

# Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΣΤΗΝ ΚΑΛΥΜΝΟ

Υπεύθυνη καθηγήτρια: κα. Ελένη Καϊμακτσή

## Υποθέματα:

- Η σπογγαλιεία
- Η ναυπηγική
- Η αλιεία και το εμπόριο

Μαθητές: Ειρήνη Σιδερή, Χαρούλα Πατέλλη, Αναστασία Παντελή  
Μιχάλης Μαγκλής, Ανδρέας Καρδούλιας, Μιχάλης Μουσελής



# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- Σπογγαλιεία στην Κάλυμνο
- Εμπόριο και Ναυτιλία στην Κάλυμνο
- Ναυπηγία στην Κάλυμνο



# Σπογγαλιεία στην Κάλυμνο

Η σπογγαλιεία στην Κάλυμνο αναπτύχθηκε από πολύ παλιά. Υπάρχουν μάλιστα καταγραφές που αναφέρονται στη σπογγαλιευτική δραστηριότητα που ανέπτυξε το νησί που χρονολογούνται στο 1800 π.Χ. Οι Καλύμνιοι έμποροι που στην ουσία ήταν πλανόδιοι, εμπορεύονταν και αγόραζαν σφουγγάρια τα οποία πουλούσαν σε Σύρο, Ναύπλιο, Κωνσταντινούπολη. Έπειτα πέρασαν στην Οδησσό, στο Κίεβο και στην Πετρούπολη της Ρωσίας .

Φαντασμαγορική ήταν η αύξηση του πληθυσμού του νησιού με την άφιξη και την κατάληψή του από τους Ιταλούς από 5000 σε 23000 στους οποίους η πλειονότητα των οποίων προερχόταν από κατοίκους γειτονικών νησιων που επιθυμούσαν να ασχοληθούν με τη σπογγαλιεία.

# ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΙΑΣ



**1. Καμάκι:** για ψάρεμα των σφουγγαριών.

**1<sup>ο</sup> είδος:** η **καμάκα**, με μυτερές μικρές λόγχες, περίπου 10 κιλά και δεμένο στην άκρη με σχοινί πολλές οργιές.

**2<sup>ο</sup> είδος:** το **σιδερένιο καμάκι μήκους 5-6 μέτρων**, εξέλιξη της αρχαίας τρίαϊνας και ίδιο με το σημερινό καμάκι, που έφτανε στο βυθό με συνένωση τριών ξύλινων κονταριών συνολικού μήκους 20 μέτρων, το τελευταίο από τα οποία ονομαζόταν *κατσάρα*.

**2. Γυαλί:** στρογγυλό σιδερένιο κουτί με πάτο από γυαλί για επόπτευση του βυθού, όταν δεν υπήρχαν μάσκες με γυαλί

# ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΙΑΣ



3. Ψιλό σχοινί, σιζίμι με φελλό για να επιπλέει και στην άκρη σφουγγαροβελόνα, με την οποία τρυπούσαν τα σφουγγάρια και τα περνούσαν στο σχοινί, είχαν δεμένο στη μέση τους οι γυμνοί σφουγγαράδες, οι ρεβεριζήδες που ταξίδευαν με τις γυαλάδικες βάρκες και τα άλλα πλεούμενα με πανιά και κουπιά, χωρίς μηχανή

4. Καγγάβα: χοντρό σακκοειδές δίκτυο 4 μέτρα μήκος, η σακολέβα, η οποία σερνόταν στο βυθό δεμένη σε μακρύ σιδερένιο κοντάρι που το μισό βυθιζόταν οριζόντια στη θάλασσα και το άλλο μισό ήταν δεμένο με σχοινί που το τραβούσε ανεμότρατα και ξερίζωνε από το βυθό μικρά και μεγάλα σφουγγάρια.

# ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΙΑΣ



**5. Σκανταλόπετρα:** ένα κομμάτι μάρμαρο 12 οκάδων που τοποθετούσε ο γυμνός δύτης κάτω από τη μασχάλη του προτού βουτήξει στη θάλασσα, προκειμένου να τον διευκολύνει να φτάσει ταχύτερα στο βυθό κρατώντας την προτεταμένη μπροστά του

**6. Μαζαρόλι:** κάτι σαν κλεψύδρα για τον υπολογισμό των λεπτών κατάδυσης -από 1 έως 4 περίπου- ανάλογα με τις αντοχές του εκάστοτε γυμνού δύτη

**7. Κολαούζος:** σχοινί που συνέδεε τον δύτη με τον κολαουζιέρη πάνω στη βάρκα, προκειμένου ο πρώτος να δώσει σήμα, τραβώντας το 3 φορές, ότι έπρεπε να τον ανεβάσουν πάνω όσο το δυνατόν συντομότερα

# ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΙΑΣ

**8. Σκάφανδρο:** Επινοήθηκε από τους αδερφούς John και Charles Deane, αρχικά σαν στολή για πυροσβέστες και μετά από 5 χρόνια για καταδύσεις, αλλά χωρίς στεγανότητα. Το 1837 και ύστερα από διαρκείς πειραματισμούς ο Γερμανός August Siebe κατόρθωσε να στεγανοποιήσει την περικεφαλαία.

