



Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΠΟΥ ΠΑΣ ΚΑΡΑΒΑΚΙ, ΜΕ ΤΕΤΟΙΟΝ ΚΑΙΡΟ; (Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ)

ΜΕΣ ΣΤΟΝ ΑΙΓΑΙΟΝ ΤΑ ΝΕΡΑ

Επιστημονική επιμέλεια:
Αλέξανδρος Καπανιάρης
Μαρία Γκασσούκα



Μπορείτε να ανατρέξετε
στο βιβλίο με το ΟD
για να χρησιμοποιήσετε
ανά ενότητα/θεματική
το πλήρες εκπαιδευτικό υλικό
(εκπαιδευτικό σενάριο
για όλες τις βαθμίδες,
χρονογραμμή, διδακτικές προτάσεις,
δραστηριότητες),
βιβλία σε ψηφιακή μορφή,
παρουσιάσεις, διαδραστικό υλικό,
όλα τα τεύχη
του εκπαιδευτικού προγράμματος
σε ψηφιακή μορφή
και άλλο ψηφιακό υλικό.



ΜΕΣ ΣΤΟΝ ΑΙΓΑΙΟΝ ΤΑ ΝΕΡΑ



Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

**ΠΟΥ ΠΑΣ ΚΑΡΑΒΑΚΙ, ΜΕ ΤΕΤΟΙΟΝ
ΚΑΙΡΟ; (Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΟΥ
ΑΙΓΑΙΟΥ)**

Μες του Αιγαίου τα νερά

Συντονιστής ομάδας:

Αθανασίου Ευάγγελος ΠΕ70

Συμμετέχοντες:

Αλμπανίδου Ακριβή ΠΕ86

Ευσταθίου Πέγκυ ΠΕ70

Καραφέργια Κωνσταντίνα ΠΕ16

Καργαδούρος Νικόλαος ΠΕ70

Μελάκος Αθανάσιος ΠΕ86

Παλάσκα Κατερίνα ΠΕ60

Παпанελλοπούλου Έλλη ΠΕ70

Σπύρου Ελένη Δήμητρα ΠΕ60

Τσαλαβρέτα Γεωργία ΠΕ70

Τσαλαβρέτα Ευαγγελία ΠΕ70

Τσιώμου Αναστασία ΠΕ70

Χατζηγιάννου Στέργιος ΠΕ70



Διάθεση - Διανομή: Βιβλιοπωλείο «Ο Λύχνος»,
Κ. Καρτάλη 160, τ.κ. 38221, τηλ. & fax: 2421032916

Χρονολογία έκδοσης: Σεπτέμβριος 2021

Σειρά: Ανθρωπιστικές Επιστήμες και Ψηφιακά Μέσα
Διεύθυνση Σειράς: Δρ Αλέξανδρος Γ. Καπανιάρης

ISBN: 978-618-84595-2-6

© Εκδόσεις ιδιόμελον

Με τη συνεργασία του Τμήματος Επιστημών Προσχολικής Αγωγής και Εκπαιδευτικού Σχεδιασμού του Πανεπιστημίου Αιγαίου

Επιστημονική Επιμέλεια: Δρ Αλέξανδρος Γ. Καπανιάρης,
Δρ Μαρία Γκασούκα

Παιδαγωγικός Συντονισμός ομάδων: Ηρακλής Καραγιάννης, Αντώνης Πλαγεράς

Συντονιστές ενότητων/ομάδων: Σοφία Τσαρδακά, Χατζηδημητρίου Ελένη, Ευάγγελος Αθανασίου, Ευτυχία Πλακαρού, Γεράσιμος Τσιμπλούλης, Σοφία Κανταράκη

Διορθώσεις: Ηρακλής Καραγιάννης, Αλέξανδρος Καπανιάρης

Φιλολογική επιμέλεια: Σοφία Ξυνογαλά

Οργάνωση εκτύπωσης: Νίκος Τσούκας

Καλλιτεχνική επιμέλεια: Αποστολία Παλάσκα

Σχεδίαση - Εκτύπωση: Γραφικές Τέχνες «ΠΑΛΜΟΣ»

Αιγαίο: από τον μύθο στη σύγχρονη εποχή

Το Αρχιπέλαγος, όπως λέγεται αλλιώς το Αιγαίο, αρχίζει να διαμορφώνεται στην μορφή του με το τέλος της τελευταίας παγετωνικής περιόδου της γης. Νερά κατακλύζουν τα χαμηλότερα σημεία της λεκάνης της Μεσογείου δημιουργώντας συμπλέγματα νησιών και νησίδων. Παράλληλα, γεωλογικές μεταβολές σχηματοποιούν τον χώρο. Σύμφωνα με τον μύθο, το όνομά του οφείλεται στον Αιγέα, μυθικό βασιλιά της Αθήνας. Όταν ο γιος του, ο Θησέας, έφυγε για την Κρήτη, έχοντας στο πλοίο του μαύρα πανιά, με σκοπό να σκοτώσει τον Μινώταυρο και να απαλλάξει τους Αθηναίους από τον ετήσιο φόρο αίματος, του ζήτησε αν κατάφερε να επιζήσει από τον Λαβύρινθο, να αλλάξει τα πανιά του πλοίου στην επιστροφή. Ο Θησέας ξέχασε να αλλάξει τα πανιά σε άσπρα, και ο Αιγέας στη σκέψη ότι ο γιος του είχε σκοτωθεί έπεσε από τους βράχους του Σουνίου και πνίγηκε. Ένας άλλος μύθος αναφέρεται στην ανατροφή του Κρηταγενή Δία στη σπηλιά του Δικταίου Άντρου. Την τροφή του κυνηγημένου θεού από τον πατέρα του, τον Κρόνο, την εξασφάλιζε μια αίγα (κατοίκα), η Αράλθεια. Όταν αυτή πέθανε, ο Δίας πήρε την προδιά της, την Αιγίδα, και τη φόρεσε. Αίγες έλεγαν τα μεγάλα κύματα, οπότε το όνομα Αιγαίο μ' αυτήν την ερμηνεία είναι η κυματώδης θάλασσα, δηλαδή αυτή που είναι και στην πραγματικότητα.

Πέρα από τον μύθο, στο Αιγαίο αναπτύχθηκαν σημαντικοί πολιτισμοί, και αποτέλεσε τον χώρο συνάντησης λαών και των τριών ηπείρων, με τις οποίες γειτνιάζει. Αποτελεί έως τις μέρες μας σημαντικό θαλάσσιο σταυροδρόμι, απ' όπου διέρχεται πλήθος ανθρώπων και αγαθών, όπως συνέβη από τη στιγμή που στα νερά του έπλευσε το πρώτο κυκλαδικό πλοίο.



Περιεχόμενα

04

Το Αιγαίο: χώρος και χρόνος μέσα από την εικόνα των πλοίων του

17

Οι ναυτικοί και οι έμποροι του Αιγαίου

19

Παραδοσιακά επαγγέλματα και Τέχνες

20

Στους ταρσανάδες του Αιγαίου

24

Οι σφουγγαράδες του Αιγαίου

28

Φάροι

29

Ο λαϊκός πολιτισμός του Αιγαίου

30

Οι φορεσιές του Αιγαίου

Το Αιγαίο:

χώρος και χρόνος μέσα από την εικόνα των πλοίων του

Ο ελλαδικός χώρος με τη μεγάλη ακτογραμμή, το πλήθος των νησιών του Αιγαίου που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση το ένα με το άλλο, καθώς και οι ασφαλείς μικροί και μεγαλύτεροι κόλποι έδωσαν τη δυνατότητα της θαλάσσιας επικοινωνίας, βοηθώντας έτσι την εξέλιξη της ναυσιπλοΐας.

Φαίνεται ότι η διακίνηση πρώτων υλών και αγροτικών προϊόντων ήταν η βασική αιτία και για τις πρώτες, ακόμη πιο μακρινές, μετακινήσεις. Όμως, η περιέργεια, το πάθος της ανακάλυψης, η περιπέτεια και η νοσταλγία της επιστροφής στην πατρίδα δημιούργησαν τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξη μιας ναυτικής παράδοσης που καθόρισε, σε μεγάλο βαθμό, και τον πολιτισμό των κατοίκων του ελλαδικού χώρου.

