Η πανέμορφη, πληγωμένη Ελένη (Μαργαρίτα Πουρναρά)

Categories : ΑΝΕΠΙΚΑΙΡΑ

Date : 17 Αυγούστου, 2014

Το μεγαλύτερο, ίσως, «πέραμα» που έχει απομείνει στην Ελλάδα, διατηρητέο (αριστερά προ 15ετίας), λιώνει σήμερα (δεξιά) σ' ένα καρνάγιο στη Σαλαμίνα. Τα τελευταία 20 χρόνια, καταστρέψαμε με τις ευλογίες της Ε.Ε. και τη συνεργασία των ίδιων των ψαράδων πάνω από 10.000 πλεούμενα από τον παλαιότερο και ομορφότερο στόλο ξύλινων αλιευτικών σκαφών της Γηραιάς Ηπείρου, που αριθμούσε 17.500 εν συνόλω. Χάθηκαν για πάντα τα «χνάρια» τους, δηλαδή τα μοναδικά τους σχέδια που είχαν συλλάβει και εκτελέσει οι εμπειρικοί καραβομαραγκοί, οι οποίοι είχαν μάθει την τέχνη από πατέρα σε παιδί.

Οι παλαιοί ναυτικοί πίστευαν ότι τα

ξύλινα πλεούμενα είχαν ψυχή. Ισως διότι ήταν φτιαγμένα από οργανική, «ζωντανή» πρώτη ύλη, ίσως γιατί όταν μάνιαζε ο καιρός, μιλούσαν στο καΐκι σαν να τους άκουγε. Για να περάσουν μαζί την τρικυμία, να φτάσουν σώοι στο λιμάνι. Αν δει κανείς την «Ελένη Π.» στο καρνάγιο του Κουπετώρη στη Σαλαμίνα, με ένα από τα μπουντέλια (τους πασσάλους που την στερεώνουν στο έδαφος) να της έχει τρυπήσει το σάπιο πέτσωμα και να έχει φτάσει μέχρι τους σκαρμούς, νομίζει ότι αν είχε φωνή, θα μούγκριζε όπως το πληγωμένο κήτος. Είναι ένα πανέμορφο πέραμα, μάλλον το μεγαλύτερο που έχει μείνει πια στη χώρα μας, πάνω από 20 μέτρα μήκος. Σκαρώθηκε το 1939 στο περίφημο ξυλοναυπηγείο των Μυτιληναίων στη Σκιάθο και εκτελούσε από το 1972 ώς το 1998 το δρομολόγιο Πειραιάς - Υδρα μεταφέροντας όλα τα αναγκαία στο νησί.

Ανθεκτικό, υπάκουο, με ένα υπερήφανο άλμπουρο από κυπαρισσόξυλο και μια πλεύση όλο χάρη, που θα ζήλευαν σήμερα όλα τα ματαιόδοξα νεόπλουτα σκάφη, η «Ελένη» υπηρέτησε πιστά τους κατοίκους της Υδρας. Χάρις σε αυτήν δεν ξέμειναν από νερό, τρόφιμα, οικοδομικά υλικά. Κουβάλησε στα «σωθικά» της τσιγάρα, αναψυκτικά, γλάστρες με μυριστικά, έπιπλα για τα αναπαλαιωμένα υδραίικα αρχοντικά. Την ζωγράφισαν ο Παναγιώτης Τέτσης, ο Γιάννης Σταύρου και άλλοι καλλιτέχνες, σαν αναπόσπαστο τμήμα του τοπίου και της ζωής στο λιμάνι. Και τα τελευταία 14 χρόνια, παρότι κηρύχθηκε διατηρητέα από το ΥΠΠΟ, λιώνει σιγά σιγά, έξω από το νερό, περιμένοντας μια λύση. Ενα θαύμα, περισσότερο, καθώς το μόνο που μπορεί να διασώζεται πια είναι κάποια μέρη του σκαριού.

