

Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ
**ΕΠΤΑ
ΗΜΕΡΕΣ**

ΚΥΡΙΑΚΗ 9 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2000

**ΜΕΓΑΛΑ
ΝΑΥΑΓΙΑ**

- **Τα μυστικά των αρχαίων ναυαγίων**
- **Στο ακρωτήριο των Ισίων.**
Ναυάγιο της ύστερης εποχής του χαλκού με ευρήματα κεραμικά αλλά και τρεις λίθινες άγκυρες.
Του **Χρήστου Αγουρίδη**
- **Κλασικοί αμφορείς στην Κυρά- Παναγιά.**
Εκτός από τα αγγεία ανελκύστηκαν δύο μοναδικά μολύβδινα στελέχη άγκυρας, αλλά και τμήμα του ξύλινου σκαριού.
Του **Φ. Κ. (Δημητρίου) Χανιώτη**
- **Στην Αντιδραγονέρα των Κυθήρων.**
Ο εντυπωσιακός αριθμός των εννέα λίθινων αγκυρών μαρτυρεί την ύπαρξη ενός σημαντικού ναυαγίου.
Του **Δημήτρη Κουρκουμέλη**
- **Οι σαρκοφάγοι της Ανδρου.**
Το ναυάγιο περιέχει τρεις διαφορετικούς τύπους σαρκοφάγων που πιστεύεται ότι προέρχονταν από τα λατομεία της Θάσου.
Των **Χρ. Σαμίου και Ν. Λιανού**
- **Βυζαντινό ναυάγιο στο Πελαγονήσι.**
Εξαρετικής τέχνης εφυαλωμένα πινάκια με εγχάρακτα διακοσμητικά μοτίβα έφερε στο φως η πρώτη συστηματική υποβρύχια ανασκαφή.
Του **Νίκου Τσούγλου**
- **Εμπορικό ναυάγιο στη Ζάκυνθο.**
Μήκους 16 μέτρων το πλοίο, έπειτα από πρόσκρουση σε ύφαλο βυθίστηκε κοντά στο λιμάνι της Ζακύνθου. Η μέχρι σήμερα αρχαιολογική έρευνα απέδειξε ότι μετέφερε φουντούκια...
Της **Κατερίνης Π. Δελαπόρτα**
- **Έρευνα στο «La Therese».**
Η υποναυαρχίδα του Γαλλικού Στόλου που βυθίστηκε έξω από το Ηράκλειο, στη διάρκεια της πολιορκίας του «Μεγάλου Κάστρου» από τους Τούρκους.
Της **Μ. Αναγνωστοπούλου και του δρος Ν. Λιανού**
- **Αμφορείς αναδυόμενοι.**

Εξώφυλλο: Ανέλκυση από το ναυάγιο της Αντιδραγονέρας των Κυθήρων (φωτ. Ν. Τσούγλου, ©: I.EN.AE.).

Υπεύθυνη «Επτά Ημερών»
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΡΑΪΟΥ

Τα μυστικά τω



Με την ανακάλυψη του ναυαγίου του Δοκού συμπληρώνεται η περιορισμένη εικόνα της Πρωτοελλαδικής κεραμικής. Στη φωτογραφία οι αρχαιολόγοι – δύτες Γιάννης Βήχος και Λούση Μπλου την ώρα της ανέλκυσης ενός πρωτοελλαδικού αμφορέα (φωτ.: I. EN.AE).

ν αρχαίων ναυαγίων



Η ζωή του Έλληνα ήταν πάντα δεμένη με τη θάλασσα. Οι εκτεταμένες ακτές, τα φυσικά λιμάνια, η αγάπη για την περιπέτεια αλλά και την ανταλλαγή/συναλλαγή, τον έφεραν από την αρχαιότητα στα πέριχα του γνωστού τότε κόσμου. Τακτική που ακολουθείται ακόμα και σήμερα. Όμως οι ναυτικές επιχειρήσεις δεν στέφονταν πάντα από επιτυχία. Οι ναυτικές τραγωδίες υπήρχαν σε όλες τις εποχές. Με αυτά τα πλοία που απέτυχαν του σκοπού τους και συγκεκριμένα με τα μεγαλύτερα από τα αρχαία ναυάγια που είναι προσιτά στην αρχαιολογική έρευνα και αποτελούν πολύτιμη πηγή πληροφοριών για την ιστορία, την οικονομία, την κοινωνία αλλά και τη ναυπηγική της εποχής, θα ασχοληθούμε στο σημερινό αφιέρωμα.

Η έρευνα για την ενάλια αρχαιολογία άρχισε στην Ελλάδα στα τέλη του προη-

Επιμέλεια αφιερώματος:
ΠΕΓΚΥ ΚΟΥΝΕΝΑΚΗ

γούμενου αιώνα. Ο Χρήστος Τσουντας το 1884 ήταν αυτός που έβαλε τα θεμέλιά της, όταν ως νέος επιμελητής τότε και υπό την αιγίδα της Εν Αθήναις Αρχαιολογικής Εταιρείας και με τη βοήθεια σφουγγαράδων ξεκίνησε την πρώτη συστηματική υποβρύχια έρευνα στο στενό της Σαλαμίνας με σκοπό τον εντοπισμό ναυαγίων από την περίφημη ναυμαχία. Μια έρευνα που αν και δεν στέφθηκε από επιτυχία, ωστόσο, έβαλε τα θεμέλια σε αυτόν τον καινούργιο κλάδο της αρχαιολογίας.

Τα χρόνια που ακολούθησαν σηματοδεύτηκαν από σποραδικά αλλά εντυπωσιακά γεγονότα: Έλληνες ψαράδες και σφουγγαράδες έφεραν στο φως τον Ποσειδώνα της Κρεύσιδος (Κορινθιακός), χάλκινα τάλανα της εποχής του Χαλκού (Κύμη), τους θησαυρούς των Αντικυθήρων, το Παιδί του Μαραθώνα από την ομώνυμη θάλασσα καθώς και τον Ποσειδώνα (ή Δία) που ανελκυστήκε από τράτα στο Αρτεμίσιο. Μοναδικά ευρήματα θαμμένα στο βυθό των ελληνικών θαλασσών, πολύτιμα για τον κόσμο και την επιστήμη.

Φορείς

Η ανακάλυψη του αυτόματου ρυθμιστή πίεσης από τους Κουστό και Γκανιάν (1943) έφερε επανάσταση και στο χώρο των υποβρύχιων ερευνών. Η δεκαετία του '60 θεωρείται η σημαντικότερη για την ελληνική υποβρύχια. Ο κλάδος απέκτησε υπόσταση, αφού η αυξημένη αρχαιοκαπηλία οδηγεί τον τότε γενικό διευθυντή Αρχαιοτήτων Νίκο Γιαλούρη να ενθαρρύ-



Ο «Εφηβος των Αντικυθήρων», χάλκινο άγαλμα 4ου π.Χ. αιώνα το ανέλκυσαν το 1900, μαζί με άλλα αρχαία αντικείμενα, Έλληνες δύτες από αρχαίο ναυάγιο στη θάλασσα των Αντικυθήρων (Αθήνα, Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο).



Πάνω: Το «Κηρύνεια II» ακριβές ομοίωμα στην ίδια κλίμακα με το αρχαίο, με τα ίδια υλικά και την ίδια τεχνολογία. Κατασκευάστηκε από το Ελληνικό Ινστιτούτο Προστασίας της Ναυτικής Παράδοσης. Στη φωτογραφία το «Κηρύνεια II» έτοιμο να προσδεθεί στο λιμάνι της Πάφου, μετά το πειραματικό ταξίδι του τον Οκτώβριο του 1986 από την Ελλάδα στην Κύπρο. Δεξιά: Το αυθεντικό σκαρί του «Κηρύνεια». Η ιδιαιτερότητά του έγκειται στο ότι διασώθηκε το 75% της ξυλείας του και αυτό επέτρεψε την ανέλκυση, τη συντήρηση και τη συναρμολόγησή του. Βρίσκεται στο μεσαιωνικό Κάστρο της Κατεχόμενης, από το 1974, Κηρύνειας.

νει πολλούς νέους αρχαιολόγους να εκπαιδευτούν και να πάρουν πτυχίο αντοδύτη. Αλλωστε, τον Αύγουστο του 1973 ιδρύεται το Ινστιτούτο Εναλίων Αρχαιοτήτων (IENAE), μη κερδοσκοπικό, κοινωφελές, επιστημονικό και τεχνικό σωματείο το οποίο θέτει στόχο του να συνδράμει το έργο που επιτελεί η Αρχαιολογική Υπηρεσία. Μετά το 1976 και την ίδρυση της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων (Γιώργος Παπαθανασόπουλος), το IENAE, λειτουργεί ως συμβουλευτικό όργανο του υπουργείου Πολιτισμού. Το ενδιαφέρον με το ινστιτούτο είναι ότι ως μη κρατικός φορέας μπορεί να είναι πιο ευέλικτο, ενώ το κόστος των ερευνών του είναι μικρότερο αφού η εργασία που εκτελούν τα μέλη του είναι εθελοντική και καλύπτεται κυρίως από ιδιωτικές χορηγίες.

Η Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων πα-

ρότι ερευνά μεγάλα ναυάγια και σημαντικά καταποντισμένα ενάλια κτίσματα, έχει μεγάλες ελλείψεις που την εμποδίζουν να προχωρήσει με γρήγορους ρυθμούς στη χαρτογράφηση του ελλαδικού υποθαλάσσιου χώρου. Ωστόσο, οι περιπτώσεις που ερευνά είναι ιδιαίτερα σημαντικές και προβλέπεται να διευρύνουν τις γνώσεις μας για τη ναυσιπλοΐα και την κατασκευή των πλοίων όχι μόνο κατά τους κλασικούς αλλά και τους βυζαντινούς χρόνους.

Ελλείψεις

Πολυδάπανη η ενάλια αρχαιολογία, δεδομένου ότι μια κατάδυση για αυτοψία φτάνει κατά μέσον όρο τις 375.000 δρχ. ημερησίως, εκτός των άλλων πάσχει και από έναν ελλειμματικό προϋπολογισμό (140 εκατ. ετησίως). Οι ελλείψεις που τα-

λανίζουν όσους ασχολούνται με την υποβρύχια έρευνα συνοψίζονται από την έφορο Εναλίων Αρχαιοτήτων Κατερίνη Π. Δελαπόρτα στην απουσία εξειδικευμένου προσωπικού και έργων υποδομής για να μπορέσει η Εφορεία να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις όχι μόνο του κοινού αλλά και στις επιστημονικές της υποχρεώσεις. Προτεραιότητες της υπηρεσίας είναι η άμεση και ορθολογιστική εσωτερική οργάνωση, η δημιουργία ηλεκτρονικού αρχείου ναυαγίων και εναλίων κτισμάτων που θα ενταχθούν στο πλαίσιο του αρχαιολογικού χάρτη του ΥΠΠΟ, συμβατό με το πρόγραμμα «Πολέμων» που εφαρμόζει η Διεύθυνση Αρχαίων Μνημείων. Επιδιώκεται, επίσης, η ανανέωση του εξοπλισμού που χρησιμοποιούν οι αρχαιολόγοι-δύτες και το υπόλοιπο προσωπικό, ο οποίος πρέπει να συμβαδίζει με την εξέλι-

ξη της τεχνολογίας και να εξασφαλίζει την ασφάλεια των ανθρώπων που κατεβαίνουν στο βυθό. Στις παραπάνω προτεραιότητες εντάσσεται και η εφαρμογή του πολυνομοσχεδίου του ΥΠΠΟ 2557/97 που τακτοποιεί πολλά θέματα ασφάλειας και μισθοδοσίας του καταδυτικού προσωπικού και εκκρεμεί ακόμη η εφαρμογή του από το υπουργείο Οικονομικών. Μελετάται, τέλος, ο εκσυγχρονισμός του εργαστηρίου συντήρησης της Εφορείας για να μπορεί να αντιμετωπίσει περιστατικά σε μεγάλη κλίμακα όπως είναι το έφυδρο ξύλο κ.ά.

Η εκπλήρωση αυτών των στόχων θα έχει αποτέλεσμα να προχωρήσει η έρευνα που θα ολοκληρώσει τη χαρτογράφηση τόσο των ναυαγίων όσο και των εναλίων κτισμάτων στον ελλαδικό χώρο, αλλά και η δημιουργία ελληνικής βιβλιογραφίας.



Αν σκεφτεί κανείς ότι μέχρι σήμερα οι Έλληνες επιστήμονες βασίζονται μόνο στην ξένη βιβλιογραφία, καταλαβαίνουμε ότι όλες τις τεράστιες ελλείψεις.

Παρ' όλες τις δυσκολίες όμως, διάσημα ναυάγια έχουν ανελκυστεί ή έχουν ερευνηθεί και πολλά από τα ευρήματα που περιείχαν στα σπλάχνα τους αποτελούν πλέον κοινό κτήμα. Ανάμεσά τους είναι το ναυάγιο του Δοκού (ακατοίκητο νησάκι δίπλα στην Υδρα), από το οποίο ανελκυστήκαν 8.000 κεραμικά ευρήματα της δεύτερης Προελλαδικής περιόδου. Η εικόνα του ενάλιου ευρήματος του Δοκού συμπληρώνεται με την περιορισμένη παρουσία στο Πρωτοελλαδικό ΙΙ κεραμικό υλικό οστράκων από μυκηναϊκά, ακόσμητα και διακοσμημένα αγγεία, που αντιπροσώπευαν και τις τρεις κύριες φάσεις της Μυκηναϊκής περιόδου. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι αυτό το μυκηναϊκό υλικό προέρχεται από τον μεγάλο μυκηναϊκό οικισμό που βρισκόταν πάνω στο ακρωτήριο, τμήματα του οποίου αποκάλυψε η χερσαία έρευνα που έγινε ταυτόχρονα με την υποβρύχια. Στην Αλόνησο έχει εντοπιστεί το μεγαλύτερο εμπορικό πλοίο της κλασικής περιόδου και είναι το πρώτο που άρχισε να ανασκάπτεται στην Ελλάδα. Το φορτίο του αποτελείται από χιλιάδες αμφορείς, οι περισσότεροι από τους οποίους βρέθηκαν αγέρατοι. Εμπορικό πλοίο 4ου αι. π.Χ. ήταν και το γνωστό ναυάγιο της Κηρύνειας, που βρέθηκε στα βόρεια παράλια της Κύπρου και ανασκάφθηκε από το 1967 έως το 1972. Η ιδιαιτερότητά του έγκειται στο ότι διασώθηκε το 75% της ξυλείας του σκαριού, γεγονός που επέτρεψε την ανέλκυση, τη συντήρηση και τη συναρμολόγησή του. Εκτοτε το αρχαίο σκάφος βρίσκεται ε-

κτεθειμένο στο μεσαιωνικό κάστρο της κατεχόμενης, από το 1974, Κηρύνειας. Ακριβές ομοίωμα, στην ίδια κλίμακα με το αρχαίο, με τα ίδια υλικά και την ίδια τεχνολογία, αποτελεί το «Κηρύνεια ΙΙ», το οποίο κατασκευάστηκε από το Ελληνικό Ινστιτούτο Προστασίας Ναυτικής Παράδοσης.

Ένα ακόμη από τα μεγάλα ναυάγια ήταν αυτό του Μέντορα, που ανασκάφθηκε το 1981. Το πλοίο του λόρδου Ελγιν, που μετέφερε τα μάρμαρα του Παρθενώνα και σπαράγματα άλλων μνημείων, βυθίστηκε το 1804 έξω από το λιμάνι του Αυλέμωνα, όταν μια νύχτα ο καιρός άλλαξε, κρέμασε η άγκυρά του και έπεσε στα βράχια. Η έρευνα αποκάλυψε μεγάλο τμήμα του σκαριού του πλοίου, ό,τι άφησαν οι Καλύμνιοι δύτες που είχε προσλάβει ο Ελγιν, προκειμένου να ανελκύνουν το πολύτιμο φορτίο του από τα 20 μέτρα βάθος. Βρέθηκαν επίσης διάφορα σκεύη του πλοίου και του πληρώματος, καθώς και ένα ρολόι που οι σκοουρισμένοι δείκτες του είχαν σταματήσει στις 1.10 ή 2.05, την ώρα προφανώς που βυθίστηκε το πλοίο. Ωρα που συμπίπτει με την περιγραφή του γραμματικού του Ελγιν, ο οποίος γράφει στο ημερολόγιό του ότι το πλοίο άρχισε να βυθίζεται τις πρώτες πρωινές ώρες.

Στο συγκεκριμένο αφιέρωμα επικεντρώνουμε το ενδιαφέρον σε μεγάλα ναυάγια στα οποία η ανασκαφική έρευνα βρίσκεται σε εξέλιξη. Υπενθυμίζουμε ότι για την ενάλια αρχαιολογία υπήρξε αφιέρωμα των «Επτά Ημερών» και στο παρελθόν («Μουσεία στο βυθό», 13-6-1993), στο οποίο παρουσιάστηκαν εκτενώς τα ναυάγια της Αλόνησου, του Δοκού και της Κηρύνειας. ❏



Από την υποβρύχια ανασκαφή στα Ιρία.

Στο ακρωτήριο των Ιριών

Του **Χρήστου Αγουριδή**

Αρχαιολόγος, μέλος του IENAE

Το ναυάγιο του ακρωτηρίου των Ιριών ανακαλύφθηκε το 1962 από τον σημερινό πρόεδρο του Ινστιτούτου Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών (I.E.N.A.E.) Νίκο Τσούγλο. Ερευνήθηκε συστηματικά από το Ινστιτούτο από το 1990 έως το 1994, υπό τη διεύθυνση του Χαράλαμπου Πέννα και με τη γενναία υποστήριξη του ιδρύματος Λεβέντη, του Ινστιτούτου Αιγαιακής Προϊστορίας (INSTAP) και άλλων χορηγών του IENAE.

Το ακρωτήριο των Ιριών, γνωστό στους αρχαίους χρόνους ως ακρωτήριο Στρουθούς, βρίσκεται στη βόρεια ακτή του Αργολικού Κόλπου, μεταξύ των μυκηναϊκών θέσεων της Τίρυνθας και της Ασίνης δυτικά, και του Μάσητος ανατολικά.

Το ναυάγιο βρισκόταν σε απόσταση 10 μέτρων περίπου από τη βραχώδη ακτή και 100 περίπου μέ-

τρα από τη μύτη του ακρωτηρίου. Είχε διασκορπιστεί σε μια περιοχή 100 τ.μ. σε επικλινή βυθό με διαστήματα άμμου, συσσωματωμάτων ανθρακικών αλάτων, θαλάσσιας χλωρίδας και βράχων, σε βάθος 13 έως 27 μέτρα.

Τα ευρήματα

Κατά τη διάρκεια των τεσσάρων ερευνητικών περιόδων εντοπίστηκαν πολλά ευρήματα πρωιμότερων, σύγχρονων και μεταγενέστερων του ναυαγίου περιόδων, γεγονός που δείχνει ότι το προϊστορικό πλοίο ναυάγησε πάνω σ' έναν πολυσύχναστο εμπορικό θαλάσσιο δρόμο και ότι η περιοχή ήταν επικίνδυνη για τη ναυσιπλοΐα. Από τον χώρο του ναυαγίου ανελκύστησαν πολλά ευρήματα, τα οποία ήταν κυρίως κεραμεική, τρεις λίθινες άγκυρες με χαρακτηριστικές οπές για το σχοινί πρόσδεσης και τα ξύλινα δόντια, αρκετοί αποστρωγγυλεμένοι λίθοι, πιθανώς από το έρμα του πλοίου και κάποια οργανικά πιθανώς από τον εξαορισμό του.

