκα των εις την Ευρώπην διαφόρων ταξιδίων. Ο αυτός Μαστροσταμάτης εκανόνισε τας πρώτας βάσεις ίνα κατά το μέγεθος του πλοίου τίθεται η ξυλεία, κατά το πάχος δηλαδή της στραβοξυλείας, τα ζωνάρια, κουρζέτα κ.λπ.



Φωτογραφία 30. Ταρσανάς στην Καβάλα

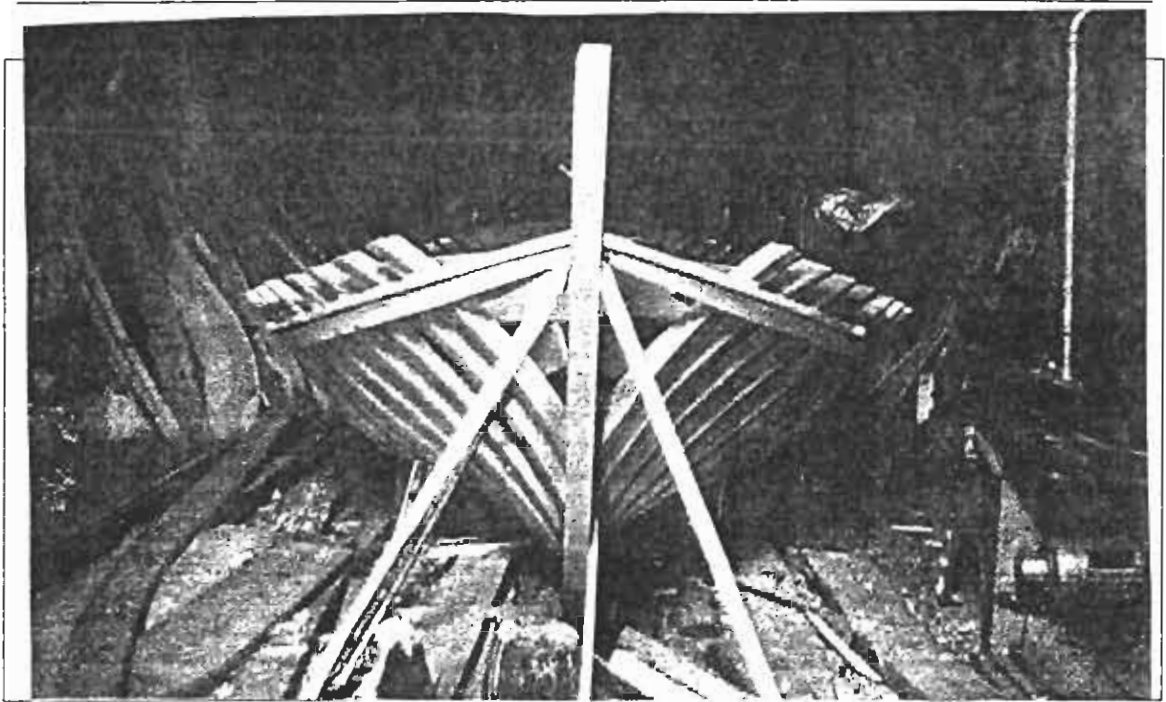


Φωτογραφία 31. Καρνάγιο στο λιμένα της Θάσου



Φωτογραφία 32. Ναυπηγείο στο Πέραμα

... Εν ενί δε λόγω αυτός έθεσε το σπέρμα, όπερ καλλιεργηθέν και ανάπτυξη απέδωσε κατά την επανάστασιν τοσούτον ωραίους καρπούς." Η εισαγωγή και χρησιμοποίηση αυτής της μεθόδου στάθηκε οριακή για εξέλιξη της ναυπηγικής στην Ελλάδα : με τη χρήση της έγινε δυνατόν να χτιστούν μεγάλα καράβια με αρκετή επιτυχία, κάτι που μέχρι τότε δεν μπορούσε να γίνει με τη μέθοδο του χναριού, που χρησιμοποιούσαν οι μαστόροι.



Φωτογραφία 33. Ναυπηγείο στην Οία της Σαντορίνης

Σ' αυτό το σημείο θα προσθέσουμε ακόμα κάποιες πληροφορίες για τα υλικά που χρησιμοποιούσαν παλιότερα, κύρια δηλαδή για τα είδη της ξυλείας με την οποία έχτιζαν τα καράβια. Κατά τον Rouquerville, οι Υδραίοι χρησιμοποιούσαν πεύκο που προμηθεύονταν από την Ολυμπία, ενώ για τα άλμπουρα έφερνα ξύλα από τον Παρνασσό.

Στο Κρανίδι, Σπέτσες και Βόρειες Σποράδες, χρησιμοποιούσαν ντόπια ξυλεία.

Τόποι που προμήθευαν ναυπηγική ξυλεία ήταν επίσης η Θεσσαλονίκη, Αγγείων Όρος, Αγία Μαρίνα στην Εύβοια, Μυτιλήνη. Πολύ καλή ξυλεία προμήθευε ο ποταμός Λούρος. Δεν υπάρχουν πληροφορίες για το αν τα ξύλα κόβόνταν την κατάλληλη εποχή ή αν περνούσαν από κάποια κατεργασία πριν τα χρησιμοποιήσουν για τη ναυπήγηση.

Αναφέρεται ότι τα καλύτερα Άλμπουρα, παλιά, προμήθευε η γνωστή φίρμα της Πόλης του Κρητικού Δημητράκη Ξάνθου. Πανιά για τα καράβια προμήθευε η περιοχή της Λιβαδειάς, από λινάρι, και η περιοχή της Αθήνας από βαμβάκι. Τα σχοινιά έρχονταν μάλλον από τη Δύση.

Κατασκευή

Αναφορά στις μεθόδους χάραξης των κύριων στοιχείων του καϊκιού.

Τα καϊκια που χτίζονταν μέχρι το 1790 ονομάζονταν μονόχναρα, από τη μέθοδο του χναριού, με την οποία κατασκευάζονταν. Πραγματικά, χρησιμοποιώντας ένα μόνο χνάρι, οι παλιοί μαστόροι χάραξαν όλες τις πόστες του σκελετού

Από τα τέλη του 18ου αιώνα άρχισε να εφαρμόζεται όπως αναφέρθηκε, η μέθοδος της σάλας ένας τρόπος δηλαδή που επέτρεπε στους μαστόρους να σχεδιάζουν από πριν στο χώμα σε κλίμακα 1:1 όλα τα στραβόξυλα (ή πόστες) του καϊκιού και μετά να τα μεταφέρουν σε κομμάτια ξύλου για να τα κόψουν. Τη σάλα όπως είπαμε πρωτόφερε στην Ελλάδα, στα Ψαρά, ο Μαστροσταμάτης από τη Χίο. Σήμερα εφαρμόζονται και οι δύο αυτές μέθοδοι, με πιο συχνή τη χρήση της πρώτης - με το χνάρι- σαν πιο εύκολα εφαρμόσιμης, απλής και πολύ αποτελεσματική για μικρά σκάφη, ιδίως όταν ο μάστορας έχει αρκετή πείρα. Η δεύτερη μέθοδος εφαρμόσιμη για την κατασκευή μεγάλων караβιών με αρκετή επιτυχία. Στις μέρες μας, όπου έχει σταματήσει σχεδόν η κατασκευή μεγάλων ξύλινων σκαφών, αρχίζει να μην είναι πια απαραίτητη.

Και οι δύο αυτές μέθοδοι χρησιμοποιούνται για να βρεθούν οι καμπύλες μορφές των στραβόξυλων και των ποδόσταμων του σκάφους. Η μέθοδος του χναριού, που πρόκειται στη συνέχεια να αναλύσουμε και να εξηγήσουμε, εφαρμόζεται με τον ίδιο τρόπο που εφαρμοζόταν και κατά τον 18ο αιώνα, όπως μας περιγράφει ο κυρ Κωνσταντινίδης. Πολύτιμα στοιχεία γύρω απ'αυτήν μας έδωσε ο Μαστραντώνης, παλιός μάστορας από την Οία της Σαντορίνης, ο Δημήτρης Δημητριάδης με καταγωγή από τα Δωδεκάνησα και με ναυπηγείο σήμερα στο Πέραμα, ο Δημήτρης Πέζαρος, παλιός πειραιώτης Μάστορας με εργαστήριο σήμερα στο Τουρκολίμανο και ο Βασίλης Μπίνος, παλιός μάστορας από το Μοδορ της Λήμνου. Ο Μαστρααντωνής δουλεύει από 14 χρονών μέχρι σήμερα στο καρνάγιο που είναι εγκατεστημένο στην Αρμένη, στους πρόποδες του βράχου που πάνω του είναι χτισμένη η Οία. Αν και η παραλία που δημιουργείται εκεί έχει ελάχιστο πλάτος, οι παλιοί караβομαραγκοί του χωριού χτίσανε μεγάλα καράβια. Ο Μαστρααντώνης θυμάται παλιά την κατασκευή ενός караβιού 200 τόνων με σταυρώσεις, όταν στα καρνάγια κάτω δούλευαν 40 άνθρωποι, από τους οποίους 4-5 ήταν αρχιμάστορες. Η Οία έφτασε να έχει εμπορικό στόλο που τον αποτελούσαν γύρω στα 100 μεγάλα ή μικρά καράβια. Το τελευταίο μεγάλο καράβι χτίστηκε εκεί το 1934 και είχε χωρητικότητα 60τόνους. Μετά απ'αυτή τη χρονολογία και μέχρι σήμερα κατασκευάζονται μικρά σχετικά σκάφη, γύρω στα 10 μέτρα το πολύ, κυρίως για ψάρεμα, όπως και κάθε μεγέθους βάρκες. Σήμερα ο Μαστραντώνης χτίζει γύρω στα 10 σκάφη το χρόνο. Για ένα καΐκι γύρω στα 8-9 μέτρα του χρειάζεται 1-1,5 μήνας.

Η σειρά της κατασκευής- Συγκρίσεις του χτες με το σήμερα.

Η κατασκευή περιλαμβάνει δύο βασικά στάδια: το πρώτο είναι η διαμόρφωση του σκελετού του καϊκιού και το δεύτερο είναι η επικάλυψή του με το πέτσωμα (εξωτερικό περίβλημα) και την κουβέρτα (κατάστρωμα).

Ο σκελετός διαμορφώνεται από την καρένα και τα δύο ποδοστάματα, που τοποθετούνται πρώτα απ'όλα και αποτελούν το κύριο διάμηκες στοιχείο του. Πάνω σ'αυτά θα έρθουν μετά να στερεωθούν οι πόστες στραβόξυλα (νομείς) που διαμορφώνουν τη γάστρα(κήτος).Οι πόστες σταθεροποιούνται στις θέσεις τους με την τοποθέτηση ορισμένων συνδετικών στοιχείων, εσωτερικά και εξωτερικά. Στη συνέχεια έρχονται να τοποθετηθούν τα καμάρια, τα δοκάρια δηλαδή που φέρνουν την κουβέρτα και ενώνουν στο πάνω μέρος τους τις δύο πλευρές του σκάφους, μαζί με τα αντίστοιχα συνδετικά τους στοιχεία. Η καρένα τα ποδοστάματα, οι πόστες και τα καμάρια, συνδέονται έτσι με ένα πλήθος βοηθητικών κατασκευαστικών στοιχείων με αποτέλεσμα να δημιουργείται η απαραίτητη μεταξύ τους συνεργασία και η ακαμψία της κατασκευής.

Μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής τους, πετσώνουν (επικαλύπτουν) τον σκελετό με σανίδια, διαμορφώνοντας (επικαλύπτουν) τον σκελετό με σανίδια, διαμορφώνοντας έτσι τη γάστρα(κύτος) και την κουβέρτα(κατάστρωμα) του καϊκιού.

Πρέπει εδώ να σημειώσουμε ότι σήμερα, με τον όρο καϊκι εννοούμε το τρεχαντήρι, ίσως επειδή είναι το πιο διαδεδομένο καϊκι που έχει επιζήσει ως τις μέρες μας.

Στη συνέχεια θα αναφερθούμε στα ξεχωριστά στοιχεία του σκελετού και του πετσώματος, σύμφωνα με τη σειρά τοποθέτησής τους. Στην περιγραφή του τρόπου χάραξης των στραβόξυλων, θα επιχειρήσουμε να εξηγήσουμε τη μέθοδο του χναριού. Θα επιχειρήσουμε ακόμα να αναλύσουμε τον τρόπο με τον οποίο συνδέονται και συνεργάζονται μεταξύ τους τα διάφορα κομμάτια, εξετάζοντας μία κατά μήκος και μία κατά πλάτος τομή της κατασκευής.

Οι γενικές διαστάσεις του τρεχαντηριού, δηλαδή το μήκος, πλάτος και ύψος του καθορίζονται από τη γενική αναλογία μήκος: πλάτος: ύψος= 9:3:1. Αυτό σημαίνει ότι ένα καΐκι 9μ. μήκους, θα έχει 3μ. πλάτος και 1μ. ύψος.

Το μήκος είναι η απόσταση του ανώτερου εξωτερικού άκρου του πετσώματος στο κοράκι της πλώρης από το αντίστοιχο σημείο του στην πρύμη. Το πλάτος καθορίζει το εξωτερικό άνοιγμα των δύο μεσαίων στραβόξυλων, ενώ το ύψος είναι η απόσταση του ανώτερου άκρου της(που βρίσκεται στο ύψος της κουπαστής) από το κατώτερο σημείο της καρένας.

Πρέπει εδώ να σημειωθεί ότι ο κάθε μάστορας έχει τα μυστικά του ως προς την αυξομείωση των παραπάνω αναλογιών κατά μερικούς πόντους, πράγμα που σύμφωνα με την εμπειρία του, δίνει καλύτερα χαρακτηριστικά στο καΐκι. Μια πολύ μεγάλη απόκλιση από την αναλογία που αναφέραμε βρήκαμε στο ναυπηγείο του Δημητριάδη στο Πέραμα, σε δύο καΐκια με μήκος 7,5 μέτρα και πλάτος 2,90 μέτρα, με σχέση δηλαδή μήκος: πλάτος= 9:3,48

Η καρένα και τα δύο ποδοστάματα

Πρώτα (συνήθως ο ιδιοκτήτης) καθορίζουν το μήκος του τρεχαντηριού. Απ'αυτό, με βάση τα χνάρια των μελλοντικών ποδοσταμάτων, υπολογίζουν το μήκος της καρένας.

Η καρένα αποτελείται από ένα μεγάλο ξύλινο δοκάρι, σε μικρά καΐκια ή από περισσότερα που συνδέονται με ματίσεις σε μεγαλύτερα σκάφη. Η διατομή της είναι ορθογωνίου παραλληλογράμμου με διαστάσεις που ποικίλουν ανάλογα με το ολικό μήκος της και που για μικρά καΐκια, 8-10μ. είναι της τάξης των 7*20 εκατοστών.

Η καρένα αποτελεί το ευθύγραμμο τμήμα του διαμήκους στοιχείου του σκελετού που διαμορφώνεται απ'αυτήν και τα ποδοστάματα, ξεκινώντας από το τέλος του πλωριού ποδόσταμου και φτάνοντας μέχρι το σημείο στήριξης του πρυμίου.

Στο πάνω μέρος διαμορφώνουν του άσους(λούκια) έναν δεξιά και έναν αριστερά, μέσα στους οποίους θα έρθουν να μπουν τα ντουρέλια, τα δυο κατώτερα δηλαδή μαδέρια του πετσώματος. Το αντίστοιχο εργαλείο είναι το μυτερό. Στην κάτω της επιφάνεια καρφώνουν, στο τέλος της κατασκευής, την κόντρα καρένα, ένα δοκαράκι από σκληρό ξύλο (δρυς ή άλλο) που την προφυλάσσει από την τριβή όταν σέρνουν το σκάφος έξω από τη θάλασσα. Πολύ συχνά στερεώνουν την καρένα πάνω σε μια βάση, σαν σχάρα, φτιαγμένη από τα βάζα, δύο μακριά και χοντρά ξύλα(συνήθως κορμούς) στο μήκος περίπου του καΐκιού, ενωμένα μεταξύ τους με ξύλα ή σίδερα κάθετα σ'αυτά. Πάνω σ'αυτή τη βάση θα συρθεί το καΐκι όταν τελειώσει για να πέσει στη θάλασσα.

Στα δύο άκρα της καρένας τοποθετούν τα δύο ποδοστάματα. έχουν το ίδιο πάχος μ'αυτήν και συνήθως στα μικρά τρεχαντήρια γίνονται (κυρίως το πρυμίο) από μονοκόμματα ξύλα (Σαντορίνη). _ τις δύο πλαϊνές επιφάνειες χαράζουν από έναν άσο, μέσα στον οποίο θα έρθουν να σταματήσουν οι άκρες των μαδεριών του πετσώματος.

Και για τα δύο ποδοστάματα, κυρίως για το πλωριό, που έχει καμπύλο σχήμα, υπάρχουν χνάρια που αλλάζουν με το μέγεθος του σκάφους. Το χνάρι αποτελείται κατά κανόνα από ένα λεπτό ξύλο(κόντρα πλακέ) ή κάτι ανάλογο, που έχει τη μορφή του κομματιού που πρόκειται να κατασκευαστεί. Χαράζουν το αποτύπωμα του χναριού πάνω στο ξύλο από το οποίο θα γίνει το κομμάτι και στη συνέχεια το κόβουν. Μερικές φορές το πλωριό ποδόσταμα (στείρα) αποτελείται από περισσότερα κομμάτια που συνδέονται μεταξύ τους με ματσιές(Πέραμα). Το πάνω μέρος του, το κοράκι, μπορεί να αποτελείται από ένα ξεχωριστό ξύλο. Πάνω από τη σύνδεση του ποδόσταμου με την καρένα, που γίνεται πάλι με ματσιαά, τοποθετούν το ακράπι, ένα καμπύλο ενισχυτικό ξύλο που σταθεροποιεί τα δύο κομμάτια.

