

ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΛΑΜΠΟΥΣΑΣ

Εξερευνώντας το κρυφό παρελθόν
της Λάμπουσας



Η Δημιουργία Μιας Ναυτικής Κληρονομιάς

Το αλιευτικό σκάφος ΛΑΜΠΟΥΣΑ θεωρείται ένα μοναδικό ιστορικό αλιευτικό σκάφος του σύγχρονου πολιτισμού της Κύπρου με πλούσια δραστηριότητα στα ανατολικά μεσογειακά νερά. Η ΛΑΜΠΟΥΣΑ, αρχικά ονομαζόταν Ομόνοια και κατασκευάστηκε στο Πέραμα του Πειραιά το 1955 από τον караβομαραγκό Δημήτριο Ζαχαρία. Έλαβε το όνομα ΛΑΜΠΟΥΣΑ όταν έφτασε και καταχωρήθηκε στο λιμάνι της Αμμοχώστου το 1965. Αυτή η τράτα έχει υπάρξει παθητικός μάρτυρας πολλών ιστορικών γεγονότων, από την κατασκευή της στο λιμάνι του Πειραιά μέχρι τη μεταφορά της στην Κύπρο το 1965, όπου με υπερηφάνεια υιοθέτησε το όνομα “ΛΑΜΠΟΥΣΑ” από τον τόπο γέννησης (Λάπηθο) του νέου ιδιοκτήτη της.

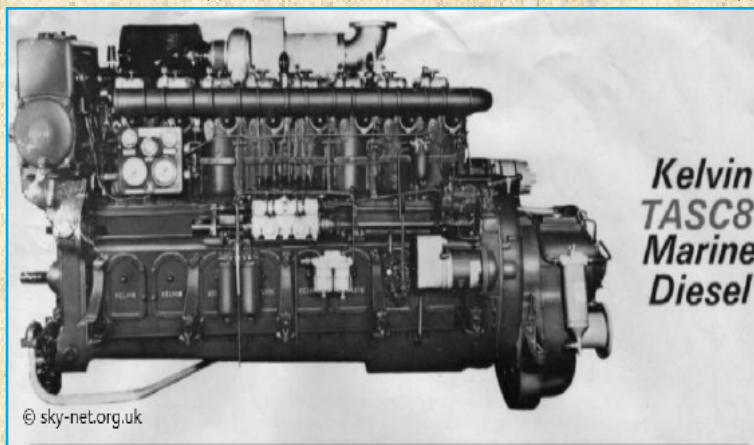


Η “ΛΑΜΠΟΥΣΑ” είναι ένα υπερήφανο σύμβολο της πλούσιας ναυτικής ιστορίας της Κύπρου και πολύ περισσότερο από ένα απλό απομεινάρι του παρελθόντος. Η ιστορία του είναι μια συναρπαστική χρονική εξιστόρηση της τεχνοτροπίας και της παράδοσης της Μεσογείου. Ανήκε στον τύπο Liberty, έναν τύπο με ελλειψοειδές σχήμα πλώρης και τον τελευταίο τύπο των παραδοσιακών ξύλινων ελληνικών σκαφών. Αποτελεί θαύμα ναυτικής αρχιτεκτονικής της εποχής του, με μήκος 25 μέτρων και μεικτή χωρητικότητα 48 τόνων. Μπορούσε να φτάσει ταχύτητες έως και 10 κόμβους.



Τεχνικά Χαρακτηριστικά

Η τράτα διαθέτει μονό κατάστρωμα και πλωτή γέφυρα με δύο ιστούς, που χρησιμοποιούνται μόνο για αλιευτικούς σκοπούς. Μέχρι το 1985, κινείτο με έναν ντίζελ κινητήρα M.A.N. που κατασκευάστηκε στη Γερμανία το 1955, διαθέτοντας τέσσερις κυλίνδρους με διάμετρο 285mm και μήκος πιστονιού 420mm, παρέχοντας 250 ίππους (BHP) και επιτυγχάνοντας ταχύτητα 8 κόμβων. Ωστόσο, στα τέλη



της δεκαετίας του '80, πραγματοποιήθηκε αναβάθμιση σε έναν κινητήρα KELVIN που κατασκευάστηκε στο Ηνωμένο Βασίλειο το 1982, χρησιμοποιώντας εσωτερική καύση ντίζελ με οκτώ κυλίνδρους, με διάμετρο 165.1mm και μήκος πιστονιού 184.1mm, παράγοντας ισχύ 320 BHP και αυξημένη ταχύτητα 10 κόμβων. Επιπλέον, οι προδιαγραφές της τράτας περιλαμβάνουν μεικτή χωρητικότητα 94.23 τόνους, εγγεγραμμένη χωρητικότητα 48.00 τόνους και μήκος μηχανοστασίου 6.28 μέτρα.



Τεχνικές Ψαρέματος της ΛΑΜΠΟΥΣΑΣ

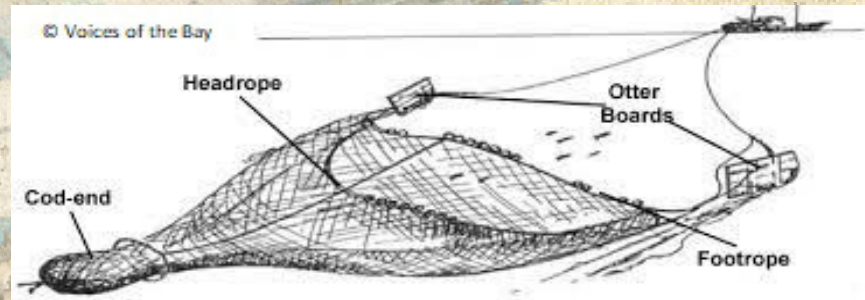
Σύμφωνα με τις αλιευτικές τεχνικές που καθόρισαν την κληρονομιά της ΛΑΜΠΟΥΣΑΣ, η τράτα χρησιμοποιούσε μια εξειδικευμένη μέθοδο γνωστή για την αποτελεσματικότητα και την ακρίβειά της: το κάθετο τράταγμα. Το κεντρικό εργαλείο σε αυτήν τη μέθοδο ήταν ένα ανθεκτικό δίχτυ, σχεδιασμένο να βυθίζεται στον πυθμένα του ωκεανού, με τη βοήθεια θυρών—σημαντικές ξύλινες δομές επενδεδυμένες με σίδηρο, με ύψος περίπου 90 εκατοστά και μήκος 1,5 μέτρα.

Καθώς το δίχτυ κατέβαινε στα βάθη, η πίσω πλευρά του παρέμενε κλειστή ενώ οι πλευρικές ενότητες, δεξιά και αριστερά, άνοιγαν ευρέως, τραβούμενες από ανθεκτικά σχοινιά. Αυτές οι θύρες, τοποθετημένες περίπου 100 μέτρα μακριά η μία από την άλλη, έπαιζαν καίριο ρόλο στη λειτουργία. Εξασφάλιζαν ότι το δίχτυ παρέμενε ανοικτό καθώς έσερνε τον βυθό, συλλαμβάνοντας πληθώρα θαλάσσιων ζώων. Για να διατηρήσει τη θέση του κατά μήκος του ωκεανού βυθού, το δίχτυ ήταν βαρυντικά εξοπλισμένο, ενώ παχιά φελλά κατά μήκος της ανώτερης άκρης του το κρατούσαν επαρκώς επιπλέον, διατηρώντας ύψος περίπου 1,5 μέτρα. Η πλοήγηση αυτού του περίπλοκου μηχανισμού απαιτούσε έναν καπετάνιο με εξαιρετική δεξιότητα και βαθιά γνώση της τοπογραφίας των



βαθών της θάλασσας για αποφυγή υποθαλάσσιων κινδύνων όπως τα βράχια. Ο καπετάνιος θα μετρούσε με επιμέλεια το βάθος χρησιμοποιώντας έναν διακόπτη προσαρτημένο σε ένα λεπτό σχοινί, μια τεχνική που απαιτούσε υπομονή και ακρίβεια για να εξασφαλίσει την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα της τράτας. Το δίχτυ, ικανό να ανυψώσει έως και τέσσερις τόνους αλιευμάτων, ανασυρόταν με έναν γρύλο, τραβώντας το προς την πλευρά του σκάφους. Καθώς τα δώρα της θάλασσας εμφανίζονταν, χύνοντας πάνω στο κατάστρωμα, το πλήρωμα άρχιζε να δραστηριοποιείται. Καθάριζαν και έπλεναν τα ψάρια με μεγάλη προσοχή, ενώ οποιοδήποτε ανεπιθύμητο αλιεύμα επέστρεφε στον ωκεανό με φτυάρια, διατηρώντας μια σεβαστή ισορροπία με το θαλάσσιο περιβάλλον.

Στη ΛΑΜΠΟΥΣΑ, βάθη έως και 90 μέτρα έγιναν τα αλιευτικά τους πεδία, μια μαρτυρία των δυνατοτήτων του σκάφους και της επιδεξιότητας του πληρώματος σε αυτή την παραδοσιακή αλιευτική τεχνική.



