

Τα μεγάλα προβλήματα του ξυλοναυπηγικού κλάδου

“ Σε μία κοινωνία που καταβάλλει μεγάλη προσπάθεια να αποκοπεί από τις ρίζες της, σε έναν λαό που παραμερίζει επιμελώς τις παραδόσεις του και δίνει αξία μόνο σε ότι προβάλλεται στις οθόνες της TV, δεν επιφυλάσσεται τίποτε άλλο παρά η εξαφάνιση της πολιτιστικής κληρονομιάς του και των αξιών του.

Άρθρο των:

• **Χρυσάνθη Δαφνά.** Απόφοιτη του Τμήματος Σχεδιασμού και Τεχνολογίας Ξύλου - Επίπλου των ΤΕΙ Καρδίτσας.

• **Γεωργίου Μαντάνη.** Καθηγήτριά Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

Επεξεργασία - Επιμέλεια - Φωτός: Γιάννακας Ιωάννης, Εκδόσεις eWood.

Το άρθρο αυτό αφιερώνεται στον αρχιτέκτονα κ. Κώστα Δαμιανίδη για τις εξαιρετικές μελέτες και το αξιόπαινο έργο του για την ελληνική ξυλοναυπηγική και τη διάσωσή της.



Με το άρθρο αυτό και θεωρώντας πως οι απόψεις μας δεν είναι υπερβολικές και εκτός πραγματικότητας, θα θέλαμε να κάνουμε μια παρέμβαση και να υψώσουμε μια δυνατή κραυγή σε όλους τους υπεύθυνους, γιατί πιστεύουμε πως **η ξυλοναυπηγική τέχνη που είναι ακόμη εδώ και έχει να παρουσιάσει σημαντικό έργο** σε μια εποχή που όλα ισοπεδώνονται στο όνομα του μοντερνισμού και του κέρδους.

Ας αναλογιστούμε λοιπόν όλοι μας, μια από τις συνηθισμένες και πραγματικές εικόνες της Ελλάδας.

- Δεν είναι η μυρωδιά της θάλασσας;
- Τα δίκτυα των ψαράδων που απλώνονται στις μαρίνες των νησιών της;
- Η οσμή του πυρωμένου πηλού από τα εργαστήριά της;
- Θα μπορούσε να απουσιάζει από την εικόνα της, η όψη των ανθρώπων που πελεκάνε τα στραβόξυλα των ελληνικών πεύκων με τα σκεπάρνια τους στους όρμους των νησιών της;

Στα πλαίσια αυτής της έρευνας συναναστραφήκαμε με ξυλοναυπηγούς της Σύρου κάθε ηλικίας γνωρίζοντας πως ο κάθε ένας από αυτούς αντιπροσωπεύει μια γενιά, κάποιιοι μάλιστα ίσως και την τελευταία...

Όλοι είδαν την ξυλοναυπηγική τέχνη στο απόγειό της και τώρα, μένουν θεατές της παρακμής της.

Σε ποιον αναλογεί άραγε το μεγαλύτερο μερίδιο ευθύνης για την υφιστάμενη κατάσταση του κλάδου της ξυλοναυπηγικής;

- Να αφορά στις ενέργειες του ίδιου του κράτους;
- Στις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης;
- Στους ίδιους τους κατασκευαστές;
- Στη σημερινή εποχή του δήθεν εκσυγχρονισμού;

Παραδοσιακά σκάφη και Πολιτεία

Πρέπει να αναγνωρίσουμε πως η ξυλοναυπηγική της χώρας μας στηρίχθηκε στα παραδοσιακά σκάφη με σκοπό την αλιεία. Αν και η ξυλοναυπηγική έχει επιβιώσει της εξαφάνισης πολλών παραδοσιακών επαγγελμάτων, τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος τα τελευταία δέκα χρόνια αποτελούν άμεση απειλή ακόμα και για την επιβίωσή του.

Την μεγαλύτερη ευθύνη φέρει το κράτος που επιβάλλει τακτικές και φτιάχνει νομοθεσίες για έναν ολόκληρο κλάδο που καλά-καλά δεν γνωρίζει. Οι νόμοι του κράτους κατέστησαν τη χρυσή εποχή της ξυλοναυπηγικής στις δεκαετίες του '80 και του '90 και η δική του απουσία τώρα, την οδηγούν στην εξαφάνιση.

«Μέτρον άριστον», έλεγαν οι αρχαίοι ημών πρόγονοι, αλλά οι φερόμενοι απόγονοι των αρχαίων Ελλήνων δεν φαίνεται να το τήρησαν ούτε και στον τομέα αυτό.