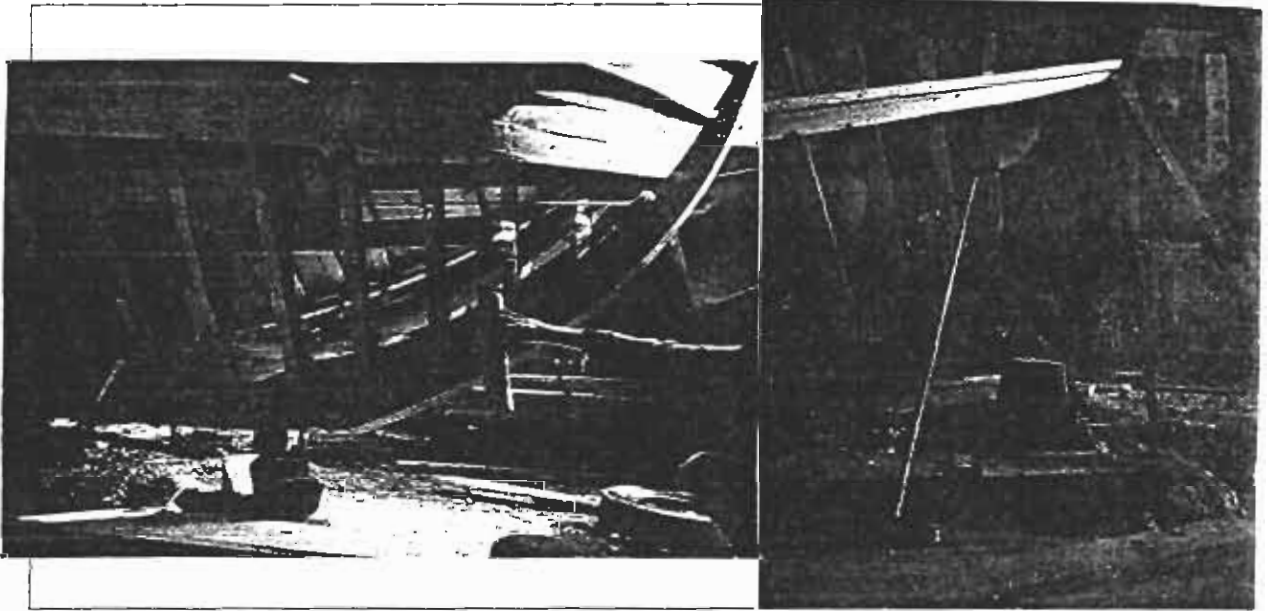
Το πρυμίο ποδόσταμα (ποδόστημα) διεισδύει κατά ένα μέρος του στην καρένα, ενώ εσωτερικά τοποθετείται το μπρατσόλι ή σκορπιός (αγκών), ένα ενισχυτικό κομμάτι σε μορφή ανάποδου Γ, που το ένα του σκέλος βιδώνεται με τζαβέτα πάνω στο ποδόσταμα και το άλλο αντίστοιχα στην καρένα. Στην πίσω του επιφάνεια κολλιέται ο αρκάς, ένα πρόσθετο ξύλο πάνω στο οποίο θα πιάσουν αργότερα τα βελούια(μεντεσέδες) του τιμονιού.

Από τον Β. Landstrom και παλιές φωτογραφίες παρατηρούμε ότι το κοράκι της πλώρης παρουσιάζει, σε παλιές κατασκευές, μια έντονη προς

τα πίσω καμπύλωση ενώ η γωνιά που σχηματίζει το ποδόσταμα με τη θάλασσα είναι αρκετά οξεία, σε αντίθεση με τα σύγχρονα τρεχαντήρια όπου αυτή η καμπύλη είναι πολύ πιο ομαλή και λιγότερο έντονη.

Σημειώνουμε ακόμα το διαφορετικό σχήμα της απόληξης του κορακιού, παλιά, έτσι ώστε να μπορεί να δένεται από εκεί το καΐκι, όταν παρουσιάζονταν ανάγκη(Δ. Πέζαρος). Μια ακόμα διαφορά παρατηρείται στο σχήμα του κάτω μέρους του πρυμίου ποδόσταμου, όπου σήμερα έχει ειδικά διαμορφωθεί για να έχει η έλικα αρκετό χώρο για να λειτουργήσει, ενώ παράλληλα έχει αποκτήσει μεγαλύτερο πάχος από το υπόλοιπο για λόγους αντοχής, αφού μέσα απ'αυτό περνάει ο άξονας της. Παλιά το ποδόσταμα ήταν ευθύγραμμο μέχρι τη συνάντησή του με την καρένα.

Όταν τα τρεχαντήρια ήταν ιστιοφόρα, η καρένα τους ήταν παράλληλη με την ίσαλη γραμμή τους, δεν χρειαζόταν δηλαδή να έχει η πλώρη ή η πρύμη μεγαλύτερο βύθισμα. Με την εισαγωγή της μηχανής, βυθίζουν την πρύμη περισσότερο από την πλώρη για να έχει η έλικα αρκετή ποσότητα νερού από πάνω της, ώστε να μπορεί να λειτουργεί ικανοποιητικά (να μην ξενερίζει). Αυτό το πετυχαίνουν με την τοποθέτηση της μηχανής πιο πίσω από το μέσο του σκάφους ή την πρόσθεση βάρους στην πρύμη. Η βύθιση αυτής της πρύμης επιφέρει κατά τα άλλα επιβράδυνση του καϊκιού, γιατί έτσι δημιουργούνται περισσότερα απόνερα όταν ταξιδεύει. Εξ'αιτίας του μεγαλύτερου αυτού του βυθίσματος της πρύμης κατασκευάζουν το πρύμιο ποδόσταμα ψηλότερο από το πλωριό(γύρω στους 10 πόντους για ένα καΐκι 8-9 μέτρα), έτσι ώστε μέσα στο νερό να βρίσκονται η πρύμη και η πλώρη στο ίδιο ύψος από τη θάλασσα.



Φωτογραφία 34. Το πλωριό ποδόστομα από ένα τραχαντήρι που σκαρώνεται σε ταρσανά της Σαντορίνης

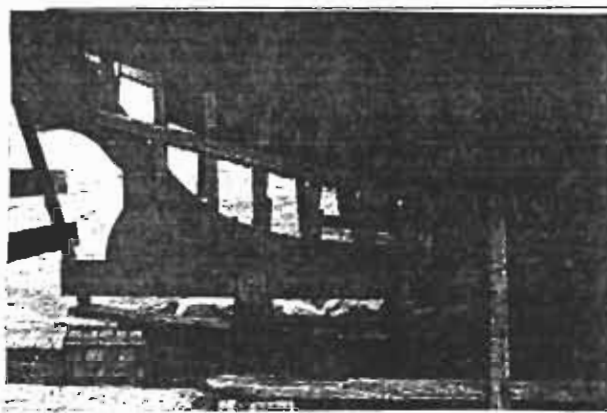
Φωτογραφία 35. Η σύνδεση του πλωριού ποδοστάματος με την καρένα

Τα στραβόξυλα ή πόστες.

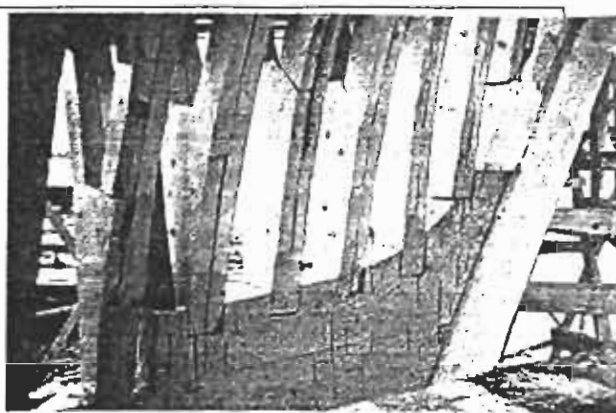
Το στραβόξυλο ή πόστα(νομεύς) αποτελείται συνήθως από τρία κομμάτια(μιλώντας για μικρά και μεσαία σκάφη): τη στρώση (έδρα) στο κάτω του μέρος και τους σκαρμούς(σταμίν) στα δύο πάνω του άκρα, δεξιά

και αριστερά. Οι σκαρμοί συνδέονται με τη στρώση με αλληλοκάλυψη και στερέωση με καρφιά ή καρόβιδες ή ακόμα και πριτσίνια.

Στο Πέραμα, στο ναυπηγείο του Δημητριάδη, κατασκευάζουν τις πόστες με πιο σύνθετο τρόπο, χρησιμοποιώντας πέντε κομμάτια, δηλαδή την στρώση, τους σκαρμούς δεξιά και αριστερά της και τα μαντάλια στο πάνω μέρος των σκαρμών.



Φωτογραφία 36. Η σύνδεση του πρυμνιού ποδοστάματος με την καρένα.



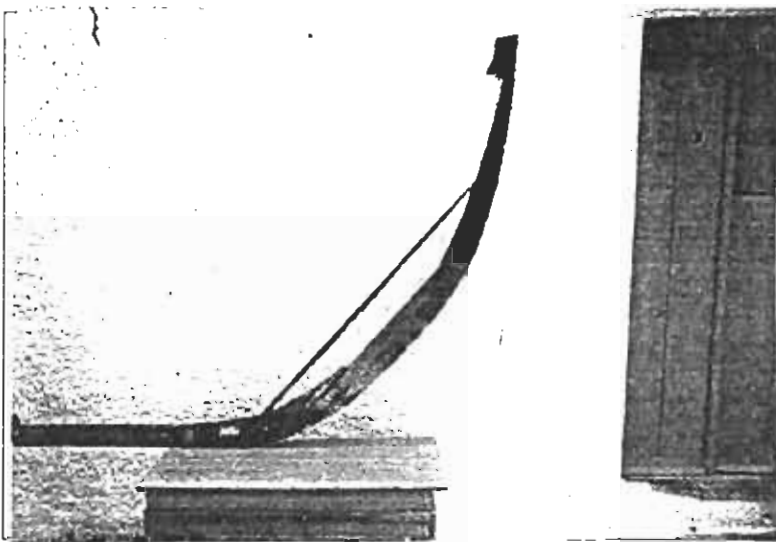
Φωτογραφία 37. Εσωτερική ενίσχυση του πρυμνιού ποδοστάματος με την καρένα (Μπρατσόλι ή σκορπιός.)

Μετά την τοποθέτηση των ποδοσταμων σημαδεύουν πάνω στην καρένα τις θέσεις των στραβόξυλων. Στις ορισμένες θέσεις διαμορφώνουν εγκοπές στην πάνω επιφάνειά της, με πάχος ίσο με το πάχος της στρώσης και βάθος 1-2 εκατοστά. Εκεί έρχονται να τοποθετηθούν τα στραβόξυλα, με προσωρινό κάρφωμα της στρώσης πάνω στην καρένα.

Στη μέση του σκάφους τοποθετούν τις δύο μεταξύ τους πόστες με το μεγαλύτερο όνομα. Αυτό αποτελεί και το μεγαλύτερο πλάτος του σκάφους. Το πλάτος μειώνεται προοδευτικά όσο απομακρυνόμαστε από τη μέση, για να γίνει ελάχιστο όταν φθάσουμε στα δύο άκρα του καϊκιού.

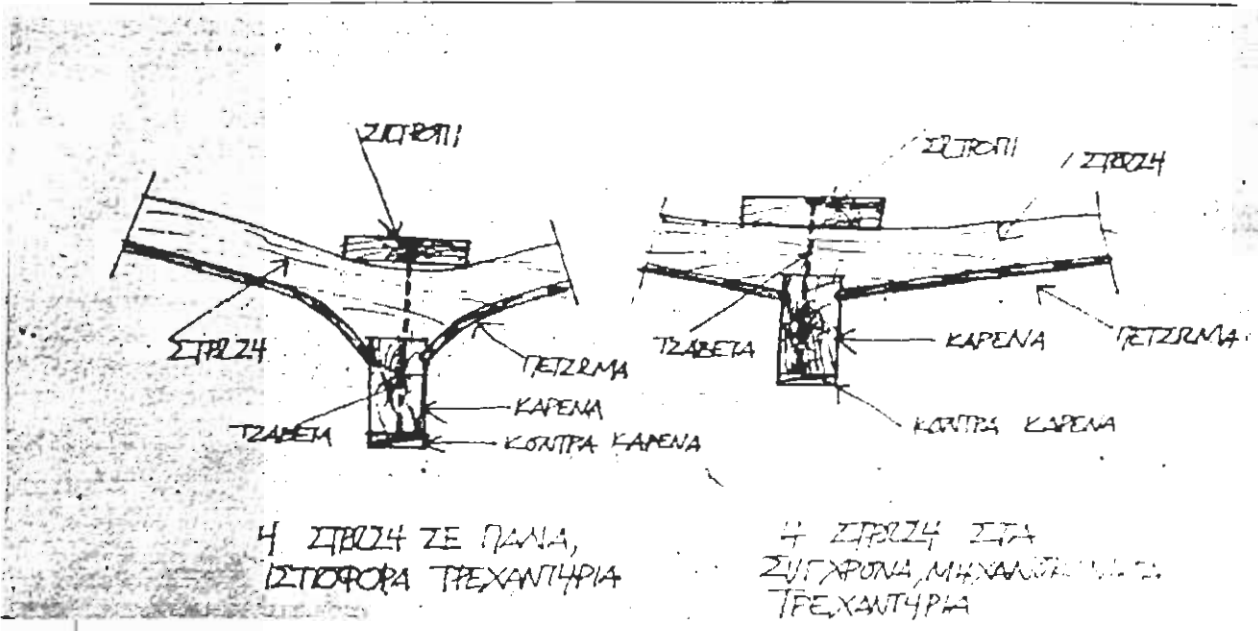
Πρώτα τοποθετούνται οι μεσαίες πόστες. Ο αριθμός τους διαφέρει ανάλογα με το μέγεθός του σκάφους π.χ. έχουμε συνήθως 8 μεσαίες πόστες για ένα καΐκι 8 μ. μήκους, 10 για ένα 10 μ. μήκους κ.λπ. Διαφέρει ακόμα και ανάλογα με τις προτιμήσεις του μάστορα.

Όλες οι μεσαίες πόστες κατασκευάζονται από ένα χνάρι. Το χνάρι αυτό αλλάζει ανάλογα με την τάξη μεγέθους του τρεχαντηριού, δηλαδή αφορά σκάφη με ανάλογο μήκος που δεν μπορεί να διαφέρει πάνω από ένα ορισμένο μέγεθος, της τάξης των 3 μέτρων π.χ. ένα χνάρι αφορά σκάφη 6 μέχρι 9 μέτρων μήκους ένα άλλο σκάφος 9 μέχρι 12 μ. κ.λπ.

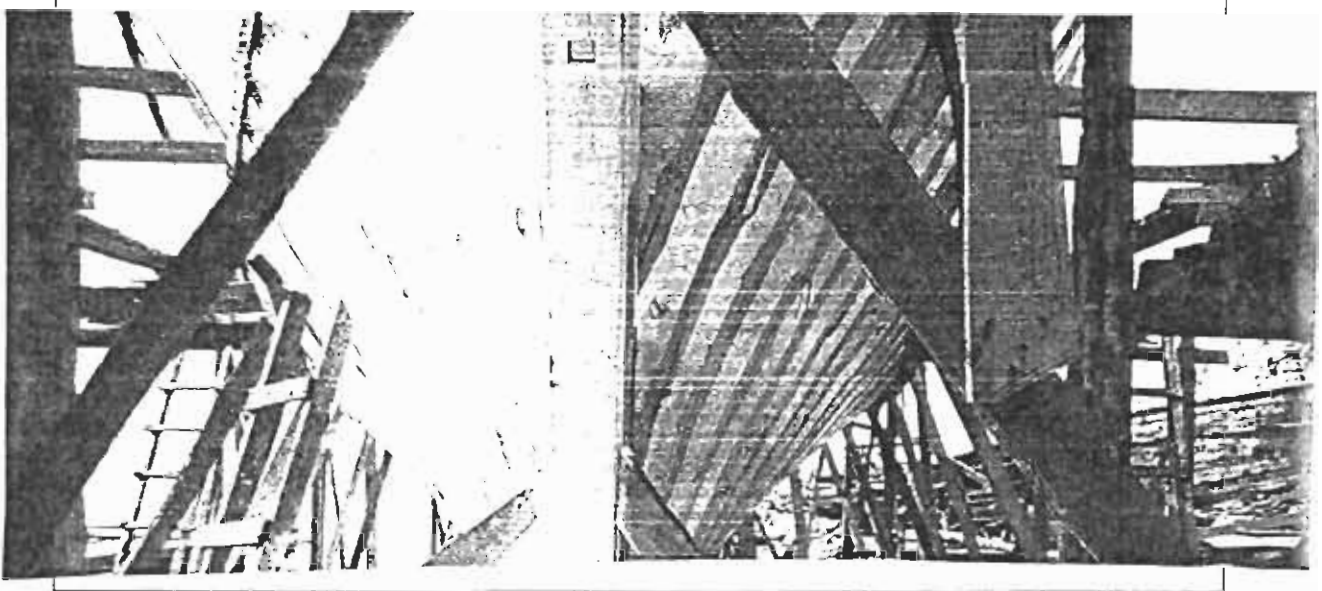


Φωτογραφία 38. Χνάρι για το πλωριό ποδόστημα

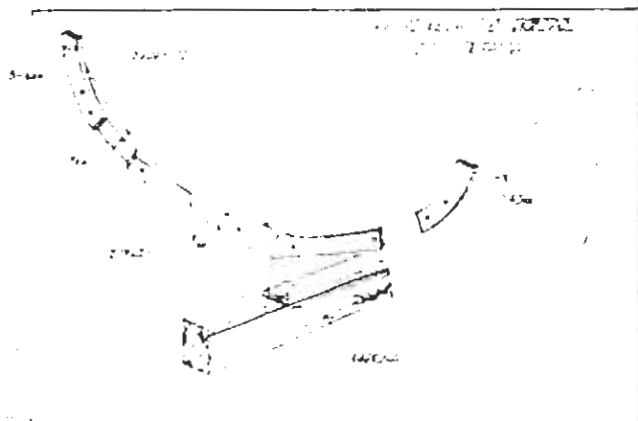
Το χνάρι αποτελείται από ένα βασικό μεγάλο κομμάτι Α, ένα μικρότερο Β και ένα τρίτο Γ που παριστάνει της καρένα. Τα κομμάτια Β και Γ, μετακινούμενα πάνω στο Α κάτω από κάποια λογική μας δίνουν όλες τις μεσαίες πόστες του καΐκιού(ε)



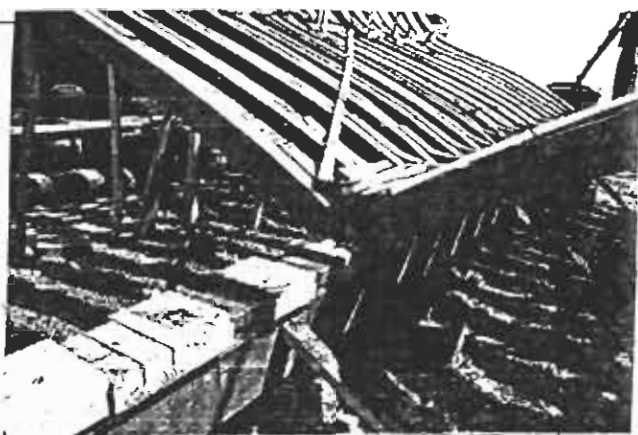
Φωτογραφία 39. Σκίτσο της κατάληξης των στρώσεων πάνω στην καρένα



Φωτογραφία 40. Διαμόρφωση της κατάληξης των στρώσεων πάνω από την καρένα για ένα ιστιοφόρο καΐκι.



