



ΕΝΑΛΙΑ

2007

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΕΝΑΛΙΩΝ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ • ΤΟΜΟΣ Χ



Ενάλια αρχαιολογική
έρευνα Αργολικού



Υποβρύχια
έρευνα Σαλαμίνας



Χάλκινος κορμός ιππέα
από τη θαλάσσια περιοχή
της Καλύμνου



Η ναυτιλία
κατά τους Ρωμαϊκούς χρόνους



Ξύλινο προϊστορικό πλοιάριο
από την Μεγάλη Πρέσπα
στην Αλβανία





**ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΕΝΑΛΙΩΝ
ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ**

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1973

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

<i>Πρόεδρος:</i>	Γιάννος Γ. Λώλος
<i>Αντιπρόεδρος:</i>	Φαίδων Αντωνόπουλος
<i>Γενικός Γραμματέας:</i>	Χρήστος Αγουρίδης
<i>Ειδικός Γραμματέας:</i>	Στέλλα Δεμέστιχα
<i>Ταμίας:</i>	Θεοτόκης Θεοδούλου
<i>Σύμβουλοι:</i>	Γιάννης Βήχος
	Γιώργος Κουτσουφλάκης

ΕΞΕΛΕΓΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Χαράλαμπος Κριτζάς Ηλίας Σπονδύλης Χάρης Τζάλας

ΤΜΗΜΑΤΑ

Δημοσιεύσεις & Δημόσιες Σχέσεις: Τάσος Μπέλλας
Νομικός Σύμβουλος: Χρήστος Πετρόπουλος

ΕΠΙΤΙΜΑ ΜΕΛΗ

Βάσος Καραγιώργης	Σέμνη Καρούζου (1897-1994)
Γιάννης Κωστόπουλος	Jacques-Yves Cousteau (1910-1997)
Μαριάννα Κορομηλά	Κωνσταντίνος Βάρφης (1936-1994)
Κατερίνα Χαριτάτου	



**HELLENIC INSTITUTE
OF MARINE ARCHAEOLOGY**

FOUNDED 1973

COMMITTEE

<i>President:</i>	Yannos G. Lolos
<i>Vice President:</i>	Phaidon Antonopoulos
<i>General Secretary:</i>	Christos Agouridis
<i>Secretary:</i>	Stella Demesticha
<i>Treasurer:</i>	Theotokis Theodoulou
<i>Advisors:</i>	Yannis Vichos
	Georgios Koutsouflakis

AUDITORIAL COMMITTEE

Haralambos Kritzas Elias Spondylis Harry Tzalas

DEPARTMENTS

Publications & Public Relations: Tasos Bellas
Legal Advisor: Christos Petropoulos

HONORARY MEMBERS

Vassos Karageorghis	Semni Karouzou (1897-1994)
Yannis Kostopoulos	Jacques-Yves Cousteau (1910-1997)
Marianna Koromila	Konstantinos Varfis (1936-1994)
Katerina Haritatu	

ΕΝΑΛΙΑ: περιοδική έκδοση του Ι.ΕΝ.Α.Ε

Εκδότης: Γιάννης Βήχος
Διευθυντής: Γιάννος Λώλος
Συντακτική επιτροπή: Χρήστος Αγουρίδης, Στέλλα Δεμέστιχα,
 Χαράλαμπος Κριτζάς, Γιάννος Γ. Λώλος,
 Χριστίνα Μαραμπέα, Μυρτώ Μιχάλη,
 William Phelps, Ηλίας Σπονδύλης
Σύμβουλος έκδοσης: Κατερίνα Ι. Μοσχόνα
Ιδρυτές: Γιάννης Βήχος, Νίκος Ν. Τσούχλος

ISSN: 1106-5834

© Ι.ΕΝ.Α.Ε. 2008

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: Ι.ΕΝ.Α.Ε., Σαρππόλου 9, Αθήνα 10682
Τηλ. / Fax: (210) 82 59 668 e-mail: ienae@otenet.gr

ENALIA: The Journal of the Hellenic Institute of Marine Archaeology

Publisher: Yannis Vichos
Editor: Yannos Lolos
Editorial Committee: Christos Agouridis, Stella Demesticha,
 Charalambos Kritzas, Yannos Lolos,
 Christina Marabea, Myrto Michalis,
 William Phelps, Elias Spondylis
Editorial Advisor: Katerina I. Moschona
Founders: Yannis Vichos, Nikos N. Tsouchlos

ISSN: 1106-5834

© H.I.M.A. 2008

ADDRESS: I.E.N.A.E., 9 Saripoulou Str., Athens GR-10682, GREECE
Tel. / Fax: (+32 10) 82 59 668 e-mail: ienae@otenet.gr

ΕΚΔΟΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Οι δράσεις του Ι.ΕΝ.Α.Ε., κατά το 2006-2007, προωθήθηκαν σημαντικά, χάρις στην πολύτιμη συνδρομή ενός ευρύτατου κύκλου χορηγών και υποστηρικτών και με την ενεργό εμπλοκή πολλών νεώτερων μελών του, σε τρεις (3) κυρίως τομείς (στον ερευνητικό, τον εκθεσιακό και τον εκπαιδευτικό), και σε αντιστοιχία με τις πάγιες επιδιώξεις μας, όχι μόνον για την προαγωγή της έρευνας βυθού, αλλά και για τη διάχυση των μεθόδων και των αποτελεσμάτων της στους νέους και στο ευρύτερο κοινό.

Έτσι, εξελίχθηκαν, με επιτυχία και με την χρησιμοποίηση προηγμένων τεχνολογικών συστημάτων και μέσων αποτύπωσης εναλίων ευρημάτων, τέσσερις (4) υποβρύχιες έρευνες (δύο αυτοτελείς και δύο σε συνεργασία με την Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων): στις δυτικές ακτές του νοτίου Παγασητικού, με έμφαση στην ανασκαφή του Πρωτοβυζαντινού Ναυαγίου 7 (2006, 2007), στο Μόδι Τροιζηνίας και σε θέσεις του Αργολικού (2006, 2007), σε περιοχές του νοτίου Ευβοϊκού (2006, 2007) και στις νότιες ακτές της Σαλαμίνας (2007).

Ιδιαίτερη απήχηση στο κοινό και στους επισκέπτες των νήσων του Αργοσαρωνικού είχε η μεταφορά, από την Αθήνα, επετειακής “εικαστικής” έκθεσης για την τριαντάχρονη δράση του Ινστιτούτου στους επισημότερους εκθεσιακούς χώρους στην Ύδρα (2006) και στον Πόρο (2007), ενισχυμένης, μάλιστα, με νέες ενότητες για την προβολή του Πρωτοελλαδικού ναυαγίου του Δοκού, και με τίτλο, που έβρισκε απόλυτα σύμφωνο τον αείμνηστο Νίκο Τσούχλο το 2002, “Πολιτισμός 42 αιώνων από τον βυθό”.

Όσον αφορά στον εκπαιδευτικό ρόλο του Ι.ΕΝ.Α.Ε., σημαντικό γεγονός υπήρξε η διοργάνωση, από τον φορέα μας, ειδικού Σεμιναρίου Υποβρύχιας Αρχαιολογίας, τον Μάιο του 2007 στην Αθήνα, με την εγγραφή 30 περίπου νέων διαφόρων ειδικοτήτων και με την συμμετοχή των περισσότερων, στη συνέχεια, στην πρακτική άσκηση στην έρευνα του Παγασητικού.

Πέραν της παρουσίασης πρόσφατων εναλίων ερευνών και άλλων δράσεων του Ινστιτούτου, στον παρόντα τόμο προβάλλονται, όπως πάντα, και όψεις της Ενάλιας και Ναυτικής Αρχαιολογίας από το διεθνές περιβάλλον (Αδριατική, Αλβανία, Κύπρο και Αυστραλία).

Γιάννος Γ. Λώλος
Πρόεδρος του Δ.Σ. του Ι.ΕΝ.Α.Ε.
Αν. Καθηγητής Προϊστορικής Αρχαιολογίας
Πανεπιστημίου Ιωαννίνων

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ • CONTENTS

Εκδοτικό σημείωμα	1	Editorial	1
Ειδήσεις	4	News	4
Ενάλια αρχαιολογική έρευνα Αργολικού Ερευνητική περίοδος 2005 <i>Χρήστος Σ. Αγουρίδης</i>	12	Underwater Archaeological Research in the Argolic Gulf, 2005 (Summary) <i>Christos S. Agouridis</i>	30
Υποβρύχια αναγνωριστική έρευνα στις νότιες ακτές της Σαλαμίνας, 2005 <i>Γιάννος Γ. Λώλος, κ.ά.</i>	31	Underwater Survey off the Island of Salamis, 2005 (Summary) <i>Yannos Lolos et al.</i>	39
Χάλκινος κορμός ιππέα από τη θαλάσσια περιοχή της Καλύμνου <i>Γιώργος Κουτσουφλάκης</i>	42	Bronze torso of equestrian statue from the sea of Kalymnos (Summary) <i>George Koutsouflakis</i>	57
Η ναυτιλία κατά τους Ρωμαϊκούς χρόνους <i>Αγγελική Σίμωσι, Ηλίας Σπονδύλης</i>	58	Seafaring in Roman times (Summary) <i>Ageliki Simossi, Elias Spondylis</i>	63
Αρχαιολογικά νέα από την περιοχή της Μεγάλης Πρέσπας στην Αλβανία: Προϊστορικές λιμναίες θέσεις και το πρώτο ξύλινο προϊστορικό πλοιάριο στα Βαλκάνια <i>Petrika Lera</i>	64	Archaeological News from the Great Prespa region in Albania: Prehistoric lakeside sites and the first prehistoric boat in the Balkans (Summary) <i>Petrika Lera</i>	69

Θεώρηση 86 του περιφερειακού εμπορίου της Ύστερης Αρχαιότητας από τα όστρακα: Η περίπτωση ενός ναυαγίου στην Κύπρο (Περίληψη) <i>Justin Leidwanger</i>	Glimpsing Late Antique 70 Regional Trade from Sherds: A Case Study of a Wreck from Cyprus <i>Justin Leidwanger</i>
Πρόγραμμα “ADRIA I”: 87 Ιόνιο και Αδριατική - μια μελέτη για τις δυνατότητες της Ναυσιπλοΐας στην Ύστερη Χαλκοκρατία <i>Σταύρος Οικονομίδης</i>	Project “Adria I”: 91 Ionian and Adriatic Seas. A Study of the Possibilities of the Late Bronze Age Seafaring (Summary) <i>Stavros Oikonomidis</i>
Οι συλλογές 97 από την Αμνηστία για τα Ιστορικά Ναυάγια: Πηγή μελέτης της ανθρώπινης επίδρασης σε θέσεις ναυαγίων στην Αυστραλία (Περίληψη) <i>Jennifer Rodrigues</i>	The Historic Shipwrecks 92 amnesty collections: a resource for the study of human impact on Australian shipwreck sites <i>Jennifer Rodrigues</i>
Χορηγοί - Υποστηρικτές 2005-2006	Sponsors & Supporters 2005-2006

Διεθνές Συνέδριο

Εμπόριο: Διακίνηση και ανταλλαγή αγαθών, ιδεών και τεχνολογίας στο Αιγαίο και την Ανατολική Μεσόγειο

Από την προϊστορική έως την αρχαϊκή εποχή

Κατά τον Μάιο του 2006 πραγματοποιήθηκε στο Ohlstadt της Γερμανίας το 5ο Διεθνές Συνέδριο με θέμα “Εμπόριο: Διακίνηση και ανταλλαγή αγαθών, ιδεών και τεχνολογίας στο Αιγαίο και την Ανατολική Μεσόγειο”. Διοργανώθηκε από τον Σύλλογο για την Μελέτη και Διάδοση της Ελληνικής Ιστορίας, υπό την διεύθυνση του δραστήριου προέδρου του Δρος Απόστολου Κυριατσούλη.

Στόχος των διοργανωτών, μέσα από την πλούσια θεματολογία του συνεδρίου, ήταν να δώσουν με ζωντανό τρόπο, την σημασία και την δυναμική του εμπορίου στην διαμόρφωση του πολιτισμικού γίνεσθαι στην Μεσόγειο.

Συμμετείχαν με εισηγήσεις τους οι: H. G. Buchholz, Ch. Dumas, E. Simon, Th. Tassios, J. Knauss, St. Hiller, B. Otto, C. Palyvou, D. Sürenhagen, S. Hadjisavvas, H. Matthäus, P. Flourentzos, H. Tzalas, L. Platon, O. Höckmann, D. Panagiotopoulou, M. Recke, P. Franke, J. Mylonopoulos, G. Weisgerber, M. Bietak, T. Devetzi, U. Hübner.

Τη διοργάνωση του συνεδρίου υποστήριξε ο Σύλλογος Αιγαίου του Μονάχου.

Το συνέδριο υλοποιήθηκε με την οικονομική στήριξη του Ελληνικού Υπουργείου Πολιτισμού, του Υπουργείου Επιστημών, Έρευνας και Τέχνης της Βαυαρίας (Μόναχο), το Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και το Υπουργείο Εξωτερικών (Γενική Γραμματεία Απόδημου Ελληνισμού).

Το I.EN.A.E. συμμετείχε στην έκθεση που οργανώθηκε στον χώρο του συνεδρίου με τρεις πίνακες (posters), όπου παρουσιάστηκαν το έργο του Ινστιτούτου και σύντομο βιογραφικό του ιδρυτή του Νίκου Ν. Τσούχλου, και οι δύο μεγάλες έρευνες των προϊστορικών ναυαγίων Δοκού και Ιρίων, με κείμενα στα ελληνικά και γερμανικά. Τα posters που περιλαμβάνονται και στον τόμο των πρακτικών, επιμελήθηκε ο Τάσος Μπέλλας, τα

ελληνικά κείμενα ο Χρήστος Αγουρίδης και τα γερμανικά ο Απόστολος Κυριατσούλης.

Ο Σύλλογος για την μελέτη και διάδοση ιδρύθηκε το 1994, είναι επίσημα καταχωρημένος και αναγνωρισμένος ως κοινωφελής. Σκοπός του συλλόγου είναι: η μελέτη και η διάδοση της ελληνικής ιστορίας με την έννοια της πληροφόρησης, της προώθησης και ανταλλαγής σκέψεων, καθώς και της σύσφιξης των πολιτιστικών σχέσεων μεταξύ Γερμανών και Ελλήνων, στο πλαίσιο της συνεννόησης των λαών εντός της Ε.Ε. Παράλληλα, με διάφορες πολιτιστικές εκδηλώσεις, επιστημονικά συμπόσια και διαλέξεις, ο σύλλογος έχει οργανώσει πέντε διεθνή συνέδρια στο Ohlstadt της Βαυαρίας με τα ακόλουθα θέματα:

- 1) “Ελληνική Μυθολογία/Προϊστορία”. Οι Έλληνες και οι γείτονές τους (12/1994).
- 2) “Η ιστορία της Ελληνικής γλώσσας και γραφής” (Οκτώβριος 1996).
- 3) “Κρήτη και Κύπρος. Θρησκεία και Γραφή” (Φεβρουάριος 1999).
- 4) “Αρχαία Ελληνική Τεχνολογία και Τεχνική” (Μάρτιος 2003).

Μονοήμερο Αρχαιολογικό Συμπόσιο στο Μόναχο (Ιούνιος 2005) με Έλληνες και Γερμανούς επιστήμονες με θέμα: “Από την πύλη του Άδη, μέσω της Ιθάκης, στον Κολοσσό της Ρόδου”.

Διήμερο Διεθνές Αρχαιολογικό Συμπόσιο στο Μόναχο με θέμα: “Αρχιτεκτονική παράδοση στην ανατολική Μεσόγειο την Εποχή του Χαλκού: συγκλίσεις και αποκλίσεις”, Μάιος 2008 (07-08.05.08).

Ο Σύλλογος έχει εκδώσει τα εξής βιβλία και φυλλάδια:

- 1) “Ευρήματα από το Ακρωτήριο της Θήρας”, του Δρ. Χρίστου Ντούμα, καθηγητή Αρχαιολογίας, Πανεπιστημίου Αθηνών. Γλώσσα: Γερμανικά και Ελληνικά. (06/2001), έχει εξαντληθεί.

