

Ναυτοσύνη και Καράβια την εποχή του '21.

Ηλίας Λιαμής, Σύμβουλος Ενότητας Πολιτισμού.



Στα μέρη που τριγυρίζει και αγκαλιάζει σφιχτά η θάλασσα, που η αλμύρα ραίνει φυτά, ζώα και ανθρώπους και τα ποτίζει ως το κόκκαλο, εκεί που, από τη μία ώρα στην άλλη, το κύμα, μία σε νανουρίζει και μία σ' ανανταριάζει, εκεί, που τα παιδιά, με το που αρχίσουν να περπατούν, δείχνουν στο κυματάκι πλεύόμενα καμωμένα από χαρτόνι, από ντενεκέ κι από μικρά κομμάτια ξύλο. Με τη φαντασία τους, αυτά τα παιδικά πλεύόμενα γίνονται καράβια θεόρατα, με τα πανιά ανοιχτά και τα κατάρτια ολόστητα, να τα βάζουν με τους καιρούς και να γυρίζουν στην πατρίδα γεμάτα πλούτη. Είναι τα ίδια παιδιά, πού, μέσα στο διάβα της ελληνικής ιστορίας, μεγάλωσαν και έκαναν τα παιχνίδια τους πλεύόμενα αληθινά που γύρισαν όλο τον κόσμο, κυνήγησαν την τύχη, νίκησαν τον εχθρό και έκαναν την Ελλάδα μέχρι τις μέρες μας την πιο μεγάλη δύναμη της ναυτοσύνης.

Παλιά η τέχνη της ναυπήγησης όση και η ιστορία μας. Την Αργώ την ναυπηγήσαν ελαφριά και γρήγορη οι Αργοναύτες από πηλιορείτικο ξύλο και πήγαν να πάρουν το χρυσόμαλλο δέρας από την Κολχίδα. Στην Ιλιάδα (Β 660 κ. εξ.) Ο Λικύμνιος, γέροντας πια, «νήας έπηξε» για το μικρανήψι του τον Τληπόλεμο και εκείνος, σωστός άντρας «βη φεύγω επί πόντον».

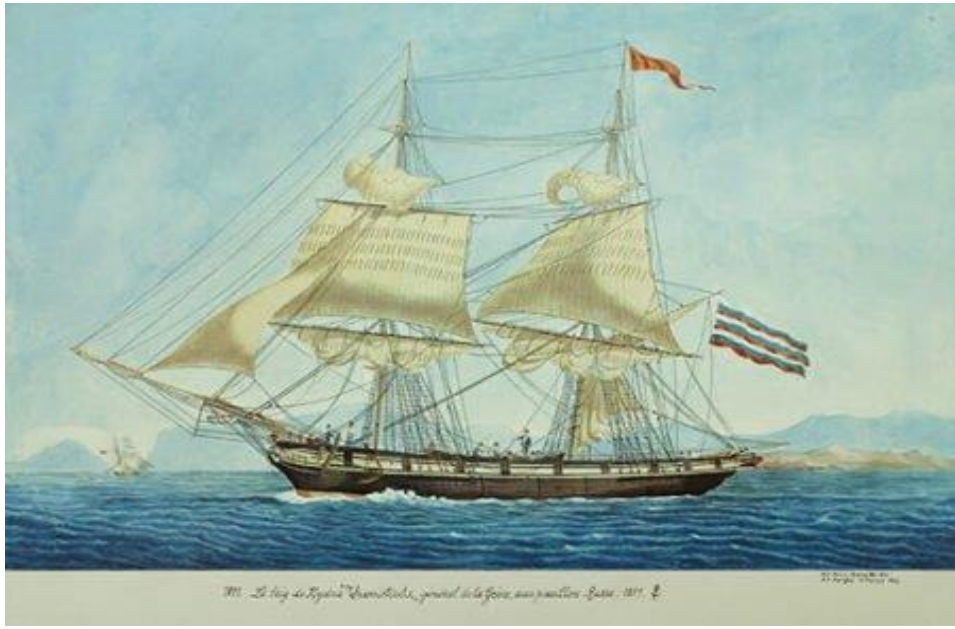
Η ναυσιπλοΐα, και στον τόπο μας, με τα κουπιά στην αρχή, με τα πανιά έπειτα και αργότερα με τον ατμό, άνοιξε δρόμους θαλασσινούς μακρινούς. Οι δυνατές πλάτες των ανθρώπων πάλεψαν με τη θάλασσα και ο νους του βρήκε τρόπους και τεχνικές να σκίζει τα πέλαγα.