• Το σκάφανδρο αποτελείται από:

• αδιάβροχο φαρδύ **φόρεμα** με

• χάλκινο **θώρακα**,

• μπρούτζινη **περικεφαλαία** με τζαμάκια και ενσωματωμένο **μαρκούτσο-λάστιχο** διοχέτευσης ατμοσφαιρικού αέρα επάνω από τη βάρκα και μια λευκή βαλβίδα εξαέρωσης, τη **βαρβάρα**,

• μεταλλικά **παπούτσια**,

• σιδερένιο ή μαρμάρινο **βαρίδι** μπροστά,

• στη μέση δεμένο **κολαούζο** και

• **απόχη** κρεμασμένη μπροστά





# Η Νόσος των δυτών

Η νόσος των δυτών είναι αποτέλεσμα γρήγορης ανάδυσης, αλλά ο μηχανισμός της βλάβης είναι διαφορετικός. Εδώ σχηματίζονται φυσαλίδες αζώτου, όταν ο δύτης αναδύεται γρήγορα, οι οποίες αποφράσσουν τα αιμοφόρα αγγεία. Το άζωτο διαλύεται μέσα στο αίμα κατά τη διάρκεια της κατάδυσης, επειδή βρίσκεται σε μεγάλη πίεση και σχηματίζει φυσαλίδες στη γρήγορη ανάδυση, γιατί η πίεση ελαττώνεται.

# Σύμπτωμα της νόσου.

- Το κύριο σύμπτωμα της νόσου είναι έντονος πόνος στην κοιλιά και τις αρθρώσεις, οπότε ο άρρωστος κυριολεκτικά διπλώνεται στη μέση. Η εμβολή από αέρα ή άζωτο είναι δύσκολο να διαχωριστεί, αν και η πρώτη συμβαίνει αμέσως μετά την ανάδυση στην επιφάνεια, ενώ η δεύτερη μερικές ώρες μετά.

# Επείγουσα αντιμετώπιση της νόσου.

- Η επείγουσα αντιμετώπιση είναι η ίδια και στις δύο περιπτώσεις και περιλαμβάνει βασική υποστήριξη των ζωτικών λειτουργιών και επαναπίεση σε ένα θάλαμο αποσυμπίεσης. Οι βλάβες από τη νόσο αποσυμπίεσης είναι συνήθως αναστρέψιμες, όταν η αντιμετώπιση γίνει έγκαιρα, εκτός αν οι εμβολές των αιμοφόρων αγγείων γίνουν σε ζωτικά όργανα. Γι' αυτό και ως πρώτη βοήθεια τοποθετούμε τον άρρωστο με τα πόδια ψηλά και το κεφάλι χαμηλά, έτσι ώστε οι φυσαλίδες του αζώτου να μετακινηθούν προς τα πόδια, με αποτέλεσμα να αποφεύγουμε τις εμβολές στα ζωτικά όργανα.

# Ποικίλα συμπτώματα της νόσου.

• Τα συμπτώματα της νόσου ποικίλουν, αν και κάθε ενόχλημα που ακολουθεί την έκθεσή μας σε αυξημένη πίεση, όσο ασαφές και ασυνήθιστο να είναι, πρέπει να θεωρείται νόσος των δυτών, μέχρι να αποδειχθεί το αντίθετο. Τα συμπτώματα διακρίνονται σε ελαφρά και βαριά. Στα ελαφρά συμπτώματα συγκαταλέγονται ο πόνος στις αρθρώσεις (κυρίως των άκρων) εκδηλώσεις του λεμφικού συστήματος (διόγκωση λεμφαδένων) και δερματικές εκδηλώσεις (κνησμός, ερυθρήματα). Βαρύτερα συμπτώματα της Νόσου των Δυτών είναι τα παρακάτω:

1. Πνευμονική Νόσος (Πόνος πίσω από το στέρνο, Βήχας, Δύσπνοια και Αναπνευστική δυσχέρεια)
2. Νευρολογική μορφή της Νόσου. (Προσβολή του εγκεφάλου, Προσβολή του νωτιαίου μυελού) και ως εκ τούτου πονοκέφαλοι ημικρανιακού τύπου στη μία περίπτωση και διαταραχές της όρασης, ενώ στην άλλη παράλυση των κάτω άκρων. Συνοδεύεται συνήθως από ακράτεια ούρων και κοπράνων.

