



Τμήμα Αρχειονομίας, Βιβλιοθηκονομίας και Μουσειολογίας

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Διαχείριση και Ανάδειξη Πολιτιστικής Πληροφορίας

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



**«Η ναυπηγική παράδοση της Κέρκυρας, μέσα από τα παραδοσιακά καρνάγια
και τα ναυπηγήματά τους».**

ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σ. Γεώργιος

Επιβλέπων Καθηγητής: ΔΡΑΚΑΚΗΣ Μανόλης

Κέρκυρα 2022

Πίνακας περιεχομένων

Πρόλογος.....	3
Εισαγωγή.....	5
Η ναυπηγική παράδοση στην Ελλάδα.....	7
Ιστορική αναδρομή.....	7
Τα παραδοσιακά ναυπηγεία.....	11
Η θέση και η διαμόρφωση του χώρου.....	14
Η παραδοσιακή ναυπηγική τέχνη.....	18
Η μέθοδος του μονόχναρου.....	19
Χνάρι μεσαίου νομέα και φούρμες.....	21
Μονόχναρο με προσαρμοζόμενα χνάρια.....	26
Η μέθοδος της σάλας.....	27
Απευθείας χάραξη των γραμμών στο δάπεδο της σάλας.....	29
Η μέθοδος του μισομόделου.....	30
Χρήση σχεδίων ναυπηγικών γραμμών.....	31
Ναυπηγική ξυλεία.....	32
Συντήρηση.....	34
Τα παραδοσιακά καρνάγια της Κέρκυρας.....	35
Ιστορική αναδρομή (15ος - 16ος αιώνας).....	35
Τυπολογία πλοίων.....	38
Η ναυπηγική δραστηριότητα τον 20ο αιώνα.....	42
Αντιπροσωπευτικά ναυπηγήματα.....	45
ΠΙΝΑΚΑΣ Ι: ΠΛΟΙΑ Α΄ ΚΛΑΣΗΣ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ.....	51
ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ.....	56
Επίλογος.....	78
Βιβλιογραφία.....	80

Πρόλογος

Η παρούσα Διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στο πλαίσιο του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών του Τμήματος Αρχειονομίας, Βιβλιοθηκονομίας και Μουσειολογίας του Ιονίου Πανεπιστημίου με τίτλο «Διαχείριση και Ανάδειξη Πολιτιστικής Πληροφορίας».

Αντικείμενό της αποτελεί η παρουσίαση της παραδοσιακής ναυπηγικής τέχνης της Κέρκυρας, προερχόμενη από τα παραδοσιακά καρνάγια του νησιού καθώς και σημαντικών προϊόντων αυτής.

Η εργασία αυτή εκπονήθηκε σε μια δύσκολη περίοδο όπου οι επιπτώσεις και οι περιορισμοί που επέβαλε η πανδημία του COVID-19 δυσκόλεψε σημαντικά την έρευνα τόσο στο πλαίσιο πρόσβασης σε αρχειακό υλικό όσο και κατά την μετάβαση στον χώρο που φιλοξενούνται τα παραδοσιακά καρνάγια της Κέρκυρας με σκοπό την πραγματοποίηση σχετικών συνεντεύξεων.

Η προσπάθεια παρουσίασης των προϊόντων της Κερκυραϊκής ναυπηγικής τέχνης περιορίστηκε στην έρευνα πάνω στα ξύλινα πλοία και πλοiάρια που σκαρώθηκαν στο νησί κατά την διάρκεια του 20^{ου} αιώνα, ενώ δεν κατέστη δυνατή η παρουσίαση των ξύλινων λεμβών της ίδιας περιόδου καθώς η μελέτη του αρχείου των Λεμβολογίων του Κεντρικού Λιμεναρχείου Κέρκυρας, εξαιτίας του μεγάλου αριθμού των εγγεγραμμένων σκαφών, αποτελεί σχεδόν μια ξεχωριστή εργασία.

Για την διαμόρφωση και συγγραφή του συγκεκριμένου πονήματος ήταν καθοριστική η συμβολή των Κερκυραίων ναυπηγοξυλουργών ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ Γεωργίου του Σπυρίδωνος, ΑΥΓΕΡΙΝΟΥ Κωνσταντίνου του Μιχαήλ και ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ Κυριάκου οι οποίοι διατηρούν μέχρι και σήμερα παραδοσιακά Καρνάγια στην περιοχή του Μανδουκίου Κέρκυρας, διατηρώντας την παράδοση όπως την παρέλαβαν από τους προγόνους τους και παρείχαν σημαντικές πληροφορίες για την λειτουργία των εργαστηρίων τους. Επίσης, σημαντική ήταν η συμβολή του μικροναυπηγού ΓΡΥΠΙΩΤΗ Ευάγγελου ως προς την παροχή κατευθύνσεων στην βιβλιογραφική έρευνα αλλά και φωτογραφικού αρχείου από μικροναυπηγήματά του.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Επιβλέποντα την παρούσα εργασία Επικ. Καθηγητή Αρχειονομίας του Ιονίου Πανεπιστημίου ΔΡΑΚΑΚΗ Μανόλη για την εμπιστοσύνη που έδειξε στο πρόσωπό μου καθώς και για την παροχή οδηγιών και

κατευθύνσεων κατά την διάρκεια της εκπόνησης οι οποίες διαμόρφωσαν το τελικό αποτέλεσμα.

Εισαγωγή

Η ναυπηγοξυλουργική τέχνη στην Ελλάδα έχει τις ρίζες της στην αρχαιότητα και προκαλεί πραγματικά ενδιαφέρον το γεγονός της διατήρησής της μέχρι και σήμερα με πρακτικές που παραμένουν αναλλοίωτες στον χρόνο. Ας ληφθεί υπόψιν ότι στο μεγαλύτερο μέρος της η τέχνη μεταδίδεται από γενιά σε γενιά βασιζόμενη σε μια διαδικασία εκπαίδευσης που στηρίζεται στην παρατήρηση και πρακτική εφαρμογή στον χώρο ναυπήγησης και όχι στην εκμάθηση στο πλαίσιο της τυπικής εκπαίδευσης. Η τέχνη αυτή αποτέλεσε την αφετηρία για τον χαρακτηρισμό της Ελλάδας ως μια ναυτική Χώρα, ενώ τα δημιουργήματά της αποτέλεσαν τα «ξύλινα τείχη» της Πατρίδας μας δεδομένης και της σημαντικής συμβολής τους κατά την διάρκεια του Επαναστατικού αγώνα.

Η ανάγκη πραγματοποίησης αυτής της εργασίας, προκύπτει από την παρατήρηση ότι η συγκεκριμένη τέχνη διανύει εδώ και αρκετές δεκαετίες μια μακρά περίοδο μαρασμού και τα δεδομένα δείχνουν ότι στις επόμενες δεκαετίες θα εγκαταλειφθεί καθώς δεν υπάρχει η συμμετοχή της νέας γενιάς ενώ παράλληλα τα παραδοσιακά ξύλινα σκάφη θα έχουν καταστραφεί χωρίς την ίδια στιγμή να ναυπηγούνται νέα. Οι λόγοι της παρακμής είναι συγκεκριμένοι και οφείλονται κυρίως στην αύξηση των πωλήσεων των πολυεστερικών πλοίων και σκαφών έναντι των ξύλινων, εξαιτίας του μειωμένου κόστους και χρόνου κατασκευής και συντήρησης, η υιοθέτηση από πλευράς Ευρωπαϊκής Ένωσης πολιτικών περιορισμού της παράκτιας αλιείας, με αποτέλεσμα να χρηματοδοτείται η διάλυση μεγάλου αριθμού παραδοσιακών ξύλινων αλιευτικών σκαφών χωρίς παράλληλα να χορηγούνται άδειες για ναυπήγηση νέων και η απουσία του ενδιαφέροντος της πολιτείας για την διατήρηση του παραδοσιακού αυτού στόλου και της ξυλοναυπηγικής τέχνης.

Από την βιβλιογραφική ανασκόπηση προκύπτει ότι ουσιαστικά στοιχεία για την ναυπηγική παράδοση της Χώρας μας διαθέτουμε από τον 18^ο αιώνα και εντεύθεν, με την παρουσία μιας συστηματικής και αναβαθμισμένης ναυπηγικής παραγωγής σε όλο τον Ελλαδικό Χώρο και την ναυπήγηση μεγαλύτερων πλοίων απ' ότι στο παρελθόν. Η περίοδος που ακολουθεί είναι ιδιαίτερα παραγωγική και χαρακτηρίζεται από την σταδιακή ανάπτυξη της ναυπηγικής τέχνης και παραγωγής, με την εισαγωγή νέων μεθόδων ναυπήγησης από τα μεγάλα ναυπηγεία της Ανατολής και της Ευρώπης. Η ανοδική αυτή πορεία αρχίζει να ευθυγραμμίζεται από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα και μετά. Συγκεκριμένα, για την περίπτωση των παραδοσιακών καρνάγιων της Κέρκυρας,

παρατηρείται σημαντική ναυπηγική δραστηριότητα και κατά την διάρκεια του 20^{ου} αιώνα μέχρι και τα τέλη αυτού, όπου διαπιστώνεται σταδιακή ύφεση ενώ από μαρτυρίες Κερκυραίων ναυπηγοξυλουργών, προκύπτει η ναυπήγηση των τελευταίων σκαφών να τοποθετείται στις αρχές του παρόντος αιώνα.

Με σκοπό την ανάδειξη της ναυπηγικής μας παράδοσης και του παραδοσιακού χαρακτήρα αυτής της τέχνης, στην παρούσα Εργασία παρουσιάζεται μέσα από την βιβλιογραφία, η σταδιακή εξέλιξή της και οι ακολουθούμενες τεχνικές ναυπήγησής στον Ελλαδικό χώρο. Παράλληλα, παρουσιάζεται η ναυπηγική δραστηριότητα της Κέρκυρας όπως αυτή εξελίχθηκε από την περίοδο της Ενετοκρατίας μέχρι και σήμερα, ενώ μέσα από συνεντεύξεις που πραγματοποιήθηκαν στον χώρο των Κερκυραϊκών καρνάγιων, από τελευταίας γενιάς ναυπηγοξυλουργούς στο νησί, παρουσιάζεται η κατάσταση που επικρατεί σήμερα και οι ανησυχίες για το μέλλον.

Τέλος, η έρευνα που πραγματοποιήθηκε στα Νηολόγια του Κεντρικού Λιμεναρχείου Κέρκυρας έδωσε την δυνατότητα να παρουσιαστούν διακόσια είκοσι (220) παραδοσιακά ξύλινα πλοία και πλοία Α΄ Κλάσης, τα οποία ναυπηγήθηκαν κατά την διάρκεια του περασμένου αιώνα στην Κέρκυρα από ντόπιους ναυπηγοξυλουργούς και αποτελούν χαρακτηριστικά δείγματα της ναυπηγικής τέχνης του νησιού αλλά και της προσφοράς της στον πολιτισμό της Χώρας.

Η ναυπηγική παράδοση στην Ελλάδα

Ιστορική αναδρομή

Το πλοίο και η τέχνη της κατασκευής του έχουν την αφετηρία τους στην αρχαϊκή περίοδο. Τα Ομηρικά και Αργοναυτικά έπη αποτελούν ίσως τις αρχαιότερες αναφορές στην ναυτική τέχνη και ζωή των αρχαίων Ελλήνων καθώς και σε μορφές πλοίων, ενώ ο ομηρικός λόγος χρησιμοποιεί ναυτική ορολογία (*ναῦς, πρύμνη, πρότονος, τρόπις, πλοιάριον*)¹ προς επίρρωση αυτού. Διαπιστώνουμε ότι τα παραδοσιακά σκάφη αποτελούν φορείς της ναυτικής παράδοσης της αρχαίας Ελλάδας και ανά περιόδους αποτέλεσαν τα «ξύλινα τείχη» της Πατρίδας μας.

Η *Αργώ*, είναι το μυθικό πλοίο στο οποίο επιβιβάστηκαν οι Αργοναύτες για να μεταβούν στην Κολχίδα και να πάρουν το χρυσόμαλλο δέρας. Ο Άργος κατά την ναυπήγηση του πλοίου στην Ιωλκό της Θεσσαλίας, τοποθέτησε στην καρίνα (τρόπιδα) ιερό ξύλο από την Δωδωναία Δρυ (ιερό ξύλο του Δία). Επίσης, απεικονίσεις σε επιτύμβιες στήλες του 2ου και 3ου αιώνα μ.Χ. αποκαλύπτουν την χρησιμοποίηση στο Αιγαίο μικρών μονοκάταρτων καϊκιών με ψηλά τριγωνικού σχήματος πανιά. Τα πλοία αυτά ονομάζονταν *λατίνια* και είχαν χαρακτηριστική ικανότητα πλεύσης με ανέμους μικρής έντασης.²

Στις μέρες μας κατά το χτίσιμο ενός ξύλινου παραδοσιακού σφουγγαράδικου, οι Καλύμνιοι караβομαραγκοί τοποθετούν τον Σταυρό, στο ίδιο σημείο της τρόπιδας όπου ο Άργος τοποθέτησε το ιερό ξύλο.³ Αυτό αποδεικνύει ότι η ναυτική παράδοση της Πατρίδας μας έχει τις ρίζες της στην αρχαιότητα και διατηρείται μέχρι και σήμερα. Βασικά στοιχεία που δημιουργούν την αντίληψη μιας στοιχειώδους ναυπηγικής δραστηριότητας στην Ελλάδα εμφανίζονται στην Νάξο, με την ύπαρξη νεωρίων για γαλέρες κατασκευασμένα τον 13^ο αιώνα, στην Ρόδο από το 1309 και εντεύθεν, στο Γαλαξίδι την περίοδο 1497 - 1571, στην Κέρκυρα και τα υπόλοιπα νησιά του Ιονίου από τον 15^ο αιώνα. Την περίοδο αυτή πραγματοποιείται η κατασκευή ναυπηγημάτων μικρού μήκους (βάρκες, καϊκια) με αυτοσχέδια εργαλεία από τεχνίτες οι οποίοι είχαν μάθει την τέχνη από τους πατεράδες τους. Τα ναυπηγήματα αυτά δεν ακολουθούσαν κάποια συγκεκριμένη ναυπηγική γραμμή αλλά προσομοίαζαν περισσότερο με

¹ Γιαννάκης, Αθανάσιος Ν. Ομηρικό λεξικό ναυτικών όρων: 24 γράμματα, 2013. σ.296.

² Δαμιανίδης, Κ. (1997). Ναυτική παράδοση στο Αιγαίο. Ταρσανάδες και σκαριά. Αθήνα: Υπουργείο Αιγαίου. σσ.52.

³ Χειλάς, Γ. (2014). Το έπος των Σφουγγαράδων της Καλύμνου. σ. 286.

πρωτόγονα - αυτοσχέδια σκάφη και χρησίμευαν κυρίως στην παράκτια αλιεία και στη μικρή ακτοπλοΐα.⁴

Ουσιαστικά στοιχεία για την ναυπηγική παράδοση της Ελλάδας εντοπίζουμε στα τέλη του 18ου αιώνα. Εκεί παρατηρείται η εμφάνιση μιας σημαντικής ναυπηγικής δραστηριότητας, με την κατασκευή μεγαλύτερων καϊκιών τα οποία προορίζονται κατά βάση για την κάλυψη των αναγκών μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών δια θαλάσσης, την αλιεία και την σπογγαλιεία. Στα τέλη πλέον του 18ου αιώνα τα ελληνικά σκαριά ήταν βελτιωμένα σημαντικά ως προς τον σχεδιασμό τους και αρκετά μεγαλύτερα σε μήκος. Στο σημείο αυτό κρίνεται αναγκαίο να επισημανθεί πως ένας μεγάλος αριθμός των εμπορικών σκαφών της εποχής αυτής αποτέλεσε και τον κύριο στόλο πολεμικών πλοίων που χρησιμοποιήθηκαν αργότερα κατά την διάρκεια της Επανάστασης του 1821.

Η ελληνική ναυπηγική παράδοση χωρίζεται σε τρεις περιόδους. Η πρώτη περίοδος ξεκινά στις αρχές του 18^{ου} αιώνα έως τις πρώτες τρεις δεκαετίες του 19^{ου}, με κύριο χαρακτηριστικό την ανάπτυξη της ναυπηγικής τέχνης και του εμπορικού στόλου που καθόρισαν και την πορεία της εμπορικής ναυτιλίας της εποχής. Την περίοδο αυτή, σημειώνεται ανάπτυξη της ναυτικής και ναυπηγικής τέχνης στην Ήπειρό, το Μεσολόγγι και τα Επτάνησα. Η γεωγραφική θέση της περιοχής πλησίον της Ιταλίας, η εμπορική δραστηριότητα της Ηπείρου, η ύπαρξη έμπειρων ναυτικών από τα Επτάνησα και η παρουσία ασφαλών λιμένων στην περιοχή (π.χ. λιμνοθάλασσα Μεσολογγίου) ήταν ο καλύτερος συνδυασμός για την προσέλκυση εμπορικού στόλου αλλά και για την ανάδειξη της ανάγκης ναυπήγησης σκαφών που θα εξασφάλιζαν την μεταφορά των εμπορευμάτων προς την Δύση.⁵ Συγκεκριμένα, την περίοδο 1764 - 1778 είκοσι δύο ενετικά σκάφη ναυπηγήθηκαν στα ναυπηγεία της Πρέβεζας και των Επτανήσων ενώ το 1819 ο Ιωάννης Καποδίστριας αναφέρει ότι κατά την διάρκεια της επταετούς ανεξαρτησίας του Ιονικού Κράτους (1800-1807) χορηγήθηκαν 400 άδειες για ναυπηγήσεις σκαφών στα Ιόνια νησιά, αριθμός που κατά πολλούς θεωρείται υπερβολή του Καποδίστρια κατά την προσπάθειά του να εντυπωσιάσει τους Άγγλους αναφορικά με το μέγεθος του Ιονικού στόλου. Κατά τον G. Douin, τις πρώτες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα, στα νηολόγια της Κέρκυρας βρισκόντουσαν εγγεγραμμένα 246 σκάφη

⁴ Δαμιανίδης, Κ. Ζήβας, Α. (1986). Το τρεχαντήρι στην ελληνική ναυπηγική τέχνη. Αθήνα: ΕΟΜΜΕΧ. σσ. 31

⁵ Βλασσόπουλος, Ν. (1995). Η ναυτιλία των Ιονίων νήσων 1700-1864 Τόμος Α΄. Αθήνα: Ελληνική Ευρωεκδοτική. σσ. 86-87.

διαφόρων τύπων, χωρητικότητας 30 έως 300 τόνων. Ας ληφθεί υπόψιν ότι την δεδομένη περίοδο τα νηολόγια της Κέρκυρας πιθανών να περιλάμβαναν εγγραφές πλοίων και των επτά νησιών. Η αυξανόμενη ναυπηγική δραστηριότητα των ναυπηγείων της Πρέβεζας, του Μεσολογγίου και των Επτανήσων συνέβαλαν σημαντικά στην ανάπτυξη του επτανησιακού ναυτικού κατά την διάρκεια της Ενετικής κατοχής. Στην ανάπτυξη αυτή συνέβαλε εν πολλοίς και η επάρκεια φθηνής και ποιοτικής ξυλείας από την Ήπειρο, η οποία τροφοδοτούσε τα ναυπηγεία του Αμβρακικού, του Μεσολογγίου, τα Αιτωλικά αλλά και των Επτανήσων ενώ παράλληλα ποσότητα αυτής εξαγόταν και στην Γαλλία για την ναυπήγηση σκαφών.⁶

Η ναυπηγική τέχνη του Ιονίου εκείνης της εποχής ήταν σαφώς επηρεασμένη από την Δύση. Η επίδραση έγινε αφενός με την εγκατάσταση Ελλήνων ναυπηγοξυλουργών σε ναυπηγικά κέντρα της Ιταλίας κυρίως, οι οποίοι έμαθαν νέες μεθόδους ναυπήγησης τις οποίες κόμισαν με την επιστροφή τους στην Ελλάδα, και αφετέρου με την αγορά πλοίων από ναυπηγεία της Ευρώπης (Λιβόρνο, Φιούμε, Τεργέστη, Μεσσίνα, Νεάπολη, Βενετία) τα οποία λειτούργησαν ως πρότυπα για την παραγωγή αντίστοιχων σκαριών στην Χώρα μας. Αντίστοιχα, τα ναυπηγεία των αιγαιοπελαγίτικων νησιών δέχτηκαν επίδραση από τα μεγάλα ναυπηγικά κέντρα της Τουρκίας, μέσα από τους Έλληνες τεχνίτες που εργάστηκαν εκεί.⁷ Αυτή η αλληλεπίδραση της ελληνικής ναυπηγικής τέχνης με την Δύση και την Ανατολή, την απομάκρυνε από την πρωτόγονη μορφή της και πλέον τα Ελληνικά σκαριά αποκτούν χαρακτηριστικές ναυπηγικές γραμμές προσαρμοσμένες στο είδος της αποστολής τους (σφουγγαράδικα, αλιευτικά, εμπορικά κ.α.) ενώ τα ναυπηγεία είναι έτοιμα να εισέλθουν στην νέα περίοδο που ξεκινά.

Η δεύτερη περίοδος διαρκεί ως τα τέλη της δεκαετίας 1870, όπου κυριαρχεί η περεταίρω ανάπτυξη της ναυπηγικής παραγωγής και τέχνης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της περιόδου είναι το νησί της Σύρου, το οποίο τα πρώτα χρόνια μετά την δημιουργία του Ελληνικού κράτους αποτελεί το πρώτο ναυπηγικό κέντρο της Χώρας, φθάνοντας το 1845 τα ναυπηγεία του νησιού να καλύπτουν έκταση 12 στρεμμάτων και να απασχολούν 1500 εργάτες. Την περίοδο 1870 - 1910 στο νησί λειτουργούσαν επτά με οκτώ ταρσανάδες και η ετήσια ναυπηγική παραγωγή άγγιζε τα

⁶ Βλασσόπουλος, Ν. (1995). Η ναυτιλία των Ιονίων νήσων 1700-1864 Τόμος Β'. Αθήνα: Ελληνική Ευρωεκδοτική. σσ.177-181.

⁷ Κοινωφελές Ίδρυμα ΕΤΒΑ (1989). Ιστορία της νεοελληνικής τεχνολογίας : τριήμερο εργασίας Πάτρα, 21-23 Οκτωβρίου 1988 / Κοινωφελές ίδρυμα ΕΤΒΑ - Νομαρχία Αχαΐας. Αθήνα: Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ. σσ.19.

εκατό πλοία, ενώ την περίοδο 1834 - 1880 στα νηολόγια της οικείας Λιμενικής Αρχής εγγράφηκαν συνολικά 5.600 ιστιοφόρα πλοία Α΄ και Β΄ Κλάσης, τα περισσότερα εκ των οποίων είχαν ναυπηγηθεί στα ναυπηγεία του νησιού. Οι ναυπηγικές εγκαταστάσεις του νησιού αναβαθμίζονται σημαντικά το έτος 1857 με την κατασκευή και εγκατάσταση της πρώτης ξύλινης σκάρας για την ανέλκυση στην ξηρά των ατμόπλοιων της «Ελληνικής Ατμοπλοΐας», ενώ τέθηκαν οι βάσεις για την λειτουργία στην περιοχή μηχανουργείου, σιδηρουργείου και χυτηρίου για την επισκευή των μηχανών και των λεβήτων των ατμόπλοιων (έτος 1859).