Αδιαφορία και αχαριστία

Η «Ελένη Π.» είναι ένα ακόμα θλιβερό κεφάλαιο στην τρομερή αδιαφορία που έχει επιδείξει η Ελλάδα στη ναυτική της κληρονομιά, την ιστορία και την παράδοσή της. Θα έλεγε κανείς, απίστευτη αχαριστία αν αναλογισθεί ότι τόσο την εθνική μας ανεξαρτησία όσο και την επιβίωσή μας στις πιο δύσκολες εποχές φτώχειας και ταπείνωσης την οφείλουμε στη θάλασσα. Μέσα στα τελευταία 20 χρόνια, καταστρέψαμε με τις ευλογίες της Ε.Ε. και τη συνεργασία των ίδιων των ψαράδων πάνω από 10.000 από τον αρχαιότερο και ομορφότερο στόλο ξύλινων αλιευτικών σκαφών της Γηραιάς Ηπείρου, που αριθμούσε 17.500 εν συνόλω (σύμφωνα με τα στοιχεία που μας παρείχε ο Ομιλος Φίλων Παραδοσιακών Σκαφών που ασχολείται με το θέμα).

Στην προσπάθεια καταπολέμησης της υπεραλίευσης στα νερά της Μεσογείου δόθηκαν από την Ευρώπη παχυλές επιδοτήσεις στους Ελληνες αλιείς να

αντικαταστήσουν τα παλιά πλεούμενα με νεότερα πλαστικά ή να αποσύρουν την άδειά τους. Και στις δύο περιπτώσεις έπρεπε να διαλύσουν τα παλαιά σκαριά, που έσπαγαν από μια μπουλντόζα, παρουσία εκπροσώπων του Λιμενικού. Ετσι χάθηκαν για πάντα τα «χνάρια» τους, δηλαδή τα μοναδικά τους σχέδια που είχαν συλλάβει και εκτελέσει οι εμπειρικοί καραβομαραγκοί, οι οποίοι είχαν μάθει την τέχνη από πατέρα προς πάππο. Μυστικά ναυπηγικής τεχνικής που μας συνδέουν ακόμα και με την αρχαιότητα, μέσα από την οξύνοια που είχαν οι μάστορες των ταρσανάδων σε κάθε γωνιά του Αιγαίου από την Σάμο ώς τον Βόλο και από τη Σύρο μέχρι τις Σπέτσες.

Από τα βυζαντινά χρόνια

«Το πέραμα, λ.χ., μας γυρίζει ιστορικά πίσω στο Βυζάντιο. Τούτο δεν σημαίνει ότι αν είχαμε τη δυνατότητα να μπούμε στη μηχανή του χρόνου και να γυρίσουμε πίσω στα βυζαντινά χρόνια θα βλέπαμε να αρμενίζουν στο Αιγαίο σκάφη ίδια με το “Ελένη Π.”. Αλλά ως μορφή και κατασκευή θα βρίσκαμε πολλά κοινά, αναγνωρίσιμα σημεία. Οπως αν δεις μαζί παππού και εγγονό», λέει από το γραφείο του, στο κέντρο της Αθήνας, ο αρχιτέκτων Κώστας Δαμιανίδης. Πριν από χρόνια έκανε το διδακτορικό του στη ναυπηγική των παραδοσιακών σκαφών και σήμερα θεωρείται ένας από τους ειδικούς στον τομέα αυτό. Αλλωστε, είναι ο άνθρωπος που έκανε τη μελέτη για την ανακατασκευή της «Ελένης Π.» μόλις είχε πάει στο ναυπηγείο στη Σαλαμίνα.

Ηταν το 2000, όταν το Ιστορικό Αρχείο - Μουσείο Υδρας, χάρις στις άοκνες προσπάθειες της επικεφαλής του Ντίνας Αδαμοπούλου, κατάφερε να αγοράσει το σκάφος από τον τελευταίο του ιδιοκτήτη, Δημήτρη Βλαχόπουλο, με τη βοήθεια γενναιόδωρου Ελληνα χορηγού. Πριν καταλήξει στα χέρια του ελληνικού κράτους, η «Ελένη Π.» είχε γοητεύσει τον τότε πρόεδρο της Μάντσεστερ Γιουνάιτεντ, που λάτρευε τα παλιά σκαριά και ήθελε διακαώς να την πάρει στην Αγγλία (όπου απ’ ό,τι φαίνεται σήμερα θα είχε πολύ καλύτερη τύχη). Τελικά, έμεινε στο Αιγαίο με σκοπό να γίνει πλωτό μουσειακό παράρτημα και να έχει στην ευρύχωρη γάστρα της εκθεσιακούς χώρους.