Αιώνων πολλών η ιστορία μας οι ναυτική. Ας ρίξουμε όμως μία ματιά στους τελευταίους. Μετά την Άλωση της Πόλης από τους Φράγκους στα 1204 και την κατάλυση της βυζαντινής αυτοκρατορίας, οι Έλληνες έχασαν πια την κυριαρχία στο Αιγαίο. Και μετά το 1453 σε πόλεμο και σε ειρήνη, φεύγοντας το ζυγό των Τούρκων, υπηρέτησαν με το κουμπί και με τα όπλα σε πλοία εμπορικά και γαλέρες των χριστιανικών κρατών της Δύσης. Πλεούμενα, μικρά στην αρχή και σε μεγάλα αργότερα.

Το 21 βρίσκει τους Έλληνες με στολίσκους εξοπλισμένους και συγκροτημένος, γιατί είχαν ασκηθεί χρόνια πολεμώντας τους πειρατές Ενετούς, Γενουάτες, Άραβες που καταλήστευαν τα παράλια και τα νησιά του Αιγαίου και ολόκληρη τη Μεσόγειο. Και, γιατί είχαν μάθει την τέχνη να διασπούν πολιορκίες και αποκλεισμούς στα χρόνια της Γαλλικής επανάστασης, κουβαλώντας τροφές και όπλα στους εμπόλεμους.

Η πορεία της Επανάστασης του 1821 εξαρτήθηκε σε μεγάλο βαθμό από τις επιχειρήσεις που έγιναν και στην θάλασσα. Ειδικά δε η ναυμαχία του Ναβαρίνου ήταν η σύγκρουση που ουσιαστικά έκρινε και την νικηφόρα για τους Έλληνες έκβαση της επανάστασης, που εκείνη την χρονική στιγμή, λόγω της έλευσης των αιγυπτιακών δυνάμεων του Ιμπραήμ, είχε επί της ουσίας, σε στρατιωτικό επίπεδο, καταπνιγεί.

Στην ελληνική ιστορία έχουν μείνει βέβαια πιο έντονες οι στιγμές κατά τις οποίες Έλληνες ναυμάχοι όπως ο Κανάρης και ο Μιαούλης πυρπόλησαν πλοία του οθωμανικού στόλου, δίνοντας «πόντους» σε ψυχολογικό επίπεδο. Αυτό βέβαια χωρίς να παραγνωρίζεται και η τεράστια στρατηγική σημασία που είχαν οι νίκες σε ναυμαχίες όπως του Γέροντα, των Σπετσών, της Σάμου, της Άνδρου κλπ.



Ο ελληνικός στόλος που στην πλειονότητά του αποτελούνταν από εμπορικά ιστιοφόρα, επί της ουσίας σιταροκάραβα, που είχαν εξοπλιστεί με δαπάνες των ίδιων των караβοκύρηδων στις περισσότερες περιπτώσεις, έδωσε πολλές ναυμαχίες με τον Οθωμανικό στόλο στην αρχή και στην συνέχεια και με συμμαχικούς στόλους των Οθωμανών, όπως ο Αιγυπτιακός.

Τα καράβια.