Το κεραμεικό σύνολο του ναυαγίου των Ιριών παρουσιάζει χρονολογική ομοιογένεια (δηλαδή προς το τέλος του 13ου αι. π.Χ.) και περιλαμβάνει χαρακτηριστικούς τύπους αγγείων, που προέρχονται από τρεις διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές: την Κύπρο (5 πίθοι και 3 πρόχοι), την Κρήτη (8 ψευδόστομοι αμφορείς) και την Αργολίδα (3 πιθαμφορείς, 2 σκύφοι, 1 σκυφοκρατήρας και 1 αμφορέας). Την κεραμεική ταύτιση και μελέτησε ο καθηγητής προϊστορικής αρχαιολογίας κ. Γιάννος Λώλος.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει μια ομάδα οκτώ υψηλών, χονδροειδών, ψευδόστομων αμφορέων του γνωστού αιγαιακού τύπου. Οι επτά είναι ακόσμητοι, ενώ ο όγδοος φέρει γραπτή διακόσμηση,

Ναυάγιο της ύστερης εποχής του χαλκού με ευρήματα κεραμικά αλλά και τρεις λίθινες άγκυρες

αποτελούμενη από σείρα στον δίσκο του ψευδόστομιού και δύο ταινίες κάτω από τον ώμο. Από τη γενική εμφάνιση, το ωοειδές σχήμα τους και τα παράλληλα που βρίσκουν σε θέσεις της ηπειρωτικής Ελλάδας και της Κρήτης, χρονολογούνται στο τέλος του 13ου αι. και αποτελούν το δεύτερο μεγαλύτερο σύνολο «εναλίων» ψευδόστομων αμφορέων, γνωστών στη Μεσόγειο μέχρι σήμερα, ύστερα από αυτό του κατά έναν περίπου αιώνα πρωιμότερου ναυαγίου του Uluburun της Λυκίας. Η προέλευσή τους από την περιοχή της κεντρικής Κρήτης έχει επιβεβαιωθεί και από τις εργαστηριακές αναλύσεις του πηλού.

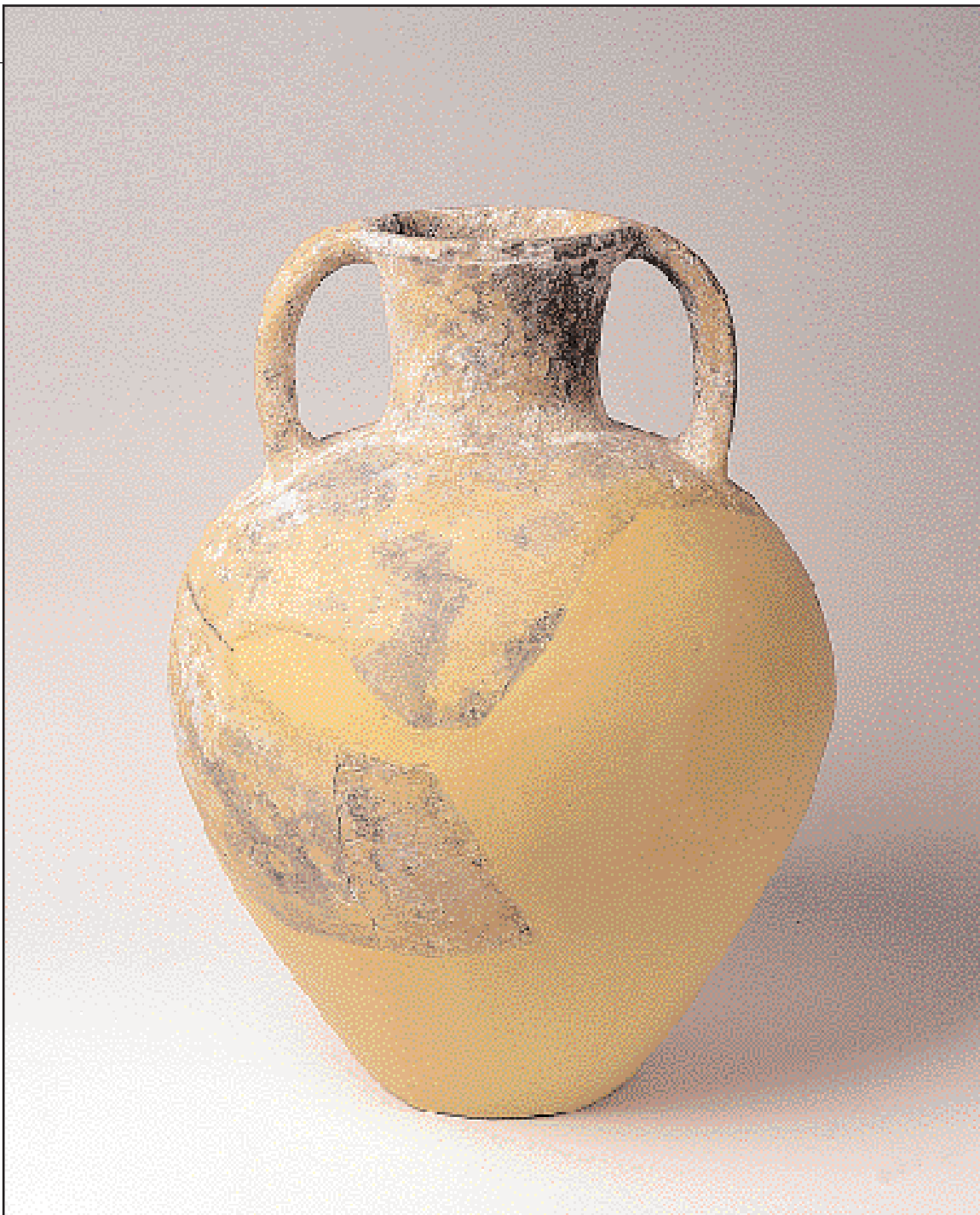
Οι τρεις λίθινες άγκυρες, παρ' όλο που είναι διαφορετικών τύπων και προέρχονται από διαφορετικά πετρώματα, έχουν κάποια κοινά χαρακτηριστικά (τριγωνικό ή τραπεζοειδές σχήμα και οπές για το σχοινί πρόσδεσης και τα ξύλινα δόντια). Εκ των τριών μόνο η μία έχει περισσότερες πιθανότητες να ανήκει στο ναυάγιο, καθώς βρέθηκε πολύ κοντά στην κύρια συγκέντρωση του φορτίου του πλοίου.

Γενικώς, οι λίθινες άγκυρες, δεν μπορούν, με βάση τα τυπολογικά χαρακτηριστικά τους, να δώσουν ασφαλή στοιχεία χρονολόγησης. Επίσης, τα πετρώματα από τα οποία κατασκευάζονται, επειδή συνήθως είναι κοινά, δεν βοηθούν στην τεκμηρίωση της προέλευσής τους. Ετσι, ως μεμονωμένα ευρήματα δεν μπορούν να αποτελέσουν ασφαλή κριτήρια χρονολόγησης και προέλευσης ναυαγίων.

Ο τύπος του πλοίου

Από τα γνωστά αρχαιολογικά δεδομένα της ύστερης χαλκοκρατίας, σχετικά με τα «κοίλα» μυκηναϊκά και κυπριακά πλοία, προκύπτει ποικιλία τύπων σκαφών. Υπάρχει όμως ένας γενικός τύπος σκάφους που επικρατεί και είναι συμμετρικός στο σχήμα και έχει διάφορες παραλλαγές. Αυτόν τον τύπο πλοίου αντιπροσωπεύουν πολλά χαρακτηριστικά παραδείγματα δύο ή τριών διαστάσεων από διάφορες θέσεις της ίδιας περιόδου, όπως τις Μυκήνες, τις Θήβες, την Τανάγρα, το Αργος, την Ασίνη, τον Κύνο, το Ναύπλιο και τη Σκύρο.

Από τα άμεσα αρχαιολογικά δεδομένα που διαθέτουμε μέχρι σήμερα σχετικά με τη ναυπήγηση των πλοίων της ύστερης χαλκοκρατίας από τα ναυάγια του Uluburun και Χελιδονίας Ακρας, καθώς και τα έμμεσα από τα ομοιώματα και την εικονογραφία, έχει γίνει γενικά αποδεκτό ότι η κύρια μέθοδος ναυπήγησης των πλοίων, τουλάχιστον από τον 14ο αι. π.Χ. και έπειτα, ήταν αυτή της κατασκευής «πρώτα του κελυφους» του πλοίου. Στη συνέχεια προστίθεντο τα στραβόξυλα που αποτελούσαν το σκελετό. Τα πλοία είχαν ήδη καρένα, κόντρα καρένα, πέτσωμα από μεταξύ τους συνδεδεμένες σανίδες με μόρσα και πείρους που συγκρατούντο με ξύλινες καβίλιες, στραβόξυλα και κουπαστή. Ετσι λοιπόν, συμπεραίνουμε ότι γύρω στο 1200 π.Χ. ένα πλοίο, όσο μικρό κι αν ήταν, για να μπορέσει να επιχειρήσει ένα ταξίδι στην ανοικτή θάλασσα από την Κύπρο στην Αργολίδα, πρέπει να είχε ναυπηγηθεί με τη μέθοδο που περιγράφηκε πιο πάνω, η οποία α-



Μυκηναϊκός αμφορέας εξαιρετικής σπουδαιότητας και σπανιότητας, με δύο κατακόρυφες λαβές που φέρουν στο επάνω μέρος τους εγχάρακτο σημείο όπως ο αραβικός αριθμός 1. Το σύμβολο έχει χαραχθεί πριν από το ψήσιμο του αγγείου και είναι είτε χαρακτήρας συλλαβικής γραφής είτε απλώς σημείο του κεραμέα.



Σύνολο κεραμικών ευρημάτων, μετά τη συντήρηση και αποκατάσταση, που προέρχονται από τρεις διαφορετικές περιοχές. Από αριστερά: Μυκηναϊκός πιθαμφορέας, μυκηναϊκός αμφορέας, κυπριακός πίθος και κρητικός ακόσμητος ψευδόστομος αμφορέας.



Λιθινή άγκυρα από το χώρο του ναυαγίου, όπως εκτίθεται στο Μουσείο Σπετσών, μαζί με τμήμα από τα έρμα του πλοίου.



ποδείχθηκε τόσο αποτελεσματική, ώστε παρέμεινε σε χρήση στη Μεσόγειο για περισσότερο από 15 αιώνες.

Έτσι μπορούμε να υποθέσουμε ότι το πλοίο του ακρωτηρίου των Ιρίων ήταν ένα μάλλον μικρό εμπορικό πλοίο, όχι μεγαλύτερο από 10 μέτρα, χτισμένο με τη μέθοδο «πρώτα το κέλυφος», είχε λεπτή καρένα και αραιά τοποθετημένα πλευρά. Δεν πρέπει να είχε κατάστρωμα, αν και δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι πλώρη και πρύμνη ήταν στρωμένες. Σαν μέσο πρόωσης θα είχε ένα τετράγωνο πανί.

Σχετικά με την «εθνικότητα» του πλοίου, από τη μελέτη του φορτίου του

προκύπτουν τρία ενδεχόμενα: μπορεί να ήταν κυπριακό, κρητο-μυκηναϊκό ή μυκηναϊκό. Παρ' όλα αυτά, ο πολυεθνικός χαρακτήρας του πλοίου και του πληρώματός του δεν μπορεί να αποκλειστεί, κάτι που έχει επιβεβαιωθεί από τα άλλα δύο ναυάγια της ύστερης χαλκοκρατίας που έχουν ανασκαφεί.

Αιγαιακή προϊστορία

Η έρευνα του ναυαγίου του ακρωτηρίου των Ιρίων φωτίζει μια σημαντική περίοδο της αιγαιακής και κυπριακής προϊστορίας. Μια περίοδο κατά την ο-

ποία πλησιάζουμε στο τέλος της επικράτησης της μυκηναϊκής «κοινής» και των γενικότερων ανακατατάξεων στην Ανατολική Μεσόγειο.

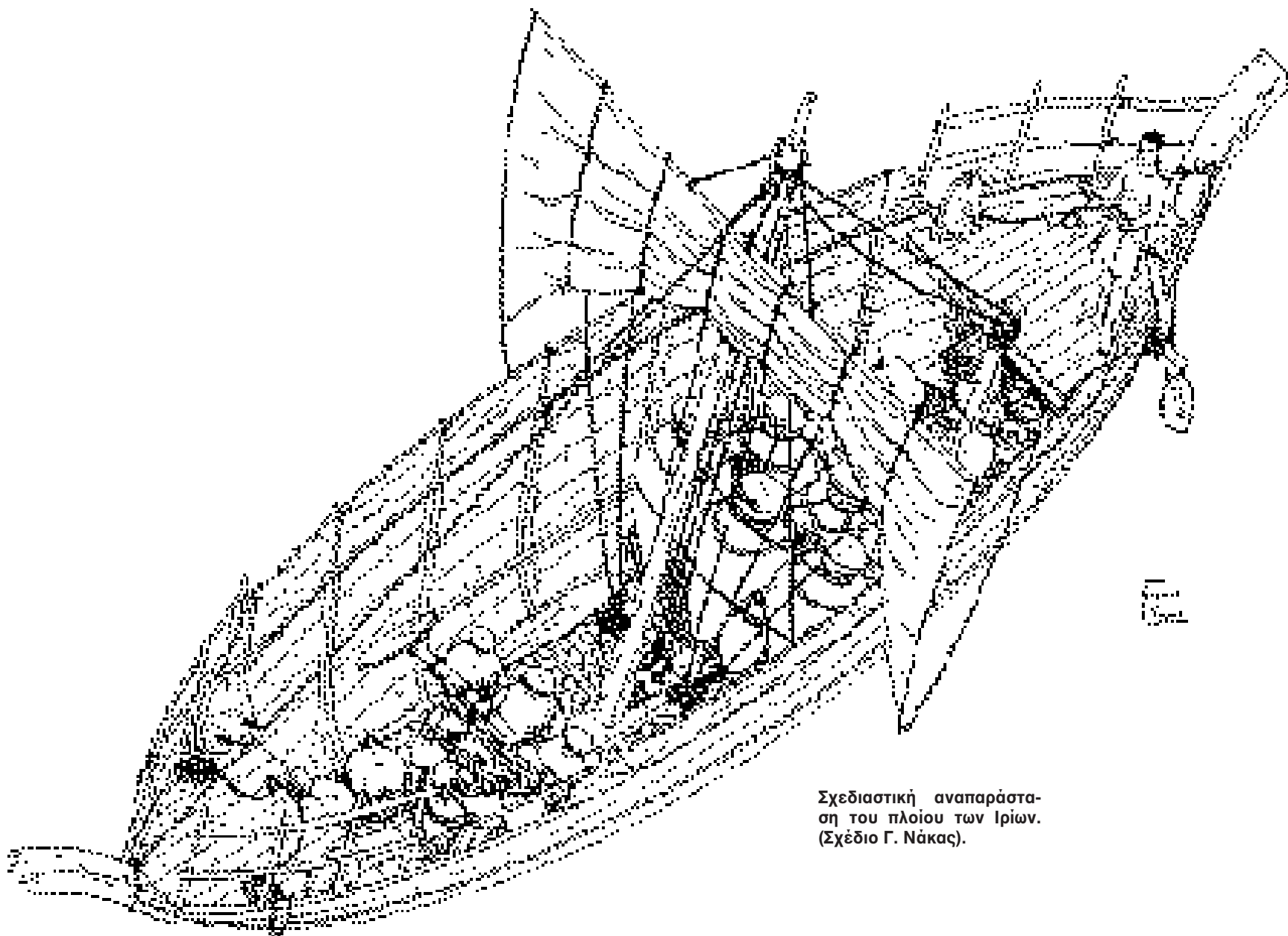
Το σχετικά φτωχό φορτίο του είναι ιδιαίτερα σημαντικό, καθώς αντιπροσωπεύει μια συνηθισμένη θαλάσσια εμπορική δραστηριότητα και όχι ένα «βασιλικό» φορτίο. Όπως πιστοποιείται και από το σχεδόν σύγχρονο ναυάγιο της Χελιδονίας Ακρας, αυτού του είδους οι επαφές και εμπορικές συναλλαγές ήταν πολύ συχνές και αποτελούσαν τον κανόνα κατά την περίοδο αυτή.

Το φορτίο του πλοίου είναι χρονολο-

γικά ομοιογενές, δηλαδή περί το 1200 π.Χ. και έχει «διεθνή» χαρακτήρα, όπως και τα άλλα δύο ναυάγια της ύστερης χαλκοκρατίας του Uluburun και της Χελιδονίας Ακρας, όπου ενυπάρχουν στοιχεία πολλών πολιτισμών της Ανατολικής Μεσογείου. Φαίνεται όμως, ότι το πλοίο των Ιρίων εκινείτο μέσα στο πλαίσιο του χώρου υπό μυκηναϊκή επιρροή.

Επιβεβαιώνεται ο σημαντικός ρόλος της Κρήτης στη ναυσιπλοία και το εμπόριο αυτής της περιόδου, κάτι που ενισχύεται και από τη μελέτη των πινακίδων της Γραμμικής Β γραφής.

Τέλος, επιβεβαιώνονται οι δεσμοί με-

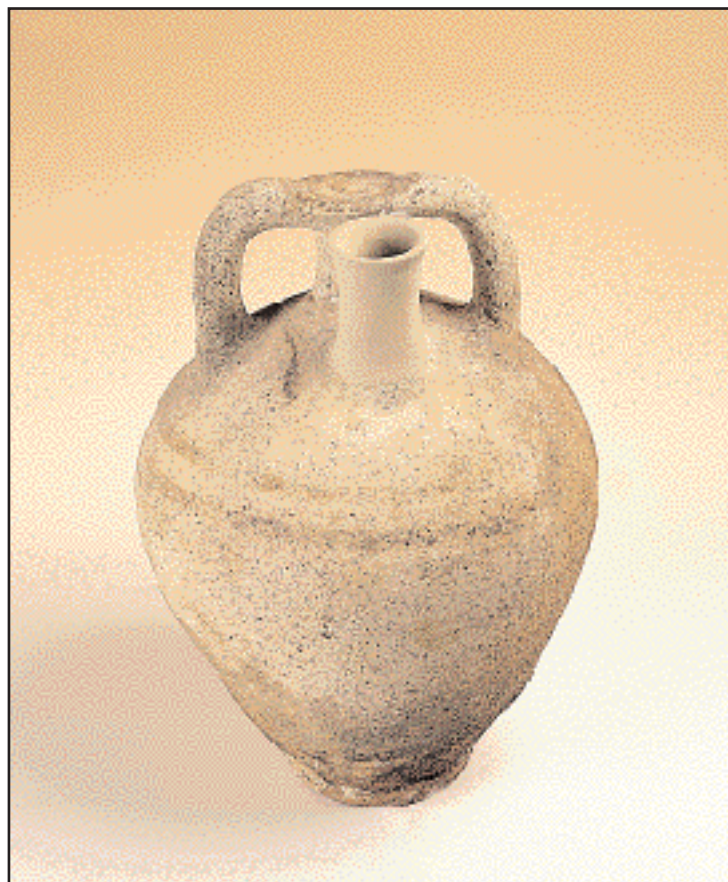


Σχεδιαστική αναπαράσταση του πλοίου των Ιριών. (Σχέδιο Γ. Νάκας).

ταξύ της Αργολίδας και της Κύπρου κατά το τέλος του 13ου αι. π.Χ. Οι στενές και συχνές επαφές μεταξύ Κύπρου και ηπειρωτικής Ελλάδας, όπως αντικατοπτρίζονται στο ναυάγιο των Ιριών, είχαν προετοιμάσει το κλίμα της περιόδου που ακολουθεί, κατά την οποία η μυκηναϊκή παρουσία στην Κύπρο είναι κάτι παραπάνω από έντονη.

Εκθεση

Το Ινστιτούτο Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών, σύμφωνα πάντα με την επιστημονική δεοντολογία, η οποία επιβάλλει μια αρχαιολογική έρευνα να ολοκληρώνεται με τη δημοσίευση του υλικού και, στην ευτυχέστερη περίπτωση με την έκθεσή του στο ευρύτερο κοινό, υλοποίησε το 1998 το σημαντικότερο πρόγραμμά του με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, του Ιδρύματος Σ. Νιάρχος και των άλλων χορηγών του. Ολοκλήρωσε τη δημοσίευση των αποτελεσμάτων και συγχρόνως οργάνωσε τη διεξαγωγή διεθνούς επιστημονικής ημερίδας με θέμα το ναυάγιο του Ακρωτηρίου Ιριών, καθώς και την έκθεση των ευρημάτων στο Μουσείο Σπετσών. Έτσι, αποτέλεσε ευτυχή συγκυρία το γεγονός ότι γιόρτασε την επέτειο των είκοσι πέντε του χρόνων, μαζί με τα εγκαίνια της



Κρητικός ψευδόστομος αμφορέας με γραπτή διακόσμηση.