Ιδιοκτησία και Πλήρωμα

Η κληρονομιά του ΛΑΜΠΟΥΣΑ περιλαμβάνει πολλούς καπετάνιους, ο καθένας εκ των οποίων συνέβαλε στην πλούσια ναυτική του ιστορία με μοναδικά παρατσούκλια όπως ο “Ασηκκαλής” (Κώστας Χριστοδούλου), ο “Παπουτσάς” (Νικόλας Πέτρου), ο “Βάκης” (Ανδρέας Πέτρου), ο “Νονής” (Αντώνης Πέτρου) και ο Αδάμος Κοσιάκης. Αυτοί οι έμπειροι ναυτικοί, στο τιμόνι της πρώτης ΛΑΜΠΟΥΣΑΣ, έπαιξαν καθοριστικούς ρόλους στα πρώτα της ταξίδια, επιδεικνύοντας την ικανότητά τους και την αφοσίωσή τους στη ναυτική δραστηριότητα. Ειδικά, ο Σάββας Δαμιανού ανέλαβε την καπετανία για εντυπωσιακά 36 χρόνια, καθοδηγώντας τη ΛΑΜΠΟΥΣΑ μέσα από διάφορες ναυτικές προκλήσεις και εδραιώνοντας μια μακροχρόνια παρουσία στις ανοιχτές θάλασσες.

Λειτουργώντας με ένα πλήρωμα έως και επτά ναυτικών, η ΛΑΜΠΟΥΣΑ αποτελούσε μαρτυρία της αλληλεγγύης και της ομαδικής εργασίας, που είναι ουσιαστικές για την επιτυχία των ναυτικών επιχειρήσεων. Η αφοσίωση των καπετάνιων και του πληρώματος διασφάλισε την ομαλή λειτουργία του πλοίου, πλοηγώντας μέσα από τα απρόβλεπτα νερά με αντοχή και εμπειρία. Εξετάζοντας την ιδιοκτησία της πρώτης ΛΑΜΠΟΥΣΑΣ φωτίζει τις συνεργατικές προσπάθειες, που διατήρησαν την ύπαρξή της.



Ο Κυριάκος Νεοκλέους, ο Σταυράκης και πιθανώς μερικοί άλλοι συνιδιοκτήτες σχημάτισαν την αρχική ομάδα των ενδιαφερόμενων. Αυτό το μοντέλο συνεργατικής ιδιοκτησίας αντανακλά τις κοινές ευθύνες και τις δεσμεύσεις εκείνων, που επενδύουν στην επιτυχία της τράτας. Στην περίπτωση της δεύτερης ΛΑΜΠΟΥΣΑΣ, η ιδιοκτησία επεκτάθηκε σε άτομα όπως ο Κυριάκος Νεοκλέους, ο Σταυράκης, ο Πέτρος Παπαπέτρου (ο οποίος κατείχε ένα μερίδιο από τη τράτα), και ο Νικόλαος Παπουτσάς (αργότερα απέκτησε τη δική του τράτα, το “Άγιος Στυλιανός”). Αυτό το πολύπλοκο δίκτυο ιδιοκτητών υπογραμμίζει τις οικονομικές και συνεργατικές δυναμικές που διατηρούσαν τις αλιευτικές επιχειρήσεις της ΛΑΜΠΟΥΣΑΣ.

© Ψηφιακός Ηρόδοτος



Η αφήγηση της ΛΑΜΠΟΥΣΑΣ, με την ποικιλία των καπετάνιων, των μελών του πληρώματος και των ιδιοκτητών, αποτελεί παράδειγμα της ανθεκτικότητας και της προσαρμοστικότητας, που απαιτούνται για την επιτυχία στον δύσκολο και απρόβλεπτο κόσμο των ναυτικών διαδικασιών.



Πλοήγηση στις Θάλασσες

Η ΛΑΜΠΟΥΣΑ διεξήγαγε αλιευτικές εκστρατείες σε διεθνή ύδατα, συμπεριλαμβανομένων προορισμών όπως η Μάλτα, η Λιβύη, η Αίγυπτος και ο Λίβανος. Αυτός ο ευρύτερος χάρτης αλιευτικής δραστηριότητας κυρίως συνέβαινε από Ιούνιο έως Σεπτέμβριο, επικεντρώνοντας τις προσπάθειες του πληρώματος κατά την περίοδο αναπαραγωγής των ψαριών στα κυπριακά ύδατα. Το πλήρωμα επέδειξε εξαιρετική προσαρμοστικότητα και εφευρετικότητα κατά την πλοήγησή του σε γεωπολιτικά σύνορα, εξασφαλίζοντας σταθερή προσφορά αλιευμάτων. Παράλληλα, διατηρούσε σημαντική παρουσία σε κυπριακά λιμάνια όπως το αλιευτικό λιμάνι της Ορμήδίας, το λιμάνι της Λάρνακας, το Ζύγι, το λιμάνι της Κερύνειας, το παλιό λιμάνι στη Λεμεσό, το λιμάνι της Πάφου και το λιμάνι της Αμμοχώστου (πριν από τον πόλεμο), εξασφαλίζοντας την υποστήριξη και τον εφοδιασμό του πλοίου. Η επέκταση σε διεθνή ύδατα τόνισε την δέσμευση στο εμπόριο και την ικανότητα προσαρμογής σε παγκόσμια πρότυπα αλιείας.



Ιστορίες από τα Χρονικά της ΛΑΜΠΟΥΣΑΣ

Το καλοκαίρι πριν από το 1963, το πλήρωμα τόλμησε να μπει στα τουρκικά ύδατα για αλιεία. Η παρουσία τους δεν πέρασε απαρατήρητη, καθώς τράβηξε την προσοχή των τουρκικών λιμενικών αρχών, οι οποίες έστειλαν ένα παλιό ρυμουλκό. Ο Κυριάκος Καστένης, κάτοικος Βαρωσίου, ανέλαβε τον ρόλο του καπετάνιου κατά τη διάρκεια αυτής της τολμηρής περιπέτειας. Όταν πλησίασαν οι τουρκικές αρχές, τους ζητήθηκε να ανασύρουν τα δίχτυα



© Pattichion Municipal Museum

Ελλιμενισμός στο ψαρολιμάνο – κιάκι Ορμύθειας 1974

τους και να μεταφέρουν το σκάφος στο τουρκικό λιμάνι. Αντιμέτωπος με μια επισφαλή κατάσταση, ο καπετάνιος Καστένης σχεδίασε γρήγορα μια στρατηγική απάντηση. Διέταξε τους ναυτικούς του να κρυφτούν στο κατάστρωμα, αφήνοντας μόνο δύο μέλη του πληρώματος στα σχοινιά. Με τη μηχανή να δουλεύει στη μέγιστη δυνατή της ισχύ, ο Καστένης περίμενε μέχρι να φτάσει στο όριό της, και τότε διέταξε τους ναυτικούς του να κόψουν τα σχοινιά με πάλια.





Το αποτέλεσμα ήταν μια δραματική διαφυγή καθώς το σκάφος απομακρύνθηκε γρήγορα περίπου 100 μέτρα από το κυνηγητικό τουρκικό σκάφος. Μέσα στο χάος που ακολούθησε, οι δύο ναυτικοί καλύφθηκαν στο κατάστρωμα και στο αμπάρι, αποφεύγοντας τα πυρά που ξεσπούσαν από τους Τούρκους. Δυστυχώς, ένας από τους ναυτικούς τραυματίστηκε στο πόδι από σφαίρα. Αταλάντευτος, ο καπετάνιος Καστένης κατάφερε να πλοηγήσει το σκάφος πίσω στην ασφάλεια των κυπριακών

υδάτων, εξασφαλίζοντας την επιβίωση του πληρώματος μέσα από τις δυσκολίες. Αυτό το περιστατικό αποτελεί μαρτυρία της ευρηματικότητας και του θάρρους που επέδειξαν.