Καραβοκύρηδες στη φούστα, στην κορβέτα, στη φρεγάτα, στο μάρκο, στη σκούνα, στο τρεχαντήρι, στο μπρίκι, στη γολέτα, στο μπουρλότο τους, σε όποιο σκάφος οι κυβερνήτες, με τα κουμπιά στην κάλμα ή με τα πανιά στον άνεμο, στη φουρτούνα, ταξιδευτές μ' όλους τους καιρούς γενναίοι, είχαν το όνομά τους στο σημαιάκι ψηλά στο μπροστινό κατάρτι. Στο μεσιανό είχαν το όνομα του караβιού, γυναικείο τις πιο πολλές φορές, γραμμένο με αγάπη και καμάρι. Στο πίσω κατάρτι ή στο κοντάρι είχαν τη σημαία της ιδιαίτερης πατρίδας τους. Ταξίδευαν και χωρίς σημαία, ή με δανεική τουρκική ή άλλη ξένη όπως απόμεινε καταγεγραμμένο σε μητρώα και χρονικά.

Και όταν, κάθε φορά, γύριζαν φορτωμένοι όλα τα καλά, νικητές της οποιας περιπέτειας, γεμάτη με νέες ιδέες και σχέδια, σκάρωναν με τους μαστόρους караβομαραγκούς, τους ναυπηγούς, καινούργια σκαριά, με καινούργια εργαλεία φερμένα από το Τριέστι και από αλλού: χάρακες, κομπάσα,

σκαρπέλα, λίμες, βαριές και τανάλιες γιγάντιες και ξυλοσφύρια, τρυπάνια και συρματόσχοινα και ό,τι άλλο πιο τέλειο. Τα υλικά και τα ξύλα ήταν πολλές φορές πολύτιμα, κουβαλημένα από ξένους τόπους. Γινόταν το κομπασάρισμα (μέτρημα, διαστάσεις), στηνόταν η καρίνα στα σκαριά και πριν μπουν οι πόστες (πλευρά) τ' άγιαζε ο παπάς. Αυτή ήταν η πρώτη μελέτη. Μετά, στηνόταν η σκαλωσιά για τα ψιλά καράβια και άρχιζε το χτίσιμο. Παράξενο φαίνεται, μα άρχιζε από τη μέση προς την πλώρη, από τη μέση προς την πρύμη. Βούιζε ο ταρσανάς από φωνές και κρότους, μοσχοβολούσε το κατράμι, το μίνιο και τα κομμένα ξύλα. Και τα παιδιά, κρυφά και φανερά, έπαιρναν υλικά για τα σκαφίδια τους και χόρταιναν, φτιάχνοντας παράξενες ιστορίες.

Άλλοι τεχνίτες, τον ίδιο καιρό, ετοιμάζαν τα στολίδια και τα πανιά και όλα τα ξάρτια. Στόλιζαν ακρόπρωρα με τη μορφή γυναίκας στητής ή γοργόνας -σπάνια με ανδρική μορφή- που στερεωνόταν στην ένωση της πλώρης με το μπαστούνι. Επιγραφές σκαλιστές, ανάγλυφες, με το όνομα του πλοίου σε κεφαλαία γράμματα, όμοιες κυματιστή κορδέλα, έμπαιναν στην πρύμη και στην πλώρη. Και άλλα πολλά σκαλίσματα, σκόρπια εδώ και εκεί σε καπάκι, σε πόρτες, σε γείσα.

Ετοιμάζονταν και επενδύσεις με φύλλα μετάλλινα, μελετημένα όλα και δουλεμένα με μεράκι και τέχνη. Κάποτε τα σκαλίσματα και γλύφεις γυψώνονταν και βάφονταν με χρώματα ποικίλα ή χρυσώνονταν.



Ακολουθούσε ολόκληρη τελετή και το κόψιμο των πανιών με την ξεχωριστή μαστοριά τους. Τα μυστικά της τέχνης έμειναν στην οικογένεια των μαστόρων. Η παράδοση για τις αναλογίες, για τη θέση και το κόψιμο των πανιών φυλαγόταν ζηλότυπα από γενιά σε γενιά. Και αυτό έφερε τη δημιουργία ιδιαίτερων τύπων κατά τόπους. Κάθε τύπος, με την πείρα των μαστόρων και τις απαιτήσεις των караβοκύρηδων, που, πολυταξιδεμένοι, έφερναν νέους τρόπους.

Και έτσι έχουμε καράβια Γαλαξιδιώτικα και Υδραίικα και Αιγινήτικα και Χιώτικα και Σκιαθίτικα και Συριανά.

