



Ἄττική κύλιξ (540-530 π.Χ.), Μόναχο.  
Ὁ Διόνυσος ταξιδεύει με τὸ πλοίο του.

## Προϊστορία: τὸ καράβι φορέας Πολιτισμοῦ

Πλούσια σέ ὑλικά ἀγαθὰ, ἐλευθερία, γνώσεις, ἐτοιμότητα γιὰ δράση, δυνατὴ μὲ θαλασινὴ τεχνικὴ καὶ τόλμη, ἢ θαλασινὴ ἐμπειρία ὀδήγησε σέ κάθε περίοδο τῆς ἱστορίας μας, σέ μεγάλες στιγμὲς πολιτιστικῆς ὀλοκλήρωσης. Δίκαια ἡ ἐθνικὴ συνειδηση γενεῶν Ἑλλήνων σφυρηλατήθηκε μὲ τὴ νίκη στὴ ναυμαχία τῆς Σαλαμίνας, πού ἦταν τὸ ξεκίνημα γιὰ τὴν ἀκμὴ τῆς κλασσικῆς Ἀθῆνας.

Ἡ ναυτικὴ ὑπεροχὴ τῶν «ξυλίνων τειχῶν» κατέπληξε καὶ τοὺς ἴδιους τοὺς Ἕλληνες, ὅπως μᾶς λέει ὁ Ἡρόδοτος καὶ θαυμάστηκε ἔκτοτε ἀπὸ ἀμέτρητους μελετητὲς τοῦ «ἐλληνικοῦ θαύματος». Φυσικά, ἡ νίκη αὐτὴ στὴ θάλασσα ἦταν ἀπόρροια πολὺπλευρου θαλασσινοῦ βιώματος πού ἀρχισε τουλάχιστον 6.000 χρόνια νωρίτερα.

Πῶς, πότε, καὶ σέ ποιά ἔκταση;

Ὅσο ἡ ναυτιλία τῆς ἱστορικῆς ἐποχῆς εἶναι προσιτὴ στοὺς μελετητὲς ἀπὸ κείμενα, εἰκονογράφηση, ναυάγια, ναυτικὲς ἐγκαταστάσεις, τόσο γιὰ τὴν προϊστορία ἢ ἐρμηνεῖα τῶν δεδομένων εἶναι δύσκολη ἢ ἀμφίβολη. Παρ' ὅλα αὐτὰ, τὸ ἀρχαιολογικὸ ὕλικό, πού ὀλοένα αὐξάνεται, τεκμηριώνει ξεκάθαρα τὸν τεράστιο ρόλο πού διαδραμάτισαν τὰ θαλασσινὰ ταξίδια στὴν ἀνάπτυξη τῶν προϊστορικῶν πολιτισμῶν τῆς Ἑλλάδας.

**Ἄννα Guest-Παπαμανώλη**

Ἀρχαιολόγος.

## Ἀρχαιολογικά δεδομένα και προβλήματα ἑρμηνείας τους

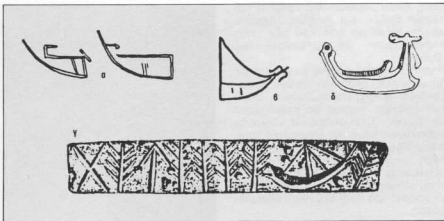
Θέτοντας τὸ ἐρώτημα «ποιὸς ὁ ρόλος τῆς ναυτιλίας στὴν προϊστορία», τὸ θέτουμε σὲ σχέση με̄ τεράστιες περιόδους πού ἀντιστοιχοῦν σὲ μακροχρόνους πολιτισμούς πού ἀναπτύχθηκαν στὰ παράλια τῆς ἑλληνικῆς θάλασσας. Τὸ θέτουμε γιὰ τὰ περίπου 3.000 χρόνια τῆς Νεολιθικῆς ἐποχῆς, γιὰ τὰ 800-1.000 χρόνια τῆς ἐποχῆς τοῦ Χαλκοῦ πού ἀκμασε στὰ νησιά τοῦ Αἰγαίου (Κυκλαδικός πολιτισμός) καί στῆ Στερεὰ Ἑλλάδα (Πρωτοελλαδικός II πολιτισμός), γιὰ τὰ 500 χρόνια τῆς Μινωικῆς ἐποχῆς καί τὰ ἄλλα τόσα τῆς Μυκηναϊκῆς σὲ ὅλη τὴν Ἑλλάδα.