Τουρκική Εισβολή στην Κύπρο (1974)

Πριν από το 1974, η ΛΑΜΠΟΥΣΑ ασχολείτο με εκτεταμένες αλιευτικές δραστηριότητες σε ολόκληρη την Κύπρο, εδραιώνοντας μια σταθερή παρουσία στο ναυτικό τοπίο του νησιού. Ωστόσο, το 1974, κατά τη διάρκεια του πολέμου, το σκάφος αναζήτησε καταφύγιο στο αλιευτικό λιμάνι της Ορμήδιας για να διασφαλίσει την ασφάλειά του κατά τους ταραχώδεις καιρούς. Μετά τον πόλεμο, τα λιμάνια της Λεμεσού και της Λάρνακας αναδείχθηκαν ως τα κύρια λιμάνια, αναλαμβάνοντας σημαντικούς ρόλους στην αναζωογονημένη αλιευτική βιομηχανία. Οι θάλασσες των ελεύθερων περιοχών, που αποτελούν το ένα τρίτο του συνόλου του νησιού, έγιναν κρίσιμα αλιευτικά εδάφη. Μετά τον πόλεμο, η κυβέρνηση επανέναρξε την αλιεία και εξέδωσε άδειες σε

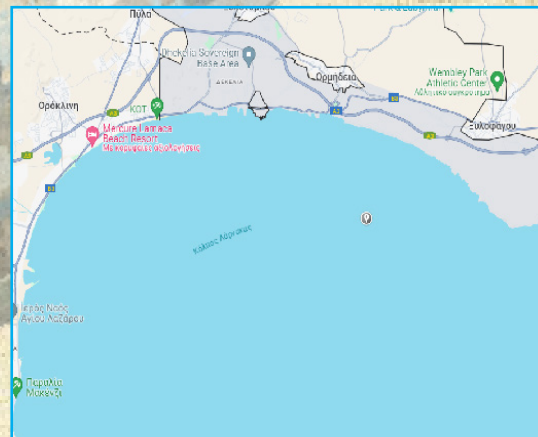


98 αλιείς σε όλη τη Κύπρο, οδηγώντας σε υπεραλιείωση και έτσι μείωση των ψαριών. Το 1992, μετά τον 'Πόλεμο του Κόλπου' και τις επακόλουθες διαρροές πετρελαίου από πηγές πετρελαίου, πολλά δελφίνια αναζήτησαν καταφύγιο στη Μεσόγειο μέσω της Διώρυγας του Σουέζ, γίνοντας πρόβλημα για ψαράδες που στόχευαν τα ψάρια τα οποία τρέφονταν. Αυτή η εισροή δελφινιών οδήγησε σε σημαντική απειλή για το θαλάσσιο οικοσύστημα.

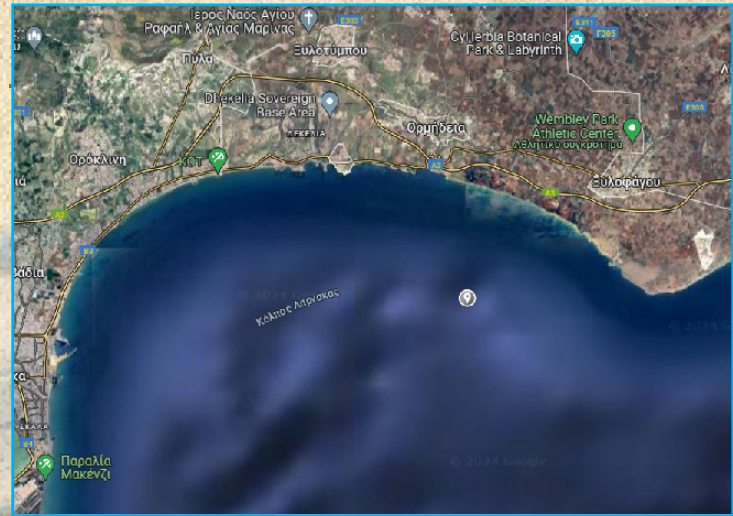


Το Ναυάγιο της ‘Πρώτης’ ΛΑΜΠΟΥΣΑΣ

Το βράδυ της 9ης Μαρτίου 1965, στις 18:00, η ΛΑΜΠΟΥΣΑ (η ‘πρώτη’ ΛΑΜΠΟΥΣΑ, ένα υπάρχον σκάφος με το ίδιο όνομα) ξεκίνησε μια αλιευτική εκστρατεία από τον κόλπο της Ορμήδιας. Καθώς η νύχτα εξελίσσονταν κοντά στο ακρωτήριο Πύλα, συγκεκριμένα στην τοποθεσία Κόκκινα, γύρω στις 23:00 έως 23:30, το ψαράδικο αντιμετώπισε μια επικίνδυνη κατάσταση. Ο καπετάνιος Κώστας “Ασηκκαλής” Χριστοδούλου, στο τιμόνι, αντιλήφθηκε μια ξαφνική και ανησυχητική διαρροή. Αναγνωρίζοντας άμεσα τη σοβαρότητα της κατάστασης, ο καπετάνιος Χριστοδούλου συγκέντρωσε το πλήρωμά του και μαζί ξεκίνησαν προσπάθειες να αντιμετωπίσουν την εισροή θαλασσινού νερού. Εφοδιασμένοι με ένα βοηθητικό αντλιοστάσιο και κουβάδες, το πλήρωμα εργάστηκε ακούραστα για να σταματήσει τη διαρροή. Δυστυχώς, οι προσπάθειές τους εμποδίστηκαν καθώς το όγκος του θαλασσινού νερού αποδείχθηκε καταπονητικός, καθιστώντας τη μηχανή βοηθητικής αντλίας ανεπαρκή.



Με μια αποφασιστική κίνηση για να εξασφαλίσει την ασφάλεια του πληρώματός του, ο καπετάνιος Χριστοδούλου πήρε τη δύσκολη απόφαση να εγκαταλείψει το ψαράδικο που είχε πληγεί. Επειγόντως, το πλήρωμα εκκένωσε σε μια κουπιά βάρκα, αφήνοντας πίσω τη ΛΑΜΠΟΥΣΑ. Με μεγάλη θλίψη, το ψαράδικο υπέκυψε στη συνεχή εισροή νερού και τελικά βυθίστηκε. Οι συνθήκες κάτω από τις οποίες η ΛΑΜΠΟΥΣΑ βυθίστηκε παραμένουν άγνωστες. Μετά το ναυάγιο, ο ιδιοκτήτης χρησιμοποίησε τα ασφάλιστρα για να αγοράσει τη νέα ΛΑΜΠΟΥΣΑ, αρχικά ονομασμένο Ομόνοια, αυτή που έχουμε σήμερα.



Άλλες Παραδοσιακές Κυπριακές Τράτες

Άλλες παραδοσιακές τράτες που υπήρχαν στην Κύπρο ήταν το 'ΑΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ' και το 'ΕΥΘΥΒΟΥΛΟΣ', τα οποία ανήκαν στον Γεώργιο Λουκά και δύο ή τρεις άλλους. Ένα ακόμη ήταν το '[ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ](#)', κατασκευασμένο το 1950, το οποίο αποσύρθηκε μαζί με τη ΛΑΜΠΟΥΣΑ το 2004, τεκμηριώθηκε με ψηφιακές και συμβατικές μεθόδους και αργότερα καταστράφηκε υπό ελεγχόμενες διαδικασίες από το [Εργαστήριο Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών](#) του Πανεπιστημίου Κύπρου το 2019.



Η Απόσυρση και το Πρόβλημα της Υπεραλίευσης

Το ψαροκάικο “ΛΑΜΠΟΥΣΑ” αποσύρθηκε το 2004 ως μέρος μιας ευρωπαϊκής πρωτοβουλίας για την καταπολέμηση της υπεραλίευσης, ένα σόβαρό πρόβλημα που χαρακτηρίζεται από αλιευτικές πρακτικές που υπερβαίνουν τα βιώσιμα όρια, οδηγώντας σε οικολογική ανισορροπία, οικονομική αστάθεια στις αλιευτικές κοινότητες και την επικινδυνοποίηση βασικών ειδών. Η υπεραλίευση διαταράσσει τη θαλάσσια βιοποικιλότητα και τις τροφικές αλυσίδες, οδηγώντας είδη όπως το μεσογειακό μπλεφιν τόνο και διάφορα καρχαρίες σε κοντά στην εξαφάνιση. Οι προσπάθειες για την αντιστροφή αυτών των επιπτώσεων περιλαμβάνουν την ίδρυση Περιοχών Αλιευτικών Περιορισμών και την εφαρμογή σχεδίων διαχείρισης για ευάλωτα αποθέματα. Αυτά τα μέτρα είναι ουσιώδη για την ανάκαμψη των εξαντλημένων αποθεμάτων και τη διασφάλιση της βιωσιμότητας των θαλάσσιων οικοσυστημάτων.



