

Στον Ταρσανά της Ερμούπολης

Κείμενο, φωτογραφίες, Χρήστου Θανόπουλου



Με την ίδρυση της Ερμούπολης, δημιουργήθηκε μια ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, ο «Έσω Ταρσανάς», ο πρώτος και παλαιότερος ταρσανάς, ο οποίος καταλάμβανε την περιοχή από το πρώην κτίριο της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας έως το πρατήριο της ΕΚΟ, στην άκρη του λιμανιού. Οι παλαιότεροι караβομαραγκοί που δραστηριοποιήθηκαν ήταν οι: Π. Μάσχας, Φ. Σέχας, Ε. Σωτηράκης, Μ. Πουτούς, Ι. και Ν. Παγίδας, Ι. και Σ. Κουφουδάκης, κ.α. Κατασκεύαζαν ξύλινα ιστιοφόρα και το 1854 ο Ν. Παγίδας δημιούργησε το πρώτο ξύλινο ατμόπλοιο στην Ελλάδα. Γύρω στο 1860 ολοκληρωνόταν το κτίσιμο του μηχανουργείου-χυτηρίου του Νεωρίου, στη θέση του παλαιού Λοιμοκαθαρητηρίου και περίπου την ίδια εποχή (μέσα 19^{ου} αιώνα), γινόταν η εγκατάσταση του Καρνάγιου, δίπλα στο Νεώριο, στη θέση που βρίσκεται σήμερα. Ο «Έξω Ταρσανάς» ή «Νέο Ναυπηγείο», όπου εγκαταστάθηκαν οι ναυπηγοί το 1870, απλωνόταν σε πολύ μεγαλύτερη έκταση από τη σημερινή. Ο σύγχρονος Ταρσανάς, είναι το αρχαιότερο εν ενεργεία ναυπηγείο της Ελλάδος.

Όπως μας δήλωσε (Αύγουστος 2022 και 2023) ο κ. Μάκης (Μιχάλης) Μαυρίκος, η οικογένεια των Μαυρίκων, με καταγωγή από τη Χίο, δραστηριοποιείται στον Ταρσανά από το 1860, (σύμφωνα με την προφορική παράδοση της οικογένειας). Αρχικά, ξεκίνησε ο Παύλος Μαυρίκος και κατόπιν συνέχισε ο Μιχαήλος Μαυρίκος (παππούς), ο οποίος πέθανε το 1961 σε ηλικία 116 ετών! Είχε νυμφευτεί την Παρασκευή Βενιέρη (από τη γνωστή οικογένεια του Μάουκα στην Πάρο) και απέκτησαν πέντε γιούς, τους: Γιώργο, Κωνσταντίνο, τους δίδυμους Νηρέα και Άρη (γεννήθηκαν το 1918), Δημήτρη και δύο θυγατέρες, τη Δέσποινα και τη Μαρία. Και οι πέντε γιοι εργάστηκαν στον Ταρσανά. Ο Γιώργος απέκτησε τρία παιδιά, τους: Παρασκευή, Μιχάλη και Νίκο. Ο Κωνσταντίνος απέκτησε τους: Παρασκευή (Βούλα) και Μιχαήλ. Ο Νηρέας απέκτησε το Μιχάλη (Μάκη). Ο Άρης απέκτησε την Παρασκευή (Βούλα). Ο Δημήτρης απέκτησε το Μιχάλη και τη Βούλα. Η Δέσποινα απέκτησε τον Δημήτρη και τη Ματούλα. Ο Μιχάλης (Μάκης) του Νηρέα Μαυρίκος, γεννήθηκε το 1964, παντρεύτηκε τη

Φωτεινή Γεωργίου και απέκτησαν έναν γιο, τον Νηρέα, (ο οποίος είναι μηχανικός πληροφορικής). Είναι Ηλεκτρολόγος – Μηχανολόγος των ΚΑΤΕΕ – ΤΕΙ και δουλεύει από μικρός στον ταρσανά, μαζί με τον πατέρα και τους θείους του. Εντατικά άρχισε να εργάζεται από το 1978, παράλληλα με το σχολείο. Από την εποχή της επταετίας επί χούντας, είχε καθιερωθεί στα μηχανουργεία, τα οποία ανθούσαν στην Ερμούπολη, οι μαθητευόμενοι να παίρνουν μισθό και ένσημα από το κράτος. Ο Μάκης Μαυρίκος αποτελεί στην ουσία την τέταρτη γενιά της οικογενείας, που διαδέχθηκε τον παππού, τον πατέρα του Νηρέα (πέθανε το 1997) και τους θείους του. «Η δουλειά είναι σκληρή», λέει ο Μάκης Μαυρίκος, ο οποίος έχει πληρώσει ακριβό τίμημα υγείας.