Tagungsband – Πρακτικά Συνεδρίου

Austausch von Gütern, Ideen und Technologien
in der Ägäis und im östlichen Mittelmeer

Von der prähistorischen bis zu der archaischen Zeit

Εμπόριο: Διακίνηση και ανταλλαγή αγαθών, ιδεών και
τεχνολογίας στο Αιγαίο και την Ανατολική Μεσόγειο

Από την προϊστορική μέχρι την αρχαϊκή εποχή



19.–21. 05. 2006 in Ohlstadt/Obb. Deutschland



Herausgeber / Εκδότης:

Verein zur Förderung der Aufarbeitung der Hellenischen Geschichte e.V.
Σύλλογος για την Μελέτη και Διάδοση της Ελληνικής Ιστορίας e.V.
Weilheim/Obb. Deutschland

D-82362 Weilheim/Obb., Schwattachweg 1, Tel.: 0881-61922, Fax: 0881-9279364
E-Mail: Pkyriat@aol.com; Dresdner Bank, Weilheim, BLZ 70080000, Konto: 0253214101

2) “Υστεροελλαδικά υδραυλικά έργα”, Έρευνες για την υποδομή υδραυλικών έργων διαχείρισης υδάτων κατά τη μυκηναϊκή εποχή, του Jost Knauss, Καθηγητή Υδρολογίας του Τεχνικού Πανεπιστημίου του Μονάχου. Γλώσσα: Ελληνικά, κυκλοφόρησε: 03/2002.

3) Αρχαία Ολυμπία, Ανασκαφές, Αθλητισμός, Αγώνες. Τέσσερις εισηγήσεις στην ελληνική και τη γερμανική γλώσσα (Prof. A. Chaniotis, Prof. J. Knauss, Dr. J. Schilbach, Prof. Th. Tassios). Κυκλοφόρησε: 07/2004.

4) “Το ξύλο ως υλικό και η χρήση του στην Ανατολική Μεσόγειο κατά την Αρχαιότητα”, του Prof. H. G. Buchholz. Γλώσσα: Γερμανικά, κυκλοφόρησε: 10/2004.

5) “Ακρωτήρι Θήρας: Προσπάθεια επαναχρονολόγησης με νέα αρχαιομετρικά στοιχεία”. Συζήτηση στρογγυλής τραπέζης κατά την διάρκεια διεθνούς συνεδρίου στο Ohlstadt της Βαυαρίας, τον Μάιο του 2006. Στη συζήτηση, που έγινε εκτός προγράμματος, έλαβαν μέρος: Κ. Παλυβού, J. Knauss, Χρ. Ντούμας, Η. Matthäus, Σ. Χατζησάββας, Μ. Artzy, Λ. Πλάτων, Μ. Felsch-Jacob. Γλώσσα: Ελληνικά, κυκλοφόρησε: 01/2007. Γλώσσα: Γερμανικά, κυκλοφόρησε: 08/2007. Φυλλάδιο.

6) “Το κοσμοπολίτικο λιμάνι της Ras Shamra-Ugarit και τα “Αιγαιακά” στοιχεία της οικιστικής αρχιτεκτονικής του”, της Δρ. Κλαίρη Παλυβού. Γλώσσα: Ελληνικά, κυκλοφόρησε: 03/2007. Γλώσσα: Γερμανικά, κυκλοφόρησε: 08/2007. Φυλλάδιο.

7) “Αρχαιολογικές έρευνες και ευρήματα στη Δωδεκάνησο: Ρόδος, Ιαλυσός, Κως, Νίσυρος και Γυαλί”. Εισηγήσεις από: Prof. W. Höpfner, Δρ. Ι. Παπαχριστοδούλου, Δρ. Τ. Μαρκέτου, Prof. J. Knauss, Δρ. Μ. Φιλήμονος, Prof. H. G. Buchholz, Prof. E. Walter-Καρούδη. Γλώσσα: Ελληνικά και Γερμανικά. Κυκλοφόρησε: 09/2007.

8) Φάνες και τοπική διάλεκτος. Λέξεις, εκφράσεις, ονομασίες. Ντοκουμέντα, ιστορία, φωτογραφίες. Ε.Μ. Χατζήπαπας, Π.Α. Χαμουζάς. Γλώσσα: Ελληνικά, κυκλοφόρησε: 09/2007.

9) Πρακτικά του πέμπτου διεθνούς Συνεδρίου με θέμα: “Εμπόριο: Διακίνηση και ανταλλαγή αγαθών, ιδεών και τεχνολογίας στο Αιγαίο και την

Ανατολική Μεσόγειο”. Από την προϊστορική μέχρι την αρχαϊκή περίοδο. Μάιος 2006.

Περιλαμβάνει 28 εισηγήσεις. Από αυτές είναι οι 17 στα γερμανικά, οι 9 στα ελληνικά και 2 και στις δύο γλώσσες. Για κάθε εισηγήση υπάρχει μια σύντομη περίληψη στην “άλλη” γλώσσα. Όλες οι συζητήσεις μετά τις εισηγήσεις είναι και στις δύο γλώσσες. Περιλαμβάνει επίσης και όλα τα posters της “μικρής έκθεσης”.

640 σελίδες με πάρα πολλές έγχρωμες εικόνες
Κυκλοφόρησε: 04/2008 (25.04.08).

10) “Η Πρώιμη Ιστορία του Αιγαίου υπό το Φως των Προσφάτων Ευρημάτων από το Ακρωτήρι της Θήρας”, του Δρ. Χρίστου Ντούμα, Καθηγητή Αρχαιολογίας, Πανεπιστήμιο Αθηνών. Σε 3 γλώσσες (ξεχωριστά): Ελληνικά, Γερμανικά και Αγγλικά. Α5, 50 σελίδες με 50 έγχρωμες εικόνες. Κυκλοφόρησε: 05/2008 (05.05.08). Εκδότες: “Εταιρεία Στήριξης Σπουδών Προϊστορικής Θήρας” και ο Σύλλογος.

Στην Αθήνα διατίθενται στα βιβλιοπωλεία: Ανδρομέδα (Φ. Γ. Θεοδώρου) και Καρδαμίτσας-Ψυχογιός.

Πληροφορίες στο Σύλλογο:

E-Mail: Pkyriat@aol.com

Φαξ: 0049-881-9279364

Χ. Α.

“Ι.ΕΝ.Α.Ε. 30 χρόνια καταδύσεις σε 40 αιώνες ιστορίας”. Έκθεση στην αίθουσα “Μελίνα Μερκούρη” του Δήμου Ύδρας (Μάρτιος 2006)



Αναμνηστική φωτογραφία από τη βραδιά των εγκαινίων της έκθεσης, με την ομάδα εργασίας του Ι.ΕΝ.Α.Ε., τον Δήμαρχο Ύδρας και μέλη του Δημοτικού Συμβουλίου.

Η μεγάλη φωτογραφική-αφηγηματική έκθεση για τα 30 χρόνια δράσης του Ινστιτούτου Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών, με τίτλο “ Ι.ΕΝ.Α.Ε. 30 χρόνια καταδύσεις σε 40 αιώνες ιστορίας”, αφιερωμένη στη μνήμη του ιδρυτή του Νίκου Ν. Τσούχλου, η οποία είχε παρουσιαστεί με μεγάλη επιτυχία στο Βυζαντινό και Χριστιανικό Μουσείο στην Αθήνα, τον Μάιο του 2005, στο πλαίσιο του Συνεδρίου του Ινστιτούτου, μεταφέρθηκε, μετά από συνεννόηση με τον Δήμο Ύδρας, στην Δημοτική Αίθουσα Τέχνης και Συναυλιών “Μελίνα Μερκούρη” και παρέμεινε ανοικτή για το κοινό τον Μάρτιο-Απρίλιο του 2006.

Τα εγκαινία της έκθεσης πραγματοποιήθηκαν με επιτυχία το Σάββατο 11 Μαρτίου 2006. Στο πλαίσιο της εκδήλωσης προβλήθηκε η ημίωρη εκδοχή της αρχαιολογικής ταινίας των Ν. Βεργίτη και Σ. Στασινού για την υποβρύχια έρευνα του Ι.ΕΝ.Α.Ε. στο ναυάγιο του Δοκού, των ετών 1989-1992. Χαιρετισμό απηύθυνε ο Δήμαρχος Ύδρας κ. Κωνσταντίνος Αναστόπουλος, ενώ μήνυμα απέστειλε ο Μητροπολίτης Ύδρας, Σπετσών και Αιγίνης κ. Εφραίμ. Την εκδήλωση παρακολούθησαν μέλη του Δημοτικού Συμβουλίου, τα μέλη της ομάδας εργασίας του Ι.ΕΝ.Α.Ε., και πολλοί Ύδραίοι. Στην προσφώνησή του ο Πρόεδρος του

Ινστιτούτου κ. Γιάννος Γ. Λώλος τόνισε, μεταξύ άλλων: “Η ευρύτερη περιοχή του Αργολικού, από το Ακρωτήριο των Ιρίων μέχρι τη νησίδα Μόδι της Τροιζηνίας, είναι το βασικό πεδίο ερευνητικής δράσης του φορέα μας εδώ και πολλά χρόνια, η οποία εξελίσσεται με την έρευνα, μελέτη, δημοσίευση και προβολή ναυαγίων που αποτελούν σημαντικότερες μαρτυρίες για τη ναυσιπλοΐα, το θαλάσσιο εμπόριο και το ναυτικό χαρακτήρα των κοινωνιών, στην περιοχή αυτή, κατά την αρχαιότητα. Με την ευκαιρία της σημερινής εκδήλωσης, εδώ στο περιώνυμο νησί με τη μεγάλη ναυτική παράδοση, θέλω, με την ιδιότητα του εκπροσώπου του Ι.ΕΝ.Α.Ε., να επισημάνω ιδιαίτερα το γεγονός ότι κατά τα τελευταία έτη, ο Δήμαρχος Ύδρας κ. Κ. Αναστόπουλος, μαζί με το Συμβούλιο έχει προσφέρει πολύπλευρη και ουσιαστική υποστήριξη στο έργο μας και τον ευχαριστούμε θερμά γι’ αυτό”.

Η ομάδα εργασίας του Ινστιτούτου αποτελείται από τους: Γ. Λώλο, Χρ. Αγουρίδη, Μ. Μιχάλη, Χρ. Μαραμπέα, Ν. Καραπέτση, Ξ. Αργύρη, Θ. Webb, J. E. Cundy, Ν. Κιούση και Αλ. Αγαπάκη.

“Πολιτισμός 42 αιώνων από τον βυθό”. Έκθεση στο Ιστορικό Αρχείο και Μουσείο Ύδρας (28 Ιουλίου - 31 Δεκεμβρίου 2006)

Το πλούσιο ερευνητικό έργο του Ινστιτούτου Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών (Ι.ΕΝ.Α.Ε.), από την ίδρυσή του το 1973, προβλήθηκε σε μεγάλη “αναδρομική” έκθεση με τίτλο “Πολιτισμός 42 αιώνων από τον βυθό”, η οποία εγκαινιάστηκε στις 28 Ιουλίου 2006 στο Ιστορικό Αρχείο και Μουσείο Ύδρας. Η έκθεση, ενώ είχε προγραμματιστεί να διαρκέσει μέχρι 31 Οκτωβρίου 2006, παρέμεινε ανοικτή για το κοινό, λόγω της απήχησής της, μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2006.



Η πρόσοψη του Ιστορικού Αρχείου και Μουσείου Ύδρας κατά τη διάρκεια της έκθεσης του Ι.ΕΝ.Α.Ε. (2006).

Η έκθεση υποβρύχιας αρχαιολογίας στην Ύδρα ήταν η τρίτη που διοργάνωσε το Ι.ΕΝ.Α.Ε. στην περιοχή του Αργοσαρωνικού, μετά την μόνιμη έκθεση του φορτίου του Κυπρομυκηναϊκού ναυαγίου του Ακρωτηρίου Ιρίων (1200 π.Χ.) στο Μουσείο Σπετσών (από το 1998) και την έκθεση στην αίθουσα “Μελίνα Μερκούρη” του Δήμου Ύδρας (Μάρτιος 2006), με τίτλο “Ι.ΕΝ.Α.Ε. 30 χρόνια καταδύσεις σε 40 αιώνες ιστορίας”.

Η έκθεση, σχεδιασμένη από τον κ. Τάσο Μπέλλα, ήταν αφηγηματικού χαρακτήρα και περιελάμβανε ενότητες μέσα από τις οποίες αναδεικνυόταν η μεγάλη συμβολή του Ινστιτούτου στην ανάπτυξη

της υποβρύχιας αρχαιολογίας στην Ελλάδα. Τις ενότητες συνθέταν πλούσιο εποπτικό υλικό και άλλα εκθέματα.

Ιδιαίτερη θέση μέσα στην έκθεση κατείχε η μεγάλη υποβρύχια ανασκαφή του Ι.ΕΝ.Α.Ε. στο ναυάγιο της Πρώιμης Εποχής του Χαλκού (2200 π.Χ. περίπου) στη νήσο Δοκό του Αργολικού, που αποτελεί το αρχαιότερο γνωστό μέχρι σήμερα ενάλιο εύρημα που έχει προέλθει από συστηματική υπο-



Ομιλία του Γεν. Γραμματέα του Ι.ΕΝ.Α.Ε. κ. Χρήστου Αγουριδή το βράδυ των εγκαινίων της έκθεσης.

βρύχια έρευνα. Η συγκεκριμένη ενότητα εμπλουτίστηκε με αντίγραφα κεραμικών από το φορτίο του ναυαγίου.

Η έκθεση οργανώθηκε από το Ινστιτούτο Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών, με την ευγενική χορηγία της ΣΕΛΟΝΤΑ Α.Ε. και του Ιδρύματος Ιωάννου Φ. Κωστοπούλου, και από το Ιστορικό Αρχείο και Μουσείο Ύδρας, με την υποστήριξη του πρακτορείου ΑΡΓΟΣ.

Το βράδυ των εγκαινίων της έκθεσης προβλήθηκε και η βραβευμένη αρχαιολογική ταινία των Ν. Βεργίτση και Σ. Στασινού “ΔΟΚΟΣ, Το αρχαιότε-



Η εκθεσιακή ενότητα για το ναυάγιο του Δοκού και τη ναυσιπλοΐα κατά την Πρώιμη Εποχή του Χαλκού (3η χιλιετία π.Χ.).

ρο ναυάγιο στον κόσμο”, στη κατάμεστη από κόσμο βεράντα του Ιστορικού Αρχείου και Μουσείου Ύδρας. Παράλληλα, προβάλλονταν, με εντυπωσιακό τρόπο, εικόνες από τις έρευνες του Ινστιτούτου, στην πλαϊνή εξωτερική όψη του Μουσείου (video wall projection). Τον σχεδιασμό και την επιμέλεια της προβολής είχε ο κ. Τάσος Μπέλλας.

Στην εκδήλωση, απηύθυνε χαιρετισμό η Διευθύντρια του Μουσείου κα. Κωνσταντίνα Αδαμοπούλου, η οποία μίλησε για το έργο του Ινστιτούτου και τη συμβολή του στην αποκάλυψη της ενάλιας πολιτιστικής κληρονομιάς, καθώς και για τη σημασία της συνεργασίας μεταξύ του Μουσείου και του Ι.Ε.Ν.Α.Ε., φορέων που επί σειράν ετών προβάλλουν τον πολιτισμό των νησιών του Αργοσαρωνικού. Στη συνέχεια μίλησε ο κ. Χρήστος Αγουρίδης, Γενικός Γραμματέας του Ι.Ε.Ν.Α.Ε., ο οποίος παρουσίασε τις εν εξελίξει υποβρύχιες έρευνες του Ινστιτούτου στον Παγασητικό, στον Ευβοϊκό και στον Αργοσαρωνικό Κόλπο, ενώ έκανε ιδιαίτερη αναφορά στο καίριο θαλάσσιο σταυροδρόμι του Αργολικού, όπου βρίσκονται η Ύδρα και οι Σπέτσες, νησιά με μεγάλη ναυτική παράδοση. Αυτό το θαλάσσιο σταυροδρόμι αποτελεί, εδώ και πολλά χρόνια, κύριο πεδίο ερευνητικής δράσης του Ινστιτούτου Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών, όπου έχουν διεξαχθεί σημαντικότερες υποβρύχιες έρευνες σε διάφορες θέσεις (Δοκός, Ακρωτήριο Ιρίων, Κορακιά, Βλυχός Ύδρας, Μόδι Πόρου).