Εἶναι φανερό ὅτι τὸ ἐρώτημα θά ἐξερασταίει κάθε φορά ἀνάλογα με̄ τὰ δεδομένα τῆς κάθε πολιτιστικῆς ἐνότητας.

Ἡ προϊστορικὴ ἔρευνα στερεοῖται βασικά τῆ βοήθεια τῶν κειμένων. Κρίκο πού συνδέει τὴν προϊστορία με̄ τὴν ἱστορία συνιστοῦν μόνο τὰ ὀμηρικὰ ἐπη πού, ἀν καί ἡ γλῶσσα τους τὰ τοποθετεῖ στὸν 8ο αἰ., ἀναφέρονται ὅμως, σὲ γεγονότα, ὅπως ὁ Τρωϊκὸς πόλεμος, πού διαδραματίστηκαν στὸ τέλος τῆς Μυκηναϊκῆς ἐποχῆς, γύρω στὰ 1.100 π.Χ.

Πιὸ πάλι ἡ ὄσωση ἀλλά καί ἡ ἱλιάδα ἀναφέρονται στῆ ναυτικὴ ζωὴ τῶν Ἀχαιῶν με̄ εἰκόνες ἔντονες, Ἄφρο μετέφερε στὴν Τροία τοὺς πολεμιστὰς τὰ πλοία τους, ἀρμυγὰν στὴν παράλια, χρῆσιζαν γιὰ κατοικία καί ἐναποθήκευση ὀπλων. Οἱ Μυκηναῖοι Ἕλληνας, δοκιμασμένοι θαλασσοπόροι, τολμῶσαν νὰ ἐκστρατεύουν με̄ τὰ καράβια τους μακριά, ποθεῖν ὅμως δὲν μνημονεύεται συγκροτημένη ναυμαχία.

Λιγόλογα εἶναι τὰ καθαυτὰ κείμενα τῆς Μυκηναϊκῆς ἐποχῆς, γραμμένα στὴν ἀρχαιότερη ἑλληνικὴ γράφ, τῆ Γραμμικὴ Β. Μερικὲς πινακίδες τῆς Πύλου παραθέτουν ἕνα κατάλογο ἀπὸ πόλεις πού πρέπει νὰ στείλουν «ἔρετες» γιὰ νὰ ἐπανδρωθοῦν πλοία πού θά ἐκστρατεύουσιν στὴν Πλευρώνα. Ἡ Γραμμικὴ Β χρῆσιμοποιεῖ σὰ φωνητικὸ σύμβολο τὸ μπροστινὸ μέρος ἐνὸς καραβιοῦ. Ἀντίθετα, ἡ Γραμμικὴ Α, πού καλύπτει ἀγνωστῆ ὡς τῶρα γλῶσσα, χρῆσιμοποιεῖ τὸ πίσω μέρος καραβιοῦ (εἰκ. 1). Προφανὲς ἡ φωνητικὴ ἀξία, ἴσως καί ἡ ἐννοια τῶν δύο συμβόλων, εἶναι διαφορετικὴ στὴν κάθε γράφ. Ἀγνωστῆ μᾶς εἶναι καί ἡ ἐννοια τῶν καραβίων-συμβόλων πού ἀπεικονίζονται ὀλόκληρα σὲ σφραγιδόλιθους με̄ κρητικὴ ἱερογλυφικὴ γράφ γύρω στὰ 1.750 π.Χ. Τὴν ἴδια περίπου ἐποχῆ, ἕνα καράβι-σύμβολο ἐμφανίζεται ἐπτά φορές πᾶνω στὸ δίσκο τῆς Φαιστόου (εἰκ. 2).



1. Σύμβολα γραφῆς  
α) γραμμικὴ Α, β) γραμμικὴ Β, γ) ἱερογλυφικὰ, δ) γράφ, δίσκου τῆς Φαιστόου.