Η έλευση του ατμού στα μέσα του 19^{ου} αιώνα έφερε το πρώτο κτύπημα στα ξύλινα ιστιοφόρα, τα οποία από τότε άρχισαν να λιγοστεύουν, καθώς καθιερωνόταν τα σιδερένια πλοία. Από τις αρχές του εικοστού αιώνα τα ξυλωναυπηγεία κατασκεύαζαν μικρότερα σκάφη, κυρίως αλιευτικά, τουριστικά, αλλά και εμπορικά. Τη χαριστική βολή θα δώσει η χρήση του πλαστικού στα σκάφη.

«Έχουν κατασκευαστεί στον Ταρσανά πάνω από 5.000 σκάφη άνω των 25 μέτρων. Στη φωτιά του Ταρσανά το 1970, δυστυχώς κάηκε το αρχείο των σκαφών. Έως τις αρχές του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου, ο Ταρσανάς απασχολούσε περίπου 60 άτομα και κατασκευάζονταν τουλάχιστον 10–15 νέα σκάφη ετησίως. Μετά το 1986 άρχισε να μειώνεται ο κύκλος εργασιών του Ταρσανά. Σταδιακά μειωνόταν το κτίσιμο νέων σκαφών και περιοριζόταν στον επισκευαστικό τομέα των «καρναγιέρηδων», εξαιτίας της μείωσης των σκαφών, (από το 1986 που αποφασίστηκε η μείωση του αλιευτικού στόλου της τότε Ε.Ο.Κ., λόγω υπεραλίευσης των θαλασσών). Η Ελλάδα ζήτησε το κόψιμο των ελληνικών αλιευτικών σκαφών, που θα αποσύρονταν και θα λάμβαναν την επιδότηση του Υπουργείου Γεωργίας, ενώ π.χ. η Πορτογαλία δεν έκοψε τα υπό απόσυρση πλοία της. Αφαιρούσαν τις άδειες από τα αποσυρόμενα σκάφη και ταυτόχρονα έδιναν νέες σε ανεμότρατες, για ψηφοθηρικούς λόγους!»

«Οι ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες πραγματοποιούνται κυρίως την περίοδο Νοεμβρίου – Μαΐου. Υπήρχαν πολλά συνεργεία, κυρίως Συριανών και απασχολούνταν 30–40 άτομα. Σήμερα στον Ταρσανά υπάρχει ένας Αιγύπτιος караβομαραγκός, ο οποίος έχει μαθητεύσει για πολλά χρόνια και έχουν πλήρη απασχόληση συνολικά έξι άτομα. Χρειάζονται δύο χρόνια για την εκμάθηση των εργαλείων. Άλλοι συριανοί ταρσανάδες που υφίστανται σήμερα με μικρό κύκλο εργασιών είναι: του Θανάση Βλάμη, στο Βράχο, δίπλα στην οδό Ερμούπολεως-Κινίου, του Νίκου Καραμολέγκου και της κόρης του Γεωργίας, δίπλα στην οδό Δανακού – Κινίου, των Μανώλη και Νίκου Ζώρζου (του Φουσκή) και το καρνάγιο του Πολυδούλη. Κάποια καρνάγια που ήταν μακριά από τη θάλασσα έκλεισαν. Εμείς έχουμε πλήρη εξοπλισμό και επιβιώσαμε.»

«Παραγγέλθηκαν το 1918, στο Μιχαήλο δύο караβόσκαρα («Άρης» και «Νηρέας»), χωρητικότητας 800 τόνων, από τους εφοπλιστές αδελφούς Δρούτση. Η γιαγιά ήταν έγκυος σε δίδυμα. Τα βάπτισαν οι αδελφοί Δρούτση και τους έδωσαν τα ονόματα των πλοίων. Η γενιά του πατέρα έκτισε τα περισσότερα σκάφη».