Στα εγκαίνια της έκθεσης παρευρέθησαν, μεταξύ άλλων, ο κ. Βασίλειος Στεφανής, Διευθύνων



Γενική άποψη του κύριου εκθεσιακού χώρου στο Ιστορικό Μουσείο και Αρχείο Ύδρας.



Μέρος της εκθεσιακής ενότητας για τον Δοκό. Αντίγραφα αγγείων από το κεραμικό φορτίο του Δοκού (έργα της κεραμίστριας κας Μυρτώς Μαγκανάρη).

Σύμβουλος της Σελόντα Α.Ε., ο κ. Σπύρος Νιάρχος, ο οποίος μέσω του Ιδρύματος Σταύρος Σ. Νιάρχος, έχει υποστηρίξει σημαντικά το ερευνητικό έργο του Ινστιτούτου κατά το παρελθόν, ο Δήμαρχος Ύδρας κ. Κ. Αναστόπουλος, παλαιά και νεότερα μέλη του Ινστιτούτου και πολλοί Υδραίοι και επισκέπτες.

Η ομάδα εργασίας του Ινστιτούτου συγκροτήθηκε από τους: Χρ. Αγουρίδη, Αλ. Αγαπάκη, Φ. Αντωνόπουλο, Ιλ. Αντωνοπούλου, Μ. Γάρρα, J. E. Cundy, B. Hartzler, N. Καραπέτση, Α. Λάσκαρη, Γ. Λώλο, Χ. Μαραμπέα, Μ. Μιχάλη, Τ. Μπέλλα, Θ. Webb.

Αχιλλέας Λαγοπάτης

Στα τέλη Αυγούστου 2006 βαθεία λύπη προξένησε στην οικογένεια του Ι.ΕΝ.Α.Ε. ο ξαφνικός θάνατος, στο σπίτι του στην Αθήνα, του Αχιλλέα Λαγοπάτη, παλαιού μέλους του Ινστιτούτου και πολύτιμου συνεργάτη και φίλου. Το Δ.Σ. του Ι.ΕΝ.Α.Ε. εξέδωσε ψήφισμα για την απώλειά του, το οποίο δημοσιεύθηκε στις εφημερίδες *Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ* και *ΕΣΤΙΑ* της 29ης Αυγούστου 2006, ενώ στην κηδεία του εκπροσωπήθηκε από τον Πρόεδρο και τον Γεν. Γραμματέα.

Ο Αχιλλέας Λαγοπάτης, Ηπειρώτης στην καταγωγή, συνδέθηκε από παλιά με το Ι.ΕΝ.Α.Ε., μέσω των στενών φίλων του, του αείμνηστου Νίκου Ν. Τσούχλου και του Γιώργου Μασσέλου, “ιστορικού” και αγαπητού μέλους του φορέα μας. Ιδιαίτερα μετά την συνταξιοδότησή του από την Εταιρία SHELL, όπου εργάστηκε επί τρεις (3) περίπου δεκαετίες και αναδείχθηκε σε ανώτατο διευθυντικό στέλεχος, προσέφερε πολύτιμες υπηρεσίες στο Ινστιτούτο, ως υπεύθυνος δημοσίων σχέσεων για πολλά χρόνια (μέχρι το 2000).

Έχοντας αναπτύξει ζωηρό και διαρκές ενδιαφέρον για την δράση του Ι.ΕΝ.Α.Ε. και για την Αρχαιολογία γενικότερα, προσέφερε, με απόλυτη συνέπεια και ανιδιοτέλεια, σημαντικότερο έργο σε κρίσιμους τομείς: στην προβολή της ερευνητικής και εκδοτικής δραστηριότητας του Ινστιτούτου σε ευρύτατο Αθηναϊκό κοινωνικό κύκλο, στην εξεύρεση χορηγών και εν γένει υποστηρικτών και στον χειρισμό απαιτητικών καταστάσεων στο πλαίσιο των δημοσίων σχέσεων του φορέα.

Είχε ιδιαίτερα σημαντικό και δύσκολο ρόλο στην επιτυχή εξέλιξη της μεγάλης υποβρύχιας ανασκαφικής έρευνας του Ι.ΕΝ.Α.Ε. στο Πρωτοελλαδικό ναυάγιο του Δοκού, ως κύριος υπεύθυνος διοικητικής μέριμνας και τροφοδοσίας της πολυμελούς ομάδος, έχοντας ως βάση του την Ερμιόνη, επί τέσσερις ερευνητικές περιόδους (1989-1992).

Ακόμη και σε προχωρημένη ηλικία συνέχισε, από άδολη αγάπη και τιμώντας την μνήμη του Νίκου Τσούχλου, την προσφορά του προς το Ι.ΕΝ.Α.Ε., χωρίς να λείπει από καμμία Γενική Συνέλευση των μελών του, με προτάσεις, συμβουλές και

διαρκείς προσωπικές προσπάθειες για την υλική και ηθική στήριξη του Ινστιτούτου.

Από τον Αχιλλέα Λαγοπάτη, τον άνθρωπο που νοιαζόταν, μέχρι το τέλος, για την πρόοδο του Ινστιτούτου, θα διατηρούμε πάντοτε μέσα μας, μαζί με τους συγγενείς, τα μέλη της “δεύτερης” Αθηναϊκής οικογένειάς του και τους πολλούς φίλους του, την ευγένεια της μορφής και του χαρακτήρα του.

Γ. Λώλος

Δημήτρης Παπαδάς

Στις 24 Δεκεμβρίου 2005 έφυγε από κοντά μας ο Δημήτρης Παπαδάς, ο περισσότερο ‘ναυτικός’ από όλα τα μέλη του Ι.ΕΝ.Α.Ε.



Ο Δημήτρης Παπαδάς κυβερνήτης της τριήρους «Ολυμπιάς» μαζί με τον J. Morisson (αριστερά).

Γεννημένος στην Κόρινθο το 1944 υπηρέτησε στο Πολεμικό Ναυτικό τριάντα ολόκληρα χρόνια. Το μεγάλο πάθος και μεράκι του ήταν, όμως, τα παραδοσιακά σκάφη και οι αρματωσιές. Από το 1980 άρχισε να κατασκευάζει μόνος του το σκάφος “ΕΛΠΙΔΑ” με αρματωσιά λόβερ που κατελήκυσθη τελικά το 1995.

Γνώρισα τον Δημήτρη το καλοκαίρι του 1985 στα πρώτα πειραματικά ταξίδια του “Κυρήνεια II”. Αρχαιολόγοι και ναυτικοί ανυπόμονοι αλλά και μπερδεμένοι προσπαθούσαμε να αποδείξουμε τις ναυτικές ικανότητες του αρχαίου πλοίου. Ο

Δημήτρης το προσέγγισε πιο πολύ από όλους, το κατάλαβε, το εκτίμησε και τελικά το δάμασε. Γοητεύτηκε από το πηγαίο πάθος του για το ξύλινο σκαρί, εντυπωσιάστηκε από την εργατικότητα του στο να φροντίζει το ξύλο, να περιποιείται τα σχοινιά και τα πανιά του με θρησκευτική σχεδόν ευλάβεια όταν το Κυρήνεια την επόμενη χρονιά έφθασε στο λιμάνι της Νέας Υόρκης διψασμένο και ταλαιπωρημένο από το μακρύ ταξίδι του στο κατάστρωμα του εμπορικού που το μετέφερε από τον Πειραιά για να λάβει μέρος στην παρέλαση των ιστιοφόρων από όλο τον κόσμο μπροστά από το Άγαλμα της Ελευθερίας.

Στο πρώτο ταξίδι του Κυρήνεια στην Κύπρο, το πλοίο έκανε στάση στη Σύρο. Εκεί βρήκαμε να σαπίζει το θρυλικό για τους παλιούς ναυτικούς πέραμα “ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ”. Δύο χρόνια μετά, αφού το καϊκι σώθηκε και συντηρήθηκε, ο Δημήτρης έφτιαξε την αρματωσιά του ακριβώς όπως ήταν προπολεμικά και το ταξίδεψε μέχρι τη Μύκονο.

Σ’ένα από αυτά τα παράξενα παιχνίδια της Ιστορίας, ο Δημήτρης ανέλαβε να αρματώσει και μετά να κυβερνήσει το ομοίωμα της αρχαίας τριήρους “ΟΛΥΜΠΙΑΣ”. Τριήραρχος ένας Κορινθίος 2500 χρόνια μετά την εφεύρεση από τους Κορινθίους της αρχαίας τριήρους! Δύο χρόνια την κυβερνούσε στα πειραματικά της ταξίδια με κουπιά και με πανιά, με ελληνικά και αγγλικά πληρώματα. Ο Παπαδάς την κυβέρνησε και το 2004 μεταφέροντας στον Πειραιά την Ολυμπιακή Φλόγα πάνω στο κατάστρωμά της.

Σαν μέλος του Ι.ΕΝΑ.Ε. συμμετείχε στην αποτύπωση του λιμναίου τμήματος του σπηλαίου της Αλεπότρυπας στο Διρό και στην πρώτη περίοδο της ανασκαφής στο ναυάγιου του Δοκού.

Δύτης ικανός όσο και καπετάνιος, συνέβαλε με τις γνώσεις και το μεράκι του στην επιτυχία της πρώτης εκείνης κρίσιμης χρονιάς για το Δοκό. Εκεί γνωρίσαμε όλα του τα χαρίσματα, τη γλυκύτητα της ψυχής του, τη γενναιοδωρία της καρδιάς του, τη σκληρή δουλειά και την πειθαρχία που επέβαλλε στον εαυτό του, ποτέ στους άλλους.

Στο Δοκό συνεργάστηκαν με τη Βάσω Κυριακοπούλου, την τοπογράφο της έρευνας και μετέπειτα σύζυγο και σύντροφό του. Απέκτησαν μαζί δύο αγόρια, τον Κωνσταντίνο και τον Αλέξανδρο.

Έχει όμορφο σκαρί και την πιο ψηλή αρματωσιά το καράβι που ταξιδεύεις τώρα Δημήτρη και το πηγαίνεις στα μέρη που ονειρεύτηκες και ξαναγυρίζεις στους τόπους και τις θάλασσες που αγάπησες.

Θα μείνει πάντα χαραγμένο στη θύμισή μας το χαμόγελό σου, το θαλασσοδαρμένο πρόσωπό σου και η γλύκα της μιλιάρ σου.

Γ. Βήχος

Τσουντας, 1884 Corrigendum

Στο έγκριτο περιοδικό *The International Journal of Nautical Archaeology* 37.2 (2008), σελ. 392, δημοσιεύθηκε η ακόλουθη επανόρθωση:

Correction

Catsabis, Alexis, 2006, Before Antikythera: The First Underwater Archaeological Survey in Greece, *IJNA* 35.1: 104-7.

An essential reference regarding the first underwater archaeological survey that took place in Greece during 1884 was regrettably omitted from the original publication's references. The article cited below, by Dr Yannis G. Lolos of the University of Ioannina, was the first publication on this important subject and followed the same author's re-discovery of the 1884 report presented to the Archaeological Society of Athens. Sincere apologies to Dr Lolos for the omission.

Lolos, Yannis G., 2003, Christos Tsountas in the Straits of Salamis, 1884: the First Underwater Archaeological Exploration in Modern Times, *ENALIA, The Journal of the Hellenic Institute of Marine Archaeology* VII: 13-27.

References

Catsambis, Alexis, 2006, Before Antikythera: The First Underwater Archaeological Survey in Greece, *IJNA*, 35.1, 104-7.

Lolos, Yannis G., 2003, Christos Tsountas in the Straits of Salamis, 1884: the First Underwater Archaeological Exploration in Modern Times, *ENALIA, The Journal of the Hellenic Institute of Marine Archaeology*, VII, 13-27.

Ενάλια αρχαιολογική έρευνα Αργολικού. Ερευνητική περίοδος 2005

Χρήστος Σ. Αγουρίδης

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Οκτωβρίου και επικεντρώθηκε σε τρεις θαλάσσιες περιοχές (νησίδες Κορακιά, Βλυχός και Μόδι), όπου είχαν εντοπιστεί σημαντικές ενάλιες αρχαιότητες μετά από εντατική έρευνα κατά τις ερευνητικές περιόδους των ετών 2000 και 2003 (Αγουρίδης 2002α, 32-39 και 2004, 28-44). Σκοπός της έρευνας κατά το 2005 ήταν η περαιτέρω τεκμηρίωση και αξιολόγηση των δύο ναυαγίων των πρώιμων βυζαντινών χρόνων που είχαν εντοπιστεί στις νησίδες Άγιος Γιάννης στο Βλυχό (Ύδρα) και Κορακιά (Πορτοχέλι), καθώς και των διάσπαρτων ευρημάτων, κυρίως της Ύστερης Εποχής του Χαλκού, που είχαν εντοπιστεί στη βόρεια πλευρά της νησίδας Μόδι (Πόρος).

Η υποβρύχια έρευνα του Αργολικού έχει κάποιες ιδιομορφίες (μεγάλη απόσταση μεταξύ των θέσεων, ασταθείς μετεωρολογικές συνθήκες, κόστος, κλπ.) που επιβάλλουν άρτια οργάνωση και προετοιμασία, καθώς και τη συγκρότηση ολιγομελούς, έμπειρης και ευέλικτης ομάδας (Αγουρίδης, ό.π.) Στις ιδιαίτερες απαιτήσεις της έρευνας ανταποκρίθηκαν με υποδειγματικό τρόπο όλα τα μέλη του Ι.Ε.Ν.Α.Ε. που συμμετείχαν (βλ. ερευνητική ομάδα).

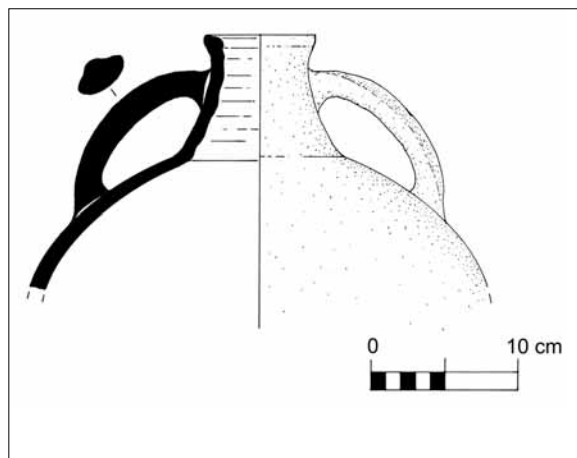
Ανιδιοτελή και πολύπλευρη βοήθεια προσέφεραν οι χορηγοί και οι υποστηρικτές του Ινστιτούτου (βλ. ευχαριστίες).