Χρήσιμες Αναφορές για την Υπεραλίευση



ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ
Η ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια

[ΤΙ ΕΙΝΑΙ Η ΥΠΕΡΑΛΙΕΥΣΗ \[ΑΡΘΡΟ\]](#)



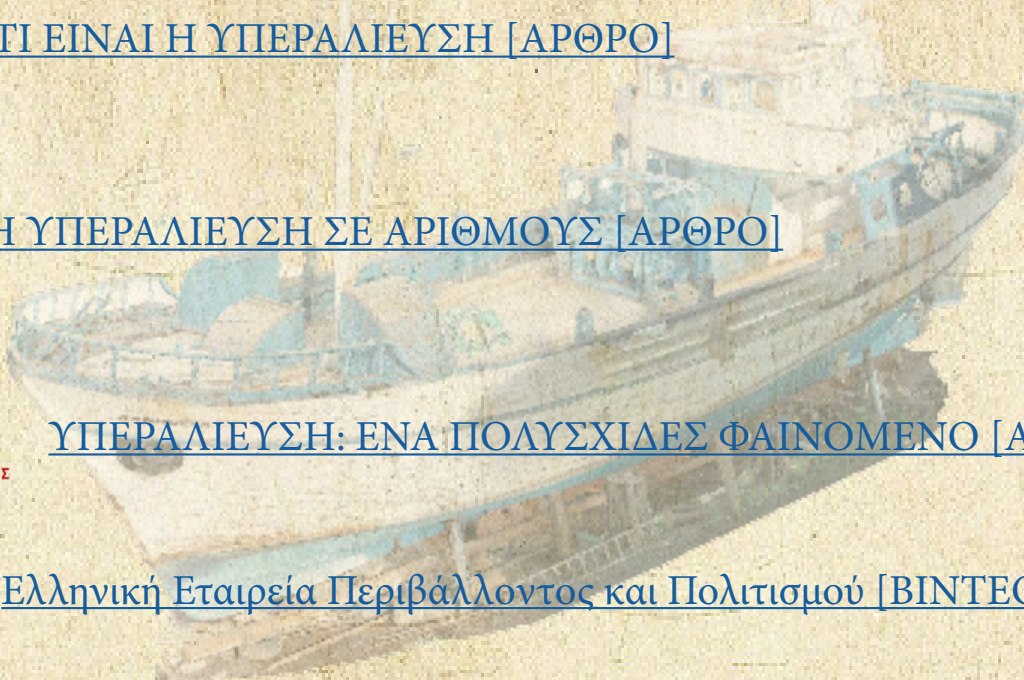
[Η ΥΠΕΡΑΛΙΕΥΣΗ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ \[ΑΡΘΡΟ\]](#)



[ΥΠΕΡΑΛΙΕΥΣΗ: ΕΝΑ ΠΟΛΥΣΧΙΔΕΣ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ \[ΑΡΘΡΟ\]](#)



[Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού \[ΒΙΝΤΕΟ\]](#)

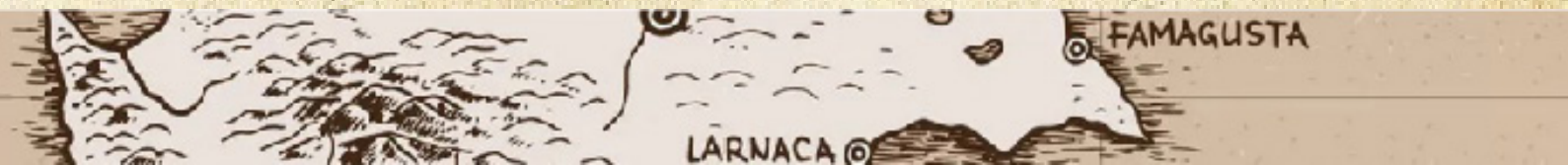
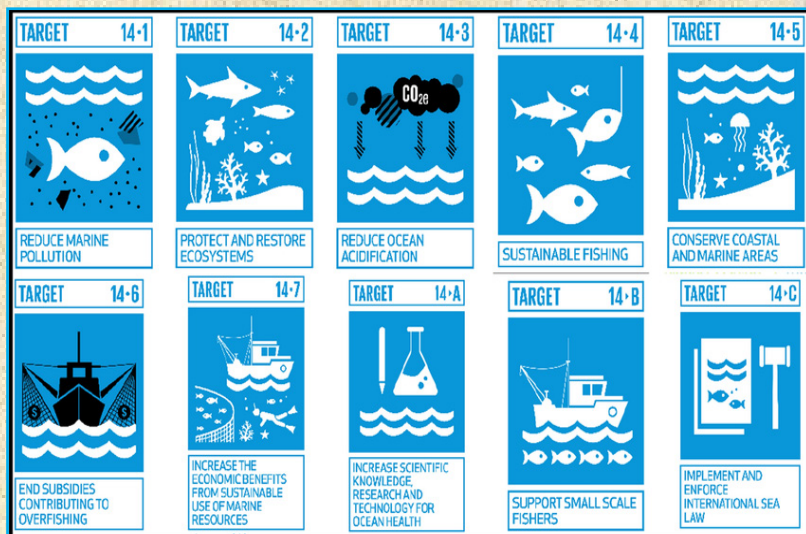


Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης του ΟΗΕ (ΣΒΑ)

Ο ΣΒΑ 14 των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών επικεντρώνεται στη διατήρηση και βιώσιμη χρήση των ωκεανών, η οποία μετράται με 10 αλληλένδετους στόχους.

Ο ΣΒΑ 14 επικεντρώνεται στη μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης, την προστασία των

οικοσυστημάτων και την προώθηση βιώσιμων αλιευτικών πρακτικών, όπως τονίζεται από το Our World in Data. Οι προσπάθειες αυτές είναι ζωτικής σημασίας για τη διατήρηση της υγείας των ωκεανών και τη στήριξη της οικονομικής ανάπτυξης μέσω βιώσιμων θαλάσσιων πρακτικών.



Video Page

[Έγκλημα στις ελληνικές θάλασσες \[VIDEO\]](#)



Η Συνεισφορά της Λεμεσού στη ΛΑΜΠΟΥΣΑ



Ο Δήμος Λεμεσού έχει παίξει καθοριστικό ρόλο στη διατήρηση του αλιευτικού σκάφους Λαμπούσα, του τελευταίου μεγάλου παραδοσιακού αλιευτικού στο νησί. Η ΛΑΜΠΟΥΣΑ, ένα σημαντικό στοιχείο της πολιτιστικής κληρονομιάς της Κύπρου, αποσύρθηκε και ανατέθηκε στη Λεμεσό το 2005 επί Δημήτρη Κοντίδη. Αυτό συνέβη μετά τη λήξη της ενεργού υπηρεσίας του σκάφους το 2004, ακολουθώντας την απόφαση της κυβέρνησης στο πλαίσιο ενός ευρωπαϊκού προγράμματος για την απόσυρση πολλών σκαφών για την προστασία της θαλάσσιας ζωής. Η διάσωσή του αποτελεί πολύ σημαντικό ορόσημο στον τομέα της ψηφιακής πολιτιστικής κληρονομιάς, ιδίως επειδή, σύμφωνα με τον κανονισμό [\(ΕΕ\) αριθ. 508/2014](#) - Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας, ορισμένα αλιευτικά σκάφη θα πρέπει πλέον να καταστραφούν. Αφού υπηρέτησε τις θάλασσες για πέντε δεκαετίες, η ΛΑΜΠΟΥΣΑ υποβλήθηκε σε περιοδικές διαδικασίες συντήρησης μέχρι το 2023. Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκε πλήρης αποκατάσταση, η οποία περιελάμβανε την αντικατάσταση των περισσότερων ξύλων και την εκτεταμένη επισκευή της μηχανής. Η αποκατάσταση έγινε με σχολαστικότητα για να ανακατασκευαστεί το σκάφος με τον ίδιο τρόπο που κατασκευάστηκε αρχικά το 1955. Η αποκατάσταση αυτή χρηματοδοτήθηκε από το [ευρωπαϊκό επιχειρησιακό πρόγραμμα «Θάλασσα»](#) για την περίοδο 2014-2020.



Η Ψηφιοποίηση της ΛΑΜΠΟΥΣΑΣ

Η Έδρα ΟΥΝΕΣΚΟ στην Ψηφιακή Πολιτιστική Κληρονομιά στο Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου, σε συνεργασία με τον Δήμο Λεμεσού, διατηρεί ψηφιακά το αλιευτικό σκάφος της Λάμπουσας, μέρος της ναυτικής κληρονομιάς της Κύπρου, στο πλαίσιο του έργου [ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ](#). Το έργο ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ εφαρμόζει μια πλήρη μεθοδολογία βασισμένη στη [Μελέτη της ποιότητας στην 3D ψηφιοποίηση της υλικής πολιτιστικής κληρονομιάς](#) για τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς που περιλαμβάνει όλες τις φάσεις από την απόκτηση δεδομένων έως την επαναχρησιμοποίησή τους. Κύριες δραστηριότητες είναι η συλλογή σωστών δεδομένων, η εκτίμηση της πολυπλοκότητας και της ποιότητας, η μετατροπή τους σε δομημένες μορφές για ανάλυση και διαχείριση της γνώσης για εύκολη πρόσβαση και εκπαιδευτική εφαρμογή. Το έργο στοχεύει επίσης στην ανάπτυξη λεπτομερών ψηφιακών μοντέλων των αντικειμένων και παρέχονται επίσης τρόποι για τη μακροχρόνια διατήρησή τους. Επιπλέον, οργανώνει τα δεδομένα για γενική χρήση, αυξάνοντας έτσι την ακαδημαϊκή αξία των ψηφιακών περιουσιακών στοιχείων. Αυτή η προσέγγιση βασίζεται σε τρεις κύριους πυλώνες: κατάλληλα πρότυπα ψηφιακής αποτύπωσης 3D, προσβασιμότητα ψηφιακού περιεχομένου συγκεκριμένη για τους χρήστες και μια ταξινόμηση που είναι σύμφωνη με τα παγκοσμίως αποδεκτά λεξιλόγια



του Getty, εξασφαλίζοντας έτσι τη σωστή τεκμηρίωση και κατηγοριοποίηση. Η ολιστική προσέγγιση - μεθοδολογία του έργου ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ έχει εφαρμοστεί στο [αλιευτικό σκάφος ΛΑΜΠΟΥΣΑ](#). Αυτή η πρωτοβουλία χρησιμοποιεί προηγμένες τεχνολογίες που παρέχονται από το έργο EUreka3D, το οποίο χρηματοδοτείται από το Πρόγραμμα Digital Europe της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Το EUreka3D προσφέρει μια αξιόπιστη πλατφόρμα για πολιτιστικά ιδρύματα για τη διαχείριση, την αποθήκευση και την προβολή 3D ψηφιακών περιουσιακών στοιχείων με ασφάλεια στο διαδίκτυο, ενσωματώνοντας αυτούς τους πόρους στην Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα Europeana, βελτιώνοντας την πρόσβαση στην ευρωπαϊκή πολιτιστική κληρονομιά.