Ακολουθούν αντίστοιχη πορεία, μικρότερης βέβαια εντάσεως και άλλες περιοχές της Ελλάδας όπως Σπέτσες, Ύδρα, Πειραιάς (1850 και εντεύθεν), Κορώνη, Γαλαξίδι, Σκιάθος, Σκόπελος, Καλαμάτα, με επίσης σημαντική ναυπηγική δραστηριότητα αλλά και ο Πόρος όπου λόγω του ναυστάθμου ναυπηγήθηκαν στο νησί η κανονιοφόρος «Μιαούλης» (μέχρι 1834), οι κανονιοφόροι «Άστιξ», «Τσαμαδός», «Αποστόλης», «Σαχτούρης», «Ανδρούτσος», «Κριεζής», «Κανάρης», «Ενδεκάτη», «Δωδεκάτη» και «Ναυτίλος» (μέχρι το 1835), οι γολέτες «Ματθίλδη» και «Ναυπλία» (1836) και αργότερα η κορβέτα «Αμαλία» και «Λουδοβίκος», τα ατμόπλοια «Ερμής», «Μαξιμιλιανός» και «Όθων» και τέλος ως το 1854 ναυπηγήθηκαν ακόμη τέσσερις λίβδυνες βάρκες για τις ανάγκες των Λιμενικών Αρχών.⁸ Ομοίως και στο Ιόνιο σημειώνεται η ίδια πρόοδος. Εξακολουθεί η ναυπηγική ξυλεία της Ηπείρου, η οποία κατέφθανε μέσω των ποταμών Λούρου και Άραχθου, να τροφοδοτεί την παραγωγή σε συνδυασμό με την παρουσία στην περιοχή εμπορών ξυλείας οι οποίοι ήταν σε θέση να χρηματοδοτήσουν με την σύναψη δανειακής συμφωνίας τις κατασκευές.

Ο Βλασσόπουλος Ν. φανερώνει στοιχεία για επτανήσιους караβομαραγκούς οι οποίοι μετακινούνταν με τους βοηθούς τους στο Μεσολόγγι για την ναυπήγηση σκαφών συμπατριωτών τους, με σκοπό την αποφυγή των εξόδων μεταφοράς της ξυλείας, αναδεικνύοντας έτσι το Μεσολόγγι σε ναυπηγικό κέντρο της περιοχής. Οι επτανήσιοι ναυπηγούσαν σκάφη τους και στο Γαλαξίδι (ιδιαίτερα την περίοδο 1844 - 1882), ενδεχομένως για λόγους μειωμένου κόστους κατασκευής σε σύγκριση με τα ναυπηγεία της Επτανήσου ή λόγω της αδυναμίας των επτανησιακών ναυπηγείων να υποστηρίξουν την ναυπήγηση μεγαλύτερων σκαφών. Υπάρχουν επίσης στοιχεία που φανερώνουν ότι επτανήσιοι ναυπηγούσαν σκάφη τους την περίοδο αυτή σε ναυπηγεία

⁸ Κοινωφελές Ίδρυμα ΕΤΒΑ (1989). Ιστορία της νεοελληνικής τεχνολογίας : τριήμερο εργασίας Πάτρα, 21-23 Οκτωβρίου 1988 / Κοινωφελές Ίδρυμα ΕΤΒΑ - Νομαρχία Αχαΐας. Αθήνα: Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ. σσ.20-22.

της Μαύρης θάλασσας (Σουλινά, Γαλάτσι, Τούλσα) ενώ οι λόγοι που τους οδήγησαν εκεί για την ναυπήγηση των σκαφών τους παραμένουν άγνωστοι, δεδομένου ότι τα ναυπηγεία της Επτανήσου και της Ηπείρου είχαν ήδη υψηλή δυναμική.⁹

Τέλος, η τρίτη περίοδος που ακολουθεί από τις αρχές της δεκαετίας 1880 έως και τα τέλη της δεκαετίας 1930, είναι μια περίοδος παρακμής καθώς η όποια ναυπηγική δραστηριότητα περιορίζεται στην κατασκευή μικρών σκαφών (*καϊκια*).¹⁰ Χαρακτηριστική περίπτωση εκείνη του Γαλαξιδίου, όπου από το 1890 η πτώση της ναυπηγικής δραστηριότητας είχε γίνει εμφανής ώσπου το 1903 κατελκύστηκε το τελευταίο πλοίο που ναυπηγήθηκε στην περιοχή.¹¹ Το δυσάρεστο είναι ότι περίοδος αυτή συνεχίζεται μέχρι και σήμερα καθώς η κατασκευή ξύλινων σκαφών είναι ελάχιστη ενώ η όποια ναυπηγική δραστηριότητα περιορίζεται ουσιαστικά στις εργασίες επισκευής και συντήρησης υφιστάμενων ξύλινων σκαριών. Ο κύριος λόγος είναι το αυξημένο κόστος κατασκευής και συντήρησης των ξύλινων σκαριών σε σύγκριση με τα συνθετικά, πλαστικά ή ανθρακονήματα αλλά και ο αυξημένος χρόνος κατεργασίας του υλικού κατά την διάρκεια της κατασκευής. Παράλληλα, ο ολοένα και μειούμενος αλιευτικός στόλος συμβάλλει προς την κατεύθυνση αυτή, καθώς το μεγαλύτερο μέρος της ναυπηγικής παραγωγής αποτελούν αλιευτικά σκάφη. Αποτέλεσμα αυτού, είναι ο κίνδυνος απώλειας μιας παράδοσης αιώνων και μιας τέχνης η οποία μεγάλωσε γενιές και πρόσφερε πολλά στον πολιτισμό και στην ανεξαρτησία της Πατρίδας μας, καθώς και η απώλεια ξύλινων σκαριών τεράστιας πολιτιστικής αξίας.

Τα παραδοσιακά ναυπηγεία

Οι εργασίες επισκευής και συντήρησης των ξύλινων σκαφών απαιτούσαν εγκαταστάσεις οι οποίες θα ήταν χωροθετημένες εντός του αιγιαλού ώστε να είναι δυνατή η ανέλκυση και η καθέλκυση τους με το πέρας των εργασιών. Τις περισσότερες φορές όπου οι συνθήκες το επέτρεπαν, οι εργασίες αυτές λάμβαναν χώρα με το σκάφος εντός της θάλασσας και σε μικρό βάθος (*καρινάρισμα* ή *τορπίρισμα*), καθώς το βάρος του σκάφους εξαιτίας κυρίως του υλικού κατασκευής και της αρματωσιάς ή των προωστήριων μέσων του, δεν επέτρεπαν την ανέλκυσή του στην ξηρά. Κατά το

⁹ Βλασσόπουλος, Ν. (1995). Η ναυτιλία των Ιονίων νήσων 1700-1864 Τόμος Β'. Αθήνα: Ελληνική Ευρωεκδοτική. σσ.177-184.

¹⁰ Ζερβός, Θ., & Μητρόπουλος, Α. (2016). Σχολή Ξυλοναυπηγικής στη Σύρο.

¹¹ Κοινωφελές Ίδρυμα ΕΤΒΑ (1989). Ιστορία της νεοελληνικής τεχνολογίας : τριήμερο εργασίας Πάτρα, 21-23 Οκτωβρίου 1988 / Κοινωφελές ίδρυμα ΕΤΒΑ - Νομαρχία Αχαΐας. Αθήνα: Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ. σσ. 21.

καρινάρισμα το σκάφος οδηγούταν σε ρηχά νερά και με τεχνητή μεταβολή της ευστάθειας του, μέσω τοποθέτησης βάρους στην μία πλευρά ή με έλξη από ψηλό σημείο στο άλμπουρο, προσέδιδαν κλίση στον εγκάρσιο άξονα με αποτέλεσμα να ξενερίσουν τα βρεχάμενα του κύτους της μίας πλευράς, ώστε να πραγματοποιηθούν οι απαιτούμενες εργασίες καθαρισμού και συντήρησης. Η διαδικασία επαναλαμβανόταν και για τον καθαρισμό της ετερόπλευρης γάστρας του σκάφους κατ' αντίστοιχο τρόπο. Οι εργασίες αυτές διαρκούσαν μερικές μέρες, όμως κάθε βράδυ ακόμη και αν αυτές δεν είχαν ολοκληρωθεί ακόμη, το σκάφος θα έπρεπε να επανέλθει σε κανονικές συνθήκες πλεύσης, καθώς η παραμικρή μεταβολή της κατάστασης της θαλάσσης θα ήταν ικανή να προκαλέσει την βύθισή του.

Οι χώροι επί του αιγιαλού όπου πραγματοποιούνταν αυτές οι εργασίες είναι γνωστοί ως **«καρενάγια»** ή **«καρνάγια»**, λέξη πιθανώς προερχόμενη εκ της “καρένας”, δηλαδή της τρόπιδας του σκάφους, με λατινική - ενετική προέλευση (*carenaggio*).¹² Στα νησιά του Αιγαίου χρησιμοποιείται κυρίως ο όρος **«ταρσανάς»** ή **«αρσανάς»**, οθωμανικής προέλευσης (*tersane*), που σημαίνει νεωλκείο, από τον οποίο μάλιστα πήραν και την ονομασία τους αρκετές περιοχές των αιγαιοπελαγίτικων νησιών (Ταρσανάς Μυκόνου, Ταρσανάς Άνδρου, Ταρσανάς Σύρου κ.λπ.).¹³ Ο επίσημος ναυτικός όρος είναι **«τροπιστήριο»** όπου τα σκάφη εκεί τροπίζονται, δηλαδή όπως προαναφέρθηκε γέρνουν από την μία και την άλλη πλευρά ως προς τον διαμήκη άξονα τους, ενώ επιπλέουν στο νερό, έως ότου η τρόπιδά τους εμφανιστεί στην επιφάνεια της θάλασσας ώστε να πραγματοποιηθούν οι απαιτούμενες εργασίες επισκευής και επιθεώρησης των υφάλων. Ο όρος «τροπιστήριο» δεν χρησιμοποιείται πλέον.

Στους μικρούς ταρσανάδες οι караβομαραγκοί εργάζονταν μόνοι τους αναλαμβάνοντας την σχεδίαση, την κατασκευή και συντήρηση αργότερα του κάθε σκάφους. Στους μεγαλύτερους είχαμε την παρουσία *συναφιών* (συντεχνίες), ενώ το κάθε μέλος ήταν εξειδικευμένο στην πραγματοποίηση συγκεκριμένων εργασιών σύμφωνα με τον καταμερισμό. Σε κάθε συνάφι μαραγκών υπήρχε ο *πρωτομάστορας* ή *μπας-μαραγκός* ή *αρχιναυπηγός*, οι *καρφάδες* (μάστορες) και οι *μαθητάδες*. Ο πρωτομάιστορας ήταν υπεύθυνος για τον την σχεδίαση της μορφής του σκάφους, σε συνεννόηση πάντα με τον πλοιοκτήτη, για τον υπολογισμό των απαιτούμενων υλικών και φυσικά είχε και την συνολική ευθύνη ως προς το αποτέλεσμα της κατασκευής αλλά

¹² ΠΑΠΥΡΟΣ LAROUSSE BRITANNICA: Εκδοτικός Οργανισμός Πάπυρος. (2006) Τόμος 27. σσ. 443

¹³ Κεχαγιάς, Μ. (2006). " Στα σκαριά": μελέτη σύγχρονης ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας ξύλινων σκαφών (Bachelor's thesis).

και για την λειτουργία του καρνάγιου. Μπορούσε να επιβλέπει ταυτόχρονα το σκάρωμα ενός, δύο ή περισσότερων σκαφών ενώ ασκούσε διοικητικό και πειθαρχικό έλεγχο στα μέλη του συναφίου. Ο ρόλος του αυτός προερχόταν από την μακρόχρονη εμπειρία του ως ναυπηγός και από την οικογενειακή παράδοση, καθώς η συγκεκριμένη τέχνη μεταδίδονταν από γενιά σε γενιά μέσω της προφορικής παράδοσης και πρακτικής εφαρμογής ενώ δεν διδάσκονταν σε κάποια βαθμίδα εκπαίδευσης. Στην ιεραρχία ακολουθούσαν οι ναυπηγοί και οι караβομαραγκοί ή καλφάδες.

Αντίστοιχα, στα συνάφια των καλφάτιδων επικεφαλής ήταν ο *μπας-καλφάτης* με ανάλογη εξουσία στα υφιστάμενα μέλη της συντεχνίας.¹⁴ Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιας συντεχνίας ήταν εκείνη της Ζακύνθου η οποία συστάθηκε στις αρχές του 16ου αιώνα και μαρτυρά την ύπαρξη σημαντικής ναυπηγικής δραστηριότητας στο νησί (Τζαμτζής Α., 1988). Ακολουθούσαν οι μαθητάδες, οι βοηθοί και πλήθος άλλων εξειδικευμένων ατόμων που επιτελούσαν υποστηρικτικές της ναυπήγησης εργασίες όπως πριονάδες, πελεκητάδες, καλαφάτες, αρμαδόροι κ.λπ. Οι περισσότεροι από αυτούς αμείβονταν από τον αρχιναυπηγό ή από τον πλοιοκτήτη με μεροκάματο ή κατ' αποκοπή.¹⁵

Στα καρνάγια εκτός από τις εργασίες επισκευής και συντήρησης των σκαφών που αφορούσαν κυρίως τον υφαλοκαθαρισμό, υφαλοχρωματισμό, καλαφάτισμα, συντήρηση κύτους κ.α., πραγματοποιούνταν και ναυπήγηση ξύλινων σκαφών. Συνεπώς, ο όρος καρνάγιο ή ταρσανάς είναι συνώνυμο του ναυπηγείου και για την ακρίβεια αποτελεί την παραδοσιακή μορφή ναυπηγείου, δεδομένου ότι στον χώρο αυτό πραγματοποιείται η ναυπήγηση ξύλινων παραδοσιακών σκαριών και αποτελούν πηγή τροφοδοσίας του Ελληνικού πολιτισμού.

Η επίσημη καταγραφή που πραγματοποίησε το Υπουργείο Ναυτιλίας το έτος 1987, ανέδειξε ότι στην Ελλάδα λειτουργούσαν συνολικά 143 ξυλοναυπηγεία.¹⁶

¹⁴ Δαμιανίδης, Κ. Ζήβας, Α. (1986). Το τρεχαντήρι στην ελληνική ναυπηγική τέχνη. Αθήνα: ΕΟΜΜΕΧ. σσ. 31

¹⁵ Κοινωφελές Ίδρυμα ΕΤΒΑ (1989). Ιστορία της νεοελληνικής τεχνολογίας : τριήμερο εργασίας Πάτρα, 21-23 Οκτωβρίου 1988 / Κοινωφελές ίδρυμα ΕΤΒΑ - Νομαρχία Αχαΐας. Αθήνα: Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ. σσ.17, 27.

¹⁶ Ζερβός, Θ., & Μητρόπουλος, Α. (2016). Σχολή Ξυλοναυπηγικής στη Σύρο. σσ.03.



Εικ. 1: Ξύλινο σκάφος “τροπίζεται” για την συντήρηση των υφάλων του (Ύδρα 1948).

Η θέση και η διαμόρφωση του χώρου

Απαραίτητη προϋπόθεση για την χωροθέτηση του καρνάγιου ήταν αφενός η κλίση του πυθμένα της θάλασσας, η οποία έπρεπε να είναι ομαλή (περίπου 20%) ώστε να διευκολύνει την διαδικασία ανέλκυσης και καθέλκυσης των σκαφών -αρχικά γινόταν χωρίς μηχανικά μέσα- και αφετέρου η επιλογή μιας προστατευμένης θαλάσσιας περιοχής από τον έντονο κυματισμό και τους δυνατούς ανέμους (όρμος ή λιμένας). Ο χώρος κατά βάση ήταν δημόσιος ή δημοτικός και σπάνια ιδιωτικός, και παραχωρούνταν έναντι μικρού «ενοικίου» στους ιδιώτες για την άσκηση της συγκεκριμένης δραστηριότητας, αναγνωρίζοντας με αυτόν τον τρόπο τον κοινωνικό χαρακτήρα και τον αναπτυξιακό ρόλο των καρνάγιων για τις τοπικές κοινωνίες. Ο κοινωνικός τους ρόλος αποδεικνύεται σε αρκετές περιπτώσεις (Σύμη, Ύδρα, Σύρος, Σπέτσες, Κέρκυρα), από το γεγονός ότι οικισμοί αναπτύχθηκαν και διαμορφώθηκαν περιμετρικά των καρνάγιων μεταγενέστερα από την λειτουργία τους.¹⁷

Παράλληλα, η λειτουργία των καρνάγιων συνέβαλε στην εμπορική ανάπτυξη των ευρύτερων περιοχών με σκοπό την κάλυψη των γενικότερων αναγκών ναυπήγησης ενός σκάφους, ως προς την προμήθεια ναυπηγικών πρώτων υλών (ξύλεια, πίσσα, σχοινιά κ.α.) και αντικειμένων (άγκυρες, πανιά κ.α.). Επίσης, λειτούργησαν εργαστήρια

¹⁷ Δαμιανίδης, Κ.(1998). Ελληνική παραδοσιακή ναυπηγική. Αθήνα : Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ. σσ. 32-34.

(σιδουρουργών, μακαράδων κλπ.) και βιοτεχνίες (πχ. κατασκευής αγκυρών) που με την σειρά τους δημιούργησαν επιπλέον θέσεις εργασίας.¹⁸

Έτσι τα καρνάγια αποτελούσαν σημείο αναφοράς της καθημερινότητας των κατοίκων της περιοχής, δεδομένου ότι στην ευρεία μάζα τους οι οικογένειες βιοπορίζονταν από την θάλασσα και λαμβάνοντας υπόψη ότι η παραδοσιακή ναυπηγική αποτελούσε μια από τις κύριες τεχνικές δραστηριότητες των κατοίκων των νησιών ακόμη και κατά την διάρκεια του 20ου αιώνα.¹⁹ Μαρτυρίες περιγράφουν την γιορτή που πραγματοποιούνταν στο καρνάγιο κατά την ολοκλήρωση του σκαρώματος κάθε νεότευκτου σκάφους. Η καπετάνισσα ετοίμαζε παραδοσιακά γλυκίσματα για το κέρασμα των τεχνιτών, της οικογένειας και των φίλων του караβοκύρη. Το πλοίο τότε ήταν έτοιμο για την καθέλκυση με τις ευχές όλων για καλές θάλασσες (Χειλάς Γ., 2016). Σήμερα, επικρατεί η άποψη ότι τα καρνάγια δεν πρέπει να λειτουργούν εντός του κεντρικού παραλιακού μετώπου των πόλεων δεδομένου ότι θεωρούνται οχλούσες δραστηριότητες που δεν πρέπει να επηρεάζουν την καθημερινότητα των πολιτών.

Ο χώρος του καρναγίου ήταν απλός χωρίς ιδιαίτερες υποδομές και εγκαταστάσεις, γεγονός που καταδεικνύει πως την αξία του δεν καθόριζαν οι υποδομές αλλά οι τεχνικές ικανότητες και γνώσεις του караβομαραγκού και των βοηθών του. Το σύνολο των εργασιών επισκευής - συντήρησης αλλά και σχεδιασμού - κατασκευής των σκαφών λάμβαναν χώρα στην ύπαιθρο και σε ακάλυπτο χώρο. Μάλιστα σε περιοχές όπου λειτουργούσαν περισσότερα καρνάγια, ο χώρος αυτός ήταν κοινός χωρίς να διαχωρίζεται από διακριτά όρια ανάμεσα στο κάθε εργαστήριο. Η ύπαρξη των απαραίτητων για την λειτουργία του καρναγίου σταθερών μηχανισμών, ήταν αυτή που στοιχειωδώς καθόριζε τον χώρο εργασίας του κάθε τεχνίτη. Μια υποτυπώδης κλειστή κατασκευή χρησίμευε μόνο για την αποθήκευση των εργαλείων και σε μερικές περιπτώσεις για την στέγαση του «εργάτη».

Ο εργάτης (Εικ. 2) ήταν ένας σταθερός μηχανισμός ο οποίος εξασφάλιζε την απαιτούμενη έλξη για την ανέλκυση και καθέλκυση των σκαφών. Ξύλινος αρχικά, αποτελούνταν από ένα κατακόρυφο κύλινδρο με κωνική απόληξη στο ένα άκρο του και δύο κάθετες διαμπερείς οπές στο άλλο. Η κωνική απόληξη εδραζόταν σε κεντρική αντίστοιχη διαμορφωμένη οπή (αφάλι) ενός ξύλινου δίσκου (σφοντύλι) ο οποίος ήταν

¹⁸ ΔΕΛΗΣ, Α. (2010). Ναυπήγηση και συνεταιριστική διαχείριση (συμπλοιοκτησία) εμπορικών ιστιοφόρων στην Ερμούπολη τον 19ο αιώνα. *Μνήμων*, 31. σσ. 87-88.

¹⁹ Δαμιανίδης, Κ. (1997). Ναυτική παράδοση στο Αιγαίο. Ταρσανάδες και σκαριά. Αθήνα: Υπουργείο Αιγαίου. σσ.56.

τοποθετημένος στο έδαφος. Αντίστοιχα από τις κάθετες διαμπερείς οπές όπου υπήρχαν στο άλλο άκρο του, περνούσαν κομμάτια ξύλου (μανέλες) με σκοπό να είναι εφικτή η περιστροφή του κυλίνδρου. Ο εργάτης ήταν ικανά πακτωμένος στο έδαφος και πάνω στον κατακόρυφο κύλινδρο ήταν τυλιγμένο το σχοινί το οποίο θα συνδεόταν με ειδική κατασκευή (βάζα) για την ανέλκυση ή καθέλκυσή των σκαφών. Η περιστροφή του γινόταν εξ ολοκλήρου με την ανθρώπινη δύναμη. Μια ομάδα οκτώ ή περισσότερων ατόμων, ανάλογα και με το βάρος του υπό ανέλκυση σκάφους, εξασφάλιζαν την περιστροφή του εργάτη. Μάλιστα, με κατάλληλο συνδυασμό τροχαλιών η δύναμη του κάθε ατόμου μπορούσε να πολλαπλασιαστεί έως 150 φορές, συντελεστής πολύ υψηλός για χειροκίνητη, απλή μηχανή.²⁰ Στις μέρες μας ο εργάτης, είναι μεταλλικός και λειτουργεί υδραυλικά με την βοήθεια ηλεκτρικού κινητήρα. Ανάλογα με την θέση του άξονα του τυμπάνου, κατακόρυφος ή οριζόντιος, ονομάζεται εργάτης ή βαρούλκο και συνεργάζεται με συρματοσχοίνα μεγάλης διαμέτρου και ειδικές τροχαλίες για τον πολλαπλασιασμό της ασκούμενης δύναμης.



Εικ. 2: “Ανέλκυση καϊκιού με ξύλινο εργάτη σε καρνάγιο της Κέρκυρας. (Φωτ. αρχείο: Μωραΐτη Χ.)”.

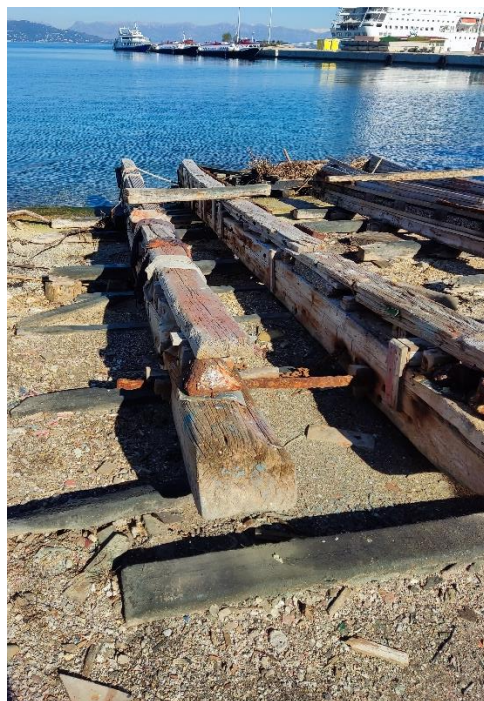
Η δεύτερη σταθερή κατασκευή, εκτός του εργάτη, που συναντήσαμε στα παραδοσιακά καρνάγια ήταν η «σχάρα» (Εικ.3). Η σχάρα, η οποία όπως προαναφέρθηκε εμφανίστηκε πρώτη φορά σε ναυπηγείο της Σύρου το 1857 με σκοπό την ανέλκυση ατμόπλοιων της εταιρείας «Ελληνική Ατμοπλοΐα», αποτελούνταν από δύο

²⁰ Κυπριώτης, Θ. Μωραΐτης, Χ. (2018). Η Βιομηχανική ιστορία της Κέρκυρας Δ΄Τόμος. Κέρκυρα: Σουέρεφ & Συνεργάτες. σσ. 37.