3. Νόσος του έσω ωτός. Σπάνια εκδήλωση που συνοδεύεται από βουητό στα αυτιά, μείωση της ακοής, ίλιγγο, ναυτία και δυσκολία συντονισμού των κινήσεων.

4. Σοκ. Είναι η βαρύτερη εκδήλωση της Νόσου και συνοδεύει συνήθως την πνευμονική προσβολή. Εκδηλώνεται με απώλεια της συνείδησης, χαμηλή αρτηριακή πίεση, χαμηλή καρδιακή παροχή και συνήθως οδηγεί στο θάνατο, ιδίως αν εκδηλωθεί πρώιμα. Πόνος στην οσφυϊκή χώρα, την κοιλιά και το στήθος υποδηλώνει κατά κανόνα βαρειά μορφή της Νόσου, σε αντίθεση με τον πόνο στα άκρα. Μια άλλη εκδήλωση σοβαρής μορφής νόσου είναι η έντονη σωματική κόπωση, δυσανάλογη προς τις συνθήκες της κατάδυσης. Σε οποιαδήποτε περίπτωση υπάρχουν συμπτώματα νόσου χρειάζεται άμεση μεταφορά σε θάλαμο αποσυμπίεσης το συντομότερο δυνατόν για θεραπεία από ειδικευμένο προσωπικό και σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται η επανακατάδυση για θεραπεία εκδηλωμένης Νόσου ή υποψίας Νόσου.

# ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑ

Από τα αρχαία χρόνια , από τότε που πρωτοκατοικήθηκε η Κάλυμνος οι κάτοικοι διαπίστωσαν πως οι καλλιεργήσιμες εκτάσεις ήταν λιγοστές. Έτσι στράφηκαν από πολύ νωρίς στο εμπόριο και στην αλιεία για την συντήρηση των οικογενειών τους. Αυτό μάλιστα σταχυολογείται από τον μεγάλο αριθμό ναυτικών που κατάγονται από το νησί.



# Η σπογγαλιεία και το εμπόριο στην Κάλυμνο

Η έναρξη της σπογγαλιευτικής δραστηριότητας στην Κάλυμνο χάνεται στα βάθη των αιώνων, στοιχεία υπάρχουν όμως από το 1800 και μετά. Σύμφωνα με αυτά, στις αρχές του Μάη ξεκινούσε μία ομάδα τεσσάρων έως επτά ανθρώπων με μία βάρκα 6-8 μέτρων και προμήθειες, για να ψαρέψουν σφουγγάρια με μοναδικό εφόδιο τη σκανταλόπετρα, για να φτάνουν γρήγορα στο βυθό, και την αντοχή τους στην άπνοια. Έβλεπαν τα σφουγγάρια με το γυαλί από τη βάρκα και βουτούσαν μέχρι τα 30 μέτρα και περισσότερο, για να τα μαζέψουν. Στο νησί επέστρεφαν αρχές Σεπτεμβρίου.

Οι Καλύμνιοι έμποροι, πλανόδιοι ουσιαστικά, αγόραζαν και επεξεργάζονταν τα σφουγγάρια, τα οποία πουλούσαν σε Σύρο, Ναύπλιο, Κωνσταντινούπολη για να περάσουν από εκεί σε Οδησό, Κίεβο, Πετρούπολη, Μόσχα και Βίλνα με κατεύθυνση τη Δυτική Ευρώπη. Η βιομηχανική επανάσταση στη Δυτική Ευρώπη δημιούργησε μεγάλη ζήτηση σφουγγαριών. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι σύμφωνα με απογραφή του 1825 υπήρχαν 5.000 κάτοικοι στην Κάλυμνο, οι οποίοι το 1912, όταν οι Ιταλοί ήρθαν στα Δωδεκάνησα, αυξήθηκαν σε 23.200 λόγω των εποίκων που ήρθαν από τα γύρω νησιά, για να απασχοληθούν στην αλιεία και επεξεργασία σφουγγαριών.



•Το 1869 εμφανίζεται το σκάφανδρο και φέρνει την επανάσταση στη σπογγαλιεία. Ο δύτης καταδύεται σε μεγαλύτερα βάθη, φοράει φόρμα καουτσούκ, παίρνει αέρα από χειροκίνητη αεραντλία στο σκάφος μέσω αεροσωλήνα, παραμένει περισσότερο χρόνο στο βυθό και μαζεύει περισσότερα σφουγγάρια. Λόγω όμως άγνοιας των κανόνων ανάδυσης σημειώνονται πολλά ατυχήματα με τη νόσο των δυτών και την εμβολή αέρα που αφήνουν πολλούς ανάπηρους, ενώ υπάρχουν και νεκροί. Δημιουργείται σάλος, καταργείται προσωρινά το σκάφανδρο, αλλά τελικά επικρατεί για τα επόμενα 100 χρόνια οπότε και αντικαθίσταται σταδιακά με πιο προηγμένα συστήματα κατάδυσης.