Οι κάτοικοι των Κυκλάδων ήταν οι πρώτοι στον χώρο της Μεσογείου, της Μέσης Ανατολής και πιθανώς σε όλο τον κόσμο, που αποτόλμησαν τη ναυσιπλοΐα στην ανοικτή θάλασσα. Τα νησιά του Αιγαίου μοιάζουν με σκαλοπάτια διάσπαρτα στο πέλαγος, που απέχουν λίγο μεταξύ τους και συχνά έχουν οπτική επαφή,



στοιχεία που συγκεντρώνουν περισσότερο οι Κυκλάδες. Επιπλέον, το Αιγαίο είναι μια κυματώδης αλλά κλειστή και προσπελάσιμη θάλασσα. Είναι, λοιπόν, φυσικό το ότι πρώτοι οι Κυκλαδίτες ένωσαν έντονη την ανάγκη να ανοιχθούν στο απέραντο γαλάζιο, για να έλθουν σε επαφή με τους κατοίκους του γειτονικού τους νησιού.

Η πιο σημαντική ένδειξη για την ύπαρξη ναυσιπλοΐας στο Αιγαίο, είναι η ανακάλυψη οψιανού, μιας σκληρής πέτρας, στο σπήλαιο Φράγχθι της Ερμιονίδας στην Πελοπόννησο. Αυτό το ηφαιστειακό πέτρωμα, πολύτιμο για την καθημερινή ζωή των ανθρώπων της Μεσολιθικής εποχής, δεν υπάρχει στην περιοχή της Πελοποννήσου, αλλά θεωρείται ότι είχε εισαχθεί κατά την 8η χιλιετία π.Χ. στην Ερμιονίδα από τις Κυκλάδες. Η χρήση του οψιανού σε πολλούς απομακρυσμένους οικισμούς της Νεολιθικής περιόδου, στους οποίους μπορούσε να μεταφερθεί μόνο διά θαλάσσης, φανερώνει εκτεταμένη ναυσιπλοΐα στον χώρο του Αιγαίου και της Κύπρου.

Οι Κυκλαδίτες ναυπήγησαν τα πρώτα πραγματικά πλοία στην ανθρώπινη ιστορία, αυτά που διέθεταν **τρό-
πιδα**, δηλαδή καρίνα. Τα «τηγανόσχημα» σκεύη της Σύρου, όπως και μερικά πήλινα ομοιώματα, αποδίδουν τα σκάφη της εποχής, επιτρέποντάς μας να αποκαταστήσουμε τη μορφή τους.





Είναι αναμφισβήτητο πλέον το γεγονός ότι από το 2800 π.Χ. μέχρι το 2300 π.Χ. η ναυπηγική στον χώρο του Αιγαίου εξελίχθηκε με γοργούς ρυθμούς.

Τα πλοία αυτά ήταν αποκλειστικά κωπήλατα, με ευθείες γραμμές, στενά και χαμηλά, κατασκευασμένα από ξύλο το οποίο υπήρχε σε αφθονία στο Αιγαίο της εποχής.

Τα **μινωικά σκάφη**, αρχικά, ανήκαν στον ίδιο τύπο με τα κυκλαδικά. Μετά το 1700 π.Χ., που σηματοδοτεί την επικράτησή τους στη Μεσόγειο, οι Κρήτες είχαν πλέον αναπτύξει ένα νέο είδος πλοίου, το οποίο, όταν έλαβε την τελική του μορφή, ελάχιστα θύμιζε το αρχικό μοντέλο. Μια καινοτομία είναι τα ιστία, ένα ή περισσότερα, τα οποία συνυπήρχαν με τα κουπιά. Θεωρείται ότι οι Μινωίτες επινόησαν το κωπήλατο ιστιοφόρο σκάφος. Στη χρυσή εποχή της θαλασσοκρατορίας, από τον 17ο αιώνα. έως τα μέσα του 15ου, είχε αναπτυχθεί το κλασικό μινωικό πλοίο, απαλλαγμένο από τις κυκλαδικές επιρροές.



Οι **Μυκηναίοι** έγιναν οι διάδοχοι των Μινωιτών στο Αιγαίο, αλλά η ναυτική τους δραστηριότητα είχε ξεκινήσει αρκετά χρόνια πριν την καταστροφή της Κρήτης, από εκρήξεις του ηφαιστείου της Θήρας. Αναμφισβήτητα, η μυκηναϊκή ευημερία κατά τον 15ο και 14ο π.Χ. αιώνα, οφείλεται στο πλοίο...

Η πλειονότητα των παραστάσεων πλοίων κατά τα Μυκηναϊκά χρόνια ανήκει στον τύπο των **μακρών πλοίων**. Οι ομοιότητες αυτών των παραστάσεων με τις παλαιότερες και τις μεταγενέστερες απεικονίσεις είναι ιδιαίτερα εμφανείς, υποδεικνύοντας με σαφήνεια μια συνέχεια στους τύπους των σκαριών. Παράλληλα με τα μακρά πλοία, μπορούμε να πούμε, με μια σχετική ασφάλεια, ότι οι Μυκηναίοι χρησιμοποιούσαν τα **κοίλα πλοία**, τα εμπορικά, όπως αυτά αναφέρονται στην Οδύσσεια. Σ' αυτά παρατηρείται μια κύρτωση σε όλο το μήκος του πλοίου. Από τον 8ο αιώνα π.Χ. έχουμε την αναγέννηση της ελληνικής ναυσιπλοΐας.

Στη Γεωμετρική και Αρχαϊκή περίοδο συναντούμε συχνότερα τα πλοία **τριακοντόρους** και **πεντηκοντόρους**...

Η πιο διαδεδομένη μορφή ελληνικού σκάφους της Προκλασικής εποχής είναι ο συνδυασμός πολεμικού και εμπορικού πλοίου, εφοδιασμένου με ένα τετραγωνικό ιστίο, δύο πηδάλια και δώδεκα κωπηλάτες.

Αργότερα, εμφανίζονται οι **διήρεις**, πλοία με δύο σειρές κουπιών. Το όφελος αυτής της καινοτομίας ήταν διπλό. Ο διπλασιασμός των κουπιών διπλασίασε την κινητήρια δύναμη του πλοίου, χωρίς να αλλάξει σχεδόν καθόλου το μήκος του. [...]

Γοργοτάξιδα πλοία, πολεμικά, ελαφρά και στενόμακρα με έμβολο, αλλά και εμπορικά, κοίλα με λίγα κουπιά, μεταφέρουν πολεμιστές, οικιστές και αγαθά, διασχίζοντας με τη βοήθεια του ανέμου ή των κουπιών, τις θάλασσες.



Στους Κορινθίους ανήκει η τιμή ότι πρώτοι αυτοί επινόησαν τον καινούργιο αυτόν τύπο πλοίου. Σύμφωνα με ιστορικές πηγές, οι πρώτες τριήρεις ναυπηγήθηκαν μεταξύ του 650-610 π.Χ.. Έφτασαν, όμως, στο ανώτερο σημείο τελειότητας στην Αθήνα, σε τέτοιον βαθμό, ώστε θεωρήθηκαν κατ' εξοχήν αθηναϊκό επίτευγμα. Στην πιο εξελιγμένη μορφή της έφτασε γύρω στα τέλη του 5ου π.Χ. αιώνα.

Ένας από τους αντιπροσωπευτικότερους τύπους φορτηγού πλοίου του 4ου αιώνα π.Χ. είναι το γνωστό πλέον στον κόσμο **πλοίο της Κερύνειας**, του οποίου το ναυάγιο έδωσε σήμερα τη δυνατότητα να το ανακατασκευάσουμε και να γνωρίσουμε πώς ήταν αυτός ο χαρακτηριστικός τύπος πλοίου του Αιγαίου.

Τα πλοία που ναυπήγησε ο Μ. Αλέξανδρος, με αρχηγό τον Νέαρχο έφτασαν ως τις ακτές της Ινδίας και τον Περσικό κόλπο. Τα **Ελληνιστικά χρόνια**, που ακολούθησαν, χαρακτηρίζονται από τον ανταγωνισμό των διαδόχων του Μ. Αλεξάνδρου, για τη δημιουργία όλο και μεγαλύτερων πλοίων, των **γιγάντων των θαλασσών**. Παρ' όλα αυτά, όμως, τα πιο αποτελεσματικά πλοία στις ναυμαχίες ήταν τα πιο μικρά, η τριήρης, η **τετρήρης** και η **πεντήρης**.

Η **τριήρης** ήταν απόγονος παλαιότερων πλοίων της προ-Κλασικής περιόδου, της **τρι-ακοντορού**, της **πεντηκοντορού** και, κυρίως, των **διήρων**, με μεγάλες ναυπηγικές αναπροσαρμογές. Η **τριήρης** υπήρξε ένα πανίσχυρο, εξαιρετικά γρήγορο και ευέλικτο πολεμικό σκάφος της **Κλασικής περιόδου**, με κύριο μέσο προώθησης τα κουπιά.



