



Η «βάρκα της λίμνης των Ιωαννίνων (φωτ. Γ. Παντζόπουλος, 1985).

ΟΙ ΒΑΡΚΕΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΝΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΝΟΘΑΛΑΣΣΩΝ

Οι βάρκες των ελληνικών λιμνών και λιμνοθαλασσών αποτελούν πρωτόγονα κατασκευάσματα που δεν υπακούουν, σε καμιά σχέδιον περίπτωση, στους κανόνες της ναυπηγικής τέχνης. Οι κατασκευαστές τους – απλοί μαραγκοί, αγρότες ή ψαράδες των παραλιμνίων περιοχών – δεν έχουν καμιά ουσιαστική επαφή με το θαλασσινό στοιχείο και τις απαιτήσεις του. Η μορφολογία των βαρκών που κατασκευάζουν είναι απόλυτα προσαρμοσμένη στα, ήρεμα σχέδιον, νερά των λιμνών με τις μικρές αποστάσεις και τις άλλες ιδιόμορφες συνθήκες που επικρατούν σ' αυτές, όπως η κίνηση σε ρηχά νερά, σε βαλτώδεις περιοχές, ανάμεσα σε καλαμώνες και πάνω από πυκνή υδρόβια βλάστηση. Έτσι οι βάρκες των ελληνικών λιμνών κατασκευάζονται κατά κανόνα με επίπεδο πυθμένα, χωρίς προεξέχουσα τρόπιδα, που αποτελεί το κύριο γνώρισμα των θαλασσινών σκαριών. Ο πυθμένας τους ανυψώνεται και λεπταίνει στην πλώρη και την πρύμνη για να μπορούν να κινούνται και να υπερηφανούν ευκολότερα τη βλάστηση της λίμνης, να έχουν καλύτερη προώθηση αλλά και για να τραβιούνται εύκολα στη στεριά. Για το «χτίσιμο» αυτών των σκαριών εφαρμόζεται από τους αρχαιότερους χρόνους μέχρι σήμερα αναλλοίωτη η ίδια μέθοδος κατασκευής, με το ίδιο πάντα μορφολογικό αποτέλεσμα, χωρίς την παραμικρή τάση εξέλιξης. Οι κατασκευαστές τους αρκούνται στο να φτιάχνουν βάρκες που να εκπληρώνουν τις λειτουργικές τους ανάγκες, χωρίς να ενδιαφέρονται ιδιαίτερα για το αισθητικό αποτέλεσμα του έργου τους. Ακόμα, πρώτιστα τους ενδιαφέρει η εύκολη και στέρεη κατασκευή, πράγμα που οδηγεί σχεδόν πάντα στην ανυπαρξία καμπύλων τμημάτων, που απαιτούν άλλωστε ξεχωριστή τεχνική κατάρτιση.

Γιάννης Παντζόπουλος

Γενικός Γραμματέας Ε.Ι.Π.Ν.Π.



Το «καράβι» της λίμνης της Καστοριάς (φωτ. Γ. Παντζόπουλος, 1985).

Βασική διαφορά στην κατασκευή αυτών των βαρκών από τις αντιστοιχες θαλασσινές που φτιάχνονται στις μέρες μας είναι ότι τοποθετούνται πρώτα τα μαδέρια του πετσώματος (επηγκενίδες) και στη συνέχεια μερικοί νομείς, ως ενισχυτικά στοιχεία και για να διατηρήσουν τη μορφή του περιβλήματος. Και αυτή είναι μια μεθόδος κατασκευής που έχει τις ρίζες της στην αρχαιότητα και που μόνο σ' αυτούς τους τόπους των σκαριών συνεχίζεται μέχρι σήμερα.

Όλη η ξυλεία που χρησιμοποιείται για τα μαδέρια του πετσώματος και τους νομείς προέρχεται σχεδόν πάντα από τις γύρω περιοχές των λιμνών που τις φιλοξενούν και που κατά περίπτωση μπορεί να είναι καραγάτα, βαλανιδιά, καστανιά, πεύκο ή λέυκα.

Τα ξύλα στις περισσότερες περιπτώσεις συνδέονται μεταξύ τους

με καρφοβελόνες ή μεταλλικά στοιχεία σε σχήμα Π και η στεγανοποίηση των αρμών γίνεται με πίσσα, που αποτελεί και το μοναδικό υλικό συντήρησης και συνάμα χρωματισμού των σκαριών.

