

πανάκριβη. Έρχεται από Σάμο, Λέσβο και δε συμφέρει η μεταφορά της στη Σύρο. Όποιοι θέλουν να κατασκευάσουν νέα ξύλινα σκάφη, προτιμούν να τα παραγγείλουν απευθείας σε Σάμο ή Λέσβο. Όταν έκλεισε η Αγροτική Τράπεζα, σταμάτησε η χορήγηση δανείων (1995–1996). Η Ευρωπαϊκή Ένωση επιδότησε το πριόνισμα (καταστροφή) των ξύλινων σκαφών, οπότε οι ταρσανάδες μετατράπηκαν σε καρνάγια ή καφετέριες. Πολλοί παλεύουν μέχρι σήμερα να διατηρηθεί η τέχνη του караβομαραγκού, στη Σάμο, Πάτμο, Σύρο και αλλού».

Ο Γιάννης Ζώρζος χρησιμοποιούσε τα χνάρια του για την κατασκευή σκαφών στον ταρσανά του. Το μονόχναρο είναι ουσιαστικά ένα χνάρι (με τρία ή πέντε κομμάτια), φτιαγμένο για συγκεκριμένο σκάφος, το οποίο με τις κατάλληλες προσαρμογές (γεωμετρικούς κώδικες), μπορεί να αναπαραγάγει τα σχήματα ενός μεγάλου αριθμού νομέων (8 ή 10 ή 12) στη μέση ενός σκάφους. Η σάλα είναι το ξύλινο δάπεδο πάνω στο οποίο σχεδιάζονται σε φυσικό μέγεθος γεωμετρικά στοιχεία του σκάφους (νομείς, ίσαλοι, διαγώνιες, περιγράμματα), απαιτεί διαφορετική τεχνογνωσία και τη χρησιμοποιούσαν οι αδελφοί Μαυρίκοι. Μικρή σάλα έχει κατασκευάσει ο Μανώλης Ζώρζος και βρίσκεται σήμερα στο εργαστήριο του, για λόγους εκπαιδευτικούς. Ο ίδιος κατασκευάζει μεγάλα μοντέλα ξύλινων σκαφών, υπό κλίμακα 1/8 ή 1/10 με τη βοήθεια μονόχναρων. Τα χνάρια χρησιμοποιούνται συνήθως για το κτίσιμο σκαφών μήκους από 4-5 έως 15-20 μέτρα. Είναι μια απλή ευέλικτη μέθοδος, με την οποία μπορεί κάποιος έμπειρος караβομαραγκός να κτίσει ακόμα και μεγαλύτερα σκάφη. Με τη σάλα κατασκευάζονται συνήθως μεγαλύτερα σκάφη, άνω των 20 μέτρων. Το μισομόδελο ή μοντέλο (μοντέλο) είναι η μακέτα υπό κλίμακα της μισής ή ολόκληρης γάστρας αντίστοιχα του σκάφους, πριν το σχεδιασμό των γεωμετρικών στοιχείων του σκάφους στο δάπεδο της σάλας. Ο Φουσκής δούλευε εντατικά στον ταρσανά μέχρι την ηλικία των 75 χρόνων. Πέθανε 90 ετών, όμως καθημερινά βρισκόταν στο ναυπηγείο του. Επειδή οι επισκευαστικές εργασίες στο καρνάγιο είναι περιορισμένες πλέον ο κ. Νίκος Ζώρζος εργάζεται επί είκοσι χρόνια και στο Νεώριο, κατασκευάζοντας την ξυλεία των δεξαμενών, πάνω στις οποίες εδράζονται τα προς επισκευή πλοία.

(Μαρτυρία κ. Νίκου Ζώρζου)

Ο Ιωάννης (Γιάννης) Ζώρζος, γνωστός με το παρατσούκλι Φουσκής (1922–2012) παντρεύτηκε την Ιωάννα Τζώρτζη, το γένος Κλήμη, από τα Καμίνια (1926–2020). Η τελευταία είχε συγγένεια με τον Αντώνη Τζώρτζη (ξαδέλφη) και τους αδελφούς Τζώρτζη Γιακουμή και Γιάννη (δεύτερα ξαδέλφια), που δούλευαν στον ταρσανά, σε δικούς τους χώρους. Πιθανότατα και ο Γιάννης Ζώρζος είχε μακρινή συγγένεια με τους Τζώρτζηδες. Το