Η Ρώμη δεν είχε ναυτική εμπειρία. Βασίστηκε, όμως, στην πείρα των Ελλήνων και απέκτησε **τριήρεις**, καθώς και μεγαλύτερα πλοία με πέντε σειρές κουπιών. Κατά τη Ρωμαϊκή πε-

ρίοδο, κατασκευάζονται από τους Ρωμαίους πλοία-γαλέρες, τα οποία αγγίζουν τους 1.000 μετρικούς τόνους εκτόπισμα και χρησιμοποιούνται και για πολεμικούς και για εμπορικούς σκοπούς. [...]

Στη Βυζαντινή αυτοκρατορία ο τύπος της **γαλέρας** θα περάσει ως **δρομων**, το βασικό πλοίο μάχης του βυζαντινού ναυτικού. Διέθετε κωπηλατικό πλήρωμα 50 κωπηλατών και μεταφορική ικανότητα έως και 200 ατόμων. Είχε την ικανότητα μεταφοράς καταπελτών, βαλλιστρών κ.λπ..

Από τον 4ο μέχρι τον 7ο αιώνα μ.Χ. έχουμε σημαντικές εξελίξεις στη ναυπήγηση των πλοίων. Τοποθετείται πρώτα ο σκελετός και μετά οι σανίδες του πετσώματος, που λυγίζονται και καρφώνονται πάνω στον σκελετό. Κατά την ίδια περίοδο, εμφανίζεται το τριγωνικό πανί «λατίνι», που βελτιώνει κατά πολύ τη δυνατότητα πλεύσης και έχουμε και δεύτερο ιστίο. Τότε βλέπουμε και τη σιδερένια άγκυρα, που σιγά-σιγά εξελίσσεται και φτάνει στη γνώριμη και σε μας μορφή της.



Αργότερα, κατά τον 7ο-8ο αιώνα μ.Χ., οι Βυζαντινοί επιστήμονες επινοούν το «**υγρόν πυρ**» και οι Βυζαντινοί ναυπηγοί το τοποθετούν ως κύριο όπλο στους δρόμωνες, δημιουργώντας, έτσι, την πασίγνωστη και ιδιαίτερα τρομακτική για τους αντιπάλους κατηγορία των **πυρφόρων δρομώνων**.

Η **ολκάδα**, εμπορικό πλοίο του 7ου αιώνα, ήταν εξαιρετικά καλοσχεδιασμένη με εκτόπισμα 40 τόνων. Η μεγαλύτερη καινοτομία του πλοίου αυτού για την εποχή του ήταν ότι διέθετε μαγειρεία, τα οποία είχαν επενδυθεί με πλάκα, για να προστατεύεται το πλοίο από τυχόν φωτιά. Αργότερα, ναυπηγείται η «**καμπαρέα**», ιστιοφόρο εμπορικό πλοίο του 14ου μ.Χ. αιώνα. [...]

Κατά τη Βενετοκρατία, ο τύπος της γαλέρας ήταν αυτός που κυριάρχησε στις θαλάσσιες μεταφορές τον 15ο αιώνα, τόσο για εμπορικούς σκοπούς όσο και για πολεμικούς, η οποία, όμως, στα πρώτα τριάντα πέντε χρόνια του 16ου αιώνα κάθηκε από τη θάλασσα, επειδή ήταν αργό σκάφος, όταν κάνουν την εμφάνισή τους τα ιστιοφόρα πλοία. Η ναυμαχία της Ναυπάκτου, το 1571, είναι η τελευταία ναυμαχία στη ναυτική ιστορία όπου συμμετέχουν κωπήλατες γαλέρες[...]



Από τις αρχές του 16ου αιώνα, κατά τη διάρκεια της Οθωμανοκρατίας, άρχισε να αμφισβητείται σοβαρά η κυριαρχία της Βενετίας στη Μεσόγειο, καθώς έχασε από τους Τούρκους ένα σημαντικό μέρος του στόλου της. Οι συνθήκες του Κάρλοβιτς (1699) και του Πασάροβιτς (1718) είχαν ως αποτέλεσμα την επικράτηση ειρηνικού κλίματος στη βορειοανατολική Μεσόγειο. Οι πλέον, όμως, καθοριστικές συνθήκες για τον ελληνικό εμπορικό στόλο ήταν η συνθήκη του Κιουτσούκ - Καϊναρτζή (1774) και του Αϊναλή - Καβάκ (1775), που επέτρεψαν στα εμπορικά πλοία των μειονοτήτων της Οθωμανικής αυτοκρατορίας να πλέουν ελεύθερα στο Αιγαίο και στη Μαύρη Θάλασσα, με ρωσική ή αυστριακή σημαία.

Έτσι, σ' αυτήν την περίοδο η παρουσία ελληνικής ναυσιπλοΐας περιορίζεται σε μικρά εμπορικά σκάφη. Μπρίκι, μπρικογολέτα, μπάρκο, γολέτα, δρόμων, ήταν μερικά από τα ελληνικά σκάφη που όργωναν τις ελληνικές θάλασσες. Η ικανότητα των Ελλήνων караβομαραγκών να χτίζουν, να τροποποιούν σκάφη για τις δύσκολες ελληνικές θάλασσες, σε συνδυασμό με τη ναυτοσύνη των Ελλήνων καπεταναίων συνέβαλε τα μέγιστα, ώστε να αναγεννηθεί κατά το δεύτερο μισό του 18ου αιώνα η ελληνική ναυτιλία. [...]



Για τους Έλληνες ναυτικούς ο πιο αγαπητός τύπος πλοίου ήταν το **μπρίκι ή πάρων**, όπως είναι η λόγια ονομασία του. Είχε δύο κατάρτια, με πανιά σταυρώσεις και φλόκους στην πλώρη και σταυρώσεις και τραπεζοειδή «μπούμα» στο πρυμνίο κατάρτι. Αυτό το είδος αυτό του πλοίου θα χρησιμοποιηθεί από τους Έλληνες ναυτικούς τόσο στα εμπορικά τους ταξίδια στη Μεσόγειο όσο και στον Αγώνα της Ανεξαρτησίας του 1821. [...]



Ένα άλλο δικάταρτο, η γολέτα ή σκούνα, όπως ονομαζόταν αλλιώς. Το επίσημο όνομά της είναι ημιω-
ριό κατάρτι αντί για πανιά σταυ-
ρώσεις, ήταν μικρότερη σε μέγεθος
από το μπρίκι, άρα πιο ελαφριά και
ευέλικτη, με πιο εύκολη στον χειρι-
σμό ιστιοφορία.



Ο βασικός τύπος τρικάταρτου ήταν το μπάρκο ή «δρόμων», κατά την επίσημη ονομασία του. Το σκαρί του ήταν **κυκλικό στην πρύμνη**, μεγαλύτερο από 40 μέτρα, και λεγόταν συνήθως караβόσκαρο. Στα τρία κατάρτια του είχε σειρές από πανιά σταυρώσεις, σειρά από φλό-
κους στο πλωριό και μπούμα στο πρυμνιό. Τα μεγάλα ελληνικά εμπορικά, που ταξίδευαν σε όλα
τα μεσογειακά λιμάνια, αποτελούσαν συγχρόνως και ένα σημαντικό μέσο επικοινωνίας και μετα-
φοράς ιδεών, μεταξύ των χωρών της δυτικής Ευρώπης και της Ελλάδας. [...]

Αναφορές για ναυπηγεία στο τέλος του 18ου αιώνα υπήρχαν στην Κύμη, στη Ζαγορά, στην Πάργα, στο Τρίκερι, στη Σκιάθο, στα Σφακιά, στο Μεσολόγγι, στο Αιτωλικό, στην Πρέβεζα, στην Καλαμάτα, στη Σκόπελο, στο Λιτόχωρο, στο Άγιον Όρος, στην Αίνο, στην Αγία Μαρίνα, στη Μι-
ντζέλα (Πήλιο), στην Πύλο, στην Πάρο, στη Μύκονο, στην Πάτμο, στη Χαλκίδα, στην Άνδρο, στο
Αϊβαλί, στο Τσεσμέ, στα νησιά του Μαρμαρά, στον Πόρο, στη Σκύρο, στη Λίμνη (Εύβοια) και στο
Κρανίδι. [...]