Φωτογραφία 41. Σκίτσο μιας πόστας όπως κατασκευάζεται σε Ταρσανά



Φωτογραφία 42. Στήρηση των στρώσεων πάνω στην καρένα

Το παράδειγμα που θα χρησιμοποιήσουμε προέρχεται από τον Μαστραντλωνη, που κατασκεύασε 10 στραβόξyλa για το μέσο ενός καϊκιού 8 μέτρων. Εργαζόμαστε ως εξής: τοποθετούμε τον άξονα της καρένας Γ στο σημείο Δ που αφορά το καϊκι των 8 μέτρων, πάνω στο βασικό κομμάτι Α(Ε). Στη συνέχεια τοποθετούμε από πάνω το κομμάτι Β έτσι, ώστε η κάτω του καμπύλη να περνάει από το σημείο Δ του Γ και να εφάπτεται στην κάτω καμπύλη πλευρά του Α. Το σχήμα που προκύπτει είναι το τμήμα της καμπύλης των δύο μεσαίων στραβόξyλων, από την καρένα μέχρι το πάνω, ας πούμε αριστερό άκρο της(Ε). Για να κατασκευάσουμε την καμπύλη της επόμενης προς την πλώρη και της αντίστοιχης ίδιας της προς την πρύμη πόστας, τοποθετούμε τον άξονα της καρένας Γ στο σημείο 2 του κομματιού Α και φροντίζουμε το κομμάτι Β να περνάει από το αντίστοιχο σημείο 2 του Γ και να εφαρμόζει στην κάτω καμπύλη του Α(Ε). Συνεχίζοντας μ'αυτόν τον τρόπο έχουμε τελικά τις καμπύλες των 10 μεσαίων στραβόξyλων. Έτσι τα κατασκευάζουν κόβοντας για το καθένα τα τρία ή περισσότερα κομμάτια που το αποτελούν.



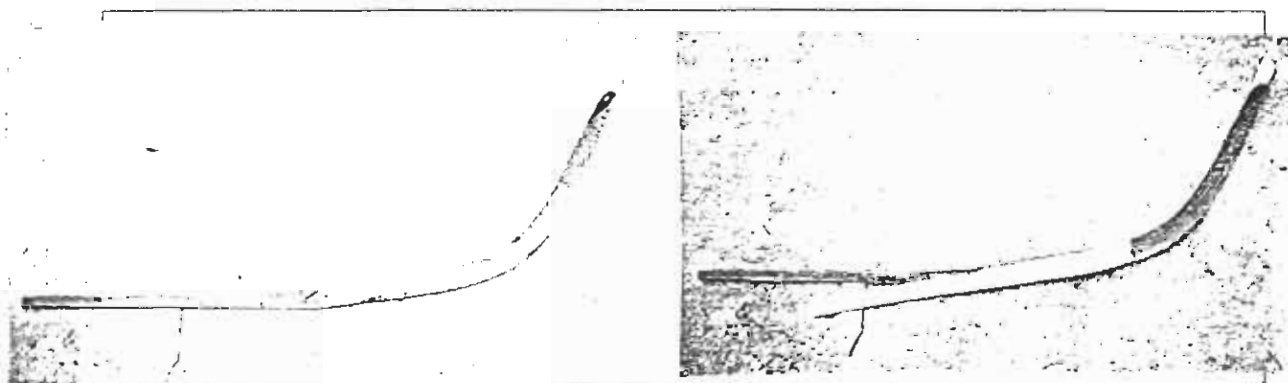
Φωτογραφία 43. Οι μεσαίες πόστες από ένα σκαρί στην Καβάλα

Στη συνέχεια συνδέουν τις στρώσεις με τους σκαρμούς(και αν υπάρχουν και τα μαντάλια) και τοποθετούν τις έτοιμες μια πόστες στις θέσεις τους (Ε).

Τα χνάρια που έχει σήμερα ο κάθε μάστορας για τα στραβόξυλα ή και άλλα στοιχεία του σκελετού, όπως τα ποδοστάματα κ.λπ. είναι συνήθως υλικό που χρονολογείται από πολύ παλιά. Παρ'όλα αυτά, ένα πολύ καλό σκαρί, μπορεί κάποια στιγμή σύμφωνα με τον Μαστραντώνη, να αποτελέσει την πηγή για ένα νέο χνάρι, που θα προστεθεί στη σειρά των υπολοίπων.

Όταν τοποθετηθούν οι μεσαίες πόστες ενώνουν τα δύο ποδοστάματα με λεπτά και επιμήκη πηχάκια, τις φούρμες. Συνήθως βάζουν 3-4 πα-

ράλληλες σειρές φούρμες, τη μια κάτω από την άλλη, έτσι ώστε να εφάπτονται στην εξωτερική επιφάνεια κάθε τοποθετημένης πόστας και τα άκρα τους να ακουμπάνε στα ποδοστάματα, στα σημεία που θα έρθει μετά να σταματήσει το πέτσωμα. Τις φούρμες τις καμπυλώνουν έτσι ώστε να αποκτήσουν τη μορφή που θα έχουν αργότερα οι πλευρές του καϊκιού. Όταν τις οριστικοποιήσουν σε μια ικανοποιητική θέση, παίρνουν σύρμα και τοποθετώντας το κάθε φορά στη θέση της επόμενης στρώσης, που είναι σημαδεμένη πάνω στην καρένα, φροντίζουν να εφάπτεται όσο γίνεται καλύτερα στην εσωτερική τους επιφάνεια. Μ'αυτό τον τρόπο σχηματίζουν τις καμπύλες των υπόλοιπων (προς πλώρη και πρύμη) στραβόξυλων, που στη συνέχεια μεταφέρουν πάνω στο ξύλο και τα κόβουν.



Φωτογραφία 44. Τα δύο βασικά ξύλινα στοιχεία ενός χναριού

Φωτογραφία 45. Η θέση όπου προκύπτει το σχήμα της πέμπτης προς πλώρη και πρύμη πόστας του καϊκιού

Τα ακραία πλωριά και πρυμιά στραβόξυλα (συνήθως 3-4 μικρά καϊκια) ονομάζονται βαθυκά και αποτελούνται από δύο μόνο σκέλη που συναντιούνται και ενώνονται στο κάτω άκρο τους- δεν παρεμβάλλεται δηλαδή μεταξύ τους η στρώση. Τα βαθυκά δεν στηρίζονται στην καρένα αλλά στις

εσωτερικές ενισχύσεις των ποδόσταμων δηλαδή το ακράπι και τον σκορπιό, ή ακόμα και στα ίδια τα ποδοστάματα. Συχνά τα χαράζουν με τη βοήθεια ενός χναριού που μοιάζει με μεγάλο κουμπάσο(διαβήτη) και μπορεί να ανοιγοκλείνει τα σκέλη του

Η πλώρη και η πρύμη του τρεχαντηριού έχουν πάντα μεγαλύτερο ύψος από το μεσαίο τμήμα του. Η διαφορά αυτή, αρκετά σημαντική, είναι της τάξης των 30 εκ. για ένα μικρό καϊκι. Αυτό σημαίνει ότι και τα στραβόξυλα, όσο απομακρυνόμαστε από τη μέση και πλησιάζουμε στα άκρα αποκτούν μεγαλύτερο ύψος. Ο τρόπος αυτός της κατασκευής της πλώρης και της πρύμης έχει την αιτία του σε λόγους που έχουν καθαρά σχέση με την συμπεριφορά του σκάφους στη θάλασσα.

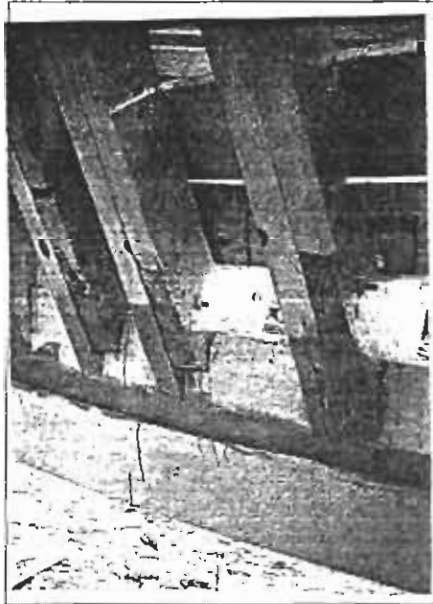


Φωτογραφία 46. Η θέση του τρίτου ξύλινου στοιχείου όπου προκύπτει το σχήμα της μεσαίας πόστας του καϊκιού.

Με την εισαγωγή και τοποθέτηση της μηχανής σε κάποια θέση πίσω από τη μέση του σκάφους, επήλθε, σύμφωνα με τον Μαστραντώνη, μια διαπλάτυνση της κατασκευής σ'εκείνο το σημείο. έτσι, το μέρος του σκάφους που φέρει τη μηχανή έγινε φαρδύτερο από το αντίστοιχο συμμετρικό του μέρος μπροστά από τη μέση. Μερικές φορές οι μεγαλύτερες πόστες

μεταφέρονται κι αυτές προς την πρύμη. Ένα πολύ καλό παράδειγμα για το παραπάνω αποτελεί το τρεχαντήρι που αποτυπώσαμε, και που είναι μάλιστα αρκετά παλιό σαν κατασκευή, χρονολογούμενο από το 1948. Το μεγαλύτερο πλάτος το συναντάμε γύρω στα 80 εκ. γύρω από τη μέση.

Η διαπλάτυνση αυτής της πρύμης έχει επιφέρει μια αρκετά σημαντική αλλαγή στο γενικό σχήμα του καϊκιού, πολύ περισσότερο μάλιστα επειδή παλιά γινόταν ακριβώς το αντίθετο, σχετική δηλαδή μείωση του πλάτους των υφάλων στην πρύμη και αύξηση του στην πλώρη.



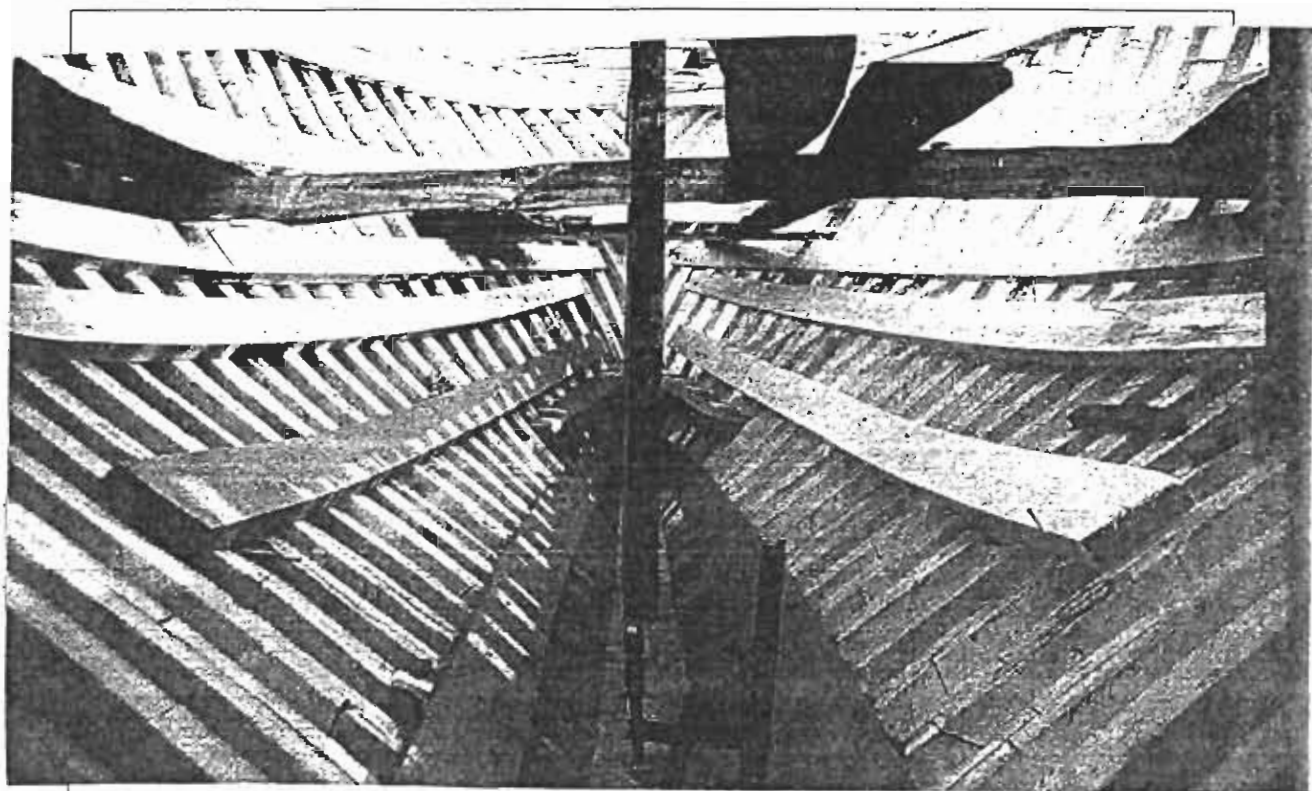
Φωτογραφία 47. Το κάτω μέρος καϊκιού που χτιζόνταν στη Θάσο

Αυτό είχε σαν σκοπό την ύπαρξη μικρότερης υποθαλάσσιας επιφάνειας στο πρυμίο μέρος, με αποτέλεσμα (σε αντίθεση με σήμερα) την μεγαλύτερη ταχύτητα (δημιουργία λιγότερων απόνερων)

Η Ναυπηγική Τέχνη

Ανεξάρτητα από τα παραπάνω, το σχήμα των εξάλων στην πλώρη είναι διαφορετικό(πιο κυρτό) από το αντίστοιχο κομμάτι στην πρύμη(περισσότερο κοίλο).

Αυτό βοηθάει την πλώρη στην ευκολότερη αντιμετώπιση του κύματος που θα σκάσει επάνω της, ενώ το σχήμα της πρύμης δίνει στο σκάφος τη δυνατότητα να πλανάει(γλιστράει) πάνω στο κύμα όταν ο καιρός έρχεται από τα πρυμιά.



Φωτογραφία 48. Εσωτερικό του ίδιου καϊκιού. Διακρίνονται οι στραγαλιές και οι λούροι.

Ο συνολικός αριθμός των στραβόξυλων ενός τρεχαντηριού εξαρτάται ουσιαστικά από το μήκος του, αφού οι αποστάσεις μεταξύ τους δεν μεταβάλλονται ανάλογα με την αυξομείωσή του. Στο σκελετό ενός μικρού καΐκιού υπάρχουν συνήθως γύρω στις 35-40 πόστες.

Οι καθαρές αποστάσεις που έχουν μεταξύ τους οι πόστες είναι ίσες από την πλώρη μέχρι την πρύμη, της τάξης των 17-18 εκ., για ένα μικρό καΐκι (8-10 μ.). Σε μεγαλύτερες κατασκευές φτάνουν τα 20 εκ.

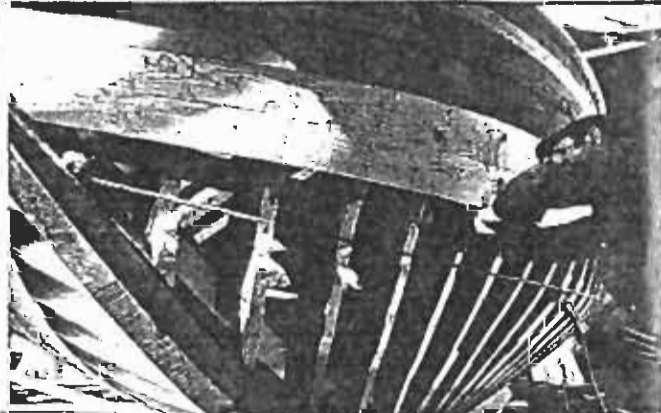


Φωτογραφία 49. Τα καμάρια από το ίδιο καΐκι.

Οι στρώσεις και οι σκαρμιοί γίνονται (για μικρές κατασκευές) από



Φωτογραφία 50. Η κουβέρτα ενός τρεχαντηριού



Φωτογραφία 51. Ξεγύρισμα στραβόξυλων για την τοποθέτηση ενός σανιδιού του πετώματος

μαδέρια πάχους 4,5 εκ. Η διατομή των μεσαίων στραβόξυλων έχει σχήμα ορθογώνιου παραλληλόγραμμου, με ύψος στο κατώτερο μέρος στα 7-9 εκ. και 5-6 εκ. στο ανώτερο. Όσο απομακρυνόμαστε από τη μέση του σκάφους, η διατομή αποκτά σχήμα πλαγίου παραλληλογράμμου, που προοδευτικά αυξάνει την οξύτητα των γωνιών του (φάλτσο). Το φάλτσο χρησιμεύει στο να είναι πάντα κάθετη η επιφάνεια του στραβόξυλου τόσο στο πέτσωμα, εξωτερικά, όσο και στις στραγαλιές, στους λούρους κ.λπ. εσωτερικά

Πρέπει ακόμα να αναφερθεί ότι οι σκαρμοί τοποθετούνται στην πλωριά επιφάνεια των στρώσεων από τη μεσαία πόστα μέχρι την πλώρη, ενώ στις υπόλοιπες μέχρι την πρύμη συμβαίνει το αντίθετο, δηλαδή τοποθετούνται στην πρυμιά του επιφάνεια. Το σημείο της αλλαγής της σχετικής θέσης σκαρμού-στρώσης είναι η μέση, δηλαδή το σημείο της συμμετρίας του σκάφους.

Σημειώνουμε ακόμα ότι οι πόστες τοποθετούνται έτσι ώστε το επίπεδό τους να είναι κατακόρυφο πάνω στην καρένα. Ο έλεγχος γίνεται με κάποιο νήμα της στάθμης, στηριγμένο σε μια διχάλα που μπορεί να ανοιγοκλείνει.

Η σημερινή μορφή του κατώτερου μέρους της στρώσης των μεσαίων στραβόξυλων είναι διαφορετική απ'αυτήν που του δινόταν παλιότερα: Όταν τα καΐκια ήταν ιστιοφόρα, η στρώση ενωνόταν ομαλά με την καρένα, αποκτώντας στην περιοχή της σύνδεσης ένα κοίλο εξωτερικά καμπύλο σχήμα. Μ'αυτόν τον τρόπο, και το μεγαλύτερο βύθισμα που πρόκυπτε, η καρένα λειτουργούσε αποδοτικότερα βοηθώντας να κρατιέται καλύτερα η πορεία, όταν το τρεχαντήρι ταξίδευε με τα πανιά.