•Ο πόλεμος καταφέρει μεγάλο πλήγμα στην σπογγαλιεία αφού το 1943-1944 με την κατάληψη των νησιών από τους Γερμανούς, από τους 12.500 Καλύμνιους, που ζούσαν εδώ, οι 9.000 έφυγαν κυρίως στη Μέση Ανατολή. Μετά τον πόλεμο, δειλά-δειλά η σπογγαλιεία επανακάμπτει, αλλά το 1962 η Αίγυπτος και το 1972 η Λιβύη απαγορεύουν την σπογγαλιεία στα χωρικά τους ύδατα και έτσι οι Έλληνες σφουγγαράδες έχασαν τους πλούσιους αυτούς βυθούς. Περιορίστηκαν στα ελληνικά νερά και τα διεθνή ύδατα της κεντρικής Μεσογείου με ετήσιο αλίευμα γύρω στους 40 τόνους σφουγγαριών, έναντι των 100-120 που έβγαζαν όταν δούλευαν και στις ακτές της Β. Αφρικής.





- Το καλοκαίρι του 1986 ενέσκηψε και μεγάλη επιδημία που πολύ γρήγορα κατάστρεψε τους σπόγγους της Μεσογείου. Φαίνεται όμως ότι μέσα στην επόμενη δεκαετία συμπλήρωσε τον κύκλο της και υποχώρησε, έχοντας όμως κάνει σημαντική ζημιά στους βιότοπους του σπόγγου.
- Ο φυσικός σπόγγος αν και διαθέτει μοναδικές ιδιότητες, εκτοπίστηκε σε μεγάλο βαθμό από τα πλαστικά σφουγγάρια. Παρ' όλα αυτά διατήρησε την εμπορική του αξία ως είδος πολυτελείας και ως διακοσμητικό.



# Ναυπηγική



# Τα καρνάγια

• Η πρώτη γραπτή αναφορά σε Καλύμνιο καραβομαραγκό ονόματι Καλλικλή βρίσκεται στην κωμωδία 'Ναύκληρος' του αρχαίου ποιητή Μενάνδρου. Αυτή είναι η απόδειξη ότι η ναυτική παράδοση της Καλύμνου χάνεται στους αιώνες αλλά και συνεχίζεται αδιάκοπα μέχρι τις μέρες μας. Τα τέλη του 18ου αιώνα επί Τουρκοκρατίας ξεκινάνε τη δραστηριότητά τους τα καρνάγια στην Κάλυμνο για να υποστηρίξουν τον ολοένα και δυνατότερο σπογγαλιευτικό στόλο του νησιού. Έχοντας επηρεαστεί σημαντικά στην τεχνογνωσία τους από τα ξακουστά ναυπηγία της Σύμης και του Περάματος 8 οικογένειες δημιουργούν στην παραλιακή ζώνη της Πόθιας την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη της Καλύμνου που έμελλε να παίξει σημαντικό ρόλο σε όλη την ναυτική εποποιία που θα ακολουθήσει. Οι απόγονοι των οικογενειών Χειλά, Χαλίκου, Σαρούκου (Τριπολίτη) και Καστρινού είναι αυτοί που έναν αιώνα συνεχίζουν το ίδιο επάγγελμα. Από το 1935 αρχίζει σιγά-σιγά η συντεχνία να μετακομίζει κατά οικογένειες σε ιδιώκτητες εκτάσεις στην άκρη του λιμανιού της Καλύμνου, το λεγόμενο Λαφάσι, εκεί που είναι μέχρι και σήμερα. Μόνο η οικογένεια Καστρινού μετέφερε την επιχείρηση σε λίγο μακρύτερα, στον προστατευόμενο όρμο του Βαθύ.