Κύρια ναυπηγική δραστηριότητα της Σύμης ήταν η κατασκευή ψαράδικων ή σφουγγαράδικων σκαφών. Επίσης, τα ναυπηγεία της κατασκεύαζαν τον τοπικό τύπο της συμιακής σκάφης «simbequirs». Στην Ύδρα τα ναυπηγεία ειδικεύονταν στα τρεχαντήρια, στα Ψαρά στην κατασκευή σακολέβας και στη Χίο ονόμαζαν τα σκάφη τους «λεύκες». Ο πιο συνηθισμένος τύπος σκάφους, στις αρχές του 19ου αιώνα, ήταν το μπρίκι, που κατασκευαζόταν στο Αιγαίο και είχε σχέση με την εξέλιξη και τον εκσυγχρονισμό των ναυπηγείων στο τέλος περίπου του 18ου αιώνα.

Στη μετεπαναστατική Ελλάδα η Σύρος, αν και στο παρελθόν δεν είχε επιδείξει καμία ναυτική δραστηριότητα, τα πρώτα χρόνια μετά τη δημιουργία του νέου ελληνικού κράτους **έγινε το πρώτο ναυπηγικό κέντρο** της χώρας.

Στη δεκαετία 1830 – 1840, η ναυπηγική στη Σύρο αναπτύχθηκε ραγδαία εξαιτίας της άθησης των νέων εμπορικών δραστηριοτήτων. Κινητήρια δύναμη στην ανάπτυξη του ναυτικού εμπορίου και των ναυπηγείων αποτέλεσαν τα χιώτικα κεφάλαια που επενδύθηκαν στη Σύρο, αφού εκεί οι συνθήκες ήταν ευνοϊκότερες από κάθε άλλο μέρος της ελεύθερης Ελλάδας.



Ο 19ος αιώνας υπήρξε αιώνας-ορόσημο. Με τη Βιομηχανική επανάσταση οι αλλαγές που σημειώνονται στην παγκόσμια οικονομία είναι κοσμογονικές. Κατά τη διάρκεια του αιώνα αυτού, διαμορφώθηκαν οι συνθήκες για την ανάπτυξη ελληνικών εμπορικών δικτύων που διακινούσαν το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου της Μεσογείου και της Μαύρης θάλασσας. Η ξυλοναυπηγική άρχισε να παρακμάζει πριν από το 1880, αν και στις δύο τελευταίες δεκαετίες του 19ου αιώνα τα φαινόμενα παρακμής γίνονται εντονότερα. Η Σύρος παύει πλέον να είναι το πρώτο λιμάνι της χώρας, και τα ξύλινα ιστιοφόρα χάνουν διαρκώς έδαφος σε σχέση με τα ατμοκίνητα ξύλινα και, στη συνέχεια, τα σιδερένια σκάφη. Το 1850 – 1853 γίνονται οι πρώτες απόπειρες μετασκευής και ναυπήγησης ξύλινων ατμόπλοιων στη Σύρο και το 1893 χτίζεται το πρώτο σιδερένιο πλοίο.



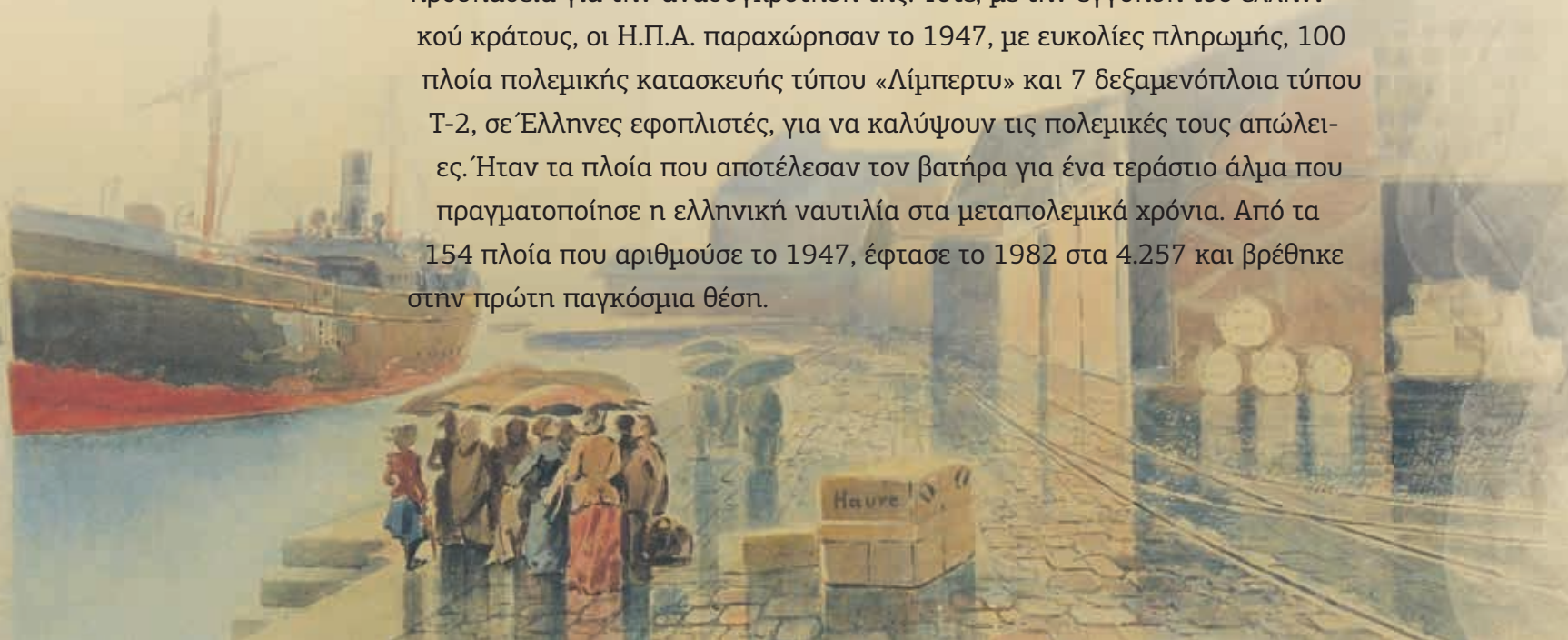
Ο Πειραιάς γίνεται το **πρώ-
το λιμάνι** με την ανάπτυξη της νέας πρωτεύουσας. Το πρώτο ναυπηγείο στον Πειραιά εμφανίστηκε το 1845 με 1846. Τα πρώτα 20 χρόνια του 20ού αιώνα, η περιοχή του Περάματος και της Σαλαμίνας εξελίχθηκαν στις κυριότερες περιοχές με ναυπηγικές δραστηριότητες, κυρίως μετά τη Μικρασιατική καταστροφή το 1922, όταν πρόσφυγες ναυπηγοί από τη Μικρά Ασία εγκαταστάθηκαν και στις περιοχές αυτές. [...]

Τα πρώτα ατμόπλοια που έπλευσαν ήταν ξύλινα με πλευρικούς τροχούς. Το τοπικό εμπορικό φορτηγό ατμόπλοιο από το 1880 περίπου μέχρι τον Α΄ Παγκόσμιο πόλεμο ήταν τύπου tree - island. Αυτός ο τύπος πλοίου, φτιαγμένος στα βρετανικά ναυπηγεία στις αρχές του αιώνα, έφθανε τους 5.000 κ.ο.χ. (ολική χωρητικότητα που υπολογίζεται σε κόρους). Οι Έλληνες αγόραζαν τα πλοία αυτά μεταχειρισμένα και αντικατέστησαν ολοκληρωτικά τα ιστιοφόρα τους.

Η πρώτη ατμοπλοϊκή εταιρεία της Ελλάδας ιδρύθηκε το έτος 1857, με έδρα τη Σύρο και με την επωνυμία «**Ελληνική Ατμοπλοΐα**». Αυτή μετέτρεψε σε ατμοκίνητη τη γολέτα της «ΑΙΓΑΙΟΝ» και ναυπήγησε δύο ακόμη καινούργια ατμόπλοια χωρητικότητας 200 κ.ο.χ. το καθένα, τα «ΙΡΙΣ» και «ΚΑΡΤΕΡΙΑ».

Στα τέλη του 19ου αιώνα, άρχισε να δημιουργείται και η υπερωκεάνια ναυτιλία για την εξυπηρέτηση του μεταναστευτικού ρεύματος που είχε αρχίσει να ογκώνεται. Οι ελληνικές υπερπόντιες γραμμές που αναπτύχθηκαν ήταν κυρίως δύο: η γραμμή Βορείου Ατλαντικού (1907–1977), που τη διέκοψε για επτά χρόνια ο Β΄ Παγκόσμιος πόλεμος, και η γραμμή Αυστραλίας (1947 – 1977).