πρώτης στην Ελλάδα έκθεσης υποβρυχίου ευρήματος, που προέρχεται από ολοκληρωμένη αρχαιολογική ανασκαφή.

Επιλεγμένη βιβλιογραφία:

- Στους τόμους III, IV, V του επιστημονικού περιοδικού ΕΝΑΛΙΑ, που εκδίδει το ΙΕΝΑΕ, υπάρχουν οι δημοσιεύσεις των ανασκαφών και εκτενής βιβλιογραφία.
- Κατάλογος της εκθέσεως του Μουσείου Σπετσών. «Από την ενάλια Κύπρο στον μυχό του πολυδίψιου Αργούς. Το ναυάγιο του Ακρωτηρίου των Ιριών», ΙΕΝΑΕ 1998.
- Πρακτικά του Διεθνούς Συνεδρίου με θέμα «Το ναυάγιο του Ακρωτηρίου Ιριών: Διασυνδέσεις στη Μεσόγειο περί το 1200 π.Χ.», που πραγματοποιήθηκε στις Σπέτσες το 1998 (στα Αγγλικά): Phelps W., Βήχος Γ. και Λώλος Γ. (εκδότες): The Point Iria Wreck: Interconnections in Mediterranean ca. 1200 BC. Proceedings of the International Conference, Spetses 1998. ΙΕΝΑΕ 1999.

Φωτογραφίες κειμένων: Νίκος Τσούγλος, Kyle Jachney, Κώστας Ξενιάκης.

Του **Φ.Κ. (Δημητρίου) Χανιώτη**

Τον Ιούλιο του 1994, καταδυτικό κλιμάκιο της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων ξεκίνησε υποβρύχια αρχαιολογική έρευνα στα ακατοίκητα νησιά των Βορείων Σποράδων, έχοντας ως κύριο στόχο τον εντοπισμό πιθανών θέσεων αρχαίων ναυαγίων. Κατά το διάστημα αυτής της περιόδου εντοπίστηκε σε βάθος 35 μ. στη νήσο Κυρά Παναγιά, κλασικό ναυάγιο με φορτίο από αμφορείς του 5ου αι. π.Χ., το οποίο προέρχεται από την αρχαία πόλη Μένδη στη Χαλκιδική.

Η σπουδαιότητα του ευρήματος αναγνωρίστηκε αμέσως από την Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων και δόθηκε άμεση προτεραιότητα, τον Σεπτέμβριο και τον Οκτώβριο του ίδιου χρόνου, προκειμένου να αποτυπωθεί η υπάρχουσα κατάσταση του ναυαγίου με

**Εκτός από αγγεία
ανελκύστηκαν δύο
μοναδικά μολύβδινα
στελέχη άγκυρας,
αλλά και τμήμα
του ξύλινου σκαριού**

τη μέθοδο της υποβρύχιας φωτογραμμετρίας. Τα αποτελέσματα αυτής της πρώτης φωτογραμμετρικής αποτύπωσης έδειξαν ότι το κύριο φορτίο του ναυαγίου καλύπτει έκταση 80 τ.μ. Τα επόμενα δύο χρόνια η Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων πραγματοποίησε αρχαιολογικές έρευνες σε δύο ανασκαφικές περιόδους.

Για την τοπογραφική αποτύπωση του χώρου του ναυαγίου, την ένταξή του στο γεωδαιτικό δίκτυο της Ελλάδας και τη λεπτομερή αποτύπωση της υπάρχουσας κατάστασης, πραγματοποιήθηκε η εγκατάσταση ενός υποβρυχίου καννάβου από σωλήνα αλουμινίου. Το κάθε «μάτι» του καννάβου σχημάτιζε τετράγωνα 2x2 μ.

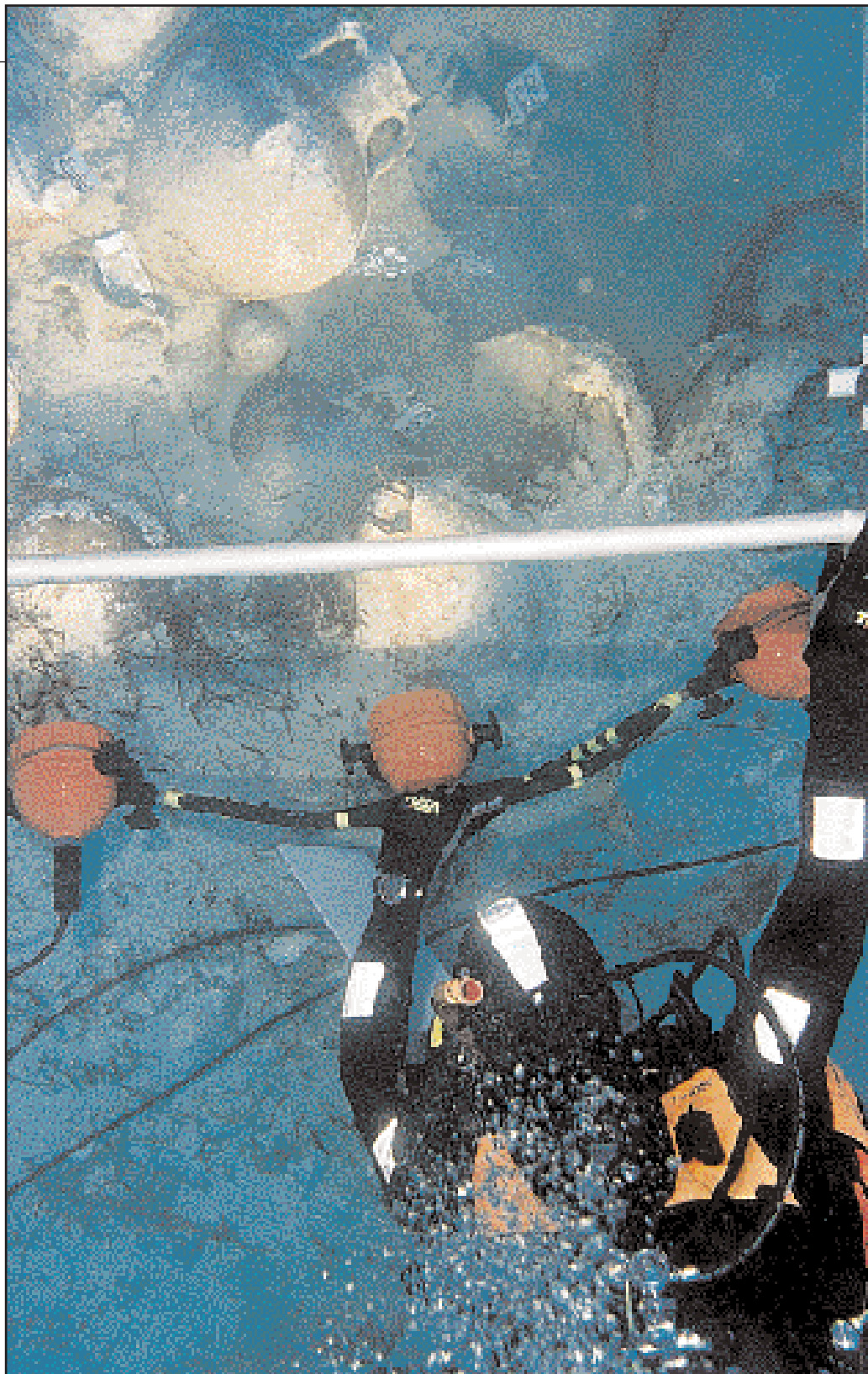
Κατά τη διάρκεια της ανασκαφής και πριν ακόμη ολοκληρωθεί η αφαίρεση των τελευταίων αμφορέων, αποκαλύφθηκαν ακέραια μελαμβαφή χρυσικά αγγεία.

Ανάμεσά τους βρέθηκαν, επίσης, διάφορα μεταλλικά μικροαντικείμενα, όπως π.χ. μολύβδινα ελάσματα, βάρη και ένας χάλκινος κύαθος. Σημαντικά ευρήματα θεωρούνται δύο μολύβδινα στελέχη άγκυρας και τα διάφορα τμήματα ξύλου, που βρέθηκαν μαζί με χάλκινα καρφιά. Ο εντοπισμός και η αποκάλυψη, κατά τη διάρκεια της τελευταίας ανασκαφικής περιόδου, ξύλινου στελέχους διαστ. 70x17 εκ., μας δίνει τη δυνατότητα πλέον να αναφερόμαστε σε διάσωση τμήματος του ίδιου του ξύλινου σκαριού.

Από τη μέχρι σήμερα μελέτη της κεραιμικής, που προέρχεται από την ανασκαφή, καθώς επίσης και ενός νέου ευρήματος, (ένα λυχνάρι τύπου 21B, σύμφωνα με τη δημοσίευση της «Αρχαίας Αγοράς»), η χρονολόγηση του ναυαγίου συμπίπτει απόλυτα με

την εκστρατεία του Κίμωνος, που είχε ως σκοπό να διώξει τους Πέρσες από τη Θράκη και να απαλλάξει τη θάλασσα περιοχή από τους πειρατές, ώστε να καταστεί δυνατή η επικοινωνία της Αθήνας με τον Βόσπορο από ξηρά και θάλασσα, το 476 π. Χ.

Σημείωση «Επτά Ημερών»: Η έρευνα άρχισε υπό την εποπτεία του προσφάτως εκλιπόντος **Φ.Κ. (Δημητρίου) Χανιώτη**. Το κείμενο αναδημοσιεύεται από τον Κατάλογο της έκθεσης «Επί νήα θοήν και θίνα θαλάσσης», που διοργάνωσε το ΥΠΠΟ με την Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων στο Νιόκαστρο της Πύλου, τον Αύγουστο του 1999.



Φάση προσέγγισης του ναυαγίου της Κυρα-Παναγιάς, όπου διακρίνονται αμφορείς του 5ου αιώνα, άλλοι σπασμένοι και πολλοί ολόκληροι, που προέρχονταν από την αρχαία πόλη Μένδη της Χαλκιδικής. Μαζί με τους αμφορείς ανασύρθηκαν και ακέραια μελαμβαφή αγγεία όπως και διάφορα μεταλλικά μικροαντικείμενα.

Κλασικοί αμφορείς στην Κυρα-Παναγιά



Ανασκαφή από
δύοτες αρχαιολό-
γους στο χώρο
του ναυαγίου της
Αντιδραγονέρας
(Κύθηρα, τέλη
4ου αιών. π.Χ.
φωτ. Κ. Πετρη-
νός, © Ι.ΕΝ.Α.Ε.).



Στην Αντιδραγονέρα των Κυθήρων



Δύτες ετοιμάζουν να ανελκύσουν μια από τις άγκυρες του ναυαγίου (φωτ. Ν. Τσούχλος, © Ι.Ε.Ν.Α.Ε.).

Του **Δημήτρη Κουρκουμέλη**

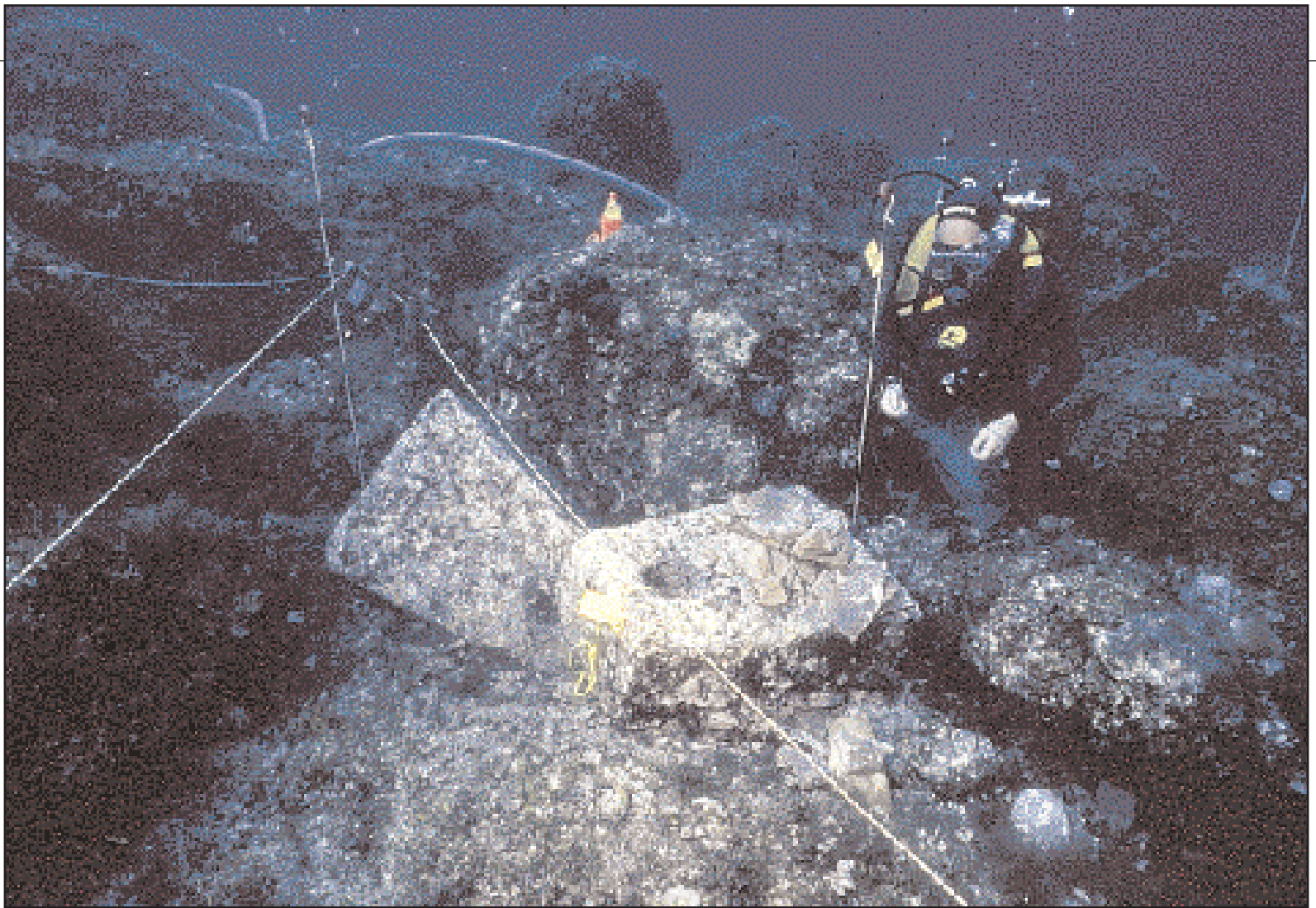
Δρος Κλασικής Αρχαιολογίας, μέλος ΙΕΝΑΕ

Στις ΒΑ ακτές της βραχονησίδας Αντιδραγονέρα, σε μικρή απόσταση από τις Ν.Α. ακτές των Κυθήρων, έχει εντοπισθεί και ανασκάπτεται, από το Ινστιτούτο Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών και υπό τη διεύθυνση του υπογράφοντος, ένα ναυάγιο του τέλους του 4ου αι. π.Χ. Η ιδιαιτερότητα του ναυαγίου της Αντιδραγονέρας είναι ότι μετέφερε εννέα μεγάλες λίθινες πυραμμοειδείς άγκυρες. Πρόκειται για έναν τύπο γνωστό μεν από άλλες θέσεις, αρκετά σπάνιο όμως σε ναυάγια (μέχρι σήμερα παρόμοιες άγκυρες έχουν εντοπισθεί μόνο σε δύο άλλα ναυάγια της ίδιας εποχής στη νότια Ιταλία, το ναυάγιο La Madonnina και το Ognina 4).

Από τις εννέα άγκυρες έχουν ανελκυσθεί ήδη τέσσερις και έχει ανασκαφεί ο χώρος γύρω και κάτω από αυτές. Η ανασκαφή επιβεβαίωσε την ύπαρξη του ναυαγίου, αφού κάτω από δύο άγκυρες, πεσμένες η μία σχεδόν πάνω από την άλλη, βρέθηκαν καταπλακωμένα σημαντικά ευρήματα, όπως αρκετά αγγεία, κυρίως καθημερινής χρήσης, μεταξύ των οποίων ορισμένα ακέραια (πινάκια, ιχθυοπινάκια, σκυφίδια, αμφορίσκοι, τρία λυχνάρια, ένας μικρός κάρθαρος, προχοές κ.ά.), λίγα αγγεία μεταφοράς (ορισμένοι οξυπύθμενοι αμφορείς, και τουλάχιστον δύο μεγάλοι αποθηκευτικοί πίθοι). Επίσης, ορισμένα μολύβδινα αντικείμενα, που μάλλον σχετίζονται με τον εξαρτισμό του πλοίου, μερικά χάλκινα καρφιά, που πρέπει να προέρχονται από το πέτσωμα του σκάφους και μία χάλκινη λαβή κάδου. Τέλος, εντοπίστηκε και μέρος από το έρμα του πλοίου, που το αποτελούσαν στρογγυλεμένες πέτρες από το ίδιο ηφαιστειακό υλικό με αυτό των άγκυρών (ρυόλιθος έως δακίτης, σύμφωνα με την ανάλυση του πετρώματος που έγινε στα εργαστήρια του Δημόκριτου).

Εννέα άγκυρες

Οι ιδιαιτερότητες του ναυαγίου της Αντιδραγονέρας είναι πολλές. Κατ' αρχάς ο μεγάλος αριθμός των άγκυρών, οι οποίες με βεβαιότητα ανήκουν στο ίδιο σύνολο (είναι η πρώτη φορά που εντοπίζεται κατά χώραν ένα τόσο μεγάλο σύνολο άγκυρών αυτού του τύπου). Αν και ο αριθμός των άγκυρών, μπορεί να θεωρηθεί ιδιαίτερα μεγάλος, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι συχνά τα αρχαία πλοία αναγκάζονταν να εγκαταλείψουν μία άγκυρα, γιατί αδυνατούσαν να την ανασύρουν. Για το λόγο αυτόν, τα πλοία ήταν εξοπλισμένα με αρκετές άγκυρες, που θα κάλυπταν τις ανάγκες τους στη διάρκεια του ταξιδιού. Οι εννέα άγκυρες μπορούν να θεωρηθούν αρκετές για ένα μακρινό ταξίδι. Το βάρος τους ξεπερνούσε τα 2.000 κιλά (οι μεγαλύτερες ζυγίζουν, κατ' εκτίμηση, πάνω από 300 κιλά). Αυτό το βάρος δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλο για ένα εμπορικό πλοίο της εποχής, ακόμα και αν δεν ξεπερνούσε τα 14 μ. μήκος και 4,2 μ. πλάτος, όπως το Κυρήνεια (4ου αι. π.Χ.), που είχε δυνατό-



Δυο από τις άγκυρες του ναυαγίου της Αντιδραγονέρας (φωτ. Ν. Τσούχλος, © Ι.Ε.Ν.Α.Ε.).



Ο εντυπωσιακός αριθμός των εννέα λίθινων αγκυρών μαρτυρεί την ύπαρξη ενός σημαντικού ναυαγίου

τητα μεταφοράς περίπου 20 τόννων. Αλλωστε υπάρχουν αρχαίες αναφορές, αλλά και στοιχεία από ανασκαφές άλλων ναυαγίων (όπως του αρχαίου εμπορικού πλοίου, 5ου αι. π.Χ., που ανασκάπτεται από την Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων στην Αλόνησο, υπό τη διεύθυνση της αρχαιολόγου Ελ. Χατζηδάκη), για εμπορικά πλοία δυνατότητας 100 έως 120 τόννων. Από τις άγκυρες αυτές, ορισμένες θα πρέπει να ήταν τοποθετημένες στο κατάστρωμα, έτοιμες να χρησιμοποιηθούν σε περίπτωση ανάγκης. Φαίνεται ότι οι δύο άγκυρες, που βρέθηκαν σχεδόν η μία πάνω από την άλλη, ήταν στο κατάστρωμα και κατά

τη βύθιση του πλοίου παρέσυραν και καταπλάκωσαν τα αντικείμενα (κεραμική και μέρος του έρματος), που ήταν τοποθετημένα κάτω από αυτές, στο αμπάρι του πλοίου.

