



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ  
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

Διπλωματική Εργασία

**Η ΞΥΛΟΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΗΣ ΙΕΡΙΣΣΟΥ  
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ – ΤΑΡΣΑΝΑΔΕΣ, ΩΣ ΜΕΣΟ ΓΙΑ ΤΗΝ  
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ**

της

ΑΝΝΑΣ ΚΑΡΑΜΑΝΩΛΗ

Επιβλέπων Καθηγητής

Βλάσσης Βλασίδης

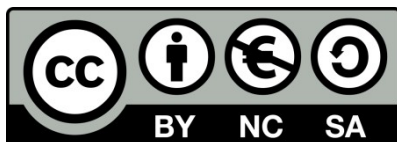
Υποβλήθηκε ως απαιτούμενο για την απόκτηση του μεταπτυχιακού  
διπλώματος ειδίκευσης στη διοίκηση τουριστικών επιχειρήσεων και  
οργανισμών

Θεσσαλονίκη, Οκτώβριος 2019





Η παρούσα Διπλωματική Εργασία καλύπτεται στο σύνολό της νομικά από δημόσια άδεια πνευματικών δικαιωμάτων creative Commons:



Μπορείτε να:

- **Μοιραστείτε:** αντιγράψετε και αναδιανέμετε το παρόν υλικό με κάθε μέσο και τρόπο
- **Προσαρμόστε:** αναμείξτε, τροποποιήστε και δημιουργήστε πάνω στο παρόν υλικό

Υπό τους ακόλουθους όρους:

- **Αναφορά Δημιουργού:** Θα πρέπει να καταχωρήσετε αναφορά στο δημιουργό με σύνδεσμο της άδειας και αναφορά αν έχουν γίνει αλλαγές. Μπορείτε να το κάνετε αυτό με οποιονδήποτε εύλογο τρόπο, αλλά όχι με τρόπο που να υπονοεί ότι ο δημιουργός αποδέχεται το έργο σας ή τη χρήση που εσείς κάνετε.
- **Μη Εμπορική Χρήση:** Δεν μπορείτε να χρησιμοποιήσετε το υλικό για εμπορικούς σκοπούς.
- **Παρόμοια Διανομή:** Αν αναμείξετε, τροποποιήσετε, ή δημιουργήσετε πάνω στο παρόν υλικό, πρέπει να διανείμετε τις δικές σας συνεισφορές υπό την άδεια Creative Commons όπως και το πρωτότυπο.

Αναλυτικές Πληροφορίες νομικού κώδικα στην ηλεκτρονική διεύθυνση:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode>



## Υπεύθυνη Δήλωση

Με ατομική μου ευθύνη και γνωρίζοντας τις κυρώσεις που προβλέπονται από τον Κανονισμό Σπουδών του Μεταπτυχιακού Προγράμματος στη Διοίκηση Τουριστικών Επιχειρήσεων & Οργανισμών του Αλεξάνδρειου ΤΕΙ Θεσσαλονίκης, δηλώνω υπεύθυνα ότι:

- Η παρούσα Διπλωματική Εργασία αποτελεί έργο αποκλειστικά δικής μου δημιουργίας, έρευνας, μελέτης και συγγραφής.

- Για τη συγγραφή της Διπλωματικής μου Εργασίας δεν χρησιμοποίησα ολόκληρο ή μέρος έργου άλλου δημιουργού ή τις ιδέες και αντιλήψεις άλλου δημιουργού, χωρίς να γίνεται σαφής αναφορά στην πηγή προέλευσης (βιβλίο, άρθρο από επιστημονικό περιοδικό, ιστοσελίδα κλπ.).

Θεσσαλονίκη, 06/10/2019

Η Δηλούσα: Άννα Καρααμανώλη



## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η ανάδειξη του τουριστικού προϊόντος που μπορεί να προσφέρουν τα Ξυλοναυπηγεία (Ταρσανάδες) της Ιερισσού Χαλκιδικής. Ειδικότερα, αφού αναλυθούν οι επιδράσεις του τουρισμού, περιγράφονται οι βασικές αρχές του πολιτιστικού τουρισμού αλλά και οι βασικές αρχές του βιομηχανικού πολιτιστικού τουρισμού. Επιπλέον, παρατίθενται τα βασικά στοιχεία της βιομηχανικής κληρονομιάς της Ελλάδας, με ιδιαίτερη έμφαση σε κάποια βασικά μουσεία πολιτιστικής κληρονομιάς που είναι ιδιαίτερα δημοφιλή και βιώσιμα στην Ελλάδα. Έπειτα πραγματοποιείται μια ιστορική αναδρομή της Ξυλοναυπηγικής τέχνης, παρουσιάζονται οι κατηγορίες σκαφών στην περιοχή της Χαλκιδικής, ενώ γίνεται ιδιαίτερη μνεία στους Ταρσανάδες Χαλκιδικής ως προς την ιστορία τους, αλλά και ως προς την ανάπτυξη του βιομηχανικού πολιτιστικού τουρισμού. Στην συνέχεια για την εξαγωγή πιο σαφών και ουσιαστικών συμπερασμάτων, πραγματοποιείται τόσο ποσοτική όσο και ποιοτική έρευνα, ώστε να αναδειχθούν τα προβλήματα αλλά και οι προτάσεις βελτίωσης του τουρισμού βιομηχανικής κληρονομιάς στα ναυπηγεία της Ιερισσού. Τα αποτελέσματα είναι πολύ σημαντικά λόγω της ιδιαιτερότητας του θέματος, ενώ παρουσιάζονται κάποιες προτάσεις για ανάπτυξη δράσεων ως προς την ανάπτυξη του τουρισμού και της επισκεψιμότητας της περιοχής.

Λέξεις-Κλειδιά: Πολιτιστικός τουρισμός, Βιομηχανικός τουρισμός, Ξυλοναυπηγική τέχνη, Ιερισσός, Ταρσανάδες





## **ABSTRACT**

The purpose of this work is to highlight the tourist product that Ierissos Halkidiki shipyards can offer. In particular, after analyzing the effects of tourism, the basic principles of cultural tourism and the principles of industrial cultural tourism are described. In addition, the main elements of Greece's industrial heritage are listed, with particular emphasis on some of the key cultural heritage museums that are particularly popular and sustainable in Greece. Afterwards a historical retrospective of the shipbuilding art is presented, the categories of vessels in the area of Halkidiki are presented, while a special mention is made in the Tarsanades of Halkidiki in terms of their history and the development of industrial cultural tourism. Subsequently, for the purpose of drawing clearer and substantive conclusions, both quantitative and qualitative research is being carried out to highlight the problems and proposals for improving industrial heritage tourism in the Ierissos shipyards. The results are very important and are expected to contribute to the international literature due to the specificity of the subject, and some suggestions are being made for actions to promote tourism and traffic in the area.

**Keywords:** Cultural tourism, Industrial tourism, Shipbuilding art, Ierissos, Shipyards



## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.....	21
2.1. ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	21
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	24
2.3.Ο ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	29
2.4.Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΤΕΧΝΗ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	38
3.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΤΕΧΝΗΣ.....	38
3.2. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΚΑΦΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ.....	43
<b>3.2.1. Ιστιοφόρα Πλοία.....</b>	<b>44</b>
<b>3.1.3 Μηχανοκίνητα Πλοία.....</b>	<b>46</b>
3.3. ΚΑΡΝΑΓΙΑ Ή ΤΑΡΣΑΝΑΔΕΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	47
3.4 ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.....	60
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	61
4.1. ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	61
4.2. ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ.....	61
4.3. ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ.....	63
4.4. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	63
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.....	64
5.1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	64

5.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΠΟΣΟΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	66
5.3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΠΟΙΟΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	75
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.....	78
6.1. ΤΥΠΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΑ.....	78
6.2. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑ.....	85
6.3. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	114
6.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	115
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ.....	118
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	126
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ.....	129



## ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ

Σχήμα 1: Φύλο ερωτώμενων.....	63
Σχήμα 2: Ηλικία ερωτώμενων.....	64
Σχήμα 3: Εκπαιδευτικό υπόβαθρο ερωτώμενων.....	65
Σχήμα 4: Επιβεβλημένη προστασία, διατήρηση και ανάπτυξη των ναυπηγείων της Ιερισσού.....	66
Σχήμα 5: Προσιτότητα ναυπηγικής τέχνης στην τοπική κοινωνία.....	67
Σχήμα 6: Αξιοποίηση των ναυπηγείων για περαιτέρω προστιθέμενη αξία αλλά και διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος της Χαλκιδικής.....	67
Σχήμα 7: Συνεισφορά των ναυπηγείων στην διαφοροποίηση ή συμπληρωματικότητα του προσφερόμενου τουριστικού προϊόντος της περιοχής.....	68
Σχήμα 8: Επάρκεια «κρίσιμης μάζας» για την αντιστάθμιση με την απαιτούμενη δυναμική του βιομηχανικού τουρισμού.....	69
Σχήμα 9: Συμβολή τουρισμού βιομηχανικής κληρονομιάς στην οικονομική αναζωογόνηση και στην κοινωνική ευημερία των τοπικών κοινωνιών.....	70
Σχήμα 10: Αξιοποίηση Ξυλοναυπηγικής τέχνης στην ενίσχυση της απασχόλησης και στην άμβλυνση της εποχικότητας.....	71
Σχήμα 11: Βιωσιμότητα ίδρυσης εργαστηρίου για διδασκαλία της μορφής ναυπηγικής τέχνης.....	71
Σχήμα 12: Χρησιμοποίηση παραδοσιακών σκαφών ως σκάφη αναψυχής για τουριστικούς σκοπούς.....	72
Σχήμα 13: Ανταλλαγή επισκέψεων με άλλους ταρσανάδες για την ανταλλαγή σημαντικών στοιχείων για μελλοντική χρήση.....	73
Σχήμα 14: Σκοπιμότητα εκσυγχρονισμού και ενίσχυσης των ναυπηγείων μέσω κοινοτικών προγραμμάτων και κρατικών αναπτυξιακών προγραμμάτων ώστε να καταστούν ανταγωνιστικά και βιώσιμα.....	74
Σχήμα 15: Αναγκαιότητα μεταφοράς των ναυπηγείων από την Αιγιαλίτιδα ζώνη σε άλλη περιοχή.....	75



## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Καταρχήν θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή Βλάσση Βλασίδα για το ενδιαφέρον θέμα που μου πρότεινε για την εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας.

Δευτερευόντως, είναι πολλοί αυτοί που με την πολύτιμη βοήθειά τους συνέβαλλαν στην ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας. Θα ήθελα όμως να εκφράσω ιδιαίτερες ευχαριστίες στον κύριο Πάππα Βασίλειο, πρόεδρο της Εταιρίας Μακεδονικών Σπουδών, τον κ. Ραγιά Νίκο της Ιστορικής και Λαογραφικής Εταιρίας Χαλκιδικής, τους Ξυλοναυπηγούς κ. κ. Ιωάννου Παναγιώτη και Γιαννάκη Δημήτριο, τον κ. Μαρίνο Ιωάννη, τον κ. Βλαχόπουλο Μιχάλη, τον κ. Καραστέργιο Χρήστο, τους ξενοδόχους της περιοχής και τον κ. Ρήγα Στέλιο από την Αρναία Χαλκιδικής.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η ανάδειξη του τουριστικού προϊόντος που μπορεί να προσφέρουν τα Ξυλοναυπηγεία της Ιερισσού Χαλκιδικής. Ειδικότερα, αφού αναλυθούν οι επιδράσεις του τουρισμού, περιγράφονται οι βασικές αρχές του πολιτιστικού τουρισμού αλλά και οι βασικές αρχές του βιομηχανικού πολιτιστικού τουρισμού. Επιπλέον, παρατίθενται τα βασικά στοιχεία της βιομηχανικής κληρονομιάς της Ελλάδας, με ιδιαίτερη έμφαση σε κάποια βασικά μουσεία πολιτιστικής κληρονομιάς που είναι ιδιαίτερα δημοφιλή και βιώσιμα στην Ελλάδα. Έπειτα πραγματοποιείται μια ιστορική αναδρομή της ναυπηγικής τέχνης, παρουσιάζονται οι κατηγορίες σκαφών στην περιοχή της Χαλκιδικής, ενώ γίνεται ιδιαίτερη μνεία στους Ταρσανάδες Χαλκιδικής ως προς την ιστορία τους, αλλά και ως προς την ανάπτυξη του βιομηχανικού πολιτιστικού τουρισμού. Στην συνέχεια για την εξαγωγή πιο σαφών και ουσιαστικών συμπερασμάτων, πραγματοποιείται τόσο ποσοτική όσο και ποιοτική έρευνα, ώστε να αναδειχθούν τα προβλήματα αλλά και οι προτάσεις βελτίωσης του τουρισμού βιομηχανικής κληρονομιάς στα ναυπηγεία της Ιερισσού. Τα αποτελέσματα είναι πολύ σημαντικά λόγω της ιδιαιτερότητας του θέματος, ενώ παρουσιάζονται κάποιες προτάσεις για ανάπτυξη δράσεων ως προς την ανάπτυξη του τουρισμού και της επισκεψιμότητας της περιοχής.

Η Ιερισσός είναι γνωστή πλέον για τις διάσημες ακρογιαλιές τις, καθώς επίσης πολλοί την συναντούν στον δρόμο τους προς το Άγιο Όρος. Ιδιαίτερα δημοφιλή είναι επίσης η Ξυλοναυπηγική τέχνη της περιοχής με τα καρνάγια της Ιερισσού να είναι από τα παλιότερα της Ελλάδας. Οι караβομαραγκοί της Ιερισσού, διαιωνίζουν το έργο τους από γονιά σε γονιά. Παρόλο αυτά, τα τελευταία χρόνια οι Ταρσανάδες της Ιερισσού αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα αυτοσυντήρησης.

Η συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία πραγματεύεται την αναγνώριση και καταγραφή της Ξυλοναυπηγικής ιστορίας της Ιερισσού και της γύρω ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης. Έχει ως κύριο σκοπό την ανάδειξη των Ταρσανάδων ως κορυφαίου πόρου πολιτιστικής κληρονομιάς και τουριστικής αξιοποίησης. Οι βασικοί στόχοι είναι η προστασία και η διαφύλαξη του πολιτιστικού αποθέματος της

Ιερισσού, η αξιοποίηση της πολιτιστικής και βιομηχανικής της κληρονομιάς και η δημιουργία ενός διαφοροποιημένου μοναδικού τουριστικού προϊόντος.

Τα θεμελιώδη ερωτήματα που στοχεύει να απαντήσει η συγκεκριμένη πτυχιακή είναι τα παρακάτω:

1. Είναι σκόπιμη η διάσωση και διαφύλαξη της βιομηχανικής κληρονομιάς της Ξυλοναυπηγικής τέχνης- παραδοσιακού επαγγέλματος του караβομαραγκού της Ιερισσού;
2. Ποιες είναι οι κοινωνικές, οικονομικές και πολιτιστικές επιπτώσεις στην τοπική κοινωνία αλλά και στην ευρύτερη περιοχή;
3. Η Ξυλοναυπηγική τέχνη- Ταρσανάδες και το πολιτιστικό απόθεμα της Ιερισσού ως παράγοντες προστιθέμενης αξίας στο τουριστικό προϊόν της Ανατολικής Χαλκιδικής. Ποιες είναι οι δυνατότητες αξιοποίησης και ανάδειξης των σε προτάσεις τουριστικής ανάπτυξης.
4. Η δημιουργία του τοπικού και υπερτοπικού ιδρύματος «Διεθνές Πνευματικό Κέντρο Αρχαίων Σταγείρων: ο Αριστοτέλης», μπορεί να συνδεθεί με την πολιτιστική κληρονομιά της Ιερισσού και να αναδείξει μοναδικό τουριστικό προϊόν;
5. Ποιος είναι ο τύπος τουρίστα που θα ελκύνονταν από ένα τουριστικό προϊόν- πρόταση που θα πήγαζε από την ανάδειξη της παραδοσιακής Ξυλοναυπηγικής τέχνης Ιερισσού;

Επίσης, οι κύριοι άξονες ανάπτυξης πάνω στου οποίους κινείται η εργασία είναι:

1. Μέσω της καταγραφής του πολιτιστικού αποθέματος της Ιερισσού, και της ιστορικής αναδρομής που συνέβαλε στην ανάπτυξη της περιοχής αναδεικνύεται εκτενώς η λαογραφία της περιοχής, η οποία συνδέεται είτε άμεσα είτε έμμεσα με την ναυπηγική ιστορία της περιοχής.

2. Πλήρης ανάδειξη του προφίλ της Ιερισσού από την αρχαιότητα έως σήμερα μέσω ιστορικών εγγράφων, τουριστικών οδηγών και τοπικής βιβλιογραφίας.

3. Βιβλιογραφική ανασκόπηση της πολιτιστικής κληρονομιάς στο πεδίο της βιομηχανικής ανάπτυξης της περιοχής και συγκεκριμένα των ναυπηγείων με άμεση σύγκριση τους με άλλα παραδείγματα περιοχών που συνδυάζουν πολιτιστική κληρονομιά και τουριστικό προϊόν. Ανάλυση της Ξυλοναυπηγικής παράδοσης στην

Ελλάδα με παρουσίαση της παρούσας κατάστασης, καθώς και τις μελλοντικές προοπτικές και σχέδια για τη διάσωση της.

4. Πηγή πληροφοριών οι τοπικοί φορείς, ιδιώτες του χώρου, τοπική αυτοδιοίκηση, και τοπική κοινωνία με σκοπό την ανάδειξη πιθανών συνεργειών και συνεργασιών, και ανάδειξη του τι έχει γίνει έως σήμερα και τί πρόκειται να γίνει στο μέλλον.

5. Περιγραφή των προτάσεων για την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς των Ταρσανάδων της περιοχής.

Τα παραπάνω ερωτήματα και άξονες αναπτύσσονται μέσω βιβλιογραφικής ανασκόπησης και άμεσης επαφής με αρμόδιους του χώρου μέσω ερωτηματολογίων/συνεντεύξεων.

Η παρούσα εργασία διερευνά την Ξυλοναυπηγική παράδοση της Ιερισσού και την αξιοποίησή της ως μέσο για την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής με την πλήρη ιστορική αναδρομή της ναυπηγικής τέχνης και περιγραφή της ναυπηγικής παράδοσης στην Χαλκιδική. Στη συνέχεια, αναλύεται η τουριστική ανάπτυξη της περιοχής ιστορικά, πολιτιστικά και βιομηχανικά, καθώς ο αναγνώστης εισέρχεται στο κύριο μέρος της εργασίας που είναι η ανάδειξη του βιομηχανικού πολιτιστικού προϊόντος. Κατόπιν, πραγματοποιείται η ουσιαστική προσπάθεια ανάδειξης του βιομηχανικού πολιτιστικού τουρισμού που θα μπορούσε να συμβάλει στην ταυτόχρονη οικονομική ανάπτυξη της περιοχής και της αειφόρας των ναυπηγείων. Αυτό γίνεται μέσω ανάλυσης απαντήσεων σε σχετικές ερωτήσεις από ειδικούς του χώρου. Τα συμπεράσματα συνοψίζονται με τελικό σκοπό της παρούσας πτυχιακής την δημιουργία ουσιαστικών και πραγματοποιήσιμων προτάσεων πάνω στο θέμα.

Πιο ειδικά, στο δεύτερο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας παρουσιάζονται οι επιδράσεις του τουρισμού, οι βασικές αρχές του πολιτιστικού τουρισμού αλλά και οι βασικές αρχές του βιομηχανικού πολιτιστικού τουρισμού. Ο πολιτιστικός τουρισμός αναφέρεται σε τουριστικά ταξίδια τα οποία έχουν ως κυρίαρχα κίνητρα διαφορετικές δραστηριότητες και εμπειρίες σχετικές με τον πολιτιστικό υπόβαθρο μιας περιοχής, όπως συμμετοχή σε φεστιβάλ και πολιτιστικές εκδηλώσεις, γνωριμία με την ιστορία και την παράδοση τόπων και χωρών, επίσκεψη σε περιοχές με παραδοσιακά δομημένο περιβάλλον, επίσκεψη σε πολιτιστικά μνημεία και μουσεία, γνωριμία με τα τοπικά ήθη και έθιμα καθώς και την τοπική γαστρονομία. Έτσι, ο πολιτιστικός και ο

βιομηχανικός τουρισμός αποτελούν ειδικές μορφές τουρισμού με αυξανόμενο ενδιαφέρον, τόσο από την πλευρά των ενδιαφερόμενων φορέων, όσο και από την πλευρά των τουριστών.

Στο επόμενο κεφάλαιο της εργασίας παρουσιάζεται η ιστορική αναδρομή της ναυπηγικής τέχνης, οι διάφορες κατηγορίες σκαφών που υπάρχουν στην Χαλκιδική, αλλά και μια ιστορική αναδρομή στα Καρνάγια Χαλκιδικής και στην επιδίωξη της ανάπτυξης του βιομηχανικού πολιτιστικού τουρισμού στην περιοχή. Η ναυπηγική τέχνη χρονολογείται πολλές εκατοντάδες χρόνια πριν, αφού αποτελούσε ένα βασικό επάγγελμα, ειδικότερα των παράκτιων πόλεων και χωρών. Η περιοχή της Χαλκιδικής διέθετε σημαντικά Καρνάγια κατά την πρώιμη βιομηχανική περίοδο της Ελλάδας και εκτός από σημαντικό στρατηγικό πλεονέκτημα που διέθετε η περιοχή λόγω της ανάπτυξης της ναυπηγικής τέχνης, τα επίπεδα απασχόλησης ήταν σημαντικά.

Στο τέταρτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας παρουσιάζεται η μεθοδολογία έρευνας της παρούσας εργασίας και πιο συγκεκριμένα ο σκοπός της έρευνας, η ερευνητική μεθοδολογία, τα εργαλεία μέτρησης και οι περιορισμοί της έρευνας. Για τους σκοπούς της εργασίας λοιπόν πραγματοποιήθηκε τόσο ποσοτική μέσω της χρήσης ηλεκτρονικών ερωτηματολογίων όσο και ποιοτική έρευνα μέσω της διενέργειας συνεντεύξεων.

Στο πέμπτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας παρουσιάζονται τόσο τα αποτελέσματα της ποσοτικής όσο και τα αποτελέσματα της ποιοτικής έρευνας, στα οποία αντικατοπτρίζεται η παρούσα κατάσταση στα Καρνάγια Χαλκιδικής και την βιωσιμότητα και ανάπτυξη του τουρισμού στα ναυπηγεία.

Τέλος, στο έκτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας, παρουσιάζονται τα συμπεράσματα της έρευνας, ο προτεινόμενος τύπος τουρίστα που οι ενδιαφερόμενοι θα πρέπει να εστιάσουν να προσελκύσουν σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περιοχής, όσο και κάποιες προτάσεις ανάπτυξης του τουρισμού της περιοχής της Ιερισσού της Χαλκιδικής με γνώμονα την ανάδειξη της Ξυλοναυπηγικής τέχνης και των Ταρσανάδων της Χαλκιδικής.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### 2.1 ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Μελέτες δείχνουν ότι ο τουρισμός είναι μία από τις μεγαλύτερες βιομηχανίες στον κόσμο για την ανάπτυξη των χωρών και αποτελεί πηγή για τα συναλλαγματικά διαθέσιμα μιας χώρας (UNTWO, 2011; Farooq et al, 2012). Ο τουρισμός είναι η πιο σημαντική πηγή της οικονομικής ανάπτυξης των αναπτυσσόμενων χωρών της Ευρώπης, αφού όπως υποστηρίζεται, η ανάπτυξη του τουρισμού έχει θετικό αντίκτυπο στις θέσεις εργασίας και τις ταμειακές ροές των χωρών (Farooq et al, 2012).

Ο τουρισμός θεωρείται ένας από τους κορυφαίους δημιουργούς θέσεων εργασίας στον κόσμο. Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της UNWTO το 2010 δημιουργεί εκατομμύρια θέσεις εργασίας, ειδικά για τους νέους και τις γυναίκες. Ο τουρισμός δημιούργησε 25% απασχόληση στην οποία η συμμετοχή των γυναικών είναι μεγαλύτερες στις δυτικές χώρες της Ευρώπης (Farooq et al., 2012). Οι επιχειρηματικές ευκαιρίες δημιουργούνται επίσης από τον τουρισμό (Briedenhann και Wickens, 2004).

Η ετήσια έκθεση του UNWTO για το 2010 δείχνει ότι η πορεία προς τις αναπτυσσόμενες χώρες αυξάνεται πιο γρήγορα από ό, τι στον ανεπτυγμένο κόσμο. Ο διεθνής τουρισμός μπορεί να μεταφέρει κεφάλαια από πλούσιους τουρίστες σε φτωχές αναπτυσσόμενες χώρες. Σε μερικούς προορισμούς το 25% των δαπανών του τουριστικού προορισμού φτάνει σε ανθρώπους στην αναπτυσσόμενη χώρα. Αυτό γενικά είναι αποτέλεσμα π.χ. κατασκευής ξενοδοχείων, κατασκευής υποδομών και άλλων εγκαταστάσεων και υπηρεσιών για να γίνει η περιοχή ελκυστική για τους τουρίστες και οι τελευταίοι να έχουν πρόθεση να την επισκεφθούν. Από την άλλη πλευρά, η φορολογία των τουριστών θα μπορούσε να αυξήσει τις αναδιανεμητικές δαπάνες της κυβέρνησης της χώρας (Mitchell, 2012). Αυτό αυξάνει και στηρίζει την οικονομική και κοινωνική ζωή των ατόμων που συμμετέχουν άμεσα και έμμεσα στον τουρισμό. Οι άμεσες επιπτώσεις είναι η βελτίωση του εισοδήματος των ανθρώπων που συμμετέχουν άμεσα στην τουριστική βιομηχανία, ενώ η έμμεση επίπτωση είναι η

αύξηση της αγοράς αγαθών (Farooq et al., 2012; Guha και Ghosh, 2007). Στο Μεξικό, για την προσέλκυση περισσότερων τουριστών, η κυβέρνηση έχει κάνει προσπάθειες για τη βελτίωση του πόσιμου νερού, της υγείας και της αποχέτευσης στις περιοχές όπου ο τουρίστας επισκέπτεται περισσότερο. Τα σχολεία δημιουργούνται για να εκπαιδεύσουν το προσωπικό για την τουριστική βιομηχανία ώστε να προσφέρουν εξειδικευμένα και ημι-εξειδικευμένα εργατικά εργαλεία στην οικονομία. Ορισμένοι δημόσιοι δρόμοι κατασκευάστηκαν και πραγματοποιήθηκαν επεκτάσεις σε τερματικά αεροδρομίων καθώς οι αεροπορικές διαδρομές είναι ιδιαίτερα σημαντικές για τουριστική χρήση. Στο Πουέρτο Ρίκο, το επεκτεινόμενο τουριστικό εμπόριο προκάλεσε ανταγωνισμό μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών και οδήγησε σε χαμηλότερους ναύλους όχι μόνο για τους τουρίστες αλλά και για τους κατοίκους της χώρας (Jud και Krause, 1976). Ως εκ τούτου, ο τουρισμός θα μπορούσε να έχει σημαντικές επιπτώσεις στον πολιτισμό, το περιβάλλον και την υγεία και πάνω από όλα στα επίπεδα διαβίωσης του τοπικού πληθυσμού και παρέχει οικονομικά κίνητρα στην ανάπτυξη (Farooq et al, 2012).

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του UNWTO για το 2010, ο τουρισμός μπορεί να χρησιμοποιήσει τα διεθνή κέρδη για την προστασία του περιβάλλοντος και προσδίδοντας οικονομική αξία στην πολιτιστική κληρονομιά. Ο τουρισμός μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως ένα μέσο για την ευαισθητοποίηση του κοινού σχετικά με τα περιβαλλοντικά προβλήματα και μπορεί να αποτελέσει ένα βιώσιμο εργαλείο την καλλιέργεια φυσικών πόρων και τη διατήρηση της βιοποικιλότητας. Η μελέτη των Tony και Etienne (2002), δείχνει ότι ο τουρισμός δεν έχει μόνο θετικό αντίκτυπο στην ανάπτυξη της Νότιας Αφρικής, αλλά αύξησε την οικονομική ανάπτυξη, μείωσε τη φτώχεια και μείωσε επίσης τις διακρίσεις και την ανισότητα μεταξύ των κοινοτήτων στη Νότια Αφρική.

Για τους Leff (1964) και Huntington (1968), ο τουρισμός μπορεί να αυξήσει τη χαμηλού επιπέδου διαφθορά στις δωροδοκίες των κυβερνητικών υπαλλήλων που προσπαθούν να αποφύγουν ή καθυστερούν τις θεωρήσεις και τις άδειες. Αυτό το είδος διαφθοράς είναι με τη σειρά του υπέρ του τουρισμού. Με αυτόν τον τρόπο, με λιγότερη ταλαιπωρία, ο τουρίστας μπορεί να εισέλθει στη χώρα. Με την ανάπτυξη των εισροών τουριστών θα υπάρξει θετικός αντίκτυπος στην αναπτυσσόμενη χώρα. Χρειάζεται μόνο να αναπτυχθεί σε χώρες με ιστορική και φυσική κληρονομιά (Yar και Saha, 2013). Ωστόσο, όταν η διαφθορά βρίσκεται σε υψηλότερο επίπεδο, θα

επιδεινώσει την επιχειρηματική εικόνα της χώρας, η οποία έχει συνέπειες για την αναπτυσσόμενη χώρα (Méon και Sekkat, 2005).

Η παραπάνω βιβλιογραφία δείχνει ότι ο τουρισμός μπορεί να έχει θετικές επιπτώσεις στη χώρα. Μπορεί να οδηγήσει στην ανάπτυξη της οικονομίας της χώρας, η οποία μειώνει την ανεργία, οδηγεί περισσότερους ανθρώπους να εργάζονται και τα εισοδήματα των χωρών και των νοικοκυριών αυξάνονται (Baumohl, 2008). Η αύξηση αυτή βελτιώνει τα δημοσιονομικά ελλείμματα και οδηγεί σε καλύτερες συνθήκες διαβίωσης και σε καλύτερα αποτελέσματα υγείας και εκπαίδευσης σε μια χώρα (Suri et al., 2011). Οι Lee & Hong (2012) δηλώνουν ότι οι χώρες με ευνοϊκές οικονομικές πολιτικές και οικονομική δομή τείνουν να έχουν υψηλότερο επίπεδο σταθερού εισοδήματος και επομένως ταχύτερη ανάπτυξη σε οποιοδήποτε αρχικό επίπεδο εισοδήματος. Η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη σε μια χώρα βελτιώνει την ανθρώπινη ανάπτυξη, αυτό τονώνει τις νέες τεχνολογίες και τις καινοτομίες που οδηγούν σε μια τεχνολογία προηγμένη στην οικονομικά ευημερούσα κοινωνία. Αυτές οι επιπτώσεις σε μια χώρα θα οδηγήσουν τις αναπτυσσόμενες χώρες να μην χρειαστούν πλέον βοήθεια από χώρες εκτός.

Συνοψίζοντας, η ανασκόπηση της βιβλιογραφίας δείχνει ότι ο τουρισμός μειώνει τη φτώχεια, αυξάνει την απασχόληση, αυξάνει τις επιχειρηματικές ευκαιρίες, βελτιώνει την αγορά των βασικών προϊόντων, μειώνει το επίπεδο διαφθοράς σε ήδη διεφθαρμένες χώρες και ο τουρισμός να αποτελεί πηγή αποθεματικού για μια ξένη χώρα. Ο τουρισμός έχει θετικό αντίκτυπο στην εκπαίδευση μέσω της βελτίωσης της ανθρώπινης ανάπτυξης και της τόνωσης της καινοτομίας και της τεχνολογίας. Αυξάνει επίσης την υγεία με βελτιωμένες εγκαταστάσεις, όπως το νερό και το δίκτυο αποχέτευσης και τα βελτιωμένα πρότυπα διαβίωσης. Ο τουρισμός βελτιώνει την υποδομή και αυξάνει τον ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων αεροπορικών εταιρειών. Ο τουρισμός συμβάλλει στην καλλιέργεια φυσικών πόρων και στη διατήρηση της βιοποικιλότητας, μειώνει την διαφθορά και μειώνει τις διακρίσεις και τις ανισότητες.

## 2.2 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο πολιτισμός αποτελεί τον κύριο πόλο έλξης του τουρισμού. Χωρίς τον πολιτισμό, υποστηρίζει ο Boniface (1995:viii), όλα τα μέρη του κόσμου θα έμοιαζαν ίδια και δεν θα υπήρχε το κίνητρο να επισκεφτούμε κάποιον προορισμό για να νιώσουμε κάτι το διαφορετικό. Και έχει απόλυτο δίκιο, γιατί αυτό κυρίως που μας ωθεί να ταξιδεύουμε σε διάφορα μέρη του κόσμου είναι ακριβώς αυτή η αναζήτηση της ετερότητας, της διαφορετικότητας – ή της ετεροτοπίας κατά τον Φουσκό – και η φυγή από την οικεία πραγματικότητα. Ο πολιτισμός και ο τουρισμός είναι δύο έννοιες αλληλένδετες, αν και δεν μιλάνε πάντα την ίδια γλώσσα, αφού εκκινούν από διαφορετικές αφετηρίες και τα ζητούμενά τους είναι συνήθως διαφορετικά. Ωστόσο, στην πράξη το ένα χρειάζεται το άλλο για να εξασφαλιστεί η αμοιβαία επιβίωση. Ακόμη και το κλασσικό πρότυπο τουρισμού του ήλιου και της θάλασσας εμπεριέχει στοιχεία πολιτισμού αφού για παράδειγμα, ο μεσογειακός ήλιος, η θάλασσα, η άμμος αποτελούν πολιτιστικά στοιχεία στόχο για τους βορειοευρωπαίους τουρίστες που δεν τα βρίσκουν στην πατρίδα τους.

Οι McKercher και du Cros (2002:3-5) επισημαίνουν την πληθώρα των ορισμών που υπάρχουν στη διεθνή βιβλιογραφία γεγονός που οφείλεται κατά τη γνώμη τους στην ποικιλομορφία των προϊόντων ή των εμπειριών που συνιστούν τον πολιτιστικό τουρισμό (cultural tourism). Για αυτόν τον λόγο κατηγοριοποιούν τους ορισμούς του πολιτιστικού τουρισμού σε τέσσερις ομάδες. Αυτές είναι:

### ♦ Ορισμοί που αντλούν από τη θεωρία του τουρισμού

Αυτοί οι ορισμοί τοποθετούν τον πολιτιστικό τουρισμό σε ένα ευρύτερο πλαίσιο θεωρίας του τουριστικού management, αναγνωρίζοντάς τον είτε ως μια μορφή τουρισμού ειδικών ενδιαφερόντων όπου ο πολιτισμός αποτελεί τη βάση που ελκύει τους τουρίστες ή παρακινεί τους ανθρώπους να ταξιδεύουν, είτε ως μια αλληλεπίδραση μεταξύ ανθρώπων, τοποθεσιών και πολιτιστικής κληρονομιάς. Ένας τέτοιος ορισμός είναι ο ακόλουθος: «Ο πολιτιστικός τουρισμός είναι ένα είδος τουρισμού ειδικών ενδιαφερόντων που βασίζεται στην αναζήτηση και στην συμμετοχή, σε νέες και βαθιές πολιτισμικές εμπειρίες, είτε αυτές είναι αισθητικής, πνευματικής, συναισθηματικής, ή ψυχολογικής φύσεως.» (Reizinger 1994:24).



#### ♦ Ορισμοί σε σχέση με τα κίνητρα

Ορισμένοι συγγραφείς και ΜΚΟ πιστεύουν ότι το κίνητρο πρέπει να θεωρηθεί ως ένα σημαντικό στοιχείο στον ορισμό του πολιτιστικού τουρισμού. «Ως πολιτιστικός τουρισμός μπορεί να χαρακτηριστεί η περιήγηση που έχει ως κύριο στόχο τη γνωριμία και εκτίμηση της ιστορικής, καλλιτεχνικής και πνευματικής κληρονομιάς, καθώς και της σύγχρονης πολιτιστικής δημιουργίας μιας περιοχής.» (Μυλωνόπουλος – Τσακίρης 2004:211, Βενετσανοπούλου 2006: 136). Σύμφωνα με τον Κούτουλα (2000), «Ως πολιτιστικός τουρισμός νοούνται όλα τα τουριστικά ταξίδια που έχουν ως κύριο σκοπό την άσκηση πολιτιστικών δραστηριοτήτων». Επιπρόσθετα, σύμφωνα με ένα στενό ορισμό του Παγκοσμίου Οργανισμού Τουρισμού, πολιτιστικός τουρισμός είναι: «Οι μετακινήσεις των ατόμων με κίνητρα βασικά πολιτιστικά όπως εκπαιδευτικές περιηγήσεις, παραστάσεις θεάτρου, χορού, μουσικής, φεστιβάλ, και άλλες πολιτιστικές εκδηλώσεις, καθώς και επισκέψεις σε αρχαιολογικούς χώρους, μνημεία και μουσεία, ταξίδια για τη μελέτη της φύσης, της λαϊκής τέχνης, και προσκυνήματα.» (WTO 1985:6).

Κατά έναν ευρύτερο ορισμό, «όλες οι μετακινήσεις των ανθρώπων μπορούν να συμπεριληφθούν στον ορισμό γιατί ικανοποιούν την ανθρώπινη ανάγκη για ποικιλία, ανεβάζοντας το πολιτιστικό επίπεδο του ατόμου και δημιουργώντας νέα γνώση, εμπειρία και συναντήσεις». Ο πολιτιστικός τουρισμός είναι ένας τρόπος να *μαθαίνεις, να βελτιώνεις, να διατηρείς και να εκμεταλλεύεσαι* τους πολιτιστικούς πόρους, το τοπίο, την αρχιτεκτονική, τις καλλιτεχνικές δραστηριότητες και το μοναδικό χαρακτήρα ενός συγκεκριμένου μέρους. (CAFFO 2005).

#### ♦ Βιωματικοί ορισμοί

Σύμφωνα με ορισμένους συγγραφείς, ο πολιτιστικός τουρισμός αποτελεί μια βιωματική δραστηριότητα που επιτρέπει στους τουρίστες να έρθουν σε επαφή με τον κοινωνικό ιστό, την κληρονομιά και τον ιδιαίτερο χαρακτήρα των τοποθεσιών συμβάλλοντας έτσι στη μόρφωση και στη διασκέδασή τους. Πιστεύουν ότι οδηγώντας τον παρατηρητή στο πολιτιστικό παρελθόν, ο πολιτιστικός τουρισμός μπορεί να τους βοηθήσει να δουν το παρόν από διαφορετική οπτική γωνία.

#### ♦ Λειτουργικοί ορισμοί

Εδώ ο πολιτιστικός τουρισμός ορίζεται από τη συμμετοχή των τουριστών σε ένα σχεδόν ανεξάντλητο φάσμα δραστηριοτήτων ή εμπειριών, όπου το κίνητρο, ο σκοπός ή το βάθος της εμπειρίας μετράνε λιγότερο από τη συμμετοχή. Η λειτουργική προσέγγιση επισημαίνει την πραγματική δυσκολία που υπάρχει στο να καθοριστούν συγκεκριμένα κριτήρια και παράμετροι για το τι είναι και τι δεν είναι πολιτιστικός τουρισμός, δυσκολία που απορρέει από την ίδια τη φύση του. Έτσι, σήμερα ο πολιτιστικός τουρισμός έχει μετατραπεί σε έναν όρο ομπρέλα που καλύπτει μια ευρεία γκάμα σχετικών δραστηριοτήτων όπως τουρισμός μουσείων, ιστορικός τουρισμός, με επίκεντρο τις καλές τέχνες και άλλες.

Ο πολιτιστικός τουρισμός αποτελεί αφενός, «το πλέον αποτελεσματικό μέσο κατανόησης και προβολής της πολιτιστικής ταυτότητας μιας χώρας ή μιας περιοχής, που συμβάλλει παράλληλα στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των λιγότερο αναπτυγμένων περιφερειών», αφετέρου, είναι μια μορφή αειφόρου τουρισμού αφού «δεν ασκεί ‘ασφυκτικές πιέσεις’ στο φυσικό, κοινωνικό, ανθρώπινο και δομημένο περιβάλλον, που συχνά προκαλούν ‘αλλοίωσή’ του όπως οι άλλες συνήθεις μορφές μαζικού τουρισμού». (Μοίρα 1998:190)

Οι μορφές του πολιτιστικού τουρισμού: Ο πολιτιστικός τουρισμός έχει πολλές μορφές. Ορισμένοι ερευνητές εστιάζουν κυρίως στις πολιτιστικές δημιουργίες του παρελθόντος, ενώ άλλοι δίνουν έμφαση στη σύγχρονη δημιουργία. Ειδικότερα, ο πολιτιστικός τουρισμός μπορεί να διακριθεί σε:

‡ Τουρισμό πολιτιστικής κληρονομιάς (heritage tourism). Με τον όρο κληρονομιά εννοούνται τα τοπία, η φυσική ιστορία, τα κτίρια, τα τεχνουργήματα, οι πολιτισμικές παραδόσεις κλπ που παραδίδονται από τη μια γενιά στην άλλη (Prentice 1994:312). Περιλαμβάνει επισκέψεις σε μουσεία, αρχαιολογικούς χώρους, καθεδρικούς ναούς και εκκλησίες, κάστρα και ιστορικά σπίτια κ.ά. κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού.

‡ και σε ταξίδια που σχετίζονται με τις καλές τέχνες, τις παραστατικές τέχνες, και την ψυχαγωγία. Περιλαμβάνει επισκέψεις σε πινακοθήκες, αίθουσες/μουσεία τέχνης εκθέσεις ζωγραφικής, γλυπτικής, φωτογραφίες, παρακολούθηση μιας θεατρικής παράστασης, ενός φεστιβάλ τεχνών ή μουσικής μιας ποπ/ροκ συναυλίας ενός κονσέρτου, όπερας, χορού, μπαλέτου, κ.ά. κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. (Hughes 2000:5)

Ο Κούτουλας (2004:3-4) αναφέρει ότι αυτός ο διαχωρισμός μεταξύ κληρονομιάς και σύγχρονης καλλιτεχνικής δημιουργίας αντιπροσωπεύει δύο διακριτά τμήματα της τουριστικής αγοράς:

☀ **Study tours:** αυτή η μορφή ταξιδιού επιτρέπει στους τουρίστες να εξερευνήσουν την πολιτιστική κληρονομιά του προορισμού. Περιλαμβάνει επισκέψεις σε μνημεία, πόλεις, και άλλα μέρη ιστορικής ή φυσικής σημασίας, μουσεία με εις βάθος παρουσιάσεις και ερμηνείες από εξειδικευμένους ξεναγούς. Τα Study tours διαφέρουν ουσιαστικά από άλλες μορφές ταξιδιού καθώς οι ταξιδιώτες μελετούν κυριολεκτικά τον τοπικό πολιτισμό.

☀ **Art tours:** Αυτή η μορφή ταξιδιού περιλαμβάνει την παρακολούθηση πολιτιστικών εκδηλώσεων που σχετίζονται με τις οπτικές και τις παραστατικές τέχνες όπως εκθέσεις τέχνης, συναυλίες, χορό, θέατρο, φεστιβάλ, κλπ.

Υπάρχουν πολλοί λόγοι για την ανάπτυξη του πολιτιστικού τουρισμού. Θα μπορούσε να είναι το άμεσο αποτέλεσμα του αυξανόμενου ενδιαφέροντος για την τέχνη, τον πολιτισμό και την ιστορία, που μπορεί να εξηγηθεί από τις δημογραφικές, κοινωνικές και πολιτιστικές αλλαγές (Freund de Klumbis και Munsters 2005, 27) των πλούσιων, μορφωμένων ηλικιωμένων πολιτών στις δυτικές χώρες που έχει ένα ενδιαφέρον για τον πολιτισμό και την ιστορία. Επίσης, υπάρχουν πιο μορφωμένοι νέοι και ζευγάρια χωρίς παιδιά που είναι πρόθυμοι να επισκεφθούν πολιτιστικούς προορισμούς (Freund de Klumbis και Munsters 2005). Η εκπαίδευση εγείρει το ενδιαφέρον για τον πολιτισμό και για πολλούς ταξιδιώτες πολιτισμού ζουν στην "οικονομία της εμπειρίας" που αναζητούν πληροφορίες για να βιώσουν τον προορισμό και εκπαιδεύονται και συμμετέχουν στον προορισμό (Gilmore και Pine 1999). Επομένως, το ταξίδι έχει γίνει μέσο για την εξεύρεση προσωπικής εκπλήρωσης, ενίσχυσης ταυτότητας και αυτο-έκφρασης (Cho και Fesenmaier 2001). Από την άλλη πλευρά, η Leslie και Sigala (2005) υποδηλώνουν ότι μια άλλη σχετική τάση είναι το αυξανόμενο ενδιαφέρον για την τοπική, περιφερειακή και εθνική ιστορία και τον πολιτισμό ως έκφραση της δικής τους ταυτότητας.

