

*Από την ενάλια Κύπρο
στον μυχό του πολυδίψιου Άργους
Το ναυάγιο του Ακρωτηρίου Ιρίων*

ΕΚΘΕΣΗ

ΤΟ ΚΥΠΡΟ-ΜΥΚΗΝΑΪΚΟ ΦΟΡΤΙΟ ΤΟΥ ΝΑΥΑΓΙΟΥ

ΣΤΟ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟ ΙΡΙΩΝ

ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΣΠΕΤΣΩΝ

Σεπτέμβριος – Οκτώβριος 1998

ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΕΝΑΛΙΩΝ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ

ΑΘΗΝΑ • 1998



Με την υποστήριξη της
Ευρωπαϊκής Επιτροπής
(Γενική Διεύθυνση Χ)

Η παρούσα έκδοση έγινε στο πλαίσιο του προγράμματος
που επιχορηγήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με τίτλο:

«Ιρια: μελέτη, δημοσίευση και προβολή του ναυαγίου του Ακρωτηρίου Ιριών»

Συγγραφείς κειμένων

Βάσος Καραγιώργης, Καθηγητής Προϊστορικής Αρχαιολογίας

Γ. Α.: Γιάννος Λώλος, Επίκουρος Καθηγητής Προϊστορικής Αρχαιολογίας

Γ. Β.: Γιάννης Βήχος, Διδάκτωρ Ναυτικής Αρχαιολογίας

Χ. Α.: Χρήστος Αγουρίδης, Αρχαιολόγος (ΜΑ)

Μετάφραση στα Αγγλικά

Dr William Phelps

Φωτογραφίες

Κώστας Ξενικάκης, Νίκος Τσούγλος, Kyle Jachney,

Γιάννης Γιαννέλος (φωτ. Μουσείου, σελ. 11)

Επιμέλεια έκδοσης, χάρτες

Τάσος Μπέλλας

Εκτύπωση

Φωτόλιο ΑΕ

ISBN 960-86282-0-2

© Ινστιτούτο Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών, 1998

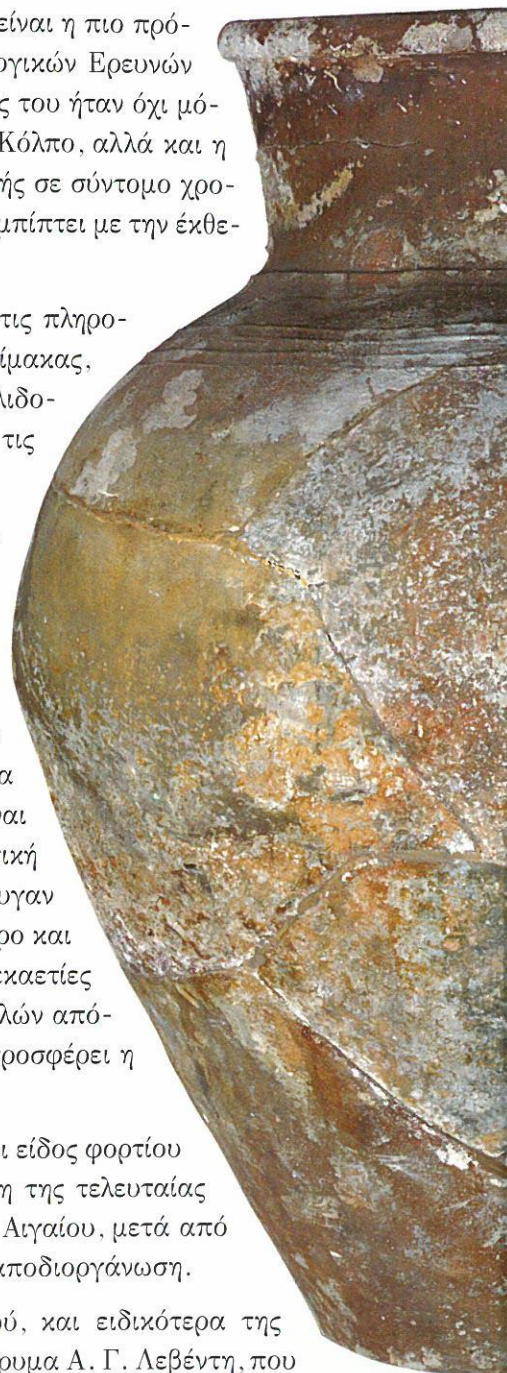
Tο ερευνητικό πρόγραμμα του ναυαγίου του Ακρωτηρίου Ιρίων είναι η πιο πρόσφατη σημαντική συμβολή του Ινστιτούτου Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών στην υποβρύχια αρχαιολογία στην περιοχή του Αιγαίου. Στόχος του ήταν όχι μόνον η διεξαγωγή της ανασκαφής στο Ακρωτήριο Ιρίων στον Αργολικό Κόλπο, αλλά και η δημοσίευση και διάδοση των αποτελεσμάτων της υποβρύχιας ανασκαφής σε σύντομο χρονικό διάστημα. Στο πλαίσιο αυτό εκδόθηκε και ο παρών οδηγός, που συμπίπτει με την έκθεση του φορτίου του ναυαγίου στο Μουσείο Σπετσών.

Το ναυάγιο του Ακρωτηρίου Ιρίων (1200 π.Χ. περίπου) συμπληρώνει τις πληροφορίες που μας έχουν δώσει ανασκαφές, πολύ μεγαλύτερης βέβαια κλίμακας, σε δύο άλλα ναυάγια της Ύστερης Εποχής του Χαλκού: εκείνα του Χελιδονίου και του *Ulu burun*, στη νότια ακτή της Μικράς Ασίας, που φωτίζουν τις διασυνδέσεις στη Μεσόγειο κατά την περίοδο αυτή.

Τώρα που έχουν βελτιωθεί οι μέθοδοι ανασκαφής αρχαίων ναυαγίων και η Υποβρύχια Αρχαιολογία απέκτησε έτσι περισσότερη αξιοπιστία, οι αρχαιολόγοι έχουν τη μοναδική ευκαιρία να μελετούν τις συνθήκες (εμπορικές, πολιτισμικές, καλλιτεχνικές, κ.λπ.) σε μια δεδομένη στιγμή του αρχαίου βίου. Το γεγονός αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τη μελέτη του τέλους της Ύστερης Εποχής του Χαλκού, για την οποία υπάρχουν ακόμη καυτά προβλήματα σχετικά με τη χρονολόγηση και τα πολιτικά γεγονότα, ιδιαίτερα της περιόδου γύρω στο 1200 π.Χ. Αυτή είναι η περίοδος της καταστροφής των Μυκηναϊκών ανακτόρων στην ηπειρωτική Ελλάδα, της δημιουργίας κύματος προσφύγων από το Αιγαίο που κατέφυγαν στην Ανατολική Μεσόγειο και της τελικής εγκατάστασής τους στην Κύπρο και σε άλλες θέσεις κατά μήκος της Συροπαλαιστινιακής ακτής. Οι λίγες δεκαετίες πριν και μετά από αυτά τα «γεγονότα» υπήρξαν θέμα ανταλλαγής πολλών απόψεων μεταξύ των ερευνητών και κάθε απτή μαρτυρία που μπορεί να προσφέρει η αρχαιολογική έρευνα είναι ιδιαίτερα πολύτιμη.

Το ναυάγιο του Ακρωτηρίου Ιρίων αν και σχετικά «ταπεινό» σε όγκο και είδος φορτίου που ανασύρθηκε από τη θάλασσα, έχει μεγάλη σημασία για τη μελέτη της τελευταίας φάσης των στενών θαλάσσιων εμπορικών σχέσεων μεταξύ Κύπρου και Αιγαίου, μετά από την οποία το εμπόριο στην ανατολική Μεσόγειο παρουσίασε εμφανώς αποδιοργάνωση.

Ο ρόλος της Κύπρου στην μελέτη της Ύστερης Εποχής του Χαλκού, και ειδικότερα της τελευταίας φάσης της, έχει ήδη αναγνωριστεί από τους ερευνητές. Το Ίδρυμα Α. Γ. Λεβέντη, που



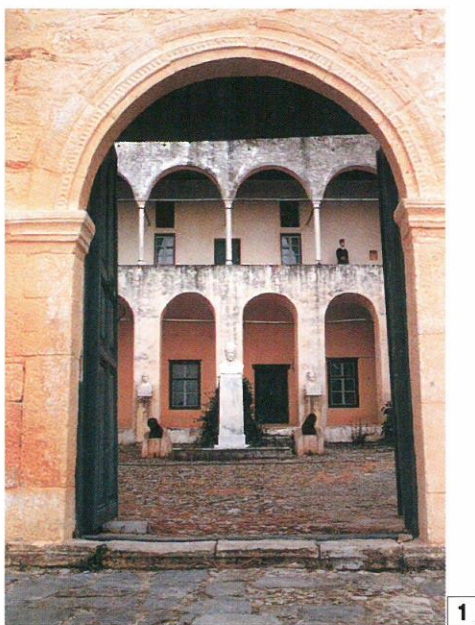
ενθαρρύνει τη σχετική με την πολιτισμική ιστορία της Κύπρου έρευνα, αναταποκρίθηκε θετικά το 1992 στην έκκληση του Ινστιτούτου Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών να συμβάλει στις δαπάνες του Προγράμματος των Ιρίων για την ανασκαφή του ναυαγίου του τέλους του 13ου π.Χ. αιώνα στον Αργολικό Κόλπο, που σχετιζόταν άμεσα με την Κύπρο. Ταυτόχρονα, είχε ως στόχο να ενθαρρύνει τις ανιδιοτελείς προσπάθειες που κατέβαλαν μέλη ενός ιδιωτικού ερευνητικού φορέα στο πλαίσιο μιας σοβαρής επιστημονικής έρευνας.

Η ανασκαφή ολοκληρώθηκε το καλοκαίρι του 1994. Το υλικό έχει συντηρηθεί από ειδικούς συντηρητές και φυλάσσεται στο Μουσείο Σπετσών, όπου μπορούν να το αξιοποιήσουν οι ερευνητές και να το δει το ευρύ κοινό. Οι υπεύθυνοι του Προγράμματος του ναυαγίου του Ακρωτηρίου Ιρίων έχοντας επίγνωση της ευθύνης τους για την ταχεία δημοσίευση των αποτελεσμάτων της ανασκαφής τους, θα ετοιμάσουν σύντομα έναν επιστημονικό τόμο και παράλληλα θα δημοσιεύσουν τα πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου των Σπετσών του Σεπτεμβρίου 1998, στο οποίο εξετάζονται οι διάφορες πτυχές που σχετίζονται με το Πρόγραμμα, καθώς και η συμβολή του στην διερεύνηση των εμπορικών και πολιτισμικών διασυνδέσεων στη Μεσόγειο γύρω στο 1200 π.Χ.

Μέσα σ' αυτό το πνεύμα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστήριξε οικονομικά το Πρόγραμμα του ναυαγίου Ακρωτηρίου Ιρίων με γενναία επιχορήγηση. Η συμπλήρωση του Προγράμματος με την τελική δημοσίευση θα αποτελέσει μια μόνιμη συμβολή στην αρχαιολογία του Αιγαίου και της Συροπαλαιστινιακής ακτής και οι οργανωτές του Προγράμματος είναι άξιοι συγχαρητηρίων γιατί κατόρθωσαν να το φέρουν σε αίσιον πέρας.