Το φορτίο

Μία άλλη ιδιαιτερότητα, που δεν αφορά μόνο το ναυάγιο της Αντιδραγονέρας, αλλά και τα δύο προαναφερόμενα ναυάγια που ήταν εξοπλισμένα με αυτού του τύπου τις άγκυρες, είναι το φορτίο που μετέφεραν. Και στις τρεις περιπτώσεις δεν εντοπίστηκαν τα συνηθισμένα φορτία οξυπύθμενων αμφορέ-

ων. Βρέθηκαν κυρίως αγγεία καθημερινής χρήσης, πολύ λίγοι οξυπύθμενοι αμφορείς και σε δύο περιπτώσεις (σε αυτό της Αντιδραγονέρας και της Ognina 4 στη Σικελία) ορισμένα αποθηκευτικά πιθάκια. Ακόμα και αν είχαν συληθεί τα ναυάγια, είτε κατά την αρχαιότητα είτε στα νεώτερα χρόνια, θα είχαν εντοπισθεί αρκετοί σπασμένοι αμφορείς, αν λάβει κανείς υπόψη ότι συχνά τα εμπορικά πλοία της εποχής μετέφεραν πάνω από 3.000 οξυπύθμενους αμφορείς και φυσικά κατά τη βύθιση του πλοίου αρκετοί από αυτούς έσπαγαν. Είναι λοιπόν πιθανό τα πλοία αυτά να μετέφεραν φθαρτά υλικά, όπως για παράδειγμα σι-



Κεραμικά ευρήματα και τα έρμα του πλοίου όπως βρέθηκαν κάτω από τις άγκυρες (φωτ. Ν. Τσούχλος, © Ι.Ε.Ν.Α.Ε.).



Κεραμική από το ναυάγιο της Αντιδραγονέρας (Κύθηρα, τέλη 4ου αιώνα. π.Χ., φωτ. Ν. Τσούχλος, © Ι.Ε.Ν.Α.Ε.).

τάρι. Την περίοδο αυτή η Αθήνα, εξ αιτίας της μεγάλης ανάγκης προμήθειας σταριού, εγκαθιστά ένα είδος κρατικού μονοπωλίου για την εμπορία του, και για τη μεταφορά του οργανώνονται νηοπομπές, που συνοδεύονται και από πολεμικά πλοία. Πιθανώς μία τέτοια νηοπομπή αναγκάστηκε να προσορμίσει στην Αντιδραγονέρα, όπου και βυθίστηκε ένα από τα πλοία.

Λιγοστά αντικείμενα

Οι άγκυρες αυτές συχνά θεωρήθηκε ότι ήταν μόνιμα αγκυροβόλια πλοίων. Όμως η ανασκαφή του ναυαγίου της

Αντιδραγονέρας επιβεβαίωσε την άποψη, ότι αυτές χρησιμοποιούνταν και σαν άγκυρες πλοίων, αφού δεν υφίστατο ιδιαίτερος λόγος ύπαρξης μόνιμου αγκυροβολίου στην ακτή μιας βραχονησίδας, όταν σε μικρή απόσταση υπάρχουν άλλα ασφαλέστερα φυσικά λιμάνια.

Στο ναυάγιο της Αντιδραγονέρας δεν περισώθηκε τμήμα από το σκαρί του πλοίου, εξ αιτίας του βραχώδους βυθού. Τα μόνα στοιχεία που μαρτυρούν την ύπαρξη του είναι οι άγκυρες και οι μικρές συστάδες κεραμικής ανάμεσα στα βράχια. Λείπουν, λοιπόν, βασικά στοιχεία που θα βοηθούσαν να γίνουν κατανοητές οι συνθήκες του ναυαγίου, ο τύπος

του πλοίου και πιθανόν ο προορισμός του. Έτσι, από τα λίγα στοιχεία που κάθε χρόνο περισυλλέγονται στη διάρκεια της ανασκαφής, γίνεται προσπάθεια να συμπληρωθούν τα κενά και να κατανοηθούν οι συνθήκες κάτω από τις οποίες συνέβη το ναυάγιο. Οι άγκυρες, το έρμα, τα λιγοστά μεταλλικά αντικείμενα από μόλυβδο και χαλκό είναι ό,τι απέμειναν από το ίδιο το πλοίο και τα εξαρτήματά του, τα δύο μεγάλα πιθάκια και οι λίγοι οξυπύθμενοι αμφορείς είναι ό,τι απέμειναν από το φορτίο του, η λεπτή κεραμική, καθημερινής χρήσης, είναι ό,τι διασώθηκε από τα σκεύη που χρησιμοποιούσε το πλήρωμα. Τα λίγα αυτά

στοιχεία βοηθούν στην ανασύνθεση του θλιβερού γεγονότος που υπήρξε, όπως κάθε ναυάγιο, εκείνο της Αντιδραγονέρας. Η υποβρύχια αρχαιολογία, της οποίας το μεγαλύτερο πεδίο έρευνας είναι οι έρευνες ναυαγίων, έχει αυτό το δύσκολο ρόλο να προσπαθεί να ανασυνθέσει γεγονότα, που δεν συνδέθηκαν με τις πιο ευχάριστες στιγμές της ναυτικής ζωής.

Επιλεκτική Βιβλιογραφία: Στο περιοδικό του Ινστιτούτου Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών, *ΕΝΑΛΙΑ*, στους τόμους IV (τεύχη 1-2) και V (τεύχη 1-2, 3-4), δημοσιεύονται τα αποτελέσματα των ανασκαφών στο ναυάγιο της Αντιδραγονέρας.

Των Χρ. Σαμίου

Αρχαιολόγος

Δρος Ν. Λιανού

Αρχιτέκτονας

Στις Κυκλάδες, δυτικά του διαύλου Ανδρου-Τήνου, του γνωστού ως «Δύσβατος», και στο μικρό υπήνεμο όρμη που σχηματίζεται στο ΝΔ άκρο της νήσου Ανδρου, εντοπίστηκε ναυάγιο πλοίου της ρωμαϊκής εποχής, που μετέφερε μαρμάρινες σαρκοφάγους. Βρέθηκε σε απόσταση 50 μέτρων από τη βραχώδη ακτή του νησιού, σε βάθος 10 μέτρων περίπου από την επιφάνεια της θάλασσας. Κατά την ολιγοήμερη υποβρύχια έρευνα που διεξήχθη από την Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων τον προηγούμενο Οκτώβριο παρατηρήθηκαν τα εξής: Πάνω στον πετρώδη βυθό, που κατά τόπους καλύπτεται με άφθονη ποσειδώνια, βρίσκονται σε οριζόντια θέση και με προσανατολισμό Β-Ν περίπου 15 σαρκοφάγοι, ο αριθμός των οποίων δεν είναι βέβαιος, μα και με την πρόοδο της έρευνας είναι δυνατό να αποκαλυφθούν περισσότερες.

Διακρίνονται τρεις τύποι μονολιθικών σαρκοφάγων, από τις οποίες ο πρώτος είναι ο συνήθης ορθογώνιος, ο δεύτερος έχει καμπύλη τη μία στενή πλευρά εσωτερικά και εξωτερικά και ο τρίτος έχει καμπύλες και τις δύο στενές πλευρές τόσο εσωτερικά όσο και εξωτερικά. Η λάξευση του εσωτερικού τους, όπου χρησιμοποιήθηκαν κυρίως βελόνι και λεπτή λάμα, παρουσιάζει αρκετή επιμέλεια. Αξιοσημείωτη είναι η παρουσία διαφορετικού μεγέθους των σαρκοφάγων Β και Γ τύπου, οι μικρότερες από τις οποίες βρέθηκαν τοποθετημένες μέσα στις όμοιες μεγαλύτερες τους. Οι διαστάσεις των ορθογώνιων σαρκοφάγων είναι 2 x 0,70 μ. Οι μεγαλύτερες του Β τύπου έχουν μέγεθος 2,10x1,10μ. και οι αντίστοιχες μικρότερες 2,10x0,80μ., ενώ από αυτές του Γ τύπου οι μεγαλύτερες έχουν διαστάσεις 1,80x0,60μ. Οι σαρκοφάγοι Β και Γ τύπου βρέθηκαν παράλληλες ανά ζεύγη, σε ευθεία διάταξη, τοποθετημένες με τον επιμήκη άξονα από βορρά προς νότο.

Οι ορθογώνιες, ευθυγραμμισμένες και αυτές η μία δίπλα στην άλλη, βρέθηκαν να καταλαμβάνουν το ανατολικό τμήμα του ναυαγίου, παράλληλα τοποθετημένες με τις καμπύλες, οι οποίες κείνται στο δυτικό μέρος του ναυαγίου. Ανάμεσα στις δύο ομάδες των σαρκοφάγων, αλλά και δυτικά των καμπύλων, βρέθηκαν αδροδουλεμένοι μαρμαρίνοι ογκόλιθοι.

Διάταξη φορτίου

Λόγω του μικρού βάθους στο οποίο βρίσκεται το ναυάγιο, των δυνατών θαλάσσιων ρευμάτων που επικρατούν στο διάυλο, καθώς και του βραχώδους βυθού, οι σαρκοφάγοι βρέθηκαν κατεστραμμένες σε μεγάλη έκταση και καλυμμένες από πυκνή θαλάσσια βλάστη-

ση. Οι παρειές των καμπύλων σώζονται σε μικρό μόνο ύψος πάνω από τον πυθμένα, ενώ των ορθογώνιων διατηρούνται, αν και διαβρωμένες, στο αρχικό σχεδόν ύψος τους. Είναι χαρακτηριστική στην περίπτωση των τελευταίων η απουσία της μίας μακριάς πλευράς, που αναγνωρίζεται σπασμένη δίπλα τους. Η θέση στην οποία βρέθηκαν οι σαρκοφάγοι, είναι φανερό ότι είναι σχεδόν αδιατάρακτη και μαρτυρεί την αρχική τους τοποθέτηση πάνω στο πλοίο.

Όσον αφορά τη διάταξη του φορτίου, παρατηρείται διαχωρισμός των καμπύλων από τις ορθογώνιες σαρκοφάγους και συμμετρική τοποθέτησή τους παράλληλα με τον κατά μήκος άξονα του πλοίου.

Ο διαχωρισμός αυτός έγινε για να επιτευχθεί ισοβαρής καταμερισμός στις δύο πλευρές του πλοίου, αλλά και για την οικονομία του χώρου. Η ύπαρξη εντός των καμπύλων σαρκοφάγων άλλων μικρότερων είναι φανερό ότι αυξάνει την αποθηκευτική ικανότητα αφ' ε-

νός και ταυτόχρονα εξισορροπεί το μεγαλύτερο βάρος της πλευράς του πλοίου που έφερε τις ορθογώνιες σαρκοφάγους.

Από παρόμοια ναυάγια που βρέθηκαν στην Ιταλία, αναφέρεται η περι-

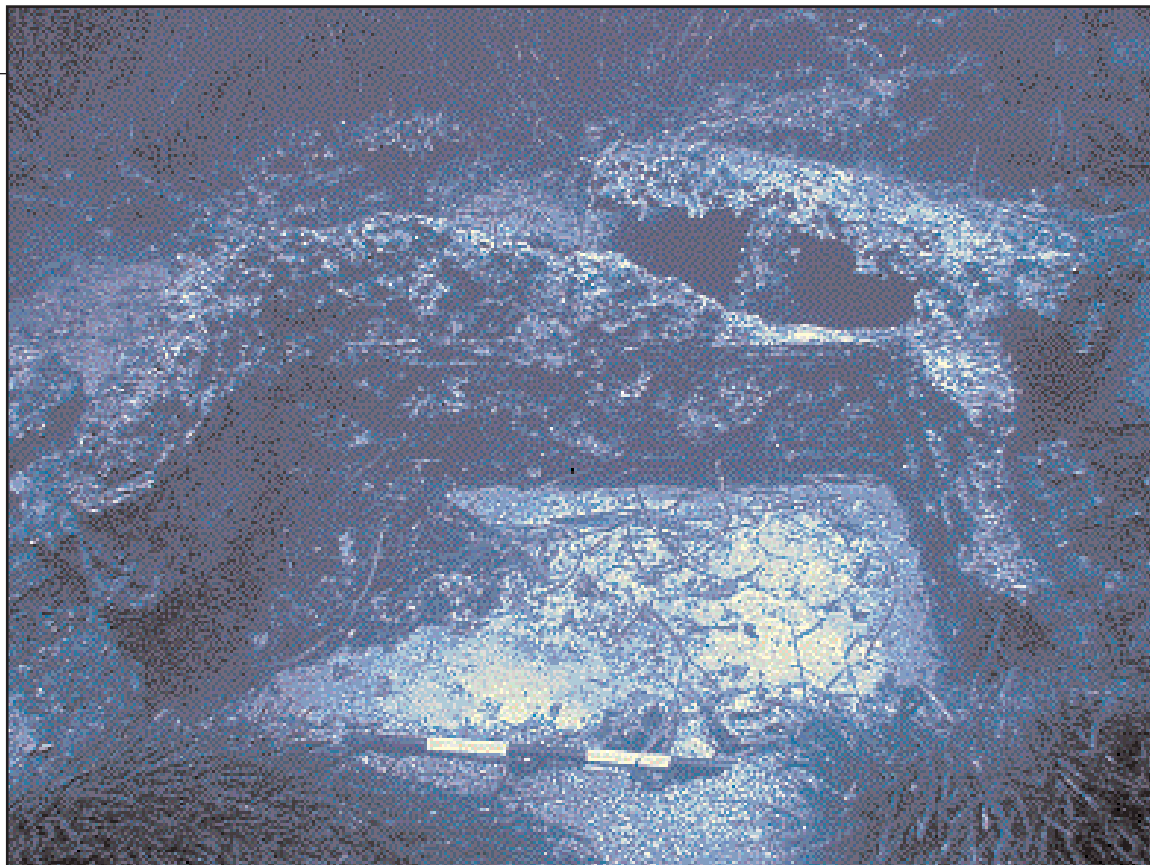
γων με καμπύλα άκρα σε σχέση με την επόμενη σειρά, όπου στο μεταξύ των δύο άκρων διάστημα εισχωρεί το άκρο της επόμενης σαρκοφάγου.

Από τα μέχρι σήμερα δεδομένα ένας κατά προσέγγιση υπολογισμός μαρτυρεί ότι πρόκειται για πλοίο του οποίου ο ωφέλιμος χώρος φόρτωσης είχε διαστάσεις τουλάχιστον 12X7 μέτρα και δυνατότητα μεταφοράς φορτίου άνω των 100 τόννων.

Στο βορειότερο τμήμα του ναυαγίου βρέθηκε συσσωματωμένη στο φυσικό βράχο μία σιδερένια άγκυρα σχήματος T, ισχυρά οξειδωμένη. Επειδή στην πρώτη αυτή ανασκαφική περίοδο η έρευνα περιορίστηκε στον καθαρισμό του ναυαγίου, δεν βρέθηκαν άλλα αντικείμενα, όπως αγγεία ή νομίσματα, που οπωσδήποτε θα μετέφερε το πλοίο.

Προέλευση

Οι σαρκοφάγοι, ως γνωστόν, αποτελούσαν ταφικά μνημεία προσιτά στις εύπορες τάξεις του ελληνικού κυρίως



Λεπτομέρεια ορθογώνιας σαρκοφάγου με το ένα πλαϊνό τοίχωμα του πλοίου.

Οι σαρκοφάγοι της Ανδρου

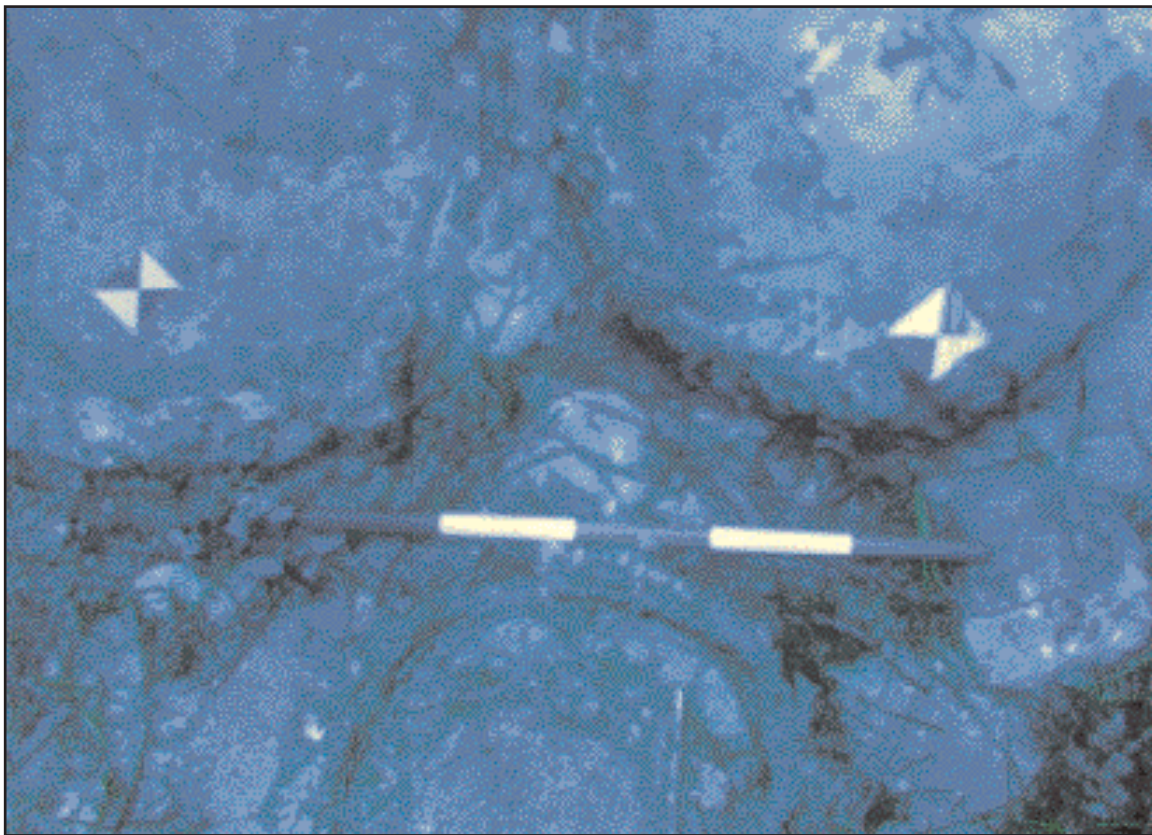
Το ναυάγιο περιέχει τρεις διαφορετικούς τύπους σαρκοφάγων, που πιστεύεται ότι προέρχονταν από τα λατομεία της Θάσου.

πτωση του ναυαγίου του San Pietro di Bevangia, όπου είχαν τοποθετηθεί μικρότερες σαρκοφάγοι επίσης, μέσα σε μεγαλύτερες, ενώ στο ναυάγιο του Torre Sgarrata είχαν τοποθετηθεί μέσα στις σαρκοφάγους μαρμάρινες πλάκες.