Σήμερα, αντίθετα, η στρώση ενώνεται σ'αυτήν την περιοχή με την καρένα σχηματίζοντας μια γωνία λίγο μεγαλύτερη από την ορθή. Αυτό απλουστεύει κατά πολύ την κατασκευή και τον τρόπο στήριξής της, δημιουργώντας συγχρόνως πολύ πιο άνετο χώρο για την εγκατάσταση της μηχανής, χωρίς να παρουσιάζεται με γάλο μειονέκτημα στη συμπεριφορά του σκάφους στη θάλασσα, μια και η πρόωση με τη μηχανή έχει απλουστεύσει αρκετά τέτοιου είδους προβλήματα.

Μετά την τοποθέτηση όλων των στραβόξυλων γίνεται ένας έλεγχος για να διαπιστωθεί κατά πόσο είναι συμμετρικά και σωστά κομμένα, έτσι ώστε να σχηματίζουν ομαλές καμπύλες επιφάνειες. Όταν κριθεί ότι είναι ζυγισμένα, τα υποστηρίζουν με μικρούς ξύλινους στύλους, τα μπουντέλια.

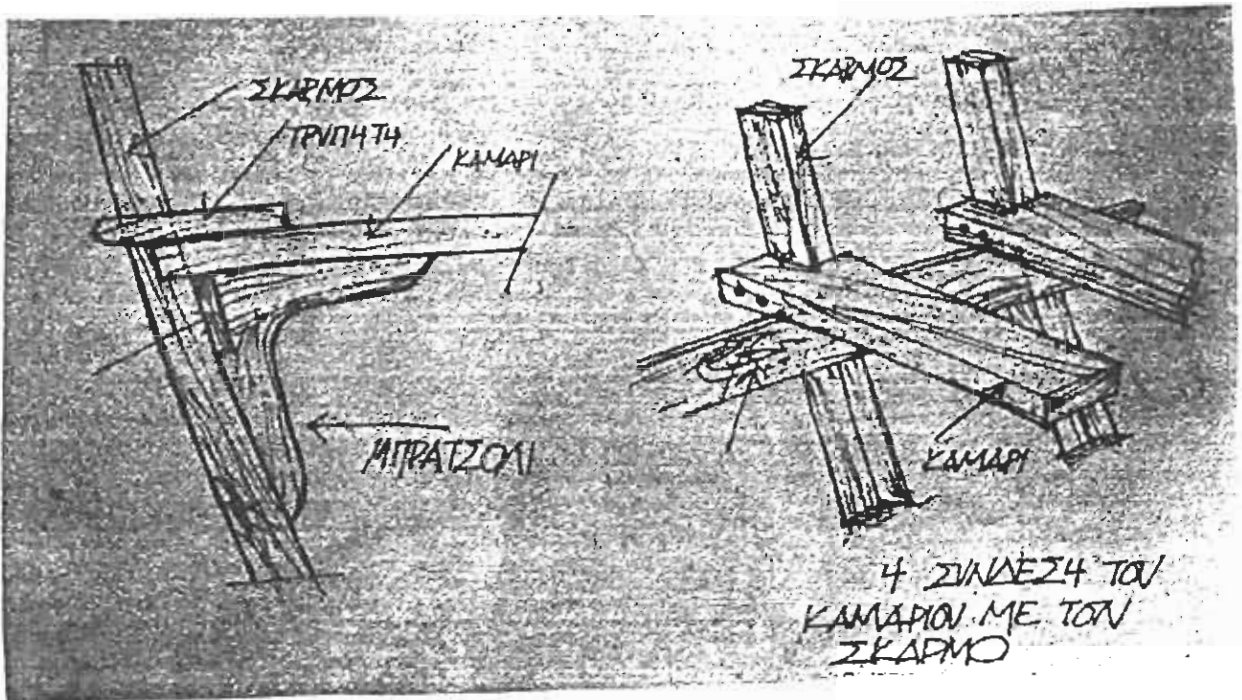
Παλιότερα, πριν επιχειρήσουν την κατασκευή του καϊκιού κατασκεύαζαν ένα μοντέλο του(μοντέλο, μακέτα) από λεπτά σανιδάκια κολλημένα μεταξύ τους, που σχηματίζουν κατ'αρχήν ένα ορθογώνιο παραλληλεπίπεδο με μήκος (υπο κλίμακα) ίσο με το μήκος του καϊκιού, πλάτος ίσο με το μισό του πλάτους του και ύψος ίσο με το ύψος της πλώρης και της πρύμης.

Γαρμπάρωντας (σκαλίζοντας) αυτό το παραλληλεπίπεδο, κατασκεύαζαν τη μορφή που θα είχε αργότερα το καϊκι, κομμένο κατά τον διαμήκη άξονα. Όταν έμεναν ικανοποιημένοι από το μοντέλο, μετέφεραν τις υπό κλίμακα διαμορφωμένες πόστες σε χνάρια κανονικού μεγέθους και έτσι τις έκοβαν στο ξύλο. Σήμερα δεν χρησιμοποιούν πια το μοντέλο, αρκούμενοι στην μέθοδο που περιγράφηκε.

Συνδετικά και βοηθητικά στοιχεία

Πέντε κατασκευαστικά στοιχεία που τοποθετούνται στη συνέχεια, το σωτρόπι, οι στραγαλιές, το σώψωμο, οι τσάπες και οι λούροι σταθεροποιούν τις πόστες στις θέσεις τους και τις συνδέουν και μεταξύ τους.

Το σωτρόπι (εσωτρόπιον) είναι ένα επίμηκες μαδέρι, με διατομή ορθογωνίου παραλληλογράμμου, που τοποθετείται στην πάνω επιφάνεια των στρώσεων και κινείται κατά μήκος του διαμήκους άξονα του σκάφους, μεταξύ των πλωριών και των πρυμίων βαθυκών. Η διατομή του, για μικρές πάντα κατασκευές, είναι της τάξης των 5*20 εκ. Στερεώνεται πρώτα με κάρφωμα και μετά με τζαβέτες που διαπερνούν την καρένα ανά κάποια απόσταση, σταθεροποιώντας έτσι με τον καλύτερο τρόπο, σε συνεργασία με την καρένα, τις πόστες στις θέσεις τους. Το σωτρόπι φροντίζουν συνήθως να αποτελείται από ένα μονοκόμματο μαδέρι.



Φωτογραφία 52. Σκίτσο για τη στήριξη των καμαριών

Οι στραγαλιές (λώροι) είναι δύο ή τέσσερα ή σπάνια έξι επιμήκη μαδέρια, διατομής ορθογωνίου παραλληλογράμμου και διαστάσεων της τάξης των 3*200 εκ. ή λιγότερο, Τοποθετούνται δεξιά και αριστερά από το σωτρόπι, συνήθως πάνω από τα σημεία σύνδεσης των στρώσεων με τους σκαρμούς. Η κάτω τους επιφάνεια ακουμπάει στην πάνω επιφάνεια των στραβόξυλων. Κινούμενες από την πλώρη μέχρι την πρύμη, συνδέουν τα τελευταία έτσι ώστε να μην μεταβάλλονται οι μεταξύ τους αποστάσεις, και παίζουν το ρόλο των διαμήκων ενισχύσεων του σκελετού. Σταθεροποιούνται στις θέσεις του με κάρφωμα. Σε μικρές κατασκευές γίνεται προσπάθεια να αποτελούνται από μονοκόμματα ξύλα ή σε αντίθετη περίπτωση οι συνδέσεις των περισσότερων κομματιών να μην γίνονται σε όλες στην ίδια περιοχή.

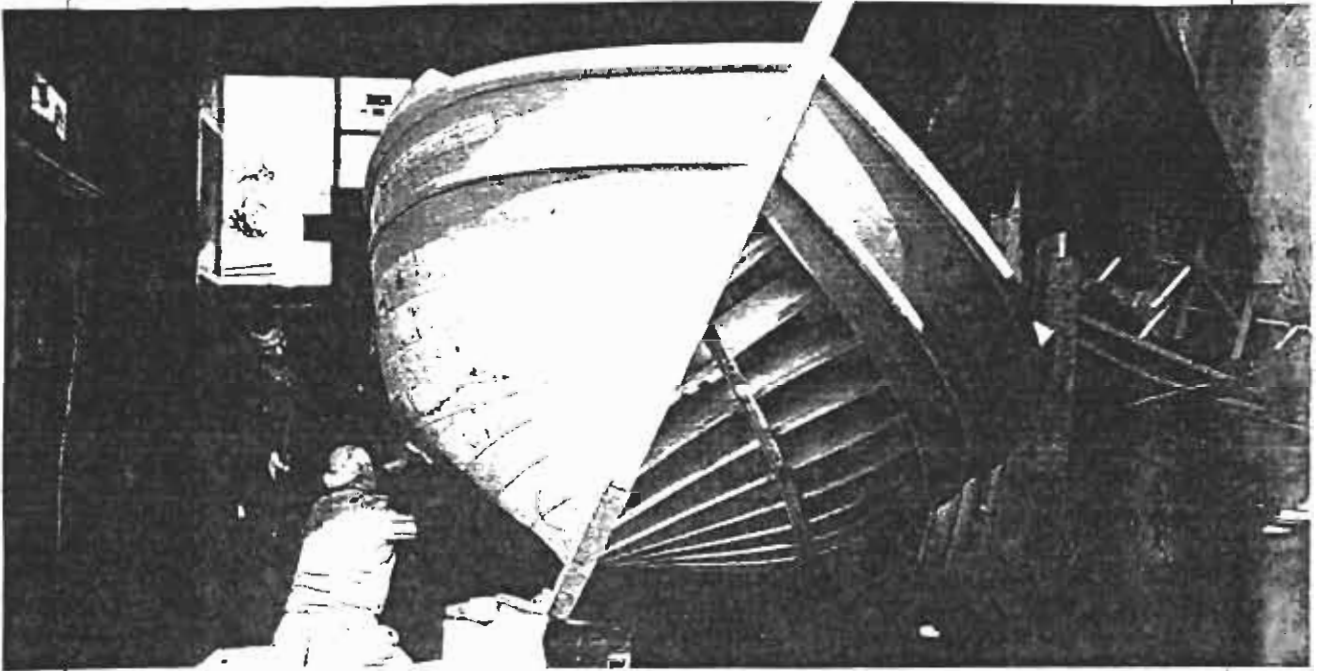


Φωτογραφία 53. Μέτρημα και τοποθέτηση της καταφραής

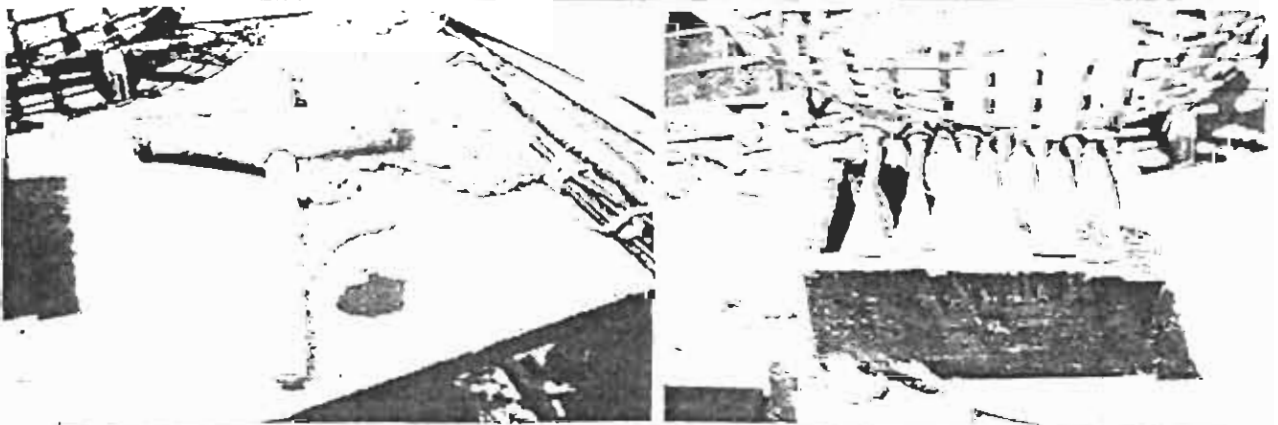
Μερικές φορές τοποθετούν πάνω από τα βαθυκά της πλώρης το σώψωμο, ένα καμπύλο κομμάτι που προεκτείνει σ'εκείνη την περιοχή το ρόλο του σωτροπίου. Η στήριξή του γίνεται συνήθως με κάρφωμα.

Μετά την τοποθέτηση του σωτροπίου και των στραγαλιών, καρφώνουν στις εσωτερικές πλευρές των στραβόξυλων τις τσάπες(η ζωνάρια ή

αστάρια). Οι τσάπες είναι τα μαδέρια του πλευρικού πετσώματος που βρίσκεται ακριβώς κάτω από την τρυπητή. Διατρέχουν όλο το μήκος της πλευράς του σκελετού, κινούμενες μεταξύ των δύο ποδοσταμάτων. Συνήθως η θέση της τοποθέτησής τους (πάνω στους σκαρμούς) είναι σημειωμένη στο χνάρι των μεσαίων στραβόξυλων.



Φωτογραφία 54. Ολοκλήρωση του πετσώματος της μιας πλευράς ενός τρεχαντηριού.



Φωτογραφία 55. Ματσόλα, κοπίδια για καλαφάτισμα.

Οι λούροι (η κάτω κουρζέτο ζογοδόκη) είναι δύο λεπτά μαδέρια που τοποθετούνται και καρφώνονται στην εσωτερική επιφάνεια των σκαρμών, όταν έχουν πια τοποθετηθεί οι τσάπες. Οι λούροι βρίσκονται 25-30 εκ. πιο κάτω από το πάνω άκρο των σκαρμών και 2-3 εκ. πιο κάτω από τις τσάπες, ένας στη δεξιά και ένας στην αριστερή πλευρά του καϊκιού. Πάνω σ'αυτούς θα έρθουν μετά να στηριχθούν τα καμάρια. Οι λούροι, όπως και οι τσάπες, παρακολουθούν την καμπύλη της κουπαστής, μ'άλλα λόγια ανυψώνονται όσο πλησιάζουν στην πλώρη ή την πρύμη. Η διατομή τους είναι της τάξης των 3*15 εκ. ή λιγότερο.

Σχεδόν πάντα, πάνω στην τοποθέτηση των παραπάνω στοιχείων διαμορφώνουν με το σκερπάνι την εσωτερική ή εξωτερική επιφάνεια, στα σημεία όπου δημιουργούνται δυσκολίες για το κάρφωμα ή την πλήρη επαφή τους με τα τελευταία(ναυπηγείο Δ. Δημητριάδη).

Τα καμάρια (ζυγοί) είναι τα κάθετα στον διαμήκη άξονα του σκάφους δοκάρια που φέρουν την κουβέρτα(κατάστρωμα) και που τοποθετούνται σε αντιστοιχία με τις πόστες (ένα σε κάθε πόστα). Όπως αναφέρθηκε τα άκρα του στηρίζονται στους λούρους και συνήθως καρφώνονται και πάνω στους σκαρμούς, σχηματίζοντας στη θέση αυτή νέο δόντι. _ Συνήθως σχηματίζουν εγκοπές στις θέσεις στήριξης των καμαριών, με σκοπό την σωστή τοποθέτηση και ακινησία των τελευταίων.

Μια μεγάλη ιδιορρυθμία των καμαριών είναι ότι το ύψος τους είναι συνήθως μικρότερο από το πλάτος, δεν τοποθετούνται δηλαδή με τη συνηθισμένη λογική του δοκαριού. Το ύψος της διατομής είναι ίσο περίπου με 4-5 εκ. Αυτό, σύμφωνα με τον Α. Αντωνίου μπορεί να συμβαίνει για να προκύπτει μεγαλύτερο ύψος στο αμπάρι, όπως και μεγαλύτερη άνεση διάστασης για το κάρφωμα, πάνω στα καμάρια, των σανιδιών της κουβέρτας.

Στα καμάρια, προσδίνουν μια καμπύλωση προς τα πάνω, με βέλος που εξαρτάται από το σε κάθε θέση πλάτος του τρεχαντηριού. Για τα συνηθισμένα μικρά ψαροκάικα, τα μεσαία και επιμηκέστερα καμάρια σχηματίζουν βέλος της τάξης των 15-18 εκ. Αυτό, πέρα από την πρόσθετη αντοχή που τους προσδίνει, φέρνει σαν αποτέλεσμα την αντίστοιχη κατά πλάτος καμπύλωση της κουβέρτας, πράγμα που βοηθάει στην εύκολη απομάκρυνση των νερών που συγκεντρώνονται πάνω της.

Στις περιοχές που θα δημιουργηθούν κουβούσια (ανοίγματα πάνω στην κουβέρτα), τοποθετούν ισχυρά καμάρια (μεγάλου πλάτους) στα δύο κάθετα στον διαμήκη άξονα του σκάφους όριά τους. Στη συνέχεια τοποθετούν δυο κάθετα σ'αυτά δοκάρια που στηρίζονται πάνω τους, σχηματίζοντας έτσι το πλαίσιο του ανοίγματος. Πάνω σ'αυτά τα τελευταία δοκάρια έρχονται να πατήσουν τα καμάρια τα ενδιάμεσα στα δύο ακραία.

Πολύ συχνά υπερυψώνουν το άκρο της κουβέρτας στην πρύμη(μερικές φορές και στην πλώρη) για να δημιουργηθεί μεγαλύτερος ωφέλιμος χώρος από κάτω, με αποτέλεσμα να έρχεται σ'εκείνη την περιοχή η κουβέρτα στο ύψος της κουπαστής. Την υπερύψωση την κατορθώνουν τοποθετώντας τα καμάρια σ'εκείνα τα σημεία ψηλότερα, υποστηρίζοντάς τα με δύο πρόσθετος λαιμούς, τοποθετημένους πάνω από τους βασικούς

Στα άκρα 3-4 ή περισσότερων καμαριών σε χαρακτηριστικά σημεία του σκελετού (μέση κ.λπ.) τοποθετούν συνήθως μπρατσόλια(αγκών). Τα μπρατσόλια είναι ξύλινα στοιχεία σχήματος Γ, διαστάσεων γύρω στα 40*40 εκ.. που το ένα τους άκρο καρφώνεται στην κάτω επιφάνεια του καμαριού, ενώ το άλλο στην εσωτερική επιφάνεια του αντίστοιχου σκαρ-

μού. Τα χρησιμοποιούν για να προσδώσουν μεγαλύτερη ακαμψία στην κατασκευή, όπως και υποστήριξη στα καμάρια.