Βάσος Καραγιώργης

Εισαγωγή



Το Μουσείο Σπετσών [1], εκτός από τον ιστορικό χαρακτήρα του ίδιου του κτιρίου και των προσωπικών αντικειμένων του Χατζηγιάννη Μέξη, φιλοξενεί στις αίθουσές του πολύτιμα κειμήλια για τη νεώτερη ιστορία των Σπετσών και των κατοίκων της, καθώς και αξιόλογη συλλογή αρχαίων από μνημεία και χώρους του νησιού και της ευρύτερης περιοχής, που προέρχονται από ανασκαφές στο νησί αλλά και από δωρεές του δημοσιογράφου-ερευνητή Άδωνι Κύρου. Στις συλλογές αυτές τα τελευταία χρόνια προστέθηκαν δύο μοναδικά σύνολα εναλίων ευρημάτων από τα δύο προϊστορικά ναυάγια που έχουν μέχρι σήμερα ανασκαφεί στον Αιγαϊακό χώρο από το Ινστιτούτο Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών (Ι.Ε.Ν.Α.Ε.): το Πρωτοελλαδικό ναυάγιο του Δοκού (2200 π.Χ. και το Κυπρο-μυκηναϊκό ναυάγιο του Ακρωτηρίου Ιρίων (1200 π.Χ). Η πρώτη ομάδα ευρημάτων βρίσκεται ακόμη στο στάδιο της συντήρησης και μελέτης· η δεύτερη, αυτή από το Κυπρο-μυκηναϊκό ναυάγιο του Ακρωτηρίου Ιρίων παρουσιάζεται στην ανατολική πτέρυγα του ισογείου του Αρχαιολογικού Μουσείου Σπετσών σε μια έκθεση που επιδιώκει να βάλει τον επισκέπτη στο χώρο των θαλάσσιων εμπορικών οδών της τελευταίας φάσης του Μυκηναϊκού Πολιτισμού.

1962: βυθός Ακρωτηρίου Ιρίων, 15 χλμ. ανατολικά της Ασίνης, Αργολικός Κόλπος. Ο Νίκος Τσούγλος εντοπίζει ένα μεγάλο πιθάρι [2] και μερικά μισοθαμμένα στην άμμο αγγεία. Τριάντα χρόνια αργότερα, μετά από συστηματική ανασκαφή, θα αποδειχθεί ότι ο βυθός εκεί έκρυβε το φορτίο ενός Κύπρο-μυκηναϊκού πλοίου που ναυάγησε περί το 1200 π.Χ. Μια ανακάλυψη που έφερε στο φως την πλέον απτή, μέχρι σήμερα, μαρτυρία της στενής επικοινωνίας Κύπρου και Αργολίδας, την εποχή που πιστεύεται ότι έγινε ο Τρωϊκός Πόλεμος.

Η συστηματική έρευνα του ναυαγίου ξεκίνησε το 1991 από ερευνητική ομάδα του Ι.Ε.Ν.Α.Ε. υπό τη διεύθυνση του αρχαιολόγου Χαράλαμπου Πέννα. Οι ανασκαφείς, σε διάστημα τεσσάρων ερευνητικών περιόδων από το 1991 έως το 1994, ανέσκαψαν το χώρο του ναυαγίου και ανέλκυσαν μία λίθινη άγκυρα και 25 μεταφορικά και χρηστικά αγγεία που αποτελούν το



φορτίο του Κυπρο-μυκηναϊκού πλοίου που ναυάγησε εκεί πριν από 3.200 χρόνια. Ο Επίκουρος Καθηγητής Προϊστορικής Αρχαιολογίας Γιάννος Λώλος αναγνώρισε ότι το φορτίο αποτελείται από τρεις ομάδες αγγείων της ίδιας περιόδου (γύρω στο 1200 π.Χ) αλλά διαφορετικών προελεύσεων: κυπριακή, κρητική και ελλαδική. Οι τρεις αυτοί τόποι προέλευσης δίνουν ίσως και την πορεία του σκάφους κατά το τελευταίο ταξίδι του από την Κύπρο προς την μυκηναϊκή Αργολίδα με ενδιάμεσο σταθμό την Κρήτη.

Στις τέσσερις ετήσιες περιόδους της συστηματικής έρευνας, που χρηματοδοτήθηκε από το Ίδρυμα Α. Γ. Λεβέντη και το Institute for Aegean Prehistory (INSTAP) και υποστηρίχθηκε υλικά από πολλούς άλλους φορείς και ιδιώτες. Εξίσου σημαντική, όμως, ήταν και η φιλοκερδής συμβολή των μελών του Ινστιτούτου που συγκρότησαν την ερευνητική ομάδα. Συνολικά συμμετείχαν περισσότεροι από 80 αρχαιολόγοι, τεχνικοί και δύτες, καθώς και συντηρητές αρχαιοτήτων και φοιτητές. Τα ευρήματα μεταφέρθηκαν με το καΐκι «ΚΑΛΟΚΥΡΑ» του δημοσιογράφου-ερευνητή Άδωνι Κύρου στις Σπέτσες και συντηρήθηκαν στο εργαστήριο εναλίων αρχαιοτήτων που έχει εγκαταστήσει το I.EN.A.E. στο Αρχαιολογικό Μουσείο Σπετσών. Οι αρμόδιες Εφορείες Αρχαιοτήτων που παραχώρησαν τους αναγκαίους χώρους, ο φιλόξενος χώρος του Μουσείου αλλά, κυρίως, η αφοσίωση και η υποστήριξη του προσωπικού του, συνέβαλαν αποφασιστικά στην επιτυχία του επίπνου αυτού έργου.

Η έκθεση του φορτίου του Κυπρο-μυκηναϊκού ναυαγίου του Ακρωτηρίου Ιρίων γίνεται στο πλαίσιο του προγράμματος που επιχορηγείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Γενική Διεύθυνση Χ) με τίτλο: Ίρια: Μελέτη, δημοσίευση και προβολή του ναυαγίου του Ακρωτηρίου Ιρίων. Η έκθεση αφορά στην παρουσίαση του συνόλου των ευρημάτων που ανελκύθηκαν από το ναυάγιο. Η σύνθεση ενός τέτοιου κλειστού συνόλου παρέχει τη δυνατότητα να ακολουθήσει κανείς την πορεία του σκάφους στο θαλάσσιο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου με τρία τουλάχιστον λιμάνια προσέγγισης, στην Κύπρο, την Κρήτη και την Αργολίδα.

Τα εκθέματα παρουσιάζονται με τρόπο που επιδιώκει να θέσει τον επισκέπτη στη νοητή αυτή πορεία στον ευρύτερο Αιγαιακό χώρο, μέσα στον καθορισμένο χώρο της έκθεσης. Με την έκθεση του ναυαγίου Ακρωτηρίου Ιρίων, η χώρα μας αποκτά την πρώτη μουσειακή συλλογή αρχαίου ναυαγίου και οι Σπέτσες ένα μικρό μουσείο υποβρύχιας αρχαιολογίας, πόλο έλξης πολλών Ελλήνων και ξένων επισκεπτών. Η πρώτη αυτή έκθεση αρχαίου ναυαγίου, προϊόντος συστηματικής ανασκαφής που διοργανώνεται

στην Ελλάδα, συμπίπτει με τα εικοστά πέμπτα γενέθλια του Ινστιτούτου Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών και σηματοδοτεί την αρχή μιας νέας εποχής για την ενάλια αρχαιολογία στην Ελλάδα: η ναυτική αρχαιολογία έχει πλέον βρει θέση στα ελληνικά μουσεία, έστω και αν είναι σε μια μικρή αίθουσα του Μουσείου Σπετσών. Δίνει, όμως, μια ιδέα της μοναδικότητας των αρχαιολογικών θησαυρών που κρύβουν οι ελληνικοί βυθοί που είναι τόσοι που θα μπορούσαν να γεμίσουν αρκετές αίθουσες μουσείων.

Ευχαριστούμε θερμά όλους εκείνους, φορείς και πρόσωπα, που ο καθένας με τις δυνατότητές του προσέφεραν την απαραίτητη ηθική και υλική υποστήριξη αλλά και την προσωπική εργασία για την επίτευξη του δύσκολου και μοναδικού αυτού έργου: από τη συστηματική ανασκαφή του ναυαγίου, τη μελέτη και συντήρηση των ευρημάτων, μέχρι την οργάνωση και εκτέλεση αυτής της έκθεσης.

Επίσης ξεχωριστές ευχαριστίες πάνε σε όλα τα μέλη του Ινστιτούτου και ξένους συναδέλφους που εργάστηκαν εθελοντικά αλλά με επαγγελματική συνέπεια σε αυτήν την έρευνα.

Ακόμα ευχαριστούμε θερμά τους συντηρητές που δούλεψαν για τον καθαρισμό, αποκατάσταση και συμπλήρωση των ευρημάτων, καθώς και την Διεύθυνση Βυζαντινών Αρχαιοτήτων, τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού, την τ. Προϊσταμένη της 1ης ΕΒΑ κα Ελένη Μανωλέσου, την τ. Προϊσταμένη της 2ης ΕΒΑ κα Καίτη Καλαντζή και το φυλακτικό προσωπικό του Μουσείου Σπετσών για την παραχώρηση των αναγκαίων χώρων στο Μουσείο Σπετσών και όλες τις διευκολύνσεις που μας παρείχαν. Τέλος, ευχαριστούμε το μέλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κ. Χρήστο Παπουτσή, τον κ. Αριστοτέλη Μπουράτση και τον κ. Θεοδόσιο Μαστρομηνά της Γενικής Διεύθυνσης Χ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την υποστήριξή τους στο πρόγραμμα, χάρις στο οποίο υλοποιήθηκε η έκθεση του ναυαγίου Ακρωτηρίου Ιρίων και η έκδοση του παρόντος οδηγού. Δεν λησμονούμε τον Σπετσιώτη δημοσιογράφο κ. Κώστα Κέκκη που με δική του παρότρυνση υποβάλαμε το πρόγραμμα προς έγκριση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, καθώς και τον Δήμαρχο Σπετσών κ. Γεώργιο Θυμαρά και την Ένωση Σπετσιωτών για την υποστήριξή τους.

Γ.Β.

Η έρευνα του Κυπρο-μυκηναϊκού ναυαγίου

Η αρχαιολογική έρευνα δεν είναι υπόθεση ενός μόνον επιστήμονα ή μιας μικρής κλειστής ομάδας ειδικών. Ειδικότερα στην υποβρύχια αρχαιολογία, η συστηματική έρευνα βασίζεται κατ' εξοχήν στη συλλογική προσπάθεια. Επιστήμονες και τεχνικοί συγκροτούν μια ερευνητική ομάδα που πρέπει να είναι ικανή να ανταποκριθεί στις ιδιαίτερες συνθήκες αυτού του τομέα της Αρχαιολογίας. Αρχαιολόγοι, τοπογράφοι, αρχιτέκτονες, μηχανολόγοι, αλλά και αρχαιομέτρες, γεωλόγοι, γεωφυσικοί και επιστήμονες άλλων ειδικοτήτων είναι πλαισιωμένοι από τεχνικούς και δύτες, φωτογράφους, σχεδιαστές, συντηρητές αρχαιοτήτων και ναυτικούς. Όλοι μαζί καλούνται να φέρουν εις πέρας το δύσκολο έργο της ανασκαφής, αποτύπωσης, συντήρησης, τεκμηρίωσης, μελέτης και ανάδειξης του εναλίου ευρήματος, χρησιμοποιώντας κατά περίπτωση όλα τα ενδεδειγμένα μέσα και τεχνικές που ανταποκρίνονται στη φύση του ευρήματος.

Το Ινστιτούτο Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών συγκρότησε μια πολυάριθμη και ικανή ερευνητική ομάδα, που όχι μόνο έφερε εις πέρας το έργο της συστηματικής έρευνας του Κυπρο-μυκηναϊκού ναυαγίου του Ακρωτηρίου Ιρίων, αλλά προσέφερε εμπειρία και γνώσεις σε αρκετούς νέους αρχαιολόγους και φοιτητές που συμμετείχαν στην έρευνα.



Στάδια της έρευνας

Προκαταρκτικές έρευνες

Η πρώτη αναγνωριστική επίσκεψη στο χώρο του ναυαγίου Ιρίων μετά την τυχαία ανακάλυψή του το 1962 από τον Νίκο Τσούγλο, έγινε το 1974 με σκοπό την φωτογράφιση και κινηματογράφησή του.

Το 1989 το I.EN.A.E. αποφασίζει να ερευνήσει συστηματικά το ναυάγιο. Την επόμενη χρονιά, οργανώνοντας μια σύντομη αναγνωριστική αποστολή, η ερευνητική ομάδα το επανεντοπίζει, το φωτογραφίζει και αποτυπώνει την ακριβή του θέση, διαπιστώνει όμως, ότι ο μεγάλος ακέραιος πίθος που είχε τραβήξει το 1962 την προσοχή του Νίκου Τσούγλου, έχει εξαφανισθεί. Η κύρια συγκέντρωση του ναυαγίου εντοπίστηκε σε βραχώδη βυθό, με μικρές περιοχές με άμμο, σε απόσταση 15 μέτρων από την ακτή και 100 περίπου μέτρων βόρεια της μύτης του ακρωτηρίου Ιρίων, σε βάθος που ποικίλλει από 12 έως 25 μέτρα.