Άλλοι υποστηρίζουν ότι η ανάπτυξη οφείλεται στον ταχύτατα αναπτυσσόμενο τομέα του τουρισμού κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών. Καθώς η ροή του τουρισμού αυξάνεται, αυξήθηκε η επιλογή των προορισμών και η ανάγκη για νέα τουριστικά αξιοθέατα και μορφών τουρισμού. Αυτό έχει δώσει έναν λόγο και ζήτηση για την ανάπτυξη πολιτιστικών τουριστικών αξιοθέατων και προορισμών. (Leslie 2005). Σύμφωνα με τον Richards (2001, 6-7), ο αυξανόμενος πολιτιστικός τουρισμός δεν αποτελεί απόδειξη του υψηλότερου ενδιαφέροντος για τον ίδιο τον πολιτισμό. Ο Richards (2001, 6-7) υποστηρίζει επίσης ότι οι έρευνες για το βαθμός του

πολιτιστικού τουριστικού κινήτρου μεταξύ των τουριστών προσφέρει επίσης μικρή υποστήριξη για το αυξανόμενο ενδιαφέρον για τον πολιτισμό.

Δεδομένου ότι ο πολιτισμός και ο πολιτιστικός τουρισμός μπορούν να οριστούν με πολλούς τρόπους και ορισμούς με πολλές έννοιες, ο ορισμός ενός πολιτιστικού τουρίστα είναι λίγο περίπλοκος. Ωστόσο, σύμφωνα σε μερικές μελέτες που βασίζονται σε αμερικανικά ταξίδια στην Ευρώπη, οι πολιτιστικοί τουρίστες τείνουν να είναι ηλικιωμένοι, καλύτερα μορφωμένοι και πλουσιότεροι από τους άλλους τουρίστες. Επιπλέον, μένουν περισσότερο στην χώρα υποδοχής (Du Cros και McKercher 2002). Από την άλλη πλευρά, σύμφωνα με ορισμένες αρχές, τα χαρακτηριστικά αυτά μπορούν να προσαρμοστούν μόνο στους Αμερικανούς τουρίστες, αλλά δεν είναι αξιόπιστα για τουρίστες από διαφορετικό υπόβαθρο (Du Cros και McKercher 2002).

Αν δούμε τους σκοπούς και τα κίνητρα για ταξίδια, μπορούμε να δούμε ότι ο πολιτισμός μπορεί να έχει διαφορετικούς ρόλους. Για παράδειγμα, η επίσκεψη σε πολιτιστικά αξιοθέατα όπως τα μουσεία μπορεί να είναι ο κύριος λόγος για τα ταξίδια. Ωστόσο, ο πολιτισμός μπορεί να μην αποτελεί μέρος της ταξιδιωτικής απόφασης παράλο που κάποιοι τουρίστες μπορούν να επισκεφθούν πολιτιστικά αξιοθέατα κατά την επίσκεψή τους σε μια χώρα ή σε μια περιοχή (Du Cros και McKercher 2002). Όπως μπορούμε να δούμε, υπάρχουν διαφορετικοί τύποι πολιτιστικών τουριστών ανάλογα με τους σκοπούς και τις εμπειρίες τους. Συνεπώς, οι Du Cros & McKercher (2002) έχουν κατηγοριοποιήσει 5 τύπους πολιτιστικών τουριστών:

- 1) Ο σκόπιμος πολιτιστικός τουριστικός-πολιτιστικός τουρισμός είναι το κύριο κίνητρο για την επίσκεψη σε προορισμό και το άτομο έχει μια βαθιά πολιτιστική εμπειρία,
- 2) Ο πολιτιστικός τουριστικός-πολιτιστικός τουρισμός είναι ένας πρωταρχικός ή σημαντικός λόγος για την επίσκεψη σε προορισμό, αλλά η εμπειρία είναι ρηχή,
- 3) Ο πολυπολιτισμικός πολιτιστικός τουρίστας, ο οποίος δεν ταξιδεύει για πολιτιστικούς σκοπούς αλλά που, μετά τη συμμετοχή του, καταλήγει να έχει σημαντική πολιτιστική τουριστική εμπειρία,
- 4) Οι περιστασιακοί πολιτιστικοί τουρίστες είναι ένα αδύναμο κίνητρο για να επισκεφτούν έναν προορισμό και η προκύπτουσα εμπειρία είναι ρηχή,

5) Στην περίπτωση του περιστασιακού πολιτιστικού τουρισμού, ο τουρίστας δεν ταξιδεύει για πολιτιστικό τουρισμό αλλά συμμετέχει σε ορισμένες δραστηριότητες και έχει μικρές εμπειρίες.

Η κατανόηση των διαφόρων μορφών πολιτιστικού τουρισμού και το κίνητρό τους είναι ζωτικής σημασίας για το μάρκετινγκ και την ανάπτυξη του πολιτιστικού τουρισμού. Καθώς το κίνητρο για ταξίδια μεταβάλλεται, πρέπει να υπάρχουν διαφορετικοί τρόποι προβολής και ανάδειξης των πολιτιστικών αξιοθέατων.

## **2.3 Ο ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ**

Οι Brebbia και Hernandez (2015), ορίζουν την βιομηχανική κληρονομιά ως εξής: «Η βιομηχανική κληρονομιά περιλαμβάνει τα ερείπια της ατομικής κουλτούρας που κατέχουν ιστορικά, τεχνολογική, κοινωνική, αρχιτεκτονική και επιστημονική αξία». Η βιομηχανική κληρονομιά είναι σημαντική και έχει αξία επειδή παρέχει μια σημαντική αίσθηση ταυτότητας (Douet, 2012).

Τα κέντρα πολιτιστικής κληρονομιάς συχνά γίνονται τουριστικά αξιοθέατα και μπορούν δύσκολα να είναι διαχειρίσιμα. Αυτό συμβαίνει κυρίως λόγω των θεμάτων και των επιπτώσεων στη φιλοξενία του τουρισμού. Αυτή η αλληλεπίδραση μεταξύ της ανάπτυξης του τουρισμού και της τοπικής κοινότητας είναι δύσκολο να προβλεφθεί καθώς διαφέρει σε κάθε προορισμό. Αυτό μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα και να αναγκάσει τους κατοίκους να σκέφτονται αρνητικά, όπως για παράδειγμα να υπάρχει τοπική ανησυχία για τον αντίκτυπο της τουριστικής ανάπτυξης στις τιμές των ακινήτων, την πρόσβαση των ντόπιων κατοίκων σε σημεία αναψυχής, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η σημαντική επίπτωση στην ποιότητα ζωής, στους μισθούς και στις υψηλότερες τιμές (Peedersen, 2002).

Η κληρονομιά αποτελείται από αυτό που μας μεταδίδονται από τις προηγούμενες γενιές και περιλαμβάνει τον πνευματικό, πολιτιστικό ή υλικό πλούτο (Jamieson, 1994; Tomlinson, 1991; Richards, 1996). Σύμφωνα με τη Σύμβαση για την προστασία της παγκόσμιας πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς (UNESCO, 1972), ως «πολιτιστική κληρονομιά» χαρακτηρίζονται τα εξής: μνημεία, ομάδες κτηρίων, τοποθεσίες, αστικά συγκροτήματα, πολιτιστικά τοπία, βιομηχανικά μνημεία και έργα τέχνης (Μυλωνόπουλος, 2007). Η πολιτιστική κληρονομιά περιλαμβάνει όχι μόνο

αντικείμενα διατήρησης αλλά και ιστορικές οδούς εντός των οποίων δρουν στερεά συστήματα αξιών (Kalogri et al., 1986).

Η βιομηχανική κληρονομιά αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της πολιτιστικής κληρονομιάς, η οποία με τη σειρά της είναι η μεγαλύτερη συνιστώσα της βιώσιμης ανάπτυξης μιας κοινωνίας (Mitzalis, 2007). Σύμφωνα με τον Νζίνι Tagil, «Η βιομηχανική κληρονομιά αποτελείται από τα ερείπια της βιομηχανικής κουλτούρας τα οποία έχουν ιστορική, τεχνολογική, κοινωνική, αρχιτεκτονική ή επιστημονική αξία. Αυτά τα ερείπια αποτελούνται από κτίρια και μηχανήματα, εργαστήρια, ελαιοτριβεία και εργοστάσια, ορυχεία και χώροι επεξεργασίας και εξευγενισμού, αποθήκες και καταστήματα, καθώς και χώρους που χρησιμοποιούνται για κοινωνικές δραστηριότητες που σχετίζονται με τη βιομηχανία.

Ο πολιτισμός και ο τουρισμός είναι στενά συνδεδεμένοι, αφού αυτοί που ταξιδεύουν συχνά αναζητούν να γνωρίσουν τον πολιτισμό τους. Οι πρώτες καταγραφές για τις κινήσεις των ανθρώπων στην αρχαία Ελλάδα ήταν οι εκδρομές με σκοπό την εξοικείωση με άλλους πολιτισμούς (Θαλής, Ηρόδοτος, Πλάτωνας, Πausανίας). Ο πολιτιστικός τουρισμός θεωρείται ως παλαιότερη μορφή τουρισμού, αφού περιλαμβάνει την επίσκεψη σε ιστορικές τοποθεσίες, σε πολιτιστικά αξιοθέατα, σε παρακολούθηση ειδικών εκδηλώσεων και των φεστιβάλ ή η επίσκεψη σε μουσεία ήταν πάντα μέρος της συνολικής τουριστικής εμπειρίας (McKercher και Du Cros, 2002).

Ο πολιτιστικός τουρισμός είναι, αφενός, το πιο αποτελεσματικό εργαλείο για την κατανόηση και την προώθηση της πολιτιστικής ταυτότητα μιας χώρας ή μιας περιοχής, η οποία συμβάλλει στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των λιγότερο ανεπτυγμένων περιφερειών. Από την άλλη πλευρά, είναι μια βιώσιμη μορφή τουρισμού, αφού δεν υπάρχει μια «πίεση» στο φυσικό, κοινωνικό, ανθρώπινο και κτισμένο περιβάλλον, που συχνά προκύπτουν στην "μεταβολή" των παραπάνω, όπως γίνεται με τις άλλες παραδοσιακές μορφές τουρισμού (Moira, 1998; Moira, 2009: 23). Αυτή η μορφή τουρισμού άρχισε να θεωρείται ως ειδική τουριστική μορφή ενδιαφέροντος στα τέλη της δεκαετίας του 1970 όταν οι τουριστικοί επιστήμονες διαπίστωσαν ότι ένας μεγάλος αριθμός ανθρώπων ταξίδεψε για να κατανοήσει τον πολιτισμό και την πολιτιστική κληρονομιά του τόπου που επισκέφθηκαν (Tighe, 1986). Αυτή η αναγνώριση άρχισε να είναι ενσωματωμένο σε διεθνή έγγραφα όπως η

Διακήρυξη της Μανίλα για τον Παγκόσμιο Τουρισμό (UNESCO, 1980), σύμφωνα με την οποία οι φυσικές και πολιτιστικές αξίες είναι «η θεμελιώδης προσέλευση του τουρισμού», και γι 'αυτό είναι απαραίτητος ο σεβασμός και η διατήρησή τους.

Αργότερα, η Διακήρυξη του Μεξικού για τις Πολιτιστικές Πολιτικές (UNESCO, 1982) διεύρυνε την έννοια του τουρισμού ως το σύνολο των διακριτικών πνευματικών, υλικών και συναισθηματικών χαρακτηριστικών που χαρακτηρίζουν μια κοινωνία ή μια κοινωνική ομάδα. Περιλαμβάνει όχι μόνο τις τέχνες και τα γράμματα, αλλά επίσης τον τρόπο ζωής, τα θεμελιώδη δικαιώματα του ανθρώπου, τα συστήματα αξιών, τις παραδόσεις και τις πεποιθήσεις (UNESCO, 1982: 1-6). Το 1985 ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού πρότεινε δύο ορισμούς του πολιτιστικού τουρισμού. Ο πρώτος ορισμός δηλώνει ότι ο πολιτιστικός τουρισμός είναι «οι εκδηλώσεις των προσώπων ουσιαστικά για πολιτιστικά κίνητρα όπως εκδρομές μελέτης, καλλιτεχνικές εκδηλώσεις και πολιτιστικές περιηγήσεις, ταξίδια σε φεστιβάλ και άλλες πολιτιστικές εκδηλώσεις, επισκέψεις σε χώρους και μνημεία. Ο δεύτερος και πιο ευρύς ορισμός περιλαμβάνει όλες τις κινήσεις των ατόμων που ικανοποιούν την ανθρώπινη ανάγκη για ποικιλομορφία, τείνοντας να αυξήσουν το πολιτιστικό επίπεδο του ατόμου και δημιουργώντας νέες γνώσεις, εμπειρίες και συναντήσεις (Richards, 1996).

Στην πραγματικότητα, είναι δύσκολο να δοθεί ένας ορισμός στον πολιτιστικό τουρισμό. Αυτό οφείλεται στις πολλές διαστάσεις του, υλικές και άυλες όπως τα έργα τέχνης, η γλώσσα, η γαστρονομία, η τέχνη και η μουσική, η αρχιτεκτονική, οι ιστορικές τοποθεσίες και τα μνημεία, τα φεστιβάλ και οι πολιτιστικές εκδηλώσεις, η θρησκεία, η εκπαίδευση κ.λπ. Σε διαφορετικές χώρες οι απαντήσεις στο ερώτημα σχετικά με το τι είναι η βιομηχανική κληρονομιά και τι είναι η διαχείριση περιλαμβάνει ποικίλα στοιχεία και αποδεικνύουν ότι η βιομηχανική κουλτούρα ως πολιτιστική κληρονομιά γίνεται αντιληπτή σε ένα διαφορετικό και υποκειμενικό τρόπο ανάλογα με τις γνώσεις, την εμπειρία, τις αισθητικές αξίες και τις γνώσεις του ατόμου καθώς και τον βαθμό εκβιομηχάνισης της χώρας στην οποία διαμένουν. Πιο συγκεκριμένα, η βιομηχανική κληρονομιά μπορεί να είναι (Alfrey και Putnam, 1992) ένας συνδυασμός από τα απομεινάρια της χαμένης βιομηχανίας, της προστασίας και της φροντίδας για τα κτίρια, τους χώρους και μηχανήματα, την εύρεση νέων χρήσεων για πλεονάζοντα αλλά αναντικατάστατα στοιχεία του βιομηχανικού τοπίου που αποκαθιστά τα χρησιμοποιημένα μηχανήματα και τις εργασιακές πρακτικές που



χρησιμοποιούν, καταγράφοντας τις γνώσεις, τις δεξιότητες και την εμπειρία των βιομηχανικών πληθυσμών, χρησιμοποιώντας τα αποτελέσματα των παραπάνω για να δείξουν πώς οι προηγούμενες γενιές έζησαν και δούλεψαν.

Οι Alfrey και Putnam (1992: 1) ισχυρίζονται ότι οι εν λόγω δραστηριότητες περιλαμβάνουν τη σύσταση ενός πόρου για μία ή περισσότερες χρήσεις (μελέτη, φροντίδα, εκπροσώπηση) και ότι η κληρονομιά συνεπάγεται τη διαχείριση της σχέσης ανάμεσα σε μια σειρά από τέτοιους δυνητικούς πόρους και των πιθανών χρήσεων. Πιο συγκεκριμένα, στην βιομηχανική τουριστική κληρονομιά περιλαμβάνονται τα βιομηχανικά κτίρια, οι κατοικίες εργαζομένων, τα μέσα επικοινωνίας, οι μεταφορές και τα μηχανήματα-εργαλεία. Ο Γερμανός βιομηχανικός αρχαιολόγος Rainer Slotta χρησιμοποιεί τον όρο «Τεχνικό μνημείο» που σημαίνει «τα φυσικά υπολείμματα της βιομηχανικής, οικονομικής και τεχνικής ανάπτυξης με την ευρύτερη έννοια των όρων. Αυτά περιλαμβάνουν μηχανήματα, εξοπλισμό και εγκαταστάσεις, κτίρια και τόπους παραγωγής, τα οποία μπορούν να αποσαφηνίσουν και να εξηγήσουν την ιστορική εξέλιξη και τις αντίστοιχες συνθήκες εργασίας στους τομείς της παραγωγής και επεξεργασίας των πρώτων υλών, του εμπορίου, των μεταφορών, των δικτύων κοινής ωφελείας και της διάθεσης των υπολειμμάτων (Slotta, 1990).



## 2.4 Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Η Ελλάδα είναι μια χώρα χωρίς πλούσιο βιομηχανικό παρελθόν λόγω της καθυστερημένης εκβιομηχάνισης (δεύτερο εξάμηνο 19ου αιώνα). Σε σύγκριση με την υπόλοιπη Ευρώπη προσφέρει μια πρωτότυπη και μοναδική μικρής κλίμακας προβιομηχανική και βιομηχανική αγορά βιομηχανικής κληρονομιάς που συνδέεται άμεσα με την ιστορία της αρχαίας Ελλάδας. Τα τελευταία χρόνια οι πρωτοβουλίες για την αξιοποίηση και την προώθηση της βιομηχανικής κληρονομιάς έχουν αυξηθεί. Το Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς (PGCF) υποστηρίζει σημαντικά αυτή την προσπάθεια. Ωστόσο, με εξαίρεση τα θεματικά μουσεία του PGCF και μερικά άλλα, η παρουσίαση / ερμηνεία των εκθεμάτων στα βιομηχανικά / τεχνικά μουσεία / περιοχές είναι στατική και γίνεται με συμβατικό τρόπο, ο οποίος δεν αντλεί το ενδιαφέρον των επισκεπτών, δεδομένου ότι δεν χρησιμοποιούνται νέες τεχνολογίες (π.χ. διαδραστικά κιόσκια οθόνης αφής, βίντεο-τοίχοι, 3-D animation). Παρόλα αυτά, όπως ισχυρίζεται η Μαρία Οικονόμου (2006), τα μουσεία δεν μπορούν να αποφεύγουν τις νέες τεχνολογίες και καθώς το κύμα αυτό εξαπλώνεται πρέπει να ληφθούν αποφάσεις σχετικά με την κατάλληλη χρήση αυτών των ισχυρών εργαλείων στην αναμόρφωση της έκθεσης, της εκπαίδευσης και την ερμηνευτική πρακτική.

Επιπλέον, η πρόσβαση στα μουσεία εμποδίζεται λόγω του γεωγραφικού εδάφους της Ελλάδας, της γεωγραφική της θέσης στο νοτιοανατολικό τμήμα της Ευρώπης και τον νησιωτικό χαρακτήρα της, η οποία, σε συνδυασμό με το μη επαρκώς ανεπτυγμένο δίκτυο εγχώριων μεταφορών (σιδηροδρομικές, οδικές, θαλάσσιες), οδηγούν στην απομάκρυνση και την έλλειψη πρόσβασης σε ορισμένες γεωγραφικές περιοχές. Από την άλλη πλευρά, υπάρχει συχνά μεγάλη απόσταση μεταξύ των διαφόρων μουσείων / χώρων και, ως εκ τούτου, οι άνθρωποι δυσκολεύονται να επισκεφθούν περισσότερα από ένα ή δύο κάθε φορά. Εδώ το βασικό σημείο είναι ότι κανένα από τα υπάρχοντα βιομηχανικά / τεχνολογικά μουσεία / χώροι είναι πρωταρχικής σημασίας και στις περισσότερες περιπτώσεις δεν είναι καν ένα δευτερεύον πολιτισμικό στοιχείο τόσο ικανό ώστε να προσελκύσει

επισκέπτες σε μια περιοχή από μόνη της, με εξαίρεση το Μουσείο Υπαίθρου Ανοιχτού Νερού στη Δημητσάνα, το οποίο λόγω της εγγύτητάς του προς την Αθήνα αποτελεί δημοφιλή προορισμό για ανθρώπους που μπορούν να περάσουν εκεί μια μέρα ή ένα Σαββατοκύριακο.

Ως εκ τούτου, κρίνεται απαραίτητο να σχεδιαστεί μια στρατηγική προκειμένου να μετατραπούν οι υπάρχοντες πολιτιστικοί πόροι, και στην περίπτωση αυτή η βιομηχανική κληρονομιά, σε πολιτιστικά τουριστικά αξιοθέατα καθώς και σε χώρους εκπαίδευσης.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, υπάρχουν κάποια βιομηχανικά μουσεία στην Ελλάδα, πέντε εκ των οποίων ήταν διατεθειμένα να μας δώσουν κάποια σημαντικά στοιχεία για τον αριθμό των επισκεπτών ετησίως, τα ποσοστά Ελλήνων και ξένων τουριστών και τις περιόδους επισκέψεων των τουριστών, ώστε να διαφανεί η εποχικότητα.

**Το μουσείο Υδροκίνησης της Δημητσάνας** αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα μουσείου βιομηχανικής κληρονομιάς. Το Υπαίθριο Μουσείο Υδροκίνησης, στη Δημητσάνα, προβάλλει τη σημασία της υδροκίνησης στην παραδοσιακή κοινωνία. Εστιάζοντας στις βασικές προβιομηχανικές τεχνικές που αξιοποιούν το νερό για την παραγωγή ποικίλων προϊόντων, τις συνδέει με την ιστορία και την καθημερινότητα της τοπικής κοινωνίας στο πέρασμα του χρόνου (<http://www.piop.gr/el/diktuo-mouseiwn/Mouseio-Ydrokinisis/to-mouseio.aspx>).

Αρχικά λοιπόν, σε μια τηλεφωνική επικοινωνία με την τοπική διαχειρίστρια του Μουσείου Υδροκίνησης της Δημητσάνας στις 03/10/2019, κυρία Παπαδοπούλου Έρα μας ενημέρωσε ότι το μουσείο της Δημητσάνας λειτουργεί από το 1997 και δέχεται περίπου 46.000 επισκέπτες ετησίως. Η συνέχεια δόθηκε στις 07.10.2019 μέσω ηλεκτρονικού μηνύματος από τον προϊστάμενο της υπηρεσίας ερευνητικών και εκπαιδευτικών προγραμμάτων του ΠΙΟΠ Ρίγγα Χριστόδουλο και ήταν η εξής:

Η συνολική ετήσια επισκεψιμότητα για το 2018 ήταν 49.236

Έλληνες: 45.121 και Ξένοι: 4.115

Οι περίοδοι επίσκεψης των τουριστών ήταν:

Έλληνες: Ιαν - Μάι, Αυγ, Οκτ – Δεκ

Ξένοι: Απρ – Οκτ

Ένα ακόμη σημαντικό βιομηχανικό μουσείο της χώρας μας είναι το **Βιομηχανικό Μουσείο της Ερμούπολης** που βρίσκεται στην Σύρο. Στο συγκεκριμένο μουσείο ο επισκέπτης μπορεί να γνωρίσει την ιστορία και την πλούσια βιομηχανική και πολιτιστική κληρονομιά της Σύρου. Ειδικότερα, στη Σύρο και στην Ερμούπολη, υπάρχει μια πλούσια βιομηχανική κληρονομιά, όπως παλιά εργοστάσια και μουσειακοί χώροι όπως το Βιομηχανικό Μουσείο Ερμούπολης, το Βυρσοδεψείο Μενέλαου Κορνηλάκη, καθώς και το Σκαγιοποιείο Γεωργίου Αναιρούση, από τα οποία ο επισκέπτης μπορεί να γνωρίσει της πηγές της βιομηχανίας και της καινοτομίας (<http://www.ketepo.gr/el/%CE%BD%CE%AD%CE%B1> ).

Σε μια τηλεφωνική συνέντευξη με τον επιμελητή του μουσείου, τον κύριο Δημητρόπουλο Αχιλλέα στις 04/10/2019, υποστηρίχθηκε ότι οι επισκέπτες του μουσείου είναι περισσότεροι από 9000 ετησίως, χωρίς να συμπεριλαμβάνεται σε αυτόν ο αριθμός των μαθητών που επισκέπτονται το μουσείο στα πλαίσια σχολικών εκδρομών. Αναφορικά με την χώρα προέλευσης των επισκεπτών, ο κ. Δημητρόπουλος υποστήριξε ότι οι επισκέπτες είναι τόσο Έλληνες όσο και ξένοι, χωρίς να προκύπτει κάποια ουσιαστική διαφορά. Αναφορικά όμως με τους ξένους επισκέπτες, μας ενημέρωσε ότι υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον και προέλευση από αμερικανούς τουρίστες, από αυστραλιανούς, από Νεοζηλανδούς και λιγότεροι είναι οι επισκέπτες που κατάγονται από χώρες της Ευρώπης. Ωστόσο, αναφέρει ότι από την Ευρώπη, οι Γερμανοί και οι Ισπανοί είναι οι τουρίστες που προσελκύνονται περισσότερο από το μουσείο. Ειδικότερα, ο κ. Δημητρόπουλος αναφέρει ότι οι αμερικανοί τουρίστες είναι επαναλαμβανόμενοι τουρίστες, είτε είναι Έλληνες της διασποράς, είτε είναι Αμερικανοί, ενώ υπάρχουν πολλά πανεπιστήμια που πραγματοποιούν επισκέψεις στο μουσείο από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Υποστηρίζει επίσης ότι κατά τα 4 με 5 τελευταία χρόνια, παρατηρείται ένα αυξανόμενο ενδιαφέρον από τους επισκέπτες που προέρχονται από την Νέα Ζηλανδία, οι οποίοι είναι είτε Έλληνες της διασποράς κυρίως πέμπτης γενιάς, είτε πανεπιστήμια και ερευνητικά ινστιτούτα με ειδικό ενδιαφέρον στις «Ξερικές καλλιέργειες», οι οποίες υπάρχουν στο βόρειο μέρος της Σύρου. Επιπλέον, υποστηρίχθηκε ότι το μουσείο της Ερμούπολης δέχεται επισκέπτες από την Γερμανία

κυρίως τον Νοέμβριο λόγω των σχολικών εκδρομών και οι περιοχές προέλευσης αυτών είναι κυρίως το Αμβούργο και το Αννόβερο. Οι ίδιες επισκέψεις πραγματοποιούνται από τα σχολεία της Νορβηγίας, ενώ ένα εξαιρετικά σημαντικό στοιχείο είναι ότι το μουσείο επισκέφθηκε μια ομάδα πυρηνικών επιστημόνων. Εξαιρετικό και αξιοπρόσεκτο είναι και το ενδιαφέρον των Ισπανών ο αριθμός των οποίων είναι μεγάλος, αλλά επίσης και από τα πανεπιστήμια όπως το Las Palmas στα Grand Canarias, οι οποίοι είναι λάτρεις της χώρας μας και της αρχαίας Ελλάδας. Τέλος, ο κύριος Δημητρόπουλος ανέφερε ότι το μουσείο επισκέφθηκε και το σχολείο Sandander του Ατλαντικού, στο οποίο μιλάνε ακόμη και αρχαία ελληνικά. Αναφορικά με τις περιόδους των επισκέψεων, όπως αναφέρει ο ερωτώμενος οι επισκέψεις αρχίζουν από τις 18 Ιανουαρίου, υπάρχει μια πτώση τον Φεβρουάριο, αυξάνεται και πάλι τον Μάρτιο σε τεράστιο βαθμό από τους επισκέπτες της Νέας Ζηλανδίας και συνεχίζεται ως την περίοδο των Χριστουγέννων.

Ένα ακόμη σημαντικό μουσείο βιομηχανικής κληρονομιάς είναι το **Μεταλλευτικό Μουσείο Μήλου**. Σκοπός του Μεταλλευτικού Μουσείου Μήλου (MMM) είναι να προβάλει την πλούσια γεωλογική και μεταλλευτική ιστορία της Μήλου και να τιμήσει όσους εργάστηκαν για την αξιοποίηση του ορυκτού πλούτου της, ο οποίος συνέβαλε σημαντικά στην οικονομική και πολιτισμική ευημερία του νησιού στη μακραίωνη και αδιάλειπτη ιστορική του πορεία (<https://www.milosminingmuseum.com/>). Όπως μας ενημέρωσε η υπεύθυνη του μουσείου κ. Καμακάρη Κατερίνα σε μια τηλεφωνική επικοινωνία που είχαμε μαζί στις 03/10/2019, το μουσείο είναι ανοιχτό από τον Απρίλιο έως το Οκτώβριο κάθε έτους και οι επισκέπτες του είναι γύρω στις 11.000, με το 70% εξ' αυτών να προέρχονται από το εξωτερικό και το υπόλοιπο 30% να είναι Έλληνες. Επίσης, η υπεύθυνη του μουσείου ανέφερε ότι οι περίοδοι με την περισσότερη κίνηση για το μουσείο είναι οι μήνες Ιούνιος, Ιούλιος και Αύγουστος.

**Το μουσείο Ελιάς της Άνδρου** είναι επίσης ένα μουσείο πολιτιστικής κληρονομιάς. Αποτελεί θαυμάσιο δείγμα μιας μικρής προβιομηχανικής ζωοκίνητης μονάδας παραγωγής ελαιόλαδου. Οι όψεις του και η εσωτερική λιθοδομή έχουν αποκατασταθεί ωραία διασώζοντας όλα τα αρχικά δομικά στοιχεία, που ήταν τυπικά της αγροτικής αρχιτεκτονικής των Κυκλάδων. Το ελαιοτριβείο παρουσιάζει και μια ιδιαιτερότητα. Στα περισσότερα ελαιοτριβεία της Άνδρου η διαδικασία περιοριζόταν σε ένα μικρό χώρο. Όμως το ελαιοτριβείο αυτό ήταν χωρισμένο σε διαφορετικά

δωμάτια για τα διαφορετικά στάδια της διαδικασίας. Ο ιδιοκτήτης Δημήτρης Χέλμης, προσωπικά ξεναγεί τους επισκέπτες, εξηγώντας όλα τα στάδια της παραγωγής του ελαιολάδου: Τον ζωοκίνητο τρόπο άλεσης στο ένα δωμάτιο, τον έξυπνο μηχανισμό συμπίεσης στο άλλο, και τέλος στο δωμάτιο αποθήκευσης, όπου η θερμοκρασία του χώρου ρυθμίζεται φυσικά από τον σχεδιασμό και την κατασκευή της ογκώδους τοιχοποιίας. Τα βασικά στοιχεία των διαφορετικών ποιοτήτων ελαιολάδου εξηγούνται με σαφήνεια, ώστε οι επισκέπτες να γνωρίζουν πολύ περισσότερα στοιχεία πλέον όταν αγοράζουν ελαιόλαδο (<http://www.musioelias.gr/el/node/26> ). Όπως μας ενημέρωσε λοιπόν ο ίδιος ο ιδιοκτήτης του μουσείου κ. Χέλμης Δημήτριος σε μια τηλεφωνική επικοινωνία που πραγματοποιήθηκε στις 03/10/2019, οι επισκέπτες του μουσείου είναι γύρω στις 5000 ετησίως, οι οποίοι προέρχονται ισάριθμα τόσο από την Ελλάδα όσο και από το εξωτερικό. Είτε ακόμη ότι οι περίοδος αιχμής του μουσείου είναι από τον Απρίλιο έως και τον Σεπτέμβριο, ενώ τον Ιούνιο παρατηρείται μια πτώση.

Τέλος, ένα σημαντικό μουσείο πολιτιστικής κληρονομιάς είναι το **Ιστορικό – Εθνολογικό Μουσείο Λιβαδειάς. Το Ιστορικό – Εθνολογικό Μουσείο Λιβαδειάς** ξεκίνησε να λειτουργεί τον Νοέμβριο του 2000, ενώ οι αρχικές ενέργειες για την υλοποίησή του ξεκίνησαν στα τέλη του 1997. Η έρευνα πεδίου για τον εντοπισμό, καταγραφή και απόκτηση των πρώτων αντικειμένων της συλλογής του απαιτήσε χρονικό διάστημα δύο ετών, στο τέλος των οποίων η συλλογή του μουσείου απαριθμούσε περισσότερα από 700 αντικείμενα (<https://dimoslevadeon.gr/aksiotheata/istoriko-ethnologiko-mouseio/>). Όπως μας ενημέρωσε ο προϊστάμενος του αυτοτελούς τμήματος πολιτισμού αθλητισμού και τουρισμού του Δήμου Λεβαδέων, Σταματάκης Ανδρέας, μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, στις 08.10.2019,

1. Οι επισκέψεις στο Μουσείο έχουν ως ακολούθως:

2017: 3.500 επισκέπτες εκ των οποίων 1.500 μαθητές σχολείων. Από το σύνολο των 3.500 επισκεπτών οι 700 εξ αυτών ήταν αλλοδαποί επισκέπτες

2018: 2.400 επισκέπτες εκ των οποίων 900 μαθητές σχολείων. Από το σύνολο των 2.400 επισκεπτών οι 300 εξ αυτών ήταν αλλοδαποί επισκέπτες

2019: 1.300 επισκέπτες εκ των οποίων 700 μαθητές σχολείων.

2. Το σύνολο των μαθητών επισκέφθηκαν το Μουσείο κατά το διάστημα Σεπτεμβρίου - Μαΐου, ενώ οι υπόλοιποι επισκέπτες επισκέφθηκαν το μουσείο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.
3. Το Μουσείο διέκοψε τη λειτουργία του το Μάιο 2019 για την εκτέλεση εργασιών αναβάθμισής του και δημιουργίας αίθουσας Πινακοθήκης Θ. Λαζαρή (σημαντικός Έλληνας ζωγράφος με καταγωγή από τη Λιβαδειά). Εκτιμάται ότι θα επαναλειτουργήσει μετά από 18 μήνες περίπου.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΤΕΧΝΗ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ**

### **3.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΤΕΧΝΗΣ**

Η ναυπηγική τέχνη διακρίνεται ιστορικά σε τρεις αναπτυξιακές εποχές, οι οποίες χαρακτηρίζονται από τον τρόπο λειτουργίας των εκάστοτε πλοίων. Τα κωπήλατα, ύστερα τα ιστιοφόρα και τρίτα τα μηχανοκίνητα πλοία χαρακτηρίζουν τα βασικά επίπεδα ανάπτυξης της ναυπηγικής από την αρχαιότητα έως σήμερα στα πλαίσια της παραδοσιακής ναυπηγικής τέχνης και χωρίς να λάβουμε υπόψη μας τις τεράστιες τεχνολογικές εξελίξεις γενικότερα στον τομέα.

Ενδεικτικά, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι τα πρώτα πλοία είχαν ως βασικό τους στοιχείο το ξύλο και ότι η κίνηση τους πραγματοποιούνταν με την βοήθεια των κουπιών, με την βοήθεια των πανιών ή και μέσω ενός συνδυασμού των δύο παραπάνω υλικών. Σήμερα, τα πλοία έχουν ως κύριο στοιχείο τον χάλυβα ή έχουν μια μικτή κατασκευή, ενώ είναι είτε πετρελαιοκίνητα, είτε ηλεκτροκίνητα είτε πυρηνοκίνητα.

Προσπαθώντας να πραγματοποιήσουμε μια ιστορική αναδρομή για την ναυπηγική τέχνη, φτάνουμε στο 2800-1400 π.Χ. και στα μινωικά πλοία, τα οποία χαρακτηριζόταν από υψηλά επίπεδα ευστάθειας, ευκινησίας και ιδιαίτερης αντοχής, δεδομένου ότι δραστηριοποιούνταν σε όλη την Μεσόγειο και το Αιγαίο.

Μετά την μινωική περίοδο, τα ελληνικά πλοία εξακολούθησαν να εξελίσσονται πρωτοποριακά και εντυπωσιακά. Εκείνη μάλιστα την εποχή,

ναυπηγείται η θρυλική Αργώ, στο λιμάνι του Ιωλκού (η αρχαία ονομασία της σημερινής πόλης του Βόλου), το οποίο χαρακτηριζόταν για την ανθεκτικότητα του και την καταλληλότητα του, προκειμένου να βοηθήσει ενεργά και έμπρακτα στην αργοναυτική εκστρατεία στην Κολχίδα του Εύξεινου Πόντου. Σύμφωνα με τις ιστορικές αναδρομές, το συγκεκριμένο πλοίο διέθετε 50 κωπηλάτες.

Εν συνεχεία, θα πρέπει να επισημανθεί ότι η εξάπλωση του ελληνικού πολιτισμού στις διάφορες χώρες της Μεσογείου, οφειλόταν στους πεντηκοντόρους, οι οποίοι χρησιμοποιήθηκαν στον Τρωικό πόλεμο το 1200 π.Χ.

Στους αιώνες που ακολούθησαν τα ναυπηγικά χαρακτηριστικά των ελληνικών πλοίων όσο και ο εξοπλισμός βελτιώθηκαν σημαντικά. Έτσι, ναυπηγήθηκαν πλοία τα οποία είχαν δύο με τρεις σειρές κουπιά σε κάθε πλευρά και αντικαταστάθηκαν οι πεντηκοντόροι. Τέτοια πλοία αποτέλεσαν και το στόλο του Μεγάλου Αλεξάνδρου.

Όσον αφορά το Βυζάντιο, τα πλοία ήταν οι τριήρεις, οι πεντηκόντοροι και οι εκατόντοροι. Η εξέλιξη της ναυπηγικής τέχνης στο Βυζάντιο σημειώθηκε το 800-900 μ.Χ, με την ναυπήγηση των δρομώνων. Οι δρόμωνες αποτελούνταν από δυο σειρές κωπηλατών και σε κάθε πλευρά υπήρχαν 25 άντρες, ενώ για την ενδυνάμωση των εν λόγω πλοίων χρησιμοποιούνταν και πανιά. Το εντυπωσιακό στοιχείο αυτού του είδους πλοίων ήταν το οπλικό σύστημα που διέθεταν και βασιζόταν αποκλειστικά στην εκτόξευση υγρού πυρός από τους ειδικούς σίφωνες οι οποίοι ήταν τοποθετημένοι στην πλώρη του κάθε σκάφους.<sup>1</sup>

Αργότερα, στην εποχή της τουρκοκρατίας, τα ελληνικά ναυπηγεία μείωσαν την λειτουργία τους, αλλά ο μικρός αριθμός των πλοίων εκείνης της εποχής κατασκευάστηκε από τα ελληνικά ναυπηγεία. Ωστόσο, στα νησιά του Αιγαίου, υπήρχαν πολλά καρνάγια στα οποία πραγματοποιούνταν διάφορες ναυπηγοεπισκευαστικές και εξοπλιστικές εργασίες. Τα πλοία εκείνης της εποχής ήταν οι πάρωνες, τα δίστηλα ή δικάταρτα ιστιοφόρα, τα οποία είχαν πλήρωμα 100 αντρών. Το σύνολο των ελληνικών σκαφών που χρησίμευσαν στον πόλεμο επί των Οθωμανών ήταν τα πλοία της Ύδρας τα οποία ήταν 59, τα πλοία των Σπετσών τα οποία ήταν 43, τα πλοία των Ψαρών τα οποία ήταν 40 και τα πλοία της Κάσου τα οποία ήταν 28.

<sup>1</sup> Πηγή: Θ. Κορρές, «Υγρόν Πυρ. Ένα όπλο της Βυζαντινής ναυτικής τακτικής». (Αθήνα, εκδ. Βάνιας, 1985).



Αναφορικά με την ναυπηγική τέχνη στην περιοχή του Πειραιά, του Περάματος και του Σκαρμαγκαά, αξίζει να σημειωθεί ότι συνεχίζεται μέχρι τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Μπορεί τα καρνάγια των Σπετσών, της Ύδρας και των υπόλοιπων νησιών του Αιγαίου να αποτελούσαν τις κυριότερες μονάδες κατασκευής ξύλινων σκαφών, αλλά τα ναυπηγεία που βρίσκονταν στο Πέραμα απέκτησαν σημαντικά ιδιαίτερη σημασία, λόγω της στρατηγικής τους θέσης, αφού βρίσκονταν κοντά στο λιμάνι του Πειραιά.

Σήμερα, η σύγχρονη ναυπηγική τέχνη τοποθετείται από την δεκαετία του 1950 με την ίδρυση της εταιρίας «Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε.». Αξίζει να σημειωθεί ότι εκείνη την περίοδο δημιουργήθηκαν στην περιοχή του περάματος από 50 έως 68 μικρά καρνάγια. (Γεωργαλάς, 2000. Σελ. 6-8)

Όσον αφορά την περιοχή της Χαλκιδικής, ο φυσικός της πλούτος ήταν ιδιαίτερα αναπτυγμένος ως προς τα μεταλλεύματα και την ξυλεία, με την τελευταία να είναι πολύ σημαντική για τις ναυπηγήσεις, ενώ η γεωγραφική της θέση λειτουργούσε σαν μια φυσική γέφυρα προς την Μακεδονία και την Θράκη, οι οποίες ήταν περιοχές με πλούσιο και ανεκμετάλλευτο φυσικό πλούτο, ενώ τα λιμάνια ήταν κατάλληλα για αγκυροβόλια. Έτσι, η περιοχή αποτέλεσε στόχο για τους αποικιστές εκείνης της εποχής, όπως είχαν κεντρίσει και κατά το παρελθόν το ενδιαφέρον των αποικιστών κατά την περίοδο της Μινωικής και Μυκηναϊκής Εποχής. Είναι γεγονός λοιπόν ότι η Χαλκιδική δέχτηκε αποίκους από την Κάτω Ελλάδα. Ωστόσο, οι πρώτοι που έκτισαν σε αυτή την περιοχή αποικίες προερχόταν από τις μεγάλες και πλούσιες περιοχές, όπως η Εύβοια, η Χαλκίδα και η Ερέτρια. Επιπλέον, η Άνδρος και η Κόρινθος, αποίκισαν στην περιοχή της Χαλκιδικής, ενώ αρκετές από αυτές τις αποικίες αναπτύχθηκαν σε αξιόλογα εμποροναυτικά και γεωργοκτηνοτροφικά κέντρα, με αποτέλεσμα ο πληθυσμός να μεγαλώσει σημαντικά με τον ερχομό των νέων αποικιών (Αποστολίδης, Γ., *Χρονικά της Χαλκιδικής*, (1973), Τεύχος 23-24. Σελ. 9).

Για τους παραπάνω λόγους, δεν μπορούσε παρά να αναπτυχθεί στην πόλη της Ακάνθου, εκτός από την γεωργοκτηνοτροφική και σημαντική εμποροναυτική κίνηση. Η Άκανθος ήταν μια από τις αρχαιότερες και πιο σημαντικές αποικίες των νοτιών Ελλήνων στην Χαλκιδική, αλλά και η τελευταία που μπόρεσε να επιβιώσει μέχρι τα μέσα του 9<sup>ου</sup> αιώνα. Ως προς τον πληθυσμό εκείνης της περιοχής, υπάρχουν διάφορες διάχυτες πληροφορίες. Αρχικά, αξίζει να σημειωθεί ότι ο Ηρόδοτος, στην



αναφορά του για την πορεία του Ξέρξη, την διώρυγα και την Άκανθο, υποστηρίζει ότι η πόλη ήταν ιδιαίτερα μεγάλη και πλούσια. Επιπλέον, το 424 π.Χ., ο Βρασίδας μόλις έφθασε στην Χαλκιδική, κατευθύνθηκε πρώτα στην Άκανθο και φρόντισε να πάρει την πόλη με το μέρος του, κάτι που υποδεικνύει ότι η πόλη ήταν η μεγαλύτερη και η σπουδαιότερη της περιοχής. Το 382 π.Χ., ο Ξενοφών υποστήριξε ότι η Άκανθος ήταν «Μεγίστην των περί Όλυνθον πόλεων». Το 200 π.Χ., ο Τίτος Λίβιος υποστήριξε ότι οι στόλοι των Ρωμαίων και του Αττάλου Α της Περγάμου προσέβαλαν την Άκανθο, την κυρίευσαν και την λειλάτησαν, χωρίς να κάνει λόγο για τις γειτονικές και τις άλλες πόλεις. Αυτό υποδεικνύει ότι η πόλη της Ακάνθου εξακολουθούσε να είναι μια από τις πιο σημαντικές πόλεις του Μακεδονικού Βασιλείου. Τέλος, υπάρχουν αναφορές ότι η Όλυνθος είχε μέσα στα τείχη της 40.000-50.000 κατοίκους (Αποστολίδης, Γ., *Χρονικά της Χαλκιδικής*, (1973), Τεύχος 23-24. Σελ.25).

Η ιστορία της Ακάνθου στα αρχαϊκά χρόνια, όπως άλλωστε και των άλλων αποικιών στο βόρειο Αιγαίο δεν είναι γνωστή. Από τα πρώτα διαθέσιμα ανασκαφικά στοιχεία μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η πόλη αναπτύχθηκε γρήγορα σε σημαντική πόλη-κρατίδιο με άμεση επικοινωνία με τα κέντρα της νότιας Ελλάδας, όπως την Εύβοια, την Αθήνα, την Κόρινθο, αλλά και τον Ανατολικοϊωνικό χώρο. Για την ανάπτυξη αυτή υπήρχαν οι απαραίτητες προϋποθέσεις του φυσικού και γεωγραφικού της χώρου, όπως η θέση της στον Ακάνθιο κόλπο, στο ανατολικό τμήμα της Χαλκιδικής, απέναντι από τα θρακικά παράλια, που εξασφάλιζε την εξάπλωση του διαμετακομιστικού εμπορίου σε όλο το βορειοελλαδικό θαλάσσιο χώρο και την ανάπτυξη των συναφών επαγγελμάτων. Παράλληλα, η εκμετάλλευση του ορυκτού πλούτου απέδιδε άφθονη ξυλεία, οικοδομήσιμη και ναυπηγήσιμη, ενώ η επεξεργασία του ορυκτού πλούτου είχε ως αποτέλεσμα την παραγωγή πολύτιμων μετάλλων, όπως χαλκού και αργύρου. Ακόμη πλαγιές και κοιλάδες γύρω από τις λοφοσειρές της περιοχής χάρη στο ασβεστολιθικό υπέδαφος ήταν κυρίως σιτοπαραγωγές. Η πόλη δεν υστερούσε σε παραγωγή κρασιού επίσης (Ε.,Τρακοσοπούλου-Σαλακίδου,1<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Συμπόσιο Ιστορίας και Αρχαιολογίας της Χαλκιδικής, 1987, Zahrnt, 1977, p. 4 k.e. Hammond., 1959, p. 116. Σελ. 83).