Η προτροπή του κράτους για έκδοση επαγγελματικής άδειας αλιείας, συνεπώς και επαγγελματική άδεια σκάφους οδήγησαν την ξυλοναυπηγική στο απόγειό της, τα τελευταία 50-60 χρόνια. Ο καθένας μπορούσε να έχει στην κατοχή του επαγγελματική άδεια σκάφους χωρίς κανέναν περιορισμό και καμία δυσκολία. Αυτό είχε θετικότατο αποτέλεσμα για τα καρνάγια, αλλά ο αλιευτικός στόλος αυξήθηκε σε σημείο κορεσμού.

Αποτέλεσμα, η Ευρωπαϊκή Ένωση επιδότησε τους επαγγελματίες ψαράδες για την καταστροφή των σκαφών τους, με σκοπό τη μείωση του αλιευτικού στόλου και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το δέλεαρ ήταν ένα μεγάλο οικονομικό και σεβαστό ποσό.



Καταστροφή παραδοσιακού ξύλινου σκάφους με την επιδότηση της ΕΕ. Πηγή φωτο: www.naftotopos.gr/

Σύμφωνα με Συριανούς καραβομαραγκούς, αυτή η ενέργεια ήταν άκρως «εγκληματική» για την ιστορία της παραδοσιακής ξυλοναυπηγικής. Χαρακτηριστικά λένε κάποιιοι από αυτούς:

«Σκάφη άγγελοι, διαμάντια της ιστορίας έγιναν χίλια κομμάτια αντί να έχουν θέση σε μουσείο».

Τελικά αυτός ήταν ο μόνος σκοπός της καταστροφής των ξύλινων σκαριών ή ήταν άλλη μια καθοριστική ενέργεια για να στρέψει το αγοραστικό κοινό στα πλαστικά σκάφη;

Από τις συζητήσεις με τους ξυλοναυπηγούς της Σύρου αντιληφθήκαμε πως ένα δυνατό κύκλωμα δούλεψε πίσω από όλα αυτά. Πολιτικοί παράγοντες και μεγάλα συμφέροντα συντέλεσαν στο αποτέλεσμα αυτό. Όλοι γνωρίζουμε πως λειτουργούν τα πράγματα στην αγαπημένη μας Ελλάδα. Ο στίχος του αείμνηστου, μεγάλου Ρασούλη: «Αχ, Ελλάδα σ' αγαπώ, πριν λαλήσεις πετεινό, τρεις φορές σε αρνίμαι...» μένει πάντα επίκαιρος.

Έτσι έμεινε η μηχανότρατα ή ανεμότρατα για να σαρώνει κυριολεκτικά τη θάλασσα και το βυθό της. Δουλεύει μέρα-νύχτα, καταστρέφει όλο τον θαλάσσιο πλούτο, ανεξέλεγκτα και χωρίς κανένα περιορισμό στην επιλογή του τόπου.



Ανεμότρατα σε δράση.

Στροφή του αγοραστικού κοινού στα πλαστικά σκάφη

Όπως επισημαίνουν οι караβομαραγκοί, η στροφή του αγοραστικού κοινού στα πλαστικά σκάφη, είναι η αιτία για την αρνητική εικόνα του κλάδου τα τελευταία χρόνια.

Η ταχύτητα που αναπτύσσουν και οι μικρές απαιτήσεις για τη συντήρησή τους, παίζουν καθοριστικό ρόλο στη διάκριση τους από τα ξύλινα σκάφη. Αυτοί είναι οι δυο βασικότεροι λόγοι για την αντικατάσταση των ξύλινων σκαφών από τα πλαστικά.

Δεν είναι τυχαία η λαϊκή ρήση, «Αν θέλεις να παιδέψεις κάποιον, χάρισέ του ένα χωράφι ή μια ξύλινη βάρκα». Για να έχεις στην κατοχή σου ένα ξύλινο σκάφος πρέπει να έχεις μεράκι γ' αυτό, να το αγαπάς, να το φροντίζεις και να του αφιερώσεις χρόνο.



Πλαστικό επαγγελματικό ψαροκάϊκο σε αντικατάσταση του ξύλινου.

Πολλοί βέβαια είναι και οι επαγγελματίες οι οποίοι παρασύρθηκαν και αγόρασαν πλαστικό σκάφος με κριτήριο την ταχύτητα και τη μικρή συντήρηση. Στην πορεία όμως επέστρεψαν γρήγορα στο ξύλινο σκάφος για τους εξής απλούς λόγους:

- Το πλαστικό σκάφος είναι πολύ πιο ελαφρύ από ένα ξύλινο με αποτέλεσμα να παρασύρεται με ανέμους που το ξύλινο δεν επηρεάζεται λόγω βάρους. Το ξύλινο στύφει πάνω στην θάλασσα, όπως λένε στη γλώσσα της θάλασσας.
- Άλλος ένας πολύ βασικός λόγος είναι το κόστος των καυσίμων, το οποίο είναι πολύ μεγαλύτερο για ένα πλαστικό από ένα ξύλινο.
- Όσον αφορά το θέμα της συντήρησης, η συντήρηση ενός πλαστικού αρκείται στην παλάμη της γάστρας, η οποία πρέπει να αφαιρεθεί και να περαστεί νέα. Αυτή σίγουρα είναι μικρότερη σε βαθμό από ένα ξύλινο. Θεωρείται λιγότερη δαπανηρή και λιγότερο χρονοβόρα από τη συντήρηση ενός ξύλινου. Αυτό που δεν γνωρίζουν όμως πολλοί κάτοχοι πλαστικών σκαφών είναι ότι το πλαστικό παθαίνει όσμωση και μετά καταστρέφεται, ενώ το ξύλινο δεν έχει αυτό το μειονέκτημα.

Ταρσανάδες και Πολιτεία

Μεγάλη έμφαση δίνουν οι ξυλοναυπηγοί της Σύρου στην αντιμετώπιση που έχουν από την Πολιτεία και τους αρμόδιους φορείς, αλλά για να είμαστε πιο σαφείς θα πρέπει να τονίσουμε την απουσία της Πολιτείας.

Το Λιμενικό Ταμείο εισπράττει υψηλά ενοίκια, καταλογίζει πρόστιμα και απειλεί με εξώσεις και από την άλλη ο δήμος είναι παρών μόνο όταν θέλει να προβάλλει την ιστορία του νησιού μέσω της τέχνης της ξυλοναυπηγικής, που αναπτύχθηκε εδώ. Αδιαφορούν πραγματικά και δεν αναγνωρίζουν τη σημαντική συμβολή των ταρσανάδων στην ιστορία μας.

Έλλειψη επαγγελματισμού

Όπως σε όλους τους τομείς, έτσι και στον τομέα της ξυλοναυπηγικής διακρίνουμε σε κάποιους караβομαραγκούς ένα κλίμα κερδοφορίας και έλλειψη επαγγελματισμού. Έχουν καταγραφεί κακές κατασκευές ξύλινων σκαφών κακής μάλιστα ποιότητας, με σκοπό την απολαβή μεγαλύτερων κερδών με τα λιγότερα έξοδα από μέρους τους.

- Έχουν παρατηρηθεί φαινόμενα σε διάφορα ξυλοναυπηγεία της Ελλάδας, όπου κατασκευάζονται σκάφη που δεν πληρούν τις προδιαγραφές για την ασφάλεια του χρήστη.



Εντυπωσιακή ξύλινη κατασκευή σε ταρσανά παραδοσιακού ναυπηγείου της Σύρου.
Φωτο: www.tarsanas-syros.gr

- Επιλέγεται φτηνή ξυλεία, πολλές φορές με σφάλματα στη δομή της, με αρνητικές επιπτώσεις στη συμπεριφορά του σκάφους στη θάλασσα και την αντοχή του στο χρόνο.
- Η ξυλεία που χρησιμοποιείται δεν υφίσταται σωστή ξήρανση, ενώ σε πολλές περιπτώσεις δεν χρησιμοποιούνται σωστά συντηρητικά λόγω υψηλού κόστους.

Όλα τα προηγούμενα έχουν και αυτά ως αποτέλεσμα να δημιουργούνται σκάφη τα οποία παρουσιάζουν προβλήματα και δημιουργούν αρνητική εικόνα για το ξύλο και το ξύλινο σκάφος, η οποία δεν έχει καμία σχέση με την πραγματικότητα.

Κοινωνικοί και πολιτισμικοί παράγοντες

Η τάση των ατόμων της σημερινής κοινωνίας κλίνει προς τον νεοπλουτισμό. Επικρατεί ένα ρεύμα νεοπλουτισμού και μιας εφήμερης ελίτ εικόνας των ατόμων που την αποτελεί (βλ. θεωρία του Νεοέλληνα).

Πολλοί είναι εκείνοι που συνδέουν το ξύλινο σκάφος με την αλιεία, νομίζοντας ότι η χρήση του περιορίζεται

μόνο σε αυτή. Αντίθετα το πλαστικό σκάφος είναι συνηθισμένο με την γκλαμουριά και την ουτοπική καλοπέραση. Είναι η εικόνα που έχουν δημιουργήσει τα ΜΜΕ και η τάση του σύγχρονου ανθρώπου να βγάλει από πάνω του το μανδύα του ξεπερασμένου.