Το φθινόπωρο του 1991 το Ινστιτούτο οργανώνει επιφανειακή έρευνα στο χώρο του ναυαγίου κατά την οποία αποτυπώνεται η κύρια συγκέντρωση του φορτίου του πλοίου και ανελκύονται όσα ευρήματα βρίσκονται στην επιφάνεια του βυθού.

Τα κεραμικά ευρήματα που έρχονται στο φως αποκαλύπτουν την ηλικία και σημασία του ναυαγίου. Ο αρχαιολόγος Γιάννος Λώλος αναγνωρίζει με βεβαιότητα την κυπριακή προέλευση τριών πίων και μιας υψηλής πρόχου. Όσο για έναν αμφορέα που ανελκύεται, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι πρό-



4

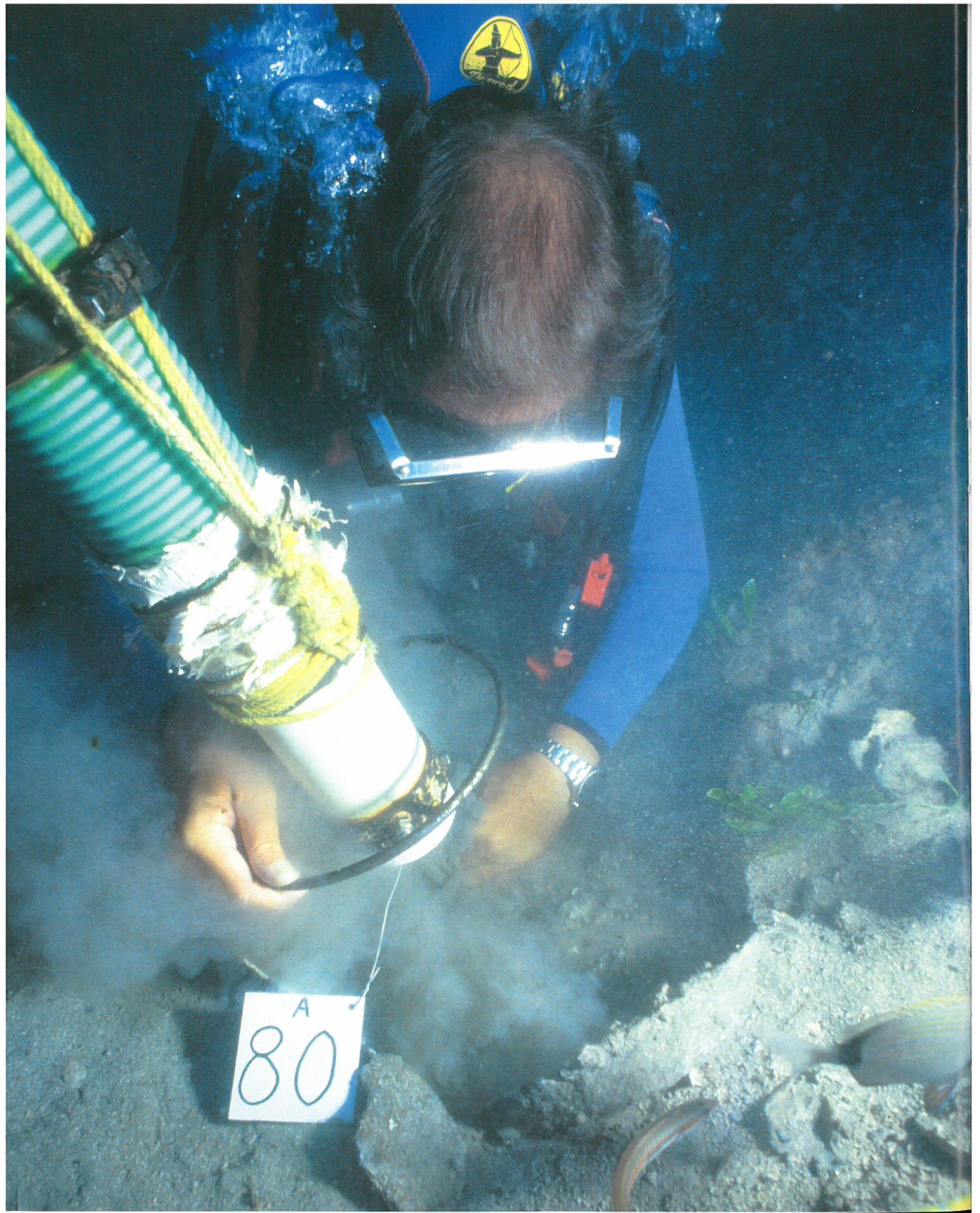
κειται για τυπικό μυκηναϊκό ψευδόστομο αμφορέα. Όλα χρονολογούνται γύρω στο 1200 π.Χ. Οι ανασκαφείς γνωρίζουν πλέον ότι ερευνούν ένα ναυάγιο της Ύστερης εποχής του Χαλκού, το τρίτο που έρχεται στο φως στην Ανατολική Μεσόγειο μετά από αυτό του Χελιδονίου και του Uluburun στις νότιες ακτές της Μικράς Ασίας.

Το Φθινόπωρο του 1992 η ερευνητική ομάδα επανέρχεται στο χώρο και οργανώνει την ανασκαφή που θα ακολουθήσει. Αποφασίζεται να τοποθετηθούν οι χερσαίες εγκαταστάσεις για την υποστήριξη της έρευνας σε ένα παραλιακό οικόπεδο περίπου 1,5 χιλιόμετρο βόρεια της βραχώδους ακτής του ακρωτηρίου Ιρίων. Εκεί, στις αρχές του επόμενου καλοκαιριού, οι τεχνικοί του Ινστιτούτου κατασκευάζουν ένα λυόμενο καταυλισμό με όλες τις απαραίτητες εγκαταστάσεις για την ενδιαίτηση και εργασία της ερευνητικής ομάδας. Τοποθετούνται δεξαμενές για την αφαλάτωση των ανελκυσόμενων ευρημάτων και δύο εμπορευματοκιβώτια για την προσωρινή επιτόπου φύλαξη, φωτογράφιση και σχεδιάσή τους [4].

Το καταδυτικό σκάφος ΣΙΟΜΟΣ και μια πλωτή εξέδρα, τοποθετημένα πάνω από το χώρο του ναυαγίου, χρησιμοποιούνται ως βάση για τις καταδύσεις και τις άλλες ανασκαφικές εργασίες, ενώ και άλλα πλωτά μέσα χρησιμοποιούνται για βοηθητικές εργασίες [5].



5



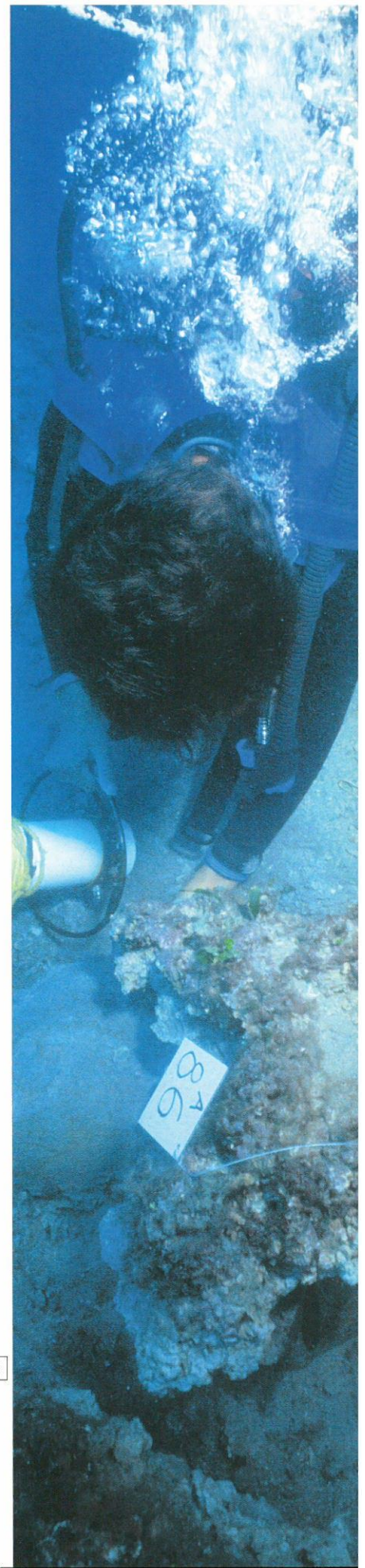
A
80

Η ανασκαφή (1993-1994)

Συνολικά ερευνήθηκε επιφανειακά μια έκταση πάνω από 5.000 μ² μέσα και γύρω από την κύρια συγκέντρωση της κεραμεικής που ανήκει στο Κυπρο-μυκηναϊκό πλοίο. Όλα τα ευρήματα φωτογραφήθηκαν κατά χώραν και αποτυπώθηκαν οι θέσεις τους. Εκτός από το κεραμεικό φορτίο του Κυπρο-μυκηναϊκού πλοίου, βρέθηκαν διάσπαρτα πολλά τμήματα αγγείων προγενεστέρων και μεταγενεστέρων περιόδων. Πρέπει να αποτελούν απορρίψεις από διερχόμενα πλοία της εποχής ή λείψανα άλλων ναυαγίων.

Η ανασκαφή στο χώρο της κύριας συγκέντρωσης, που κατελάμβανε μια έκταση 120 μ² περίπου, έγινε αρχικά με δοκιμαστικές τομές και στη συνέχεια ανασκάπτοντας ολόκληρο τον περιμετρημένο χώρο. Όλα τα ευρήματα που ανήκουν στο φορτίο του πλοίου ήταν ακέραια αγγεία ή τμήματα αγγείων. Βρέθηκαν μισοθαμμένα ή θαμμένα ολόκληρα, κυρίως σε περιοχές ανάμεσα σε βράχια ή στα συσσωματώματα που δημιουργήθηκαν με την πάροδο των αιώνων. Τα συσσωματώματα αποτελούνταν από άμμο, πέτρες, θαλάσσια χλωρίδα και πανίδα και περιέκλειαν όστρακα αγγείων αλλά και ολόκληρα αγγεία. Προφανώς δημιουργήθηκαν μετά τη βύθιση του πλοίου και το κεραμεικό φορτίο του απετέλεσε τον πυρήνα για τη συγκέντρωση και συγκόλληση όλων των παραπάνω οργανικών και ανόργανων στοιχείων.

Όλα τα ανελκυσόμενα ευρήματα μετά τα πρώτα μέτρα συντήρησης, καταγράφονταν, σχεδιάζονταν και φωτογραφίζονταν στους χώρους του καταυλισμού και στη συνέχεια φυλάσσονταν σε δεξαμενές με νερό, όπου άρχιζε η διαδικασία της αφαλάτωσης. Στο τέλος κάθε ανασκαφικής περιόδου μεταφέρονταν στο εργαστήριο συντήρησης του Μουσείου Σπετσών για καθαρισμό και συντήρηση.



Στη διάρκεια των ετών 1991 έως 1997, όλα τα ευρήματα του φορτίου του πλοίου συντηρήθηκαν και αποκαταστάθηκαν από ομάδα έμπειρων συντηρητών και δείγματα πηλού από τα αγγεία δόθηκαν για αρχαιομετρικές αναλύσεις.

Για να γίνει εφικτή η έκθεση του φορτίου του ναυαγίου του Ακρωτηρίου Ιρίων στο Μουσείο Σπετσών, εργάστηκαν σε όλες τις φάσεις του προγράμματος, από την επιτόπια έρευνα έως την αποκατάσταση των ευρημάτων και την προετοιμασία της έκθεσης, περισσότεροι από 100 επιστήμονες, τεχνικοί.

Γ.Β.