Το σκάφος ρυμουλκήθηκε ώς τη Σαλαμίνα και μέχρι τώρα βρίσκεται εκεί, εκτεθειμένο στη φθορά, καθώς δεν έχει προχωρήσει κανένα σχέδιο για τη διάσωση και τη μετατροπή της χρήσης του. Κάποια στιγμή, ενεπλάκη ο ΕΟΤ και έγινε μία ακόμα προσπάθεια, η οποία όμως δεν τελεσφόρησε, παρά το ότι είχε βρεθεί πηγή ευρωπαϊκής χρηματοδότησης. «Δεν έχουμε παραδώσει τα όπλα», λέει η Ντίνα Αδαμοπούλου που παλεύει ακόμα. «Αλλά κάθε χρόνος

που περνάει επιβαρύνει το κόστος της διάσωσης».

Πονεμένες ιστορίες στο καρνάγιο

Συναντήσαμε τους εξάδελφους Δημήτρη και Μάνο Κουπετώρη ένα ζεστό μεσημέρι, πριν φύγουν αποκαμωμένοι από την πρωινή βάρδια στο ναυπηγείο. Κάποτε ο μεγαλύτερος όγκος της δουλειάς τους είχε να κάνει με τα ξύλινα σκαριά. Τώρα, ο χώρος τους είναι γεμάτος με ιστιοπλοϊκά που έχουν βγει από το νερό για συντήρηση. Με τον φωτογράφο Νίκο Κοκκαλιά (που κατά ευλογημένη σύμπτωση είχε φωτογραφήσει το 1987 την «Ελένη», όταν εκτελούσε το δρομολόγιο της Υδρας) πήγαμε να δούμε το σκαρί: το μπλε χρώμα του είχε χαθεί, τα ξύλα του σάπια σε διάφορα σημεία. Με τη βοήθεια μιας σκάλας ανεβήκαμε σε ένα λίμπερτι, που βρίσκεται δίπλα, και από εκεί πηδήξαμε μέσα στην κουβέρτα του «Ελένη».

«Εχουμε φτάσει σε σημείο να κάνουμε εξώδικα στο ελληνικό κράτος μήπως και το πάρουν από το ναυπηγείο. Από τότε που το έφεραν δεν έχουμε εισπράξει ούτε ένα ευρώ για τη φύλαξη, μας πιάνει χώρο πέντε σκαφών, στερώντας μας έσοδα εδώ και 14 χρόνια», λένε αγανακτισμένοι. «Και ένα εκατομμύριο ευρώ να μας δώσουν, δεν το φτιάχνουμε. Ακόμα κι αν σωζόταν, η αποκατάσταση είναι μια εργασία αποκλειστικής απασχόλησης χρόνων. Ποιος θα την κάνει; Εμείς το γυρίσαμε πια στην επισκευή πλαστικών σκαφών. Κανένας δεν ενδιαφέρεται για τα ξύλινα. Είναι πανάκριβη η συντήρηση, δεν υπάρχουν φορολογικά κίνητρα, ακόμα και οι ψαράδες τα ξεφορτώνονται. Εδώ δίπλα τα σπάει η μπουλντόζα. Εχουμε δει να σπάνε σκάφη που φτιάξαμε με τα χέρια μας σε αυτό το ναυπηγείο. Σε ποιον να περάσεις τη γνώση; Εμένα η κόρη μου δουλεύει σε τράπεζα και δεν την ενδιαφέρει να μάθει τι είναι η καρίνα», λέει ένας από τους ιδιοκτήτες.

