



Βασίλης Σιακαλλής

ΝΑΥΠΗΓΟΞΥΛΟΥΡΓΟΣ ΣΤΟ ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ

● Του Κυριάκου Γ. Κοφτερού

Επιθεωρητή πλοίων- Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας

Στα χρόνια μέχρι το 1974 στο Καραβοστάσι είχε το καρνάγιο του ο ναυπηγοξυλουργός Βασίλης Σιακαλλής, ένα επάγγελμα που πάει να εκλείψει. Καταγόταν από του Μόρφου, γεννήθηκε το 1922 και οι γραμματικές του γνώσεις ήταν μέχρι το δημοτικό σχολείο, όπως όλοι σχεδόν οι τεχνίτες της εποχής. Από μικρός έδειξε κλίση στην ξυλουργική και εξελίχθηκε σε ναυπηγοξυλουργό. Την τέχνη την έμαθε αρχικά στην Λάρνακα με παρόντες. Στην συνέχεια εργάστηκε σε νησιά του Αιγαίου, στην Σάμο, Χίο, και άλλα νησιά του ανατολικού Αιγαίου, συνολικά σε επτά νησιά, όπως

έλεγε. Στα καρνάγια του ανατολικού Αιγαίου μπορούμε να συμπεράνουμε ότι τελειοποίησε την τέχνη του αλλά από την τέχνη του θα έμαθαν και οι τοπικοί τεχνίτες, αν κρίνουμε από την μετέπειτα σταδιοδρομία του που έδειχνε άνθρωπο με ξεχωριστό ταλέντο. Η Σάμος είναι ιδιαίτερα γνωστή για την ναυπηγήσιμη ξυλεία της με πεύκα και μακρά ιστορία στην ναυπηγοξυλουργική. Το καράβι της Κερύνειας ήταν από πεύκο της Σάμου. Γενικότερα οι ναυπηγοξυλουργοί της Κύπρου είχαν άμεση σχέση με τους συναδέλφους τους του ανατολικού Αιγαίου και μερικοί είχαν καταγωγή από εκεί.

Γύρω στα 1946-47 γινόταν η κατασκευή δύο

ξύλινων πλοιαρίων στο Ξερό στον χώρο κοντά στον αστυνομικό σταθμό και εκεί εργάστηκε και ο Βασίλης. Στην συνέχεια εγκατέστησε το καρνάγιο του στο διπλανό Καραβοστάσι σ'ένα χώρο δίπλα στον δρόμο Πύργου-Λευκωσίας, κάτω από μεγάλους ευκαλύπτους. Το Καραβοστάσι έχει ιστορία με καράβια και ναυτικούς, όπως λέει και το όνομα του. Υπάρχουν ίχνη αρχαίου λιμανιού (επίγειο της πόλης των Σόλων που ήκμασε και στα Βυζαντινά χρόνια μέχρι την καταστροφή του από Σαρακηνούς) και ήταν κόμβος διακίνησης ανθρώπων και εμπορίου με τα παράλια της Μικράς Ασίας και μάλιστα με την Σμύρνη, με ιστιοφόρα πλοία της εκάστοτε περιόδου. Η σημασία του μειώθηκε μετά την μικρασιατική καταστροφή για να επανέλθει με την μεταλλευτική βιομηχανία σαν σταθμός φόρτωσης μεταλλεύματος απασχολώντας μεγάλο αριθμό εργαζομένων.

Ο Βασίλης εξυπηρετούσε τις ανάγκες των ψαράδων της περιοχής αλλά δεν έμενε μόνο στο Καραβοστάσι. Οι ψαράδες από διάφορα μέρη της Κύπρου τον καλούσαν επί τόπου, όπου χρειαζόνταν νέες ψαρόβαρκες. Έτσι εργάστηκε στην Βασιλεία, Λάπηθο, Κερύνεια, Αγίο Αμβρόσιο, Δαυλό, Αμμόχωστο, Μανσούρα, Πόλη Χρυσοχούς, Λεμεσό, ουσιαστικά σε όλες τις ακτές όπου δραστηριοποιούνταν ψαράδες. Πελάτες του ήταν και μουσουλμάνοι. Συνήθως δούλευε μόνος του και σπάνια με βοηθούς. Βοηθοί του ήταν οι ίδιοι οι ψαράδες που έδιναν την παραγγελία. Στο καρνάγιο του δεν είχε ηλεκτρικά μηχανήματα. Έκανε σχεδόν τα πάντα στο χέρι. Με σκεπάρνι, σκαρπέλο (γλύφτης), πριόνι, τρυπάνι και ροκάνι. Ήταν ταχύς και επιδέξιος και τον ενθουσίαζε η τέχνη του. Μπορούσε να δουλεύει ταυτόχρονα και με τα δύο του χέρια. Εργαζόταν με το μάτι, χωρίς σχέδια.