9



10



11

Τα μέλη της ερευνητικής ομάδας
του Ινστιτούτου Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών

Τα μέλη της ερευνητικής ομάδας του Ινστιτούτου Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών που οργάνωσε και διεξήγαγε την έρευνα του ναυαγίου Ακρωτηρίου Ιρίων, σε όλα της τα στάδια, είναι τα εξής:

Επιστημονικός Διευθυντής

Χαράλαμπος Πέννας αρχαιολόγος, Προϊστάμενος της Β' ΕΒΑ

Υποδιευθυντής

Γιάννης Βήχος Διδάκτωρ Ναυτικής Αρχαιολογίας

Αναπληρωτές υποδιευθυντές

Χρήστος Αγουρίδης αρχαιολόγος και

Δημήτρης Κουρκουμέλης Διδάκτωρ Αρχαιολογίας

Υπεύθυνος για τη μελέτη της προϊστορικής κεραμικής

Γιάννος Λώλος Επικ. Καθηγητής Προϊστορικής Αρχαιολογίας

Τεχνικός Διευθυντής

Νίκος Τσούγλος Πρόεδρος Ι.ΕΝ.Α.Ε.

Υπεύθυνοι αποτύπωσης

Βάσω Κυριακοπούλου τοπογράφος-μηχανικός και

Βασίλης Κονιόρδος αρχιτέκτων-μηχανικός

Μελέτη εκθέσεως

Φωτεινή Βλαχάκη αρχιτέκτων-μηχανικός

Αρχαιολόγοι

Χαράλαμπος Κριτζάς, David Conlin, Στέλλα Δεμέστιχα,

Θάνος Αρώνης Webb, Lucy Blue, Ρωξάνη Μαργαρίτη,

Γιώργος Βάλβης, Αλεξάνδρα Μαρή,

Χριστίνα Παπαχριστοπούλου, Ελίνα Σταματάτου,

Βασιλική Λάζαρη, Δημήτρης Σωτηράκης,

Δήμητρα Μυτιληναίου.

Τεχνικοί

Σταύρος Βοσυνιώτης μηχανολόγος-μηχανικός,

Γιάννης Μπαλτσαβιάς αρχιτέκτων-μηχανικός,

Γιώργος Βοσυνιώτης χημικός-μηχανικός.

Συντηρητές Αρχαιοτήτων

Ανίτα Μωραΐτου, Θεοφανώ Σαραμαντή, Ελευθερία Παπαδήμα,

Μαργαρίτα Βενάκη, Σπυριδούλα Παπανίκου,

Δέσποινα Μαρσινοπούλου, Κώστας Βασιλειάδης,

Παρασκευή Παπαγεωργίου, Μαρία Σκάντζου.

Φωτογράφοι
Kyle Jachney, Κώστας Ξενικάκης, Sergio Garbari.

Υπεύθυνος καταδύσεων
Φαίδων Αντωνόπουλος με αναπληρωτή τον Ιάσωνα Λυκουρέζο

Δύτες
Πάνος Πανταζής, Πέτρος Βακόνδιος, Edward Moore,
Νίκος Μηλιάδης, Ιλεάνα Αντωνοπούλου, Δεξιππος Αγουρίδης, Βασίλης
Καβουλάκος, Γιάννης Γάρρας, Μάρκος Γάρρας,
Νίκος Τζανουδάκης, Νίκος Μηλιάδης και Παναγιώτης Καρράς.

Εκπαιδευόμενοι αρχαιολόγοι και φοιτητές
Χαραλαμπία Κέντη, Θεοτόκης Θεοδούλου, Βίκυ Στεφάτου, Κωνσταντίνα
Μπενίση, Μάρη Καραμαντζάνη, Κώστας Κιρκλής, Σέργιος Τεφαρίκης, Χρήστος
Παλαντζάς, Κώστας Παραβάντης, Richard Fawcett.

Εκπρόσωποι Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων
Ηλίας Σπονδύλης, Βασιλική Λάζαρη, Γιώργος Μαυροφρύδης, Άγγελος Ριτσώνης,
Μαρία Γκοτζαμάνη, Φρόσω Μάντζιου, Μάγδα Αθανασούλα, Κατερίνα
Μπριλλάκη, Γεωργία Τσαρτσίδου, Διονύσης Ευαγγελιστής, Βασίλης Γλέζος.

Ομάδα σεμιναρίου συντήρησης
Γιάννης Σταϊκόπουλος, Μεταξία Βεντίκου, Πηνελόπη Δεμέστιχα, Sindy Brayshaw,
Marston Hunt Morgan, Thomas Schmitzehe.

Προσωπικό
Θανάσης Σιαφάκας και Γιώργος Γκίκουρης
κυβερνήτες σκάφους «ΣΙΟΜΟΣ»
Διονύσης Λέκας
κυβερνήτης σκάφους «ΚΑΛΟΚΥΡΑ»
Παναγιώτης Χριστοφιλέας, μάγειρος.

Το κεραμεικό φορτίο

Η σημασία του κεραμεικού φορτίου [12] από το βυθό του Ακρωτηρίου Ιρίων είναι, χωρίς αμφιβολία, πολύ μεγαλύτερη από τον περιορισμένο, όπως εμφανίζεται όγκο του, εφ' όσον πρόκειται για ένα από τα ελάχιστα σύνολα κεραμεικής, που έχουν έως σήμερα ανασυρθεί από ναυάγιο εμπορικού πλοίου των προχωρημένων χρόνων της Ύστερης Χαλκοκρατίας στη Μεσόγειο. Στο ενάλιο αυτό σύνολο περιλαμβάνονται 25 αγγεία (ακέραια, πλήρως αποκατεστημένα ή μερικώς σωζόμενα), καθώς και ένα, χαμένο δυστυχώς σήμερα, που είχε εντοπισθεί στο χώρο παλαιότερα. Τα αγγεία αυτά φαίνεται ότι συνιστούν τον κύριο όγκο ή ένα μεγάλο μέρος του κεραμεικού φορτίου του ναυαγίου, πιθανότατα όχι ολόκληρο το φορτίο.



12

Το κεραμεικό φορτίο του ναυαγίου του Ακρωτηρίου Ιριών περιλαμβάνει τρεις (3) διαφορετικές κατηγορίες αγγείων:

1. Μία Κυπριακή ομάδα (της Υστεροκυπριακής ΙΙΓ/ΙΙΙΑ περιόδου) αποτελούμενη από οκτώ (8) αγγεία.
2. μία Κρητική (της Υστερομινωϊκής ΙΙΒ2 περιόδου), από οκτώ (8) αγγεία και
3. μία Ελλαδική/Μυκηναϊκή (της Υστεροελλαδικής ΙΙΒ2 περιόδου), από εννέα (9) αγγεία.

Και οι τρεις ομάδες κεραμεικής χαρακτηρίζονται από την παρουσία μεγάλων αγγείων μεταφοράς. Στην πρώτη ομάδα επικρατούν οι Κυπριακοί πίθοι [13] —ανθεκτικότετα σκεύη με ποικίλες χρήσεις. Την δεύτερη ομάδα συνιστούν ψευδόστομοι αμφορείς Κρητικής προέλευσης [14], από χονδρόκοκκο πηλό, γνωστοί ως *χλαρείς* από τα κείμενα της Γραμμικής Β Γραφής, προορισμένοι κυρίως για την φύλαξη και την μεταφορά του ελαίου, ενώ στην τρίτη δεσπόζουν, με τον όγκο τους, τρεις (3) δίωτοι πιθαμφορείς



Ελλαδικού τύπου [15]. Ας σημειωθεί ότι ο άωτος Κυπριακός πίθος με ωσειδές-κωνικό σώμα και ο υψηλός Αιγαιακός ψευδόστομος αμφορέας αποτελούν εδραιωμένους κεραμικούς τύπους με «διεθνή» εμβέλεια κατά τον προχωρημένο 14ο και κατά τον 13ο αιώνα π.Χ., των οποίων οι εμφανίσεις παρακολουθούνται από την Ουγκαρίτ στην Συρία έως την Σικελία και την Σαρδηνία.



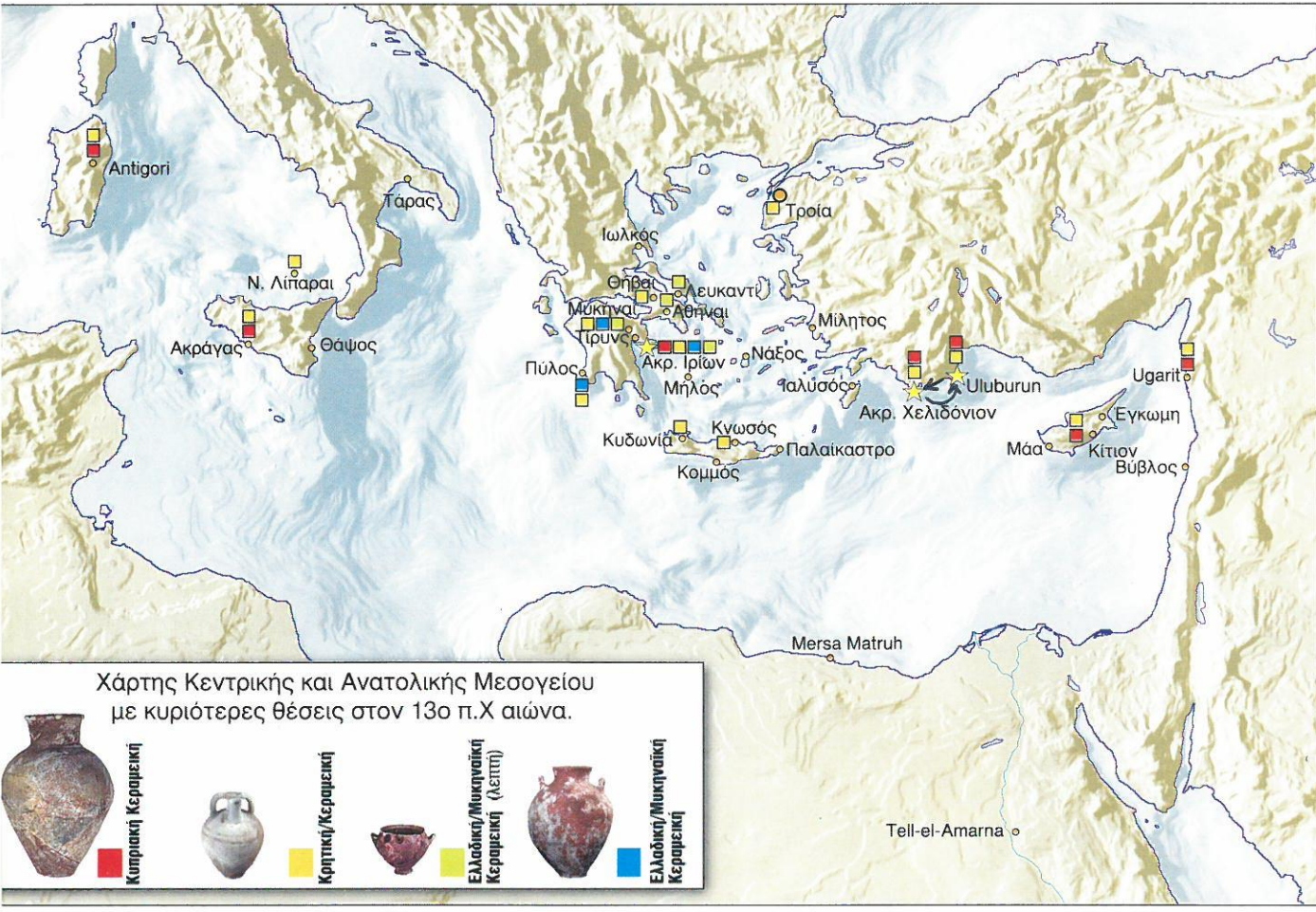
14



15

Θα πρέπει να τονισθεί ότι ο ανάμικτος χαρακτήρας της κεραμικής από το ναυάγιο του Ακρωτηρίου Ιρίων αποτελεί στοιχείο που αναγνωρίζεται στα κεραμικά φορτία από όλα, σχεδόν, τα αρχαία ναυάγια (βλ. A. J. Parker 1990, M.Y. Treister 1993, Lone Wriedt Sørensen 1997) και σχετίζεται, ως ένα βαθμό, με τη φύση και τον τρόπο διεξαγωγής του θαλασσίου εμπορίου κατά την Αρχαιότητα.