επώνυμο Ζώρζος ίσως προέκυψε από παραφθορά του Τζώρτζης στο παρελθόν. Άλλωστε οι επιχειρήσεις στον ταρσανά ήταν συνήθως οικογενειακές. Ο Γιάννης Ζώρζος και η Ιωάννα Τζώρτζη έκαναν τέσσερα παιδιά. Το Μανώλη (γεννήθηκε το 1948), το Νίκο (γεννήθηκε το 1965), τη Σταματούλα και την Ευφροσύνη. Ο Μανώλης Ζώρζος παντρεύτηκε τη Μαρία Λαδιανού και απέκτησαν δύο τέκνα, την Ιωάννα και το Γιώργο. Ο Νίκος Ζώρζος παντρεύτηκε τη Σκυλάκου Άννα και απέκτησαν τρία παιδιά, την Ελένη, το Γιάννη και το Μανώλη.

Ο υπαίθριος χώρος του Καρνάγιου, δίπλα στο Νεώριο, έχει εμβαδόν 2,5–3 στρεμμάτων. Σήμερα (Ιούνιος 2022) οι επισκευαστικές εργασίες στο Καρνάγιο είναι περιορισμένες. Το μεγαλύτερο μέρος του χρησιμοποιείται από τον κ. Δημήτρη Πολυδούλη και τον γιό του Κυριάκο, εκτός από μία λωρίδα 148 τ.μ. που ήταν το παλιό ναυπηγείο του Φουσκή – Γιάννη Ζώρζου, το οποίο κληρονόμησαν οι γιοι του Μανώλης και Νίκος και σήμερα ανήκει στον τελευταίο. Στον ταρσανά του Φουσκή κτίστηκαν περίπου 900 σκάφη, όπως ένα από τα τρεχαντήρια του Αλέξανδρου Μπόλια, το τρεχαντήρι του Ακροπολάκη, του Σταυρακόπουλου (μήκους 6-7 μέτρων), του τραγουδιστή Παντελή Θαλασσινού (μήκους 7 μέτρων), με αστέρι σκαλισμένο στην πλώρη, (σήμερα στην Πάρο). Ο Γιάννης Ζώρζος έκτισε πάνω από 20 λάτζες, (σκάφη που μετέφεραν επιβάτες από τα πλοία της γραμμής στο παλιό λιμάνι της Μυκόνου, πριν κατασκευαστεί το νέο λιμάνι). Χρησιμοποιείται ακόμα τσερνίκι του 1964, που κατασκευάστηκε από τον Γιάννη Ζώρζο. Αρχικά χρησιμοποιήθηκε στη Μύκονο, κατόπιν στη Νάξο και τώρα έχει καταλήξει στην Τήνο. Ο κ. Μανώλης Ζώρζος κατασκεύασε τα τελευταία τέσσερα ξύλινα σκάφη του, δύο τρεχαντήρια και δύο λάτζες, την περίοδο 2000–2011. Έχει δωρίσει το πηδάλιο παλαιού σκάφους στο Βιομηχανικό Μουσείο Ερμούπολης. Οι χρήστες του Καρνάγιου, αποδίδουν ενοίκιο στο Λιμενικό Ταμείο Σύρου, που είναι ο ιδιοκτήτης του υπαίθριου χώρου του καρνάγιου.

Πίσω από τον υπαίθριο χώρο του Καρνάγιου υπάρχουν αποθήκες, ναυπηγεία και άλλα κτίρια, τα οποία εκτείνονται έως την οδό Ευαγγέλου Μπαρμπέτα, παράλληλου δρόμου με την οδό Μανδηλαρά. Η οδός Μανδηλαρά συνδέει το Ηρώον με την οδό Σταματίου Πρωΐου και το λιμάνι.

Η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη της Ερμούπολης, ταρσανάδες και καρνάγια, τον 19^ο αιώνα εκτεινόταν από την πλατεία της πλάστιγγας και το σημερινό ξενοδοχείο «Διογένης», (περιοχή όπου βρισκόταν το περίφημο ναυπηγείο του Παγίδα), έως σχεδόν το εργοστάσιο Λαδόπουλου (Μέσα και Έξω Ταρσανάς). Το 1823 μετά την καταστροφή της Χίου έφθασαν στη Σύρο οι Χίοι αρχιμάστορες Παντολέων και Σταμάτης Μάσχας, Φραγκούλης Σέχας, Ευστάθιος Σωτηράκης, Ζαννής και Σταμάτης Κουφουδάκης. Μετά