Αμέσως μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου, η ελληνική ναυτιλία άρχισε και πάλι την προσπάθεια για την ανασυγκρότησή της. Τότε, με την εγγύηση του ελληνικού κράτους, οι Η.Π.Α. παραχώρησαν το 1947, με ευκολίες πληρωμής, 100 πλοία πολεμικής κατασκευής τύπου «Λίμπερτυ» και 7 δεξαμενόπλοια τύπου T-2, σε Έλληνες εφοπλιστές, για να καλύψουν τις πολεμικές τους απώλειες. Ήταν τα πλοία που αποτέλεσαν τον βατήρα για ένα τεράστιο άλμα που πραγματοποίησε η ελληνική ναυτιλία στα μεταπολεμικά χρόνια. Από τα 154 πλοία που αριθμούσε το 1947, έφτασε το 1982 στα 4.257 και βρέθηκε στην πρώτη παγκόσμια θέση.



Οι ναυτικοί και οι έμποροι του Αιγαίου

Οι κάτοικοι των νησιών, οι έμποροι και οι ναυτικοί επικοινωνούσαν οικονομικά και πολιτισμικά από τις αρχές της Νεολιθικής εποχής με τα απέναντι νησιά, αλλά και τις πιο απομακρυσμένες στεριές. Μακρινά ναυτικά ταξίδια γίνονταν από το 7000 π.Χ. (Τζαμτζής, 1992). Νησιά όπως η Πάρος, η Νάξος, η Ρόδος και η Θήρα ανέπτυξαν σημαντική αποικιακή δραστηριότητα ήδη από τον 8ο αιώνα π.Χ..

Λίγο πιο μετά, στην Αρχαϊκή εποχή (7ος - 6ος αιώνας π.Χ.), οι Κυκλάδες γνώρισαν ιδιαίτερη ακμή με την ίδρυση αποικιών, αναπτύσσοντας το εμπόριο και διακινώντας τα προϊόντα τους σε όλη τη λεκάνη της Μεσογείου.

Από την εποχή του ερχομού των Λατίνων στο Αρχιπέλαγος, τον 13ο αιώνα, κωπήλατα σκάφη πήραν τη θέση των παλαιότερων βυζαντινών δρομώνων.

Μετά τον 16ο αιώνα περάσαμε από τα κουπιά στα **πανιά**, με τα **ιστιοφόρα** να εκτοπίζουν τα παλιά κωπήλατα πλοία στους θαλάσσιους δρόμους του Αιγαίου και όλης της Μεσογείου. Από τον 16ο αιώνα η πειρατεία είχε γίνει η πιο διαδεδομένη ναυτική απασχόληση.

Τον 18ο αιώνα πολλά προϊόντα νησιών του Αιγαίου, όπως το εξαιρετικό κρασί της Σαντορίνης και οι σπόγγοι της Σύμης, της Καλύμνου και του Καστελόριζου, εξάγονταν σε μακρινές περιοχές, όπως η Ρωσία. Στο πρώτο μισό του 19ου αιώνα, οι θαλάσσιες μεταφορές άνθησαν και μαζί τους αναπτύχθηκε η ξυλοναυπηγική.





Τους δυο περασμένους αιώνες, οι κλειστές νησιώτικες κοινωνίες ανοίγονταν προς τον έξω κόσμο και με έναν άλλο τρόπο: **τη μετανάστευση**. Ομάδες μαστόρων νησιωτών, όπως οι κεραμουργοί και οι αγγειοπλάστες της Σίφνου, οι βαρελάδες της Σαντορίνης, οι μαρμαροτεχνίτες και οι λιθοξόοι της Τήνου, οι κτίστες από την Άνδρο και τη Σίφνο, μετανάστευσαν προσωρινά στη Μικρά Ασία, στην Κωνσταντινούπολη, στη Σμύρνη και, λίγο αργότερα, στην Αθήνα, στις αρχές του 19ου αιώνα. Μια άλλη ομάδα μετακινουμένων αφορούσε υπηρέτριες ή ψυχοκόρες, νεαρές κοπέλες που, λόγω έλλειψης οικονομικών μέσων ή για να εξασφαλίσουν την προίκα τους, έφευγαν από το νησί τους, την Άνδρο, την Τήνο, τη Σέριφο, την Ίο, τη Φολέγανδρο, με προορισμό τον Πειραιά, τη Σμύρνη, την Κωνσταντινούπολη, την Αίγυπτο.

Παραδοσιακά

Επαγγέλματα και Τέχνες

Αγγειοπλάστες, καλαθοπλέκτες, ξυλογλύπτες και αγιογράφοι, μαρμαροτεχνίτες και γλύπτες, караβομαραγκοί, πεταλωτήδες και σιδεράδες, αγωγιάτες, μυλωνάδες και σφουγγαράδες, υφάντρες, τεχνίτες της πέτρας... Δεκάδες είναι τα παραδοσιακά επαγγέλματα στα νησιά του Αιγαίου, αρκετά από τα οποία έχουν πλέον περιοριστεί ή και εγκαταλειφθεί, με τη χρήση των σύγχρονων τεχνολογιών και τα φτηνά εισαγόμενα προϊόντα, που μείωσαν σημαντικά τη ζήτηση για χειροποίητα. [...]



Περίφημοι ήταν οι
καλαθοπλέκτες
του τηνιακού χωριού
Εώλαξ, που ακόμη
συνεχίζουν να φτιά-
χνουν **χειροποίητα**
καλάθια με λυγα-
ριές.



Στους ταρσανάδες

του Αιγαίου

Όπως κάθε «μπουλούκι» μαστόρων στις αγροτοκτηνοτροφικές κοινωνίες ακολουθούσε τη δική του οργάνωση, κώδικες και τελετουργίες, έτσι και οι Αιγαιοπελαγίτες μαστόροι των караβιών ακολουθούσαν το δικό τους, ιδιαίτερο πλαίσιο.

Μια σειρά από διαφορετικές ομάδες τεχνιτών και εργατών εργαζόταν στο κτίσιμο του караβιού, με μια απαράλλακτη μεθοδικότητα, που η αρχή της χάνεται στα βάθη της ιστορίας.

Υλοτόμοι, μουλαράδες, μπαλτατζήδες, **καραβομαραγκοί**, караβοκύρηδες, καπεταναίοι, **ψαράδες**, καϊκτοσέδες, καλφάδες και ναυτικοί εναλλάσσονταν σε ρόλους **μαστορικούς** και ναυτικούς.





Μια σκληρή, βαριά χειρωνακτική δουλειά αυτοδίδακτων τεχνιτών, που το αποτέλεσμα της θα κρινόταν στη θάλασσα, αποτιμώντας κόπους, περιουσίες και ζωές.

Στον ταρσανά κτίζονταν λογιών – λογιών σκαριά, τρεχαντήρια, περάματα, караβόσκα-ρα, βαρκαλάδες, ανεμότρατες, τράτες, μπόττηδες κ.ά..

Η τελετουργία του κτισίματος ξεκινούσε από την **καρίνα του σκαριού**, με τους κόντρα πασσάλους. Αυτός που τους κάρφωνε έπρεπε να 'χει **καταπρόσωπο τον ήλιο**, ώστε να μην βαραίνει η σκιά του το σκαρί.



Στην καθέλκυση του τελειωμένου σκαριού σπιννόταν σωστό πανηγύρι στον ταρσανά. Τα «γκτήματα», όπως λεγόταν η καθέλκυση, περιλάμβανε αγιασμό του σκαριού, ψαλμωδίες και οργανοπαίκτες για το γλέντι που ακολουθούσε. Οι προσταγές που ακούγονταν, «λάσκα» και «βίρα», «νέτα» και «αγάντα», «ίσα» και «κάργα», «μáινα» και «βάρδα», «δώσε ντάνο» προετοίμαζαν το σκαρί που με την τελευταία προσταγή, «φόρα βόλτα», το έφερναν στην αγκαλιά της θάλασσας. Το τρίξιμο του σκαριού καθώς γλιστρούσε, «κλάνει τον ναυπηγό του», όπως έλεγαν, ήταν η αρχή για τον σκοπό που κτίστηκε, τα ταξίδια στη θάλασσα, την αναμέτρηση μαζί της, την απολαβή των μόχθων όσων δούλευαν πάνω του.

Κάθε μεγάλο νησί του Αιγαίου είχε τον δικό του ταρσανά. Φημισμένους ταρσανάδες είχε η Σάμος, οι τεχνίτες της οποίας φημίζονταν για τη ναυπηγική τους τέχνη από τον 18ο αιώνα, συνεχίζοντας μια μακραίωνη ναυπηγική παράδοση από την αρχαιότητα με τις ονομαστές «Σάμαινες», εμπορικές και πολεμικές διήρεις που κυριάρχησαν κατά την Αρχαϊκή περίοδο.