Κορακιά

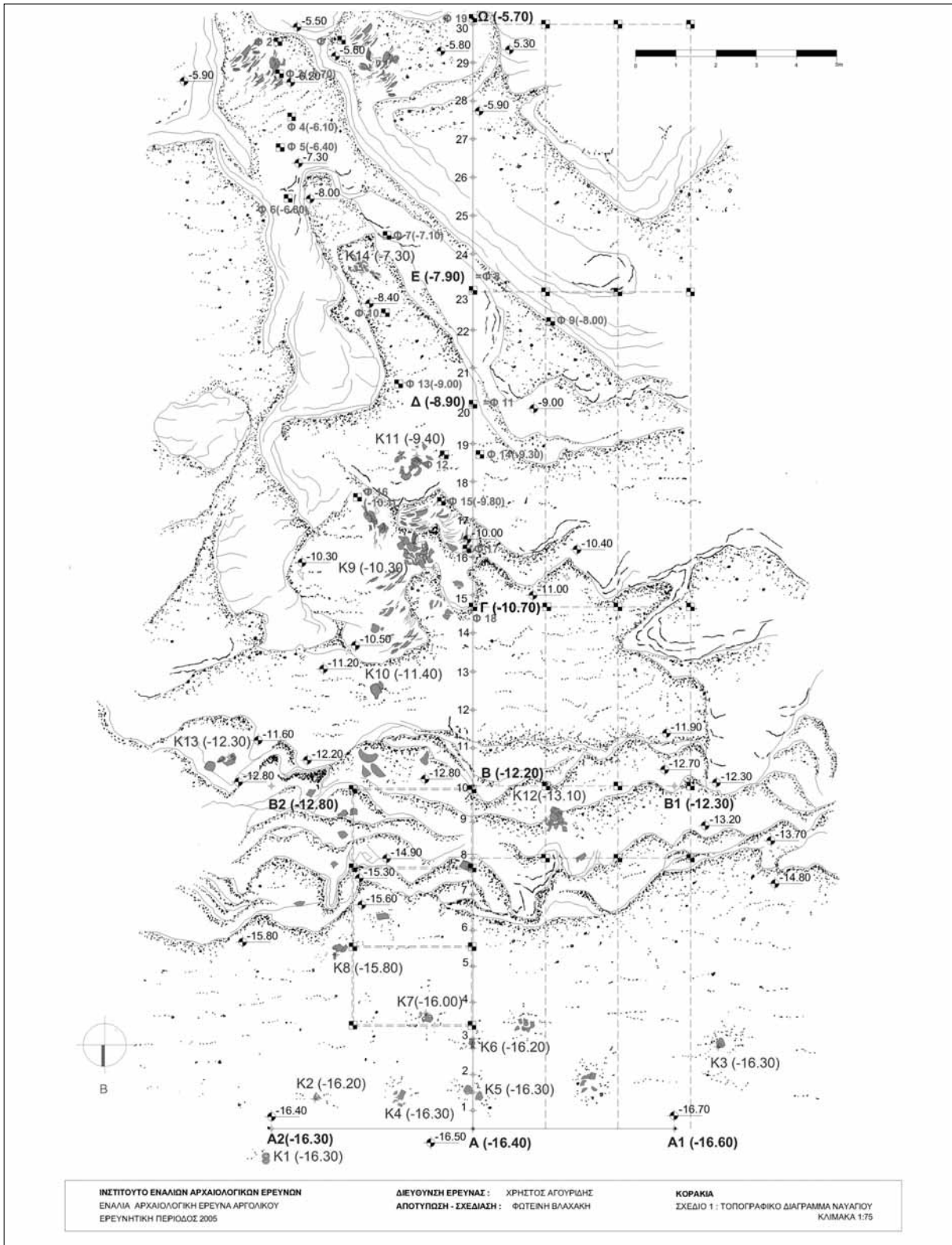
Η έρευνα ξεκίνησε από τη νησίδα Κορακιά, την βορειότερη γεωγραφικά θέση που είχαμε να ερευνήσουμε. Ως βάση για την έρευνα στην Κορακιά χρησιμοποιήθηκε η οικία του Άδωνι Κύρου, στο Παλαιό Λιμάνι των Σπετσών, όπου ελλιμενίστηκε ο ΠΡΩΤΕΑΣ II, σκάφος υποστηρίξης της έρευνας. Στο ΒΑ ακρωτήριο της νησίδας Κορακιά, που βρίσκεται μόλις 100 μέτρα από την Αργολική ακτή, έχει εντοπιστεί και τεκμηριωθεί επαρκώς ναυαγίο των πρώιμων βυζαντινών χρόνων (7ος αι. μ.Χ.). Κατά την ερευνητική περίοδο του 2003 έγινε η τοπογραφική, σχεδιαστική και φωτογραφική αποτύπωση των καταλοίπων του κεραμικού φορτίου του ναυαγίου, το οποίο είναι διασκορπισμένο στον επικλινή βραχώδη βυθό, που διαμορφώνεται σε τρεις πλατείς αμμώδεις αναβαθμούς, από τα 5 έως τα 15 μέτρα (Αγουρίδης 2004, 39). Στη νότια πλευρά του ακρωτηρίου και σε βάθος 4 μέτρων βρίσκεται ο σωρός των λίθων του έρματος του ναυαγίου.



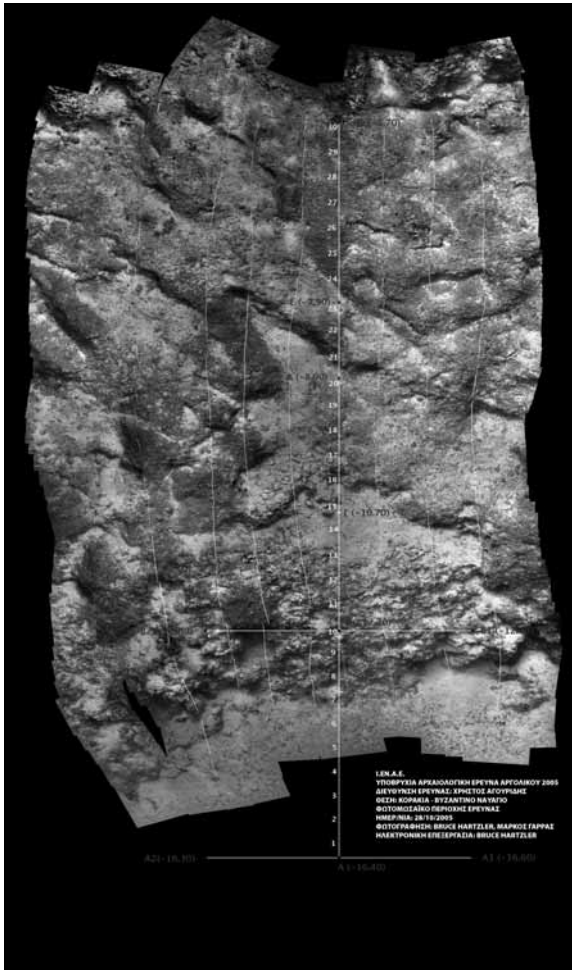
Εικ. 1α. Άνω τμήμα αμφορέα (Κ 3) του τύπου LR 2 από το φορτίο του ναυαγίου στην Κορακιά.



Εικ. 1β. Σχέδιο του αμφορέα Κ3.



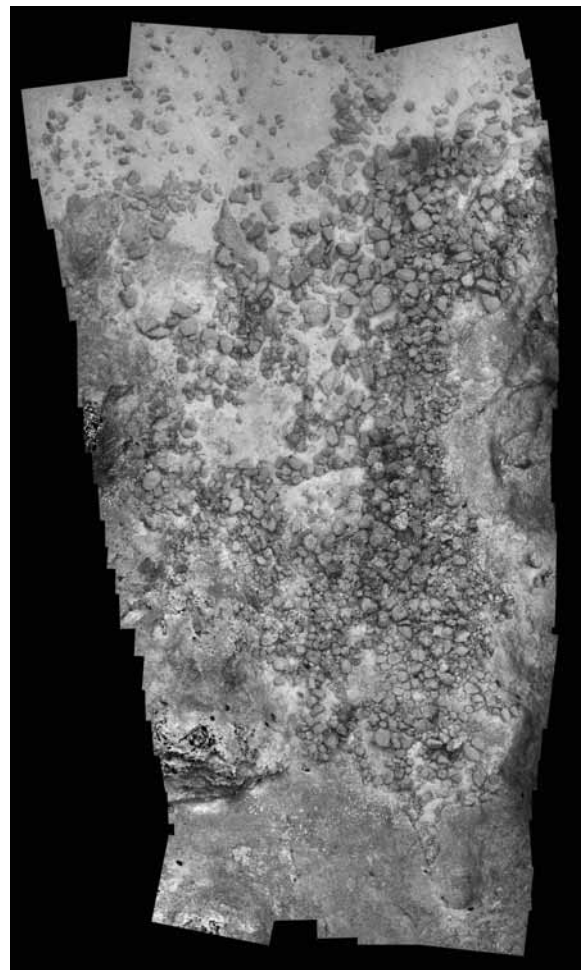
Εικ. 2. Τοπογραφικό διάγραμμα του χώρου του ναυαγίου των πρώιμων Βυζαντινών χρόνων στη νησίδα Κορακιά.



Εικ. 3. Φωτομωσαϊκό του χώρου του ναυαγίου των πρώιμων Βυζαντινών χρόνων στη νησίδα Κορακιά.

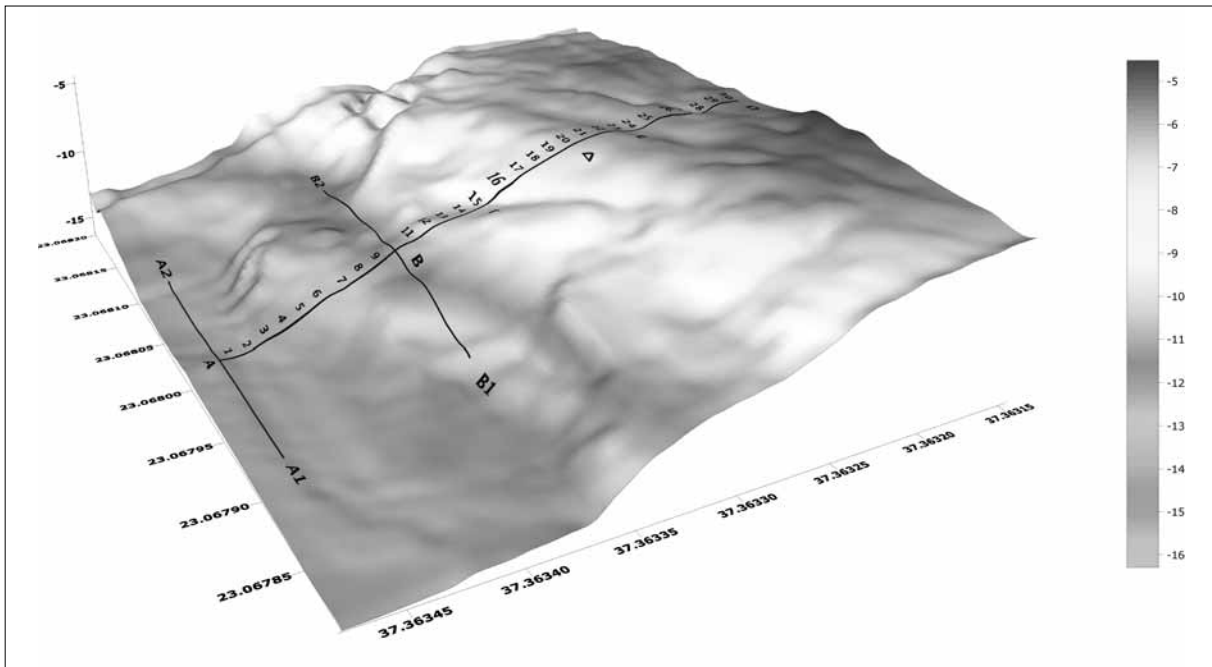
Το φορτίο του ναυαγίου ήταν κυρίως μεταφορικοί αμφορείς (Εικ. 1) με σφαιρικό σώμα το οποίο περιτρέχουν παράλληλες αυλακώσεις, κωνικό λαιμό και δακτυλιόσχημο έξω νεύον χείλος, του τύπου Late Roman 2, σε διάφορες παραλλαγές (Αγουρίδης 2004, 40 και 2005, υπό εκτύπωση), που χρονολογούνται περί το 600 μ.Χ. (Peacock et al. 1986, 182-184 και Δεμέστιχα 2002, 116).

Στόχοι της έρευνας κατά το 2005 ήταν, κατά πρώτον, η εφαρμογή μεθόδων αποτύπωσης πέραν των παραδοσιακών, οι οποίες θα επιτρέψουν την ακριβέστερη υλοποίηση τοπογραφικών σχεδίων των καταλοίπων του ναυαγίου και της μορφολογίας του βυθού, και κατά δεύτερον, η έρευνα του θαλάσσιου χώρου γύρω από την νησίδα.



Εικ. 4. Φωτομωσαϊκό του λιθωροού του έρματος του ναυαγίου των πρώιμων Βυζαντινών χρόνων στη νησίδα Κορακιά.

Για την υλοποίηση του πρώτου στόχου χρησιμοποιήθηκε μία μέθοδος φωτομωσαϊκού με την βοήθεια φωτοσταθερών σημείων. Τοποθετήθηκε, κατ' αρχάς, ο κεντρικός άξονας Α-Ω και ο εγκάρσιος Β1-Β2 από τους οποίους είχαν εξαρτηθεί τα ευρήματα το 2003. Στη συνέχεια τοποθετήθηκαν στο βυθό φωτοσταθερά σημεία, με τη βοήθεια κανάβου (μεταλλικού πλαισίου με πλευρές 2 x 3 μέτρα και πόδια αυξομειούμενα καθ' ύψος). Ανατολικά και δυτικά του κεντρικού άξονα τοποθετήθηκαν βοηθητικοί άξονες παράλληλοι με τον κεντρικό. Τα φωτοσταθερά εξαρτήθηκαν από σημεία του κεντρικού άξονα Α-Ω. Μετρήθηκαν επίσης και οι μεταξύ τους αποστάσεις (Εικ. 2). Με διαδοχικές διελεύσεις σε απόσταση 5 μέτρων



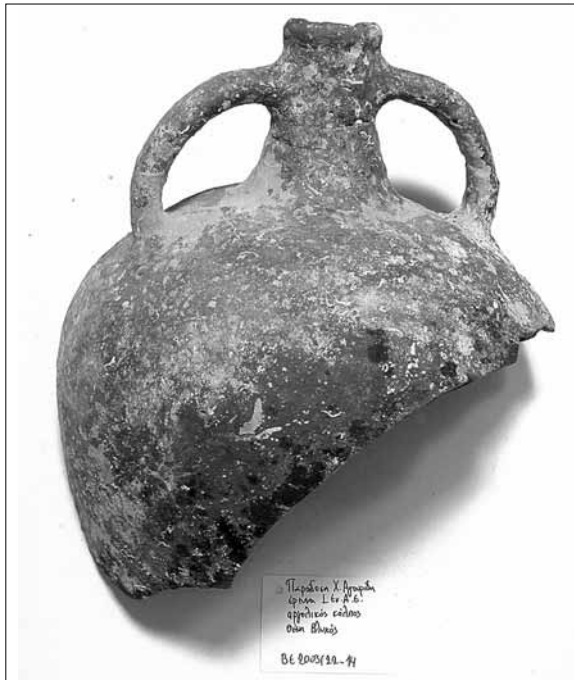
Εικ. 5. Γράφημα του αναγλύφου του βυθού στον χώρο του ναυαγίου των πρώιμων Βυζαντινών χρόνων στη νησίδα Κορακιά, που υλοποιήθηκε με την συσκευή COBRA TAC.

πάνω από το ναυάγιο, ελήφθησαν πυκνές φωτογραφικές λήψεις (ψηφιακά και με φιλμ) με επικάλυψη 50%. Οι φωτογραφίες εισάγονταν στον Η/Υ σε ειδικό πρόγραμμα επεξεργασίας για την παραγωγή φωτομωσαϊκού (Εικ. 3). Με την ίδια μέθοδο αποτυπώθηκε και ο σωρός των λίθων του έρματος (Εικ. 4). Το αποτέλεσμα δεν αποτελεί ένα ακριβές τοπογραφικό διάγραμμα, πάνω στο οποίο μπορούν να πραγματοποιηθούν μετρήσεις ακριβείας, αλλά μία συνολική κάτοψη του χώρου που μας δίνει μια άριστη γενική εικόνα της έκτασης και της διασποράς των ευρημάτων.