Η βασική σύνθεση του κεραμικού φορτίου του ναυαγίου του Ακρωτηρίου Ιρίων, όπως καθορίζεται από την συνδυασμένη παρουσία Κυπριακών και Αιγαιακών κεραμικών τύπων, συμπεριλαμβανομένων αγγείων μεταφοράς με ευρύτατη διάδοση, έχει εμφανείς αντιστοιχίες και στο μεγάλο κεραμικό σύνολο από το ναυάγιο του Ακρωτηρίου (Uluburun) του 1305 π.Χ. περίπου, ενώ αναγνωρίζεται, κατά ένα ποσοστό, και στο κεραμικό υλικό



από το ναυάγιο του Χελιδονίου (Cape Gelidonya) του 1200 π.Χ. περίπου, στη νότια ακτή της Τουρκίας.

Στοιχείο διαφοροποίησης, σε σχέση με τα κεραμεικά φορτία από τα δύο προαναφερθέντα ναυάγια στις Μικρασιατικές ακτές, είναι η απουσία, στο υπάρχον κεραμεικό υλικό από το ναυάγιο του Ακρωτηρίου Ιρίων, Συρο-παλαιστινιακών αγγείων (οξυπύθμενων Χαναανιτικών αμφορέων ή μικρών αγγείων καθημερινής χρήσης).

Πάντως, παρ' όλον ότι το κεραμεικό φορτίο από τον βυθό του Ακρωτηρίου Ιρίων, ως ενάλιο σύνολο «μίας φάσεως», δεν βρίσκει, μέχρι στιγμής, παράλληλο εντός του Αιγαϊακού χώρου, η συνύπαρξη/παράλληλη κυκλοφορία Αιγαϊακών, Κυπριακών, αλλά και Συρο-παλαιστινιακών κεραμεικών τύπων, δεν φαίνεται καθόλου εκτός τόπου σε μείζονα παραλιακά κέντρα με ανεπτυγμένες εξωτερικές σχέσεις κατά τον 14ο και 13ο αιώνα π.Χ., όπως η Τίρυνς, η Κυδωνία (Χανιά) και ο Κομμός στη νότια ακτή της Κρήτης.

Έτσι, η σύνθεση του κεραμεικού περιεχομένου του ναυαγίου του Ακρωτηρίου Ιρίων θα πρέπει να εκληφθεί ως επιβεβαίωση ενός τυπικού σχήματος (pattern) κυκλοφορίας συγκεκριμένων τύπων μεταφορικών αγγείων και προϊόντων, στο πλαίσιο του ανταλλακτικού εμπορίου μεταξύ των κέντρων της Ανατολικής Μεσογείου και του Αιγαίου περί το 1200 π.Χ., παρά ως υποσημείωση της «μοναδικότητας» του συγκεκριμένου φορτίου.



17

Κάποιες ενδείξεις για την προέλευση του πλοίου και την «εθνικότητα» του πληρώματός του παρέχουν, ίσως, τα λίγα χρηστικά αγγεία (Κυπριακές πρόχοι και Μυκηναϊκοί σκύφοι και χυτροειδή αγγεία), στο βαθμό βέβαια που συνιστούν το σύνολο των χρηστικών αγγείων του σκάφους, καθώς και τα σχετιζόμενα με την Κυπρο-μινωϊκή Γραφή εγχάρακτα σημεία (“trade marks”); επάνω στις λαβές του αμφορέα A99.

Τα στοιχεία αυτά, σε συνδυασμό με το γεωγραφικό σημείο του ναυαγίου, φαίνεται να δείχνουν, όσον αφορά στην πιθανή βάση του πλοίου, προς την κατεύθυνση της νότιας Αργολικής ακτής, όπου εντοπίζονται σημαντικά κέντρα ναυτικής ισχύος, γνωστά και απ’ των Νηών Κατάλογο της Ιλιάδος (Ραφ. Β, στιχ. 559 κ.ε.), όπως η Τίρυνς, η Ασίνη, ο Μάσης και η Ερμιόνη (Μαγούλα) ή προς την κατεύθυνση των ακτών της Κύπρου, όπου ακμάζουν κατά την εποχή αυτή μεγάλα ναυτικά κέντρα, όπως η Έγκωμη, το Κίτιον, το κέντρο στη θέση Χαλά Σουλτάν Τεκέ, η Παλαίπαφος και Μάα-Παλαιόκαστρο (για το ρόλο τους βλ. Α. Bernard Knapp 1997).

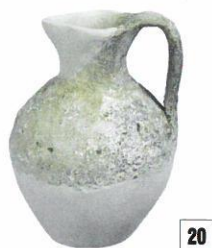
Γ. Α.



Οι τρεις Ομάδες Κεραμεικής

Κυπριακή Κεραμεική

- Το Κυπριακό κεραμεικό υλικό από το ναυάγιο του Ακρωτηρίου Ιρίων περιλαμβάνει γνωστότατους τύπους αγγείων της Ύστεροκυπριακής II (Γ)/IIIΑ περιόδου.
- Η ομάδα των Κυπριακών αγγείων αποτελείται από τρεις (3) άωτους πίθους (Αρ. Εκθ. 1-3) με ανάγλυφη διακόσμηση στον ώμο, τμήματα τετάρτου πίθου (Αρ. Εκθ. 4-5), μία πρόχου με πλατειά βάση (Αρ. Εκθ. 6)[19], θραύσμα άλλης μικρότερης πρόχου ομοίου τύπου (Αρ. Εκθ. 7), καθώς και μία προχοΐσκη με τριφυλόσχημο στόμιο (Αρ. Εκθ. 8)[20]. Ας σημειωθεί ότι δύο από τους προαναφερθέντες κεραμεικούς τύπους, ο πίθος και η προχοΐσκη, αντιπροσωπεύονται με παραδείγματα και στο Κυπριακό κεραμεικό σύνολο από το ογκώδες φορτίο του ναυαγίου του Uluburun.



Ο τύπος του Κυπριακού πίθου [21] με απιόσχημο, ωσειδές ή ωσειδές-κωνικό σώμα, κυλινδρικό λαιμό και πολλαπλή ανάγλυφη ταινία ή ταινίες στο σώμα, είναι βασικός στο σχηματολόγιο της κεραμεικής της Υστεροκυπριακής ΙΙΓ/ΙΙΙΑ περιόδου. Πίθοι αυτής της μορφής, με ή χωρίς λαβές, που συχνά υπερβαίνουν το ένα μέτρο σε ύψος, απαντούν σε διάφορες θέσεις στην Κύπρο (Χαλά Σουλτάν Τεκέ, Πύλα-Κοκκινόκρεμο, Καλαβασσό-Άγιο Δημήτριο, Μύρτου-Πηγάδες, Μάα-Παλαιόκαστρο κ.ά.).

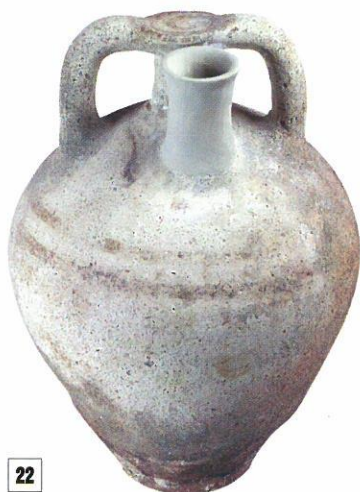


- Όπως και ο τύπος του Συροπαλαιστινιακού (Χαναανιτικού) οξυπύθμενου αμφορέα, ο Κυπριακός πίθος ανήκει στην κατηγορία των μεταφορικών αγγείων αντοχής, τα οποία εμφανίζονται να «διανύουν» μεγάλες αποστάσεις στον θαλάσσιο χώρο της Μεσογείου κατά τον ύστερο 14^ο και 13^ο αι. π.Χ., υποδηλώνοντας τις εμπορικές επαφές και διασυνδέσεις μεταξύ των διαφόρων περιοχών. Αξίζει να τονισθεί ότι η διακίνηση/κυκλοφορία των Κυπριακών πίθων εκτείνεται από την Ugarit και την Κύπρο έως την περιοχή του Ακράγαντα στην Νότια Σικελία και την τοποθεσία Antigori στη Σαρδηνία.

- Με βάση τα δεδομένα που έχουν προκύψει από το ναυάγιο του Uluburun και από αποθηκειακούς και άλλους χώρους σε οικισμούς στην Κύπρο, πίθοι του συγκεκριμένου είδους εχρησιμοποιούντο ως δοχεία/σκεύη φύλαξης και μεταφοράς ελαίου ή καρπών, αλλά και ως «εμπορευματοκιβώτια» («containers») και ως «ψυγεία» (P. Åström).

Κρητική Κεραμεική

- Η Κρητική κεραμεική από το φορτίο του ναυαγίου του Ακρωτηρίου Ιρίων αποτελείται αποκλειστικώς από ψευδόστομους αμφορείς του υψηλού εμπορικού τύπου. Πρόκειται για ένα σημαντικό ενάλιο σύνολο από οκτώ (8) αμφορείς (Αρ. Εκθ. 9-16), ανάλογο περίπου σε όγκο με το σύνολο των ψευδοστόμων αμφορέων της ίδιας κατηγορίας από το ναυάγιο του Uluburun.
- Όλοι είναι κατασκευασμένοι από χονδρόκοκκο πηλό, ο οποίος, σύμφωνα με τις διαπιστώσεις του Δρος Peter Day, έχει προέλευση την Κεντρική Κρήτη. Όλοι, πλην ενός (Αρ. Εκθ. 10), είναι ελλιπείς στο στόμιο, ενώ ένα παράδειγμα (Αρ. Εκθ. 14)[22] διατηρεί υπολείμματα γραπτής διακόσμησης απλής μορφής: διπλή ταινία στο σώμα και σπείρα στο δίσκο του ψευδοστομίου.
- Ο τύπος του υψηλού ψευδόστομου αμφορέα της χονδροειδούς κατηγορίας, του κατ' εξοχήν αγγείου φύλαξης και μεταφοράς του ελαίου (βασικού προϊόντος του Μυκηναϊκού εξαγωγικού εμπορίου) [23], είναι γνωστός από άφθονα παραδείγματα (πολλά μάλιστα ενεπίγραφα) προερχόμενα από το Παλαιό Καδμείο των Θηβών, την «Οικία του εμπόρου του ελαίου» και την «Οικία του εμπόρου του οίνου» στις Μυκήνες, την Τίρυνθα, την Μιδέα, τον Ορχομενό, την Πύλο, την Κυδωνία (Χανιά) και άλλες θέσεις στον Αιγαιακό χώρο. Αξίζει να σημειωθεί ότι το όνομα του αγγείου (χλαρεύς) καθώς και το ιδεόγραμμά του (δηλ. η συνοπτική απεικόνισή του) εμφανίζονται και στα κείμενα της Μυκηναϊκής (Γραμμικής Β) Γραφής της Κνωσού και της Πύλου.



- Η διασπορά αυτού του ειδικού κεραμικού τύπου στη Μεσόγειο κατά τον 14ο και 13ο αιώνα π.Χ. είναι εντυπωσιακή, καθώς καλύπτει ολόκληρη την «ζωτική περιοχή» του Μυκηναϊκού ανταλλακτικού εμπορίου. Οι εμφανίσεις του, προς Ανατολάς και προς Δυσμάς, παρακολουθούνται από την Συριακή ακτή και την Κύπρο έως την θέση Canatello, κοντά στον Ακράγαντα, στη Νότια Σικελία, την νήσο Filicudi βορείως της Σικελίας και την τοποθεσία Antigori στη Σαρδηνία.

Ελλαδική/Μυκηναϊκή Κεραμική

- Τα μεγαλύτερα αγγεία της ομάδος αυτής είναι τρεις (3) ακόσμητοι δίσωτοι πιθαμοφορείς παραδοσιακού Ελλαδικού τύπου (Αρ. Εκθ. 17-19), που έχουν κοντινές αναλογίες σε ακόσμητους Ύστερομυκηναϊκούς πιθαμοφορείς από μείζονα κέντρα της Πελοποννήσου: την Πρόσυμνα της Αργολίδος και το Ανάκτορο του Νέστορος στον Άνω Εγγλιανό της Δυτικής Μεσσηνίας [24].