Για την προώθηση των λιμναίων βαρκών χρησιμοποιούνται κουπάτη ή ένα μακρύ κοντάρι που ονομάζουν κούντα ή σταλική. Επειδή όμως το πλάτος των βαρκών είναι μικρό και η κωπηλασία αρκετά δύσκολη, τοποθετούν εγκάρπους ένα μακρύ ξύλο, το ζυνό, που στις δύο άκρες του είναι στερεωμένοι σι καλούμι.

Αυτά είναι τα βασικά γνωρίσματα των ελληνικών λιμναίων βαρκών. Γνωρίσματα που μετέβαλε στο χρόνο, έτοι που όσες από αυτές τις βάρκες διατηρούνται ή κατασκευάζονται ακόμα, να κλείνουν μέσα τους μια μακριάων παραδόση μοναδική στο είδος της.

Παρακάτω περιγράφονται μερικοί τύποι βαρκών που μπορεί κανείς να συναντήσει στις ελληνικές λίμνες και λιμνοθάλασσες.

Η «βάρκα» της λίμνης των Ιωαννίνων

Η «βάρκα» της λίμνης των Ιωαννίνων, όπως οι διεβάζουν οι βάρκες των ελληνικών λιμνών, έχει επίπεδο πυθμένα που λεπταίνει και στρώνεται ελαφρά στις δύο άκρες του. Αυτός ο επίπεδος πυθμένας κατασκευάζεται από μονοκάμποτο ξύλο, που πάρει την οριστική μορφή του μετά από επιδέξιο πελέκημα. Πάνω στα κοράκια της πλώρης και της πρύμνης (ποδόσταμο και στείρα), που τινάρισε σονομάζουν κρούνες, στηρίζονται τα μαδέρια του πετσώματος (επηγκενίδες) σε



Η «γάιτα» της λιμνοθάλασσας του Μεσολογγίου (φωτ. Γ. Παντζόπουλος, 1985).

κλιμακωτή αρμολογία, που πέρα από την απλότητα της κατασκευής εξασφαλίζει και ικανοποιητική στεγανότητα.

Τα στραβόδυλα (εγκοίλια), που απέχουν μεταξύ τους γύρω στα 60-70 εκατοστά, είναι απλά ενιαστικά κοιμάτια έχουν που βοηθούν στη συγκράτηση των μαδερών του πετσώματος και τη διατήρηση της μορφής της βάρκας, χωρίς να αποτελούν και απαραίτητα στοιχεία της όλης κατασκευής.

Στα 2/3 του μήκους του σκάφους και προς το κέντρο κατασκευάζεται το πάτωμα ή στρωσιά, όπως το αποκαλούν οι ντόπιοι. Αυτή στηρίζεται στο δόντι που σχηματίζεται μεταξύ του πρώτου και του δεύτερου μαδερίου του πετσώματος. Ακόμα, στην πλάρη και την πρύμνη κατασκευάζονται δύο μικροί πάγκοι, που στηρίζονται στο δόντι που δημιουργεί η σύνδεση του

δεύτερου με το τρίτο μαδέρι του πετσώματος. Η ύπαρξη αυτών των δύο πάγκων αποτελεί ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό γνώρισμα της «βάρκας» των Ιωαννίνων. Στην άκρη του πλωριού πάγκου παλιότερα υπήρχε υποδοχή για υποτυπώδη (ιστιοδόχη), για το μικρό πανί που έπαιρνε απάλλασσε τον επιβαίνοντα από τη συνεχή κωπηλασία.

Οι κύριες διαστάσεις της «βάρκας» των Ιωαννίνων είναι: Μήκος 5.50-6.00 μ., πλάτος 1.10-1.20 μ. και ύψος κοιλού 60-70 εκατοστά.