την καταστροφή των Ψαρών (1824) έφθασε ο Μικές Ποτούς και το 1827-1828 ο Ιωάννης Παγίδας και ο γιος του Νικόλαος, ο πιο ονομαστός ναυπηγός. Ήρθαν επίσης τεχνίτες από Ύδρα, Σπέτσες. Από τους παλαιότερους ήταν και οι Χριστοφής και Σωκράτης Κρυστάλλης, Γ. Γλυνός, κ.α. Η σάλα ήταν μια νέα μέθοδος σχεδιασμού και τυποποίησης των σκαφών που είχε καθιερωθεί στα μεγάλα ευρωπαϊκά ναυπηγεία από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα. Ο Χιώτης πρωτομάστορας Σταμάτης Κουφουδάκης έχοντας υπηρετήσει μαζί με πολλούς άλλους χριστιανούς στον οθωμανικό ναύσταθμο, στον Κεράτιο Κόλπο της Κωνσταντινούπολης, (εκεί που παλιότερα υπήρχαν τα βυζαντινά ναυπηγεία), υπό την καθοδήγηση Ευρωπαίων ναυπηγών (Άγγλων, Γάλλων, Ισπανών, Πορτογάλων, Σουηδών), έμαθε τη μέθοδο της σάλας και τη μετέφερε στους προεπαναστατικούς ταρσανάδες Χίου και Ψαρών. Μοντέλο πλοίου του ναυπηγού Μιχαήλ Κουφουδάκη (1905-1906) υπάρχει στο Βιομηχανικό Μουσείο Ερμούπολης.

Στα βυζαντινά ναυπηγεία αποδίδουν οι υποβρύχιες αρχαιολογικές ανασκαφές στη λεκάνη της Ανατολικής Μεσογείου, την καινοτόμο μετάβαση κατά τον 9ο έως τον 11ο αιώνα, από την τεχνική κατασκευής του πετσώματος πρώτα και μετά της ενίσχυσης εσωτερικά του σκάφους, στην τεχνική που κατασκευάζεται πρώτα ο σκελετός του σκάφους και κατόπιν επικαλύπτεται με σανίδες (πέτσωμα). Οι σανίδες του πετσώματος ήταν από μαλακότερο ξύλο, για να μπορούν να λυγίσουν, ύστερα από εμβάπτιση τους για ώρες στη θάλασσα και ζέσταμα της μιας τους επιφάνειας σε φλόγα. Η τελευταία μέθοδος επικράτησε τελικά σε όλα τα ναυπηγεία της Μεσογείου και συνεχίζεται μέχρι σήμερα στην παραδοσιακή ξυλοναυπηγική. Οι τρόποι ελέγχου της μορφής ενός σκάφους στηρίζονταν σε μυστικούς γεωμετρικούς κώδικες σχεδιασμού των σκαφών, των οποίων η σύλληψη ανάγεται σε παλαιότερες εποχές, διαμορφώθηκαν όμως στα βενετσιάνικα ναυπηγεία, με γεωμετρικές μεθόδους βασισμένες στο έργο του Βιτρούβιου και την ευκλείδια γεωμετρία, κατά τις πρώτες μαρτυρίες (1410-1420). Το μεγαλύτερο μέρος της βενετσιάνικης ναυπηγικής τέχνης έχει τις ρίζες του στη βυζαντινή Η βενετσιάνικη γαλέρα είναι ο τελευταίος μακρινός απόγονος της τριήρους. Μετά τη ναυμαχία της Ναυπάκτου το 1571 τα κωπήλατα πλοία περιορίζονται σταδιακά και κυριαρχούν τα καθαρά ιστιοφόρα. Παρόλα αυτά κωπήλατα σκάφη χρησιμοποιούνται έως και όλο τον 18^ο αιώνα. Ο Ναπολέων κατέστρεψε στη Βενετία τις τελευταίες γαλέρες το 1797. Τον 15^ο και 16^ο αιώνα οι Ισπανοί, Πορτογάλοι, Βρετανοί και Γάλλοι έδωσαν νέα ώθηση στη ναυπηγική τέχνη και παρήγαγαν νέους τύπους πλοίων, κατάλληλων για τα δύσκολα υπερπόντια ταξίδια προς τις αποικίες. Η ανάπτυξη του εμπορίου έδωσε ώθηση στη διεύρυνση των ναυπηγικών κέντρων και στην αντίστοιχη οικονομική και πολιτιστική