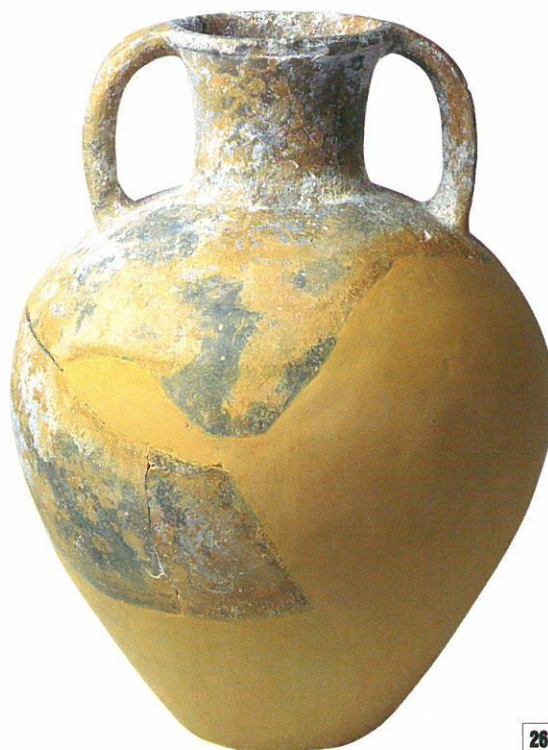


24

- Ένα αποκατεστημένο, τώρα, αγγείο (Αρ. Εκθ. 20) [25.26] ανήκει σε κοινό τύπο Μυκηναϊκού αμφορέα, όμως τα δύο εγχάρακτα σημεία (σύμβολα) επάνω στις λαβές του παρουσιάζουν μεγάλο ενδιαφέρον, καθώς είναι τα μόνα δείγματα «γραφής» επάνω σε σκεύος ή αντικείμενο από το φορτίο του ναυαγίου. Τα δύο χαράγματα σχετίζονται, πιθανότατα, με την Κυπρομινωϊκή 1 Γραφή και φαίνεται να ανήκουν σε ένα ιδιαίτερο Κυπριακό σύστημα σήμανσης αγγείων υπαγορευμένο από τις ανάγκες και ιδιαιτερότητες του ανταλλακτικού εμπορίου της εποχής. Παραλληλίζονται από εγχάρακτα σημεία επάνω σε λαβές Υστερομυκηναϊκών αγγείων στο Minet-el-Beida, επίγειο της Ugarit στη Συρία και επάνω σε Κυπριακά τάλαντα χαλκού από το φορτίο του ναυαγίου του Uluburun. Δεν πρόκειται για αγγειοπλαστικά, αλλά μάλλον για εμπορικά «σήματα».



25



26

- Στα δείγματα λεπτής Μυκηναϊκής κεραμικής από το ναυάγιο του Ακρωτηρίου Ιρίων συγκαταλέγονται: ένας σχεδόν ακέραιος προχυτικός σκυφοκρατήρας (Αρ. Εκθ. 21)[27] που βρίσκει ακριβέστατα παράλληλα σε σκυφοκρατήρες από την Τίρυνθα, την Αθήνα και τον Μίστρο της Ευβοίας, καθώς και τμήματα δύο σκύφων του συνήθους Υστερομυκηναϊκού τύπου (Αρ. Εκθ. 22-23) [29], από τα οποία το ένα φέρει υπολείμματα της γραπτής διακόσμησής του[30]. Οι σκύφοι, όπως και δύο χυτροειδή αγγεία (Αρ. Εκθ. 24-25)[28, 31], θα μπορούσαν, ίσως, να ανήκουν σε μέλη του πληρώματος του σκάφους.

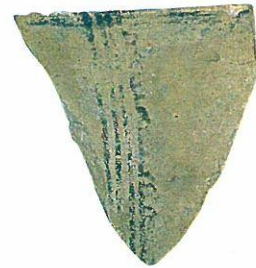
Γ. Λ.



27



29



30



28



31

Οι λίθινες άγκυρες και τα άλλα ευρήματα

Aπό την περιοχή της κύριας συγκέντρωσης του φορτίου, καθώς και από τον περιβάλλοντα χώρο, ανελκύσθηκαν τρεις λίθινες άγκυρες διαφορετικών αλλά χαρακτηριστικών τύπων:

- η τριγωνική άγκυρα (Αρ. Εκθ. 26) τριγωνικού σχήματος με στογγυλεμένες γωνίες και 3 οπές, μία στην κορυφή για το σχοινί πρόσδεσης και δύο στη βάση για ξύλινα δόντια, βάρους 25 κιλών, κατασκευασμένη από φαμμίτη [32, 33].
- η άγκυρα (Αρ. Εκθ. 31) ακανόνιστου τραπεζιοειδούς σχήματος, με μία οπή και γωνιώδη απότμηση στην κορυφή, βάρους 42 κιλών, κατασκευασμένη από σκληρό γκριζο-πράσινο πέτρωμα (πυροξενίτη), που όμως απολεπίζεται εύκολα.
- η τριγωνική άγκυρα (Αρ. Εκθ. 32), με 3 σωληνοειδείς οπές, μία στην κορυφή για το σχοινί πρόσδεσης και δύο στη βάση για ξύλινα δόντια, βάρους 35 κιλών, από σκούρο συμπαγές, ηφαιστειακό πέτρωμα.

Παρά τις διαφορές ως προς το τύπο και την πρώτη ύλη, οι τρεις άγκυρες διαθέτουν κάποια κοινά χαρακτηριστικά: έχουν σχεδόν τριγωνικό ή τραπεζιοειδές σχήμα, είναι πλακοειδείς και επομένως δεν θα μπορούσαν να σταθούν στο βυθό σε όρθια θέση. Το σχετικά μικρό βάρος τους δείχνει ότι κατασκευάστηκαν για να τις χειρίζεται ένας άνθρωπος και δεν θα ήταν αρκετό για να ακινητοποιήσει, κάθε μία από μόνη της, ένα ποντοπόρο πλοίο. Οι άγκυρες δεν μπορούν να χρονολογηθούν με ασφάλεια βάσει του τύπου τους, καθώς παρόμοιες άγκυρες ήταν σε χρήση από την Εποχή του Χαλκού μέχρι τον αιώνα μας. Το είδος των πετρωμάτων τους δεν βοηθάει στην τεκμηρίωση της προέλευσης του πλοίου, καθώς τα πετρώματα αυτά είναι κοινά και απαντώνται τόσο στην Κύπρο, όσο και στην ηπειρωτική Ελλάδα και την Κρήτη.

Η παρουσία στο χώρο πολλών ευρημάτων πρωϊμότερων, σύγχρονων και μεταγενέστερων του ναυαγίου περιόδων, δυσκολεύει ακόμη περισσότερο τη σύνδεση των αγκυρών με το πλοίο των Ιριών. Εκ των τριών, μόνον η πρώτη (Αρ. Εκθ. 26) [32, 33] έχει πιθανότητες να ανήκει στο ναυάγιο, καθώς βρέθηκε πολύ κοντά στην κύρια συγκέντρωση του κεραμεικού φορτίου.

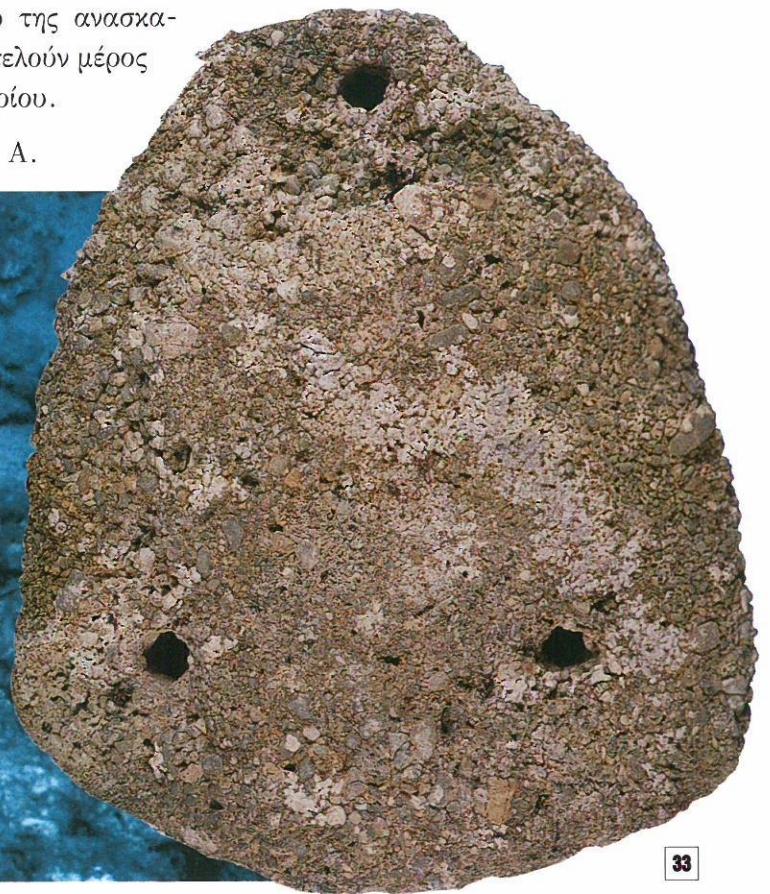
Παρά την προσεκτική έρευνα και ανασκαφή δεν βρέθηκαν μεταλλικά αντικείμενα. Ένας μολύβδινος δακτύλιος, που αρχικά έφερε απόφυση με οπή πρόσδεσης, δεν πρέπει να συνδέεται με το ναυάγιο, καθώς βρίσκει ακριβή παράλληλα σε παρόμοιους δακτυλίους από ναυάγια κλασικών χρόνων (π.χ. Porticello-Σικελίας 415-385 π.Χ.). Αποτελούσε πιθανότατα τμήμα του εξαρτισμού κάποιου μεταγενέστερης εποχής πλοίου ή χρησιμοποιείτο για την απελευθέρωση αγκυρών ή αλιευτικών εργαλείων που είχαν σκαλώσει στο βυθό.

Από το ίδιο το σκάφος δυστυχώς τίποτα δεν διασώθηκε. Κάποια μικρά κομμάτια ξύλου που βρέθηκαν είναι πιθανό να προέρχονται από το σκαρί του πλοίου. Το μεγαλύτερο από αυτά σώζει ημικυκλική οπή, που ίσως δεχόταν ένα ξύλινο πείρο. Κάποια άλλα οργανικά κατάλοιπα, πιθανώς υπολείμματα σχοινού, όταν ανελκύστηκαν στην επιφάνεια έχασαν το αρχικό τους σχήμα.

Πολλές στρογγυλεμένες πέτρες (Αρ. Εκθ. 27), διαφορετικού μεγέθους, βάρους και από ηφαιστειακά πετρώματα, που βρέθηκαν στο χώρο της ανασκαφής, πρέπει να αποτελούν μέρος του έρματος του πλοίου.