alithiafm.gr  
Κάλυμνος

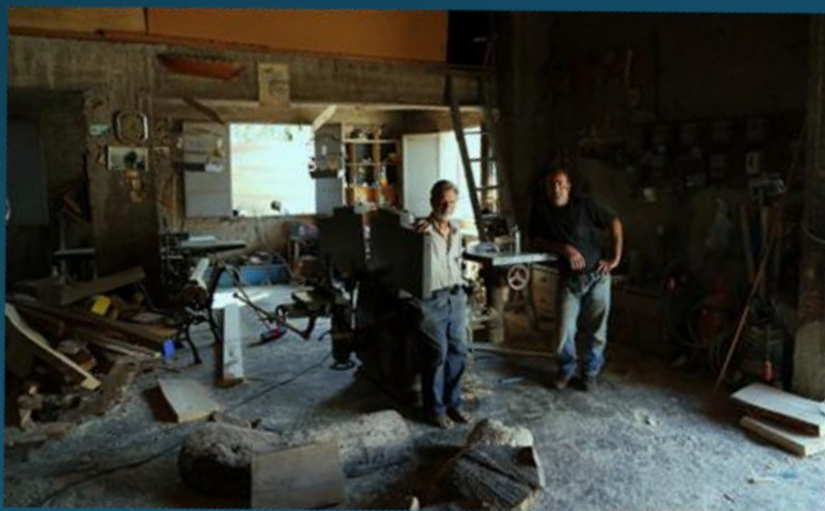


alithiafm.gr  
Κάλυμνος

• Το 1943 το Λαφάσι κήκε ολοσχερώς από Βρετανούς κατασκόπους με την συνεργασία Καλύμνιων για να μην πέσει ο στόλος και τα εργαλεία στα χέρια των Γερμανών κατακτητών. Σήμερα στο Λαφάσι συστεγάζονται και λειτουργούν έξι ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις με υψηλό επίπεδο τεχνογνωσίας και συν εργατικότητα, γεγονός μοναδικό σε όλη την ελληνική παραθαλάσσια επαρχία. Σήμερα οι σφουγγαράδες απόμειναν λιγостоί κυρίως μετά από μία στένια που αποδεκάτισε τον πληθυσμό των σφουγγαριών το 1986 αλλά και με τη μαζική παραγωγή του συνθετικού και πολύ φθηνότερου βιομηχανικού σφουγγαριού. Οι πιο πολλοί σφουγγαράδες άλλαξαν επάγγελμα αλλά λόγω της γνώσης και του αξιόμαχου στόλου που είχαν ήδη ένα πράγμα μπορούσαν να κάνουν, να βγουν ξανά στο ανοικτό πέλαγος και να κυνηγήσουν το 'ευγενές 'ψάρι τον ξιφία. Έτσι η Κάλυμνος βρέθηκε ξανά με την πρωτιά αυτή των πολυπληθέστερο ξιφιάδικο στόλο στην Ελλάδα, που παρόλο τις μεγάλες δυσκολίες που χαρακτηρίζει το εξιδεικευμένο αυτό κνήγι, εξασφαλίζει το ψωμί σε πολλούς ψαράδες και φυσικά δίνει ζωή και στο Λαφάσι.



Βέβαια ξύλινα σκαριά(καϊκία) σπάνια κατασκευάζονται πια, το αντίθετο μάλιστα. Καταστρέφονται με επιδοτήσεις της Ε.Ε. Ο ρόλος του Λαφασιού έχει απομείνει μόνο στις αναγκαίες βελτιώσεις και επισκευές, που λόγω του μεγέθους του αλιευτικού ρόλου της Καλύμνου δίνει δουλειά ακόμη και σε περίοδο κρίσης στους караβοτεχνίτες. Βέβαια δεν λείπουν και οι μερακλήδες που μπροστά στην ευκολία και την χαμηλή τιμή ενός πλαστικού σκάφους, προτιμούν το αθάνατο ξύλινο σκαρί.





# ΤΑ ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ

## Εισαγωγή

Η σπογγαλιεία εξασκείτο με σκάφη που ήταν προσαρμοσμένα στις ανάγκες κάθε μίας από τις εφαρμοζόμενες σπογγαλιευτικές μεθόδους.

Στις μεθόδους που περιλάμβαναν καταδύσεις για την πραγματοποίησή τους χρησιμοποιούσαν συνήθως συγκεκριμένους τύπους σκαφών, που είχαν επινοηθεί για την αντίστοιχη μέθοδο κατάδυσης.

Στις αρχές του 20ού αιώνα σταμάτησαν να κατασκευάζονται σκάφες.

Στην δεκαετία του 1970 σταμάτησαν να κατασκευάζονται «αχταρμάδες», ενώ οι γυάλες συνέχισαν σποραδικά να κατασκευάζονται γιατί χρησιμοποιούνται πλέον για άλλες χρήσεις, όπως για το ψάρεμα των χταποδιών.

Σήμερα δεν έχει διασωθεί καμία σκάφη, ενώ οι εναπομείναντες αχταρμάδες δεν ξεπερνούν τους 5 - 6 σε όλη την Ελλάδα. Ένας από αυτούς αγοράστηκε πρόσφατα από το μουσείο Καλύμνου, για να αποτελέσει ένα ζωντανό μνημείο της νεότερης ιστορίας του νησιού που ταυτίστηκε για πάνω από ένα αιώνα με την μοίρα της ελληνικής σπογγαλιείας.