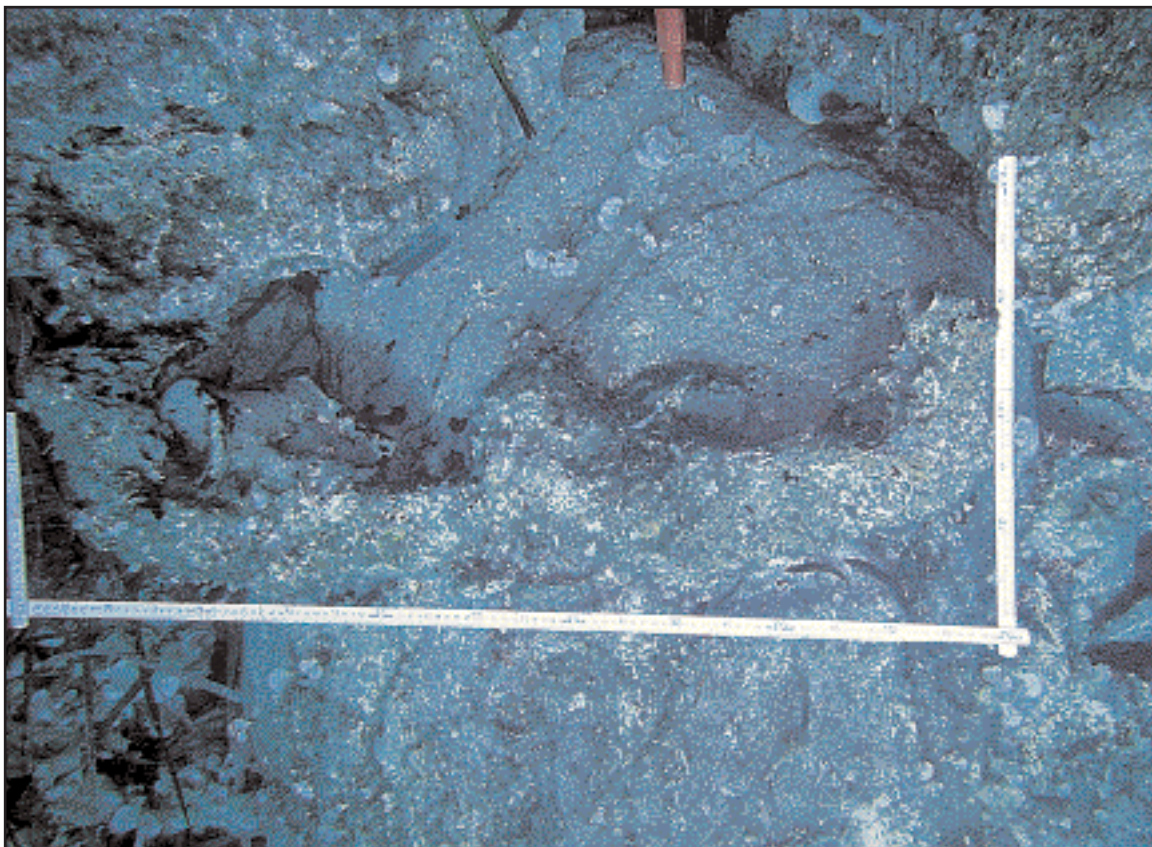
Αξίζει να σημειωθεί επίσης ο τρόπος διεύθησης ενός ζεύγους σαρκοφά-



Γενική άποψη του φορτίου των σαρκοφάγων που διατηρούν την αρχική τους θέση στο ρωμαϊκό πλοίο.



Τρόπος φόρτωσης των σαρκοφάγων για εξοικονόμηση πολύτιμου χώρου.



Σιδερένια άγκυρα σε σχήμα T, από τα κατάλοιπα του ναυαγίου της Ανδρου.

χώρου, από την αρχαϊκή ήδη εποχή μέχρι και τους χριστιανικούς χρόνους. Ιδιαίτερα την εποχή της Ρωμαιοκρατίας αποκτούν ευρεία διάδοση στα μεγάλα κυρίως κέντρα του ρωμαϊκού κόσμου. Είναι γνωστή η προτίμηση των Ρωμαίων για τα ελληνικά και μικρασιατικά μάρμαρα, γεγονός που αποδεικνύεται και από τον εντοπισμό ναυαγίων που μετέφεραν είτε κολώνες είτε μαρμάρινες πλίνθους στους ναυτικούς δρόμους προς τη Ρώμη.

Παρ' όλα αυτά, μέχρι σήμερα, μικρός αριθμός ναυαγίων με σαρκοφάγους έχει εντοπιστεί, από τα οποία στις ελληνικές θάλασσες το παλαιότερο γνωστό είναι αυτό της Μεθώνης του 3ου αι. μ.

Χ. Από τη δυτική Μεσόγειο, αναφέρονται ναυάγια σαρκοφάγων από τον κόλπο του Τάραντα, στο San Pietro και στο Torre Sgaratta 19, που χρονολογούνται στο 2ο με 3ο μ.Χ. αι.

Προέλευση

Κατά τη ρωμαϊκή περίοδο είναι γνωστό ότι τα λατομεία τεσσάρων περιοχών ήταν οι κυριότεροι προμηθευτές μαρμάρων στη Ρώμη. Αυτά είναι της Πεντέλης, του Δοκιμείου της Ανατολίας, της Προκονήσου και της Θάσου. Αξιοσημείωτο είναι ότι οι Ρωμαίοι συγγραφείς Πλίνιος στο Hist. Nat. (36.6.64) και Βιτρούβιος στο De Architettura

(X,2,15) αναφέρουν ότι στην Ιταλία υπήρχε ιδιαίτερη προτίμηση για θαλασσοκό μάρμαρο.

Η μακροσκοπική εξέταση δειγμάτων έδειξε ότι το μάρμαρο από το οποίο κατασκευάστηκαν οι σαρκοφάγοι του ναυαγίου είναι λευκό, χοντρόκοκκο με φλεβώσεις γαλαζόδεφρου χρώματος και μεγάλη διαφάνεια. Τέτοιας ποιότητας μάρμαρο χαρακτηρίζει τα λατομεία της Αλυκής της Θάσου, απ' όπου είναι γνωστή άφθονη παραγωγή σαρκοφάγων κατά το 2ο και 3ο μ. Χ. αι. Ένα άλλο στοιχείο που οδηγεί προς τη Θάσο είναι η κατασκευή σαρκοφάγων με καμπύλα και τα δύο άκρα από μάρμαρο που προέρχεται από τα παράκτια

λατομεία των περιοχών Σαλιάρας και Βαθύ, απ' όπου εξαγονταν ημίεργες προς την Ιταλία.

Εκεί εντοπίζονται ακόμη και σήμερα εγκαταλειμμένες σε διάφορα στάδια κατασκευής σαρκοφάγοι με καμπύλα άκρα και με τις δύο χαρακτηριστικές προεξοχές αφημένες στη μία πλευρά τους για την κατασκευή λεοντοκεφαλών, στοιχείου ιδιαίτερα προσφιλούς στη Ρώμη της αυτοκρατορικής περιόδου.

Ενδιαφέρον στοιχείο είναι ότι οι εξαγωγικές φόρμες δεν ανταποκρίνονταν στις παραδοσιακές μορφές των περιοχών παραγωγής. Αλλωστε, τέτοιου τύπου σαρκοφάγοι δεν χρησιμοποιήθηκαν τοπικά στη Θάσο εφ' όσον καμία δεν βρέθηκε στο νησί. Εκεί, όπως και στον υπόλοιπο ελληνικό χώρο, επιχωριάζει ο τύπος της ορθογώνιας σαρκοφάγου με το δικλινές κάλυμμα και τα αετωματικά πέρατα στις τέσσερις γωνίες του. Αντίθετα, σαρκοφάγοι καμπύλης διατομής, εκτός από τα λατομεία της Θάσου, δεν αναφέρονται ούτε στην Ανατολή ούτε στα Βαλκάνια. Πρέπει να στραφεί κανείς προς τη Ρώμη και την Ιταλία γενικότερα, για να βρει σαρκοφάγους ανταποκρινόμενες σ' αυτή τη σειρά των Θασιακών και ιδιαίτερα στο νεκροταφείο της Πίζας όπου μερικά παραδείγματα έφθασαν από τη Ρώμη και την Οστια.

Το γεγονός ότι οι σαρκοφάγοι αυτές προορίζονταν αποκλειστικά για εξαγωγή, μαρτυρείται επίσης από το παρόμοιο εύρημα του ναυαγίου στη θέση San Pietro. Επομένως, μία χρονολόγηση και των σαρκοφάγων του ναυαγίου της Ανδρου στη ρωμαϊκή εποχή και πιο συγκεκριμένα μεταξύ II και IIIου αι. μ.Χ. είναι πολύ πιθανή σύμφωνα με τα παραπάνω. Σε αυτό συνηγορεί και ο τύπος της σιδερένιας άγκυρας που είναι ανάλογος με αυτές των ναυαγίων Dramont D και Dramont F που χρονολογούνται αυτή την εποχή και σύμφωνα με την κατάταξη του Καπιτάν ανήκουν στον τύπο C.

Ερευνα σε εξέλιξη

Η σημερινή παρουσίαση, ως αποτέλεσμα ολιγοήμερης υποβρυχίας έρευνας, είχε προκαταρκτικό χαρακτήρα. Η περαιτέρω διερεύνηση του χώρου του ναυαγίου θα προσδιορίσει την ολική έκτασή του, θα αποκαλύψει το σύνολο του φορτίου, καθώς και την ύπαρξη ή όχι καταλοίπων του ίδιου του πλοίου. Οι προβληματισμοί που ετέθησαν, όσον αφορά την προέλευση και τον προορισμό του, δεν έχουν τη θέση τελικών συμπερασμάτων τα οποία ελπίζουμε ότι θα εξαχθούν με μεγαλύτερη ασφάλεια ύστερα και από τη μικροσκοπική εξέταση του μαρμάρου, η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη.

Η αποτύπωση του χώρου του ναυαγίου πραγματοποιήθηκε με τη χρήση ειδικής φωτογραμμετρικής μηχανής Rolleimetric και του αντίστοιχου λογισμικού που για πρώτη φορά εφαρμόστηκε στον τομέα της υποβρυχίας αρχαιολογίας στη χώρα μας.

Τελειώνοντας θα θέλαμε να σημειώσουμε τη συμμετοχή των συναδέλφων δυτών Θ. Κούβελα, Μ. Τζεφρώνη, Θ. Τρουπάκη και Τ. Χρονόπουλου που πήραν μέρος σ' αυτή την έρευνα.

Βιβλιογραφία: 1. *Marmi antichi, Kozelj, Sodini, Lambraki, Miller, in Studi Miscellanei 24?* 2. *Archaeology 18* (1965).

Στο τέλος της δεκαετίας του '60 έγινε γνωστή μια υπόθεση εκτεταμένης αρχαιοκαπηλείας σε ένα βυζαντινό ναυάγιο στις Βόρειες Σποράδες. Μάλιστα, τα κεραμικά που είχαν ανελκυσθεί από αρχαιοκαπήλους είχαν φθάσει να πωλούνται στην Αυστραλία, στις ΗΠΑ, στην Ιαπωνία, στην Αγγλία και στην Ελβετία.

Εμπρός στον κίνδυνο να συληθεί και να καταστραφεί ολοκληρωτικά το ναυάγιο, η Αρχαιολογική Υπηρεσία, με τη συνεργασία του Αμερικανού ερευνητή Peter Throckmorton, χρηματοδότηση του Ιδρύματος Ψύχα και της National Geographic Society, αποφάσισε να προχωρήσει στην ανασκαφή του ναυαγίου το καλοκαίρι του 1970.

Ετσι εντοπίστηκε το πολύ σημαντικό βυζαντινό ναυάγιο του Πελαγονησιού και πραγματοποιήθηκε η πρώτη συστηματική υποβρύχια ανασκαφή στην Ελλάδα, που δυστυχώς μέχρι σήμερα δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί.

Το 1973, μέλη της ερευνητικής ομάδας του Πελαγονησιού υλοποίησαν μία ιδέα που γεννήθηκε κατά τη διάρκεια της έρευνας και ίδρυσαν το Ινστιτούτο Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών (IENAE).

Το ναυάγιο χρονολογείται από τις αρχές έως το τέλος του πρώτου ημίσεως του 12ου μ.Χ. αιώνα (1100–1150) και βρίσκεται νότια της νησίδας Άγιος Πέτρος, στον όρμο Κυρά Παναγιά του Πελαγονησιού. Βρίσκεται σε βάθος 36 μέτρων αλλά τμήματα του φορτίου έχουν διασπαρεί έως και 45 μέτρα βάθος.

Η τότε αποστολή ξεκίνησε με μια σύντομη αναγνωριστική επίσκεψη στο χώρο του ναυαγίου, αρχές του καλοκαιριού του 1970, με επιστημονική εποπτεία της αρχαιολόγου Κατερίνας Ρωμοπούλου.

Η κυρίως έρευνα άρχισε περί τα μέσα Αυγούστου και κράτησε μέχρι τα μέσα Οκτωβρίου 1970. Επιστημονικός υπεύθυνος στη φάση αυτή ήταν ο αρχαιολόγος Χαράλαμπος Κριτζάς και συμμετείχαν, εκτός από τον τεχνικό υπεύθυνο Peter Throckmorton, περίπου δεκαοκτώ ακόμα άτομα διαφόρων ειδικοτήτων και εθνικοτήτων, μεταξύ των οποίων δύο έμπειροι δύτες του Πολεμικού Ναυτικού και πέντε τουλάχιστον μετέπειτα ιδρυτικά μέλη του IENAE. Όλοι αποτελούσαν μια ενθουσιώδη νεανική ομάδα, που εργάστηκε με ιδιαίτερο ζήλο, υπό δύσκολες συνθήκες διαβίωσης, που τις έκαναν δυσκολότερες τα πενιχρά οικονομικά και τεχνικά μέσα.

Στο φορτίο του πλοίου περιλαμβάνονται διακοσμημένη χρηστική κεραμική, αμφορείς, πίθοι, μολόπετρες, κ.λπ. Συνολικά, κατά την έρευνα του 1970, ανελκυσθηκαν 1.490 κεραμικά και άλλα ευρήματα. Ξεχωρίζουν τα βαθιά και ρηγά εφραλωμένα πινάκια και οι κύαθοι με εξαιρετικής τέχνης εγχάρακτα διακοσμητικά μοτίβα με την τεχνική *Sgraffito* σε πολλές παραλλαγές της. Τα κυριότερα γεωμετρικά θέματα στα πινάκια είναι: σπείρες, «γιρλάντες», κλαδιά, ρόδακες, ακτίνες. Από τα έμφυχα θέματα ξεχωρίζουν τα πηνά (αετοί, περιστέρια, γύπες), οι ιχθύες, μυθικά όντα και θηρία. Από τα μέχρι σήμερα α-



Παράσταση από εσωτερικό πινάκιου που βρέθηκε στο ναυάγιο που παρουσιάστηκε στην έκθεση «Greece and the sea» που έγινε στο Αμστερνταμ, στο πλαίσιο των εκδηλώσεων Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης 1987.

Βυζαντινό ναυάγιο στο Πελαγονήσι

Αποψη του όρμου Κυρά Παναγιά της νήσου Πέλαγος με τη νησίδα Αγ. Πέτρος και το σκάφος «Stormie Seas» του Peter Throckmorton αραγμένο πάνω στο ναυάγιο.

νελκυσθέντα αγγεία αυτού του είδους, ξεχωρίζουν τέσσερις διαφορετικοί αγγειογράφοι, εκ των οποίων ο ένας ήταν λαμπρός τεχνίτης, αφού το χάραγμά του διακρίνεται από σταθερότητα, ακρίβεια και ζωή. Η κατηγορία των εγχάρακτων εφυαλωμένων αγγείων είναι την εποχή αυτή διαδεδομένη από τον Καύκασο και την Κοιμαία, έως την Κόρινθο και τη Σπάρτη. Η ανάλυση πηλού από τα πινάκια του ναυαγίου έδειξε ότι ένα τουλάχιστον τμήμα τους πρέπει να προέρχεται από την Κωνσταντινούπολη.

Επίσης, από το ανελκυσθέν υλικό ξεχωρίζει ένας πίθος με εγχάραξη που μπορεί να αναγνωσθεί ως «Νικηφόρος», καθώς και πέντε λύχνοι που ίσως ανήκαν στο πλήρωμα του πλοίου και ένας χάλκινος λέβητας σε τμήματα (ίσως ο λέβητας από το μαγειρείο του σκάφους).

Το σκαρί

Από το σκαρί του πλοίου πρέπει να σώζεται ικανό μέρος, καθώς σε μια μικρή δοκιμαστική τομή που έγινε, αποκαλύφθηκαν πέντε ξύλινοι νομείς (διατομής 18x16 εκ.), σειρά μαδεριών από το εξωτερικό πέτσωμα (πάχους 3,5 εκ.) καθώς και τμήματα από τις στραγαλιές (εσωτερικό πέτσωμα). Επιβεβαιώθηκε ακόμη ότι τα μαδέρια και οι νομείς εκτείνονται και κάτω από τη μη ανασκαμμένη άμμο. Ο Peter Throckmorton, ιδιαίτερα έμπειρος σε θέματα ναυαγίων υπολόγισε από τις διαστάσεις των νομείων και των μαδεριών, ότι το πλοίο πρέπει να έχει μήκος γύρω στα 25 μ., πλάτος γύρω στα 8 μ. και το εκτόπισμά του να ξεπερνούσε τους 100 τόννους. Υπολόγισε, μάλιστα, ότι μπορεί να σώζεται έως και το 50% του σκαριού του σκάφους. Από τα ανασκα-



Ο αρχαιολόγος Χαράλαμπος Κριτζάς με τον Peter Throckmorton κατά τη διάρκεια της έρευνας.



Ο Χ. Κριτζάς εξετάζει πίθο από το ναυάγιο πάνω στο οποίο υπάρχει εγχάρακτο σύμπλεγμα που θα μπορούσε να διαβαστεί ως «Νικηφόρος».

Ο Χ. Κριτζάς εξετάζει ένα από τα εφυαλωμένα διακοσμημένα πινάκια από το ναυάγιο, αμέσως μετά την ανέλκυσή του.





φικά δεδομένα του 1970, προκύπτει ότι περίπου το 90% των επιφανειακών πινακίων και το 1/3 των ορατών αμφορέων έχουν ανεγκυθθεί και ότι μόνο το 5% της συνολικής έκτασης του ναυαγίου έχει ανασκαφεί με τον αναρροφητήρα (airlift).

Από τις πρώτες παρατηρήσεις σχετικά με το πλοίο, πιστοποιήθηκε ότι το πέτσωμα είναι κ α ρ φ ω μ έ ν ο στους νομείς με μικρά σιδερένια καρφιά και δεν υπάρχουν ίχνη από μόρσα στη σύνδεση μεταξύ των μαδεριών (το σκαρί φαίνεται ότι είχε υποστεί πολλές επισκευές, αφού σε πολλά σημεία τα μαδέρια είχαν ξανακαρφωθεί στους νομείς). Επομένως, η ναυπηγική μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε για την κατασκευή του πλοίου φαίνεται ότι μοιάζει πολύ περισσότερο με την παραδοσιακή «πρώτα ο σκελετός», η εξέλιξη της οποί-

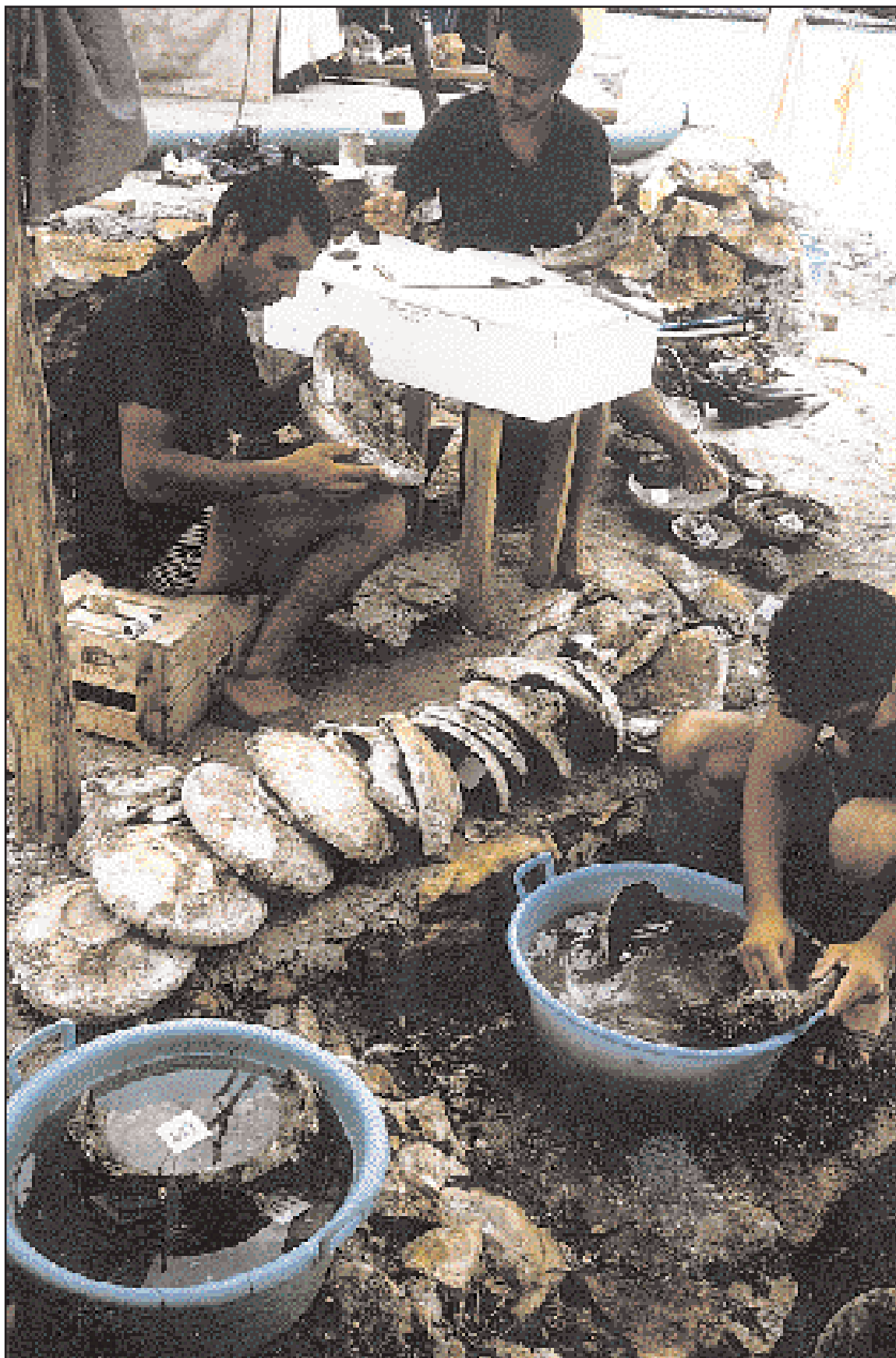
ας χρησιμοποιείται ακόμα και σήμερα στη ναυπήγηση των καϊκιών), παρά με την αρχαία ελληνορωμαϊκή ναυπηγική μέθοδο «πρώτα το πέτσωμα» με τα συνδεδεμένα με μόρσα και πείρους μαδέρια

του πετσώματος. Η ίδια τεχνική που έχει τις ρίζες της στη Βορειοδυτική Ευρώπη και μεταδόθηκε σταδιακά προς τη Δυτική Μεσόγειο και στη συνέχεια προς την Ανατολική, τεκμηριώνεται από προγενέστερα ναυάγια στη Δυτική Μεσόγειο και κυρίως από το σκαρί του πλοίου του Serçe Limani (Μικρά Ασία).

