

Το ναυπηγείο “Ψαρρού” στο Πέραμα

Για να διηγηθούμε την ιστορία του σχεδόν αιωνόβιου ναυπηγείου “Γεωργίου Ψαρρού” στο Πέραμα θα πρέπει πρώτα να μεταφερθούμε στα Δωδεκάνησα, συγκεκριμένα στη Σύμη και να πάμε πολύ πίσω στον χρόνο.

Του Χάρη Τζάλα



Ο Γιώργος Ψαρρός, φωτογραφία των αρχών του 1970.

Η Σύμη πρωτοαναφέρεται ως ναυτικό νησί από τον Όμηρο. Ο βασιλιάς της, ο Νηρέας, συνέβαλε στην εκστρατεία ενάντια της Τροίας με τρία καράβια. Πολλά ήταν από τα προϊστορικά χρόνια τα Ελληνικά νησιά που η επιβίωση των κατοίκων τους εξαρτιόνταν από την τέχνη του караβομαραγκού και του ναυτικού. Η Σύμη κράτησε για χιλιετίες αυτήν την παράδοση. Από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα, όταν άνθισε το εμπόριο του σφουγγαριού, οι Συμιακοί πρωτοστάτησαν με τους Καλύμνιους στην σπογγαλιεία και το εμπόριο. Οι Συμιακοί караβομαραγκοί έκτιζαν ωραιότατα ξύλινα καράβια, που τα επάνδρωναν ντόπιοι ναυτικοί και δύτες, άλλοτε οι δύτες ήταν Καλύμνιοι. Τα σφουγγαράδικα αυτά πήγαιναν στις Βορειοαφρικανικές ακτές, τα περισσότερα στην Λιβύη, όπου τα σφουγγάρια ήταν άφθονα. Ας θυμηθούμε ότι σε Συμιακούς χρωστάμε την ανακάλυψη του περίφημου ναυαγίου των Αντικυθήρων, οι ίδιοι δύτες που το 1901 κάτω από την καθοδήγηση αρχαιολόγου και με πλοίο του Πολεμικού Ναυτικού έφεραν στο φως αυτούς τους ανεκτίμητους θησαυρούς συμπεριλαμβανομένου και του μοναδικού «αρχαίου μηχανισμού».

Ας προχωρήσουμε μια δεκαετία, το 1912 η Ιταλία καταλαμβάνει τα Δωδεκάνησα εκμεταλλευόμενη το ναδίρ της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Από τότε και για μια δεκαετία και παρόλο που τα καρνάγια της Σύμης συνεχίζουν το κατασκευαστικό τους έργο, ορισμένοι караβομαραγκοί αλλά και άλλοι μαστόροι αφήνουν το νησί και με τις οικογένειες τους έρχονται στον Πειραιά να βρουν καλλίτερη μοίρα. Ο Πειραιάς τότε, μετά από αιώνες εγκατάλειψης ξαναγίνονταν το μεγάλο, το πρώτο Ελληνικό λιμάνι. Μαζί τους και ο Μανώλης Ψαρρός, ο παππούς του Μανώλη, του σημερινού ιδιοκτήτη του ναυπηγείου.

Ο παππούς ο Μανώλης ήταν τότε, στην αρχή του 20^{ου} αιώνα, ένας νεαρός μάστορας, που γνωρίζει την τέχνη της ξυλοναυπηγικής και εγκαθίσταται στον Πειραιά στην συνοικία του Αγίου Διονυσίου, όπου έχουν στηθεί κάποιοι πρόχειροι ταρσανάδες. Ο γιος του ο Γιώργος μυείται και εκείνος στην παραδοσιακή ναυπηγική.

Τα χρόνια περνάνε και το 1923, μετά την Μικρασιατική καταστροφή πρόσφυγες έρχονται στον Πειραιά από την Κωνσταντινούπολη, ορισμένοι προωθούνται στο Πέραμα που ήταν τότε μια ακατοίκητη ερημική παραλία με ένα μικρό οικισμό ψαράδων στο σημερινό «τέρμα του Περάματος». Στους ψαράδες και τους



πρόσφυγες προστέθηκαν Ικαριώτες και Μανιάτες. Όταν το λιμάνι του Πειραιά επεκτάθηκε Βόρεια, τα καρνάγια του Αγ. Διονύση μεταφέρθηκαν στο Πέραμα. Το 1925 ο «Μαστρομανώλης» γίνεται μέλος του «Πανελληνίου Συνδέσμου Ναυπηγών-Ξυλουργών» του Πειραιά. Πάμπολλα τα αλιευτικά, οι μαούνες, και τα άλλα παραδοσιακά ιστιοφόρα που κατασκευάζονται στο Πέραμα, η δραστηριότητα συνεχίζεται και στα δύσκολα χρόνια της Γερμανικής κατοχής.