Το «καράβι» της λίμνης της Καστοριάς

Βασικό χαρακτηριστικό γνώρισμα του «καραβιού» της λίμνης της Καστοριάς αποτελεί η παντελής έλλειψη στραβόδυλων

(νομέων) σ' όλο το μήκος του. Η μορφή του σκαριού εξασφαλίζεται με τον ειδικό τρόπο σύνδεσης των μαδεριών του πετσώματος (επηγκενίδων) στην πλάρη και την πρύμνη και με την τοποθέτηση μιας δοκού, που ονομάζουν μεσοτροχάντερο, εγκάρσια και στο μέσον περίπου του σκαριού, η οποία και εμποδίζει τη μετακίνηση των πλευρών προς τα μέσα.

Το «καράβι» της Καστοριάς παρουσιάζει το μεγαλύτερο πλάτος του προς το τμήμα της πρύμνης. Η πλάρη από τα 3/4 περίπου του μήκους του σκάφους αρχίζει να ανυψώνεται, έτσι που να διευκολύνεται η πλέυση του ανάμεσα και πάνω από τη βλάστηση της λίμνης.

Παρατηρώντας την εγκάρσια τομή του «καραβιού», ίδιαιτερα στην περιοχή του πυθμένα, διαπιστώνουμε μια μικρή μορφολογική

ομοιότητα – προσέγγιση – με την καμπύλη μορφή που παρουσιάζουν τα βαλασσινά μας σκάφη. Η κυρτότητα που εμφανίζουν τα μαδέρια του πετσώματος, στο φαρδύτερο τμήμα του σκάφους, πετυχαίνεται με το λύγισμα των ξύλων με ζεστό νερό, τοποθέτηση βαρών, δέσιμο κλπ. Η σύνδεση των λυγισμένων πιά μαδεριών μεταξύ τους γίνεται με μεταλλικά άγκιστρα σε σχήμα Π, αφού τοποθετήθουν το ένα πάνω στο άλλο με τη στενή και επίπεδα κομμένη πλευρά τους.

Χαρακτηριστική για το «καράβι» της λίμνης της Καστοριάς είναι επίσης και η υπάρξη, εγκάρια στο σκάφος και πάνω από το μεσοστροχάντερο, μιας μακριάς δοκού (ζυγού), που στις άκρες της τοποθετούνται οι σκαλούμενοι.

Όπως στη «βάρκα» των Ιωαννίνων έτσι και στο «καράβι» της Καστοριάς, στην πλάγη και την πρύμνη πολλές φορές τοποθετούνται δυο μικροί πάγκοι που οι ντόπιοι ονομάζουν ουτουράκια και που στέρεωνται στο μέσον περίπου του πάνω μαδεριού.

Η στεγανοποίηση των αρμών και η προστασία του έγκλου πετυχαίνεται με χρήση πίσσας, που ταυτόχρονα αποτελεί και το μοναδικό χρωστικό υλικό.

Οι βασικές διαστάσεις του «καραβίου» της λίμνης της Καστοριάς είναι περίπου ίδιες με αυτές της βάρκας της λίμνης των Ιωαννίνων, με έξαρση το πλάτος του, που είναι κατά τι μικρότερο. Έτσι έχουμε: Μήκος 5.50-6.00 μ., πλάτος περίπου 90 εκατοστά και κοίλο 60-80 εκατοστά.

Η «πλάβα»

Η «πλάβα» αποτελεί τον τύπο της λιμνιάς βάρκας που συναντάμε στις λίμνες Βεγορίτιδα, Πρέσπα, Δοϊράνης και Καστοριάς.

Το κύριο χαρακτηριστικό γνώρισμα αυτών των σκαφών είναι η τραπεζοειδής τομή τους ο δύο το μήκος τους, με εμφανή την κλίση των πλευρικών μαδεριών του πετσώματος προς τα μέσα. Έχουμε δηλαδή ένα τραπέζιο που σχηματίζεται από τον φαρδύτερο πυθμένα, τις πλευρές του σκαφών που συγκλίνουν προς τα μέσα και τη

στενότερη πλευρά του που αποτελεί τη νοητή ευθεία που ενώνει τα ελεύθερα χείλια του πάνω μαδερίου (κατάστρωμα).

Αυτή η κλίση των μαδεριών του πετσώματος είναι η ίδια που διαφοροποιείται και καθορίζει τελικά την καταγωγή της «πλάβας» από λίμνη σε λίμνη. Έτσι, ενώ η κλίση των πλευρών της πλάβας της Βεγορίτιδας είναι αρκετά ιασθητή, παρουσιάζεται σημαντικά μικρότερη σε εκείνες της Πρέσπας και της Δοϊράνης και ελάχιστη ή ανύπαρκτη στην πλάβα της Καστοριάς.

