



Η. ΣΦΕΝΔΟΝΗ

ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΝ
ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟΝ

1936



ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ ΖΑΧΟΥ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΟΣ

ΛΟΓΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΑ

ΤΑ ΚΑΡΑΒΙΑ ΤΗΣ ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ

Ἡ μαγευτικὴ τοποθεσίᾳ τῆς Καστοριάς μετὰ τὰς φυσικὰς αὐτῆς καλλωνάς, αἱ βυζαντιναὶ τῆς ἐκκλησίαι, τὰ παλαιὰ ὀργοντόσπιτα, τὰ ἐργαστήρια τῆς γυναικείας δίδουν ὅλα μαζί ἓνα ἰδιόζον τοπικὸν χρώμα εἰς τὴν καθόλου φυσιογνωμίαν τῆς πόλεως, τὸ ὁποῖον δὲν ἀπαντῶμεν εἰς ἄλλας πόλεις τῆς ἐλληνικῆς γῆς.

Εἰς ὅλα αὐτὰ ἐξαιρετικὴν θέσιν ἔχει ἡ κίνησις τῆς λίμνης, οἱ ψαράδες μετὰ τὰ «μονόξυλα» καὶ τὰ «καράβια» τους.

Τὰ «μονόξυλα», ὅπως ἡ ὀνομασία τους τὸ λέγει, κατασκευάζονται ἀπὸ ἓνα σχεδὸν ξύλο, εἶνε δὲ ὡς ἐκ τούτου πολὺ μικρά. Μετὰ αὐτὰ «ψαροκυνηγοῦσαν» πρὸ τῆς ἀπελευθερώσεως κυρίως οἱ Τοῦρκοι, σήμερον ὅμως γίνεται πολὺ μικρὰ αὐτῶν χοῆσις.

Τὰ καράβια εἶνε τὰ κινήτᾳ μνημεῖα τῆς Καστοριάς. Ὁ παμπάλαιος αὐτῶν τύπος εἶνε μοναδικὸς καὶ διετήρησεν ἀγνὴν τὴν παλαιὰν αὐτοῦ παράδοσιν ὡς πρὸς τὸ σχῆμα καὶ τὴν κατασκευὴν.

Ἡ ὅλη ἐμφάνισις των εἶνε ἐντελὲς ἰδιόρρυθμος καὶ μοναδική. Αἱ εἰς τὰ ἄκρα ὑπερυψωμέναι «πρύμναι» δίδουν εἰς τὰς γραμμάς του χάριν καὶ μεγαλοπρέπειαν ὁσπρήθιστον.

Ἡ κατασκευὴ των εἶνε πρωτόγονος καὶ ἀπλῇ. Ὁ «καραβῆς» Γεώργιος Παπαμάρκου, ὁ μόνος σήμερον ἐπιζῶν καλὸς τεχνίτης, μᾶς ἐξήγησε τὸν τρόπον τῆς κατασκευῆς, ὁ ὁποῖος εἶνε ὁ ἀκόλουθος :

Ἀφοῦ πρῶτον μείνουν ἐπὶ 15 περίπου ἡμέρας τὰ ξύλα στὸ νερὸ μετὰ ἀνάλογα βάρη ἀπὸ πέτρας γιὰ νὰ πάσῃ ἕκαστον τὸ καμπυλωτὸν αὐτοῦ σχῆμα, τοποθετοῦνται σὲ ἐπίπεδο μέρος στὴν ὄχθη τῆς λίμνης δύο ἐγκάρσια ξύλα εἰς ἀπόστασιν δύο περίπου μέτρων τὸ ἓνα ἀπὸ τὸ ἄλλο, τὰ ὁποῖα στερεώνονται στὴ γῇ μετὰ μικροὺς πασσάλους, ὅπως βλέπει κανεὶς στὰς εἰκόνας 1 καὶ 2. Σ' αὐτὰ ἐπάνω ἀρχίζει ἡ ναυπήγησις. Τοποθετεῖται πρῶτον τὸ «πάτωμα», ὁ «πάτος», τοῦ ὁποῖου τὰ δύο ἄκρα εἶνε ἀρκετὰ ὑπερυψωμένα γιὰ νὰ λάβῃ τὸ καμπυλωτὸν αὐτοῦ σχῆμα καὶ εἶται νὰ μπορῇ τὸ καράβι νὰ πλησιάσῃ στὰς ὄχθας τῆς λίμνης. Ἀμέσως κατόπιν στερεώνονται μετὰ ἐλαφρὰν πρὸς τὰ ἔξω κλίειν οἱ «πλευρίτες» (ἀρ. 1) καὶ εἰς τὰ ἄκρα ἀπὸ κάθε πλευρῆς τῆν δύο τρίγωνα σανιδάκια πρὸς συμπλήρωσιν τῶν ἄκρων, αἱ «σφήνες». Τὰ πλευρὰ τοῦ