Το [EUreka3D Report για τα Paradata](#) αναφέρεται στη λεπτομερή τεκμηρίωση των παραδεδομένων σχετικά με το έργο ΛΑΜΠΟΥΣΑ, επικεντρώνεται αποκλειστικά στις μεθόδους και τις διαδικασίες που χρησιμοποιήθηκαν στη ψηφιοποίηση του σκάφους. Αυτό το έργο όχι μόνο προστατεύει το φυσικό αντικείμενο, αλλά εμπλουτίζει επίσης την πολιτιστική αφήγηση και τις εκπαιδευτικές ευκαιρίες, καθιστώντας το προσβάσιμο σε ένα ευρύτερο κοινό και εξασφαλίζοντας τη διατήρησή του για τις μελλοντικές γενιές.

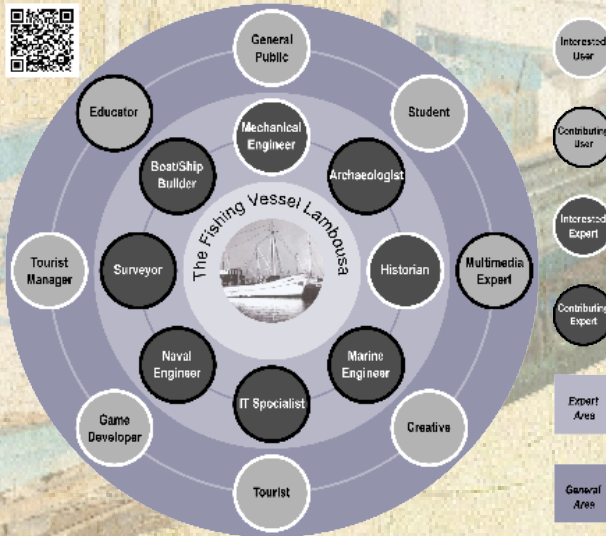


Η ομάδα του Ευρωπαϊκού έργου Μνημοσύνη στη Λάμπουσα,
στο ναυπηγείο του Καρνάγιο, στη Λεμεσό, 24 Μαρτίου, 2023



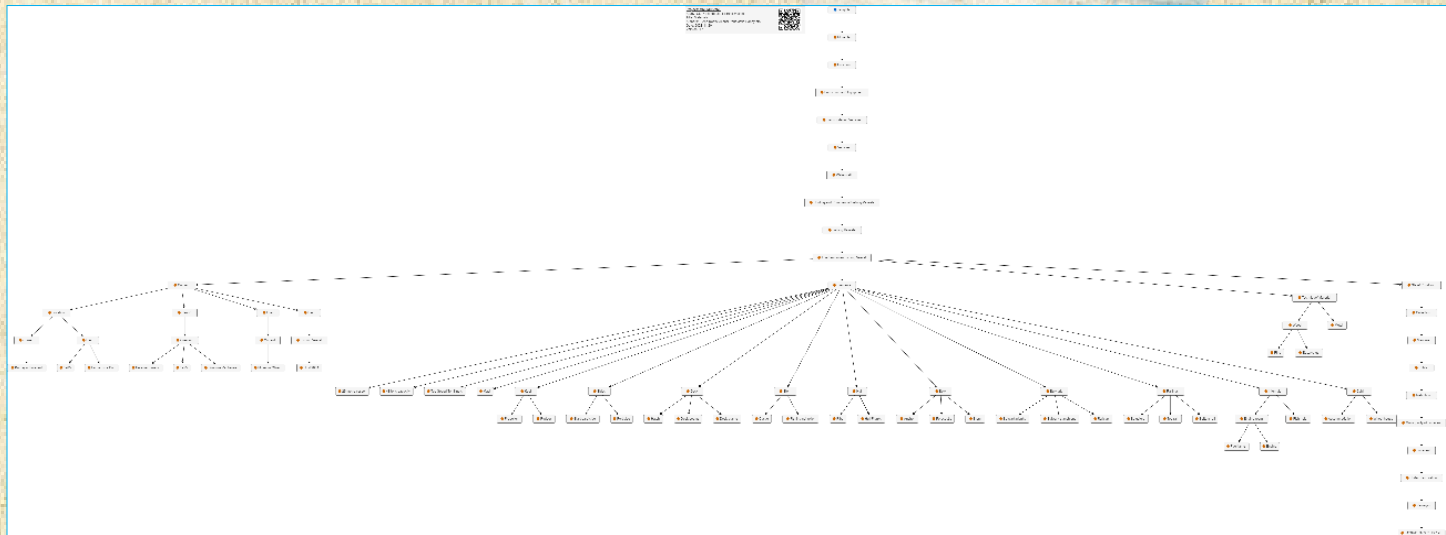
Κατηγοριοποίηση χρηστών

Η κατηγοριοποίηση των χρηστών στην ψηφιακή πολιτιστική κληρονομιά περιλαμβάνει την ταξινόμηση των χρηστών με βάση την εξειδίκευση και τα ενδιαφέροντά τους, διευκολύνοντας την εξατομικευμένη πρόσβαση και συμβολή στο περιεχόμενο της πολιτιστικής κληρονομιάς.

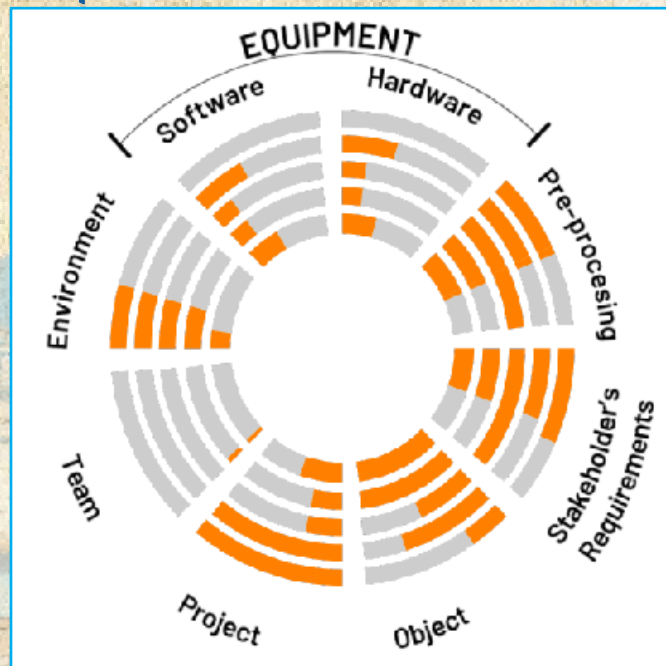


Ταξινόμηση

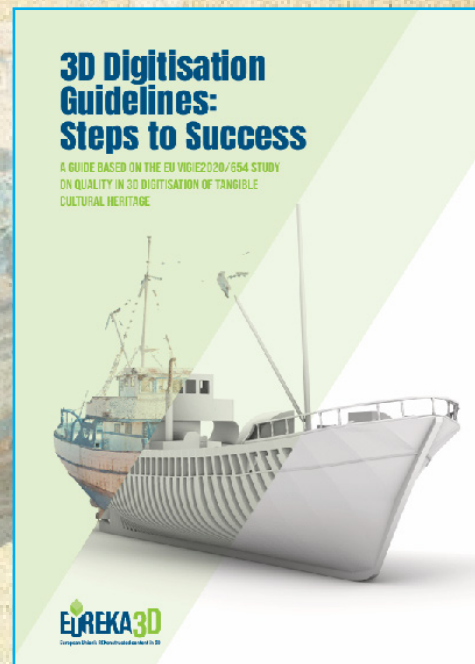
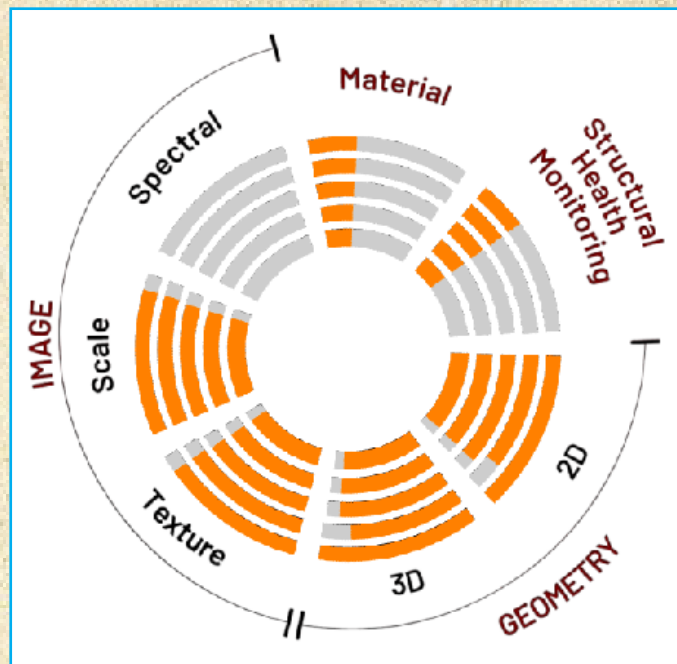
Στην ψηφιακή πολιτιστική κληρονομιά, η ταξινόμια αναφέρεται στη συστηματική ταξινόμηση και οργάνωση των πληροφοριών σχετικά με το αντικείμενο. Η διαδικασία αυτή περιλαμβάνει τη δημιουργία ενός δομημένου πλαισίου που κατηγοριοποιεί διάφορα χαρακτηρισικά και μεταδεδομένα που σχετίζονται με το αντικείμενο.