Τὰ τελευταῖα χρόνια, με̄ τὴν ἐξέλιξη τῆς ὑποβρύχιας ἀρχαιολογίας, ἔχουν ἐρευνηθεῖ πολλά ναυαγία. Ἐνα μόνο, μελετημένο ἀπὸ ἀμερικανούς ἀρχαιολόγους, ἀνήκει στῆ Μυκηναϊκὴ ἐποχῆ. Ναυάγησε κοντὰ στὴν τουρκικὴ ἀκτὴ, στὰ βράχια τοῦ ἀκρωτηρίου Χελιδώνα, ἐνὸς μετέφερε μετάλλευμα. Μοναδικὸ εἶναι τὸ ναυαγιο πού ἔχει ἐντοπίσει ἡ ἑλληνικὴ Ἀρχαιολογικὴ Ὑπηρεσία κοντὰ στῆ Δοκὸ. Βυθισμένο στὰ 22/24 μ. παρουσιάζει ἰδιαίτερες δυσκολίες γιὰ συστηματικὴ μελέτη ἀλλὰ καί τεράστιο ἐνδιαφέρον γιὰ, ἀπὸ τὴν κεραμικὴ πού μετέφερε, ξέρουμε ὅτι ἦταν ἐμπορικὸ καί ὅτι χρονολογεῖται στὴν Πρωτοελλαδικὴ ἐποχῆ πού εἶναι ἀπὸ τὴς πιὸ σημαντικῆς, τὴς λιγότερο γνωστῆς καί τὴς πιὸ ἐνδιαφέρουσας περιόδους τῆς Ἑλληνικῆς ἀρχαιολογίας.

Μιά ἰδέα γιὰ τὰ καράβια τῆς ἐποχῆς αὐτῆς δίνουν οἱ ἐγχρόρακτες εἰκόνες πᾶνω στὰ κυκλαδικὰ κεραμικὰ σκεύη πού, ἀπὸ τὸ σχῆμα τους, ὀνομάστηκαν «τῆγνια», ἐνὸς ἡ πραγματικὴ τους χρῆση παραμένει ἀγνωστῆ. Σ' αὐτὸ ἐγκεῖται καί ἡ δυσκολία γιὰ

τὴν ἑρμηνεία τῶν διαφόρων παραστάσεων: ποιά εἶναι ἡ σχέση ὡς συγκεκριμένης εἰκόνας με̄ τὸ ἀντικείμενο πού διακοσμεί; Γιατί ἕνας τύπος καραβιοῦ εἰκονογραφεῖ ἕνα εἶδος ἀντικείμενου καί ποιά ἡ ἐννοια τῆς εἰκόνας σὲ σχέση πρὸς τὴ χρῆση τοῦ ἀντικείμενου; Καί, φυσικά, τὸ πρόβλημα τίθεται κάθε φορά ἀνάλογα με̄ τὸ εἶδος πού φέρει τὴν παράσταση — κεραμικεῖ, τοιχογραφίες, σφραγιδόλιθοι(εἰκ. 3).

Οἱ περισσότερες παραστάσεις καραβίων θρίσκονται χαρμηλές πᾶνω σὲ μινωικοὺς σφραγιδόλιθους, τῶν ὁποίων τὴ χρῆση περισσότερο εἰκόζουμε παρά γνωρίζουμε. Οἱ παλαιότερες εἰκόνες εἶναι χαρμηλές με̄ ἰδιαίτερη φροντίδα πρὸς τὸ τέλος ὅμως τῆς ἀνακτορικῆς ἐποχῆς (ΥΜ II), γύρω στὰ 1400 π.Χ., πληθώρα σφραγιδόλιθων, σὲ σχῆμα ἀμυγδαλοειδῆ, εἰκονίζουν πρόχειρα σκαλισμένα καράβια με̄ δύο-τρία κατάρτια καί πανιά.

Ἀργότερα, στῆ Μυκηναϊκὴ περίοδο, οἱ παραστάσεις πλοίων, πᾶνω σὲ ἀγεία αὐτῆ τῆς γράφ, παρῆχουν ἐλαχί-



2. Δίσκος τῆς Φαιστόου.

στες, λεπτομέρειες. Με πρύμνη και πλήρη ὄρθες και ὑψηλές, θαμένα μαύρα, φέρνουν στό νοῦ τήν «νη ὀρθόκραρον» και «μέλαναν» τού Ὁμήρου.