ευρωστία των πόλεων που τα φιλοξενούσαν. Η Σύρος γίνεται πολύ γρήγορα το σημαντικότερο λιμάνι και ναυπηγικό κέντρο του Αιγαίου, ενώ άλλα μέρη με μεγάλη ναυπηγική δραστηριότητα πριν την Επανάσταση (Υδρα, Σπέτσες, Χίος, Κάσος, Αίνος) περνούν σε δεύτερη μοίρα ή και καταστρέφονται άμεσα ή έμμεσα από τις πολεμικές επιχειρήσεις. Περίπου 2.000 άτομα δούλευαν στα ναυπηγεία (1835) και κατασκευάζονταν 60 έως 80 πλοία ετησίως, συνολικής χωρητικότητας άνω των 130.000 τόνων. Στη δεύτερη δεκαετία του 19^{ου} αιώνα η πορεία της ξυλοναυπηγικής διαταράσσεται από την εισαγωγή της ατμοκίνησης και άλλων νέων τεχνικών στα ναυπηγεία της Δύσης. Αυτό γίνεται εμφανές στη Σύρο στο δεύτερο ήμισυ του 19^{ου} αιώνα, ενώ καθιερώνονται και οι μικτές ναυπηγήσεις, όπου βασικά στοιχεία του σκελετού γίνονται πλέον μεταλλικά. Ο Ν. Παγίδας κατασκεύασε το 1854 το ξύλινο ατμόπλοιο «Ασπίς», το πρώτο ατμόπλοιο που κατασκευάστηκε στην Ελλάδα σε ιδιωτικό ναυπηγείο και το 1860 ξεκίνησε την κατασκευή της ημιολίας «Μόντε Χρήστος» για τον Αλέξανδρο Δουμά. Το «Νεώριον και Σιδηρουργεία Σύρου» της «Ελληνικής Ατμοπλοΐας» κάνει επισκευές αλλά και κατασκευές ατμόπλοιων. Το 1866 ιδρύθηκε το Δημοτικό Ναυπηγείο, μετοχική εταιρία, με την επωνυμία «Εταιρεία του Ναυπηγείου Ερμούπολεως», στη θέση «Άμμος». Οι αλλαγές αυτές προοιωνίζουν την παρακμή στην οποία θα εισέλθει η ξυλοναυπηγική της Ανατολικής Μεσογείου στο τελευταίο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα, ενώ παράλληλα κατασκευάστηκαν στα τοπικά ναυπηγεία και τα μεγαλύτερα ξύλινα πλοία (Γαλαξίδι, Σύρος, Χίος). Στους ταρσανάδες της Παφλαγονίας (Παρθένι) στη Μαύρη Θάλασσα, μέχρι τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, επιβίωναν σημαντικά στοιχεία της τεχνικής ναυπήγησης των αρχαίων Ελλήνων.

Το ναυπηγείο των Μαυρίκων χρονολογείται από το 1860 και είναι ο παλαιότερος εν χρήσει ταρσανάς στην Ελλάδα. Η οικογένεια προερχόμενη από τη Χίο, εγκαταστάθηκε στη Σύρο τον 19^ο αιώνα, τότε που δραστηριοποιείτο ο προπάππος Παύλος Μαυρίκος. Ο παππούς Μιχαήλος Μαυρίκος πέθανε 116 ετών το 1961. Οι 5 γιοι του, Γιώργος (γεννήθηκε το 1902), Κωσταντής, Μήτσος (Δημήτρης), οι δίδυμοι Άρης, Νηρέας (γεννήθηκαν το 1918), συνέχισαν τις εργασίες στον Ταρσανά. Ο Γιώργος κατασκεύασε μεγαλύτερη σάλα. Σήμερα ο Ταρσανάς έχει περάσει στα χέρια του Μάκη (Μιχάλη) Μαυρίκου, γιου του Νηρέα.

(μαρτυρία του κ. Μάκη Μαυρίκου)

Τη δεκαετία του '60, στις δύο γωνίες (δεξιά – αριστερά) του Καρνάγιου δίπλα στο Νεώριο, υπήρχε το καρνάγιο του Μιχάλη Καστριώτη (με «εργάτη» και βίντσι με μονοκύλινδρο, δίχρονη, ελληνικής κατασκευής, μηχανή) και ενδιάμεσα υπήρχαν: ο χώρος σκαρώματος (ταρσανάς) του

Γιάννη Ζώρζου (Φουσκή), το καρνάγιο με «εργάτη» των αδελφών Τζώρτζη (Γιακουμή και Γιάννη), το καρνάγιο με βίντσι του Αντώνη Τζώρτζη) και ο χώρος σκαρώματος του Ζαννή Μπουγιούκα, στον οποίον δούλευε ο αδελφός του Λούκας. Ο Γιάννης Ζώρζος (Φουσκής) είχε ξεκινήσει από παιδί 6-8 ετών να δουλεύει στον ταρσανά του νονού του Θανάση Βαλσαμάκη, πριν τελικά περάσει στα δικά του χέρια. Το βίντσι είναι μηχανήμα για ανύψωση βαρών (βαρούλκο ή γερανός), ενώ ο «εργάτης» ήταν ένας ξύλινος ή μεταλλικός περιστρεφόμενος γύρω από τον εαυτό του κύλινδρος, με σταθερή βάση και υποδοχές, όπου προσαρμόζονταν ακτινωτά ξύλα (μανέλες). Τον περιστρέφανε 2-3 άνδρες, για την ανέλκυση (τράβηγμα) σκάφους στη στεριά.