Μετά την «απελευθέρωση» το ναυπηγείο του Ψαρρού, που ανήκει πλέον στον Γιώργο Ψαρρό, γνωρίζει, όπως και τα άλλα ναυπηγεία του Περάματος μεγάλη άνθιση χάρη στην βοήθεια του «σχεδίου Μάρσαλ». Κατασκευάζονται καινούρια, μεγαλύτερα εμπορικά και αλιευτικά και τα πρώτα σκάφη αναψυχής. Από τα τελευταία ξεχωρίζουν το «Ιρις» και το «Ηώς» του επιχειρηματία Άρτεμη Δεναζά, που έγινε και υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και η «Κίρκη» του τότε μεγαλοεπιχειρηματία Μπρούσκου.

Το μεγάλο άλμα που καθιέρωσε τον Γιώργο Ψαρρό σαν κατασκευαστή παραδοσιακών Yachts έρχεται λίγα χρόνια μετά, όταν κατασκεύασε τη «Σαΐτα» για τους Rothschild –αργότερα το θαλαμηγό απέκτησε ο διάσημος μόδιτρο Givenchy-και την «Πανδώρα» για τον εφοπλιστή Πανάγο Λαιμό. Ακολούθησε μια μεγάλη παραγγελία 10 motor sailer, τα πρώτα «εν σειρά» κατασκευασμένα επαγγελματικά θαλαμηγά. Τα πέντε για τον τότε ανερχόμενο επιχειρηματία Γιάννη Λάτση, τα άλλα για τον μεγάλο αρχιτέκτονα-πολεοδόμο Κωνσταντίνο Δοξιάδη. Πρόκειται για τις γνωστές «Αλκυονίδες» και τα «Δόξα». Είναι δικάταρτα, μήκους 23 μέτρων με μεγάλες προωθητικές μηχανές και ενδιαίτηση για 12 επιβάτες και το πλήρωμα. Το τελευταίο και μεγαλύτερο θαλαμηγό που έκτισε ο μαστρογιώργης είναι το 33μετρο «Αετός» του εφοπλιστή Φώτη Λικιαρδόπουλου.

Ο Μανώλης Ψαρρός, ο γιος του μαστρογιώργη ανέλαβε τη διεύθυνση του ναυπηγείου στα τέλη της δεκαετίας του 1970 και άρχισε σιγά- σιγά τον εκσυγχρονισμό του με

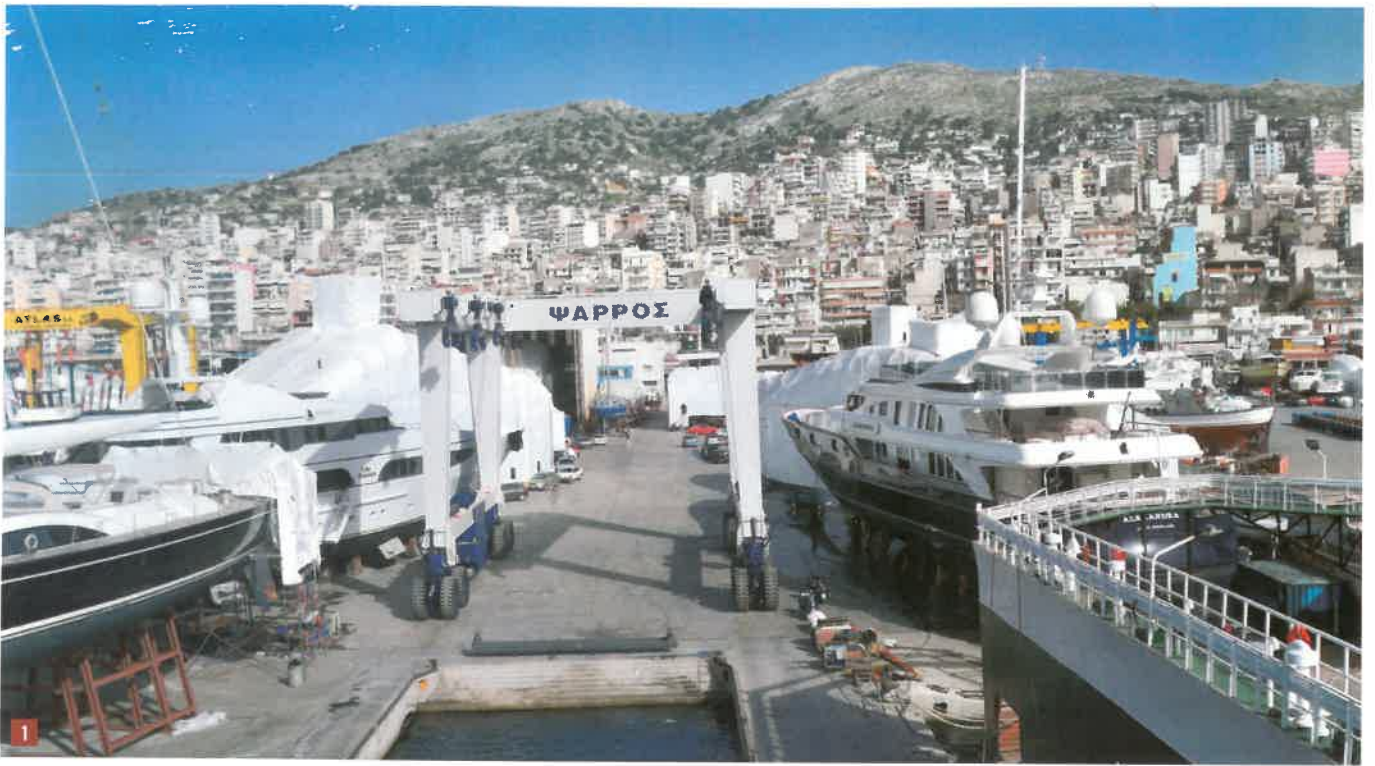
1. Η παλιά επιγραφή. 2. Ο Μαστρομανώλης Ψαρρός με κοστούμι και γραβάτα ποζάρει με φίλο του. 3. Μεταφορά σύγχρονου MotorYacht με traveling lift.