Μετά την τοποθέτηση των καμαριών ακολουθεί η τρυπητή ή κουρζέτα(υδρορροή). Η τρυπητή είναι ένα δοκάρι, διατομής της τάξης των 3*20 εκ. Τοποθετούνται δύο, μία σε κάθε πλευρά του σκάφους, έτσι ώστε η κάτω τους επιφάνεια να ακουμπάει στην πάνω επιφάνεια των καμαριών και οι σκαρμοί να περνάνε μέσα από τρύπες που έχουν από πριν ανοιχθεί πάνω τους γι'αυτό το σκοπό. Η τρυπητή πρέπει κανονικά να ξεκινάει από το κοράκι της πλώρης και να φτάνει μέχρι το κοράκι της πρύμης. Όταν υπερυψώνουν το πρύμιο τμήμα της κουβέρτας διακόπτουν την τρυπητή πριν από το πρυμίο ποδόσταμα, βάζοντας εξωτερικά ένα πηχάκι για να δημιουργείται η ψεύτικη εντύπωση ότι φτάνει σ'αυτό.

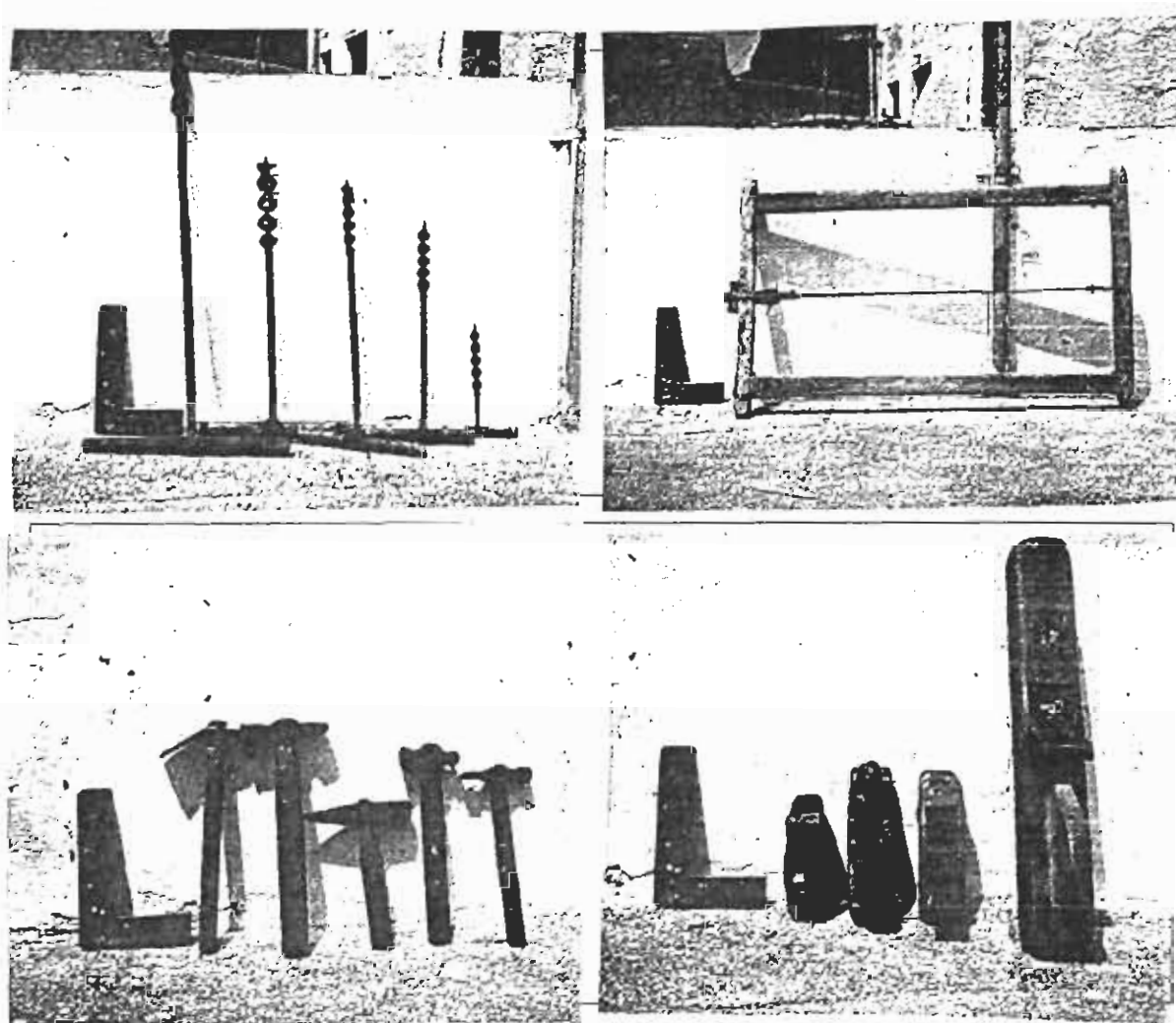
Τις τρύπες που θα ανοιχτούν πάνω στην τρυπητή τις σημαδεύουν χρησιμοποιώντας δύο ξύλινα κομμάτια, το μαστάρι και τη σταντζόλα(σανίδα). Με το μαστάρι κάνουν μια παράλληλη μεταφορά

πάνω στη σταντζόλα της θέσης και της διατομής των σκαρμών, στο ύψος που θα τοποθετηθεί η τρυπητή. Στη συνέχεια, με τον ίδιο τρόπο, κάνουν παράλληλη μεταφορά από την σταντζόλα στο ξύλο από το οποίο θα το κόψουν.

Η τρυπητή είναι ένα από τα βασικότερα συνδετικά στοιχεία του σκελετού, καθιστώντας με τον αποτελεσματικότερο τρόπο αμετάβλητες τις αποστάσεις του πάνω μέρους των σκαρμών μεταξύ τους 'όπως και πολύ ισχυρή τη σύνδεση τους με τα καμάρια.

Ένα ακόμα πολύ σημαντικό στοιχείο είναι τα ντουφέκια, δύο ισχυρά ξύλινα δοκάρια που πιάνουν με εγκοπές πάνω στα βαθυκά και τις τελευ-

ταίες πόστες της πρύμης, σε ύψος αντίστοιχο με το ύψος των λούρων, και καταλήγουν στο πρυμίο ποδόσταμα με το οποίο επίσης συνδέονται ισχυρά
 γ) Στην περιοχή του ποδόσταμου συνδέονται μεταξύ τους με τη φουρνιστή, που συχνά ενώνεται μ'αυτο με τη βοήθεια μιας τζαβέτας.



Φωτογραφία 56. Πριόνι, τρυπάνια, πλάνες, σφυριά.

Τα ντουφέκια ενώνουν το πάνω μέρος του πρυμίου ποδόσταμου με τον υπόλοιπο σκελετό. Στα μέτρια ή μεγάλα καΐκια καλό είναι να μπαίνουν ντουφέκια και στο ποδόσταμα της πλώρης.

Σημειώνουμε τέλος την ύπαρξη, μερικές φορές, δύο ξύλινων δοκαριών που τοποθετούνται πάνω στις στρώσεις δεξιά και αριστερά από το σωτρόπι. Πάνω σ'αυτά θα έρθει να πατήσει το δάπεδο, όταν φυσικά υπάρχει τέτοιο. Το δάπεδο αποτελείται από τα πανιόλα, σανίδια δηλαδή που μπαίνουν το ένα δίπλα στο άλλο, κάθετα στον διαμήκη άξονα και αφαιρετά για να μπορεί να γίνεται επισκέψιμη η σεντίνα, το κατώτερο δηλαδή εσωτερικό τμήμα του σκάφους.

Ένα ακόμα βοηθητικό στοιχείο είναι η βάση για τη μηχανή. Η βάση αποτελείται συνήθως από δύο ξύλινα δοκάρια, που πατάνε πάνω στις στρώσεις στο σημείο εγκατάστασης της μηχανής, και που είναι συνδεδεμένα με κάθετα σ'αυτά στοιχεία. Τα δοκάρια αυτά τοποθετούνται έτσι, ώστε να δίνουν στον άξονα της έλικας μια κλίση προς την πρύμη της τάξης των 10 έως 19 μοιρών(εν.3 σχ. 4).

Μετά την ολοκλήρωση του σκελετού γίνεται η εξωτερική(για μεγάλες κατασκευές και η εσωτερική πλευρικά) επένδυσή του με σανίδια(πέτσωμα). Πρώτα τοποθετούν την κουβέρτα(κατάστρωμα), μετά την κουπαστή και τέλος το πλευρικό πέτσωμα.

Για το πέτσωμα της κουβέρτας χρησιμοποιούν σανίδια με πάχος 2-2,5 εκ. και πλάτος 6-10 εκ., που καρφώνουν πάνω στα καμάρια. Αρχίζουν την τοποθέτηση από τη μεσαία τάβλα και συνεχίζουν μέχρι τα άκρα, όπου συναντούν και την τρυπητή. Επειδή η τελευταία έχει συνήθως μεγαλύτερο πάχος από τα σανίδια, σχηματίζεται στη συνάντηση ένα πολύ μικρό σκαλοπάτι.

Όπως αναφέρθηκε η κουβέρτα παίρνει στην κατά πλάτος τομή της ένα κυρτό προς τα πάνω καμπύλο σχήμα, με βέλος στη μέση του σκάφους γύρω στα 15-18 εκ., που οφείλεται στην αντίστοιχη μορφή των καμαριών που την υποστηρίζουν. Στην διαμήκη επίσης τομή του σκάφους, βλέπουμε ότι η κουβέρτα διαμορφώνει μια κοίλη προς τα πάνω καμπύλη μορφή, με βέλος γύρω στα 30 εκ. που οφείλεται στο μεγαλύτερο ύψος της πλώρης και της πρύμης από τη μέση, για λόγους που αναφέρθηκαν.

Μετά την κουβέρτα κατασκευάζουν το παραπέτο(δρύφρακτο), ένα στηθαίο που ξεσηκώνεται γύρω στα 30 εκ. πιο πάνω από τα άκρα της. Πρώτα τοποθετούν σε κάθε πλευρά το μπακαλάρι ή μορφοτάρι, ένα σανίδι που διατρέχει την εσωτερική επιφάνεια των σκαρμών, τοποθετημένο στο πάνω της άκρο. Πάνω σ'αυτό, όπως και στην πάνω επιφάνεια των σκαρμών καρφώνουν την κουπαστή, που αποτελείται από συνεχόμενα μαδέρια με διατομή πλάγιου παραλληλογράμμου(για να είναι οριζόντια η πάνω της επιφάνεια) και διαστάσεις της τάξης των 3*8 εκ.

Τελικά ολοκληρώνουν την κατασκευή του παραπέτου καρφώνοντας στην εξωτερική του επιφάνεια δύο συνήθως σειρές από σανίδια, τα αστάρια. Πρώτα τοποθετούν το πάνω αστάρι και μετά το κάτω, σφηνώνοντάς το μεταξύ του πρώτου και της τρυπητής. Στο κατώτερο αυτό αστάρι διαμορφώνουν τα μπούνια, τρύπες δηλαδή για να φεύγει το νερό που μαζεύεται πάνω στην κουβέρτα.

Η κατασκευή του παραπέτου ολοκληρώνεται με την τοποθέτηση της πρασκάτσας στην πλώρη, ενός ξύλου που δένει, με τη βοήθεια μπρατσολιών, τις δύο κουπαστές σ'εκείνο το σημείο.

Το παραπέτο αυξάνει το ύψος των εξάλων του καϊκιού, μειώνοντας έτσι την ποσότητα του νερού που πέφτει στην κουβέρτα και προσθέτοντας στην καλή συμπεριφορά του σκάφους στη θάλασσα.

Στη συνέχεια τοποθετούν το πλευρικό πέτσωμα, που αποτελείται από σανίδια με πάχος γύρω στα 2 εκ. και πλάτος 8-10 εκ. Αρχίζουν από το πάνω μέρος, κάτω ακριβώς από την τσάπα(ή αστάρι, ή ζωνάρι) που αποτελεί το ανώτερο σανίδι του πλευρικού πετσώματος, κάτω από το παραπέτο, που όπως αναφέραμε έχει τοποθετηθεί σε προγενέστερη φάση. Όταν επικαλύψουν ένα μέρος του σκελετού, συνεχίζουν την τοποθέτηση των σανιδιών αρχίζοντας από την καρένα και προχωρώντας προς τα πάνω. Το κατώτερο σανίδι είναι το ντουρέλο ή πιστρόφι και τα επόμενα δύο ο καβαλάρης και ο κόντρα καβαλάρης.

Τελευταία τοποθετούνται τα σανίδια στη μεσαία ζώνη. Το τελευταίο απ'όλα, που έχει συνήθως τριγωνικό σχήμα, ονομάζεται καταφραή. Αυτό το σημαδεύουν με επιμέλεια, χρησιμοποιώντας το κουμπάσο (διαβήτη). Η ακαταφραή τοποθετείται σαν σφήνα, με σκοπό το φράξιμο των αρμών των γειτονικών σανιδιών.

Τα σανίδια του πλευρικού πετσώματος διατηρούν το πλάτος τους στα σημεία του μεγάλου πλάτους του καϊκιού, ενώ γίνονται στενότερα στην πλώρη και την πρύμη. Το σχήμα των καμπυλών τους αποτυπώνεται και μεταφέρεται στο ξύλο για να κοπεί, με τη βοήθεια πάλι της σταντζόλας και του μασταριού, με τον ίδιο τρόπο που χρησιμοποιείται για την χάραξη της τρυπητής. Πριν από το κάρφωμα των σανιδιών, επεγεργάζονται με το σκερπάνι την εξωτερική επιφάνεια των στραβόξυλων έτσι ώστε να δημιουργούνται ομαλές καμπύλες γραμμές για την ευκολότερη τοποθέτησή τους.

Όπως είπαμε τα σανίδια έρχονται να σταματήσουν μέσα στους ασούς(λούκια) που είναι διαμορφωμένοι στα δύο ποδοστάματα. Τα δύο ντουρέλα(τα κατώτερα μαδέρια) μπαίνουν και στους ασούς που είναι διαμορφωμένοι στις δύο πλευρικές επιφάνειες της καρένας.

Όταν χρειάζεται να ενωθούν δύο σανίδια της ίδιας σειράς, φροντίζουν αυτό να γίνεται από μια πόστα, ώστε να μπορούν να καρφώνονται σ'αυτήν τα άκρα και των δυο(το ίδιο ισχύει και την κουβέρτα, όπου οι ενώσεις γίνονται απάνω από τα καμάρια).

Τα σανίδια τα βρέχουν αρχικά με θάλασσα και στη συνέχεια αρχίζουν να τα καμπυλώνουν με γρύλους (σφιχτήρες). Τα καρφώνουν πάνω από κάθε πόστα, σήμερα καρφιά επινικελωμένα, στρογγυλά ή τετράγωνα ενώ παλιά τοποθετούσαν και καβίλιες από σκληρό ξύλο (πουρνάρι κ.λπ)

Μερικές φορές επενδύουν και την εσωτερική επιφάνεια των πλευρών του καϊκιού, ή τουλάχιστον κάποιο τμήμα στο πάνω μέρος τους με σανίδια που αποτελούν το φόδρο, ακολουθώντας ανάλογη τεχνική μ'αυτήν που ακολουθούν το πέτσωμα.

Κατασκευές για τα τελειώματα αποτελούν οι διάφορες υπερκατασκευές (υπερυψώσεις από την κουβέρτα) τα καπάκια των κουβουσιών, το τιμόνι, το άλμπουρο κ.λπ.

Την υπερκατασκευή αποτελεί κατά κανόνα ένα σπιτάκι πάνω από την μηχανή, για να προφυλάσσεται ο τιμονιέρης από τη θάλασσα και τον αέρα. Σε μεγαλύτερα τρεχαντήρια τοποθετούν και στην πλώρη ένα σπιτάκι, που διευκολύνει τους ανθρώπους να κατεβαίνουν στο αμπάρι. Άλλες φορές βάζουν δύο τέτοιες κατασκευές σε μικρή απόσταση μεταξύ τους, τη μία πάνω από τη μηχανή και την άλλη προς την πλώρη.

Η επιλογή του αρμού και του είδους των υπερκατασκευών αποτελεί συνήθως θέμα της προτίμησης του κατασκευαστή, που τα προτείνει στο μάστορα κρίνοντας ανάλογα τις απαιτήσεις του από τις ανάγκες που του παρουσιάζονται.

Το τιμόνι έχει το ύψος της πρύμης του καϊκιού, ξεκινάει δηλαδή από το κάτω μέρος της καρένας και φτάνει λίγο πιο πάνω από το τέλος του κορακιού της πρύμης. Έχει απλό σχήμα, τραπεζοειδές ή κάτι ανάλογο. Πιάνει στο ποδόσταμα με δύο βελόνες (μεντεσέδες) τοποθετημένα σε δύο ενδιάμεσα σημεία του ύψους του. Δεν εξέχει ποτέ κάτω από την καρένα για τον κίνδυνο της καταστροφής του από κάποια υποθαλάσσια σύγκρουση. (σχ. 4).

Στο πάνω μέρος του τιμονιού προσαρμολίζουν τη λαγουδέρα, ένα μακρύ και λεπτό ξύλο που χρησιμεύει για το χειρισμό του.

Μια από τις τελευταίες δουλειές είναι η εγκατάσταση της μηχανής που γίνεται εκ των υστέρων, μετά την κατασκευή της κουβέρτας. Την κατεβάζουν από πάνω περνώντας τη από το, γι' αυτό το λόγο, διαμορφωμένο κουβούσι και το στερεώνουν πάνω στη βάση της. Ο άξονας της προπέλας (έλικα) κινείται ευθύγραμμα από τη μηχανή μέχρι το ποδόσταμα.

Θα αναφέρουμε ακόμα τον τρόπο με τον οποίο τοποθετούσαν και στηρίζαν παλιά το άλμπουρο (ή τα άλμπουρα) στα καϊκία. Ο τρόπος αυτός έχει απλοποιηθεί αρκετά σήμερα, επειδή έχει ατονήσει και ο ρόλος του. Τώρα το χρησιμοποιούν για να στηρίζουν τα φώτα πορείας και την κεραία του ασυρμάτου. Σε μεγαλύτερα καϊκία ανεβάζουν μερικές φορές επάνω έναν άνθρωπο για να διακρίνει ευκολότερα το κοπάδι των ψαριών. Οφείλει ακόμα και την ύπαρξη του και στη διατηρούμενη ανάμνηση της παλιάς ει-

κόνας του ιστιοφόρου τρεχαντηριού- γι'αυτό εξάλλου βρίσκουμε και σήμερα διπλωμένα πανιά πάνω στις ράντες των καϊκιών.