«Οι μέθοδοι κατασκευής ξύλινων πλοίων είναι τρεις. α) Το «μισομόντελο» ή «μοντέλο» (μικρό αντίγραφο υπό κλίμακα). β) Το «μονόχναρο», εμπειρική μέθοδος για μικρά σκάφη συνήθως.» Ο ναυπηγός από ένα ουσιαστικά χνάρι, με τρία ή πέντε κομμάτια, μπορούσε να αναπαραγάγει τα σχήματα 8, 10 ή 12 νομέων στη μέση του σκάφους. Η μέθοδος έλκει την καταγωγή της από την βυζαντινή και βενετσιάνικη ναυπηγική παράδοση. «γ) Η «σάλα», με σχέδια σε κλίμακα 1/1». Καθιερώθηκε από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα. Ο Ταρσανάς των Μαυρίκων ήταν γνωστός για την περίφημη σάλα του, το ξύλινο δάπεδο πάνω στο οποίο σχεδιάζονταν σε φυσικό μέγεθος τα χνάρια των στραβόξυλων (πλωριό και πρυμίο ποδόσταμα, νομείς), βάσει των οποίων κατασκευάζονταν τα σκάφη. Από την ίδια σάλα μπορούσαν να κατασκευαστούν πολλά νέα σκάφη. Βάφεται ξανά η σάλα, προκειμένου να χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή νέου πλοίου. Από τη σάλα κατασκευάζεται το μοντέλο, σε κλίμακα 1/1. Η σάλα των Μαυρίκων, που είχε σχέδια για εννέα σκάφη, είναι διαφορετική από τις σάλες στην υπόλοιπη Ελλάδα. Αυτό οφείλεται στην Ενετοκρατία. Επισκέπτες από την Ιταλία είχαν αποφανθεί ότι η σάλα με τα σχέδια της, είναι ίδια με αυτήν του Πανεπιστημίου της Γένοβας. Κάθε οικογένεια έχει τα δικά της στάνταρ. Ο πατέρας έλεγε: «Αν δε μπορείς να φανταστείς, μη σχεδιάζεις». Η ορολογία–λεξιλόγιο που χρησιμοποιείται από τους караβομαραγκούς, περιλαμβάνει λέξεις ελληνικές, ιταλικές και τουρκικές.»

«Ο Κώστας Δαμιανίδης, κατά την εκπόνηση της διδακτορικής διατριβής του αντέγραψε τη σάλα των Μαυρίκων και τη μετέφερε στο «Μουσείο Ναυπηγικών και Ναυτικών Τεχνών του Αιγαίου» στο Ηραίο Σάμου. Κρατάμε τα μέτρα – διαστάσεις από κάθε σκάφος που κατασκευάζουμε, για να τα χρησιμοποιήσουμε πάλι αν χρειαστεί. Πάρα πολλά αξιόλογα σκάφη κατασκευάστηκαν στον Ταρσανά».

«Από τα διασημότερα ήταν το «Κύμα», του οποίου τα σχέδια έκανε το 1959 το ναυπηγικό γραφείο "Camper and Nickolson", από σχέδια που υπήρχαν σε βρετανικό μουσείο, ενός ισπανικού γαλιονιού του 16^{ου} αιώνα. Ο Μαρής Εμπειρικός ανέθεσε την κατασκευή του σκάφους στους αδελφούς Μαυρίκους, οι οποίοι μέχρι τότε δεν χρησιμοποιούσαν ηλεκτρικά εργαλεία. Ο Εμπειρικός τους έφερε τα πρώτα ηλεκτρικά εργαλεία των 110V. Το «Κύμα» ταξίδεψε μέχρι τη Γαλλία και είχε συμπεριληφθεί στη φωτογραφία διαφήμισης γνωστής εταιρείας ενδυμάτων. Το σκάφος πουλήθηκε στο Χάρη Τζάλα, ναυτιλιακό πράκτορα και εκδότη περιοδικών σχετικών με την παραδοσιακή ναυπηγική τέχνη. Αργότερα άλλαξε χέρια, έγινε τουριστικό σκάφος και ήταν αγκυροβολημένο στο λιμάνι της Ζέας. Μετά από μερικά χρόνια κάρηκε». Η γάστρα τέτοιων σκαφών είχε μια πρυμναία κάθετη περίτεχνη

επιφάνεια, με ξυλόγλυπτα διακοσμητικά σχέδια, τον άβακα ή καθρέφτη. «Στον Ταρσανά αυτήν την κάθετη επιφάνεια την ονομάζουμε «τάκο». Το «Κύμα» μάλιστα είχε διπλό τάκο, εξωτερικό και εσωτερικό.»