καραβιού αποτελούνται από τὰ «παράτια» (2) καὶ τὰ «περβάζια», (3) τὰ δὲ δύο ἄκρα αὐτοῦ αἱ «πρόμνες» σχηματίζονται ἀπὸ δύο σανίδια ἐκάστη «λαμπάδες» (4) αἱ ὁποῖαι δίδουν μετὰ τὴν κλίση καὶ τὴν ἀμβλείαν των γωνίαν τὸ σχῆμα εἰς τὴν «πρόμνη» τοῦ караβιού. Εἰς τὰ πλάγια ἀπὸ κάθε λαμπᾶ στερεώνονται δύο ἄλλα σανίδια, τὰ «κανάτια». (5) Κατόπιν σὲ δύο ἐγκοπὰς τῶν περβαζίων πλησίον στὴν «πισθινή» πρόμνη καρφώνεται ἐγκρασίως τὸ «τροχαντήρι» (6) τὸ ὁποῖον ἔχει ὀκτὼ μῆκος μ. Τὰ ἄκρα του ἔχουν πολὺ 0,68 ἀπὸ τὰ πλάγια τοῦ караβιού καὶ εἶναι τὸ καράβι δὲν μπορεῖ ὅπως οἱ συνηθισμένες βάρκες νὰ πλεονερίξῃ σὲ προκυμαία. Οἱ σκαρμοὶ τοποθετοῦνται εἰς τὰ δύο ἄκρα τοῦ τροχαντηρίου εἰς ἀπόστασιν ἑνὸς ἀπὸ τὸν ἄλλον. Εἶνε πολὺ στε-



Εἰκὼν ἀρ. 1. Καστοριανὸ καράβι ὑπὸ κατασκευὴν.

ροὶ καὶ βασιστὸν μετὰ τὰ «δικωπόσχοινα» τὰ «δίκωπα». Τὸ μῆκος ἀπὸ κάθε «δίκωπο» εἶνε σχετικῶς πολὺ μεγάλο.

Κάτω ἀκριβῶς ἀπὸ τὸ τροχαντήρι ἐκεῖ που πιτάει ὁ «καραβοκύρως» τοποθετεῖται τὸ «μεσοτροχαντήρι».

Διάκρισις τῆς ὁρομίας πρόρας καὶ πρόμνης δὲν ὑπάρχει. Ὁνομάζονται καὶ αἱ δύο πρόμνες ἡ «μπροστινὴ πρόμνη» καὶ ἡ «πισθινὴ πρόμνη». Σὲ κάθε πρόμνη ὑπάρχει ἓνα ὀριζόντιο σανίδι γιὰ κάθισμα.

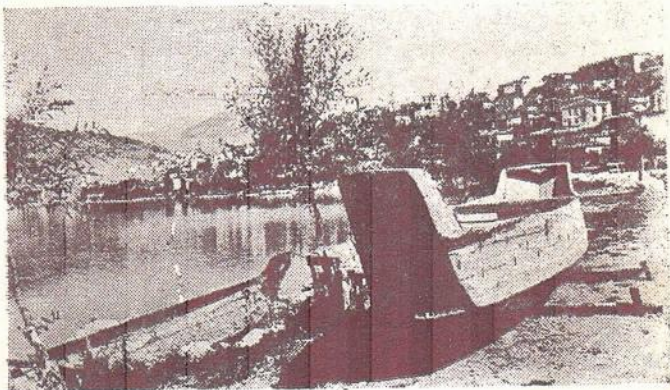
Ἡ σύνδεσις τῶν διαφόρων σανίδων γίνεται μετὰ κατὰ τὴν οὐκ ὀρθὴν ὁρομίας. Ἡ τὰ ὅποια λέγονται «γονδέες».

Στὸ τέλος γίνεται τὸ «καλαφάτισμα», δηλ. ἡ ἀπόφραξις τῶν διαφόρων ὀρωγμῶν γιὰ νὰ μὴ κάμνῃ τετὰ τὸ καράβι καὶ εἶναι, μετὰ τὸ φυσικὸν του γρῶμα, χωρὶς κανένα ἄλλο χρωματισμό, εἶνε εἰσιμο γιὰ τὴν γοῆσι.