Τα πανιά αυτά είναι πια μικρού μεγέθους και ανίκανα να κινήσουν το σκάφος από μόνα τους.

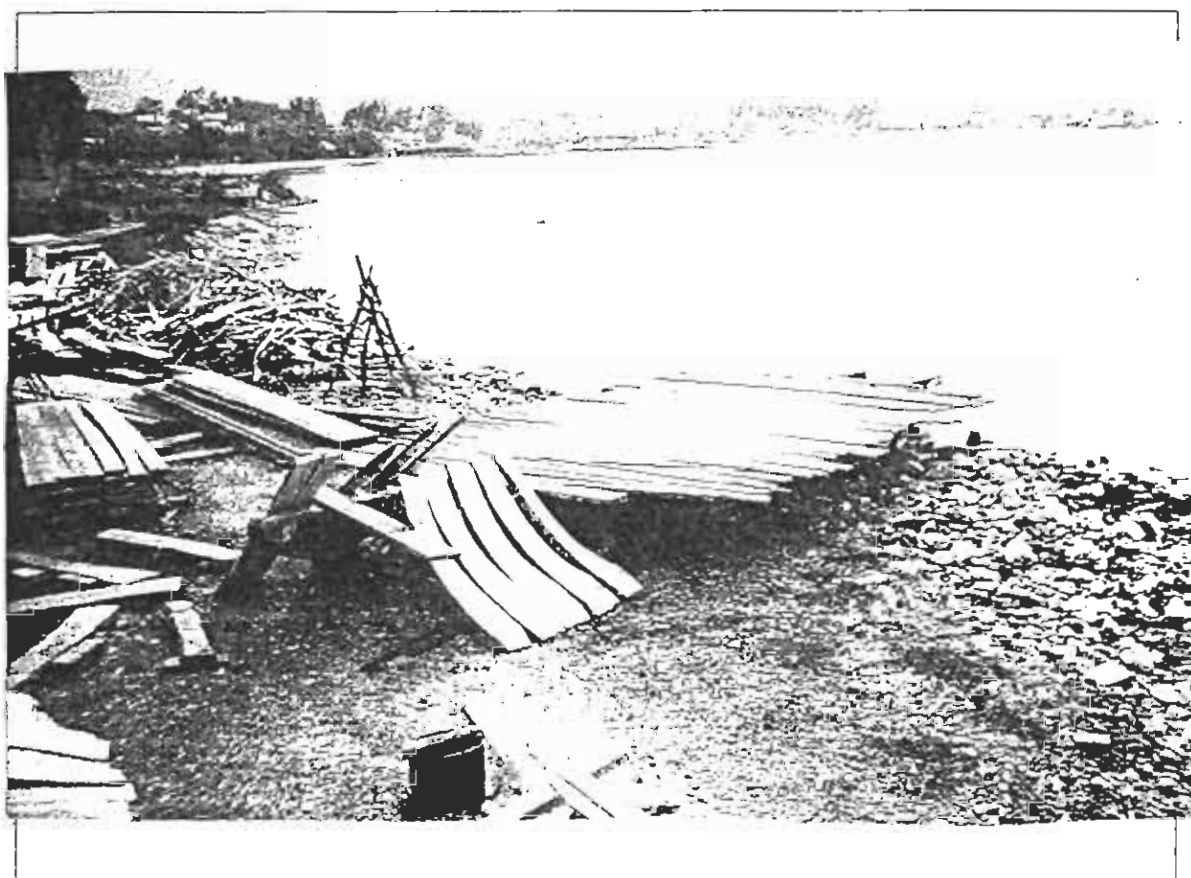
Το άλμπουρο το τοποθετούσαν σε μια συγκεκριμένη θέση πάνω στην κατά μήκος όψη του καϊκιού. Π.χ. ο Γ. λ. Κοτσοβίλλης μας πληροφορεί ότι για ιστιοφορία σακκολέβας το τοποθετούμε στα $3/8$ της κουβέρτας του σκάφους, μετρώντας από την πλώρη. Το ύψος, όπως και η κλίση του άλμπουρου ως προς την κατακόρυφη, πάνω στο διάμηκες επίπεδο, ήταν λίγο ως πολύ ορισμένα. Στο ορισμένο σημείο της κουβέρτας διαμόρφωναν ένα μικρό κουβούσι (άνοιγμα) μέσα από το οποίο περνούσε το άλμπουρο για να φτάσει και να σταματήσει στο σωτρόπι. Εκεί το ακινητοποιούσαν κατασκευάζοντας μια υποδοχή μέσα στην οποία έμπαινε το κατάλληλα διαμορφωμένο κάτω άκρο του.

Όλη η διαδικασία γινόταν αφού είχε ριχτεί το τρεχαντήρι στη θάλασσα, χρησιμοποιώντας ειδική σκαλωσιά πάνω στην κουβέρτα, όταν το μέγεθος του άλμπουρου ήταν μεγάλο.

Στη συνέχεια εξασφάλιζαν την ακινησία το πάνω άκρου του με τη βοήθεια ξαρτιών, σχοινιών δηλαδή που έφταναν στην κορυφή και κατάληγαν στην κουβέρτα. Για ένα συνηθισμένο μικρό άλμπουρο αρκούσε ένα στράλιο(πρότονος, το σχοινί πιάνει στην πλώρη) που έφτανε στο άκρο του μπαστουνιού και δύο ζευγάρια παταράτσα δεξιά και αριστερά (σχοιινιά που πιάνουν στα πλάγια του άλμπουρου). Για μεγαλύτερες κατασκευές χρησιμοποιούσαν πιο πολύπλοκη εξάρτηση , που περιλάμβανε και βαρδάρια (σχοιινιά εφοδιασμένα με σύσπαστα που πιάνουν στο πρυμίο μέρος και

χρησιμοποιούνται εναλλάξ, ανάλογα με τη θέση του πανιού δεξιά ή αριστερά κ.λπ.)

Στις περισσότερες περιπτώσεις υπήρχε το μπαστούνι, ένα άλμπουρο δηλαδή σε μορφή πρόβολου, που εξείχε από την πλώρη σχηματίζοντας με την ίσαλο μια μικρή κλίση προς τα πάνω. Το τοποθετούσαν πριν να ανεβάσουν το κυρίων άλμπουρο. Το μήκος του έξω από το σκάφος ήταν συνήθως ίσο με την απόσταση του άλμπουρου από το κοράκι της πλώρης.



Φωτογραφία 57. Ξύλα έτοιμα για το πέτσωμα ενός καϊκιού

Πάνω του στερεωνόταν το πόδι (κάτω άκρο) του φλόκου (ή φλόκων). Στο έξω του άκρο στήριζαν το στράλιο του άλμπουρου και συνήθως

ένα αντίστοιχο ξάρτι που κατέληγε στο σημείο του ποδόσταμου που άγγιζε τη θάλασσα για υποστήριξη. Αρκετές φορές πάλι από το άκρο του μπαστουνιού ξεκινούσαν δύο ξάρτια που κατάληγαν σε δύο σημεία του πετσώματος, στο ύψος της κουβέρτας, σε κάποια απόσταση δεξιά και αριστερά από το κοράκι, που το εξασφάλιζαν από τις πλάγιες ωθήσεις.

Τα διάφορα ξάρτια κατέληγαν σε σημεία που ενίσχυαν με πρόσθετες κατασκευές (ξαρτόρριζες) και που συνήθως προσάρμοζαν σε ισχυρά στοιχεία του σκελετού (πόστες), ή σε μέρη που ήταν αρκετά ισχυρά ώστε να μπορούν να τα δεχτούν(ποδόσταμα). Τα ξάρτια τα τέντωναν όσο χρειαζόνταν με τη βοήθεια συσπάστων που μετά αφαιρούσαν.

Όταν τελείωνε η στήριξη του άλμπουρου, το σταθεροποιούσαν με σφήνες στο κουβούσι της κουβέρτας απ'όπου περνούσε και στη συνέχεια κάλυπταν το άνοιγμα με μουσαμά που κάρφωναν στο άλμπουρο και την κουβέρτα.

Αυτό ου σήμερα λείπει σχεδόν πάντα είναι το μπαστούνι(που ενώ δεν εξυπηρετεί πια τίποτα κάνει ιδιαίτερα δύσκολη την επιβίβαση και αποβίβαση στο μώλο). Έτσι το στράλιο το στηρίζουν τώρα στο κοράκι. Σε μεγάλα άλμπουρα, παλιά, υπήρχε και αυτό το στράλιο, που κατέληγε σε ένα ενδιάμεσο σημείο του ύψους τους και χρησίμευε για να στηριχτεί πάνω του ένας δεύτερος φλόκος .

Καλαφάτισμα-Βάψιμο

Μετά την τοποθέτηση του πετσώματος ακολουθεί το πέρασμά του, εξωτερικά, με ένα μίγμα που περιέχει σε αρκετή ποσότητα μίνιο. Μέχρι τώρα έχουν βαφτεί με το ίδιο μίγμα όλα τα στοιχεία του σκελετού, στη

σειρά της τοποθέτησης τους, όπως και όλες οι εσωτερικές επιφάνειες του πετσώματος. Το μίνιο είναι ένα πολύ καλό προστατευτικό του ξύλου.

Στη συνέχεια, το σκαρί καλαφατίζεται και βάφονται τα έξαλά του.

Το καλαφάτισμα είναι μια διεργασία με την οποία φράζονται οι αρμοί που σχηματίζονται μεταξύ των σανιδιών του πλευρικού πετσώματος και της κουβέρτας.

Τα εργαλεία που χρησιμοποιούνται είναι η ματσόλα, το μεγάλο δηλαδή ξυλόσφαιρο και μια σειρά από κοπίδια με διαφορετικά ονόματα όπως κοφτερό, παρέλα, διπλό, στενάκι κ.λπ.

Με τη βοήθεια της ματσόλας και των κοπιδιών διευρύνουν εξωτερικά τους αρμούς που σχηματίζονται μεταξύ των σανιδιών και στη συνέχεια τους φράζουν με κανάβι ή βαμβακερό στουπί, που σφηνώνουν χρησιμοποιώντας πάλι τα πιο πάνω εργαλεία.

Πάνω απ'το κανάβι ή το στουπί τοποθετούν πίσσα(κυρίως στα ύφαλα), ή και στόκο στα έξαλα.

Μετά το καλαφάτισμα χαράζουν πάνω στο πέτσωμα τη γραμμή ή της ισάλου, με τον προσδιορισμό δύο σημείων, ένα στην πλώρη και ένα στην πρύμη, και τη χρήση κάποιου νήματος για το σημάδεμα των υπολοίπων πάνω στις πλευρές του σκάφους. Ο προσδιορισμός των δύο αρχικών σημείων οφείλεται μάλλον στην πέτρα του μάστορα.

Στη συνέχεια βάφουν τα έξαλα με μπογιές, αφήνοντας άβαφα τα ύφαλα, που επικαλύπτουν σήμερα με μοράβια(ειδική φαρμακομπογιά που δεν επιτρέπει την επικάλυψή τους, μέσα στο νερό, με χόρτα ή κοχύλια) και παλιότερα με κατράμι.

Μετά από κάποιο χρονικό διάστημα παραμονής του στη θάλασσα, (γύρω στον ένα χρόνο) το καΐκι βγαίνει έξω, με σκοπό της αφαίρεση του παλιού χρώματος και της μοράβιας και την επικάλυψη των επιφανειών του με καινούρια. Η αφαίρεση του χρώματος γίνεται με κάψιμο, με την επαφή δηλαδή κάποιας φλόγας πάνω στην επιφάνειά του και το σύγχρονο ξύσιμο με μια ξύστρα.

Η φλόγα σήμερα προέρχεται συνήθως από μια μπουκάλα γκαζιού, ενώ παλιότερα άναβαν για τον ίδιο λόγο ξύλα μέσα σε δοχεία που περνούσαν κοντά στη βαμμένη επιφάνεια.

Σε περιπτώσεις που χρειάζεται, γίνεται επίσης αντικατάσταση της πίσσας και του καναβιού. Η πίσσα αφαιρείται σήμερα με ειδικούς δίσκους που προσαρμόζονται σε τρυπάνια, ενώ παλιά χρησιμοποιούσαν και γι'αυτό ειδικά εργαλεία.

Ξύλα και εργαλεία.

Τα βασικά γνωρίσματα των ξύλων που χρησιμοποιούνται στα καΐκια είναι η σκληρότητα και η αντοχή τους, όπως και η περιεκτικότητά τους σε ρετσίνι, πράγμα που εξασφαλίζει μια ικανοποιητική αντοχή στη διάβρωση από τη θάλασσα.

Σήμερα χρησιμοποιούνται κυρίως το πεύκο και η μουριά. Βασικοί τόποι παραγωγής καλής ξυλείας είναι η Σάμος, που τροφοδοτεί το μεγαλύτερο μέρος των νησιών του Αιγαίου, το Αγγείων Όρος, η Θάσος, η Μυτιλήνη κ.λ.π. Δεν συνηθίζουν να χρησιμοποιούν κυπαρίσσι, επειδή δεν είναι πολύ σκληρό.

Αρκετές φορές συμβαίνει να χρησιμοποιούν διαφορετικό ξύλο σε σημεία που χρειάζονται ιδιαίτερη ενίσχυση, π.χ. pitch pine στην κουβέρτα, σε ακριβότερες κατασκευές, καρυδιά στην κόντρα καρένα κ.λ.π. Ακόμα, μερικές φορές χρησιμοποιούν και αγριόξυλα για στοιχεία που χρειάζονται ιδιαίτερη αντοχή, όπως οι πόστες, οι στραγαλιές κ.λ.π.

Διάφορα ενισχυτικά ή άλλα στοιχεία με καμπύλο σχήμα, όπως τα μπρατσόλια, οι σκαρμοί κ.λ.π γίνεται προσπάθεια να αποτελούνται από ένα κομμάτι, φυσικά ξεγυρισμένο στο ζητούμενο σχήμα. Ακόμα, σε αρκετά κομμάτια φροντίζουν να μην είναι τυχαία η διεύθυνση των νερών του ξύλου, όπως στα βασικά διαμήκη στοιχεία(καρένα, σωτρόπι, στραγαλιές, λούροι) που τα κατασκευάζουν από ξύλα με διαμήκεις ίνες, πράγμα που φέρνει σαν αποτέλεσμα την κατά πολύ αύξηση της αντοχής τους. Τα ξύλα φροντίζουν να τα ξεραίνουν με φυσικό τρόπο, αφήνοντάς τα στο ύπαιθρο ή σε αποθήκες για κάποιο χρονικό διάστημα. Πέρα απ'αυτό δεν τα κατεργάζονται με άλλους τρόπους.

Τα εργαλεία που χρησιμοποιούνται σήμερα είναι ηλεκτροκίνητα, σε αντίθεση με τα χειροκίνητα των παλιότερων χρόνων. Η αντικατάσταση αυτή άρχισε να γίνεται σταδιακά από τη δεκαετία του 1920 στα μεγάλα αστικά κέντρα(Πειραιάς κ.λ.π.) για να ολοκληρωθεί αρκετά πρόσφατα (δεκαετία '60 στη Λήμνο).

Έτσι σήμερα δουλεύουν κύρια με την κορδέλα, την πλανιά, το ηλεκτρικό τρυπάνι, τη σβούρα, αντί για τα κάθε μορφής μεγάλα και μικρά πριόνια, τα κάθε είδους ροκάνια και νύχια, τα χειροκίνητα τρυπάνια, τις σκερπανιές, τις σημαδεύτρες κ.λ.π.

Παρ'όλα αυτά, έχουν διατηρηθεί μέχρι σήμερα εργασίες εντελώς παραδοσιακού ή πρωτόγονου χαρακτήρα, όπως το πελέκημα των σκαρμών

γίνεται με σκερπάνι κ.λ.π. Εξ'άλλου εξακολουθούν να χρειάζονται και να βρίσκονται σε χρήση πολλά χειροκίνητα εργαλεία, όπως τα σκερπάνια, τα ροκάνια, οι βαριές, το κουμπάσο (διαβήτη), το νήμα της στάθμης, κάποια πριόνια κ.λ.π., πράγμα που συντελεί ώστε να μην εξαφανιστεί από όλη τη διαδικασία της παραγωγής ο έντονα παραδοσιακός ακόμα, χαρακτήρας της.

Συμπεράσματα Στατική ερμηνεία του σκάφους

Επιχειρώντας μια πιο ολοκληρωμένη παρουσίαση του θέματος θα αναφερθούμε σε στοιχεία που δίνουν μια πρώτη στατική ερμηνεία της κατασκευής.

Οι διάφορες καταπονήσεις που ασκούνται πάνω στο σκάφος μπορούν να αναλυθούν σε δύο επίπεδα, σ'ένα διάμηκες, κατά την διεύθυνση της καρένας και σ'ένα εγκάρσιο, κατά την διεύθυνση που έχουν οι πόστες.

Στο διάμηκες επίπεδο εξασκούνται οι δυνάμεις του βάρους και της άνωσης, όπως και άλλες που προέρχονται από την αντίσταση του νερού κ.λ.π.

Σ'αυτήν την κατεύθυνση ο φέρων οργανισμός θα πρέπει να χωριστεί σε βασικό και βοηθητικό. Τα στατικά τακ που δημιουργούνται από την καρένα με το σωτρόπι και από τις τρυπητές με τους λούρους, μαζί με τα δύο ποδοστάματα και τις ενισχύσεις τους, μπορούν να θεωρηθούν ο βασικός Φ.Ο. Τα βοηθητικά στοιχεία είναι οι σταγαλιές, τα ντουφέκια και το πέτσωμα .

Οι δυνάμεις που αναπτύσσονται εδώ είναι κυρίως αξονικές που παραλαμβάνονται πρωτίστως από το τακ της καρένας με το σωτρόπι δη-

μιουργώντας σ'αυτό θλίψη. Επίσης αναπτύσσεται σημαντική καμπτική ροπή, που οφείλεται στην ανισομερή κατανομή των δυνάμεων του βάρους και της άνωσης. Η ροπή αυτή παίρνει τη μεγαλύτερη τιμή της στη μέση του σκάφους, ενώ στα άκρα μηδενίζεται. Τελικά, σ'αυτήν την κατεύθυνση δημιουργούνται αισθητές ελαστικές παραμορφώσεις που όμως δεν ενοχλούν τη στεγανότητα του σκάφους, γιατί αναπτύσσονται παράλληλα στους αρμούς του πετσώματος.