(Μαρτυρία Μάκη Μαυρίκου, Μανώλη Ζώρζου, Αύγουστος, Οκτώβριος 2022, Αύγουστος 2023)

Ο κ. Μάκης Μαυρίκος μάς ξενάγησε στο υπερυψωμένο γραφείο – επιτελείο του, με τα μεγάλα παράθυρα, που έχουν πανοραμική θέα του Ταρσανά. Τους τοίχους κοσμούν παλιές ασπρόμαυρες φωτογραφίες, με τα καλύτερα σκάφη που ναυπηγήθηκαν στον Ταρσανά. Δεσπόζει η φωτογραφία του πατέρα Νηρέα Μαυρίκου, μόνου ή με τα αδέρφια του και τους άλλους μαστόρους. Η μικρή βιβλιοθήκη, εκτός από τα βιβλία, φιλοξενεί μία πυξίδα, συσκευή ραδιοεπικοινωνίας, μικρή προπέλα, ξύλινο τιμόνι πλοίου, κ.α. Λευκά ερμάρια με αρχεία συμπληρώνουν την επίπλωση του γραφείου. Στο βάθος του γραφείου υπάρχει λεπτομερές σχέδιο της πασίγνωστης σάλας, της οποίας τα παλιά σανίδια είναι στοιβαγμένα κάτω από το προκατασκευασμένο κτίριο. Τα σχέδια των τελευταίων σκαφών που κατασκευάστηκαν βάσει της σάλας, έχουν προ πολλού σβηστεί από τα σανίδια. Σε μικρή απόσταση και πίσω από το κάθισμα του γραφείου ξεχωρίζει η φωτογραφία του «παππού» Μιχαήλου.

Δίπλα στην εξώθυρα βρίσκεται κρεμασμένη η φωτογραφία του Αντώνη Τζώρτζη. «Το 1970 ο καρναγιέρης Αντώνης Τζώρτζης, προερχόμενος από το Καρνάγιο, εγκαταστάθηκε στον Ταρσανά, έχοντας δικό του ξεχωριστό χώρο. Είχε τις δικές του δουλειές, αλλά βοηθούσε και στις κατελκύσεις του Ταρσανά. Πέθανε γύρω στα τέλη της δεκαετίας του 80'. Ο γιος του Βαγγέλης Τζώρτζης, συνεταιρίστηκε μόνο μαζί μου (με τον Μάκη Μαυρίκο), από το 2006 έως το θάνατο του, το 2014.»

Εμβληματική είναι η φωτογραφία του 1958, όπου «στο μέσον δεσπόζει το σημαιοστολισμένο λίμπερτυ «Ευαγγελία», που παράγγειλε ο πατέρας του Ηλία Γαβιώτη, έτοιμη προς κατέλκυση. Κατέληξε ανεμότρατα με το όνομα «Ολυμπιακός». Στη διαδρομή από Λήμνο προς Καβάλα, με τρικυμία 10-11 μποφόρ επιβίωσε, ενώ δύο άλλα σιδερένια σκάφη βούλιαξαν. Αριστερά της βρίσκεται το σκάφος «Ψίθυρος» των Αδελφών Ρεθύμνη (ιδιωτικό σκάφος) και δύο τρεχαντήρια κουλουριώτικα (από τη Σαλαμίνα). Δεξιά είναι η υδροφόρα του Εμπειρικού και δίπλα πετσώνεται το πέραμα του Μπόμπολα «Ευστάθιος». Υπάρχουν φωτογραφίες πολλών σκαφών, ανάμεσα τους και αυτές του «Κύματος» και του τρεχαντηριού «Κεραυνός» από τη Νάξο. Μία φωτογραφία τραβήχτηκε κατά την επίσκεψη του βασιλιά Παύλου και του τότε διαδόχου Κωνσταντίνου, στον Ταρσανά το 1959. Το «Ευαγγελίστρια» είναι πέραμα του 1940, κατασκευασμένο στον Ταρσανά, ολικού μήκους 20 μ., το οποίο ανήκει στο «Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου» (1985) στη Μύκονο, αλλά σήμερα δεν είναι σε καλή κατάσταση. Το πέραμα «Παναγία Τήνου», έχει καταλήξει στον Πειραιά, είναι