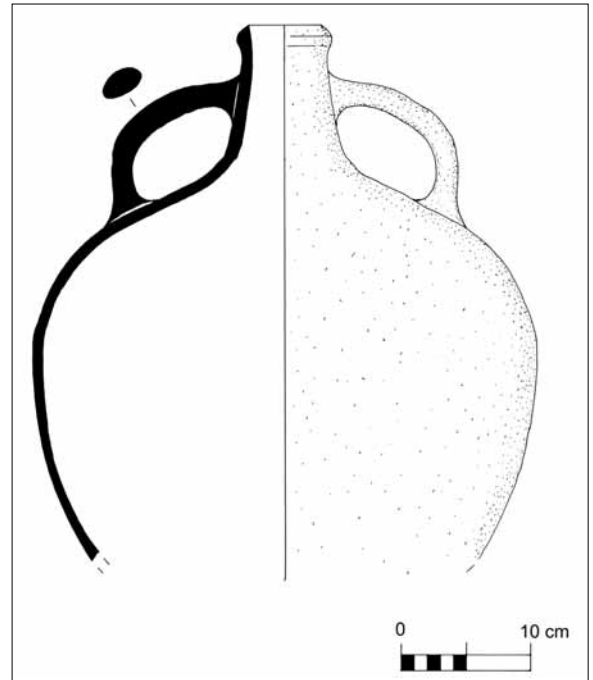
Παράλληλα, έγινε η αποτύπωση του αναγλύφου του βυθού με την συσκευή πλοήγησης COBRA TAC, που παραχωρήθηκε στο Ι.ΕΝ.Α.Ε. από τη Διοίκηση Ειδικών Δυνάμεων του ΓΕΣ για τις ανάγκες της έρευνας. Την συσκευή χειρίζεται δύτες και λειτουργεί με βάση τέσσερις πομποδέκτες ηχητικών κυμάτων, τα οποία ανακλώμενα στην επιφάνεια του βυθού, καταγράφονται στη μνήμη του υπολογιστή που διαθέτει η συσκευή. Στη συνέχεια, μετά την ανάδυσση, η συσκευή συνδέεται με ηλεκτρονικό υπολογιστή και τα στοιχεία

ανακαλούνται από τη μνήμη της με τη βοήθεια σχετικού προγράμματος επεξεργασίας. Διαθέτει ενσωματωμένο διαφορικό GPS, το οποίο λαμβάνει το στίγμα από την επιφάνεια πριν την κατάδυση και το αποθηκεύει στη μνήμη. Έχει το πλεονέκτημα της ταχύτατης αποτύπωσης της μορφολογίας του βυθού, εργασία που θα απαιτούσε πολλές εργατοώρες υποβρυχίως. Με τη βοήθεια της συσκευής υλοποιήθηκε γράφημα του αναγλύφου του βυθού, στο οποίο εντάχθηκε ο οριοθετημένος χώρος του ναυαγίου (Εικ. 5).

Στο ΒΔ άκρο της νησίδας εντοπίστηκαν θραύσματα κεραμεικής ρωμαϊκών και νεωτέρων χρόνων. Στη νότια πλευρά της νησίδας, διαμορφώνεται βαθύς όρμος, ο οποίος και σήμερα χαρακτηρίζεται στους ναυτικούς χάρτες ως αγκυροβόλιο. Στο μυχό του όρμου η ακτή είναι ομαλή και επιτρέπει την αποβίβαση. Στον αμμώδη πυθμένα του ορμίσκου, εντοπίστηκαν διάσπαρτα θραύσματα κεραμεικής νεωτέρων χρόνων, πήλινες πίπες και μικροί σωροί λίθων από έρματα πλοίων. Στην δυτική άκρη του όρμου, κάθετα προς την ακτή, σε βάθος 1 μέτρου από την επι-



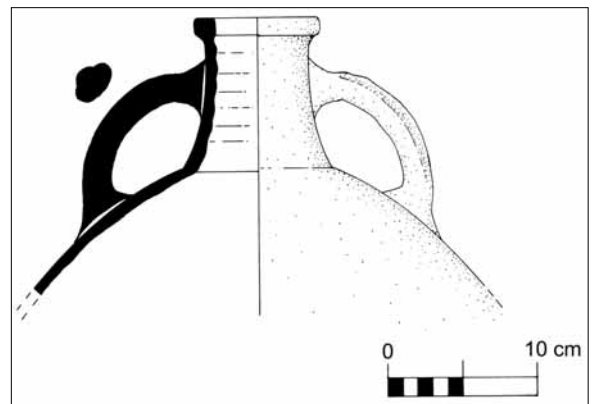
Εικ. 6α. Τμήμα αμφορέα του τύπου LR 2 (B12) από το ναυάγιο των πρώιμων βυζαντινών χρόνων από το ναυάγιο στη νησίδα Άγιος Γιάννης στο Βλαχό της Ύδρας.



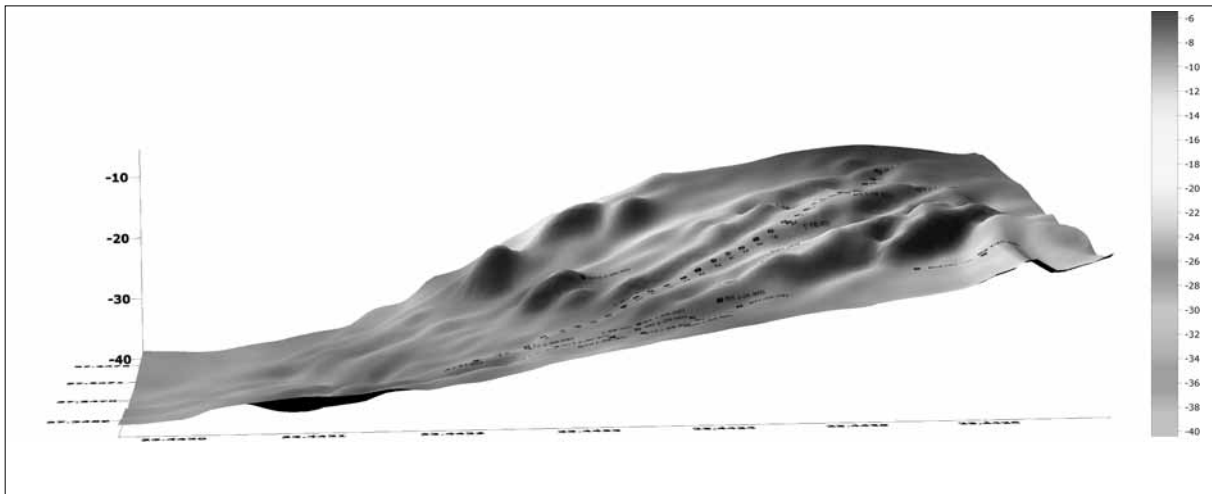
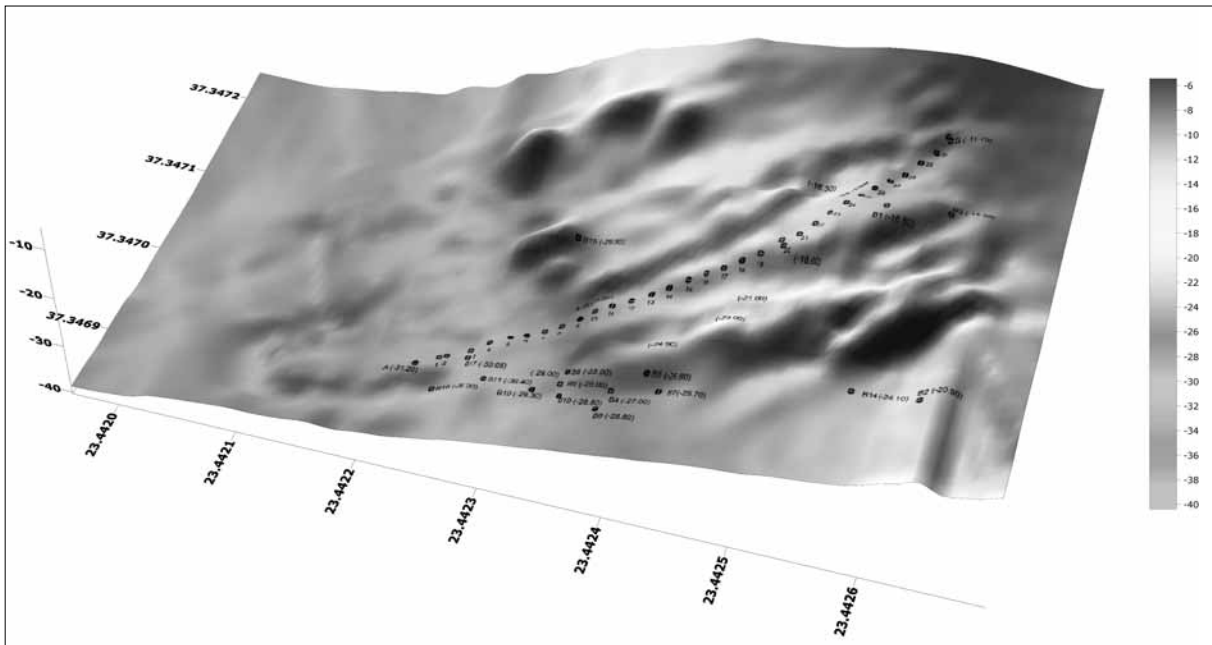
Εικ. 6β. Σχέδιο του αμφορέα B12.



Εικ. 7α. Άνω τμήμα αμφορέα του τύπου LR 2 (B3) από το ναυάγιο των πρώιμων βυζαντινών χρόνων από το ναυάγιο στη νησίδα Άγιος Γιάννης στο Βλαχό της Ύδρας.



Εικ. 7β. Σχέδιο του αμφορέα B3.

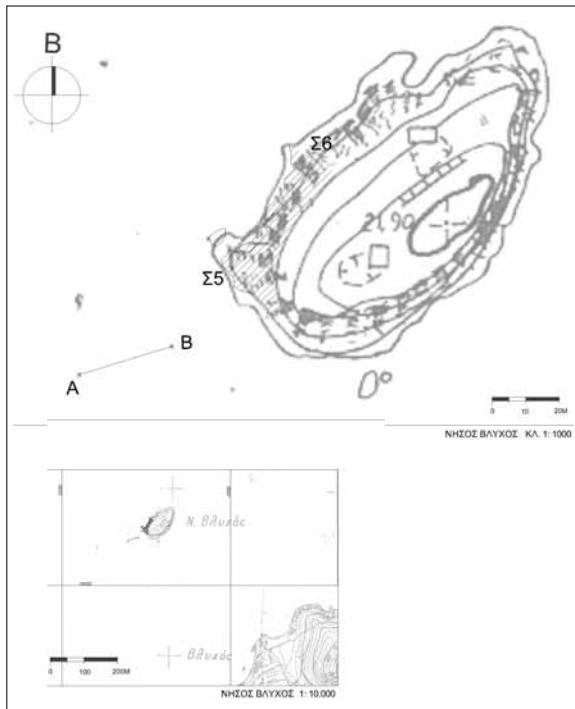


Γεϊκ. 8 α και β. Γράφημα του αναγλύφου του βυθού στον χώρο του ναυαγίου των πρώιμων Βυζαντινών χρόνων στη νησίδα Άγιος Γιάννης στο Βλυχό της Ύδρας, που υλοποιήθηκε με την συσκευή COBRA TAC.

φάνεια, εντοπίστηκε λιθορριπή μήκους 10 μέτρων, που είναι πιθανότατα τα κατάλοιπα παλαιού μικρού μόλου, που θα διευκόλυνε την αποβίβαση και επιβίβαση στο νησί, κυρίως των μεγαλύτερων πλοίων, που θα είχαν ύφαλα πάνω από ένα μέτρο και δεν θα μπορούσαν να πλησιάσουν περισσότερο στην ακτή.

Βλυχός

Στο ΝΔ άκρο της νησίδας Άγιος Γιάννης που βρίσκεται 500 μέτρα από την ακτή του Βλυχού της Ύδρας, έχει εντοπιστεί και τεκμηριωθεί επαρκώς ναυάγιο των πρώιμων Βυζαντινών χρόνων (7ος αι. μ.Χ.). Τα κατάλοιπα του φορτίου του (κεραμική, μυλόπετρες και σιδερένιες άγκυρες) είναι



Εικ. 9. Ύδρα Νησίδα Άγιος Γιάννης στο Βλυχό. Εξάρτηση ναυαγίου από τη στεριά.

διασκορπισμένα στον βραχώδη επικλινή βυθό, σε βάθος από 7 έως 35 μέτρων (Αγουρίδης 2004, 35). Δειγματοληπτικές ανελκύνσεις ευρημάτων που έγιναν κατά την έρευνα του 2003, επέτρεψαν την χρονολόγηση του ναυαγίου πιθανότατα στο πρώτο μισό του 7ου αι. μ.Χ. (Αγουρίδης 2004, 33), καθώς και την εξαγωγή κάποιων προκαταρκτικών συμπερασμάτων για την φύση του φορτίου, την προέλευση και την πορεία του πλοίου (Αγουρίδης 2004, 33 και 2005, υπό εκτύπωση). Χαρακτηριστικό του ναυαγίου, όπως και στην Κορακιά, είναι η ποικιλία των μεταφορικών αμφορέων που περιλάμβανε μεταξύ άλλων το φορτίο του, του τύπου LR2 (Εικ. 6 και 7). Οι στόχοι της ολιγοήμερης έρευνας στο Βλυχό ήταν οι ίδιοι με αυτούς της έρευνας στην Κορακιά.

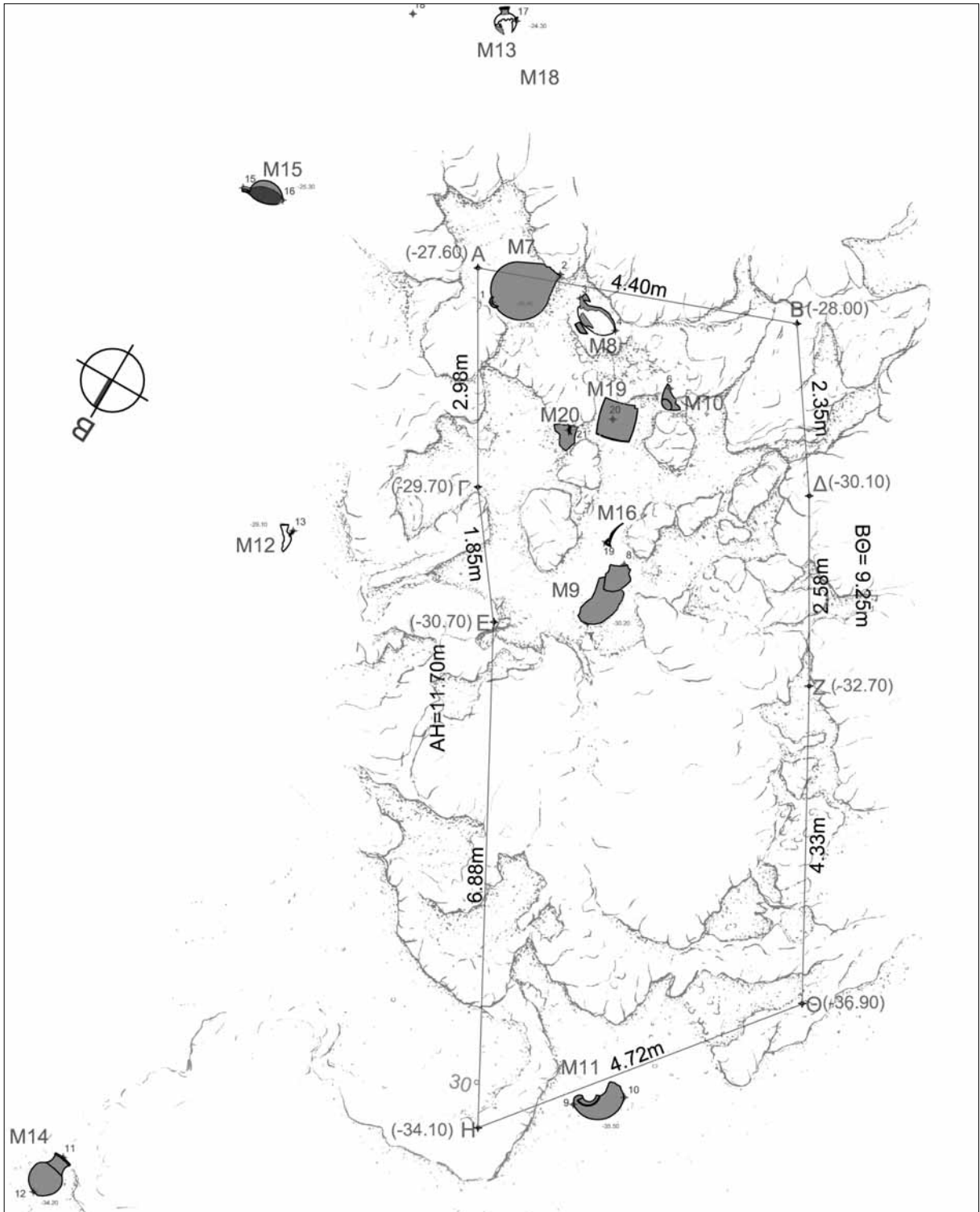
Τοποθετήθηκε, κατ' αρχάς, ο κεντρικός άξονας A-B από τον οποίο είχαν εξαρτηθεί τα ευρήματα το 2003 (Αγουρίδης 2004, 35). Ανατολικά και δυτικά του κεντρικού άξονα τοποθετήθηκαν βοηθητικοί άξονες παράλληλοι με τον κεντρικό και στη συνέχεια φωτοσταθερά σημεία, τα οποία εξαρτήθηκαν από σημεία του κεντρικού άξονα A-

B. Μετρήθηκαν επίσης και οι μεταξύ τους αποστάσεις. Με την ίδια μέθοδο όπως και στο ναυάγιο της Κορακιάς, επιχειρήθηκε η υλοποίηση του φωτομωσαϊκού. Δυστυχώς το αποτέλεσμα δεν ήταν το αναμενόμενο λόγω των κακών συνθηκών φωτισμού κατά τις ημέρες των λήψεων και η σύνθεση των φωτογραφιών από το πρόγραμμα ήταν αδύνατη. Η εργασία πρέπει να επαναληφθεί με άριστες συνθήκες φωτισμού, δεδομένου και του μεγάλου βάθους σε ορισμένα σημεία. Παράλληλα, έγινε η αποτύπωση του αναγλύφου του βυθού με την συσκευή πλοήγησης COBRA TAC (Εικ. 8). Επιπλέον, με τη χρήση τοπογραφικών οργάνων εξαρτήθηκαν τα δύο σταθερά σημεία του άξονα A-B του ναυαγίου από τη ξηρά. (Εικ. 9).