# Ο αχταρμάς

Η νέα μέθοδος σπογγαλιείας οδήγησε στην καθιέρωση ενός άλλου τύπου σκάφους που ανταποκρινόταν καλύτερα στις νέες απαιτήσεις. Ο «αχταρμάς» ή «μηχανοκάικο» ήταν μια παραλλαγή του γνωστού τρεχαντηριού, προσαρμοσμένη στην καινούργια χρήση.

Το ολικό μήκος του σκάφους ήταν συνήθως 9 με 10 μέτρα και το πλάτος του λίγο περισσότερο από τα 3 μέτρα του ολικού μήκους. Ο «αχταρμάς» είχε έντονη σιμότητα

(καμπυλότητα) στο κατάστρωμα, κατά μήκος και εγκάρσια στον άξονα συμμετρίας του, ώστε τα νερά που έπεφταν πάνω στο κατάστρωμα από τις φουρτουνιασμένες θάλασσες να φεύγουν από τα μπούνια στο παραπέτο του σκάφους.

Πριν την καθιέρωση της εξωλέμβιας μηχανής (γύρω στο 1920) ο «αχταρμάς» είχε ένα κατάρτι με μια παραλλαγή του πανιού σακολέβα.

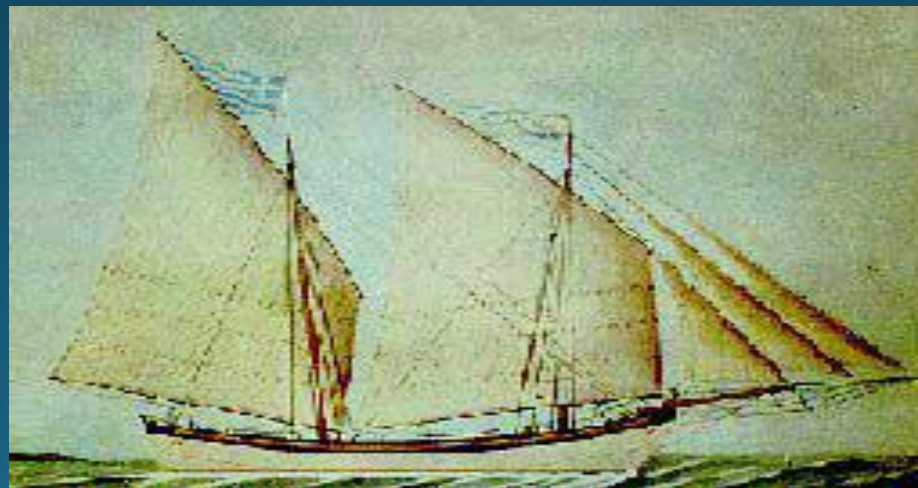
Το σκάφος του «αχταρμά» ήταν αρκετά φαρδύ με «μάσκες» ώστε να διαθέτει αρκετό

χώρο, αλλά και μεγάλη επιφάνεια καταστρώματος αναλογικά με το μέγεθός του.

Στο κατάστρωμα δεσπόζουσα θέση είχε η χειροκίνητη αεραντλία (μηχανή) που τροφοδοτούσε τους δύτες με αέρα και οι κουκέτες για την ξεκούραση των δυτών. Στον «αχταρμά» δούλευαν συνήθως 12 με 24 άντρες, εκ των οποίων οι μισοί ήταν δύτες και οι υπόλοιποι πλήρωμα.

Στο νησί Κούταλη και αργότερα στη Νέα Κούταλη Λήμνου αναφέρεται ότι οι σφουγγαράδες χρησιμοποιούσαν εκτός από τον «αχταρμά» και ένα άλλο είδος καϊκιού, τον «Γούτσο», επίσης προσαρμοσμένο στην σπογγαλιεία.

Τα πιο γνωστά μέρη που χτιζόντουσαν «αχταρμάδες» ήταν η Σύμη, η Κάλυμνος, η Ύδρα και αργότερα ο Πειραιάς και το Πέραμα.