Άλλη σπουδαία φυσική πηγή πλούτου, που προσφερόταν για αποδοτική εμπορική εκμετάλλευση και επομένως θα είχε σίγουρα προσελκύσει το ενδιαφέρον των Ρωμαίων εμπόρων, αποτελούσαν τα δάση, με την άφθονη και εκλεκτή ναυπηγήσιμη και οικοδομήσιμη ξυλεία τους, που εκτεινόταν στην ορεινή ενδοχώρα

από την Άκανθο ως τη σημερινή Αρναία. Την εμπορική μάλιστα εκμετάλλευση της ξυλείας αυτής την ευνοούσε και το γεγονός ότι ο κοντινός Ακάνθιος λιμένας έλυνε το βασικό πρόβλημα της θαλάσσιας μεταφοράς της. Δυστυχώς δεν έχουμε καμία μαρτυρία των ρωμαϊκών χρόνων για την ξυλεία της περιοχής αυτής, που τη σημασία της εξαίρει το 382 π.Χ., ο Ακάνθιος Κλειγένης στο λόγο του ενώπιον της εκκλησίας των Σπαρτιατών. Ωστόσο, είναι δύσκολο να πιστέψει κανείς ότι η ξυλεία αυτή, που για την εκλεκτή ποιότητα της ήταν περιζήτητη στα κλασικά χρόνια, έπαψε να έχει ζήτηση κατά τη ρωμαϊκή εποχή (Δ.Κ., Σάμσαρης, 1<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Συμπόσιο Ιστορίας και Αρχαιολογίας της Χαλκιδικής, 1987, Ξενοφ., Ελλ. V, 2, σελ.118).

Εκτός από την γεωργία και την αλιεία, πλήθος άλλων παραδοσιακών επαγγελμάτων ασκούνται ακόμη και σήμερα. Αυτό που αξίζει να αναφερθεί είναι ότι στην Ιερισσό υπάρχουν θαυμάσιοι ναυπηγοί με την παραδοσιακή μορφή του επαγγέλματος, οι οποίοι κατασκευάζουν μέχρι τις μέρες μας ξύλινα γοργοτάξιδα σκαριά. Σε διάφορα μέρη της Ελλάδας υπάρχουν πολλοί караβοκύρηδες που καμάρωναν για τα καΐκια τους και με περηφάνια τονίζουν πως κατασκευάστηκαν στους Ταρσανάδες της Ιερισσού (Χρονικά της Χαλκιδικής, Μελέτη Πάππα Ν. Β., «*Η Ιερισσός και το αρχείο της Ιστορικής και Λαογραφικής εταιρίας Χαλκιδικής*», (1985-1986, τόμη 40-41. Σελ. 138-139).

Σύμφωνα με την διεύθυνση *Άυλης Πολιτιστικής Κληρονομιάς της Ελλάδας* του Υπουργείου Πολιτισμού, η Ξυλοναυπηγική τέχνη ή παραδοσιακή Ναυπηγική, είναι η χειροποίητη κατασκευή σκάφους από φυσική ξυλεία, καθώς και το σύνολο των πρακτικών και αντιλήψεων που αναφέρονται σε αυτή. Η Παραδοσιακή τέχνη της Ξυλοναυπηγικής διατηρείται στην Ελλάδα εδώ και αιώνες και μεταφέρεται από γενιά σε γενιά.

Εγγράφηκε στο Εθνικό Ευρετήριο Άυλης Πολιτιστικής Κληρονομιάς της Ελλάδας το 2013.

[http://ayla.culture.gr/xilonaupigiki\\_wooden\\_shipbuilding/](http://ayla.culture.gr/xilonaupigiki_wooden_shipbuilding/)

### 3.2. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΚΑΦΩΝ

Η αρχή της ναυπηγικής τέχνης μπορεί να θεωρηθεί ότι ξεκίνησε όταν οι άνθρωποι χρησιμοποιούσαν κορμούς δέντρων για να κατασκευάσουν σχεδίες που επέπλεαν για να μεταφέρουν τους ίδιους, τα υπάρχοντα και το φαγητό τους από το ένα μέρος στο άλλο μέσω διαδρομών νερού. Η εξέλιξη της ναυπηγικής εκείνη την εποχή ήταν πολύ βραδεία, αλλά με την παράλληλη εξέλιξη της φωτιάς και των μεταλλικών εργαλείων κατάφερε να δημιουργεί κουφώματα στο εσωτερικό του ξύλου για να κάθεται μέσα και να προφυλάσσεται από το νερό. Στην αρχή χρησιμοποιούσε τα χέρια του για να διευθύνει την κατεύθυνση του πλοίου, ενώ στην συνέχεια ανακάλυψε την αξία των κουπιών. Στα κωπήλατα πλοία η αύξηση φορτίου επιτυγχανόταν μέσω της επιμήκυνσης του σκάφους και της αύξησης του αριθμού των κουπιών. Παρόλο αυτά, λόγω φυσικών περιορισμών όπως η αντοχή του ξύλου και των υπόλοιπων υλικών, του βάρους και της ευελιξίας του σκάφους, τα πλοία αυτά μπόρεσαν να επιμηκυνθούν έως ένα ορισμένο μήκος. Ύστερα εφευρέθηκε η χρήση παράλληλων σειρών κωπηλατών, όπου στην περίπτωση των δύο έχουμε τους *διήρεις*, και των τριών σειρών, τους *τριήρεις*. (Αθανασίου, 1981) (Δαμιανίδης Κ. Α., 2011)

Η ναυπηγική τέχνη κατά την προκλασική περίοδο χαρακτηρίζεται από την έντονη εμφάνιση των θηραϊκών πλοίων έως και την εμφάνιση της τριήρους. Τα θηραϊκά πλοία ήταν τα πρώτα διάσημα πλοία στον ελλαδικό χώρο όπου οι απεικονίσεις τους σώζονται σε αγγεία και τοιχογραφίες που ανακαλύφθηκαν στην περιοχή της Θήρας. Οι τοιχογραφίες χρονολογούνται στην χρονική περίοδο 1500 – 1600 π.Χ., επομένως, ανατρέχουν και παλαιότερα της προκλασικής περιόδου. Στην συγκεκριμένη περίοδο χρησιμοποιήθηκαν κυρίως τα πλοία “τριακοντόρους”, με τριάντα κουπιά, και “πεντηκοντόρους”, με πενήντα κουπιά. Το πιο διαδεδομένο ελληνικό ιστιοφόρο της προκλασικής εποχής υπήρξε ο κέρκουρος, ο οποίος αποτέλεσε ένα συνδυασμό εμπορικού και πολεμικού πλοίου, το οποίο ήταν εφοδιασμένο με ένα τετραγωνικό ιστίο, δώδεκα κωπηλάτες και δύο πηδάλια. Αργότερα εμφανίστηκαν τα πλοία με δύο σειρές κουπιών, τα διήρη πλοία, σε μορφή

τριακοντόρων και πεντηκοντόρων διήρων. Οι διήρεις παραμένουν στο προσκήνιο για πάνω από 1500 χρόνια, ενώ υπήρξαν οι πρόδρομοι των τριήρων.

Η εξέλιξη των τριακοντόρων και πεντηκοντόρων διήρων σε τριήρεις χρειάστηκε τεράστιες ναυπηγικές αναπροσαρμογές. Οι τριήρεις χρησιμοποιήθηκαν κυρίως ως πολεμικά πλοία, πράγμα το οποίο αποδεικνύεται ιστορικά από την ναυμαχία της Σαλαμίνας. Η δύναμη και η ευελιξία των πλοίων αυτών κατάφερε να βοηθήσει το ελληνικό ναυτικό να εξουδετερώσει το περσικό, το οποίο αποτελούνταν κυρίως από φοινικικά πλοία. Η τριήρης επικράτησε στην Μεσόγειο για περισσότερα από χίλια χρόνια, ενώ οι πρώτες περιγραφές της βρίσκονται σε επιγραφές από ναύσταθμους του 4<sup>ου</sup> αιώνα π.Χ.

Η επόμενη εξέλιξη των κωπήλατων πλοίων συνέβη με την ανακάλυψη της επιπλέον δύναμης που μπορεί να προσφέρει ο άνεμος στην κίνηση του πλοίου. Ο άνεμος ίσως τυχαία ανακαλύφθηκε πως μπορεί να χειραγωγηθεί μέσω πανιών. Ένα κοινό χαρακτηριστικό που παρατηρείται σε όλες τις εποχές ανάπτυξης των πλοίων, είναι ότι υπάρχει έντονη τάση τα πλοία να μπορούν να μεταφέρουν περισσότερο φορτίο και να κινούνται ταχύτερα. (Αλεξιάκης, Μέδρος, 2015. Σελ. 11-13)

### **3.2.1. Ιστιοφόρα Πλοία**

Στον αρχαίο ελλαδικό χώρο υπήρξαν σημαντικές ανακαλύψεις και εξελίξεις στον τομέα της ναυπηγικής λόγω της ανάγκης του εμπορίου και της αξιοποίησης των πολυάριθμων εύφορων νησιών που υπήρχαν και υπάρχουν στην περιοχή. Η εξέλιξη των ιστιοφόρων πλοίων προέκυψε ως βασική ανάγκη εφόσον οι δυνατότητες μεταφοράς και χρήση της θάλασσας μεγάλωναν και το φορτίο αυξανόταν. Με όλο και αυξανόμενο φορτίο ο περιορισμένος χώρος που προσέφεραν τα κωπήλατα πλοία λόγω του αυξημένου αριθμού κωπηλατών δεν μπορούσε πλέον να εξυπηρετήσει τις ανθρώπινες ανάγκες. Με την χρήση των ιστίων δινόταν στα πλοία δύναμη να κινήσουν το εμπόρευμα και τους ανθρώπους με μικρότερο αριθμό κωπηλατών και αύξηση του εσωτερικού διαθέσιμου χώρου μέσα στα πλοία. Πλοία που συνδύαζαν σε μορφή αυτών των κωπήλατων και των ιστιοφόρων χρησιμοποιήθηκαν για πολλά χρόνια με ημερομηνία λήξης τους την ναυμαχία της Ναυπάκτου (1827) όπου ο Οθωμανικός στόλος κατατροπώθηκε από τις ευρωπαϊκές δυνάμεις, οι οποίες χρησιμοποίησαν αποκλειστικά ιστιοφόρα πλοία. (Αλεξιάκης, Μέδρος, 2015. Σελ. 7)

Κατά τη διάρκεια των έντεκα χρόνων της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, τα βασικότερα πολεμικά πλοία ήταν οι δρόμωνες, και οι πάμφυλοι, οι οποίοι ήταν μικρότεροι των δρομώνων. Για ανιχνεύσεις χρησιμοποιούνταν κυρίως οι μονήρεις ελάσσονες δρόμωνες, ενώ ως πολεμικά χρησιμοποιούνταν επιπλέον οι γαλέρες, τα ιπαγωγά χελάνδια, τα βοηθητικά σανδάλια, και τα μεταγωγικά καματηρά καράβια. Ο δρόμων αποτέλεσε κωπήλατο πλοίο μάχης με λατίνια πανιά και εμβολοφόρα πλώρη. Το συγκεκριμένο πλοίο κυριάρχησε στη Μεσόγειο για αιώνες. (Αθανασίου, 1981)

Τα ιστιοφόρα διακρίνονται γενικότερα σε μονόστηλα, τα οποία έφεραν ένα κατάρτι, τα δίστια και τρίςτια, τα οποία έφεραν δύο και τρία κατάρτια, και τα πολυίστια, τα οποία έφεραν από τέσσερα έως επτά όρθιους ιστούς και τα οποία χρησιμοποιούνταν κυρίως σε υπερπόντια ταξίδια. Σαρακατσιανός, 2018. Σελ. 11)

Τα σύγχρονα ιστιοφόρα πλοία έχουν τελείως διαφορετική μορφολογία και μηχανική ως προς τον τρόπο χρήσης του ανέμου. Ενώ τα πρώτα ιστιοφόρα πλοία χρησιμοποιούσαν τον αέρα ώστε να γεμίζουν τα πανιά και να κινούνται παράλληλα με την κίνηση του, τα σύγχρονα ιστιοφόρα χρησιμοποιούν τον αέρα και τα πανιά του ώστε να κινηθούν αεροδυναμικά με την κίνηση του αέρα απελευθερώνοντας το ιστιοφόρο από την αποκλειστικά παράλληλη πορεία. Τα σύγχρονα ιστιοφόρα έχουν μόνο ένα κατάρτι, το οποίο είναι εφοδιασμένο με δυο τριγωνικά πανιά, τα οποία ονομάζονται φλόκος και κύριο ιστίο. Σε συνθήκες ουριοδρομίας χρησιμοποιείται και το σπίνακερ, το οποίο είναι ένα τρίτο πανί σε σχήμα μπαλονιού και το οποίο φουσκώνει μπροστά από το φλόκο. Πέρα από τα μονοκάταρτα ιστιοπλοϊκά πλοία κατασκευάζονται και τρεις τύποι δικάταρτων ιστιοπλοϊκών, η σκούνα, η οποία συναντάται κυρίως σε μεγάλα ιστιοφόρα στις αμερικάνικες ανατολικές ακτές, το γιολ, το οποίο είναι το πιο αποδοτικό για ιστιοπλοϊά, και η γολέτα, η οποία χρησιμοποιείται κυρίως για αναψυχή. (Σαρακατσιανός, 2018. Σελ. 12)

### **3.2.3 Μηχανοκίνητα Πλοία**

Το έτος 1736 φημίζεται ότι σχεδιάστηκε το πρώτο ατμοκίνητο πλεούμενο στην ιστορία, μια ατμοκίνητη μαούνα, από τον άγγλο Jonathan Hull. Παρόλο αυτά, ενδέχεται το συγκεκριμένο πλοίο να μην κατασκευάστηκε ποτέ στην πραγματικότητα, παρότι ο Hull έχει λάβει δίπλωμα ευρεσιτεχνίας. Οι κινητήριιοι μηχανισμοί των ατμόπλοιων, ήταν αρχικά ένα πλευρικό και σε ορισμένες

περιπτώσεις ένα οπίσθιο τροχό, με τα οποία το σκάφος προωθούνταν. Ύστερα σταδιακά άρχισαν να χρησιμοποιούνται έλικες, ενώ από τη δεκαετία του 1840 και ύστερα πολλά σκάφη είχαν μόνο έλικα. Την ίδια δεκαετία κατασκευάστηκαν και τα πρώτα πολεμικά πλοία με έλικα, τα οποία σε ορισμένες περιπτώσεις κατασκευάζονταν με διπλή έλικα πάνω στον ίδιο άξονα, την μία προστατευμένη από τα εχθρικά πυρά κάτω από την επιφάνεια του νερού. Έως το 1860 είχαν καθιερωθεί πλέον τα υπερωκεάνια πλοία κινούμενα αποκλειστικά με έλικες και μόνο τα ποταμόπλοια κατασκευάζονταν ακόμη με τροχό. (Δαμιανίδης & Λεοντίδης, 2005)

Στην Ελλάδα, η ναυτιλία εκείνη την εποχή καθυστέρησε να εξελιχθεί και να εισαχθεί στην ατμοπλοΐα. Λόγοι αυτής της καθυστερημένης εξέλιξης ήταν κυρίως η έλλειψη κεφαλαίων και η απουσία καταρτισμένων τεχνικών. Παρόλο αυτά, σταδιακά βελτιώθηκε η κατάσταση με το έτος 1856 να είναι η πρώτη χρονιά, όπου έγιναν νηολογήσεις ατμόπλοιων με ελληνική σημαία. Έως το τέλος του 19ου αιώνα 84 ελληνικά ατμόπλοια κυκλοφορούσαν στις ελληνικές και τις διεθνείς θάλασσες. Ο αριθμός αυτός αυξήθηκε στα 475 το 1915, από τα οποία περίπου τα 270 καταστράφηκαν κατά τη διάρκεια του α' παγκόσμιου πολέμου. Πολλοί νησιώτες ναυτικοί λόγω του ότι δεν μπορούσαν να απορροφηθούν στην ελληνική αγορά λόγω της αργής προσαρμογής της ελληνικής ναυπηγίας στις καινούργιες τεχνολογίες αναζήτησαν την τύχη τους στο εξωτερικό ως μετανάστες. (Δαμιανίδης & Λεοντίδης, 2005); Αθανασίου, 1981, Δαμιανίδης Κ. Α., 2011).

### 3.3. ΚΑΡΝΑΓΙΑ Ή ΤΑΡΣΑΝΑΔΕΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η λέξη τρεχαντήρι ή τροχαντήρ αποτελεί εξέλιξη του τραμπάκουλο, παραδοσιακό σκάφος της Αδριατικής, και εντοπίζεται σε βυζαντινά κείμενα του 9<sup>ου</sup> και 10<sup>ου</sup> αιώνα. Το τρεχαντήρι αποτελεί έναν από τους τύπους των σημερινών καϊκιών, το οποίο χρησιμοποιείται κυρίως για αλιεία, καθώς επίσης ως σκάφη αναψυχής. Σε προηγούμενα χρόνια ο συγκεκριμένος τύπος σκάφους έχει χρησιμοποιηθεί και ως εμπορικό πλοίο. Το σκάφος αυτό έχει οξύ πλώρη και οξύ πρύμνη. Σήμερα τα περισσότερα τρεχαντήρια είναι 8 – 15 μέτρα σε μήκος και έχουν χωρητικότητα 4– 50 τόνους. (Δαμιανίδης & Λεοντίδης, 2005)

Τα δημοφιλέστερα και τα καλύτερα σε κατασκευή τρεχαντήρια κατά την διάρκεια του 20ου αιώνα ήταν εκείνα που χτίστηκαν στα καρνάγια της Αίγινας, του Βόλου, της Καβάλας, της Καλύμνου, του Περάματος, της Σάμου, των Σπετσών, της Σύρου και της Ύδρας. Σύμφωνα με σχετικά στοιχεία απογραφής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας του 1985, κατά τη δεκαετία του 1980-1990 τρεχαντήρια κατασκευάστηκαν σε ναυπηγεία της Γλυφάδας, της Βούλας, του Περάματος, της Σαλαμίνας, των Μεγάρων, της Χαλκίδας, της Ιερισσού, της Καβάλας, της Θάσου, της Αλεξανδρούπολης, της Σαμοθράκης, της Πρέβεζας, του Ακτίου, της Λευκάδας, του Νυδρίου – Λευκάδας, της Ιθάκης, της Κέρκυρας, της Ιτέας, του Αγίου, της Πάτρας, της Καλαμάτας, των Κυθήρων, της Μύρινας Λήμνου, του Πλωμαρίου και Παναγιούδα Λέσβου, της Χίου, της Καλουτάς Χίου, του Καρλόβασι, της Καλλιθέας, του Κοκάρι Σάμου, της Σύρου, της Παροικιάς και της Νάουσας Πάρου, της Οίας Θήρας, των Χανίων, του Ηρακλείου, του Ρεθύμνου, της Αίγινας, της Ύδρας, των Σπετσών, της Κοιλιάδας, της Ερμιόνης, του Τολού, των Πευκακίων και Μηλίνας Βόλου, της Σκιάθου, της Θεσσαλονίκης, της Ν. Μηχανιώνας Θεσσαλονίκης, της Ν. Μουδανιάς, της Ν. Σικιώνης, του Ν. Μαρμαρά, της Ν. Ποτίδαιας, της Ν. Φωκαίας και του Νικήτη Χαλκιδικής, της Καλύμνου, του Βαθύ και Λαφάσι Καλύμνου, της Ρόδου, του Χαράνι και Πέδι Σύμης, του Κέφαλου της Κω, της Αγίας Μαρίας Λέρου, του Κάμπου, της Νέτιας και της Σκάλα Πάτμου. (Δαμιανίδης & Λεοντίδης, 2005)



Ο όρος «Καρνάγιο» είναι ιταλικής προέλευσης και ονομάζεται ένα τμήμα του αιγιαλού που συνήθως είναι ολισθηρό για την καθέλκυση ενός πλοίου. Επί τουρκοκρατίας ονομάζονταν «Ταρσανάς» ή «Αρσανάς». Τα Καρνάγια της Ιερισσού αποτελούν την παραδοσιακή Ξυλοναυπηγική τέχνη και βασίζονται ιδιαίτερα στην Ξυλοναυπηγική πρακτική. Είναι τα μοναδικά στην Ελλάδα που έχουν ιστορική συνέχεια από τα αρχαία χρόνια και τα πρώτα ναυπηγεία που ιδρύθηκαν στον νομό Χαλκιδικής με επίσημη καταχώρηση επαγγελματιών ναυπηγών το 1914. <http://eranistis.net/wordpress/2017/10/03/%CE%B7-%CF%80%CE%B1%CF%81%CE%B1%CE%B4%CE%BF%CF%83%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%AE-%CF%84%CE%AD%CF%87%CE%BD%CE%B7-%CF%84%CF%89%CE%BD-%CE%BA%CE%B1%CF%81%CE%B1%CE%B2%CE%BF%CE%BC%CE%B1%CF%81%CE%B1%CE%B3%CE%BA/?fbclid=IwAR0WHCHPWDtT47WnUoZaMGbyUzo-DEaKyoV6xWRQ2Gt16yq6g1bTA2i2GCM>

Η Ιερισσός ανέδειξε σπουδαίους караβομαραγκούς οι οποίοι κατασκεύασαν διάφορα είδη καϊκιών όπως Καραβόσκαρα, Τρεχαντήρια, Σακολέβες, και άλλα. Διακρίνονται δε για την υψηλή αισθητική τους αλλά και για την αντοχή τους. Αυτό οφείλεται στις ιδιαίτερες δεξιότητες των Ιερισσιωτών τεχνιτών αλλά και στο μεράκι τους. Είναι αξιοσημείωτο ότι πολλοί караβομαραγκοί από την Ιερισσό μετέφεραν την τεχνογνωσία τους σε πολλά μέρη της Ελλάδος όπως στον Πειραιά, στην Καβάλα αλλά και σε διάφορα νησιά της Ελλάδος. Χαρακτηριστική περίπτωση караβομαραγκού αποτελεί ο Δημήτριος Παπαστεργιανός, γεννημένος το 1852, που στα 70 χρόνια εργασίας του, κατασκεύασε περί τα 2000 σκάφη τα οποία αρμένιζαν στις ελληνικές θάλασσες. (<http://eranistis.net>)

Πρέπει επίσης να αναφερθεί, ότι τα προερχόμενα από τα καρνάγια της Ιερισσού πλοία, ταξιδεύουν σε όλες τις θάλασσες, αφού είναι γνωστό, ότι από ολόκληρη την επικράτεια έρχονται θαλασσινοί να φτιάξουν τα πλοία τους στα καρνάγια της Ιερισσού, ακόμα και ευρωπαίοι, ιδιαίτερα Ιταλοί και Γερμανοί (Μαρίνος, 2012. Σελ. 224).

Στην Ιερισσό οι «Καραβομαραγκοί», ασκούν το επάγγελμα αυτό με κληρονομικό δικαίωμα. Τα δύο καρνάγια που λειτουργούν σήμερα, είναι ανεπτυγμένα κοντά στη θάλασσα σε μικρή απόσταση από το λιμάνι. Τα εργαλεία και οι μέθοδοι που χρησιμοποιούν για την επεξεργασία του ξύλου, είναι προοδευτικά και σύγχρονα και ως εκ τούτου έχουν απαλλάξει οριστικά την χειρωνακτική εργασία (Μαρίνος,



2012. Σελ.222). Η εκπαίδευση ξεκινούσε σε παιδική ηλικία κοντά στους караβομαραγκούς. Το «τσιράκι», όπως αποκαλούσαν τους μαθητές εργαζόταν νυχθημερόν, «από ήλιο σε ήλιο», όπως λέγονταν. (<http://eranistis.net>)

Η κατ' εξοχήν χρησιμοποιούμενη ξυλεία για τη ναυπήγηση ενός πλοίου, είναι αυτή του πεύκου. Η μεγάλη περιεκτικότητα του πεύκου σε ρετσίνι, αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα, γιατί έχει τη δυνατότητα να το κάνει πιο ανθεκτικό στο θαλασσινό νερό. (Μαρίνος, 2012. Σελ. 222).

Η καρίνα του σκάφους κατασκευάζονταν από άριο δηλαδή βελανιδιά. ώστε να γλιστρήσει το σκάφος. Για τα κατάρτια χρησιμοποιούσαν ξύλο από κυπαρίσσι που συνήθως δωριζόταν από την Ιερά Μονή Χιλανδαρίου με μία απλή μετάνοια εκ μέρους των караβομαραγκού ή κατέβαλλαν έξη λίρες για το κατάρτι. Για τα καρφιά το σχήμα και το υλικό τους μεριμνούσε ο καπετάνιος. «Μάλαμα το καρφί» έλεγαν χαρακτηριστικά για το πρώτο καρφί, ευχόμενοι να φέρει ευμάρεια στον ιδιοκτήτη. Όλα τα στάδια κατασκευής ενός σκάφους από τον σχεδιασμό τους, την ανεύρεση της ξυλείας, και μέχρι το τελικό στάδιο περνούσαν από το κοφτερό μυαλό και το χέρι του караβομαραγκού. Είναι αυτονόητο ότι τα ξύλα μεταφέρονταν είτε με τα χέρια από το βουνό είτε μέσω θαλάσσης όταν αγοραζόταν από την Καβάλα ή την Θάσο και την Αλεξανδρούπολη. Γίνεται αντιληπτό το μεράκι των τεχνιτών αλλά και ο κόπος και μόχθος που κατέβαλλαν. (<http://eranistis.net>) Κατά την κατασκευή μεγαλύτερων σκαφών, εφήρμοζαν διαφορετική τεχνική δηλ. της ναυπηγικής σάλας, όπου ο караβομαραγκός πριν κόψει στραβόξυλα, τα σχεδίαζε σε κλίμακα 1:1. (Μαρίνος, 2012, σελ. 223).

Εδώ και χρόνια η προμήθεια των πεύκων για τα καρνάγια της Ιερισσού, γίνεται από την Χερσόνησο της Χαλκιδικής την Κασσάνδρα και την νήσο Θάσο. Ο σχεδιασμός ενός πλοίου πραγματοποιείται με την πρακτική μέθοδο το χναριού, όπως το ονομάζουν, έχοντας δηλαδή ένα μόνο χνάρι, που δίνει την δυνατότητα στον караβομαραγκό, να κατασκευάζει όλες τις υπόλοιπες πόστες. Η μέθοδος αυτή είναι και αποτελεσματική και εύκολα εφαρμόσιμη, με την προϋπόθεση ύπαρξης της απαραίτητης εμπειρίας (Μαρίνος, 2012, σελ. 222-223).

Οι κατασκευαστικές εργασίες κατά σειρά προτεραιότητας είναι οι εξής (Μαρίνος, 2012. Σελ. 223):

- Η καρίνα- η πλώρη-η πρόμνη- τα πλευρά- το κατάστρωμα, κουπαστές και το πέτσωμα με σανίδια. Η πλώρη του σκαριού, πρέπει να βλέπει την ανατολή, για να μάθει το καράβι να πισωγυρίζει.
- Ακολουθεί το καλαφάτισμα που είναι μια εργασία για να επιτευχθεί η στεγανοποίηση του πλοίου και χρησιμοποιούν τα εξής εργαλεία: Βαμβάκι το οποίο επεξεργάζονται σε φιτίλι, ένα ξύλινο σφυρί και ένα πεπλατυσμένο σιδερένιο εργαλείο, με το οποίο κλείνουν τις χαραμάδες.
- Μετά ακολουθεί η κατασκευή των σπιδάγιων του αμπαριού και της μηχανής. Επεξεργάζονται και τοποθετούν το κατάρτι του οποίου η αναλογικότητα εξαρτάται από το μήκος και το ύψος του πλοίου. Το ξύλο που χρησιμοποιούν για το κατάρτι είναι από κυπαρίσσι και η προμήθεια του γίνεται κατά προτίμηση, από την Ιερά Μονή Χιλανδαρίου του Άγιου Όρους. Τελευταίες εργασίες είναι το κάψιμο που κάτω μέρους του πλοίου και το βάψιμο. Πολύ παλιά που δεν υπήρχαν χρώματα, χρησιμοποιούσαν ένα μίγμα από λίπος ζώων και ρετσίνι από πεύκο το οποίο έβραζαν και με αυτό έβαφαν το πάνω μέρος του πλοίου. Το κάτω μέρος του πλοίου το έβαφαν με πίσσα. Σαν βούρτσα για την πίσσα χρησιμοποιούσαν δέρμα από πρόβατο το οποίο τύλιγαν σε ένα ξύλο, που το ονόμαζαν «μαλαχτάρι». Όταν έβαζαν την πίσσα ο καπετάνιος κερνούσε τους μαστόρους και ευχόντουσαν όλοι *«μαύρο το καϊκι, άσπρη η καρδιά του καπετάνιου»*. Στο πλωριό ποδόσταμο έβαζαν πάντα έναν σταυρό, ομοίως και στο ποδόσταμο του κάτω μέρους του πλοίου έβαφαν έναν σταυρό. Με το πρώτο κάρφωμα του πλοίου τοποθετούσαν ένα νόμισμα για να είναι μαλαματένιο το καρφί.(Μαρίνος 2012, σελ. 224)

Τα κυριότερα σκαριά που χρησιμοποιούν οι Ιερισσιώτες Καραβομαραγκοί για να φτιάξουν ένα πλοίο είναι: (Μαρίνος, 2012. Σελ. 224)

- Τρεχαντήρι: Καϊκι μεγάλο ψαράδικο που δουλεύει σαν γρι-γρι και ανεμότρατα. Υπάρχουν και τα μικρά σκάφη του ίδιου σκαριού που δουλεύουν σαν παραγαδιάρικα.
- Λίμπερτι: κυρίως ψαράδικο και κότερο.
- Καραβόσκαρο: ψαράδικο
- Τάκος: παραγαδιάρικο και πέραμα επίσης παραγαδιάρικο και τουριστικό εμπορικό.

Γύρω από την Ξυλοναυπηγική διαδικασία αναπτυσσόταν ένα σύνολο εθίμων, δοξασιών και πεποιθήσεων που συνόδευαν την δύσκολη εργασία των ναυπηγών. Η διαδικασία του σκαρώματος ενός πλοίου χρήζει ιδιαίτερης επιμέλειας. Μόλις στηθεί η καρίνα του σκάφους, ο πετεινός με το αίμα του ράντιζε τα ξύλα του σκάφους με την ευχή *«όπως τρέχει το αίμα, να τρέχει η τύχη του Καϊκιού»*. (Μαρίνος 2012). Στη συνέχεια τοποθετούσαν τον κόκορα με ένα σκόρδο στην εξωτερικά στην πρύμνη του σκάφους, και τον σταυρό σε κάποιο σημείο στο εσωτερικό του σκάφους. (<http://eranistis.net>)

Το ρίζιμο στην θάλασσα ενός νέου πλοίου, αποτελεί μια ιδιαίτερος τελετουργική διαδικασία. Πρώτα καλείται ένας ιερέας να τελέσει τον αγιασμό, μετά τον αγιασμό ακολουθούν τα κεράσματα με ωραίους μεζέδες και ποτά με τις ευχές από τους συνδαιτυμόνες, *«άντε καλές θάλασσες και καλοτάξιδο να είναι»*. Αν πρόκειται για ψαροκάικο σκάφος, συνήθιζαν να εύχονται : *«καλές ψαριές με γεμάτα τα αμπάρια»*. (Μαρίνος, 2012. Σελ. 224). Ακόμη, ευχόταν, *«όπως πέφτει η άμμος, να πέφτουνε τα ψάρια»*, πετώντας χούφτες άμμου. (<http://eranistis.net>)

Ακολουθεί το ρίζιμο στη θάλασσα του πλοίου και η επιβίβαση σε αυτό όλων των συμμετεχόντων στον αγιασμό και οι βόλτες με αναμμένες τις μηχανές και τα τραγούδια από όλη την παρέα. Κατά την καθέλκυση ενός σκάφους στη θάλασσα, συνήθιζαν να ρίχνουν και τον καπετάνιο στη θάλασσα. (Μαρίνος, 2012. Σελ. 225). Τα μαστόρια φρόντιζαν να κρύβουν το δοιάκι, ξύλινο εξάρτημα για την λειτουργία του τιμονιού. Για να το επιστρέψουν στον καπετάνιο ζητούσαν χαρτζηλίκι. Οι καραβομαραγκοί διακρινόταν για το χιούμορ τους και την

ευθύτητα του χαρακτήρα τους. Μία έκφανση του τρόπου τους ήταν η απάντηση που έδιναν στους καπεταναίους όταν αυτοί εξέφραζαν παράπονα για το καλαφάτισμα της βάρκας: «ε, βάρκα είναι, τι θες να βάζ'». Οι караβομαραγκοί λάτρευαν το κρασί, ήταν δε τρόπος ζωής γι αυτούς , μέρος της καθημερινότητας. Είναι χαρακτηριστική η μαρτυρία ενός караμομαραγκού ζητώντας από την γυναίκα του: « *Μηλιά, τα εργαλεία και τη φλάσκα*» εννοώντας το παγούρι με το κρασί.

Τέλος, όταν πέθαινε ένας καπετάνιος,το σκάφος που είχε κατασκευάσει βαφόταν μαύρο σε ένδειξη του δεσμού που υπήρχε ανάμεσα σε αυτόν και το καΐκι. « *τάχει αλειμμένα τα βάζα*» ή « *τάχει αλειμμένα τα φαλάγγια του*».  
(<http://eranistis.net>)











Για τα ναυπηγεία, έχουν δημιουργηθεί στην πάροδο των χρόνων πολλά τραγούδια, όπως αναφέρονται παρακάτω:

**«ΗΡΘΑΝ ΤΑ ΚΡΗΤΙΚΑ ΠΑΙΔΙΑ»  
ΤΡΑΓΟΥΔΙ ΠΟΥ ΧΟΡΕΥΕΤΑΙ ΣΤΟ ΜΑΥΡΟ ΑΛΩΝΙ**

Ήρθαν, τα Κρητικά πιδιά  
Τα' μόρφου παλικάρια,  
Τα' μόρφου κι τα νόστιμα  
Κι τ'αρραβουνιασμένα.

Καράβι-νι-σκαρώσανι  
Καταμισιού πιάγιου.  
Βάζουν, κατάρτια μπρούτζινα  
Κι αντένις ασημένις

Κι τα πανιά μιταξουτά,  
Κι ξάρτια συρματένια.  
Κι μόρφουν του καράβι τους  
Κι νιος που τ'αρμενίζει.

Καράβι μου και αν πας στη Χιό  
Κι αν πας στη Σαλονίκη,  
Χιρέταμι την αγαπώ,  
Πο'χει τα μαύρα μάτια.

Βασιλικό στα κάτιργα  
Κι δυόσμου στα καράβια  
Κι θιρμασιά στις όμουρφις  
Κι γεια στα παλικάρια.



**Το τραγούδι αυτό μιλάει για καράβια που μετέφεραν σκλαβες**

**«NONTAMASTAN MIKRA ΠΙΔΙΑ»**

**ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΡΑΓΟΥΔΙ**

Νουντάμασταν μικρά πιδιά,  
Κουντουχαμαϊδούλα Λεμονιά,  
Αχ'κι παίζαμι τ'ς ομάδισ  
Τις μεγάλις εβδομάδισ.

Κόφτου κλονί βασιλικού,  
Κουρτσούδι μ'δε σ'αλισμουνώ  
Αχ'κι κάνου ένα φουρκάλι,  
Σαν κι σένα δεν είν'άλλη.

Να φουρκαλώ τη θάλασσα,  
Ν'αράζουν τα καράβια,  
Αχ ν'αράζουν τα καράβια  
Τα όμουρφα τα παλικάρια.

Βλέπου καράβια πόρχουντι,  
Πολύ όμουρφα που φαίνουντι  
Μαρ'καράβια κι αρμινίζουν,  
Την καρδιά μου διμουνίζουν.

Βρε τι έχει του καράβι σου  
Κι τρίζει του κατάρτι του,  
Μαρ' κουρίτσια φουρτουμένου,  
Μαρ' κι τρίζει του καημένου.

Μαρ κουρίτσια μεσ'στ'αμπάρι  
Κι όποιους θέλει να τα πάρει.

Τα όμορφα τα παλικάρια  
Παίρνουν όμορφους κουπέλις.

Κι φιλούν κι αναστινάζουν  
Κι απού την καρδιά φουνάζουν  
Μάρη μοίρα καλουμοίρα  
Για δεν μοιράζεις μοίρα;

### «Μ'ΕΝΑ ΜΙΚΡΟ ΚΑΪΚΑΚΙ»

#### ΑΡΓΟ ΠΕΡΙΣΣΙΩΤΙΚΟ ΤΡΑΓΟΥΔΙ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

**το τραγουδούσαν οι νεολαίοι το καλοκαίρι το βράδυ όταν έμπαιναν σε ένα  
βαρκάκι και ανοίγονταν στη θάλασσα**

Μ' ένα μικρό καϊκάκι  
Αρμένιζα καημένος,  
Στα πέλαγα βραδιάστηκα  
Χωρίς να βλέπω γη.

Μόν' να μικρό αστράκι  
Το δρόμο μου μ' οδηγούσε  
Και με παρηγορούσε, μάτια μου,  
Διά να μη χαθώ.

Ξάφνου μεγάλο νέφος  
Τον Ουρανό σκεπάζει,  
Και τον αστέρα σκέπασε,  
Και γω λιποθυμών.

Άστρο, λαμπρό μου άστρο,  
Τη νιότη μου λυπήσου  
Και μη μ' αφήσεις να χαθώ  
Στο πέλαγος αυτό.

**«ΚΑΤΟΥ ΣΤΗΝ ΑΚΡΗ ΤΟΥ ΓΙΑΛΟΥ»**  
**ΧΟΡΕΥΤΙΚΟ ΙΕΡΙΣΣΙΩΤΙΚΟ ΤΡΑΓΟΥΔΙ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ**  
**τραγουδιόταν όταν οι καραβομαραγκοί «καλαφάτιζαν το πλοίο»**

Κάτου στην άκρη του γιαλού,  
Στης θάλασσας την άμμου,  
Κάθιτι κόρη κάθιτι,  
Τη θάλασσα αγναντεύει.

Βλέπει καράβια να πιρνούν,  
Φυργάδεις ν'αρμενίζουν.  
Την πήρι του παραπόνου,  
Κι του πολύ του κλάμα.

Πανάθμια τους μαραγκούς,  
Που φτιάχνουν τα καράβια,  
Κι ξενιτεύουν τα πιδιά,  
Κι όλα τα παλικάρια.

Ξενίτιψαν τουν άντρα μου,  
Δέκα μιρών νυφούλα  
Δέκα χρόνια έχου να τουν δω,  
Δέκα να τουν μιλήσου

Κι άλλα δύο τουν καρτιρώ  
Για να γυρίσει πίσου.  
Κι αν έρθει και δε φανεί  
Θα μπω σι μοναστήρι.

Καλογριοπούλου να γινώ  
Τα μαύρα να φουρέσου.  
Η άλλη αγάπη θε να βρω,  
Κι κείνουν λησμουνάου.

### **3.4 ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ**

Ο αριθμός των ναυπηγείων έχει περιοριστεί σε δύο. Το ένα ανήκει στον Παναγιώτη Ιωάννου, ο οποίος είναι γιός του караβομαραγκού Βασίλη Ιωάννου, και εργάζεται με τα δύο παιδιά του Βασίλη και Δημήτρη. Το δεύτερο ναυπηγείο ανήκει στον Γιαννάκη Δημήτριο, γιο του Νίκου Γιαννάκη. Στη συνέχεια του Αθωνικού κόλπου, στον Στρυμονικό κόλπο και συγκεκριμένα στην περιοχή του Σταυρού Θεσσαλονίκης, υπάρχει ενεργό Ναυπηγείο κατασκευής και επισκευής σκαφών ιδιοκτησίας Κεφαλά Βασίλη.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ**

### **4.1 ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η ανάδειξη της σημασίας της Ξυλοναυπηγικής τέχνης στην Χαλκιδική και ο τρόπος που αυτή μπορεί να αξιοποιηθεί ώστε να συμβάλλει στην ανάπτυξη του τουρισμού. Ο τουρισμός βιομηχανικής κληρονομιάς είναι ένα από τα είδη του τουρισμού που αποκτά ολοένα και περισσότερη σημασία τόσο στην διεθνή βιβλιογραφία όσο και στους ερευνητές σε παγκόσμιο επίπεδο. Σε μια προσπάθεια ανάδειξης της σημαντικότητας της Ξυλοναυπηγικής τέχνης στην Χαλκιδική και στην συνδεσιμότητα της με την ανάπτυξη του τοπικού τουρισμού, πραγματοποιήθηκαν τόσο ποιοτική όσο και ποσοτική έρευνα σε αρμόδιους φορείς και πολίτες αντίστοιχα, ώστε να εξαχθούν πιο σαφή και ολοκληρωμένα συμπεράσματα.

### **4.2 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ**

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, για την ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας πραγματοποιήθηκε τόσο ποσοτική όσο και ποιοτική έρευνα.

Ειδικότερα, η ποσοτική έρευνα χρησιμοποιείται για την ποσοτικοποίηση του προβλήματος με τη δημιουργία αριθμητικών δεδομένων ή δεδομένων που μπορούν να μετατραπούν σε χρήσιμες στατιστικές. Χρησιμοποιείται για να ποσοτικοποιήσει τις στάσεις, τις απόψεις, τις συμπεριφορές και άλλες καθορισμένες μεταβλητές και να γενικεύσει τα αποτελέσματα από μεγαλύτερο δείγμα πληθυσμού. Η ποσοτική έρευνα χρησιμοποιεί μετρήσιμα δεδομένα για τη διατύπωση στοιχείων και την αποκάλυψη προτύπων στην έρευνα. Οι μέθοδοι ποσοτικής συλλογής δεδομένων είναι πολύ πιο δομημένες από τις μεθόδους συλλογής ποιοτικών δεδομένων. Οι μέθοδοι ποσοτικής συλλογής δεδομένων περιλαμβάνουν διάφορες μορφές ερευνών, όπως επιγραμμικές έρευνες, έρευνες μέσω κινητών τηλεφώνων και έρευνες περιπτέρων,

προσωπικές συνεντεύξεις, τηλεφωνικές συνεντεύξεις, διαχρονικές μελέτες, διαδικτυακούς σταθμούς παρακολούθησης, ηλεκτρονικές δημοσκοπήσεις και συστηματικές παρατηρήσεις. Επομένως, για την ολοκλήρωση της ποσοτικής έρευνας, ολοκληρώθηκαν 19 ερωτηματολόγια. Τα ερωτηματολόγια συμπληρώθηκαν ηλεκτρονικά κατά τον μήνα Απρίλιο του 2019.

Από την άλλη πλευρά, η ποιοτική έρευνα είναι πρωταρχική διερευνητική έρευνα. Χρησιμοποιείται για να κατανοήσει τους βασικούς λόγους, τις απόψεις και τα κίνητρα. Παρέχει πληροφορίες για το πρόβλημα ή βοηθά στην ανάπτυξη ιδεών ή υποθέσεων για πιθανή ποσοτική έρευνα. Η ποιοτική έρευνα χρησιμοποιείται επίσης για να αποκαλύψει τις τάσεις στη σκέψη και τις απόψεις, και να καταδυθεί βαθύτερα στο πρόβλημα. Οι ποιοτικές μέθοδοι συλλογής δεδομένων ποικίλλουν χρησιμοποιώντας μη δομημένες ή ημι-δομημένες τεχνικές. Ορισμένες κοινές μέθοδοι περιλαμβάνουν ομάδες εστίασης (ομαδικές συζητήσεις), ατομικές συνεντεύξεις και συμμετοχές / παρατηρήσεις. Το μέγεθος του δείγματος είναι συνήθως μικρό και οι ερωτηθέντες επιλέγονται για να εκπληρώσουν μια δεδομένη ποσόστωση. Τέλος, όσο αφορά την ποιοτική έρευνα πραγματοποιήθηκαν συνεντεύξεις την περίοδο Νοέμβριος 2018 – Απρίλιος 2019 σε φορείς που σχετίζονται με την πολιτιστική κληρονομιά καθώς και ατόμων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Ιερισσού.

Τα ερευνητικά ερωτήματα της παρούσας εργασίας είναι τα εξής:

1. Είναι σκόπιμη η διάσωση και διαφύλαξη της βιομηχανικής κληρονομιάς της Ξυλοναυπηγικής τέχνης- παραδοσιακού επαγγέλματος του караβομαραγκού της Ιερισσού;
2. Ποιες είναι οι κοινωνικές, οικονομικές και πολιτιστικές επιπτώσεις στην τοπική κοινωνία αλλά και στην ευρύτερη περιοχή;
3. Η Ξυλοναυπηγική τέχνη- Ταρσανάδες και το πολιτιστικό απόθεμα της Ιερισσού ως παράγοντες προστιθέμενης αξίας στο τουριστικό προϊόν της Ανατολικής Χαλκιδικής. Ποιες είναι οι δυνατότητες αξιοποίησης και ανάδειξής των σε προτάσεις τουριστικής ανάπτυξης.
4. Η δημιουργία του τοπικού και υπερτοπικού ιδρύματος «Διεθνές Πνευματικό Κέντρο Αρχαίων Σταγείρων, ο Αριστοτέλης», δύναται να συνδεθεί με την πολιτιστική κληρονομιά της Ιερισσού και να αναδείξει μοναδικό τουριστικό προϊόν;

5. Ποιος είναι ο τύπος τουρίστα που θα ελκύονταν από ένα τουριστικό προϊόν-πρόταση που θα πήγαζε από την ανάδειξη της παραδοσιακής Ξυλοναυπηγικής τέχνης Ιερισσού;

### **4.3 ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ**

Το ερωτηματολόγιο της παρούσας έρευνας διαμορφώθηκε σύμφωνα με τις ανάγκες της παρούσας έρευνας για την ικανοποίηση και απάντηση των ερευνητικών ερωτημάτων. Πιο ειδικά, το ερωτηματολόγιο της έρευνας περιλαμβάνει ερωτήσεις για τα περιθώρια ανάπτυξης των ναυπηγείων της Ιερισσού, την αξιοποίηση των ναυπηγείων ως φορέας τουριστικής ανάπτυξης, την ανάπτυξη της Ξυλοναυπηγικής τέχνης και της παραγωγικής δυναμικότητας για την ενίσχυση της παραδοσιακής ναυπηγικής δραστηριότητας, την συνεργασία των φορέων τουριστικής και βιομηχανικής κληρονομιάς, αλλά και τις δυνατότητες εκσυγχρονισμού και ενίσχυσης των ναυπηγείων.