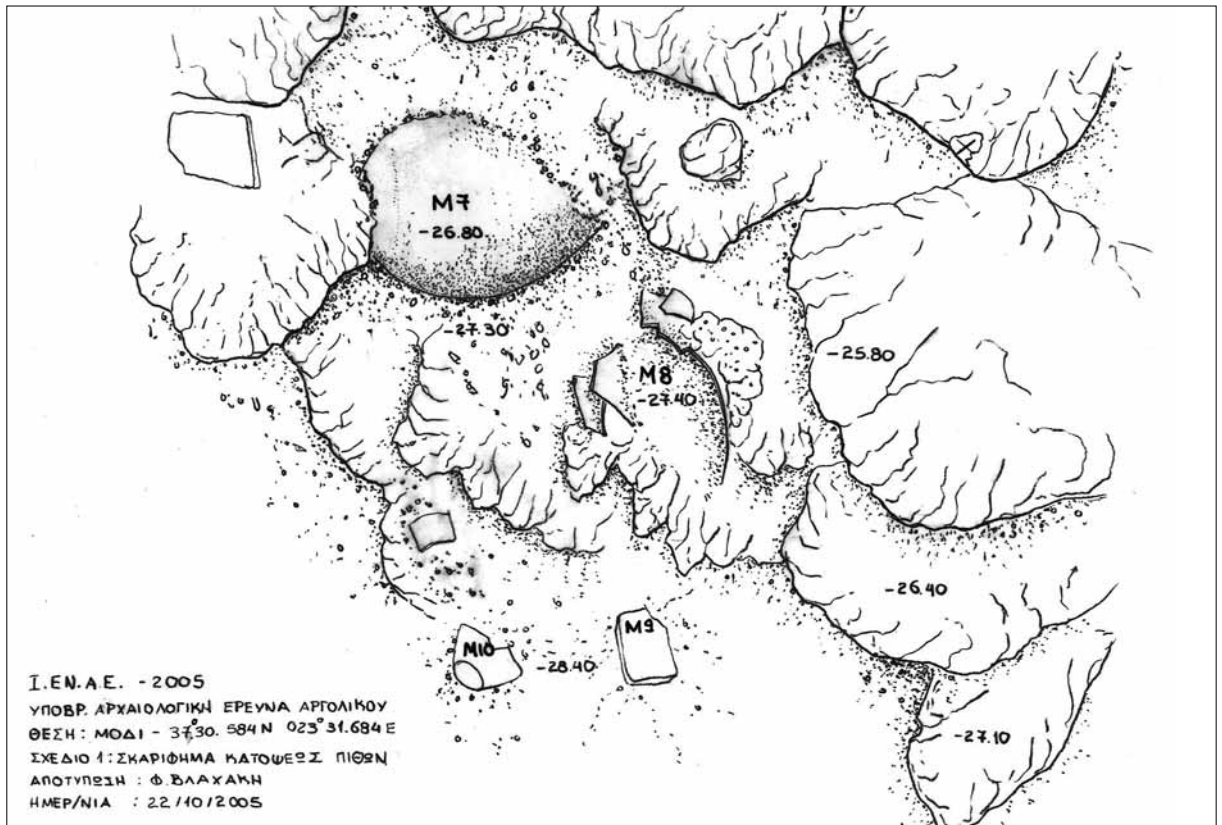
Μόδι

Στη βραχονησίδα Μόδι (ή Λιοντάρι) κοντά στον Πόρο, η αναγνωριστική υποβρύχια έρευνα που πραγματοποίησε για πρώτη φορά το Ι.Ε.Ν.Α.Ε. κατά το 2003 στο θαλάσσιο χώρο γύρω από τη νησίδα, έφερε στο φώς πολλά ενάλια ευρήματα (κεραμεική και λίθινες άγκυρες), κυρίως της Ύστερης Εποχής του Χαλκού (Αγουρίδης 2004, 28-32). Η έρευνα του 2005 επικεντρώθηκε, για μία και πλέον εβδομάδα, στον χώρο όπου είχαν εντοπιστεί θραύσματα μεγάλων μεταφορικών αγγείων, πιθανότατα καταλοίπων φορτίου ναυαγίου. Η εικόνα ήταν παρόμοια με αυτή του ναυαγίου του Ακρωτηρίου των Ιρίων πριν την ανασκαφή του από το Ι.Ε.Ν.Α.Ε., όπου ορατά στην επιφάνεια του βυθού ήταν τα μεγάλα πιθοειδή μεταφορικά αγγεία (Αγουρίδης 1999, 25). Με την εξαντλητική επιφανειακή έρευνα που έγινε εντοπίστηκαν αρκετά μεγάλα αγγεία μεταφοράς, κυρίως πίθοι, πιθαμφορείς και αμφορείς, ακέραια ή αποσπασματικά σωζόμενα, καθώς και πλήθος θραυσμάτων παρόμοιων αγγείων.

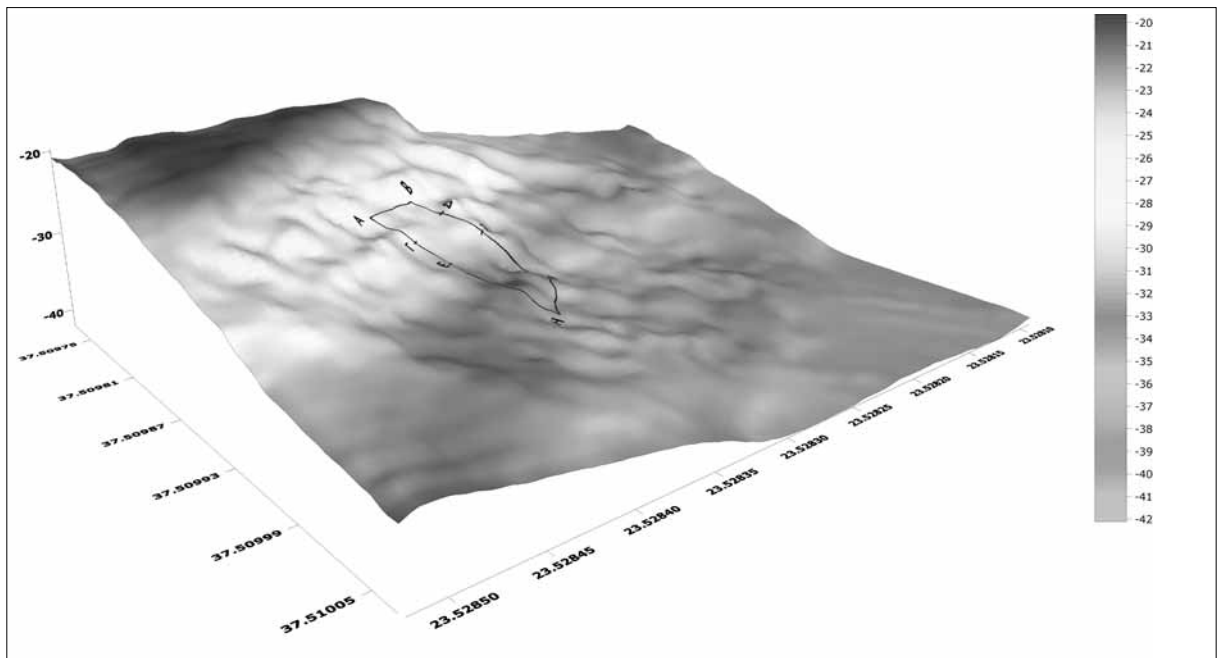
Το κεραμεικό σύνολο είναι διασκορπισμένο σε έναν συγκεκριμένο χώρο που καταλαμβάνει έκταση 150 τ.μ. περίπου, σε βάθος από 27 έως 37 μέτρα, ο οποίος οριοθετήθηκε με ένα ακανόνιστο παραλληλόγραμμο, διαιρεμένο σε τομείς (Εικ. 10). Η τοπογραφική αποτύπωση των ευρημάτων και του αναγλύφου του βυθού έγινε με τις μεθόδους που χρησιμοποιήθηκαν και στις άλλες θέσεις. Το μήκος της έκτασης της διασποράς των ευρημάτων είναι αρκετά μεγάλο λόγω του



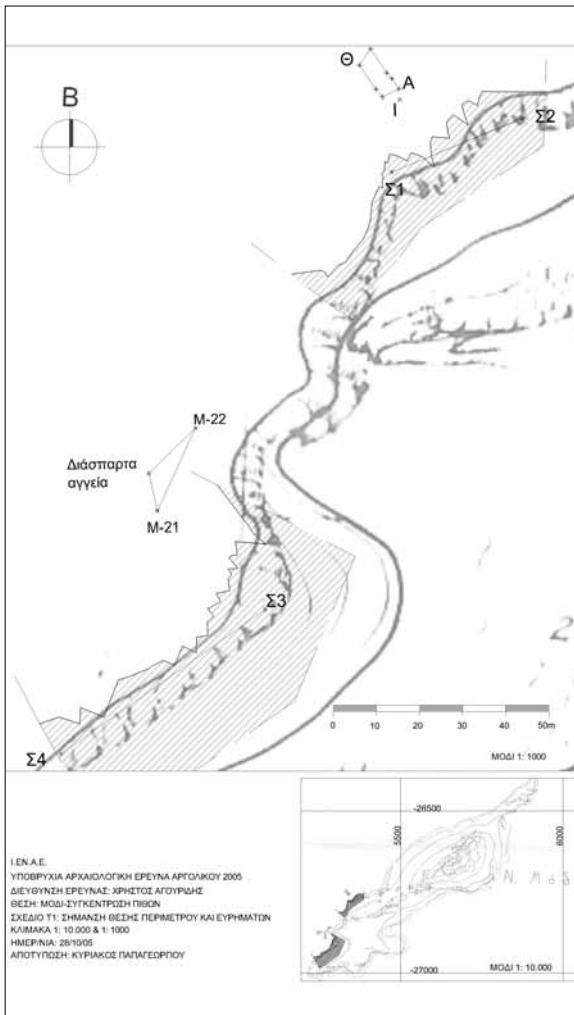
Εικ. 10. Νησίδα Μόδι ή Λιοντάρι. Κάτοψη του οριοθετημένου χώρου του φορτίου του μικηναϊκού ναυαγίου.



Εικ. 11. Νησίδα Μόδι. Σχεδιαστική αποτύπωση του τομέα ΑΒΓΔ του φορτίου του μηκηναϊκού ναυαγίου.



Εικ. 12. Νησίδα Μόδι. Γράφημα του αναγλύφου του βυθού στον χώρο του προϊστορικού ναυαγίου, που υλοποιήθηκε με την συσκευή COBRA TAC.



Εικ. 13. Νησίδα Μόδι. Εξάρτηση του χώρου του προϊστορικού ναυαγίου και άλλων διάσπαρτων ευρημάτων από τη στεριά.

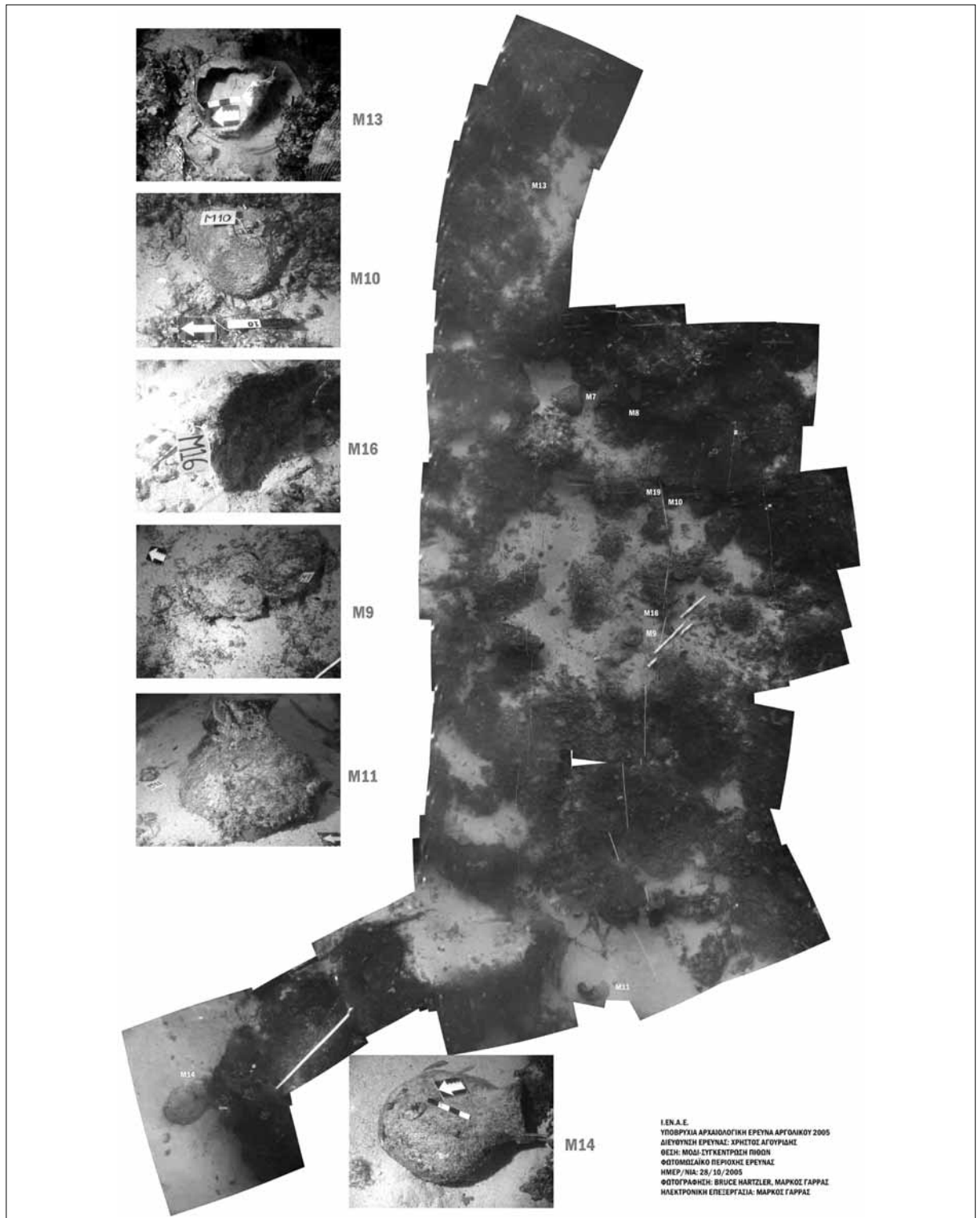
έντονου αναγλύφου του βυθού, ενώ το εύρος είναι κατά πολύ μικρότερο. Τα ευρήματα σχεδιάστηκαν και φωτογραφήθηκαν στη θέση τους (Εικ. 11). Έγιναν, τέλος, δειγματοληπτικές ανελκύσεις που θα βοηθήσουν στην πληρέστερη τεκμηρίωση του ευρήματος. Η αποτύπωση της μορφολογίας του βυθού έγινε κι εδώ με τη συσκευή COBRA TAC (Εικ. 12). Τα σημεία Α και Ζ της περιμέτρου, καθώς και οι θέσεις των περιφερειακών ευρημάτων που εντοπίστηκαν, εξαρτήθηκαν και από τη στεριά με τοπογραφικά όργανα (Εικ. 13). Με τον τρόπο που περιγράφηκε παραπάνω υλο-

ποιήθηκε και το φωτομωσαϊκό του χώρου του προϊστορικού ναυαγίου δίνοντας μία πληρέστερη εικόνα της διασποράς του φορτίου και της μορφολογίας του βυθού (Εικ. 14).