# Η γυαλάδικη βάρκα

Ήταν η σκάφη, που ο εξοπλισμός της περιελάμβανε ένα καμάκι με προεκτάσεις και το γυαλί ή τη γυάλα, δηλαδή έναν μεταλλικό κύλινδρο με γυαλί στον πυθμένα του για να βλέπουν στο βυθό και να καρφώνουν τα σφουγγάρια. Ήταν η βάρκα των φτωχών σπογγαλιέων. Το μάζεμα των σφουγγαριών με καμάκι και γυαλί γίνονταν συνήθως από ένα ιδιαίτερο τύπο βάρκας που ονομαζόταν γυαλάδικά ή γυάλα. Οι βάρκες αυτές δεν ξεπερνούσαν τα 7 μέτρα και είχαν πάντα άβακα ή «καθρέφτη» στην πρύμνη. Οι πιο φημισμένες βάρκες ήταν οι υδραίικοι βαρκαλάδες και ονομάζονταν έτσι γιατί κατασκευάζονταν στην Ύδρα. Ήταν φαρδιές με την πρύμνη πιο ψηλά από την πλώρη και με το πλωριό ποδόσταμα ίσιο και σχεδόν κατακόρυφο. Οι υδραίικοι βαρκαλάδες ήταν ελαφρείς, φτιαγμένοι έτσι ώστε να μεταφέρονται χωρίς δυσκολία στην παραλία και να φορτώνονται με ευκολία πάνω σε μεγαλύτερα σκάφη.

Στις βάρκες αυτές δούλευαν 3 ψαράδες: ένας στο πηδάλιο, ένας στα κουπιά και ένας σε μια θέση που ήταν ειδικά κατασκευασμένη έτσι ώστε έβλεπε με το γυαλί το βυθό, κρατώντας το καμάκι. Στις γυαλάδικες βάρκες που δούλευαν στη Β. Αφρική επέβαιναν τουλάχιστον έξι άτομα, μεταξύ των οποίων και «γυμνοί δύτες», οι οποίοι βουτούσαν σε περίπτωση που κάποιο σφουγγάρι ήταν αρκετά μεγάλο και δεν μπορούσε να πιαστεί με το καλάμι.



Μιγάλης Πάου



# Η καγκάβα

Τα σκάφη από τα οποία δουλεύονταν το εργαλείο της καγκάβας έπαιρναν συνήθως το ίδιο όνομα, αν και δεν ήταν κατασκευασμένα ως ιδιαίτεροι τύποι. Οι καγκάβες είχαν γάστρα σε σχήμα βαρκαλά, караβόσκαρου η τρεχαντηριού αλλά με ιδιαίτερα ισχυρή πρύμνη απ' όπου σέρνονταν το εργαλείο. Η χωρητικότητά του σκάφους ήταν 8 με 10 τόνους, ενώ το πλήρωμα αποτελούσαν 4 άντρες. Οι καγκάβες ήταν ιστιοφόρα καΐκια πριν από την καθιέρωση της μηχανής. Έφεραν ιστιοφορία σκούνας, πολλάκας, μπρατσέρας ή μεγάλης σακολέβας. Αφαιρώντας ή προσθέτοντας κάποια από τα μικρά πανιά μπορούσαν να ελέγχουν την ταχύτητα του σκάφους κατά την διάρκεια σύρτης στο πυθμένα της θάλασσας.



# Το ντεπόζιτο

Εκτός από τα σκάφη με τα οποία εξασκείτο η σπογγαλιεία υπήρχαν και σκάφη με τα οποία τροφοδοτούσαν και υποστήριζαν τα μικρά σφουγγαράδικα. Τα «ντεπόζιτα» ήταν συνήθως δίστηλα καΐκια με πανιά ψάθες, που ταξίδευαν μαζί με τις «σκάφες» και τους «αχταρμάδες», ή κουβαλούσαν τις «γυαλάδικες βάρκες» στις ακτές της Β. Αφρικής.

Τα ντεπόζιτα (όπως το λέει και η λέξη) κουβαλούσαν τις προμήθειες όπως το νερό και τα τρόφιμα για τους δύτες και τα υπόλοιπα μέρη των πληρωμάτων. Συνήθως ένα ντεπόζιτο υποστήριζε περισσότερα από ένα σπογγαλιευτικά σκάφη, τα οποία έφευγαν από κοντά του με το πρώτο φως της ημέρας και επέστρεφαν όταν είχε πλέον βραδιάσει. Επάνω στο ντεπόζιτο γίνονταν το πρώτο καθάρισμα και πλύσιμο των σφουγγαριών.



# Το μπακέτο

Οι μπακέτες ήταν σκάφη επικοινωνίας μεταξύ των σφουγγαράδικων και των τόπων προέλευσής τους. Συνήθως μετέφεραν τα σφουγγάρια πίσω στην Ελλάδα και γύριζαν πίσω με τρόφιμα, αλληλογραφία, καινούργιους δύτες και πληρώματα.