Ἐχουν βρεθεῖ ὄχι μόνο ζωγραφιστές ἀπεικονίσεις ἄλλα και πηλινα ἢ μετάλλινα ὁμοιώματα καραβιῶν, ὄλων τῶν ἐποχῶν, κυρίως ὡς κτερίσματα σέ τάφους. Ἐτοῖ μπορούμε νά κατανοήσουμε κάπως τήν ἐσωτερική τους διαρρύθμιση, ἀγνοοῦμε ὄμως τί εἶδος σκάφη ἀναριστοῦν: εἶναι ὁμοιώματα ταξιδιωτικῶν καραβιῶν ἢ εἶναι ἄπλως μία ἀπεικόνιση καραβιοῦ μέ χαρακτηρισά θρησκευτικοῦ ἀφιερῶματος;

### Ἐμποροί, ναυπηγοί και πειρατές

Τά ὁμοιώματα καραβιῶν, ἀπό μόλυβδο, πού ἔχουν βρεθεῖ στή Νάξο, ἀντιστοιχοῦν στό σχῆμα αὐτῶν πού εἰκονίζονται στό «τηγάνια». Μακρόστενα, χωρίς βαθιά καρίνα, μέ μία προεξοχή στήν πλώρη, μέ πρύμνη ὑψωμένη και ἐμβλημα ἕνα ψάρι ἀπό τό ὁποῖο αἰωροῦνται κορδέλες, μοιάζουν νά σχίζουν τά νερά μέ τήν ταχύτητα τῶν κουπιῶν πού, ἀνάλογα μέ τίς παραστάσεις, εἶναι ἀπό 16 ὡς 20 σέ κάθε πλευρά. Προφανῶς τόσοι θά ἦταν και οἱ κωπηλάτες. Ἄν και δέν γνωρίζουμε τό ἀκριβές μέγεθος τῶν κυκλαδικῶν καραβιῶν, θά πρέπει νά εἶχαν μήκος περί τά 20 μ., ὡστε νά ὑπάρχει θέση γιά, τουλάχιστο, 16 κωπηλάτες.

Παράδειον φαίνεται σέ ὄσους γνωρίζουν τή θάλασσα τού Αἰγαίου ὅτι τά καραβία αὐτά εἶναι σχεδόν ἴσια, χωρίς καρίνα ὅπως φαίνεται καθαρά στό μολύβδινα ὁμοιώματα. Μέ δυσκολία θά ταξίδευαν σέ ἀνοιχτή θάλασσα. Μέ τόση κινητήρια δύναμη, μέ μακρότερον σχῆμα και πλείονα σκαρί, ναυπηγμένα γιά νά πλεύουν γρήγορα σέ ἥμερα νερά, νά κωμναντῶνται μέ σιγουρία και ν' ἀράζουν σέ ἀμμουδερές ἀκρογιαλιές μέ τήν πλώρη, τά καραβία αὐτά πηλοῦν ὄλες τίς προϋποθέσεις γιά νά χρησιμεύσου/ σέ κοντινές πειρατικές ἐπιδρομές. Τό Αἶγαιο, μέ τά κρυφά τού ἀραξοδόλια, στάθηκε τό κατ' ἐξοχίον πεδίο δράσης ναυτικῶν ἐπιδρομῶν ὄχι μόνο κατά τού Μεσαίωνα, ἀλλά και στό ἀρχαία χροῖνα ὅταν ἡ πειρατεία δέν ἐβθεῖτο ἐγκλημα ἀλλά κατόρθωμα ἀντίοι κάθε τολμηροῦ πολεμιστή.

Ἄ Ὀδυσσεός διηγείται μέ ὑπερφάνενα πῶς ὅταν ὁ ἀνεμος ἐφέρει τό καραβί τού στή χώρα τῶν Κίκωνων αὐτός και ὁ σύντροφός του εἰπέθησαν στήν πόλη, σκότωσαν τούς ἀντρες και μοίρασαν σέ ἴσα μέρη ἄψυχα και γυναικες.

Τό καραβί, ὄμως, τού Ὀδυσσεά δέν ἐμοιάζει μέ τά κυκλαδικά. Θαλασσοπόρος, πειρατής, ἀλλά και ναυπηγός, κατασκευάζει μέ τά χέρια του ἕνα καραβί ἀπό εἰκοσι ξερούς κορμούς δέν-



3. Κυκλαδῖτικο τηγάνι

τρων, μέ ξύλα καλά πλανισμένα, συνδεδεμένα μεταξύ τους μέ γόμφους, τού δίνει πλάτος και μήκος σά νά εἶναι ἐμπορικό, τού βάζει κατάρτι, τιμόνι στήν πλώρη και ὄμορφα πανιά πού τού φέρνει ἡ Καλυψώ.