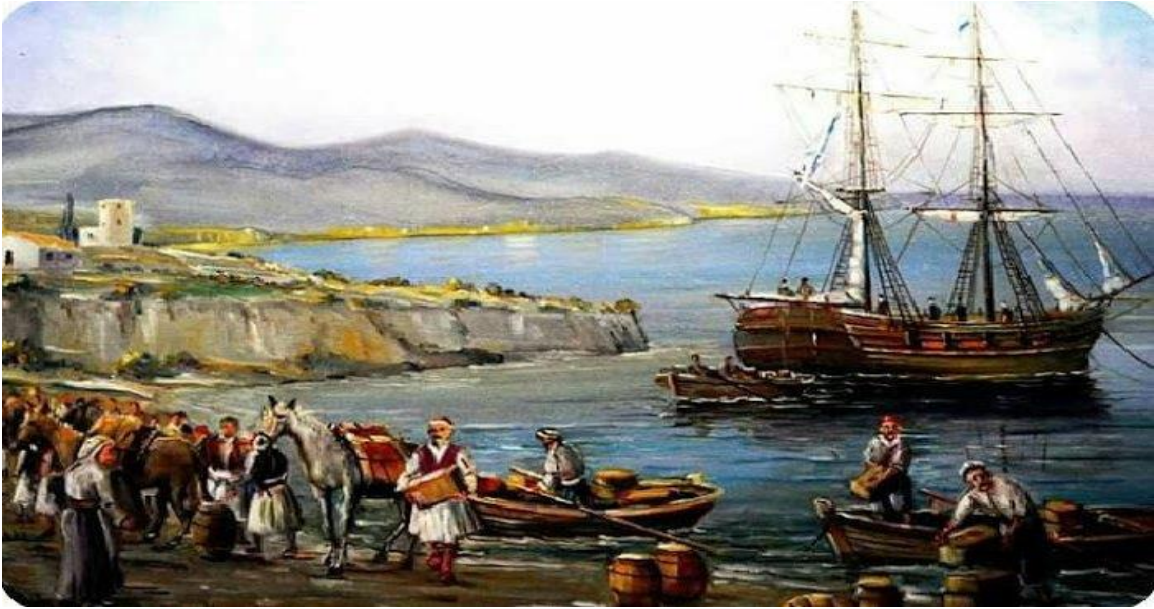
Και όλα, όταν έμπαινε το εικόνισμα στη θέση του, σαν έφτανε η ώρα, αγιασμένα και ευλογημένα σε επίσημη τελετή, έπεφταν στη θάλασσα με ευχές και γλέντια.

Τα κυριότερα πλοία της εποχής της Επανάστασης ήταν όλα ιστιοφόρα. Ανάλογα με το μέγεθος και τα κανόνια που διέθεταν, ήταν γνωστά ως «πλοία της γραμμής», «φρεγάτες», «κορβέτες», «μπρίκια» ή «σλέπια».

Τα «πλοία της γραμμής» πήραν το όνομά τους από την τακτική που ακολουθούνταν τον 17ο, 18ο και στις αρχές του 19ου αιώνα. Σύμφωνα με αυτή την τακτική, βαριά οπλισμένα πλοία έφτιαχναν μια γραμμή παρατάσσοντας τα πλευρά τους όπου ήταν τοποθετημένα τα κανόνια. Μεγάλα πλοία, τρικάτάρτα και με ένα έως και δύο καταστρώματα και πάνω από 70 κανόνια.

«Φρεγάτες» ήταν τα αμέσως μικρότερα πολεμικά πλοία από τα «πλοία της γραμμής». Είχαν ως σκοπό να συνδυάζουν ευελιξία και ισχύ πυρός. Διέθεταν ένα έως δύο καταστρώματα και το λιγότερο 28 κανόνια.

«Κορβέτες» ήταν τα πλοία που σε μέγεθος ήταν αμέσως μικρότερα από τις φρεγάτες και είχαν ως ρόλο την παράκτια περιπολία, τις αψιμαχίες, υποστήριξη στόλων και επίδειξη σημαίας. Από το 1800 και μετά δεν ξεπερνούσαν τα 30 μέτρα είχαν από 18 έως 20 κανόνια σε ένα κατάστρωμα.