παράλληλες ξύλινες δοκούς μήκους περίπου δεκαπέντε μέτρων και πλάτους δύο, οι οποίες ενώνονταν εγκάρσια με ξύλινα δοκάρια, σχηματίζοντας το σχήμα μιας σκάλας. Το ένα άκρο της σχάρας ήταν βυθισμένο μέσα στην θάλασσα ενώ το άλλο βρισκόταν στην ξηρά. Πολλές φορές όταν ήταν απαραίτητη η προέκταση της σχάρας προς την ξηρά, δηλαδή προς το καρνάγιο, χρησιμοποιούσαν μεμονωμένα εγκάρσια δοκάρια. Η χρησιμότητα της σχάρας ήταν ότι πάνω της ολίσθαιναν τα «βάζα» (Εικ. 4). Τα βάζα ήταν δυο επίσης παράλληλοι ξύλινοι δοκοί, συνδεδεμένοι εγκάρσια ο ένας με τον άλλο, πάνω στους οποίους εδραζόταν το σκάφος, με την τρόπιδά του να εφαρμόζει στο κενό που δημιουργούσαν οι δύο ξύλινοι δοκοί. Αφού λοιπόν το σκάφος πλησίαζε εν πλω την ακτή, ανέβαινε πάνω στα βάζα και σταθεροποιούνταν εκεί. Στην συνέχεια με την βοήθεια του εργάτη τραβούσαν τα βάζα, άρα και το σκάφος, στην ξηρά. Μάλιστα, πολλές φορές για να ολισθαίνουν ευκολότερα τα βάζα πάνω στην σχάρα, άλειφαν την σχάρα με λίπος ή λάδι. Μετά την ολοκλήρωση της ανέλκυσης του σκάφους στην ξηρά, το σταθεροποιούσαν ως προς τον κατακόρυφο άξονα, με την χρήση διαφόρων κομματιών ξύλου (σκαριά, μπουντέλια κλπ.). Επίσης, στον χώρο υπήρχαν και διάφορες σκαλωσιές με σκοπό να είναι εύκολα προσβάσιμα από τους τεχνίτες, τα ψηλότερα μέρη της γάστρας στα έξαλα του σκάφους. Η διαμόρφωση του χώρου είναι ίδια και στις μέρες μας, ο εργάτης και η σχάρα αποτελούν επίσης σταθερές κατασκευές του καρναγίου και τα βάζα τον βασικό εξοπλισμό του.



Εικ. 3: Ξύλινη σχάρα – Καρναγιο Παπαδάτου Γ. Μανδούκι, 2022



Εικ. 4: Βάζα πάνω στην προέκταση της σχάρας στην ξηρά – Καρναγιο Παπαδάτου Γ. Μανδούκι, 2022

Η παραδοσιακή ναυπηγική τέχνη

Το σύνολο της παραδοσιακής ναυπηγικής τέχνης αποτυπώνεται σε όλες τις εργασίες κατασκευής και συντήρησης των ξύλινων σκαφών και στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό, ακόμη και σήμερα, στον εμπειρισμό. Οι ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις ήταν κατά βάση οικογενειακές και η τέχνη μεταδιδόταν από γενιά σε γενιά, γεγονός που εξασφάλισε την διατήρηση αρκετών τεχνικών και μεθόδων ναυπήγησης, οι οποίες εφαρμόζονται αναλλοίωτες από τον 19^ο αιώνα μέχρι και σήμερα, όπως την διδάχτηκαν οι караβομαραγκοί από τους πατεράδες τους και εκείνοι από τους προηγούμενους.

Οι μέθοδοι σχεδιασμού των σκαφών που ακολουθούσαν οι караβομαραγκοί καθορίζονταν από τον τύπο και τις διαστάσεις του υπό ναυπήγηση σκάφους, γι' αυτό άλλωστε και το πρώτο στάδιο της ναυπήγησης ενός σκάφους αφορά στον καθορισμό των βασικών διαστάσεων του (μήκος τρόπιδας, συνολικό μήκος, μέγιστο πλάτος, βύθισμα και ύψος εξάλων). Ο ρόλος του έμπειρου τεχνίτη ήταν καθοριστικός διότι υπήρχε παντελής έλλειψη επιστημονικής ναυπηγικής μελέτης, αλλά θα λέγαμε ότι το στάδιο της μελέτης ήταν ενσωματωμένο με αυτό της κατασκευής. Σταδιακή μεταβολή της παραδοσιακής ναυπηγικής τέχνης παρατηρείται στις αρχές του 20^{ου} αιώνα. Η τοποθέτηση βενζινομηχανών και πετρελαιομηχανών στα σκάφη οδήγησε στην απουσία παραδοσιακών ιστιοφόρων ή κωπήλατων σκαριών όπως η κωπήλατη τράτα, το τσερνίκι, η μπελού, οι συμιακές σκάφες και η μπομπάρδα τα οποία έπαψαν πλέον να ναυπηγούνται. Τα νέα σκάφη ήταν έτοιμα να φιλοξενήσουν στα κύπη τους την μηχανή η οποία θα έπρεπε να στερεωθεί επαρκώς στον φέροντα οργανισμό του σκάφους και να τοποθετηθεί σε σημείο που δεν θα επηρεαζόταν η ευστάθεια του.

Παράλληλα, η εκβιομηχάνιση της ναυπηγικής τέχνης με την εγκατάλειψη των χειροκίνητων εργαλείων και την χρήση αυτοματοποιημένων, οδήγησε στην απώλεια μέρους της παραδοσιακής τέχνης και στην μείωση του αριθμού των απασχολούμενων στα ναυπηγεία. Παρατηρήθηκε απώλεια σημαντικών ειδικοτήτων που απασχολούνταν εκεί, όπως αυτή του υλοτόμου ή του πισκιτζή που αναλάμβαναν το κόψιμο και το σκίσιμο της ξυλείας ακολουθώντας τα νερά του ξύλου ώστε να μην χαθεί η αντοχή του. Οι ανωτέρω λόγοι σε συνδυασμό με την ανάγκη για ναυπήγηση περισσότερων, μεγαλύτερων και γρηγορότερων σκαφών, άλλαξε την τέχνη αλλά και την μορφή των σκαριών.²¹

²¹ Δαμιανίδης, Κ. (1997). Ναυτική παράδοση στο Αιγαίο. Ταρσανάδες και σκαριά. Αθήνα: Υπουργείο Αιγαίου. σσ.53-61.

Παρακάτω παρουσιάζονται οι βασικές παραδοσιακές μέθοδοι σχεδιασμού των ξύλινων σκαφών οι οποίες σώζονται μέχρι και σήμερα και χωρίζονται σε δύο στάδια, το στάδιο της κατασκευής του σκελετού του σκάφους και το στάδιο της επικάλυψης αυτού (πέτσωμα). Στο στάδιο σχεδιασμού και κατασκευής του σκελετού διακρίνεται η μέθοδος του μονόχναρου και αυτή της σάλας, ενώ το στάδιο της επικάλυψης είναι κοινό ως προς την εφαρμογή του για όλες τις μεθόδους. Προφανώς, στις μεθόδους αυτές έχει υπεισέλθει εν μέρη αλλά όχι εν όλω, η χρήση αυτοματοποιημένων μέσων και μηχανημάτων.

Η μέθοδος του μονόχναρου

Η γνώση μας για την μέθοδο του μονόχναρου ξεκινά από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα και εφαρμόζεται ακόμη και στις μέρες μας ακριβώς με τον ίδιο τρόπο, για την κατασκευή μικρών ξύλινων σκαφών.

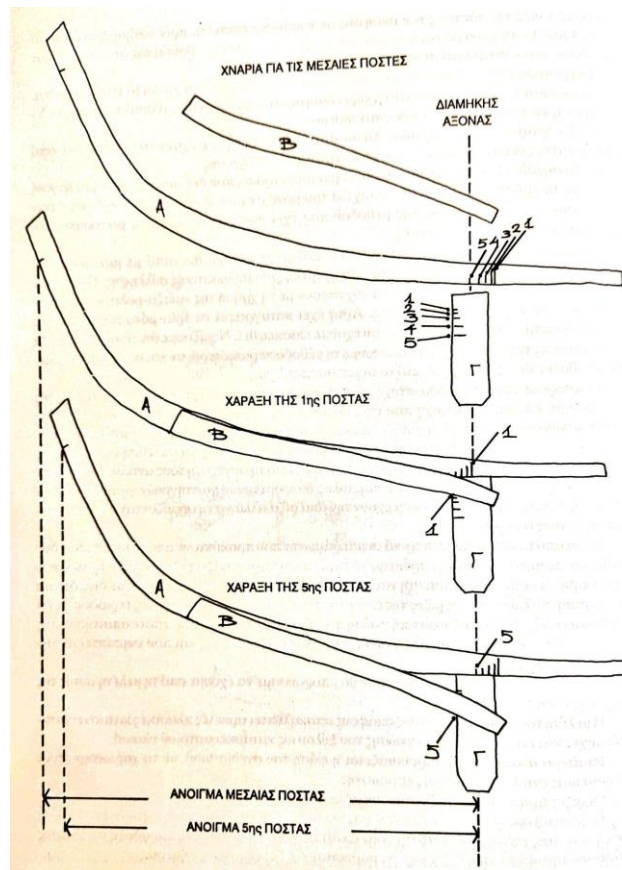
Αρχικά, οι караβομαραγκοί τοποθετούν σε απόλυτα ευθυγραμμισμένο έδαφος την τρόπιδα του σκάφους και στην συνέχεια ενώνουν σε αυτήν τα δύο



Εικ. 5: Σκελετός ξύλινου σκάφους με Φούρμες. Σύμη 1964 (Φωτ. Παπαδόπουλος Σ.)

ποδοστάματα, δημιουργώντας έτσι τον διαμήκη άξονά του. Ακολούθως και σύμφωνα με την μέθοδο αυτή, οι τεχνίτες με την χρήση ενός μόνο *χναριού* σχεδιάζαν τους μεσαίους νομείς (στραβόξυλα ή πόστες) του σκάφους, οι οποίοι αριθμητικά αποτελούσαν το $\frac{1}{3}$ του συνόλου. Το χνάρι αυτό αποτελούνταν από τρία ξύλινα μέρη, την μάνα, το αξινόστροφο και το πινακίδι (Εικ. 6). Με κατάλληλους συνδυασμούς των τριών αυτών μερών και αξιοποιώντας ειδικά σημεία που ήταν χαραγμένα πάνω σε αυτά ήταν δυνατός ο σχεδιασμός αρκετών νομέων του σκάφους.²²

²² Κοινωφελές Ίδρυμα ΕΤΒΑ (1989). Ιστορία της νεοελληνικής τεχνολογίας : τριήμερο εργασίας Πάτρα, 21-23 Οκτωβρίου 1988 / Κοινωφελές Ίδρυμα ΕΤΒΑ - Νομαρχία Αχαΐας. Αθήνα: Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ. σσ.31-34.



Εικ.6: Ξύλινα στοιχεία μονόχναρου. Α: μάνα, Β: αξινόστροφο, Γ: πινακίδι. (Φωτ. Δαμιανίδης Κ., 1989)

Αφού είχαν σχεδιάσει και τοποθετήσει τους μεσαίους νομείς πάνω στην τρόπιδα, ακολούθως κατασκεύαζαν τους υπόλοιπους χρησιμοποιώντας ως οδηγούς τις φούρμες. Οι φούρμες είναι λεπτά και επιμήκη ξύλινα πηχάκια που ενώνουν τα ποδοστάματα της πλώρης (στείρα) και της πρύμνης (ποδόστημα).²³ Συνήθως τοποθετούσαν 3 - 4 παράλληλες σειρές φούρμες τις οποίες σταθεροποιούσαν στην εξωτερική πλευρά των νομέων και στα ποδοστήματα, δίνοντάς τους το σχήμα που θα έπαιρνε τελικά το κύτος του σκάφους. Στην συνέχεια χρησιμοποιούσαν σύρμα, το οποίο το τοποθετούσαν στις καθορισμένες θέσεις που επρόκειτο να τοποθετηθούν οι υπόλοιποι νομείς, χρησιμοποιώντας το ως οδηγό για την κατασκευή τους.

Τα χνάρια φτιάχνονται από λεπτό - μαλακό ξύλο και είχαν την μορφή του κομματιού στο οποίο πρόκειται να δώσουν το σχήμα τους, ύστερα από την αποτύπωσή τους πάνω σε αυτό. Είναι προφανές ότι το μέγεθος και το σχήμα χναριών αντίστοιχων μερών αλλάζει ανάλογα με το μέγεθος του σκάφους που σκαρώνεται.

²³ Δαμιανίδης, Κ. Ζήβας, Α. (1986). Το τρεχαντήρι στην ελληνική ναυπηγική τέχνη. Αθήνα: ΕΟΜΜΕΧ. σσ. 41 - 50.

Η μέθοδος του μονόχναρου διακρίνεται σε αρκετές παραλλαγές οι οποίες εφαρμόστηκαν αρχικά σε περιοχές του Αιγαίου. Οι παραλλαγές αυτές μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε δύο βασικές ομάδες οι οποίες παρουσιάζονται συνοπτικά ακολούθως.

Χνάρι μεσαίου νομέα και φούρμες

Κατά την μέθοδο αυτή οι δύο μεσαίοι νομείς, δύο πλωριοί και δύο πρυμνιοί κατασκευάζονται με την βοήθεια χναριών. Ακολούθως οι νομείς αυτοί τοποθετούνται πάνω στην καρίνα, με απόλυτη προσοχή ώστε να εξασφαλιστεί η συμμετρία του σκάφους ως προς τον διαμήκη άξονα και στην συνέχεια, όπως και στο μονόχναρο, φούρμες ενώνουν τα ποδοστήματα και τους τοποθετημένους νομείς, καθορίζοντας με αυτόν τον τρόπο τις διαστάσεις και το σχήμα των υπόλοιπων νομέων. Ο κάθε νομέας τοποθετείται σε συγκεκριμένη θέση πάνω στην καρίνα, όπου είχε δημιουργηθεί σχετική διαμόρφωση για την έδραση του και σταθεροποιείται με την χρήση ορισμένων εξωτερικών στοιχείων εσωτερικά και εξωτερικά (*σωτρόπι, στραγαλιές, σώψωμο, τσάπες και λούροι*). Ο αριθμός και η απόσταση των νομέων μεταξύ τους εξαρτάται από το μήκος της κατασκευής. Μετά την τοποθέτηση των υπόλοιπων νομέων οι караβομαραγκοί έλεγχαν την συμμετρία τους με σκοπό να είναι σωστά ζυγισμένο το σκάφος και έβαζαν ισχυρότερες φούρμες για την συγκράτηση των νομέων, τις οποίες ονόμαζαν *σκορτσάδες*.²⁴ Στην συνέχεια, τοποθετούσαν κάθετα στον διαμήκη άξονα του σκάφους ξύλινα δοκάρια (καμάρια) τα οποία θα έφεραν πάνω τους την κουβέρτα (κατάστρωμα) ενώνοντας τις δύο πλευρές του σκάφους. Τα καμάρια είναι ισάριθμα με τους νομείς και αντιστοιχεί ένα σε κάθε νομέα. Έχουν μια ελαφρά καμπύλωση προς τα πάνω η οποία ήταν ανάλογη του πλάτους του σκάφους και έξω και πέρα από την αυξημένη αντοχή που προσδίδουν, βοηθούν και στην απορροή των υδάτων που θα πέσουν πάνω στην κουβέρτα.

Στο σημείο αυτό είχε διαμορφωθεί ο σκελετός (φέροντας οργανισμό) του σκάφους, αποτελούμενος από την καρένα, τα δύο ποδοστάματα, τους νομείς και τα καμάρια. Ο σκελετός είχε κατασκευαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζει την απαιτούμενη συνοχή, σταθερότητα και ακαμψία ολόκληρης της κατασκευής. Για τον λόγο αυτό χρησιμοποιούνται εγκάρσια και διαμήκη δοκάρια καθώς και κάποια διαγώνια

²⁴ Δαμιανίδης, Κ.(1998). Ελληνική παραδοσιακή ναυπηγική. Αθήνα : Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ. σσ. 140.

δεσίματα. Η συγκεκριμένη μέθοδος χρησιμοποιούταν για την κατασκευή μικρών σκαφών τα οποία αρκετές φορές δεν είχαν συμμετρική γάστρα.



Εικ. 7: Σκελετός ξύλινου αλιευτικού. Ναυπήγημα ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ Σωτήριου (Κέρκυρα, 1987)

Οι επόμενες εργασίες αφορούσαν το πέτσωμα, το στάδιο της επικάλυψης δηλαδή του σκάφους. Η διαδικασία της επικάλυψης ξεκινούσε με την εσωτερική πλευρική επικάλυψη των στραβόξυλων με σκοπό να μπορεί το κύτος να φιλοξενήσει φορτίο. Οι караβομαργκοί δεν κάλυπταν όλη την εσωτερική επιφάνεια με πέτσωμα αλλά άφηναν μερικά ανοίγματα με σκοπό να υπάρχει επαρκής αερισμός των νομέων και της ενδιάμεσης ξυλείας ώστε να στεγνώνει η υγρασία. Το εσωτερικό πλευρικό πέτσωμα ονομάζεται *φόδρο*. Η τοποθέτηση του φόδρου δεν εκτελούνταν σε όλα τα σκάφη. Ακολουθούσε η επικάλυψη της κουβέρτας, με το κάρφωμα σανιδιών πάνω στις καμάρες. Οι σανίδες τοποθετούνταν παράλληλα στον διαμήκη άξονα του σκάφους ξεκινώντας από την μέση προς τα πλευρά. Η μεσαία σανίδα είχε συνήθως λίγο μεγαλύτερο πάχος από τις υπόλοιπες (περίπου 4 εκ.). Εδώ λαμβάνεται μέριμνα για την δημιουργία ανοιγμάτων (*καβούσια*) με σκοπό να είναι επισκέψιμο το κύτος του σκάφους εσωτερικά και να μπορεί να αξιοποιηθεί ο χώρος για την αποθήκευση αντικειμένων και φορτίου καθώς και για την τοποθέτηση του προωστήριου μέσου. Τα ανοίγματα αυτά καλύπτονται σε δεύτερο χρόνο με ξύλινη υπερκατασκευή - κάλυμμα που ονομάζεται *ταμπούκιο*. Έτσι έχουμε το ταμπούκιο της πλώρης και το ταμπούκιο

της μηχανής (Δάγλας Σ.). Η υπερκατασκευή αυτή πολλές φορές ήταν μεγαλύτερη και τοποθετούνταν στην μέση ή προς πλώρα κατά προτίμηση του караβοκύρη. Στο εσωτερικό της υπήρχε το οιακοστρόφειο του πηδαλίου, ώστε ο τιμονιέρης να προφυλάσσεται από τις καιρικές συνθήκες.

Ακολουθεί η διαμόρφωση τη κουπαστής και το πέτσωμα ολοκληρωνόταν με την πλευρική εξωτερική επικάλυψη του κύτους -πέτσωμα της γάστρας (Εικ. 8).

Στο πέτσωμα της γάστρας χρησιμοποιούν σανίδες πάχους περίπου 2 - 5,50 εκατοστών και πλάτους 8 - 13 ανάλογα με το μήκος του σκάφους. Τα σανίδια για το πέτσωμα της γάστρας έπρεπε να έχουν ξηρανθεί περισσότερο από την υπόλοιπη ξυλεία του σκελετού.²⁵ Ο όγκος της ξυλείας στο πέτσωμα της γάστρας καθόριζε και το μέγιστο φορτίο που μπορούσε να μεταφέρει το σκάφος. Το κάρφωμα αρχικά γινόταν με ξύλινες καβίλιες από σκληρό ξύλο (περνάρι) και την χρήση σφιγκτήρων, ενώ τα επόμενα χρόνια με μεταλλικές ηλώσεις (καρφιά). Ξεκινούσαν με το κάρφωμα των σανίδων στο πάνω μέρος του κύτους (κάτω από το ζωνάρι), φθάνοντας περίπου μέχρι την μέση. Ακολουθώντας συνέχιζαν την



Εικ.8: Πέτσωμα γάστρας (Φωτ.: Βλαβιανός Ν.)

επικάλυψη στο κάτω μέρος του κύτους, δηλαδή από την καρένα μέχρι να συναντήσουν το προηγούμενο σημείο. Το κατώτερο σανίδι ονομάζεται ντουρέλο ή πιστρόφη και τα δύο επόμενα καβαλάρης και κόντρα καβαλάρης. Οι караβομαραγκοί έδιναν μεγάλη σημασία στις τρεις αυτές σανίδες λόγω της θέσης τους, γι' αυτό και τις είχαν

²⁵ Δαμιανίδης, Κ.(1998). Ελληνική παραδοσιακή ναυπηγική. Αθήνα : Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ. σσ. 201-204

προσδώσει ονομασίες. Ο λόγος ήταν ανάπτυξη μεγάλων πιέσεων στο σημείο οπότε η συναρμογή θα έπρεπε να είναι άριστη για να εξασφαλιστεί η απαιτούμενη στεγάνωση των βρεχάμενων. Επίσης, η σωστή τοποθέτησή τους θα καθόριζε και την ευθυγράμμιση των υπόλοιπων σανίδων του πετσώματος της γάστρας. Ανάλογα με την τεχνική που ακολουθούσε ο κάθε μάστορας, για να επιτευχθεί η κατάλληλη συναρμογή, έβρεχαν τις σανίδες με θαλασσινό νερό ή τις ζέσταιναν ή και τα δύο μαζί ώστε να έχουν μεγαλύτερη ελαστικότητα κατά την τοποθέτησή τους. Το τελευταίο σανίδι του πετσώματος (*καταφραή*) που τοποθετούνταν στη μέση περίπου του κύτους, είχε σχήμα τριγωνικό και το χάραζαν με την βοήθεια διαβήτη (Εικ.9). Το σχήμα της καταφραής οφειλόταν στο κοίλο της γάστρας και λειτουργούσε σαν σφήνα με σκοπό το φράξιμο των αρμών των γειτονικών σανιδιών του πετσώματος.²⁶



Εικ. 9: Τοποθέτηση καταφραής ξύλινου σκάφους στο Πέραμα.²⁷

Το πέτσωμα της γάστρας συνήθως γινόταν ταυτόχρονα και στις δύο πλευρές για την αποφυγή στρεβλώσεων του σκελετού και την εξοικονόμηση χρόνου. Σημαντικές λεπτομέρειες της επικάλυψης αφορούν στην στατική ενίσχυση του πετσώματος της

²⁶ Δαμιανίδης, Κ. Ζήβας, Α. (1986). Το τρεχαντήρι στην ελληνική ναυπηγική τέχνη. Αθήνα: ΕΟΜΜΕΧ. σσ. 66 -67.

²⁷ Οπ.π. σσ. 68.

γάστρας και της κουβέρτας, την αποφυγή ριγματώσεων στο πέτσωμα κατά το κάρφωμα και η παράταση της φυσικής αποσύνθεσης του ξύλου, η σωστή αρμολόγηση των σανίδων με σκοπό την κατάλληλη πλευστότητα και στεγάνωση του σκάφους αλλά και η δυνατότητα εύκολης αντικατάστασης των σανίδων όταν αυτό απαιτηθεί στο μέλλον.²⁸ Με την ολοκλήρωση της διαδικασίας ακολουθούσε το ζουπάρισμα των καρφιών, τα οποία έπρεπε να βυθιστούν περίπου 1 με 1,5 εκ. από την επιφάνεια της σανίδας και στην συνέχεια να καλυφθούν με πίσσα. Η λείανση της εξωτερικής επιφάνειας της γάστρας ήταν απαραίτητη για την μείωση των αντιστάσεων κατά την πλεύση.