### **4.4. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

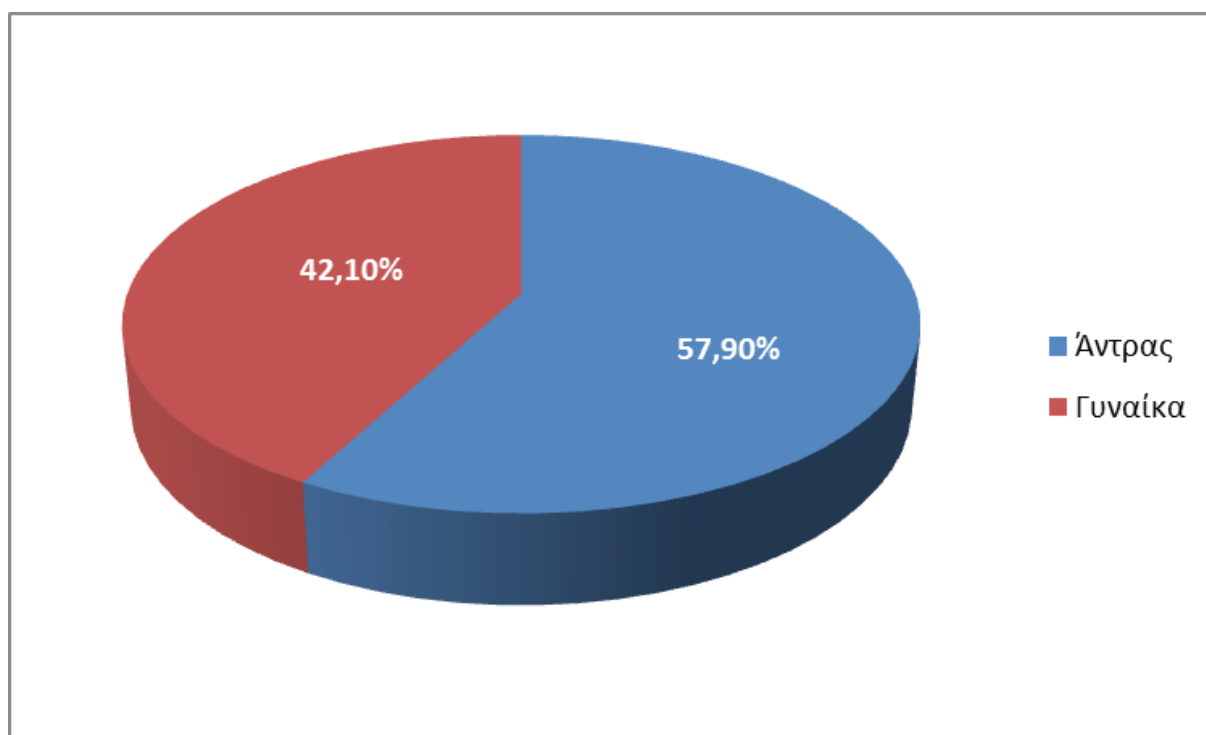
Αναφορικά με τους περιορισμούς της έρευνας, φαίνεται ότι η παρούσα έρευνα θα μπορούσε να είναι περισσότερο αντιπροσωπευτική και αξιόπιστη, εάν ο αριθμός των συμμετεχόντων ήταν σημαντικά μεγαλύτερος. Ωστόσο, η φύση του θέματος καθώς και η αδυναμία συγκέντρωσης και ολοκλήρωσης περισσότερων απαντήσεων, μας οδήγησε στην ολοκλήρωση της έρευνας με τον αριθμό συμμετεχόντων που παρατίθεται στην παρακάτω ενότητα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### 5.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Για την ολοκλήρωση της έρευνας, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, συμπληρώθηκαν 19 ερωτηματολόγια.

Όπως φαίνεται στο σχήμα 1, το 57,90% των συμμετεχόντων στην έρευνα ήταν άντρες και το 42,10% ήταν γυναίκες.

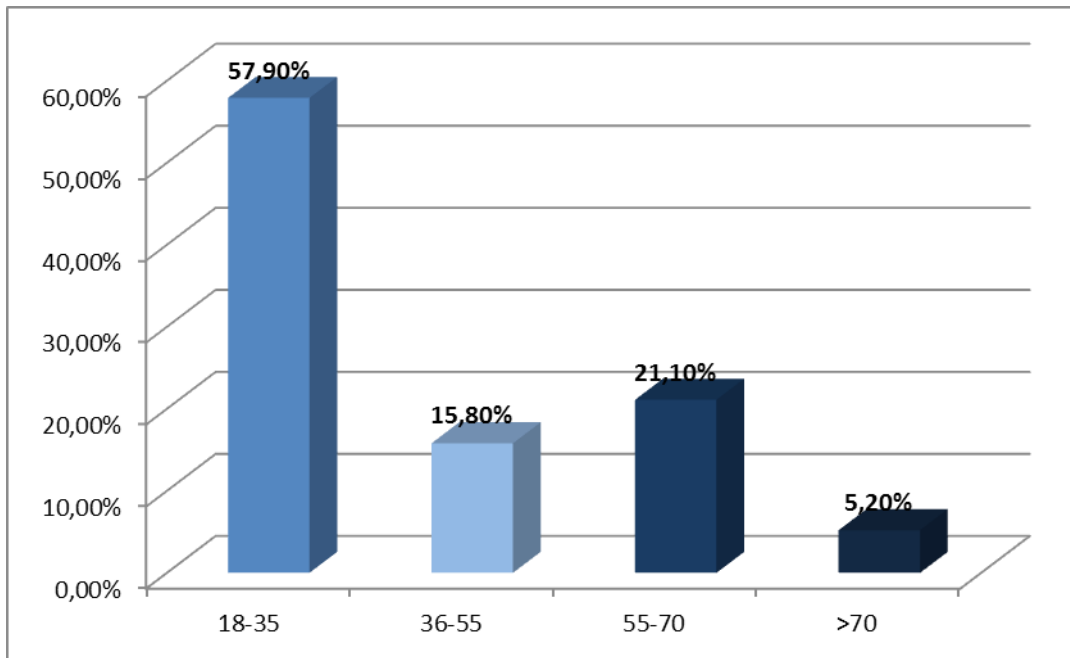


Σχήμα 1: Φύλο ερωτώμενων

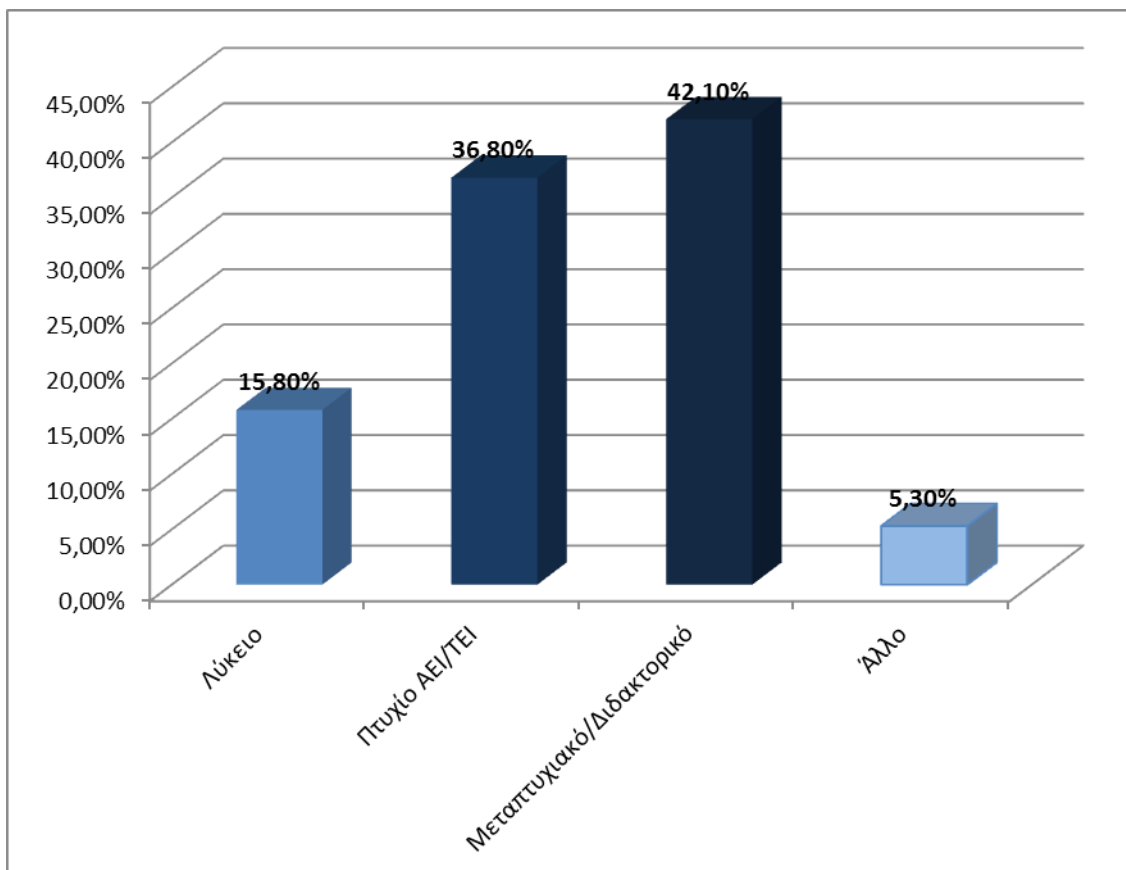
Στο σχήμα 2, φαίνεται ότι το 57,90% των συμμετεχόντων στην έρευνα ήταν ηλικίας 18 έως 35 ετών, το 21,10% ήταν ηλικίας 55 έως 70 ετών, το 15,80% ήταν ηλικίας 36 έως 55 ετών και το 5,20% ήταν ηλικίας άνω των 70 ετών.

Επιπλέον, όπως φαίνεται στο σχήμα 3, το 42,10% των συμμετεχόντων στην έρευνα είναι κάτοχοι μεταπτυχιακού ή διδακτορικού διπλώματος, το 36,80% είναι κάτοχοι πτυχίου ΑΕΙ/ΤΕΙ, το 15,80% είναι απόφοιτοι Λυκείου και το 5,30% έχουν κάποια άλλη εκπαίδευση.





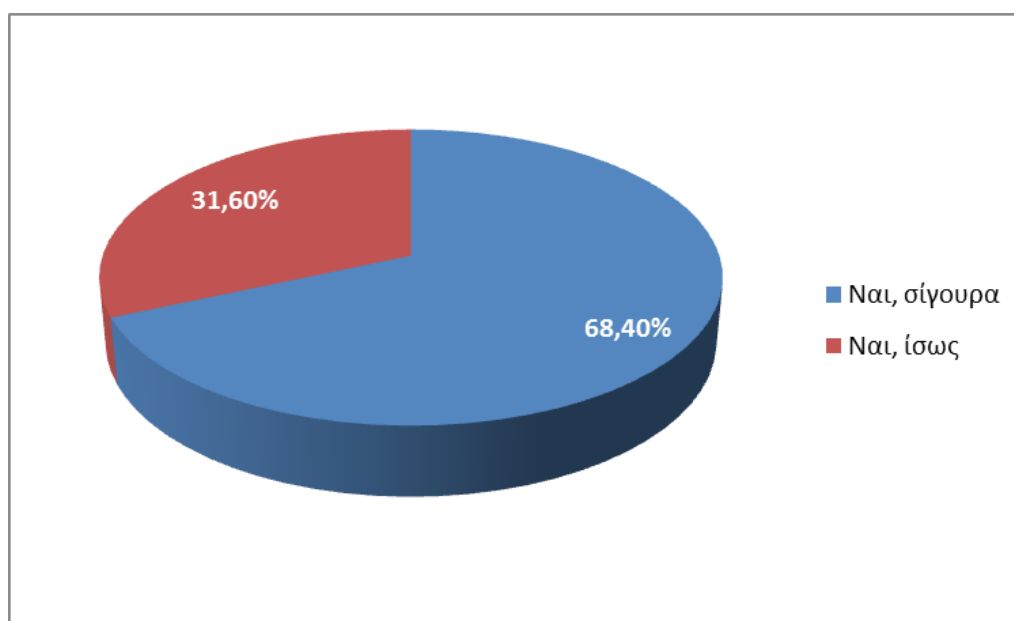
Σχήμα 2: Ηλικία ερωτώμενων



Σχήμα 3: Εκπαιδευτικό υπόβαθρο ερωτώμενων

## 5.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΠΟΣΟΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Όπως παρουσιάζεται στο σχήμα 4, το 68,4% υποστηρίζει ότι σίγουρα θεωρούν απαραίτητη και επιβεβλημένη την προστασία, την διατήρηση αλλά και την περαιτέρω ανάπτυξη των ναυπηγείων της Ιερισσού, ενώ το 31,60% υποστηρίζουν ότι ίσως θα πρέπει να προστατευτούν και να διατηρηθούν τα προαναφερθέντα ναυπηγεία.

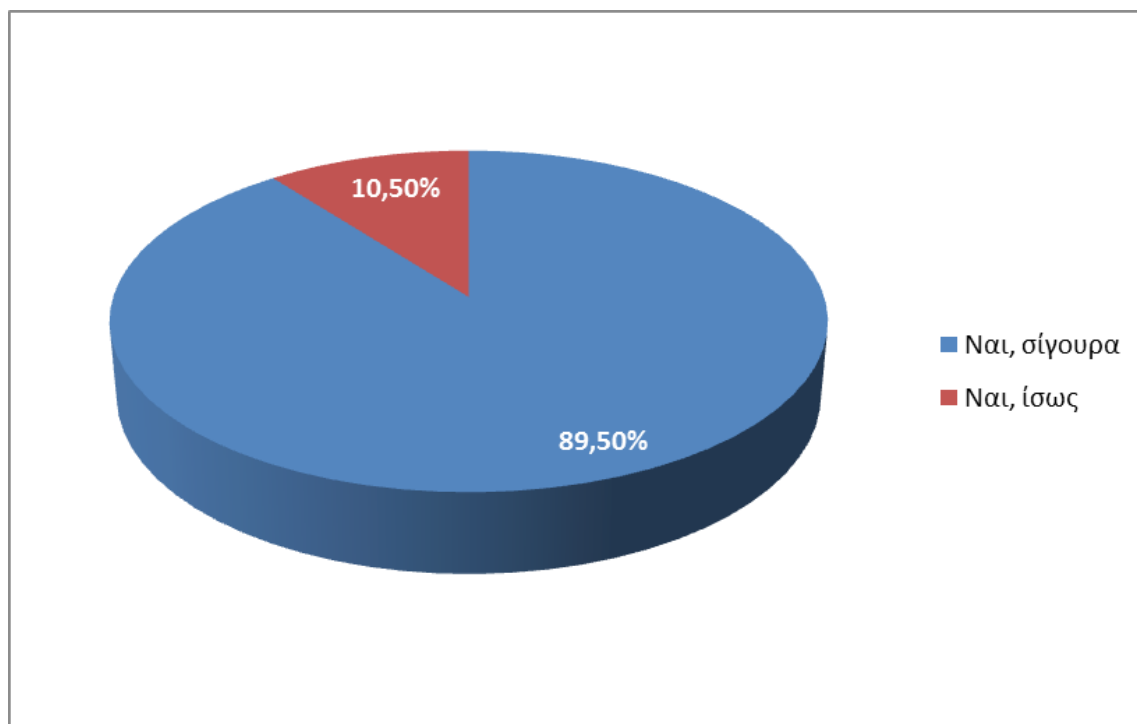


Σχήμα 4: Επιβεβλημένη προστασία, διατήρηση και ανάπτυξη των ναυπηγείων της Ιερισσού

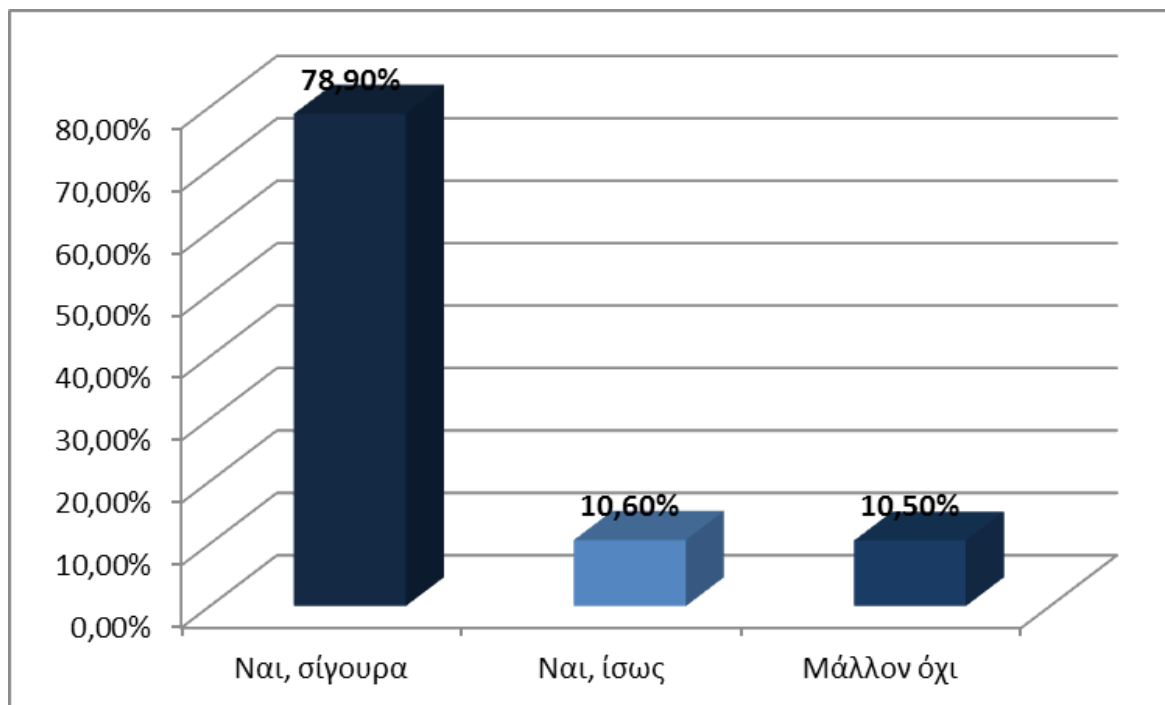
Στο σχήμα 5, φαίνεται ότι οι ερωτώμενοι υποστήριξαν σε ποσοστό 89,50% ότι είναι σημαντικό να καταστεί προσιτή η σημασία της ναυπηγικής τέχνης στην τοπική κοινωνία, κυρίως αλλά και στους επισκέπτες, ενώ το 10,50% των συμμετεχόντων υποστήριξαν ότι η σημασία της ναυπηγικής τέχνης στην τοπική κοινωνία ίσως να καταστεί σημαντική.

Στο σχήμα 6, φαίνεται ότι οι ερωτηθέντες υποστήριξαν σε ποσοστό 78,90% ότι η αξιοποίηση των ναυπηγείων σίγουρα θα μπορούσε να προσδώσει προστιθέμενη αξία αλλά και διαφοροποίηση στο προσφερόμενο τουριστικό προϊόν της ανατολικής αλλά και γενικότερα της Χαλκιδικής, ενώ το 10,50% υποστήριξε πως μάλλον η αξιοποίηση των ναυπηγείων θα έδινε κάποια προστιθέμενη αξία στο προσφερόμενο

τουριστικό προϊόν της περιοχής, ενώ το 10,60% υποστήριξε πως ίσως η παραπάνω πρόταση να ανταποκρινόταν στην πραγματικότητα.

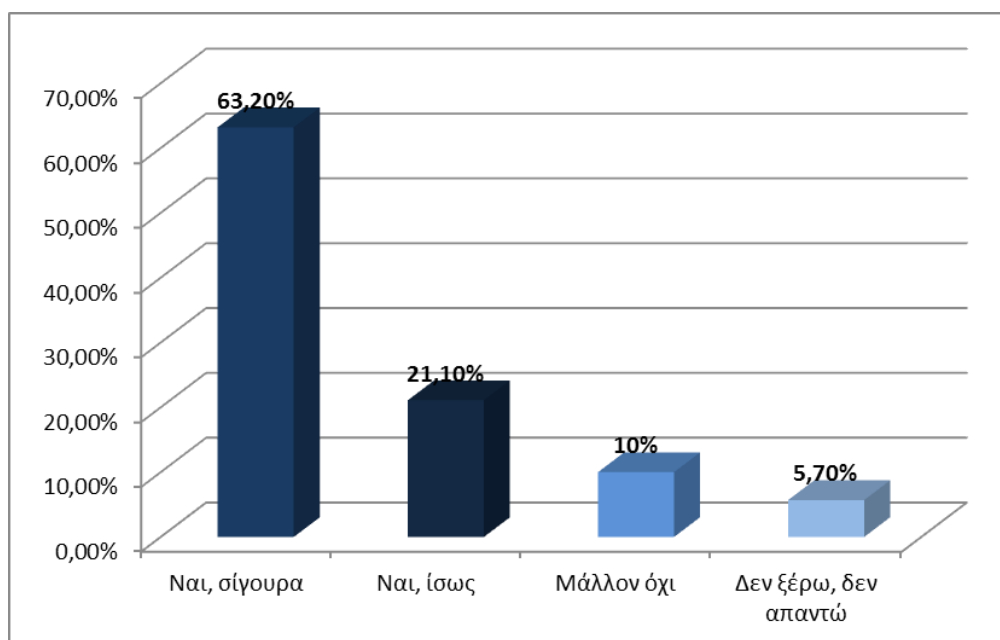


Σχήμα 5: Προσιτότητα ναυπηγικής τέχνης στην τοπική κοινωνία



Σχήμα 6: Αξιοποίηση των ναυπηγείων για περαιτέρω προστιθέμενη αξία αλλά και διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος της Χαλκιδικής

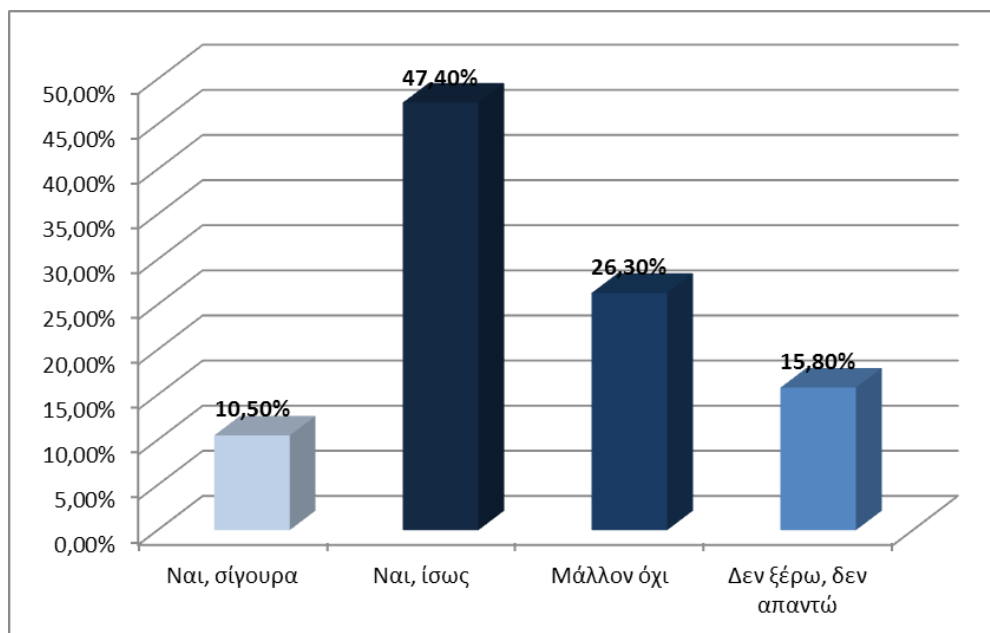
Όπως φαίνεται στο σχήμα 7, το 63,20% των συμμετεχόντων στην έρευνα υποστήριξε ότι η συνεισφορά των ναυπηγείων είναι πολύ σημαντική για την διαφοροποίηση ή συμπληρωματικότητα του προσφερόμενου τουριστικού προϊόντος καθώς και για την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου. Επιπλέον, υποστήριξαν ότι μπορεί να υπάρξει συνεργασία με ειδικές μορφές τουρισμού, όπως την ανάπτυξη του θρησκευτικού τουρισμού, του συνεδριακού τουρισμού, του εκπαιδευτικού επιστημονικού τουρισμού, του περιηγητικού τουρισμού και του πολιτιστικού τουρισμού. Από την άλλη πλευρά, το 21,10% των ερωτώμενων υποστήριξαν ότι ίσως τα παραπάνω μπορούν να επιτευχθούν, το 10% υποστήριξε ότι τα παραπάνω δεν μπορούν να επιτευχθούν και το 5,70% υποστήριξε ότι δεν γνωρίζουν ή δεν απαντούν στην παραπάνω πρόταση.



Σχήμα 7: Συνεισφορά των ναυπηγείων στην διαφοροποίηση ή συμπληρωματικότητα του προσφερόμενου τουριστικού προϊόντος της περιοχής

Στο σχήμα 8, φαίνεται ότι το 47,40% των συμμετεχόντων στην έρευνα υποστήριξαν ότι ίσως είναι επαρκής η «κρίσιμη μάζα», δηλαδή ο αριθμός των επισκεπτών από το εσωτερικό και το εξωτερικό που θα επεδείκνυαν ενδιαφέρον ώστε να απαντήσει στην απαιτούμενη δυναμική του βιομηχανικού τουρισμού, ενώ το 26,30% υποστήριξε ότι δεν υπάρχει επαρκής αριθμός βιομηχανικών πολιτιστικών πόρων ώστε να αναδειχθεί ο βιομηχανικός τουρισμός, με το 15,80% να υποστηρίζει ότι δεν γνωρίζει ή δεν απαντά στην παραπάνω πρόταση και το 10,50% να

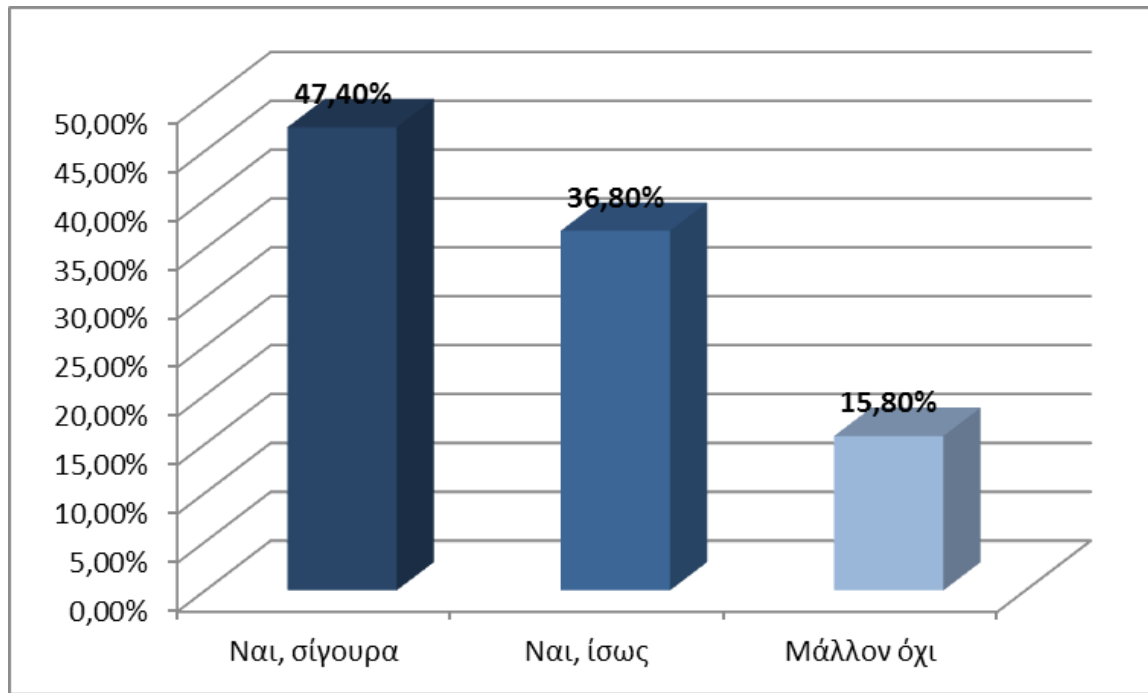
υποστηρίζει ότι σίγουρα η «κρίσιμη μάζα» επαρκεί για να απαντήσει στην απαιτούμενη δυναμική του βιομηχανικού τουρισμού.



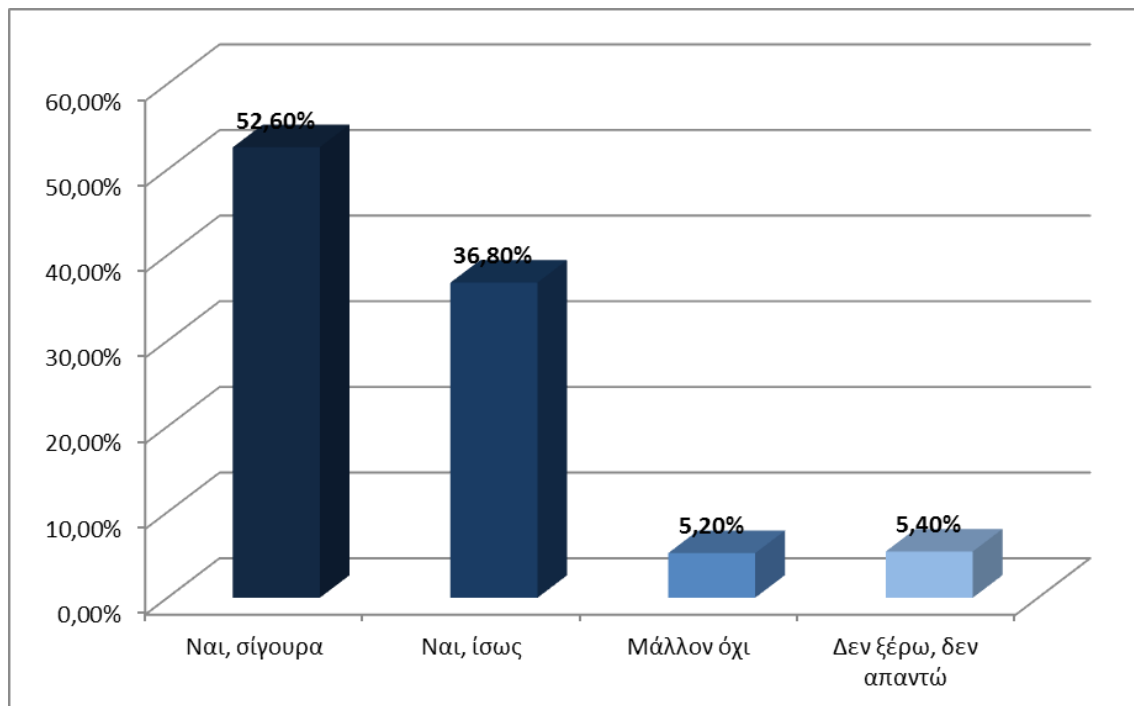
Σχήμα 8: Επάρκεια «κρίσιμης μάζας» για την αντιστάθμιση με την απαιτούμενη δυναμική του βιομηχανικού τουρισμού

Όπως φαίνεται στο σχήμα 9, το 47,40% των συμμετεχόντων στην έρευνα υποστήριξαν ότι ο τουρισμός βιομηχανικής κληρονομιάς μπορεί να συμβάλει έστω και σε μικρό βαθμό στην οικονομική αναζωογόνηση του τόπου, στην ευημερία και στην συνοχή των τοπικών κοινωνιών μέσω της διατήρησης της συλλογικής μνήμης, ενώ το 36,80% υποστήριξε ότι αυτό μπορεί ίσως να συμβεί και το 15,80% φάνηκαν αρνητικοί ως προς αυτή την πρόταση.

Στο σχήμα 10, το 52,60% των συμμετεχόντων στην έρευνα υποστήριξε ότι η αξιοποίηση της ναυπηγικής τέχνης μπορεί να αποτελέσει παράγοντα ενίσχυσης της απασχόλησης και άμβλυνσης της εποχικότητας της εργασίας βοηθώντας το εισόδημα, ενώ θα μπορούσε να δώσει ώθηση στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Από την άλλη πλευρά, το 36,80% των συμμετεχόντων στην έρευνα υποστήριξαν ότι η αξιοποίηση της ναυπηγικής τέχνης ίσως βοηθήσει στην ενίσχυση της απασχόλησης, ενώ το 5,40% δεν γνωρίζουν και δεν απαντούν στην παραπάνω πρόταση και το 5,20% υποστηρίζει ότι η αξιοποίηση της ναυπηγικής τέχνης δεν αποτελεί παράγοντα ενίσχυσης της απασχόλησης και άμβλυνσης της εποχικότητας.

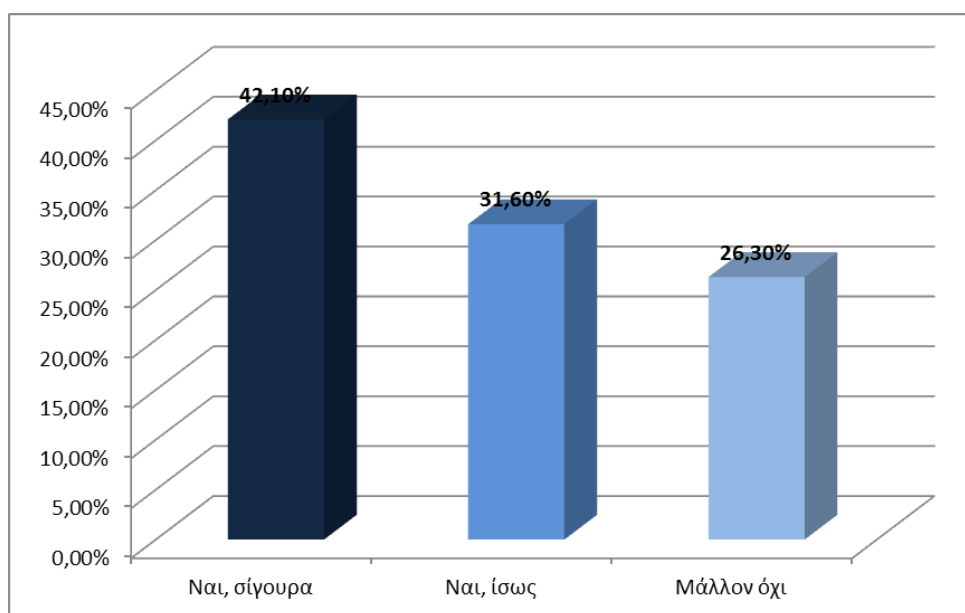


Σχήμα 9: Συμβολή τουρισμού βιομηχανικής κληρονομιάς στην οικονομική αναζωογόνηση και στην κοινωνική ευημερία των τοπικών κοινωνιών



Σχήμα 10: Αξιοποίηση Ξυλοναυπηγικής τέχνης στην ενίσχυση της απασχόλησης και στην άμβλυνση της εποχικότητας

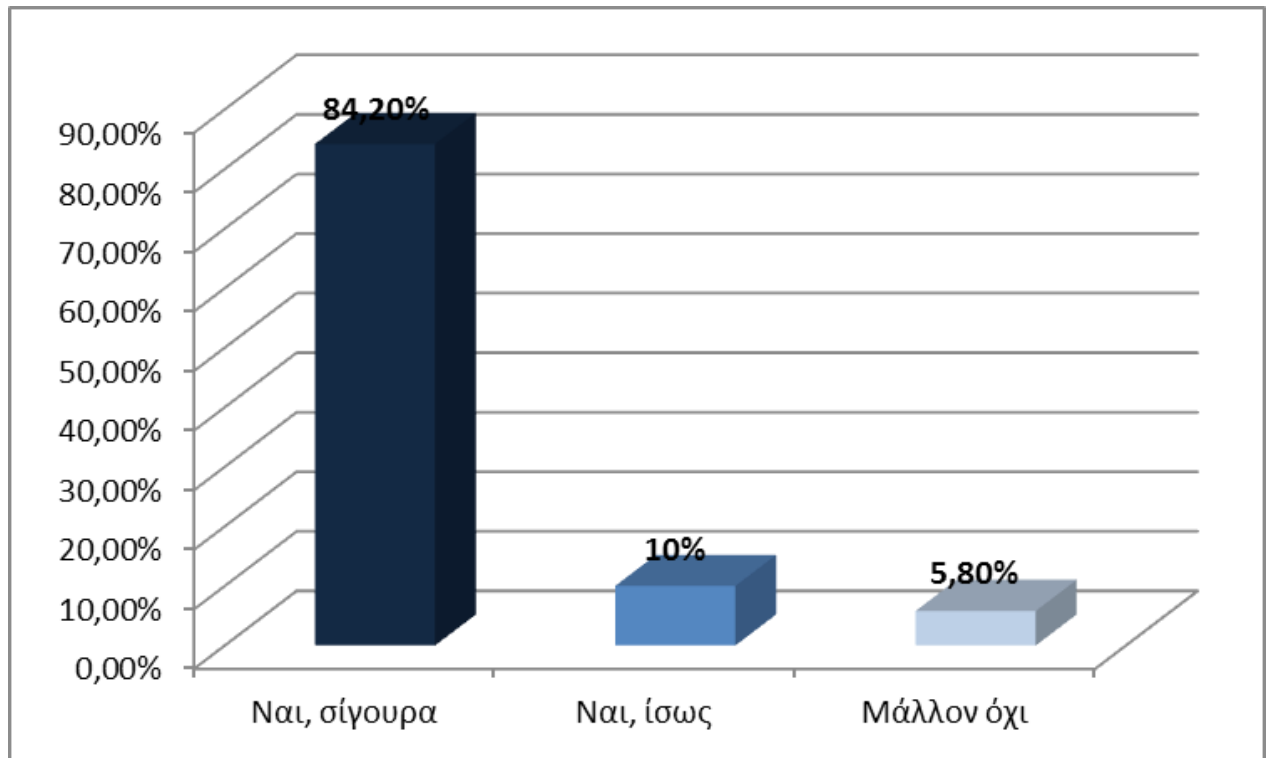
Στο σχήμα 11, φαίνεται ότι το 42,10% των συμμετεχόντων στην έρευνα θεωρούν σίγουρα βιώσιμη την ίδρυση εργαστηρίου για την διδασκαλία της μορφής Ευλοναυπηγικής μέσω ταχύρρυθμων σεμιναρίων, ενώ το 31,60% υποστήριξε ότι η ίδρυση εργαστηρίου ίσως θα καταστεί βιώσιμη με το 26,30% να υποστηρίζει ότι η ίδρυση εργαστηρίου για την διδασκαλία της μορφής της ναυπηγικής τέχνης δεν έχει σοβαρή προοπτική.



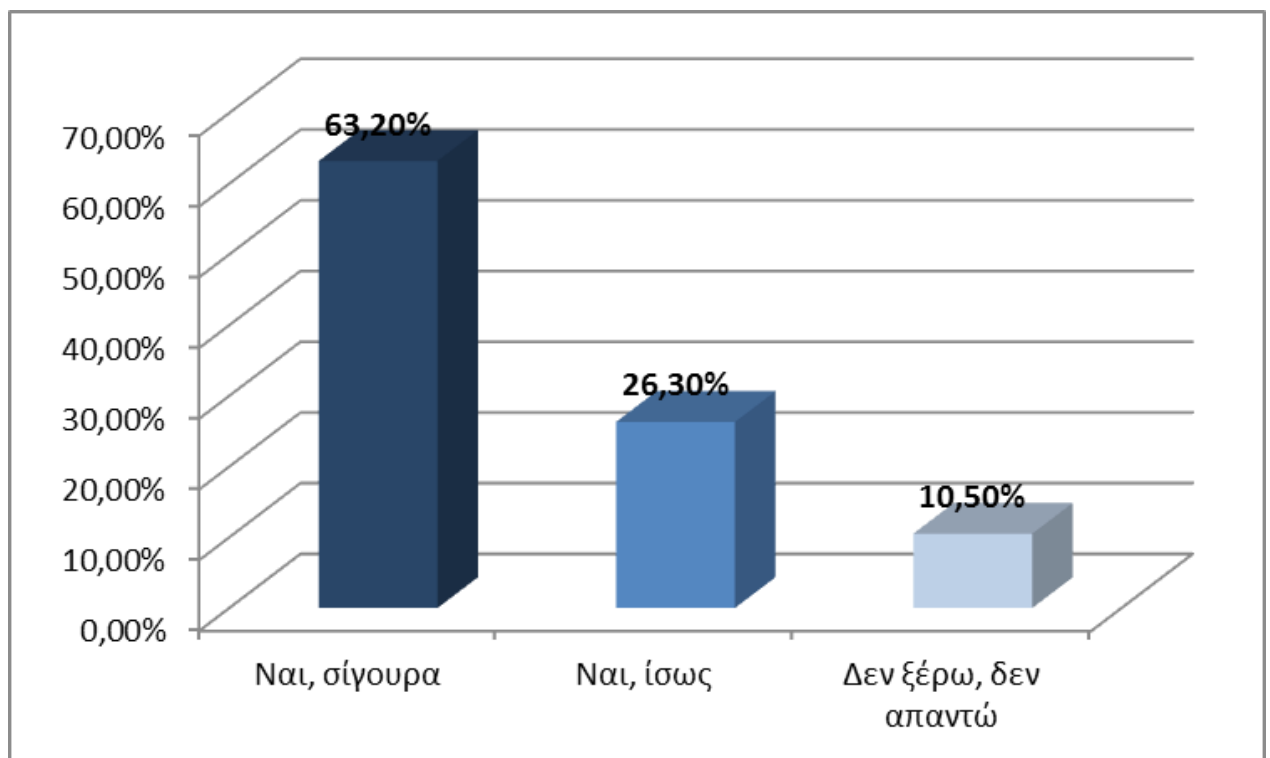
Σχήμα 11: Βιωσιμότητα ίδρυσης εργαστηρίου για διδασκαλία της μορφής Ευλοναυπηγικής τέχνης

Εν συνεχεία, στο σχήμα 12, φαίνεται ότι το 84,20% των συμμετεχόντων στην έρευνα είναι πεπεισμένοι ότι τα παραδοσιακά σκάφη μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως σκάφη αναψυχής για την παροχή τουριστικών υπηρεσιών και στην προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού, ενώ το 10% των ερωτηθέντων υποστηρίζει ότι τα παραδοσιακά σκάφη ίσως μπορούν να χρησιμοποιηθούν και για άλλους τουριστικούς σκοπούς και το 5,80% παρουσιάζεται αρνητικό στην παραπάνω άποψη.

Στο σχήμα 13, φαίνεται ότι το 63,20% των συμμετεχόντων στην έρευνα θα ενδιαφερόταν για την ανταλλαγή επισκέψεων με άλλους ταρσανάδες όπως αυτών των Σπετσών, της Πρέβεζας, της Καβάλας κτλ., με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών, απόψεων, εμπειριών, τεχνογνωσίας για το παρόν αλλά κυρίως για το μέλλον των ελληνικών ναυπηγείων, με το 26,30% να υποστηρίζει ότι ίσως αυτό αποτελεί μια καλή πρόταση και το 10,50% να απαντά ότι δεν ξέρει ή δεν απαντά στην παραπάνω πρόταση.