X. A.

32



33

Συμπεράσματα από τη μελέτη του φορτίου του πλοίου

- ◆ Το ναυάγιο του Ακρωτηρίου Ιρίων Αργολίδος είναι το τρίτο ναυάγιο της Ύστερης Εποχής του Χαλκού που έχει μέχρι τώρα ερευνηθεί με συστηματικό τρόπο στον χώρο της Μεσογείου (το πρώτο στον κυρίως Αιγαιακό χώρο).
- ◆ Με βάση την χρονολόγηση του κεραμεικού φορτίου που ανελκυσήθηκε, το ναυάγιο του Ακρωτηρίου Ιρίων Αργολίδος εμφανίζεται σύγχρονο προς το ναυάγιο του Ιερού Άκρου ή Χελιδονίου (Cape Gelidonya) και κατά ένα περίπου αιώνα μεταγενέστερο (νεώτερο) από εκείνο του Ακρωτηρίου (Uluburun) στη νότια ακτή της Τουρκίας. Ανάγεται, δηλαδή, σε όψιμους χρόνους της Ύστερης Χαλκοκρατίας (ακριβέστερα, σε χρόνους περί το 1200 π.Χ.).
- ◆ Η θέση του κεραμεικού συνόλου στον ενάλιο χώρο του Ακρωτηρίου Ιρίων προσφέρει άμεση απόδειξη για την ύπαρξη μιας σημαντικής θαλάσσιας οδού επικοινωνίας και εμπορίου κατά μήκος της νότιας ακτής της Αργολίδος, τμήματος προφανώς ενός τοπικού (Πελοποννησιακού), αλλά συγχρόνως και ενός πολύ ευρύτερου δικτύου θαλασσιών επικοινωνιών κατά τους ύστερους Μυκηναϊκούς χρόνους. Η οδός αυτή προσδιορίζεται από μία σειρά Ύστερομυκηναϊκών θέσεων-οικισμών ιδρυμένων στη νότια Αργολική ακτή και στα νησιά της περιοχής, αλλά και από τα σημεία εύρεσης μεμονωμένων εμπορικών ψευδόστομων αμφορέων και άλλων Ύστερομυκηναϊκών αγγείων στη θαλάσσια περιοχή της Νότιας Αργολίδος (στην Μύτη Κομμένη του Δοκού, στην Κόστα και την Σπετσοπούλα).
- ◆ Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός, ότι στο κεραμεικό σύνολο από τον βυθό του Ακρωτηρίου Ιρίων συνυπάρχουν, όπως ακριβώς και στα κεραμεικά φορτία από τα δύο γνωστά ναυάγια εμπορικών πλοίων της Ύστερης Εποχής του Χαλκού στις Μικρασιατικές ακτές, τύποι Αιγαιακών και Κυπριακών αγγείων μεταφοράς (Κρητικοί ψευδόστομοι αμφορείς και Κυπριακοί πίθοι), ιδιαίτερα διαδεδομένοι κατά τον 13ο αι. π.Χ., των οποίων η διασπορά καλύπτει ένα μεγάλο τμήμα της Μεσογείου, από τις Συριακές ακτές έως την Σικελία και τη Σαρδηνία και μπορεί να ερμηνευθεί στο πλαίσιο του διεθνούς ανταλλακτικού εμπορίου μακρών αποστάσεων της εποχής.

- ◆ Το (κεραμεικό) φορτίο του ναυαγίου του Ακρωτηρίου Ιριών προσφέρει απτή, πολύτιμη μαρτυρία για το εμπόριο και τη ναυτιλία κατά τους όψιμους Μυκηναϊκούς χρόνους στον ευρύ θαλάσσιο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου, από την Κύπρο έως τις ακτές της Αργολίδος.
- ◆ Το ναυάγιο εντάσσεται χρονικά, σε μία από τις κρίσιμότερες φάσεις της Ελλαδικής και Κυπριακής Πρωτοϊστορίας, φάση κατά την διάρκεια ή στο τέλος της οποίας, αρχίζει η κατάρρευση της μεγάλης Μυκηναϊκής Κοινής στην Ανατολική Μεσόγειο.

Γ. Α.

Η ναυτική διάσταση του ευρήματος

Ο τελευταίος πλους

Αν ο τελικός προορισμός του πλοίου των Ιριών είναι αδύνατον να προσδιορισθεί, παρά μόνον να υποθεθεί, η αφετηρία του τελευταίου πλου του πρέπει να ήταν η Κύπρος και μάλιστα κάποια από τις παραθαλάσσιες θέσεις στο νότιο ή δυτικό τμήμα του νησιού. Αυτό υποδεικνύει το μεγάλο σε όγκο αλλά και σημαντικό σε πλήθος κυπριακής προέλευσης κεραμικό υλικό, που ανελκύσθηκε από το ναυάγιο.

Εξίσου πιθανή φαίνεται και η περίπτωση ένας από τους επόμενους σταθμούς του, αν όχι ο αμέσως επόμενος, να ήταν η Κρήτη. Αν και η ευθεία διαδρομή προς τα δυτικά φαίνεται, εκ πρώτης όψεως, να ήταν η συντομότερη σ' ένα ταξίδι από την Κύπρο προς την Κρήτη, το πλοίο μάλλον θα ακολούθησε μια πορεία αρχικά προς τα βορειοδυτικά, δηλαδή προς τα νότια παράλια της Μικράς Ασίας και στη συνέχεια προς τα νοτιοδυτικά, περνώντας από τη Ρόδο και την Κάρπαθο. Τα θαλάσσια ρεύματα και οι διευθύνσεις των ανέμων που επικρατούν στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, σε συνδυασμό με τις ναυτικές δυνατότητες των πλοίων της εποχής, καθιστούν σχεδόν αναγκαία μια τέτοια πορεία. Στην Κρήτη, θα φόρτωσε το άλλο μεγάλο τμήμα του φορτίου του, αποτελούμενο από οκτώ ψευδόστομους αμφορείς γεμάτους, κατά πάσα πιθανότητα, με λάδι.

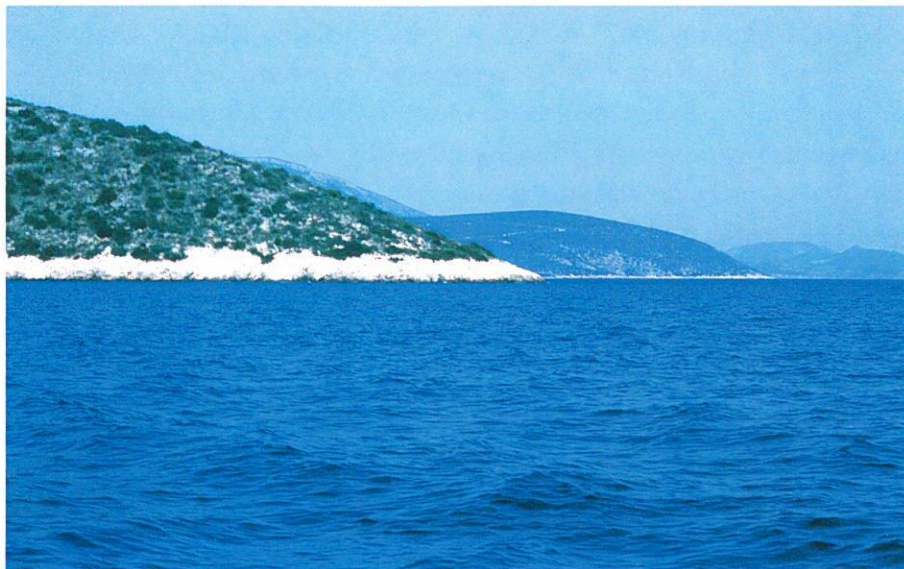


Σαφώς πιο δύσκολο είναι να προσδιορισθεί το τελευταίο τμήμα της διαδρομής του πλοίου. Το πιθανότερο είναι, ότι αποπλέοντας από την Κρήτη όταν φύσηξαν ευνοϊκοί άνεμοι για προς Βορράν ταξίδι, να διένυσε μια πορεία προς τα Κύθηρα, το νότιο άκρο του κάβου Μαλέα και τις νοτιοανατολικές ακτές της Πελοποννήσου προτού διαπλεύσει τον Αργολικό Κόλπο και βυθισθεί προς την έξοδό του. Δεν αποκλείεται, όμως, να προσέγγισε στο σημερινό Λεωνίδιο και από εκεί να τράβηξε ευθεία προς την ανατολική Σ' αυτήν την τελευταία διαδρομή του ταξιδιού του, μπορεί να προσέγγισε σε μερικές από τις πολλές παραθαλάσσιες μυκηναϊκές θέσεις, να ξεφόρτωσε ένα τμήμα του φορτίου του και να φόρτωσε κάποια από τα ελλαδικής προέλευσης μυκηναϊκά αγγεία, που αποτελούν το τρίτο μεγάλο τμήμα του φορτίου που έφερε κατά τη στιγμή της βύθισής του. Η περίπτωση ενός ποντοπόρου πλοίου, που πραγματοποιεί διεθνές ανταλλακτικό εμπόριο και εξυπηρετεί παράλληλα και τις ανάγκες ενός τοπικού δικτύου ανταλλαγών, είναι συμβατή με τα δεδομένα που υπάρχουν για την εποχή αυτή.

Το υλικό που ανελκύσθηκε από το ναυάγιο του Ακρωτηρίου Ιριών δεν αποτελεί αναγκαστικά ολόκληρο το φορτίο που το πλοίο μετέφερε κατά το τελευταίο ταξίδι του. Η σύνθεσή του μπορεί να μεταβαλλόταν κάθε φορά που προσέγγιζε σε κάποιο λιμάνι, αφαιρώντας, προσθέτοντας ή ανταλλάσσοντας αγαθά. Αυτό εν μέρει θα εξηγούσε την έλλειψη ευρημάτων που θα περίμενε να βρει κανείς στο ναυάγιο ενός πλοίου της περιόδου αυτής με αφητηρία την Κύπρο, όπως τάλαντα χαλκού και κασσιτέρου και άλλες πρώτες ύλες, αλλά ενδεχομένως και αντικείμενα Συρο-παλαιστινιακής προέλευσης ανάλογα με αυτά που έχουν βρεθεί σε αρκετές μυκηναϊκές θέσεις της Αργολίδας αλλά και στα άλλα δύο γνωστά ναυάγια της περιόδου.

Η παραπάνω υπόθεση για το τελευταίο ταξίδι του πλοίου των Ιριών είναι η πιθανότερη αλλά όχι η μοναδική. Αρκετές εναλλακτικές υποθέσεις μπορεί να υποστηριχθούν. Ακόμα και η περίπτωση, τα κυπριακά και κρητικά αγγεία που βρέθηκαν στο ναυάγιο να μην φορτώθηκαν στους τόπους προέλευσής τους, αλλά να μεταφορτώθηκαν στο πλοίο των Ιριών σε κάποιες θέσεις στην Αργολίδα με σκοπό τη διακίνησή τους στο πλαίσιο ενός τοπικού εμπορίου, δεν είναι απίθανη. Σε κάθε περίπτωση, η σημασία του ευρήματος παραμένει στη σύνθεση του φορτίου του, στο ότι δηλαδή στα τέλη του 13ου π.Χ. αιώνα ένα πλοίο που ναυάγησε στην μυκηναϊκή Αργολίδα, μετέφερε μικτό φορτίο κυπριακής, κρητικής και ελλαδικής προέλευσης. Το γεγονός αυτό αποτελεί την πλέον απτή μαρτυρία για την ύπαρξη και το είδος του θαλάσσιου ανταλλακτικού εμπορίου μεταξύ Κύπρου και Αργολίδας στο τέλος του 13ου π.Χ. αιώνα.