Σημαντικό στάδιο επίσης, ήταν ο σχεδιασμός και η τοποθέτηση του πηδαλίου το οποίο αποτελούταν από το τιμόνι και την λαγουδέρα. Το τιμόνι σε τραπεζοειδές σχήμα ξεκινά από το κατώτερο σημείο της καρένας και καταλήγει λίγο ψηλότερα από το πρυμνίο κοράκι. Το κατώτερο και πλατύτερο τμήμα του πηδαλίου που είναι βυθισμένο στο νερό ονομάζεται *φτερό* ενώ το ανώτερο, δίπλα στο πρυμνίο κοράκι, *αδράχτι*. Στηρίζεται με μεντεσέδες πάνω στο ποδόστημα και για να είναι εύκολη η περιστροφή και συγκράτησή του, τοποθετούν στο ανώτερο σημείο του μία ξύλινη δοκό που ονομάζεται λαγουδέρα. Το πηδάλιο έπρεπε να είναι σωστά διαστασιολογημένο ώστε να είναι σε θέση να ορίσει την πορεία του σκάφους. Προφανώς, το μέγεθος του είναι ανάλογο με αυτό του σκάφους.

Σημαντική ήταν και η τοποθέτηση του άλμπουρου (κατάρτι) το οποίο αρχικά λειτουργούσε ως μέσο ιστιοφορίας καθώς και για να ανεβαίνουν τα πληρώματα των ψαροκάικων πάνω ώστε να εντοπίσουν τα κοπάδια των ψαριών. Αργότερα που στα σκάφη τοποθετήθηκαν πετρελαιομηχανές, το άλμπουρο έφερε πάνω του τους φανούς ναυσιπλοΐας και κατέληγε σχηματίζοντας τον Σταυρό. Και στις δύο περιπτώσεις η τοποθέτησή του πάνω στο σκαρί ήταν καθοριστικής σημασίας στην διαγωγή του σκάφους εν πλω. Η σταθεροποίησή του γινόταν με ξάρτια (αρχικά σχοινιά και αργότερα συρματόσχοινα) τα οποία ξεκινούσαν από την κορυφή του άλμπουρου και κατέληγαν στις ξαρτόριζες του καταστρώματος. Το κάθε ξάρτι ανάλογα με την θέση και το σημείο πρόσδεσής του στο κατάστρωμα είχε και την δική του ονομασία (πρότονος, επίτονος, παταράτσα κ.ο.κ.).

²⁸ Κοινωφελές Ίδρυμα ΕΤΒΑ (1989). Ιστορία της νεοελληνικής τεχνολογίας : τριήμερο εργασίας Πάτρα, 21-23 Οκτωβρίου 1988 / Κοινωφελές Ίδρυμα ΕΤΒΑ - Νομαρχία Αχαΐας. Αθήνα: Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ. σσ.31.

Κατά την διάρκεια του σκαρώματος του σκάφους όλες οι ξύλινες επιφάνειες, με εξαίρεση τις σανίδες του πετσώματος της γάστρας, πριν τοποθετηθούν και επικαλυφθούν βάφονταν με επαρκής ποσότητα μίνιο για την συντήρηση του ξύλου. Αφού η διαδικασία του βαψίματος ολοκληρωθεί με ιδιαίτερη σχολαστικότητα σε όλες τις επιφάνειες του σκάφους, πραγματοποιείται το *καλαφάτισμα*. Το καλαφάτισμα αποτελεί μια τεχνική στεγάνωσης των αρμών όπου με την χρήση ενός ξυλόσφυρου (ματσόλα) και μια σειρά από κοπίδια, οι караβομαραγκοί διεύρυναν εξωτερικά τους αρμούς μεταξύ των σανιδιών και τους γέμιζαν στην συνέχεια με καννάβι ή επεξεργασμένο βαμβάκι (στουπί) σε μορφή κορδονιού. Κατά το καλαφάτισμα οι τεχνίτες λάμβαναν υπόψη τις μεταβολές των διαστάσεων του ξύλου εξαιτίας των μεταβολών της θερμοκρασίας και τελειοποιούσαν τις λεπτομέρειες στα καρφιά και τους ξύλινους πύρους εξασφαλίζοντας εκτός από την πλήρη στεγάνωση και την τέλεια αισθητική. Το καννάβι ή στουπί κάλυπταν με στόκο στα έξαλα του σκάφους και με πίσσα στα βρεχάμενα. Ο караβομαραγκός χάραζε στην συνέχεια την ίσαλο γραμμή ορίζοντας εμπειρικά και ανάλογα με το είδος του σκάφους δύο σημεία, ένα στην πλώρη και ένα στην πρύμνη. Τα έξαλα βαφόντουσαν με μπογιά και τα ύφαλα με κατράμι (πλέον μοράβια). Ο λόγος που έβαφαν τα βρεχάμενα με κατράμι ήταν η καθυστέρηση ανάπτυξης μικροοργανισμών στην γάστρα που θα επιδρούσε αρνητικά στην ταχύτητα πλεύσης του σκάφους αλλά και στην κατάσταση του ξύλου.

Μονόχναρο με προσαρμοζόμενα χνάρια

Η συγκεκριμένη μέθοδος έχει ως κύριο χαρακτηριστικό την χρησιμοποίηση πέντε προσαρμοζόμενων χναριών, αντί τριών που χρησιμοποιούν οι άλλες, με σκοπό την κατασκευή του συνόλου των νομέων του σκάφους. Το κάθε ένα χνάρι έχει συγκεκριμένη ονομασία και αποστολή. Η μέθοδος αυτή εξασφάλιζε την κατασκευή μεγαλύτερων σκαφών σε σχέση με αυτά της προηγούμενης, ενώ οι ναυπηγοί είχαν την δυνατότητα να βελτιώσουν τα ναυπηγήματά τους κρατώντας χνάρια πετυχημένων κατασκευών τους, καθώς και να διαφοροποιήσουν το πλωριό από το πρυμνιό σχήμα της γάστρας.

Τα προσαρμοζόμενα χνάρια είναι τα ακόλουθα:

1. Το χνάρι της καρίνας ή του άξονα (*πινακίδι* ή *μαϊστρι*).

Το πινακίδι αντιπροσωπεύει την τρόπιδα του σκάφους και καθορίζει ουσιαστικά μέσα από τα σημάδια που φέρει την μεταβολή του ύψους των νομέων από τον εγκάρσιο

προς πλώρα και προς πρύμνα, η οποία θα προσδώσει και το αντίστοιχο τοξοειδές σχήμα του κύτους.

2. Το βασικό χνάρι (μάννα).

Το συγκεκριμένο χνάρι αποτελεί την μήτρα για την κατασκευή των υπολοίπων. Για την ακρίβεια η μοναδική περιοχή ομοιότητας του με τα υπόλοιπα χνάρια είναι αυτή της κορυφής της αμβλείας γωνίας του νομέα και συγκεκριμένα της καμπύλης του νομέα. Το μήκος της κάθε πλευράς μεταβάλλεται ανάλογα με την θέση - απόσταση του νομέα προς πλώρα ή προς πρύμνα ως προς τον εγκάρσιο άξονα του σκάφους. Με αυτό τον τρόπο καθορίζεται και η μεταβολή του πλάτους του σκάφους το οποίο παρουσιάζει μέγιστο στον εγκάρσιο και μειώνεται προς πλώρα και προς πρύμνα.

3. Το χνάρι των στρώσεων του σκάφους (δίβολτο ή αξινίστροφο).

Καθορίζει το σχήμα της στρώσης του νομέα. Στρώση ονομάζουμε το τμήμα του νομέα μεταξύ καρίνας και αμβλείας καμπύλης.

4. Το χνάρι για το άνοιγμα της επάνω άκρης των νομέων (τραμπουκέτο).

Καθορίζει το άνοιγμα που θα έχει το μαντάλι, το επάνω άκρο δηλαδή του νομέα.

5. Το χνάρι για το επάνω μέρος των νομέων (χνάρι για τα μαντάλια).

Το χνάρι αυτό χρησιμοποιείται για όλους τους σκαρμούς, δηλαδή τα δύο πάνω άκρα του νομέα δεξιά και αριστερά.²⁹

Με τα πέντε αυτά βασικά χνάρια η συγκεκριμένη μέθοδος εξασφαλίζει την κατασκευή όλων των νομέων του σκάφους. Η ακολουθούμενη διαδικασία τοποθέτησης των καμαριών, του πετσώματος κουβέρτας και κύτους, η λείανση του κύτους, το καλαφάτισμα και το βλάψιμο παραμένουν ίδιες κατά την πραγματοποίηση όπως αναλυτικά περιγράφηκαν ανωτέρω.

Η μέθοδος της σάλας

Η σάλα αποτελούσε το ξύλινο δάπεδο πάνω στο οποίο πραγματοποιούνταν ο σχεδιασμός όλων των στραβόξυλων του σκάφους σε κλίμακα 1:1. Ήταν χωροθετημένη στην ύπαιθρο του ναυπηγείου σε ακάλυπτο τις περισσότερες φορές χώρο (Εικ.10). Η αξιοποίηση αυτής της μεθόδου ήταν καθοριστική για την εξέλιξη της ναυπηγικής τέχνης την Ελλάδα, καθώς έδωσε την δυνατότητα να κατασκευαστούν πλέον μεγαλύτερα πλοία, για τα οποία η μέθοδος των χναριών δεν ήταν κατάλληλη.

²⁹ Δαμιανίδης, Κ.(1998). Ελληνική παραδοσιακή ναυπηγική. Αθήνα : Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ. σσ. 140-143

Επίσης, η κατασκευή περισσότερων χναριών των νομέων εξασφάλισε καλύτερη συμμετρία του σκάφους και έδωσε την δυνατότητα κατασκευής νέων τύπων σκαφών. Η πρώτη αναφορά για χρήση της συγκεκριμένης μεθόδου εντοπίζεται στα τέλη του 18^{ου} αιώνα σε ναυπηγείο στα Ψαρά, όπου ένας αγράμματος Χιώτης караβομαραγκός, ο Μαστρο-Σταμάτης, εισήγαγε καινοτόμες μεθόδους και πρακτικές τις οποίες κόμισε από οθωμανικό ναύσταθμο στον οποίο είχε εργαστεί.³⁰ Πάνω στην ξύλινη επιφάνεια της σάλας ο караβομαραγκός σχεδίαζε με μολύβι και ακολούθως με λαδομπογιά όλες τις απαιτούμενες ναυπηγικές γραμμές για την κατασκευή των χναριών του κάθε νομέα. Οι ναυπηγικές γραμμές κάθε τύπου σκάφους σχεδιάζονταν πάνω στην σάλα με διαφορετικό χρώμα με σκοπό να μην συγχέονται μεταξύ τους. Όταν το δάπεδο της σάλας σάπιζε από την πολυκαιρία πραγματοποιούνταν ανακατασκευή του. Επίσης, όταν προέκυπτε ανάγκη σχεδιασμού άλλων ναυπηγικών γραμμών, το δάπεδο της σάλας βαφόταν εξ' ολοκλήρου και πάνω του σχεδίαζαν τις νέες ναυπηγικές γραμμές. Το τελευταίο δάπεδο σάλας, διαστάσεων 14 x 4,20μ., που σώζεται σήμερα σε παραδοσιακό ναυπηγείο της Ελλάδας, είναι στο ναυπηγείο των αδελφών Μαυρίκου στην Σύρο (Εικ. 10).³¹

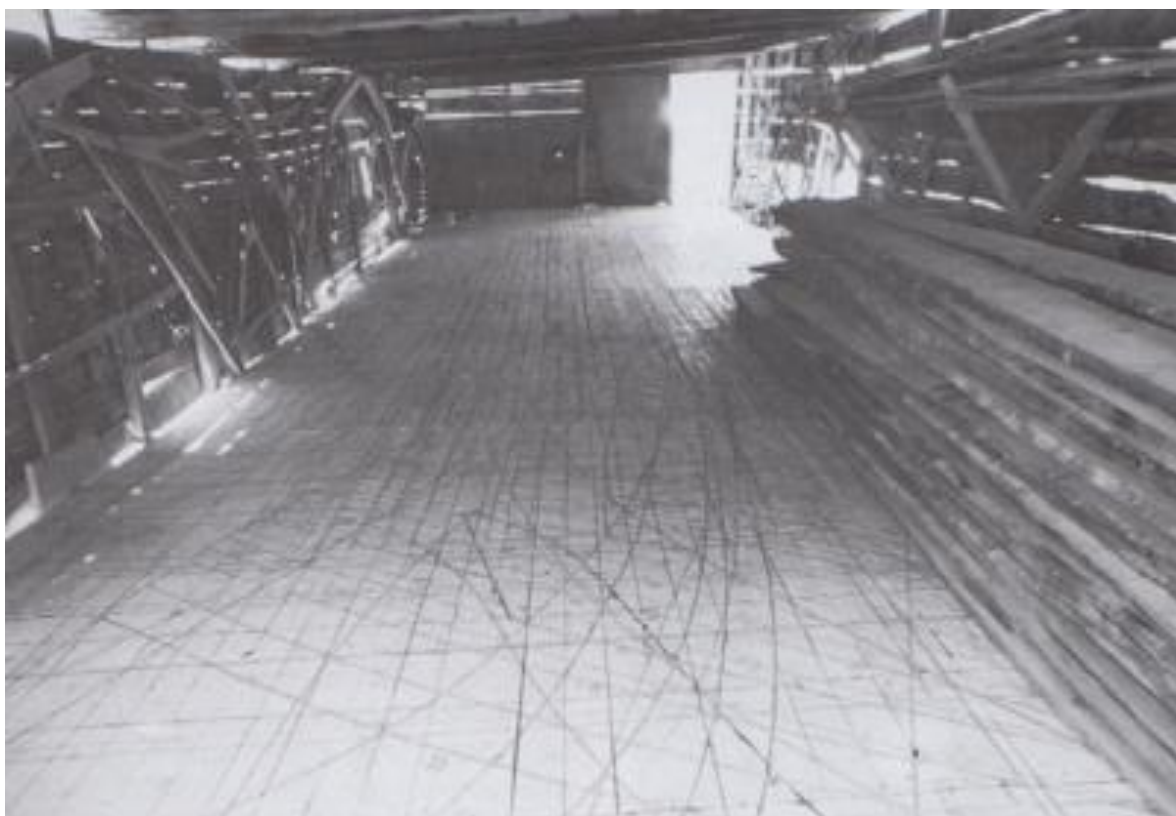
Η διαφορά της συγκεκριμένης μεθόδου από εκείνη των χναριών είναι ότι εδώ δημιουργούνται χνάρια για κάθε νομέα, τα ποδοστάματα και τις γραμμές της κουπαστής, του καταστρώματος και των φουρμών. Θεωρείται γενικά δυσκολότερη μέθοδος από εκείνη των χναριών και εφαρμόστηκε μεταγενέστερα αυτών ενώ απαιτεί βασικές σχεδιαστικές γνώσεις και γεωμετρίας.

Οι τεχνικές σχεδιασμού ενός ξύλινου σκάφους με την μέθοδο της σάλας είναι:

- α) απευθείας χάραξη των γραμμών στο δάπεδο της σάλας,
- β) η μέθοδος του μισομόделου και
- γ) η χρήση σχεδίων ναυπηγικών γραμμών.

³⁰ Δαμιανίδης, Κ. Ζήβας, Α. (1986). Το τρεχαντήρι στην ελληνική ναυπηγική τέχνη. Αθήνα: ΕΟΜΜΕΧ. σσ. 31 -32.

³¹ Ζερβός, Θ., & Μητρόπουλος, Α. (2016). Σχολή Ξυλοναυπηγικής στη Σύρο.



Εικ.10. Ξύλινη σάλα στο ναυπηγείο των αδελφών Μαρυρίκου στην Σύρο.³²

Απευθείας χάραξη των γραμμών στο δάπεδο της σάλας

Αρχικά ο караβομαραγκός σχεδίαζε την τρόπιδα του σκάφους πάνω στην σάλα δημιουργώντας μια παράλληλη γραμμή σε μικρή απόσταση από την μία μεγάλη πλευρά της σάλας. Συχνά η επιφάνεια της σάλας δεν επαρκούσε για τον σχεδιασμό της κάτοψης ολόκληρου του σκάφους. Γι' αυτό τον λόγο έπρεπε να γίνει μια ορθολογική διαχείριση της επιφάνειας. Κατά τον σχεδιασμό των ναυπηγικών γραμμών μεγάλων σκαφών, ο караβομαραγκός σχεδίαζε πάνω στην σάλα το μισό σκάφος, από τον εγκάρσιο προς πλώρα και ακολούθως σχεδίαζε πάνω σε αυτό και αντεστραμένα, τις ναυπηγικές γραμμές του άλλου μισού.

Η σχεδίαση άρχιζε από τις γραμμές της τρόπιδας και ακολούθως σχεδιαζόταν οι προβολές των νομέων (κάθετα στις γραμμές της τρόπιδας), οι άσσοι των ποδοσταμάτων και η κάτοψη της γραμμής της κουπαστής. Η τελευταία απαιτούσε μεγάλη προσοχή και εμπειρία από τον σχεδιαστή, καθώς έπρεπε να ταυτίζεται με τις γραμμές των νομέων και συγκεκριμένα καθόριζε την γραμμή του μεσαίου νομέα ο

³² Ζερβός, Θ., & Μητρόπουλος, Α. (2016). Σχολή Ξυλοναυπηγικής στη Σύρο.

οποίος με την σειρά του προσδιόριζε και το μέγιστο πλάτος του πλοίου, το οποίο ταυτιζόταν σχεδόν με τον εγκάρσιο. Στην πράξη όμως, ανάλογα με τον τύπου του σκάφους (π.χ. τρεχαντήρι), παρατηρείται ότι το μέγιστο πλάτος του εντοπίζεται σχεδόν πρύμαθεν του εγκάρσιου. Αυτό κυρίως οφείλεται στην τοποθέτηση στο συγκεκριμένο σημείο της μηχανής του σκάφους απ' την οποία προκύπτει απαίτηση για μεγαλύτερο χώρο. Εξαιτίας της τοποθέτησης της μηχανής μεταβάλλεται και η ευθυγράμμιση του σκάφους ως προς τον διαμήκη άξονα. Έτσι, παρατηρούμε μεγαλύτερο βύθισμα του πρυμναίου ποδοστάματος σε σχέση με το πλωριό, γεγονός που αφενός εξυπηρετεί την έλικα της μηχανής καθώς έχει την δυνατότητα να είναι περισσότερο βυθισμένη στο νερό (δεν ξενερίζει), αφετέρου όμως επηρεάζει την υδροδυναμική συμπεριφορά του σκάφους κατά την διάρκεια της πλεύσης καθώς δημιουργεί περισσότερα απόνερα.

Ακολουθώντας και αφού είχε σχεδιαστεί η βασική μορφή του σκελετού του σκάφους, σχεδίαζαν τους υπόλοιπους νομείς και τις γραμμές που αντιστοιχούσαν στις φούρμες άρα και στο πέτσωμα του κύτους. Στην άκρη της σάλας σχεδίαζαν συχνά με μολύβι ενημερώσεις των ναυπηγικών γραμμών που αφορούσαν τον ίδιο τύπο σκάφους αλλά με παραλλαγή ως προς κάποια διάσταση (π.χ. πλάτος).

Με την ολοκλήρωση του σχεδιασμού όλων των ναυπηγικών γραμμών πάνω στην σάλα, μπορούσαν πλέον να δημιουργηθούν τα αντίστοιχα χνάρια κάθε γραμμής. Το χνάρι κάθε ναυπηγικής γραμμής (π.χ. ποδοστάματα, φούρμες, νομείς) αποτελούνταν από περισσότερα του ενός τμήματα ξύλων καρφωμένα μεταξύ τους.³³

Η μέθοδος του μισομόδελου

Η μέθοδος του μισομόδελου (μισού μοντέλου) καθιερώθηκε κατά την διάρκεια του 20^{ου} αιώνα. Χαρακτηριστικό της συγκεκριμένης μεθόδου ήταν η κατασκευή ενός προτύπου σε κλίμακα 1:20 το οποίο αποτελούσε το πρόπλασμα (μακέτα) του υπό κατασκευή σκάφους. Με την χρήση σανίδων από σκληρό ξύλο ο ναυπηγός κατασκεύαζε ένα ορθογώνιο παραλληλόγραμμο με μήκος όσο το μήκος του σκάφους (υπό κλίμακα) και πλάτος όσο το μισό αυτού (Εικ. 11). Το ύψος του ήταν όσο το αντίστοιχο ύψος της πλώρης και της πρύμνης υπό κλίμακα. Ακολουθώντας, σκάλιζε το παραλληλόγραμμο αυτό μέχρι να σχηματίσει την μισή γάστρα με τομή ως προς τον διαμήκη άξονα, καταλήγοντας σε μια μικρογραφία του σκάφους που επρόκειτο να ναυπηγηθεί. Έπειτα αποσυναρμολογούσε το πρότυπο και αντέγραφε στην σάλα τις

³³ Δαμιανίδης, Κ.(1998). Ελληνική παραδοσιακή ναυπηγική. Αθήνα : Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ. σσ. 153-161.

σχεδιαστικές γραμμές του σκελετού σύμφωνα με το μισομόδελο, έχοντας πλήρη έλεγχο του αποτελέσματος. Παρατηρούμε λοιπόν ότι η κατασκευή του μισομόδελου ήταν μια ξεχωριστή διαδικασία κατά την ναυπήγηση του σκάφους και προηγούνταν από τον σχεδιασμό των ναυπηγικών γραμμών στην σάλα. Για την ακρίβεια καθόριζε τις ναυπηγικές γραμμές. Αξιοσημείωτο είναι ότι η συγκεκριμένη μέθοδος εισάγει για πρώτη φορά την κλίμακα στην ναυπηγική τέχνη αποτελώντας τον κρίκο ανάμεσα στις παραδοσιακές με τις σύγχρονες μεθόδους ναυπήγησης.³⁴

Βασικό πλεονέκτημα αυτής της μεθόδου ήταν ότι ο πλοιοκτήτης είχε την δυνατότητα να έχει μια τρισδιάστατη απεικόνιση του υπό ναυπήγηση σκάφους πριν αυτό κατασκευαστεί, η οποία θα καθόριζε και την συμφωνία μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυπηγού για το τελικό αποτέλεσμα.³⁵



Εικ.11: Μισομόδελο περάματος. Λαογραφικό Μουσείο Μυτιλήνης (Φωτ. Δαμιανίδης Κ., 2016).³⁶

Χρήση σχεδίων ναυπηγικών γραμμών

Παρόμοια μέθοδος με την προηγούμενη, καθώς και εδώ έχουμε την σχεδίαση ναυπηγικών γραμμών υπό κλίμακα, με την διαφορά ότι παραλείπεται το στάδιο της κατασκευής του μισομόδελου. Ο σχεδιασμός των ναυπηγικών γραμμών στηριζόταν στην εμπειρία του ναυπηγού και όχι σε ιδιαίτερες γνώσεις μαθηματικών ή γεωμετρίας,

³⁴ Δαμιανίδης, Κ. Ζήβας, Α. (1986). Το τρεχαντήρι στην ελληνική ναυπηγική τέχνη. Αθήνα: ΕΟΜΜΕΧ.

³⁵ Δαμιανίδης, Κ.(1998). Ελληνική παραδοσιακή ναυπηγική. Αθήνα : Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ. σσ. 161-163.

³⁶ Πηγή: <https://www.polion.gr>

γεγονός που αποτελεί και το βασικό μειονέκτημα της μεθόδου. Σταδιακά αυτή η μέθοδος ανοίγει τις πύλες για την επιστημονική προσέγγιση της ναυπηγικής τέχνης.³⁷

Ναυπηγική ξυλεία

Η ναυπηγική ξυλεία ήταν αυτή που καθόριζε την αντοχή και την διάρκεια ζωής του σκάφους. Γι' αυτό τον λόγο οι караβομαραγκοί επέλεγαν οι ίδιοι τα δέντρα που θα κοβόντουσαν με προορισμό την κατασκευή του σκάφους. Εναλλακτικά, είχαν άμεση συνεργασία με τους υλοτόμους οι οποίοι διέθεταν γνώσεις ναυπηγικής τέχνης αλλά και του σκελετού του υπό ναυπήγηση σκάφους, ώστε να είναι σε θέση να επιλέξουν το κατάλληλο ξύλο για κάθε μέρος του σκαριού και να πραγματοποιήσουν την κοπή με κατάλληλο τρόπο ώστε να μην επηρεαστεί η αντοχή του.³⁸ Αρκετές φορές μάλιστα την προμήθεια της ξυλείας αναλάμβανε ο ίδιος ο πλοιοκτήτης, είτε από δέντρα τα οποία ο ίδιος είχε στην κατοχή του, είτε κατόπιν συμφωνίας με ξυλέμπορους οι οποίοι ενίοτε παρείχαν και διάφορες μορφές χρηματοδότησης. Σχετική αναφορά συναντάμε και στο συμφωνητικό μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυπηγού, όπου προσδιορίζεται ποιος είναι υπεύθυνος για την παροχή της απαιτούμενης ξυλείας και ποιον θα βαρύνει η προμήθειά της.