Οι πυθμένες στις πλάβες παρουσιάζουν μια ελαφρά κύρτωση σ' όλο το μήκος, που γίνεται εντονότερη στην περιοχή της πλώρης, για να βοηθάει το σκάφος στην υπερηφδηση της βλάστησης των λιμνών αλλά και για το έγκολο τράβηγμά του στη στεριά.

Οι πλάβες, σε γενικές γραμμές, έχουν λεπτή πλάτη σε σχέση με τη φαρδύτερη πρύμνη τους, που κυμαίνεται γύρω στα 40 εκατοστά. Το σκάφος έχει σ' όλο το μήκος του διπύθμενα, που το μπροστινό τους (πριν την πλώρη) οι ψαράδες το γεμίζουν νερό για να διατηρούν σ' αυτό τη ψάρια τους.

Στις πλάβες τοποθετούνται στραβέδυλα (εγκούλια) κάθε 50 εκατοστά περίπου, που αποτελούν ενισχυτικό στοιχείο της έμπλοκαστούς και κατασκευάζονται από τοπική έμπλοκα, που από τη φύση της παρουσιάζει ανάλογη κύρωση.

Όπως στο «καράβι» της λίμνης της Καστοριάς έτσι και στην «πλάβα» υπάρχει, στο μέσο περίπου του σκάφους, η εγκάρια δοκός (ζυγός) για την τοποθέτηση των σκαλιών. Ακόμα, για τη σύνδεση των μαδεριών μεταξύ τους, ακολουθείται η ίδια μεθόδος με αυτή των Καστοριάνων κατασκευώστων.

Οι βασικές διαστάσεις της πλάβας, που παρουσιάζουν μικροδιαφορές από τόπο σε τόπο, είναι: Μήκος ολικού περίπου 6.30 μ. Μήκος πυθμένα περίπου 5 μέτρα, πλάτος μεταξύ 120 και 90 εκατοστών και ύψος κοιλού περίπου 60 εκατοστά.

Το «καράβι» των λιμνών Βόλβης και Κορώνειας

Το «καράβι» της Βόλβης και της Κο-

ρώνειας μορφολογικά έχει πολλές κοινές ομοιότητες με τα θαλασσινά σκαριά, αλλά τα κύρια χαρακτηριστικά του γνωρίσματα είναι προσαρμοσμένα στις ανάγκες των λιμνών αυτών. Ο τρόπος κατασκευής του σκάφους απαιτεί μαστόρους με ιδιαίτερη εμπειρία και τεχνική κατάρτιση, πράγμα που δε συμβαίνει με τους άλλους λιμναίους σκαφών.

Υπάρχουν δυο υπολάχιστον πιθανές απόψεις για την προέλευση και τη μορφή του «καραβιού» αυτών των λιμνών. Κατά την πρώτη, πιθανολογείται ότι το πρότυπο κατασκευάστηκε από έμπειρο ναυπηγό θαλασσινών σκαφών που προσάρμοσε κάπιοι θαλασσινό σκάρι στις συνθήκες της λίμνης. Κατά τη δεύτερη άποψη, ο τύπος αυτός αποτελεί τη μετεξιγγένη μορφή σκάφους που ήλθε κάποτε από τη Μαύρη Θάλασσα. Κι αυτό γιατί, σ' αυτή την περιοχή, ακόμα και σήμερα υπάρχουν σκάφη που παρουσιάζουν αρκετά κοινά μορφολογικά και τεχνικά γνωρίσματα με το «καράβι».

Στο «καράβι» η πλώρη και η πρύμνη, που είναι σχεδόν όμοιες μεταξύ τους, θυμίζουν στη μορφή το τρεχαντήρι, μόνο που εδώ οι κλίσεις είναι σημαντικά μεγαλύτερες και η καμπυλότητά τους περιοστέρο έντονη.