ιδιωτικό σκάφος πλέον και βραβεύεται στις Ρεγκάτες του Αιγαίου (Ετήσιες Ιστιοδρομίες Ανοικτής Θαλάσσης), ως το ομορφότερο παραδοσιακό σκάφος. Το «Ερμίνα Ι» ήταν ένα από τα ωραιότερα караβόσκαρα (με πλώρη και πρύμνη σε σχήμα S) που κατασκευάστηκε στον Ταρσανά και έγινε τουριστικό σκάφος. Το είχε παραγγείλει ο γνωστός τραγουδιστής Τόλης Βοσκόπουλος. Πουλήθηκε στον επιχειρηματία Γαλανάκη ως ιδιωτικό, ο οποίος το χρησιμοποίησε και ως τουριστικό. Το σκάφος «Μιχαήλος», λίμπερτυ στην πλώρη και караβόσκαρο στην πρύμνη, μήκους 40 μ. μπορούσε να κουβαλήσει φορτίο 500 τόνων. Βυθίστηκε, όπως και το «Κύμα», (το οποίο καταστράφηκε από φωτιά), έξω από τη Σκόπελο. Στο λίμπερτυ είναι ίσια η πλώρη και πιο στιβαρή η πρύμνη. Είναι πιο δύσκολο το πέτσωμα. Όλα τα σκάφη στη γάστρα πλησιάζουν το σχήμα της σταγόνας. Τα λίμπερτυ και караβόσκαρα είναι πιο αποδοτικά, λιγότερο ενεργοβόρα. Χρειάζονται κινητήρα μικρότερης ισχύος.

Από τα ιστιοφόρα πλοία του 19^{ου} και 20^{ου} αιώνα, στις ελληνικές θάλασσες ήταν πολύ δημοφιλή από τα εμπορικά-μεταφορικά, τα οξύπρυμνα τρεχαντήρι και πέραμα, από τα αλιευτικά η αλαμάνα (με χρήση περισσότερο στη Μαύρη Θάλασσα) και η τράτα, από τα σπογγαλιευτικά η συμιακή σκάφη και το μηχανοκάϊκο. Τα ιστία (πανιά) ανάλογα με το σχήμα ονομάζονται: λατίνι (τριγωνικό), τετράγωνο, σακολέβα (τραπεζοειδής, δίνει το όνομα και στο σκάφος με αυτό το πανί), ψάθα (τραπεζοειδής).

Το τρεχαντήρι είναι ο πιο διαδεδομένος τύπος μικρού ξύλινου σκάφους στο Αιγαίο. Είναι οξύπρυμνο φαρδύ σκάφος, με κυρτωμένο το πλωριό ποδόσταμα, που πλησιάζει στο τεταρτημόριο κύκλου. Κατασκευάζονταν εξ' ολοκλήρου από πεύκο ή ο σκελετός από σκληρό ξύλο (βελανιδιά ή φτελιά) και επικάλυψη από πεύκο. Ήταν εμπορικά ή αλιευτικά. Το μηχανοκάϊκο ήταν σπογγαλιευτικό τρεχαντήρι με σκάφανδρο – χειροκίνητη αεραντλία.