Τώρα τελευταία φαίνεται πως άρχισε να επικρατῇ ἡ σκέψις γιὰ τὸν χρωματισμὸ τῶν καραβιῶν καὶ εἶδαμε ἓνα χρωματισμένον, ὃχι καὶ τόσο ἀρμονικά. Εἴμεθα βέβαιοι ὅτι μὲ τὸν καιρὸ ἡ λαϊκὴ αἰσθητικὴ θὰ βρῇ καὶ εἰς τὸ ζήτημα αὐτὸ τὸ σωστό της δρόμο.

Τὸ μήκος τοῦ κυρίου σώματος τοῦ καραβιοῦ μετρούμενον εἰς τὸ μέσον, ἐκεῖ πού συνδέονται τὰ παράτια μὲ τὰ περβάζια εἶνε [redacted]. Τὸ δὲ ὀλικὸν μήκος αὐτοῦ ἔξω καὶ ἔξω εἰς τὰ ἄνω ἄκρα τῶν πρυμνῶν [redacted]. Τὸ πλάτος εἰς τὸ μέσον εἶνε [redacted] τὸ δὲ ὀλικὸν ὕψος μετρούμενον ὅταν τὸ καράβι εὐρίσκεται εἰς τὴν ξηρὰν ἀπὸ τοῦ ἐδάφους μέχει τοῦ ἄνω ἄκρου τῆς πρύμνης εἶνε [redacted].

Ὁ τρόπος τῆς κωπηλασίας εἶναι καὶ αὐτὸς πρωτόγονος. Ὁ «καραβοκύρης» (λεμβούχος) «λάμνει» ὁλόρθος (εἰκ. 3) ἐστραμμένος πρὸς τὴν



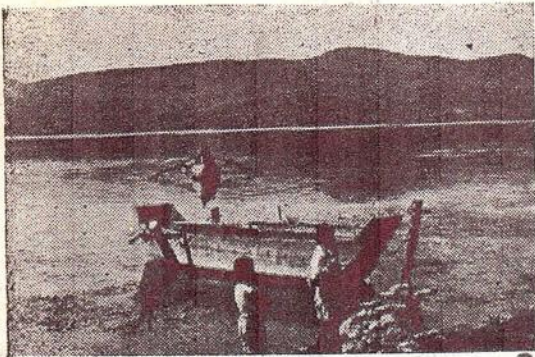
Εἰκὼν 2. Καστοριανὸ καράβι ὑπὸ κατασκευὴν.

«μπροστινὴ πρύμνη», ἢ δὲ ὀρθία στάσις του ἀντιτελεῖ πολὺν εἰς γραφικότητα τοῦ συνόλου.

Πηδάλιο δὲν ὑπάρχει. Μὲ ἐπιδέξιον χειρισμὸν τῶν δικιώπων ὁ «καραβοκύρης» κανονίζει τὴν κατεύθυνσιν καὶ τὰς στροφὰς τοῦ καραβιοῦ καὶ ἀποφεύγει τὰ ἐπικίνδυνα κύματα κατὰ τὰς τοικυμίας. Εἰς τὸ δύσκολο αὐτὸ ἔργο μεγάλης ἐπηρεσίας προσφέρει τὸ «δικωπόπλο» ἓνα μικρὸ δίκωπο πού στερεώνεται σ' ἓναν σκαρμὸ στὴν ὀπισθερά μερὶά τῆς μπροστινῆς πρύμνης (εἰκ. 4) πού λέγεται ὁ «μικρὸς ὁ σκαρμός» καὶ εἶνε τὲς περισσότερες φορὲς ἀπὸ σίδερον. Ἡ χρησιμοποίησις τοῦ δικωπόπλου ὡς πηδαλίου ἀπαιτεῖ ἔμπειρον λεμβούχον, διότι στὰ χέρια τῶν ἀπείρων εἶνε πολὺ ἐπικίνδυνος.

Ἡ ξυλεία ποὺ μεταχειρίζονται γιὰ τὴν κατασκευὴ εἶνε συνήθως λευκαδίσια, γιὰ τὰ καλλίτερα καράβια μεταχειρίζονται ἔλατο ἢ ἀγριο-καστανιά γιὰ μεγαλείτερη ἀντοχή.