Το είδος της ξυλείας που χρησιμοποιούσαν για το σκάρωμα ενός σκάφους ήταν σε άμεση συνάρτηση με την περιοχή ναυπήγησης. Η αδυναμία μεταφοράς της ξυλείας σε μεγάλες αποστάσεις οδηγούσε τους караβομαραγκούς να επιλέξουν δέντρα τα οποία φύονταν πλησίον της ναυπηγικής περιοχής και βρισκόταν σε επάρκεια. Παρόλα αυτά υπάρχουν μαρτυρίες περί εισαγωγής ναυπηγικής ξυλείας από τα Βαλκάνια, την Μικρά Ασία και την Δυτική Ευρώπη κατά την διάρκεια του 19^{ου} και αρχές του 20^{ου} αιώνα, χωρίς όμως να καθορίζονται τα εισαγόμενα είδη.³⁹

Μετά την επιλογή της κατάλληλης ξυλείας, την τομή και την μεταφορά της στο ναυπηγικό χώρο ακολουθούσε η διαδικασία της ξήρανσης. Κατά την ξήρανση η ξυλεία έπρεπε να τοποθετηθεί σε επίπεδο και σκιερό μέρος με καλό αερισμό, με σκοπό να αποφευχθούν τα σφάλματα της ξήρανσης (ραγάδες, παραμόρφωση, κατάρρευση, προσβολή από μύκητες). Μετά την ξήρανση ο εμποτισμός του ξύλου γινόταν πιο

³⁷ Δαμιανίδης, Κ. (1998). Ελληνική παραδοσιακή ναυπηγική. Αθήνα : Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ. σσ. 163-164.

³⁸ Οικονόμου, Ι.Κ. (2012). Το ξύλο στην παραδοσιακή ναυπηγική-μια πραγματική εφαρμογή (Bachelor's thesis). σσ. 63.

³⁹ Δαμιανίδης, Κ. (1998). Ελληνική παραδοσιακή ναυπηγική. Αθήνα : Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ. σσ. 169.

εύκολα καθώς το ξύλο δεν είχε χυμούς, αυξανόταν η αντοχή του με παράλληλη μείωση του βάρους. Η ξυλεία που χρησιμοποιούνταν για το πέτσωμα του σκάφους έπρεπε να είναι επαρκώς ξηραμένη (τουλάχιστον ένα χρόνο πριν), σε αντίθεση με την ξυλεία της τρόπιδας ή τα ποδοστάματα, καθώς εκεί θα πραγματοποιούνταν ξήρανση και κατά την διάρκεια του σκαρώματος. Παλιοί караβομαραγκοί υποστήριζαν ότι η υλοτόμηση έπρεπε να γινόταν στο τελευταίο τέταρτο του φεγγαριού, καθώς τότε το δέντρο θα είχε τους λιγότερους δυνατόν χυμούς στον κορμό του κατά την κοπή, με αποτέλεσμα να μην επηρεάζεται η ξήρανσή του. Επίσης, υποστήριζαν ότι η καλύτερη περίοδος για υλοτόμηση ήταν ο χειμώνας (Ιανουάριος) για τον ίδιο λόγο, με μοναδική προϋπόθεση να μην επικρατεί παγετός ο οποίος θα έκανε το ξύλο εύθραυστο.⁴⁰

Επιστημονικά βέβαια αυτό έχει αμφισβητηθεί καθώς οι μεταβολές στους χυμούς των δέντρων μεταξύ χειμώνα και καλοκαιριού θεωρούνται μικρές, η έκθεση όμως της ξυλείας μετά την υλοτόμησή σε υψηλές θερμοκρασίες μπορούσε όντως να επηρεάσει την κατάστασή της (Τσούμης Γ., 1973).

Οι караβομαραγκοί χώριζαν την ναυπηγική ξυλεία σε δύο μεγάλες κατηγορίες, την σκληρή και την μαλακή. Ο λόγος ήταν οι διαφορετικές μηχανικές ιδιότητες του κάθε ξύλου ως προς την σκληρότητα, την ελαστικότητα την στρέβλωση, τη ραγάδωση κ.α.. Παράλληλα, προσπαθούσαν να εκμεταλλευτούν τα μειονεκτήματα του ξύλου όπως η διχάλωση ή η κάμψη του κορμού του δέντρου, με σκοπό να κατασκευάσουν συγκεκριμένα τμήματα του σκαριού όπως τα ποδοστάματα και τα μπρατσόλια, τα οποία δεχόντουσαν μεγάλες δυνάμεις και έπρεπε να έχουν συγκεκριμένες γωνίες και καμπυλότητα. Κατά αυτό τον τρόπο οι φυσικές διχαλώσεις και κάμψεις των κορμών εν πολλοίς καθόριζαν και την μορφή του υπό ναυπήγηση σκάφους.

Η ναυπηγική ξυλεία που χρησιμοποιήθηκε από την αρχαιότητα μέχρι και τα μέσα περίπου του 20^{ου} αιώνα ήταν η δρυς, η φτελιά (καραγάτσι), η μουριά και ο ευκάλυπτος. Η δρυς και η φτελιά ανήκουν στην σκληρή ναυπηγική ξυλεία και χρησιμοποιήθηκαν περισσότερο στην κατασκευή του σκελετού του σκάφους (καρίνα, ποδοστάματα, ακράπτι). Λόγω της σταδιακής έλλειψης που παρουσίασε στην διάρκεια του χρόνου η δρυς εξαιτίας και της ευρύτερης χρησιμοποίησής της, όχι μόνο στην ναυπηγική, αντικαταστάθηκε από την μουριά η οποία είχε παρόμοια χαρακτηριστικά. Η ελιά η οποία βρισκόταν σε επάρκεια σε ολόκληρο τον Ελλαδικό χώρο, χρησιμοποιήθηκε

⁴⁰ Οικονόμου, Ι.Κ. (2012). Το ξύλο στην παραδοσιακή ναυπηγική-μια πραγματική εφαρμογή (Bachelor's thesis). σσ. 65-69.

επίσης για την κατασκευή των νομέων καθώς παρουσίαζε υψηλή σκληρότητα και καλή ξήρανση. Η έντονη παρουσία ρόζων όμως δεν επέτρεπε την εξαγωγή ενιαίων τμημάτων μεγάλων διαστάσεων.

Για το πέτσωμα του σκάφους χρησιμοποιούσαν μαλακή ξυλεία όπως κυπαρίσσι και πεύκο. Ειδικά το δεύτερο έτυχε μεγάλης εφαρμογής εξαιτίας της επάρκειάς που παρουσίαζε, καθώς φύεται σε μεγάλο βαθμό στις παράκτιες περιοχές. Έξω και πέρα από αυτό, η ιδιότητά του να μην επηρεάζονται σημαντικά οι διαστάσεις του κατά την μεταβολή της υγρασίας, εξυπηρετούσε στην αποφυγή ρηγματώσεων στους αρμούς των σανίδων του πετσώματος. Επίσης, η περιεκτικότητά του σε ρητίνη το έκανε ανθεκτικό στο θαλασσινό νερό. Αντίστοιχα, το κυπαρίσσι το χρησιμοποιούσαν για την κατασκευή ιστίων και κουπιών, ενώ στα καρνάγια της Κέρκυρας το χρησιμοποιούσαν και για το πέτσωμα του σκάφους. Οι караβομαραγκοί της Κέρκυρας χρησιμοποιούσαν επίσης και έλατα από τους Οθωνούς για την κατασκευή των καταρτιών.⁴¹

Ιδιαίτερη ήταν και η προσοχή που λάμβαναν οι караβομαραγκοί κατά την διάρκεια της κατεργασίας της ξυλείας ώστε να μην επηρεαστούν οι μηχανικές ιδιότητες του ξύλου. Οι караβομαραγκοί δούλευαν το ξύλο παράλληλα με τα «νερά» του ώστε να μην μειώνεται η αντοχή του, ενώ το σύνολο σχεδόν των εργασιών γινόταν με την χρήση χειροκίνητων εργαλείων (πριόνια, κοπίδια, χειροκίνητα τρυπάνια, ροκάνια και νύχια) τα οποία από το 1920 άρχισαν σταδιακά να αντικαθίστανται στα ναυπηγεία των μεγάλων αστικών κέντρων με αντίστοιχα ηλεκτρικά (κορδέλα, πλάνη, ηλεκτρικό τρυπάνι, σβούρα).

Συντήρηση

Τα ξύλινα σκάφη πρέπει μια φορά τον χρόνο περίπου να ανελκύονται στην ξηρά με σκοπό την πραγματοποίηση των απαιτούμενων εργασιών συντήρησης. Κατά τις εργασίες αυτές το σκάφος ανελκύεται στα βάζα και με την χρήση φλόγας, η οποία σήμερα προέρχεται από φιάλη υγραερίου και τα προηγούμενα χρόνια από την καύση ξύλων μέσα σε ειδικά δοχεία, καίγεται το υφαλόχρωμα των βρεχάμενων και η μπογιά των εξάλων και της κουβέρτας με σκοπό την αφαίρεσή τους. Με την αφαίρεση του χρώματος επιθεωρείται η ξυλεία του πετσώματος και σε περίπτωση φθοράς αντικαθίστανται οι σανίδες. Επίσης πραγματοποιείται αντικατάσταση των

⁴¹ Δαμιανίδης, Κ.(1998). Ελληνική παραδοσιακή ναυπηγική. Αθήνα : Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ. σσ. 169-178.

οξειδωμένων ηλώσεων και ακολούθως το σκάφος στοκάρεται και τρίβεται με την πλάνη. Σημαντικό επίσης στάδιο είναι η διαδικασία του καλαφατίσματος. Αφαιρείται δηλαδή το παλιό υλικό στεγάνωσης και τοποθετείται νέο με προσοχή ώστε να εξασφαλιστεί η στεγάνωση του κύτους ειδικά στα ύφαλα του σκάφους. Ακολούθως, το σκάφος βάφεται με δύο χέρια μίνιο. Τα ύφαλα βάφονται με ειδικό υφαλόχρωμα που θα εξασφαλίσει την προστασία των υφάλων από την ανάπτυξη μικροοργανισμών, ενώ τα έξαλα βάφονται με μπογιά στα χρώματα που ορίζει η άδεια του σκάφους. Χαρακτηριστικό είναι το στάδιο αναγραφής του ονόματος και του αριθμού λεμβολόγησης/νηολόγησης στις παρειές του σκάφους. Στους ταρσανάδες της Καλύμνου, ο Γιάννης Χειλάς αναγράφει περίτεχνα με ελεύθερο χέρι στις παρειές των σκαφών τα χαρακτηριστικά τους, τα γράμματα όπως λένε οι Καλύμνιοι ψαράδες, τα τελευταία εξήντα χρόνια, αναφέροντας πως αποτελεί μια ιδιαίτερη διαδικασία για κάθε σκάφος.

Με την ευκαιρία της ανελκύσεως πραγματοποιούνταν και οι απαιτούμενες εργασίες συντήρησης της μηχανής του σκάφους, η επιθεώρηση του άξονα και του πηδαλίου καθώς και η αντικατάσταση των ανοδίων προστασίας. Η διαδικασία συντήρησης είναι ιδιαίτερα κοπιαστική και απαιτεί πολύ χειρωνακτική εργασία η οποία ανάλογα με το μέγεθος και την κατάσταση του σκάφους μπορεί να διαρκέσει αρκετές μέρες.

Τα παραδοσιακά καρνάγια της Κέρκυρας

Ιστορική αναδρομή (15ος - 16ος αιώνας)

Η ναυπηγική δραστηριότητα στην Κέρκυρα ξεκινά τουλάχιστον από τον 15^ο αιώνα και εν πολλοίς οφείλεται στην Ενετική παρουσία στο νησί. Υπάρχουν στοιχεία για λειτουργία καρνάγιων στις ατείχιστες πλευρές της πόλης (μπόργο), τα παράλια Μανδουκίου και Όρμου Γαρίτσας όπου εκεί σκαρώνονταν μικρά ξύλινα σκάφη όπως σανδάλια, γρίπτοι και φούστες.⁴²

Η ύπαρξη ξύλινων κατασκευών στην παράκτια περιοχή Μον Ρεπό, προσομοιάζουσες ως προς την θέση και το μέγεθος με αυτές που υπήρχαν στα ναυπηγεία, αφήνουν την υποψία ύπαρξης ναυπηγικής δραστηριότητας στο σημείο, η οποία προερχόταν από

⁴² Γρυπιώτης, Ε.(2012). Η ελληνική ναυτιλία από το 1453 έως το 1821. Αθήνα: Ελληνικά Ταχυδρομεία. σσ.

προγενέστερο ακόμη διάστημα, χωρίς όμως αυτό να μπορεί να προσδιοριστεί με ακρίβεια.⁴³

Στα τείχη του Παλιού Φρουρίου (Μανδράκι) βρισκόταν και το κρατικό Ενετικό ναυπηγείο και το πολεμικό λιμάνι του νησιού για την εξυπηρέτηση των αναγκών των πλοίων του στόλου που έπλεαν στην περιοχή, με δευτερεύουσα χρήση του την εμπορική. Καρνάγια λειτουργούσαν και στην περιοχή της Λευκίμμης, όπου σκαρώνονταν κυρίως σανδάλια τα οποία εξασφάλιζαν τις τοπικές μεταφορές δια θαλάσσης -διότι το οδικό δίκτυο μέχρι και τον 19^ο αιώνα ήταν ουσιαστικά ανύπαρκτο- καθώς και την σύνδεση με τους Παξούς και τις γειτονικές της Κέρκυρας ηπειρωτικές ακτές.⁴⁴ Το 1778 στην περιοχή Γκοβίνο (Γουβιά) χτίστηκε και ο Ναύσταθμος των Ενετών με σκοπό τον ασφαλή ελλιμενισμό των πλοίων του στόλου αλλά και την πραγματοποίηση εργασιών επισκευής και συντήρησης των πολεμικών πλοίων.⁴⁵

Η ναυπηγική ξυλεία προερχόταν κυρίως από το νησί ή από τις απέναντι Ηπειρωτικές ακτές ενώ οι караβομαραγκοί ήταν Κερκυραίοι ή Ηπειρώτες (Παργινοί) οι οποίοι είχαν μετακινηθεί στο νησί. Ορισμένοι Κερκυραίοι είχαν μεταβεί και στην Βενετία όπου εργάστηκαν εκεί ως караβομαραγκοί, φέρνοντας με την επιστροφή τους νέες τεχνικές ναυπήγησης.

Ο Γεράσιμος Παγκράτης παρουσιάζει στο βιβλίο του «Κοινωνία και οικονομία στο Βενετικό κράτος της θάλασσας», ένα ιδιωτικό συμφωνητικό του Οκτωβρίου του 1502 με το οποίο ο πλοιοκτήτης Γεώργιος Μπουλιάρης συμφώνησε με τον караβομαραγκό Μαστρο Κωνσταντή Φωτεινό την ολοκλήρωση της ναυπήγησης ενός γρίπου σε καρνάγιο της Γαρίτσας, έναντι αμοιβής 18 δουκάτων. Το περιεχόμενο του συγκεκριμένου αρχείου παρουσιάζεται παρακάτω:

« Α.Ν.Κ. Συμβολαιογράφοι, Νοτόριος Εμμανουήλ Τοζότης, Κέρκυρα (Τ 11), φφ 29ν- 30r

Ημέρα Γ του Οκτωβρίου μηνός (1502) Ινδικτιώνος ΣΤ΄, κυρ Γεώργιος ο Μπουλιάρης παρών ωμολόγησεν ότι εσυμφώνησεν με τον παρόντα μάστρω Κωνσταντήν τον Φωτεινόν, μαραγκόν,

⁴³ Κυπριώτης, Θ. Μωραΐτης, Χ. (2018). Η Βιομηχανική ιστορία της Κέρκυρας, Τόμος Δ΄. Κέρκυρα: Σουέρεφ & Συνεργάτες. σσ. 38.

⁴⁴ Γρυπιώτης, Ε.(2012). Η ελληνική ναυτιλία από το 1453 έως το 1821. Αθήνα: Ελληνικά Ταχυδρομεία. σσ.

⁴⁵ Σουρτζίνος, Γ. (1998). Κέρκυρα Ταξίδι στον χρόνο: ιστορία, μνημεία, μουσεία, ιστορικοί και αρχαιολογικοί χώροι, χαρακτηριστικά. Γ΄Έκδοση. Θεσσαλονίκη: Ιστορική λαογραφική εταιρεία Κέρκυρας. σσ.138.

ότι το ξύλον όπερ έχει κάτωθεν της Αγίας Τριάδος εις την παραθαλασσίαν εις τοιούτον δε τρόπον και συμφωνείαν: ότι ο ρηθείς μάστρω Κωνσταντής να οφείλει τελειώση τον ειρημένον γρύπον και εξωφλήσειν αυτόν τελείως από όλην την τέχνην της μαρанныονικής, εξού θέλει ήστε χρεία την ξυλήν του ορηθείς μάστωρας, πάρεξ την ξυλήν την δαλπιδένην όση ήθεν ήστε χρεία, να οφείλει ο ρηθείς Γεώργιος να του την δίδει, υποσχόμενος ο ρηθείς μάστωρας να τον δώσει τελειωμένον τελείως εις διορίαν από του νυν και εις μήναν ένα ερχόμενον, ο δε ρηθείς Γεώργιος υπόσχεται από δούναι προς αυτόν διά τον κόπον της ειρημένης τέχνης αυτού και δια παν έτερον ως άνωθεν διενεργικός δουκάτα ιη προς υπέρπυρα ι το δουκάτο, οσαύτως να οφείλει ο ρηθείς μάστωρας να το καλαφατήση να πησώση καλά, παραδίδοντας αυτό μάύρω, εκ τα οποία δουκάτα ιη, ο ρηθείς Γεώργιος υπόσχεται να του δώση δια όλην την σήμερα δια μέρος δουκάτα 10 και φουντόνοντας αυτό τελείως να του δίδει παραδίδοντας εξοφλημένον το ρηθέν γρύπον εις τον άνωθεν τέρμοναν σάλβω ιούστω ιμπεδιμέντο να έχει άδιαν ο ρηθείς Γεώργιος να βάνη να τον τελειόσουν ως άνωθεν εις τοις εξόδοις και /30r/ τα νητερέσα του ειρημένου μαστόρου και ούτος εσυμφώνησαν. Μάρτυρες: Μαστρώ Γεώργιος ο Ραρτούρος, Μαστρώ Δούκας ο Γαρούνης και Λεωνάρδος ο Αντίπας.»⁴⁶

Η ανάπτυξη της ναυπηγικής δραστηριότητας στο νησί είχε τέτοια δυναμική όπου η Βενετική Γερουσία πήρε την απόφαση να απαγορεύσει την ανοικοδόμηση στις περιοχές της πόλης όπου λειτουργούσαν τα καρνάγια με σκοπό την προστασία τους. Ο κύριος λόγος που το βενετικό κράτος επέτρεψε την ελεγχόμενη αναβάθμιση του στόλου της περιοχής οφείλεται στον διαμετακομιστικό χαρακτήρα του λιμανιού της Κέρκυρας από τον 14^ο αιώνα και εντεύθεν, με διαπεριφερειακή διακίνηση εμπορευμάτων από την Αδριατική μέχρι και την νοτιοανατολική Μεσόγειο και τους Κερκυραίους πλοιοκτήτες να κυριαρχούν. Κατά κάποιο τρόπο η εμπορική δραστηριότητα του νησιού λειτουργούσε συμπληρωματικά ή υποστηρικτικά στην αντίστοιχη βενετική ή οποία στηριζόταν στις μεταφορές των προϊόντων δια θαλάσσης με νηοπομπές πλοίων προς τις βενετικές κτήσεις των νησιών του Ιονίου και τελικό προορισμό σημαντικού μέρους αυτών την Μεσόγειο. Από δημοσιεύματα Βενετικής εφημερίδας της περιόδου Φεβρουαρίου 1815, στα οποία καταγράφονται οι κατάπλοι επτανησιακών πλοίων στην Βενετία προερχόμενα νησιά του Ιονίου, προκύπτει ότι Κερκυραϊκά πλοία χρειάζονταν είκοσι έξι μέρες για την πραγματοποίηση του πλου Κέρκυρα - Βενετία με σκοπό την μεταφορά εμπορευμάτων (κυρίως βαρέλια με λάδι

⁴⁶ Παγκράτης, Γ. (2013). Κοινωνία και οικονομία στο Βενετικό "Κράτος της Θάλασσας". Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις της Κέρκυρας (1496-1538). Αθήνα: Πεδίο. σσ. 290

και κρασί), χωρίς ωστόσο να προσδιορίζεται στα δημοσιεύματα αυτά ο τύπος του πλοίου.⁴⁷

Η δραστηριότητα αυτή είχε παρασύρει και τους Παξούς με αποτέλεσμα το νησί να έχει έναν υπολογίσιμο για τον πληθυσμό του εμπορικό στόλο. Αυτό αποδεικνύεται από στοιχεία που έχουμε στην διάθεσή μας από την απογραφή των σκαφών του νησιού, την οποία έκαναν οι Ενετοί το 1764. Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι στις θαλάσσιες περιοχές Γαΐου, Λογγού, Λάκκας, Δέσκου και Νόζιας ν. Παξών, ελλιμενίζονταν τέσσερα μεγάλα σκάφη (Μαρτιγάνες) και τριάντα έξι μικρά (Καϊκια, Μπάρκες, Φελούκες και Τραέτα) στα οποία υπηρετούσαν συνολικά 150 μέλη πληρώματος (Δόϊκας Γ, 1984).⁴⁸ Οι πιο αξιόπιστες πηγές αναφορικά με το μέγεθος του εμπορικού στόλου ανά νησί των Επτανήσων στις αρχές του 19ου αιώνα προέρχονται από τους Άγγλους. Δυστυχώς, στην καταγραφή των Άγγλων δεν περιλαμβάνονται η Κέρκυρα και οι Παξοί καθώς τα δύο αυτά νησιά δεν είχαν καταληφθεί ακόμη την περίοδο της καταγραφής, με αποτέλεσμα την απουσία επαρκών στοιχείων. Παρόλα αυτά, μια απογραφή της επτανησιακής ναυτιλίας του έγινε το 1808 επί Γαλλοκρατίας, αναφέρεται πως η Κέρκυρα διέθετε έξι σκάφη καλύπτοντας το 2,27% του επτανησιακού στόλου, αριθμό που ο Ν. Βλασσόπουλος θεωρεί ρεαλιστικό.⁴⁹

Παράλληλα, η Γαληνοτάτη είχε στο σχεδιασμό της και την ενδεχόμενη χρησιμοποίησή του εμπορικού στόλου της περιοχής (μετατρέποντάς τον σε πολεμικό) με σκοπό την αναχαίτιση του επαπειλούμενου οθωμανικού κινδύνου.⁵⁰ Αυτοί οι λόγοι διαμόρφωσαν και τα κύρια ναυπηγικά χαρακτηριστικά των νεόκτιστων σκαφών, ώστε να είναι σε θέση ανά περίπτωση να υπηρετήσουν την κάθε αποστολή.