Η πλειονότητα των μέχρι στιγμής εντοπισθέντων ευρημάτων είναι μεγάλα μεταφορικά αγγεία. Ο τύπος που κυριαρχεί είναι ο μεγάλος ακόσμητος πίθος, με σφαιρικό-ωοειδές και στιβαρό σώμα, επίπεδη βάση, ψηλό λαιμό, έξω νεύον χείλος και δύο οριζόντιες κυλινδρικές λαβές στο σώμα (Εικ. 15). Ο τύπος αυτός είναι γνωστός από το ναυάγιο του Ακρωτηρίου των Ιριών (Lolos 1999, 45) και άλλα μεγάλα κέντρα της Πελοποννήσου, όπως είναι η Πρόσυμνα (Blegen 1937, fig. 430) και το ανάκτορο του Νέστορος στην Πύλο (Blegen and Rawson 1966, figs. 373, 374).

Ενδείξεις υπάρχουν και για μία άλλη κατηγορία που περιλαμβάνει μεγάλους μεταφορικούς πίθους, με τα ίδια περίπου χαρακτηριστικά και διαστάσεις, χωρίς όμως τις λαβές. Ένας εξ αυτών (M14) που σώζεται πιθανότατα ακέραιος (Εικ. 16), δεν φαίνεται να φέρει λαβές, όπως διαπιστώνουμε μέχρις στιγμής από την αποκάλυψη του μεγαλύτερου μέρους του. Μετά την πρόχειρη απομάκρυνση της χονδρόκοκκης άμμου από τα τοιχώματά του, αποκαλύφθηκε και η εικόνα της “στρωματογραφίας” ή της διαδικασίας ταφής του. Χαμηλά είναι καθαρός, εδράζεται σε λεπτόκοκκη, σκουρόχρωμη, σφικτή άμμο και έχει προσκολλημένα στο σώμα όστρεα *spondylus gaederopus*, τα οποία προφανώς είχαν επικαθίσει αμέσως μετά το ναυάγιο και πριν τη ταφή των κεραμικών. Ακολουθεί μία ζώνη από λεπτή κρούστα ανθρακικών αλάτων. Η ζώνη αυτή αντιστοιχεί στο τελευταίο στρώμα της χονδρόκοκκης άμμου που απομακρύνθηκε εύκολα με τον πρόχειρο καθαρισμό. Ακολουθεί το εκτεθειμένο τμήμα του αγγείου με επικάλυψη θαλάσσιας χλωρίδας. Το θραύσμα ενός άλλου πιθοειδούς αγγείου (M6) που είχε ανελκυστεί κατά τη ερευνητική περίοδο του 2003 (Εικ. 17), ίσως ανήκει σε αυτή την κατηγορία.

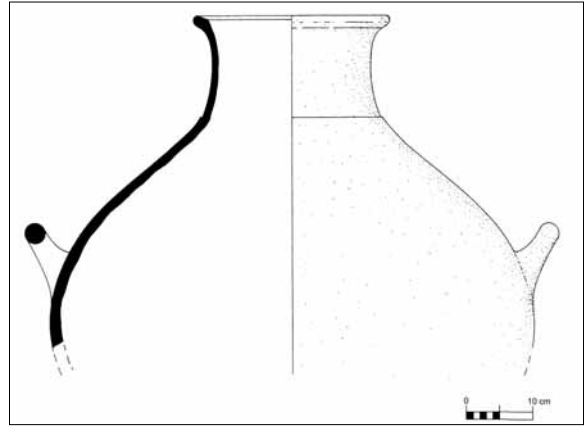
Πίθοι ως αγγεία μεταφοράς σε μεγάλες αποστάσεις, υγρών ή στερεών εμπορευμάτων, είναι γνωστοί και από τα τρία ναυάγια του 14ου και 13ου αι. π.Χ. από το Uluburun (Pulak 1997, 242, fig. 10), το Ακρωτήριο Χελιδόνιον (Bass 1967, Bass 1989, 12-14 Pulak et al. 1994, 20) και το Ακρω-



Εικ. 14. Νησίδα Μόδι. Φωτομωσαϊκό του χώρου του προϊστορικού ναυαγίου.



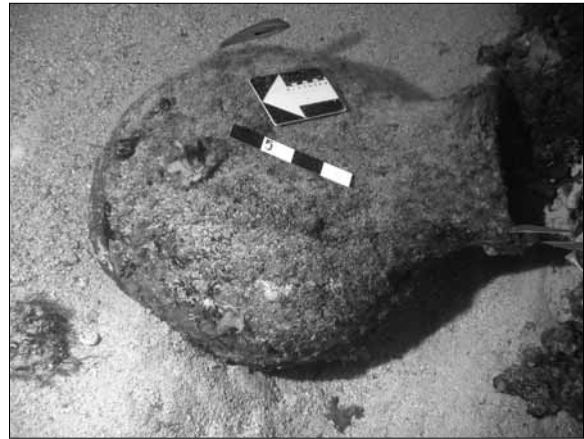
Εικ. 15α. Νησίδα Μόδι. Θραύσμα πιθαμφορέα (M11), in situ από το φορτίο του προϊστορικού ναυαγίου.



Εικ. 15γ. Νησίδα Μόδι. Θραύσμα πιθαμφορέα (M11) από το φορτίο του προϊστορικού ναυαγίου. Σχέδιο.

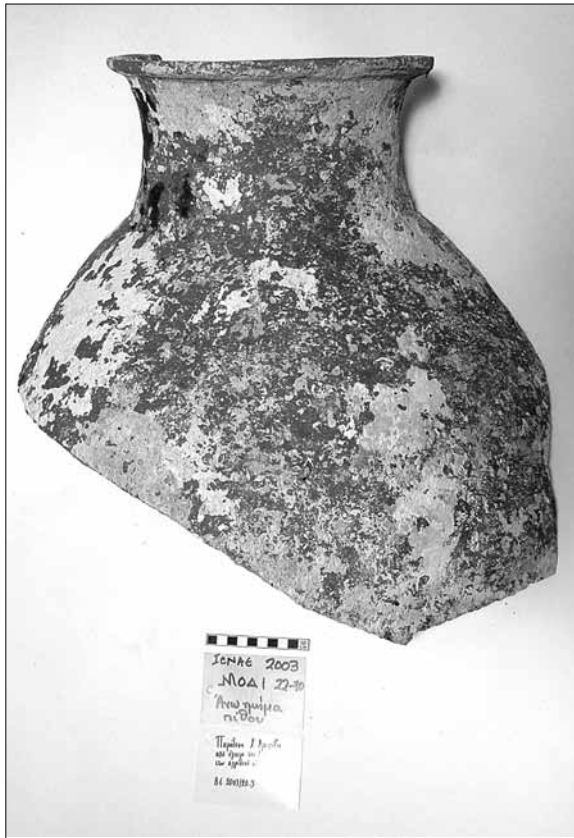


Εικ. 15β. Νησίδα Μόδι. Θραύσμα πιθαμφορέα (M11), μετά την ανέλκυση.



Εικ. 16. Νησίδα Μόδι. Πίθος (M14) in situ από το φορτίο του προϊστορικού ναυαγίου.

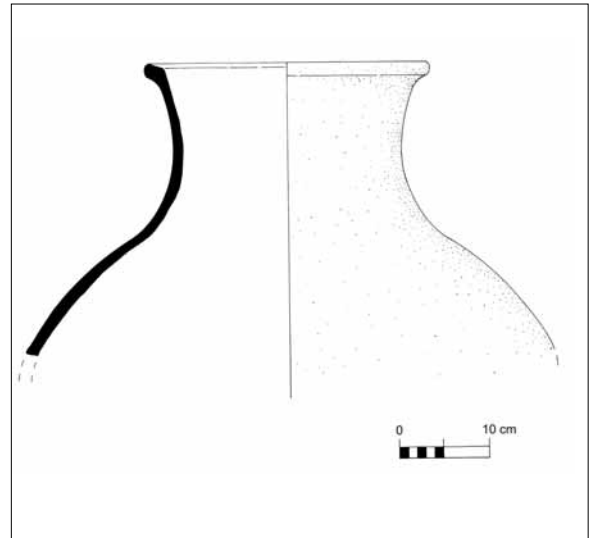
τήριο των Ιρίων (Lolos 1999, 44), οι οποίοι είναι Κυπριακής προέλευσης. Το ακέραιο παράδειγμα από το Μόδι, εκ πρώτης όψεως δεν έχει τα χαρακτηριστικά των Κυπριακών. Φέρει μόνο έναν πλαστικό δακτύλιο στη συμβολή του λαιμού με το σώμα. Ο πηλός, αλλά και η γενική του εμφάνιση, δείχνουν μάλλον κοινή προέλευση με τους άλλους δίωτους πίθους του φορτίου. Ελλαδικά παραδείγματα παρόμοιων πίθων εντοπίζονται κυρίως στο ανάκτορο του Νέστορος στην Πύλο (Blegen and Rawson 1966, fig. 382) και στις Μυκήνες (Ιακωβίδης 2006, σελ. 50, πιν. 15, 26). Το τελευταίο φέρει στον ώμο ανάγλυφη ταινία με έντυπη κυματοειδή διακόσμηση.



Εικ. 17α. Νησίδα Μόδι. Θραύσμα πίθου (M6) από το φορτίο του προϊστορικού ναυαγίου.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η ομάδα μικρότερων αγγείων (Εικ. 18) που βρίσκονται στο ρηχότερο σημείο του χώρου του φορτίου (-27 μέτρα). Περιλαμβάνει έναν αμφορέα (M13), ύψους 0,44 μ. και πλάτους 0,33 μ., με επίπεδη δακτυλιόσημη βάση, κωνικό λαιμό και ταινιωτό χείλος (Εικ. 19). Μετά τον επιφανειακό καθαρισμό διαπιστώθηκε ότι φέρει δύο οριζόντιες λαβές κυκλικής διατομής στο σώμα. Το εκτεθειμένο τμήμα του σώματός του είναι θραυσμένο. Τα θραύσματα βρίσκονται εντός της κοιλίας του. Το πάχος των τοιχωμάτων του αγγείου είναι 0,004-0,008 μ.

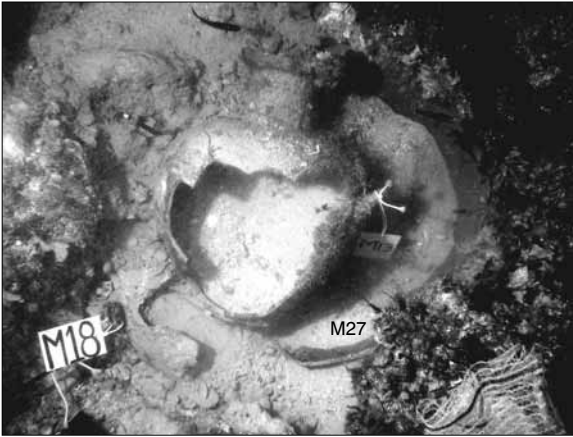
Το αγγείο είναι ισχυρά προσκολλημένο στο μητρικό πέτρωμα (ασβεστόλιθος) με έναν όγκο επίπαγου βιογενούς προέλευσης (τραγάνα), κυρίως από τη νότια (προς το στόμιο) και την ανατολική του πλευρά, πιθανότατα και από την πλευρά που εφάπτεται στον βυθό. Αντιθέτως,



Εικ. 17β. Νησίδα Μόδι. Θραύσμα πίθου (M6) από το φορτίο του προϊστορικού ναυαγίου. Σχέδιο.

στην ανατολική και στη βόρεια πλευρά του (προς τη βάση), υπάρχει ένα βαθύ αυλάκι του πετρώματος, το οποίο ήταν καλυμμένο με χονδρόκοκκη άμμο, που εύκολα απομακρύνθηκε. Παρατηρήθηκε ότι τόσο στο εσωτερικό του όσο και γύρω του, υπάρχουν όστρακα τα οποία δεν ανήκουν στο ελλείπον τμήμα της κοιλίας του, καθώς είναι, είτε λεπτότερα, είτε εμφανώς χονδρότερα. Τα θραύσματα αυτά ανελκύστηκαν ως διαφορετικές ομάδες.

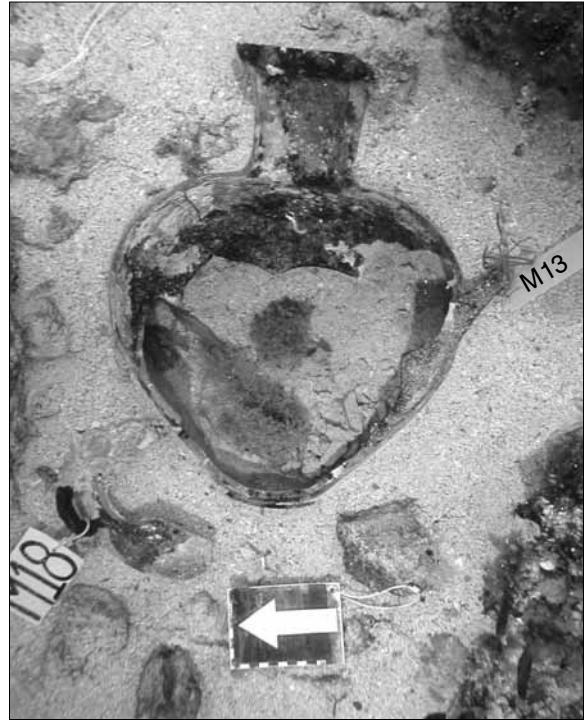
Κοντά στη βάση του M13 (προς βορρά) αποκαλύφθηκε τμήμα μάλλον ανοικτού, χυτροειδούς, αγγείου (M18) με μια (προς το παρόν ορατή) οριζόντια λαβή, κυκλικής διατομής, κοντά στο “χείλος” του. Το τμήμα του νέου αυτού αγγείου διαγράφει τόξο, σε απόσταση 10 εκ. περίπου από τη βάση, κατά τρόπο που περικλείει το M13. Το σωζόμενο “ύψος” από το φαινόμενο “χείλος” του ανοικτού αγγείου έως το σημείο θραύσης του είναι περί τα 17 εκ. και είναι ισχυρά προσκολλημένο στο βράχο, με την κοίλη πλευρά προς το βυθό. Λίγο κάτω από αυτό, βορειότερα και σε απόσταση άλλων 10 εκ. από τη θραυσμένη βόρεια απόληξη του ανοικτού αγγείου, ξεπροβάλλει κάθετα από το βυθό και σχεδόν κατακόρυφα, τοίχωμα μεγαλύτερου αγγείου (M27), με χονδρότερα τοιχώματα, πιθανότατα πίθου ή



Εικ. 18. Νησίδα Μόδι. Ομάδα κεραμικών (M13, M18 και M27) *in situ* από το φορτίο του προϊστορικού ναυαγίου.