Τὰ καράβια τῆς Καστοριάς δὲν εἶνε ταχύπλοα, ἔχουν ὅμως πολλὰ προτερήματα· εἶνε εὐχρηστα, μποροῦν μὲ τὸ σχῆμα ποὺ ἔχουν νὰ πλέσθω εἰς τὰ ῥηχὰ καὶ πλησιάζουν εὐκόλῃ στέες ἀμμονδιές. Εἶνε χρησιμώτατα γιὰ τὸ ψάρεμμα καὶ ὥς μέσα μεταφορᾶς καθ' ὅλον τὸ ἔτος, πρὸ πάντων κατὰ τὸν τρυνητόν, ὁπότε δίδουν τὸν κυριώτερον τόνον εἰς τὴν ὄλην κίνησιν τῆς λίμνης. Ἐνὰ ἀπὸ τὰ μεγαλείτερά τους προσόντα εἶνε ἡ ἀσφάλεια τὴν ὁποίαν παρέχουν κατὰ τὰς ξαφνικὰς τρικυμίας «μπονθάνια», ποὺ παρουσιάζονται στὴν λίμνην τῆς Καστοριάς, ὅπως σὲ κάθε σχεδὸν ἄλλην λίμνην.



Εἰκὼν 3. Καράβια στὴ λίμνη τῆς Καστοριάς
(Ἡ καραβοκέρης λήμνει δολοφθός).

Οἱ Γάλλοι κατὰ τὸν πόλεμον ἐξετίμησαν τὰ μεγάλα προτερήματα τῶν καραβιῶν αὐτῶν, ἠγγάρευσαν τὸν Παπαμάροκον καὶ κατεσκεύασαν εἰς τὴν λίμνην τῆς Πρέσπας καράβια «τύπου Καστοριάς», ὅπως τὸ ἔλεγον, διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ στρατοῦ των, ἃν καὶ εἶχον φέροι μαζὶ των λέμβους συνήθους τύπου.

Ἡ ζωὴ τῶν Καστοριανῶν εἶνε στενὰ δεμένη μὲ τὰ καράβια τους. Στὰς ἑορτὰς τῆς Ἀναλήψεως καὶ τῆς Παναγίας ὅλοι ἐπισκέπτονται μὲ αὐτὰ τοὺς Ντουμπιάκους καὶ τὴν Μανωλίτσα. Ὁ κάθε νοικοκύρης, πτωχὸς ἢ πλούσιος, αἰσθάνεται ἐξαιρετικὴ εὐχαρίστησι πηγαίνοντας μὲ τὸ καράβι στὰ ἀντικρυνὰ μέρη τῆς λίμνης, στὰμπέλι του, στὴν Πέτρα, στοὺς Μύλους, στὸν Ἀμμο καὶ στὸ Λειβάδι γιὰ νὰ περάσῃ μιά μέρα εὐχάριστη μὲ τὴν οἰκογένειάν του καὶ τοὺς φίλους του. Ἡ λίμνη τότε πέρνει ἰδιαιτέραν ζωτικότητα καὶ ἐμμορφιά. Εἰς τὴν εἰκόνα 4 βλέπει ὁ ἀναγνώστης μίαν χαρούμενην οἰκογένειαν ἐνὸς ἀπὸ τοὺς πρὸ ἱκανοὺς παρὰδες τῆς Καστοριάς, τοῦ Θόδωρου Νατζῆ ποὺ καμαρώνει τὸ καράβι της. Στὰ δίκωπα στέκεται μὲ περηφάνειαν, πάντα πρόθυμος ὁ μικρὸς

γυιὸς τῆς οἰκογενείας Γιάννης, γνωστὸς σ' ὅλη τὴν πόλι μετὶ τὸ ὄνομα «ὁ μικρὸς ψαράς».

Ἀπὸ καμμιὰ Καστοριανὴ ἑορτὴ δὲν λείπουν τὰ καράβια. Χρειάζεται ὅμως καὶ ἐκ μέρους τοῦ δήμου μία μελετημένη ὁργάνωσις τῶν ἑορτῶν αὐτῶν γιὰ νὰ δοθῇ περισσότερα ὠθησις. Μία παρελάσις π. χ. ἀπὸ καράβια στολισμένα μετ' ἐγχωρίους τάπητας καὶ ἀνθῆ, γεμάτη μετέους καὶ ἀσπροφορεμένες νέες, θὰ ἔδιδεν εἰς τοὺς θεατὰς εὐχάριστον αἰσθητικὴν ἀπόλαυσιν ἐντελῶς ἀσυνήθιστον καὶ θὰ συνελοῦσε πολὺ εἰς τὸν ἐξευγενισμόν τῶν ἡθῶν καὶ εἰς τὴν ἔξαρσιν τῆς ὡμορφίης τῆς λίμνης.