Τυπολογία πλοίων

Ο Γ. Παγκράτης κατά την μελέτη της εμπορικής κίνησης του λιμένα Κέρκυρας από το 1496 μέχρι το 1638 παρουσιάζει την τυπολογία των σκαφών της περιόδου αυτής χωρίζοντάς τα σε τρεις μεγάλες κατηγορίες. Στην πρώτη ανήκουν τα πλοίαρια ή

⁴⁷ Βλασσόπουλος, Ν. (1995). Η ναυτιλία των Ιονίων νήσων 1700-1864 Τόμος Α'. Αθήνα: Ελληνική Ευρωεκδοτική. σσ. 167-168.

⁴⁸ Οπ.π. σσ. 84.

⁴⁹ Οπ.π. σσ. 151-154.

⁵⁰ Παγκράτης, Γ. (2013). Κοινωνία και οικονομία στο Βενετικό "Κράτος της Θάλασσας". Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις της Κέρκυρας (1496-1538). Αθήνα: Πεδίο. σσ. 270-274.

βάρκες που εξυπηρετούν τις τοπικές μεταφορές στο νησί και την σύνδεση του με τις απέναντι ακτές, με παράλληλη χρησιμοποίησή τους στην παράκτια αλιεία και στην αλιεία εσωτερικών υδάτων. Στην δεύτερη κατηγορία ανήκουν τα φορτηγά μικρής χωρητικότητας και στην τρίτη τα φορτηγά πλοία μεσαίας χωρητικότητας. Οι δύο τελευταίες κατηγορίες κάλυπταν τις ανάγκες του διαπεριφερειακού εμπορίου από Αδριατική μέχρι την νοτιοανατολική Μεσόγειο.

Αντιπροσωπευτικά σκαριά τα οποία εντάσσονται στην πρώτη κατηγορία είναι τα *Σανδάλια*, τα *Κορίτα* και τα *Μονόξυλα*. Κύριο χαρακτηριστικό τους ο επίπεδος πυθμένας με απουσία καρίνας, που τους έδινε την ικανότητα πλεύσης σε μικρό βάθος. Ήταν σκάφη ολικού μήκους μέχρι οκτώ μέτρων (τα Κορίτα περίπου 2 -3 μ.) με μειωμένο βάρος, γεγονός που εξασφάλιζε τον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό μελών πληρώματος. Χαρακτηρίζονται ως ιδιαίτερα απλές κατασκευές, χαμηλού κόστους ενώ σύμφωνα με τα υφιστάμενα στοιχεία αποτελούσαν την μειονότητα του Κερκυραϊκού στόλου. Τα σκάφη αυτά λόγω των χαρακτηριστικών τους χρησιμοποιήθηκαν κατά κόρον στην παράκτια αλιεία αλλά και την αλιεία εσωτερικών υδάτων (Βουθρωτό, λιμνοθάλασσες Κέρκυρας) καθώς και για τοπικές μεταφορές προϊόντων με τους πλόες όμως να μην ξεπερνούν τις απέναντι Ηπειρωτικές ακτές. Επίσης χρησιμοποιήθηκαν - ως επί το πλείστον τα Κορίτα- και ως λάτζες για την μεταφορά επιβαινόντων και εμπορευμάτων των μεγαλύτερων σκαφών που βρίσκονταν αγκυροβολημένα σε προασπισμένες θαλάσσιες περιοχές του νησιού, προς την πλησιέστερη ακτή. Ο λόγος που τα μεγαλύτερα σκάφη δεν προσέγγιζαν τους λιμένες του νησιού ήταν η αδυναμία κατάπλου εξαιτίας μειωμένου βυθίσματος στο λιμάνι -πρόβλημα που εμφανίζεται έντονα στο λιμένα Μανδρακίου- αλλά και η αποφυγή των επιβαλλόμενων δασμών (λιμανιάτικα) από τις Βενετικές Αρχές.

Τα Κορίτα τα συναντάμε ακόμη και σήμερα στον όρμο Γαρίτσας και στην Κόντρα Φόσσα ως αυτοσχέδιες ξύλινες κατασκευές, ίδιων χαρακτηριστικών με τα προγενέστερα, τα οποία χρησιμοποιούνται ως λάτζες για την προσέγγιση των παρακείμενα αγκυροβολημένων σκαφών. Κοινά χαρακτηριστικά με το Κορίτο έχει και το κερκυραϊκό Σανδάλι του οποίου η ονομασία οφείλεται στο σχήμα του, που μοιάζει με πέδιλο. Είναι σκάφος χωρίς κατάστρωμα (κουβέρτα) και χρησιμοποιούσε ως μέσο ιστιοφορίας την σακολέβα (τραπεζοειδές ιστίο). Το ολικό του μήκος ήταν μεταξύ 7 -

8,5 μέτρων και το μέγιστο πλάτος στον εγκάρσιο 1,5 - 2, ενώ το πηδάλιό του φτιαχνόταν από φτελιά.

Τα φορτηγά πλοία μικρής χωρητικότητας αποτελούσαν τον πυρήνα του Κερκυραϊκού εμπορικού στόλου αγγίζοντας σε ποσοστό το 66,7%. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν οι Γρίπτοι, τα Ξύλα, οι Φούστες, οι Φρεγάτες και τα σκάφη χωρητικότητας μεταξύ 30-63 τόνους και δεκαπέντε μέλη πληρώματος. Τα πλοία αυτά κάλυψαν την ανάγκη μεταφοράς εμπορευμάτων από την Αδριατική μέχρι την Μεσόγειο. Σημαντικό ποσοστό αυτής της κατηγορίας ανήκει στους Γρίπους χάρη στα ναυπηγικά τους χαρακτηριστικά που τους προσέδιδαν ιδιαίτερη ευελιξία και υψηλή ταχύτητα πλεύσης, με δυνατότητα χρησιμοποίησης τους τόσο ως εμπορικά όσο και ως πολεμικά πλοία. Ο κερκυραϊκός Γρίπος, που χαρακτήριζε το θαλάσσιο εμπόριο του νησιού, είναι κατάτι μεγαλύτερος σε χωρητικότητα από τον κοινό (31-39 τόνοι) και χρησιμοποιήθηκε κατά κόρων για την μεταφορά αγροτικών προϊόντων από τα νησιά του Ιονίου και τις δυτικές και νότιες ακτές της Πελοποννήσου προς την Βενετία και τις Δαλματικές κτήσεις αυτής. Επίσης, σημαντική είναι η αξιοποίηση του γρίπου στην παράκτια και μέση αλιεία γεγονός που έδωσε την ονομασία του και στο ομώνυμο αλιευτικό εργαλείο που μέχρι τις μέρες μας χρησιμοποιούν οι τράτες.

Τα «Ξύλα» υπερέχουν αριθμητικά των φορτηγών πλοίων μικρής χωρητικότητας με την επιφύλαξη της ταύτισής τους πολλές φορές με τους γρίπους. Τα Ξύλα της Κέρκυρας είχαν μήκος που άγγιζε τα 24 μέτρα ενώ υπήρχαν και μικρότερα μεταξύ 7 - 14,5 μέτρα. Τα Ξύλα και οι Γρίποι άγγιζαν το 65% του Κερκυραϊκού στόλου. Χρησιμοποιούνταν για την μεταφορά προϊόντων και αρκετές φορές ναυλώνονταν για το σκοπό αυτό, όπως αποδεικνύεται στο κάτωθι ναυλοσύμφωνο του 16^{ου} αιώνα.

Α.Ν.Κ. Συμβολαιογράφοι, νοτάριος Τοξιότης Εμμανουήλ, φ.265^ν, στ. 10-13.

«αφιΓ ημέρα κστ του Ιανουαρίου μηνός, Κύρ Ιωάννης ο Μάντουκας Καραβοκύρης ής το ξύλον αυτού παρόν ομολόγησεν ότι εσυμφώνησε με τον παρόντα μισέρ Μικέλη τον Ψαρόπουλος διά μέρος αυτού έκ της συντροφιάς αυτού και εναύλωσε προς αυτόν το ηρημένον ξύλο διά να φορτώση τούτο ής το σκάλομα της ληβαδίστριας σιτάρι».⁵¹

⁵¹ Κόλλας, Χ. (1996). Η νήσος των Κορυφών τον 16^ο και 17^ο αιώνα από μαρτυρίες του Ιστορικού Αρχείου Κέρκυρας. Τόμος Β΄. Κέρκυρα. σσ.70.

Οι Φρεγάτες ανήκουν στην οικογένεια των Γαλερών και ήταν πλοία μικρών διαστάσεων με μονό ιστίο και χωρίς κατάστρωμα. Αντίστοιχα, οι Φούστες ήταν μακρόστενα ελαφρά σκάφη με επίπεδη γάστρα τύπου σανδαλιού. Η δυνατότητα επιβίβασης μεγάλου αριθμού κωπηλατών σε συνδυασμό με το διπλό λατίνι (τριγωνικό ιστίο) που έφεραν και το σχήμα της γάστρας, τις έδιναν την δυνατότητα ανάπτυξης υψηλών ταχυτήτων. Οι Φρεγάτες και οι Φούστες αποτελούσαν το μικρότερο ποσοστό πλοίων της κατηγορίας αυτής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα Κερκυραϊκής Φούστας αποτελεί το ομοίωμα της Εικ. 12, κατασκευασμένο από τον Γρυπιώτη Ευάγγελο στο πλαίσιο μελέτης της τυπολογίας του ναυπηγήματος αυτού.



Εικ.12: Πιστό αντίγραφο Κερκυραϊκής Φούστας. (Μικροναυπήγημα Ευάγγελου Γρυπιώτη)

Αποτελεί πιστό αντίγραφο Φούστας κατασκευασμένη σε Κερκυραϊκό καρνάγιο τον 16ο αιώνα για λογαριασμό του Κερκυραίου άρχοντα Πέτρου Λάντζα. Στην πρύμνη διακρίνεται και το οικόσημο της οικογένειας.

Στην κατηγορία των φορτηγών μεσαίας χωρητικότητας ανήκουν οι Μπαρτσιλιάνες, τα Σκιράτζα, οι Καραβέλλες και τα Γαλιόνια. Βενετικά κατά βάση σκαριά τα οποία διαδόθηκαν στο Ιόνιο εξαιτίας της υψηλής, για την εποχή, μεταφορικής ικανότητάς τους (60 - 250 τόνοι) με μικρή συγκριτικά απαίτηση για πλήρωμα (35 - 40 μέλη) ενώ αριθμητικά θα λέγαμε ότι αποτελούσαν την μειονότητα του εμπορικού στόλου της

περιοχής. Οι πλόες που διενεργούσαν ταυτιζόταν με εκείνους των μικρών φορτηγών μεταφέροντας εμπορεύματα από την Λιβύη και τα νησιά του Ιονίου στην Βενετία με ενδιάμεσο σταθμό την Κέρκυρα. Το μεγαλύτερο ποσοστό των μεσαίων φορτηγών άνηκε στις Μπαρτσιλιάνες και τα Σκιράτζα και μαζί με τα Γαλιόνια συναντώνται ιδιαίτερα στο δεύτερο μισό του 16^{ου} αιώνα. Οι Μπαρτσιλιάνες ήταν πλοία μικρού βυθίσματος, με χαμηλά έξαλα που τους προσέδιδαν την δυνατότητα προσέγγισης σε αβαθείς περιοχές καθώς και σημαντική ευκολία στην διαδικασία φορτοεκφόρτωσής τους. Έφεραν δυο τετράγωνα ιστία ενώ κύριο χαρακτηριστικό της ναυπηγικής τους σχεδίασης ήταν το μεγάλο πλάτος σε συνδυασμό με το χαμηλά έξαλα και την τετράγωνη πρύμνη. Η οργανική σύνθεση του πλοίου ήταν αρκετά μικρή αλλά η αδυναμία του να φέρει οπλισμό και στρατιώτες κατέστησε τις Μπαρτσιλιάνες επισφαλή πλοία έναντι του κινδύνου της πειρατείας.

Τα Σκιράτζα ήταν εμπορικά πλοία ανάλογης χωρητικότητας με τις Μπαρτσιλιάνες και εκτελούσαν αντίστοιχους πλόες για την μεταφορά σιτηρών και ξυλείας. Το κόστος κατασκευής τους ήταν ανάλογο της χωρητικότητάς και υψηλότερο συγκριτικά με τους υπόλοιπους τύπους πλοίων της κατηγορίας.

Οι Καραβέλλες ήταν φορτηγά πλοία χωρητικότητας μεταξύ 96 και 192 τόνων, με τρία ή τέσσερα άλμπουρα και οργανική σύνθεση που δεν ξεπερνούσε τα πενήντα άτομα. Κύριο πλεονέκτημα αυτού του τύπου ήταν η ικανότητά τους να αποκτούν εύκολα πολεμικό ρόλο, φέροντας τον κατάλληλο εξοπλισμό.

Τα Γαλιόνια, το τέταρτο πλοίο της κατηγορίας αυτής, χωρητικότητας ανάλογης με τους πλόες που εκτελούσαν (50 - 100 τόνοι) και αποτελούσαν παραλλαγές της γαλέρας. Ως προωστήριο μέσο χρησιμοποιούσαν ιστία και κουπιά ενώ αργότερα αύξησαν την ιστιοφορία και την χωρητικότητά τους (466 - 1165 τόνοι). Από τα μέσα του 15^{ου} μέχρι τις αρχές του 16^{ου} αιώνα μόνο τρία Γαλιόνια κατέπλευσαν στην Κέρκυρα.⁵²

Η ναυπηγική δραστηριότητα τον 20ο αιώνα

Με την πάροδο των ετών και την ανάπτυξη του αστικού ιστού, από τις αρχές ήδη του 20^{ου} αιώνα, τα καρνάγια της Κέρκυρας άρχισαν να μεταφέρονται στην περιοχή του

⁵² Παγκράτης, Γ. (2013). Κοινωνία και οικονομία στο βενετικό “Κράτος της Θάλασσας”. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις της Κέρκυρας (1496-1538). Αθήνα: Πεδίο. σσ. 274-288.

προαστίου του Μανδουκίου (σημερινή θέση Νέου Λιμένα έμπροσθεν Τελωνείου ως το εργοστάσιο Σοφιανόπουλου). Αργότερα μεταφέρθηκαν δυτικότερα προς την οδό Ανδρέα Κάλβου. Ουσιαστικά, σε ολόκληρο το παραλιακό μέτωπο του προαστίου -όσο αυτό βρεχόταν από θάλασσα- λειτουργούσαν παραδοσιακά καρνάγια. Το 1960, με την κατασκευή του λιμανιού παραχωρήθηκε έκταση μήκους 260 μέτρων επί της Εθν. Αντιστάσεως (δυτικά κτιριακών εγκαταστάσεων Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας), όπου στο συγκεκριμένο σημείο φιλοξενούνται μέχρι και σήμερα όλα τα παραδοσιακά καρνάγια που λειτουργούν στην πόλη της Κέρκυρας.⁵³

Η τελευταία αυτή μετεγκατάσταση των καρνάγιων, η οποία οφειλόταν στην ανάπτυξη των λιμενικών εγκαταστάσεων του Νέου Λιμένα, είναι αυτή που κατά πολλούς αλλοίωσε τον παραδοσιακό χαρακτήρα του προαστίου του Μανδουκίου, ο οποίος εν πολλοίς οφειλόταν και στα καρνάγια.⁵⁴



Εικ.13: Ναυπήγηση σκάφους στο καρνάγιο του Μιχάλη Μπούα στο Μανδούκι Κέρκυρας το έτος 1964. (Φωτ. αρχείο: Μωραΐτη Χ.)

Από το αρχείο των Νηολογίων του Κεντρικού Λιμεναρχείου Κέρκυρας προκύπτει ότι μέχρι και τα μέσα του 20^{ου} αιώνα λειτουργούσαν εργαστήρια ναυπήγησης σκαφών και σε άλλες περιοχές του νησιού όπως Ανεμόμυλος, Ύψος, Μπενίτσες, Άγιοι Θεόδωροι

⁵³ Σουρτζίνος, Γ.(2006). Τοπωνύμια - Γλωσσικές μαρτυρίες στην ιστορική διαδρομή της Κέρκυρας - Τόμος Α΄. Κέρκυρα: Ιστορική - Λαογραφική εταιρεία Κέρκυρας. σσ. 98.

⁵⁴ Κυπριώτης, Θ. Μωραΐτης, Χ. (2018). Η Βιομηχανική ιστορία της Κέρκυρας, Τόμος Δ΄. Κέρκυρα: Σουέρεφ & Συνεργάτες. σσ. 36.

Λευκίμμης, Νησάκι Βόρειας Κέρκυρας αλλά και στην Λάκκα Παξών. Στις περισσότερες περιοχές από αυτές κατά πάσα πιθανότητα δεν λειτουργούσαν μόνιμα καρνάγια αλλά περιστασιακά με σκοπό την ναυπήγηση μεμονωμένων σκαφών, οι караβομαραγκοί μετέβαιναν με τον εξοπλισμό τους στο σημείο για όσο διαρκούσαν οι εργασίες ναυπήγησης ή πραγματοποιούνταν ιδιοκατασκευές σκαφών από μη επαγγελματίες ναυπηγούς. Συστηματική ναυπηγική δραστηριότητα με την λειτουργία καρνάγιων εντοπίζεται στην περιοχή Μανδουκίου Κέρκυρας όπου λειτουργούν μέχρι και σήμερα περί τα έξι καρνάγια αλλά και στην Λευκίμμη Κέρκυρας με την κύρια δραστηριότητα να εμφανίζεται στα καρνάγια των ναυπηγοξυλουργών ΜΥΡΙΛΛΑ Γ. Δημήτριου και ΜΑΣΤΟΡΑ Σ. Ιωάννη.

Οι Κερκυραίοι ναυπηγοξυλουργοί της περιόδου αυτής χρησιμοποιούσαν για την ναυπήγηση των σκαφών τους την μέθοδο του χναριού. Μέσα από την παρακολούθηση των ναυπηγημάτων τους και την επικοινωνία με τους πλοιοκτήτες βελτίωναν συνεχώς τις κατασκευές και τα χνάρια τους σύμφωνα πάντα και με τις απαιτήσεις του πλοιοκτήτη του κάθε σκάφους. Χρησιμοποιούσαν αγριόξυλα (δρυ, φτελιά, ευκάλυπτο) για τους νομείς, τα ποδοστάματα και την τρόπιδα και πεύκο ή κυπαρίσσι για το πέτσωμα, ενώ η ξυλεία σε όλες τις περιπτώσεις προερχόταν από το νησί. Έδιναν ιδιαίτερη σημασία στις φυσικές καμπυλώσεις των κορμών τις οποίες χρησιμοποιούσαν για τα ποδοστάματα και τα στραβόλυξα με σκοπό να είναι ενιαία τμήματα χωρίς ενώσεις ώστε να εξασφαλιστεί η μέγιστη δυνατή αντοχή του σκελετού (Παπαδάτος, Γ. 2022).

Οι ναυπηγοξυλουργοί ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ Μιχάλης, ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπύρος και ο αδερφός του Σωτήρης, έμαθαν την τέχνη στην Κέρκυρα όταν σε παιδική ηλικία εργάστηκαν ως μαθητευόμενοι τα καρνάγια του Μανδουκίου έμπροσθεν στο εργοστάσιο Σοφιανόπουλου. Την δεκαετία του 1950 είχαν πλέον τα δικά τους εργαστήρια και προσέφεραν πολλά στην ναυπηγική παράδοση του νησιού μας μέσα από τα ναυπηγήματά τους. Ο ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ Μιχάλης μετέδωσε την τέχνη στον υιό του Κώστα ενώ ο ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπύρος στον υιό του Γιώργο οι οποίοι διατηρούν καρνάγιο μέχρι και σήμερα στο Μανδούκι. Ο ναυπηγοξυλουργός ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Κυριάκος ο οποίος διατηρεί και αυτός καρνάγιο στην ίδια περιοχή από το 1970, έμαθε την τέχνη από τους Κερκυραίους ναυπηγοξυλουργούς ΑΓΑΘΟ Νίκο και ΑΥΓΕΡΙΝΟ Μιχάλη. Εκφράζουν όλοι την ανησυχία τους για το μέλλον αναφέροντας πως οι τελευταίες ναυπηγήσεις σκαφών στα καρνάγια τους έγιναν μέχρι το έτος 2000 ενώ η νέα γενιά δεν δείχνει ενδιαφέρον για την εκμάθηση της τέχνης ώστε να εξασφαλιστεί η συνέχεια.

Η όποια δραστηριότητα των εργαστηρίων τους στην παρούσα περίοδο περιορίζεται στην επισκευή και συντήρηση των εναπομείναντων ξύλινων σκαριών.

Αρκετά ναυπηγήματα των Κερκυραίων ξυλοναυπηγών είναι πλοία Α΄ Κλάσης και Πλοiάρια Νηολογίου, που παρουσιάζονται παρακάτω (Πίνακες I και II) αλλά και ένας εξίσου σημαντικός αριθμός σκαφών Λεμβολογίου τα οποία στην παρούσα εργασία δεν έχουν μελετηθεί με σκοπό την παρουσίασή τους.

Αντιπροσωπευτικά ναυπηγήματα

Αντιπροσωπευτικά ναυπηγήματα και προϊόντα της ναυπηγικής δραστηριότητας των Κερκυραϊκών καρνάγιων της περιόδου αυτής, τα οποία θεωρούνται αμιγώς Επτανησιακά και εμφανίζονται αποκλειστικά στις θάλασσες του Ιονίου και της Αδριατικής είναι το Γατζάο και το Τραμπάκουλο.

Το Γατζάο

Το Γατζάο είναι ένα ιδιαίτερα οξύπλωρο και οξύπρυμνο σκάφος με πλατιά γάστρα κατά μήκος του σκάφους, οφειλόμενη στην μεγάλη κυρτότητα των πλωριών και πρυμνιών νομέων, ενώ η αναλογία μέγιστου πλάτους στο ύψος της ισάλου και ολικού μήκους ήταν 1/3. Η πλατιά γάστρα προσέδιδε στο σκάφος σημαντική μεταφορική ικανότητα και αυξημένη εφεδρική πλευστότητα ενώ απ' την άλλη επιδρούσε αρνητικά στα υδροδυναμικά χαρακτηριστικά του. Κύριο χαρακτηριστικό επίσης του Γατζάου ήταν η μεγάλη επιφάνεια καταστρώματος που εμφανιζόταν στις περιοχές της πλώρης και της πρύμνης. Χρησιμοποιήθηκε περισσότερο ως Φ/Γ για την μεταφορά προϊόντων και λιγότερο ως αλιευτικό ή αναψυχής. Ως οξύπρυμνο σκάφος θεωρείται ότι έχει σχετική μορφολογική συγγένεια με το Τρεχαντήρι του Αιγαίου και κοινά χαρακτηριστικά με το Τραμπάκουλο το οποίο παρουσιάζεται παρακάτω.⁵⁵

Τον τύπο αυτό τον συναντάμε αποκλειστικά στα νησιά του Ιονίου και τις Ηπειρωτικές ακτές (ναυπηγείται μόνο εκεί) σε μήκος που δεν ξεπερνά τις περισσότερες φορές τα 20 μέτρα, ενώ αποτελεί χαρακτηριστικό ναυπήγημα των Κερκυραϊκών Καρνάγιων όπου και σκαρώνονταν μέχρι και τα μέσα περίπου του 20^{ου} αιώνα.

Οι Κερκυραίοι ναυπηγοξυλουργοί ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ Κώστας του Μιχαήλ και ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Γεώργιος του Σπυρίδωνα, οι οποίοι έμαθαν την τέχνη από τους πατεράδες τους,

⁵⁵ Δαμιανίδης, Κ.(1998). Ελληνική παραδοσιακή ναυπηγική. Αθήνα : Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ. σσ. 45-48.

Οικονόμου, Ι. Κ. (2012). Το ξύλο στην παραδοσιακή ναυπηγική-μια πραγματική εφαρμογή (Bachelor's thesis).σσ. 82-84.