Πίσω από το αριστερό τμήμα του Καρνάγιου, όπως κοιτάζουμε από τη θάλασσα προς τη στεριά, υπήρχαν ένα οικόπεδο, τρεις στεγασμένοι χώροι (καφενείο, αποθήκη, χώρος με «εργάτη» - βίντσι και ένα οικόπεδο εφαπτόμενο στην οδό Ε. Μπαρμπέτα, όλα ιδιοκτησίας και σε χρήση από τον Μ. Καστριώτη. Ακολούθως υπάρχει στενή ανώνυμη οδός κάθετη προς την ακτή. Πίσω από τους ταρσανάδες των Γιάννη Ζώρζου, αδελφών Τζώρτζη, Αντώνη Τζώρτζη, Ζαννή Μπουγιούκα υπήρχε αντίστοιχα μια σειρά κτιρίων - ναυπηγείων των: Γιάννη Ζώρζου, Ζαννή Μπουγιούκα, αδελφών Τζώρτζη (εμβαδού 60 - 70 τ.μ., με μικρό βίντσι και κεραμοσκεπή) και Ζαννή Μπουγιούκα. Το πρώτο ναυπηγείο του Ζαννή Μπουγιούκα αργότερα γκρεμίστηκε και έγινε πολυκατοικία. Το δεύτερο ναυπηγείο πουλήθηκε στο Νεώριο. Επί της οδού Ε. Μπαρμπέτα, πίσω από τις ιδιοκτησίες των Γιάννη Ζώρζου και Ζαννή Μπουγιούκα υπήρχε το βυρσοδεψείο Εμμανουήλ Κοτσολάκη, το οποίο ενοικίαζε και χρησιμοποιούσε τη διπλανή αποθήκη. Δίπλα στο βυρσοδεψείο υπήρχαν μηχανουργεία, όπως του Φουρνιστάκη, κ.α. Η αποθήκη ήταν ιδιοκτησία της Ηλεκτρικής Εταιρείας του Α. Βαλμά, (οι χώροι της οποίας βρισκόταν στο κτίριο της πρώην Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, στο λιμάνι). Η αποθήκη ενοικιαζόταν αρχικά από το ναυπηγείο Βαλσαμάκη, στον οποίον παραγίος ήταν ο Γιάννης Ζώρζος και αργότερα τη νοίκιαζε και χρησιμοποιούσε ο Γιάννης Ζώρζος. Η κεραμοσκεπή της όταν έπαθε ζημιές αντικαταστάθηκε από τσιγκινη. Ο Γιάννης Ζώρζος (Φουσκής) αγόρασε το 1961, με το ίδιο συμβόλαιο, το υπόστεγο - ναυπηγείο και την αποθήκη επί της οδού Ε. Μπαρμπέτα, από την Ηλεκτρική Εταιρεία του Βαλμά. Τη δεκαετία του '70 η ετοιμόρροπη αποθήκη κατεδαφίστηκε και κτίστηκε ισόγειο κατάστημα (λειτουργεί ως καφενείο) και διαμέρισμα ενός δωματίου στον 1^ο όροφο.

Το 1965 πέθανε άτεκνος ο ανελκυστής - καρναγιέρης Μιχάλης Καστριώτης, ο οποίος είχε παντρευτεί σε δεύτερο γάμο τη Σταματούλα Τσολάκη (γιαγιά των Μανώλη και Νίκου Ζώρζου από την πλευρά της

μητέρας τους Ιωάννας Τζώρτζη), της οποίας πατριός ήταν ο Μ. Καστριώτης. Άρα ο Μ. Καστριώτης ήταν πεθερός του Γιάννη Ζώρζου. Η Σταματούλα Καστριώτη, μετά το θάνατο του συζύγου της, έκανε συνεταιίρο της στην επιχείρηση σε ποσοστό 50% - 50%, τον βοηθό του Μ. Καστριώτη, Κυριάκο Πολυδούλη. Ο συνεταιρισμός αργότερα διαλύθηκε.

