

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΥΜΑΪΚΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ

ΤΑ ΣΥΜΑΪΚΑ

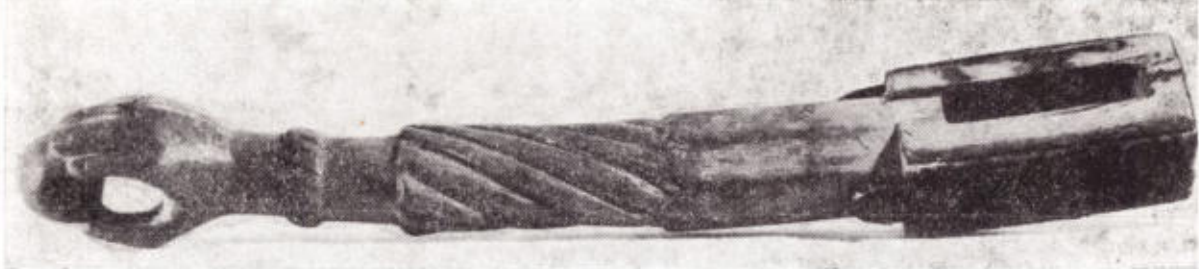
ΣΥΓΓΡΑΜΜΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ

ΤΟΜΟΣ Β΄



ΑΘΗΝΑΙ
1974





Τὸ ἀνθρώπινο χέρι ἔγινε δοιᾶκι καὶ χώρεσε στὴ χούφτα του τὴ σφαῖρα μας· τὸν κόσμο ἀλόκληρο¹.

ΓΕΩΡΓΙΟΥ Ι. ΖΟΥΡΟΥΔΗ

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΣΤΗ ΣΥΜΗ²

"Αγονο νησί ὅπως ἦταν ἀπὸ μιᾶς ἀρχῆς ἡ Σύμη, δὲν πρόσφερε στοὺς κατοίκους της ἄλλο μέσο ζωῆς ἀπὸ τὴ θάλασσα. Καὶ ἡ ἐπανυμία πόντιος (θαλάσσιος), πού εἶχε δοθῇ στὸν πρῶτο της κάτοικο, τὸ Γλαῦκο, συμβολίζει, θὰ ἔλεγα, τὸ στενὸ δεσμὸ τῶν Συμαίων μετὰ τὸ ἄλμυρὸ νερό. Ἐξ ἄλλου ἂν ὁ Νιρέας, ὁ βασιλιάς τοῦ νησιοῦ στοὺς χρόνους τοὺς ἡρωικούς, στάθηκε ἱκανὸς νὰ ἀπλώσῃ τὸ μικρὸ του βασίλειο ἕως τὴν Καρία, πού τὴν ἐποχὴ ἐκείνη θαλασσοκρατοῦσε, καὶ ὕστερα νὰ πάρῃ μέρος καὶ στὸν Τρωϊκὸ πόλεμο μετὰ τρία πλοῖα, αὐτὸ ὠφείλετο, κατὰ κύριο λόγο, στὴ ναυτικὴ ἱκανότητα τῶν ὑπηκόων του.

"Ὅμως ἡ ἀπασχόληση τῶν Συμαίων μετὰ τὴ θάλασσα δημιουργοῦσε τὴν ἀνάγκη νὰ ὑπάρχουν στὸ νησί τους ναυπηγοὶ μετὰ δικὰ τους ναυπηγεῖα, ὥστε νὰ μὴ ἐξαρτῶνται ἀπὸ ἄλλους, πού σὲ πολεμικὲς περιόδους δὲν θὰ τοὺς κατασκεύαζαν τὰ πλοῖα, πού θὰ τοὺς χρειαζόνταν. Πρέπει λοιπὸν νὰ δεχθοῦμε σφικτὰ δεμένες τίς δύο αὐτὲς δραστηριότητες, ἔτσι πού ὅταν ἐγκαταλείπονταν τὸ νησί καὶ ἐρημωνόταν, εἴτε ἀπὸ ἐχθρικὴ εἰσβολὴ εἴτε ἀπὸ ξηρασία, θὰ ἐξαφανίζονταν καὶ οἱ δύο καὶ ὅταν ξανακατοικιοῦνταν θὰ παρουσιάζονταν ξανά, παράλληλα ἀναπτυσσόμενες.

1. Εἰκόνα ἐκτὸς κειμένου. Δοιᾶκι τῶν ἀρχῶν τοῦ 19ου αἰῶνα. Βρίσκεται στὸ Μουσεῖο Σύμης. Ἡ ἐνταξὴ τῶν σχημάτων (σχεδίων καὶ φωτογραφιῶν) στὸ κείμενο εἶναι εὐγενεὴς προσφορὰ τοῦ ἀρχιτέκτονα - συγγραφέα κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΒΑΣΙΛΕΪΔΗ. [Σχμ. τ. Διευθ. τ. Ἐκδ.].

2. Γιά τίς πολὺτιμες παρατηρήσεις καὶ ὑποδείξεις τοῦ Διευθυντοῦ τῆς Ἐκδόσεως κ. ΛΑΞΑΝΔΡΟΥ Σ. ΚΑΡΑΝΙΚΟΛΑ καὶ γιὰ τὴ συμβολὴ του στὴν ἀρτιώτερη παρουσίαση τῆς ἐργασίας μου αὐτῆς αἰσθάνομαι τὸ χρέος νὰ τοῦ ἐκφράσω τίς θερμὲς μου εὐχαριστίες.

Ἀλλὰ καὶ στὴ μακραιώνη περίοδο, πού ἀρχίζει μὲ τὸ τέλος τῆς ἀθηναϊκῆς κατοχῆς τοῦ νησιοῦ, ὅποτε χάνονται τὰ ἔγνη υπέρξεως του ὡς αὐτοπόστατου πολιτικοῦ ὀργανισμοῦ, ἴσως γιατί ἀφέθηκε νὰ ἀκολουθῇ τίς τύχες τῆς γειτονικῆς Ρόδου, ἀλλάσσοντας, ὅπως ἐκείνη, κυριάρχους καὶ κατακτητές, ἡ ναυτιλία δὲν θὰ εἶχε ἐξαφανισθῇ, γιὰ νὰ παρουσιασθῇ ξαφνικὰ ἀνθηρὴ καὶ ἀκμάζουσα στὰ τέλη τοῦ 14ου αἰώνα. Ναυτικὴ παράδοση πρέπει νὰ ὑπῆρχε καὶ πρωτότερα. Καὶ οἱ Ἰωαννῖτες ἱππότες, πού εἶχαν καταλάβει τὴ Ρόδο τὸ 1303 καὶ πρὸς ἐξασφάλιση τῆς κατοχῆς της ἀπὸ τὴ μιὰ μεριά καὶ γιὰ ἐπέκταση τῆς κυριαρχίας τους στὰ γύρω μέρη ἀπὸ τὴν ἄλλη ἐπρεπε νὰ διατηροῦν στόλο ὑποκείμενο σὲ φθορὲς καὶ ἀπώλειες, δὲν ἦταν δυνατό νὰ ἀγνόησαν τὴ ναυπηγικὴ παράδοση τῶν Συμαίων. Τὸ συμφέρο τους ἐπέβαλλε νὰ τὴν ἐκμεταλλευθοῦν, πράγμα πού θὰ εἶχε συντελέσει στὴν παραπέρα ἀνθηση τῆς δραστηριότητος αὐτῆς καὶ τῆς οἰκονομίας τοῦ τόπου γενικώτερα. "Ἐτσι ἐξηγεῖται ἄλλωστε, νομίζω, αὐτὸ πού ὑποστηρίζει ἱστοριογράφος τοῦ νησιοῦ, ὅτι δηλαδὴ ἡ Σύμη τὸ ἔτος 1373 βρισκόταν σὲ μεγάλη οἰκονομικὴ ἀνηση καὶ ἀκμὴ ὀφειλόμενη στὴν ἀνάπτυξη τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ναυτιλίας της.

Ἀλλὰ καὶ ἀργότερα, ὅταν στοὺς κόλπους τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος γεννήθηκε καὶ ἀναπτύχθηκε καὶ ἡ σπογγαλιεία, δὲν ἦταν δυνατό νὰ μὴ ἐπηρεασθῇ ἀπὸ τὸ γεγονός αὐτὸ καὶ ἡ ναυπηγικὴ. Μοιραῖα θὰ βρέθηκε ὑποχρεωμένη νὰ προσφέρῃ στοὺς νέους ἐπιχειρηματίες τὰ εἶδη τῶν σκαφῶν, πού ταίριαζαν στὴ νέα ἐπίδοση. Καὶ ἂν μὲ τὸ προνόμο, πού παραχωρήθηκε ἀπὸ τὸ σουλτάνο Σουλεϊμάν, τὸν ὀνομαζόμενο μεγαλοπρεπῇ, στοὺς Συμαίους «νὰ σπογγαλιεύωσιν ἐλευθέρως καὶ ἀτελῶς καθ' ὅλας τὰς θαλάσσας», δόθηκε ὥθηση σὲ παραπέρα ἀνάπτυξη καὶ ἀκμὴ τῆς σπογγαλιείας, τοῦτο δὲν θὰ ἄφησε ἀνεπηρέαστη τὴ ναυπηγικὴ προβολὴ τοῦ νησιοῦ. Καὶ ἐπειδὴ δὲν θὰ ἔλειπαν καὶ οἱ παραγγελίες ἀπὸ ναυτικούς ἄλλων μερῶν καὶ ἡ ἀπασχόληση τῶν ναυπηγῶν τοῦ νησιοῦ ἐνισχυόταν καὶ ἡ τεχνικὴ τους ἐξελισσόταν μὲ ρυθμὸ ἀλματώδη.

Λεῖπουν ἀτυχῶς οἱ μαρτυρίες γιὰ τὴ ναυπηγικὴ δραστηριότητα τῶν Συμαίων κατὰ τὴν πρὶν ἀπὸ τὸ 1821 περίοδο τῆς τουρκοκρατίας. Ἐτσι δὲν γνωρίζομε, ἂν οἱ περιορισμοὶ στὶς ναυπηγήσεις πλοίων, πού ἐπέβαλλαν οἱ τουρκικὲς ἀρχές, κατὰ τὴν περίοδο πού εἶχε ἀκολουθήσει τὴν ἑλληνικὴ ἐπανάσταση, εἶχαν καθιερωθῇ τότε ἢ μήπως ἴσχυαν καὶ πρωτότερα.

Γιὰ τοὺς περιορισμοὺς αὐτοὺς ὁμιλοῦν πολὺ εὐγλωττα δύο ἔγγραφα τοῦ Μουχαφουζῆ τῆς Ρόδου, μὲ ἡμερομηνία τὸ πρῶτο 23 Μαΐου 1842 καὶ τὸ δεύτερο 2 Ὀκτωβρίου τοῦ ἰδίου ἔτους, πού ἀπευθύνονται στὸ μουδούρη τῆς Σύμης, στοὺς δημογέροντες καὶ τοὺς προεστοὺς τοῦ νησιοῦ καὶ σ' ὅλους τοὺς κατοίκους του. Παραθέτω ὁλόκληρο τὸ πρῶτο καὶ ἀπόσπασμα ἀπὸ τὸ δεύτερο.

Ὁ ὑψηλότατος Χατζῆ Ἀλῆ πασᾶς, Μονχαφούζης Ρόδου καὶ Σποράδων νήσων.

Εἰς νῆσον Σύμην. Εἰς τὸν ἡμέτερον μοντούρην Σαλιχ ἀγᾶ. Εἰς τοὺς δημάρχους καὶ προεστῶτας καὶ εἰς ὅλους τοὺς κατοίκους.

Σᾶς φανερώνομεν ὅτι εὕρισκομένη ἡ νῆσος Σύμη εἰς τὴν ὑποταγὴν τῆς Ρόδου καὶ μὲ τὸ νὰ εἶναι νῆσος πετρώδης καὶ δὲν ἔχει γῆν νὰ δουλεύεται, διὰ τοῦτο ὅλοι οἱ κάτοικοι εἶναι βιασμένοι νὰ δουλεύουν εἰς τὴν θάλασσαν, διὰ νὰ εὐγάλλουν τὰ ἔξοδά των καὶ νὰ πληρώνουν καὶ τὸ δόσιμόν των. Τοῦτον ἐνεκεν ἐλθὼν πρὸς ἡμᾶς ὁ Μιχάλης Δημητρίου Τζαννακιοῦ, Συμαῖος ραγιάς, ἐφανέρωσε τὴν κατάστασίν του, ὅτι διὰ τὴν ὠφέλειάν του χρειάζεται νὰ ναυπηγήσῃ εἰς τὴν νῆσον μίαν γολέταν πηχῶν δέκα τριῶν. Ὅθεν καὶ λαβόντες ἐγγύησιν ἀπὸ τοὺς προεστῶτας, ἐδώσαμεν εἰς τὸν εἰρημέρον Μιχάλην Δημητρίου Τζαννακιοῦ τὴν ἄδειαν νὰ ναυπηγήσῃ εἰς τὴν Σύμην μίαν γολέταν δεκατριῶν πηχῶν, νὰ τὴν ταξιδεύῃ πρὸς ὠφέλειάν του μὲ σημαίαν ραγιάδικην, μὲ ναύτας ἐντοπίους Συμαίους, χωρὶς νὰ ἔχῃ τὴν ἄδειαν νὰ τὴν πωλήσῃ [δύο λέξεις δυσκαñγνωστες] ποτέ. Διὸ καὶ τοῦ ἐδώσαμεν τὸ παρὸν μας ἐσφραγισμένον εἰς χεῖράς του, διὰ νὰ μὴν ἔχῃ κανένα ἐμπόδιον.

1842 Μαῖον 23 ἀπὸ τὸ Διβάνι

Ὁ ὑψηλότατος Χατζῆ Ἀλῆ Πασᾶς, Μονχαφούζης Ρόδου καὶ Σποράδων νήσων.

Εἰς νῆσον Σύμην καὶ εἰς τὸν ἡμέτερον σούπασην Σελιχ ἀγᾶν, πρὸς τοὺς δημογέροντας καὶ προεστῶτας καὶ πρὸς ὅλους ἐν γένει [τοὺς] κατοίκους τοῦ αὐτοῦ νησίου.

Σᾶς εἰδοποιοῦμεν ὅτι μὲ μεγάλην μας ἀγανάκτησιν [ἐπληροφορήθημεν ὅτι] ναυπηγεῖται πλοῖον εἰς τὸ νησίον σας πολλὰ μεγαλύτερον ἀπὸ τὴν ἄδειαν ὅπου [σᾶς ἐδώσα]μεν καὶ μ' ὅλον ὅπου πολλάκις σᾶς ἐπροστάξαμεν νὰ σχολάσετε τοὺς μαστόρους καὶ μᾶς ἐγράφετε ὅτι τοὺς ἐσχολάσετε, φαίνεται τώρα ὅτι μᾶς περιπαίζετε καὶ κάμνετε τοῦ κεφαλιοῦ σας, διὰ τοῦτο καὶ τώρα σᾶς λέγομεν ἀποφασιστικῶς ὅπου νὰ σχολάσετε τοὺς μαστόρους ὅλους ὅσοι δουλεύουν εἰς καράβια. Ἐὰν παρακούσητε καὶ αὐτὴν τὴν φορὰν, γνωρίσατε καλῶς ὅτι θὰ φέρωμεν ἐδῶ ἐσᾶς τοὺς προεστοὺς νὰ σᾶς βάλωμεν εἰς τὰ σίδηρα.

1842 Ὀκτωβρίου 2 ἀπὸ τὸ Διβάνι

Ἀπὸ τὰ ἔγγραφα αὐτά, ποὺ προέρχονται ἀπὸ τὸ ἀρχεῖο τοῦ Συμαίου φιλίστορα, ὀδοντιάτρου, Κώστα Φαρμακίδη καὶ ἀπὸ ἄλλα σχετικὰ, ποὺ ἀπόκεινται στὸ ἴδιο ἀρχεῖο, συνάγεται πὼς στὰ μέσα τοῦ περασμένου αἰῶνα ἡ

ναυπηγική άνθουσε στη Σύμη. Ἀλλά καί ἡ ἡλικία τῶν ζώντων ἀκόμη ξωμάχων τοῦ συναφιοῦ, πού εἶχαν δουλέψει ὡς παραγιοί κοντά στοὺς τελευταίους πρωτομαστόρους, στήν ἴδια αὐτή ἐποχὴ τοποθετεῖ τὴν περίοδο τῆς τελευταίας ἀκμῆς τῆς συμαϊκῆς ναυπηγικῆς. Καί ἡ ἀκμὴ αὐτὴ συνεχίστηκε ἕως τὶς δύο πρῶτες δεκαετηρίδες τοῦ αἰῶνα μας. Σημειώνω τοὺς Γιαννάδες, τοὺς Τριαντάφυλλους, τοὺς Ψαρρούς, τοὺς Καγκάδες, τὸν Τοπάλη, τὸ Παχί, τὸ Φιλιπάριο, τὸ Δημοσθενί, τοὺς Κέληδες, τὸ Γεωργαλλί, τὰ Ζαχαργίδια ἀπὸ τοὺς πολλοὺς, πού θὰ μπορούσα νὰ ἀναφέρω.

Καθένας ἀπὸ αὐτοὺς εἶχε γιὰ ἐργαστήριό του ἓνα ἀπὸ τὰ κατώγια τῶν σπιτιῶν, πού περικύκλωναν τὸν Κάμπο καί τὸ Χαράνι¹, καί ἐξω ἀπὸ αὐτὰ ἔστηναν τὰ σκαριὰ τους καί ἐκεῖ δούλευαν μὲ τοὺς παραγιούς καί τοὺς βοηθοὺς τους (βλ. σλ. 1,2,3). Μόνο μὲ τὶς κακοκαιρίες, τὶς τόσο σπάνιες ἄλλωστε, δούλευαν μέσα. Ἀπὸ τὰ χέρια τους βγαῖναν τὰ μικρὰ σὲ χωρητικότητα τριχιδήρια², τσιρνίκια, σκάφες, ἀχταρμάδες, βαρκαλ-λαδιὰ καί βάρκες, κάθε εἶδους καί μεγέθους, καὶ κοντὰ σ' αὐτὰ, τὰ μεγάλα, οἱ θρατσέρες, οἱ βαρκαλ-λάδες καί τὰ καραβόσκαρα, πού σὰν ἐμπορικὰ πλοῖα ταξίδευαν ὡς τὸν Πειραιᾶ, τὴν Ἀλεξάνδρεια, τὴν Κρήτη, τὴν Κύπρο ἢ σὰν τεπόδζιτα συνώδευαν τὰ μηχανοκίνητα ὅλη τὴ σπογγαλιευτικὴ περίοδο ἢ σὰν παγέτ-τ'α φόρτωναν τὶς βουτ-τ'ηστάδικ'ες βάρκες μεταφέροντάς τες στὰ παράλια τῆς Ἀφρικῆς καί ξαναφέροντάς τες πίσω μὲ τὴ λήξη τῆς σπογγαλιευτικῆς περιόδου.