Στο άλλο επίπεδο καταπόνησης, κάθετο στον άξονα του καϊκιού, ο Φ.Ο. ορίζεται από επαναλαμβανόμενα στατικά πλαίσια, που αρχίζουν από τα πρώτα βαθικά στην πλώρη και φτάνουν μέχρι τα τελευταία στην πρύμη. Το κάθε τέτοιο πλαίσιο δημιουργείται από τη στρώση, τους αντίστοιχους σκαρμούς και το αντίστοιχο καμάρι. Όλα τα στοιχεία αυτά συνδέονται μεταξύ τους με ισχυρές πακτώσεις που δημιουργούνται από την κάρένα με το σωτρόπι, τις τρυπητές με τους λούρους και κατά δεύτερο λόγο με τις στραγαλιές με το πέτσωμα. Τα βοηθητικά στοιχεία στα πλαίσια αυτά είναι τα μπρατσόλια, όπου υπάρχουν. Οι καταπονήσεις στα εγκάρσια αυτά πλαίσια οφείλονται κύρια στις δυνάμεις του βάρους, της άνωσης και των πλευρικών πιέσεων από το κύμα.

Η συνισταμένη των δυνάμεων αυτών δρα, ανάλογα με τα μεγέθη των επί μέρους καταπονήσεων, σαν θλιπτική ή σαν εφελκυστική πάνω στις πλευρές των πλαισίων. Χαρακτηριστικός σ'αυτές τις εναλλαγές είναι ο ρόλος των καμαριών, όπου ανάλογα με το φορτίο του σκάφους μπορούν να λειτουργήσουν είτε σαν αντηρίδες είτε σαν ελκυστήρες για τα άκρα των στραβόξυλων, είτε τέλος, στις περιπτώσεις που διακόπτονται από άνοιγμα, σαν εσωτερικοί πρόβολοι. Πρέπει να σημειωθεί ότι όλες οι καταπονήσεις είναι εδώ αρκετά μικρότερες από αυτές που αναπτύσσονται σε άλλο επίπεδο, και γ'αυτό δεν παρατηρούνται και σημαντικές ροπές. Η

ενισχυμένη παρ'όλα αυτά κατασκευή σ'αυτή την κατεύθυνση (πακτώσεις, μεγάλες διατομές κ.λ.π.) εκφράζει την προσπάθεια των κατασκευαστών να ελαχιστοποιήσουν τις παραμορφώσεις που θα δημιουργούσαν σοβαρά προβλήματα στη στεγανότητα του πετσώματος (παραμορφώσεις κάθετες στους αρμούς του πετσώματος).

Σαν γενική παρατήρηση, μπορεί να αναφερθεί ότι οι διατομές των στοιχείων του Φ.Ο. του τρεχαντηριού, είναι πάντοτε αρκετά μεγαλύτερες από αυτές που απαιτούνται στατικά, με αποτέλεσμα να μην δημιουργούνται έτσι προβλήματα στατικής ανεπάρκειας.

Αναφορά στην χρήση του τρεχαντηριού.

Θα λέγαμε, αναφερόμενοι στη μορφή και το γενικό σχήμα του τρεχαντηριού, πάνω σε μερικές χαρακτηριστικές απαιτήσεις που μπαίνουν από την αρχή της κατασκευής και παραμένουν βασικά αμετάβλητες για ένα συνεχές διάστημα 350 χρόνων. Θα εξετάσουμε πόσο και με ποιο τρόπο το σκάφος κατορθώνει να τις ικανοποιεί.

Πιστεύουμε ότι το τρεχαντήρι οφείλει τη μορφή του στο συνδυασμό των απαιτήσεων της ευστάθειας και του καλού ταξιδιού, της ικανότητας παραλαβής αρκετού φορτίου (είτε σαν ψαράδικο, είτε σαν εμπορικό) της δυνατότητας να προσεγγίζει νερά με μικρά βάθη (βασική ανάγκη του ψαρέματος αλλά και της ελληνικής πραγματικότητας), της ανάγκης μεγάλου ωφέλιμου χώρου πάνω στην κουβέρτα (άνετο δούλεμα διχτυών, παραγαδιών κ.λ.π.) και της κάποιας ταχύτητας. Σ'όλα τα παραπάνω πρέπει να προσθέσουμε το σχετικά μικρό ενδιαφέρον για ταξίδια στο ανοιχτό πέλα-

γος: το τρεχαντήρι, όπως εξ'άλλου και η μπρατσέρα παλιότερα, αποτελεί ένα από τα χαρακτηριστικά ελληνικά ακτοπλοϊκά καΐκια.

Πραγματικά, ενώ η γάστρα του έχει την καταλληλότερη τομή για την τοποθέτηση μεγάλου φορτίου στο αμπάρι (μεγάλο πλάτος, αρκετά επίπεδη κοντά στην καρένα κυρίως πρόσφατα που η αντικατάσταση των πανιών με τη μηχανή έκανε άχρηστη τη μεγαλύτερη βύθισή της), την ίδια στιγμή παρουσιάζει εξωτερικά ισχυρές κοιλιές, που δημιουργούν μια πολύ ικανοποιητική ευστάθεια.

Συγχρόνως το μεγάλο πλάτος στη μέση δημιουργεί την αντίστοιχη άνεση χώρου στην κουβέρτα, που είναι εξ'άλλου καμπυλωμένη για να μπορεί να φεύγει γρήγορα το νερό που πέφτει πάνω της. Το σχήμα της πρύμης του, οξύ για να μη δημιουργηθεί πολλά απόνερα και έτσι να αντισταθμίζει την επιβράδυνση που προκύπτει από το μεγάλο πλάτος στη μέση είναι το ιδανικότερο για τον καιρό που έρχεται από τα πρύμα. Το κοίλο εξωτερικά σχήμα του πετσώματος στην πρύμη επιτρέπει στο σκάφος να σκαρφαλώσει και να πλανάρει πάνω στο μεγάλο κύμα που θα έρθει από πίσω. Την ίδια στιγμή, οι μεγαλύτερες μάσκες της πλώρης του επιτρέπουν να αντιμετωπίζει το κύμα όταν έρχεται από μπροστά. Το μεγάλο ύψος των δύο άκρων το βοηθάει να μην καρφώνεται στο κύμα αλλά να το καβαλάει και να περνάει από πάνω του.

Το μικρό, ακόμα, βύθισμα επιτρέπει στο τρεχαντήρι το ταξίδεμα σε νερά πολύ ρηχά, πράγμα που έχει επιπτώσεις στη διαγωγή του σε μεγάλα ταξίδια, μια και συνήθως δεν κάνει τέτοια. Ελάχιστα είναι τα κατασκευαστικά ή άλλα στοιχεία του τρεχαντηριού που δεν οφείλουν την ύπαρξή τους σε μια, η συχνότερα, σε συνδυασμό δύο ή περισσότερων από τις απαιτήσεις που αναφέραμε. Το κάθε χαρακτηριστικό του είναι μελετημένο

για την ικανοποίηση κάποιας ή κάποιων αναγκών, έχοντας μια συναφή σχέση ή συνεργασία με τα υπόλοιπα. Το αποτέλεσμα είναι η δημιουργία μιας ολοκληρωμένης κατασκευής μέχρι σχεδόν την τελευταία της λεπτομέρεια, ιδανικό θα λέγαμε ως προς τα ζητούμενα. Αυτό της προσδίνει και την χαρακτηριστική ύπαρξη αναλογίας και αρμονίας πράγμα που για το ναυτικό μάτι μεταφράζεται σε ομορφιά.

Σ' αυτή τη φάση θα ήθελα να αναφερθώ και για τη ναυπηγική τέχνη του νησιού μου και ιδιαίτερα του χωριού μου.

Κατάγομαι από ένα χωριό, επτά χιλιόμετρα από τη Μυτιλήνη, που ονομάζεται Λουτρά. Δύο χιλιόμετρα από εκεί υπάρχει ένας συνοικισμός που ονομάζεται «Σκάλα Λουτρών», με το λιμανάκι του και τις μικρές παραλίες. Εκεί υπάρχει ένα ναυπηγείο που επισκευάζουν καράβια.

Η τέχνη του ναυπηγείου αυτού ξεκίνησε από τον παππού του σημερινού μάστορα (Τάσου Φραντζέσκου), ο οποίος έχει πάρει και το ονομά του. Ο παππούς του ήταν πρόσφυγας από την Σμύρνη της Τουρκίας, από όπου έμαθε την ναυπηγική τέχνη.

Από μαρτυρία λοιπόν του σημερινού μάστορα (Τάσου Φραντζέσκου), για να γίνει η ανέλκυση του караβιού και να αρχίσουν οι προκαθορισμένες εργασίες της επισκευής (το καλαφάτισμα στην γλώσσα των μαστόρων) πέφτει τοκαράβι πάνω στην σκάρα η οποία είναι από ξύλο πεύκου και αυτό γιατί είναι πιο ανθεκτικό στη θάλασσα και βρίσκεται 45 μέτρα βάθος στη θάλασσα.

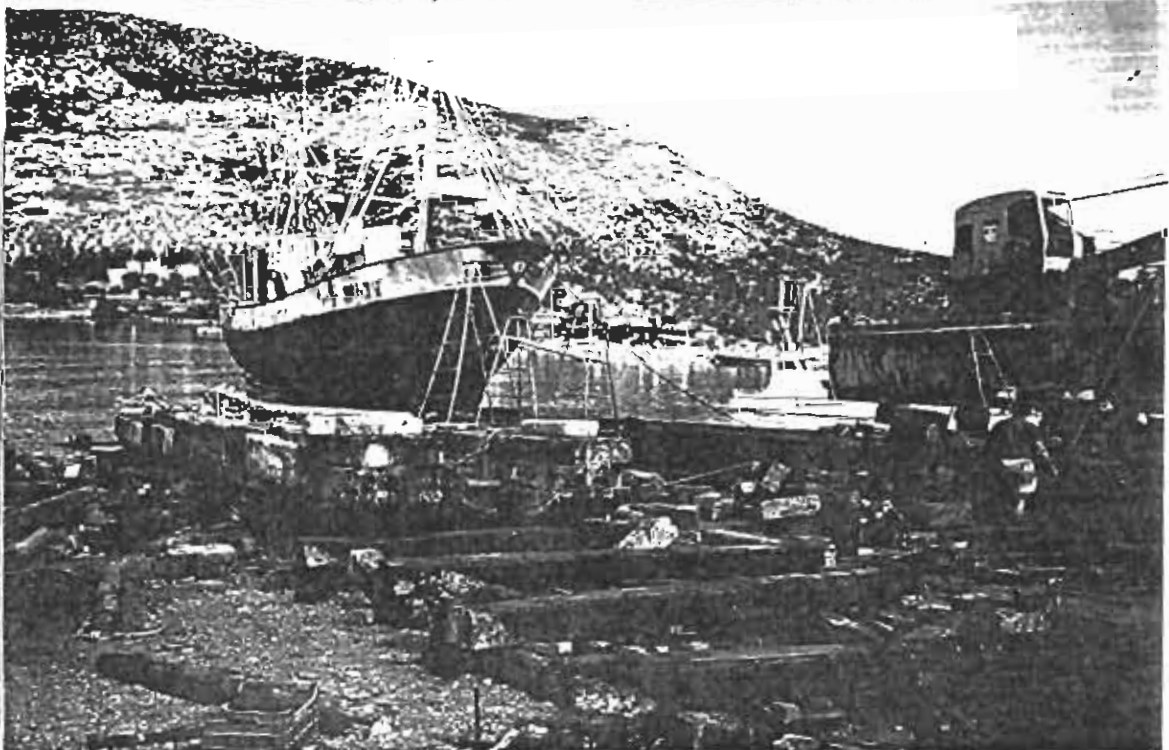
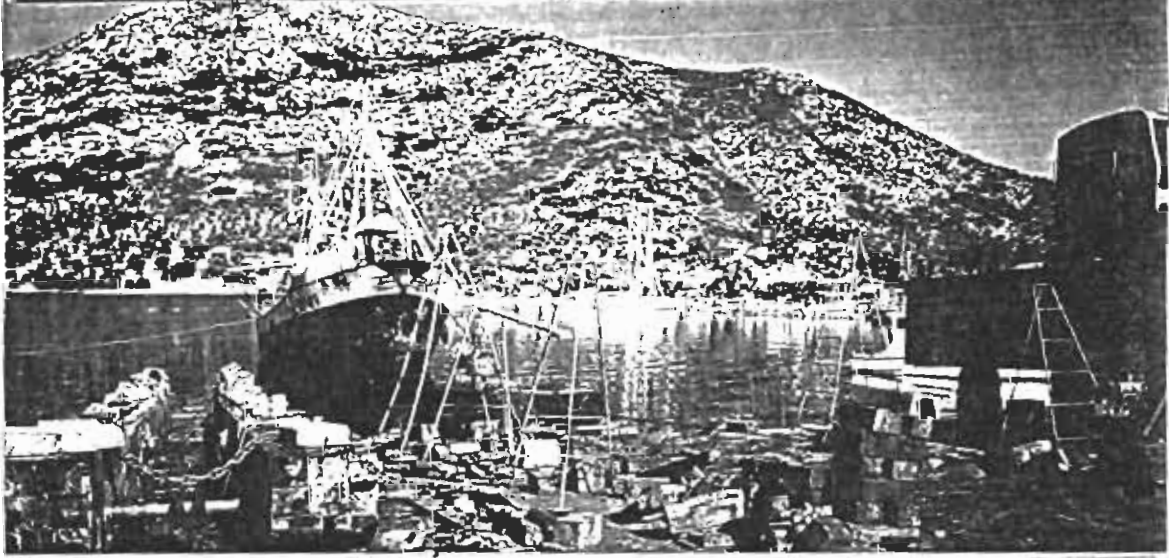
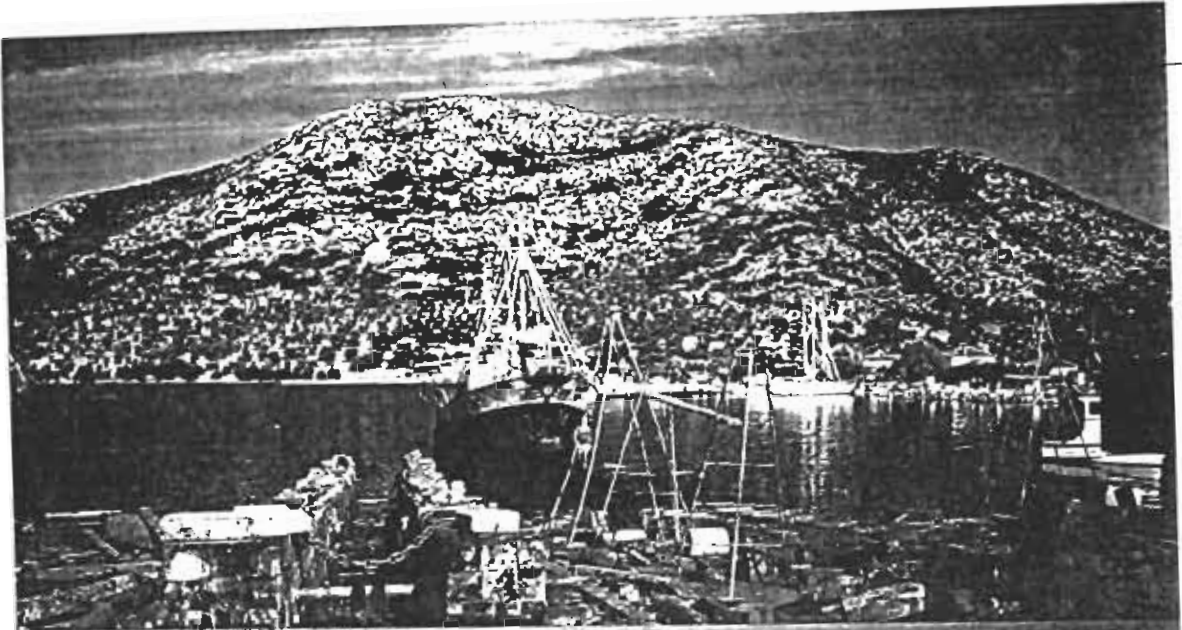
Η σκάρα συνδέεται με τα βάζα (βρίσκονται στην ξηρά και εκεί τοποθετούν το πλοίο για τις εργασίες), επίσης τα βάζα συνδέονται με τις μηχανές και όταν τις θέσουμε σε λειτουργία αρχίζει η ανέλκυση του πλοίου.