αναφέρουν πως ο Γατζάος χρησιμοποιήθηκε ευρύτατα στην Κέρκυρα ως Φ/Γ εξαιτίας του βασικού χαρακτηριστικού του που ήταν το πλατύ κατάστρωμα, όπως προαναφέρθηκε, αλλά και εξαιτίας του ιδιαίτερα μικρού βυθίσματος που παρουσίαζε ο συγκεκριμένος τύπος. Το μικρό βύθισμα εξασφαλιζόταν με την σχεδόν επίπεδη γάστρα την οποία του προσέδιδαν τα κατάλληλα σχεδιασμένα στραβόξυλα. Έτσι το σκάφος αποκτούσε την δυνατότητα προσέγγισης σε αβαθή σημεία των ακτών, σχεδόν στην παραλία, εξασφαλίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την εκφόρτωση του φορτίου σε δυσπρόσιτα από ξηράς σημεία. Επίσης, ο συγκεκριμένος τύπος είχε σχετικά χαμηλό ύψος εξάλων στο ύψος του εγκαρσίου με αποτέλεσμα να διευκολύνονται οι εργασίες φορτοεκφόρτωσής του από την ξηρά.

Χαρακτηριστικά δείγματα Κερκυραϊκού Γατζάου όπως προκύπτει από το αρχείο Νηολογίων του Κεντρικού Λιμεναρχείου Κέρκυρας, είναι τα πλοία Α Κλάσης:

1. «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Ν.Κ. 128, το οποίο ναυπηγήθηκε σε καρνάγιο του Μανδουκίου το έτος 1927 από τους караβομαραγκούς Ανδρέα Δ. Γιούργα, και Νικόλαο Λ. Φαναριώτη,
2. «ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ» Ν.Κ.138, το οποίο ναυπηγήθηκε στην Κουλούρα Κέρκυρας το έτος 1934 με αγριοξυλεία από τον Σπυρίδωνα Βλάχο, έχοντας ολικό μήκος 13,56μ. και πλάτος 6,23μ.,
3. «ΚΑΤΙΝΑ» Ν.Κ. 141: Ναυπηγήθηκε στο Μανδούκι Κέρκυρας το έτος 1936 με αγριοξυλεία από τους ναυπηγούς Χριστόδουλο Νίκα και Ανδρέα Γιούργα, έχοντας ολικό μήκος 13,30μ. και πλάτος 5,77μ.,
4. «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» Ν.Κ. 147: Ναυπηγήθηκε στην Κέρκυρα το έτος 1945 από τον ναυπηγό Διονύση Μπογδάνο, έχοντας ολικό μήκος 13,10μ. και πλάτος 4,40μ.,
5. «ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ» Ν.Κ. 150: Ναυπηγήθηκε στην Κέρκυρα το έτος 1946 από τον ναυπηγό Φιλήμονα Κωσταγιόλα του Σπυρίδωνος, έχοντας ολικό μήκος 12,92μ. και πλάτος 5,38μ.,
6. «ΧΡΙΣΤΙΝΑ» Ν.Κ. 156: Ναυπηγήθηκε στην παραλία Ύψου Κέρκυρας το έτος 1946 από τον ναυπηγό Σπυρίδωνα Νίκα του Χριστοδούλου, έχοντας ολικό μήκος 16,80μ. και πλάτος 5,80μ.,
7. «ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ» Ν.Κ. 157: Ναυπηγήθηκε στην Κέρκυρα το έτος 1947 από τον ναυπηγό Διονύση Μπογδάνο, έχοντας ολικό μήκος 12,85μ. και πλάτος 4,90μ.,

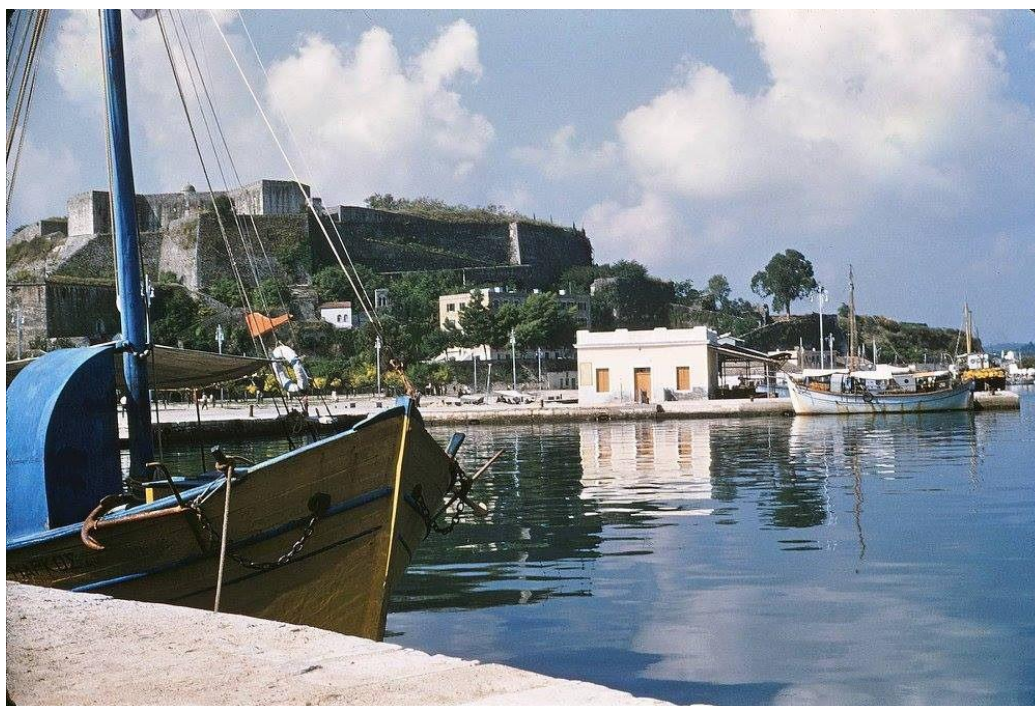
8. «ΕΛΕΝΙΤΣΑ» Ν.Κ. 159: Ναυπηγήθηκε στο Μανδούκι Κέρκυρας το έτος 1947 από τον ναυπηγό Φιλήμονα Κωσταγιόλα του Σπυρίδωνος, έχοντας ολικό μήκος 15,35μ. και πλάτος 5,58μ.,
9. «ΓΕΩΡΓΙΟΣ» Ν.Κ. 160: Ναυπηγήθηκε στο Μανδούκι Κέρκυρας το έτος 1947 από τον ναυπηγό Χριστόδουλο Νίκα, έχοντας ολικό μήκος 14,60μ. και πλάτος 5,10μ.,
10. «ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ζ» Ν.Κ. 161: Ναυπηγήθηκε σε παραλιακή θέση της περιοχής Αγνή Κέρκυρας το έτος 1946 από τον ναυπηγό Σπυρίδωνα Νίκα, έχοντας ολικό μήκος 19,10μ. και πλάτος 7,00μ.,
11. «ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» Ν.Κ. 165: Ναυπηγήθηκε στο Μανδούκι Κέρκυρας το έτος 1947 από τον ναυπηγό Διονύση Μπογδάνο, έχοντας ολικό μήκος 21,95μ. και πλάτος 7,50μ.,
12. «ΠΑΝΟΥΤΣΟΣ 1^{ος}» Ν.Κ. 172: Ναυπηγήθηκε στο Μανδούκι Κέρκυρας το έτος 1951 από τον ναυπηγό Φιλήμονα Κωσταγιόλα του Σπυρίδωνος, έχοντας ολικό μήκος 27,08μ. και πλάτος 8,57μ.
13. «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ» Ν.Κ. 211: Ναυπηγήθηκε στην Κέρκυρας το έτος 1973 από τον ναυπηγό Γεώργιο Μάστορα του Σπυρίδωνος, έχοντας ολικό μήκος 12,80μ. και πλάτος 4,60μ.

και τα πλοιάρια:

1. «ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ» Ν.Κ. 839: Ναυπηγήθηκε το έτος 1947 στην Κέρκυρα από τον Βασίλειο Γιαννόπουλο του Ευσταθίου,
2. «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Ν.Κ. 823: Ναυπηγήθηκε το έτος 1945 στο Μανδούκι Κέρκυρας από τον Γεώργιο Κούρκουλο του Αριστείδη.
3. «ΟΛΓΑ» Ν.Κ. 836: Ναυπηγήθηκε το έτος 1945 σε καρνάγιο του Μανδουκίου από τον ναυπηγό Σπυρίδωνα Νίκα.
4. «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» Ν.Κ. 835: Ναυπηγήθηκε το έτος 1945 στο Μανδούκι Κέρκυρας από τον ναυπηγό Σπυρίδωνα Νίκα του Χριστοδούλου,
5. «ΟΛΓΑ» Ν.Κ. 836: Ναυπηγήθηκε με αγριοξυλεία το έτος 1962 στο Μανδούκι Κέρκυρας από τον ναυπηγό Γεώργιο Πολίτη του Διονυσίου,
6. «ΣΠΥΡΟΣ» Ν.Κ. 841: Ναυπηγήθηκε στην Κέρκυρα το έτος 1947 από τον ναυπηγό Ηλία Μαζαράκη,
7. «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» Ν.Κ. 843: Ναυπηγήθηκε το έτος 1947 στο καρνάγιο του Μιχαήλ Μπούα του Ιωσήφ στο Μανδούκι Κέρκυρας,

8. «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΙΙΙ» Ν.Κ. 855: Ναυπηγήθηκε το έτος 1949 με αγριοξυλεία στο Μανδούκι Κέρκυρας, έχοντας ολικό μήκος 11,25μ. και πλάτος 4,20μ.,
9. «ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ» Ν.Κ. 860: Ναυπηγήθηκε το έτος 1950 με αγριοξυλεία στις Μπενίτσες Κέρκυρας από τον ναυπηγό Κωνσταντίνο Κατσούλη του Γεωργίου,
10. «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» Ν.Κ. 862: Ναυπηγήθηκε το έτος 1950 με αγριοξυλεία στο Μανδούκι Κέρκυρας από τον ναυπηγό Χριστόδουλο Νίκα του Δημητρίου,
11. «ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ» Ν.Κ. 864: Ναυπηγήθηκε το έτος 1951 με αγριοξυλεία στους Αγίους Θεοδώρους Λευκίμης από τον ναυπηγό Γεώργιο Μάστορα του Σπυρίδωνος,
12. «ΕΥΤΥΧΙΑ» Ν.Κ. 866: Ναυπηγήθηκε το έτος 1946 στο Μανδούκι Κέρκυρας από τον ναυπηγό Γεώργιο Μπούα του Αναστασίου,
13. «ΙΩΑΝΝΗΣ» Ν.Κ. 872: Ναυπηγήθηκε με αγριοξυλεία στο Νησάκι Κέρκυρας το έτος 1952 από τον ναυπηγό Σπυρίδωνα Νίκα του Χριστοδούλου,
14. «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» 877: Ναυπηγήθηκε με αγριοξυλεία το έτος 1953 στο καρνάγιο του Μιχαήλ Μπούα του Ιωσήφ στο Μανδούκι Κέρκυρας,
15. «ΑΛΙΚΗ» Ν.Κ. 879: Ναυπηγήθηκε με αγριοξυλεία το έτος 1953 στο Μανδούκι Κέρκυρας από τον ναυπηγό Σπυρίδωνα Νίκα του Χριστοδούλου,
16. «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Ν.Κ. 880: Ναυπηγήθηκε με αγριοξυλεία το έτος 1953 στην Γαρίτσα Κέρκυρας από τον Σάββα Θεοτόκη του Παύλου,
17. «ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» Ν.Κ. 881: Ναυπηγήθηκε το έτος 1953 στο Μανδούκι Κέρκυρας με αγριοξυλεία από τον Κερκυραίο ναυπηγό Μιχαήλ – Ιωσήφ Μπούα του Αναστασίου,
18. «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» Ν.Κ. 883.: Ναυπηγήθηκε με αγριοξυλεία το έτος 1954 στο Μανδούκι Κέρκυρας από τον ναυπηγό Σπυρίδωνα Νίκα του Χριστοδούλου,
19. «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Ν.Κ. 884: Ναυπηγήθηκε με αγριοξυλεία το έτος 1954 στο Μανδούκι Κέρκυρας από τον ναυπηγό Μιχάλη Μπούα,
20. «ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ» Ν.Κ. 886: Ναυπηγήθηκε με αγριοξυλεία το έτος 1955 στο Μανδούκι Κέρκυρας από τον ναυπηγό Γεώργιο Πολίτη του Διονυσίου.
21. «ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ» Ν.Κ. 898: Ναυπηγήθηκε με αγριοξυλεία την δεκαετία του 1950 στην Κέρκυρα από τον ναυπηγό Σπυρίδωνα Νίκα του Χριστοδούλου.
22. «ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» Ν.Κ. 901: Ναυπηγήθηκε με αγριοξυλεία το έτος 1961 στην Κέρκυρα από τον ναυπηγό Σπυρίδωνα Νίκα του Χριστοδούλου.
23. «ΑΓΛΑΪΑ» Ν.Κ. 902 : Ναυπηγήθηκε με αγριοξυλεία το έτος 1962 στο Μανδούκι Κέρκυρας από τον ναυπηγό Σπυρίδωνα Νίκα του Χριστοδούλου,

24. «ΑΣΤΡΑΠΗ II» Ν.Κ. 903: Ναυπηγήθηκε με αγριοξυλεία το έτος 1962 στο Μανδούκι Κέρκυρας από τον ναυπηγό Γεώργιο Πολίτη του Διονυσίου,
25. «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» Ν.Κ. 908: Ναυπηγήθηκε με αγριοξυλεία το έτος 1965 στην Κέρκυρα από τον ναυπηγό Σπυρίδωνα Νίκα του Χρήστου,
26. «ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ» Ν.Κ. 931: Ναυπηγήθηκε με αγριοξυλεία το έτος 1973 στην Κέρκυρα από τον ναυπηγό Σπυρίδωνα Παπαδάτο του Όθωνος,
27. «BARACUDA III» Ν.Κ. 932: Ναυπηγήθηκε με αγριοξυλεία το έτος 1973 στην Κέρκυρα από τον ναυπηγό Σωτήριο Παπαδάτο του Όθωνος,
28. «ΑΝΔΡΕΑΣ» Ν.Κ. 1973: Ναυπηγήθηκε με αγριοξυλεία το έτος 1973 στην Κέρκυρα από τον ναυπηγό Γεώργιο Πολίτη του Διονυσίου,



Εικ. 14: Κερκυραϊκό Γατζάο στον Π. Λιμένα Κέρκυρας (1959)

Το Τραμπάκουλο ή Τραμβάκουλο

Το Τραμπάκουλο ήταν πλατύ σκάφος μεγέθους ανάλογου του Περάματος και του Γατζάου και εμφανίζεται στην βιβλιογραφία ως τύπος από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα. Χαρακτηρίζεται ως παραδοσιακό σκαρί της Αδριατικής το οποίο σκαρώνονταν και στα ναυπηγία των νησιών του Ιονίου.⁵⁶ Ήταν αντίστοιχο με το Τρεχαντήρι του Αιγαίου, το

⁵⁶ Δαμιανίδης, Κ.(1998). Ελληνική παραδοσιακή ναυπηγική. Αθήνα : Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ. σσ. 97.

οποίο θεωρείται ότι προέρχεται από ναυπηγική εξέλιξη του Τραμπάκουλου, με αρκετά διαφορετικές ναυπηγικές γραμμές όμως και πιο στρογγυλό στην πλώρη και την πρύμνη.

Χαρακτηριστικά ναυπηγήματα αυτού του τύπου τα οποία ναυπηγήθηκαν σε Κερκυραϊκά καρνάγια είναι τα πλοία Α΄ Κλάσης «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Ν.Κ. 2, «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» Ν.Κ. 7, «ΓΕΩΡΓΙΟΣ» Ν.Κ. 14, «ΓΑΛΑΤΕΑ» Ν.Κ. 15, «ΚΑΛΥΨΩ» Ν.Κ. 16, «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Ν.Κ. 19 το οποίο είχε μέγιστο ολικό μήκος 12,20μ., μέγιστο πλάτος 4,60μ, βύθισμα 1,60μ, ολική χωρητικότητά 22,28 κόρους και καθαρή 19,46 κόρους αντίστοιχα, «ΥΠΟΜΟΝΗ» Ν.Κ. 20, «ΟΛΥΜΠΙΑ» Ν.Κ. 22, «ΤΖΑΝΤΖΕ ΕΛΕΝΗ» Ν.Κ. 24, «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Ν.Κ. 26, «ΜΑΡΙΑ» Ν.Κ. 27, «ΓΕΩΡΓΙΟΣ» Ν.Κ. 30 «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Ν.Κ. 45 και «ΚΑΣΣΩΠΗΤΡΑ» Ν.Κ. 59 καθώς και τα πλοiάρια «ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ» Ν.Κ. 31, «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» Ν.Κ. 193, «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Ν.Κ. 443, «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Ν.Κ. 444 και «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» Ν.Κ. 644.

Γενικά, ο συγκεκριμένο τύπος ναυπηγούνταν στα Κερκυραϊκά καρνάγια μέχρι τις πρώτες δύο δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα και ακολούθως σταμάτησε. Δεικτικό είναι ότι οι σημερινοί ναυπηγοί του νησιού δεν γνωρίζουν πληροφορίες για το Τραμπάκουλο.

Εκτός του Γατζάου και του Τραμπάκουλου, προϊόντα της Κερκυραϊκής ναυπηγικής δραστηριότητας του 20^{ου} αιώνα είναι και μια σειρά από πλοία και σκάφη η τυπολογία των οποίων συναντάται και στην υπόλοιπη Ελλάδα, όπως Τρεχαντήρια, Καραβόσκαρα, Γαέτες, Βαρκαλάδες και μικρά καΐκια (μπατέλα) τα οποία και παρουσιάζονται ακολούθως (ΠΙΝΑΚΑΣ Ι & ΙΙ).



Εικ. 15: Πιστό αντίγραφο Τραμπάκουλου (Φωτ. Ναυτικό Μουσείο Χίου, 2020)