Ὅταν, λέγουν οἱ γεροντότεροι, γύριζαν ὅλα τὰ καΐκια στὸ νησί, γέμιζε ὁ Γιαλὸς³ καί μπορούσε κανεὶς νὰ διαπεραιωθῇ ἀπὸ τὰ Χασαπιά στὸ Μουράγιο⁴ πηδώντας ἀπὸ καΐκι σὲ καΐκι. Λόγω μάλιστα τοῦ συνωστισμοῦ αὐτοῦ δὲν ἦταν σπάνιες καί οἱ ζημιὲς ἀπὸ τυχόν κακοκαιρίες. Ὅμως ἡ πλησμονὴ αὐτὴ δὲν ἀποτελοῦσε λόγο γιὰ περιορισμὸ τῶν ναυπηγήσεων. Συνεχίζονταν γιὰ λογαριασμὸ ντόπιων ἀλλὰ καί ξένων, ἰδίως ἀπὸ τὴ Χίο, τὴν Κρήτη, τὴ Μυτιλήνη, τὴν Κύπρο καί ἄλλα ναυτικὰ μέρη. Ἔτσι μόλις τέλειωνε τὸ ἓνα σκαρί, στὴ θέση του στηνόταν ἡ καρίνα ἐνὸς ἄλλου, ἄλλοτε μικρότερου καί

1. Κάμπος, ὁ=ὁ μεγαλύτερος ἰσοπεδωμένος χώρος τοῦ νησιοῦ στὸ μυχὸ τοῦ κεντρικοῦ λιμανιοῦ, ἐκτάσεως δέκα περίπου στρεμμάτων, πού χρησιμοποιούταν ὡς ναυπηγεῖο. Χαράνι, τὸ=ἄλλος χώρος στὸ μυχὸ τοῦ κόλπου, ὅπου ἡ Παναγιά ἢ Βαγγελίστρα, χρησιμοποιούμενος καί αὐτὸς ὡς ναυπηγεῖο.

2. Γιὰ τὰ ξένα γράμματα καί τὰ ἄλλα σύμβολα, πού χρησιμοποιοῦνται γιὰ τὴν πιστότερη ἀπόδοση τῶν ἰδιωματικῶν λέξεων, βλ. παραπάνω στὴ σελ. 106 τὴ σημείωση ἀριθ.3. Γιὰ τὴ σημασία τῶν ἰδιωματικῶν λέξεων καί τῶν τεχνικῶν ὄρων καί γιὰ τὰ ἐργαλεῖα, τοὺς τύπους τῶν ἱστιοφόρων κ.ἄ.δ. βλ. τὸ λεξιλόγιο στὸ τέλος τῆς μελέτης. [Σημ. τ. Διευθ. τ. Ἐκδ.].

3. Ἡ Κάτω Πόλη καί τὸ κεντρικὸ λιμάνι τῆς Σύμης.

4. Τοπωνύμια, τὸ πρῶτο στήν ἀριστερὴ, γιὰ τὸν εἰσερχόμενο, πλευρὰ τοῦ κεντρικοῦ λιμανιοῦ, τοῦ Γιαλοῦ, καί τὸ ἄλλο στὴ δεξιὰ του πλευρὰ.



Σχ. 1. 'Ο ταρσανάς του Κάμπου στην άκμή του. Μπροστά συνεργείο πισκ'ιδζήδων.
Βλ. τή λ. πισκ'ι (τό) στο λεξιλόγιο. 'Η φωτογραφία προέρχεται από τὸ ἀρχεῖο τοῦ
κ. ΚΩΣΤΑ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗ.

Σχ. 2. 'Ο ταρσανάς τοῦ Κάμπου σὲ παρακμή. Τὸ κεντρικὸ του τμήμα μὲ τὴν ἐγκατά-
σταση γιὰ ἀφαιλάτωση θαλάσσιον νεροῦ.



άλλοτε μεγαλύτερου, με αποτέλεσμα να συνεχίζονται αδιάκοπα τὰ σκεπαρνο-πελεκήματα τῶν μαραγῶν καὶ οἱ ματσολ-λιές τῶν καλαφάθηδων με ὑπό-κρουση τοὺς ἤχους τῶν πισκίῳν, ποὺ ἔσχιζαν ἀσταμάτητα τοὺς λατ-τ'άδες¹.

Οἱ γεννημένοι στὶς ἀρχὲς τοῦ αἰῶνα μας θυμοῦνται τὸν Κάμπο σὲ ση-μαντικὴ κίνηση ἕως τὸ 1925-1930 (σχ.1), ὅποτε ὁ ἐκπατρισμός καὶ ἡ μετανά-στευση πῆραν τὶς διαστάσεις σωστῆς φυγῆς με συνέπεια τὴν ἐλάττωση τοῦ πληθυσμοῦ καὶ τὴν πτώση τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος καὶ τῶν ναυπηγι-κῶν ἐργασιῶν, γεγονὸς ποὺ εἶχε ὡς ἀποτέλεσμα πολλοὶ ἀπὸ τοὺς καραβομα-ραγκοὺς νὰ ἐγκαταλείψουν τὸ νησί ζητώντας δουλειὰ σὲ ἄλλους ταρσανάδες.

Λίγα χρόνια πρὶν ἀπὸ τὸν ἐλληνοϊταλικὸ πόλεμο τοῦ 1940 οἱ δύο ταρσα-νάδες τοῦ νησιοῦ, ὁ Κάμπος καὶ τὸ Χαράνι, εἶχαν παρουσιάσει ὡς τελευταία ἀναλαμπὴ ναυπηγικῆς δραστηριότητος ἓνα-δυὸ μεγάλα σκάφη καὶ στὶς πα-ραμονές του πέντε-ἕξι ἄλλα. Ἀπὸ αὐτὰ ἓνα-δυὸ τοῦ Κάμπου πρόλαβαν καὶ ρίχτηκαν στὴ θάλασσα, τὰ ἄλλα τοῦ ἴδιου ταρσανᾶ κἀκαν με ἐμπρηστι-κὲς βόμβες, κατὰ τὴ διάρκεια τοῦ πολέμου, ἀπὸ Ἑλληνας κομάντος καὶ δύο καραβόσκαρα τοῦ Χαρανιοῦ ἀποπερατώθηκαν μετὰ τὸν πόλεμο. Ἔτσι με τὸ τέλειωμα τοῦ πολέμου καὶ τὴν ἀπελευθέρωση ἡ Σύμη παρουσιάζεται με

1. Ἡ προμήθεια τῶν λατ-τ'άδων τὴν ἐποχὴ τῆς Τουρκοκρατίας γινόταν ἀπὸ συνερ-γεῖα Συμαίων ξυλοκόπων, ποὺ πῆγαιναν γιὰ τὸ σκοπὸ αὐτὸ στὴν ἀπέναντι Μικρὰ Ἀσία, τὴν Ἀνατολὴ ὅπως τὴν ἔλεγαν, ὅπου ἔμεναν βδομάδες ὁλόκληρες στὰ ἀφιλόξενα ρουμάνια τῆς, ἕως ὅτου νὰ συγκεντρώσουν τὴν ποσότητα, ποὺ εἶχαν συμφωνήσει. Ἡ σχετικὴ ἄδεια περιλαμβανόταν στὸ ἐγκριτικὸ γιὰ τὴ ναυπήγηση τοῦ καϊκιῦ ἔγγραφο, με τὸ ὁποῖο ἔπρε-πε νὰ ἐφοδιάσῃ ὁ Βαλῆς τῆς Ρόδου αὐτόν, ποὺ θὰ παράγγελλε τὴ ναυπήγηση. Παραθέτω ἓνα τέτοιο ἔγγραφο με ἡμερομηνία 27 Ἰουλίου 1866, ποὺ ἀπευθύνεται στὸ μουδούρη καὶ τοὺς δημάρχους τῆς Σύμης καὶ προέρχεται ἀπὸ τὸ ἀρχεῖο τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΦΑΡΜΑΚΙΑΝ.

Ἡμεῖς Ὁσμὰν Ἀσὴμ Βέης, διοικητὴς Ρόδου καὶ τῶν ἐπ' αὐτὴν Σποράδων νήσων.
Κ. Μουδούρη καὶ πιστοὶ Δήμαρχοι τῆς νήσου Σύμης.

Συνεπείᾳ αἰτήσεως τοῦ Συμαίου Ἑμμανουήλ, ἐπὶκεῖνον τῆς Ὑψ. Πύλης, τοῦ ἐξαι-τήσαντος ἄδειαν, ὅπως ἐν Σύμῃ ναυπήγησιν ἐν πλοίοις χωρητικότητος κιλῶν Κωνσταν-τινουπόλεως 14.000, δέκα τεσσάρων χιλιάδων, τοῦ ὁποῖου τὴν ναυπήγησιν ἀναγκαιοῦ-σαν ξυλείαν νὰ κόψῃ ἐκ τῶν δασῶν τῆς ἐπαρχίας Μούγλων, ἐξεδόθη ἡ ὑψηλὴ διαταγὴ, δι' ἧς παραχωρεῖται ἡ ἐκτέλεσις τῆς αἰτήσεώς του τῇ ἐπιθυμίᾳ τῆς ὑψηλῆς Κυβερνήσεως, ἥτις περιστρέφεται αἰετοτε πρὸς ἀπόδοσιν εὐκολίας καὶ συνδρομῆς ἐπὶ τῇ προόδῳ καὶ ἀναπτύξει τοῦ ἐμπορίου τοῖς ἐπὶκεῖνοις Αὐτῆς ἐμπόροις. Τὸ ἀναφερόμενον ὅθεν ναυπηγη-[θη]σόμενον πλοῖον, ἐπειδὴ θέλει ναυπηγηθῇ ἐπὶ τῇ ὑποσχέσει τοῦ διαληφθέντος Ἑμμα-νουήλ εἰς σχῆμα ἐμπορικόν καὶ οὐχὶ πολεμικόν, φέρον πάντοτε σημαῖαν ὀθωμανικοεμπο-ρικὴν καὶ οὐχὶ ξένην καὶ ὑποχρεούμενον μετὰ τὴν διεκπεραίωσίν του νὰ λάβῃ ἀπὸ τῆς Κωνσταντινουπόλεως λιμεναρχεῖον τὸ ἀπαιτούμενον ναυτιλιακὸν του ἔγγραφο, παραχω-ρεῖται αὐτῷ ἡ τῆς ναυπήγησεως ἄδεια καὶ διατάττομεν παρ' οὐδενὸς νὰ μὴ παρεμποδισθῇ, μάλιστα νὰ ἀποδοθῇ αὐτῷ ἡ δέουσα συνδρομὴ καὶ βοήθεια.

Ρόδος τῇ 26 Ρεβιούλ Ἑβρέλ 1282, ἥτοι Ἰουλίου 27, 1866.

τὰ ἀρχοντικά της καὶ τὰ περισσότερα ἀπὸ τὰ ἄλλα της σπίτια γκρεμισμένα, μετὰ τὸ λιμάνι της ἄδειο ἀπὸ πολλὰς γνώριμες σιλουέττες καϊκιῶν, ποὺ δὲν ξαναγύρισαν ἀπὸ τὴν πολεμικὴ ἐπίταξιν, καὶ τοὺς ταρσανάδες της σχεδὸν ἐρημούς.

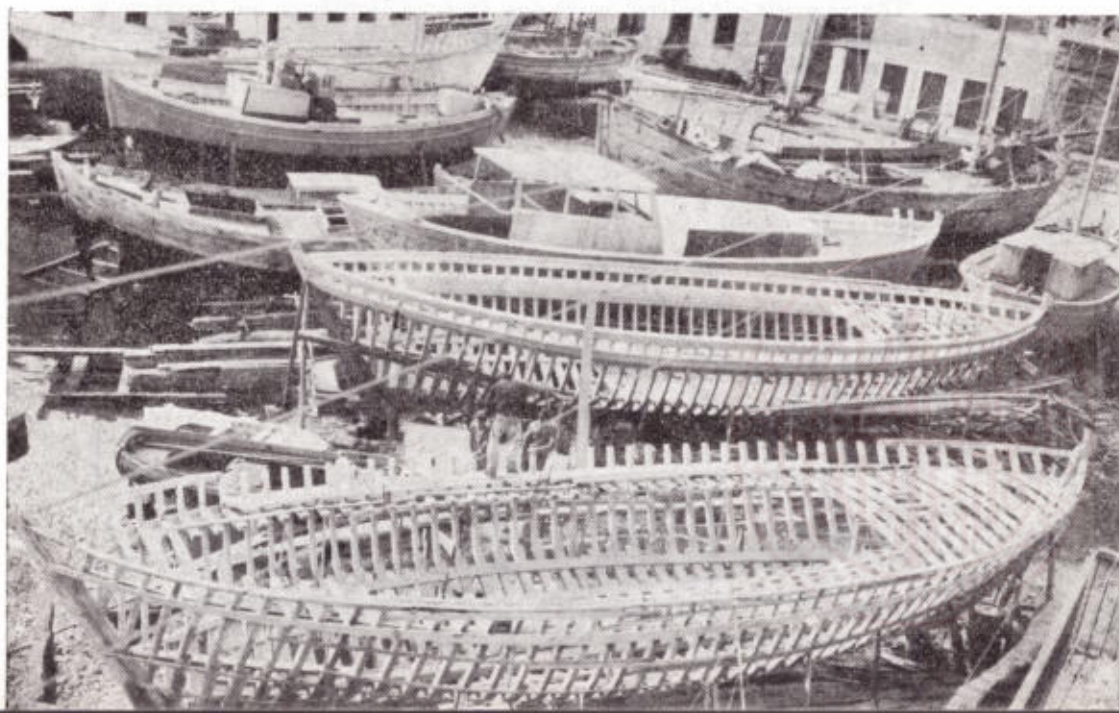
Σεργιανίζοντας στὸν Κάμπο σὲ ἐποχὲς ἐντονης ἀπασχολήσεως τῶν συνεργείων, ποὺ θὰ εἶχαν ὀργανώσει οἱ πρωτομαστόροι,μποροῦσες νὰ παρακολουθήσῃς τὶς ἐπόμενες ἐργασίες κατασκευῆς πλοίου καὶ φεύγοντας νὰ πάρῃς ὁλοκληρωμένη εἰκόνα τῆς ναυπηγήσεώς του.

"Ὡς ἀρχίσουμε λοιπὸν τὸ σεργιάνισμά μας σταματώντας πρῶτα ἐκεῖ ποὺ ἔχει στηθῇ μιὰ πελώρια καρίνα, στηριγμένη σὲ χοντροὺς τάκ-κ'ους καὶ πάλους, ποὺ ἀντικαθιστοῦσαν τὰ ἄγνωστα τότε βάρδζα, καὶ στοὺς λεγόμενους ἀδιλήφτηδες, λοξὰ στηρίγματα στερεωμένα στὸ ἔδαφος, γιὰ νὰ κρατιέται ἀπόλυτα εὐθυγραμμισμένη ἡ καρίνα. Ἐκεῖ κοντά, ἀφημένα στὸ ἔδαφος, περιμένουν τὴ σειρά τους, γιὰ νὰ τοποθετηθοῦν, τὰ δύο ποδόσταμα, τὸ ἓνα γιὰ πλώρη καὶ τὸ ἄλλο γιὰ πρύμνη (σχ. 5), καὶ οἱ παραγιοὶ καὶ οἱ βοηθοὶ ξεγυριζοῦν καὶ ροκανίζουν τὰ ξύλα, ποὺ εἶχε σημαδέψει ὁ πρωτομάστορας γιὰ τὴν κατασκευὴ τῶν σκαρμῶν¹, τὸν καθένα ἀπὸ τοὺς ὁποίους συναποτελοῦν δύο βράτσα ἐνωμένα στὴ βάση τους μετὰ μονοκόμματη ἔδρα-συνδετήρα, σὲ σχῆμα γωνίας, τὸ λεγόμενο βαθυκό² (βλ. σχ. 4).

1. Σκαρμοὶ λέγονται καὶ οἱ πάλοι (μικρὰ κυλινδρικὰ κομμάτια ξύλου), στοὺς ὁποίους στερεώνονται τὰ κοπιὰ. Ἐδῶ πρόκειται γιὰ τοὺς σκαρμούς, ποὺ συναποτελοῦν τὶς πλευρὲς, τὰ παγίδια τοῦ σκάφους.

2. Σὲ σκαρμούς μεγάλων σκαριῶν, ὅσων ἡ σύνδεση δὲν μποροῦσε νὰ γίνη μετὰ μονοκόμματη ἔδρα (μονοκόμματο βαθυκό), χρησιμοποιοῦνταν δύο ἢ τρία χοντρά ξύλα, μετὰ τὰ ὁποῖα σχηματιζόταν τὸ βαθυκό.

Σχ. 3. Ὁ ταρσανὰς τοῦ Χαζανιοῦ σὲ παλιὸς καλὸς καιρὸς.