Τώρα μάλιστα μετ' τὴν κατασκευὴν τῆς «ἀβγατῆς» ποὺ θὰ αὐξηθῇ ἡ πρὸς τὴν λίμνην κίνησις, ἐπιβάλλεται ἡ ἀνστηματοκὴ ὁργάνωσις τοιούτων παρελάσεων καὶ ἑορτῶν.



Εἰκὼν 4. Οἰκογένεια ψαρά.

Ὁνομάζομεν ἀβγατὴν τὴν προκυμαίαν τῆς λίμνης διὰ νὰ διατηρηθῇ ἡ ὀνομασία ποὺ εἶχαν ἀνέκαθεν αἱ προκυμαῖες τῶν σπιτιῶν στὴ λίμνη τῆς Καστοριᾶς καὶ νὰ μὴ ἀντικατασταθῇ, ὅπως γίνεται σήμερον μετὶ τὸ «παρὰ λίμνιος», πολὺ δὲ ὀλιγώτερον μετὶ τὸ κακόηχον καὶ ξενικόν «μῶλος». Μία ὡραία τοπικὴ ὀνομασία εἶνε καὶ αὐτὴ μνημεῖο, ὅπως κάθε ἄλλο μνημεῖο.

Τὰ Θεοφάνεια, ὅταν ἡ λίμνη δὲν εἶναι παγωμένη, μία ἀνάλογος παρελάσις μετ' στολισμένα καράβια θὰ προσέδιδε στὴν ἑορτὴ τῆς κατανύσεως ἐπιβλητικότητα καὶ τοπικὸν χρώμα ἐξαιρετικὸ ἐνδιαφέρον.

Καὶ νυκτερινὰς δόκηται ἑορτὰς θὰ μπορούσε νὰ ὁργανώσῃ ὁ δήμος μετ' φωταγωγημένα καράβια. Ἡ ἀπονομὴ βραβείων εἰς τὰ πιὸ καλά

στολισμένα θὰ ἤρξανε τὸν ὕμνον τῶν κατοίκων γιὰ τὴν συμμετοχὴν εἰς τὰς ἑορτάς καὶ τότε θὰ εἶνε τὰ καθάρια γιὰ τὴν Καστοριά ὅ,τι εἶνε οἱ γόνδολες γιὰ τὴν Βενετία.

Τὸ ἐλατήριο τῆς ὀργαιώσεως ἀγώνων καὶ ἑορτῶν δὲν πρέπει νὰ εἶναι ἡ βιομηχανία τῶν ξένων, δηλ. ἡ ἀπόκτησις χορήματος ἀλλὰ ἡ ἰδική μας εὐχαρίστησις καὶ αἰσθητικὴ ἀνάγκη. Τὰ μεγάλα πλεονεκτήματα ποὺ ἔχουν τὰ καθάρια τῆς Καστοριάς ὡς μέσα μεταφορᾶς καὶ ἡ συνήθεια τῶν ψαράδων νὰ «ψαροκνηροῦν» κατὰ προτίμησιν μὲ αὐτὰ εἶνε μεγάλη ἐγγύησις ὅτι θὰ διατηρηθοῦν καὶ εἰς τὸ μέλλον. Θὰ ἦτο δυστύχημα ἂν ποτε ἐκλείψουν ἡ Καστοριά θὰ ἔχανε τότε ἓνα ἀπὸ τὰ κυριώτερα χαρακτηριστικά τῆς φυσιογνωσίας τῆς.

Οἱ ξένοι τὰ γνωρίζουν καλὰ καὶ εἰς μερικά λαογραφικὰ μνημεῖα τῆς Λόσεως ἀντιπροσωπεύεται ὁ τύπος αὐτῶν. Τὰ λαογραφικά μας μνημεῖα Ἀθηνῶν καὶ Θεσσαλονίκης καλὸν θὰ ἦτο νὰ ἐπρομηθεύοντο ἀπὸ ἓνα Καστοριανὸ καθάρι, γιὰ νὰ τὰ γνωρίσουν καὶ ὅσοι ἀπὸ μᾶς δὲν ἔτυχε νὰ ἐπισκερθεῖν τὴν ὥρτιαν καὶ τόσον ἐνδιαφέρουσαν αὐτὴν πόλιν.