Η «αυγή» του ατιόπλοιου περιόρισε τα κτισίματα ξύ-
λινων σκαριών, τα οποία κατά τη δεκαετία του 1950 και
1960 περιορίστηκαν στην κατασκευή μικρών σκαριών.
Πολλοί ταρσανάδες έπαψαν να λειτουργούν κι εγκαταλεί-
φθηκαν. Σήμερα και οι ταρσανάδες της Σάμου ανήκουν
στο παρελθόν. Απομένουν δύο και μοναδικοί σε όλο το
Αιγαίο με τους τελευταίους караβομαραγκούς στο Καρλό-
βας και τον Άγιο Ισίδωρο.



Στα πιο σύγχρονα χρόνια, οι πρώτοι που ασχολήθηκαν με τα σφουγγάρια ήταν οι κάτοικοι της Σύμης. Οι ξένοι περιηγητές που επισκέπτονταν την Ελλάδα την εποχή εκείνη πίστευαν ότι τα σφουγγάρια φύτρωναν μόνο στον βυθό γύρω από τη Σύμη και πουθενά αλλού.



Από το 1863 οι σφουγγαράδες άρχισαν να χρησιμοποιούν μια **ολόσωμη, λαστιχένια στολή με χαλκίνο θώρακα**, πάνω στον οποίο στερεωνόταν σφικτά μια χάλκινη περικεφαλαία. Μια τέτοια στολή έφερε ο Συμιακός Φώτης Μαστορίδης και η χρήση της διαδόθηκε σύντομα σε όλα τα νησιά, με συνέπεια να λιγοστέψουν οι γυμνοί δύτες.



Αργότερα, ασχολήθηκαν με τα σφουγγάρια οι Χαλκίτες και οι Καστελλοριζιοί και γύρω στα 1800 ακολούθησαν οι Καλύμνιοι.

Στα Δωδεκάνησα (Σύμη, Κάλυμνο, Χάλκη, Καστελόριζο), στα νησιά του Αργοσαρωνικού (Αίγινα, Ύδρα) και στη Λήμνο βρίσκονταν τα σημαντικότερα σπογγαλιευτικά κέντρα.

Έως το 1863 στα Δωδεκάνησα, τα σφουγγάρια τα ψάρευαν κυρίως **γυμνοί βουτηχτάδες** από τις αρχές Μαΐου έως τις αρχές Σεπτεμβρίου. Τον χειμώνα χρησιμοποιούσαν μια άλλη μέθοδο στη Σύμη και την Κάλυμνο, την **«καγκάβα»**, που ήταν ένα τρεχαντήρι, χωρητικότητας 8 - 10 τόνων, με προσαρμοσμένο ένα εργαλείο στην πρύμνη, για να **ξεριζώνει σφουγγάρια**, πέτρες και ό,τι άλλο εύρισκε στον βυθό.

Όπως αναφέρεται ενδεικτικά, σε διαφορετικές εποχές η Σύμη έφτασε να έχει 400 καγκάβες και η Κάλυμνος 380.





Συνήθως τα σφουγγαράδικα τραβούσαν κατά τις ακτές της Βόρειας Αφρικής, της Κύπρου αλλά και μέχρι τις ακτές της Αλγερίας και του Μαρόκου. Πριν την αναχώρηση, απαραίτητος ήταν ο αγιασμός και η παράκληση για βοήθεια στη χάρη του Αγίου Νικολάου, τον προστάτη και πνευματικό «καταφύγιο» των σφουγγαράδων.

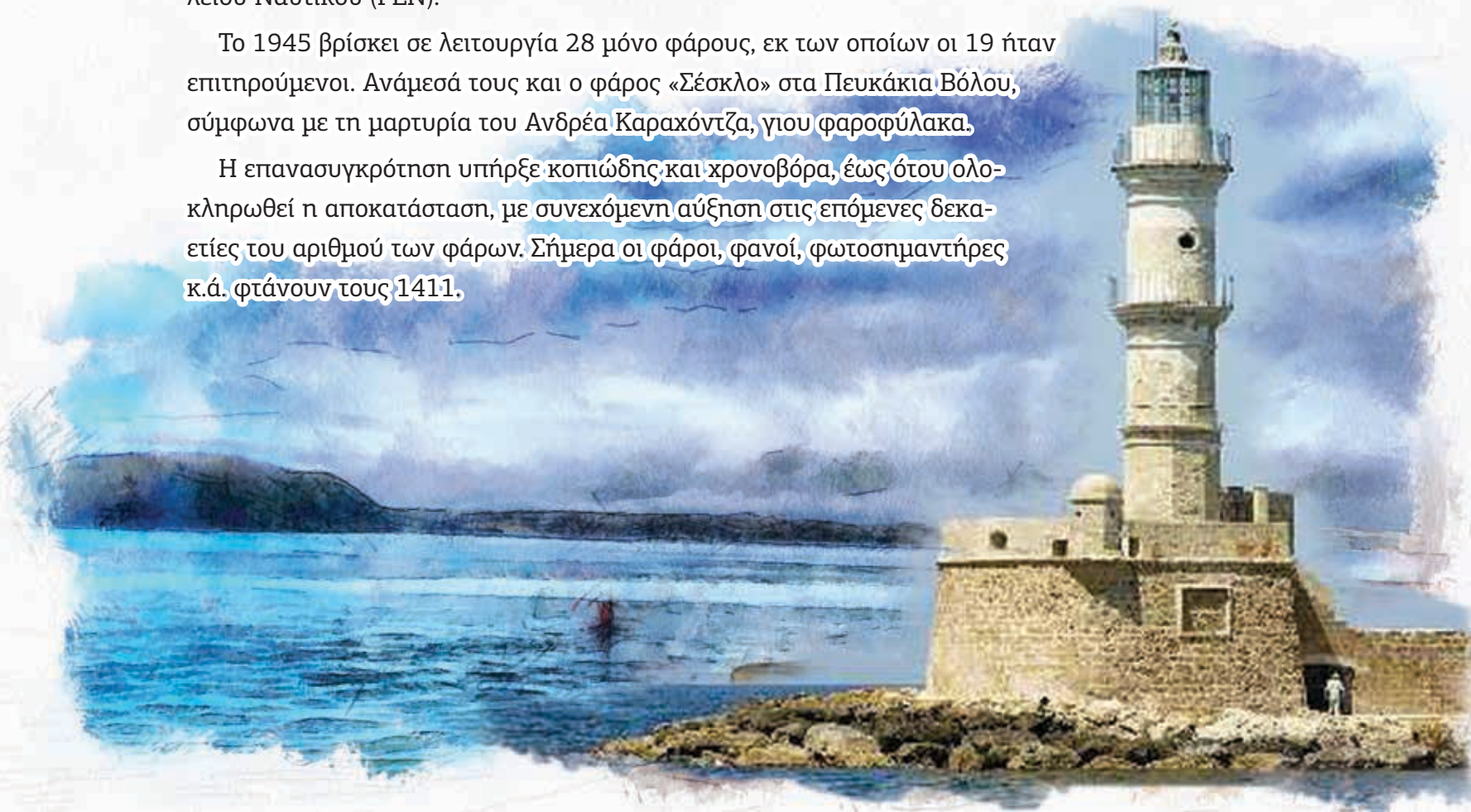


Η αναγκαιότητα των φάρων για την ασφαλή ναυσιπλοΐα είναι δεδομένη. Καθοδηγούν τα πλεούμενα στους θαλασσινούς δρόμους, αποτρέποντας ναυάγια ή άλλες δυσάρεστες καταστάσεις. Γι' αυτό και η όψη ενός φάρου θεωρείται συνώνυμο της σιγουριάς και της ελπίδας.

Συνολικά, η Ελλάδα διαθέτει ένα από τα μεγαλύτερα φαρικά δίκτυα στον κόσμο. Οι φορείς που κατασκεύασαν το φαρικό δίκτυο στην Ελλάδα ήταν αρχικά οι γαλλικές εταιρείες στο Αν. Αιγαίο και οι βρετανικές στο Ιόνιο, μετά δε το 1870 το ελληνικό κράτος με δικές του αναθέσεις. Η ευθύνη για τη διαχείριση του δικτύου ανήκει στην Υπηρεσία Φάρων του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού (ΓΕΝ).

Το 1945 βρίσκει σε λειτουργία 28 μόνο φάρους, εκ των οποίων οι 19 ήταν επιτηρούμενοι. Ανάμεσά τους και ο φάρος «Σέσκλο» στα Πευκάκια Βόλου, σύμφωνα με τη μαρτυρία του Ανδρέα Καραχόντζα, γιου φαροφύλακα.