Κάπως ἔτοι ἦταν ναυπηγμένο και τό καραβί τού ἀκρωτηρίου Χελιδόνα, ὅπως φαίνεται ἀπό τά ἐλάχιστα κομμάτια πού βρέθηκαν ἀπό τό σκάφος. Εἶχε ἀσφαλῶς τά χαρακτηριστικά τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, δηλαδή: εὐρύχωρο σκάφος, βαθιά καρένα και πανιά, ἀντίθετα ἀπό τά πολεμικά πού εἶναι μακρόστενα και κινούνται κυρίως μέ κουπιά.

Τό καραβί αὐτό, πού ναυάγησε γιάτι χτύπησε πάνω σέ βράχια, σέ περιοχή ὄπου πηρνά δυνατό ρεύμα, μέτεφερε γύρω στόν ἕνα τόννο χαλκοῦ και καοίτερο σέ πελέκους περί τά 20 κιλά ὁ καθένας σάν αὐτούς πού βρέθηκαν στήν Κρήτη και τίς Μυκήνες και πού ἀπεικονίζονται στοῦς Αἰγυπτιακοῦς τάφους. Μέσα στό σκάφος, πού θά εἶχε μήκος γύρω στό 10 μ., ὑπῆρχαν κεραμεϊκά, ὑπολείμματα τροφῆς, προσωπικά ἀντικείμενα τῶν ναυτικῶν και, μαζί μέ τό μετάλλευμα, ὄλα τά ἐργαλεῖα γιά τήν ἐπεξεργασία του καθῶς και σταθμά γιά τήν πωλήσῃ του. Ὅπως πιστεύει ὁ μελετητής, οἱ ναυτικοί, ἴσως Φοίνικες, ἐμποροῖ σνάμα και χαλκούργοι, φέρνανταν μέταλλο ἀπό τήν Κύπρο, τό ἐπεξε-

γάζονταν μέσα στό πλοῖο, και τό πωλοῦσαν ὅποιο στή Μυκηναϊκή Ἑλλάδα ἀπό ὅπου ἐφερναν πίσω κεραμεϊκα.

### Θαλασσοπόροι και Θαλασσοκράτια

Γύρω στό 6.000 π.Χ., στήν ἀρχαίότερη Νεολιθική ἐποχή, ἐμφανίζεται στήν Κρήτη ἕνας ἡδῃ ὄριμος νεολιθικός πολιτισμός, μέ ἀρχιτεκτονική παράδοση και πλούσια κεραμεϊκή. Κανείς δέν ξερί ἀπό πού ἦρθαν οἱ ἀνθρώποι αὐτοί. Τό θέβαιο εἶναι ὅτι ἐφτασαν στήν Κρήτη μετά ἀπό μακρῶ ταξίδι. Ἀπό ταξιδιωτές πρωτοκατοικῆθηκαν στή Νεολιθική ἐποχή πολλά ἀπό τά νησιά τού Αἰγαίου.

Τῆ βετικότερη ὄμως ἐνδειξη τακτικῶν θαλασσινῶν ἐκστρατειῶν ἀποτελεῖ ἡ ὑπάρξη ὄψιανου σέ ὄλους τούς ἀρχαίότερους και ἀπομακρυσμένους νεολιθικούς οἰκισμούς τίς Μακεδονίας, τίς Θεσσαλίας, τίς Πελοποννήσου, Τό ἡφαίστιογενές αὐτό γυαλί, πού ὑπάρχει μόνο στή Μήλο, χρησιμοῦσε στό ἐργαλεῖα ὄλων τῶν προϊστορικῶν ἐποχῶν και γιά ἐκατονταετίες ὄκομα μετά ἀπό τή χρήση τῶν μετάλλων. Δυστυχῶς δέν ξέρουμε τίποτα γιά τά πρώτα αὐτά φορητά καραβία, θά πρέπει ὄμως νά ἦταν εὐρύχωρα, ὅπως ἀργότερα τό ἐμπορικό. Ἐτοῖ μοιάζουν νά ἦταν και τά καραβία πού εἰκονίζονται πάνω στοῦς μί-