Διάγραμμα πολυπλοκότητας με βάση τη μελέτη VI-GIE 2020/654 της ΕΕ

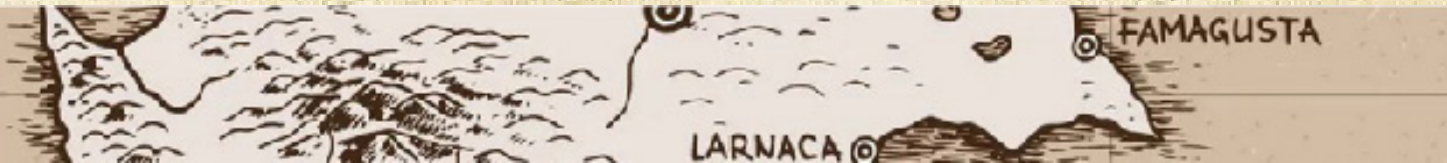


Διάγραμμα ποιότητας με βάση τη μελέτη VIGIE 2020/654 της ΕΕ

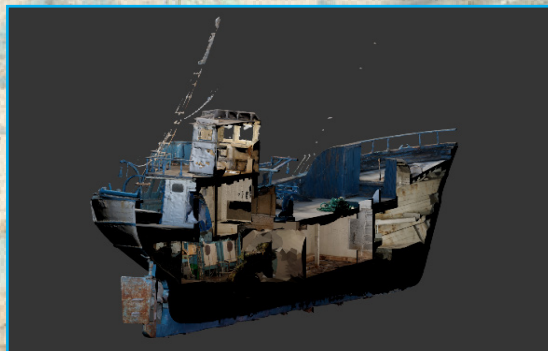


Ανάπτυξη Μοντέλου

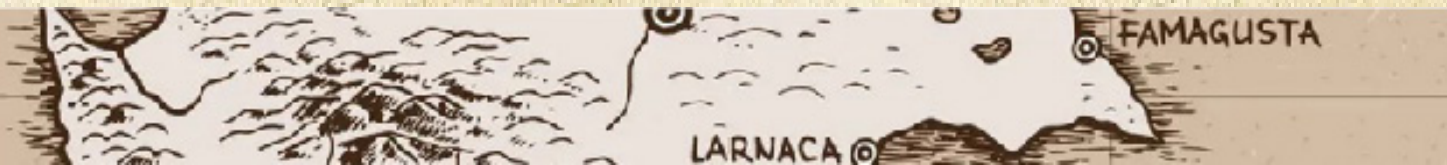
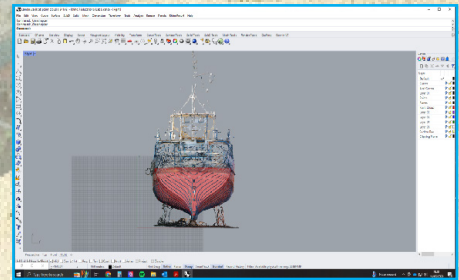
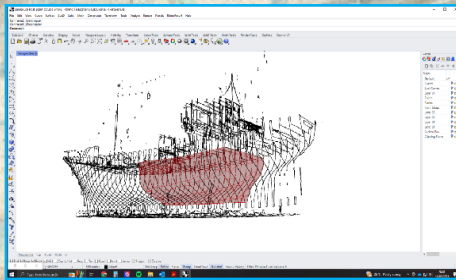
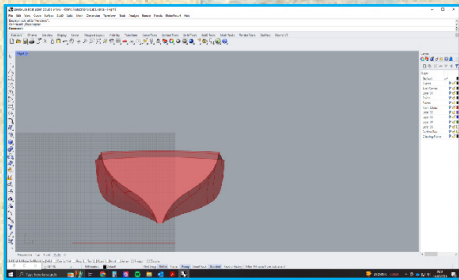
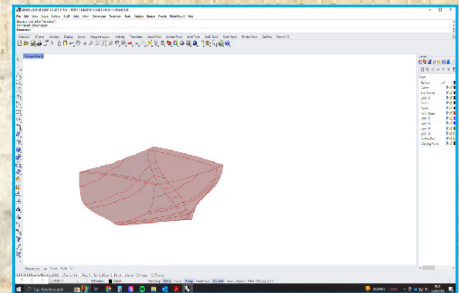
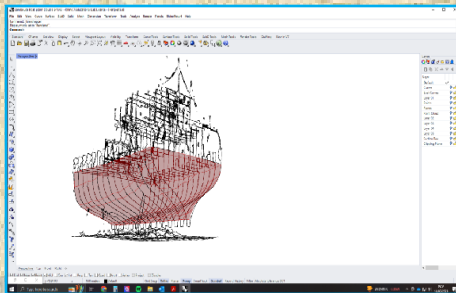
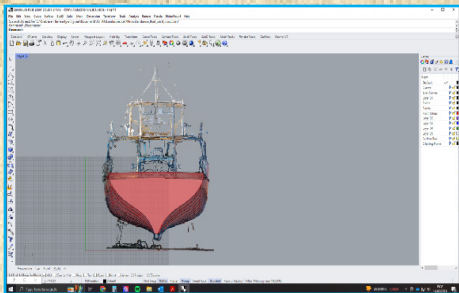
3D Φωτογραμμετρικές Μετρήσεις



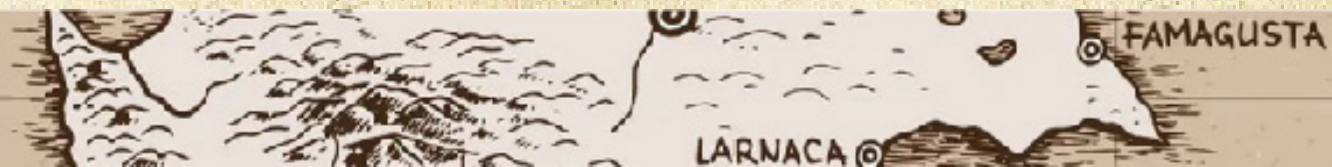
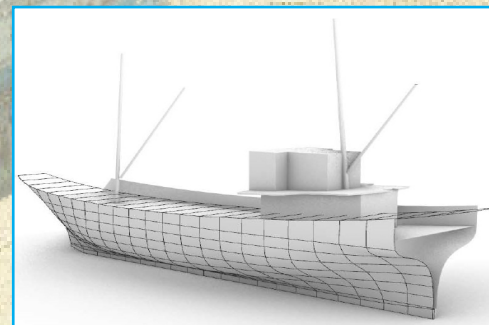
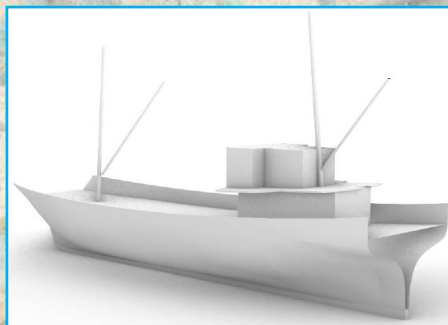
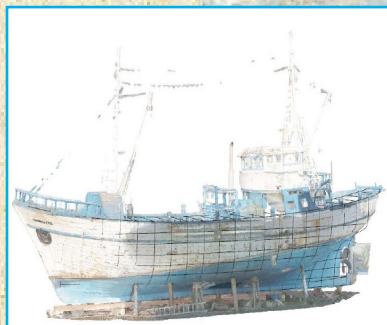
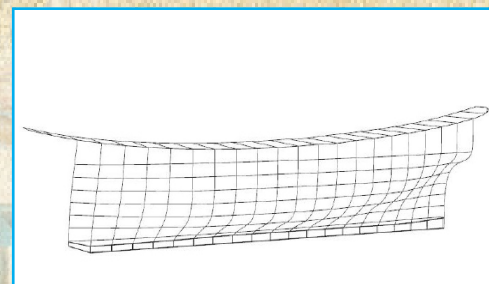
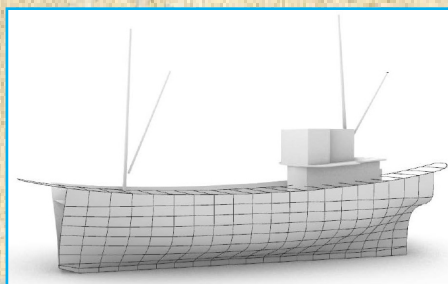
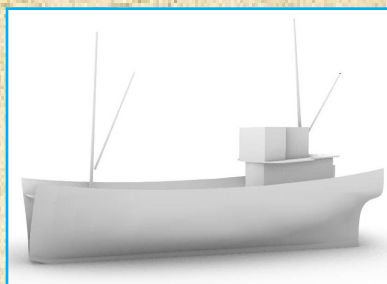
Διατομές Φωτογραμμετρίας