Τα στραβέδυλα, που εδώ έχουν πρωτεύουν κατασκευαστικό ρόλο, όπως στα θαλασσινά σκαριά, τοποθετούνται σε απόσταση 30 περίπου εκατοστών το ένα από το άλλο και αποτελούνται από δύο τημήματα, που συνδέονται μεταξύ τους με επικαλύψη του ενός κομματιού έγκλου από το άλλο, όπως συμβαίνει στα μικρά θαλασσινά σκάφη.

Άλλο ένα στοιχείο που υποδηλώνει τη συγγενικότητα του «καραβιού» με τα θαλασσινά ναυπηγήματα είναι η υποτυπώδης καρίνα του που δημιουργείται από την ελαφρώς προέξουσα κεντρική δοκό του πυθμένων και που στα δύο άκρα της καταλήγει σε σαφή μορφή στείρας και ποδοστάματος.

Ακόμα, οι ομοιότητες με τα θαλασσινά σκάφη υπάρχουν στον τρόπο σύνδεσης της τρόπιδας με τη στείρα και το ποδόσταμα με ονυ-

χωτή συμβολή, στην ύπαρξη κανθού στην τρόπιδα, τη στέραια και το ποδόσταμο για τη σύνδεση τους με τα μαδέρια του πετώματος, όπως επίσης στην κυρτότητα των νομέων και τη χρησιμοποίηση λούρου για τη στήριξη των νομέων και των πάγκων.

Αυτά είναι τα βασικά γνωρίσματα του «καραβίου» των λιμνών Βόλβης και Κορώνειας, που ταυτόχρονα αποτελούν και τα γνωρίσματα που στη μετάλλαση τους, για τις ανάγκες της λίμνης, μαρτυρούν τη θαλασσινή τους καταγωγή.

Οι βασικές διατάσσεις του «καραβίου» της Βόλβης και της Κορώνειας είναι περίπου οι παρακάτω: Μήκος 6.30 μ., πλάτος 1.30 μ. και κοίλο 60 εκατοστά.

Η «γάιτα» της λιμνοθάλασσας του Μεσολογγίου

Στην περίπτωση της «γάιτας» του Μεσολογγίου έχουμε ένα σκάφος που είναι φτιαγμένο για να πλέει στις ιδιάζουσες συνθήκες που επικρατούν στη λιμνοθάλασσα με τη ρηχά νερά, που σε πολλά σημεία δεν ξεπερνούν τις 30 εκατοστά.

Έτσι η μορφή του σκάφους συγκεντρώνει όλα εκείνα τα απαραίτητα χαρακτηριστικά που του επιτρέπουν να είναι ένα χρήσιμο εργαλείο στα χέρια των ψαράδων της περιοχής και ταυτόχρονα να χρησιμεύει ως μέσο μεταφοράς από τόπο σε τόπο στη λιμνοθάλασσα. Τα μικρά βάθη απαιτούν, για την καλή πλευστότητα της «γάιτας», την ύπαρξη εκτεταμένου και επιπλέουν πυθμένα και μικρό βύθισμα, για δε την κίνηση της σ' αυτά είναι αρκετή η χρησιμοποίηση ενός κονταριού (σταλίκι) που να «πιάνει» στον πυθμένα της λιμνοθάλασσας. Μορφολογικά στη «γάιτα» είναι έγκολο να διακρίνουμε μια κάποια επιρροή που έχει δεχτεί από τη μορφή των θαλασσινών σκαριών, πράγμα άλλωστε που δικαιολογείται από τη γειτνίαση της λιμνοθάλασσας με το παρακείμενο θαλασσινό στοιχείο. Αρκεί να δούμε την ατρακτοειδή μορφή της, σε κάτωψη, και αρκετά από τα κατασκευαστικά της στοιχεία, για να αντιληφθούμε αυτή την επιρροή. Έτσι,

στη «γάιτα» διακρίνουμε την ύπαρξη κουπαστής, λούρου και πάγκων, που θυμίζουν πολύ τις θαλασσινές μας βάρκες.

Τα μικρά όμως βάθη της λιμνοθάλασσας, σε συνδυασμό με τα ήρεμα νερά της, κάνουν περιττή την ύπαρξη ισχυρής κατασκευής, που θα αύξανε χωρίς ιδιαιτέρω λόγο το κόβτος και το χρόνο κατασκευής της «γάιτας» και παράλληλα θα απαιτούσε μεγαλύτερη τεχνική κατάρτιση από τους κατασκευαστές της.