Χάνονται οι μάστορες

Η αλήθεια είναι ότι δεν χάνονται μόνο τα σκάφη. «Για να βρεις πλέον τεχνίτη για καλαφάτισμα, πρέπει να φέρεις από την Αίγυπτο. Οι Ελληνες που έχουν μείνει στο επάγγελμα είναι πάνω από 80 ετών», λέει ο Νίκος Καβαλιέρος, πρόεδρος του Ομίλου Φίλων Παραδοσιακών Σκαφών, που κάνει τεράστιο αγώνα για την ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης και της Πολιτείας. «Οι Τούρκοι επένδυσαν, έμαθαν τα μυστικά από εμάς και τώρα φτιάχνουν 6-7 σκάφη σε κάθε καρνάγιο, που καταλήγουν σε τουριστικές επιχειρήσεις. Είναι μια ανθούσα βιοτεχνία. Το μόνο καλό της οικονομικής κρίσης είναι ότι σταμάτησε η Ε.Ε. τα κονδύλια προς τους αλιείς που ήθελαν να πάρουν νέα πλαστικά σκάφη ή να αποσύρουν τις άδειες, από τις αρχές του 2014. Βέβαια χάσαμε χιλιάδες από το 1990 από όλους τους

τύπους, καθώς ο ιδιαίτερος κυματισμός του Αιγαίου συνέβαλε στη δημιουργία πολλών διαφορετικών ειδών: τσερνίκια, περάματα, τρεχαντήρια, λατίνια κ.ο.κ. Το κρίμα είναι ότι οι Ισπανοί, οι Πορτογάλοι, ακόμα και οι Βέλγοι και οι Ολλανδοί καταφέρνουν να παίρνουν επιδοτήσεις και να σώζουν τα ξύλινα σκάφη, ενώ εμείς, με τη γραφειοκρατία του ελληνικού Δημοσίου, θέλουμε δεκάδες έγγραφα…».

Τα καλά νέα είναι ότι η Διεύθυνση Λαϊκού Πολιτισμού στο ΥΠΠΟ έχει ήδη συγκροτήσει επιτροπή ειδικών έτσι ώστε να γίνει μια ύστατη έστω απογραφή των σκαφών, να βρεθούν ποια κινδυνεύουν περισσότερο και να διασωθούν. Επίσης, γίνεται προσπάθεια να διασωθεί και η γνώση των μαστόρων, με ένα δίκτυο μαθητείας. Ελπίδα μάς δίνει και το Μουσείο Ναυπηγικής Τέχνης που είναι στα σκαριά στο Ηραίο της Σάμου, σε συνεργασία του δήμου με το Ιδρυμα Δημητρίου, μιας και το νησί όχι μόνο έχει τα καλύτερα πεύκα αλλά και μερικούς από τους πιο έμπειρους μαστόρους.

Υπάρχουν ακόμη…

Εκτός από το «Ελένη Π.», άλλα 30 πλεούμενα έχουν κηρυχθεί διατηρητέα ναυτικά μνημεία σε όλη τη χώρα. Ξέρουμε πού βρίσκονται και σε ποια κατάσταση μόνο τα 15 εξ αυτών. Οσον αφορά τα υπόλοιπα, έχουν χαθεί τα ίχνη τους, καθώς οι ιδιοκτήτες ξέρουν ότι θα έχουν κυρώσεις αν δεν τα διατηρούν σε καλή κατάσταση, ή δεν θέλουν να κρατούν επαφή με το ΥΠΠΟ. Υπήρξε περίπτωση που ο ιδιοκτήτης ενός τέτοιου σκάφους το κατέστρεψε μόνος του για να μην το φροντίζει και δεν διαμαρτυρήθηκε κανείς από την τοπική κοινωνία. «Τα διατηρητέα αυτά σκάφη δεν συναπαρτίζουν ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα του πλούσιου σε τυπολογία ελληνικού στόλου, μιας και είναι επιλεγμένα στην τύχη», λέει ο Κώστας Δαμιανίδης, συνεχίζοντας: «Οσο περνάει ο καιρός και καταστρέφονται όλο και περισσότερα ξύλινα πλεούμενα, η διάσωση έστω και αυτών των ελαχίστων γίνεται επιτακτική. Θα αναρωτηθεί κάποιος σήμερα, που μπορεί τα νοσοκομεία μας να μην έχουν γάζες εξαιτίας της κρίσης, αν αξίζει να χρηματοδοτηθεί η διάσωση και αναπαλαίωσή τους. Δεν πρέπει να ξεχνάμε όμως ότι μιλάμε για μνημεία ξυλοναυπηγικής τέχνης, για μάρτυρες μιας παράδοσης που κινδυνεύει να χαθεί και αξίζουν όλον μας τον σεβασμό».

(Πηγή: kathimerini.gr)