Σχήμα 12: Χρησιμοποίηση παραδοσιακών σκαφών ως σκάφη αναψυχής για τουριστικούς σκοπούς

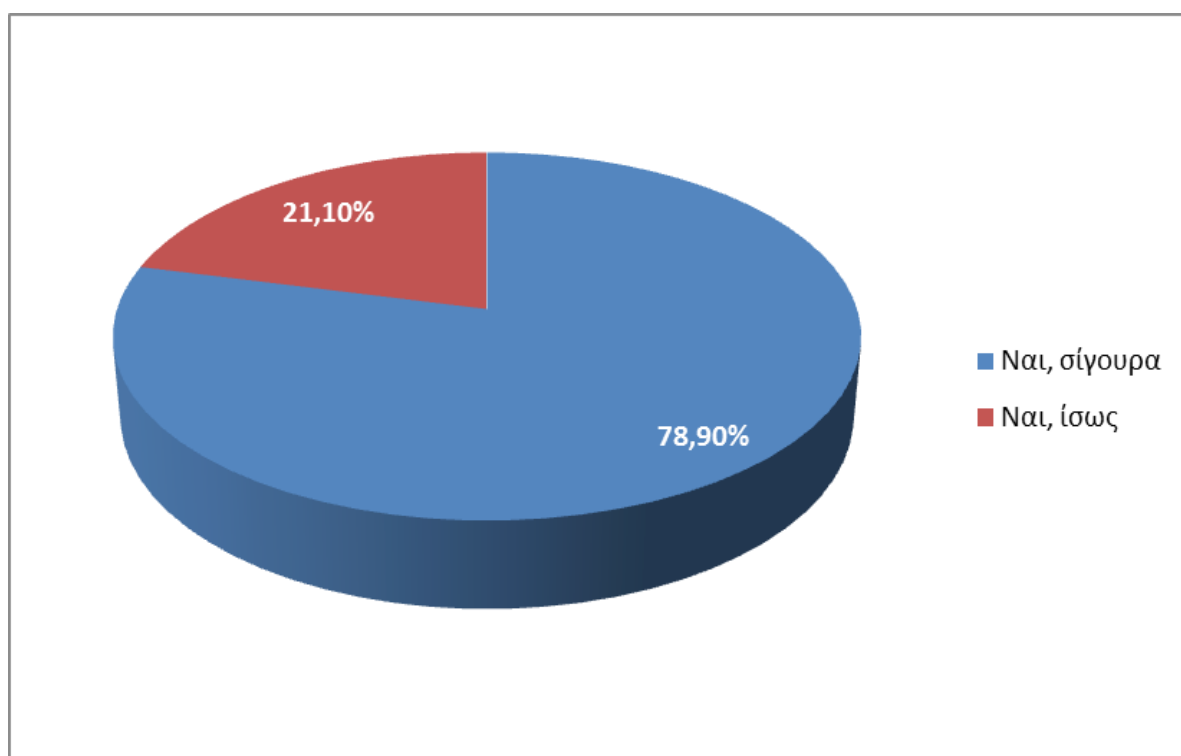


Σχήμα 13: Ανταλλαγή επισκέψεων με άλλους ταρσανάδες για την ανταλλαγή σημαντικών στοιχείων για το μέλλον των Ξυλοναυπηγείων

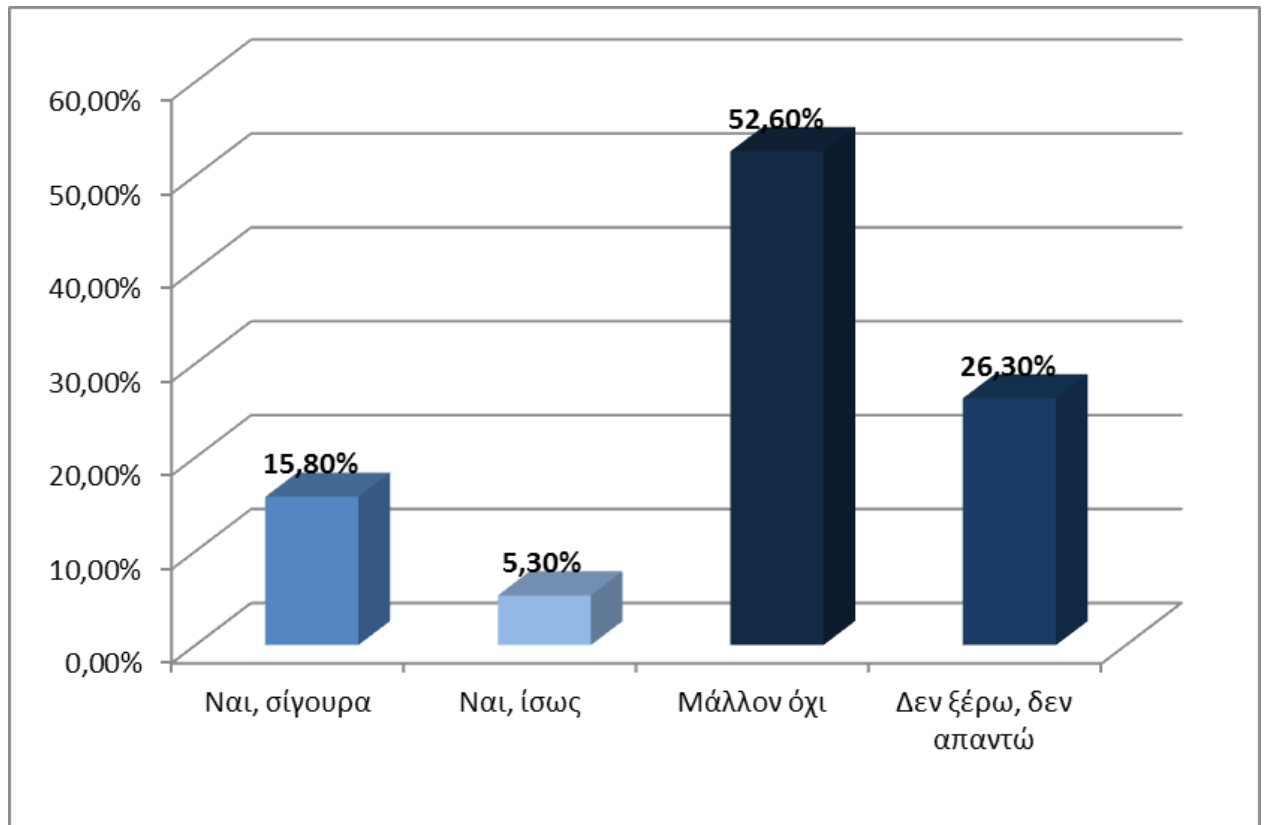


Στο σχήμα 14, φαίνεται ότι το 78,90% των συμμετεχόντων στην έρευνα υποστήριξε ότι κρίνουν σίγουρα σκόπιμο τον εκσυγχρονισμό και την ενίσχυση των ναυπηγείων είτε μέσω κοινοτικών προγραμμάτων π.χ. ΕΣΠΑ, είτε μέσω κρατικών αναπτυξιακών προγραμμάτων προκειμένου να καταστούν αυτά ανταγωνιστικά και βιώσιμα, ενώ το 21,10% υποστηρίζει ότι ίσως η παραπάνω πρόταση θα ήταν ρεαλιστική.

Τέλος, στο σχήμα 15, φαίνεται ότι το 52,60% των συμμετεχόντων στην έρευνα υποστηρίζει ότι δεν είναι αναγκαία η μεταφορά των ναυπηγείων από την Αιγιαλίτιδα ζώνη σε άλλη περιοχή, με το 26,30% να μην απαντά στην συγκεκριμένη ερώτηση, το 15,80% να υποστηρίζει ότι σίγουρα τα ναυπηγεία θα πρέπει να μεταφερθούν από την Αιγιαλίτιδα ζώνη και το 5,30% να υποστηρίζουν ότι τα ναυπηγεία ίσως θα πρέπει να μεταφερθούν από την Αιγιαλίτιδα ζώνη



Σχήμα 14: Σκοπιμότητα εκσυγχρονισμού και ενίσχυσης των ναυπηγείων μέσω κοινοτικών και κρατικών αναπτυξιακών προγραμμάτων ώστε να καταστούν ανταγωνιστικά και βιώσιμα



Σχήμα 15: Αναγκαιότητα μεταφοράς των ναυπηγείων από την Αιγιαλίτιδα ζώνη σε άλλη περιοχή

### 5.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΠΟΙΟΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Από την ανάλυση των συνεντεύξεων προκύπτουν κάποια σαφή και σημαντικά συμπεράσματα.

Από την συζήτηση με τους υπεύθυνους των δύο ναυπηγείων (Ιωάννου Παναγιώτη με τους δυο γιους του Βασίλη και Δημήτρη και του Γιαννάκη Δημητρίου) προέκυψε ότι σήμερα, τα ναυπηγεία έχουν φθίνουσα πορεία. Οι ερωτώμενοι υποστήριξαν ότι είναι επιτακτική ανάγκη ο εκσυγχρονισμός των ναυπηγείων, η χρηματοδότηση του οποίου θα εξασφαλισθεί μέσω εθνικών και κοινοτικών προγραμμάτων στήριξης. Επισημαίνουν δε την ανάγκη διαφύλαξης και διαίωνισης της παραδοσιακής τέχνης. Τονίζουν ωστόσο, ότι βασική προϋπόθεση είναι να οριστικοποιηθεί το χωροταξικό ζήτημα που ταλανίζει τους ναυπηγούς εδώ και δεκαετίες, δεδομένου ότι είναι μείζονος σημασίας να χαρακτηριστεί μια περιοχή σαν ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, να οριοθετηθεί, να θεσπιστούν κανόνες από την πλευρά της πολιτείας και των τοπικών φορέων. Να υπάρξει ρητή αναφορά ότι σε μια οριοθετημένη περιοχή όπως στον Αιγιαλό, επιτρέπεται η κατασκευή ξύλινων σκαφών, προκειμένου τα ναυπηγεία να λάβουν οριστικές άδειες λειτουργίας και να λειτουργούν με μακροπρόθεσμο σχεδιασμό. Από την άλλη πλευρά, οι ιδιοκτήτες των Ταρσανάδων υποστηρίζουν ότι τα Ξυλοναυπηγεία δεν μπορούν να μεταφερθούν σε άλλη περιοχή διότι δεν θα είναι δυνατή η ανέλκυση και καθέλκυση των σκαφών και βεβαίως πρέπει να βρίσκονται κοντά στο λιμάνι. Όσον αφορά τους ισχυρισμούς περί μόλυνσης του περιβάλλοντος χώρου, τονίζουν ότι δεν υπάρχει ρύπανση της θάλασσας, διότι τα περισσότερα υλικά είναι οικολογικά, με το μόνο που δεν είναι να είναι το ροκανίδι, το οποίο όμως δεν αποβάλλεται μέσω θάλασσας. Τέλος, όσον αφορά τον συνδικαλισμό, υποστηρίζουν ότι υπάρχουν διάφοροι σύλλογοι στην Ελλάδα, ενώ πρόσφατα ιδρύθηκε ένα σωματείο Καραβομαραγκών, το οποίο στοχεύει στην ενδυνάμωση του συλλόγου και την προώθηση των συμφερόντων τους.

Οι ιδιοκτήτες των δύο ναυπηγείων που αναφέρθηκαν και παραπάνω, διατείνονται ότι η Ιερισσός είναι μια περιοχή με μεγάλη ναυπηγική παράδοση 100 και πλέον χρόνων. Κατά την διάρκεια των προηγούμενων δεκαετιών, στην περιοχή δραστηριοποιούνταν έξι με επτά ναυπηγεία, ενώ σήμερα έχουν απομείνει μόνο δύο,

και σε αυτά επικρατεί η οικογενειοκρατία. Όσο αφορά την βιωσιμότητα των ναυπηγείων, οι ερωτώμενοι υποστηρίζουν ότι στο παρελθόν τα ναυπηγεία της Ιερισσού είχαν αρκετές απολαβές και παραγγελίες, κυρίως για την παραγωγή ξύλινων αλιευτικών σκαφών. Όμως, όπως υποστηρίζουν τα τελευταία χρόνια με τα αντικίνητρα που δόθηκαν από το κράτος για την καταστροφή των ξύλινων σκαφών, μειώθηκαν οι παραγγελίες. Επίσης, υποστηρίζουν ότι το κράτος δεν δίνει νέες αλιευτικές άδειες, με αποτέλεσμα οι παραγγελίες να αφορούν ξύλινα σκάφη για τουριστικούς λόγους, κυρίως από περιοχές όπως η Κάλυμνος, η Κέρκυρα, η Θάσος και η Ζάκυνθος. Τέλος, ένα σημαντικό μέρος της δραστηριότητας τους αφορά την επισκευή και συντήρηση των σκαφών, των βαρκών από την γύρω περιοχή αλλά και από όλη την Ελλάδα.

Από την άλλη πλευρά, οι караβομαραγκοί υποστήριξαν ότι υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον από μέρους των επισκεπτών, κυρίως ξένων, αλλά και Ελλήνων. Επισημαίνουν ότι ως επί το πλείστον, Γερμανοί είναι εκείνοι που ενδιαφέρονται για την παραδοσιακή τέχνη και ανησυχούν για την διατήρηση της. Επίσης, σοβαρό ενδιαφέρον δείχνουν και οι διερχόμενοι θρησκευτικοί τουρίστες με προορισμό το Άγιο Όρος, οι οποίοι επισκέπτονται τα ναυπηγεία της Ιερισσού. Για τον θαλάσσιο τουρισμό υποστηρίζουν ότι υπάρχει κινητικότητα, όμως υπάρχουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης αυτού του πλαισίου. Όσον αφορά την εκμάθηση της Ξυλοναυπηγικής τέχνης υποστηρίζουν ότι προτιθενται οι ίδιοι να διδάξουν ώστε να περάσουν την τέχνη από γενιά σε γενιά. Όσον αφορά τις ξεναγήσεις είτε σαν οικομουσείο είτε σε κάποιο κέντρο πληροφόρησης, δίνουν μεγάλη σημασία, αφού τους ενδιαφέρει σε μεγάλο βαθμό η τουριστική προοπτική. Από τα παραπάνω, γίνεται κατανοητό ότι οι ιδιοκτήτες των ναυπηγείων δρουν υπό αντίξοες συνθήκες και αισθάνονται παραμελημένοι από την πολιτεία που δεν αντιδρά στην με μαθηματική ακρίβεια της εξαφάνισης αυτής της δραστηριότητας και της παραδοσιακής ναυπηγικής τέχνης.

Αναφορικά με τους ξενοδόχους της περιοχής, φαίνεται ότι όλοι αναγνωρίζουν την αξία των ναυπηγείων, αφού έχουν μια παράδοση ετών, και υποστηρίζουν την διαφύλαξη της Ξυλοναυπηγικής τέχνης που είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τον τόπο τους, την σχέση της με τον τουρισμό, ενώ θεωρούν μονόδρομο την ανάπτυξη και επιβίωση των ναυπηγείων αλλά και την μεταφορά της τέχνης τους στις επόμενες γενιές. Επιπλέον, υποστηρίζουν ότι η Ξυλοναυπηγική τέχνη μπορεί να συμβάλει στην

οικονομική ώθηση του τόπου, να αμβλύνει την εποχικότητα της εργασίας, να μεταβάλλει τις τουριστικές ροές, να επιτρέψει την μετάδοση της ιστορίας της περιοχής, την πολιτιστική κληρονομιά, να διατηρήσει άρρηκτη την κοινωνική συνοχή και να τονώνει την τοπική ταυτότητα.

Ωστόσο, θέτουν και εκείνοι επιτακτικά το θέμα της χωροθέτησης των ναυπηγείων και την σωστής οριοθέτησης της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης. Προτείνουν την βελτίωση της σημερινής εικόνας με την κατασκευή νέων σκέπαστρων, την θεσμοθέτηση κανόνων για την καθαριότητα και την αισθητική των ναυπηγείων. Υποστηρίζουν επίσης ότι θα πρέπει να αναβαθμιστεί το παραλιακό μέτωπο και να επεκταθεί ο ποδηλατοδρόμος έως την περιοχή των ναυπηγείων, με αποτέλεσμα να αυξηθούν οι τουριστικές ροές, και κατά συνέπεια το ενδιαφέρον των τουριστών για τον βιομηχανικό τουρισμό. Προτίθενται δε οι ίδιοι να το προωθήσουν μέσα από τις ιστοσελίδες των ξενοδοχείων. Οι ερωτώμενοι ξενοδόχοι επίσης διατείνονται ότι οι τουρίστες στην συντριπτική τους πλειοψηφία ενδιαφέρονται για τις παραδοσιακές τέχνες της Ιερισσού και φαίνονται γοητευμένοι από την Ξυλοναυπηγική τέχνη των Αρχαίων Ελλήνων. Μια σημαντική παρατήρηση τους είναι ότι ο τουρισμός της Ιερισσού τα τελευταία χρόνια έχει ανοδική πορεία και οφείλεται κατά ένα μεγάλο μέρος στον θεματικό τουρισμό και στον συνδυασμό των επιμέρους κατηγοριών. Ωστόσο, σύμφωνα με πρώην δήμαρχο, η ιδιότητα του οποίου είναι αρχιτέκτονας-ναυπηγός, το τουριστικό κοινό που θα αναζητήσει τα ναυπηγεία είναι ιδιαίτερα εξειδικευμένο, ενώ πρότεινε την ίδρυση μιας σχολής ή ενός παραρτήματος άλλης σχολής στα ΤΕΙ, προκειμένου την παροχή υψηλού εκπαιδευτικού επιπέδου γνώσης. Τέλος, υποστήριξε ότι ο θαλάσσιος τουρισμός έχει σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης.

Για το μέλλον της Ξυλοναυπηγικής τέχνης, οι ξενοδόχοι υποστηρίζουν ότι, από τη μια μεριά η Ξυλοναυπηγική τέχνη φθίνει, αλλά από την άλλη πλευρά θεωρούν επιβεβλημένη τη διατήρηση της, και μετάδοσή της στις επόμενες γενιές με την παροχή των κατάλληλων κινήτρων. Τέλος, όλοι οι ερωτηθέντες συνηγορούν στο ότι η Ξυλοναυπηγική τέχνη είναι ένα πανάρχαιο παραδοσιακό επάγγελμα, αποτελεί μέρος της πολιτιστικής κληρονομιάς της περιοχής και πρέπει, όλοι οι άμεσα ενδιαφερόμενοι, η τοπική αυτοδιοίκηση αλλά και οι σύλλογοι, να ενσκήψουν στο θέμα και να δώσουν οριστικές λύσεις.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### 6.1 ΤΥΠΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΑ

Με βάση τις παραπάνω αναλύσεις, προκύπτει ότι η περιοχή και οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής της Ιερισσού θα πρέπει να προωθήσουν τον βιομηχανικό τουρισμό σε συνδυασμό και με άλλες μορφές τουρισμού αναδεικνύοντας ένα νέο τουριστικό προϊόν.

Ο τουρίστας των Ειδικών Μορφών Τουρισμού αναζητεί διαρκή οφέλη όπως η αυτοπραγμάτωση, αυτοεκτίμηση μέσα από τον εμπλουτισμό των γνώσεων και εμπειριών, την προσωπική αναζωογόνηση, την κοινωνική διαδραστικότητα και την αίσθηση ότι ανήκει κάπου. Συνήθως αυτοί οι ταξιδιώτες αναπτύσσουν ένα σύστημα αξιών και πεποιθήσεων που σχετίζονται με μία συγκεκριμένη δραστηριότητα. (Brent, Ritchie, Neir, Cooper, 2003 p.28). Ο Τουρισμός Βιομηχανικής Κληρονομιάς απευθύνεται σε κοινό που επιθυμεί να προσδώσει διαφορετικό νόημα στην επίσκεψή του, να εμπλουτίσει τις γνώσεις του ακόμη και μέσα από δραστηριότητες, να ανακαλύψει το πλούσιο βιομηχανικό παρελθόν του τόπου και να αποκτήσει ερεθίσματα που θα του επιτρέψουν να προβεί σε κινήσεις σε προσωπικό επίπεδο. Οι αγορές –στόχοι ποικίλουν σε ηλικία, κοινωνική θέση και επιδιώξεις και ενδιαφέροντα. Ενδεικτικά αναφέρονται, σχολεία, διάφοροι σύλλογοι, επιστήμονες, φορείς της βιομηχανίας, φοιτητές, καθηγητές, κλπ.

Τα συμπεράσματα διαφόρων ερευνών που πραγματοποιήθηκαν, έδειξαν πως το προφίλ των τουριστών βιομηχανικού τουρισμού με ειδικό ενδιαφέρον είναι άνθρωποι μορφωμένοι, μεσαίου εισοδηματικού επιπέδου και μέσης ηλικίας. Κίνητρό τους είναι η μάθηση και η αναζήτηση των στοιχείων του βιομηχανικού παρελθόντος.

Εκτός από την ανάπτυξη του θερινού και εποχιακού τουρισμού, θα πρέπει οι ενδιαφερόμενοι φορείς να εστιάσουν στους τουρίστες που θα είχαν κίνητρο να επισκεφθούν τα ναυπηγεία της Ιερισσού ώστε να μάθουν την ιστορία τους, την Ευλοναυπηγική τέχνη, να γνωρίσουν και να μάθουν τις εργασίες που διενεργούνται

στα ναυπηγεία. Αναμένεται ότι θα μείνουν ευχαριστημένοι μεταφέροντας αυτή την θετική τους εμπειρία και σε άλλους ενδιαφερόμενους.

Ο **Πολιτιστικός τουρισμός** αναφέρεται σε τουριστικά ταξίδια τα οποία έχουν ως κυρίαρχα κίνητρα διαφορετικές δραστηριότητες και εμπειρίες σχετικές με τον πολιτισμό, όπως συμμετοχή με φεστιβάλ και πολιτιστικές εκδηλώσεις, γνωριμία με την ιστορία και την παράδοση τόπων και χωρών, επίσκεψη σε περιοχές με παραδοσιακά δομημένο περιβάλλον, επίσκεψη σε πολιτιστικά μνημεία και μουσεία, γνωριμία με τα τοπικά ήθη και έθιμα καθώς και την τοπική γαστρονομία. Η γνωριμία με την φυσική και πολιτιστική κληρονομιά του τόπου αποτελεί βασικό συστατικό για νέους και ενήλικες τουρίστες. Επιθυμούν να κατανοήσουν την πολιτιστική ταυτότητα μια περιοχής ή χώρας, έχουν περιέργεια και ενδιαφέρον να γνωρίσουν τον πολιτισμό και την κουλτούρα άλλων λαών. Είναι δημιουργικοί, ανοιχτόμυαλοι, επιδιώκουν να αυξήσουν το μορφωτικό τους επίπεδο και να διευρύνουν τους ορίζοντές τους. Οι πολιτιστικοί τουρίστες είναι πολύ πιθανόν να είναι στη μέση ηλικία και διαθέτουν υψηλή μόρφωση. (Brent, Ritchie, Neir, Cooper, 2003 p.31-32). Οι πολιτιστικοί τουρίστες διαθέτουν μεγάλη ταξιδιωτική εμπειρία. Αναζητούν εκλεκτικές και μοναδικές εμπειρίες. Επιθυμούν να γνωρίσουν το πολιτιστικό υπόβαθρο των περιοχών που επισκέπτονται προκειμένου να μελετήσουν την ιστορία και τον τοπικό πολιτισμό. Κατά ένα μεγάλο ποσοστό είναι άτομα με υψηλό μορφωτικό και εκπαιδευτικό επίπεδο. Στόχος είναι η αυτοκαλλιέργεια και αυτοπραγμάτωση. Αποτελούν έτσι ένα σημαντικό κοινό που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την δημιουργία πολιτισμικών δραστηριοτήτων. (Κοκκώσης, Τσάρτας, Γκρίμπα, 2011, σελ.215).

Από την άλλη πλευρά, σοβαρά περιθώρια ανάπτυξης έχει ο **Εκπαιδευτικός και Επιστημονικός** τουρισμός στην περιοχή της Ιερισσού, λόγω της σημαντικότητας των στοιχείων της περιοχής. Πιο συγκεκριμένα, οι ενδιαφερόμενοι φορείς και οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής θα πρέπει να εστιάσουν σε τουρίστες-επιστήμονες που θα είναι είτε ναυπηγοί ή ασχολούνται με την ναυτική ιστορία και τις παραδοσιακές τέχνες ή διάφορων επιστημών που συμμετέχουν σε συνέδρια στο Διεθνές Πνευματικό Κέντρο Αρχαίων Σταγείρων: «Ο Αριστοτέλης», η ίδρυση του οποίου επίκειται. Όπως αναφέρουν οι Κοκκώσης και Τσάρτας (2011, σελ. 199, 207), **αντικείμενο** του εκπαιδευτικού η επιστημονικού τουρισμού είναι η ποικιλία κινήτρων σχετικών με γνώσεις και δεξιότητες που ήδη κατέχουν οι ενδιαφερόμενοι ή η απόκτηση περαιτέρω κατάρτισης, επιμόρφωσης, εξειδίκευσης, μέσω της



συμμετοχής σε σεμινάρια, έρευνα, προγράμματα εκπαίδευσης, επισκέψεις σε χώρους παραγωγής επιστημονικής γνώσης κ.α. Η μόρφωση είναι το κεντρικό κίνητρο. (Brent, Ritchie, Neir, Cooper, 2003 p.30).

Το γενικό **προφίλ** του επιστημονικού εκπαιδευτικού τουρίστα είναι άνδρες και γυναίκες έως 70 χρονών που έχουν τα χρήματα και τον χρόνο να συμμετέχουν σε επιστημονικά συνέδρια και συναντήσεις, σε χώρους που παράγουν επιστημονική γνώση. Συνήθως προέρχονται από αναπτυγμένες χώρες. Πρόκειται για εκλεπτυσμένους ανθρώπους με υψηλό επίπεδο παιδείας και εκπαίδευσης και υψηλού οικονομικού επιπέδου. Δίνουν έμφαση στο **ταξίδι νόημα** και όχι στο **ταξίδι φυγή**, επιλέγουν τον προορισμό με βάση την επιστημονική τους ειδίκευση και συχνά λειτουργούν με γνώμονα την «δια βίου μάθηση και επιμόρφωση». Επιπλέον, αναζητούν την καινοτομία και την αυθεντικότητα στην τουριστική εμπειρία. (Κοκκώσης, Τσάρτας, Γκρίμπα 2011, σελ.218) (Betty Weiler, Colin Michael Hall, 1992. P.16-18).

**Πρωταρχικά κίνητρα** του επιστημονικού και εκπαιδευτικού τουρισμού είναι η συνεχής μόρφωση και εκπαίδευση. Το κίνητρο αυτών των τουριστών ταυτίζεται με την επιστήμη, την επιμόρφωση, τις πολιτιστικές και περιηγητικές δραστηριότητες. Στόχος τους είναι η αυτοπραγμάτωση η αυτοκαλλιέργεια μέσω της επίτευξης απτών αποτελεσμάτων. (Κοκκώσης, Τσάρτας, Γκρίμπα 2011, σελ.215) Σημαντική επιδίωξή τους είναι η ικανοποίηση και ευχαρίστηση από την ανακάλυψη του «**νέου**» και «**καινοτόμου**». Περαιτέρω, πολλοί επιστήμονες επιδιώκουν να είναι δημιουργικοί κατά την διάρκεια των διακοπών τους και «παράγουν» κάτι καινούριο. Συνήθως το επικοινωνούν στον περίγυρό τους δηλώνοντας πως ήταν σε κάποιο εκπαιδευτικό ταξίδι ή επιστημονικό συνέδριο. Γοητεύονται από τον τουρισμό «οικονομικής εξερεύνησης». Επιθυμούν να εξερευνήσουν ή να βιώσουν ένα πεδίο από «πρώτο χέρι», σε άγνωστο περιβάλλον μέσω διάδρασης και ειδικής εκπαίδευσης. (Betty Weiler, Colin Michael Hall, 1992. P. 16-18). Ενδιαφέρονται για την πολιτιστική κληρονομιά, ήθη και έθιμα του προορισμού. Ο πολιτιστικός βιομηχανικός τουρισμός δεν είναι ο αυτοσκοπός τους. Ωστόσο, επιθυμούν να περιηγηθούν αναζητώντας αυθεντικές πολιτιστικές εμπειρίες ανεξάρτητα εάν οι εμπειρίες τους είναι προκύπτουσες ή λιγότερο σημαντικές.

Τα κίνητρα των φοιτητών και ακαδημαϊκών που συμμετέχουν σε εκπαιδευτικά προγράμματα, θερινά πανεπιστήμια είναι η επιμόρφωση, οι επιστημονικές ανακοινώσεις μετά από έρευνα, η ανταλλαγή απόψεων, τεχνογνωσίας και η επαγγελματική δικτύωση. Τέλος, συχνά οι φοιτητές και οι καθηγητές των εκπαιδευτικών επισκέψεων συνδυάζουν την επιστήμη με την ψυχαγωγία διότι εμπλουτίζει την παραμονή τους με εμπειρίες. Συμμετέχουν σε περιηγήσεις με αξιόλογο πολιτιστικό και φυσικό ενδιαφέρον. (Κοκκώσης, Τσάρτας, Γκρίμπα 2011, σελ. 218, 212).

Όπως έχει ήδη προαναφερθεί, με την ίδρυση του «**Διεθνές Πνευματικό Κέντρο: ο Αριστοτέλης**» αναμένεται να αναπτυχθεί ο **Συνεδριακός Τουρισμός**. Οι **σύνεδροι τουρίστες** που ταξιδεύουν κυρίως για λόγους εργασίας, συνδυάζουν το ταξίδι με την αναψυχή επιτυχώς. Οι σύνεδροι τουρίστες που θα εισρεύσουν στα προγραμματισμένα συνέδρια είναι καταξιωμένα πρόσωπα με κύρος και φήμη, καθηγητές, Τεχνοκράτες, στελέχη επιχειρήσεων. (Κοκκώσης, Τσάρτας, Γκρίμπα 2011, σελ.254). Τα κίνητρα που τους οδηγούν για την συμμετοχή στα συνέδρια είναι η επαγγελματική δικτύωση, η αυτοεπιβεβαίωση του γοήτρου τους και της επαγγελματικής τους θέσης. (Brent, Ritchie, Neir, Cooper, 2003 p.31). Περαιτέρω, η καθιέρωσή τους σε συνέδρια και διεθνείς συναντήσεις, η επικαιροποίηση των γνώσεών τους. Με την παρουσία τους προσδίδουν υψηλό γόητρο στο συνέδριο. Το κέρδος τους μπορεί να είναι υλικό ή άυλο (φήμη, δόξα). Γενικά οι σύνεδροι είναι επιτυχημένοι με μεγάλη ταξιδιωτική εμπειρία και εύποροι. (Σφακιανάκης, 2000, σελ. 112-114)

Επιπρόσθετα, οι φορείς διοργάνωσης των συνεδρίων, καταρτίζουν ένα πρόγραμμα με ψυχαγωγικές και κοινωνικές δραστηριότητες. Περιηγήσεις στους πολιτιστικούς πόλους και θέλγητρα του προορισμού με σκοπό να εμπλουτίσουν την παραμονή του συνέδρου τουρίστα, και να εξασφαλίσουν την συμμετοχή τους. (Κοκκώσης, Τσάρτας, Γκρίμπα 2011 σελ. 268). Είναι ένα είδος ανταμοιβής για τον σύνεδρο.

Στην Ιερισσό ιδιαίτερα ανεπτυγμένος είναι ο **Θρησκευτικός Τουρισμός**, δεδομένου ότι βρίσκεται στην περιοχή προ του **ΑΘΩ**. Οι δραστηριότητες του θρησκευτικού τουρισμού αναφέρονται σε προσκύνημα, συμμετοχή σε θρησκευτικές

τελετές ή επισκέψεις με σκοπό την εκπλήρωση των λατρευτικών πεποιθήσεων. (orengon.gr) (Διαλεκτού 2017. Σελ. 6). Το Άγιον Όρος αποτελεί τον πιο σημαντικό θρησκευτικό τόπο της Ορθοδοξίας και προσελκύει εκατομμύρια επισκέπτες από όλο τον κόσμο καθ'όλη την διάρκεια του έτους .

**Οι Θρησκευτικοί τουρίστες** ταξιδεύουν για πνευματικούς λόγους. Το θρησκευτικό συναίσθημα αποτελεί το κεντρικό κίνητρο που τους ωθεί να μεταβούν σε θρησκευτικούς τόπους λατρείας ή θρησκευτικά μνημεία. (Πολύζος, 2017. Σελ. 8). Έχουν την ανάγκη να ξεφύγουν από τα προβλήματα της καθημερινότητας και να έρθουν σε επαφή με την φύση και επισκέπτονται τόπους και πρόσωπα για θρησκευτικούς λόγους. Επιθυμούν να τονώσουν το θρησκευτικό συναίσθημα και να βρουν την επαφή με τον θεό. (Σφακιανάκης, 2000. Σελ.302) (Brent, Ritchie, Neir, Cooper, 2003 p.29, 31)

Άλλοι θρησκευτικοί τουρίστες πραγματοποιούν επισκέψεις σε σημαντικούς τόπους λατρείας και θρησκευτικά μνημεία όπως το Άγιον Όρος. Βασικό κίνητρό τους είναι η μάθηση της θρησκευτικής παράδοσης. Ταξιδεύουν είτε κατά μόνας είτε κατά ομάδας σε προσκυνήματα. (Κοκκώσης, Τσάρτας, Γκρίμπα 2011. Σελ. 217).

**Οι θρησκευτικοί τουρίστες** παρουσιάζουν μεγάλη ηλικιακή διακύμανση, τα επαγγελματικά χαρακτηριστικά διαφέρουν και ανήκουν σε όλες τις κοινωνικοοικονομικές τάξεις. Το επίπεδο παιδείας και μόρφωσης ποικίλει. (Σφακιανάκης, 2000. Σελ. 304). Ο Θρησκευτικός επισκέπτης επιδιώκει την πνευματική ικανοποίηση. Παράλληλα όμως, ενδιαφέρεται να ασκήσει και άλλες, συναφείς ή όχι, δραστηριότητες. (Πολύζος, 2017. Σελ. 8). Επιπλέον, χρησιμοποιούν τις υποδομές του πολιτιστικού τουρισμού. Τους ενδιαφέρει η γνωριμία με το πολιτιστικό απόθεμα του προορισμού και προτίθενται να συμμετάσχουν σε μη θρησκευτικές δραστηριότητες με σκοπό την ικανοποίηση των αναγκών περιήγησης, αναψυχής, πνευματικής καλλιέργειας. (Κοκκώσης, Τσάρτας, Γκρίμπα 2011. Σελ.217). Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι οι Θρησκευτικοί τουρίστες στο Άγιον Όρος ανήκουν στην κατηγορία των “repeaters” , δηλαδή είναι **επαναλαμβανόμενοι τουρίστες**. Τέλος, με την συμμετοχή τους σε διάφορες οικονομικές συναλλαγές, συμβάλλουν στην ώθηση του τουριστικού μηχανισμού. (Διαλεκτού, 2017. Σελ. 22).

**Ο Φυσιολατρικός- Περιηγητικός Τουρίστας** αγαπάει την περιήγηση και τον περίπατο.

Τα **κίνητρα** διακρίνονται σε **φυσιολατρικά** και **κοινωνικά**. Η πρώτη κατηγορία σχετίζεται με την επιθυμία του φυσιολάτρη περιηγητή να ξεφύγει από την καθημερινότητα και να έρθει σε επαφή με την φύση, να χαλαρώσει και να περιηγηθεί. Προσανατολίζεται σε μία πιο απλή ζωή. Έχει ανάγκη να αναζωογονήσει την ψυχή του και το μυαλό του συμμετέχοντας σε δράσεις εκτός αστικών κέντρων, κυρίως σε ορεινούς όγκους. Να λάβει μέρος σε εξωτερικές σωματικές δραστηριότητες. Το πρωταρχικό κοινωνικό κίνητρο προκύπτει από την ανάγκη της επαφής και της δικτύωσης με άλλους ανθρώπους. Ο φυσιολάτρης τουρίστας αναζητεί νέες γνωριμίες, επαγγελματικές επαφές, θέλει να επικοινωνήσει και να αισθανθεί ότι ανήκει κάπου. (Brent, Ritchie, Neir, Cooper, 2003 p. 27- 31).

Οι φυσιολάτρες τουρίστες συνδυάζουν αναψυχή, μόρφωση και περιπέτεια. Έχουν κοινά χαρακτηριστικά και αγάπη για τη φύση. Γοητεύονται από τους ορεινούς όγκους και αποτελεί πρόκληση για αυτούς η προσέγγισή τους. Ταξιδεύουν για να μελετήσουν, παρατηρήσουν, να θαυμάσουν και απολαύσουν το τοπίο, την πανίδα της περιοχής και την άγρια ζωή. Προσλαμβάνει ικανοποίηση από την αίσθηση ότι ανακάλυψε κάτι διαφορετικό. (Betty Weiler, Colin Michael Hall, 1992. P. 108, 110).

**Οι φυσιολάτρες – Περιπατητές τουρίστες** δηλώνουν πρόθυμοι να βιώσουν διαφορετικές εμπειρίες, να συγχρωτιστούν με τους ντόπιους προκειμένου να γνωρίσουν την τοπική κουλτούρα που είναι διαφορετική από την δική τους. Παρακολουθούνε τα ήθη και έθιμα της περιοχής, γεύονται την τοπική κουζίνα και μαθαίνουν τα τοπικά παραδοσιακά προϊόντα.

Οι φυσιολάτρες επισκέπτες παρουσιάζουν μεγάλη διασπορά στις ηλικιακές και επαγγελματικές κατηγορίες, καθώς και στην οικονομική και κοινωνική τάξη που ανήκουν. Είναι διαφόρων ηλικιών αλλά κατά το μεγαλύτερο ποσοστό είναι νέοι έως μέσης ηλικίας με φυσικές αντοχές. (Κοκκώσης, Τσάρτας, Γκρίμπα 2011. Σελ. 164). Δείχνουν ενδιαφέρον για τον πλούτο των πολιτιστικών στοιχείων και για την πολιτιστική κληρονομιά. Επιθυμούν να λάβουν πληροφόρηση για την ιστορία, την παράδοση, τους πολιτιστικούς πόρους και τον τρόπο ζωής των ντόπιων κατοίκων.

Πέραν όμως των προαναφερθέντων, θα ήταν εποικοδομητικό να αναπτυχθεί και ο **θαλάσσιος τουρισμός** στην περιοχή της Ιερισσού. **Ο Θαλάσσιος Τουρισμός**

χαρακτηρίζεται από κάθε τουριστική δραστηριότητα που έχει ως κυρίαρχο κίνητρο τη θάλασσα και τις ακτές της, είτε ως πεδίο δραστηριοτήτων τουρισμού είτε ως ειδικό ενδιαφέρον, συχνά με αθλητική ή πολιτιστική διάσταση (Κοκκώσης και Τσάρτας, 2000 σελ.297). Ειδικότερα, οι τουρίστες του **Ιστιοπλοϊκού Αθλητικού** τουρισμού είναι υψηλού εισοδήματος και μόρφωσης, καλύπτουν ευρύ ηλικιακό φάσμα. Για τους λάτρεις της ιστιοπλοΐας, η ιστιοπλοΐα αποτελεί τρόπο ζωής. Τους οδηγεί στο φυσικό περιβάλλον προκειμένου να ξεφύγουν από τα πολύβουα αστικά κέντρα. Έχουν αυτονομία και προσεγγίζουν απρόσιτα σημεία. (Κοκκώσης και Τσάρτας, 2000 σελ.319) Έχουν στόχο την ψυχαγωγία και την ήπια άσκηση, βελτίωση της υγείας, ευεξίας και της φυσικής κατάστασης. Επιθυμούν την αυτοβελτίωση στις ιστιοπλοϊκές δεξιότητες. Αναζητούν την επικοινωνία μεταξύ των μελών του πληρώματος και την ομαδική εκδήλωση.

([https://www.huffingtonpost.gr/entry/-835\\_gr\\_7904604](https://www.huffingtonpost.gr/entry/-835_gr_7904604)).

(<http://www.opengov.gr/tourism/?p=1447>

Από την άλλη μεριά, οι τουρίστες του ενεργητικού ιστιοπλοϊκού τουρισμού επισκέπτονται έναν τόπο με κίνητρο να παρακολουθήσουν αθλητικές ιστιοπλοϊκές διοργανώσεις ή και να συμμετέχουν σε αυτές. Το ξεχωριστό περιβάλλον της περιοχής, οι τρεις χερσόνησοι της Χαλκιδικής, τα γραφικά νησιά «Δρένια», η συνέχεια του Ακάνθιου κόλπου στον Στρυμονικό κόλπο και στην συνέχεια στην Καβάλα, διαμορφώνουν έναν εξαιρετικά ελκυστικό προορισμό που μπορεί να φιλοξενήσει διάφορες ιστιοπλοϊκές διοργανώσεις. Η εγγύτητα της περιοχής στην Θεσσαλονίκη και του αεροδρομίου της, τα διεθνή τοπόσημα όπως το Άγιον Όρος, τα Αρχαία Στάγειρα, ο φιλόσοφος Αριστοτέλης δημιουργούν εξαιρετικές προοπτικές στην Ανατολική Χαλκιδική.

Και στις δύο περιπτώσεις του παθητικού και του ενεργητικού ιστιοπλοϊκού τουρισμού, οι τουρίστες, παράλληλα με τις ιστιοπλοϊκές τους διακοπές δείχνουν ενδιαφέρον για σημεία και πόλους που σχετίζονται με την πολιτιστική κληρονομιά του τόπου και επισκέπτονται κάθε μορφής Ναυπηγικές εγκαταστάσεις όπως καρνάγια, εργαστήρια караβομαραγκών κλπ. (Μυλωνόπουλος, Μοίρα, 2005. Σελ. 87- 88). Έχουν ειδικό ενδιαφέρον και αγάπη για τα ξύλινα σκάφη, ιστιοφόρα, για την ναυτική ιστορία και την Ξυλοναυπηγική τέχνη και τις πρακτικές διαφύλαξή της. Οι εταιρείες Yachting αναλαμβάνουν την μετάβαση των τουριστών στην

Ευλοναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Δημιουργείται έτσι πολιτιστικό ρεύμα προς τα Ευλοναυπηγεία και το Κέντρο Προβολής με σκοπό να γνωρίσουν την Ευλοναυπηγική παράδοση της Ιερισσού. Παρέχεται, όπως επανειλημμένως έχει αναφερθεί, εκτενή ξενάγηση από τους караβομαραγκούς, προβολή των βίντεο από το Αρχείο Καταγραφής Προφορικών Μαρτυριών. Πιστεύεται ότι δημιουργείται δεσμός ανάμεσα στους караβομαραγκούς και τους ιστιοπλόους. Οι αλλοδαποί τουρίστες προτείνουν δικτύωση και γνωριμία με ναυπηγεία άλλων χωρών. Άλλωστε, αποτελούν και δυνητικοί πελάτες.

Είναι προφανές ότι, με την ανάπτυξη του ιστιοπλοϊκού τουρισμού και με την πραγματοποίηση αθλητικών αγώνων ο τόπος αποκομίζει οικονομικά, πολιτιστικά και επικοινωνιακά οφέλη. Ενισχύεται το τοπικό εισόδημα, συντελείται η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και προβάλλεται πολλαπλά ο τόπος.

**Ο Αλιευτικός και παράκτιος** τουρισμός αποτελούν υποκατηγορία του Θαλάσσιου τουρισμού. Η διασύνδεση του θαλάσσιου τουρισμού με δραστηριότητες των ειδικών μορφών τουρισμού δημιουργεί βαθιά και σημαντική εμπειρία και εξασφαλίζει διαφοροποιημένο τουριστικό προϊόν. Ο τουρίστας επιβαίνοντας στα ξύλινα επαγγελματικά σκάφη συμμετέχει στην αλιευτική δραστηριότητα, έρχεται σε επαφή με το φυσικό περιβάλλον, τους ντόπιους και την τοπική γαστρονομία. Ο αλιευτικός τουρισμός είναι ο κύριος λόγος επίσκεψής τους. Ένα τέτοιο παράδειγμα αλιευτικού τουρισμού είναι η Σικελία (pescatourismo). (Μυλωνόπουλος, Μοίρα, 2005. Σελ. 80-81). Οι τουρίστες του αλιευτικού τουρισμού είναι κάθε ηλικίας, μεσαίου οικονομικού επιπέδου που επιθυμούν να έρθουν σε επαφή με το φυσικό περιβάλλον και να προσεγγίσουν όρμους που διαφορετικά είναι δυσπρόσιτοι. Παρατηρείται αυξημένο ενδιαφέρον από οικογένειες με παιδιά. Το ξύλινο παραδοσιακό σκάφος γοητεύει τα παιδιά και είναι βέβαιο ότι αποτελεί το πιο ασφαλές πλεύσιμο για επιβάτες με παιδιά. (Αθανασιάδου, 2010. Σελ. 67). Τα παιδιά έχουν την ευκαιρία να συμμετάσχουν στη διαδικασία του ψαρέματος με αποτέλεσμα να αναπτύσσεται μεταξύ των διαδραστικότητα.

## 6.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑ

Από την παραπάνω έρευνα, φάνηκε ότι τα ναυπηγεία της ευρύτερης περιοχής της Ιερισσού αντιμετωπίζουν πρόβλημα βιωσιμότητας και περαιτέρω ανάπτυξης. Υπάρχουν ωστόσο κάποιες προτάσεις που θα μπορούσαν να ληφθούν σοβαρά υπόψη.

Αρχικά λοιπόν, τα άτομα που έλαβαν μέρος στην ποιοτική έρευνα αυτής της εργασίας πρότειναν να υπάρξει κάποιο κέντρο αναφοράς για τα ναυπηγεία, δηλαδή να ανακατασκευαστούν τα ήδη εγκαταλελειμμένα ναυπηγεία με σκοπό την επισκεψιμότητά τους, παρέχοντας στον επισκέπτη πληροφόρηση τόσο οπτικοακουστικά όσο και μέσω ξεναγήσεων. Επίσης προτείνεται η δυνατότητα συμμετοχής των πολιτών και τουριστών στην κατασκευή κάποιου σκάφους, για παράδειγμα μιας ημιτελούς βάρκας, είτε να υπάρχει στην περιοχή των ναυπηγείων ένα περίπτερο πληροφοριών με όλο το οπτικοακουστικό υλικό, καθώς και να οργανώνονται από αυτό οργανωμένες ξεναγήσεις, αλλά και να παρατίθενται κάποιες μακέτες μικρών ναυπηγείων. Από την άλλη πλευρά, υποστηρίζουν ότι θα μπορούσε να διατεθεί ένας χώρος στο πολιτιστικό κέντρο, ώστε να οργανώνονται επισκέψεις σχολών ναυπηγών ακόμη και από χώρες του εξωτερικού.