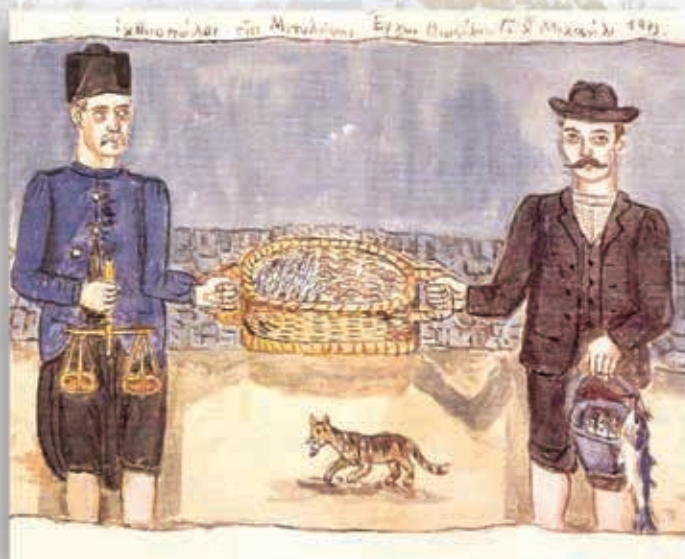
Η επανασυγκρότηση υπήρξε κοπιώδης και χρονοβόρα, έως ότου ολοκληρωθεί η αποκατάσταση, με συνεχόμενη αύξηση στις επόμενες δεκαετίες του αριθμού των φάρων. Σήμερα οι φάροι, φανοί, φωτισημαντήρες κ.ά. φτάνουν τους 1411.



Ο λαϊκός πολιτισμός

του Αιγαίου

Σαν μικρές κιβωτοί τα νησιά του Αρχιπελάγους διαφυλάσσουν μέχρι τις μέρες μας τους θησαυρούς του λαϊκού πολιτισμού: τη μουσική, τα παραδοσιακά όργανα και τους χορούς, τα γαμήλια, πασχαλινά, χριστουγεννιάτικα και αποκριάτικα έθιμα, τις τέχνες και τα αναρίθμητα πανηγύρια που οργανώνονται όλο τον χρόνο, επηρεασμένα από τη θάλασσα. Παραδόσεις από τον κύκλο της ζωής, τη γέννηση, τον αρραβώνα, τον γάμο, τον θάνατο, αλλά και έθιμα, των Χριστουγέννων, της Πρωτοχρονιάς, των Φώτων, της Αποκριάς, του Πάσχα και του Δεκαπενταύγουστου, έχουν στοιχεία όμοια αλλά και διαφορετικά από νησί σε νησί.



Η γέννηση

Στην Κάρπαθο χαρακτηριστικό ήταν το έθιμο των εφτά ημερών από τη γέννηση του παιδιού: σέρβιραν την αλευρά, ένα είδος γλυκού με ζύμη, βούτυρο και μέλι.



Οι Φορεσιές



*Femme de l'île de Chios
dessinée par le Baron de Stollberg*

de Paris chez C. Bouché, 1840

N° 14

chez M. Huet, 1840

Οι νησιώτισσες δε χρησιμοποιούσαν τη φορεσιά μόνο για να καλύψουν το σώμα τους. Ήταν για κείνες ένα στοιχείο καλλωπισμού, εντυπωσιασμού και ανάδειξης της γυναικείας ομορφιάς. Υφάντρες καλές, ήδη από τη Νεολιθική εποχή, δημιουργούσαν υφάσματα από λινό ή μάλλινο νήμα. Οι γυναίκες της Θήρας πήγαιναν ακόμη ένα βήμα μπροστά, χρησιμοποιούσαν διάφανο ύφασμα.

Στα προχριστιανικά χρόνια οι πιο πολλές γυναίκες ύφαιναν μόνες τους τα εξαρτήματα που θα φορούσαν στο κεφάλι τους, ενώ οι πιο πλούσιες απ' αυτές ξεχώριζαν, καθώς αγόραζαν τους φημισμένους αμοργιανούς, λινούς κόκκινους χιτώνες που ονομάζονταν αμόργεια ή αμόργινα ή αμοργίδες.



*Femme de « Nisyros »
dessinée par le Baron de Stollberg*

(N° 8)

chez P. Moitte, 1840

chez M. Huet, 1840

Στο Αιγαίο κυριαρχούσαν οι λευκές φορεσιές των Κυκλάδων, οι οποίες είχαν διαδοθεί σε αρκετά από τα Δωδεκάνησα (Πάτμο, Κω, Καστελόριζο, Κάλυμνο). Ο βασικός τύπος φορεσιάς δεν είχε διαφορές μεταξύ των νησιών και περιλάμβανε τα εξής: ένα κοντό πουκάμισο με στενά μανίκια, ένα μακρύ πουκάμισο με πολύ μεγάλα μανίκια, ανασκουμπωμένα συνήθως στους ώμους, ένα μικρό μπούστο, μια τραχηλιά και ένα είδος ποδιάς πάνω από μια έντονα πλισαρισμένη κοντή λευκή φούστα. Λιτές είναι οι αντρικές φορεσιές, σε αντίθεση με τις γυναικείες. Διακρίνονται και αυτές σε επίσημες και ανεπίσημες-καθημερινές και εμφανίζουν μια επανάληψη στα νησιά.



1. Ο Ζωγράφος του ταρσανά, Ν. Α. Χριστόπουλος (2007), Κατάλογος έργων του από την έκθεση στα Πευκάκια Βόλου. Βόλος: Δημοτικό Κέντρο Ιστορίας και Τεκμηρίωσης Δήμου Βόλου.

2. Ναυτική Παράδοση στο Αιγαίο, Ταρσανάδες και σκαριά (2007). Οδηγός της έκθεσης Ταρσανάδες και σκαριά (επιμ. Κ.Α. Δαμιανίδης). Αθήνα: Υπουργείο Αιγαίου.

3. Θαλασινά Καϊκια και Βάρκες του τόπου μας – Ένα ταξίδι του κόσμου των ξύλινων σκαριών της θάλασσας και του πολιτισμού μας (2013). Συλλογικό. Αθήνα: Αρτέον.

4. Γαλαξιδιώτικα Καράβια – Μουσείο Γαλαξίου (1998). επιμ. Παπαϊωάννου Λ., Κομίνη – Διαλέτη Δ. Αθήνα: Εκδόσεις Μέλισσα.

5. Ελληνικά Πλοία του Μεσαίωνα (1994). επιμ. Δ. Μιχαλόπουλου. Αθήνα: Εκδόσεις Ευρώπη.

6. Ναυτικόν Μουσείον της Ελλάδος (2005). Συλλογικό έργο. Πειραιάς: Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος.

7. Παλούμπης, Ι. (2012). Βαλκανικοί Πόλεμοι – Ο Ναυτικός Αγώνας (1912-1913). Πειραιάς: Ναυτικόν Μουσείον της Ελλάδος.

8. Katagianni. F. (2014). 40 Medieval City-Ports in North Aegean and thw Black Sea – A cultural guide. Thessaloniki: European Centre for Byzantine and Post-Byzantine Monuments.

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ

Σελ.	
4	- Wikipedia, «Mediterranean Sea 16.61811E 38.99124N», https://el.m.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B5%CE%AF%CE%BF:Mediterranean_Sea_16.61811E_38.99124N.jpg - Σύνοψη θέματος: Wikimedia, «Arrowhead», http://www.ornl.gov/info/news/pulse/pulse_v44_99.htm και Wikimedia, «Obsidian from Milos in Crete, 3000-2300 BC, AMH, 144707», https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Obsidian_from_Milos_in_Crete_3000-2300_BC,_AMH_144707.jpg
5	Wikimedia, «Cycladic frying pan with ship», https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Cycladic_%22frying_pan%22_with_ship.JPG
6-7	- Wikipedia, «AKROTIRI SHIP-PROCESSION-FULL PANO-2» (λεπτομέρεια), https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B5%CE%AF%CE%BF:AKROTIRI_SHIP-PROCESSION-FULL_PANO-2.jpg - e-book, Ιστορία Α' Γυμνασίου, κεφ. 3, «Ελληνικό πλοίο προσεγγίζει σε άγνωστο, ίσως εχθρικό, τόπο. Γεωμετρικό αγγείο του 8ου αιώνα (Μουσείο Ελευσίνας).», http://ebooks.edu.gr/modules/ebook/show.php/DSGYM-A105/29/157,906/
8	-Wikimedia, Ancient and Modern Ships – Part I – Wooden Sailing Ships by Sir George Holmes «Greek Bireme 500BC», https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Greek_Bireme_500BC.jpg -Wikimedia, «Romtrireme», https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Romtrireme.jpg
9	Wikipedia, «Model of a greek trireme», https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Model_of_a_greek_trireme.jpg
10	flickr.com, Rich, Anthony (1803 or 1804-1891), 1849, «The illustrated companion to the Latin dictionary and Greek lexicon; forming a glossary of all the words representing visible objects connected with the arts, manufactures, and every-day life of the Greeks and Romans, with representations of nearly two thousand objects from the antique», σελ.448, https://www.flickr.com/photos/internetarchivebookimages/14598040089/in/photostream/
11	Wikipedia, «Greekfire-madridskylitzes1», https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Greekfire-madridskylitzes1.jpg
12	-Wikipedia, François Geoffroi Roux (1811–1882), «Brig Ares (Tsamados)», https://el.m.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B5%CE%AF%CE%BF:Brig_Ares_(Tsamados).jpg - Wikimedia, Michael of Rhodes 1401-1445, «Michael of Rhodes galley of flanders», http://brunelleschi.imss.fi.it/michaelofrhodes/index.html