Το 1970 το Νεώριο είχε περιέλθει στους Αδελφούς Γουλανδρή και εξαγόρασε από τη χήρα Σταματούλα Καστριώτη (το γένος Τσολάκη), την επιχείρηση (τον υπαίθριο χώρο του καρνάγιου και ακίνητα) και της απέδιδε μηνιαίο μισθό πλοιάρχου Α΄. Το Νεώριο απέκτησε πολύ μεγάλη περιουσία σε γη και ακίνητα, που έφθανε μέχρι τα Λαζαρέττα. Ευγενής φιλοδοξία των Αδελφών Γουλανδρή ήταν η ενοποίηση όλων των ταρσανάδων-καρνάγιων σε ένα ενιαίο ναυπηγείο, αυτό του Νεωρίου. Δαπανήθηκαν μεγάλα χρηματικά ποσά για το σκοπό αυτό. Όταν αποχώρησαν οι Αδελφοί Γουλανδρή από το Νεώριο, το τελευταίο αρχικά κρατικοποιήθηκε. Τα περιουσιακά του στοιχεία και η υλικοτεχνική του υποδομή λεηλατήθηκαν. Τη δεκαετία του '80 ιδιωτικοποιήθηκε, αλλά το τίμημα τελικά δεν αποπληρώθηκε ποτέ.

Οι αδελφοί Τζώρτζη, που μεταξύ τους δε διατηρούσαν και την καλύτερη σχέση, πούλησαν στο Νεώριο την αποθήκη τους με βίντσι, εμβαδού 60-70 τ.μ., αποχώρησαν από το χώρο του Καρνάγιου και συνταξιοδοτήθηκαν. Η αποθήκη αυτή κατεδαφίστηκε αργότερα και έγινε χώρος φιλοξενίας σκαφών. Ο Λούκας Μπουγιούκας μετά από φιλονικία αποχώρησε από τον ταρσανά του αδελφού του Ζαννή και εγκαταστάθηκε σε παράγκα 30-40 τ.μ. με τσίγκινη στέγη, δίπλα από τον ταρσανά των Μαυρίκων, παραπλεύρως των αποδυτηρίων των ποδοσφαιρικών ομάδων «Άρη» και «Ελλάς». Μετά τη συνταξιοδότηση του Λούκα Μπουγιούκα ο ταρσανάς γύρω στο 2000, πέρασε στην ιδιοκτησία των Μανώλη Ζουλουφού και Κομιανού Τσαμπακούρη, οι οποίοι έχουν αποσυρθεί προ πολλού. Η παράγκα υφίσταται ακόμη, με τη σφαιριστή θύρα σφηνωμένη από τα χρώματα της εγκατάλειψης. Η κλειστή γαλάζια παράγκα επί της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου, στο ύψος της παλιάς αφαλάτωσης, ήταν δημιούργημα και ιδιοκτησία του Δημήτρη Αποστόλου, που έκανε μόνο επισκευές σκαφών, όταν ήταν εν ζωή.

Ο Αντώνης Τζώρτζης μετέφερε τον εξοπλισμό του (σκάρα, βάζια, βίντσια) στον ταρσανά των Μαυρίκων, τους βοηθούσε στις καθελκύσεις, ενώ παράλληλα εργαζόταν για ένα διάστημα και στο Καρνάγιο δίπλα στο Νεώριο. Ο Ευάγγελος Τζώρτζης, γιος του Αντώνη, συνεργάστηκε αρχικά με τους Μαυρίκους, ενώ κατόπιν είχαν χωρίσει τον ταρσανά στη μέση με συρματοπλεγμά και χρησιμοποίησε ο καθένας το δικό του ήμισυ. Εκείνη την περίοδο οι Μαυρίκοι είχαν συνεργασία με το Σταύρο Κρεάτσουλα. Ο

τελευταίος έχει πλέον το δικό του χώρο, πίσω από το πρώην υφαντουργείο Δ. Καρέλλα-«ΑΙΓΑΙΟΝ Κλωστουφαντήρια Α.Ε.» σήμερα super market SYNKA, και ασχολείται με τα ιστιοπλοϊκά σκάφη. Αργότερα το διαχωριστικό συρματοπλεγμά αφαιρέθηκε και σήμερα ο γιος του Ευαγγέλου Τζώρτζη, Αντώνης συνεργάζεται με το Μάκη Μαυρίκο στον Ταρσανά. Στον Ταρσανά κτίστηκε κατά παραγγελία το 2012 μια συμιακή σκάφη. Είναι βαμμένη με μίνιο και εξοπλισμένη με καινούργια μηχανή, όμως ποτέ δεν ολοκληρώθηκε και δεν έπεσε στη θάλασσα, λόγω ιδιαίτερων κωλυμάτων. Στέκει βουβή και παραπονεμένη ατενίζοντας τη θάλασσα, στην άκρη του Ταρσανά, εκτεθειμένη στα στοιχεία της φύσης. Λίγο μετά κτίστηκε ένα τρεχαντήρι. Στον Ταρσανά γίνονται πλέον κυρίως επισκευαστικές εργασίες.