Επιπλέον, οι ερωτώμενοι υποστήριξαν τη δυνατότητα οργάνωσης περιοδικών εκθέσεων φωτογραφίας και ζωγραφικής. Επέμεναν να προωθηθεί έμπρακτα ο θαλάσσιος αλιευτικός τουρισμός, το ψάρεμα, τα παραγάδια, η συμμετοχή στην αλίευση των τοπικών ψαριών από τους τουρίστες, αλλά και να δοθεί έμφαση στην προσέλκυση των οικογενειών μέσω της διοργάνωσης πολλών εκδρομών στην ευρύτερη περιοχή.

Ο σχολικός τουρισμός είναι επίσης μια πρόταση των συνεντευξιζόμενων, αφού προτείνουν την επίσκεψη και ξεναγήση των σχολείων στους Ταρσανάδες, αλλά και συμμετοχή στην κατασκευή μιας βάρκας, κάνοντας έτσι βιωματική την εμπειρία στους νέους. Με αυτόν τον τρόπο τα παιδιά θα μπορέσουν να ενθαρρυνθούν να



επισκεφτούν το λιμάνι της περιοχή και να παρακολουθήσουν την διαδικασία «διαχωρισμού» των ψαριών από τα δίχτυα ανά είδος.

Η αναβίωση του τρόπου ζωής των караβομαραγκών όπως η διατροφή, τα έθιμα και τα τραγούδια τους θα αποτελούσε ξεχωριστή εκδήλωση με υψηλή προσέλκυση τουριστών και θα διαφοροποιούσε σημαντικά τις εκδηλώσεις των καλοκαιρινών φεστιβάλ. Ακόμη θα συντελούσε στην διατήρηση της παράδοσης αλλά και στην γνωριμία των νέων με την ιστορία της περιοχής.

Υποστηρίζεται επίσης ότι η ίδρυση ενός Ναυτικού Μουσείου δεν ενδείκνυται καθώς είναι ένα έργο με ιδιαίτερα υψηλό κόστος κατασκευής και διατήρησης. Παρόλα αυτά, προκειμένου να επιτευχθεί διάσωση και διαφύλαξη της ναυπηγικής πολιτιστικής κληρονομιάς, η διατήρηση της συλλογική μνήμης, ενεργοί πολίτες και συνταξιούχοι, να προβούν στην συγκέντρωση ναυτικών κειμηλίων και στην παράδοσή τους στο Πολιτιστικό Κέντρο προκειμένου την δημιουργία μόνιμης έκθεσης. Ενδεικτικά αναφέρονται εργαλεία, παλιές βάρκες, συμφωνητικά κατασκευής, μινιατούρες σκαφών, εικόνες, φωτογραφίες, μέρη του σκάφους.

Επιπλέον, όπως αναφέρεται στο **Σχέδιο Κατευθύνσεων Εθνικής Αναπτυξιακής Στρατηγικής 2014-2020 στον τομέα του τουρισμού** του Υπουργείου Τουρισμού , για την προώθηση του τουρισμού θα μπορούσαν να ληφθούν υπόψη τα παρακάτω:

- Διατηρητέο παραδοσιακό σκάφος για προβολή της ναυπηγικής τέχνης είτε στο παραλιακό μέτωπο της Ιερισσού είτε έξω από το αριστοτέλειο πνευματικό κέντρο Ιερισσού.
- Δημιουργία θεματικού κέντρου για ανάδειξη της ναυπηγικής ιστορίας της Ιερισσού και τουριστική αξιοποίηση του αποθέματος.
- Ανάδειξη της σχέσης μεταξύ ναυπηγείων , περιβάλλοντος και θρησκείας, αναβάθμιση και τουριστική αξιοποίηση χώρων αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, Ενίσχυση της έρευνας και της τεχνολογικής ανάπτυξης και καινοτομίας στον τουρισμό με διασύνδεση επιχειρήσεων και οργανισμών όπως του Προαθωνικού οργανισμού τουρισμού, του τουριστικού οργανισμού Χαλκιδικής , με κέντρα έρευνας και καινοτομία, καθώς και με τα πανεπιστήμια, ΤΕΙ.



- δράση συγκρότησης και λειτουργίας τουριστικών δικτύων (clustering) με στόχο τη διασύνδεση υπηρεσιών και τη δημιουργία ολοκληρωμένων τουριστικών πακέτων π.χ. ναυπηγεία Ιερισσού, Σταυρού Θεσσαλονίκης, Καβάλας και Θάσου.

Μια ξεχωριστή πρόταση θα αποτελούσε η αναδιοργάνωση των φεστιβάλ και ο εμπλουτισμός του με την πραγματοποίηση θεματικών εκδηλώσεων όπως, «**Ναυπηγεία και Ιερισσός, η ιστορία μέσα στον χρόνο**», αναβιώνοντας τις παραδοσιακές τελετουργικές πρακτικές, παραδόσεις και δοξασίες που υπάρχουν κατά την διάρκεια καθέλκυσης ενός πλοίου. [http://ayla.culture.gr/xilonaupigiki\\_wooden\\_shipbuilding/](http://ayla.culture.gr/xilonaupigiki_wooden_shipbuilding/). Γύρω από το γεγονός διοργανώνεται παραδοσιακή γιορτή, όπου παράλληλα με τις διαδικασίες της καθέλκυσης αναβιώνουν τα έθιμα των караβομαραγκών που συνδέονται άμεσα με τα παραδοσιακά τραγούδια της θάλασσας, η αναπαράσταση άλλων πρακτικών και συνηθειών, το κρασί και η παραδοσιακή κουζίνα των караβομαραγκών. Πιστεύεται ότι θα είναι καθολική η συμμετοχή τόσο της τοπικής κοινωνίας όσο και των επισκεπτών εσωτερικού και εξωτερικού οι οποίοι θα έχουν την ευκαιρία μέσα από την αφήγηση να γνωρίσουν την δουλειά και την ζωή των караβομαραγκών και να απολαύσουν την παραδοσιακή τους κουζίνα.

Προτείνεται ακόμη η προβολή ολιγόλεπτων βίντεο του **Αρχείου Καταγραφής Προφορικών Μαρτυριών**, που θα έχει ήδη συστήσει το Αριστοτέλειο Πνευματικό Κέντρο, έτσι ώστε να πλαισιώσει την όλη εκδήλωση.

Θεωρείται σκόπιμο να δοθεί εκτεταμένη προβολή και δημοσιότητα στο γεγονός, μέσα από τα τοπικά και περιφερειακά κανάλια της τηλεόρασης και τα μέσα μαζικής δικτύωσης. Κρίνεται απαραίτητος ο προγραμματισμός και η προβολή αυτών των εκδηλώσεων οι οποίες θα πραγματοποιούνται είτε κατά την θερινή περίοδο ή κατά το υπόλοιπο διάστημα. Στόχος είναι να γίνει θεσμός και να συνδέεται με την περιοχή και τα ναυπηγεία της.

Σε κάθε περίπτωση θα προσέλκυε σημαντικό αριθμό τουριστών πολιτιστικού, θρησκευτικού, συνεδριακού και φυσιολατρικού τουρισμού.

Για την προώθηση του βιομηχανικού τουρισμού σαν υποκατηγορία του πολιτιστικού τουρισμού απαιτείται σύνθετη ανάπτυξη. Δηλαδή, πολυμορφικός τουριστικός σχεδιασμός με σύζευξη τουριστικών δραστηριοτήτων, μεικτά σχήματα περιηγήσεων και προτάσεων. (Χ.Ν., Τσιρώνης, συνέδριο Dark Tourism, 2019, « *Dark Tourism από την θεωρία στην πράξη: Προκλήσεις και Προοπτικές για την Θεσσαλονίκη*»). Απαιτείται η δημιουργία ρεαλιστικών και αυθεντικών πόλων έλξης, σχεδιασμένων με τρόπο ώστε να ικανοποιεί τις ανάγκες των τουριστών και εντέλει να τους ελκύει.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα Ναυπηγεία σαν μορφή βιομηχανικής κληρονομιάς από μόνα τους δεν αποτελούν κύριο πόλο ανάπτυξης ώστε να τον επισκεφτεί ένας τουρίστας. Οι λόγοι βρίσκονται στην αποτρεπτική απόσταση της Ιερισσού από μεγάλα αστικά κέντρα όπως η Θεσσαλονίκη αλλά και στον περιορισμένο αριθμό «**κρίσιμης μάζας**» για να καταστεί σημαντικός πόλος έλξης. Ωστόσο δύναται να αξιολογηθεί και να αξιοποιηθεί σαν **συμπληρωματικός βιομηχανικός πόρος** που θα συμπλήρωνε, πρόσθετε και θα **διαφοροποιούσε το τουριστικό προϊόν**.

Κατά την αξιοποίηση των πολιτιστικών πόρων μίας περιοχής και την μετατροπή τους σε τουριστικό προϊόν απαιτείται ο καθορισμός μιας στρατηγικής που θα επιφέρει στην περιοχή τα επιθυμητά οφέλη. Η ομαδοποίηση των πολιτιστικών πόρων της Ανατολικής αλλά και της υπόλοιπης Χαλκιδικής βοηθά στην δημιουργία τουριστικών πακέτων διευκολύνοντας έτσι τον τουρίστα να επισκεφθεί πολιτιστικά, βιομηχανικά, αρχαιολογικά και άλλα μνημεία. Προτείνεται έτσι η δικτύωση του αρχαιολογικού Μουσείου Πολυγύρου με τα μουσεία της Αρναίας, το μουσείο μεταλλευτικής ιστορίας στη βίλα Μποδοσάκη, το σπίτι του Ζορμπά στο Παλαιοχώρι και το Αρχαίο Ιερό Ουρανούπολης. Προσφέρεται με τη μορφή πακέτου και με ενιαίο εισιτήριο. Πιο συγκεκριμένα,

- Επίσκεψη στα ναυπηγεία και στο άρτια οργανωμένο Κέντρο Ξυλοναυπηγικής Τέχνης- Ταρσανάδες Ιερισσού με σκοπό την προβολή της ναυτικής ιστορίας της Ιερισσού, στα Λαογραφικό και Υφαντικής τέχνης μουσεία της Αρναίας, το μεταλλευτικό μουσείο και στο Αρχαιολογικό μουσείο Πολυγύρου.
- Ανάδειξη σημαντικών τοπόσημων όπως η διώρυγα του Ξέρξη, τα πεδία μαχών στην Ποτίδαια και στην Όλυνθο Χαλκιδικής κατά τους αρχαιότερους χρόνους. Επίσκεψη στους αρχαιολογικούς χώρους της Ολύνθου και των

Αρχαίων Σταγείρων και ολοκλήρωση στους Ταρσανάδες της Ιερισσού και στο κέντρο προβολής. Προσφέρεται έτσι ένα ολοκληρωμένο «τόξο πολιτισμού, ιστορίας, και παραδοσιακής Ξυλοναυπηγικής τέχνης».  
([www.mounathosarea.org](http://www.mounathosarea.org))

- Οργάνωση εκδρομών στα ναυπηγεία, στους αρχαιολογικούς χώρους της Αρχαίας Ακάνθου, της μονής Ζυγού (το μοναδικό μοναστήρι του Αγίου Όρους που επισκέπτονται και γυναίκες), του πύργου του Προσφορίου στην Ουρανούπολη, διοργάνωση κρουαζιέρας του περίπλους του Αγίου Όρους. ([mountathosarea.org](http://mountathosarea.org))
- Δικτύωση μεταξύ των δραστήριων πολιτιστικών συλλόγων, συλλόγου γυναικών, γονέων και κηδεμόνων της Ιερισσού και των αντίστοιχων της Ανατολικής αλλά και υπόλοιπης Χαλκιδικής. Επίσης σύνδεση με το δίκτυο των πόλεων με κοινή ναυπηγική πορεία, δηλαδή, του Σταυρού, της Καβάλας και Θάσου. Δημιουργία σύνθετου πακέτου οργανωμένων εκδρομών που θα περιλαμβάνει την πολιτιστική διαδρομή των μουσείων της Αρναίας, Λαογραφικού και Υφαντικής, τον περίπλου του Αγίου Όρους, επίσκεψη στα ναυπηγεία και στο κέντρο προβολής και στον αρχαιολογικό χώρο της Αρχαίας Ακάνθου. Καθιέρωση ενιαίου εισιτηρίου. Στόχος είναι η ψυχαγωγία, η εκμάθηση της ιστορίας, ο εμπλουτισμός των εμπειριών, η ευαισθητοποίηση για την πολιτιστική κληρονομιά, η ανακάλυψη νέων επαγγελμάτων.

Όλα τα θεματικά πακέτα τουρισμού μπορεί να συνδυαστούν με οινογαστριμαργικές δραστηριότητες στην Ιερισσό, Ουρανούπολη, με επισκέψεις στους διάσημους αμπελώνες και τα ξακουστά οινοποιεία αλλά και τυροκομεία της περιοχής δημιουργώντας ξεχωριστό σύνθετο τουριστικό προϊόν.

Για την ανάδειξη του βιομηχανικού πολιτιστικού αποθέματος της Ιερισσού προτείνεται ο σχεδιασμός πολιτιστικών διαδρομών μέσω των οποίων παρέχεται μία ολοκληρωμένη εικόνα του πολιτισμού, της ιστορίας και της πολιτιστικής κληρονομιάς της περιοχής. Προτείνονται **πλέγματα πολιτιστικής βιομηχανικής κληρονομιάς** αλλά και πλέγμα βιομηχανικής πολιτιστικής διαδρομής (Ναυπηγεία, κέντρο προβολής Ξυλοναυπηγικής-Ταρσανάδες) με **ιστορική διαδρομή** (διώρυγα του Ξέρξη). Ακολουθούν παραδείγματα πολιτιστικών διαδρομών:

- Η βιομηχανική κληρονομιά της Ανατολικής Χαλκιδικής μπορεί να αποτελέσει θεματικό άξονα διαδρομών που λειτουργούν σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο ενώνοντας διάφορα χωριά της περιοχής αλλά και όμορων νομών με κοινή βιομηχανική, ιστορική και αρχαιολογική ιστορία. Στόχος είναι η ανάπτυξη του τοπικού και περιφερειακού τουρισμού και η οικονομική αναζωογόνησή τους. Από τους κόμβους αυτούς ξεκινάνε θεματικές διαδρομές όπως:
- « Οι Θησαυροί της Γης» με αναφορά στα Σιδηροκάυσια των Μαδεμοχωριών με θέμα τα μεταλλεία. (Παρθένης 2007 , σελ. 64)
- το «Ξυλοναυπηγικό θαύμα της Ιερισσού και οι Ταρσανάδες της» με θέμα την Παραδοσιακή τέχνη της Ξυλοναυπηγικής- Εύλινα Καϊκια (ξενάγηση στην μόνιμη έκθεση του κέντρου προβολής και στην συνέχεια in situ ξενάγηση στα δύο Ξυλοναυπηγεία).
- Ιστορική θεματική διαδρομή με θέμα την διώρυγα του Ξέρξη. ([www.absgreece.com](http://www.absgreece.com)) Αρχαιολογικού ενδιαφέροντος εκδρομή στην Αρχαία Άκανθο και στα Αρχαία Στάγειρα, στον Βυζαντινό Πύργο της Ουρανούπολης και στην μονή Ζυγού στα σύνορα του Αγίου Όρους.

Η ένταξη της πολιτιστικής διαδρομής «το Ξυλοναυπηγικό Θαύμα- Ταρσανάδες της Ιερισσού» και των ναυπηγείων ως θεματικού τουρισμού, σε **τουριστικά δίκτυα**, θα απέφερε τον εμπλουτισμό των τουριστικών πακέτων και την αντιμετώπιση της εποχικότητας του τουρισμού, προσφέροντας ένα μοναδικό διαφοροποιημένο προϊόν.

- Συγκρότηση **τουριστικού δικτύου** (clustering) πόλεων με κοινή ναυτική ιστορία και Ξυλοναυπηγικό παρελθόν όπως, ναυπηγεία Ιερισσού στον Ακάνθιο κόλπο, Σταυρού Θεσσαλονίκης στον Στρυμονικό κόλπο, Καβάλας και Θάσου.
- **Πλέγμα Πολιτιστικής διαδρομής** του δικτύου των Μακεδονικών Πόλεων με το δίκτυο Ταρσανάδων Ιερισσού, Σταυρού , Καβάλας, Θάσου.
- Ένταξη των Ταρσανάδων στο **θρησκευτικό δίκτυο** των προσκυνηματικών περιηγήσεων. Η αφετηρία του είναι η Θεσσαλονίκη, συνεχίζει στην Ανατολική Χαλκιδική έως τον Άθωνα και καταλήγει στα προσκυνηματικά μνημεία του Παγγαίου και της Αμφίπολης. ([www.mountathosarea.gr](http://www.mountathosarea.gr))

Ο περιηγητικός και περιπατητικός τουρισμός της πρώτης ομάδας των εναλλακτικών μορφών τουρισμού διακρίνεται για την μεγάλη συνάφεια με τον συνεδριακό, θρησκευτικό και πολιτιστικό τουρισμό. Τα κύρια κίνητρα είναι η γνωριμία με το πλούσιο δασικό οικοσύστημα της περιοχής και βιοποικιλότητας. Οι στόχοι του είναι η οργάνωση δραστηριοτήτων σε ορεινούς όγκους κυρίως τις περιόδους της Άνοιξης και του Φθινόπωρου. (Κοκκώσης, Τσάρτας, Γκρίμπα, 2011, σελ. 164). Ξεκινώντας από τον άξονα του φυσιολατρικού τουρισμού, αναφέρονται ορισμένα ενδεικτικά παραδείγματα πακέτου περιπατητικών εκδρομών που περιλαμβάνουν γνωριμία με την πλούσια ναυπηγική ιστορία της Ιερισσού, την ενεργή συμμετοχή στην κατασκευή ξύλινου σκάφους, την ξενάγηση στις θεματικές συλλογές και επίσκεψη σε οινοπαραγωγική ή τυροκομική μονάδα.

1. Πορείες σεμιναριακού χαρακτήρα που εστιάζουν στην πανίδα και χλωρίδα του όρους Χολομώντα περιοχή με ιδιαίτερο φυσικό κάλλος.
2. Ο Αριστοτελικός περίπατος και ο Αθωνικός περίπατος. Οργάνωση εκδρομών που περιλαμβάνουν διαδρομές σε χαρτογραφημένα και σηματοδοτημένα μονοπάτια του Αριστοτελικού όρους.
3. Ένταξη των ναυπηγείων και του κέντρου Ναυπηγικής τέχνης- Ταρσανάδες ως βιομηχανικοί πολιτιστικοί πόροι, στο ολοκληρωμένο πρόγραμμα που προτείνει ο Προαθωνικός οργανισμός Τουρισμού ( Μη κερδοσκοπικός Οργανισμός Διοίκησης και Μάρκετινγκ στην Ανατολική Χαλκιδική) ([www.mountathosarea.gr](http://www.mountathosarea.gr)). Ενδεικτικά αναφέρονται «οι διαδρομές του ελάτου», που συνδέουν τον Χολομώντα με την Αρναία, «διαδρομές στα σύνορα του Αγίου Όρους», προβάλλοντας την σύνδεση της Ανατολικής Χαλκιδικής με το Άγιον Όρος.

### **Προτάσεις για τη δημιουργία πόλων έλξης στην περιοχή.**

1. Προτείνεται η δημιουργία **υποδομών πρόσβασης** στους τουριστικούς πόρους με σημεία παραλαβής και επιστροφής των επισκεπτών , συχνές μεταφορές με οργανωμένα και σύγχρονα λεωφορεία ώστε να αποφεύγεται η σωματική ταλαιπωρία των επισκεπτών.

Εν συνεχεία η παραλαβή των θρησκευτικών τουριστών, που συρρέουν κατά χιλιάδες στο Άγιον Όρος, από το Λιμάνι της Ουρανούπολης και η

μεταφορά τους στην Ξυλοναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Προβλέπεται προγραμματισμένη ξενάγηση από τους ξυλοναυπηγούς οι οποίοι «αφηγούνται με τον δικό τους τρόπο την εργασία που ασκούσαν για πολλά χρόνια και σε ορισμένες περιπτώσεις εκμυστηρεύονται τα πολύτιμα μυστικά της παραδοσιακής τέχνης τους».(Κ., Δαμιανίδης, 2017, σελ.26) Μέσα από την αφήγηση συνδυάζεται συμμετοχή σε απλές συλλογικές εργασίες και δοκιμές από τους επισκέπτες. Σκοπός είναι η βαθύτερη και πιο άμεση κατανόηση των κατασκευαστικών σταδίων και των υλικών που χρησιμοποιούνται στην Ξυλοναυπηγική δραστηριότητα. (Κ.,Δαμιανίδης, 2017) (Κοκκώσης, Τσάρτας, Γκρίμπα, 2011, σελ. 205)

Ακολουθεί επίσκεψη και ξενάγηση εις βάθος από το εξειδικευμένο και φιλικό προσωπικό, στο **Κέντρο Προβολής Ξυλοναυπηγικής Τέχνης Ιερισσού-Ταρσανάδες** και προβολή αρχαιακού υλικού του **Αρχείου Καταγραφής Προφορικών Μαρτυριών**. Η επίσκεψη ολοκληρώνεται με την μεταφορά των τουριστών στους σταθμούς αναχώρησης. Επιβάλλεται η καθιέρωση ενιαίας τιμής για την μεταφορά και τα εισιτήρια εισόδου.

2. Στοχευόμενο έργο υποδομής που θα αναδείκνυε την Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη και θα ενίσχυε την ανταγωνιστικότητα του προορισμού, θα ήταν η **επέκταση του ποδηλατοδρόμου** στο παραλιακό μέτωπο έως τον χώρο των ταρσανάδων και η κατάληξή του στο λιμάνι και το αλιευτικό καταφύγιο.
3. Βελτίωση του οδικού δικτύου Αρχαίων Σταγείρων- Ιερισσού και ολοκλήρωση της παράκαμψης των χωρίων Παλαιοχωρίου και Νεοχωρίου.

Το υπάρχον οδικό δίκτυο κατασκευάστηκε στα μέσα της δεκαετίας 1960-1970. Κατά συνέπεια δεν διαφαίνονται σοβαρές προοπτικές ανάπτυξης με απαρχαιωμένο οδικό δίκτυο, όπως άλλωστε επισήμανε συγκεκριμένος ξενοδόχος της Ιερισσού. Γι αυτό κρίνεται απαραίτητο να βελτιωθεί το ήδη υπάρχον ή ακόμη , προκρίνεται η κατασκευή νέου οδικού δικτύου.

4. Η δημιουργία του τοπικού και υπερτοπικού « **Διεθνές Πνευματικό Κέντρο Αρχαίων Σταγείρων, ο Αριστοτέλης**», θα αναδείκνυε την Ανατολική Χαλκιδική σε ιδανικό τουριστικό προορισμό για την διοργάνωση συνεδρίων

περιφερειακών, εθνικών και διεθνών, καθώς ικανοποιεί όλες τις συνθήκες όπως **εξαιρετικό φυσικό περιβάλλον** με ήπιο κλίμα, **διεθνή τοπόσημα** όπως **ο Αριστοτέλης**, το **Άγιον Όρος**, τα **Αρχαία Στάγειρα**, υπερσύγχρονη συνεδριακή υποδομή με ειδικές υπηρεσίες σε θέματα έρευνας και επιμόρφωσης και ανάλογη υποστήριξη, πλούσιο **πολιτιστικό, βιομηχανικό και ιστορικό περιβάλλον**.

### **“Διεθνές Πνευματικό Κέντρο Αρχαίων Σταγείρων: ο Αριστοτέλης”**

*“Ο Αριστοτέλης είναι αυτός που διαμόρφωσε με το έργο του την Ευρωπαϊκή σκέψη και είναι σήμερα επίκαιρος όσο ποτέ”.*

**Ο Δήμος Αριστοτέλη και το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, υπέγραψαν σύμφωνο Συνεργασίας με το οποίο προγραμματίζεται η δημιουργία του « Διεθνούς Πνευματικού Κέντρου αρχαίων Σταγείρων, ο Αριστοτέλης » .**

Το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, το όνομα του οποίου έλκει από τον αρχαίο φιλόσοφο και ο Δήμος Αριστοτέλη, τόπος καταγωγής του σπουδαίου φιλόσοφου Αριστοτέλη , συνένωσαν τις δυνάμεις τους για τη δημιουργία ενός έργου στρατηγικής ανάπτυξης και διεθνούς εμβέλειας» . Μετά την ανακήρυξη του 2016 ως «επετειακό έτος του Αριστοτέλη από την UNESCO , ακολούθησε η διοργάνωση του παγκόσμιου συνεδρίου με τίτλο «Αριστοτέλης 2.400 χρόνια « στο οποίο συμμετείχαν σπουδαίοι Αριστοτελιστές από 42 χώρες. Με το πέρας του συνεδρίου υπήρξε ζωνηρό ενδιαφέρον για την ανέγερση ενός κέντρου στα Αρχαία Στάγειρα όπου θα διεξάγονταν διεθνή συνέδρια σε μόνιμη βάση.

Ο Δήμος Αριστοτέλη, αφού υπογράφηκε σύμφωνο συνεργασίας με το «**Διεπιστημονικό Κέντρο Αριστοτελικών Μελετών**» του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, θα πραγματοποιήσει τελικώς την ανέγερση του Πνευματικού Κέντρου σε έκταση περισσότερων από 300 στρεμμάτων δικής του ιδιοκτησίας και σε απόσταση 500 μέτρων από τον αρχαιολογικό χώρο των Αρχαίων Σταγείρων. Αρωγός του θα είναι η νεοσυσταθείσα «Αριστοτέλεια Πολιτεία», που με τον επικουρικό της ρόλο θα συντρέξει στην υλοποίηση αυτού του φιλόδοξου και οραματικού έργου.



**Σκοποί και στόχοι** του «**Διεθνούς Πνευματικού Κέντρου Αρχαίων Σταγείρων: ο Αριστοτέλης**» είναι:

- Η μελέτη και προβολή του πολυσήμαντου έργου του μεγάλου φιλόσοφου, σε διεθνές επίπεδο.
- Η διαφύλαξη και αξιοποίηση του παγκοσμίου εμβέλειας έργου του Μακεδόνα φιλοσόφου
- Η ανάδειξη της περιοχής των Αρχαίων Σταγείρων ως γενέτειρα πόλη του φιλόσοφου Αριστοτέλη και η καθιέρωσή του στο παγκόσμιο επιστημονικό και πολιτιστικό γίγνεσθαι.
- Η προβολή της Ανατολικής Χαλκιδικής διεθνώς, καθιστώντας την έτσι πόλο έλξης επισκεπτών από όλον τον κόσμο.

Η υλοποίηση του «**Διεθνούς Πνευματικού Κέντρου Αρχαίων Σταγείρων: Ο Αριστοτέλης**», θα δώσει τεράστια ώθηση την περιοχή της ανατολικής Χαλκιδικής.. Πρόκειται για ένα εμβληματικό έργο που θα αναδείξει, πέρα από το έργο του Μακεδόνα φιλόσοφου, την ανατολική Χαλκιδική και θα αποτελέσει μοχλό ανάπτυξης της οικονομίας της. Τα οφέλη για την ανατολική Χαλκιδική θα είναι εξαιρετικά σημαντικά, σε οικονομικό, κοινωνικό και τουριστικό επίπεδο. Δεδομένου της πραγματοποίησης των συνεδρίων κατά της περιόδους της άνοιξης και του φθινοπώρου, αλλά και λόγω των θερινών σχολείων επιτυγχάνεται η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου κατά τέσσερεις τουλάχιστον μήνες προσελκύοντας μάλιστα τουρισμό υψηλού οικονομικού επιπέδου. Προκύπτουν πολλαπλές θέσεις εργασίας διάφορων ειδικοτήτων, αναπτύσσεται η επιχειρηματικότητα με αποτέλεσμα την αύξηση του εισοδήματος, επιτυγχάνεται η εξωστρέφεια της τοπικής κοινωνίας. Επιπρόσθετα, η ύπαρξη του σημαντικού αυτού έργου θα αφήσει την **καλύτερη παρακαταθήκη για τις επόμενες γενεές.**

Σύμφωνα με το σύμφωνο συνεργασίας, η αρχική επένδυση, ύψους 5 εκ. €, προβλέπει και την ανάπτυξη του **Συνεδριακού Τουρισμού** . Στη λειτουργία του Κέντρου προβλέπεται η φιλοξενία Συνεδρίων, πολιτιστικών και επιστημονικών εκδηλώσεων, θρησκευτικών συνεδρίων και εργαστηρίων με παράλληλες περιηγήσεις και ξεναγήσεις στα Αρχαία Στάγειρα, η μελέτη και έρευνα του Αριστοτελικού έργου,



η διεξαγωγή προγραμμάτων Διά Βίου Μάθησης, , Διεθνών Θερινών Σχολείων και δημοτικού ανοικτού πανεπιστημίου.

Θα παρέχεται επίσης η δυνατότητα διοργάνωσης αθλητικών δραστηριοτήτων και καλλιτεχνικών δρώμενων.

Ο επαγγελματικός και συνεδριακός τουρισμός είναι ένας « κρυμμένος θησαυρός» της εθνικής οικονομίας. Έχει συμβάλει σημαντικά στην ενίσχυση της εθνικής οικονομίας. Τα οφέλη του συνεδριακού τουρισμού είναι τα εξής: (Συνεδριακός Τουρισμός. *Τουριστική Αγορά*, τεύχος 3<sup>ο</sup>, 4<sup>ο</sup>/ 2018, σελ.40- 42)

- Ενισχύει την τοπική, περιφερειακή αλλά και εθνική οικονομία και κοινωνία
- Είναι καθοριστικής σημασίας για την αντιμετώπιση της εποχικότητας στον τουρισμό με αποτέλεσμα την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.
- Επιτυγχάνεται η παγκόσμια προβολή του τόπου
- Ενισχύει τον κοινωνικό ιστό και συνοχή της περιοχής αντιμετωπίζοντας την ανεργία και ενισχύοντας την επιχειρηματικότητα

**Ο Συνεδριακός τουρισμός** σαν ειδική μορφή τουρισμού συνδέεται με την προώθηση της επαγγελματικής δραστηριότητας των συνέδρων . Είναι συνάθροιση ατόμων με ομοειδή ενδιαφέροντα σε έναν τόπο με σκοπό την ανταλλαγή απόψεων και πληροφοριών σε ζητήματα που θέτουν. Επιστημονικές ανακοινώσεις, νέα προϊόντα πρόσφατα αποτελέσματα ερευνών, δημόσιες σχέσεις, συνεργασίες, δικτύωση, κ. ά, είναι μερικά από τα κίνητρα που οδηγούν στην διοργάνωση των συνεδρίων. Μία **καινοτομία** του «Διεθνούς Πνευματικού Κέντρου, ο Αριστοτέλης» είναι η διοργάνωση και πραγματοποίηση προγραμμάτων **κι άλλων επιστημών** όπως Οικονομίας, Γεωλογίας, Βιολογίας, Γεωπονίας , αρχιτεκτονικής κ.λ.π.

Ο τομέας των ξυλοναυπηγείων, η διατήρηση της Ξυλοναυπηγικής μπορεί να αποτελέσει αφορμή για την διοργάνωση ενός σημαντικού συνεδρίου για το μέλλον τους και την σύνδεσή τους με τον τουρισμό. Οι σύνεδροι είναι караβομαραγκοί από όλη την Ελλάδα. Επιπλέον εκπρόσωποι των Υπουργείων Πολιτισμού και Οικονομικών, φορείς της τοπικής και περιφερειακής αυτοδιοίκησης, ο τουριστικός οργανισμός Χαλκιδικής, καθηγητές Ναυπηγικής και εμπειρογνώμονες, ναυτιλιακών σπουδών, σωματεία φίλων ναυπηγικής τέχνης και ξύλινων καϊκιών, εκπρόσωποι ναυτικών μουσείων. Η ανάπτυξη των Ξυλοναυπηγείων και η μεταλαμπάδευση της Ξυλοναυπηγικής τέχνης στις επόμενες γενιές, είναι μείζονος σημασίας.

Η υλοποίηση του εκπαιδευτικού προγράμματος ανταλλαγής φοιτητών “young sailors” μέσω του Erasmus plus, θα φιλοξενεί στο κέντρο φοιτητές από διάφορες χώρες με κοινά ενδιαφέροντα στην Ξυλοναυπηγική .

Η διοργάνωση ευρωπαϊκών και διεθνών συνεδρίων αλλά και σεμιναρίων επιμόρφωσης από χώρες που έχουν παράδοση στην Ξυλοναυπηγική όπως Ισπανία, Αγγλία, Ολλανδία, Νορβηγία, Γερμανία θα προσελκύσει αξιόλογο αριθμό συνέδρων υψηλού κύρους και εισοδήματος.

Τα προγράμματα Δια βίου μάθησης και τα θερινά πανεπιστήμια είτε για την μελέτη της θεωρίας του Αριστοτέλη είτε για διαφορετικές επιστήμες, αποτελούν έναν επιστημονικό και οικονομικό πόλο ανάπτυξης όπου φοιτητές και ακαδημαϊκοί από όλο τον κόσμο θα εισρέουν στο Πνευματικό Κέντρο συμβάλλοντας στην διαρκή οικονομική και κοινωνική αναζωογόνηση της περιοχής.

Η **αναδιοργάνωση** και η **ανταγωνιστικότητα** των Ξυλοναυπηγείων θα εξασφαλίσει την μακροχρόνια βιωσιμότητά τους. Οι εμπορικοί και επιστημονικοί δεσμοί που θα αναπτυχθούν θα επιφέρουν σημαντική αύξηση των εμπορικών και όχι μόνο επισκεπτών καθ’ όλη την διάρκεια του έτους. Συνεπώς και πρόσθετα οικονομικά οφέλη στην τοπική κοινωνία. Επιπλέον, αύξηση της εισροής των τουριστών εκείνων που παρακινούμενοι από την γοητεία της παραδοσιακής Ξυλοναυπηγικής τέχνης θα θεμελιώσουν τις γνώσεις του με την αυθεντική εμπειρία. (Κοκκώσης, Τσάρτας, Γκρίμπα, 2011. Σελ. 203)

Επομένως, γίνεται αντιληπτή η δυναμική αυτού του τομέα και η πολλαπλασιαστική του αξία στην οικονομία της περιοχής.

Μία άλλη αγορά στόχος που δεν πρέπει να μας διαφεύγει είναι οι **συνοδοί** των συνέδρων. Οι σύνεδροι στην συντριπτική τους πλειοψηφία έχουν συνοδούς. Οι διοργανωτές των συνεδρίων φροντίζουν ιδιαίτερα τους συνοδούς παρέχοντάς τους τουριστικά πακέτα αποτελούμενα από **πλέγμα δραστηριοτήτων θεματικού χαρακτήρα**. (Σφακιανάκης 2000. Σελ.119). Επιπλέον, οι συνοδοί των θρησκευτικών τουριστών που συρρέουν κατά χιλιάδες στην μοναστική πολιτεία, αποτελούν **αγορά-στόχο**. Αναπτύσσουν έντονη πολιτιστική δραστηριότητα. Ειδικότερα, οι σύζυγοι των θρησκευτικών επισκεπτών από τις Βαλκανικές χώρες και από τη Ρωσία πραγματοποιούν κρουαζιέρα του παράπλους του Αγίου Όρους.

Θα αποτελούσε διαφοροποιημένη πρόταση η δημιουργία **σύνθετου δικτύου περιηγήσεων** αποτελούμενο από την περιήγηση στα «**Ξωκλήσια της Ιερισσού**», επίσκεψη στους Ταρσανάδες και στο κέντρο προβολής. Τα επτά «ξωκλήσια» της Ιερισσού είναι συνυφασμένα με τις πολιτιστικές και θρησκευτικές πεποιθήσεις της τοπικής κοινωνίας. Αποτελούν προσκυνήματα ιδιαίτερης ομορφιάς με σημαντικά ιστορικά στοιχεία και χρονολογούνται από τον 13<sup>ο</sup> αιώνα.

Οι συμμετέχοντες είτε στα συνέδρια, σε εκπαιδευτικά προγράμματα, ερευνητικά προγράμματα, είτε θερινά σχολεία, κ.ά., επιθυμούν να εμπλουτίσουν την εμπειρία τους και ενδιαφέρονται για ποικίλες τουριστικές δραστηριότητες εναλλακτικών μορφών τουρισμού που σχετίζονται με τον πολιτισμό, τους αρχαιολογικούς θησαυρούς, τον λαϊκό πολιτισμό, την ιστορία, τα ήθη και έθιμα, παραδοσιακές τέχνες, κτήρια κλπ. Παράλληλα αναπτύσσονται δραστηριότητες οινοτουριστικού χαρακτήρα, επίσκεψη σε θρησκευτικά μνημεία ή τόπους λατρείας όπως το Άγιο Όρος, γνωριμία με τη φύση μέσω περιηγητικών μονοπατιών, περιηγήσεων.

Θεωρείται σημαντικό για την ανάπτυξη του συνεδριακού, πολιτιστικού, βιομηχανικού και γαστρονομικού τουρισμού στην περιοχή, η δημιουργία **Γραφείου Πολιτιστικής Ενημέρωσης και Γαστρονομικής Πληροφόρησης** εντός του «**Διεθνούς Πνευματικού Κέντρου αρχαίων Σταγείρων, ο Αριστοτέλης**». Παρόμοια παραδείγματα αναφέρονται ως το γραφείο πολιτιστικής ενημέρωσης στην Άμφισσα του νομού Φωκίδος, αλλά και στην Έδεσσα του νομού Πέλλας. Με την χρήση πολυμεσικών τεχνολογικών μέσων θα παρέχονται αναλυτικές πληροφορίες για το πολιτιστικό και βιομηχανικό απόθεμα της περιοχής. Μνημεία, μουσεία, πολιτιστικοί χώροι, αξιοθέατα, αρχαιολογικοί χώροι, φεστιβάλ, εκδηλώσεις, ήθη και έθιμα, παραδοσιακές τέχνες, οι Ταρσανάδες, θεματικές πολιτιστικές διαδρομές.

(*Νομός Φωκίδας: «προώθηση ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού»*. σελ. 64 [https://www.ekdd.gr/ekdda/files/ergasies\\_esdd/18/025/1146.pdf](https://www.ekdd.gr/ekdda/files/ergasies_esdd/18/025/1146.pdf) 2007

Λαμβάνονται επίσης σοβαρά υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κάθε τύπου τουρίστα, όπως επιστημονικός, θρησκευτικός, πολιτιστικός τουρίστας, φυσιολατρικός, περιηγητικός τουρίστας, κ.ά., καθώς επίσης και ο βαθμός συνάφειας των επιμέρους ομάδων προϊόντων. Γι αυτό προσφέρονται πακέτα αποτελούμενα από

πλέγμα δραστηριοτήτων με στόχο να ικανοποιήσει το ενδιαφέρον του συνέδρου αλλά και να εμπλουτίσει την παραμονή του με αξιόλογες δραστηριότητες.

Επίσης, η περιοχή της ανατολικής Χαλκιδικής φημίζεται για τα εξαιρετικά και αναγνωρισμένα ως Π.Ο.Π προϊόντα της όπως είναι η φέτα, το μέλι, το λάδι, η ελιά καθώς και την εξαιρετική γαστρονομία της.

##### **5. Αρχαίας Τριήρης- Ξύλινα ομοιώματα**

Εκτός των προαναφερθέντων προτάσεων, για την περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη της περιοχής της Ιερισσού και ειδικότερα των ναυπηγείων της, προτείνεται η μεταφορά της **Αρχαίας Τριήρους** στην Ιερισσό. Παρόλο που δεν αναφέρεται ιστορικά ξεκάθαρα ότι η Αρχαία Τριήρης ναυπηγήθηκε στην Ιερισσό, είναι σίγουρο ότι ναυπηγήθηκε από ένα Κορίνθιο ναυπηγό. Σε συνεννόηση λοιπόν με το πολεμικό ναυτικό, το αντίγραφο της Αρχαίας Τριήρους με το όνομα «ΟΛΥΜΠΙΑΣ», θα μπορούσε να μεταφερθεί από το ναυτικό πάρκο του πολεμικού ναυτικού όπου ελλιμενίζεται, στην Ιερισσό, ώστε να φιλοξενηθεί για ένα διάστημα.

Αναδεικνύεται έτσι σε μεγάλο γεγονός με την συγκέντρωση της τοπικής κοινωνίας, των σχολείων αλλά και της ευρύτερης περιοχής της Χαλκιδικής, με την συμμετοχή των παλιών τεχνιτών και καραβομαραγκών. Δίνεται μεγάλη δημοσιότητα από όλα τα μέσα μαζικής επικοινωνίας, διαδικτυακά και ψηφιακά μέσα, από τους δημοσιογράφους, τουριστικούς οδηγούς, όλης της Ελλάδας που εστιάζουν στον πολιτιστικό τουρισμό.

Πραγματοποιούνται ξεναγήσεις επί πληρωμή, στην αρχαία Τριήρη παρουσιάζοντας έτσι οικονομικά οφέλη τόσο στα ναυπηγεία όσο και στην τοπική αγορά. Επιπλέον, προτείνεται, να πραγματοποιηθεί η επόμενη συντήρηση της Αρχαίας Τριήρους στους Ταρσανάδες της Ιερισσού, δεδομένου ότι οι ναυπηγοί της Ιερισσού διαθέτουν την κατάλληλη γνώση και εμπειρία συντήρησης σκαφών.

Από την άλλη πλευρά, το εμπορικό πολεμικό ναυτικό μπορεί να εμπιστευθεί την ναυπήγηση παλιών ιστορικών σκαφών στα ναυπηγεία της Ιερισσού. Με αυτό τον τρόπο, αυξάνεται σημαντικά η απασχόληση στην Ιερισσό, αλλά και προβάλλεται ακόμη περισσότερο ως περιοχή, μέσω της προβολής, της δικτύωσης και της συνεργασίας με τους υπεύθυνους φορείς.

Οι φορείς της τοπικής και περιφερειακής αυτοδιοίκησης σε συνεργασία με τον τουριστικό οργανισμό Χαλκιδικής δύναται να παραγγείλουν την ναυπήγηση ενός ομοιώματος παλιών πολεμικών πλοίων ή ακόμη και μιας μικρότερης έκτασης τριήρους, όπου πέρα από τις ξεναγήσεις, θα πραγματοποιούνται στον κόλπο της Ακάνθου βιωματικές δραστηριότητες κωπηλασίας, «ΠΛΟΕΣ» τόσο για παιδιά όσο και για ενήλικες. Ακόμη, την παραγγελία αντιγράφου άλλου εξαιρετικού δείγματος ξύλινου αρχαίου πλοίου το οποίο να εκτίθεται μόνιμα στην Ιερισσό, και συγκεκριμένα στον προαύλιο χώρο του Αριστοτέλειου Πνευματικού Κέντρου, στο εσωτερικό του οποίου θα έχει ήδη δημιουργηθεί αίθουσα Ταρσανάδων και Ξυλοναυπηγικής τέχνης.

#### **6. Κέντρο Προβολής Ξυλοναυπηγικής Τέχνης -Ταρσανάδες Ιερισσού**

Προκειμένου να επιτευχθεί η διάσωση και η διαφύλαξη της ναυτικής πολιτιστικής κληρονομιάς του τόπου αλλά κυρίως για την διατήρηση της συλλογικής μνήμης, προτείνεται ειδικά από τους Ξυλοναυπηγούς, και τους ξενοδόχους η ίδρυση του **«Κέντρου Προβολής της Ξυλοναυπηγικής Τέχνης - Ταρσανάδες Ιερισσού»**.

Ο σκοπός του κέντρου αυτού θα είναι η τεκμηριωμένη και άρτια προβολή των σημαντικών εκθεμάτων και η ενημέρωση των επισκεπτών, παιδιών και ενηλίκων Ελλήνων και αλλοδαπών τουριστών για την σημαντική Ξυλοναυπηγική ιστορία της Ιερισσού διαχρονικά.

**Στόχος** του είναι να αποτελέσει έναν χώρο μόρφωσης, ψυχαγωγίας και πολιτισμού μέσω του συνεχούς εμπλουτισμού των εκθεμάτων μέσα από την συνεργασία με ενεργούς και συνταξιούχους καραβομαραγκούς. (Κ., Δαμιανίδης, 2017, σελ.19) Επίσης η δικτύωση και συνεργασία, η δημιουργία ψηφιακής πλατφόρμας με άλλα ναυτικά μουσεία, όπως το Ναυτικό Μουσείου Λιτόχωρου, το Μουσείο Αλιευτικών Σκαφών και Εργαλείων Νέων Μουδανιών Χαλκιδικής. Σκοπός τους η συνεργασία, η ανταλλαγή τεχνογνωσίας, η φιλοξενία εκθέσεων, η επαφή με συλλόγους κοινών ενδιαφερόντων.

Ωστόσο, η κατασκευή ενός νέου κτηριακού συγκροτήματος αντενδείκνυται λόγω της τρέχουσας οικονομικής κρίσης αφενός, αφετέρου, λόγω του υψηλού κόστους συντήρησής του. Προτείνεται όμως, η εγκατάστασή του, εντός του

Αριστοτέλειου Πνευματικού Κέντρου, με την δημιουργία θεματικών αιθουσών με τρόπο που να αναδεικνύεται η πολιτιστική και ναυτική ταυτότητα της Ιερισσού αλλά και η αξιοποίηση της ξυλοναυπηγικής πολιτιστικής κληρονομιάς. Σαν παράδειγμα αυτού του εγχειρήματος, αναφέρεται ενδεικτικά το «Μουσείο Ναυπηγικών και Ναυτικών Τεχνών Αιγαίου» που βρίσκεται στην Σάμο.