Εκτιμάται ότι η συνέχιση της ανασκαφής θα αποδώσει πολλές εκα-

τοντάδες ακόμα αζέραιων εφυάλωμένων πινακίων, βυζαντινών αμφορέων και άλλων σημαντικών κεραμικών ευρημάτων. Είναι σχεδόν σίγουρο ότι θα βρεθούν και πολλά μικροαντικείμενα όπως νομίσματα, κοσμήματα και άλλα

**Εξαιρετικής τέχνης
εφυάλωμένα πινακία
με εγχάρακτα
διακοσμητικά
μοτίβα έφερε
στο φως η πρώτη
συστηματική
υποβρύχια
ανασκαφή**



Εξέταση και καταγραφή των εφυαλωμένων διακοσμημένων πινακίων από το ναυάγιο. Ο Χαράλαμπος Κριτζάς στον Άγιο Πέτρο καταγράφει τα κεραμικά.

προσωπικά αντικείμενα των εμπόρων και του πληρώματος του πλοίου. Στοιχεία που θα τεκμηριώνουν, ενδεχομένως, την προέλευση του σκάφους. Επίσης, είναι σχεδόν βέβαιο ότι μεγάλο μέρος από το σκαρί και ίσως από τον εξαρτισμό του πλοίου θα αποκαλυφθεί κατά τη συστηματική ανασκαφή, πράγμα που θα επιτρέψει ίσως τη μελλοντική ανακατασκευή του μετά την ανέλκυσή του.

Όταν τον Απρίλιο του 1081, ο Αλέξιος Κομνηνός στέφθηκε αυτοκράτορας, το κράτος βρισκόταν σε δεινή κατάσταση. Η λαμπρή περίοδος της βασιλείας των Μακεδόνων είχε λήξει. Τα εσωτερικά προβλήματα, οικονομικά, κοινωνικά και δυναστικά, ήταν πλέον φανερά. Το Βυζάντιο κατείχε πελώριες εκτάσεις, από το Δούναβη και την Κριμαία έως την Κύπρο και από τη Νότιο Ιταλία και τη

Βόρεια Συρία έως την Αρμενία.

Όμως ο κόσμος άλλαξε. Η τεχνολογία είχε εξελιχθεί. Η Δύση περνούσε πια στον προηγμένο Μεσαίωνα. Οι Νορμανδοί άπλωναν την κυριαρχία τους έως τη Σικελία. Στα βυζαντινά Βαλκάνια οι υποτελείς λαοί (Σέρβοι και άλλοι) οργάνωναν τη δική τους πολιτική έκφραση. Στην Ασία ο πολιτικός – εθνολογικός – πολιτιστικός χάρτης αποκτούσε νέα μορ-

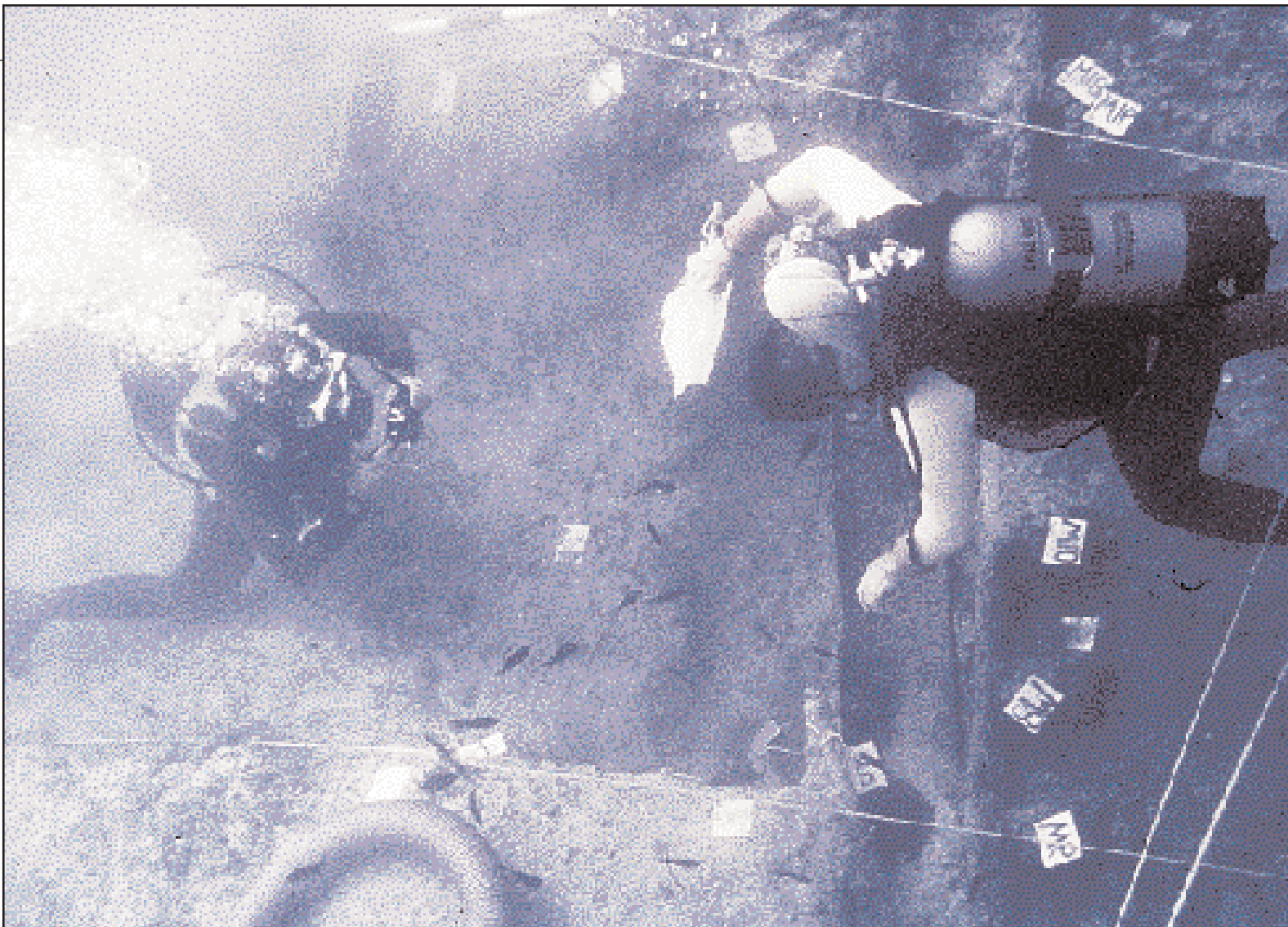
φή. Οι Σελτζούκοι Τούρκοι είχαν επεκταθεί προς τη Μέση Ανατολή και τον Αύγουστο του 1071 είχαν νικήσει το βυζαντινό στρατό στο Μαντζικέρτ. Από τα βυζαντινοαρμενικά σύνορα εκατοντάδες χιλιάδες ένοπλοι είχαν εισέλθει στα βυζαντινά εδάφη, κατακτώντας μεγάλα τμήματα της Μικράς Ασίας, ενώ το σελτζουκικό κράτος της Βαγδάτης έφθανε έως τους Αγίους Τόπους.

Ο ένδοξος στρατηγός Αλέξιος Κομνηνός κατέλαβε την εξουσία με τα όπλα και με τη στήριξη της αριστοκρατίας, των μικροαστών κυρίως γαιοκτημόνων, ίδρυσε μια δυναστεία η οποία κράτησε το θρόνο από το 1081 μέχρι το 1185. Σε αυτό το διάστημα, ο ίδιος (1081–1118) και ο γιος του (Ιωάννης Κομνηνός 1118–1143), κατόρθωσαν να αναχαιτίσουν τις στρατιές των Νορμανδών, των Πετσενέγων, των Κουμάνων και των Ούγγρων από τα Βαλκάνια, καθώς και των Σελτζούκων από τη Δυτική Μικρά Ασία, και διατήρησαν την αίγλη της αυτοκρατορίας, η οποία περνούσε την τελευταία περίοδο της ακμής της.

Όμως, το Βυζάντιο δεν είναι πλέον μια παγκόσμια δύναμη, αλλά ένα κράτος ανάμεσα σε πολλά άλλα χριστιανικά και ισλαμικά. Η απώλεια πλούσιων εδαφών στη Μικρά Ασία έχει αποτέλεσμα τη μετατόπιση του κέντρου βάρους προς τη Θράκη, τη Μακεδονία και τη Θεσσαλία. Οι συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις των «ισχυρών» γαιοκτημόνων και μοναστηριών, υποχρεώνουν τους Κομνηνούς σε παροχές μεγάλων προνομίων, ενώ η βυζαντινή εμπορική ναυτιλία και οι εμπορικές δραστηριότητες μειώνονται σταδιακά, καθώς εμφανίζονται στη Μεσόγειο οι νέες ιταλικές δυνάμεις, η Βενετία, η Πίζα, η Γένοβα, το Αμάλφι. Παράλληλα, Φράγκοι, Γερμανοί και Άγγλοι θα φθάσουν έως τους Αγίους Τόπους και θα έρθουν πρώτη φορά σε επαφή με τη βυζαντινή και την αραβική Ανατολή.

Το βυθισμένο πλοίο του Πελαγονησιού χρονολογείται στο μεταίχμιο δύο εποχών. Ταξίδευε όταν ακόμα ολόκληρο το Αιγαίο ανήκε στην ελληνική Αυτοκρατορία των Κομνηνών, λίγο πριν εμφανισθούν τα βενετσιάνικα εμπορικά στα λιμάνια της Χίου, της Σμύρνης και της Θεσσαλονίκης· τον καιρό που ο Ούγγρος βασιλιάς έστειλε την κόρη του στην Κωνσταντινούπολη για να παντρευτεί τον διάδοχο του θρόνου Ιωάννη, και οι Σταυροφόροι της Α΄ Σταυροφορίας ορκίζονταν πίστη στον Αλέξιο Κομνηνό (1096) και του επέστρεφαν τη μικρασιατική Νίκαια, την οποία είχαν καταλάβει οι Σελτζούκοι. Είναι η εποχή την οποία περιγράφει η Άννα Κομνηνή, κόρη του Αλεξίου, στην *Αλεξιάδα* της. Η πολυτάραχη και γεμάτη περιπέτειες εποχή της μετάβασης από την ακμή στην αργή παρακμή, που θα οδηγήσει στην κατάρκτηση της Αυτοκρατορίας από τους Σταυροφόρους και τους Βενετούς το 1204.

Σημείωση: Το άρθρο αυτό βασίστηκε σε κείμενα του Γιάννη Βήγον, της Μαριάννας Κορομηλά και του υπογράφοντος, δημοσιευμένα σε ειδικό τεύχος του ΙΕΝΑΕ, και το οποίο σκοπό έχει την εξεύρεση πηγών χρηματοδότησης για τη συνέχιση της έρευνας του ναυαγίου της Κυρά Παναγιάς. Κι ακόμη στις δημοσιεύσεις των Χ. Κριτζά, Ρ. Throckmorton AAV, 1971, τεύχος II.



Υποβρύχια αποτύπωση του ναυαγίου, με τους δύτες - αρχαιολόγους επί το έργο.

Της **Κατερίνης Π. Δελαπόρτα**

Αρχαιολόγος, Εφορεία Εναλίων
Αρχαιοτήτων, υπουργείο Πολιτισμού

Εμπορικό ναυάγιο στη Ζάκυνθος

Πριν από περίπου δεκαπέντε χρόνια, στο βυθό του υφάλου «Δημήτρης», που οι ντόπιοι αποκαλούν «Σινιάλο» έξω από το λιμάνι της Ζακύνθου, εντοπίστηκε μία αεροπορική βόμβα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Μετά την εξουδετέρωση της από το Πολεμικό Ναυτικό, ντόπιοι ψαροντουφεκάδες, οι Διονύσης Μαρώττης, Πέτρος Σκαραμάγκας, Αλέξανδρος Παπάς και Δ. Γιατράς, ανακάλυψαν στο βυθό, μέσα στον κρατήρα της έκρηξης, το ναυάγιο ενός ξύλινου πλοίου που είχε διατηρηθεί σχεδόν ανέπαφο. Για το λόγο αυτό, κυρίως όμως για το αρχαιολογικό ενδιαφέρον που παρουσιάζει, επιλέχθηκε από την Εφορεία Εναλίων και το Πανεπιστήμιο της Οξφόρδης ως αντικείμενο μιας διεξοδικότερης κοινής υποβρύχιας αρχαιολογικής ανασκαφής και έρευνας που διήρκεσε από το 1991 μέχρι το 1994. Εκτοτε, η ανασκαφή συνεχίζεται συστηματικά από την Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων για περιορισμένο χρονικό διάστημα κατά τη θερινή περίοδο.

Το ναυάγιο εντοπίζεται σε απόσταση 15 μέτρων νοτιοδυτικά του υφάλου «Δημήτρης» και σε βάθος που κυμαίνεται από 10 έως 15 μέτρα. Ο ύφαλος έχει μήκος περίπου 150 μ. και απέχει 1 χιλ. από το λιμάνι.

Από την αρχή διαπιστώθηκε ότι ο ύφαλος υπήρξε μοιραίος και για άλλα ναυάγια αρχαιότερα, Ρωμαϊκής εποχής και νεότερα που χρονολογούνται στον 19ο αιώνα. Ο ύφαλος όμως εξακολουθούσε να κρύβει παγίδες, όπως τέσσερις ακόμη βόμβες βυ-

θού, οι οποίες εξουδετερώθηκαν από τις ειδικές μονάδες του Πολεμικού Ναυτικού το 1992.

Τα αποτελέσματα στρωματογραφίας του βυθού πρέπει να θεωρηθούν ιδιαίτερα επισφαλής εάν λάβουμε υπ' όψιν ότι ο πυθμένας έχει επανειλημμένα διαταραχθεί τόσο από την έκρηξη της βόμβας το 1980 όσο και από το γεγονός ότι ο ύφαλος λειτουργεί

σαν φυσικό φράγμα, με αποτέλεσμα τα φερτά υλικά, προϊόντα των εκβολών του χειμάρρου του Αγ. Χαραλάμπους, του γνωστού «Ποταμιού» του νησιού, να μη διαχέονται στο πέλαγος αλλά να συσσωρεύονται στο χώρο του ναυαγίου και να το σκεπάζουν κάτω από παχύτατο στρώμα λάσπης σε βάθος σχεδόν 3 μέτρων.

Η παχύρρευστη λάσπη δυσχεραίνει α-

κόμη περισσότερο το αρχαιολογικό έργο, παρά το μικρό σχετικά βάθος του ναυαγίου.

Οι δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο υποβρύχιος αρχαιολόγος μέσα στο θαλάσσιο περιβάλλον εργασίας είναι τις περισσότερες φορές απρόβλεπτες. Το υγρό στοιχείο επιβάλλει τους δικούς του αυστηρούς κανόνες και πολλούς περιορισμούς. Το δια-



Υπολείμματα από το ναυάγιο του 16ου αιώνα μ.Χ. στη Ζάκυνθο. Σκαρί, κατασκευασμένο από βαριά ξυλεία, διασώζεται σε μεγάλο βαθμό και μάλιστα διατηρείται σε εξαιρετική κατάσταση.

φορετικό φυσικό περιβάλλον σε συνδυασμό με τους κανόνες αυτούς διαφοροποιούν την υποβρύχιο αρχαιολογία από την «παραδοσιακή», χερσαία. Η μεθοδολογία της αρχαιολογικής έρευνας διαφέρει, η διαδικασία της ανασκαφής είναι περισσότερο επίπονη και χρονοβόρα και επιβάλει διεπιστημονική συνεργασία. Το μικρό σχετικά βάθος στο οποίο εργαζόμαστε, βοήθησε στην εφαρμογή νέων επιστημονικών μεθόδων στην αρχιτεκτονική αποτύπωση που εκτελεί ο αρχιτέκτων της 9ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων, Β. Κονιόρδος, με τη μέθοδο της φωτογραμμετρίας.