Σελ.	
14-15	- Wikiart, Konstantinos Volanakis (1837 – 1907), «Sunset at the seashore», www.wikiart.org/en/konstantinos-volanakis/sunset-at-the-seashore - Wikipedia, «Ιωάννης Αλταμούρας - Καΐκι στις Σπέτσες» - Wikimedia, «Syra (Siros, Syros), Greece. Wellcome L0043928», https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Syra_(Siros,_Syros),_Greece._Wellcome_L0043928.jpg
16	Εθνική Πινακοθήκη, Προσαλέντης Αιμίλιος (1859-1926), «Ο παλιός Πειραιάς», http://www.nationalgallery.gr/el/sulloges/collection/sulloges/o-palios-peiraias.html
17	Wikimedia, Karl William von Heideck (1788–1861) «Karl William von Heideck - Greek sailors - 1831», https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karl_William_von_Heideck_-_Greek_sailors_-_1831.jpg
18	- Wikipedia, «Stirrup vase Rhodes Louvre CA290», el.m.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B5%CE%AF%CE%BF:Stirrup_vase_Rhodes_Louvre_CA2906.jpg - Wikipedia, «Greeks-immigrating-to-USA-1910», Library of Congress, USA, en.wikipedia.org/wiki/File:Greeks-immigrating-to-USA-1910.jpeg
19	- Ηλικιωμένη γυναίκα καθαρίζει καρύδια. Επίδαυρος, 1952. Φωτογραφία: Νικόλαος Τομπάζης © Μουσείο Μπενάκη/Φωτογραφικά Αρχεία (ΦΑ_10_2710) - Ψαράδες και βάρκα σε παραλία. Κυκλάδες, γύρω στα 1935. Φωτογραφία: Έλλη Παπαδημητρίου © Μουσείο Μπενάκη/Φωτογραφικά Αρχεία (ΦΑ_19_509) - Παππούς και εγγονή. Κάλυμνος, γύρω στα 1935. Φωτογραφία: Έλλη Παπαδημητρίου © Μουσείο Μπενάκη/Φωτογραφικά Αρχεία (ΦΑ_19_301)
20-21	- Europeanana collection, Central Library of Zurich «Grèce. Port du Pine. Passa Limani», www.europeanana.eu/portal/el/record/9200166/BibliographicResource_3000117223957.html?q=Piraeus+&dclid=1582368990530&p=3 - Wikimedia, «Αρσανάς Γρηγορίου»
22	- Ταρσανάς. Θάσος, 1960. Φωτογραφία: Νικόλαος Τομπάζης © Μουσείο Μπενάκη/Φωτογραφικά Αρχεία (ΦΑ_10_11321)
23	- flickr.com, Smith, William, (1813-1893), 1849, «Image from page 160 of «A dictionary of Greek and Roman antiquities..», https://www.flickr.com/photos/internetarchivebookimages/14781837352/ - Βάρκα. Σκόπελος, γύρω στα 1960. Φωτογραφία: Πέτρος Μπρούσαλης © Μουσείο Μπενάκη/Φωτογραφικά Αρχεία (ΦΑ_3_1182)

Σελ.	
24	- Πλύσιμο σφουγγαριών. Κάλυμνος, γύρω στα 1935. Φωτογραφία: Έλλη Παπαδημητρίου © Μουσείο Μπενάκη/Φωτογραφικά Αρχεία (ΦΑ_19_296) - Κέντρο Ιστορίας και Τεκμηρίωσης Βόλου, Δημήτρης Λέτσιος, «Ο Νίκος Ζάχος έτοιμος να καταδυθεί», http://srv-vivl-vολου.mag.sch.gr:211/index.php/image-217
25	- en.wikipedia.org/wiki/Sponge_diving#/media/File:Sponges.JPG
26	- Πλένοντας τα σφουγγάρια. Κάλυμνος, 1950. Φωτογραφία: Δημήτρης Α. Χαρισιάδης © Μουσείο Μπενάκη/Φωτογραφικά Αρχεία (ΦΑ_12_int10) - Κέντρο Ιστορίας και Τεκμηρίωσης Βόλου, «Την περικεφαλαία σου όποιος σου τη βιδώσει να 'χει της Παναγιάς το νου και του Χριστού τη γνώση» Από αριστερά: Γιάννης Πατσάς, Αχιλλέας Ντάτσιος», http://srv-vivl-vολου.mag.sch.gr:211/index.php/image-85
27	- Κέντρο Ιστορίας και Τεκμηρίωσης Βόλου, «Τρικεριώτες σφουγγαράδες σε αναμνηστική φωτογραφία, Μάης του 1947 (συλλογή Κ. Πατρίκου)», http://srv-vivl-vολου.mag.sch.gr:211/index.php/image-71 - Αποβίβαση από καΐκι ερχόμενο από τη Πόθια. Βαθύ Καλύμνου, γύρω στα 1935. Φωτογραφία: Έλλη Παπαδημητρίου © Μουσείο Μπενάκη/Φωτογραφικά Αρχεία (ΦΑ_19_303)
28	Wikimedia, Wouter Hagens, «Chania lighthouse», https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Chania_lighthouse_A.jpg
29	- Wikimedia, Theofilos Museum, «Ιχθυοπώλες στη Μυτιλήνη», el.m.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B5%CE%AF%CE%BF:Theofilos_Fish_vendors.jpg - Wikimedia, «Τόρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη, «Dance scene in Greece - Gironi Robustiano - 1820», http://eng.travelogues.gr/collection.php?view=404
30-31	- Εθνικό Κέντρο Τεκμηρίωσης, Τόρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη, «Γυναίκα της Χίου», https://www.searchculture.gr/aggregator/edm/travelogues/000116-http%3A_el.travelogues.gr_item.php%3Fview%3D32836 - Εθνικό Κέντρο Τεκμηρίωσης, Τόρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη, «Γυναίκα από τη Μυτιλήνη», https://www.searchculture.gr/aggregator/edm/travelogues/000116-http%3A_el.travelogues.gr_item.php%3Fview%3D32825 - Wikimedia, «Megaro Gyzi, Thira, Santorini, 176704», https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Megaro_Gyzi_Thira,_Santorini_176704.jpg - Wikimedia, Peloponnesian Folklore Foundation, «Ενδυμασίες από τη Σκύρο. Αρχές 20ού αιώνα», https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Skyros2.jpg

Οπισθόφυλλο:

Ασημένιο караβάκι, τάμα ναυτικών, από την συλλογή του Πτρίάρχη Καλλίνικου του Γ' εκ Ζαγοράς, από το τόμο «Ηρθαν τα караβία τα Ζαγοριανά», σελ. 3, Αλέξανδρος Γ. Καπανιάρης – Νίκος Γ. Τσούκας, 2015, Μαγνήτιων Κιβωτός – Εκδοτική Δημητριάς, Βόλος





978-618-84595-2-6



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΗΣ ΠΡΟΣΧΟΛΙΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ
ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΥ
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ



ΙΕΡΑ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ
ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ
& ΛΑΜΥΡΟΥ



ΜΑΓΝΗΤΩΝ ΚΙΒΩΤΟΣ
ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΣΩΣΗ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΑΠΟΘΕΜΑΤΟΣ



Ακαδημία
Λαϊκού Πολιτισμού
& Τοπικής Ιστορίας
ΜΕΓΝΟΡΩΤΙΚ ΚΙΒΩΤΟΣ

Με τη στήριξη:



ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
ΠΡΩΤΟΒΑΘΜΙΑΣ & ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΑΣ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

Με την έγκριση:

ΙΕΠ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