νωίκους σφραγιδολίθους. Μέ στρογγυλεμένο σκαρί, πρύνμη και πλώρη όμοιες και ύψηλές ή πρύνμη περισσότερο ύψηλή από τήν πλώρη, μέ κουπίά, κατάρτι και πανιά μακρόστενα σπληνμένα στά κατάρτι μέ κρικουά και οχοινιά (εϊκ. 4), τά κρητικά ίστιοφόρα ταξίδευαν στόν τότε γνωστό παραθαλάσσιο κόσμο και κυρίως στήν Αίγυπτο μέ τήν όπιοα οι Κρήτες είχαν πολλαπλές άνταλλαγές.

Άλλωστε τά πανιά τών μινωϊκών ίστιοφόρων είναι ίδιοι τύποι μέ τά αιγυπτιακά· μακρόστενα, σπληνμένα πάνω σε δύο κεραίες ψηλά πάνω στό κατάρτι. Εϊκονίζονται τετραγωνισμένα γιατί λωρη ύφασμένα από λινό σε στενές λουριδες ραμμένες μεταξύ τους, στερεωμένα όριζόντια μέ οχοινιά, όπως άργότερα τά ρωμαϊκά πανιά. Άπό τίς εϊκόνας φαίνεται ότι τά μινωϊκά ίστιοφόρα ταξίδευαν μέ τόν άνεμο από πίσω όπως άργότερα ο Όδυσσεύς όταν ή Καλυψώ του έστειλε έναν ήλιο άνεμο. Ταξίδευε νύχτα κοιτάζοντας τίς Πλειάδες, πλέοντας πάντα μέ τήν Άρκτο άριστερά του. Άλλά τό νυχτερινό ταξίδι πού μέ περιγράφει ή Όδυσσεια συνιστά μάλλον τήν έξείρεση. Όπως μέ πληροφορεί ο Όουκυβίδης, τά ναυτικά ταξίδια πραγματοποιούνταν κατά κανόνα τό καλοκαίρι μέ τά μεγαλύτερα διαστήματα φωτός και τίς καλύτερες συνθήκες όρατότητας.

Ό Όουκυβίδης, άκόμα, άναφερόμενος σε παρωχημένες εποχές γράφει: «Μίνως γάρ παλαιάτος... ναυτικών έκτήσατο και τής νύν έλληνικής θαλάσσης επί πλείστον εκράτησε...». Τό κείμενο αυτό, μαζί μέ τό γεγονός ότι οι παραθαλάσσιοι μινωϊκοί οικισμοί δέν έχουν τεϊχή καθώς και οι όλο και περισσότερες παραστάσεις κεραιών πάνω πού στολίζουν τούς σφραγιδολίθους, ένιασχουν από τήν εποχή πού ό Έβανς άνέσκαψε τήν Κνωσό, τήν ύπόθεση τής μινωϊκής θαλασσοκρατίας, πού άκόμα και σήμερα άποτελεί θέμα άμφιλεγόμενο άνάμεσα στούς εϊκόμους.

Άν έμπιστευτούμε τό τεκμήριο τής διάδοσης τής κεραμικής, τότε τίθεται τό έρώτημα άν ή θαλασσοκρατία ήταν μινωϊκή ή μινωϊκή. Πράγματι, μινωϊκή κεραμική θρικόκεται στήν Αίγυπτο από τήν εποχή τών πρώτων παλατιών. Η μινωϊκή, όμως, είναι αύτή πού θρικόκεται σε μεγαλύτερη ποσότητα από τά ανατολικά παράλια τής Μεσογείου ως τή Νότια Ίταλία. Μία σημαντική τεχνική άλλαγή πραγματοποιείται πρós τό τέλος τής Μυκηναϊκής εποχής: ένας νέος τύπος ίστιοφόρου έμφανίζεται, μακρόστενος, μέ ίσια κερένα και πρύνμη κάθετη, ένιασχόμενη, πιά χαμηλή από τήν πλώρη, διαφορετικός μέ τά ως τότε καράβια. Η κερένα συνεχίζεται μέ μία προεξοχή στήν πρύνμη πού είναι, ίσως, τό πρώτο δείγμα του «εμβό-

λου» πού χαρακτηρίζει τά πολεμικά πλοία. Ζωγραφισμένο πάνω σε ένα άγγείο τής Πύλου, τό καράβι αυτό μοιάζει μέ τά μεγάλα έλληνικά καράβια πού διεσχίζαν τή Μεσόγειο στή μετέπειτα γεωμετρική και άρχαϊκή εποχή μεταφέροντας όποιουσδήποτε σε άπόμακρες χώρες.