Τα αίτια του ναυαγίου

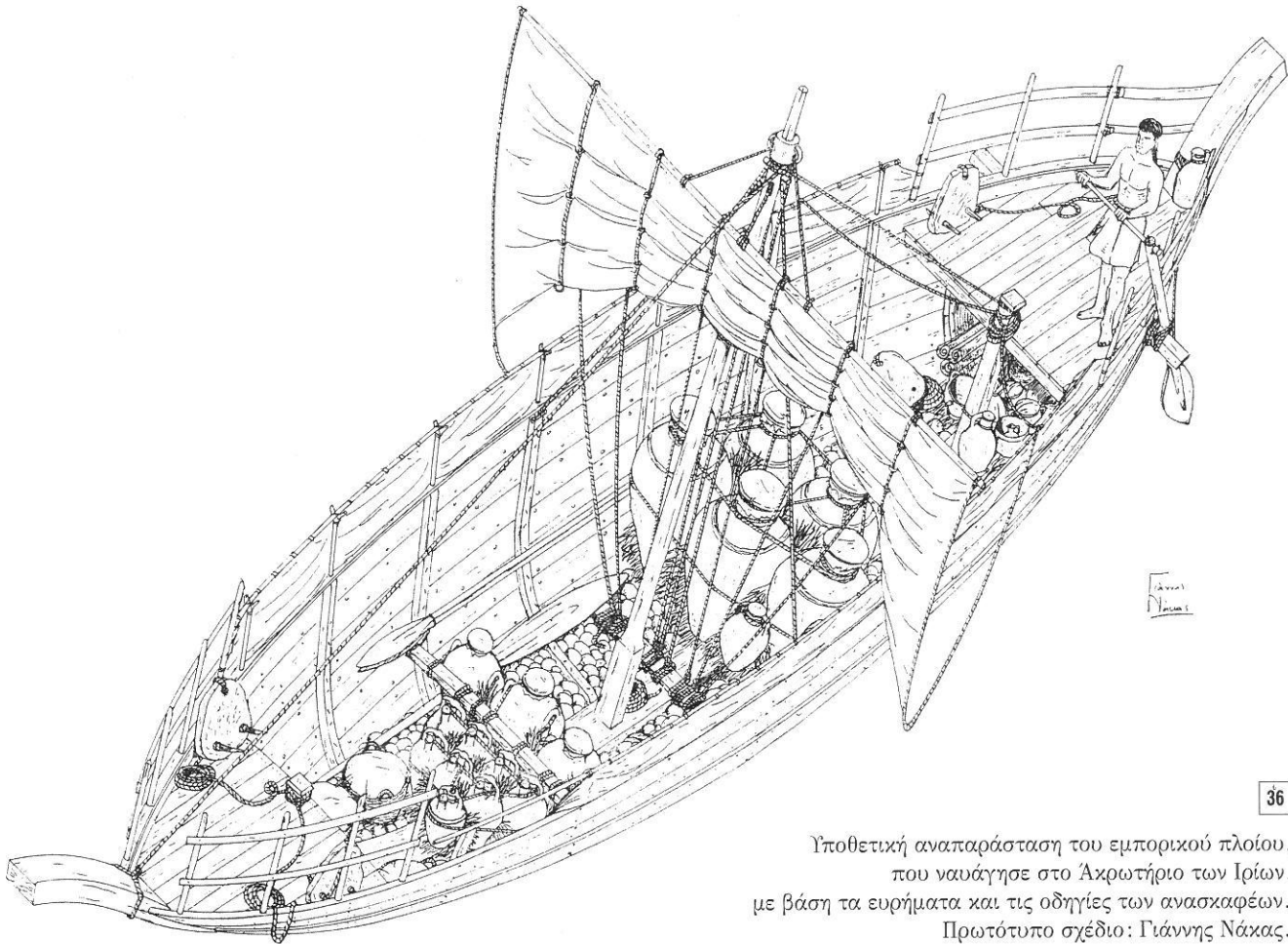


Το πλοίο των Ιρίων πρέπει να ναυάγησε εξ αιτίας δυνατού ανέμου, ίσως ξαφνικής καταιγίδας που θα το έριξε πάνω στη βραχώδη ακτή λίγο πριν περάσει το ακρωτήριο Ιρίων πλέοντας προς τα ανατολικά. Αυτό συνάγεται από το γεγονός ότι το ναυάγιο βρέθηκε σε απόσταση 15 μόνον μέτρων από την ακτή με το φορτίο του διασκορπισμένο στο βυθό χωρίς καμμία διάταξη. Τόσο οι μαρτυρίες των ψαράδων της περιοχής, όσο και η εμπειρία της ερευνητικής ομάδας από το θαλάσσιο αυτό χώρο, συγκλίνουν στην διαπίστωση ότι το σημείο του ναυαγίου είναι ιδιαίτερα επικίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα, κυρίως για τα πλοία που πλέουν προς ανατολάς. Σε ένα τέτοιο ναυτικό ατύχημα ο καπετάνιος και το πλήρωμα είχαν μερικές πιθανότητες να διασωθούν κολυμπώντας ως την βραχώδη ακτή. Αν όμως κάποιος κατάφεραν να σώσουν τη ζωή τους, μπορεί μαζί να διέσωσαν και όποια τυχόν πολύτιμα προσωπικά μικροαντικείμενα είχαν μαζί τους, όπως σφραγίδες, κοσμήματα, φυλακτά, ξιφίδιο, κ.λπ. Αυτό θα εξηγούσε την έλλειψη τέτοιου είδους ευρημάτων στο ναυάγιο.

Γ.Β.

Ο τύπος του πλοίου

Οι δύο βασικοί τύποι πλοίων που επικρατούν σε όλη την Αρχαιότητα και έχουν σχέση με τη χρήση αλλά και τον τρόπο πλεύσης των πλοίων έχουν ήδη εμφανισθεί κατά την εποχή αυτή. Είναι ο τύπος των πολεμικών («μακρών») και ο τύπος των εμπορικών («στρογγυλών») πλοίων. Το πλοίο των Ιρίων ανήκει, χωρίς αμφιβολία, στο δεύτερο τύπο. Όσον αφορά στα πιο ιδιαίτερα μορφολογικά στοιχεία για το εμπορικά πλοία της εποχής, από τα υπάρχοντα εικονογραφικά, στοιχεία προκύπτουν διάφοροι τύποι σκαριού, επικρατεί όμως ένας γενικός τύπος με συμμετρικό σχήμα σε διάφορες παραλλαγές.



36

Υποθετική αναπαράσταση του εμπορικού πλοίου, που ναυάγησε στο Άκρωτήριο των Ιρίων, με βάση τα ευρήματα και τις οδηγίες των ανασκαφών. Πρωτότυπο σχέδιο: Γιάννης Νάκας.

Σχετικά με τη ναυπήγηση των πλοίων αυτών από τα υπάρχοντα αρχαιολογικά στοιχεία αλλά και τις αρχαίες γραπτές πηγές, προκύπτει ότι ήδη στα τέλη του 14ου αι. π.Χ., η κύρια ναυπηγική μέθοδος ήταν η ονομαζόμενη «πρώτα το πέτσωμα» (shell first), με όλα τα βασικά χαρακτηριστικά της όπως τα γνωρίζουμε από τα μεταγενέστερα Ελληνορωμαϊκά ναυάγια. Με τη μέθοδο αυτή οι αρχαίοι ναυπηγοί κατασκεύαζαν πρώτα το περίβλημα του σκάφους και μετά τοποθετούσαν στο εσωτερικό του τα όποια στοιχεία σκελετού του πλοίου. Παρόλο που το ξύλινο σκάφος του πλοίου των Ιρίων δεν διατηρήθηκε στο βυθό, η προσεκτική εξέταση ενός από τα λίγα μικρά δείγματα που βρέθηκαν και που πρέπει να ανήκουν στο σκαρί του πλοίου, ανέδειξε στοιχεία συμβατά με την μέθοδο ναυπήγησης «πρώτα το πέτσωμα».

Τα ελάχιστα ως ανύπαρκτα απτά στοιχεία για το πλοίο των Ιρίων, μας αναγκάζουν να κινηθούμε σ' έναν τελείως υποθετικό χώρο. Βασιζόμενοι κυρίως στα γνωστά εικονογραφικά στοιχεία μπορούμε να φαντασθούμε ένα πλοίο μικρό, όχι πάνω από 10 μέτρα μήκος, ναυπηγημένο με τη μέθοδο «πρώτα το πέτσωμα», με υποτυπώδη καρένα και αραιά τοποθετημένους ή καθόλου νομείς. Το πλοίο των Ιρίων δεν πρέπει να είχε κατάστρωμα, δεν μπορούμε όμως να αποκλείσουμε την περίπτωση ενός ή δύο μικρών καταστρωμάτων στην πλώρη και στην πρύμνη και ίσως ενός παραπέτου σε κάθε πλευρά του σκάφους. Πρέπει να εκινείτο με ένα τετράγωνο πανί και αν χρησιμοποιούσε κουπιά, θα ήταν μόνον για μικρούς ελιγμούς. Για την αλλαγή της πορείας του, έστριβε με ένα ή δύο κουπιά-πηδάλια τοποθετημένα στα πλάγια της πρύμνης.



37



38

Η προέλευση του πλοίου

Τα υπάρχοντα στοιχεία για το ναυάγιο των Ιριών, όπως άλλωστε και για τα υπόλοιπα δύο προϊστορικά ναυάγια της Ανατολικής Μεσογείου που έχουν ερευνηθεί, δεν αρκούν για να προσδιορίσουμε την εθνικότητα του πλοίου. Ακόμα και ο όρος «εθνικότητα» είναι προβληματικός για τα πλοία της εποχής. Το ίδιο το πλοίο μπορεί να είχε ναυπηγηθεί σε έναν τόπο με ξυλεία εισαγμένη από αλλού και από ναυπηγούς άλλης καταγωγής. Το πλήρωμα και κάποιοι επιβάτες, μπορεί επίσης να ήταν διαφορετικής εθνικότητας. Αν και οι κεραμεικές ομάδες από το φορτίο του πλοίου των Ιριών, υποδηλώνουν κυπριακή, μυκηναϊκή/ελλαδική ή κρητομυκηναϊκή προέλευση και τα λίγα χρηστικού χαρακτήρα αγγεία που βρέθηκαν (κυπριακές πρόχει και μυκηναϊκοί σκύφοι και χύτρες) υποδεικνύουν μυκηναϊκή και κυπριακή καταγωγή του πληρώματος και του σκάφους, δεν μπορούμε να διαπιστώσουμε αν το πλοίο ναυπηγήθηκε στην Κύπρο, την Κρήτη ή την Μυκηναϊκή Ελλάδα και αν το πλήρωμά του αποτελείτο από Κύπριους, Μυκηναίους ή ήταν μικό.

Όποια κι αν ήταν η προέλευση και η «εθνικότητα» του πλοίου, του πληρώματος και των επιβατών του, το βασικό συμπέρασμα για τη σημασία του ευρήματος είναι το ίδιο: επιβεβαιώνονται, οι εμπορικές σχέσεις και ανταλλαγές μεταξύ Αργολίδας και Κύπρου στο τέλος του 13ου αιώνα π.Χ. Ανταλλαγές που πρέπει να ήταν πυκνές αφού το φορτίο του ναυαγίου του Ακρωτηρίου Ιριών δεν αποτελεί έναν ιδιαίτερο ναύλο, κατ' εντολήν κάποιας κεντρικής εξουσίας, αλλά αντιπροσωπεύει το «ταπεινό» και «καθημερινό» είδους εμπόριο. Στον άξονα Αργολικός Κόλπος-Κύπρος και αντίστροφα, επεισέρχεται και η Κρήτη ως ενδιάμεσος σταθμός, όχι τόσο λόγω της γεωγραφικής της θέσης ή αναγκαιότητας διέλευσης από εκεί των ποντοπόρων πλοίων, όσο χάριν του εμπορίου και των ανταλλαγών, δεδομένης της στενής σχέσης της Μυκηναϊκής πια Κρήτης με την Αργολίδα, αλλά και της πατροπαράδοτης σχέσης Κύπρου-Κρήτης που εμφανίζεται ιδιαίτερα έντονη αυτήν την περίοδο.

Γ.Β.

Η ΕΚΘΕΣΗ

«ΤΟ ΚΥΠΡΟΜΥΚΗΝΑΪΚΟ ΝΑΥΑΓΙΟΥ ΤΟΥ
ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ ΙΡΙΩΝ»

ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ
ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ (ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ Χ)
ΤΗΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
ΚΑΙ ΜΕ ΤΙΣ ΧΟΡΗΓΙΕΣ ΤΩΝ:

ΙΔΡΥΜΑ Α. Γ. ΛΕΒΕΝΤΗ

ΙΔΡΥΜΑ ΣΤΑΥΡΟΥ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ



Ι. ΚΛΟΥΚΙΝΑΣ - Ι. ΛΑΠΠΑΣ Α.Ε.
ΤΕΧΝΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ



INSTITUTE FOR AEGEAN PREHISTORY

THE EXHIBITION OF

THE POINT IRIA
CYPRO-MYCENAEAN WRECK

WAS CARRIED OUT WITH THE SUPPORT OF
THE EUROPEAN COMMISSION (DIRECTORATE GENERAL X)
THE ASSISTANCE OF THE MINISTRY OF CULTURE
AND THE BACKING OF THE FOLLOWING PATRONS:

THE A. G. LEVENTIS FOUNDATION

THE STAVROS S. NIARCHOS FOUNDATION



Ι. ΚΛΟΥΚΙΝΑΣ - Ι. ΛΑΠΠΑΣ Α.Ε.
ΤΕΧΝΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

KLOUKINAS-LAPPAS S.A.



STILVI

INSTITUTE FOR AEGEAN PREHISTORY