Δημιουργία του μοντέλου BIM της Λάμπουσας



Κατασκευή του 3D Mesh μοντέλου της Λάμπουσας



Video Page

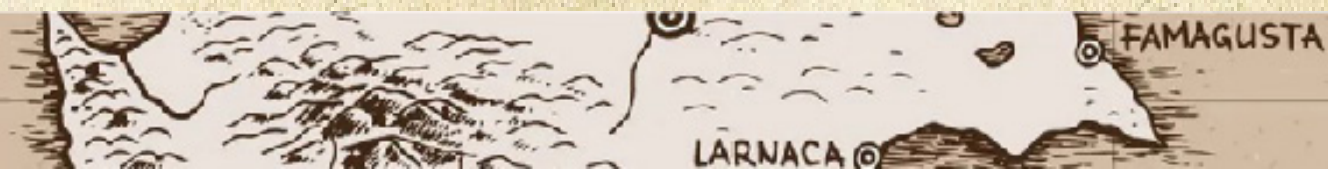
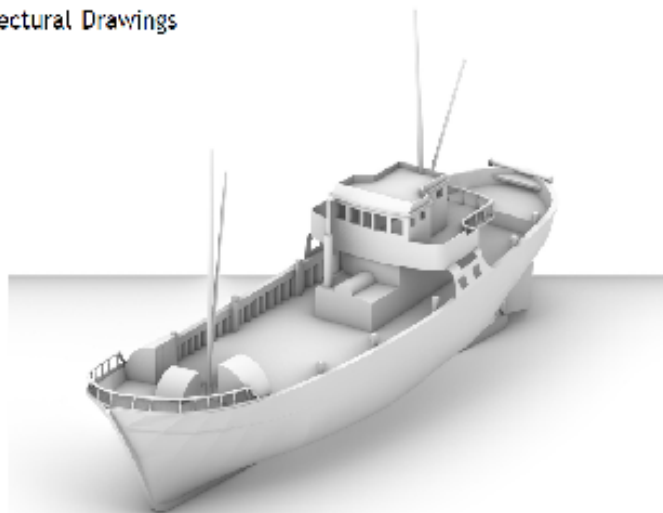
[Pre Modelling of Lambousa \[VIDEO\]](#)



Ναυτικά Σχέδια της ΛΑΜΠΟΥΣΑΣ

Modelling of the Lambousa Fishing Trawler

Naval Architectural Drawings



Η ΛΑΜΠΟΥΣΑ στην εκδήλωση Twin it!

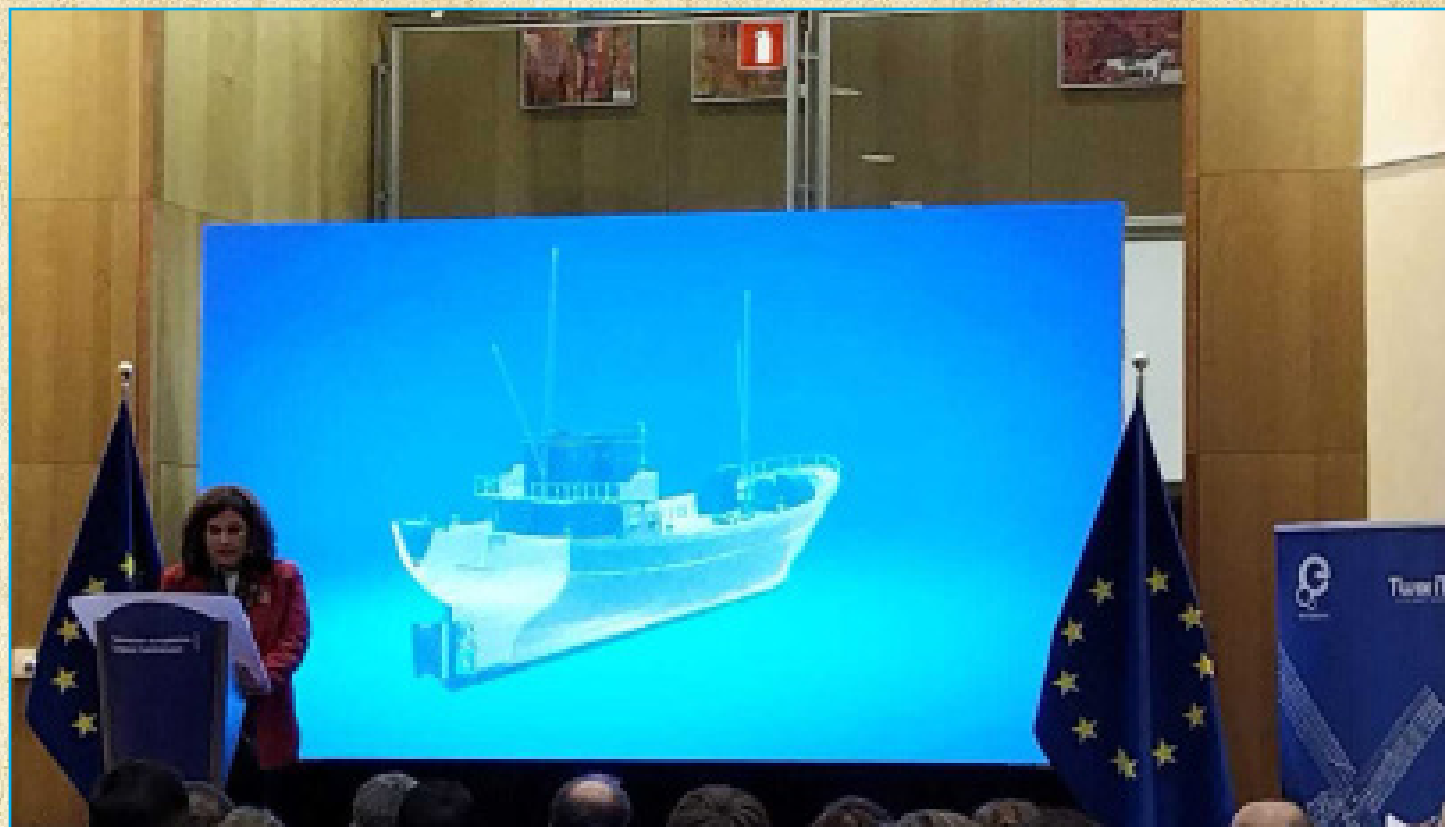
Η εκδήλωση υψηλού επιπέδου [Twin it! 3D για τον πολιτισμό της Ευρώπης](#), που έγινε στις 14 Μαΐου 2024 στις Βρυξέλλες, παρουσίασε τον μετασχηματιστικό αντίκτυπο των τρισδιάστατων τεχνολογιών στην πολιτιστική κληρονομιά. Φιλοξενήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την πρωτοβουλία της Europeana, στο πλαίσιο της βελγικής Προεδρίας του Συμβουλίου της ΕΕ. Συμμετείχαν 10 Υπουργοί Πολιτισμού της ΕΕ, εκπρόσωποι της ΕΕ και εμπειρογνώμονες. Αναδείχθηκε το τρισδιάστατο μοντέλο της μηχανότρατας της Λαμπούσας, που παρουσίασε η



Υφυπουργός Πολιτισμού, Βασιλική Κασσιανίδου. Η παρουσίαση περιελάμβανε την ιστορία της Λαμπούσας και το διαδραστικό ηλεκτρονικό βιβλίο, δείγμα της επιτυχίας της πολιτιστικής διατήρησης μέσω τρισδιάστατης τεχνολογίας. Την εκδήλωση εγκαινίασαν ο Thierry Breton, Ευρωπαίος Επίτροπος Εσωτερικής Αγοράς, και ο Jan Jambon, Υπουργός-Πρόεδρος της Φλαμανδικής Κυβέρνησης.