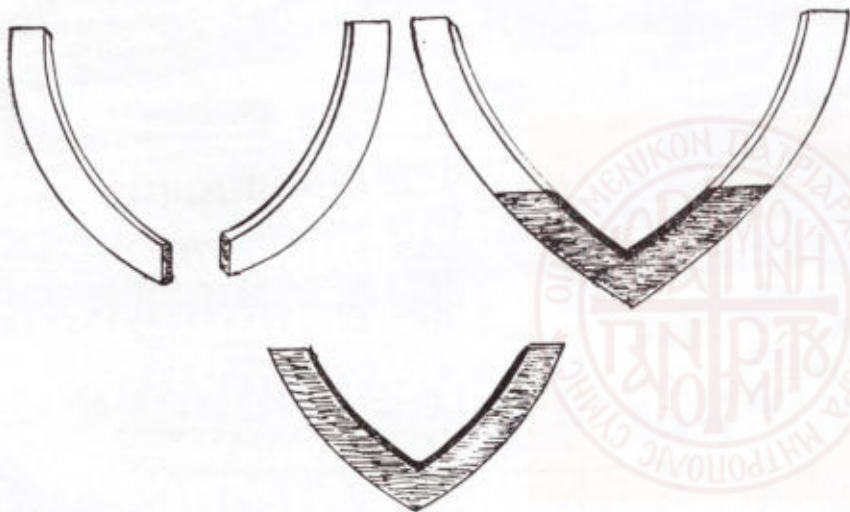


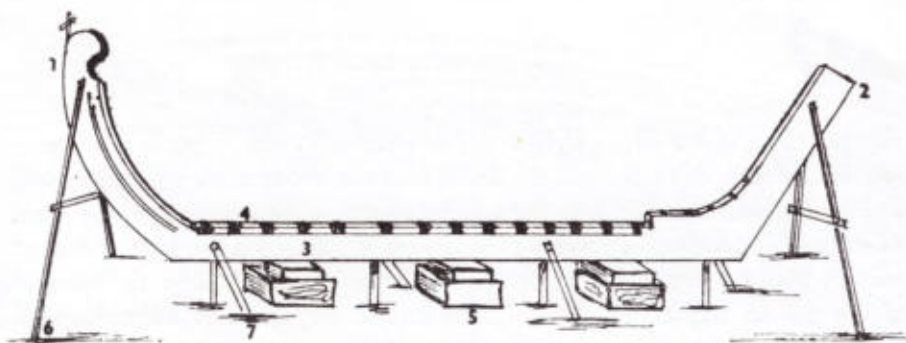
Ἐκεῖ πλάι ἤ καὶ κάπως μακρύτερα θὰ μπορούσε νὰ παρακολουθήσῃ κανεὶς σὲ ἄλλο ναυπηγούμενο σκαρί, μὲ τὴν καρίνα του καὶ τὰ δύο ποδόσταμα τοποθετημένα καὶ στερεωμένα μὲ *πονδέλ-λια*, τὸ κάρφωμα στὴν ἐπάνω, τὴν ἐσωτερικὴ, ὕψη τῆς καρίνας ἐνὸς ἰσόμετρου μ' ἐκείνη ξύλου, ποὺ λέγεται *ἀκράπι*. Στὸ ἀκράπι αὐτὸ θὰ φυτευθοῦν, θὰ λέγαμε, οἱ σκαρμοί, γι' αὐτὸ καὶ σ' ὅλο τὸ μῆκος του εἶναι χαραγμένα διάκενα, τόσα ὅσα καὶ οἱ σκαρμοὶ ποὺ θὰ τοποθετηθοῦν καὶ μὲ πλάτος ὅσο τὸ πᾶχος τῆς ἔδρας (τοῦ βαθυκοῦ) τῶν σκαρμῶν (βλ. σχ. 5). Σημειώνω πῶς στὰ πολὺ μεγάλα σκαριά οἱ σκαρμοὶ δὲν φυτεύονταν συναρμολογημένοι (μπράτσα καὶ βαθυκὸ σὲ ἐνιαῖο σύνολο) στὰ διάκενα τοῦ ἀκραπιοῦ, ὅπως γινόταν στὰ μικρὰ σκάφη, ἀλλὰ πρῶτα καρφωνόταν τὸ βαθυκὸ μὲ τὸ ἓνα μπράτσο καὶ ἀκολουθοῦσε τὸ κάρφωμα τοῦ ἄλλου μπράτσου στὸ βαθυκόν.

Σὲ σκαρί πάλι, ποὺ θὰ εἶχε συντελεσθῇ καὶ ἡ ἐργασία αὐτῇ, θὰ βλέπαμε τοὺς μαστόρους νὰ καρφώνουν τὸ *σωθρόπι*, μακρὺ καὶ αὐτὸ ξύλο, ὅσο καὶ τὸ ἀκράπι, ποὺ πλάκωνε ἀπὸ ἐπάνω τὸ βαθύτερο μέρος τῆς ἔδρας τῶν σκαρμῶν, ἔτσι καθὼς εἶχαν φυτευθῇ στὸ ἀκράπι, καὶ τοὺς στερέωνε (σχ. 6). Μὲ τὸν ἴδιον τρόπο στερεώνονταν στὴν ἔδρα τους καὶ οἱ σκαρμοί, ποὺ εἶχαν φυτευθῇ στὰ δύο ποδόσταμα. Γιὰ τὸ σκοπὸ αὐτὸ ὁ μάστορ χρησιμοποιοῦσε δύο μαδέρια, τὰ λεγόμενα *σώφωμα*, ἓνα γιὰ τοὺς σκαρμούς τοῦ ποδόσταμου τῆς πλώρης καὶ ἄλλο γιὰ τοὺς σκαρμούς τοῦ ποδόσταμου τῆς πρύμνης. Τὸ καθένα ἀπὸ τὰ δύο αὐτὰ μαδέρια ξεκινοῦσε ἀπὸ τὸ ἄκρο τοῦ σωθροπιοῦ καὶ ἀνέβαινε ἕως τὸ ἐπάνω ἄκρο τοῦ ποδόσταμου.

Σχ. 4. Τὰ μέρη τοῦ σκαρμοῦ (τὰ δύο βράτσα καὶ τὸ βαθυκόν) καὶ συναρμολογημένος σκαρμός.

Ἕ. Ὅλα τὰ σχέδια τῆς μελέτης αὐτῆς εἶναι ἔργα τοῦ ὁδοντιάτρου καὶ ζωγράφου κ. ΚΩΣΤΑ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗ. Στὸν ἐκλεκτὸ καλλιτέχνη ὁ Διευθυντὴς ἐκδόσεως «Τῶν Συμπελομένων» ἐκφράζει θερμότερες εὐχαριστίες.





Σχ. 5. Τὸ στήσιμο τῆς καρίνας καὶ τῶν δύο ποδόσταμων σὲ κινούμενο σκαρί: 1. τὸ ποδόσταμο τῆς πλώρης, 2. τὸ ποδόσταμο τῆς πρύμνης, 3. ἡ καρίνα, 4. τὸ ἀκράτι, 5. τὰ κ'οι, 6. πονδέλ-λια, 7. ἀδιλήφτηδες.

Στὸ ἴδιο σκαρὶ ἄλλοι μαστόροι, σκαρφαλωμένοι κάπως ψηλότερα, θὰ καρφώνουν τὰ δύο παναστάρια (σχ. 6), εἶδος μαδεριῶν ποὺ ἔδεναν ἐσωτερικὰ τοὺς σκαρμούς στὰ ψηλά, ἀπὸ τὴν πλώρη ἕως τὴν πρύμη, τὸ ἓνα ἀπὸ τὴ μιὰ καὶ τὸ ἄλλο ἀπὸ τὴν ἄλλη πλευρά, καὶ στὴ συνέχεια τὶς στραγαλιές (βλ. τὸ σχ. 6), μαδέρια ποὺ καρφώνονταν καὶ αὐτὰ ἐσωτερικὰ, δύο ἕως τρεῖς ἀπὸ τὴ μιὰ πλευρὰ καὶ ἄλλες τόσες ἀπὸ τὴν ἄλλη, καὶ δένανε στὰ χαμηλὰ τοὺς σκαρμούς, ἀπαράλλακτα ὅπως καὶ τὰ παναστάρια. Τὴν ἐργασία αὕτὴ ἀκολουθοῦσε ἡ τοποθέτηση τῶν τουφεκ-κ'ιῶν (βλ. τὸ σχ. 6), ποὺ θὰ μπορούσαν νὰ χαρακτηρισθοῦν ὡς στραγαλιές, ἀλλὰ μικροῦ μήκους, ἀφοῦ ξεκινώντας ἀπὸ τὰ ποδόσταμα δὲν προχωροῦσαν πέρα ἀπὸ τρία ἕως τέσσερα μέτρα, ἀνάλογα μὲ τὸ μέγεθος τοῦ σκαριοῦ (βλ. τὸ σχ. 6).

Παράλληλα θὰ βλέπαμε νὰ ἐτοιμάζονται οἱ φουρνιστές, γωνιακὰ θραυστόλ-λια, δύο ἕως τρία γιὰ τὴν πλώρη καὶ ἄλλα τόσα γιὰ τὴν πρύμη, ἀνάλογα μὲ τὸ ὕψος ποὺ εἶχαν τὰ ποδόσταμα, πρᾶγμα ποὺ ἐξαρτιόταν ἀπὸ τὸ

Σχ. 6. Νεότευκτο σκάφος σὲ προχωρημένο στάδιο: 1. τὸ παναστάρει, 2. τὰ τουφεκ-κ'ια, 3. οἱ στραγαλιές, 4. τὸ ἀκράτι, 5. τὸ σωθρόπι.

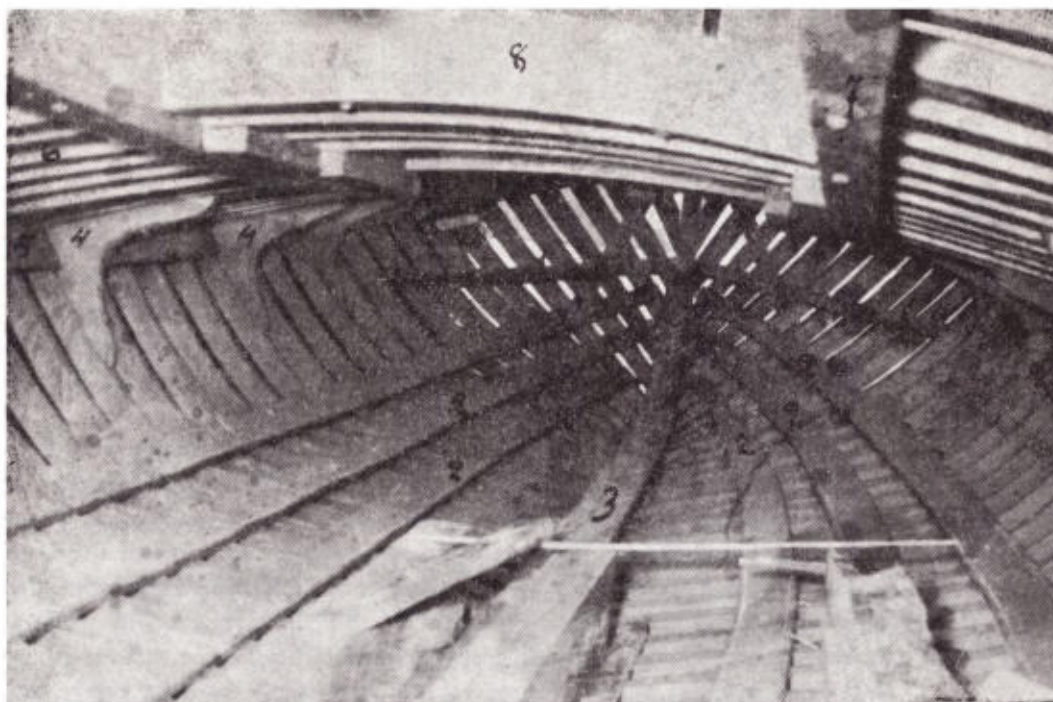


μάκρος τοῦ πλοίου. Εἶχαν σχῆμα πολὺ ἀνοικτοῦ V, πού ἡ γωνία τους καρφωνόταν στὸ ποδόσταμο, ἐνῶ τὰ μπράτσα τους στοὺς πλευρικοὺς σκαρμούς ἐπάνω στὰ τουφέκια, μὲ τρόπο ὥστε νὰ πιάνωνται σ' αὐτὰ καὶ τὰ τουφέκια καὶ οἱ σκαρμοί. Τὸ κάρφωμα γινόταν μὲ *dζαβέτ-τ'ες* καὶ ἐκεῖνη τῆς γωνίας ἔπρεπε νὰ ἔχη τόσο μάκρος, ὥστε νὰ *ξιφιδέρη* στὸ ποδόσταμο, δηλ. νὰ τὸ διαπερνᾷ σ' ὅλο του τὸ πάχος (βλ. τὸ σχ. 7). Σὲ σκαριά μεγάλα, πού τὰ ποδόσταμά τους δὲν μποροῦσε νὰ εἶναι μονοκόμματα ξύλα, στὸ σημεῖο τῆς ματισιάς καρφωνόταν ἀπαραίτητα ἓνα τουφέκι. Ἡ σύνδεση αὐτή, πού λεγόταν *παρέλ-λα*, ἔκανε, ὥστε ποδόσταμο, σκαρμοί, φουρνιστὲς καὶ σῶψωμα νὰ γίνουν ἓνα σῶμα.

Ἀκολουθοῦσε τὸ κάρφωμα τοῦ *βοῦρδου* καὶ τῶν *καμαριῶν* (σχ. 7 καὶ 8). Ὁ *βοῦρδος* ἦταν κάτι παρόμοιο μὲ τὸ παναστάρι. Διέφερε στὸ ὅτι αὐτὸς καρφωνόταν ἐξωτερικά, ἐνῶ τὸ παναστάρι, ὅπως εἶδαμε, ἐσωτερικά (βλ. σχ. 6). Τὰ *καμάρια* πάλι ἦταν συνήθως μονοκόμματα καμπυλωτὰ ξύλα, πού *ξεκينوῦσαν* ἀπὸ τὸ ἓνα μπράτσο κάθε σκαρμοῦ καὶ *ἐφθάναν* στὸ ἄλλο μπράτσο τοῦ ἴδιου σκαρμοῦ, στὴν ἀπέναντι πλευρὰ τοῦ σκάφους. Τὰ *καμάρια* διασταυρώνονταν μὲ τίς *πικ'εργιές*, *σανίδια* πού καρφώνονταν τοῦ μάκρους, ἀπὸ πλώρη σὲ πρύμη, καὶ *σχημάτιζαν* μαζὶ μὲ ἐκεῖνα τὸ σκελετὸ τῆς κουβέρτας, πού ὅταν θὰ τὴν *πέτσω-ναν* θὰ σκέπαζε σὰν στέγη τὸ κύτος τοῦ σκάφους. Καὶ γιὰ νὰ ἀντέχη ἡ κουβέρτα στὸ βάρος τῶν φορτίων, ὑποβαστάζονταν ἀπὸ *θρατσόλ-λια*, μονοκόμματα ὑποστηρίγματα σὲ σχῆμα γωνίας, πού καρφώνονταν στὰ μπράτσα τῶν σκαρμῶν καὶ στὰ *καμάρια* (βλ. τὰ σχ. 7 καὶ 8).

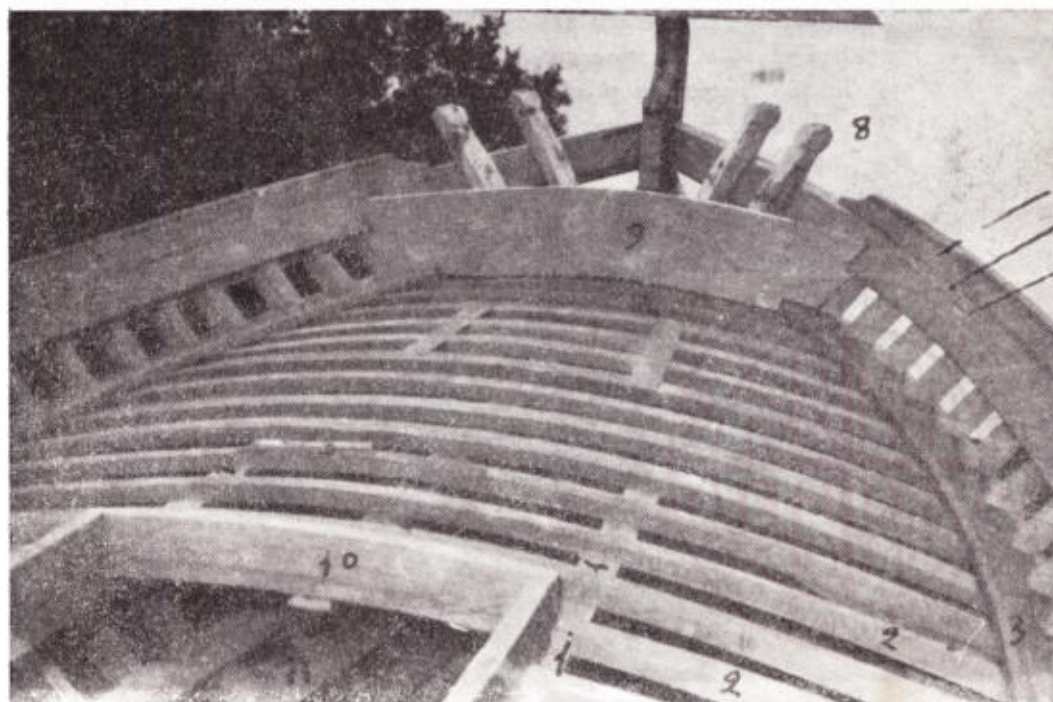
Προσθέτω πῶς στὴν ἐλαφρὰ καμπυλωτὴ ἐπιφάνεια τῆς κουβέρτας ἀφῆνονταν τρία ἀνοίγματα, σὰν ἐξοδοί, ἀπὸ ἰσάριθμα χωρίσματα τοῦ κύτους. Τὸ χωρίσμα τῆς πρύμης ἦταν ἡ *κάμαρη*, ἡ *καμπίνα* τοῦ καπετάνιου, τὸ χωρίσμα τῆς πλώρης, πού λεγόταν *σπιράλιο*, ἦταν γιὰ τὸ πλήρωμα καὶ τὸ μεσαῖο χωρίσμα ἦταν γιὰ τὸ φορτίο. Τὰ *σανίδια* πού ἀποτελοῦσαν τὰ ἐσωτερικά, θὰ λέγαμε, *τοιχώματα* τῶν ἀνοιγμάτων αὐτῶν λέγονταν *κουβοῦσα* (βλ. τὰ σχ. 3 καὶ 8).

Στὸ σημεῖο ἐκεῖνο τῶν σκαρμῶν, ὅπου εἶχαν στερεωθῇ τὰ *καμάρια*, καρφώνονταν οἱ *ταρακλαμάδες*, *χονδρὰ μαδέρια* μὲ *διάκενα* στὴ μιά τους πλευρά, τὴ στενὴ, *χαραγμένα* μὲ τρόπο ὥστε νὰ μπαίνουν ἐφαρμοστοὶ σ' αὐτὰ ἑνας-ἕνας ὅλοι οἱ σκαρμοὶ καὶ ἔτσι νὰ δένεται τὸ σκαρὶ στὰ *ψηλά* του, δηλ. στὸ ἐπάνω του μέρος. Ἀκολουθοῦσε τὸ *βιάρισμα*, ἡ ἰσοστάθμιση δηλ. τῶν σκαρμῶν, πού γινόταν μὲ τὴν ἀφαίρεση τοῦ περισσευάμενου μάκρους των, πέρα ἀπὸ τὸ ὕψος πού ἀπαιτοῦσαν οἱ διαστάσεις τοῦ πλοίου, καὶ ἐπάνω στὰ ἰσοσταθμισμένα κεφάλια τῶν σκαρμῶν τὸ κάρφωμα τῶν *χαραχτῶν* καὶ ἡ ἐφαρμογὴ τῆς *κουλ-π'αστιῆς*. Τὰ *χαραχτὰ* ἦταν δύο μακριὰ *μαδέρια*, ἓνα γιὰ κάθε πλευρά, μὲ *χαραγμένα* *διάκενα*, στὰ ὁποῖα χώνονταν οἱ κεφαλὲς (οἱ ἐπάνω ἄκρες) τῶν



Σχ. 7. Στο εσωτερικό ναυπηγούμενου σκάφους: 1. οί φουρνιστές, 2. οί στραγαλιές, 3. τὸ σωθρόπι, 4. τὰ βρατσόλ-λια (γιά τήν ἐποστήριξη τῆς κουβέρας), 5. τὸ πα-
ναστάρι, 6. τὰ καμάρια, 7. οί πικ'εργίες, 8. τὰ κουβοῦσα.