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι: ΠΛΟΙΑ Α΄ ΚΛΑΣΗΣ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	NK 136	I/Φ	ΚΟΥΛΟΥΡΑ ΣΙΝΙΩΝ	1932	ΒΛΑΧΟΣ Σπυρίδων	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΖΑΪΡΑ	NK 139	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1935	ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ Διονύσιος του Χριστοδούλου - ΚΩΣΤΑΓΙΟΛΑΣ Σ.	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	NK 146	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1945	ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ Διονύσιος του Χριστοδούλου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΜΗΤΣΟΣ	NK 151	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1944 ή 1945	ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ Διονύσιος του Χριστοδούλου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΕΛΕΝΗ	NK155	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1946	ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ Διονύσιος του Χριστοδούλου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι: ΠΛΟΙΑ Α΄ ΚΛΑΣΗΣ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	NK 158	ΛΟΒΕΡ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1946	ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ Διονύσιος του Χριστοδούλου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	NK 162	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1947	ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ Διονύσιος του Χριστοδούλου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	NK 164	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1947	ΚΩΣΤΑΓΙΟΛΑΣ Φιλήμων	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΣΠΥΡΟΣ	NK 166	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1949	ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ Διονύσιος του Χριστοδούλου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	NK 167	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1950	ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ Διονύσιος του Χριστοδούλου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	NK 168	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1950	ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ Διονύσιος του Χριστοδούλου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι: ΠΛΟΙΑ Α΄ ΚΛΑΣΗΣ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΑΓΙΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	NK 169	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1951	ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ Διονύσιος του Χριστοδούλου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	NK 171	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΥΨΟΣ	1951	ΝΙΚΑΣ Σπυρίδων του Χριστοδούλου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΘΑΝΑΣΗΣ	NK 177	Φ/Γ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1955	ΝΙΚΑΣ Σπυρίδων του Χριστοδούλου – ΚΟΛΥΤΑΣ Στέφανος του Σπυρίδωνα	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΟΘΩΝΟΙ	NK 179	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1958	ΠΟΛΙΤΗΣ Γεώργιος του Διονυσίου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΒΥΡΩΝ ΙΙ	NK 204	Ε/Γ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1971	ΠΟΛΙΤΗΣ Γεώργιος του Διονυσίου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	NK 207	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΛΕΥΚΙΜΜΗ	1972	-	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΜΑΡΙΑ	NK 212	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1974	ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ Μιχαήλ του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι: ΠΛΟΙΑ Α΄ ΚΛΑΣΗΣ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
Ο ΣΤΑΜΑΤΗΣ	NK 213	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1974	ΜΑΣΤΟΡΑΣ Ιωάννης του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	NK214	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΛΕΥΚΙΜΜΗ	1974	-	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΜΠΑΡΑΚΟΥΝΤΑ IV	NK 215	Ε/Γ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1974	-	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΑΡΣΕΝΙΟΣ	NK 216	Ε/Γ-Π/Κ	ΛΕΥΚΙΜΜΗ	1975	ΜΑΣΤΟΡΑΣ Γεώργιος του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΕΛΜΙΤΑ	NK 219	Ε/Γ-Π/Κ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1976	ΓΙΟΥΡΓΑΣ Δημήτριος του Αχιλλέα	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	NK 221	Ε/Γ-Π/Κ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1976	ΜΑΣΤΟΡΑΣ Ιωάννης του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΙΣΑΥΡΟΣ	NK 222	Ε/Γ-Π/Κ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1977	ΜΑΣΤΟΡΑΣ Γεώργιος του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΕΡΙΚΟΥΣΑ	NK 224	Ε/Γ-Π/Κ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1977	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι: ΠΛΟΙΑ Α΄ ΚΛΑΣΗΣ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΝΙΚΟΣ Ο ΕΛΛΗΝΑΣ	NK 228	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1977	ΜΑΣΤΟΡΑΣ Ιωάννης του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΕΛΕΝΑ	NK 230	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1978	ΚΟΤΙΝΑΣ Θρασύβουλος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	NK 238	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1947	ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ Διονύσιος του Χριστοδούλου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	NK 245	-	ΚΑΒΟΣ ΛΕΥΚΙΜΜΗΣ	1980	ΜΑΣΤΟΡΑΣ Ιωάννης του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	NK 252	Ε/Γ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1981	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Μ	NK 257	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1983	ΜΑΣΤΟΡΑΣ Γεώργιος του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΙΟΛΟΣ	NK 318	Θ/Γ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1986	ΠΟΛΙΤΗΣ Γεώργιος του Διονυσίου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	NK 832	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1945	ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ Διονύσιος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΖΑΪΡΑ	NK 833	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1946	ΚΩΣΤΑΓΙΟΛΑΣ Φιλήμων	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΣΠΥΡΟΣ	NK 834	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1946	ΠΟΛΙΤΗΣ Γεώργιος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΔΡΙΑΣ	NK 837	Ι/Φ	ΟΘΩΝΟΙ	1946	-	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΝΙΚΗ	NK 838	Ι/Φ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1946	ΝΙΚΑΣ Σπυρίδων του Χριστοδούλου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	NK 858	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1949	ΜΠΟΥΑΣ Μιχαήλ του Ιωσήφ	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	NK 856	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1949	-	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	NK 857	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1949	-	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΚΑΤΙΝΑ	NK 859	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΥΨΟΣ	1950	ΝΙΚΑΣ Σπυρίδων του Χριστοδούλου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	NK 861	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1951	ΜΠΟΥΑΣ Μιχαήλ του Ιωσήφ	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: <u>ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ</u>						
ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	NK 867	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1951	ΜΠΟΥΑΣ Μιχαήλ του Ιωσήφ	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	NK 869	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΟΘΩΝΟΙ	1944	ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΣ Κων/νος του Γεωργίου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΚΑΛΥΨΩ	NK 871	ΚΑΪΚΙ	ΟΘΩΝΟΙ	1949	ΠΟΛΙΤΗΣ Γεώργιος του Διονυσίου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	NK 873	ΓΑΕΤΑ	ΛΑΚΚΑ ΠΑΞΩΝ	1949	ΜΑΣΤΟΡΑΣ Κων/νος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	NK 874	ΓΑΕΤΑ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1946	ΜΠΟΥΑΣ Μιχαήλ του Ιωσήφ	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΝΙΚΗ	NK 875	ΓΑΕΤΑ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1928	ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ Διονύσιος του Χριστοδούλου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΜΑΡΙΑ	NK 876	ΓΑΕΤΑ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1947	ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ Διονύσιος του Χριστοδούλου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΑΓΙΟΣ ΣΕΒΑΣΤΙΑΝΟΣ	NK 878	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1953	ΠΟΛΙΤΗΣ Γεώργιος του Διονυσίου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	NK 888	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1956	ΠΟΛΙΤΗΣ Γεώργιος του Διονυσίου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	NK 889	Π/Κ - ΚΑΝΩ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1950	ΠΟΛΙΤΗΣ Γεώργιος του Διονυσίου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	NK 890	Π/Κ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1955	ΚΟΛΥΤΑ Στέφανος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΟΘΩΝΟΙ	NK 891	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1958	ΠΟΛΙΤΗΣ Γεώργιος του Διονυσίου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	NK 907	Π/Κ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1965	ΝΙΚΑΣ Σπυρίδων του Χρήστου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΔΕΛΦΙΝΙ	NK 909	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1967	ΑΓΑΘΟΣ Νικόλαος του Ιωάννη	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΜΠΑΡΑΚΟΥΝΤΑ	NK 910	ΒΑΡΚΑΛΑΣ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1967	ΜΠΟΥΑΣ Μιχαήλ του Αναστασίου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΤΑ ΔΥΟ ΑΔΕΡΦΙΑ	NK 911	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1967	ΑΓΑΘΟΣ Νικόλαος του Ιωάννη	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΜΑΝΔΟΥΚΙ	NK 913	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1967	ΝΙΚΑΣ Σπυρίδων του Χριστοδούλου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	NK 914	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1968	ΠΟΛΙΤΗΣ Γεώργιος του Αθανασίου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	NK 916	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1968	ΠΟΛΙΤΗΣ Γεώργιος του Διονυσίου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	NK 917	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1968	ΑΓΑΘΟΣ Νικόλαος του Ιωάννη	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΛΙΚΗ	NK 925	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1972	ΑΓΑΘΟΣ Νικόλαος του Ιωάννη	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΙΣΤΗΣ	NK 926	-	ΚΕΡΚΥΡΑ	1972	ΓΙΟΥΡΓΑΣ Δημήτριος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΠΟΛΛΩΝ	NK 928	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1973	ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ Μιχαήλ του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΡΓΩ	NK 929	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1973	ΑΓΑΘΟΣ Νικόλαος του Ιωάννη	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
SARITA MUNTIEL	NK 933	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1972	ΠΟΛΙΤΗΣ Γεώργιος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΧΑΡΑΥΓΗ	NK 934	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1973	ΠΟΛΙΤΗΣ Γεώργιος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	NK 935	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1973	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σωτήριος του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	NK 936	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1974	ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ Μιχαήλ του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΦΡΥΝΗ	NK 947	-	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1976	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	NK 948	-	ΚΕΡΚΥΡΑ	1976	ΓΙΟΥΡΓΑΣ Δημήτριος του Αχιλλέα	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΛΕΞΙΑ	NK 949	-	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1977	ΜΑΣΤΟΡΑΣ Γεώργιος του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΤΥΦΩΝ	NK 987	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1977	ΜΑΣΤΟΡΑΣ Αλέξανδρος του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	NK 1067	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1980	ΜΑΣΤΟΡΑΣ Ιωάννης του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	NK 1068	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1980	ΜΑΣΤΟΡΑΣ Ιωάννης του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	NK 1073	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1980	ΜΑΣΤΟΡΑΣ Ιωάννης του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	NK 1123	Θ/Γ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1981	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σωτήριος του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΚΕΡΑΥΝΟΣ	NK 1124	Α/Κ	ΚΑΤΩ ΛΕΥΚΙΜΜΗ	1981	ΜΑΣΤΟΡΑΣ Ιωάννης του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	NK 1125	Α/Κ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1981	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Γεράσιμος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	NK 1134	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ	1981	ΔΗΜΟΥΛΑΣ Σωτήριος του Νικολάου – ΔΗΜΟΥΛΑΣ Νικόλαος του Σωτηρίου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΚΑΙΤΗ	NK 1147	Ε/Γ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1981	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΜΑΓΔΑ	NK 1154	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1982	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΔΑΦΝΗ	NK 1159	Ε/Γ-Α/Ψ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1982	ΔΙΓΕΝΗΣ Σπυρίδων	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΛΕΥΤΕΡΗΣ	NK 1160	A/K	ΚΑΤΩ ΛΕΥΚΙΜΜΗ	1982	ΜΑΣΤΟΡΑΣ Ιωάννης του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	NK 1162	Ε/Γ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1982	ΡΙΓΓΑΣ Θεόδωρος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: <u>ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ</u>						
ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΜΑΡΙΑ	NK 1165	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1982	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΣΤΡΑΤΟΣ	NK 1166	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1983	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	NK 1168	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1982	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σωτήριος του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΕΛΕΝΑ	NK 1169	Ε/Γ-Α/Ψ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1983	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σωτήριος του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	NK 1174	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1983	ΜΑΣΤΟΡΑΣ Ιωάννης του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΣΠΥΡΟΣ	NK A/K	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1983	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σωτήριος του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΣΠΟΡΟΣ	NK 1180	Ε/Γ-Α/Ψ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1983	ΜΠΟΥΜΠΟΥΚΑΣ Κων/νος του Νικολάου (ιδιοκατασκευή)	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	NK 1183	Α/Κ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1983	ΜΟΥΖΑΚΙΤΗΣ Γεώργιος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	NK 1184	Α/Κ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1983	ΤΖΑΦΕΣΤΑΣ Χρήστος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΣΠΥΡΟΣ ΙΙ	NK 1185	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1983	ΚΟΥΡΚΟΥΛΟΣ Κ.	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΜΠΑΡΙΝΟ – ΜΕΣΣΟΓΓΗ	NK 1194	Α/Κ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1984	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σωτήριος του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΝΑΤΪΑΝΑ	NK 1195	Α/Κ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1983	ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΙΤΗΣ Κων/νος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΕ	NK 1202	Ε/Γ-Α/Ψ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1983	ΜΑΣΤΟΡΑΣ Ιωάννης του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	NK 1203	Α/Κ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1984	ΡΟΥΣΑΛΗΣ Ηλίας	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: <u>ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ</u>						
ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	NK 1207	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1984	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σωτήριος του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΔΕΛΦΙΝΙ	NK 1208	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1985	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΕΛΕΝΗ	NK 1210	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1984	ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ Μιχαήλ του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	NK 1217	A/K	ΛΕΥΚΙΜΜΗ	1985	ΚΟΥΛΟΥΡΗΣ Στέφανος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΖΟΡΜΠΑΣ	NK 1222	A/Ψ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1984	ΜΑΝΔΥΛΑΣ Σπυρίδων του Γεωργίου (ιδιοκατασκευή)	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	NK 1225	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1985	ΑΓΑΘΟΣ Νικόλαος – ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ Μιχαήλ	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: <u>ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ</u>						
ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ	NK 1233	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1985	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	NK 1237	Α/Κ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1985	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΟΔΥΣΣΕΑΣ	NK 1239	ΛΥΜΠΕΡΤΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1986	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΔΥΟ ΑΔΕΡΦΙΑ	NK 1248	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1986	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΜΙΡΑΝΤΑ	NK 1250	Α/Κ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1987	ΝΙΚΑΣ Σπυρίδων	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΕΙΡΗΝΗ	NK 1258	Α/Κ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1986	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: <u>ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ</u>						
ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΑΡΓΩ	NK 1263	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ	1987	ΦΙΛΙΠΠΑΣ Κων/νος του Ιωάννη	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΓΕΛΟΣ	NK 1264	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1987	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σωτήριος του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΟΜΕΡ	NK 1275	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1988	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σωτήριος του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΕΤΟΣ	NK 1276	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1988	ΓΙΟΥΡΓΑΣ Δημήτριος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΖΕΦΥΡΟΣ	NK 1285	A/K	ΠΑΛ/ΤΣΑ	1989	ΝΤΟΥΡΑΣ Βασίλης του Στεφάνου (ιδιοκατασκευή)	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	NK 1292	Ε/Γ	ΛΕΥΚΙΜΜΗ	1989	ΚΟΥΡΗΣ Θεόδωρος του Γρηγορίου (ιδιοκατασκευή)	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΜΑΣΤΡΟΒΑΓΓΕΛΗΣ	NK 1293	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ	1989	ΧΕΙΜΑΡΙΟΣ Σπυρίδων του Σταύρου (ιδιοκατασκευή)	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΧΑΡΑΛΑΜΠΗΣ	NK 1298	A/K	ΛΕΥΚΙΜΜΗ	1989	ΚΟΥΡΗΣ Λεωνίδας του Χαραλάμπου	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	NK 1304	A/K	ΛΕΥΚΙΜΜΗ	1990	ΒΛΑΣΣΗΣ Προκόπιος του Σπυρίδωνος - ΠΑΠΑΒΛΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Χαράλαμπος του Διονυσίου (ιδιοκατασκευή)	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΒΟΥΛΑ	NK 1313	ΛΑΤΖΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1990	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΤΙΤΙΝΑ	NK 1315	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1989	ΤΖΑΦΕΣΤΑΣ Χρήστος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	NK 1316	Α/Κ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1990	ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΩΤΗΣ Κων/νος – ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΩΤΗΣ Νικόλαος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΝΝΑ	NK 1318	Ε/Γ-Α/Ψ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1990	ΙΩΣΗΦ Αναστάσιος του Μιχαήλ (ιδιοκατασκευή)	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΔΥΟ ΑΔΕΛΦΕΣ	NK 1331	Ε/Γ-Α/Ψ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1991	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σωτήριος του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΝΤΩΝΗΣ	NK 1333	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1991	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: <u>ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ</u>						
ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΣΠΥΡΟΣ	NK 1354	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1992	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΒΟΥΛΑ	NK 1355	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1992	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΣΠΥΡΟΣ	NK 1357	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ	1992	ΤΖΑΦΕΣΤΑΣ Χρήστος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	NK 1371	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1992	ΜΥΡΙΛΛΑΣ Γ. Δημήτριος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΕΛΒΙΡΑ	NK 1376	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1992	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΕΛΕΝΑ	NK 1377	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ	1987	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: <u>ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ</u>						
ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΓΟΥΛΙΕΛΜΑ - ΚΥΡΙΑΚΗ	NK 1389	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ	1988	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σωτήριος του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΘΑΛΕΙΑ	NK 1392	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ	1992	Μ. ΙΩΣΗΦ & ΣΙΑ Ο.Ε.	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	NK 1399	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ	1993	Χ. & Δ. ΤΖΑΦΕΣΤΑΣ Ο.Ε.	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΛΕΟΝΤΟΣ Ι	NK 1401	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1993	ΜΥΡΙΛΛΑΣ Γ. Δημήτριος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΝΙΚΗ	NK 1415	A/K	ΚΑΡΟΥΣΑΔΕΣ	1992	Σ. Π. ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	NK 1422	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1993	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σωτήριος του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΦΙΛΙΠΠΟΣ - ΚΩΣΤΑΣ	NK 1425	A/K	ΛΕΥΚΙΜΜΗ	1994	ΜΥΡΙΛΛΑΣ Γ. Δημήτριος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΟΥΜΠΗΣ	NK 1427	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΛΕΥΚΙΜΜΗ	1994	ΜΥΡΙΛΛΑΣ Γ. Δημήτριος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	NK 1429	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1993	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΤΑ ΤΡΙΑ ΑΔΕΡΦΙΑ	NK 1437	Α/Κ	ΛΕΥΚΙΜΜΗ	1994	ΜΥΡΙΛΛΑΣ Γ. Δημήτριος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΚΥΡΙΑΚΟΣ	NK 1437	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1994	ΤΖΑΦΕΣΤΑΣ Χ. Δημήτριος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΝΑΤΟΛΗ	NK 1444	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1995	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σωτήριος του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΡΓΩ	NK 1445	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1995	ΒΛΑΧΟΣ Γεώργιος του Ανδρέα (ιδιοκατασκευή)	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	NK 1446	Α/Κ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1995	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	NK 1447	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1970	ΜΑΣΤΟΡΑΣ Ιωάννης του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΣΑΡΓΟΣ	NK 1449	ΛΑΤΖΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1995	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σωτήριος του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΧΑΡΑ	NK 1461	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1995	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σωτήριος του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	NK 1467	Α/Κ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1995	ΤΖΑΦΕΣΤΑΣ Χ. Δημήτριος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	NK 1468	Α/Κ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1995	ΜΥΡΙΛΛΑΣ Γ. Δημήτριος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΕΛΠΙΔΑ	NK 1474	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1996	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ II	NK 1475	Φ/Γ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1996	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΠΑΝΑΓΗΣ	NK 1477	A/K	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1996	ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ Μιχαήλ του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	NK 1478	A/K	ΜΑΝΔΟΥΚΙ	1996	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	NK 1479	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ	1996	ΜΥΡΙΛΛΑΣ Ονούφριος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΦΩΝΤΑΣ	NK 1481	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1996	ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ Μιχαήλ του Σπυρίδωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΟΛΓΑ	NK 1482	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1996	ΜΥΡΙΛΛΑΣ Γ. Δημήτριος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΣΠΥΡΟΣ - ΜΑΡΙΟΣ	NK 1488	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1987	ΜΥΡΙΛΛΑΣ Γ. Δημήτριος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	NK 1492	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1997	ΜΥΡΙΛΛΑΣ Γ. Δημήτριος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	NK 1494	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1997	ΜΥΡΙΛΛΑΣ Γ. Δημήτριος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΜΑΓΔΑ	NK 1496	Ε/Ρ-Α/Ψ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1997	ΓΕΩΡΓΟΠΑΛΗΣ Θρασύβουλος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΡΟΖΑΡΙΟΣ	NK 1497	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ	1997	ΤΖΑΦΕΣΤΑΣ Δημήτριος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	NK 1500	A/K	ΛΕΥΚΙΜΜΗ	1997	ΜΥΡΙΛΛΑΣ Γ. Δημήτριος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ	NK 1502	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ	1997	ΔΕΛΗΜΑΝΗΣ Ευάγγελος του Δημήτριος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΕΛΠΙΔΑ	NK 1506	A/K	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1995	ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ Μιχαήλ – ΑΓΑΘΟΣ Νικόλαος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΣΟΦΙΑ	NK 1529	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1998	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σπυρίδων του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	NK 1562	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1999	ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ Κωνσταντίνος του Μιχαήλ	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	NK 1565	Α/Κ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	1992	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σωτήριος του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΘΕΟΛΟΓΟΣ	NK 1567	ΚΑΡΑΒΟΣΚΑΡΟ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1999	ΜΥΡΙΛΛΑΣ Γ. Δημήτριος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΦΑΝΗΣ ΜΑΡ	NK 1568	Α/Κ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	1999	ΜΥΡΙΛΛΑΣ Γ. Δημήτριος	Κυπαρίσσι – Ιρόκο
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	NK 1575	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	2000	ΜΥΡΙΛΛΑΣ Γ. Δημήτριος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΜΑΡΙΩ	NK 1594	Α/Κ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	2001	ΜΥΡΙΛΛΑΣ Γ. Δημήτριος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ / ΕΙΔΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΝΑΥΠΗΓΟΣ	ΥΛΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
ΜΑΡΩ	NK 1595	Ε/Ρ-Α/Ψ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	2000	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ Σωτήριος του Όθωνος	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	NK 1600	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Μανδούκι)	2001	ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ Κων/νος του Μιχαήλ	ΑΓΡΙΟΞΥΛΕΙΑ
ΑΓΓΕΛΑ	NK 1614	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ	2002	ΚΑΨΟΚΑΒΑΔΗΣ Ιωάννης	Πεύκη Σουηδίας – Ευκάλυπτος
ΕΦΗ	NK 1633	ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ (Λευκίμμη)	2003	ΜΥΡΙΛΛΑΣ Γ. Δημήτριος	Φτελιά – Κυπαρίσσι

Επίλογος

Κατά την ολοκλήρωση αυτή της μελέτης εξάγεται αβίαστα το συμπέρασμα ότι η ναυπηγική παράδοση της Ελλάδος κατέχει μια σημαντική θέση στην πολιτιστική μας κληρονομιά και παράδοση. Η διαδρομή της στον χρόνο αποδεικνύει ότι η παράδοση εξακολουθεί να διατηρείται όσο υπάρχουν άνθρωποι που την παραλαμβάνουν από τις προηγούμενες γενιές και την παραδίδουν στις επόμενες.

Η συμβολή των Κερκυραίων ναυπηγοξυλουργών στην παράδοση αυτή είναι επίσης σημαντική και αξιόλογη καθώς μέσα από τα πολυάριθμα ναυπηγήματά τους - αντιπροσωπευτικό δείγμα των οποίων παρουσιάστηκε ανωτέρω- τα οποία αποτελούν φορείς του πολιτισμού και κοσμούν τις θάλασσές μας, συνέβαλαν στην διάδοση και την μετάδοση της τέχνης στις επόμενες γενιές.

Το ερώτημα είναι τι κάνουμε εμείς σήμερα ώστε να διατηρήσουμε αυτήν την παράδοση και να την μεταδώσουμε στις επόμενες γενιές. Τα στοιχεία από τις ναυπηγήσεις νέων παραδοσιακών σκαφών αλλά και από τις μαρτυρίες των ναυπηγοξυλουργών του νησιού δυστυχώς είναι αποθαρρυντικά καθώς δείχνουν πως η νέα γενιά δεν ακολουθεί το επάγγελμα του ναυπηγοξυλουργού, οι υπάρχοντες τεχνίτες δεν καθοδηγούν τα παιδιά τους στην συνέχιση του επαγγέλματος καθώς πλέον δεν είναι βιώσιμο σε ένα μεγάλο βαθμό και επίσης τα παραδοσιακά σκάφη εγκαταλείπονται και αντικαθίστανται με νέα, κατασκευασμένα από συνθετικά υλικά.

Στο πλαίσιο ίδρυσης του Μουσείου Ναυτικής Παράδοσης από τον Οργανισμό Λιμένα Κέρκυρας, δημιουργείται μια σημαντική ευκαιρία για την ανάληψη δράσεων με σκοπό την διάσωση παραδοσιακών Κερκυραϊκών σκαφών αλλά της ναυπηγικής τέχνης του νησιού. Η δράση αυτή πρέπει να στοχεύει αφενός στην διατήρηση των παραδοσιακών ξύλινων σκαφών σε ενέργεια, καθώς οι συγκεκριμένοι φορείς πολιτισμού δεν μπορούν διατηρηθούν στον χρόνο αν δεν παραμείνουν αξιόπλοα και σε ενέργεια και αφετέρου στην παραχώρηση κατάλληλου χώρου για την συνέχιση της λειτουργίας των Κερκυραϊκών καρνάγιων. Η τέχνη θα διατηρηθεί όσο υπάρχουν κίνητρα και δυνατότητες στους νέους να την ακολουθήσουν και όσο τα παραδοσιακά σκάφη θα πλέουν στις θάλασσές μας. Κάθε προσπάθεια συγκέντρωσης εκθεμάτων σε ένα μουσειακό χώρο δεν θεωρώ ότι τα συμβάλει στην διατήρηση μιας ζώσας παράδοσης παρά στην διαφύλαξη ενός πολιτισμικού πλούτου του παρελθόντος.

Επίσης, η πολιτεία θα πρέπει να αναλάβει δράσεις με σκοπό την παροχή κινήτρων για την ναυπήγηση νέων παραδοσιακών ξύλινων σκαφών αλλά και την διατήρηση – προστασία των υπαρχόντων τα οποία πρέπει άμεσα να εξαιρεθούν από την διαδικασία διάλυσης τους στο πλαίσιο Ευρωπαϊκών προγραμμάτων.

Η διάσωση της ελληνικής παραδοσιακής ναυπηγικής τέχνης είναι μονόδρομος και μπορεί να προσφέρει ποικιλοτρόπως στον πολιτισμό, την ανάπτυξη και την οικονομία της Πατρίδας μας.

Βιβλιογραφία

- Βλασσόπουλος, Ν. (1995). Η ναυτιλία των Ιονίων νήσων 1700-1864 Τόμος Α΄. Αθήνα: Ελληνική Ευρωεκδοτική.
- Βλασσόπουλος, Ν. (1995). Η ναυτιλία των Ιονίων νήσων 1700-1864 Τόμος Β΄. Αθήνα: Ελληνική Ευρωεκδοτική.
- Γιαννάκης, Α. (2013). Ομηρικό λεξικό ναυτικών όρων. Αθήνα: 24 γράμματα.
- Γρυπιώτης, Ε. (2012). Η ελληνική ναυτιλία από το 1453 έως το 1821. Αθήνα: Ελληνικά Ταχυδρομεία.
- Δαμιανίδης, Κ. & Ζήβας, Α. (1986). Το τρεχαντήρι στην ελληνική ναυπηγική τέχνη. Αθήνα: ΕΟΜΜΕΧ.
- Δαμιανίδης, Κ. (1997). Ναυτική παράδοση στο Αιγαίο. Ταρσανάδες και σκαριά. Αθήνα: Υπουργείο Αιγαίου.
- Δαμιανίδης, Κ. (1998). Ελληνική παραδοσιακή ναυπηγική. Αθήνα : Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ.
- Δελής, Α. (2010). Ναυπήγηση και συνεταιριστική διαχείριση (συμπλοιοκτησία) εμπορικών ιστιοφόρων στην Ερμούπολη τον 19ο αιώνα. *Μνήμων*.
- Ζερβός, Θ., & Μητρόπουλος, Α. (2016). Σχολή Ξυλοναυπηγικής στη Σύρο (Μεταπτυχιακή εργασία). Ανακτήθηκε από: <https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/handle/123456789/43539>
- Κεχαγιάς, Μ. (2006). " Στα σκαριά": μελέτη σύγχρονης ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας ξύλινων σκαφών (Bachelor's thesis). Ανακτήθηκε από: <https://ir.lib.uth.gr/xmlui/bitstream/handle/11615/40790/5386.pdf?sequence=2>
- Κοινωφελές Ίδρυμα ΕΤΒΑ (1989). Ιστορία της νεοελληνικής τεχνολογίας : τριήμερο εργασίας Πάτρα, 21-23 Οκτωβρίου 1988 / Κοινωφελές ίδρυμα ΕΤΒΑ - Νομαρχία Αχαΐας. Αθήνα: Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ.
- Κόλλας, Χ. (1996). Η νήσος των Κορυφών τον 16ο και 17ο αιώνα από μαρτυρίες του Ιστορικού Αρχείου Κέρκυρας. Τόμος Β΄. Κέρκυρα.
- Κυπριώτης, Θ. & Μωραΐτης, Χ. (2018). Η Βιομηχανική ιστορία της Κέρκυρας Δ΄ Τόμος. Κέρκυρα: Σουέρεφ & Συνεργάτες.
- Οικονόμου, Ι.Κ. (2012). Το ξύλο στην παραδοσιακή ναυπηγική-μια πραγματική εφαρμογή (Μεταπτυχιακή εργασία). Ανακτήθηκε από: <https://scholar.google.com/scholar?hl> .

- Παγκράτης, Γ. (2013). Κοινωνία και οικονομία στο Βενετικό “Κράτος της Θάλασσας”. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις της Κέρκυρας (1496-1538). Αθήνα: Πεδίο.
- Σουρτζίνος, Γ. (1998). Κέρκυρα Ταξίδι στον χρόνο: ιστορία, μνημεία, μουσεία, ιστορικοί και αρχαιολογικοί χώροι, χαρακτηριστικά. Γ΄ Έκδοση. Θεσσαλονίκη: Ιστορική λαογραφική εταιρεία Κέρκυρας.
- Σουρτζίνος, Γ.(2006). Τοπωνύμια - Γλωσσικές μαρτυρίες στην ιστορική διαδρομή της Κέρκυρας - Τόμος Α΄. Κέρκυρα: Ιστορική - Λαογραφική εταιρεία Κέρκυρας.
- Χειλάς, Γ. (2014). Το έπος των Σφουγγαράδων της Καλύμνου. Αθήνα: ΟΜΒΡΟΣ.