[Φωτογραφίες από την εκδήλωση](#)





Η Κληρονομιά του Σκάφους ΛΑΜΠΟΥΣΑ



Το ψαροκάικο “ΛΑΜΠΟΥΣΑ” είναι ένας ακρογωνιαίος λίθος της μεσογειακής ναυτικής κληρονομιάς, παρουσιάζοντας ελληνικές παραδοσιακές τεχνικές ξυλοναυπηγικής και ανθεκτικές θαλάσσιες παραδόσεις. Η μετατροπή του σε πλωτό μουσείο από τον Δήμο Λεμεσού εμπλουτίζει την πολυδιάστατη κοινότητα χρηστών, καθιστώντας το ένα ζωτικό εργαλείο για την εκπαίδευση στη ναυπηγική μηχανική και τον πολιτιστικό τουρισμό. Η διατήρηση του ψαροκάικου “ΛΑΜΠΟΥΣΑ” δεν αποτελεί μόνο την παρουσίαση των τελευταίων παραδοσιακών ψαράδων στην Κύπρο, αλλά επίσης λειτουργεί ως ζωντανή μνήμη της ιστορίας της κυπριακής αλιείας, ενισχύοντας τη συλλογική θαλάσσια ταυτότητα. Προσφέροντας εισαγωγές στην πολύπλοκη τεχνοτροπία των κυπριακών ναυτών, το ψαροκάικο διαδραματίζει ζωτικό ρόλο στην εκπαίδευση του κοινού και στην προαγωγή μιας βαθύτερης εκτίμησης για τις ιστορικές τράτες. Αυτή η πρωτοβουλία βοηθά στη διασφάλιση της θαλάσσιας κληρονομιάς του νησιού, προάγοντας μια μεγαλύτερη κατανόηση και εκτίμηση της πλούσιας πολιτιστικής κληρονομιάς της Κύπρου.



Ευχαριστίες



Ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλονται στον κ. Κώστα Νικολάου, στον κ. Μιχάλη Πάκκο, στον κ. Μιχάλη Μασούρα, στον κ. Φρίξο Γαβριήλ, στην κ. Κατερίνα Λουκαΐδου, στον κ. Παναγιώτη Παναγιώτου και στον κ. Χριστόφορο Κασιουρή για την ανεκτίμητη συμβολή τους στο έργο αυτό. Η αδιάλειπτη αφοσίωσή τους και η σχολαστική βοήθεια τους στη συλλογή δεδομένων και στην ανάπτυξη του ηλεκτρονικού βιβλίου της Λαμπύσας ήταν καθοριστική για την επιτυχή εκτέλεση αυτού του εγχειρήματος. Οι προσπάθειές τους εκτιμώνται ιδιαίτερα και έχουν εμπλουτίσει σημαντικά το έργο.



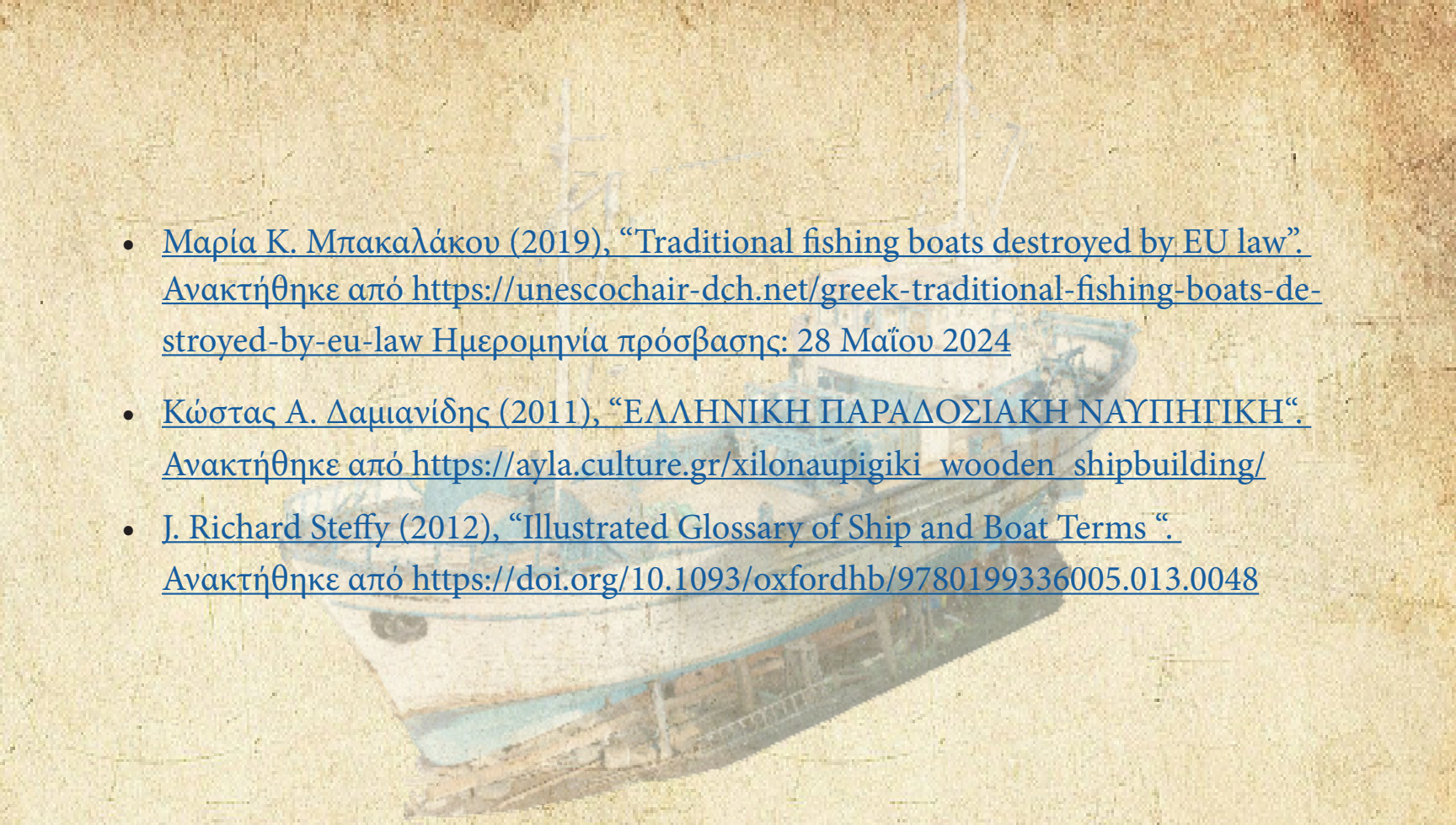
Βιβλιογραφία

- Χρήστος Χαραλάμπους (2023), “Σε κατάσταση αποσύνθεσης το ιστορικό ΛΑΜΠΟΥΣΑ”. Ανακτήθηκε από <https://unescochair-dch.net/Dialogos-eNewspaper> Ημερομηνία πρόσβασης: 28 Μαΐου 2024
- Δήμος Λεμεσού, “Πλοiάριο, Λάμπουσα”. Ανακτήθηκε από <https://unescochair-dch.net/Municipality-Limassol-Lambousa> Ημερομηνία πρόσβασης: 28 Μαΐου 2024
- Γιάννης Παπαναστασίου “Λάμπουσα, ένα καράβι με παράδοση”. Ανακτήθηκε από <https://www.cyprusalive.com/el/lambousa> Ημερομηνία πρόσβασης: 28 Μαΐου 2024



- 
- Χρήστος Χαραλάμπους (2022), “Στο καρνάγιο πεθαίνει το ιστορικό σκάφος «Λάμπουσα»”. Ανακτήθηκε από <https://unescochair-dch.net/Limassol-Today>
Ημερομηνία πρόσβασης: 28 Μαΐου 2024
 - Frith Dunkley, Seas At Risk, Marine Conservation Society and Oceana (2024).
A quantification of bottom towed fishing activity in marine Natura 2000 sites.
Brussels. Ανακτήθηκε από <https://unescochair-dch.net/Marine-Nature2000>
Ημερομηνία πρόσβασης: 28 Μαΐου 2024
 - Ben Vollaard, Stephen Kastoryano (2023), “Exposing the destruction of marine life”. Ανακτήθηκε από <https://unescochair-dch.net/exposing-destruction-marine-life>
Ημερομηνία πρόσβασης: 28 Μαΐου 2024



- 
- Μαρία Κ. Μπακαλάκου (2019), “Traditional fishing boats destroyed by EU law”.
Ανακτήθηκε από <https://unescochair-dch.net/greek-traditional-fishing-boats-destroyed-by-eu-law> Ημερομηνία πρόσβασης: 28 Μαΐου 2024
 - Κώστας Α. Δαμιανίδης (2011), “ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ”.
Ανακτήθηκε από https://ayla.culture.gr/xilonaupigiki_wooden_shipbuilding/
 - J. Richard Steffy (2012), “Illustrated Glossary of Ship and Boat Terms “.
Ανακτήθηκε από <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780199336005.013.0048>



Σύνδεσμοι και Αναφορές

- [Δημαρχείο Λεμεσού - Τεχνικό Τμήμα](#)
- [Παττίχειο Ιστορικό Αρχείο και Κέντρο Μελετών](#)
- [Υφυπουργείο Ναυτιλίας](#)
- [Τμήμα Αλιείας και Θαλάσσιων Ερευνών](#)
- [Κρατικό Αρχείο](#)
- [Έδρα Ευρωπαϊκού Ερευνητικού Χώρου](#)