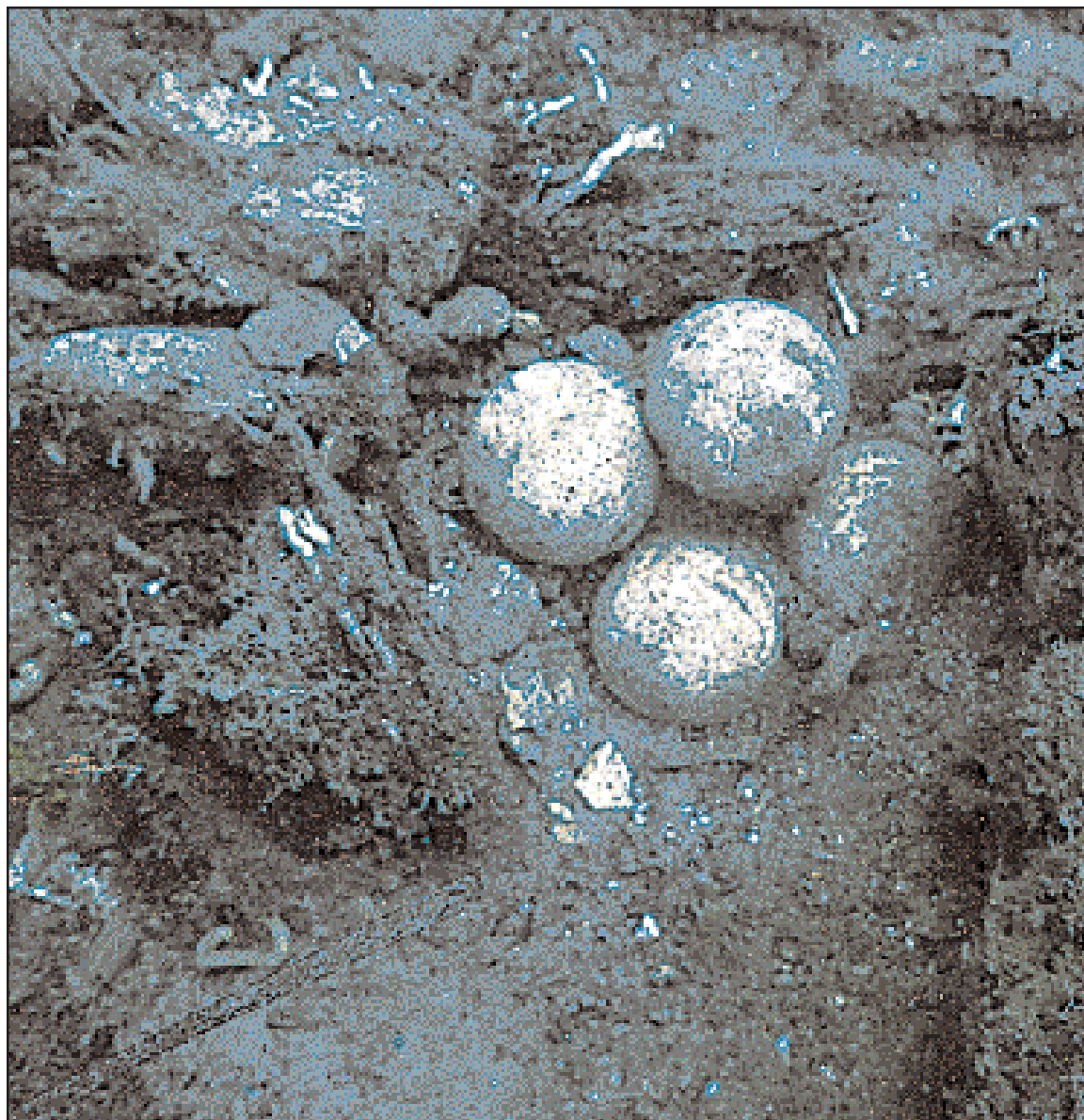
Το σκάφος

Οι ανασκαφικές τομές αποκάλυψαν αμέσως σημαντικό αριθμό ξύλινων θραυσμάτων που ανήκουν σε νομείς είτε σε άλλα δομικά τμήματα της ναυπηγικής του σκάφους. Παρά το γεγονός ότι τα περισσότερα από τα ξύλα που βρέθηκαν έξω και μέσα στις τομές δεν ταυτίζονται, χρησίμευσαν σε μετρήσεις δενδροχρονολόγησης και ταύτισης του είδους και της προέλευσης του ξύλου.

Οι αναλύσεις έγιναν από τον δρ Ι. Μανιάτη στο Κέντρο «Δημόκριτος» και από το Ινστιτούτο Δασικών Ερευνών του Πανεπιστημίου Αθηνών. Η χρονολόγηση έγινε με την τεχνική του άνθρακα 14. Τα τυχαία δείγματα ξύλων που μετρήθηκαν από την ανασκαφή του 1993 έδωσαν συμβατική ηλικία ραδιοάνθρακα 347±25, που αντιστοιχεί σε βαθμολογημένη ηλικία 1485-1634 μ.Χ.

Το σχήμα του σκάφους ήταν, λίγο πολύ, σαφές από τις ορατές απολήξεις των 98 νομέων, συνολικού μέγιστου μήκους 16 μέτρων.

Καθώς φαίνεται, επρόκειτο για ένα



Σωρός από μπάλες κανονιού in Situ στο σκαρί του βυθισμένου σκάφους.



Το ναυάγιο της Ζακύνθου. Διακρίνεται το σημείο πρόσκρουσης στον ύφαλο «Δημήτρης». Πρόκειται για πλοίο άγνωστης μέχρι στιγμής εθνικότητας, το οποίο ήταν μάλλον εμπορικό.



Πίπα από λευκή πορσελάνη ευρωπαϊκής προέλευσης που βρέθηκε μαζί με άλλα αντικείμενα στο ναυάγιο της Ζακύνθου.

σκαρί κατασκευασμένο από βαριά ξυλεία. Ακόμη δεν μπορούμε να προσδιορίσουμε με ασφάλεια τα άκρα του σκάφους και κατά συνέπεια το συνολικό του μήκος και το εκτόπισμά του.

Η ανασκαφή στη δυτική πλευρά του σκάφους που σώζεται σχεδόν ακέραιο έφερε στο φως μεγάλες σανίδες ξύλων σε άτακτη διάταξη με εμφανή ίχνη βιαιάς θραύσεως. Η εικόνα που παρουσιάζουν είναι πολύ συγκεκριμένη.

Τα στοιχεία αυτά μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι αυτό το τμήμα ήταν εκείνο που επλήγη πρώτο, ίσως, από τη βίαιη πρόσκρουση του πλοίου με τον ύφαλο. Αξίζει πάντως να σημειωθεί ότι το σκάφος διατηρείται σε μεγάλο βαθμό ακέραιο και ότι το ξύλο που βρίσκεται σε εξαιρετική κατάσταση διατήρησης παρά τους μικροοργανισμούς που αναπτύσσονται και το διαβιβρώσκουν, ιδιαίτερα μετά την ανασκαφή.

Με το πέρασ κάθε ανασκαφικής περιόδου τα τμήματα που αποκαλύπτονται, σκεπάζονται επιμελώς με το ειδικό ύφασμα ΤΕΡΜΑ για λόγους προστασίας.

Η μέθοδος αυτή εφαρμόζεται πειραματικά για πρώτη φορά από τη συντηρήτρια Αναστασία Πούρνου σε υ/β ανασκαφή.

Από τα στοιχεία που διαθέτουμε μέχρι στιγμής, παρατηρούμε ότι το σκαρί του πλοίου έχει κατασκευασθεί με επιτήδειο τρόπο και με το πνεύμα λιτότητας, με την τεχνική του skeleton first.

Τα τελειώματα και τα εξαρτήματά του είναι αρκετά καλά αλλά όχι εξαιρετικά. Δεν φαίνεται να έφερε διακοσμήσεις και όλες οι ενδείξεις, με κυριότερη από τις οποίες το φορτίο του, συγκλίνουν ότι επρόκειτο μάλλον για εμπορικό πλοίο. Όπως πολύ σοφά παρατηρεί ο ιστορικός Fernand Braudel, ο υπολογισμός των τόννων την εποχή εκείνη δεν ήταν ποτέ ακριβής. Έτσι υπολογίζουμε κατ' ελευθέρωα εκτίμηση και με κάθε επιφύλαξη ότι το tonnage του πλέπει να ήταν τουλάχιστον 50, ίσως και 75 τόννων. Αριθμοί που ενδεχομένως αλλάζουν όταν συγκεντρώσουμε πλήρως τις μετρήσεις ύψους, μήκους και πλάτους του σκάφους.

Η πλειονότητα πάντως των εμπορικών πλοίων της Μεσογείου, των γνωστών ως

galere da mercato, τον 16ο αιώνα, ήταν λίγων τόννων.

Η αρχαιολογική σημασία του ναυαγίου έγκειται ακριβώς στο γεγονός ότι ο ξύλινος σκελετός του σκάφους σώζεται σχεδόν ακέραιος, πράγμα που μας επιτρέπει να τεκμηριώσουμε τη ναυπηγική του πλοίου.

Εάν λάβουμε επίσης υπ' όψιν ότι σε αντίθεση με τις βόρειες θάλασσες όπου το περιβάλλον ευνοεί περισσότερο τη διατήρηση του ξύλου, ελάχιστα ακέραια ναυάρια της ίδια εποχής σώζονται στη Μεσόγειο, δηλαδή κατά τον 15ο - 16ο αιώνα, μια περίοδο που θεωρείται μεταβατική για τη ναυπηγική τέχνη, το ναυάγιο που ερευνούμε συγκεντρώνει μεγαλύτερο αρχαιολογικό και ιστορικό ενδιαφέρον.

Από τα πιο σημαντικά ευρήματα της ανασκαφής μέχρι σήμερα είναι ένα τμήμα ξύλου, που ενδεχομένως ανήκει σε λαβή ξυλουργικού εργαλείου και φέρει εγχάρακτα τα αρχικά Ρ V του λατινικού αλφαβήτου και ισοσκελή σταυρό με ακραίοι κωνοί καθώς και μια ανάγλυφη πίπα καπνίσματος από λευκή πορσελάνη ευρωπαϊκής προέλευσης.

Οι λίθινες μπάλες κανονιού μας κάνουν να ελπίζουμε στην ανεύρεση μελλοντικά πυροβόλου όπλου, το οποίο δυστυχώς δεν έχει ακόμη βρεθεί. Όπως είναι γενικά παραδεκτό, μέχρι το 1600, τα περισσότερα πυροβόλα πέρασαν σταδιακά από τις πέτρινες στις σιδερένιες μπάλες. Η κατασκευή των λίθινων βλημάτων φθίνει κατά τον 16ο αιώνα χάρις στις ταχύτερες και φθηνότερες μεθόδους επεξεργασίας του σιδήρου. Οι μπάλες που βρέθηκαν στη Ζακύνθο είναι ανάλογες εκείνων που βρέθηκαν στα ναυάρια της La Trinidad Valencera της ισπανικής ομάδας, που ναυάγησε έξω από το Kinnago Bay στη Β. Ιρλανδία, και του γενουατικού ναυαγίου της Lomellina στη νότιο Γαλλία, καθώς και σε άλλα της ίδιας περιόδου.

Φορτίο με φουντούκια

Τις περισσότερες φορές στην αρχαιολογία ταπεινά ανασκαφικά ευρήματα αποδεικνύονται σημαντικότερα για την αρχαιολογική και ιστορική τεκμηρίωση.

Από τις πρώτες υποβρύχιες επισκέψεις μας στο χώρο, παρατηρήσαμε την έντονη παρουσία ενός ευτελούς φαινομενικά ευρήματος. Διασκορπισμένα στον πυθμένα, αλλά και σε βαθύτερα στρώματα των ανασκαφικών τομών, βρέθηκαν και εξακολουθούν να βρίσκονται, ανακατεμένα με τη λάσπη, χιλιάδες χυμένα φουντούκια σε άριστη κατάσταση, ανάλογα με το βάθος όπου βρίσκονται.

Δεν έχουμε καταλήξει εάν πρόκειται για κύριο ή συμπωματικό φορτίο του σκάφους, το φαινομενικά όμως ταπεινό αυτό εύρημα, αποτελεί σημαντικό ενδεικτικό στοιχείο για τον προσδιορισμό της προέλευσης και της διαδρομής του καραβιού εφ' όσον η καλλιέργεια του καρπού ήταν ακόμη άγνωστη στην Ευρώπη και είναι γνωστό ότι εκαλλιεργείτο σε τρεις περιοχές, στην Κασαμονή της Μ. Ασίας, στο Άγιο Όρος και στην Αγιά του Βόλου. Η προέλευση των καρπών του φορτίου μας δεν έχει ακόμη προσδιορισθεί.

Τα 100 ασημένια νομίσματα όμως που βρέθηκαν in situ αποζημίωσαν τις αρχαιολογικές μας προσδοκίες. Αρχικά η επιφάνειά τους ήταν διαβρωμένη σε τέτοιο βαθμό ώστε να μην αναγνωρίζονται.

Η πειραματική συντήρηση που έγινε στα εργαστήρια της Εφορείας Εναλίων από τη συντηρήτρια Σοφία Παπαδά, έδωσε θεαματικά αποτελέσματα αφού τα αρνητικά αποτυπώματα του επίπαγου αποκάλυψαν ασημένια νομίσματα του Φιλίππου ΙΙ της Ισπανίας, κοπής 1585.

Το ιστορικό σκηνικό στη Μεσόγειο τον





Φουντούκια από το ναυάγιο της Ζακύνθου.



Ασημένια ισπανικά νομίσματα εποχής Φιλίππου Β', κοπής 1585 μ.Χ. από το ναυάγιο της Ζακύνθου. Βρέθηκαν εκατό τέτοια νομίσματα στο πλοίο, χωρίς όμως να αποδεικνύουν την εθνικότητά του. Από το ιστορικό πλαίσιο της εποχής αποδεικνύεται μόνο ότι εκείνη την εποχή η Ισπανία ήταν κοσμοκράτειρα...

εγκαθίστανται εμπορικοί διπλωματικοί πράκτορες από τη Νάπολη, την Ολλανδία, τη Γένοβα, τη Γαλλία και τη Μάλτα.

Αναζητείται η εθνικότητα

Η αρχαιολογική έρευνα έχει αμφίδρομο στόχο. Να απαντά σε ιστορικά ερωτήματα, να επιβεβαιώνει ιστορικές μαρτυρίες, αλλά και να θέτει νέους προβληματισμούς φέρνοντας στο φως άγνωστα δεδομένα.

Τα ερωτήματα που προκύπτουν από το γεγονός ότι ένα πλοίο, που μετέφερε φουντούκια ανατολικής προέλευσης και συναλλασσόταν με ασημένια ισπανικά νομίσματα, ναυάγησε σε ενετική επικράτεια περί τα τέλη του 16ου αιώνα δεν είναι τόσο εύκολα να απαντηθούν, όπως θα νόμιζε εκ πρώτης όψεως κανείς. Ελπίζουμε ότι η πρόοδος της ανασκαφής θα μας δώσει στοιχεία τέτοια ώστε να βρούμε την εθνικότητα του σκάφους εάν ήταν ή όχι αμφιώς εμπορικό, ποιο ήταν το λιμάνι της προέλευσής του και πιθανόν ποια ήταν τα αίτια και οι συνθήκες της καταστροφής του.

Πολλά από τα ερωτήματα αυτά ίσως μείνουν αναπάντητα. Σπανίως μας δίνεται

όμως η ευκαιρία να μελετήσουμε άμεσα και με λεπτομέρεια τη ναυπηγική και κατασκευή ενός εμπορικού πλοίου του 16ου αιώνα στη Μεσόγειο και σίγουρα το ναυάγιο στο «Σινιάλο» έξω από το λιμάνι της Ζακύνθου προσφέρει ευρύ πεδίο έρευνας, τόσο στον τομέα της ιστορίας της ναυπηγικής όσο και σε εκείνον της εν γένει πολιτιστικής και εμπορικοοικονομικής ιστορίας

Μήκους 16 μέτρων το πλοίο, έπειτα από πρόσκρουση σε ύφαλο, βυθίστηκε κοντά στο λιμάνι της Ζακύνθου. Η μέχρι σήμερα αρχαιολογική έρευνα απέδειξε ότι μετέφερε φουντούκια...

του χώρου της Επτανήσου.

Η υποβρύχια αρχαιολογία, περισσότερο από τους άλλους κλάδους της αρχαιολογικής επιστήμης, επιβάλλει τη συλλογική εργασία εξειδικευμένου προσωπικού σε διάφορους τομείς.

Θέλω να ευχαριστήσω όλους όσους κατά καιρούς δούλεψαν και βοήθησαν την ανασκαφή και ιδιαίτερα τους Βασίλη Κονιόρδο, αρχιτέκτονα στην 9η Εφορεία Βυζα-

ντινών Αρχαιοτήτων, και τους συναδέλφους της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων, Ηλ. Σπονδύλη και Χρ. Αγουρίδη, αρχαιολόγους, Ηλ. Μαρκόπουλο μηχανικό, τους αυτοδύτες Μανώλη Τζεφρώνη, Π. Χρονόπουλο και Λ. Μερσενιέ, τον φωτογράφο Βεζυρτζή και τη συντηρήτρια αρχαίων Ρ. Παπαδήμα. Η ανασκαφή αυτή δεν θα προχωρούσε χωρίς την ευσυνειδησία, το κέφι και την εθελοντική, πολλές φορές, προσφορά τους.

Τέλος, επιθυμώ να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τις λιμενικές αρχές Ζακύνθου για τη συνεχή υποστήριξη που παρέχουν στο συνεργείο της ανασκαφής, καθώς και τη ΔΕΗ Ζακύνθου για τη φιλοξενία και την προθυμία της.

Βιβλιογραφία:

1. Delaporta K. Bound M., «A wreck beside the signalo reef outside the main port of Zakynthos (Zante)», Greece, Preliminary report of 1991-1993, TROPIS, V., Αθήνα 1999.
2. Fitton C., Bound M. Koniordos V. Karadaidis D., «Underwater surveying in island of Zakynthos», Greece, TROPIS V., Αθήνα 1999.
3. Pournou A., Jones A., M. Moss S.T., «In situ protection of the Zakynthos wreck».
4. Δελαπόρτα Κ.Π. (1997), «Το τέλος του περιπλου ενός караβιού, Ανασκαφές στα Επτάνησα», «Καθημερινή», Επτά Ημέρες (26/1/1997).

16ο αιώνα ήταν ιδιαίτερα πλούσιο από τα-ραγμένα γεγονότα που σημάδεψαν τον ιστορικό χάρτη την εποχή εκείνη: η Ισπανία είναι κοσμοκράτεια, η Βενετία χάνει την Κύπρο και τις Μεσσηνιακές κτήσεις της, επιβάλλει όμως αυστηρό και ανελαστικά προστατευτικό εμποροκρατικό σύστημα, γνωστό ως «αρχή της κυριάρχου», Dominate, σύμφωνα με το οποίο η Βενετία αναγνωρίζει μόνον στους Βενετούς πολίτες το δικαίωμα του εμπορεύεσθαι στην Ανατολή.

Η ανάπτυξη του εμπορίου και οι νέοι θαλάσσιοι δρόμοι προώθησαν τη ναυπηγική τέχνη που ανέπτυξε νέους τύπους καραβιών.

Στη Ζακύνθο, οι πρώτοι Αγγλοι εμπορικοί αντιπρόσωποι της Levant Company εγκαθίστανται το 1586, ενώ λίγο αργότερα

Λεπτομέρεια της ανατίναξης του γαλλικού πλοίου «La Therese» από τα αρχεία της Σιμάνκας, στην Ισπανία.





Γενική άποψη του «Μεγάλου Κάστρου», Ηράκλειο, τον 17ο αιώνα, κατά τη διάρκεια της πολιορκίας από τους Τούρκους.