Το πέραμα είναι σκάφος του Αιγαίου, εμπορικό – μεταφορικό, ανάλογα με τα μέρη που ταξιδεύει, μήκους πάνω από 20 μ., με δύο κατάρτια συνήθως και πανιά ψάθες ή μπούμες. «Η κουπαστή έχει ιδιόμορφη απόληξη στην πλώρη. Υπάρχει μια κάθετη επιφάνεια, ο «τάκος», και προεξέχει μπροστά ο «κάτσουλας». Η κατάληξη της πρύμνης είναι ο «γλάρος», (μοιάζει με το θαλασσοπούλι, με ανοικτά φτερά). Ήταν σκάφος 50 – 100 τόνων συνήθως. Έχουν αναφερθεί σκάφη έως 500 τόνων. Είχαν σκελετό από βελανιδιά – φτελιά και πέτσωμα από πεύκο. «Η Σύρος πρώτη έκτιζε περάματα, από την εποχή των Κουφουδάκηδων. Στα συριανά περάματα υπάρχουν τα «τζαβράκια». Διακόπτεται το ζωνάρι κοντά στην πλώρη, που είναι διάτρητο για να μπαίνουν οι νομείς. Το «όκιο», δηλαδή η τρύπα, κατασκευασμένη από μεταλλικό σωλήνα, από όπου διέρχεται η αλυσίδα της άγκυρας, βρίσκεται χαμηλά κάτω από τη γέφυρα, ευθυγραμμισμένη με τον εργάτη, τον ακτινωτό τροχό από τον οποίον το πλήρωμα τύλιγε ή ξετύλιγε την αλυσίδα της άγκυρας.»

Η τράτα αποτελεί το κυριότερο αλιευτικό κωπήλατο σκάφος του Αιγαίου, για τον 19^ο αιώνα, μήκους έως 15 μ. (συνήθως 8 – 12 μ.). Πήρε το όνομά της από το ομώνυμο δίχτυ, με το οποίο οι ψαράδες περικύκλωναν ένα κοπάδι ψαριών και το τραβούσαν έξω, συνήθως από την παραλία. Κατασκευάζονταν από πεύκο και τμήματα του σκελετού από σκληρότερο ξύλο (δρυ, φτελιά, μουριά). «Το σχήμα της πρύμνης θυμίζει γλάρο.»

Τη συμιακή σκάφη χρησιμοποιούσαν για τη σπογγαλιεία με «γυμνούς» δύτες, οι οποίοι με ένα βαρίδι από μάρμαρο κατέβαιναν στο βυθό, (έως τα τέλη του 19^{ου} αιώνα). Ήταν μικρά σκάφη, με μεγάλο ανάπτυγμα ιστιοφορίας, για να κινούνται γρήγορα στις πολυήμερες πλεύσεις από Σύμη, Κάλυμνο, Χάλκη, Ύδρα, Αίγινα, Τρίκερι, Κούταλη, προς τους τόπους των σφουγγαριών (Βόρειο Αφρική). Όταν από τα μέσα του 19^{ου} αι. οι δύτες άρχισαν να κατεβαίνουν με σκάφανδρο και χειροκίνητη αεραντλία, σταμάτησαν να ναυπηγούνται συμιακές σκάφες και τη θέση τους πήραν τα μηχανοκίνητα τρεχαντήρια.

«Στον Ταρσανά κατασκευάστηκε το 2012 συμιακή σκάφη, μήκους 20,5 μ. με ιστιοφορία σακολέβας. Όμως δεν έχει καθελκυστεί ακόμη. Βρίσκεται στην άκρη του Ταρσανά, βαμμένη με μίνιο, δίπλα σε τουρκικό σκάφος».

(Μαρτυρία Μάκη Μαυρίκου, Αύγουστος 2022)

«Δεν έχουν καμία σχέση τα τουρκικά με τα ελληνικά σκάφη. Τα τουρκικά είναι σαν πεπόνια. Τα ελληνικά είναι καλοτάξιδα. Στο Κάβο ντ' Ορο δεν καταλαβαίνουν τίποτα. Από τη συμπεριφορά του στη θάλασσα ξεχωρίζει το ελληνικό σκαρί, με την παράδοση που κουβαλάει πίσω του»

(Μαρτυρία Μανώλη Ζώρζου, Οκτώβριος 2022).

Στο χώρο του Ταρσανά, στην άκρη αριστερά, υπάρχει το εργαστήρι των караβομαραγκών, με τα εργαλεία κρεμασμένα στον τοίχο, μαζί με τα μονόχναρα, τις πριονοκορδέλες, τους πάγκους εργασίας, το μοντέλο υπό κλίμακα караβόσκαραου – λίμπερτυ, την παλιά εικόνα του Ευαγγελισμού της Θεοτόκου που επιβλέπει από ψηλά και προστατεύει το χώρο.