«Μπρίκια» ή «σλέπια» ήταν τα μικρότερα πολεμικά πλοία της εποχής με έως 18 κανόνια και ως αποστολή είχαν κυρίως την παράκτια περιπολία και καταδρομικές επιχειρήσεις.

Όταν ξέσπασε η Επανάσταση, τα καράβια αυτά πρεσέφεραν πολύτιμες υπηρεσίες στο Γένος, που περιελάμβαναν:

- Τον ναυτικό αποκλεισμό των επαναστατημένων περιοχών για να εμποδισθεί η μεταφορά στρατευμάτων και εφοδίων του εχθρού προς τις περιοχές αυτές, πράγμα που κατά τη γνώμη μου, ήταν και η κύρια αποστολή του στόλου. Στη δράση αυτή περιλαμβάνεται η διενέργεια νηοψιών και η κατάσχεση πλοίων και φορτίων τόσο των Τούρκων, όσο και ουδετέρων (υποτίθεται) κρατών, κλπ.

- Την επιτήρηση του εχθρικού στόλου, ή τμημάτων αυτού, για να είναι οι επαναστατημένοι ενήμεροι για τις κινήσεις του εχθρού αλλά και να ασκείται ψυχολογική πίεση στα πληρώματα του εχθρού.

- Τη μεταφορά στρατευμάτων και εφοδίων από μία περιοχή σε άλλη.

- Τη διενέργεια αποβάσεων από στρατιωτικά σώματα ξηράς, όπως π.χ. αυτή που έγινε στο Φάληρο (Καστέλλα) το 1827.

- Την υποστήριξη των κατά ξηράν ελληνικών δυνάμεων, όταν αυτές επιχειρούσαν σε περιοχές κοντά στη θάλασσα, με βομβαρδισμό των εχθρικών θέσεων αλλά και με καταδρομές ναυτικών αγημάτων (π.χ. Κυδωνίες, Πήλιο,

Σφακτηρία, κλπ.). Κατά σύμπτωση, και οι δύο καπετάνιοι, ο Ανστ. Τσαμαδός αλλά και ο Άστιγξ, έπεσαν μαχόμενοι, όχι στις γέφυρες των πλοίων τους, αλλά σε αποβατικές επιχειρήσεις, εκτός των πλοίων τους.

– Την προστασία αμάχων ελληνικών πληθυσμών από επιθέσεις των Τούρκων σε νησιά, ή σε παραθαλάσσιες πόλεις π.χ. Χίος Ψαρά, Κυδωνίες, κλπ.

– Το βομβαρδισμό, και σε πολλές περιπτώσεις καταστροφή, παράκτιων οχυρώσεων του εχθρού (Βασιλάδι, κάστρο Βόλου).

– Τη διάσωση και μεταφορά αμάχων (Κυδωνίες και αλλού).

– Τη συλλογή χρημάτων (φόρων) για τις ανάγκες του Αγώνα από νησιά και παραθαλάσσιες πόλεις.

– Τέλος, πρέπει να προσθέσουμε και τις ατέλειωτες ώρες και ημέρες περιπολιών και αναμονής σε διάφορους υπήνεμους όρμους.

Σε κάτι απόμερες γωνιές της Ελληνικής ακτογραμμής, κάποιοι ταρσανάδες είναι ακόμη στημένοι και δουλεύουν, μικρά λείψανα μιας τέχνης πολύτιμης για το έθνος σε δύσκολα χρόνια. Λίγοι πια οι μαστόροι αυτής της τέχνης που μπορεί να μην χαρακτηρίστηκε «καλή», είναι όμως σφραγισμένη από αρχοντιά, λεβεντιά και γνώση. Είναι τα διαχρονικά μας «ξύλινα τείχη», που είχαν μέρος στην επιβίωσή μας και, μέχρι σήμερα, πλαταίνουν τα σύνορά μας «έως των περάτων της γης και των εν θαλάσση μακράν».

Πηγή : <https://www.pemptousia.gr/>