Στην αριστερή γωνιά του Καρνάγιου, όπως κοιτάζουμε από τη θάλασσα προς την ακτή, η παλιά αποθήκη και το καφενείο, ιδιοκτησίας σήμερα του κ. Δ. Πολυδούλη, κατεδαφίστηκαν και στη θέση τους κτίστηκε ένα νέο ενιαίο κτίριο. Το ακριανό γωνιακό οικόπεδο στο Καρνάγιο, ιδιοκτησίας Νεωρίου έγινε πολυκατοικία. Τα μηχανουργεία, δίπλα στο παλιό βυρσοδεψείο Ε. Κοτσολάκη, πέρασαν στην ιδιοκτησία του Νεωρίου. Το ίδιο έγινε και με ένα ακίνητο του Ζαννή Μπουγιούκα.

(μαρτυρία κ. Μανώλη Ζώρζου)

Ο κ. Δημήτρης Πολυδούλης μας μίλησε για τη ζωή του. Γεννήθηκε το 1956. Δουλεύει από παιδί επί 50 χρόνια στο Καρνάγιο. Είναι καρναγιέρης – καλαφάτης. Έχουν περάσει 4 γενιές της οικογενείας του από το Καρνάγιο. Ο πατέρας του Κυριάκος Πολυδούλης δούλευε μαζί με τον αδελφό του (θείο του Δημήτρη). Ο Κυριάκος Πολυδούλης αρχικά ήταν στη δούλεψη του Μιχαήλ Καστριώτη από 12 ετών. Εργαζόταν επί 65 χρόνια και πέθανε σε ηλικία 80 ετών, το 2010, δουλεύοντας στο Καρνάγιο μέχρι την τελευταία στιγμή. Ο κ. Δημήτρης Πολυδούλης είναι παντρεμένος και έχει δύο παιδιά, τον Κυριάκο και τη Μαρία. Ο Κυριάκος είναι πλέον 40 ετών και εργάζεται από 18 χρονών. Στο Καρνάγιο γίνονται μόνο συντηρήσεις - επισκευές ξύλινων παραδοσιακών σκαφών, τα οποία είναι τουριστικά ή αλιευτικά και καταπλέουν μετά την 1^η Σεπτεμβρίου, προερχόμενα συνήθως από Σίφνο, Φολέγανδρο, Σαντορίνη. Σε μια επισκευή πετσώματος σκάφους, όπως απεικονίστηκε σε φωτογραφίες που μας παρουσίασαν, μετά το βίδωμα των σανιδιών του πετσώματος οι οπές καλύφθηκαν με ξύλινους πύρους. Το καλαφάτισμα (στεγανοποίηση-υγρομόνωση ανάμεσα στις σανίδες του πετσώματος) γίνεται με τον παραδοσιακό τρόπο, με κορδόνι και κατράμι (πίσσα).

(μαρτυρία κ. Δημήτρη Πολυδούλη)