Οι μόνιμες συλλογές στο Κέντρο Προβολής της Ξυλοναυπηγικής Ιστορίας-Ταρσανάδες Ιερισσού περιλαμβάνουν σημαντικά υλικά και άυλα τεκμήρια που αναδεικνύουν την υλική και άυλη πολιτιστική κληρονομιά της ξυλοναυπηγικής τέχνης στην Ιερισσό. Ενδεικτικά αναφέρεται:

- ✓ **συλλογή** ναυτικών κειμήλιων, πχ. εικόνες, φωτογραφίες, συμφωνητικά κατασκευής, ναυλοσύμφωνα, σχεδίων και χναριών, εργαλείων ξυλοναυπηγικής όπως, σκεπαρνιά, σκεπαρνιές (μεγάλα σκεπαρνιά με μακρύ κοντάρι), ροκάνια, μανέλες, αρίδες, πριονιά, σκαρπέλα, , όργανα ναυσιπλοΐας δηλαδή πομποί, πυξίδες, χάρτες, ακρόπρωρα, εξαρτήματα παλιών σκαφών , άγκυρες, φανάρια, έλικες, τιμονιά, κλπ.
- ✓ **συλλογή** ναυτικών εργαλείων με αναλυτική επεξήγηση της χρησιμότητας των.
- ✓ **συλλογή** αριστουργημάτων της ξυλοναυπηγικής. μινιατούρες σκαφών, ενδεικτικά αναφέρονται τα καΐκια, τρεχαντήρια, βάρκες, περάματα, караβόσκαρα, λίμπερτυ, βαρκαλάδες, με πληροφορίες που επεξηγούν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους.
- ✓ **συλλογή** προσωπικών αντικειμένων των παλιών караβομαραγκών όπως φορεσιές, παπούτσια, καπελά, κούπες, διάφορες φωτογραφίες σκαριών με τα πληρώματα τους, υδατογραφίες ξύλινων καϊκιών, παλιά συμβόλαια παραγγελιών και αλλά.
- ✓ **συλλογή** με πλούσιο οπτικοακουστικό υλικό με την καθημερινή ζωή στα ναυπηγεία, τα στάδια κατασκευής ενός σκάφους, την διαδικασία καθέλκυσης ενός σκάφους, τα τραγούδια στα γλέντια τους, φωτογραφίες διάφορων ξύλινων σκαριών, οπτικοακουστικό υλικό με συνεντεύξεις των караβομαραγκών.
- ✓ Περιοδικές εκθέσεις φωτογραφίας και ζωγραφικής, λαϊκές θαλασσογραφίες, που θα φιλοξενούνται στον χώρο.

Επίσης, προτείνεται η διενέργεια οργανωμένων ξεναγήσεων και στο τέλος προβολή διαφόρων βίντεο 3-4 λεπτών στην αίθουσα τρισδιάστατων προβολών. Το περιεχόμενο θα αφορά την ναυτική ιστορία της Ιερισσού, τα στάδια κατασκευής των ξύλινων σκαφών και βαρκών, προβολή μαρτυριών δηλ. παραδόσεις και ζωντανές εκφράσεις, γιορτές και χορούς, σκηνές από την καθημερινότητα στα ναυπηγεία, καθελκύσεις σκαφών, συνεντεύξεις των караβομαραγκών καθώς και τραγούδια των από την χορωδία του δήμου στο χώρο των ταρσανάδων δίπλα στην θάλασσα.

Μία χρήσιμη πρόταση θα ήταν η **σύσταση «Αρχείου Καταγραφής Προφορικών Μαρτυριών»** στα πρότυπα του Μουσείου Ναυπηγικών και Ναυτικών Τεχνών Αιγαίου. Θα εστίαζε στην περιοχή της Ιερισσού αλλά θα διεύρυνε και στην υπόλοιπη Χαλκιδική όπως στον Ν. Μαρμαρά, στην Ν. Σκιώνη, στην Ν. Φώκαια, στα Ν. Μουδανιά. Στον Σταυρό του Στρυμονικού κόλπου, στην Καβάλα και Θάσο.

Στο αρχείο εντάσσονται προσωπικές μαρτυρίες, μέσω βιντεοσκοπημένων συνεντεύξεων, ανθρώπων που σχετίζονται με την θάλασσα όπως ναυτικοί, караβομαραγκοί, καλαφάτες, υλοτόμοι. Αφορούν *«παραδόσεις και ζωντανές εκφράσεις που έχουν κληροδοτηθεί από τους προγενέστερους με τον προφορικό λόγο όπως λαϊκές παραδόσεις για τη ζωή, εμπειρίες από την επαγγελματική τους ζωή, συνήθειες και πρακτικές που απέκτησαν, έθιμα, πεποιθήσεις, χορός, τέχνη, τραγούδι»* (Κ., Δαμιανίδης, 2017, σελ. 20)

Σύμφωνα με το **«Σχέδιο Κατευθύνσεων Εθνικής Αναπτυξιακής Στρατηγικής στον τομέα του τουρισμού 2014-2020»**, κύριοι στόχοι είναι η δημιουργία ή η συμπλήρωση τουριστικής υποδομής για την ανάπτυξη του τουρισμού και την ορθολογική αξιοποίηση της πολιτιστικής κληρονομιάς. Η δημιουργία **πυρήνων και πόλων** -τοπικής σημασίας - **τουριστικής ανάπτυξης**, η διασύνδεση, η τουριστική αξιοποίηση και η μετατροπής τους σε ελκυστικό τουριστικό προϊόν για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας.

Η δημιουργία του κέντρου προβολής έχει έμμεσες **οικονομικές επιπτώσεις** στην κοινωνία της Ιερισσού, με την **δημιουργία νέων θέσεων εργασίας** όπως του ξεναγού. Μέσω των θεματικών στόχων για την προώθηση της απασχόλησης και της επένδυσης στην εκπαίδευση, την κατάρτιση και τις δεξιότητες, την υποστήριξη των τουριστικών προϊόντων, προωθούνται μέσω δράσεων για την ενίσχυση μερικής ή πλήρους απασχόλησης και απόκτησης εμπειρίας για ανέργους και νέους. Στα **οφέλη**



προσμετρούνται τα άμεσα έσοδα για τους **καραβομαραγκούς από την πώληση των αριστουργημάτων της μικροναυπηγικής**, (μινιατούρες καϊκιών, βαρκών, τρεχαντήρι και άλλα), στο πωλητήριο που βρίσκεται στο κέντρο προβολής. Έσοδα για την **δημοτική επιχείρηση** από τα εισιτήρια εισόδου και **αυξημένα έσοδα (άμεση οικονομική επίπτωση)** για άλλες τοπικές επιχειρήσεις.

Είναι λογικό λοιπόν, ότι η δημιουργία **πυρήνων και πόλων** τουριστικής **ανάπτυξης** θα έχει **επιπτώσεις** και στην **τοπική κοινωνία**

- μέσω της ενίσχυσης των δεσμών μεταξύ των κατοίκων,
- της διατήρησης της συλλογικής μνήμης και συνοχής της τοπικής κοινωνίας,
- της αναβίωσης των παλιών παραδοσιακών τεχνών και
- της εξωστρέφειας του οργανισμού, της τοπικής αυτοδιοίκησης αλλά και του ντόπιου πληθυσμού.

Τέλος, θα ήταν εξαιρετικά ενδιαφέρον αφήνοντας το ναυτικό στίγμα, η εγκατάσταση ενός **διατηρητέου παραδοσιακού ξύλινου καϊκιού** στην είσοδο του Αριστοτελείου Πνευματικού κέντρου. Εναλλακτική πρόταση αποτελεί η τοποθέτηση συλλογής, μικρότερης κλίμακας σκαφών, στον περιβάλλοντα χώρο.

## **7. Ίδρυση Ξυλοναυπηγικής σχολής**

Η Ξυλοναυπηγική τέχνη είναι από τις ελάχιστες παραδοσιακές τέχνες που έχουν επιβιώσει, παρά τις μεγάλες οικονομικές αλλαγές που έχουν συντελεσθεί διαχρονικά. Είναι μάλιστα άρρηκτα συνδεδεμένη με την πολιτιστική ταυτότητα της Ιερισσού αλλά και με την τοπική οικονομία. Κυρίως γι αυτούς τους λόγους συνεχίζει να επιβιώνει παρά την φθίνουσα πορεία της. Οι παραδοσιακοί Ταρσανάδες της Ιερισσού έχουν τεράστια ναυπηγική παράδοση, η τέχνη όμως τείνει να εκλείψει λόγω των πολλών και συνθέτων προβλημάτων που αντιμετωπίζουν. (Κ., Δαμιανίδης. Ελληνική Παραδοσιακή Ξυλοναυπηγική. *Πύρφορος 2000*, τεύχος 3, σελ 63-68). Ως βασικά προβλήματα παρουσιάζονται τα εξής:

- ❖ Η έλλειψη εκσυγχρονισμού του μηχανικού εξοπλισμού και η μη προσαρμογή σε διαφορετικού είδους απαιτήσεις, οδήγησαν σε **απαρχαιωμένα συστήματα** οργάνωσης της κατασκευής με αποτέλεσμα την **έλλειψη ανταγωνιστικότητας**.



Περαιτέρω, οι διάφορες πολιτικές της ΕΕ, από τα τέλη της δεκαετίας του 1980 έως και πρόσφατα, οδήγησαν σε κατακόρυφη μείωση των παραγγελιών ξύλινων σκαφών. Οι λόγοι είναι αφενός η προστασία των θαλασσών από την υπεραλίευση, αφετέρου η πολιτική της επιδότησης καταστροφής ξύλινων καϊκιών και βαρκών.

- ❖ Από την άλλη πλευρά, το θέμα της χωροταξίας των ναυπηγείων και της χορήγησης οριστικών αδειών λειτουργίας, είναι χρόνιο και αποτελεί μείζονος σημασίας η οριστική διευθέτηση του. Βασική προϋπόθεση σύμφωνα με τους ντόπιους караβομαραγκούς , είναι ο χαρακτηρισμός της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, η οριοθέτηση του και η θέσπιση σχετικού κανονισμού.
- ❖ Ένα άλλο σοβαρό πρόβλημα είναι η έλλειψη εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού. Η Ξυλοναυπηγική είναι σκληρή, δύσκολη, διδάσκεται επί τόπου στους ταρσανάδες και επιπλέον δεν υπάρχει συγκεκριμένο εκπαιδευτικό ίδρυμα να την διδάξει. Κάποια **ταχύρρυθμα σεμινάρια** που έγιναν στο παρελθόν, κρίθηκαν **ανεπαρκή**. Κατά συνέπεια δεν εξασφαλίζεται η διαίωσιση του επαγγέλματος στις επόμενες γενιές.

Είναι σημαντικό να διασωθεί η Ξυλοναυπηγική, μια από τις εναπομείνασες παραδοσιακές ναυτικές τέχνες από την αρχαιότητα έως και σήμερα. θεωρείται πλέον επιτακτική ανάγκη η δημιουργία από το κράτος και τους αρμόδιους φορείς, **σοβαρών δομών εκπαίδευσης και μαθητείας** για τους νέους. *«Δεν νοείται ολοκληρωμένο σχέδιο προστασίας χωρίς μέριμνα, για την μετάδοση της τέχνης στις νεότερες γενιές».* (Γ., Δρίνης, 2017, σελ. 37)

Λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες που έχει, πρέπει να δημιουργηθεί ένα πρόγραμμα σπουδών, εγχειριδίων, και συλλογής γλωσσικού κώδικα , που να περιλαμβάνει θεωρητικές και πρακτικές ενότητες ( πρακτική εξάσκηση και διδαχή επί τόπου στους ταρσανάδες από τους έμπειρους караβομαραγκούς και εργάτες οι οποίοι πρόθυμα θα μεταφέρουν την γνώση και εμπειρία στους νέους ).

Προτείνεται επομένως, **η ίδρυση Ξυλοναυπηγικής σχολής και караβομαραγκών** ανώτερου επίπεδου (ΤΕΙ ), όπου θα διδάσκεται η κατασκευή και συντήρηση παραδοσιακών ξύλινων σκαφών. θα αποτελεί είτε αυτόνομη σχολή είτε τμήμα παρεμφερούς σχολής, σαν παράδειγμα, τμήματος ναυτιλιακών σπουδών πανεπιστημιακού ιδρύματος. Παράλληλα, βάσει του **«πυλώνα σημαντικής παρέμβασης για την τουριστική ανάπτυξη-υποδομές της χώρας»**, του «σχεδίου

**κατευθύνσεων εθνικής αναπτυξιακής στρατηγικής 2014-2020 στον τομέα του τουρισμού», ενισχύεται η έρευνα και η καινοτομία , προωθείται η δημιουργία clusters και η συνεργασία με ομοειδείς σχόλες – ερευνητικά κέντρα του εξωτερικού, με πανεπιστήμια πχ, ναυτιλιακών σπουδών, το ναυτικό λύκειο Χίου.**

Επιπροσθέτως, προωθείται η δημιουργία πλατφόρμας με σκοπό την δικτύωση και την διάχυση της πληροφορίας, οι ανταλλαγές επισκέψεων μέσω διακρατικών προγραμμάτων όπως το **erasmus plus** με **σκοπό** την προώθηση τεχνογνωσίας. Τέλος, η δικτύωση με τα ναυτικά μουσεία της Ελλάδος, πιο συγκεκριμένα με το μουσείο ναυπηγικών και ναυτικών τεχνών στο Ηράϊο της Σάμου, το ναυτικό μουσείο Λιτόχωρου αλλά και άλλων μουσείων του εξωτερικού, όπως του Αμβούργου.

Για την **ανταγωνιστικότητα** και την **μακροχρόνια επιβίωση** των ξυλοναυπηγείων απαιτούνται **εκσυγχρονισμός** και προσαρμογή σε **ζήτηση νέων προϊόντων** όπως ξύλινα σκάφη για τον θαλάσσιο τουρισμό. Επιπλέον φαίνεται πως αυξάνει η ζήτηση **μετασκευής** εσωτερικού χώρου παλαιών ξύλινων καϊκιών, βαρκών, με σκοπό να χρησιμοποιηθούν για τουριστικούς λόγους. Συνεπώς καθίσταται αναγκαία η παροχή **υψηλού επίπεδου γνώσης** μέσω εκπαιδευτικών προγραμμάτων που θα διαθέσουν στους αποφοίτους **σύγχρονη γνώση , δεξιότητες και τεχνικές** της ξυλοναυπηγικής τέχνης. (Κ., Δαμιανίδης , (2000). Ελληνική Παραδοσιακή Ξυλοναυπηγική. *Πύρφορος 2000*, τεύχος 3, σελ 63-68)

Από την άλλη μεριά υπάρχει σοβαρός προβληματισμός ως προς τη δυνατότητα επαρκούς οργάνωσης μίας τέτοιας δομής μαθητείας όπως πχ. επαρκούς διδακτικού προσωπικού. Ακόμη μία σημαντική παράμετρος είναι η άμεση απορρόφηση των αποφοιτησάντων. Είναι αρκετός ο αριθμός των Ναυπηγείων για να απασχολήσουν τους νέους ναυπηγούς; Υπάρχει αρκετός αριθμός παραγγελιών για να κινητοποιήσει την ανάγκη πρόσληψής των; Προκύπτει λοιπόν το συμπέρασμα ότι πρέπει να προηγηθεί σοβαρή μελέτη του ζητήματος. Να ληφθεί σοβαρά υπόψη το κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον, οι προοπτική, το δημογραφικό ζήτημα. Να πραγματοποιηθεί ανάλυση των δυνατοτήτων που υπάρχουν από όλες τις πλευρές, των αδυναμιών, που μειονεκτούν, τις προοπτικές που διανοίγονται, το επιχειρηματικό κλίμα αλλά και πιθανές απειλές ή αρνητικά ενδεχόμενα προερχόμενα ίσως από τον ανταγωνισμό ή από κρατικές αδυναμίες ή οικονομικές δυσκολίες. (swot analysis)

Εν κατακλείδι, οι ταρσανάδες της Ιερισσού αλλά και γενικότερα η Ξυλοναυπηγική στην Ελλάδα βρίσκονται σε παρατεταμένη ύφεση. Είναι επιβεβλημένο, για πολιτιστικούς αλλά και εθνικούς λόγους, η διάσωση και διατήρηση τους στο μέλλον. Κρίνεται απαραίτητο να κινητοποιηθούν και συσχεφτούν όλοι οι άμεσα ενδιαφερόμενοι όπως: οι караβομαραγκοί, η τοπική και περιφερειακή αυτοδιοίκηση, φορείς του τουρισμού, καθηγητές Ναυπηγικής, εμπειρογνώμονες, ειδικοί, οργανώσεις και σωματεία φίλων της ξυλοναυπηγικής, λάτρεις των ξύλινων σκαριών, και να αναζητήσουν τον επαναπροσδιορισμό της Ξυλοναυπηγικής δραστηριότητας.

## **8. ΑΞΟΝΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΧΟΛΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**

- ❖ Ημερήσιες εκδρομές μαθητών από τους γύρω νομούς αλλά και από τον ίδιο νομό που θα περιλαμβάνουν ξενάγηση στα ναυπηγεία.
- ❖ Διήμερες, τριήμερες εκπαιδευτικές εκδρομές, σχολείων από όλη την Ελλάδα. Οργάνωση «πράσινων εβδομάδων» με θεματικές ενότητες όπως γνωριμία με το δάσος, επίσκεψη στα σύνορα του Αγίου Όρους, Αρχαία Στάγειρα-Αριστοτέλης. Ξενάγηση στους Ταρσανάδες και ανάπτυξη διαδραστικότητας μέσω της συμμετοχικής βίωσης.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, μια επιπλέον πρόταση για την ανάπτυξη του τουρισμού και των εσόδων των ναυπηγείων της Ιερισσού είναι οι **σχολικές εκδρομές** για τα παιδιά της πρωτοβάθμιας όσο και της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Ειδικότερα, για τα παιδιά ηλικίας 9 έως 12 ετών το προϊόν του μαθησιακού εκπαιδευτικού τουρισμού είναι η μάθηση. Μορφή εκπαιδευτικού τουρισμού είναι και οι σχολικές εκδρομές. Οι μαθητές της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης επισκέπτονται έναν τουριστικό προορισμό με στόχο την εκπαίδευση αλλά και άλλες δραστηριότητες. Ο σκοπός των σχολικών επισκέψεων είναι η διασκέδαση και η μόρφωση των παιδιών. ( *Περίπλους της Ναυτικής Ιστορίας*. σελ. 30-35) (Σφακιανάκης, 2000. Σελ. 305-306) Η πληροφόρηση, η ευαισθητοποίηση και η εκπαίδευση του κοινού από την σχολική ηλικία για τις βαθύτερες αξίες της πολιτιστικής μας κληρονομιάς συμβάλει στην διαφύλαξη, ανάπτυξη και διατήρησή της πολιτιστικής μας κληρονομιάς. (Μποζινέκη-Διδώνη, 2010).

Οι επισκέψεις πραγματοποιούνται κατά τέτοιον τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται η **γνωριμία και εξοικείωση των παιδιών** με την παραδοσιακή Ξυλοναυπηγική τέχνη της περιοχής. ταυτόχρονα δίνονται τα **ερεθίσματα** για νέα **ενδιαφέροντα** και **δεξιότητες** με στόχο την **μελλοντική ενασχόληση** με την Ξυλοναυπηγική και την κατασκευή ξύλινων σκαφών. Οργανώνονται σε συνεργασία με σύμβουλο σχολικής εκπαίδευσης, τους υπευθύνους της θεματικής αίθουσας του αριστοτέλειου πνευματικού κέντρου, «κέντρο προβολής παραδοσιακής Ξυλοναυπηγικής τέχνης Ιερισσού - ταρσανάδες», και με τους караβομαραγκούς των τοπικών ταρσανάδων. Καταρτίζονται εκπαιδευτικά προγράμματα με έντυπο και ψηφιακό υλικό που να υποστηρίζει τις συλλογές με τα διάφορα εκθέματα. Σκοπός είναι η καλύτερη κατανόηση της ναυτικής ιστορίας και του λαϊκού πολιτισμού. (Μ., Γκασούκα, 2017, σελ. 123)

Αρχικά, λοιπόν η εκδρομή περιλαμβάνει ξενάγηση σε εκθέματα διάφορων συλλόγων με τέτοιο τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται η εκμάθηση της ιστορίας. Στην συνέχεια ακολουθεί τρισδιάστατη προβολή video προσαρμοσμένη σε παιδιά, με την ναυτική ιστορία της περιοχής, τον χώρο των ναυπηγείων και την διαδικασία κατασκευής του σκάφους, την καθέλκυση σκάφους, τα γραφικά λιμανάκια της Ιερισσού και των γειτονικών χωριών με τα ξύλινα καΐκια, την διαδικασία ψαρέματος και συλλογής των ψαριών.

Το δεύτερο μέρος των σχολικών εκδρομών στα παιδιά δημοτικού αποτελείται από δραστηριότητες και παιχνίδι μέσω εργαστηρίων όπως σχεδιασμός και κατασκευές βαρκών από διάφορα υλικά καθώς και διαγωνισμό καλύτερης ζωγραφιάς. Κατασκευή δέντρων σε χαρτόνια, ώστε να αναδειχθεί το ξύλο που χρησιμοποιούσαν στην ξυλοναυπηγική. Η εκδρομή ολοκληρώνεται με βιωματική δραστηριότητα, επίσκεψη και ξενάγηση επιτόπου στους ταρσανάδες από τους караβομαραγκούς και τους τεχνίτες. Τα παιδιά **βλέπουν** και **αγγίζουν** τα συνήθη εργαλεία κατασκευής του σκάφους, **ακούνε** τον θόρυβο από την χρήση τους, τον ήχο του ξύλου, αναζητούν τα είδη των ξύλων, χαρτόνια των οποίων είχαν σχεδιάσει στα εργαστήρια πρωτύπια. Αγγίζουν και δοκιμάζουν την υφή ενός ξύλου, **οσφραίνονται** την μυρουδιά του. Έχουν την δυνατότητα να **συμμετάσχουν** και να **συμβάλλουν** με τον δικό τους τρόπο στην κατασκευή και ολοκλήρωση μιας «ημιτελούς» βάρκας.

Τους μαθαίνονται βασικές αρχές όπως, πως επιπλέει μια βάρκα, σε ποιους κανόνες βασίζεται, τα είδη σκαφών και τα μέρη που αποτελούνται. Μαθαίνουν την χρησιμότητα των ναυτικών εργαλείων, όπως πχ. της πυξίδας, της άγκυρας. Οι караβομαραγκοί τους διηγούνται τις δικές τους ιστορίες μέσα από τα ήθη και έθιμα τους πχ. κατά την κατέλκυση ενός πλοίου τραγουδάνε τα τραγούδια της θάλασσας.

Η εκδρομή ολοκληρώνεται επισκεπτόμενα το λιμάνι της περιοχής όπου παρακολουθούν την διαδικασία «διαχωρισμού» των ψαριών, από τα δίχτυα, ανά είδος.

Εκμεταλλεούμενοι την ύπαρξη των κατασκηνώσεων της ΙΜ. Ιερισσού, Άγιου όρους και Αρδαμερίου δίνεται η δυνατότητα προώθησης του μαθησιακού κατασκηνωτικού τουρισμού. Θα παρουσίαζε ενδιαφέρον και θα εμπλούτιζε το πρόγραμμα των κατασκηνωτών μια βιωματική επίσκεψη και ξενάγηση στο χώρο των ταρσανάδων. Οι κατασκηνώσεις της μητρόπολης βρίσκονται στην Μ. Παναγιά Χαλκιδικής, και φιλοξένησαν μέχρι πρόσφατα πάνω από 7000 παιδιά και έφηβοι, αγόρια και κορίτσια. Προτείνεται επίσης η δικτύωση και η γνωριμία με κατασκηνώσεις από τις χερσονήσους της Σιθωνίας και της Κασσάνδρας, με στόχο την έναρξη εκπαιδευτικών και μορφωτικών επισκέψεων των μαθητών στους ταρσανάδες της Ιερισσού και την μαθησιακή εμπειρία τους με την ξυλοναυπηγική τέχνη και τους ταρσανάδες της Ιερισσού.

Στα μελλοντικά σχέδια εντάσσεται και η δημιουργία ενός δικτύου σχολικών εκδρομών σε ταρσανάδες μεταξύ της Ιερισσού, του Σταυρού Θεσσαλονίκης αλλά και της Καβάλας και Θάσου. Σκοπός είναι η ανταλλαγή επισκέψεων και η δικτύωση από διαφορετικούς νομούς με στόχο την εκμάθηση της ναυτικής ιστορίας, την εμβάθυνση της γνώσης στην ναυπηγική ιστορία της Ελλάδος. Επιπλέον, θα παρουσίαζε ενδιαφέρον για τον εμπλουτισμό των γνώσεων των παιδιών, καθώς και η ανταλλαγή επισκέψεων σε Ναυτικά Μουσεία όπως αυτά των Ν. Μουδανιών Χαλκιδικής και του Ναυτικού Μουσείου Λιτόχωρου.

## **9. Erasmus Plus, Young Sailors**

Ένα άλλο εκπαιδευτικό πρόγραμμα που θα μπορούσε να οργανωθεί στα πλαίσια της ανάπτυξης των ναυπηγείων της Ιερισσού, είναι το πρόγραμμα **Young Sailors**, όπως αυτό εξελίσσεται στο πλαίσιο του προγράμματος **Erasmus Plus**.

Ειδικότερα, πρόκειται για ολοκληρωμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα παραδοσιακής ναυπηγικής και συντήρησης σκαφών, διάρκειας έξι μηνών το οποίο πραγματοποιείται σε περιοχές με ενισχυμένη ναυτική ταυτότητα. Βασίζεται στην εμπειρία και την συνεργασία της βιοματικής εκπαίδευσης, στην αντιμετώπιση των καθηκόντων του караβομαραγκού από την αρχή της εκπαίδευσης και την εστίαση στους τομείς στους οποίους το άτομο παρουσιάζει το μεγαλύτερο ενδιαφέρον.

Αρχικά, προορίζεται για φοιτητές και σπουδαστές με διαφοροποιημένο πρόγραμμα σπουδών προκειμένου να **συνδεθεί ο κόσμος της εργασίας με τον ελεύθερο χρόνο, να προωθηθεί το εθελοντικό έργο και να αυξηθούν τα προσωπικά κίνητρα.**

Αυτή η κατάρτιση δίνει έμφαση στις έννοιες του σεβασμού, της συνεργασίας και της συναίνεσης. Φιλοσοφία του είναι οι ανοικτές κοινωνίες, η επαφή και η γνώση. (<http://erasmusplusyouth.gr/%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%AC%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%BF%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%BB%CF%8E%CE%BD-%CF%80%CF%81%CE%B1%CE%BA%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8E%CE%BD-%CE%B5%CF%80%CE%B9%CF%84%CF%85%CF%87%CE%B7%CE%BC%CE%AD/?fbclid=IwAR1Wu3OfLveR3UGFGtEsy1WRcz-pbYwtW5-0VHKXRvstFEQzs5O5Rb7pEF0>)

Οι συμμετέχοντες είναι 15- 20 μαθητευόμενοι , άνδρες και γυναίκες άνω των 18 ετών, που προέρχονται από την Ελλάδα, Κύπρο, Ιταλία, Κροατία, Αγγλία, Ολλανδία, Γερμανία και Νορβηγία, χώρες με παράδοση στην Ξυλοναυπηγική. Πραγματοποιούν παρουσιάσεις, πρακτική άσκηση, μαθαίνουν την κατασκευή διαφόρων ειδών σκαφών: σκάφη που θεωρούνται πολιτιστικά σημαντικά καθώς και μοντέρνα ξύλινα σκάφη. Επίσης, μαθαίνουν τις παραδοσιακές τεχνικές κατασκευής πλοίων εκτός από τις σύγχρονες. Οι πρόσθετες δεξιότητες στις οποίες εργάζονται οι σπουδαστές κατά τη διάρκεια του προγράμματος μάθησης μπορεί να περιλαμβάνουν ασφάλεια στην εργασία, Χρήση και φροντίδα μηχανημάτων και εργαλείων, αποκατάσταση και επισκευή ξύλινων σκαφών, κατασκευή πηδαλίων, σπάρων και κουπιών, συντήρηση και φροντίδα των σκαφών, ναυτική ιστορία σε διαφορετικούς

πολιτισμούς, γνώση του σχήματος του σκάφους, του σχεδιασμού και του σκοπού (αξιοπλοΐα), ναυτική εμπειρία, δραστηριότητες στην φύση, στους αρχαιολογικούς χώρους, επισκέψεις σε ναυτικά μουσεία.

**Οι στόχοι** του προγράμματος είναι:

- Η διαφύλαξη της κοινής ναυπηγικής κληρονομιάς.
- Συνειδητοποίηση της αξίας της Ξυλοναυπηγικής και η σχέση με το περιβάλλον.
- Η δικτύωση με αντίστοιχα ναυπηγεία άλλων χωρών, οργανισμών που έχουν παράδοση στην Ξυλοναυπηγική, η δημιουργία **δεσμών** μεταξύ των νέων με σκοπό την ανταλλαγή απόψεων και εμπειριών σε κοινά ζητήματα. Η προώθηση της τεχνογνωσίας, η γνωριμία με διαφορετικές κουλτούρες.
- Αναβάθμιση του γνωστικού επιπέδου βασιζόμενοι στην τεχνολογία της πληροφορίας.

**Οι επιπτώσεις** του προγράμματος αναφορικά με τον τομέα της Ξυλοναυπηγικής στην Ιερισσό είναι:

1. Η δημιουργία ομάδας καταρτισμένων μελών που εμπλουτίζουν τις γνώσεις τους και τις δραστηριότητές τους μέσω ανταλλαγών και επικοινωνίας με άλλους νέους.
2. Οργάνωση Διαδικτυακής πύλης, μέλη της οποίας είναι τα ναυπηγεία, οι σχολές ναυπηγικής, open air museums, διεθνείς οργανισμοί. Αποσκοπεί στην συνεχή επικοινωνία Ενδεικτικά αναφέρονται, BEN HARRIS & CO, ENGLAND, WOODEN CLASSIC SAILING BOATS, THE NETHERLANDS, WOODEN SHIPS, DARTHMOUTH UK, η διεθνής σχολή ALBAOLA Albaola Faktoria, Pasai San Pedro της Ισπανίας, το BETINA MUSEUM OF WOODEN SHIP BUILDING IN KROATIA, οργανισμοί όπως [AMMM - Association of Mediterranean Maritime Museums](#).
3. Πραγματοποίηση διαδικτυακών μαθημάτων .

**Ο αντίκτυπος** είναι:



- Προβολή της Ξυλοναυπηγικής τέχνης και των Ταρσανάδων της Ιερισσού στο εξωτερικό
- Δικτύωση των νέων, αλλά και των Ναυπηγείων, δημιουργία δεσμών. Δημιουργούνται οι προϋποθέσεις ενδιαφέροντος για το πρόγραμμα όλο και περισσότερων νέων.
- Ευαισθητοποίηση και εμπλοκή της τοπικής αυτοδιοίκησης, τοπικών αναπτυξιακών φορέων, οργανισμού διοίκησης και μάρκετινγκ τουρισμού, των Εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, σκοποί των οποίων είναι η εκπαίδευση των νέων, η υλοποίηση έρευνας και η διάχυση των αποτελεσμάτων μετά την λήξη του προγράμματος.

Όπως έχει αναφερθεί εκτενώς, με την ύπαρξη του Διεθνούς Πνευματικού Κέντρου, «ο Αριστοτέλης», εξασφαλίζεται η άριστη φιλοξενία όλων των επισκεπτών αλλά και η διενέργεια όλων των απαιτούμενων μαθημάτων σε χώρους με εξοπλισμό που συναντούν υψηλές ποιοτικές απαιτήσεις.

## **10. Μικροναυπηγική**

Προκειμένου να διασωθούν και να διαφυλαχθούν τα παλιά σκαριά, και να ενισχυθεί το εισόδημα, προτείνεται η ενασχόληση των ξυλοναυπηγών με την **«Μικροναυπηγική»** και την δημιουργία **συλλογής παραδοσιακών σκαφών** σε μινιατούρες. Άνθρωποι που χωρίς να γνωρίζουν θεωρητική ναυπηγική, φτιάχνουν με τα χέρια τους σκαριά πανέμορφα, με πλεύση ασυναγώνιστη. Τα εργαλεία τους ίδια με εκείνα που χρησιμοποιούνταν και τον προηγούμενο αιώνα, η μαστοριά τους «σκέτο αλφάδι». Είναι εκείνοι που έχουν ζήσει “στο πετσί τους” ένα σκάφος και θέλουν όταν αφήσουν τη θάλασσα να μπορούν να έχουν το ίδιο αυτό σκαρί κάθε μέρα μέσα στο σπίτι τους. Η Μικροναυπηγική θέλει αγάπη, υπομονή και επιμονή. Μόνο με αυτόν τον τρόπο το αποτέλεσμα σε δικαιώνει».

**Η συμβολή τους είναι καθοριστική για την αναβίωση και διάδοση της Μικροναυπηγικής** στην περιοχή και βέβαια εξίσου σημαντικό να καταπιαστούν και οι νεότεροι με την κατασκευή τους . Μέσα από τη Μικροναυπηγική διατηρούμε ζωντανά πολλά σκάφη που χρόνο με τον χρόνο αποσύρονται. Σε μερικά χρόνια, πολλά από αυτά που κατασκευάζονται σήμερα θα είναι περιζήτητα, όπως ακριβώς συμβαίνει. Οι ενδιαφερόμενοι αγοραστές μπορεί να είναι είτε συλλέκτες είτε συνταξιούχοι ναυτικοί ή τουρίστες με ειδικό ενδιαφέρον για το βιομηχανικό



παρελθόν και το πολιτιστικό απόθεμα της περιοχής. Τα χειροτεχνήματα μπορούν να εκτίθενται στο πωλητήριο του κέντρου προβολής των « Ταρσανάδων της Ιερισσού» στο Αριστοτελείου Πνευματικό Κέντρο, αλλά και σε άλλα σημεία πώλησης όπως στα ξυλοναυπηγεία, σε εμπορικά τουριστικά καταστήματα της ευρύτερης περιοχής και μελλοντικά ακόμη και στα αεροδρόμια.

Επιπλέον, προτείνεται η δημιουργία **νέας δραστηριότητας** για την ανάπτυξη της **κατασκευής** τύπων **πλοίων ιστορικού ενδιαφέροντος**. Άνθρωποι με κοινά ενδιαφέροντα όπως οι караβομαραγκοί, ξυλοναυπηγοί, τεχνίτες, επαγγελματίες μικροναυπηγικής, ανταλλάσσουν ιδέες, απόψεις, τεχνογνωσία, συντελούν έτσι στην διάδοση της «μικρής κλίμακας» κατασκευής πλοίων ξυλοναυπηγικής τέχνης. **Τα σεμινάρια** θα λαμβάνουν χώρα στους ταρσανάδες και θα δίνεται η δυνατότητα εκμάθησης και εντρυφήσεως της μικροναυπηγικής και των αριστουργημάτων της.

Στα πλαίσια του καθιερωμένου και επιτυχημένου θεσμού των «Αριστοτέλειων», δημιουργείται μία **ενότητα** αποκαλούμενη «**Οι Ταρσανάδες της Ιερισσού**» αποτελούμενη από **δύο κύκλους**. Στον **πρώτο κύκλο** οι συμμετέχοντες απολαμβάνουν παραδοσιακά τραγούδια της θάλασσας. Συμμετέχουν η φιλαρμονική, η χορωδία του δήμου αλλά και ντόπιοι κάτοικοι μεγαλύτερης ηλικίας. Πραγματοποιείται στον περιβάλλοντα χώρο των ναυπηγείων.

Ο **δεύτερος κύκλος** αφορά θεωρητικά και πρακτικά μαθήματα Μικροναυπηγικής ξύλινων σκαριών διάρκειας μίας εβδομάδας. Λαμβάνουν μέρος εκπρόσωποι από τους εναπομείναντες караβομαραγκούς, ξυλοναυπηγοί, μέλη ναυταθλητικών ομίλων όλης της χώρας, λάτρεις της θάλασσας, ναυτικοί και αλιείς, ιδιοκτήτες παραδοσιακών σκαφών. Κίνητρο όλων είναι η αγάπη για την Ξυλοναυπηγική τέχνη η συνεύρεση και η γνωριμία με ανθρώπους που έχουν κοινό ενδιαφέρον να κατασκευάσουν, να δώσουν στο ξύλο μορφή, χαρακτήρα και ψυχή, να διευρύνουν τις γνώσεις τους και να μοιραστούν εμπειρίες. Κρίνεται σκόπιμη και η παρουσία επαγγελματιών Μικροναυπηγικής οι οποίοι θα δώσουν τα φώτα τους.

Η διοργάνωση αυτού του φεστιβάλ προϋποθέτει την δημιουργία άτυπης ομάδας από φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης, πολιτιστικούς φορείς, ειδικούς για την προστασία και ανάδειξη των παραδοσιακών σκαφών και της Ξυλοναυπηγικής τέχνης του Ελληνικού χώρου, λάτρεις της τοπικής Λαογραφίας που διατηρούν αρχειακό υλικό, εμπειρογνώμονα σε θέματα Ναυπηγικής, εκπροσώπους συλλόγων όπως π.χ.

από τον «Ελληνικό Σύνδεσμο Παραδοσιακών Σκαφών», την σχεδίαση εκπαιδευτικού υλικού για τον κύκλο των μαθημάτων κ.ο.κ.

Στο κλείσιμο αυτής της ενότητας πραγματοποιείται ανοιχτή συζήτηση και ενημέρωση. Θέμα της είναι, «Τα Ναυπηγεία της Ιερισσού, παρούσα κατάσταση και μέλλον , Τουρισμός».

Οι **στόχοι** είναι:

- Να γνωρίσει στους νέους την Ελληνική Παραδοσιακή Ναυπηγική τέχνη, διαχρονικά
- Να αναδείξει την πολιτιστική αξία της Ξυλοναυπηγικής τέχνης, να ευαισθητοποιήσει το κοινό για την διάσωση των σκαφών και να επισημάνει τις σοβαρές επιπτώσεις της καταστροφικής πολιτικής εξαφάνισής των. (Γ., Δρίνης, 2017, σελ. 36)
- Να εκθέσει την παρούσα κατάσταση, τα προβλήματα, την αναβαλλομένη επί χρόνια οριστική διευθέτηση της χωροθέτησης των Ταρσανάδων.
- Την ανταλλαγή απόψεων και διαμόρφωση προτάσεων για την διατήρηση και ανάπτυξη της Παραδοσιακής Ξυλοναυπηγικής τέχνης και των Ναυπηγείων της Ιερισσού. Έχουμε όλοι χρέος να τη διασώσουμε και να την κληροδοτήσουμε στις επόμενες γενιές ως στοιχεία πολιτισμού και ναυτοσύνης.
- Την συσχέτιση και συνδεσιμότητα με το τουριστικό προϊόν της Ανατολικής Χαλκιδικής. Δυνατότητες ανάπτυξης του βιομηχανικού τουρισμού σαν υποκατηγορία του πολιτιστικού τουρισμού. Το πάνελ αποτελείται από τους караβομαραγκούς της Ιερισσού, και άλλων ναυπηγείων, Ναυπηγούς εμπειρογνώμονες, τοπική αυτοδιοίκηση, εκπρόσωποι τουρισμού, επιστήμονες, ερευνητές , εκπρόσωποι πολιτιστικών συλλόγων .

Κλείσιμο της ενότητας με την υπόσχεση της διοργάνωσης επιστημονικής ημερίδας στα επόμενα « Αριστοτέλεια» και της προοπτικής ενός **Μητρώου Ξύλων Παραδοσιακών Σκαφών**. Περιλαμβάνει τα «ξυλοναυπηγικά θαύματα» όλης της Χαλκιδικής και την κατάσταση στην οποία ευρίσκονται. Κάτι που διευκολύνει στην πραγματοποίηση προτάσεων για την διάσωσή τους και χρησιμοποίησής τους στον τουρισμό. (Γ., Δρίνης, 2017, σελ. 36)

**11. Ο Θαλάσσιος Τουρισμός** είναι δραστηριότητα με σκοπό τις διακοπές, τον αθλητισμό και την πολιτιστική περιήγηση. (Κοκκώσης, Τσάρτας, Γκρίμπα, 2011. Σελ. 305). Η πλούσια ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά της Ανατολικής Χαλκιδικής, οι πολιτιστικοί πόροι αρχαιολογικού ενδιαφέροντος και η ναυτική παράδοση της Ιερισσού καθώς επίσης και τριακόσια (300) ολόκληρα χιλιόμετρα ακτογραμμής (*η μεγαλύτερη στη Χαλκιδική*), αμέτρητες ακρογιαλιές και παραλίες, κόλποι, νησάκια, κρυστάλλινα νερά, σχετίζονται με τα θέλγητρα τους πόρους της Ανατολικής Χαλκιδικής. ([www.mountathosarea.org](http://www.mountathosarea.org)).

**12. Ο Αλιευτικός και παράκτιος** τουρισμός αποτελούν εξειδικευμένα προϊόντα του Θαλάσσιου τουρισμού. Για την ανάπτυξη του Αλιευτικού τουρισμού απαραίτητη προϋπόθεση είναι η πραγματοποίηση σημαντικών επεμβάσεων και ο εκσυγχρονισμός στις υποδομές όπως είναι Μαρίνες και αλιευτικά καταφύγια στα λιμάνια της περιοχής. Επίσης η παροχή επαρκών υψηλών ποιοτικών υπηρεσιών και εκπαιδευμένου προσωπικού. (Κοκκώσης, Τσάρτας, Γκρίμπα, 2011. Σελ. 316). Η σωστή ανάπτυξη του αλιευτικού τουρισμού επιφέρει πρόσθετα οικονομικά οφέλη στην τοπική κοινωνία με την αύξηση των θέσεων εργασίας, την δημιουργία αναπτυξιακών υποδομών που θα συμβάλλουν στην ποιότητα ζωής των κατοίκων αλλά θα διευκολύνουν και την ζωή των τουριστών. Επιπρόσθετα επιτυγχάνεται η ανάπτυξη παρεμφερών οικονομικών δραστηριοτήτων, η έκδοση αλιευτικών ερασιτεχνικών αδειών. (Μυλωνόπουλος, Μοίρα, 2005. 113, 124, 126). Κρίνεται σκόπιμο να αναπτυχθούν επιχειρηματικές δραστηριότητες θαλάσσιου τουρισμού, η προοπτική του οποίου διαφαίνεται σοβαρή.

Η διατήρηση των ξύλινων σκαφών θα επιτευχθεί εφόσον χρησιμοποιηθούν σαν εργαλεία επιχειρηματικής ανάπτυξης. Η εξασφάλιση αλιευτικών αδειών από επαγγελματίες αλιείς, για τουριστικούς λόγους αφενός, η ζήτηση παραδοσιακών ξύλινων σκαριών από επιχειρηματίες ξενοδόχους για εκμετάλλευση αφετέρου, θα προκαλέσει την **δημιουργία ενός στόλου ξύλινων σκαφών, καϊκιών και βαρκών**. Η ζήτηση αυτή καταδεικνύει την **δυναμική** που αναπτύσσεται για **παραγγελίες στα ναυπηγεία** αλλά και τις ανάγκες για **συντήρησή των**. (Αθανασιάδου, 2010. Σελ. 66,

67). Ακόμη και την **μετασκευή** παλαιότερων σκαφών αποσκοπώντας στην προσαρμογή στις νέες απαιτήσεις.

Επιβάλλεται όμως η θέσπιση αυστηρών κανόνων που διέπουν τους όρους και τις προϋποθέσεις της αλιευτικής τουριστικής δραστηριότητας όπως για παράδειγμα η παροχή ενός οδηγού για την υπόδειξη της κατάλληλης περιοχής ψαρέματος (Κοκκώσης, Τσάρτας, Γκρίμπα, 2011, σελ. 318), ο συγκεκριμένος αριθμός των επιβαινόντων, η συντήρηση του σκάφους, η πιστοποιημένη εμπειρία του καπετάνιου κ.ά. (Μυλωνόπουλος, Μοίρα, 2005. Σελ. 81). Περαιτέρω, προτείνεται η **διοργάνωση γιορτής, όπως, «Ορκινιού»**, είδος ψαριού που βρίσκεται σε αφθονία στην περιοχή της Ιερισσού. Θα συνέβαλε στην αύξηση της πολιτιστικής εμπειρίας του τουρίστα και επομένως στην ελκυστικότητα του αλιευτικού πακέτου. Προτείνεται επίσης συνδυασμένη επίσκεψη στο κέντρο προβολής και in situ ξενάγηση στον ζωτικό χώρο των ναυπηγείων.

Η ορθολογική ανάπτυξη του αλιευτικού τουρισμού αυξάνει την αλληλεπίδραση τουρισμού και αλιείας, προσδίδει δε προστιθέμενη αξία στον τόπο. (Μυλωνόπουλος, Μοίρα, 2005. Σελ. 81).

### 6.3 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Οι περιορισμοί της εργασίας είναι αρκετά σημαντικοί και θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στις επόμενες αντίστοιχες έρευνες. Αρχικά, αναφορικά με την διεξαγωγή τόσο ποιοτικής όσο και ποσοτικής έρευνας, ένας περιορισμός ήταν ο σχετικά μικρός αριθμός δείγματος. Επομένως, σε επόμενες έρευνες, προκειμένου να επιτευχθεί μεγαλύτερη αξιοπιστία και αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος προτείνεται μεγαλύτερος αριθμός δείγματος.