Έρευνα στο «La Therese»

Των **Μ. Αναγνωστοπούλου**

Αρχαιολόγος

Ν. Λιανού

Αρχιτέκτονας

Η βύθιση του πλοίου «La Therese» υπήρξε ιδιαίτερα σημαντική για την ιστορία της πολιορκίας του Χάνδακα (Ηράκλειου), όπως σημαντικό είναι για τις γνώσεις μας σχετικά με τη ναυπηγική τέχνη του 17ου αιώνα, το ίδιο το ναυάγιο. Το πλοίο κατασκευάστηκε στην Τουλώνη (1662-1665) και ήταν ένα από τα καλύτερα σκάφη στο στόλο του Λουδοβίκου 14ου. Στην αποστολή της τελευταίας και πιο σημαντικής γαλλικής βοήθειας που έφθασε στην Κρήτη στις 19 Ιουνίου 1669, το «La Therese» ήταν η υποναυαρχίδα του Γαλλικού Στόλου και το μόνο σκάφος, που βυθίστηκε κατά την οργανωμένη αντεπίθεση, από ξηρά και θάλασσα, των ενωμένων χριστιανικών δυνάμεων

στις 24 Ιουλίου 1669. Αποτέλεσμα της βύθισής του από τυχαία, μάλλον, έκρηξη στην πυριτιδαποθήκη του, δεν ήταν μόνο η απώλεια της υποναυαρχίδας, αλλά και η δημιουργία σοβαρότατου ηθικού κλονισμού στους πολιορκούμενους, με αποτέλεσμα την αποτυχία της προσχεδιασμένης εξόδου, την αποχώρηση των γαλλικών δυνάμεων λίγο αργότερα και, τέλος, τη συνθηκολόγηση και παράδοση του «Μεγάλου Κάστρου» στους Τούρκους. Το 1976, συνεχίζονται στις ελληνικές θάλασσες οι ενάμιλλες έρευνες του υπουργείου Πολιτι-

σμού σε συνεργασία με τον J.Y. Cousteau υπό την εποπτεία των αρχαιολόγων Α. Κολώνα και Χ. Πέννα. Κατά την παραμονή του συνεργείου στο θαλάσσιο χώρο του Ηρακλείου Κρήτης, όπου πραγματοποιήθηκαν οι σημαντικές αναγνωριστικές έρευνες στη νήσο Δία, εντοπίστηκε ύστερα από υπόδειξη Ηρακλειώτη αυτοδύτη ένα ναυάγιο, που λόγω των μακάρβριων ευρημάτων, ονομάστηκε αρχικά «το ναυάγιο των κρανίων». Τον Οκτώβριο του 1987, έγινε η έναρξη της συστηματικής υποβρύχιας

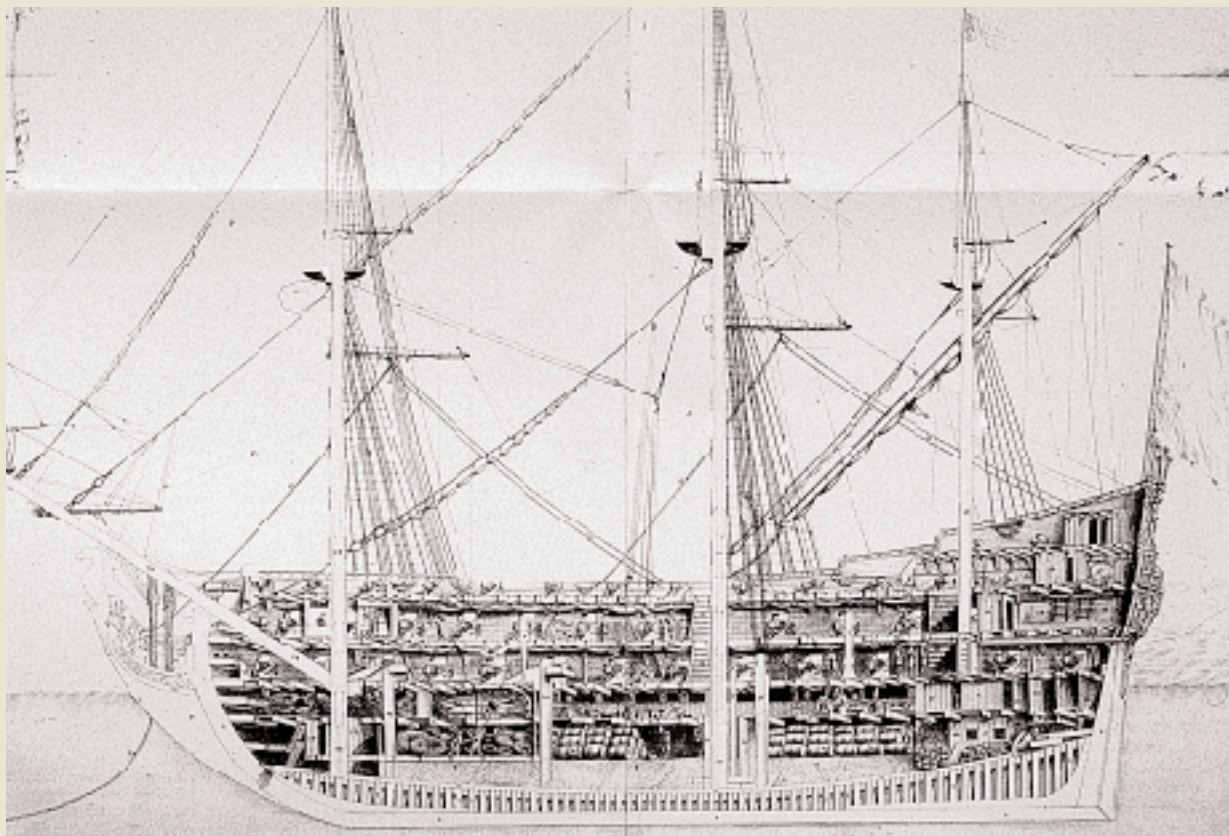
έρευνας του ναυαγίου, από τους Μ. Αναγνωστοπούλου και Ν. Λιανό, ύστερα από σχετική απόφαση του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου. Σκοπός της έρευνας, πριν από οποιαδήποτε άλλη εργασία, ήταν η γενική εκτίμηση της υπάρχουσας κατάστασης του ναυαγίου και ο καθορισμός των ορίων της περιοχής έρευνας, προκειμένου να συνταχθούν τα τοπογραφικά διαγράμματα της ευρύτερης περιοχής, οι επιμέρους αποτυπώσεις καθώς και τα φωτομωσαϊκά συγκεκριμένων τμημάτων του σκάφους. Στον κύριο χώρο του ναυαγίου, η έρευνα άρχισε από το πρυμναίο τμήμα του σκάφους. Συγκεκριμένα, καθαρίστηκαν και αποτυπώθηκαν οι νομείς του αριστερού δευτεροπρυμνου τμήματος σε κλίμακα 1:10, ενώ πραγματοποιήθηκε και το γενικό τοπογραφικό όλου του χώρου του ναυαγίου σε κλίμακα 1:100. Σύμφωνα με αυτό, τα ξύλινα τμήματα του πρυμναίου τμήματος καταλήγουν κάτω ακριβώς από τον άμορφο όγκο που σχηματίζουν οι μπάλες των κανονιών. Το σημείο αυτό ταυ-

Η υποναυαρχίδα του Γαλλικού Στόλου που βυθίστηκε έξω από το Ηράκλειο στη διάρκεια της πολιορκίας του «Μεγάλου Κάστρου» από τους Τούρκους

Στιγμιότυπο από την ανέλκυση του δεύτερου μπρούτζινου κανονιού που βρέθηκε στο γαλλικό ναυάγιο του «La Therese».



Ο Ζακ Ιβ Κουστό και ο τότε επιμελητής αρχαιοτήτων Λάζαρος Κολώνας, κατά τη διάρκεια του καθαρισμού του κανονιού, που ανελκύστηκε από το χώρο του ναυαγίου.

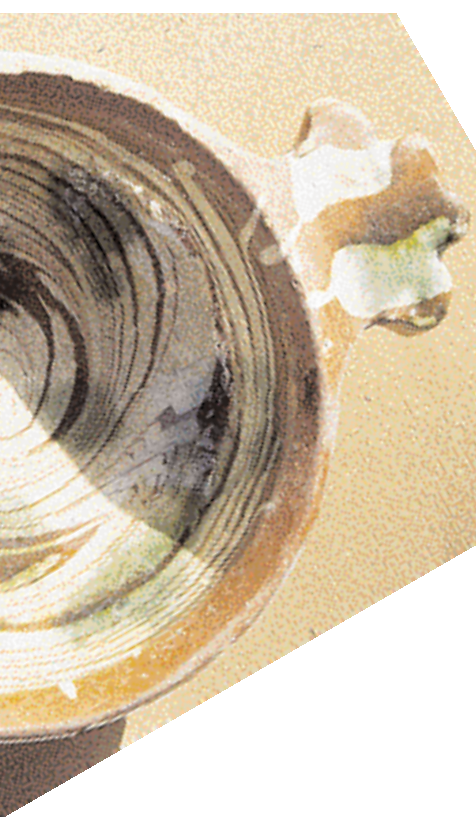


Γραφική παράσταση του «La Therese» με τομή κατά μήκος, που δίνει πληροφορίες για την αρχιτεκτονική των πλοίων του 17ου αιώνα.

Η κατασκευή του πλοίου

Η κατασκευή του «La Therese» άρχισε το 1662 στον πολεμικό ναύσταθμο της Τουλόνης. Υστερα από ένα χρόνο οι εργασίες διακόπηκαν λόγω έλλειψης ξυλείας. Τελικά ξανάρχισαν τον Μάιο του 1663 και συνεχίστηκαν μέχρι το 1665, οπότε τοποθετήθηκαν τα ιστία του και ο εξοπλισμός του. Τα χαρακτηριστικά του είναι: Τύπος σκάφους: VAISSEAU 3ης κλάσης (rang) με 58 κανόνια. Μήκος: 127 πόδια (=51 μ.). Πλάτος: 32 πόδια (=10,5 μ.). Βύθισμα: 15 πόδια (=4,85 μ.). Εκτόπισμα: 900 τόννοι.





Είδη καθημερινής χρήσης (κουτάλια, νομίσματα, πιάτα, εργαλεία κ.λπ.), που βρέθηκαν στο ναυάγιο του «La Therese».



τίστηκε με την αποθήκη των πυρομαχικών του σκάφους, αφού οι μπάλες των κανονιών πρέπει, λόγω του βάρους τους, να μετακινήθηκαν ελάχιστα. Η θέση αυτή επιβεβαιώνεται, αν λάβουμε υπόψη ότι σε όλα τα πλοία της εποχής οι αποθήκες του εξοπλισμού και η πυριτιδαποθήκη βρίσκονταν συνήθως στα πρυμναία τμήματα.

Σε απόσταση 500 μ. από το σωρό με τις μπάλες, εντοπίστηκε το πρώτο εγκάρσιο ξύλινο δοκάρι του σκάφους. Είναι αρκετά ευθύγραμμο στο κέντρο του σκάφους και αρχίζει να καμπυλώνει προς τα άκρα ορίζοντας την κλίση του πετώματος. Η διατομή του είναι ορθογώνιου σχήματος διαστάσεων 0,20x0,30 μ. και το πλάτος του 8,00 μ. Σε απόσταση 2,00 μ. βρίσκεται το δεύτερο εγκάρσιο δοκάρι, που παρουσιάζει τα ίδια στοιχεία με το προηγούμενο, με τη διαφορά ότι η καμπυλότητά του είναι πιο έντονη. Στον παραπάνω χώρο (δηλαδή, από το σωρό με τις μπάλες των κανονιών έως το δεύτερο δοκάρι), εμφανίστηκαν, ύστερα από τον καθαρισμό, τα εσωτερικά πετώματα του σκάφους που διατηρούνται σε πολύ καλή κατάσταση.


Τα ευρήματα

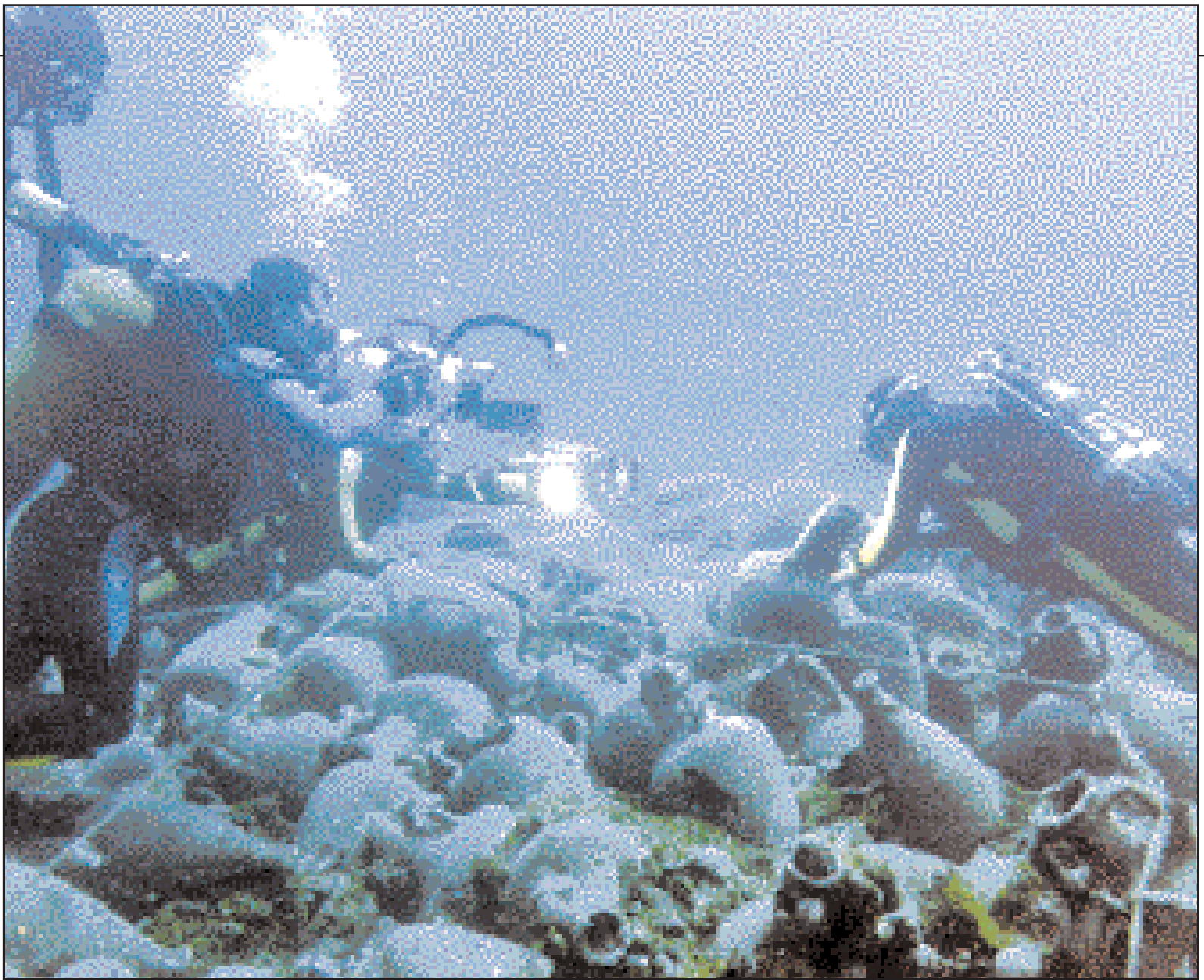
Στο υλικό που ανελκυστηκε μέχρι σήμερα, συγκαταλέγεται:

— Πολεμικό υλικό 16ου – 17ου αι. Επειδή η έκρηξη έγινε στην πυριτιδαποθήκη, σε όλο το χώρο του ναυαγίου υπάρχει διάσπαρτο υλικό από μπάλες κανονιών και βόλια, κ.ά. Τα κανόνια που ανελκυστηκαν φέρνουν τα εμβλήματα του Καρόλου 9ου και του Λουδοβίκου 14ου.

— Είδη καθημερινής χρήσης (κουτάλια, πιάτα, εργαλεία, κ.λπ.)· συμπεριλαμβάνονται και τα προσωπικά είδη του δούκα de Navaille ο οποίος έφθασε στην Κρήτη ταξιδεύοντας με το «La Therese».

— Ανθρωπολογικό υλικό που αποτελείται από πλήθος ανθρώπινων οστών των 300, περίπου, ατόμων που επέβαιναν στο πλοίο κατά τη στιγμή της έκρηξης.

— Αντικείμενα–εξαρτήματα του σκάφους, που μαζί με το κύριο σώμα του, αποτελούν σημαντικά στοιχεία για τη μελέτη της αρχιτεκτονικής των πλοίων του 17ου αιώνα. 



Δύτες ανασύρουν αμφορείς από το φορτίο του εμπορικού πλοίου της κλασικής περιόδου, που βυθίστηκε ΝΑ της Αλοννήσου.

Αμφορείς αναδυόμενοι

Στα αρχαία χρόνια κάθε πόλη αποκτά τον χαρακτηριστικό τύπο αμφορέα που επιτρέπει στον έμπορο και κατ'επέκταση στον καταναλωτή να αναγνωρίζει την προέλευσή του. Μέχρι σήμερα, στον ελλαδικό χώρο, έχουν αναγνωριστεί οι περιοχές προέλευσης αρκετών τύπων αμφορέων. Σ' αυτό συνέβαλαν οι ανασκαφές εργαστηρίων κεραμικής που κατασκεύαζαν αμφορείς, αλλά και η υποβρύχια αρχαιολογία με τις ανασκαφές αρχαίων εμπορικών πλοίων που ήταν φορτωμένα με αμφορείς.

Ετσι μπορούν σήμερα να αναγνωριστούν οι αμφορείς της Θάσου, της Μένδης, της Πεπαρήθου (Σκόπελος), της Ικου (Αλόννησος), της Πάρου, της Κω, της Ρόδου, της Λέσβου, της Σάμου, της Κορίνθου, της Κρήτης, της Σινώπης, της Κνίδου, της Χίου, της Κέρκυρας, της Σαμοθράκης, της Νάξου, των Αβδήρων, της Χερσονήσου, της Ηράκλειας Πόντου, της Αζάνθου, των Κλαζομενών, αν και πα-

ραμένουν ακόμη αρκετοί τύποι αμφορέων άγνωστης προέλευσης.

Οι πόλεις που παρήγαγαν κρασί ή λάδι και κατασκεύαζαν τους αμφορείς δεν διατήρησαν συνεχώς τον ίδιο τύπο. Κάθε τύπος εξελίσσεται. Ετσι, για παράδειγμα, από τον 6ο έως τα τέλη του 3ου αι. π.Χ., την περίοδο της μεγαλύτερης εξέλιξης του οξυπύθμενου αμφορέα, έχουν ταυτιστεί διάφοροι τύποι από την ίδια περιοχή διατηρούν όμως πάντα ορισμένα χαρακτηριστικά που τους ξεχωρίζουν από τους υπόλοιπους. Για παράδειγμα, οι ροδιακοί αμφορείς από τον 2ο αι. π.Χ., έχουν οξυξόρυφες λαβές, οι κνιδιακοί φέρουν ένα δακτύλιο στη βάση τους, οι αμφορείς της Κω έχουν διπλές (δίδυμες) λαβές, οι αμφορείς της Χίου που χρονολογούνται στα μέσα του 5ου αι. π.Χ., παρουσιάζουν ένα χαρακτηριστικό εξογκωμένο λαιμό, ενώ στα τέλη του 4ου αι. π.Χ., ένα σχετικά ψηλό λαιμό με τις λαβές να ξεκινούν αρκετά κάτω από το χείλος. Είναι δύσκολο να ερμηνευθεί γιατί διαφοροποιούνται οι αμφορείς της ίδιας περιο-

χής. Ίσως μια αιτία να είναι η ευκολότερη μεταφορά τους.

Σε γενικές γραμμές η μαζική παραγωγή αμφορέων, με τοπικά χαρακτηριστικά αρχίζει από τον 6ο αι. π.Χ., και σε όλα σχεδόν τα κέντρα παραγωγής οι αμφορείς έχουν σχετικά μεγάλο apiόσχημο σώμα με κοντό λαιμό και βάση επίπεδη. Η εξέλιξή τους εντοπίζεται κυρίως στην επιμήκυνση του σώματος και του λαιμού και τη συνεχώς περισσότερη οξεία βάση. Για την εσωτερική στεγανοποίηση του αμφορέα, κυρίως όταν πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για τη μεταφορά κρασιού, χρησιμοποιούσαν ρητίνη, για δε τη σφράγιση του αγγείου χρησιμοποιούσαν συχνά πήλινα πώματα που τοποθετούνταν στη βάση του λαιμού.

Η ταύτιση ενός τύπου οξυπύθμενου αμφορέα είναι απόρροια πολλών στοιχείων, μελετών και ερευνών. Κατ'εξοχήν σε ανασκαφικά. Οι ανασκαφές κεραμικών εργαστηρίων, βοήθησαν στην ταύτιση των αμφορέων της Σαμοθράκης, της Κέρκυρας, της Πάρου, της Νάξου, ενώ επιβε-

βαιώθηκε η προέλευση πολλών άλλων. Οι ανασκαφές των ναυαγίων εμπορικών πλοίων βοηθούν στην κατανόηση του τρόπου μεταφοράς των αμφορέων. Τα ναυάγια του 5ου αι. π.Χ., που ανασκάπτονται στις Βόρειες Σποράδες και που μετέφεραν χιλιάδες αμφορείς από τη Μένδη και την Πεπαρήθο, επιβεβαίωσαν την ευρεία κατανάλωση του οίνου των περιοχών αυτών. Ακόμη, βοηθούν στην επίλυση ερωτημάτων, όπως για παράδειγμα ότι οι αμφορείς, που είχαν βρεθεί σε μεγάλες ποσότητες στη Μαύρη Θάλασσα και που μέχρι σήμερα ονομάζονται Solocha II, είναι μάλλον οι αμφορείς της Πεπαρήθου, αν και παραμένει πιθανή η χιακή προέλευσή τους ή τέλος ότι τα εμπορικά πλοία των κλασικών χρόνων ήταν μεγάλα σε μέγεθος, όπως αναφέρει ο Θουκυδίδης.

Σημείωση: Απόσπασμα από τον κατάλογο «Αμφορείς και Θάλασσα» που εξέδωσε το 1999 το Υπουργείο Πολιτισμού και η Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων.