

Γιάννης Ρούσας

Ένα  
καστοριανό καράβι  
....γεννιέται

Αθήναι  
1996

© 1996

Γιάννης Ρούσκας

Γοργοποτάμου 2, 141 21 Νέο Ηράκλειο Αττικής

ISBN 960 - 7714 - 04 - 0

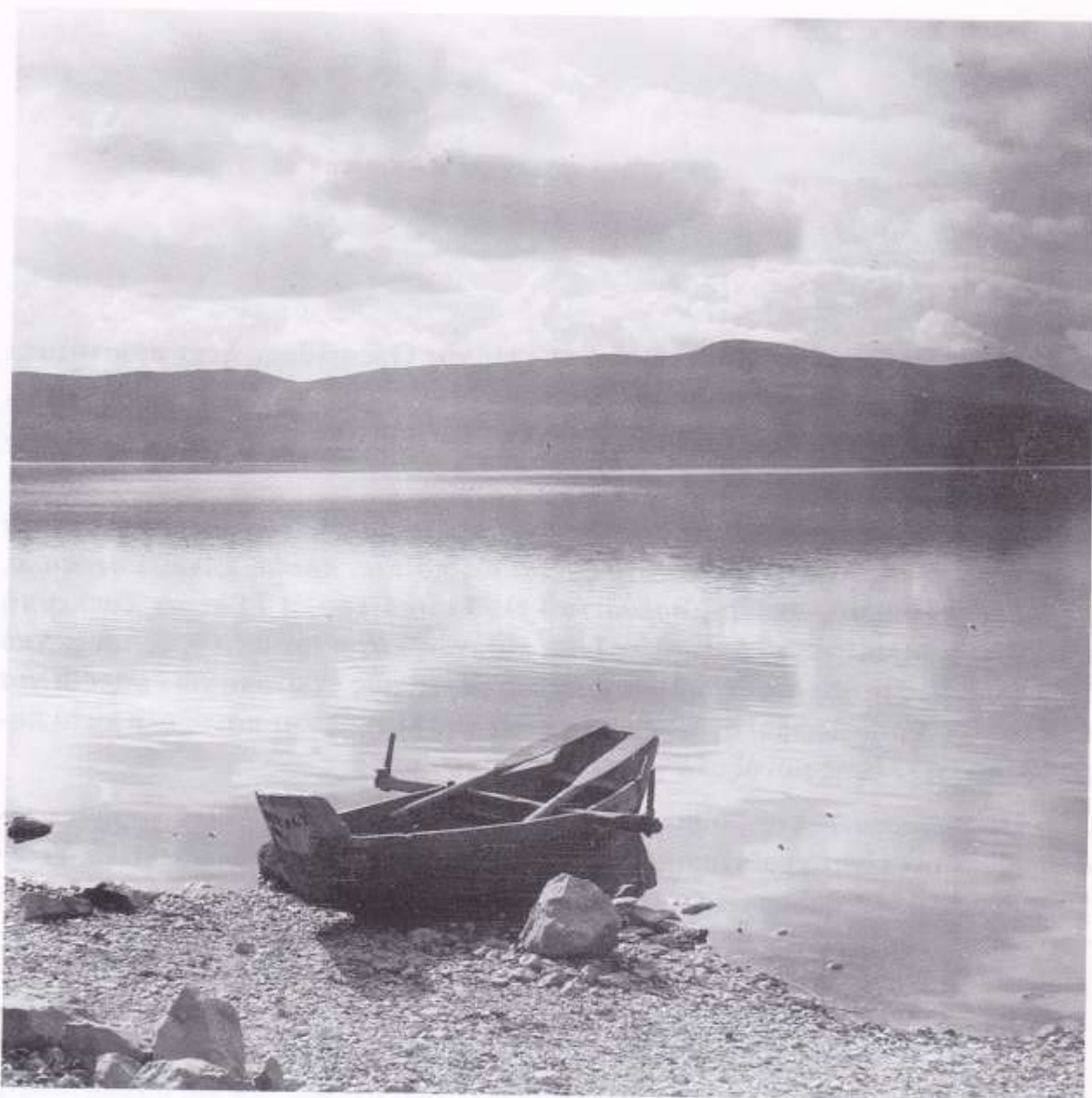


Τα πρωτόγονα πλεούμενα της λίμνης Ορεστιάδας ήταν πιθανότατα μονόξυλα κατασκευασμένα από έναν κορμό δέντρου με εσωτερική κοιλότητα, την οποία δημιουργούσαν με τη βοήθεια της φωτιάς ή ακόμα διάφορες σχεδίες από καλάμια και ξύλα.

Στις διάφορες ιστορικές πηγές και στα κείμενα των περιηγητών τα πλωτά μέσα της λίμνης χαρακτηρίζονται ως *καϊκια*, *πλοία*, *κανώ*, *μονόξυλα*, *καράβια*, *πλοιάρια*, *ακάτια*, *πορθμεία* κτλ. Ειδικότερα, ο Εβλιγιά Τσελεμπή κάνει τη διάκριση σε *πλοία* και *καϊκια*, πιθανώς λόγω του μεγέθους τους. Από τις ονομασίες αυτές διατηρήθηκαν ως τις μέρες μας οι ονομασίες *καράβι* για όλα τα ιδιότυπης μορφολογίας πλωτά μέσα της λίμνης και *μανόξυλο* κατά παραφθορά της λέξης μονόξυλο για τα μικρότερα μέσα.

Οι περισσότεροι απ' όσους ασχολήθηκαν με το καστοριανό καράβι υποστηρίζουν ότι είναι προϊστορικό και πρωτόγονο και ελάχιστα βυζαντινό ή ενετικό. Θα συμφωνήσουμε με τους πρώτους, γιατί, παρά το γεγονός ότι βυζαντινές και μεταβυζαντινές παραστάσεις πλοίων σε τοιχογραφίες (Παναγία Μαυριώτισσα, Μονές Μετεώρων, Μονή Προδρόμου Σερρών κτλ.) τα παρουσιάζουν με ή χωρίς ιστό και με υπερυψωμένες πρύμνη και πλώρη, αυτό δε σημαίνει ότι παρουσιάζουν μορφή καστοριανού καραβιού. Η βυζαντινή και μεταβυζαντινή ζωγραφική σε ολόκληρη τη Βαλκανική απεικόνιζε τις παραστάσεις πλοίων σύμφωνα με περιγραφές υποδειγμάτων ανθιδόλων και γι' αυτό σε πολλές βυζαντινές τοιχογραφίες υπάρχει όμοια μορφή του πλοίου στις παραστάσεις ναυτικών σκηνών.

Ιδέα του μεγέθους των καραβιών μας δίνει το γεγονός ότι πλωτά μέσα χρησιμοποιήθηκαν κατά τον 11ο αιώνα από τον Αλέξιο Κομνηνό, τα οποία φορτώθηκαν σε άμαξες και ρίχτηκαν στη λίμνη για να επανδρωθούν με στρατιώτες. Το γεγονός, επίσης, ότι σύμφωνα με τον περιηγητή Εβλιγιά Τσελεμπή έβαλαν άλογα σε πλοία και τα πέρασαν από την Καστοριά στην Πολυκάρπη, μας δίνει την ιδέα του μεγέθους των πλοιαρίων αυτών κατά την Τουρκοκρατία, χωρίς όμως να μπορούμε να προσδιορίσουμε ακριβώς, λόγω έλλειψης οποιωνδήποτε στοιχείων, το μέγεθος και το σχήμα τους.



«Καράβια της λίμνης με υψωμένες όμοιες άκρες πάνω από την κουπαστή που βαθουλώνουν έτσι ώστε να δημιουργούν μια πολύ άνετη θέση με ράχη, αναπαύονται στις όχθες της».

(Φωτογραφία Α. Χαρισιάδη, προσφορά Στέργιου Σθάρνα).

Παράσταση η οποία με βεβαιότητα απεικονίζει καστοριανό καράβι είναι της τοιχογραφίας στον οντά του αρχοντικού Τσιατσιαπά, που χτίστηκε το δέκατο όγδοο αιώνα. Πράγματι, το καράβι δε μοιάζει με τις πλάβες άλλων λιμνών της Μακεδονίας, ούτε με τα καϊκια της Παμβώτιδας ή τις Μεσολογγίτικες γαϊτες, όπως και με κανένα άλλο λιμνίσιο ή ποταμίσιο πλωτό μέσο, με αποτέλεσμα ο τύπος του να παραμένει μοναδικός, αφού διατήρησε την παλιά του παράδοση ως προς το σχήμα και την κατασκευή. Η όλη εμφάνισή του είναι εντελώς ιδιόρρυθμη και μοναδική.



Στο «ναυπηγείο» του Γιάννη Καλλίνικου στην Πέτρα της Καστοριάς καταγράφηκε από το Γιάννη Ρούσκα ο παραδοσιακός τρόπος κατασκευής του καστοριανού карабиού.

Γενικά, είναι δύσκολο, αν όχι αδύνατο, να βρούμε κάποιες αρχέγονες μορφές του карабиού, καθώς επίσης να μιλήσουμε για το πότε πρωτοεμφανίστηκε στη λίμνη. Το πιθανότερο είναι οι ανάγκες του τόπου, σε μια σταδιακή εξέλιξη από τα προϊστορικά μονόξυλα, να δημιούργησαν προοδευτικά το караби ως ασφαλέστερο και πιο χρήσιμο μέσο εξυπηρέτησης των κατοίκων και στη σημερινή μορφή του πρέπει να παραμένει ουσιαστικά αμετάβλητο εδώ και αιώνες. Οι παλιοί Καστοριανοί θυμούνται τους παππούδες τους να λένε ότι το караби είχε πάντοτε την ίδια μορφή και τρόπο κατασκευής.

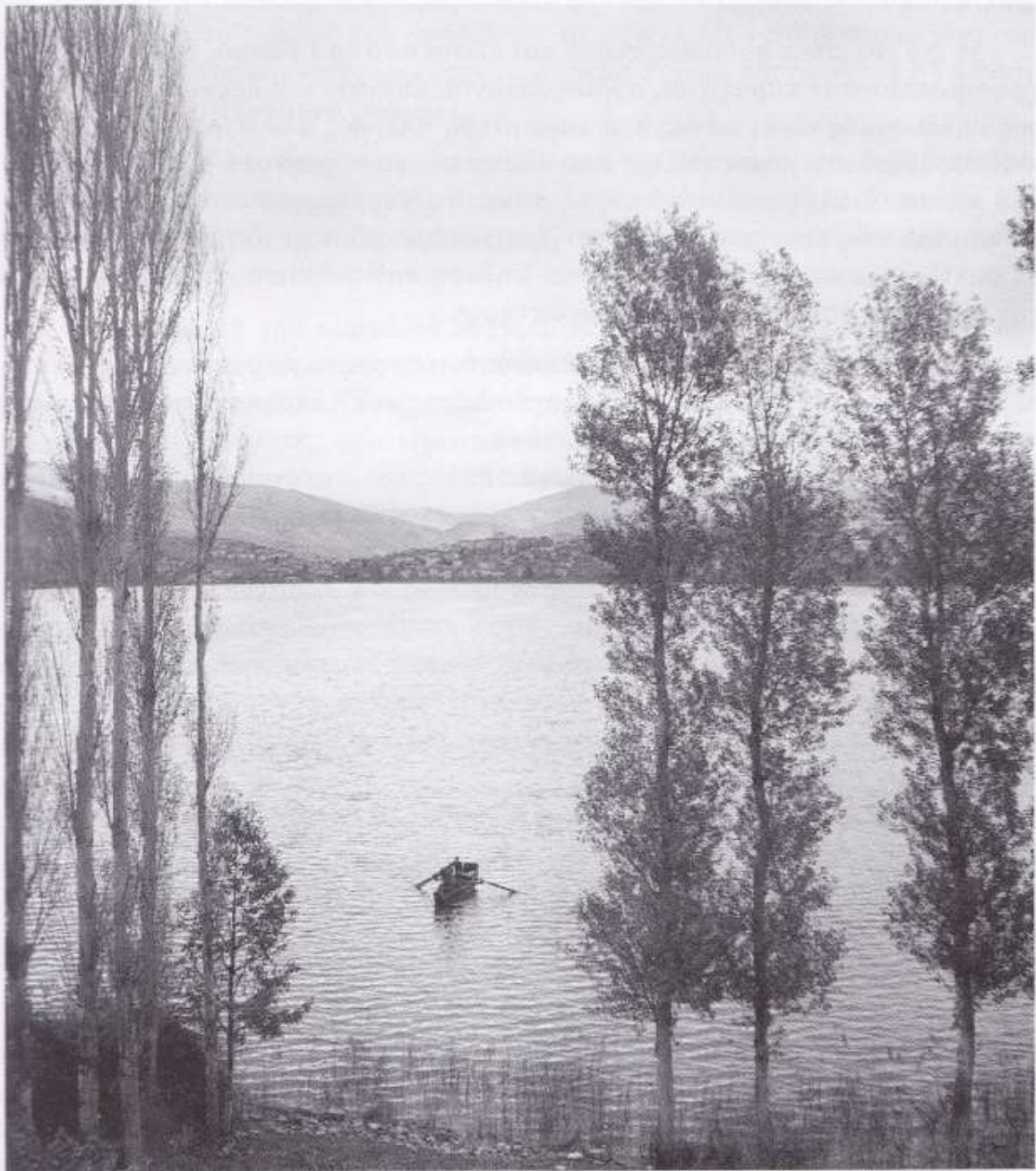
Η πρώτη ιστορική μαρτυρία για τη χρησιμοποίηση των πλωτών μέσων της λίμνης με την ονομασία πλοία προέρχεται από την Αλεξιάδα της Άννας Κομνηνής, η οποία, περιγράφοντας την πολιορκία της Καστοριάς από τους Βυζαντινούς τον 11ο αιώνα με σκοπό να εκδιώξουν τους Νορμανδούς που είχαν καταλάβει την πόλη, μας λέει τα παρακάτω: «Επειδή η επίθεση κατά



Του Γιάννη Καλλίνικου το «ναυπηγείον».

*μέτωπο ή με πολιορκητικές μηχανές και πετροβόλα μηχανήματα στα ισχυρά τείχη του λαιμού της χερσονήσου δεν απέδωσε, ο Αλέξιος μετέφερε με άμαξες μερικά πλοία, προφανώς από τους παραλίμνιους οικισμούς, τα έριξε στη λίμνη και στη διάρκεια της νύχτας μετέφερε με αρχηγό το Γεώργιο Παλαιολόγο πολεμιστές στην πίσω πλευρά του βραχόβουνου στο πλάτωμα της Μαυριώτισσας. Την επόμενη επιτέθηκε εναντίον των Νορμανδών από τις δυο πλευρές του λαιμού και του βουνού και ανάγκασε το Βρυνένιο να παραδοθεί». Η Κομνηνή δε μας δίνει περιγραφή των πλοιαρίων αυτών για τα οποία επίσης δεν υπάρχει καμιά σχετική παράσταση ή απεικόνιση.*

Σημαντικό ρόλο έπαιξαν επίσης τα καράβια και οι караβοκύρηδες τους (λεμβούχοι) στα δύσκολα χρόνια του Μακεδονικού Αγώνα. Καστοριανοί ιστορικοί αναφέρουν ότι γίνονταν επικίνδυνες μεταφορές μελών επιτροπών, οπλαρχηγών, αγγελιοφόρων και ενόπλων τμημάτων με καράβια στη λίμνη, όπως των Βάρδα, Καούδη, Καραβίτη και Φιλώτα. Καραβοκύρηδες των τολμηρών αυτών αποστολών ήταν ο Παύλος Κεφαλάς, ο Σωτήρης Μασιακός, ο Γιώργος Παύλου, ο Θεοχάρης Μπαλλής και ο Νικόλαος Νανάς, που τους μετέφεραν πότε στα παραλίμνια χωριά και πότε από τις απέναντι ακρολιμνιές στην πόλη. Επικίνδυνες ήταν επίσης και οι νυχτερινές μεταφορές με καράβι του Μητροπολίτη Γερμανού Καραβαγγέλη σε ορισμένα παρόχθια μέρη για συνάντηση οπλαρχηγών, όπως τις διηγείται ο ίδιος στα Απομνημονεύματά του.



«Γύρω στις όχθες τα δένδρα ήμερα κοιμούνται μέσα σε κυανίζοντας πέπλους που θγαίνουν  
από της λίμνης τ' ασημένια ανασάσματα θαρρείς...».  
(Φωτογραφία Δ. Χαρισιάδη, προσφορά Στέργιου Σθάρνα).



Θα παρακολουθήσουμε τον τρόπο κατασκευής του карабиού από καταγραφή που έγινε στο εργαστήρι του караβομαραγκού Γιάννη Καλλίνικου.

Η ξυλεία είναι συνήθως πεύκο και έλατο από το Γράμμο, ενώ παλιότερα χρησιμοποιούσαν караγάτσι, αγριοκαστανιά, καρυδιά και λευκάδι. Ο καλύτερος συνδυασμός είναι πάτος από караγάτσι, πλευρές από αγριοκαστανιά και κουπιά, το πλατύ μέρος (πάλα) από έλατο και το στρογγυλό μέρος (κορδόνι) από πεύκο. Διάλεξαν κατάλληλους μακριούς κορμούς που τους έλεγαν τομρούκια και στη συνέχεια οι μπισκιτζήδες τους έκοβαν με μεγάλα χειροπρίονα σε σανίδια με πάχος 30-40 χιλιοστά. Σήμερα την ξυλεία οι караβομαραγκοί την παίρνουν έτοιμη από τα ξυλεργαστήρια.

Για την κατασκευή ενός карабиού απαιτούνται τα παρακάτω υλικά:

1. 7 σανίδια πεντάμετρα 30 εκατοστά πλάτος και 3 εκατοστά πάχος (για τις παρατιές (παράτια), τα περβάζια, και τον πάτο).

2. 5 σανίδια τετράμετρα 30 εκατοστά πλάτος και 3 εκατοστά πάχος (τεμαχίζονται για τους πλευρίτες, τις σφήνες, τα οτοράκια, τους λαμπάδες και τα κανάτια).

3. 1 καδρόνι τετράμετρο 14 εκατοστά πλάτος και 7 εκατοστά πάχος (για το μεσοτροχάντηρο και το τροχαντήρι).

4. 2 καδρόνια δίμετρα 7 εκατοστά πλάτος και 7 εκατοστά πάχος (για τα κουπιά (κορδόνια)).

5. 5 σανίδια δίμετρα 20 εκατοστά πλάτος και 2 εκατοστά πάχος (για το πάτωμα και το πατάρι).

6. 10 μέτρα καδρόνι τρεχούμενο (τρέχον μέτρο) 6 εκατοστά πλάτος και 5 εκατοστά πάχος (για τη στήριξη του πατώματος).

7. 2 σανίδια δίμετρα από έλατο 20 εκατοστά πλάτος και 2 εκατοστά πάχος (για τα κουπιά (πάλες)).

8. 8 κιλά καρφιά 8άρια και 5 κιλά καρφιά 10άρια (για το κάρφωμα όλων των μερών).

9. 10 κιλά καρφιά 10άρια ή 12άρια (για να κατασκευαστούν σύνδεσμοι σχήματος Π) ή 450-500 γουδέλες κατασκευασμένες από σιδερά.

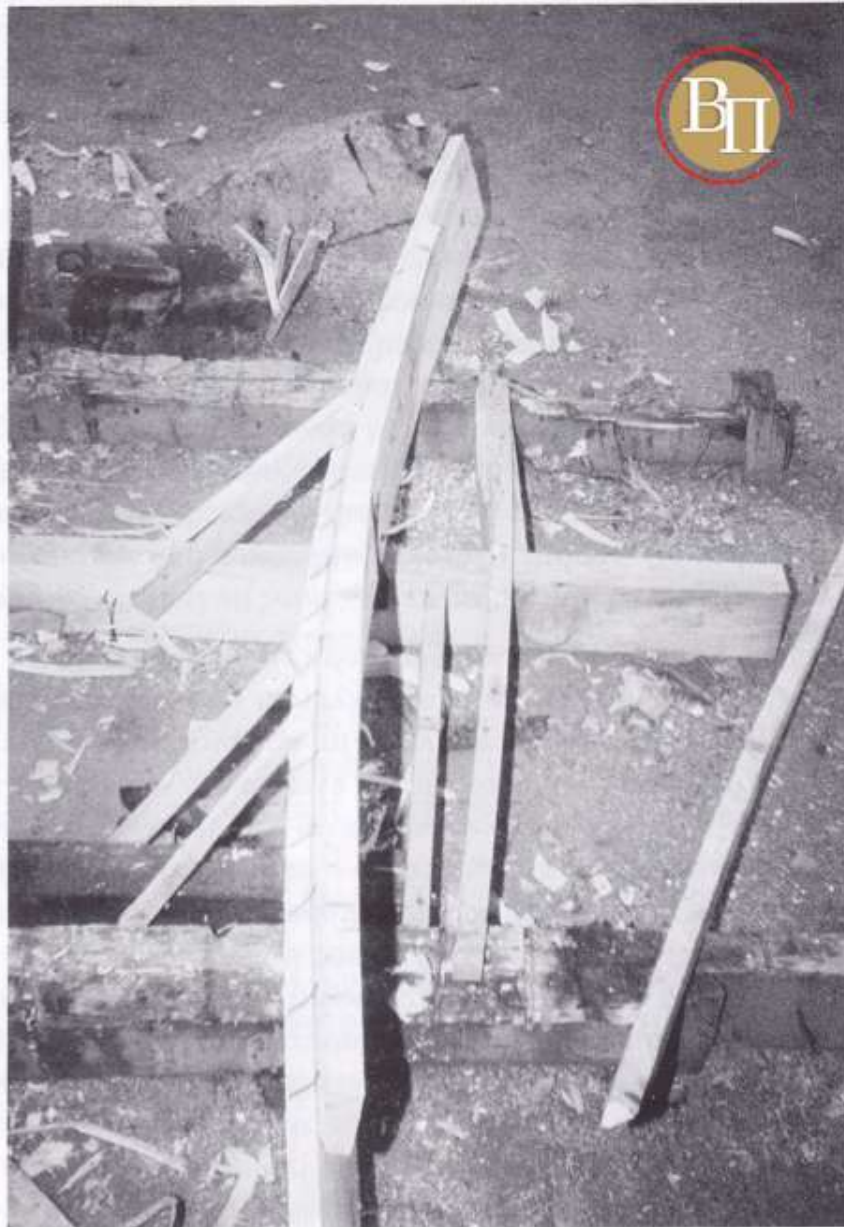
Το μήκος του карабиού δεν είναι σταθερό και σήμερα κυμαίνεται από 5,5-6 μέτρα, ενώ παλιότερα έφτανε τα 7 μέτρα και το μετρούσαν με πιθαμές. Το σχήμα του είναι επίμηκες με πλάτος 50-70 εκατοστά μπροστά και 90-115 εκατοστά πίσω. Το πλάτος στο φαρδύτερο σημείο του είναι 130 εκατοστά. Δεν έχει εσωτερικό σκελετό (νομείς) και καρίνα. Το κάρφωμα των σανιδιών των πλευρών του γίνεται με λεία αρμολογία. Ο εσωτερικός του χώρος είναι μεγάλος και βαθύς, επειδή τα πλαϊνά τοιχώματά του είναι κάθετα και ψηλά.

Το καράβι κατασκευάζεται όπως και παλιότερα στην *αβγατή*, στην αυλή του παραλίμνιου καστοριανού σπιτιού, πάνω σε δύο παράλληλα καδρόνια στηριγμένα γερά στο έδαφος που αποτελούν το *τεζάχι*. Οι ναυπηγήσεις γίνονται συνήθως το Μάιο που απαγορεύεται το ψάρεμα επειδή τότε γίνεται η επώαση των ψαριών, το λεγόμενο *ράσιμα*.

Τα σανίδια που θα χρησιμοποιηθούν στην κατασκευή του карабиού βρέχονται για μερικές μέρες, επειδή έτσι δουλεύονται καλύτερα. Τα σανίδια που θα χρησιμοποιηθούν για τις παρατιές και τα περβάζια καμπυλώνονται με το βάρος μιας πέτρας για να πάρουν κλίση 16 εκατοστά περίπου στο μέσο τους.

Η κατασκευή του карабиού αρχίζει με την τοποθέτηση στο *τεζάχι* δύο καμπυλωμένων πεντάμετρων σανιδιών που θα αποτελέσουν τις δυο *παρατιές* (*παράτια*) του карабиού. Στις *παρατιές* καρφώνονται σε αμβλεία γωνία οι πλευρίτες. Οι *πλευρίτες*, αριστερός και δεξιός, ενώνονται στο μέσο κάθε παρατιάς και αφήνουν ακάλυπτο σε κάθε άκρη της τμήμα 85 περίπου εκατοστών. Οι πλευρίτες μεταξύ τους και με κάθε παρατιά καρφώνονται λοξά με καρφιά και εξωτερικά ενώνονται με τις *γουδέλες* ή συνδέσμους από καρφιά σε σχήμα Π (δίκαρφα) και σχηματίζουν τα δυο «*πλευρά*», που αποτελούν τη βάση της κατασκευής του карабиού. Όταν δεν έχουν *γουδέλες* που κατασκευάζονται από σιδερά, μετατρέπουν 10άρια ή 12άρια καρφιά, αφού τους κόψουν το κεφάλι και τα λυγίσουν σε σχήμα Π, σε συνδέσμους με μορφή *γουδέλας*.

Στη συνέχεια σ' ένα από τα *πλευρά* συμπληρώνεται ο *πάτος* και δίπλα καρφώνεται το άλλο πλευρό. Ο *πάτος* αποτελείται από τέσσερα κομμάτια σανιδιών που καρφώνονται μεταξύ τους λοξά με καρφιά και εξωτερικά με *γουδέλες*. Τα δυο *πλαϊνά* σανίδια του *πάτου* ενώνονται στο μπροστινό μέρος (*μπροστινή πρύμη*) με πλάτος 60 εκατοστά, ενώ στο πίσω μέρος (*πίσω πρύμη*) με μορφή σφήνας μπαίνουν ανάμεσά τους δυο ακόμη σανίδια και το συνολικό πλάτος του *πάτου* γίνεται 1 μέτρο περίπου (κυμαίνεται από 90-115 εκατοστά). Μετά τον *πάτο* τοποθετούνται συνέχεια στους *πλευρίτες* οι *σφήνες* στις διαστάσεις που υπάρχει το κενό μετά το *κάρφωμα* του *πάτου*. Το *κάρφωμα* του *πάτου* στους *πλευρίτες* και στις άκρες των *παρατιών* δίνει στο καράβι μια καμπυλότητα ως προς το μήκος και το πλάτος και το κάνει να μοιάζει με *τσόφλι* αυγού.



Πλευρίτες και παρατιά ενωμένοι με γουδέλες πάνω στο τεζάχι, αποτελούν το ένα από τα δυο πλευρά του καραβιού.



Στο ένα πλευρό συμπληρώνεται ο πάτος, καρφομένος εξωτερικά με γουδέλες.



Παρατιά, πλευρίτες και μέρος του πάτου.





Τα δυο πλευρά, η βάση της κατασκευής του καραβιού.  
Πλευρά, σφήνες και πάτος έχουν δώσει μορφή στο καράβι.

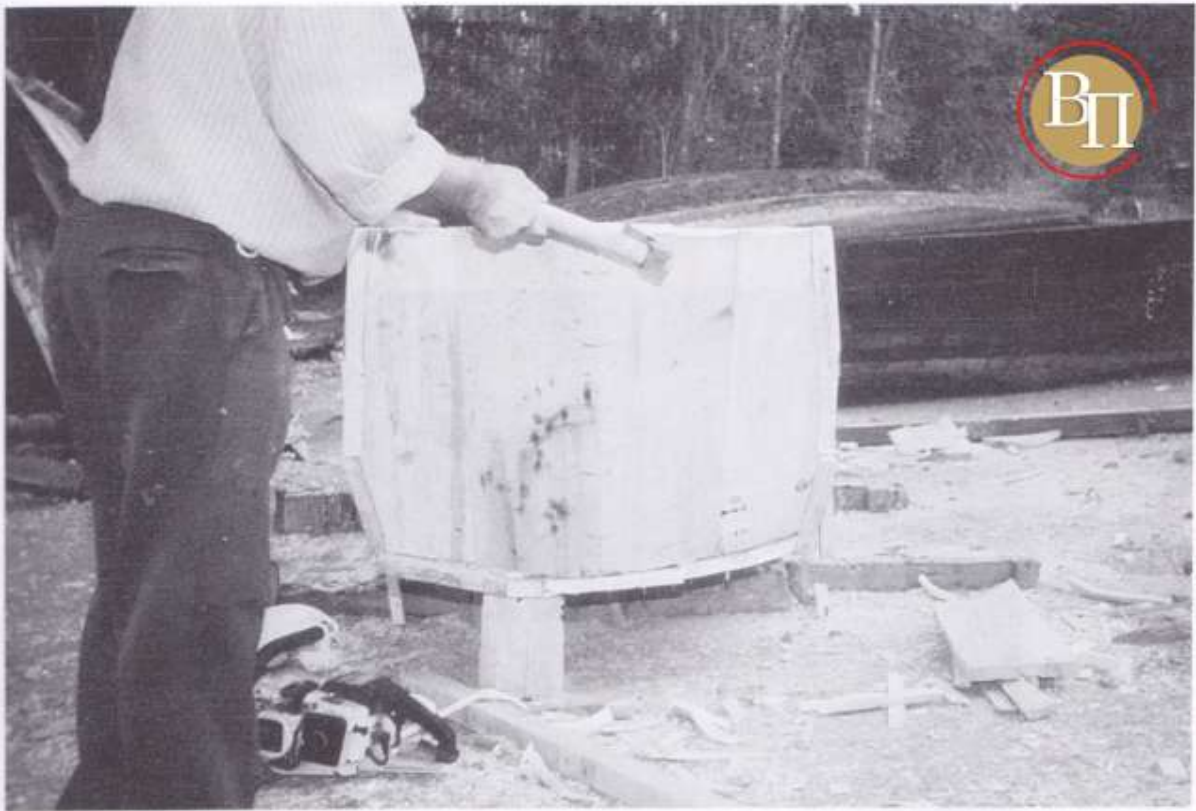


Έπειτα τοποθετούνται οι δυο έντονα υπερυψωμένες *πρύμες*, που χαρακτηρίζουν και τη μορφή του καραβιού. Οι πρύμες κλείνουν με κοντά σανίδια που λέγονται *λαμπάδες* και καρφώνονται στον πάτο σε αμβλεία γωνία όπως και στις άκρες των παρατιών. Οι λαμπάδες της μπροστινής πρύμης είναι δυο, ενώ οι λαμπάδες της πίσω πρύμης αποτελούνται από δυο σανίδια ο καθένας. Οι λαμπάδες μεταξύ τους καρφώνονται σε αμβλεία γωνία.

Σε απόσταση ίση με τα  $\frac{3}{5}$  του μήκους του καραβιού από την μπροστινή πρύμη, σε εγκοπή των παρατιών, μπαίνει το *μεσοτροχάντηρο*, καδρόνι περίπου 130 εκατοστά μήκος, 14 εκατοστά πλάτος και 7 εκατοστά πάχος. Στη συνέχεια, πάνω από τις παρατιές τοποθετούνται τα *περβάζια*, ίδιων περίπου διαστάσεων με τα σανίδια των παρατιών, που αποτελούν και την κουπαστή του καραβιού. Τα περβάζια τοποθετούνται σε λεία αρμολογία με τις παρατιές και καρφώνονται λοξά με καρφιά και εξωτερικά με γουδέλες, όπως επίσης με τους λαμπάδες στις δυο πρύμες.

Τα *κανάτια*, μικρά σανίδια σχήματος τραπεζιού καρφώνονται πάνω στα περβάζια και στους λαμπάδες, με τους οποίους σχηματίζουν τις κοιλότητες της μπροστινής και της πίσω πρύμης. Στις κοιλότητες αυτές τοποθετούνται τα *οτοράκια*. Το άνω οτοράκι στο τέλος λαμπάδων - κανατιών και το κάτω οτοράκι στο ύψος της ραφής παρατιάς - περβαζιού με στηρίγματα στα πλάγια του περβαζιού.



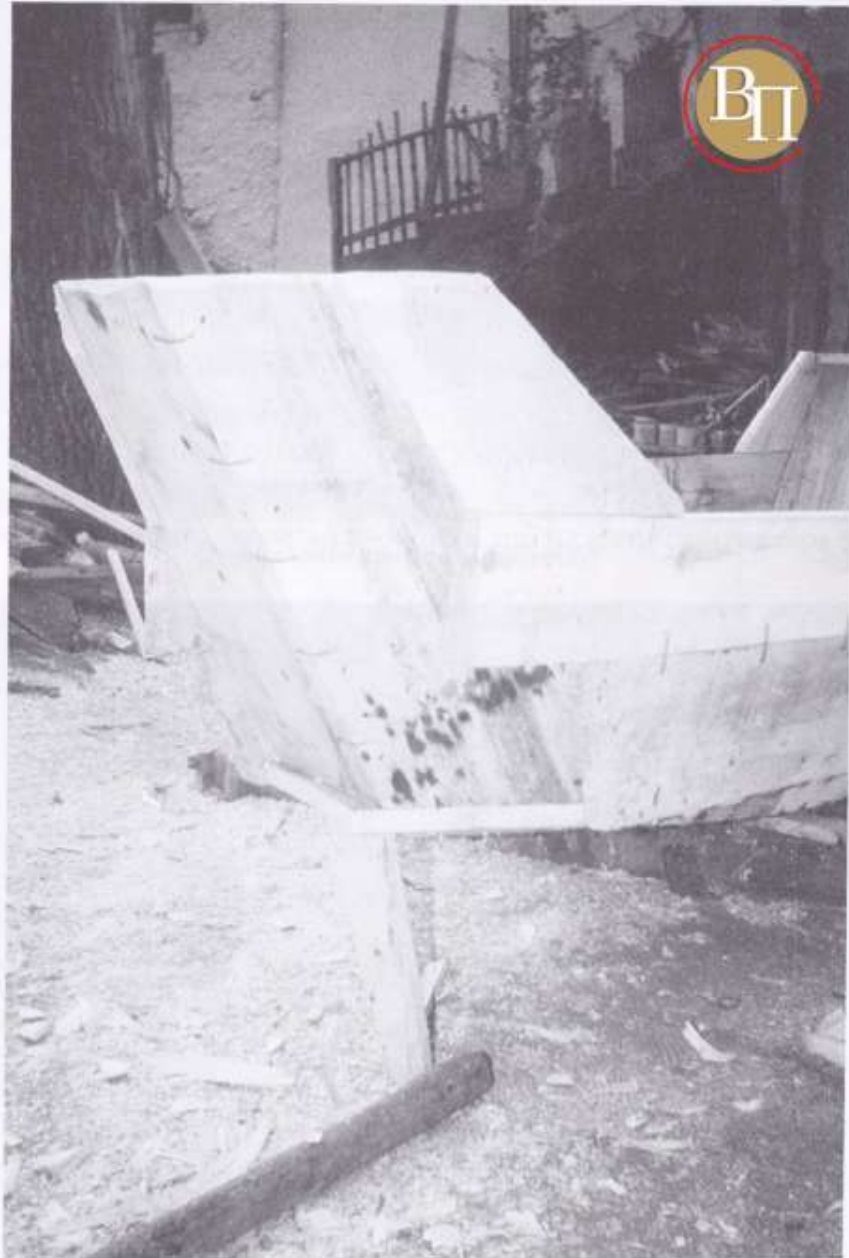


Μαστορέματα στην πίσω πρύμη.

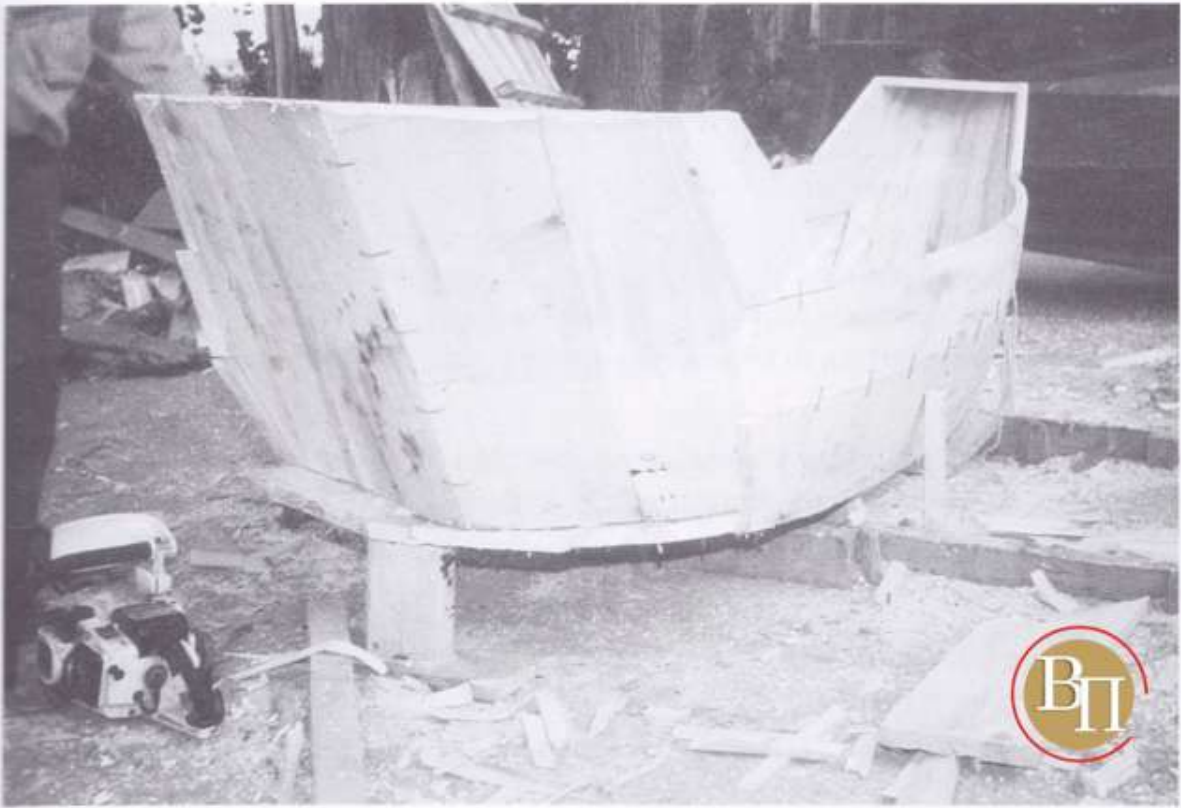


Η μπροστινή πρύμη με τους δυο λαμπάδες και η πίσω με τα τέσσερα σανίδια.