Ένας δεύτερος περιορισμός της έρευνας ήταν ότι οι απαντήσεις προήλθαν από άτομα που σχετίζονταν είτε με τα ναυπηγεία, είτε με τον τουριστικό χώρο, όμως δεν περιλήφθηκαν στην έρευνα περισσότερα άτομα της τοπικής αυτοδιοίκησης, ενδεχομένως κάποιοι σχολικοί πράκτορες, κάποιοι υπεύθυνοι των πανεπιστημίων και άτομα των διαφόρων συλλόγων και σωματείων που σχετίζονται με την διάσωση των ξύλινων σκαφών, την πολιτιστική κληρονομιά και που εδρεύουν στην Αθήνα, κτλ.

Με την δική τους συμμετοχή τα αποτελέσματα της παρούσας εργασίας θα ήταν ιδιαίτερα εξειδικευμένα και θα συνέβαλαν περισσότερο και ουσιαστικά στην αξιολόγηση της επιχειρηματικής ανάπτυξης αλλά και τουριστικής αξιοποίησης των ναυπηγείων.

Τέλος, ένας τρίτος περιορισμός της έρευνας ήταν το γεγονός ότι τόσο η ποσοτική όσο και η ποιοτική έρευνας περιείχαν τις ίδιες ερωτήσεις, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να εξαχθούν πιο γενικά συμπεράσματα ειδικά από την ποσοτική έρευνα, δεδομένου ότι οι περισσότερες ερωτήσεις του ερωτηματολογίου ήταν εξειδικευμένες και δεν μπορούσαν να απαντηθούν από μεγάλο εύρος ατόμων.

## 6.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Ξυλοναυπηγική τέχνη είναι μια μορφή τέχνης που ιστορείται πολλούς αιώνες πριν. Ουσιαστικά πρόκειται για μια τέχνη που πλέον φθίνει, ενώ στο παρελθόν αποτελούσε σημαντικό επάγγελμα κυρίως των παραθαλασσίων περιοχών, διότι εκεί υπήρχαν Καρνάγια που θα μπορούσαν να απασχοληθούν οι άνθρωποι. Τα τελευταία περίπου τριάντα χρόνια πραγματοποιείται μια συνεχής καταστροφή ξύλινων αλιευτικών σκαφών που χρηματοδοτείται με υψηλές επιδοτήσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το Ελληνικό Κράτος. Δυστυχώς όλες οι ελληνικές κυβερνήσεις, τα χρόνια αυτά, δεν έχουν κάνει καμία σοβαρή προσπάθεια για να βρεθούν άλλες λύσεις και να μη λαμβάνει χώρα αυτή η βάρβαρη καταστροφή δημιουργημάτων της νεότερης πολιτιστικής κληρονομιάς.

Η έξοδος από την αλιεία με την παράλληλη καταστροφή του αλιευτικού σκάφους έχει ένα σημαντικό οικονομικό δέλεαρ για τους ψαράδες και γι' αυτό θεωρείται ένα από τα πιο δημοφιλή και μαζικά μέτρα του Επιχειρησιακού Προγράμματος Αλιείας (Ε.Π.ΑΛ.), ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια της κρίσης. Τα ποσά δεν είναι καθόλου ευκαταφρόνητα και λαμβάνονται χωρίς κανένα κόπο. Ιδιαίτερα, η απόσυρση του αλιευτικού σκάφους ισοδυναμεί, στην πραγματικότητα, με μια πολύ γενναιόδωρη εξαγορά ενός, συνήθως, γερασμένου και ταλαιπωρημένου παλιού καϊκιού, του οποίου συχνά η οικονομική αξία είναι αμελητέα ([http://takaikia.blogspot.com/2018/03/httpwww.html?sref=fb&fbclid=IwAR2vk\\_6abQ5njA8V7S\\_](http://takaikia.blogspot.com/2018/03/httpwww.html?sref=fb&fbclid=IwAR2vk_6abQ5njA8V7S_)).

Από ιστορική σκοπιά, τα παλιά ελληνικά καΐκια είναι δημιουργήματα μιας κατ' εξοχήν παραδοσιακής τέχνης, η οποία δυστυχώς απειλείται πλέον με αφανισμό, τόσο η ίδια όσο και τα δημιουργήματά της. Η τέχνη της ξυλοναυπηγικής στην Ελλάδα έχει ιστορικές καταβολές που ανάγονται τουλάχιστον στη βυζαντινή εποχή, όπως διαφαίνεται τόσο σε μελέτες ναυαγίων από τον 9ο και 11ο αιώνα μ. Χ. όσο και σε ιστορικές πηγές από το τέλος του μεσαίωνα και τις αρχές της Αναγέννησης. Φυσικά τα καΐκια, αλιευτικά ή μη, που έχουν κατασκευαστεί τις τελευταίες δεκαετίες στην Ελλάδα έχουν δημιουργηθεί με τη βοήθεια σύγχρονων υλικών και τεχνικών, σε μικρό ή μεγάλο βαθμό. Επίσης παρουσιάζουν πολλές επιρροές από την εξέλιξη της χρήσης τους και τη μετάβαση από τους παραδοσιακούς, στους σύγχρονους τρόπους αλιείας. Συνεχίζουν ωστόσο να αποτελούν δημιουργήματα της ελληνικής ναυπηγικής παράδοσης, όπως αυτή διαμορφώθηκε και εξελίχθηκε δια μέσου των αιώνων. Η καταστροφή των ξύλινων αλιευτικών σκαφών αποτελεί ένα σημαντικό πλήγμα στη συνέχεια της ναυπηγικής παράδοσης και ιδιαίτερα σε κάποια χαρακτηριστικά της, όπως αυτά της ευρύτητας, της πολυμορφίας και της προσαρμοστικότητας που είχε επιδείξει τις τελευταίες δεκαετίες. Η ιστορική αξία λοιπόν των καϊκιών, όχι μόνο δεν μπορεί να χαρακτηριστεί αμελητέα, αλλά σε ορισμένες περιπτώσεις είναι ιδιαίτερα σημαντική.

Δεν θα πρέπει να υποτιμηθεί ακόμη η εκπαιδευτική αξία της διάσωσης, αντί για την καταστροφή των καϊκιών. Είναι σημαντικό να διασώζονται, σε τοπική κλίμακα, οι δημιουργίες που συνδέουν το παρελθόν με το παρόν της κοινωνίας. Η καταστροφή του κάθε καϊκιού, αφαιρεί από τον τόπο ένα σημαντικό υλικό τεκμήριο που συμβάλει στην αναγνώριση και στην ανάπτυξη της πολιτιστικής ταυτότητας του τόπου. Οι νέες γενιές πρέπει να έχουν ζωντανά παραδείγματα από την πολιτισμική εξέλιξη του τόπου τους, όχι μόνο με τις προφορικές περιγραφές από τους παλαιότερους, αλλά και με τις διασώσεις υλικών τεκμηρίων, όπως τα καΐκια, που αντιπροσωπεύουν παλιότερες περιόδους της τοπικής πολιτισμικής ταυτότητα. Επιπλέον η καταστροφή των καϊκιών, με επίσημη κρατική χρηματοδότηση, δημιουργεί μια μεγάλη αντίφαση και ένα πολύ κακό παράδειγμα, απαξιώνοντας τις δημιουργίες της παραδοσιακής ναυπηγικής τέχνης. Η αντίφαση γίνεται ακόμη πιο κραυγαλέα όταν δηλώνουμε από τη μια ότι θέλουμε να διασώσουμε την τέχνη για να τη μεταδώσουμε στις νέες γενιές (Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού) και από

την άλλη χρηματοδοτούμε την καταστροφή των δημιουργημάτων αυτής της τέχνης (Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων).

Ακόμη τα ξύλινα αλιευτικά σκάφη παρουσιάζουν πολλές φορές εντυπωσιακή αισθητική αρτιότητα με αποτέλεσμα να κοσμούν τα λιμάνια στα οποία βρίσκονται. Συγκεντρωμένα σε μικρά σύνολα, εν πλω, προσδίδουν ένα ιδιαίτερο αισθητικό αποτέλεσμα και αποτελούν, συχνά, πηγή έμπνευσης για καλλιτέχνες και εικαστικούς δημιουργούς. Τα ίδια τα αλιευτικά σκάφη θα πρέπει, σε ορισμένες ίσως περιπτώσεις, να αντιμετωπίζονται ως έργα λαϊκής τέχνης, φτιαγμένα από δημιουργούς με ιδιαίτερες αισθητικές αντιλήψεις και τεχνικές ικανότητες. Από την άποψη αυτή η καταστροφή αυτών των αλιευτικών σκαφών είναι δυστυχώς καταστροφή δημιουργημάτων με ιδιαίτερες αισθητικές αξίες. Επιπλέον σε άλλες περιπτώσεις η καταστροφή ακόμη και μεμονωμένων σκαφών, έχει ως αποτέλεσμα τη διατάραξη ευρύτερων συνόλων με σκάφη, που παρουσιάζουν ιδιαίτερα εντυπωσιακά αισθητικά αποτελέσματα. Είναι γνωστά, για παράδειγμα, πολλά μικρά λιμάνια που θεωρούνται τόποι με ιδιαίτερες αισθητικές αξίες, επειδή συμπεριλαμβάνουν στον θαλάσσιο χώρο τους εντυπωσιακά σύνολα ξύλινων, κυρίως αλιευτικών, σκαφών. Οι τόποι αυτοί σταδιακά, με τις καταστροφές των ξύλινων αλιευτικών σκαφών, χάνουν την αισθητική τους αξία και υποβαθμίζονται.

Η τουριστική αξία που έχουν τα αλιευτικά σκάφη έχει διαφανεί προφανώς ήδη με όσα αναφέρθηκαν πιο πάνω σχετικά με την ιστορική, εκπαιδευτική και αισθητική αξία τους. Επιπλέον, τα ξύλινα αλιευτικά σκάφη αποτελούν αναγνωρίσιμο μέρος του προβαλλόμενου τουριστικού προϊόντος και άρα έχουν ακόμη μεγαλύτερη αξία από τη σκοπιά του τουρισμού. Στις εικόνες των παραλιακών οικισμών, ως επισκέψιμων τόπων για τουρισμό, τα ξύλινα αλιευτικά σκάφη παίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο και προσθέτουν ένα σημαντικό στοιχείο αναγνωσιμότητας των ελληνικών προορισμών. Άρα και η τουριστική αξία των σκαφών αυτών είναι σημαντική και δεν θα πρέπει να υποτιμηθεί.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αθανασίου, Δ., (1981), *Θεωρεία Πλοίων*. Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Κέντρα ανωτέρας τεχνικής και επαγγελματικής εκπαίδευσεως ανωτέρα σχολή τεχνολόγων μηχανικών, Αθήνα.

Δαμιανίδης, Κ., (2011), *Ελληνική Παραδοσιακή Ναυπηγική*, πολιτιστικό τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ.

Δαμιανίδης, Κ., Λεοντίδης, Τ. (2005), *Τα ελληνικά ιστιοφόρα καΐκια του 20<sup>ου</sup> αιώνα*. Μουσείο Κρητικής Εθνολογίας, εκδόσεις Γαβριηλίδης.

Κοκκόσης, Χ., Τσάρτας, Π. & Γκρίμπα Ε., (2010). *Ειδικές και εναλλακτικές μορφές τουρισμού*. Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα.

Μαρίνος, Γ., (2012). *Λαϊκά παραδοσιακά επαγγέλματα που χάθηκαν και λαϊκοί παραδοσιακοί επαγγελματίες Ιερισσιώτες που τα ακούσανε*. Εκδόσεις Γιάννης Π. Μαρίνος, Ιερισσός.

Moira, P. (1998), Η προστασία της ναυτικής κληρονομιάς και η προώθησή της ως πολιτιστικό αγαθό, 173-196.

Moira, P. (2009), *Θρησκευτικός τουρισμός*. Interbooks, Αθήνα.

Μυλωνόπουλος Δ., Μοίρα Π., (2005). *Θαλάσσιος Τουρισμός*, εκδόσεις Interbooks, Αθήνα.

Σφακιανάκης, Μ. (2000). *Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού*. Εκδόσεις Ελλην, Αθήνα.

Ιστορική και Λαογραφική Εταιρία Χαλκιδικής, *Χρονικά της Χαλκιδικής*, (1973), Τεύχος 23-24

Ιστορική και Λαογραφική Εταιρία Χαλκιδικής, *Χρονικά της Χαλκιδικής*, (1987), Πολύγυρος, «1<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Συμπόσιο Ιστορίας και Αρχαιολογίας της Χαλκιδικής 1984», (Μ. Zahrnt, olynth and olie chalkidier, 1977, s. 4 k.e.; Ν. G. L. Hammond, A History of Greece B.C., 1959, «Χρονικά της Χαλκιδικής», σ. 116 & Ξενοφών., Ελλ. V.2, σ. 11-12.)



Ιστορική και Λαογραφική Εταιρία Χαλκιδικής, *Χρονικά της Χαλκιδικής*, (1985-1986), τεύχη 40-41 (Μελέτη Πάππα Ν. Β., «*Η Ιερισσός και το αρχείο της Ιστορικής και Λαογραφικής εταιρίας Χαλκιδικής*»)

Ακαδημία Λαϊκού Πολιτισμού και Τοπικής Ιστορίας, «*Μαγνήτων Κιβωτός*», ***Ο Λαϊκός Πολιτισμός και η Ναυτική Παράδοση του Αιγαίου***, Εκδοτική Δημητριάδος, (2017)

### **ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

Alfred J., & Putnam, T. (1992), *The Industrial Heritage: Managing resources and uses*, Routledge, London.

Baumohl, B. (2012). *The secrets of economic indicators: hidden clues to future economic trends and investment opportunities*. FT Press.

Weiler, B., Hall, C.M., ( 1992). *Special Interest Tourism*. Belhaven Press

Brebbia, C. A. (2013). *Structural studies, repairs and maintenance of heritage architecture XIII* (Vol. 131). Wit Press.

Brent, W., Carr, R., Cooper, P. C., (2003). *Managing Educational Tourism*. Channel view publications.

Briedenhann, J., & Wickens, E. (2004). *Rural tourism—meeting the challenges of the new South Africa*. *International Journal of Tourism Research*, 6(3), 189-203.

Cho, Y & Fesenmaier, D. (2001). *A new paradigm for tourism and electronic commerce: experience marketing using the virtual tour*. In Leslie,D. & Sigala,M. 2005. *International cultural tourism. Management, implications and cases*. Elsevier ButterworthHeinemann. Oxford.

Douet, J. (2012). *Industrial heritage re-tooled: The TICCIH guide to industrial heritage conservation*.

Freund de Klumbis, D & Munsters, W. (2005). *Culture as a component of the hospitality product*. In Leslie,D. & Sigala,M. 2005. *International cultural tourism. Management, implications*. Elsevier Butterworth-Heinemann. Oxford.

- Gilmore, J.H & Pine, J.B (1999). The experience Economy. In Leslie, D. & Sigala, M. 2005. International cultural tourism. Management, implications. Elsevier ButterworthHeinemann. Oxford.
- Guha, I., & Ghosh, S. (2007). Does tourism contribute to local livelihoods? A case study of tourism, poverty and conservation in the Indian Sundarbans. SANDEE.
- Huntington, S. P. (1968). Modernization and corruption. Political corruption: A handbook, 253-263.
- Jud, G. D., & Krause, W. (1976). Evaluating tourism in developing areas: An exploratory inquiry. *Journal of Travel Research*, 15(2), 1-9.
- Khan, Z., & Farooq, S. U. (2011). The Impact of Tourism on Local Livelihoods; A Case Study of Galliyat, District Abbottabad. *Global Journal of Management And Business Research*, 11(2).
- Lee, J. W., & Hong, K. (2012). Economic growth in Asia: Determinants and prospects. *Japan and the World Economy*, 24(2), 101-113.
- Leff, N. H. (1964). Economic development through bureaucratic corruption. *American behavioral scientist*, 8(3), 8-14.
- Leslie, D., & Sigala, M. (2005). International cultural tourism: Management, implications and cases. Routledge.
- McKercher, B., & Du Cros, H. (2002). Cultural tourism: The partnership between tourism and cultural heritage management. Routledge.
- Méon, P. G., & Sekkat, K. (2005). Does corruption grease or sand the wheels of growth?. *Public choice*, 122(1-2), 69-97.
- Mitchell, J. (2012). Value chain approaches to assessing the impact of tourism on low-income households in developing countries. *Journal of Sustainable Tourism*, 20(3), 457-475.
- Pedersen, A. (2002). Manuals managing tourism at world heritage sites: A practical manual for world heritage site managers. [online] Available at: <http://whc.unesco.org/uploads/activities/documents/activity-113-2.pdf> [Accessed 21-09-2019].
- Richards, G. (Ed.). (2001). Cultural attractions and European tourism. Cabi.
- Richards, Gr. (1996), Cultural Tourism in Europe. CAB International, Bristol.
- Slotta, R. (1990). Technical monuments and industrial archeology. *Technologia*, 4, 1991.

Suri, T., Boozer, M. A., Ranis, G., & Stewart, F. (2011). Paths to success: The relationship between human development and economic growth. *World Development*, 39(4), 506-522.

Tighe, A. J. (1986). The arts/tourism partnership. *Journal of Travel Research*, 24(3), 2-5.

UNESCO (1982), Mexico City Declaration on Cultural Policies. World Conference on Cultural Policies, Mexico City, 26 July - 6 August 1982, 1-6.

United Nations World Tourism Organization. (2011). UNWTO Annual Report 2011. Retrieved from: [http://dtxqt4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/annual\\_report\\_2011.pdf](http://dtxqt4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/annual_report_2011.pdf) [LastAccessed 21-9-2019].

Yap, G., & Saha, S. (2013). Do political instability, terrorism, and corruption have deterring effects on tourism development even in the presence of UNESCO heritage? A cross-country panel estimate. *Tourism Analysis*, 18(5), 587-599.

## **ΕΡΓΑΣΙΕΣ**

Αθανασιάδου Ιωάννα, (2010), *«Ναυπήγηση και ανταγωνιστικότητα μη μεταλλικών σκαφών, η Ελληνική πραγματικότητα»*

Αθανασίου, Δ., (1981), *Θεωρεία Πλοίων*. Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Κέντρα ανωτέρας τεχνικής και επαγγελματικής εκπαίδευσης ανωτέρα σχολή τεχνολόγων μηχανικών, Αθήνα

Αλεξιάκης Παναγιώτης – Μέδρος Πρόδρομος, (2015), *«Η τέχνη της Ξυλοναυπηγικής»*

Γεωργαλάς Γεώργιος, (2000) *«Στοιχεία Ναυπηγικής Επιστήμης και Πλαίσιο Ανάπτυξης Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας»*

Διαλεκτού Κωνσταντίνα, (2017) *«Θρησκευτικός Τουρισμός»*

Καρίκης Δημήτρης, *«Πολιτιστική Κληρονομιά και Τουριστικό Προϊόν: Μελέτη προσέγγισης της επιρροής του Αρχαιολογικού Χώρου των Δελφών και του Μουσείου στην Π.Ε. Φωκίδας»*

*Νομός Φωκίδας: «προώθηση ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού».*

[https://www.ekdd.gr/ekdda/files/ergasies\\_esdd/18/025/1146.pdf](https://www.ekdd.gr/ekdda/files/ergasies_esdd/18/025/1146.pdf) 2007,

Μποζινέκη-Διδώνη, Π.(2010). *«Παραδοσιακοί οικισμοί και τουριστική ανάπτυξη. Το πρόγραμμα του ΕΟΤ 1975-1995»*

[http://library.tee.gr/digital/books\\_notee/book\\_59509/book\\_59509\\_bozineki.pdf](http://library.tee.gr/digital/books_notee/book_59509/book_59509_bozineki.pdf)

Πολύζος Σεραφείμ, (2017). «*Η χωρική και οικονομική διάσταση του Θρησκευτικού τουρισμού στην Ελλάδα*»

Σαρακατσιανός Ευάγγελος, (2018), *Μέσα Πρόωσης Πλοίων και η Εξέλιξη τους με τα Χρόνια*.

Σπυρίδων Παρθένης, (2007). «*Η προστασία της Πολιτιστικής Κληρονομιάς και η ανάδειξή της ως Πολιτιστικού Πόρου*»

## **ΜΕΛΕΤΕΣ**

Υπουργείο Τουρισμού, «*Σχέδιο Κατευθύνσεων Εθνικής Αναπτυξιακής Στρατηγικής 2014-2020 στον τομέα του Τουρισμού*»

## **ΑΡΘΡΑ**

Συνεδριακός Τουρισμός. *Τουριστική Αγορά*, τεύχος 3<sup>ος</sup>, 4<sup>ος</sup>/ 2018, σελ.40- 42

Δαμιανίδης Κ., (2000). Ελληνική Παραδοσιακή Ξυλοναυπηγική. *Πύρφορος 2000*, τεύχος 3, σελ 63-68

Δράσεις για την διαφύλαξη και ανάδειξη της παραδοσιακής Ξυλοναυπηγικής και την προστασία των υλικών τεκμηρίων της. *Περίπλους της Ναυτικής Ιστορίας*, τεύχος 107, 4ος-6ος/2019, σελ. 30-35

## **ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΟΔΗΓΟΙ**

Βλασίδη Βλάσση, (2005) «*Χαλκιδική*»

## **ΣΥΝΕΔΡΙΑ**

Χ.,Τσιρώνης, (2019) συνέδριο Dark Tourism

## **ΔΙΚΤΥΟΓΡΑΦΙΑ**

1.<http://www.albaola.com/en/site/boatbuilding-school> Ναυπηγική σχολή Albaola

1. <http://www.albaola.com/en/site/school-program/young-sailors> Σχολικά προγράμματα

2. <http://www.albaola.com/en> Ναυπηγεία Albaola San Sebastian Spain
3. <http://mbdb.hr/en/betina/> open air museum Kroatia
4. <https://drive.google.com/file/d/1GT9MpR44d69XSXOfUuRPyH0u2tP6C5i/view>  
Erasmus Youth κατάλογος καλών πρακτικών και επιτυχημένων ιστοριών
5. <https://www.benharrisboats.co.uk/> Ξυλοναυπηγείο Ηνωμένο Βασίλειο
6. <https://www.woodensailclassics.com/en/contact/> Ξυλοναυπηγείο Ολλανδία
7. <https://woodenships.co.uk/> Ξυλοναυπηγείο Ηνωμένο Βασίλειο
8. [https://aetoshal.blogspot.com/2019/04/blog-post\\_81.html?sref=fb&fbclid=IwAR2tOy5iFGKZUkIaNitPigK3kKvGnJfFyqNA0OVcEdPRu9bR6sOtCR2e8sc](https://aetoshal.blogspot.com/2019/04/blog-post_81.html?sref=fb&fbclid=IwAR2tOy5iFGKZUkIaNitPigK3kKvGnJfFyqNA0OVcEdPRu9bR6sOtCR2e8sc)  
Αετός Χαλκιδικής, τουριστική πολιτική, ανάδειξη και δημιουργία Σημείων Ενδιαφέροντος.
9. <https://www.absgreece.com/battlefields-in-chalkidiki/> Πεδία μαχών στην Χαλκιδική
10. <http://en.mountathosarea.org/our-area/> Προαθωνικός οργανισμός τουρισμού
11. <https://www.mixanitouxronou.gr/triiris-to-polemiko-skafos-tis-archaias-athinas-pou-kyriarxise-sti-mesogeio-pois-to-kataskevase-kai-giati-itan-anikito-pos-boreis-nakopilatiseis-stin-triiri-tou-polemikou-naftikou/>  
Μηχανή του Χρόνου, αρχαία Τριήρης
12. <http://erasmusplusyouth.gr/%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%AC%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%BF%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%BB%CF%8E%CE%BD-%CF%80%CF%81%CE%B1%CE%BA%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8E%CE%BD-%CE%B5%CF%80%CE%B9%CF%84%CF%85%CF%87%CE%B7%CE%BC%CE%AD/?fbclid=IwAR1Wu3OfLveR3UGFGtEsy1WRcz-pbYwtW5-0VHKXRvstFEQzs5O5Rb7pEF0> Erasmus plus Κατάλογος καλών πρακτικών-επιτυχημένων ιστοριών 2016-2018
13. <http://eranistis.net/wordpress/2017/10/03/%CE%B7-%CF%80%CE%B1%CF%81%CE%B1%CE%B4%CE%BF%CF%83%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%AE-%CF%84%CE%AD%CF%87%CE%BD%CE%B7-%CF%84%CF%89%CE%BD-%CE%BA%CE%B1%CF%81%CE%B1%CE%B2%CE%BF%CE%BC%CE%B1%CF%81%CE%B1%CE%B3%CE%BA/?fbclid=IwAR0WHCHPWDtT47WnUoZaMGbyUzo-DEaKyoV6xWRQ2Gt16yq6g1bTA2i2GCM> Εραμιστής

14. [http://takaikia.blogspot.com/2018/03/httpwww.html?sref=fb&fbclid=IwAR2vk\\_6abQ5njA8V7S\\_H](http://takaikia.blogspot.com/2018/03/httpwww.html?sref=fb&fbclid=IwAR2vk_6abQ5njA8V7S_H) ΤΑ ΚΑΙΚΙΑ, καταστροφή των ξύλινων σκαφών
15. [http://halkidikinews.gr/%CE%B5%CF%80%CE%B9%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CF%81%CF%8C%CF%84%CE%B7%CF%84%CE%B1/4312-%CF%84%CE%BF-%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CF%84%CF%8D%CE%BF-%C2%AB%CF%84%CF%89%CE%BD-%CF%80%CF%8C%CE%BB%CE%B5%CF%89%CE%BD-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BC%CE%B5%CE%B3%CE%B1%CE%BB%CE%AD%CE%BE%CE%B1%CE%BD%CE%B4%CF%81%CE%BF%CF%85%CF%85%CF%83%CF%84%CE%B7-%CF%83%CE%BA%CF%89%CF%84%CF%83%CE%AD%CE%B6%CE%B9%CE%BA%CE%B7-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B1%CE%B3%CE%BF%CF%81%CE%AC?fbclid=IwAR0pMDpngJmAIRQdH17qb\\_9mPb\\_T4\\_sUx9fOWGxZb4oU7rtcT4mWJ9yQzbE](http://halkidikinews.gr/%CE%B5%CF%80%CE%B9%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CF%81%CF%8C%CF%84%CE%B7%CF%84%CE%B1/4312-%CF%84%CE%BF-%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CF%84%CF%8D%CE%BF-%C2%AB%CF%84%CF%89%CE%BD-%CF%80%CF%8C%CE%BB%CE%B5%CF%89%CE%BD-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BC%CE%B5%CE%B3%CE%B1%CE%BB%CE%AD%CE%BE%CE%B1%CE%BD%CE%B4%CF%81%CE%BF%CF%85%CF%85%CF%83%CF%84%CE%B7-%CF%83%CE%BA%CF%89%CF%84%CF%83%CE%AD%CE%B6%CE%B9%CE%BA%CE%B7-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B1%CE%B3%CE%BF%CF%81%CE%AC?fbclid=IwAR0pMDpngJmAIRQdH17qb_9mPb_T4_sUx9fOWGxZb4oU7rtcT4mWJ9yQzbE) ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ ΝΕΑ, Το δίκτυο των «πόλεων του Μέγα Αλέξανδρου»\_
16. <http://www.im-ierissou.gr/index.php/component/content/article/81-nea-107-2013-08-11-07-01-12> Ιερά Μητρόπολη Ιερισσού, Κατασκηνώσεις
17. <https://www.facebook.com/AristotelianPoliteia/posts/514598079085734?tn=K-R> Αριστοτέλεια Πολιτεία
18. <http://www.dimosaristoteli.gr/gr/municipality/3235> Δήμος Αριστοτέλη, δημιουργία « Διεθνούς Πνευματικού Κέντρου Αρχαίων Σταγείρων: ο Αριστοτέλης»
19. <https://www.aristotle-center.org/%ce%bd%ce%b5%ce%b1/%ce%bf-%ce%b1%cf%81%cf%87%ce%b1%ce%b9%ce%bf%ce%bb%ce%bf%ce%b3%ce%b9%ce%ba%ce%bf%cf%83-%cf%87%cf%89%cf%81%ce%bf%cf%83-%cf%84%cf%89%ce%bd-%cf%83%cf%84%ce%b1%ce%b3%ce%b5%ce%b9%cf%81%cf%89%ce%bd-%cf%84/> Αριστοτέλειος Πολιτεία και το Διεθνές Πνευματικό Κέντρο
20. <http://www.dikam.auth.gr/el/node/1292> Διεθνές Κέντρο Αριστοτελικών Μελετών ΑΠΘ, Διεθνές Πνευματικό Κέντρο ο Αριστοτέλης
21. <https://www.auth.gr/news/press/26742> ΑΠΘ, Διεθνές Πνευματικό Κέντρο Αρχαίων Σταγείρων
22. [http://www.naftotopos.gr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=157:2010-01-04-13-22-22&catid=94&Itemid=471&lang=el](http://www.naftotopos.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=157:2010-01-04-13-22-22&catid=94&Itemid=471&lang=el) Ναυτότοπος, Μουσείο Αλιευτικών Σκαφών και Εργαλείων Δήμου Μουδανιών
23. [https://issuu.com/56984/docs/issue\\_107](https://issuu.com/56984/docs/issue_107) Περιοδικό Περίπλους Ναυτικής Ιστορίας
24. <http://journals.lib.ntua.gr/index.php/pyrforos/article/view/841/826> Περιοδικό Πυρφόρος
26. <https://www.htheoharis.gr/%CF%80%CE%BF%CE%B9%CE%BF%CF%82-%CE%B5%CE%AF%CE%BD%CE%B1%CE%B9-%CE%BF-%CE%BA%CF%85%CE%B2%CE%B5%CF%81%CE%BD%CE%B7%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82-%CF%83%CF%87%CE%B5%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CF%83%CE%BC%CF%8C/>

Χάρης Θεοχάρης, «ποιος είναι ο κυβερνητικός σχεδιασμός για την διάσωση της παραδοσιακής ναυπηγικής τέχνης»

27. <http://www.gsrt.gr/Financing/Files/ProPeFiles72/%CE%A3%CF%84%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B7%CE%B3%CE%B9%CE%BA%CE%B7%20%CE%A4%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CF%85%202014-2020.pdf>

Στρατηγική τουρισμού 2014-2020

28. [http://ayla.culture.gr/xilonaupigiki\\_wooden\\_shipbuilding/](http://ayla.culture.gr/xilonaupigiki_wooden_shipbuilding/)

Υπουργείο Πολιτισμού, Άυλη Πολιτιστική Κληρονομιά της Ελλάδας,  
Ξυλοναυπηγική

29. [https://ierissiot.es.blogspot.com/2019/01/blog-post\\_23.html?m=1&fbclid=IwAR0Z9bFaO92LVzj9VMUijtZCB6fF-lsLYaaSWcKEodPDDRTTrR8gph2nLQgQ](https://ierissiot.es.blogspot.com/2019/01/blog-post_23.html?m=1&fbclid=IwAR0Z9bFaO92LVzj9VMUijtZCB6fF-lsLYaaSWcKEodPDDRTTrR8gph2nLQgQ)

Τα Ιερισσιώτικα Ξωκλήσια

30. <http://www.opengov.gr/tourism/?p=1441>

Υπουργείο Τουρισμού, Θρησκευτικός και προσκυνηματικός τουρισμός

31. [https://www.huffingtonpost.gr/entry/-835\\_gr\\_7904604](https://www.huffingtonpost.gr/entry/-835_gr_7904604)

Ιστιοπλοΐα και Θαλάσσιος τουρισμός

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΕΡΕΥΝΑΣ**



## ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

### « Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ -ΤΑΡΣΑΝΑΔΕΣ ΤΗΣ ΙΕΡΙΣΣΟΥ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ ΩΣ ΜΕΣΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ».

1. Θεωρείτε απαραίτητη και επιβεβλημένη την προστασία, διατήρηση αλλά και την περαιτέρω ανάπτυξη των ναυπηγείων της Ιερισσού?
1. Είναι σημαντικό να καταστεί προσιτή η σημασία της ναυπηγικής τέχνης στην τοπική κοινωνία, κυρίως, αλλά και στους επισκέπτες ? πιστεύετε ότι θα συμβάλλει στην μακροπρόθεσμη και προσεκτική χρήση της πολιτιστικής κληρονομιάς της ναυπηγικής τέχνης?
2. Η αξιοποίηση των ναυπηγείων θα μπορούσε να προσδώσει προστιθέμενη αξία αλλά και διαφοροποίηση στο προσφερόμενο τουριστικό προϊόν της Ανατολικής αλλά και γενικότερα της Χαλκιδικής
3. Είναι σημαντική η συνεισφορά του στη διαφοροποίηση ή και συμπληρωματικότητα του προσφερόμενου τουριστικού προϊόντος καθώς και στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου? μπορεί να υπάρξει συνεργασία με ειδικές μορφές τουρισμού όπως πχ. θρησκευτικός, συνεδριακός, εκπαιδευτικός, περιηγητικός και πολιτιστικός τουρισμός?
4. Είναι επαρκής η «κρίσιμη μάζα» είτε από το εσωτερικό είτε από το εξωτερικό η ακόμη, είναι επαρκής ο αριθμός ή το μέγεθος των «οικομουσειων» ώστε να απαντήσει στην απαιτούμενη δυναμική του βιομηχανικού τουρισμού?
5. Πιστεύετε ότι ο τουρισμός βιομηχανικής κληρονομιάς μπορεί να συμβάλλει έστω και σε μικρό βαθμό στην οικονομική αναζωογόνηση του τόπου , στην ευημερία και στην συνοχή των τοπικών κοινωνιών μέσω της διατήρησης της συλλογικής μνήμης?
6. Η αξιοποίηση της ναυπηγικής τέχνης και της παραγωγικής δυναμικότητας για την ενίσχυση της παραδοσιακής ναυπηγικής δραστηριότητας μπορεί να αποτελέσει παράγοντα ενίσχυσης της απασχόλησης και άμβλυνσης της εποχικότητας της εργασίας βοηθώντας το εισόδημα? θα μπορούσε να δώσει ώθηση στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής?
7. Θεωρείτε εφικτή και βιώσιμη την ίδρυση εργαστηρίου για τη διδασκαλία της μορφής ναυπηγικής τέχνης στις επόμενες γενιές με ταχύρρυθμα σεμινάρια?
8. Τα παραδοσιακά σκάφη μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως σκάφη αναψυχής για την παροχή τουριστικών υπηρεσιών και στην προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού?
9. Θα ενδιέφερε η ανταλλαγή επισκέψεων με άλλους ταρσανάδες όπως αυτών των Σπετσών, της Πρέβεζας, Καβάλας κλπ., με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών, απόψεων, εμπειριών, τεχνογνωσίας για το παρόν αλλά κυρίως για το μέλλον των ελληνικών ναυπηγείων?

10. Κρίνετε σκόπιμο τον εκσυγχρονισμό και την ενίσχυση των ναυπηγείων είτε μέσω κοινοτικών προγραμμάτων π.χ. ΕΣΠΑ, είτε μέσω κρατικών αναπτυξιακών προγραμμάτων ώστε να καταστούν αυτά ανταγωνιστικά και βιώσιμα?

11. Θεωρείτε αναγκαία τη μεταφορά των ναυπηγείων από την αιγιαλίτιδα ζώνη σε άλλη περιοχή ?

Ναι σίγουρα / Ναι ίσως / Μάλλον όχι / Όχι δεν ξέρω, δεν απαντώ

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ**

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ.

Από τη συζήτηση με τα δυο ναυπηγεία προκύπτουν τα εξής.

Γενικά, έχουν φθίνουσα πορεία. απαιτείται **εκσυγχρονισμός** των ναυπηγείων για την ανάπτυξη και **επιβίωση τους** . Βασική προϋπόθεση όμως, είναι να **οριστικοποιηθεί το χωροταξικό ζήτημα** που ταλανίζει τους ναυπηγούς εδώ και τόσα χρόνια. Είναι μείζονος σημασία να χαρακτηρίσει **ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη** η περιοχή των ταρσανάδων, να οριοθετηθεί , και να θεσπίσει το νομικό πλαίσιο με όρους και προϋποθέσεις .Να υπάρξει ρητή αναφορά ότι σε οριοθέτηση περιοχή στον αιγιαλό επιτρέπεται η κατασκευή ξύλινων σκαφών, προκειμένου να πάρουν **οριστικές άδειες λειτουργίας**. Έτσι οι ιδιοκτήτες των ναυπηγείων θα είναι σε θέση να **ενταθούν σε αναπτυξιακά προγράμματα** για τον εκσυγχρονισμό τους προκειμένου να εξασφαλίσουν την μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα τους. Επιμένουν ότι δεν μπορούν να μεταφερθούν σε άλλο σημείο διότι δεν θα είναι δυνατή η ανέλκυση και καθέλκυση των σκαφών και βέβαια, πρέπει να είναι άμεση η εγγύτητα με το λιμάνι.

Το ίδιο ισχυρίζονται και άλλοι ερωτώμενοι που έχουν γνώση της κατάστασης. επιπλέον, δεν υπάρχει ρύπανση της θάλασσας, διότι το μοναδικό απόβλητο που είναι το ροκανίδι και που προέρχεται από την επεξεργασία του ξύλου, δεν ρίχνεται στη θάλασσα. Τα υπόλοιπα υλικά είναι οικολογικά.

Όσον αφορά τον **συνδικαλισμό**, υπάρχουν διάφοροι σύλλογοι σε όλη την Ελλάδα , πρόσφατα ιδρύθηκε σωματείο καραβομαραγκων. Στόχος είναι η ενδυνάμωση του συλλόγου και η προώθηση των συμφερόντων τους.

Πως διαμορφώνεται η κατάσταση σήμερα.

Η Ιερισσός έχει ναυπηγική παράδοση πλέον των 100 χρονών. στο πρόσφατο παρελθόν υπήρχαν έξη με επτά ναυπηγεία, σήμερα ο αριθμός είναι στα δυο. Περνάνε από γενιά σε γενιά, στις ίδιες οικογένειες. Στο παρελθόν υπήρξε αυξημένος αριθμός παραγγελιών από όλη την Ελλάδα, κυρίως για αλιευτικά ξύλινα σκάφη. Αυτό εξασφάλιζε την ικανοποιητική λειτουργία τους. Όμως τα τελευταία χρόνια με τα αντικίνητρα που δόθηκαν από το κράτος για την καταστροφή των ξύλινων σκαφών, μειωθήκαν οι παραγγελίες. Επίσης το κράτος δεν παραχωρεί νέες αλιευτικές άδειες. Οι σημερινές παραγγελίες αφορούν ξύλινα καΐκια και προορίζονται να χρησιμοποιηθούν για τουριστικούς λόγους. (Κάλυμνο, Κέρκυρα, Θάσο, Ζάκυνθο). Επίσης, ένα σημαντικό μέρος της δραστηριότητας τους αφορά την επισκευή και συντήρηση των σκαφών, βαρκών, από τη γύρω περιοχή αλλά και από όλη την Ελλάδα.

Αναφορικά με την **εκμάθηση της ναυπηγικής τέχνης** μέσω σεμιναρίων, οι ξυλοναυπηγοί θεωρούν ότι είναι εφικτό και προτίθενται να διδάξουν. υποστηρίζουν βέβαια πως η δουλειά μαθαίνεται κυρίως στο ναυπηγείο.

### **ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΡΑΒΟΜΑΡΑΓΚΩΝ, ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ**

Υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον από μέρους των **επισκεπτών**, κυρίως **ξένων**, αλλά και **Ελλήνων**. Επιπλέον, **σχολείων** είτε από τη γύρω περιοχή είτε από άλλους νομούς. Οι Γερμανοί ερωτάνε για τη **ναυπηγική τέχνη**, ενδιαφέρονται για τη διατήρηση της. Οι ταρσανάδες λόγω της θέσης τους κατά μήκος του δρόμου δέχονται επισκέψεις από θρησκευτικούς τουρίστες με προορισμό το **Άγιον Όρος** . Για τον **θαλάσσιο τουρισμό** απαντάνε ότι θα αυξηθεί η δραστηριότητα και πιστεύουν πως διανοίγεται σοβαρή **προοπτική**.

Επίσης οι ξυλοναυπηγοί θεωρούν απαραίτητες τις **ξεναγήσεις** τόσο στον χώρο των ταρσανάδων όσο και σε οργανωμένη αίθουσα **προβολής** είτε **κέντρο πληροφόρησης**. είναι σαφές ότι αντιλαμβάνονται και τους ενδιαφέρει η τουριστική αξιοποίηση των ταρσανάδων και της παραδοσιακής τους τέχνης.

**Το συμπέρασμα** είναι ότι οι ιδιοκτήτες των ναυπηγείων δραστηριοποιούνται υπό **αντίξοες συνθήκες**. θεωρούν ότι είναι **παραμελημένοι από την πολιτεία** που δεν αντιδρά στην με μαθηματική ακρίβεια εξαφάνιση αυτής της δραστηριότητας και της παραδοσιακής ξυλοναυπηγικής τέχνης.

### **ΞΕΝΟΔΟΧΟΙ**

Αναγνωρίζουν την **αξία** της βιομηχανικής πολιτιστικής κληρονομιάς του τόπου. Οι **ταρσανάδες** και η **ξυλοναυπηγική τέχνη** είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με τον τόπο τους. Επίσης αντιλαμβάνονται την συνδεσιμότητα με τον τουρισμό και θεωρούν μονόδρομο την ανάπτυξη και επιβίωση των ναυπηγείων.

Πιστεύουν ότι θα δώσει **οικονομική ώθηση**, ότι θα συμβάλλει στην **άμβλυνση της εποχικότητας της εργασίας**, στο ρολό που μπορεί να παίζει στον τουρισμό. θα επιτρέψει τη **γνώση της ιστορίας** της περιοχής, την πολιτιστική κληρονομία , διατηρεί άρρηκτη την **κοινωνική συνοχή** τονώνει **την τοπική ταυτότητα**.

Όμως, θέτουν και αυτοί επιτακτικά το **θέμα της οροθέτησης των ναυπηγείων**. Προτείνουν τη **βελτίωση** της σημερινής εικόνας με την κατασκευή νέων σκέπαστρων, να τεθούν κανόνες για την καθαριότητα και την αισθητική, διότι η σημερινή αντιαισθητική εικόνα αποθαρρύνει τον τουρίστα. Επιπρόσθετα, **να αναβαθμιστεί το παραλιακό μέτωπο** και να επεκταθεί ο **ποδηλατοδρόμος** μέχρι την περιοχή των ναυπηγείων. Συμφωνούν ότι μπορεί να συμβάλει στην **αύξηση του τουρισμού**, υπάρχει ικανοποιητικός αριθμός ενδιαφερόμενων τουριστών προκειμένου να προωθηθεί ο **βιομηχανικός τουρισμός**. Άλλωστε οι ίδιοι προτίθενται να **προωθήσουν** συγκεκριμένες ενέργειες και δράσεις μέσα από τις ιστοσελίδες τους.

Συνεχίζουν λέγοντας ότι οι τουρίστες στην συντριπτική τους πλειοψηφία, ερωτώντας για τις παραδοσιακές τέχνες και γοητευμένοι από την ναυπηγική τέχνη των Αρχαίων Ελλήνων, δείχνουν υψηλό ενδιαφέρον για τη ναυπηγική τέχνη της Ιερισσού. Μία σημαντική παρατήρηση είναι ότι ο **τουρισμός** της Ιερισσού τα τελευταία χρόνια έχει **ανοδική πορεία και** οφείλεται κατά ένα μεγάλο μέρος στον **θεματικό** τουρισμό και στον συνδυασμό των επιμέρους κατηγοριών.

Σύμφωνα με πρώην δήμαρχο η ιδιότητα του οποίου είναι μηχανικός- ναυπηγός το **κοινό** που θα αναζητήσει τα ναυπηγεία είναι **εξειδικευμένο**. Προέρχεται κυρίως από επιστημονικούς συλλόγους, συνέδρια κλπ. Ο ίδιος πρότεινε μια **σχολή** ή παράρτημα μιας άλλης σχολής στα ΤΕΙ, ώστε να ανέβει το επίπεδο παρέχοντας **υψηλού επιπέδου γνώση**. Επίσης, πιστεύει και ο ίδιος στην προοπτική του θαλάσσιου αλιευτικού τουρισμού.

Όσον αφορά το μέλλον της ναυπηγικής τέχνης. Κοινή είναι η διαπίστωση ότι η ξυλοναυπηγική φθίνει. Επισημαίνουν όμως την αναγκαιότητα της συνέχισης λειτουργίας των ταρσανάδων και την διαιώνιση της ξυλοναυπηγικής τέχνης. Υποστηρίζουν ότι πρέπει να δοθούν τα κατάλληλα κίνητρα στους νέους ώστε να ασχοληθούν επαγγελματικά.

Τέλος, όλοι οι ερωτηθέντες **συνηγορούν** στο ότι πρόκειται για **πανάρχαιο παραδοσιακό επάγγελμα**, μέρος της πολιτιστικής τους κληρονομιάς, και πρέπει **άπαντες** οι άμεσα ενδιαφερόμενοι, η τοπική αυτοδιοίκηση, οι φορείς του τουρισμού, οι σύλλογοι, να ενσκήψουν πάνω στο θέμα δίνοντας αποτελεσματική **λύση** προκειμένου την **διάσωση του**.