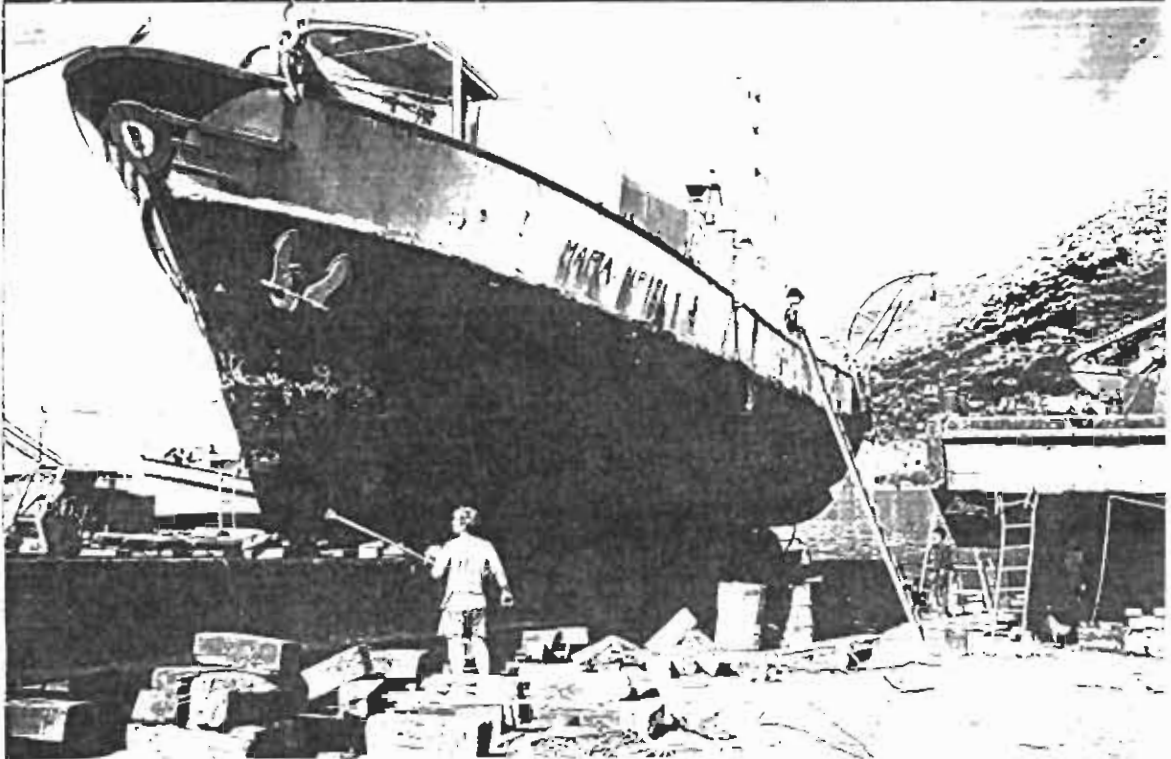
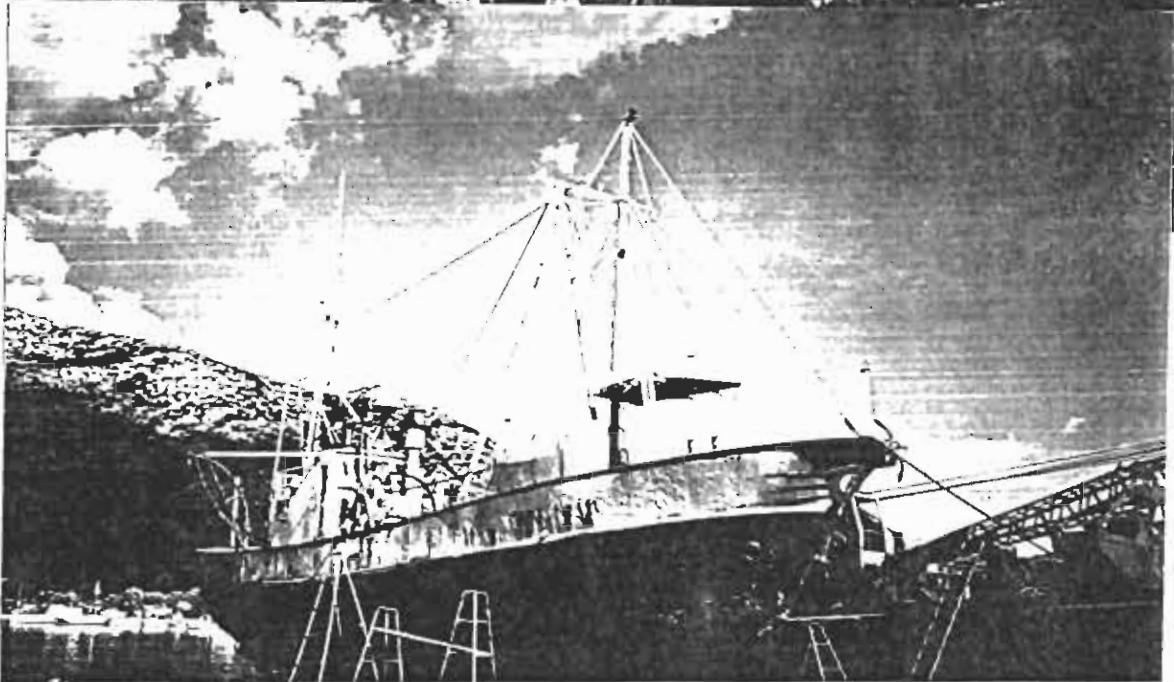
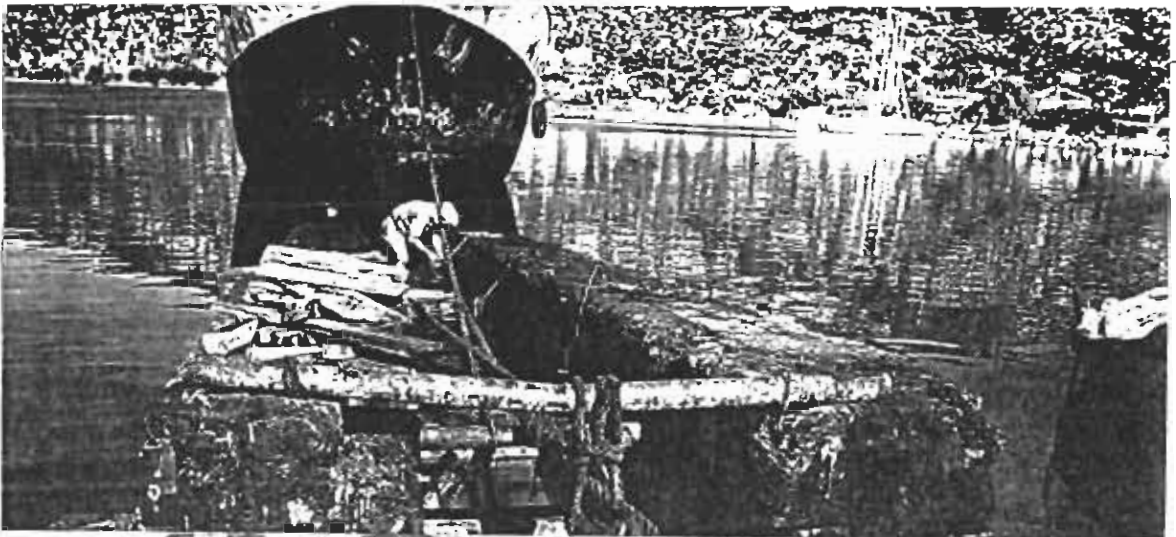
Αφού, τελειώσουν οι εργασίες της επισκευής και θέλουμε να γίνει η καθέλκυση του πλοίου που είναι επάνω στα βάζα γίνεται η καθέλκυση και τα βάζα πέφτουν μαζί με το πλοίο στη θάλασσα. Το πλοίο ελευθερώνεται ενώ τα βάζα τα επαναφέρουμε στην ξηρά.

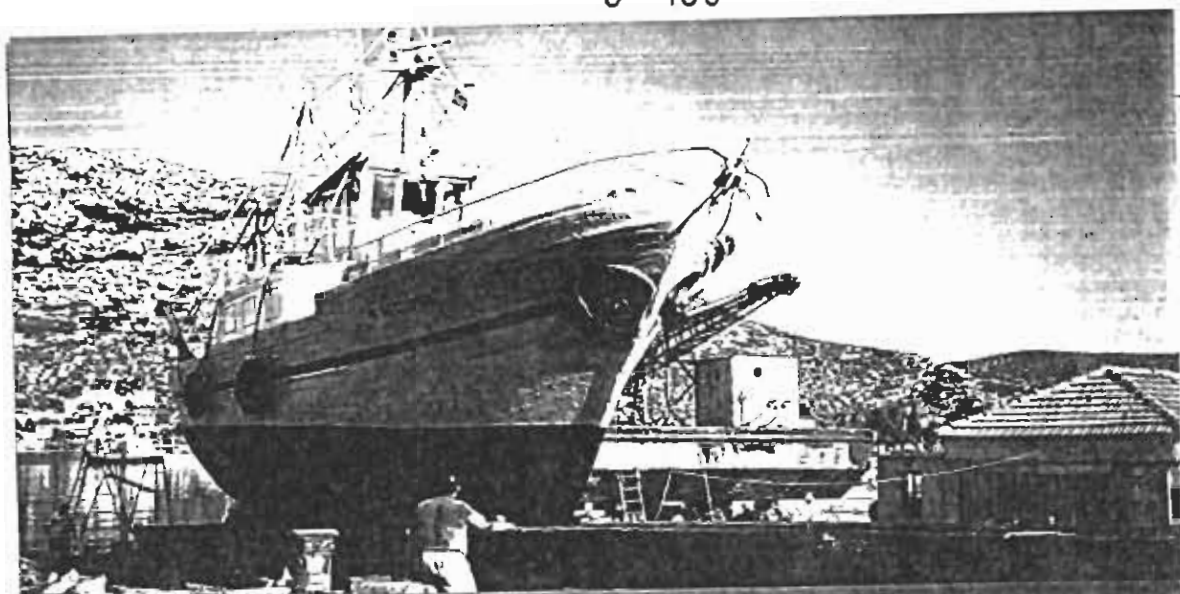
Οι τάκοι είναι για να ακουμπάει η καρίνα πάνω και να φεύγουν τα βάζα.

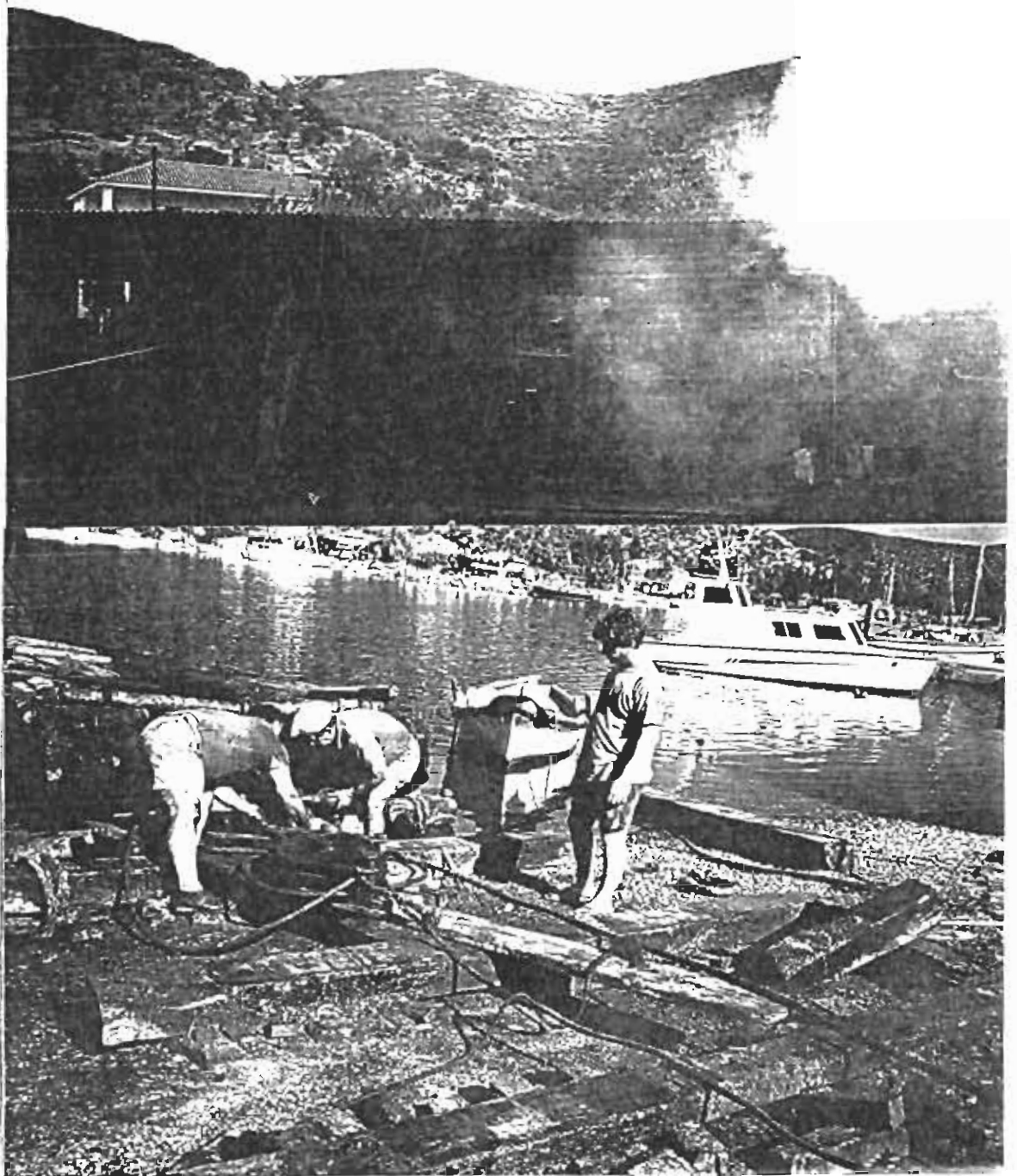
Υποστηλώματα υπάρχουν δεξιά και αριστερά έτσι ώστε το πλοίο να βρίσκεται σε μία ευθεία.

Τα εργαλεία που χρησιμοποιούσαν παλιά ήταν ένα ξύλο του οποίου γύρω - γύρω υπήρχαν άτομα που το γύριζαν, έτσι γινόταν η ανέλκυση του πλοίου τότε. Τώρα υπάρχουν μηχανές για την ανέλκυση του πλοίου. Επίσης παλιά υπήρχε το στουπί από χόρτο. Τώρα χρησιμοποιούν το συνθετικό στουπί. Ακόμα παλιά μέχρι εκεί που το ύψος της θάλασσας κάλυπτε το καράβι, χρησιμοποιούσαν ρετσίνι από πεύκο έτσι ώστε να διατηρείται και να μην πιάνει θαλάσιο σκουλήκι. Από κεί και πάνω χρησιμοποιούσαν μπογιά. Τώρα χρησιμοποιούν μπογιά - στόκο - κεφαλοχρώματα.









κεφάλαιο6

Επίλογος

Τελειώνοντας θα θέλαμε να εντοπίσουμε πτυχές του σκαρώματος (κατασκευής) ενός σκάφους(τρεχαντηριού), που βοηθούν στην κατανόηση αυτής της δημιουργίας σαν παραδοσιακά λαϊκής. Είναι γνωστό ότι μέχρι σήμερα η κατασκευή και χρήση γίνεται από απλούς, λαϊκούς ανθρώπους, χωρίς να υπεισέρχεται ουσιαστικά ο σύγχρονος ειδικός τεχνικός. Αυτό είναι αρκετά σημαντικό για να επιζήσει μια παραδοσιακή κατασκευή και να λειτουργήσει μέσα στη σύγχρονη ελληνική πραγματικότητα.

Σημαντική θέση στην πορεία της κατασκευής κατέχει μια πρακτική γεωμετρική λογική που εφαρμόζεται συχνά για να προκύψουν κομμάτια του σκάφους με σχήματα όχι απλά (πόστες, τρυπητή, σανίδια του πετσώματος κ.λ.π.). Αυτή η γεωμετρική λογική (παράλληλη μεταφορά κ.λ.π.) που για την εφαρμογή της υπάρχουν πολύ σημαντικά για τον караβομαραγκό εργαλεία (το χνάρι για τις πόστες, η σταντζόλα και το μαστάρι) δείχνει πόσο αυτοί είχαν κατακτήσει αφαιρετικές προσεγγίσεις, που σήμερα θα τις λέγαμε μαθηματικές, σε τεχνικά πρακτικά προβλήματα, ενσωματωμένες απόλυτα μέσα στην παραδοσιακή τέχνη.

Η κατασκευή του καϊκιού μ'αυτόν τον τρόπο είναι ίσως από τα αξιολογότερα παραδείγματα της λαϊκής παραγωγής, όπου δεν συναντάμε τη φάση του σχεδιασμού του έργου.

Και είναι αξιόλογο γιατί το καϊκι και σαν μορφή και σαν κατασκευή είναι από τις πιο περίπλοκες στην ελληνική παράδοση. Στη δημιουργία του φαίνεται καθαρά η συνθετική λογική των μαστόρων: θα αναφέρουμε εδώ την πορεία της κατασκευής : βάση-κύριος Φ.Ο. μαζί με τα όρια της κατασκευής- εξωτερική επένδυση- υπερκατασκευές και τελειώματα. Ακόμα, το ολοκληρωμένο αποτέλεσμα που δημιουργούν τα απόλυτα συνεργαζόμενα κομμάτια της κατασκευής και η αμφιμονοσήμαντη αντιστοιχία του φέροντος οργανισμού και της επικάλυψης.

Θα πρέπει επίσης να σημειώσουμε ότι η μέθοδος των χναριών, που περιγράψαμε αναλυτικά πιο πάνω, είναι τελικά μια εφευρετική αποτύπωση συσσωρευμένης γνώσης για την κατασκευή. Η κωδικοποίηση της γνώσης σε πρακτικούς και άμεσα εφαρμόσιμους κώδικες (σημάδια πάνω στα χνάρια) που διαιωνίζονται μέσα από την παράδοση αλλά και αναπαράγονται αποτυπώνοντας την εμπειρία (ο Μαστραντώνης φτιάχνει ακόμα χνάρια από τα σκαριά που του αρέσουν) δείχνει πόση δημιουργική φαντασία υπάρχει στις μεθόδους αυτών των λαϊκών κατασκευαστών και πόση μεθοδικότητα και ζωντάνια στην εξέλιξη της λαϊκής παράδοσης. Ας σημειωθεί ακόμα ότι οι κώδικες αυτοί, τα χναριά, μπορούν να δώσουν τις πληροφορίες τους μόνο πάνω στην πράξη, στοιχείο που δείχνει για άλλη μια φορά πόσο δεμένη με την πράξη είναι αυτή η παραδοσιακή λαϊκή τέχνη του καρβομαραγκού.

Παρά το γεγονός ότι η μορφή του τρεχαντηριού επιβάλλεται ουσιαστικά από τη χρήση του στη θάλασσα, υπάρχει πάντα σε κάθε σκαρί η

προσωπική αποτύπωση του δημιουργού και η δυνατότητα παραλλαγών στη μορφή που θα δώσει έτσι την προσωπική δημιουργία. Συχνά οι μαστόροι λένε για ένα καΐκι που έφτιαξαν ότι του έδωσαν περισσότερες κοιλιές, ή ότι το σκαρί είναι πιο στελλάδο, ή ότι έχει μάσκες, ή ότι είναι αμπάσο κ.λ.π. Με αυτό τον τρόπο προσπαθούν να πειραματιστούν πάνω στο ίδιο καΐκι και να πλουτίσουν την εμπειρία τους, ή να δώσουν την προσωπική τους άποψη για το πως θα είναι καλύτερο για την τάδε χρήση. Αυτή τελικά η άμεση και μοναδική σχέση δημιουργού και αντικειμένου, που παρατηρούμε και στον μάστορα με το καΐκι του, είναι από τα κυριότερα χαρίσματα κάθε λαϊκής παραδοσιακής κατασκευής.

Ναυπηγική Σχολή της Νεότερης Ελλάδας - Ορφανίδης -
Νικόδημος - 1972 - σελ. 66



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Κώστας Ν. Τριανταφύλλου.....Ιστορικό Λεξικό των Πατρών. 1980.
2. Νίκος Μπακουνάκης.....Πάτρα, 1928 / 1860. Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αι. 1988.
3. Αλέκος Αν. Μαρασλής.....Ιστορία της Πάτρας. Η εξέλιξη μιας πρωτοποριακής πόλης. 1983.
4. Λεωνίδας Σωτηρόπουλος.....Μαρτυρίες για το λιμάνι των Πατρών το '60.
5. Ηλία Ι. Ξηροτήρης.....Για να γνωρίσουμε την Πάτρα.
6. Αλέκος Αν. Μαρασλής.....Η Πάτρα του 1900. 1978.
7. Θεοφανίδης Νικόδημος.....Ναυπηγική Τέχνη στη νεότερη Ελλάδα. 1972.
8. Νίκος Μολόγας.....Το Λιμάνι της Πάτρας. 1986.