### Τό καράβι-σύμβολο

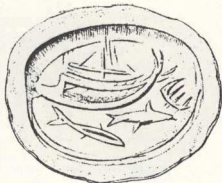
Περισσότερο από τήν καθημερινή ναυτική ζωή, τήν έκταση και ένταση του θαλασσινού θιώματος τών κατοίκων τής Έλλάδας πιστοποιεί τό γεγονός ότι από τήν κυκλαδική, τουλάχιστον, εποχή τό καράβι κατέλαβε θέση ή έπαιξε ρόλο στή θρησκεία.

Τά μακρόστενα κυκλαδικά κωπήφορα πλοία θρικόκεται χαραγμένα πάνω σε κεραμικά σκεύη πού έχουν βρεθεί κυρίως σε τάφους. Άκόμα κι άν τά σκεύη αυτά ήταν προσωπικά άντικείμενα, είναι καταφανές ότι ή παράσταση του καραβιού έδώ είναι στοιχειώδη συμβολικό πού, συνδυασμένο μέ αυτό πού τό περιστοιχίζουν, έχει λόγος ύπαρξης στή μεταθανάτια ζωή. Τίποτα δέν γνωρίζουμε γιά τίς μεταφυσικές ιδέες τών Κυκλαδίων. Σε άλλους άρχαίους πολιτισμούς πού, όπως ο αιγυπτιακός, είχαν λιγότερο έντονη ναυτική φυσιογνωμία από τόν κυκλαδικό, ένα καράβι μέσα στόν τάφο βοηθούσε τό νεκρό να διασχίσει τούς ώκεανούς του άλλου κόσμου. Όποια κι άν είναι, ή έννοια τής παράστασης είναι συνδεδεμένη μέ κάποια πίστη, πιστή, αλλά όλοά απαραίτητα θρησκεία ή λατρεία.

Άντίθετα, πάνω στή λάρνακα τής Άγίας Τριάδας (πού είναι ό χαρακτηριστικός τρόπος ταφής τής Κρητομυκηναϊκής εποχής) ξετυλίγεται εϊκαστική άφήγηση ιεροτελεστίας. Μία ίέρεια κρατά στά χέρια τής σάν προσφορά ένα σκάφος ημικυκλικό σάν μισοφέγγαρο, χωρίς κατάρτι, κουπίά ή τιμόνι (εϊκ. 5).

Άνάλογες παραστάσεις κοσμοούν μινωϊκά και μινωϊκά χρυσά δαχτυλίδια. Σκάφος παράξενα, πού ή πρύνμη τους τελειώνει σε κεφάλι ζώου, πού από τό σκαρί τους, αντί γιά κατάρτι, φυτρώνει ένα δέντρο, όπως στήν ιστορική εποχή μέσα στό πλοίο του Διόνυσου φυτρώνει δέντρο κισσού. Προσηγμένα από άόρατη δύναμη τά πλωτά αυτά ίερά μοιάζουν να προχωρούν άργά πάνω σε ήρεμα νερά, κοντά σε λόφους, μεταφέροντας πρós κάποια τελετή έπίσημους έπίβατες — ίέρειες ή άρχοντες — καθισμένους κάτω από πολυτελείς τέντες (χρυσό δαχτυλίδι Τίρυνθας), ενώ τά έξάρτια είναι στολισμένα μέ γυρλάντες.

Αύτες οι εϊκόνες ήταν μοναδικές ως τήν ήμερα πού βρέθηκε ή περιοχή «ναυτική τοιχογραφία» τής Θήρας. Συνδυάζοντας μινωϊκά και μινωϊκά στοιχεία σε μία καθαρά θρησκεία μορφή, ή ναυτική πομπή εϊκονίζει μία στιγμή ξεχωριστή ίσως μέ χαρακτήρα



4. Μινωϊκό ίστιοφόρο.