Οι νομείς, που υπάρχουν και στη «γάιτα» του Μεσολογγίου, δεν αποτελούν καθοριστικό παράγοντα της τρόπου κατασκευής και ο ρόλος τους είναι και εδώ καθαρά ενισχυτικός της δόλης κατασκευής. Φτιαγμένοι από τρία τερμάτια ξύλου, του πυθμένα και δύο πλευρικών, τοποθετούνται σε απόσταση 20 περίπου εκατοστών ο ένας από τον άλλον, μετά τη διαμόρφωση του επιπλέου πυθμένη του σκάφους και χωρίς να υπάρχει καμάρα συνδεστική μεταξύ τους.

Οι διαστάσεις της «γάιτας» διαφέρουν από σκάφος σε σκάφος. Σε γενικές γραμμές είναι: Μήκος από 5-7 μέτρα, πλάτος από 1.20-1.40 μέτρα και ύψος κοίλου από 40-60 εκατοστά.

Επίμετρο

Με τη σύντομη αυτή αναφορά στις βάρκες των ελληνικών λιμνών και λιμνοθαλασσών, ελπίζουμε πως δύσκολη μια συνοπτική αλλά αρκετά σαφής εικόνα της μορφής των κυριοτέρων σκαφών του ειδούς που, σε μικρό ίσως αριθμό, μπορούμε ακόμα σήμερα να συναντήσουμε σε κάποιες γωνιές της πατριδίας μας.

Μέχρι τώρα πολύ λίγα έχουν γραφεί γι' αυτά τα σκαριά και είναι ελάχιστοι οι επιστήμονες και μελετητές που έχουν ασχοληθεί με τους τύπους αυτών των σκαριών, που ασφαλώς αποτελούν ένα αρκετά σημαντικό, έσω και παρόπλευρο, κομμάτι της ναυτικής μας παράδοσης.

Αρκεί να πούμε ότι η εμφάνιση τέτοιων σκαφών χρονικά τοποθετείται στην εποχή της μετεξέλιξης του μονόδου σ' ένα ασφαλέστερο μέσο μεταφοράς και επικοινω-

νίας των κατοίκων των παραλίμνιων και παραποτάμιων περιοχών, για να τους αποδώσουμε την πρέπουσα σημασία, πράγμα άλλωστε που κάνουμε με τα άλλα είδη της μακράνων θαλασσινής μας παράδοσης.

Είναι γεγονός πως αυτοί οι πέντε τύποι σκαριών αποτελούν τα μοναδικά υπαρκτά δείγματα λιμναϊκών σκαφών που εξυπηρετούν ακόμα ειδικές τοπικές ανάγκες. Ακόμα είναι αξιοσημείωτη η αντίσταση που προβάλλουν – για λόγους συναθηματικούς, μια και είναι δεμένα με την τοπική παράδοση – στην εισβολή της τεχνολογίας, που εξαφανίζει με το χρόνο τους παραδοσιακούς τρόπους κατασκευής σκαφών, σε παγκόσμια κλίμακα. Η τεχνολογική πρόοδος, που δεν είναι εύκολο να την αρνηθεί κανείς, συμβάλλει και σ' αυτό το χώρο στον αφανισμό των παραδοσιακών τύπων, με τη δημιουργία νέων και πιο εξελιγμένων από κάθε άποψη.

The Boats of the Greek lakes and Lagoons.

J. Pantzopoulos

The boats of the Greek lakes and lagoons are primitive devices almost built beyond any rule of the ship-building craft.

Their builders, carpenters, peasants or fishermen, have no essential experience of the sea. As a result, the form of the boats they build is perfectly adjusted to the almost calm waters of the lakes, the short distances, the motion on shallow water and swampy areas, among thickets of cane and densely grown aquatic plants.

Thus, the boats of the Greek lakes almost always have a flat bottom, which is raising and attenuating towards the prow and stern. These features facilitate their motion, improve their speed and make their maneuvering easier.

The method employed for building these vessels is the traditional one, which has remained unchanged from antiquity until today. Therefore, the product has the same, old, standard form unaffected by any evolution. Their builders exercise their ability so far as to create simple, functional boats, deprived of any concave parts, which, needless to say, demand a specific knowledge and experience in order to be made and matched.