Ο γυμναστής Παλλάδιος Νικολάου από το Καραβοστάσι συνδέθηκε στενά με τον Σιακαλλή και η φιλία τους κράτησε ως το τέλος. Το 1970 πραγματοποίησε ένα παλιό του όνειρο, να αποκτήσει δικό του σκάφος και με τον αδελφό του Θησέα Νικολάου Ζερβό και τον Ανδρέα Γεωργιάδη αποτάθηκαν στον μάστρε-Βασίλη. Η παραγγελία ήταν για πλοίαριο μήκους 50 ποδών (≈17 μέτρα) με κατάστρωμα, μοντέλο καραβόσκαρο. Το καραβόσκαρο είναι ένα από τα γνωστά μοντέλα της παραδοσιακής ναυτιλίας, με ελλειψοειδή πρύμνη. Για τον σκελετό (τρόπιδα/καρένα και νομείς/σκαρμοί) χρησιμοποιήσαν ξύλο συκαμινιάς που θεωρείται από τα καλύτερα σαν ναυπηγήσιμη ύλη. Για το πέτσωμα χρησιμοποίησαν ξυλεία από πεύκα της περιοχής Αγιάς του Δάσους Πάφου και την επιλογή των κατάλ-

ηλων πεύκων προς εκκοπή είχε ο ίδιος ο ευφυής τεχνίτης με κριτήριο την καταλληλότητα τους σε ευθείες και καμπύλες. Η ξυλεία διαμορφώθηκε σε μαδέρια στην ξυλοσχιστική μηχανή (εργοστάσιο ξυλείας) του Σαββάκη Γεωργίου στον Κάμπο. Για την κατασκευή ο Βασίλης εργάστηκε μόνος επί 3 χρόνια. Την κινητήρια μηχανή εγκατέστησε ο Μανώλης Κρανιδιώτης. Το σκάφος ονομάστηκε «ΑΡΓΩ» και μέχρι την εισβολή έτυχε εκμετάλλευσής σαν τουριστικό ακτοπλοϊκό με βάση την Αμμόχωστο, εκτελώντας τον γύρο της Κύπρου με σταθμούς, κάτι πρωτοποριακό που έμελλε να διακοπεί άδοξα με την τουρκική εισβολή. Ο όλος πλούς είχε διάρκεια μια εβδομάδα με κυβερνήτη τον καπετάν Σολωμή από την Ορμηδεία και ένα ναύτη.



Είχε καλή γνώση των ακτών της περιοχής Ξερού-Λιμνίτη και το 1964 βοήθησε στην προσπάθεια για άμυνα σε περίπτωση τουρκικής εισβολής. Ψάρευε με καλάμι και χαιρόταν το κρασί του στην παραλία. Λίγο χάρηκε στη ζωή του. Έχασε την μικρή του κόρη σε ηλικία 10 χρονών. Η σύζυγος του Τερψιχόρη Χριστοδούλου ήταν από τον Κάμπο. Ήταν πρακτικός φιλόσοφος, άνθρωπος με δική του προσωπικότητα και πολλή ανθρωπιά. Κάποτε όταν ξέσπασε πυρκαγιά στον φούρνο Τσουλούπα στο Καραβοστάσι ήταν ο μόνος που μπήκε μέσα στις φλόγες.

Το 1974 με την τουρκική εισβολή κατέφυγε στο χωριό της γυναίκας του στον Κάμπο. Αφησε πίσω το μικρό του καρνάγιο και τα εργαλεία του. Επαναδραστηριοποιήθηκε το 1975 με σκάφος που του παρήγγειλαν οι πιο πάνω τρεις φίλοι του, στην Λευκωσία δίπλα στην ξυλοσχιστική του Ηλία Λοΐζου από τον Κάμπο με τον οποίο συνεργάστηκαν



στην κοπή των κατασκευαστικών μελών. Ήταν το ΑΡΓΩ ΙΙ, αδελφό του «Αργώ» που δραστηριοποιήθηκε σαν αλιευτικό – ξιφιάδικο στην Πάφο και αργότερα σαν ακτοπλοϊκό επιβατηγό στην Λεμεσό. Είχε κατασκευάσει και πλοiάριο με κατάστρωμα στον Κάμπο. Εργάστηκε και λίγο στην Λεμεσό και απεβίωσε γύρω στο 1982. Με το άνοιγμα των οδοφραγμάτων το 2003 η ΑΡΓΩ εντοπίστηκε στο λιμανάκι της Κερύνειας! Βάρκες της τεχνοτροπίας του επίσης θεάθηκαν στο λιμανάκι.

Πρέπει να αναφερθεί ότι κατά κανόνα η ξυλεία για την κατασκευή ξύλινων σκαφών και πλοiαρίων στην Κύπρο προέρχεται από τα δάση γύρω από τον Κάμπο, από Καμπίτες υλοτόμους. Από τα πεύκα του Κάμπου κατασκευάστηκε και το «Κερύνεια-Ελευθερία» στις γραμμές του ναυαγίου της Κερύνειας, από τους αδελφούς Χαράλαμπου Αυγουστή. Για τη ζωή του Βασίλη μας έδωσαν στοιχεία η σύζυγος του Τερψιχόρη, η κόρη του Έλλη, ο γυμναστής Παλλάδιος Νικολάου από το Καρα-

βοστάσι και ο ναυπηγοξυλουργός Νίκος Μπίλλης από την Αμμόχωστο στο καρνάγιο Λεμεσού.

Στην σταδιοδρομία του προς το τέλος υπολόγιζε ότι είχε ναυπηγήσει γύρω στα 300 σκάφη, κυρίως βάρκες. Οι ψαράδες και οι караβομαραγκοί της Κύπρου θυμούνται τον Βασίλη, τον ωραίο χαρακτήρα του και την τέχνη του. Οι αθάνατες βάρκες του ακόμα υπάρχουν στα αλιευτικά καταφύγια της Κύπρου. Αν κάποτε γραφτεί ένα βιβλίο για την ναυπηγοξυλουργική στην Κύπρο, ο Βάσος Σιακαλλής πρέπει να περιληφθεί σαν ένας από τους εκλεκτότερους. Σαν άνθρωπος ελεύθερος και ανεξάρτητος και σαν τρόπος ζωής θα μπορούσε να ήταν μορφή σε διήγημα του Παπαδιαμάντη με βασανισμένες μορφές των ελληνικών ακτών, πλοiάρια και ταρσανάδες. Εκεί στην παραλία στο Καραβοστάσι σίγουρα θα είδε ένα «Όνειρο στο κύμα». Ή θα μπορούσε να ήταν ο κατασκευαστής της «Υπηρέτρας» της οποίας η τεχνολογία θα ήταν η ίδια που ήξερε ο Βασίλης. ■





Λιμάνι μου

Εν μεσάνυκτα τζι' εν ώρα
τ' Άγιον φως να φκει στην Πόρταν
σε μιαν άλλην εκκλησιάν
πάλε δα στην ξενηθκιάν
να γιορτάζουμεν Λαμπράν
που τους τόπους μας μακρά.

Έτσι μες στην σκοτεινιάν
αρκεινούν ν'άφκουν τζιερκά
μα ο νους πουν σιουρκά
παίρνει με αλλού μακρά
στο Λιμάνιν τ' ακριβόν
στης Τζιαρινίας το νερόν.

Την Ανάσταση ποθούμεν
για τους τόπους π'αγαπούμεν
στης Τζιαρινίας τα νερά
τα καίτζια με κουπιά
ξωμακρίζουν στ'ανοικτά
σαν τα λεύτερα πουλιά.

Κάθε βάρκα τζιαι έναν φως
άφκει όπως το λαμπρόν
ξωμακρίζει στα βαθκιά
στης Τζιαρινίας τα νερά
όπως πόψε πον'Λαμπρά
τζι' είδα τ' Άγιον Φως ξανά

Μαρία Ματθοπούλου-Ποστεκκή