την επέκταση του χώρου προς τη θάλασσα-- όπως και στα γειτονικά ναυπηγεία-- και την εγκατάσταση σύγχρονων εργαλείων και travelift που απλοποιεί την ανέλκυση και καθέλκυση. Δεν έπαψε όμως το ναυπηγείο να ασχολείται και με το παραδοσιακό ξύλινο σκάφος, γίνονται ανελκυσείς και καθελκύσεις, συντηρήσεις και επισκευές. Παρά τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει η παραδοσιακή ναυπηγική ο Ψαρρός συνεχίζει την κατασκευή ολίγων ξύλινων θαλαμηγών. Χαρακτηριστική η πρόσφατη καθέλκυση ενός 17μετρου θαλαμηγού, ο «Άρης», ένα πανέμορφο ketch που προστέθηκε στη

μακρά αλυσίδα των παραδοσιακών yachts.

Το 1981, όταν αποφάσισε την κατασκευή του ομοιώματος του «Αρχαίου πλοίου της Κυρήνειας» σε μια πρωτοπόρο προσπάθεια πειραματικής αρχαιολογίας, συζήτησα με τον Μανώλη παρουσία του πατέρα του τη δυνατότητα το «Κυρήνεια II» να κατασκευαστεί στο ναυπηγείο τους. Εξήγησα ότι θα ακολουθούσαμε την αρχαία μέθοδο συναρμολόγησης όπου έμπαιναν πρώτα τα μαδέρια του πετωμάτος και όταν όλο το σκαρί έχει σχηματιστεί τοποθετούνταν οι νομείς. Ο πατέρας Ψαρρός το θεώρησε ανέφικτο και πράγματι από τον 4^ο – 5^οαίωνα μ.Χ. όλα τα



1. Το ναυπηγείο Φαρρός και στο βάθος το σημερινό Πέραμα. **2.** Το "Κυρήνεια II" έτοιμο για καθέλκυση. Ο Μανώλης Φαρρός με την ομάδα των μαστόρων και των επιστημόνων. **3.** Όλα τα επαγγελματικά θαλαμηγά «Δόξα» συνεχίζουν τα ταξίδια τους.

πλοία της ανατολικής Μεσογείου κτίζονται με πρώτα το στήσιμο των νομέων –τα στραβόξυλα– και πάνω σε αυτόν τον σκελετό, που προκαθορίζει τις γραμμές του πλοίου, καρφώνονται τα μαδέρια του πετώματος. Τότε τα «πλευρικά κουπιά» αντικαταστάθηκαν από το κεντρικό τιμόνι και η καρένα από κυρτή έγινε ίσια. Ο Μανώλης δέχτηκε την πρόκληση και τελικά το «Κυρήνεια II» κτίστηκε στο ναυπηγείο Φαρρού με την αρχαία μέθοδο γνωστή ως Shell first, «πρώτα το κέλυφος».

Το ναυπηγείο «Γεωργίου Φαρού» είναι σήμερα ένα από τα πλέον σύγχρονα του Περάματος αλλά ο Μανώλης τρέφει μια ξεχωριστή αγάπη για το ξύλινο παραδοσιακό σκάφος και πάντα δίπλα στα μεγάλα σύγχρονα θαλαμηγά, στέκονται, ταπεινά αλλά πανέμορφα, ξύλινα παραδοσιακά σκαριά.

Χαρακτηριστικό της αγάπης του Μανώλη για τη ναυπηγική παράδοση είναι ότι έχει διατηρήσει ένα τμήμα του παλιού κερνάγιου. Η ξακουστή «σάλα» με τα χνάρια όπου σχεδιάστηκαν εκατοντάδες ξύλινα σκαριά διατηρείται ακόμα σαν μουσειακός χώρος με τα χειροποίητα ναυπηγικά εργαλεία. Έχει επίσης διασωθεί το παλιό «βίντσι» με τις βαριές σιδερένιες αλυσίδες και το αρχικό γραφείο του «Μαστρομανώλη Φαρρού» με πάμπολλα ενθύμια και παλιές φωτογραφίες.

Η πρόοδος είναι απαραίτητη, αλλά για μια χώρα σαν την Ελλάδα που «ακουμπά στη θάλασσα», μια χώρα σφιχταγκάλιασμένη με ένα πανέμορφο αρχιπέλαγος καλό είναι να διατηρείται και η τέχνη του ξυλομαρκαγού, του πανά, του καλαφάτη.