τελετουργικό. Τά περισσότερα από τά καράβια τής πομπής μεταφέρουν έπίσημους καθισμένους πλάτη μέ πλάτη κάτω από τέντες ενώ, πάνω από τό κεφάλι του καθενός, θρικόκεται κρεμασμένο τό μινωϊκό του κράνος καμωμένο από χαλιόδοντα (εϊκ. 6).

Ό κυβερνήτης του κάθε πλοίου στέκεται στήν πλώρη μέσα σε ένα «ικριον» ενώ οι κωπηλάτες, περμένιοι πάνω στήν κουπαστή, τραβούν κουπί, μέ τό δυο τούς χέρια, μέ μία κίνηση πού δύσκολα καταλαβαίνουμε. Ένα καράβι από τά μεγαλύτερα, στολισμένο μέ διπλές γυρλάντες, μέ έμβλημα λιοντάρια και δελφίνια, πού είναι σύμβολα δύναμης, στό πλευρό του, μεταφέρει ίσως τόν ύψηλότερο άρχοντα, ένα πλήθος κόσμου περιμένει στήν τρίτη πόλη, όπου ξεχωρίζουμε μινωϊκά ίερά στεφανωμένα

5. Λάρνακα Άγ. Τριάδας, Κρήτη.





6. Τοιχογραφία Θήρας.

ἀπό διπλά κέρατα, ὅπως στὴν Κρήτη. Ἡ ἔννοια τῆς σκηνῆς αὐτῆς δὲν παύει ν' ἀπασχολεῖ τοὺς ἀρχαιολόγους καὶ ἐρευνητές. Ὅπως κι ἂν εἶναι, ὁ τελετουργικὸς χαρακτήρας τῆς ναυτικῆς πομπῆς, τὰ ἐπιβλητικὰ καράβια, φορεῖς συμβόλων δυνάμεις, δὲν μποροῦν νά ἔχουν τὴ θέση τους παρὰ μόνο σὲ ἓνα πολιτισμὸ πού ἔχει πίσω του θαλασσινὸ βίωμα αἰώνων.



Καράβι - σύμβολο.

## Ship and Civilization

Experience in the sea, bringing together material goods, freedom, knowledge and readiness for action, guided Greeks at every period of their history to glorious achievements in peace and war. The continuously increasing archaeological data proves beyond doubt the importance and influence of navigation for the development of the prehistoric civilization in Greece: that of the neolithic period, the cycladic, the Early Helladic II, the minoan and the mycenaean civilization. The research on navigation concerning the prehistoric age is deprived of written sources. The homeric poems, the document connecting prehistory and history, describes the naval life of Achaeans, while the Linear B, the texts of the mycenaean period, are succinct in relevant informations.

Shipwrecks are also an important source, since their cargo can supply the research with valuable information.

Representations of ships are found on cycladic pottery and on other art media, like wall-paintings, minoan seals, etc., while the ships decorating mycenaean pottery are briefly designed.

Ship-efigies made of clay or metal come from tombs of all periods. The fact that obsidian, this volcanic glass, has been found in all the neolithic settlements Macedonia, Thessaly and Peloponnese is the best evi-

dence for the existence of trade-ships, since this material could only come from the island of Melos.

The sailing-boats carved on the minoan seals probably picture these trade-ships in which the Cretans used to travel all over their contemporary known world. The theory of the thalassocracy of Crete is based on the fact that the minoan coastal settlements were not fortified and also on the abundance of representations of ships carved on seals.

Judging, however, from the evidence that pottery offers, we come to wonder whether this thalassocracy belonged to the mycenaeans rather than to the minoans. Minoan pottery has been found in Egypt, while the mycenaean, is prevailing from the eastern coast of Mediterranean sea to southern Italy.

The importance the sea had gained in the cycladic period is further underlined by the role the ship, as an object/idea, played in religion: ship effigies have been found in tombs, a ship is included in the religious scene painted on the famous sarcophagus from Agia Triada, similar scenes with the indispensable ship-symbol decorate minoan and mycenaean jewellery.

The most significant representation, however, is the marine wall-painting from Thera island narrating a ritual of a special character. The impressive ships depicted there, symbols of power, cannot belong but to a civilization rooted on centuries of sea experience.