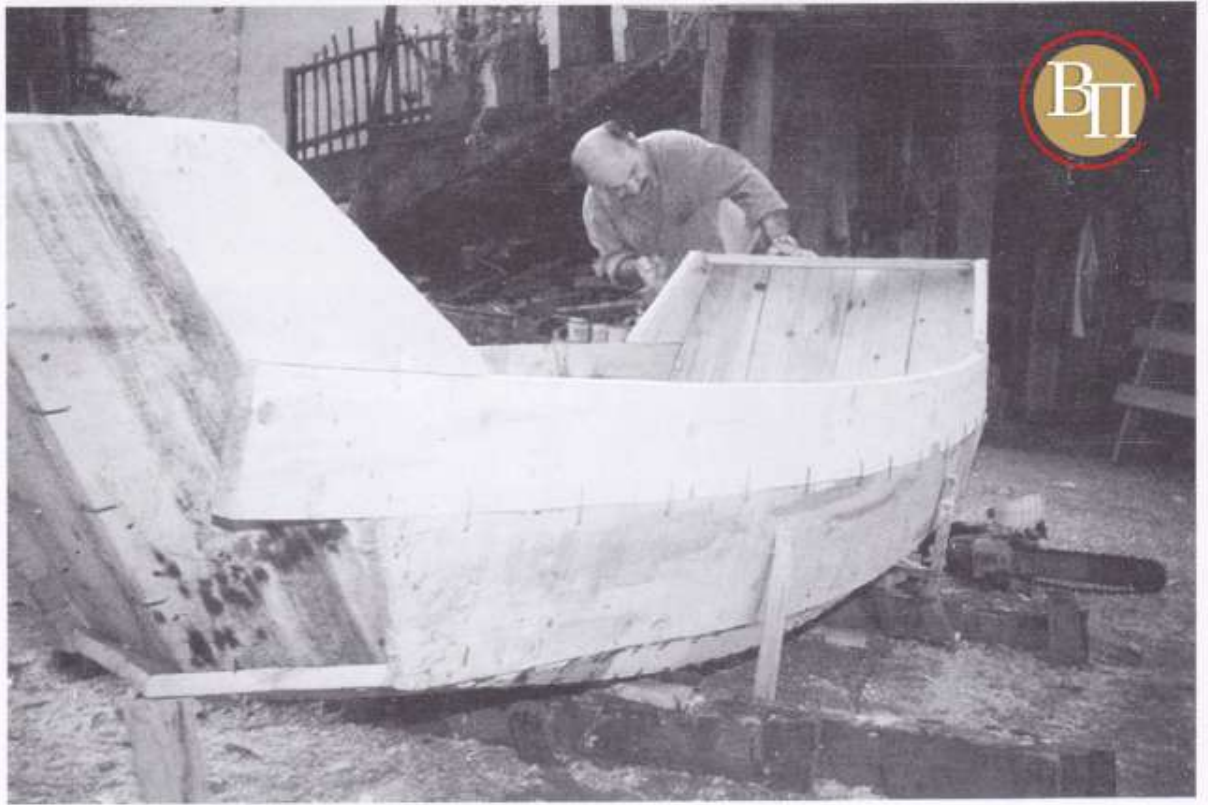


Η μπροστινή πρύμη με τους δυο λαμπάδες ενωμένη με την παρατιά, το περβάζι και το κανάτι της αριστερής πλευράς.



Παρατιές, περβάζια και πρόμες.





Το άνω στοράκι της πίσω πρύμης.



Ύστερα τοποθετούνται το *πάτωμα* και το *πατάρι*. Το πάτωμα μπαίνει στο μπροστινό μέρος του карабиού σε μήκος 1,5-2 μέτρα στο ύψος της ραφής πλευριτών-παρατιάς για να πατούν οι επιβάτες. Αποτελείται από 2 πλαϊνά ολόκληρα σανίδια και κομμάτια σανιδιών σε σχήμα σφήνας όπως στον πάτο, τα οποία καρφώνονται σε καδρόνι για να συγκρατούνται στο μπροστινό και στο πίσω μέρος τους. Το πατάρι τοποθετείται πίσω από το μεσοτροχάντηρο στο ίδιο επίπεδο όπως και το πάτωμα. Στο πατάρι πατάει ο караβοκύρης, όταν κωπηλατεί με πρωτόγονο και γραφικό τρόπο κοιτώντας προς την πρύμη και, γέρνοντας προς τα εμπρός προσθέτει δύναμη στα κουπιά με το βάρος του σώματός του.

Μεταξύ του παταριού και του πατώματος δημιουργείται μια λεκάνη (*στέρνα*). Στον πάτο κάθε карабиού δίπλα από το πατάρι υπάρχει μια στρογγυλή τρύπα που ασφαλίζει μ' ένα ξύλο που λέγεται *τσιθί*. Βγάζοντας το τσιθί ο караβοκύρης αφήνει να μπει λίγο νερό στον πάτο (*στέρνα*) για να διατηρεί εκεί ζωντανά τα ψάρια.

Αφού τοποθετηθούν και τα οτοράκια στις δυο πρύμες μπαίνει το κινητό *τροχαντήρι*. Το τροχαντήρι, ένα καδρόνι με μήκος 2,5 περίπου μέτρα, 14 εκατοστά πλάτος και 7 εκατοστά πάχος, τοποθετείται ακριβώς πάνω από το μεσοτροχάντηρο σε αντίστοιχη εγκοπή του περβαζιού, εξέχοντας στα πλάγια του карабиού 60 εκατοστά περίπου. Το τροχαντήρι συνδέεται με το μεσοτροχάντηρο ακριβώς στη μέση με κατακόρυφο ξύλινο άξονα που ονομάζεται *παγούρι*. Στις άκρες του τροχαντηριού τοποθετούνται οι *σκαρμοί* από ξύλο καρυδιάς. Πολλές φορές, οι σκαρμοί αποτελούνται από κατάλληλα λυγισμένο κλαδί κορμού δέντρου, ώστε να πάρει το σχήμα τους. Πάνω στους σκαρμούς δένονται με *δικοπόσχοινα* τα κουπιά, που συνήθως λέγονται *δίκοπα*. Τα κουπιά αποτελούνται από δυο μέρη. Το επίμηκες από καρδόνι 7 εκατοστά πλάτος και 7 εκατοστά μήκος από ξύλο πεύκου Γράμμου, που στρογγυλεύει στην άκρη και λέγεται *κορδόνι* και από το πλατύ μέρος από ξύλο έλατου για να είναι ελαφρύ, που λέγεται *πάλα*. Η κατασκευή των κουπιών γίνεται με κατάλληλο πελέκημα.

Πηδάλιο δεν υπάρχει. Με επιδέξιο χειρισμό των δικόπων ο караβοκύρης κανονίζει την κατεύθυνση και σε περίπτωση τρικυμίας αποφεύγει τα πλαϊνά κύματα. Στην αριστερή πλευρά του карабиού, εξωτερικά πάνω στο περβάζι και σε 1.5 μέτρο περίπου απόσταση από την μπροστινή πρύμη, τοποθετείται σκαρμός για τη στερέωση βοηθητικού κουπιού (*δικοπόπλου*), που το χειρίζεται κάποιος από τους επιβάτες βοηθώντας έτσι τον караβοκύρη στο έργο του.

Η κατασκευή ολοκληρώνεται με το καλαφάτισμα, την τοποθέτηση στις ραφές (αρμούς) κουρελιών ή βαμβακερών πανιών για να κλείσουν και στη συνέχεια ολόκληρο το καράβι βάφεται με μίγμα από λιωμένη πίσσα (1 μέρος) και καραμπογιά (2 μέρη). Μεταπολεμικά επικράτησε να βάφεται το καράβι με λαδομπογιά μπλε χρώματος στα περβάζια και στις πρύμες (από το ύψος του περβαζιού και πάνω), όπως επίσης και ολόκληρο εσωτερικά (συνηθίζεται και γκρίζο - φαιό χρώμα εσωτερικά στον πάτο). Επίσης και τα κουπιά βάφονται με μπλε χρώμα.

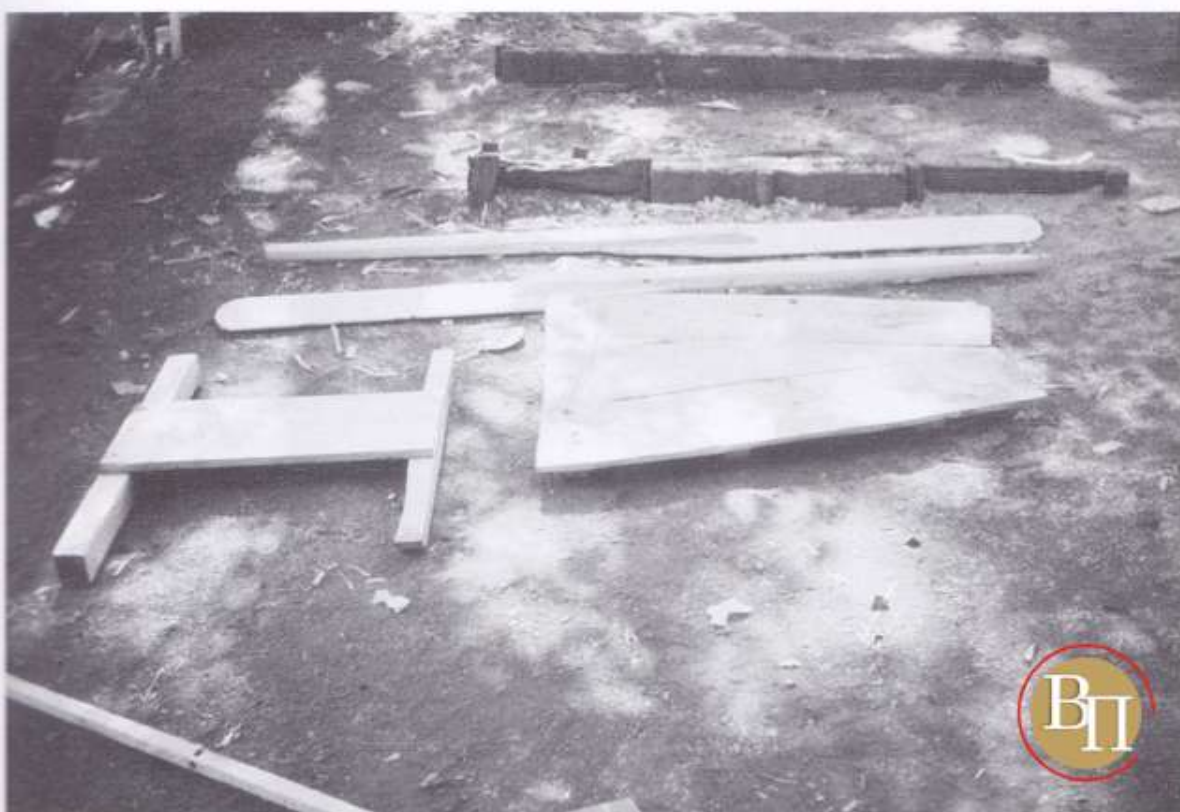
Τα εξαρτήματα που συνοδεύουν το καράβι είναι ένα μικρό ξύλινο κοίλο φτυαράκι που λέγεται *λαγούτα* και χρησιμεύει για να βγάζουν τα νερά του πάτου. Επίσης μια αλυσίδα, η λεγόμενη *καδένα*, που στερεώνεται στον *κρίκο* της μπροστινής πρύμης για να προσδένεται το καράβι σε παλούκια.

Ανάλογα με κάποιες διαφορές που έχουν τα καράβια στις διαστάσεις και το σχήμα τους, χαρακτηρίζονται ως «*καϊκλίδικα*» ή «*αμπαρλίδικα*». Τα καϊκλίδικα έχουν πιο καμπυλωμένο πάτο, εκτοπίζουν λιγότερο νερό και πλέουν πιο γρήγορα, ενώ τα αμπαρλίδικα είναι πιο πλατιά και παλιά τα χρησιμοποιούσαν συνήθως για μεταφορές εμπορευμάτων.

Τα καράβια είναι εύχρηστα και μπορούν λόγω της μικρής καμπυλότητας του πάτου να πλέουν στα ρηχά και να «*ζγκαλώνουν*», δηλαδή να βγαίνουν εύκολα στην ακτή. Επίσης, μια φορά το χρόνο χρειάζονται συντήρηση, δηλαδή ξύσιμο, καλαφάτισμα και πισσάρισμα. Η συντήρηση και η επισκευή τους γίνεται στο τεζάχι. Η διάρκεια της ζωής τους ανάλογα με τη χρήση είναι 12-15 χρόνια αν είναι από πεύκο και περισσότερο από 25 χρόνια αν είναι από καραγάτσι.

Μόλις στεγνώσει από το βάψιμο το καράβι είναι έτοιμο να ταξιδέψει στη λίμνη. Την ημέρα της καθέλκυσης, στα εγκαίνια, συγκεντρώνονται φίλοι και συγγενείς στους οποίους οι ιδιοκτήτες προσφέρουν διάφορα κεράσματα. Στον караβομαραγκό προσφέρουν συνήθως ένα ταψί ψητό κρέας και κρασί. Όλοι μαζί παρακολουθούν το πρώτο ταξίδι του караβιού και εύχονται «*καλά μπερεκέτια*».





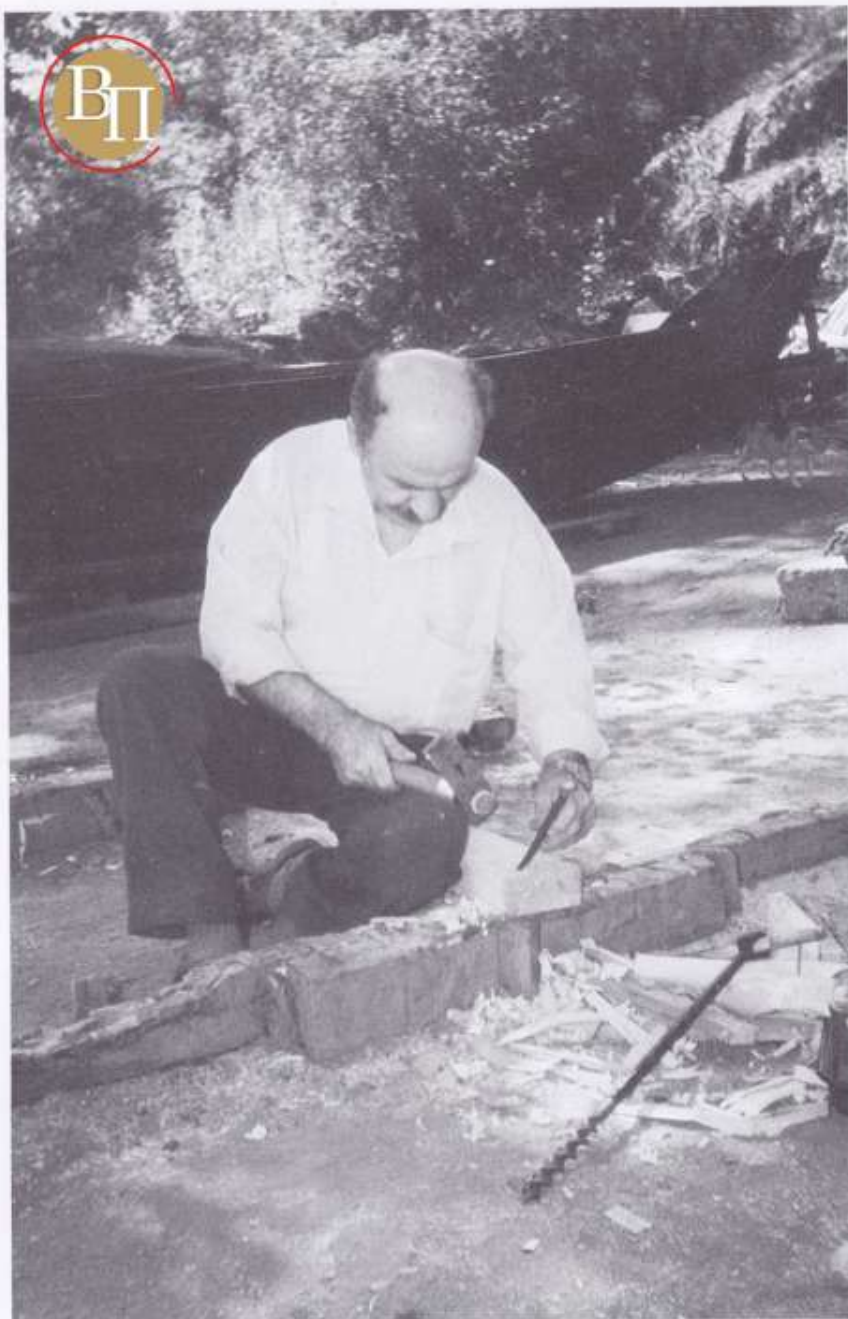
Πατάρι, πάτωμα και κουπιά.



Η κατασκευή έχει ολοκληρωθεί.

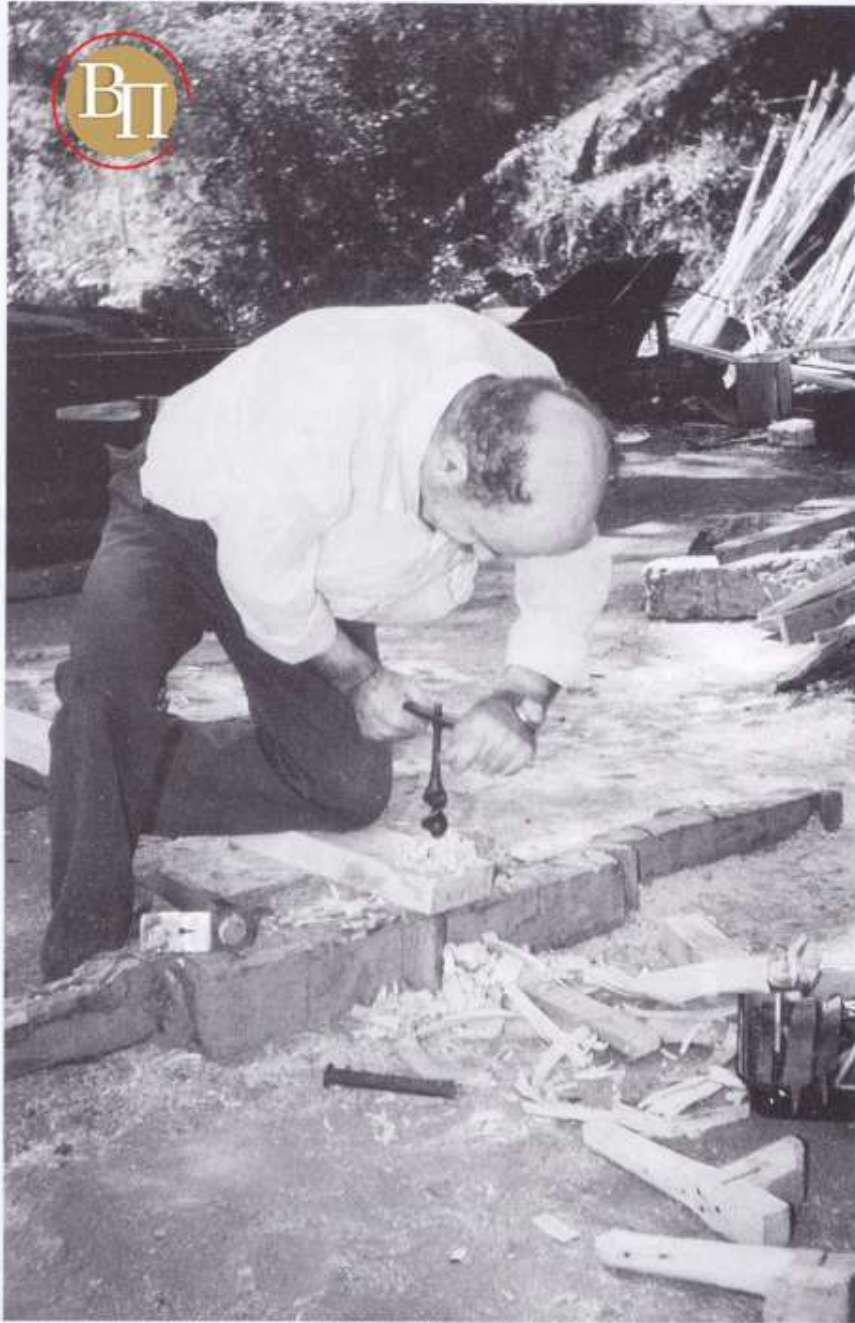


Το καράβι με την μπροστινή πρόμη αντικρίζει τη λίμνη, έτοιμο να τρέξει στις γαλάζιες  
στράτες της.



Το τροχαντήρι προετοιμάζεται να υποδεχτεί το σκαρμό.





Η αρίδα «επί το έργον».



Το τροχαντήρι με τους σκαρμούς στο τεζάχι.



Το τροχαντήρι έτοιμο για τοποθέτηση.

Διακόσια περίπου καράβια και 20-30 μανόξυλα υπάρχουν σήμερα στην Καστοριά και στα παραλίμνια χωριά. Τα μανόξυλα πλέουν αργά με τη βοήθεια ενός μικρού στρογγυλού κουπιού, τη λεγόμενη «λουπάτκα», και τα χρησιμοποιούσαν κυρίως οι Τούρκοι και οι ψαράδες του Δισπηλίου αποκλειστικά για το ψάρεμα στα ρηχά και σε μέρη όπου υπήρχαν καλάμια.

Παρά την έλλειψη κατασκευαστικού σκελετού και καρίνας, το γερό σκαρί του карабиού οφείλεται στα χοντρά μονοκόμματα σανίδια του, που συνδέονται σταθερά μεταξύ τους με τις γουδέλες, καθώς και στην καλή σύνδεση που έχουν οι πρύμες του. Οι δυνάμεις του βάρους του εξισορροπούνται από την άνωση λόγω της διπλής καμπυλότητας που έχει ο πάτος του ως προς το μήκος και το πλάτος. Έτσι, το καράβι εκτοπίζει ελάχιστο νερό, όπως ακριβώς το τσόφλι του αυγού και πλέει εύκολα γλιστρώντας πάνω στην επιφάνεια της λίμνης.

Για να έχουμε καλή πλεύση, πρέπει ο πάτος του карабиού να έχει τη σωστή καμπυλότητα και για να μη γέρνει, τα πλευρά του να είναι απόλυτα συμμετρικά. Το εξωσκάλιο τροχαντήρι παρέχει στο καράβι πολλά πλεονεκτήματα: Αυξάνει το μήκος στα κουπιά, με αποτέλεσμα να έχουμε περισσότερη δύναμη ώθησης, καθώς επίσης μεγαλύτερη ευστάθεια πλεύσης και ευελιξία στις κινήσεις. Αν και η μορφή του карабиού παραμένει σταθερή, υπάρχουν μικρές παραλλαγές κυρίως στις πρύμες, που οφείλονται συνήθως στο είδος και την ποιότητα της χρησιμοποιούμενης ξυλείας, αλλά και στην προσωπική έκφραση του караβομαραγκού στο έργο του.

Οι Καστοριανοί караβοκύρηδες περηφανεύονται ότι κανένα καστοριανό καράβι δεν βούλιαξε στη λίμνη ακόμα και βαριά φορτωμένο. Από τα μεγαλύτερα προσόντα του карабиού που οφείλεται στις ναυπηγικές γραμμές του, είναι η ασφάλεια που παρέχει στις ξαφνικές τρικυμίες της λίμνης, τα λεγόμενα *μπουράνια*. Ίσως άλλο πλωτό μέσο να μην μπορούσε να λειτουργήσει στη λίμνη με την ίδια τελειότητα όπως το καράβι.





Τα τελευταία «μαστορέματα».

Τα μεγάλα πλεονεκτήματα των караβιών για την πολιτιστική ζωή της πόλης είναι μεγάλη εγγύηση ότι θα διατηρηθούν και στο μέλλον. Μόνο αν μπορούσαν να μιλήσουν θα έλεγαν τον πόνο τους και το μοναδικό εχθρό τους: Τα ξενόφερτα μοτοράκια και τα πλαστικά σκαριά. Θα ήταν δυστύχημα αν ποτέ εκλείψουν τα караβια από τη λίμνη. Η Καστοριά θα έχανε τότε ένα από τα κυριότερα χαρακτηριστικά της φυσιογνωμίας της. Θα έχανε ένα κομμάτι της ψυχής της. Αυτή είναι και η ευχή της καστοριανής Ιφιγένειας Διδασκάλου: *«Δεν μπορώ ποτέ να συλλογιστώ τη λίμνη χωρίς τα караβια της, χωρίς τους ψαράδες της ν' απλώνουν στα νερά της τον πεζόβολο, τα σουργκιά και τα πελαΐσια».*



Ονομαστοί караβομαραγκοί κατασκεύαζαν «αμπαρλίδικα» και «καϊκλίδικα» καστοριανά καράβια. Τόπος για την κατασκευή τους οι αβγατές, οι αυλές των παραλίμνιων σπιτιών τους, που έφταναν μέχρι το 1930 ως την άκρη της λίμνης, γιατί μετά άρχισε η κατασκευή του παραλίμνιου δρόμου στη θέση τους. Εργαλεία τους το σκεπάρνι, το πριόνι και το ροκάνι, χωρίς χνάρια και σχέδια. Οι πιο ξακουστοί επαγγελματίες караβομαραγκοί ήταν ο Γιώργης Παραμάρκος με βοηθό του το Θανάση Γκιμουρτζίνα, ο Γιώργος Καλλίνικος και ο Μήτσος Παπαντίνας. Ας δούμε τους παρακάτω στίχους για το Μήτσο Παπαντίνα:

*«του Παπαντίνα του πολύ του Μήτσιου ναυπηγείον».*

*«Κάτω εις τη Ζαχάραϊνα  
και πάνω στο χορτάρι  
του Μήτσιου τ' αρχιμάστορα  
δουλεύει το σκεπάρνι  
και φκιάνει καλοτάξιδο,  
με γούστο και μεράκι  
και ζυγιασμένο τεχνικά  
καράβι του Μπαϊμάκη.  
Στον ίσκιο στέκει ο γκεμιτζής  
και χαίρει' η καρδιά του.  
Ο Μήτσιος ντακ ντακ μουλουχτός  
πεσμένος στη δουλειά του.*

*– Κυρ 'Παπαντίνα, κάρφωσε  
πιο μέσα τις γουδέλλες  
και βάλε εις τις πρύμνες του  
άλυσσο με καρκέλλες  
και κύτταξε νάναι γερά  
σκαρμοί και τρουχαντήρι...  
Κι ο Μήτσιος όπως του ρακιού  
αδειάζει το ποτήρι  
του караβιού το ζύγιασμα  
στέκει και καρατάρει'  
– Μπαϊμάκη το καράβι σου  
όμοιο του δεν θα πάρη».*

Σήμερα συνεχίζουν το επάγγελμα αυτό ο Γιάννης Καλλίνικος (γιος του Γιώργου Καλλίνικου) που κατασκευάζει τα καλύτερα παραδοσιακά καράβια, ο

Μανιός Σώμκος, ο Θόδωρος Μορφίδης, ο Θανάσης Αλεξίου κ.ά. Ο Στρατής Θεοδωρίδης φερμένος από τα μέρη της Μικράς Ασίας ήταν ειδικός στα μανόξυλα. Καράβια επισκεύαζε και ο Δημήτρης Ταραβούσης που ήρθε το 1922 στην Καστοριά από την Απολλωνιάδα της Μικράς Ασίας. Στο Μαυροχώρι κατασκευαστής πριν από τον πόλεμο ήταν ο Κυριάκος Γκανής που τον διαδέχτηκε ο Θόδωρος Ποδάρας και αυτόν ο γιος του Χαράλαμπος Ποδάρας.

Ο Γιώργης Παπαμάρκος (1882 - 1959) ήταν αριστοτέχνης «*καραβοποιός*» («*καραβάς*») και από τα χέρια του έβγαιναν τα πιο καλότεχνα καράβια, τα περίφημα «*καεκλίδικα*». Ο πατέρας του ήταν ιερέας και τους δυο γιούς του, το Γρηγόρη και το Γιώργη τους προόριζε να γίνουν δάσκαλοι. Ο Γιώργης όμως από μικρός του άρεσε να ασχολείται με τα καράβια και ενώ τα άλλα παιδιά πήγαιναν στο σχολείο, εκείνος προτιμούσε να κατηφορίζει στη γειτονιά του Ντολτσού, εκεί όπου είχε το τεζάχι του ένας Τούρκος *καραβομαραγκός*. Κοντά στον *καραβομαραγκό* αυτόν έμαθε τα μυστικά της δουλειάς ο Παπαμάρκος και άρχισε να φτιάχνει καράβια μόνος του από 18 χρονών. Τόσο καλότεχνα και καλοτάξιδα ήταν τα καράβια που κατασκεύαζε ο Παπαμάρκος, ώστε σύμφωνα με τον Αριστοτέλη Ζάχο «*οι Γάλλοι κατά τον πόλεμον εξετίμησαν τα μεγάλα προτερήματα των καραβιών αυτών, ηγγάρευσαν τον Παπαμάρκον και κατεσκεύασαν εις την λίμνην της Πρέσπας καράβια «τύπου Καστοριάς», όπως τα έλεγαν, διά τας ανάγκας του στρατού των, αν και είχαν φέρει μαζί των λέμβους συνήθους τύπου*».

Μετά το 1924 ο Παπαμάρκος εγκαταστάθηκε κοντά στο Σταυρό και στην αβγατή του σπιτιού του άρχισε να κατασκευάζει τα καράβια που του έδιναν παραγγελία. Στη δουλειά του τον βοηθούσε και ο *μαραγκός* Θανάσης Γκιμουρτζίνας. Η συμφωνία με τον εργοδότη γινόταν προφορικά. Διάλεγαν την απαιτούμενη ξυλεία από τις ξυλαποθήκες του Βέργου ή του Καραμπίνα και η δουλειά «έκλεινε» με τον *καπάρο* (ιταλ. *caparra* = προκαταβολή), δηλαδή μικρή προκαταβολή. Στη συνέχεια ο Παπαμάρκος ετοίμαζε την ξυλεία, έβαζε τα διάφορα νισάνια (σημάδια) και με μοναδικά εργαλεία το χειροπρίονο, το σκεπάρνι και το ροκάνι κατασκεύαζε το καράβι. Ο χρόνος παράδοσης ήταν συνήθως δυο εβδομάδες και το κάθε καράβι στοίχιζε προπολεμικά 2.000 δρχ. περίπου αν ήταν από *καραγάτσι* και 800 - 1000 δρχ. αν ήταν από *λευκάδι*. Στη διάρκεια της Κατοχής ο Παπαμάρκος έφτιαχνε *καστοριανά* καράβια στις μικρές λίμνες Ολυμπιάδα (Χειμαδίτιδα) και του Λιμνοχωρίου, που βρίσκονται στα ανατολικά της Καστοριάς κοντά στο Λέχοβο.



Ο Γιώργης Παπαμάρκος ήταν αριστοτέχνης «καραβοποιός».  
(Προσφορά της κόρης του Μαρίκας Κυριακίδου.)

Ο Γιώργος Καλλίνικος (1904 - 1985), ο κουφός, γνωστός με το παρατσούκλι «ο Γαλλικός», δούλεψε στην αρχή ως караβοκύρης συνεχίζοντας την παράδοση των Καλλινικάδων, που απασχολούνταν με τα επαγγέλματα της λίμνης. Την τέχνη του караβομαραγκού την έμαθε μεταπολεμικά από το γείτονά του Γιώργη Παπαμάρκο και τη συνέχισε μέχρι το 1980. Τα καράβια που έφτιαχνε διακρίνονταν για τη στερεότητά τους και όσα εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται ξεχωρίζουν για το αρμονικό σχήμα τους. Κοντά του διδάχτηκε τα μυστικά τη δουλειάς του ο γιος του Γιάννης, ο οποίος κατασκευάζει σήμερα τα καλύτερα παραδοσιακά καράβια της λίμνης της Καστοριάς. Στο ναυπηγείο του στην Πέτρα της Καστοριάς καταγράφηκε ο παραδοσιακός τρόπος κατασκευής του καστοριανού караβιού που παρουσιάστηκε στη μελέτη αυτή.







«Σαν γλάροι σταχτόμαυροι, τα καράβια, διασχίζουν τα νερά της λίμνης και όταν αναπαύονται στις όχθες ή στα νερά της, ασάλευτα στέκουν πάνω τους τα νεροπούλια, ακοίμητοι φρουροί της μοναξιάς τους».  
(Φωτογραφία Σωτήρη Τόσκου).

Ο Γάλλος ζωγράφος (1904-1985), ο οποίος γράφει με το χαρακτηριστικό του «Cubisme», διακρίνεται στην αρχή ως αναβρασμός της ζωής στην πόλη της Καλαμάντζας, και αναπτύσσεται με την πάροδο της ηλικίας. Την θέση του αναβρασμού την παίρνει η αλληλεπίδραση του Γάλλου ζωγράφου και η ανακάλυψη της Τέχνης του Εμφάνεισης. Η ανακάλυψη της Τέχνης του Εμφάνεισης τον καθιστά τον πρώτο ζωγράφο που εισάγει στην Ελλάδα τον «Cubisme» και τον καθιστά τον πρώτο ζωγράφο που εισάγει στην Ελλάδα τον «Cubisme».



Ο ζωγράφος Γάλλος (1904-1985), ο οποίος γράφει με το χαρακτηριστικό του «Cubisme», διακρίνεται στην αρχή ως αναβρασμός της ζωής στην πόλη της Καλαμάντζας, και αναπτύσσεται με την πάροδο της ηλικίας. Την θέση του αναβρασμού την παίρνει η αλληλεπίδραση του Γάλλου ζωγράφου και η ανακάλυψη της Τέχνης του Εμφάνεισης. Η ανακάλυψη της Τέχνης του Εμφάνεισης τον καθιστά τον πρώτο ζωγράφο που εισάγει στην Ελλάδα τον «Cubisme» και τον καθιστά τον πρώτο ζωγράφο που εισάγει στην Ελλάδα τον «Cubisme».



Ο Πλοίαρχος (Δδ) του Πολεμικού Ναυτικού Γιάννης Ρούσκας γεννήθηκε στην Υπάτη. Σπούδασε Παιδαγωγικά, Πολιτικές Επιστήμες και Διαδικασία Διοίκησης. Μετά το διορισμό του στη Δημόσια Εκπαίδευση κατατάχτηκε στο Πολεμικό Ναυτικό ύστερα από διαγωνισμό για μια θέση Σημαιοφόρου Διδασκάλου. Αξιωματικός Εκπαίδευσης και Υποδιευθυντής Σπουδών στη ΣΜΥΝ (1969 - 1986), Τμηματάρχης Εκπαίδευσης Εσωτερικού στη Διεύθυνση Εκπαίδευσης του ΓΕΝ (1986 - 1989), Έφορος Συλλογών και Εκθεμάτων του Πολεμικού Μουσείου (1989 - 1995), είναι σήμερα Υποδιευθυντής της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού. Δημοσίευσε βιβλία, μελέτες και άρθρα σε παιδαγωγικά / ιστορικά περιοδικά και εφημερίδες. Πολλές μελέτες του έχουν βραβευθεί σε διαγωνισμούς και δημοσιευθεί στο περιοδικό «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ». Ασχολείται με την έρευνα και τη μελέτη της ιστορίας του πλοίου σε συνεργασία με ελληνικά και ξένα Ναυτικά Μουσεία, Πανεπιστήμια και Ινστιτούτα. Συμμετείχε με ανακοινώσεις σε Διεθνή Συμπόσια/Συνέδρια Αρχαίας Ναυπηγικής, Ναυτικής και Στρατιωτικής Ιστορίας. Ερευνά το θαλασσινό δρόμο του μεταξιού σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Αφροασιατικών Σπουδών του Peking University και μελετά τη ναυτική παράδοση στις λίμνες και τα ποτάμια της Ελλάδος. Το βιβλίο του «Πόρος, Ναύσταθμος και Εκπαιδευτήριο του Π.Ν.» τιμήθηκε με έπαινο από την Ακαδημία Αθηνών. Είναι υποψήφιος διδάκτορας Ιστορίας στο Πάντειο Πανεπιστήμιο και μέλος του Ελληνικού Ινστιτούτου Προστασίας Ναυτικής Παράδοσης, του Ναυτικού Μουσείου της Ελλάδος, της Nautical Archaeology Society (London), της National Geographic Society (Washington D.C.) και της Society for Nautical Research (London).

Ευχαριστώ τους:  
Βαγγέλη Παπαδόπουλο  
Αργυράκη Παύλου  
Στέργιο Σβάρνα  
και Σωτήρη Τόσκο  
για την προσφορά του φωτογραφικού υλικού

Η έκδοση πραγματοποιήθηκε με τη συνδρομή του  
ΑΡΓΥΡΑΚΗ