Σχ. 8. Στὸ πλωριό τμήμα τῆς κουβέρας ναυπηγούμενου πλοίου: 1. οί πικ'εργίες, 2. τὰ κα-
μάρια, 3. ὁ ταρακλαμάς, 4. τὸ κροντζέτ-τ'ο ἢ ἀστάρι, 5. τὸ χαραχτὸ (σκεπασμέ-
νο ἀπὸ τὴν κουπ-π'αστή), 6. ἡ κουπ-π'αστή, 7. τὸ παστιγάγιο ἢ παραβέτ-τ'ο, 8. τὰ
παπαδέλ-λια, 9. ἡ καδίνα, 10. τὰ κουβοῦσα, 11. οί στραγαλιές (μέσα στὸ κύτος).



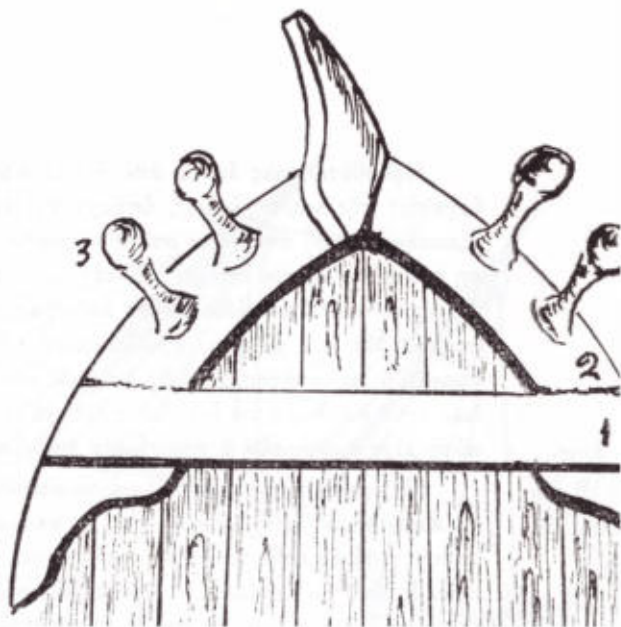
σκαρμῶν ἀπὸ τὴν πλώρη ὡς τὴν πρύμνη, ἡ δὲ κουπαστὴ ἦταν ἄλλο πλατὺ σπινίδι, ποὺ καρφωνόταν ἐπάνω στὸ χαρακτὸ (βλ. τὰ σχ. 3 καὶ 8).

Στὶς ἐξωτερικὲς πλευρὲς τοῦ σκάφους καρφώνονταν δύο σπινίδια, ἓνα σὲ κάθε πλευρά, ποὺ ξεπερνοῦσαν τὸ ὕψος τῆς κουπαστῆς κατὰ εἴκοσι περίπου ἑκατοστὰ καὶ λέγονταν παστιγάγια. Οἱ κουπαστὲς καὶ τὰ παστιγάγια ἀποτελοῦσαν τὸ τοίχωμα, θὰ λέγαμε, τῆς κουβέρτας τοῦ σκάφους (βλ. τὸ σχ. 8).

Ὑστερα ἀπὸ ὅλα αὐτὰ τὸ σκαρί ἦταν ἑτοιμο γιὰ τὸ πέτσωμα τῶν ἐξωτερικῶν πλευρῶν καὶ τῆς κουβέρτας του. Ἐνῶ λοιπὸν δύο βοηθοὶ ἐτοίμαζαν τὰ ἀναγκαῖα μαδέρια, ποὺ στὸ μεταξύ εἶχε σημάδεψει ὁ πρωτομάστορας, ἄλλοι τὰ ταίριαζαν στὰ πλευρὰ τοῦ σκαριοῦ καρφώνοντάς τα προσωρινά. Γιατὶ τὸ μόνιμο κάρφωμα τῶν μαδερῶν γινόταν μὲ τὴν ἀκόλουθη διαδικασία. Ὁ πουργουδζής, τεχνίτης εἰδικὸς γιὰ κάθε λογῆς τρύπες, ἀνοίγε στὰ μαδέρια τὶς τρύπες, ποὺ ἄρμοζαν σὲ κάθε περίπτωση καὶ οἱ βοηθοὶ του, ποὺ τὸν ἀκολούθουσιν, ἐμπηγαν σ' αὐτὲς τὰ καρφιά, τὶς θρόκ-κ'ες ἢ ξύλινους βίρους, καὶ εὐθὺς ἀμέσως ἄλλοι βοηθοὶ κτυποῦσαν μὲ τοὺς δζουβάδες τὰ κεφάλια τῶν καρφιῶν, γιὰ νὰ μποῦν ὅσο γινόταν πιὸ βαθιά, ὥστε νὰ δημιουργηθῇ ἓνας μικρὸς λάκκος, ποὺ θὰ τὸν κάλυπταν οἱ μπογιατζήδες μὲ στόκο καὶ ἔτσι θὰ ἀποφεύγονταν οἱ ὀξειδώσεις καὶ τὸ βάψιμο τῶν μπογιατισμένων μαδερῶν ἀπὸ αὐτὲς. Ἔτσι τὸ σκαρί ἔπαιρνε σιγά-σιγά τὴν τελικὴ του μορφή.

Σὲ σκάφη μὲ πετσωμένη τὴν κουβέρτα μπορούσαμε νὰ δοῦμε πῶς ἐτοποθετοῦντο τὰ παπαδέλ-λια, ζευγάρια δέστρες, δεξιὰ-ἀριστερά, μπρὸς-πίσω, πῶς πιάνονταν τὰ παπαδέλ-λια μὲ τὰ μόρφια, ἄλλα πλατιά καὶ χοντρά ξύλα μὲ ξηγνρισμένα διάκενα στὶς διαστάσεις τοῦ πάχους τῶν παπαδελιῶν, ὥστε τὰ παπαδέλια νὰ χωρᾶνε στὰ διάκενα αὐτά, γιὰ νὰ στερεώνωνται ἐπάνω στὸ σκάφος, καὶ τέλος πῶς καρφώνονταν οἱ παγάτσες, ποὺ λέγονταν καὶ καθίνες, κλείνοντας τὸ τρίγωνο τῆς πλώρης (βλ. τὰ σχ. 8 καὶ 9). Ἐν τῷ μεταξύ μπροστὰ στὰ μάγουλα τοῦ πετσωμένου πιά σκάφους ἀνοίγονταν σὰν δυὸ μάτια τὰ οὐκ'ια, δυὸ τρύπες γιὰ τὸ πέρασμα τῆς ἀλυσίδας τῆς ἄγκυρας.

Ὑστερα ἀπὸ τὶς ἐργασίες αὐτὲς δὲν ἔμειναν παρὰ τὸ πέτσωμα τοῦ ἀθαιριου καὶ ὁ χωρισμὸς του σὲ ἐπὶ μέρους τμήματα καὶ τέλος ἡ κατασκευὴ τῶν κουγκετ-τ'ῶν καὶ τοῦ τεμονιοῦ. Καὶ τότε τὸ σκάφος ἦταν πιὰ ἑτοιμο, γιὰ νὰ παραδοθῇ ἀπὸ τοὺς καρaboμαραγκοὺς σὲ ἄλλους εἰδικούς τεχνίτες, ποὺ θὰ ἀναλάμβαναν νὰ τὸ προστατεύσουν ἀπὸ τὶς φθορὰς τῆς θάλασσας καὶ νὰ τὸ ἐξοπλίσουν μὲ ὅλες τὶς ἀπαραίτητες ἀρμатωσιές. Γι' αὐτὸ ἀφοῦ μάζευαν τὰ ἐργαλεῖα τους: σ'επάροια, σφυριά, ματσόλ-λες, ρόκανα, πλάνες, βάλιστρα, λακ-κ'ορόκανα, στραβορόκανα, πλουμιστήρια, πυριόνια, δζουβαν-νάδες, κουραστιάγια, ξηγνριστάγια, πισκ'ιά, ξυλοφάδες, γοδάκρες, σαπιεάδζα, λουστούς, σκύλ-λες καὶ μάτσες, παρὰχωροῦσαν τὴ θέση τους στοὺς καλαφάτες, μιὰν ἄλλη πολυάνθρωπη τάξη μοχθούντων τεχνιτῶν, μὲ γνωστότερους ἐκπροσώπους



Σχ. 9. Στο άκραιο τμήμα της πλώρης:
1. η παγάτσα ή καδίνα, 2. τὰ
μόρφια, 3. τὰ παπαδέλ-λια.

της τούς: Παπαμιγάληδες, Καρανικόληδες, Σεραφάκια, Παλιούρηδες, Ντόρ-
τηδες, "Αγριους, Χατζηχριστόδουλους και άλλους.

Με λιγώτερες σκοτούρες και εύθυνες και με λιγώτερα από τούς μαραγκούς
έργαλεια οί καλαφάτες, έπιαναν δουλειά, άμειβόμενοι ως τόσο καλύτερα από
τούς καραβομαραγκούς. Και ήταν πικρό τó παράπονο τών τελευταίων για την
άνιση και άδικη, όπως νόμιζαν, μεταχείρισή τους σε σχέση με τούς καλαφά-
τες, τούς μαστόρους με τó άνάμιση έργαλειο, όπως τούς αποκαλούσαν. Φυσι-
κά τó ενάμιση έργαλειο ήταν τρόπος του λέγειν, γιατί και αυτοί είχαν τά έρ-
γαλειά τους: ματσόλ-λες, σκεπάνια, σφυριά, κοφτερά, στενάκια, μαούτσα,
μασαλ-λάδες, τρυπάνια διαφόρων μεγεθών και διπλάκια, άλλα στενά και άλλα
χοντρά. 'Αλλά ως τούς παρακολούθησώμε στο έργο τους.

Πιάνοντας δουλειά στο καινούργιο σκαρί ó καλαφάτης γέμιζε με στουπ-
-πί ένα-ένα τούς άρμους τών μαδεριών ως τó ύψος τών βρεχάμενων, χρησιμο-
ποιώντας την παρελ-λα. Στη συνέχεια, όλη αύτή την έπιφάνεια, που άποτε-
λούσε τó τμήμα εκείνο του σκάφους, που θά καλυπτόταν από τή θάλασσα, την
άλειφε με πίσσα και ύστερα από ώρισμένο χρονικό διάστημα την έκαιγε, για
νά γίνει τó ξύλο περισσότερο άνθεκτικό στη θάλασσα. Τελευταίο στάδιο της
δουλειάς του καλαφάτη ήταν ή επάλειψη τών βρεχάμενων του σκάφους με
ριτσινοπαλάμιση, που ήταν μίγμα ρετσινιού, αλείμματος και θειάφης, που ή
όρθότητά της αναλογίας του καθενός από τά τρία αύτά ύλικά έλεγχόταν από
τó αν τó δάκτυλο έμβαπτιζόμενο στο μίγμα άσπριζε.

Προσθέτω πώς ἐκτὸς ἀπὸ τὸ καλαφάτισμα αὐτό, ποὺ ἀκολουθοῦσε τὶς ἐργασίες τῆς ναυπηγήσεως, ὑπῆρχε καὶ ἐκεῖνο, ποὺ γινόταν σὲ τακτὰ ἀραιὰ ιαστήματα καὶ ἀπέβλεπε στὴ συντήρηση τοῦ σκάφους καὶ στὴν ἀποκατάστα-
ση τῶν φθορῶν, ποὺ στὸ μεταξὺ εἶχε ὑποστῇ ἀπὸ τὴ συνεχῆ παραμονή του στὴ θάλασσα. Κατὰ τὸ εἰδικὸ αὐτὸ καλαφάτισμα τὸ σκάφος δὲν ἀνελκυόταν στὴ στεριά. Μὲ μιὰ μαούνα, ἐφωδιασμένη μὲ ἀργάτ-τ'η, παλάγα καὶ συρματο-
σκοίνα, ὁ καλαφάτης μὲ τοὺς βοηθοὺς του ἔκαμνε, ὥστε τὸ σκάφος νὰ γεῖρη
ἕως ὅτου νὰ δείξῃ καρίνα, ὅπως ἔλεγαν (βλ. τὸ σχ. 10). Τόπος γιὰ τὴ δουλειὰ
αὐτὴ εἶχε καθιερωθῇ ἡ προκυμαίκα τοῦ Χαρανιοῦ.

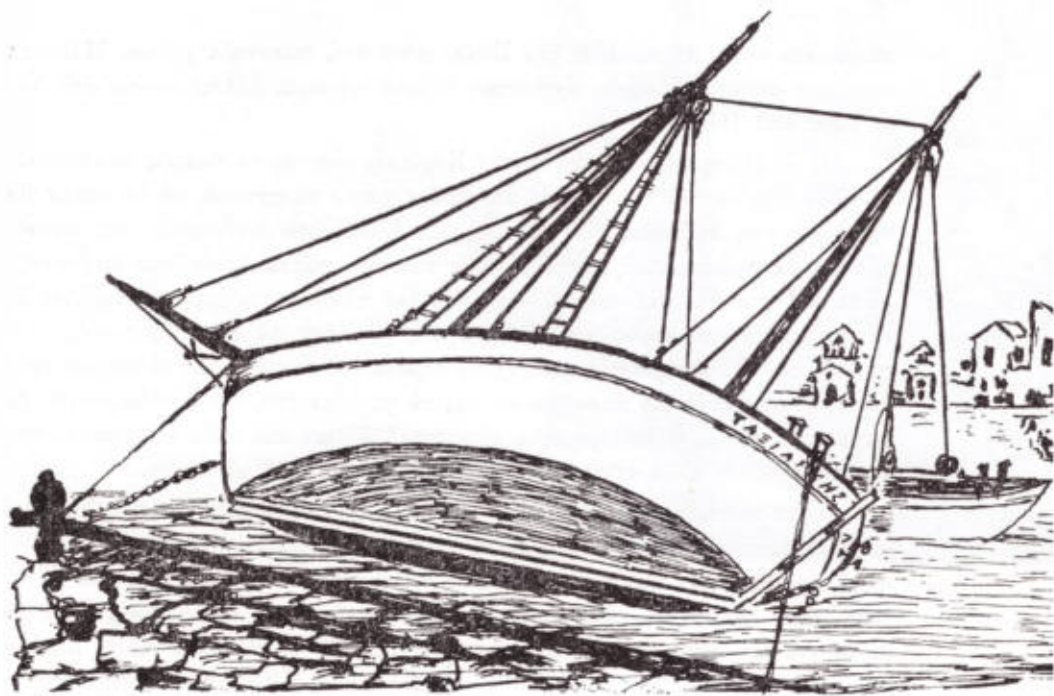
Ἡ ἐργασία αὐτὴ ἄρχιζε μὲ τὸ καθάρισμα τῶν ἀρμῶν τῶν μαδεριῶν καὶ
τὸ κάψιμο τῶν βρεχάμενων. Γιὰ τὸ κάψιμο χρησιμοποιοῦσαν εὐφλεκτες ὕλες,
τοποθετημένες στὴν κοιλότητα σιδερένιας σχάρας, ποὺ λεγόταν *μασαλάς*. Ἀ-
κολουθοῦσε τὸ καθάρισμα τῶν καμένων μερῶν, τὸ γέμισμα τῶν ἀρμῶν μὲ
στουπ-π'ί, τὸ πῖσ-σωμα καὶ ἡ ριτσινοπαλάμιση, ὅπως ἀκριβῶς καὶ στὰ και-
νούργια σκάφη. Σημειῶνω πὼς τὸ βράδυ, σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο καὶ ἂν εἶχε
φθάσει τὸ καλαφάτισμα, τὸ σκάφος ἔπρεπε νὰ ἐπανέλθῃ στὴν ὀριζοντιωμένη
του θέση, στὰ γύσα του, ὅπως ἔλεγαν, γιὰ τὸ φόβο μήπως καὶ χαλοῦσε ὁ και-
ρὸς τῇ νύκτα καὶ πάθαινε τὸ πλοῖο ζημιές, ἂν ἔμενε πλαγιασμένο.

Ἡ πρώτη προσπάθεια, ποὺ λεγόταν *πρῶτο καρτέρι* καὶ πολλὲς φορὲς πε-
ριελάμβανε καὶ ἀλλαγὲς σάπιων μαδεριῶν, συνεχιζόταν τὴν ἐπόμενη ἢ καὶ τὴ
μεθεπόμενη μέρα καὶ ἀπέβλεπε στὴν ὁλοκλήρωση τοῦ καλαφάτισματος τῆς
μιᾶς πλευρᾶς. Σὲ μικρὰ σκάφη, ὅταν μάλιστα δὲν ἦταν ἀπαραίτητη ἡ ἀλλαγὴ
μαδεριῶν, τὸ καλαφάτισμα τῆς μιᾶς πλευρᾶς ὠλοκληρωνόταν σὲ μιὰ μέρα.

Τὸν καλαφάτη διαδέχονταν οἱ *μπογιατζήδες*, ποὺ στόκ-κ'εραν ἀρμούς
καὶ ἔβαφαν τὰ πάντα σὲ χρωματισμοὺς τῆς προτιμήσεως τοῦ καραβοκύρη,
ἐνῶ συγχρόνως ἄλλοι εἰδικοί τεχνῖτες τοποθετοῦσαν στὴν πλώρη τὸ *βίδζι*, ποὺ
λεγόταν καὶ *νόβα*, γιὰ τὸ σαλπάρισμα τῆς ἄγκυρας καὶ τὴ *θροῦβα* γιὰ τὴν ἄν-
τληση τῆς θάλασσας ἀπὸ τὸ κύτος, μέσα ἀπὸ τὴ *σιδίνα*.

Μὲ τὴ συμπλήρωση τοῦ μπογιατίσματος τὸ σκαρὶ ἦταν ἑτοιμο γιὰ κα-
θέλκυση, ποὺ γινόταν, συνήθως Κυριακὴ, ὕστερα ἀπὸ τὴν ἀπόλυση τῆς ἐκκλη-
σίας. Καὶ ἐπειδὴ ἔπαιρνε τὴ μορφή πανηγυριοῦ καὶ ἔδινε μιὰ ξεχωριστὴ νότα
στὴ ζωὴ τοῦ νησιοῦ, ἰδιαίτερα ὅταν τὸ σκάφος ἦταν μεγάλο, ἀξίζει, νομίζω,
νὰ τὴν παρακολουθήσωμε.

Ἡ καθέλκυση λοιπὸν ἀκολουθοῦσε δύο στάδια. Στὸ πρῶτο, ποὺ ἦταν
προπαρασκευαστικό, ὁ πρωτομάστορας μὲ τοὺς βοηθοὺς καὶ τοὺς παραγιοῦς
του φρόντιζαν, ὥστε τὸ σκάφος, ποὺ ὡς τότε στηριζόταν σὲ *τάκ-κ'ους*, *πά-
λους* καὶ *πουνδέλ-λια* (σχ. 5), νὰ γεῖρῃ στὴ μιὰ του πλευρά, γιὰτὶ μόνο μ' αὐτὴ
τὴ θέση ἦταν δυνατὴ ἡ καθέλκυση, χωρὶς ζημιές, στὰ παλιὰ ἐκεῖνα χρόνια μὲ
τὰ περιορισμένα τεχνικὰ μέσα. Καὶ γιὰ νὰ τὸ ἐπιτύχουν, πρῶτα τοποθετοῦσαν,



Σχ. 10. Ἡ προετοιμασία παλαιοῦ σκάφους γιὰ ἐπισκευή στὰ βρεχάμενά του καὶ γιὰ καλαφάτισμα.

στὸ μέρος τῆς πλευρᾶς ποὺ ἤθελαν νὰ γείρῃ, τσουβάλια γεμᾶτα ἄμμο, ποὺ ἔφθαναν ἕως τὸ ὕψος τῆς κοιλιᾶς του. Ἐπειτα ἀφαιροῦσαν τὰ πονδέλ-λια μὲ ἀποτέλεσμα τὸ σκάφος, κλίνοντας ἐλαφρὰ πρὸς τὴν πλευρὰ ποὺ ἦταν τὰ τσουβάλια μὲ τὴν ἄμμο, νὰ στηριχθῇ σ' αὐτά. Στὴ συνέχεια τρυποῦσαν τὰ τσουβάλια, ὅποτε αὐτὰ μὲ τὸ βάρος τοῦ σκάφους ἄδειαζαν σιγὰ σιγὰ καὶ τότε τὸ σκαρὶ ἀκουμποῦσε σὲ εἰδικὰ προετοιμασμένη σχάρα, ποὺ τὴν ἀποτελοῦσαν δύο μαδέρια τοποθετημένα παράλληλα, σὲ ἀπόσταση ποὺ τὴν καθώριζε τὸ μέγεθος τοῦ σκαριοῦ, καὶ ἐνωμένα μεταξὺ τους μὲ ἄλλα ἐγκάρσια μαδέρια. Μάλιστα τὸ ἓνα μακρυνάρι τῆς σχάρας, τοποθετούμενο παράλληλα μὲ τὴν κάρινα, ἀπεῖχε ἐλάχιστα ἀπὸ αὐτή, ἐνῶ στὸ ἄλλο ἀκουμποῦσε ἡ κοιλιά σ' ὅλο της τὸ μῆκος. Καὶ γιὰ νὰ κρατιέται ἡ κοιλιά πολὺ ψηλότερα ἀπὸ τὸ ἔδαφος, ὥστε νὰ ἀποφευχθοῦν ζημιές κατὰ τὴν καθέλκυση, ἐπάνω στὸ μακρυνάρι αὐτὸ τοποθετοῦσαν ἓνα δεύτερο, ἀρκετὰ χοντρό. Μὲ ἄλλες λέξεις, οἱ σχάρες αὐτὲς ἔκαναν τὴν ἴδια περίπου δουλειὰ μὲ τὰ λεγόμενα βάδζα, ποὺ χρησιμο-

ποιήθηκαν στους ταρσανάδες τῆς Σύμης μόνο στὰ τελευταῖα χρόνια. Μάλιστα δείγματα τέτοιων βιάδων, ἄχρηστων βέβαια σήμερα, βλέπει κανεὶς στὸ Χιράνι καὶ στὸ Πέδι.

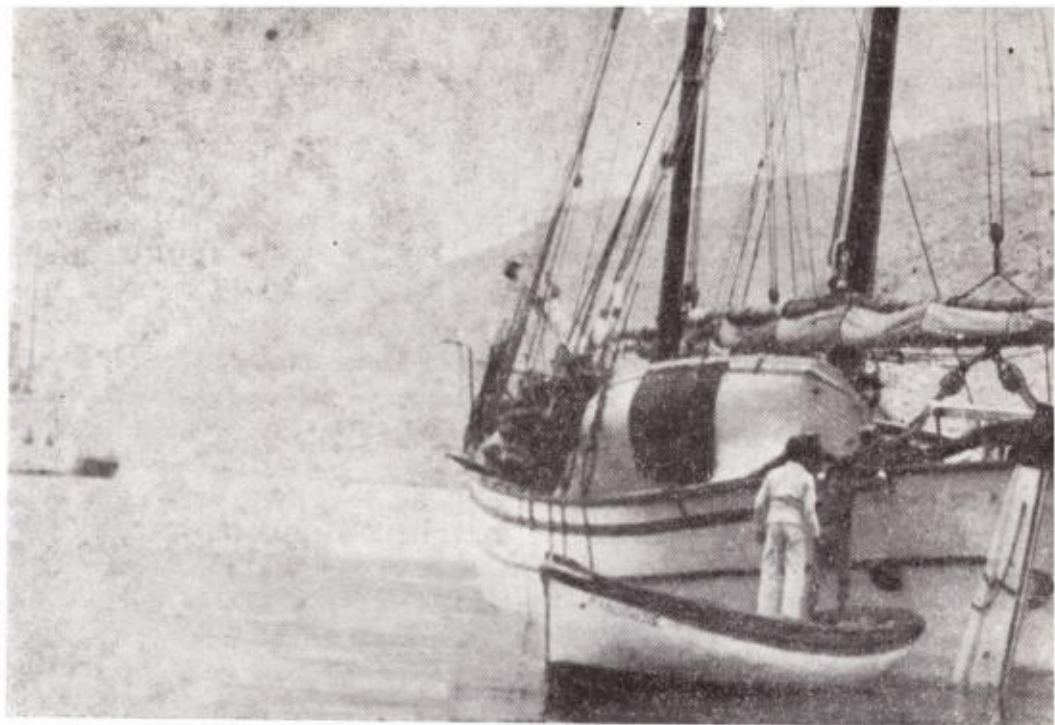
Ἡ ἀπόλυση τῆς ἐκκλησίας, τὴν Κυριακή, εὑρίσκει τὸ σκάφος πλαγιασμένο, ἀλλὰ σημαιοστόλιστο καὶ μὲ ἀπλωμένα χάμω τὰ σχοινιά, μὲ τὰ ὁποῖα θὰ σερνόταν στὴ θάλασσα. Καὶ τότε ἄρχιζε ἡ καθαυτὸ διαδικασία τῆς καθέλκυσεως μὲ πρώτη φάση τὸν ἁγιασμό, ποὺ τὸν παρακολουθοῦσαν συγγενεῖς, φίλοι καὶ γνωστοὶ τοῦ καραβοκύρη καὶ ἓνα πλήθος περιέργων. Ἀμέσως ἔπειτα ὁ πρωτομάστορας καραβομαραγκὸς χάρασσε μὲ δύο σταυρωτὲς σκεπαρνιὲς στὸ ποδόσταμο τῆς πλώρης τὸ σημεῖο τοῦ σταυροῦ καὶ οἱ παρευρισκόμενοι, μὲ πρώτους τὸν καραβοκύρη καὶ τὴ γυναῖκα του, τὸν φιλοδωροῦσαν μὲ χρηματικὰ ποσά. Φιλοδωρήματα χρηματικὰ ἔδιναν καὶ στὸν καλαφάτη, ποὺ ἔκαμνε κι αὐτὸς ἄλλο σταυρὸ στὸ ἴδιο ποδόσταμο, ἀλλὰ μὲ πίσσα.

Ἔτσι τὸ σκάφος, ποὺ ὁ στολισμὸς του εἶχε στὸ μεταξὺ συμπληρωθῇ καὶ μὲ τὸ στεφάνωμα τῶν δύο σταυρῶν, μὲ στεφάνι καμωμένο ἀπὸ τὴν καραβοκυρά, καὶ ποὺ στὴν κουβέρτα του εἶχαν ἀνεβῇ νέοι καὶ παιδιὰ, τὰ ὁποῖα μὲ τὰ χαρούμενα ξεφωνητά τους δημιουργοῦσαν ἀτμόσφαιρα ἐορταστικὴ, ἦταν ἑτοιμοὶ γιὰ τὴν καθέλκυση. Δὲν ἔμενε παρὰ νὰ δοθῇ τὸ σύνθημα γιὰ τὸ βιράρισμα, ποὺ γινόταν κάτω ἀπὸ εἰδικὰ προστάγματα, ὥστε νὰ ὑπάρχει συγχρονισμὸς στὶς κινήσεις καὶ νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ μεγαλύτερη δυνατὴ ἀπόδοση ὅλων ὅσοι ἔπαιρναν μέρος σ' αὐτό.

Μὲ ὕψος λοιπὸν τελετάρχῃ ὁ πρωτομάστορας καραβομαραγκὸς Ψαρρός, ποὺ στὶς καθέλκυσεις τῶν μεγάλων σκαριῶν εἶχε συνήθως τὸ γενικὸ πρόσταγμα καὶ γι' αὐτὸ τοῦ εἶχε δοθῇ ὁ τίτλος τοῦ κράχτη τοῦ Κάβου, ὄρθιος μπροστὰ στὸ στολισμένο σκαρί, μὲ τὸ ἓνα του χέρι κρατώντας τὸ πλωριὸ ποδόσταμο καὶ μὲ τὸ ἄλλο ὑψωμένο, ἔδινε τὸ σύνθημα γιὰ τὴν καθέλκυση φωνάζοντας συγχρόνως: Γιάσ-σα... Γοῦλοι μαδζί... Βίρα... γιάσ-σα γιालές... Βίρ...ρα γιालές... Τὰ παραγγέλματα αὐτὰ ἐπαναλαμβάνονταν ρυθμικὰ ἀπὸ ὅλους, μικροὺς καὶ μεγάλους, καθὼς τραβοῦσαν τὸ σκάφος, ποὺ προχωροῦσε σιγὰ σιγὰ πρὸς τὴ θάλασσα.

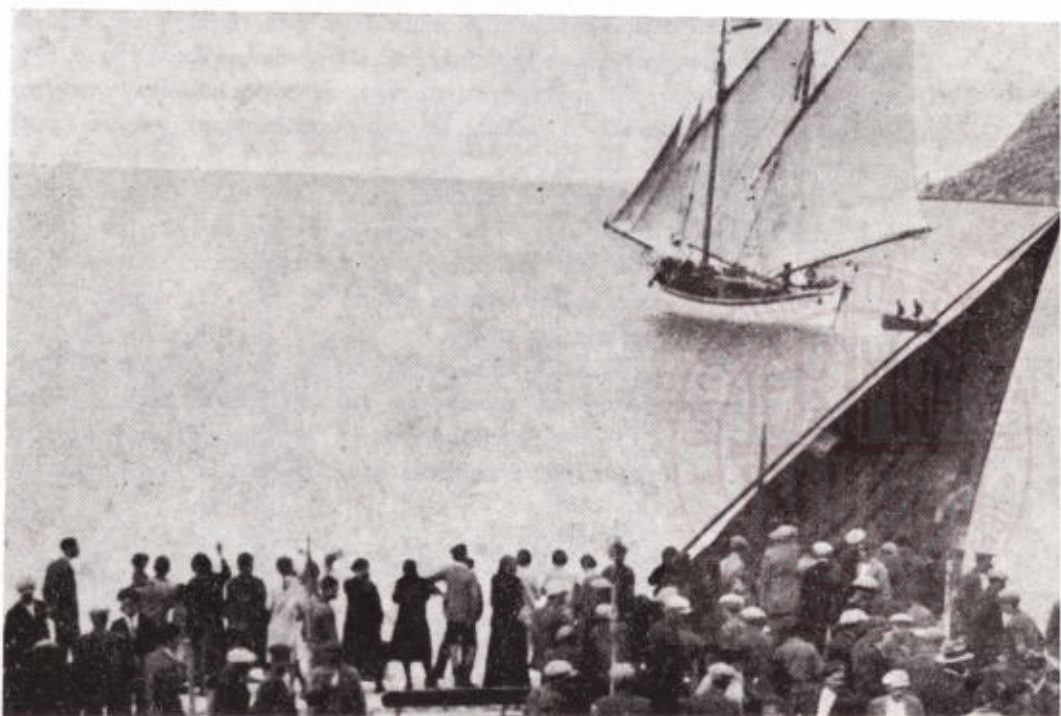
Γιὰ τὴν καθέλκυση τῶν μικρῶν σκαφῶν χρησιμοποιοῦνταν σχοινιά περασμένα μέσα ἀπὸ παλάγα. Πολλὲς φορὲς τὰ ράγλα, οἱ ἐσωτερικὲς ροδέλλες τῶν παλάγκων, ἔπαιρναν φωτιά ἀπὸ τὴ μεγάλη τριβὴ τῶν σχοινιῶν καὶ γι' αὐτὸ κάθε τόσο τὰ κατάρβρεχαν μὲ θάλασσα. Στὴν καθέλκυση τῶν μεγάλων σκαριῶν χρησιμοποιοῦνταν οἱ λεγόμενοι ἀργάτ-τ'ες.

Ὅταν τὸ σκάφος ἔφθανε στὸ ἄκρο τῆς προκυμαίας, ἀφήνονταν τὰ σχοινιά καὶ ὅλοι ὅσοι εἶχαν πάρει μέρος στὴν καθέλκυσή του, ἔτρεχαν ν' ἀνεβοῦν στὴν κουβέρτα του ἢ κάπου ἄλλου, γιὰ νὰ καμαρώσουν τὸ καινούργιο σκαρὶ καθὼς θὰ γλιστροῦσε σὲ λίγο στὸ νερό. Καὶ δὲν ἀργοῦσε. Μ' ἓνα σπρώξιμο



Σχ. 11. βρατσέρα φορτωμένη γνάλ-λες, βάρκες για άλιεία σφουγγαριού με γυμνούς δύτες, τὸ λεγόμενο παγέτ-τ'ο, έτοιμη για ἀναχώρηση.
Ἡ φωτογραφία αὐτὴ καὶ ὅσες ἀκολουθοῦν προέρχονται ἀπὸ τὸ φωτογραφικὸ ἀρ-
χεῖο τοῦ κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΔΗ.

Σχ. 12. Τὸ ξεκίνημα γιὰ τὴ βαρβαριά. Τριχαδῆρα, τὸ λεγόμενο τεπόδζιτο, στὰ παριά·
τὸ συνοδευτικὸ κάθε σπογγαλιευτικοῦ μὲ σκάφανδρο.



τοῦ πρωτομάστορα, μετὰ τὴν χρῆσιν μιᾶς *μανέλ-λας*, τὸ σκάφος ἀπὸ τῆς μιᾶς στιγμῆς στὴν ἄλλη βρισκόταν στὴ θάλασσα. Συνήθως μαζί μ' αὐτὸ ἔπαιρνε τὸ λουτρό του, σπρωγμένος ἀπὸ γνωστοὺς καὶ φίλους, γιὰ τὸ γούρι, καὶ ὁ καραβοκύρης. Ἀκολουθοῦσαν στιγμές, θὰ λέγαμε, ἀλλοφροσύνης ἀπὸ τοὺς μικροὺς ἐπιβάτες τῆς κουβέρτας καὶ τοὺς ἄλλους συνομηλίκους τοὺς θεατές. Καὶ τότε τὸ πλεούμενο πιά σκαρὶ ρυμουλκιοῦταν στὸ ἀραξοβόλι, ἀπ' ὅπου σὲ λίγο, ἀφοῦ συμπληρωνόταν ἡ ἀρματωσιά του καὶ ὁ ἄλλος του ἐξοπλισμός, θὰ ξεκινοῦσε γιὰ τὸ παρθενικὸ του ταξίδι.

Μετὰ τὸ πλῆθος τῶν πλοίων, ποὺ βρίσκονταν ἀγκυροβολημένα στὶς ἀφθονες δέσμες τῆς προκουμαίας, τὸ λιμάνι τῆς Σύμης ἦταν σὰν διαρκῆς ἐκθεση ἱστιοφόρων. *Μπαρτσέρες* ἐδῶ, *βαρκαλ-λάδες* παρὰπέρα, *καρaboσκαρα* περήφανα καὶ *καμαρωτά* σὲ κάπως πῦρ περίοπτη θέσιν, *τριχαδῆρια* στοιβαγμένα, θὰ λέγαμε, σὲ ἄλλη μεριά, *τσιρνίκια* μαζεμένα ἄλλου καὶ *σκάφες*, πολλὲς *σκάφες* σὲ ξεχωριστὴ γειτονιά καὶ *ἀνάμεσα* σὲ ὅλα αὐτὰ *βάρκες*, *βάρκες* πολλὲς σὲ διάφορα σχήματα καὶ μεγέθη. Μετὰ τίς ὀνομασίες αὐτὲς ξεχώριζαν τὰ *σκάφη* καὶ ἡ βασικώτερη διαφορὰ, ποὺ ἔκανε τὸ ἓνα εἶδος νὰ διακρίνεται ἀπὸ τὸ ἄλλο, βρισκόταν στὴν κλίση, ποὺ εἶχαν τὰ ποδόσταμά τους.

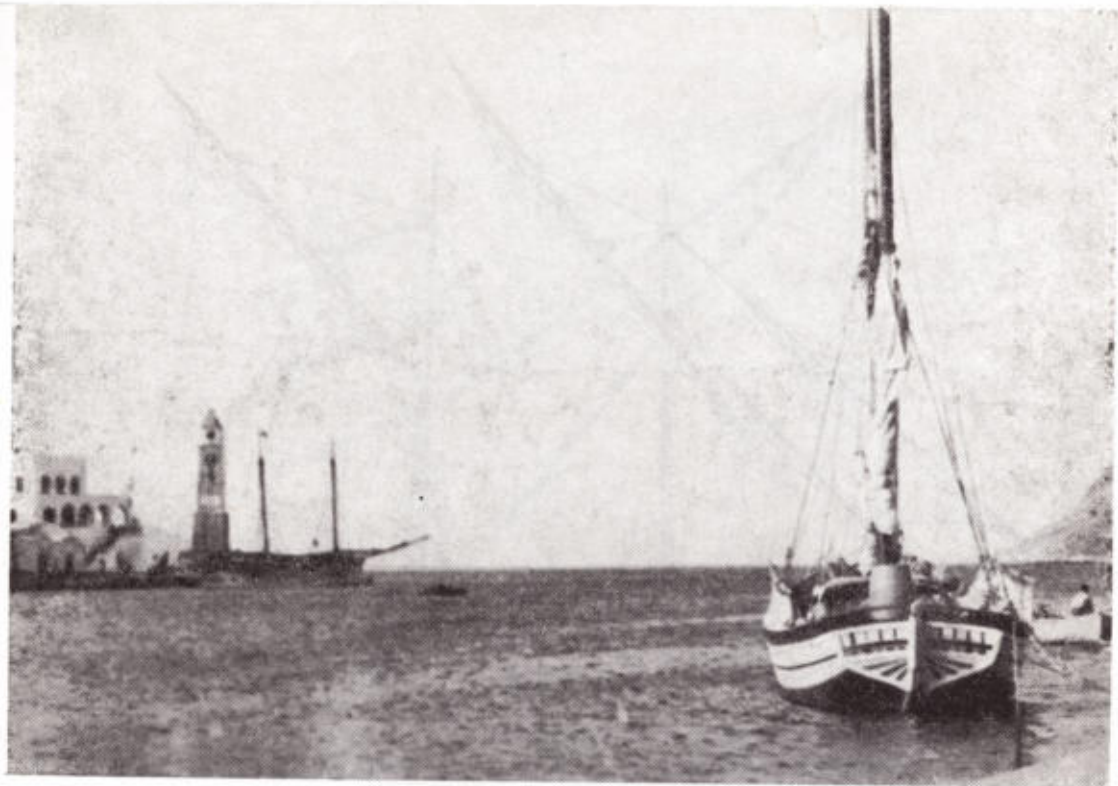
Ἄν τὸ πλωριὸ ποδόσταμο καμπύλωνε τοξωτὰ ἀπὸ τὴν βάση πρὸς τὴν κορυφὴν του καὶ τὸ πρυμνὸ ἀνέβαινε εὐθὺ ἀλλὰ λοξὸ πρὸς τὰ ἔξω, ἔτσι ποὺ νὰ σχηματίζῃ γωνία ἀμβλεῖα σὲ σχέση μετὰ τὴν καρίνα, τὸ σκάφος μετὰ τὸ εἶδος αὐτὸ τῶν ποδόσταμων, ἂν ἡ χωρητικότητά του περιοριζόταν σὲ 4-5 τόννους, λεγόταν *τριχαδῆρι* (βλ. τὸ σχ. 14), ἐνῶ ἂν ἔφθανε τοὺς 40-100 τόννους, λεγόταν *βαρτσέρα* ἢ *τριχαδῆρα* (βλ. τὰ σχ. 11, 12 καὶ 15).

Ἄν πάλι τὰ δύο ποδόσταμα, πρύμης καὶ πλώρης, ἦταν κοφτερά καὶ λοξά, τὸ σκαρὶ λεγόταν *τσιρνίκι* (βλ. τὸ σχ. 14). Παραλλαγή τοῦ *τσιρνικιοῦ* ἦταν ὁ *βότης*, ποὺ τὰ ποδόσταμά του ἦσαν κάθετα πρὸς τὴν καρίνα.

Ἄν τώρα τὸ πλωριὸ ποδόσταμο καμπύλωνε ἀπὸ τὴν βάση τῆς καρίνας καὶ ὑψωνόταν σὲ σχῆμα ὀρθῆς περισπωμένης, μετὰ τὴν ἐπάνω ἄκρην τῆς νὰ βλέπῃ πρὸς τὸ *βαστούνι*, τὸ λεγόμενο *ματ-τ'αφέρο*, καὶ τὸ πρυμνὸ ἦταν στρογγυλό, ὅπως τῶν βαποριῶν, τὸ σκάφος λεγόταν *καρaboσκαρο*, *γολ-λέτ-τ'α* ἢ *σκούνα* (βλ. τὰ σχ. 16 καὶ 18).

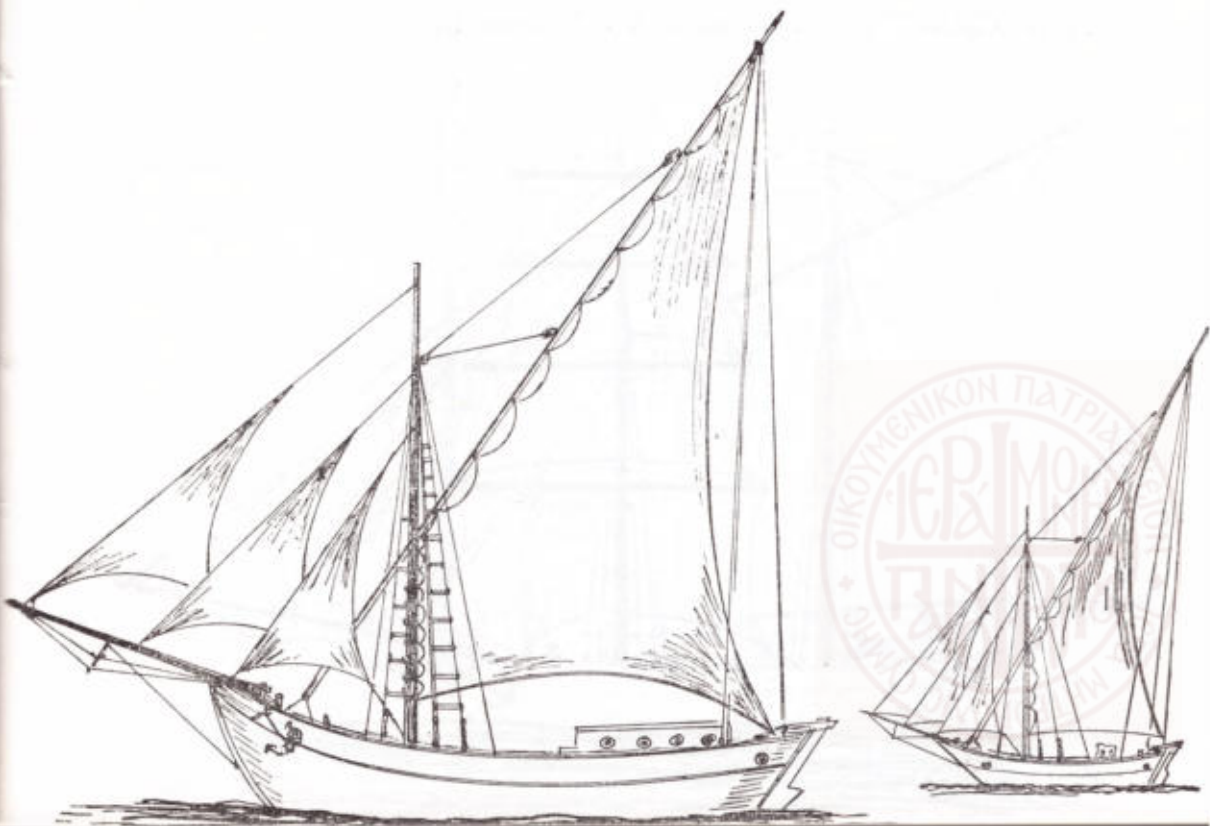
Μετὰ τὴν ἴδια, ὅπως καὶ τὸ *καρaboσκαρο*, πλώρη, ἀλλὰ μετὰ πρύμην ἴσια καὶ ἐπίπεδη, ὅμοια μετὰ *βάρκας*, τὸ σκάφος λεγόταν *βαρκαλ-λάς* (βλ. τὸ σχ. 13), ἐνῶ μετὰ πλώρη πολὺ λοξή καὶ μυτερή καὶ πρύμνη *βάρκας*, λοξή ὅμως καὶ αὐτὴ, τὴν λεγόμενη *αἰνές*, λεγόταν *σκάφη* (βλ. τὸ σχ. 17). Τίς *σκάφες* χρησιμοποιοῦσαν γιὰ σπογγαλιεῖα μετὰ *καγάβα*.

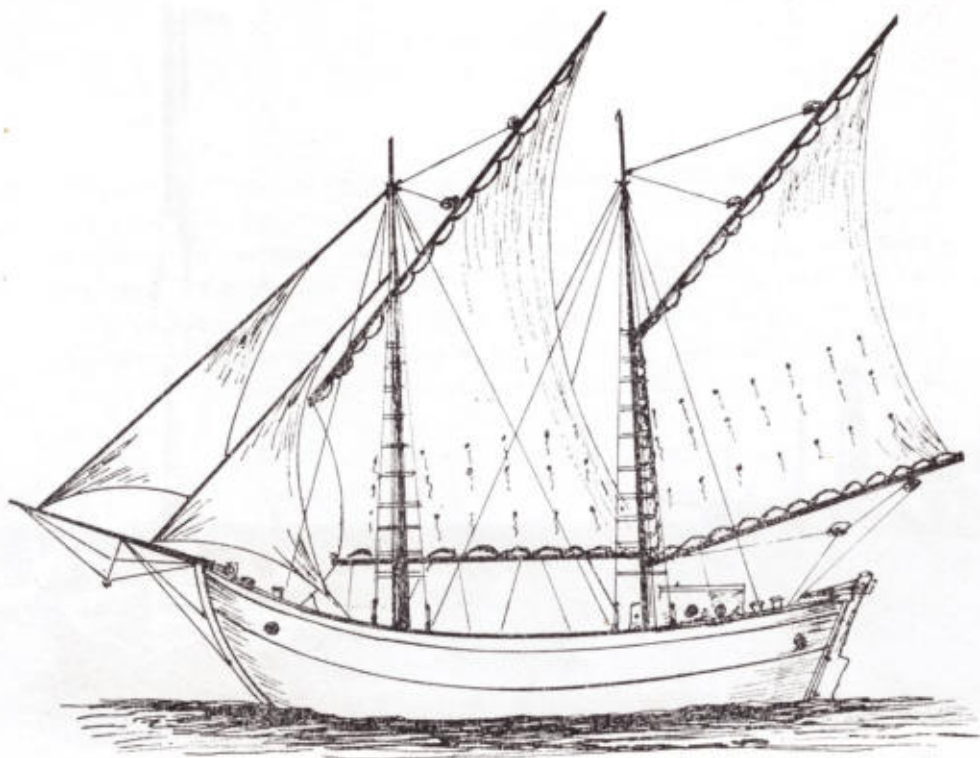
Ἦταν πολὺ ἐνδιαφέρον νὰ παρακολουθῇ κανεὶς τὸ ἀρμάτωμα τοῦ σκάφους. Γιὰ τὸ καθετί, ποὺ τοῦ προσέθεταν, τοῦ ἔδινε μιὰ ἰδιαίτερη ὁμορφίαν καὶ ξεχωριστὴ χάρη. Γι' αὐτὸ δικαιολογημένα ὁ *καρaboκύρης* ἀνυπομονοῦσε νὰ τὸ δῇ ἐπιτέλους ἑτοιμο, γιὰ νὰ τὸ βγάλῃ στὸ *σιργιάνι* καὶ νὰ τὸ δοκιμάσῃ



Σχ. 13. Βαρκαλ-λαδί (τό)· στο βάθος μιὰ θρατσέρα.

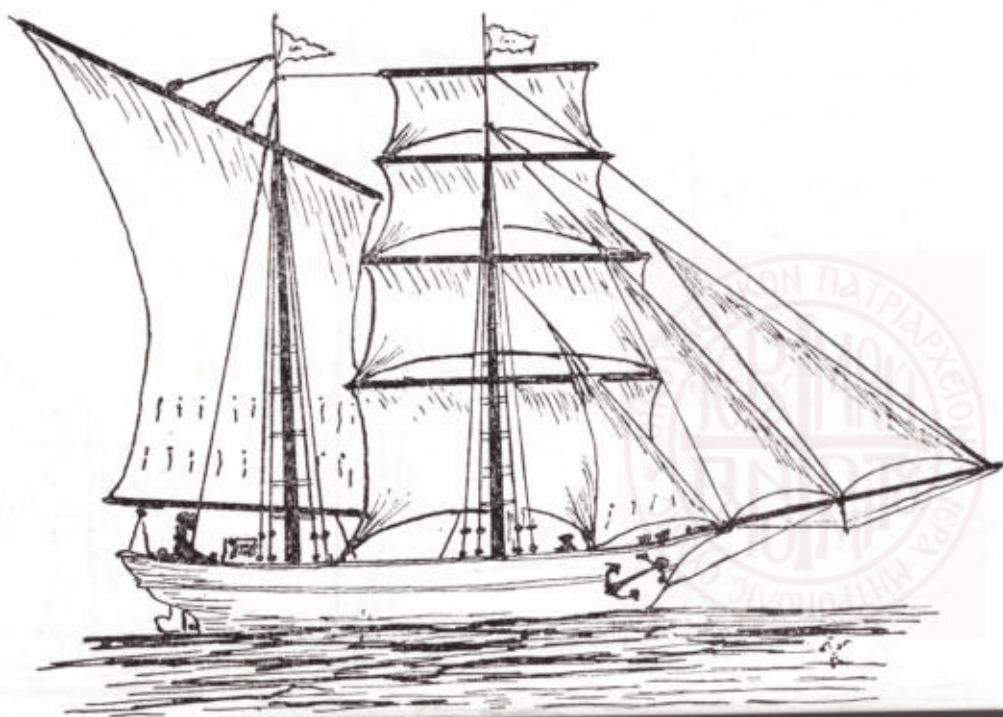
Σχ. 14. Τὸ μεγαλύτερο: τριχαδῆρι (τό)· τὸ μικρότερο: τσιρνί'ι (τό). Καὶ τὰ δύο μὲ ἱστιοφορία λατινιοῦ.

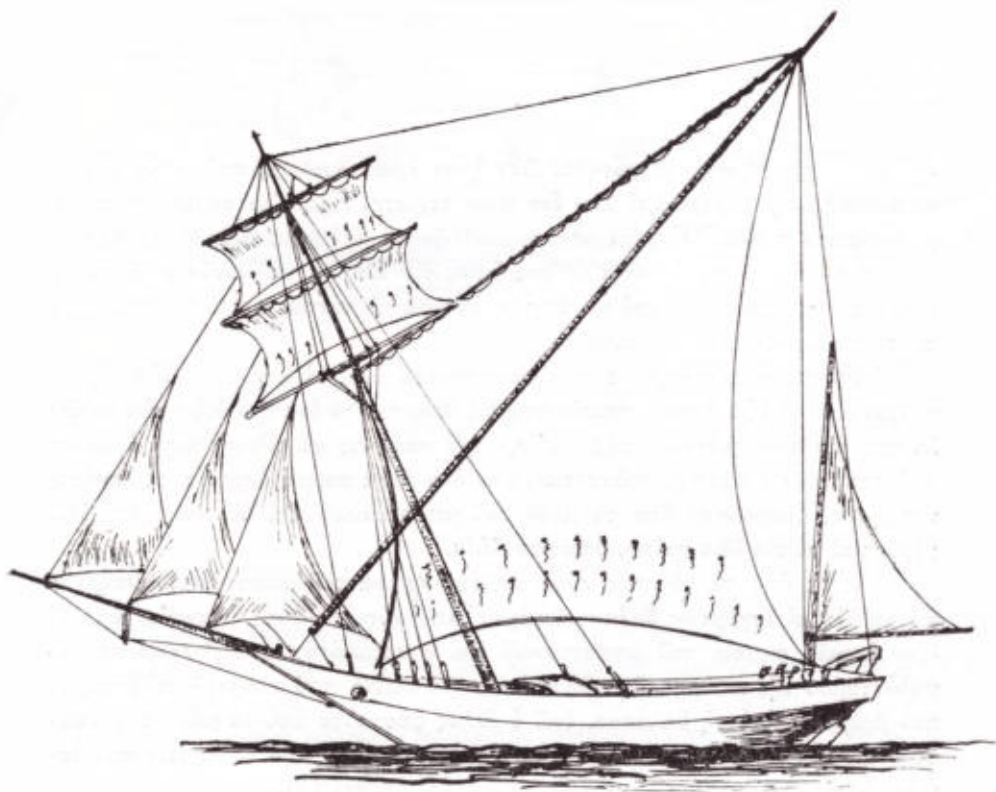




Σχ. 15. βρετσέρα, λεγόταν και τριχαδήρα (ή).

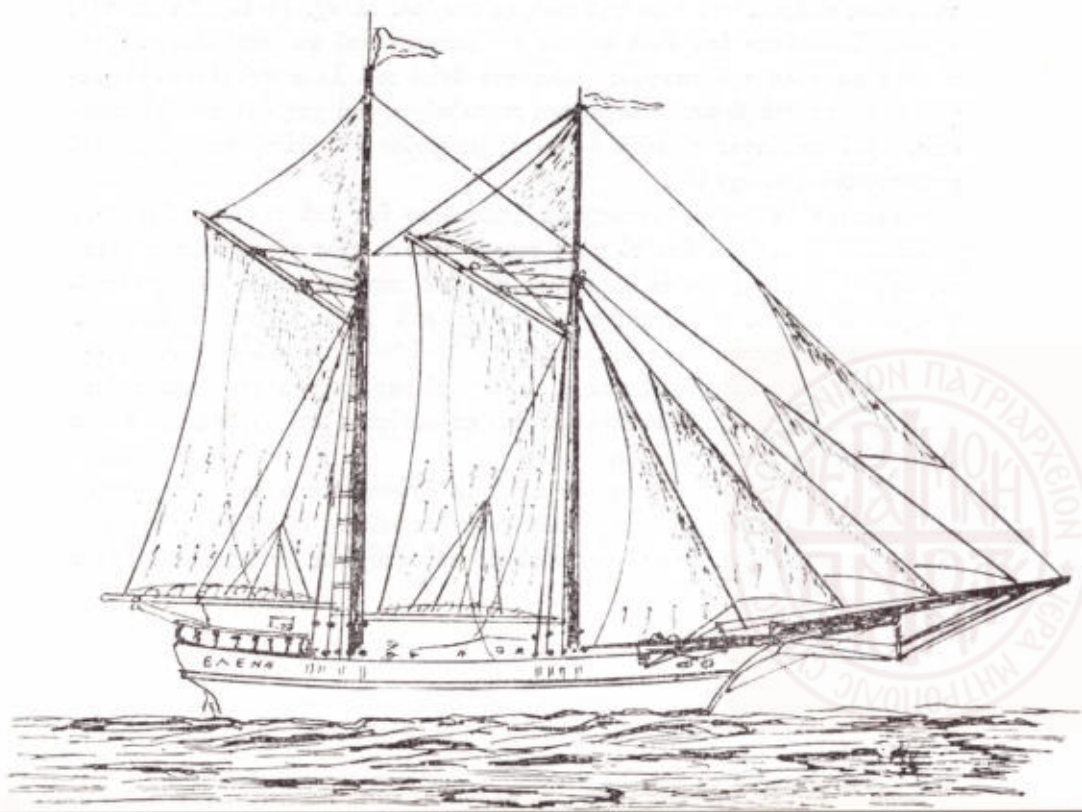
Σχ. 16. Καραβόσκαρο (τό), λεγόταν και γολ-λέτ-τ'α ή σκούνα (ή).





Σχ. 17. Σκάφη (ή).

Σχ. 18. Άλλο παραβόσκαγο με διαφορετική ιστιοφορία.



στην άντοχή και στην ταχύτητα. Δέν ήταν όμως δουλειά, πού μπορούσε νά εκτελεσθῇ σέ μιὰ μέρα και από ένα μόνο τεχνίτη. Χρειάζονταν και χέρια και μεροκάματα πολλά. "Επρεπε νά έτοιμασθούν τὰ ἄρθουρα, δηλαδή τὰ κατάρτια και τὸ βαστούνι, ὁ ματ-τ'αφέρως ὅπως τὸν ἔλεγαν, νά δεθοῦν σ' αὐτὰ ὠρυσμένα συρματόσχοινα και νά ἀρχίσῃ ὕστερα τὸ τέντωμα και τὸ στερέωμά τους στίς κανονισμένες θέσεις.