Η σκάρα (προέρχεται από τη λέξη εσχάρα ή σχάρα) είναι μια

κατασκευή που μοιάζει με ξύλινη σκάλα, με πλατιά σκαλοπάτια, η οποία είναι βυθισμένη ολόκληρη μέσα στη θάλασσα, με τη βοήθεια βαριών αντικειμένων και η άκρη της αγγίζει τη στεριά. Τα βάζια είναι ένα ζεύγος επιμηκών ξύλων, με δύο μπάρες μεταλλικές στα άκρα τους που τα κρατάνε δεμένα μεταξύ τους. Το μήκος τους ποικίλει από 5-6 μ., για μικρά σκάφη, έως 20 ή και 40 μ., εφόσον πρόκειται για μεγάλα σκάφη. Παράλληλα με την ακτή, ανά 2 μέτρα περίπου, τοποθετούνται τα φαλάκια και πάνω τους μπαίνουν τα βάζια. Τα φαλάκια με τα βάζια, σε συνδυασμό με τη σκάρα, λειτουργούν σαν βάση πάνω στην οποία γλιστράει το σκάφος από την ξηρά προς τη θάλασσα ή από τη θάλασσα προς τη στεριά. Πριν την καθέλκυση ή την ανέλκυση του σκάφους, τα φαλάκια, τα βάζια και το τμήμα της σκάρας που βρισκόταν έξω από το θαλασσινό νερό, είχαν επιχριστεί με το «άλειμμα», δηλαδή ζωικό λίπος από τα σφαγεία, που είχε ζεσταθεί σε καζάνι πάνω στη φωτιά. Η επάλειψη γινόταν με το «μαλαστάρι», σκουπόξυλο με τυλιγμένο δέρμα προβάτου. Με λίγες κινήσεις μπορούσε να επαλειφθεί γρήγορα μεγάλη επιφάνεια. Στο λίπος είχε ενσταλαχτεί ελάχιστο οξύ για προστασία από τα σκουλήκια. Επίσης είχε προηγηθεί το «παλάμισμα» του σκάφους, δηλαδή η βαφή των υφάλων με μαύρη πίσσα και μαλαστάρι για τη στεγανοποίηση των αρμών. Η μαύρη πίσσα μαζί με ρετσίνοι και άλλα συστατικά είχε παρασκευαστεί σε καζάνι στη φωτιά. Την επόμενη ημέρα που είχε στεγνώσει το πρώτο στρώμα πίσσας, ακολουθούσε η βαφή των υφάλων με την κόκκινη πίσσα, που περιείχε εκτός των άλλων και κόκκινο χρώμα. Με αυτόν τον τρόπο οι παλιοί ανελκυστές-καρναγιέρηδες πετύχαιναν τη στεγανοποίηση, την προστασία από τα ξυλοφάγα έντομα και την καλαισθητή εμφάνιση του σκάφους. Σήμερα το μαλαστάρι έχει αντικατασταθεί από το ρολό και η πίσσα από τα βερνίκια με εντομοκτόνο, τις βαφές, κ.λ.π. Τα μηχανοκίνητα τρέιλερ και εργάτες καθιστούν πλέον την ανέλκυση ή καθέλκυση σκαφών εύκολη καθημερινή διαδικασία.

(μαρτυρία κ. Μανώλη Ζώρζου)

Η παραδοσιακή ναυπηγική συνεχίζει να αποτελεί τον πολιτιστικό συνδετικό κρίκο των λαών της Ανατολικής Μεσογείου και είναι μια από τις εκφράσεις της αυτόχθονης τεχνικής κληρονομιάς τους. Η ίδρυση Ναυτικού Μουσείου στην Ερμούπολη είναι σημαντικό βήμα για τη διατήρηση της ξυλοναυπηγικής τέχνης, μιας τέχνης αιώνων, που κινδυνεύει να χαθεί. Πρέπει να παροτρυνθούν νέοι άνθρωποι να τη γνωρίσουν και να την ακολουθήσουν, ώστε να μείνει ζωντανή και να συνεχιστεί η καθέλκυση ξύλινων παραδοσιακών σκαφών. Τα επεξηγηματικά σχεδιαγράμματα του καρναγίου, είναι προσφορά του κ. Μανώλη Ζώρζου. Πολλές θερμές ευχαριστίες στους κυρίους Μανώλη Ζώρζο, Νίκο Ζώρζο, Δημήτρη Πολυδούλη, Μάκη Μαυρίκο. Ιδιαίτερα σημαντική και καθοριστική υπήρξε η

συμβολή του κ. Μανώλη Ζώρζου.

Βιβλιογραφία

-Ασδραχάς Σπύρος, Δρούλια Λουκία, Δαμιανίδης Κώστας, Τζαμτζής Αναστάσιος, Ζάννος Μίλτος, Καζαζάκη Ζωή, Ναυπηγική και Πλοία της Ανατολικής Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας κατά τον 18^ο και 19^ο αιώνα, Υπουργείο Πολιτισμού, Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών-Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών, Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος, Κατάλογος Έκθεσης, Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Αθηναίων, Αθήνα 1995

-Αγριαντώνη Χριστίνα, Φενερλή Αγγελική, Ερμούπολη-Σύρος, Ιστορικό Οδοιπορικό, ΔΕΑΕ, Εκδόσεις Ολκός, Αθήνα 2000

-Τραυλός Ιωάννης, Κόκκου Αγγελική, Ερμούπολη, Έκδοση Εμπορικής Τραπέζης της Ελλάδος, Αθήνα 1980

-Αναστασίου Τάσος, Σύρα, Ιστορική Μνήμη, Περιήγηση, Εκδόσεις Φρ. Καλουτά, Ερμούπολη 1993