«Ο Μήτσος (Δημήτρης) Μαυρίκος είχε ναυπηγήσει στο Αχλάδι το κούτουλο σκάφος του Παντελή Μπόλια. Ο «Γερ Αλέκος» του Αλέκου Μπόλια είχε κατασκευαστεί από το Βλάμη στο Βράχο. Οι Αδελφοί Γουλανδρή όταν έγιναν ιδιοκτήτες του Νεωρίου, δεν αγόρασαν τον Ταρσανά, διότι σεβάστηκαν το χώρο. Τα παλιά ρυμουλκά του Νεωρίου «Φοίνιξ», «Κέρβερος», «Υβ-Υβ», βρίσκονται εντός του Νεωρίου παροπλισμένα».

«Ο Ταρσανάς της Σύρου είναι το μεγαλύτερο ναυπηγείο του Αιγαίου. Έχει τη δυνατότητα ανέλκυσης σκαφών έως 500 τόνων. Στη δεκαετία του 1980 κατασκευάστηκαν δύο μεταλλικές ανεμότρατες. Στις μέρες μας γίνονται μόνο επισκευές σκαφών, που φθάνουν τα 200 – 300 το χρόνο.» Τον Αύγουστο του 2022, ήταν υπό επισκευή δύο ανεμότρατες από Νάξο και Αμοργό και το μικρό

λίμπερτου του Καραμολέγκου «Σάντα Μαρία» (βαθυγάλαζο με κίτρινη διακόσμηση). Τον Αύγουστο του 2023 επισκευαζόταν το εμπορικό σκάφος «Μεγαλόχαρη», του 1940, από την Τήνο. «Καραβόσκαρο στην πρύμνη και λίμπερτου στην πλώρη. Σήμερα το σκάφος είναι τουριστικό, με το όνομα «Μπλακ Ρόουζ». Έγινε εκτεταμένη επισκευή, τοποθετήθηκαν νέα μαδέρια, νομείς. Πραγματοποιήθηκε καλαφάτισμα, βάφτηκε με μίνιο, κ.λ.π.» Στην άλλη άκρη του Ταρσανά επισκευαζόταν δύο άλλα σκάφη. «Παραπλεύρωσ του Ταρσανά υπάρχουν μικρά Καρνάγια». Ο Μάκης Μαυρίκος συχνά παραχωρεί δωρεάν το χώρο του Ταρσανά για να πραγματοποιηθούν συναυλίες με κοινωνικό σκοπό.

Στο Βιομηχανικό Μουσείο Ερμούπολης εκτίθεται το κατασκευαστικό ομοίωμα (μοντέλο) του συριανού σκάφους «Έλλην», κατασκευασμένο από τον Μ.Σ. Κουφουδάκη το 1907. Μαζί με τα άλλα εκθέματα, εργαλεία, αντικείμενα, μοντέλα, πίνακες, φωτογραφίες, αναδεικνύεται η τεράστια σημασία των ταρσανάδων και της ναυτιλίας εν γένει για τη Σύρο.

Ο Μάκης Μαυρίκος είναι ο τελευταίος της οικογενείας των Μαυρίκων, που συνεχίζει την μακροχρόνια παράδοση των Χίων, Ψαριανών, Υδραίων, Σπετσιωτών, караβομαραγκών, που δημιούργησαν από τον 19^ο αιώνα την εποποιία των συριανών ταρσανάδων.

Βιβλιογραφία

- Αγριαντώνη Χριστίνα, Φενερλή Αγγελική, Ερμούπολη – Σύρος, Ιστορικό οδοιπορικό, ΔΕΑΕ, Εκδόσεις Ολκός, Αθήνα 2000
- Δαμιανίδης Κωνσταντίνος, Δρούλια Λουκία, Ασδραχάς Σπύρος, Τζαμτζής Αναστάσιος, Ναυπηγική και πλοία της Ανατολικής Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας κατά τον 18^ο και 19^ο αιώνα, Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Αθηναίων, Αθήνα 1995
- Τραυλός Ιωάννης, Κόκκου Αγγελική, Ερμούπολη, Έκδοση Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1980