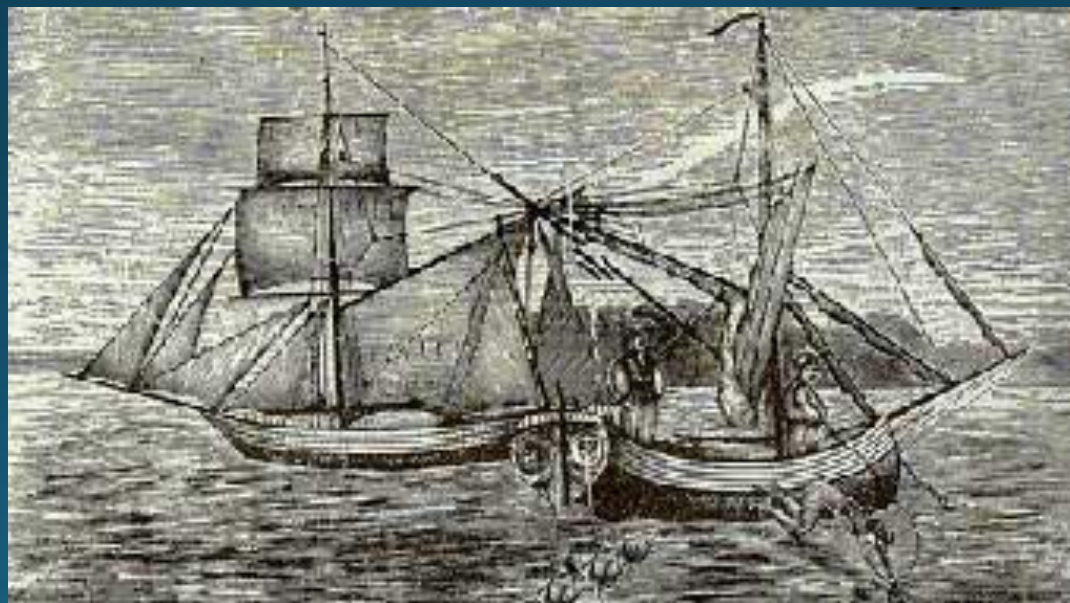


# Η σκάφη

Οι δύτες ελεύθερης κατάδυσης βουτούσαν συνήθως από ένα είδος καϊκιού που ονομάζονταν σκάφη. Το μήκος του καϊκιού έφτανε τα 15 μέτρα και το πλάτος δεν ξεπερνούσε τα 5 μέτρα. Η γάστρα του σκάφους ήταν αρκετά ιδιόρρυθμη με ίσο και προτεταμένο λοξά και προς τα εμπρός πλωριό ποδόσταμα, που το μήκος του ήταν ίσο με το μήκος της καρίνας. Οι σκάφες είχαν σημαντικό βύθισμα και μεγάλο ανάπτυγμα ιστιοφορίας. Στο μοναδικό τους κεντρικό κατάρτι οι μεγάλες σκάφες είχαν ένα πανί σακολέβα, δυο τετράγωνα πανιά (γάπια και μπαφίγκο), δυο ή τρεις φλόκους και έναν αράπη. Έφεραν επίσης ένα τριγωνικό πανί (μετζάνα). Υπήρχαν ακόμη μικρότερες σκάφες με λιγότερα πανιά και μια παραλλαγή όπου στη θέση της σακολέβας έμπαινε ένα μισολάτινο. Με ούριο άνεμο οι σκάφες έφταναν πολύ γρήγορα στις σπογγοφόρες περιοχές που από τα μέσα του 19ου αιώνα ήταν συνήθως στα παράλια της Β. Αφρικής. Κατά τη διάρκεια των καταδύσεων η χρήση του μικρού τριγωνικού πανιού στην πρύμνη (μετζάνα) σε συνεργασία με το τιμόνι έδινε τη δυνατότητα ελιγμών και μικροκινήσεων της σκάφης στην προσπάθεια να ακολουθεί τη



σύντομη πορεία του δύτε στο βυθό . Το σχήμα της σκάφης και το μεγάλο ανάπτυγμα της ιστιοφορίας προϋπέθεταν σημαντικό έρμα μέσα στο σκάφος. Στα μακρινά ταξίδια επάνω στη σκάφη βρίσκονταν 7 με 8 άνθρωποι, εκ των οποίων οι 5 ήταν «γυμνοί δύτες». Το πιο γνωστό ναυπηγικό κέντρο για σκάφες ήταν η Σύμη, γι' αυτό ήταν συνήθως γνωστές ως «συμιακές σκάφες». Σύντομα σταμάτησε η κατασκευή τους, γιατί η εμφάνιση του σκάφανδρου προκάλεσε το μαρασμό της μεθόδου των «γυμνών δυτών» και κατά συνέπεια τον αφανισμό και της σκάφης.



ΤΕΛΟΣ