Καϊκι σε ταρσανά της Ιερισσού Χαλκιδικής που περιμένει να τελειώσει.
Φωτο: www.wikipedia.org

Προτάσεις & παρεμβάσεις

Η ραχοκοκαλιά της ελληνικής ναυπηγικής είναι η παραδοσιακή ξυλοναυπηγική. Αυτή που αναπτύχθηκε στους ταρσανάδες και στα καρνάγια κάθε τόπου της χώρας μας.

- Πρέπει να προφυλάξουμε και να προστατέψουμε την ξυλοναυπηγική τέχνη. Το πρόβλημα αφορά καθαρά στις πρακτικές της Πολιτείας και τα κερδοσκοπικά συμφέροντα.
- Πολύ ουσιαστικό θα ήταν να εκδίδονται επαγγελματικές άδειες αλιείας σε συγκεκριμένο αριθμό ανά τόπο. Έτσι, κατασκευάζοντας σκάφη εκ νέου και συναθροισμένα τα κέρδη τους με τις απολαβές από τις συντηρήσεις και τις επισκευές των ξύλινων σκαφών, οι ταρσανάδες θα βρίσκονται σε θέση να λειτουργούν και να δημιουργούν.
- Πολλοί επιστήμονες - περιβαλλοντολόγοι έχουν υποστηρίξει ότι η μεγαλύτερη απειλή στα θαλάσσια οικοσυστήματα είναι σήμερα η υπερβολική αλίευση και εκμετάλλευση. Θα πρέπει να αποσυρθούν και να απαγορευτούν όλες οι μηχανότρατες, τα γρι-γρι και οι τράτες στην Ελλάδα και να δοθεί η σκυτάλη στους μικρούς επαγγελματίες ψαράδες.
- Αυστηροί έλεγχοι επίσης πρέπει να ισχύσουν για τη χρήση δυναμίτη και το βραδινό ψαροντούφεκο. Πρόσθετα να περιοριστεί η πώληση των ψαριών μόνο από τους επαγγελματίες ψαράδες και όχι από τους ερασιτέχνες. Βέβαια και οι ίδιοι οι ψαράδες θα πρέπει να υπόκεινται σε συνεχή και αυστηρό έλεγχο για την τήρηση των νόμων.
- Η Πολιτεία θα μπορούσε να μεριμνήσει και να συμπεριλάβει στα προγράμματα επιχορήγησης του ΟΑΕΔ την πρόσληψη νέων στους ταρσανάδες, με μερική ή και πλήρη απασχόληση, με επιδότηση των εργοδοτικών εισφορών ή κάποιου μέρους αυτών.
- Τα προγράμματα αυτά πρέπει να αφορούν μακροχρόνια απασχόληση, ώστε ο νεοπροσλαμβανόμενος να προλαβαίνει να μαθαίνει ουσιαστικά την τέχνη. Αυτό θα αποτελέσει τη βάση για τη συνέχιση του επαγγέλματος αυτού και γενικότερα της τέχνης της ξυλοναυπηγικής.

Επάνω και μεσαία φωτο: Παραδοσιακό τρεχαντήρι κατά τα στάδια της κατασκευής του στο ξυλοναυπηγείο Αθανασίου Βλάμη, Σύρου (Φωτο: Χ. Δαφνά)

Κάτω φωτο: Παραδοσιακό (ολοκαίνουργιο) τρεχαντήρι, κατά τη στιγμή της καθέλκυσής του στη θάλασσα της Σύρου (Φωτο: Χ. Δαφνά)



Η παραδοσιακή ναυπηγική θα πρέπει να υποστηριχθεί με κάθε τρόπο, έτσι ώστε να διατηρηθεί η μεγάλη ναυτική παράδοση της πατρίδας μας. Δείτε το τρανταχτό (καλό) παράδειγμα της ορθής πολιτικής και υποστήριξης της ξυλοναυπηγικής που γίνεται σήμερα στη γείτονα χώρα (Τουρκία) με πολυποίκιλα κοινωνικά, τουριστικά και πολιτιστικά οφέλη!

Με κάθε τρόπο ας μην στερούμε το δικαίωμα από αυτούς τους ανθρώπους να ζήσουν με αξιοπρέπεια και ας μην τους απαγορεύουμε να μεταδώσουν τον ρομαντισμό τους στην κοινωνία.

Είναι επιτακτική ανάγκη να στηρίξουμε όλοι μας και ο καθένας με τα μέσα του, τη διατήρηση της ξυλοναυπηγικής τέχνης που αποτελεί πολιτιστική κληρονομιά για τη χώρα μας!

Χρυσάνθη Δαφνά - Γιώργος Μαντάνης



Ψαροκάικο στο λιμάνι του Πανορμίτη της Σύρου.