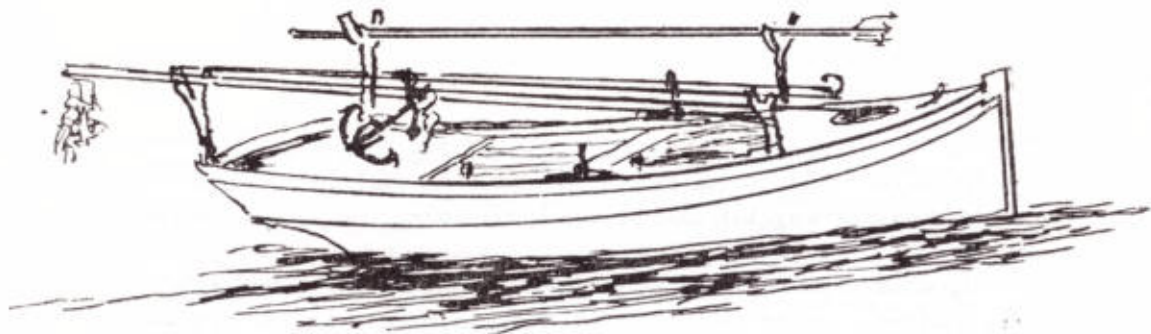
Ἀπό τὰ συρματόσχοινα τοῦ μπαστουνιοῦ δύο, τὰ λεγόμενα βέδα, ξεκινούσαν από τὸ ἔξω ἀκραῖο σημεῖο του και δένονταν τὸ ένα στοῦ δεξιὸ και τὸ ἄλλο στοῦ ἀριστεροῦ μάγουλο τῆς πλώρης τοῦ σκάφους σέ εἰδική θέση ἀνάμεσα στα παπαδέλλια και στοῦ ποδόσταμο, ἐνῶ δυὸ ἄλλα συρματόσχοινα, οἱ λεγόμενες ὄρσες, ξεκινούσαν από τὸ μέσο τοῦ μπαστουνιοῦ και δένονταν στοῦ ἴδιο μέρους και μετὸν ἴδιο τρόπο, ὅπως τὰ βέδα.

Ἐκτός από τὰ τέσσερα αὐτὰ συρματόσχοινα τοῦ μπαστουνιοῦ ὑπῆρχαν ἀκόμη δύο, οἱ λεγόμενοι θαλασσομάχοι. Ἀπό αὐτοὺς ὁ ένας ξεκινούσε από τὸ ἔξω ἀκραῖο σημεῖο τοῦ μπαστουνιοῦ και στερεωνόταν στα βρεχάμενα τοῦ ποδόσταμου τῆς πλώρης, δηλαδή στοῦ σημεῖο ἐκεῖνο τοῦ πλωριοῦ ποδόσταμου πού βρέχεται από τὴ θάλασσα, ἐνῶ ὁ ἄλλος ξεκινούσε από τὸ μέσο τοῦ μπαστουνιοῦ και δενόταν στοῦ ποδόσταμο, ἀλλὰ πιὸ πάνω από τὸ σημεῖο πού δένεται ὁ πρῶτος θαλασσομάχος (βλ. τὰ σχ. 14, 16 και 18).

Προσθέτω πῶς στοῦ μέσο τοῦ μπαστουνιοῦ και κάθετα σ' αὐτό, με πρόσωπο πρὸς τὴ θάλασσα, στερεωνόταν ένα ξύλο, μήκους περίπου ἐνὸς μέτρου, τὸ λεγόμενο *κιόρ βαστούνι*, πού συνδεόταν με ἰδιαίτερο συρματόσχοινο από τὸ ένα μέρος μετὸ ἔξω ἀκραῖο σημεῖο τοῦ μπαστουνιοῦ και από τὸ ἄλλο μετὸ κυρίως σκάφος, στοῦ ἄκρο τῆς πλώρης του (βλ. τὰ σχ. 14-17). Ἄλλα πάλι σχοινιά ξεκινούσαν από ἄλλα σημεία τοῦ μπαστουνιοῦ και στερεωνόνταν στα πλωριά μάγουλα τοῦ σκάφους, ἄλλα στοῦ δεξιὸ και ἄλλα στοῦ ἀριστεροῦ μάγουλο, κοντὰ στα βέδα, οἱ λεγόμενοι πασαδοῦροι, και χρησίμευαν ὡς διαβάσεις, ἀφοῦ πατώντας σ' αὐτὰ ὁ ναύτης μπορούσε νά φθάσῃ στήν ἄκρη τοῦ μπαστουνιοῦ (βλ. σχ. 18).

Τέλος ἄλλα δύο συρματόσχοινα ξεκινούσαν ένα από τὴν ἔξω ἄκρη τοῦ μπαστουνιοῦ και ἄλλο από τὸ μέσο του, τὸ πρῶτο πρὸς τὴν κορυφή τοῦ καταρτιοῦ τῆς πλώρης και τὸ ἄλλο πρὸς τὸ μέσο περίπου τοῦ ἴδιου καταρτιοῦ ἢ λίγο πιὸ ἐπάνω, τὰ λεγόμενα *κουρινάλια*, στα ὁποῖα ἀνεβοκατέβαιναν τὰ τριγωνικά βοηθητικά ἱστία τοῦ μπαστουνιοῦ, οἱ λεγόμενοι *φλόγοι* (βλ. τὸ σχ. 15). Ὅπως εἶναι εὐλόγο, σέ σκάφη μεγάλα, με μεγάλο μπαστούνι και με περισσότερους φλόγους, τὰ κουρινάλια ἦταν περισσότερα και συγκεκριμένα ὅσα και οἱ φλόγοι (βλ. σχ. 16-18).

Ἐξ ἄλλου γιὰ νά στερεωθοῦν καλὰ τὰ ἄρθουρα, από τὴν κορυφή τους ἀλλὰ και από τὰ χαμηλότερα σημεία τους ξεκινούσαν ἄλλα συρματόσχοινα, τὰ λεγόμενα *στράλια*, πού δένονταν σέ προκαθωρισμένες θέσεις, τὰ λεγόμενα



Σχ. 19. Γγάλα (ή), βάρκα για άλιεία σφουγγαριού με γυνμούς δύτες.

παραβέτ-τ'α. Από ψηλά κατέβαιναν επίσης οι άνεμόσκαλες, μια από κάθε πλευρά σέ κάθε άρμπουρο, ένώ ένα άλλο συρματόσχοινο, ό σιδερόδρομος, ένωννε στίς κορυφές τους τά δύο άρμπουρα (βλ. τά σχ. 14-18).

Στά ύψωμένα κατάρτια κρέμονταν παλάγα για τó πέραςμα τών αϊτάδιδων, τών σχοινιών πού θά κρατούσαν σηκωμένες τίς άδένες τών πανιών και θά κανόνιζαν τήν κλίση τους σέ σχέση με τó κατάρτι, ανάλογα με τόν άνεμο πού θά φυσούσε κάθε φορά (βλ. τά σχ. 14-16), καθώς και άλλα, από τά όποια περνούσε τó μαδάρι, τó σχοινί πού τραβώντας το άνοιγε τó πανί.

"Όλα αυτά τά έξαρτήματα και άλλα δευτερεύουσας σημασίας συνέθεταν τήν εικόνα τού άρματωμένου σκάφους στό άραξοβόλι του. "Ελειπαν όμως ακόμη τά πανιά, «τά ίστία». Άλλά και αυτά έτοιμάζονταν στό μεταξύ. Μέρες τώρα στά χαλικοστρωτα πλατύνά τ' "Αη Γιαν-νιού¹ άλλοι ειδικοί μαστόροι τά κόβανε και τά ράβανε επάνω σέ ειδικά χνάρια, ανάλογα με τó σκάφος. Γιατί κάθε τύπος πλεούμενου είχε και δική του ίστιοφορία.

"Αν έπρόκειτο για τριχαδήρι έτοιμάζονταν τρεις φλόγοι (ό φλόγος, τó πλακόνι και ό στάδζος) και πανί λατινιού σέ λοξή άντένα (βλ. σχ. 14).

"Αν έπρόκειτο για σκάφη, έτοιμάζονταν πάλι τρεις φλόγοι και έννα πανί τσακ-κ'ολέφας αλλά και δύο ή τρεις σταυρώσεις (ή τρέγα, ή γάβια και ό παθαφίγος), πού ή θέση τους είναι επάνω από τó πανί (βλ. τó σχ. 17), και επιπλέον ή μιλζάνα, κάτι παρόμοιο με φλόγο, πού ή θέση του όμως ήταν κατάπρυμα (βλ. τó σχ. 17).

Πανιά τσακολέφας (βλ. σχ. 17) χρησιμοποιούσαν και για τούς άχταρμάδες και τίς γναλ-λάδικ'ες βάρκες (βλ. σχ. 19), πού κουβαλούσαν φρούτα και ζαρζαβατικά από τά χωριά τής Ρόδου.

1. Ένοριακός ναός στήν Κάτω Πόλη, στό Γιαλό. Βλ. ΣΩΤ. ΚΑΡΑΝΙΚΟΛΑ, ένθ' άν.

Ἄν τώρα ἐπρόκειτο γιὰ τσιφνί'ι, ἐτοιμάζονταν πάλι τρεῖς φλόγοι καὶ πανὶ λατινίου (βλ. τὸ σχ. 14), ἀλλὰ σὲ μερικὲς περιπτώσεις καὶ μίᾱ ἢ δύο σταυρώσεις.

Προκειμένου γιὰ *θρατσέρες* καὶ *βαρκαλ-λάδες* χρειάζονταν νὰ ἐτοιμαστοῦν δύο ἢ τρεῖς φλόγοι καὶ ἐπιπλέον μιὰ ψάθα γιὰ τὸ πλωριὸ ἄρμπουρο καὶ μιὰ *ράδα* γιὰ τὸ πρυμὸ (βλ. τὸ σχ. 15).

Γιὰ τὰ *καρaboσκαρα* ἐπρεπε νὰ ἐτοιμαστοῦν τρεῖς φλόγοι (ὁ *κόδρα φλόγος*, τὸ *πλακόνι* καὶ ὁ *στάδζος*), καμιά φορὰ καὶ περισσότεροι, καὶ ἡ *τρικ'ετ-τ'ίνα*, ποὺ λεγόταν καὶ *ἀράρης*, ἂν τὸ κάτω μέρος της, αὐτὸ ποὺ ἐρχόταν παρὰλληλα μὲ τὴν κουβέρτα, ἦταν στερεωμένο σὲ εἰδικὴ *ἀδένα* (βλ. τὰ σχ. 16 καὶ 18), καθὼς καὶ δύο *ράδες*, μιὰ γιὰ καθένα ἀπὸ τὰ δύο ἄρμπουρα, καὶ ἐπιπλέον δύο *φλέσ-σα*, ποὺ τὰ τοποθετοῦσαν πρὸ ἐπάνω ἀπὸ καθένα ἀπὸ τὰ δύο κύρια πανιὰ τῶν μεγάλων σκαφῶν (βλ. τὸ σχ. 18). Στὸ πλωριὸ ἄρμπουρο, ἀνάλογα μὲ τὴν προτίμηση τοῦ καρaboκύρη, μποροῦσαν νὰ τοποθετηθοῦν τρεῖς ἢ τέσσερις σταυρώσεις (βλ. τὸ σχ. 16).

Σημειῶνῶ πὼς στὴν περίμετρο τοῦ πανιοῦ ραβδῶταν ἓνα σχοινί, τὸ λεγόμενο *γαράδι*, ποὺ τὸ προστάτευε ἀπὸ τὸ ξέφτισμα, καὶ πὼς τὰ πικσίματα τοῦ *γαραδιοῦ* στὶς *ἀδένες* καὶ τὴ μάτσα λέγονταν *μονγυῶματα*. Προσθέτω ἀκόμη πὼς στὶς δυὸ ὀψεις τῶν πανιῶν ράβονταν σὲ δυὸ ἢ τρεῖς σειρές, ἡ μιὰ πρὸ πάνω ἀπὸ τὴν ἄλλη, μικρὰ κομμάτια λεπτοῦ σχοινοῦ, οἱ λεγόμενες *μουδες* (βλ. σχ. 15-18). Σὲ περίπτωσι σφοδροῦ ἀνέμου καὶ ἀνάλογα μὲ τὴν ἐντασὴ του ἔδεναν τὶς μουδες τῆς μιᾶς πλευρᾶς τοῦ πανιοῦ μὲ τὶς ἀντίστοιχες μουδες τῆς ἄλλης τοῦ πλευρᾶς περιορίζοντας ἔτσι τὴν ἔκτασι τοῦ πανιοῦ. Σὲ περίπτωσι μεγάλης σφοδρότητος τοῦ ἀνέμου μὲ τὴ λεγόμενη *ἀθάσο μουδα* ἢ ἔκτασι τοῦ πανιοῦ περιορίζονταν περίπου στὸ τρίτο.

Μετὰ τὴν τοποθέτηση τῶν πανιῶν ὁ καρaboκύρης ἔκαμνε τὴν πρώτη δοκιμὴ τοῦ σκάφους του, γιὰ νὰ ἐλέγξῃ τὴν ἄρματωσίᾱ καὶ τὰ πανιὰ. Καὶ ἂν ὅλα πῆγαιναν καλὰ, τίποτε πιά δὲν τὸν ἐμπόδιζε νὰ ἐπιχειρήσῃ τὸ πρῶτο, τὸ παρθενικόν, ταξίδι τοῦ πλοίου του σὲ μιὰ ἀπὸ τὶς ἐπόμενες μέρες.

Ἔτσι τὸ νέο σκάφος ἐρχόταν νὰ προστεθῇ στὴ δύναμι τῶν ἱστιοφόρων τοῦ νησιοῦ, τὰ ὁποῖα μὲ τὸ μεγάλο τοὺς ἀριθμὸ δημιουργοῦσαν τέτοια κίνησι στὸ λιμάνι, ὥστε νὰ μὴ περνᾷ ὥρα χωρὶς ἓνα ἄσπρο πανὶ στὴ γαλάζια τοῦ θάλασσης. Καὶ εἴτε μὲ *μουδαρισμένα* ἢ μὲ τελείως φουσκωμένα τὰ πανιὰ μπαλινόβγαιναν ἀπὸ τὸ λιμάνι εἴτε παρέμεναν, ἀπὸ τὴν ἄπνοια, κολλημένα σὲ κάποιον σημεῖο τοῦ μεγάλου κόρφου, πάντα φάνταζαν σὰν πρωτότυπες θαλασσογραφίες. Καὶ δὲν ἦταν λίγοι οἱ παλιοὶ θαλασσόλυκοι, ποὺ, γιὰ νὰ θυμηθοῦν τὰ νιάτα τους, στέκονταν σὲ ἐπίκαιρα σημεῖα τοῦ νησιοῦ καὶ παρακολουθοῦσαν τὴν ἐπιδεξιότητά τῶν τιμονιέρηδων καὶ τὴ σβελτάδα τῶν ναυτῶν στὰ γίς-σα μάτσα τῶν πανιῶν.

Μὲ τὴν τοποθέτηση τῶν μηχανῶν καὶ στὰ καίκια ἐξαφανίσθηκαν τὰ

πανιά από τις θάλασσες. Μόνο μερικά κότερα, που τὰ διατηροῦν, κάνουν τὴν ἐπίδειξή τους κατὰ τὶς καλοκαιριάτικες ἐπισκέψεις τους στὸ νησί καὶ φέρνουν στὸ νοῦ μας τὴ γραφικότητα τῶν ἱστιοφόρων τοῦ παλιοῦ καιροῦ θυμίζοντάς μας καὶ τὸν Κάβο ὅπου σκαρώνονταν κι ἀπὸ ὅπου ξεκινοῦσαν πλεούμενα κάθε τύπου καὶ μεγέθους διαφημίζοντας τὴν τεχνικὴ ἀρτιότητα τῶν Συμαίων πρωτομαστόρων, που τὰ ναυπηγοῦσαν.



Εἰκόνα ἐκτὸς κειμένου. Ἀκρόπρωρο καραβιοῦ τοῦ καπετὰν Μιλιδῶνη ἀρχῆς τοῦ 19ου αἰῶνα.

ΛΕΞΙΛΟΓΙΟ

Περιλαμβάνει όλες τις ιδιωματικές, ειδικές επαγγελματικές κλπ. λέξεις του κειμένου. *Όμως δίνεται ή σημασία μονάχα όσων δέν έχουν άποσαφηνισθή στο κείμενο. Έτσι άποφεύγονται επαναλήψεις και άσκοπη φόρτωση του λεξιλογίου.

άγουρα και άγερα, ή=ή άγκυρα.

αίνες και ναίνες, δ=τό πλατύ, σε σχήμα βάρκας, και λοξό προς τά κάτω κλείσιμο τής πρύμης· διακριτικό γνώρισμα τής σκάφης (βλ. λ.).

αίτάδηδες, οί.

άκράπι, τό.

άλειμ-μα, τό=τό λίπος· τό χρησιμοποιούσαν, για να εξασφαλίζουν όλισθηρότητα στις καθελκύσεις. Άποτελούσε και ένα από τά συστατικά τής ριτσινοπαλάμισης (βλ. λ.).

άθάρι, τό=τό κύτος του σκάφους, που προοριζόταν για τό φορτίο.

ανάμιση, τό=ένάμιση.

άδένα, ή=μακρύ στρογγυλεμένο ξύλο, συνήθως από κυπαρίσσι, που στηριζόταν στο άρ-βουρο (βλ. λ.)· σ' αυτήν ύψωνόταν τό πανί του λατινιού (βλ. λ. και σχ. 14). Άδένες λέγονται και τά δύο (έπίσης στρογγυλά και έλαφρά) ξύλα, στα όποια δένονταν οί δύο άντικρυστές πλευρές των πανιών των μεγάλων ίστιοφόρων, τής ψάθας, τής βούμας και τής ράδας (βλ. λ. και τά σχ. 15, 16 και 18).

άδιλήφτηδες, οί.

άράπης, ό.

άργάτ-τ'ης, ό=όργανο, χρήσιμο για τη μετακίνηση μεγάλων βαρών· τό χρησιμοποιούσαν στις καθελκύσεις σκαφών κ.ά.δ.

άρμός, ό=ή σχισμή ανάμεσα σε δυό μαδέρια (βλ. λ.).

άρβουρο, τό=τό κατάρτι, ό ίστός.

άχταρμάς, ό=μικρό σκάφος στον τύπο του τριχαντηριού, που χρησιμοποιείται για τη σπογγαλιεία με σκάφανδρο. Λεγόταν και μηχανή, όπως λεγόταν και τό ίδιο τό σκάφανδρο (από τό μέρος τό όλο).

βάδ'α, τά=ζευγάρι μεγάλων και χοντρών ξύλων, που είναι συνδεμένα παράλληλα με χοντρά σίδερα. Στο ένα από τά δύο αυτά ξύλα στηριζόταν ή δεξιά και στο άλλο ή άριστερή πλευρά του σκάφους στις καθελκύσεις.

βαθυκό, τό.

βαρκαλ-λαδί, τό.

βαρκαλ-λάς, ό.

βέδα, τά.

βιάρισμα, τό.

βιδ'ζι, τό=χειροκίνητο όργανο για τό σαλπάρισμα (τό ανάβασμα) τής άγκυρας.

βίρα=ναυτικό παράγγελμα και σημαίνει: τράβα, σύρε, σήκωνε, ρ. βирайρω και ούς. τό βι-ράρισμα.

βουτ-τ'ηστάδικη βάρκα, ή· λεγόταν και γυάλ-λα (βλ. λ. και σχ. 19)

βρεχάμενα, τά=τό μέρος του σκάφους που βρέχεται από τη θάλασσα, τά ύφαλα.

γάβιες, οί=οί σταυρώσεις, μικρά τραπεζοειδή πανιά, που τοποθετούνται σταυρωτά στα κατάρτια (βλ. τά σχ. 16 και 17).

γίσα, τά=τά ίσια.

γίς-σα και ις-σα=ναυτικό παράγγελμα και σημαίνει ανέβασε, αντίθετο του μάνα (βλ. λ.).
ρ. γίς-σαίρω και ις-σαίρω.

γιοάκι, τὸ=τὸ διοάκι.

γιοδάκρα, ἡ=ἐργαλεῖο· ἡ δοντάγρα.

γραιδί, τό.

γυάλ-λα, ἡ=εἶδος βάρκας, πού τῇ χρησιμοποιοῦσαν οἱ ψαράδες, οἱ μικρομανάβηδες γιά τῇ μεταφορᾷ φρούτων καί ζαρζαβατικῶν ἀπὸ τὰ χωριά τῆς Ρόδου καί κυρίως οἱ γυμνοὶ δύτες γιά τὴν ἀλιεία τῶν σφουγγαριῶν (βλ. σχ. 19).

διζαβέτ-τ'ες, οἱ=μεγάλα τσίγκινα καρφιά.

διζαβέτ-τ'ών-νω=καρφώνω μὲ διζαβέτ-τ'ες (βλ. λ.).

διζουβαίρω=κτυπῶ μὲ τὸ διζουβά (βλ. λ.).

διζουβάς, ὁ=ἐργαλεῖο ἀπὸ σιδήρου, μὲ αἰχμή· κτυπώντας μ' αὐτὸ τὰ κεφάλια τῶν καρφιῶν, τὰ ἔκαναν νὰ εἰσχωροῦν βαθιά στὸ ξύλο.

διπλάκ'ι, τὸ=ἐργαλεῖο, εἶδος σπάτουλας· μ' αὐτὸ ὁ καλαφάτης (βλ. λ.) στοιβάζει μὲ στουπί τοὺς ἄρμους (βλ. λ.) τῶν μαδεριῶν (βλ. λ.).

θάλας-σομάχος, ὁ.

θρούβα, ἡ=ἀντλία γιά τὴν ἀντλήση τῶν νερῶν ἀπὸ τῇ σιδίνα (βλ. λ.).

καγάβα, ἡ=συρματόπλεκτο δίκτυ, πού σερνόταν στὸν πυθμένα τῆς θάλασσας καί μάζευε σφουγγάρια. Ἔτσι λεγόταν καί τὸ σκάφος (ἡ σκάφη, βλ. σχ. 17), πού ἀσκοῦσε τὸ εἶδος αὐτὸ τῆς σπογγαλιείας.

καλαφάτης, ὁ=ὁ τεχνίτης πού στεγανοποιεῖ τοὺς ἄρμους (βλ. λ.) τῶν ἱστιοφόρων μὲ στουπί καί πίσσα, ρ. καλαφατὶδίζω καί οὖς. τὸ καλαφάτισμα.

καμάρια, τά.

καπόνια, τά.

κραβόσκαρο, τὸ (βλ. τὰ σχ. 16 καί 18).

καρίνα, ἡ=ἡ τρόπιδα τοῦ πλοίου.

κιορβαστούνι, τό.

κουβέρτα, ἡ=τὸ κατὰστρωμα.

κουβούσα, τά.

κουγέτ-τ'ες, οἱ=μικρὰ κρεβάτια στὸ χώρισμα τοῦ κύτους τὸ προωρισμένο γιά τοὺς ναῦτες.

Κουγέτ-τ'α ὑπῆρχε καί στὴν κάμαρη τοῦ καπετάνιου.

κουπ-π'αστή, ἡ.

κουραστάρι, τό.

κουρινάλια, τά.

κοφτερό, τὸ=ἐργαλεῖο τοῦ καλαφάτη, πού τὸ χρησιμοποιοῦσε γιά τὸ ἀνοίγμα τῶν ἄρμῶν (βλ. λ.), ὅμοιο σχεδὸν μὲ τὸ διπλάκι καί τὴν παρέλ-λα (βλ. λ.).

κράχτης, ὁ=τὸ πουλὶ πού χρησιμοποιεῖται, ἀπὸ ὅσους στήνουν ξόβεργες, γιά νὰ προσελκύουν ἄλλα πουλιά· συνήθως ἔχουν δυνατὸ κελάδημα. Μεταφορ.=ὁ φωνακλᾶς.

κρουτζέτ-τ'ο, τό· λέγεται καί ἀστάρι.

λακ-κ'ορόκανο, τὸ=ἐργαλεῖο, ὅπως περίπου τὸ ρόκανο (βλ. λ.), μὲ κυρτὴ λάμα καί κυρτὴ βάση, γιά νὰ δημιουργῇ κοιλότητα στὸ ροκανιζόμενο μαδέρι, τὸ προωρισμένο γιά κάποια καμπυλωτὴ θέση.

λατίνι, τὸ=ἱστιοφόρο μὲ μεγάλο τριγωνικὸ πανί καί δύο ἢ τρεῖς φλόγους· ἔτσι λεγόταν καί τὸ εἶδος αὐτὸ τοῦ πανιοῦ (βλ. σχ. 14).

λατ-τ'άς, ό=τετραγωνισμένος κορμός δένδρου, πού καθόταν σέ σανίδια από τούς πιασί-
d-
ζήδες (βλ. λ. πιασί και τó σχ. 1).

λέβα, ή.

μαδέρια, τά=ξύλα χρησιμοποιούμενα για την επένδυση (τό πέτωμα βλ. λ.) του σκάφους.
Καρφώνονταν στους πλευρικούς σκαρμούς (βλ. λ.) έξωτερικά καθώς επίσης στα κα-
μάρια (βλ. λ.) της κουβέρτας (βλ. λ.). Τά μαδέρια, με τά όποια πέτωνα τó σκάφος
έσωτερικά, λέγονταν φάρσα (βλ. λ.).

μάϊνα=ναυτικό παράγγελλμα, πού σημαίνει κατέβασε, αντίθετο του γίς-σα (βλ. λ.)· ρ. μαϊ-
ναίρω, ούς. μαϊνάρισμα.

μακ-κ'αραδζής, ό=ό κατασκευαστής μακ-κ'αράδων.

μακ-κ'αράς, ό=ξύλινη μεγάλη τροχαλία.

μακρινάρι, τó=ή μακρύτερη πλευρά μιās επιφανείας π.χ. τής σχάρας, πού χρησιμοποιόταν
στις καθελκύσεις.

μανέλ-λα, ή=σιδερένια ράβδος χρησιμοποιούμενη ως μοχλός. Μανέλ-λες λέγονταν και τά
ξύλα, πού τοποθετούσαν άκτινωτά στον άργάτ-τ'ή (βλ. λ.) για την περιστροφική
του κινητοποίηση.

μαδάρι, τό.

μαούτσο, τó=έργαλειό του καλαφάτη για την εξαγωγή παλιών στουπιών από τούς άρμους
(βλ. λ.).

μασάλας, ό.

μάτσα, ή=άδένα στην όποια πιανόταν με τά λεγόμενα μουγιώματα (βλ. λ.) ή κάτω πλευρά
τής ράδας (βλ. λ. και τά σχ. 15, 16 και 18).

ματσόλ-λα, ή=έργαλειό του καλαφάτη· είδος ξύλινου σφυριού.

μιτζάνα, ή (βλ. σχ. 17).

μόρφια, τά (βλ. σχ. 9).

μουγιώματα, τά=τά πιασίματα του πανιού στη μάτσα (βλ. λ.) με σκοπό τή στερέωσή του
σ' αυτή. Κάθε είκοσι-τριάντα πόντους κ' ένα πιάσιμο, ένα μούγιωμα. Στα διάμεσά
τους μπορούσαν νά δεθούν οι μούδες (βλ. λ.) και νά κρατιέται τó μουδαρισμένο πα-
νί, χωρίς κίνδυνο νά τó άνοίξη ό άνεμος.

μούδες, οι.

βάλιστρο, τó=είδος ροκάνου με στενή λάμα.

hasτούνι, τó=ό λεγόμενος ματ-τ'αφέρος, ό.

βίρος, ό=ξύλινο καρφί, αλλά και τó κομμάτι ξύλου, σέ σχήμα φελλού, με τó όποιο κλείεται
ή τρύπα τής σιδίνας (βλ. λ.).

βολ-λόνια, τά=είδος καρφιών.

βότης, ό.

βούμα, ή=πανί τεντωμένο σέ άδένες (τή μάτσα και τó πίκ'ι βλ. λ.), όταν δέν σταύρωνε
με τó άρβουρο (βλ. σχ. 18), ένώ τó ίδιο πανί, όταν σταυρωνόταν με τó άρβουρο, λε-
γόταν ψάθα (βλ. λ. και σχ. 16).

βούνια, τά=τρύπες στην κουβέρτα για τήν έξοδο τής θάλασσας.

βοϋρδος, ό.

βρατσέρα, ή.

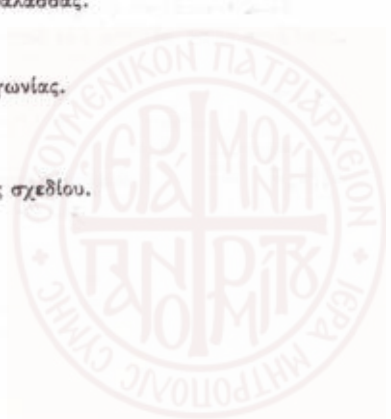
βρατσόλ-λι, τó=μονοκόμματο ύποστήριγμα σέ σχήμα γωνίας.

μύτ-τ'η, ή=ή πλήρη κάθε σκάφους.

ζάρτια, τά=τά άρμενα στο σύνολό τους.

Ξι(γ)υρίτζω=πριονίζω ξύλο άκολουθώντας τις γραμμές σχεδίου.

Ξι(γ)υριστάρι, τó=πριόνι, ειδικό για τó Ξι(γ)ύρισμα.



Ξινερίδζω=βγαίνω πάνω από την επιφάνεια του νερού (της θάλασσας).

Ξιφιδέρω.

Ξυλοφάς, ό=έργαλειό του καραβομαραγκού· είδος λίμας με πολύ τραχεΐα επιφάνεια.

ὄρσες, οί.

οὐκία, τά.

παγάτσα, ή=ξύλο που τοποθετούσαν σάν πάγκο στην πλώρη και την έκλειε τριγωνικά· λεγόταν και καδίνα, ή (βλ. σχ. 8 και 9).

παγέτ-τ'ο, τό.

παλάγο, τό=ξύλινη τροχαλία με ροδέλλες λεγόμενες ράγια (βλ. λ.).

πάλος, ό=στήριγμα, στύλος.

παθαφίγος, ό.

παναστάρι, τό.

παν-νιά, τά=τά Ιστία.

παπαδέλ-λια, τά.

παραβέτ-τ'ο, τό=τό προστατευτικό τοίχωμα της κουβέρτας (βλ. λ.).

παρέλ-λα, ή=έργαλειό του καλαφάτη, όμοιο σχεδόν με τό κοφτερό και τό διπλάκι (βλ. λ.).

Παρέλ-λα λεγόταν και ή σύνδεση, που γινόταν σε ποδόσταμο, που δέν ήταν μονοκόμματο, με τό κάρφωμα ενός τουφεκιού στο μέρος της ματισιᾶς (της συνδέσεως).

πασαδούροι, οί.

παστιγιάγια, τά· λέγονται και παραβέτ-τ'α (βλ. λ.).

πετσών-νω=σανιδώνω, έπενδύω με μαδέρια τις πλευρές του σκάφους, έσωτερικά και έξωτερικά, και την κουβέρτα. Οὐσ. πέτσωμα, τό.

πικ'εργιές, οί.

πίκ'ι, τό=ή άδένα, που κρατά τεντωμένη την επάνω πλευρά της ράδας, της βούμας ή της ψάθας (βλ. λ. και τά σχ. 15, 16 και 18).

πιργιόνι, τό=τό πριόνι.

πισκ'ί, τό=τό μεγάλο πριόνι, που είναι έφαρμοσμένο σε τετράγωνο ξύλινο πλαίσιο· οί χειριστές του είναι πάντα δύο, οί πισκ'ιδζήδες (βλ. σχ. 1).

πίσ-σωμα, τό=ή επάλειψη με πίσσα.

πλακόνι, τό.

πλατύ, τό=τό προαύλιο της έκκλησίας.

πλουμιστήρι, τό=έργαλειό είδος ροκάνου, κατάλληλου για τη δημιουργία κορδονιών.

ποδόσταμο, τό.

πόβα, ή=χειροκίνητο όργανο για τό σαλπάρισμα (τό άνέβασμα) της άγκυρας.

πουδέλ-λι, τό=κάθε ύποστήριγμα, (βλ. σχ. 5).

πουργουδζής, ό.

ράγια, τά=οί ροδέλλες στο έσωτερικό του παλάμου (βλ. λ.).

ράδα, ή=τό πρυμύ πανί, που άνέβαινε στο άρβουρο με καρούλια (βλ. τά σχ. 15, 16 και 18).

ριτισνοπαλάμιση, ή=τό μίγμα θειάφης, ρετςινιού και λίπους, τό χρησιμοποιούμενο για τη στεγανοποίηση των ύφάλων κάθε σκαριού κατά τό καλαφάτισμά του.

ρόκανο, τό=τό ξυλουργικό έργαλειό, που κάνει λείες τις επιφάνειες των ξύλων, ρ. ροκανίδζω.

ρουμάνι, τό=τό δάσος.

ρουμανιδζής, ό=ό ξυλοκόπος.

σαπράδζι, τό=τό λύγισμα, δεξιά άριστερά, των δοντιών τῶ πριονιών και πισκ'ιών (βλ.

λ. πισκ'ί), έλαφρό ή βαθύτερο άνάλογα με τό είδος του ξύλου που θα κόψη.

σιδίνα, ἡ=ὕδατοςυλλέκτης, σχήματος τετραγώνου, στὸ βάθος τοῦ κύτους, πρὸς τὸ μέρος τῆς πρύμνης. Ἐκεῖ συγκεντρώνονται τὰ νερά ἀπὸ σχισμὰς μαδερῶν καὶ ἀπὸ ἐκεῖ γίνεται ἡ ἀντλήση μετ' εἰδικῇ ἀντλίᾳ, τῇ θρούβᾳ (βλ. λ.).

σιργιάνι, τὸ=τὸ σεργιάνι, ὁ περίπατος, ἡ ἐκδρομὴ.

σκαρῖ, τὸ=τὸ κάθε ναυπηγούμενο σκάφος.

σκαρμός, ὁ=ὁ σκαλμός (βλ. τὰ σχ. 3 καὶ 4).

σκάφη, ἡ.

σκότ-τ'α, ἡ=σχοινὶ δεμένο στὴν κάτω ἐλεύθερῃ ἄκρῃ τῶν φλόγων καὶ τοῦ πανιοῦ τοῦ λατινιοῦ (βλ. λ.). Μ' αὐτὸ κανονίζετανε ἡ κόλπωσή τους ἀνάλογα μετ' τὸ φύσημα τοῦ ἀνέμου (βλ. σχ. 14).

σκύλ-λα, ἡ=σιδερένιο διχαλωτὸ ραβδί, κατάλληλο γιὰ τὴν ἐξαγωγή μεγάλων καρφιῶν.

σπιράλι, τό.

στάδζος, ὁ.

σταυρώσεις, οἱ=βλ. τῇ λέξει γάβριες.

στενάν'ι, τὸ=ἐργαλεῖο τοῦ καλαφάτη, ὅμοιο μετ' τὸ διπλάκι (βλ. λ.), ἀλλὰ στενώτερο. Μ'

αὐτὸ ἀνακαλύπτονται τὰ σάπια καρφιὰ καὶ διάφορες φθορὰς στὰ ξύλα.

στόκ-κ'ος, ὁ=ὁ στόκος, τὸ ὕλικο μετ' τὸ ὁποῖο ἐκλείναν τρύπες, ἄρμους κλπ.

στραβορόκανο, τὸ=ρόκανο μετ' καμπύλῃ βάσῃ σὰν τόξο.

στραγαλιές, οἱ.

στράλια, τὰ.

σωθρόπι, τὸ=τὸ σωτρόπι, ἡ ἐσωτερικὴ τρόπιδα (βλ. τὰ σχ. 6 καὶ 7).

σώψωμο, τό.

τάκ-κ'ος, ὁ=κομμάτι χονδροῦ ξύλου, κατάλληλου γιὰ ὑποστήριγμα. (βλ. σχ. 5).

ταρακλαμάς, ὁ.

τεμόνι, τὸ=τὸ τιμόνι, τὸ πηδάλιο.

τεπόδζιτο, τό.

τουφέκ-κ'ια, τὰ.

τρέγα, ἡ.

τριξ'ετ-τ'ίνα, ἡ.

τριχαδήρα, ἡ.

τριχαδήρι, τό.

τσак-κ'ολέφα, ἡ.

τσιρνίξ'ι, τό.

φάρσα, τὰ=λεπτὰ μαδέρια χρησιμοποιούμενα γιὰ τὴν ἐπένδυση (τὸ πέτσωμα, βλ. λ.) τῶν ἐσωτερικῶν τοιχωμάτων τοῦ σκάφους.

φελάγια, τὰ=μαδέρια διαφόρων διαστάσεων, ποὺ τὰ χρησιμοποιοῦσαν στὶς καθελκύσεις τῶν σκαφῶν. Τὰ ἄλειφαν μετ' λίπος (ἄλειμμα, βλ. λ.), γιὰ νὰ γλιστροῦν τὰ σκάφη.

φλέσ-σα, τὰ=τριγωνικὰ πανιά, ὅμοια μετ' φλόγους, τοποθετούμενα πρὸ πάνω ἀπὸ τὰ δύο κύρια πανιά τῶν μεγάλων σκαφῶν (βλ. σχ. 18).

φλόγος, ὁ.

φουρνιστές, οἱ.

χαρχατό, τό.

ψάθα, ἡ=τὸ ἓνα ἀπὸ τὰ κύρια πανιά, ποὺ σηκώνεται συνήθως στὸ πλωριὸ ἄρβουρο, μετ' τὸ ὁποῖο καὶ σταυρώνονται οἱ δύο ἀδένες του, τῆς κάτω πλευρᾶς καὶ τῆς ἐπάνω (βλ. σχ. 15), ἐνῶ ἂν οἱ ἀδένες του αὐτὰς δὲν σταυρώνονταν μετ' τὸ ἄρβουρο, τὸ πανὶ λεγόταν βούμα (βλ. λ. καὶ σχ. 18).