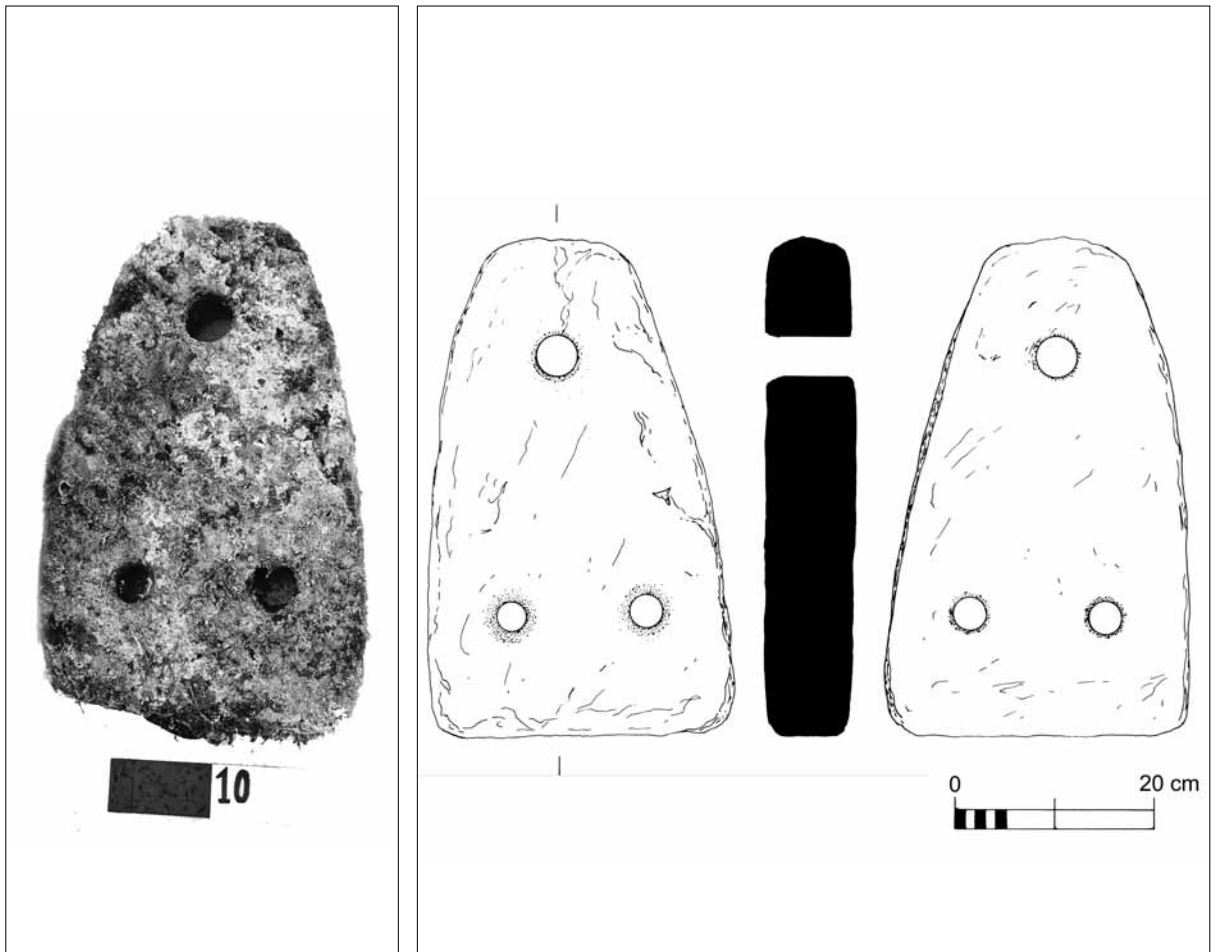
πιθαμφορέα, όμοιου τύπου με τους M7 ή M14, με την κοίλη πλευρά του προς N-NA, η οποία είναι συσσωματωμένη στο βράχο. Το τόξο που διαγράφει φαίνεται να περιβάλλει τα δύο νοτιότερα αγγεία, ωσάν αυτά να εμπεριέχονταν αλληλοδιαδόχως.

Αρχικώς επιχειρήθηκε η απελευθέρωση των αγγείων M13 και M18, αφαιρώντας προσεκτικά τον βιογενή επίπαγο. Κάτω όμως από αυτόν εμφανίστηκε στρώμα λατύπης, τάξεως μεγέθους καρδιού, που τα επί μέρους τμήματά της ήταν συγκολλημένα, ίσως και με διαγένεση, σαν λατυποπαγές πέτρωμα. Σε ορισμένα σημεία όμως, η λατύπη δεν ήταν σε επαφή. Στα διάκενα υπήρχε κίτρινη λάσπη εύκολα αφαιρούμενη. Πολλά από τα διάκενα αυτά φιλοξενούσαν όστρακα μερικά από τα οποία ανήκουν σε λεπτά αγγεία. Κάτω ακριβώς από τον λαιμό του M13 βρέθηκε μία βάση ανοικτού μικρού αγγείου (M17), πιθανότατα σκύφου, η οποία ανεγκύστηκε, και φέρει οπή εκ θραύσεως στο κέντρο της. Η κατάσταση διαμορφώνεται εξαιρετικά περίπλοκη και μόνο με συστηματική ανασκαφή μπορεί να ξεκαθαριστεί. Επιπλέον, η λεπτομερής ανασκαφή και μελέτη της λεπτής κεραμικής θα δώσει και ακριβή χρονολόγηση. Για τον λόγο αυτό, η προσπάθεια απελευθέρωσης της ομάδας των αγγείων αυτών σε αυτή τη φάση εγκαταλείφθηκε. Τα ευρήματα ετάφησαν με επάλθηλα στρώματα άμμου και φύλλο γεωφύλαξης το οποίο καλύφθηκε με άμμο και πέτρες.



Εικ. 19. Νησίδα Μόδι. Μυκηναϊκός αμφορέας (M13) *in situ* από το φορτίο του προϊστορικού ναυαγίου.

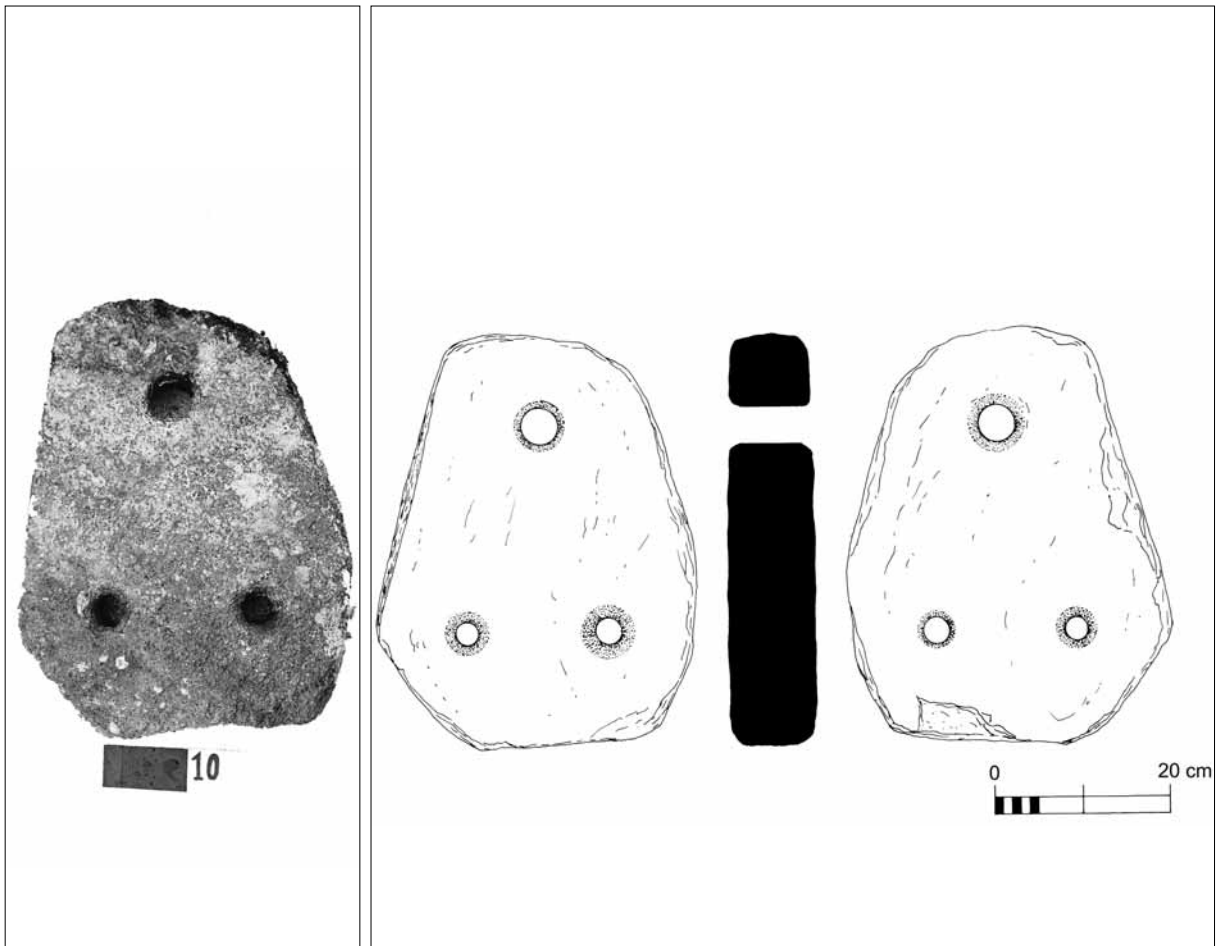
Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των δύο προκαταρκτικών ερευνών (2003 και 2005) μπορούμε να διατυπώσουμε κάποια πρώτα συμπεράσματα. Τα κεραμικά ευρήματα που περιγράφησαν παραπάνω συγκροτούν αναμφισβήτητα το φορτίο ναυαγίου. Εντοπίστηκαν συγκεντρωμένα σε συγκεκριμένο χώρο και διασπορά τους ακολουθεί το έντονο ανάγλυφο το βυθού. Παρουσιάζουν αξιοσημείωτη τυπολογική και χρονολογική ομοιογένεια. Μεταξύ τους δεν υπάρχουν ευρήματα άλλων εποχών. Το φορτίο του ναυαγίου χρονολογείται πιθανότατα στην ΥΕ III Β περίοδο (13^{ος} αι. π.Χ), εφόσον τα πλησιέστερα παράλληλα των ευρημάτων (πίθων και πιθαμφορέων) προέρχονται από αυτόν τον ορίζοντα. Ωστόσο, η χρονολόγησή του στην ΥΕ III Γ δεν μπορεί να αποκλειστεί. Θεωρούμε ότι το εύρημα είναι μεϊζονος σημασίας, καθώς τοποθετείται στο πλαίσιο των ριζικών ανακατατάξεων που λαμβάνουν χώρα σε μία κρίσιμη περίοδο για την προϊστορία στο Αιγαίο. Περισσότερα στοιχεία και ασφαλέστερα συμπεράσματα θα προκύψουν με την συστηματική ανασκαφική έρευνα του ναυαγίου.



Εικ. 20. Νησίδα Μόδι. Λίθινη άγκυρα (M21). α. Φωτογραφία, β. Σχέδιο.

Η έρευνα του 2005 ολοκληρώθηκε με την αναγνώριση του ευρύτερου θαλάσσιου χώρου στο Μόδι. Νοτιότερα του φορτίου του προϊστορικού ναυαγίου, όπου διαμορφώνεται μικρός ορμίσκος, εντοπίστηκαν διάσπαρτα θραύσματα αγγείων διαφόρων εποχών, καθώς και αρκετές λίθινες άγκυρες. Η θέση των ευρημάτων εξαρτήθηκε από τη στεριά (Εικ. 13). Δύο από τις άγκυρες ανελκύστηκαν ενδεικτικά (Εικ. 20 και 21). Ανήκουν στον ίδιο τύπο, είναι πλακοειδείς, τριγωνικές και φέρουν τρεις σπές, μία στην κορυφή και δύο στην βάση. Είναι κατασκευασμένες από σκούρο γκρίζο ηφαιστειακό πέτρωμα. Η σχετικά ομαλότερη ακτογραμμή προσέφερε, στο σημείο αυτό, ευκολότερη πρόσβαση στη στεριά και βρί-

σκεται κάτω ακριβώς από την μικρή εγκατάσταση των πρώιμων βυζαντινών χρόνων, που είχε αναπτυχθεί γύρω από μικρή εκκλησία, τα ερείπια της οποίας σώζονται σε αρκετό ύψος. Έτσι, δικαιολογείται και η παρουσία πολλών διάσπαρτων οστράκων πρωτοβυζαντινών πίθων και αμφορέων στο βυθό. Ο χώρος χρησιμοποιήθηκε, επίσης, διαχρονικά ως πρόχειρο αγκυροβόλιο αλιέων της περιοχής, κάτι που δικαιολογεί την παρουσία των ετερόκλητων θραυσμάτων αγγείων ως απορρίψεων. Με την έννοια αυτή η έρευνα του ευρύτερου θαλάσσιου χώρου στο Μόδι παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς δίνει μία εικόνα της ναυσιπλοΐας και του εμπορίου στην περιοχή κατά την διάρκεια των αιώνων.



Εικ. 21. Νησίδα Μόδι. Λιθινή άγκυρα (M22). α. Φωτογραφία, β. Σχέδιο.

Ερευνητική Ομάδα

- Αγουρίδης Χρήστος – αρχαιολόγος, διευθυντής της έρευνας
- Αντωνόπουλος Φαίδων – υπεύθυνος καταδύσεων
- Αγαπάκης Αλέξανδρος – τεχνικός καταδύσεων, εκπαιδευτής
- Αργύρη Ξανθή – αρχαιολόγος
- Βλαχάκη Φωτεινή – αρχιτέκτων – μηχανικός
- Γάρρας Μάρκος – φυσικός
- Δεμέστιχα Στέλλα – αρχαιολόγος
- Hartzler Bruce – αρχαιολόγος
- Καραπέτση Νιόβη – αρχαιολόγος
- Μαρή Αλεξάνδρα – αρχαιολόγος
- Μιχάλη Μυρτώ – αρχαιολόγος
- Παπαγεωργίου Κυριάκος – τοπογράφος – μηχανικός
- Σπονδύλης Ηλίας – αρχαιολόγος
- Σωτηρίου Αλέξανδρος – τεχνικός καταδύσεων, εκπαιδευτής

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους αγαπητούς φίλους και συναδέλφους που ανταποκρίθηκαν όπως πάντα με συγκινητικό ενθουσιασμό, ευρηματικό πνεύμα και υποδειγματικό επαγγελματισμό στις απαιτήσεις της έρευνας. Χωρίς αυτούς η έρευνα δεν θα ήταν δυνατό να πραγματοποιηθεί.

Θερμές ευχαριστίες οφείλονται στους χορηγούς και υποστηρικτές του Ινστιτούτου, η κινητοποίηση των οποίων ήταν άμεση και καθοριστικής σημασίας για την επιτυχή διεξαγωγή της έρευνας.

Ο Άδωνις Κύρου εκτός από την πάγια υποστήριξή του σε πρακτικό επίπεδο, αποτελεί διαρκή πηγή παρότρυνσης και ενθουσιασμού. Η ευγενική φιλοξενία που παρείχε στην ομάδα στο σπίτι του στις

Σπέτσες συνέβαλε στην επιτυχή διεκπεραίωση της έρευνας στο ναυάγιο της Κορακιάς.

Η Διοίκηση των Ειδικών Δυνάμεων του ΓΕΣ και η Ζ' ΜΑΚ ανταποκρίθηκαν άμεσα και με ενδιαφέρον στο αίτημα του Ι.ΕΝ.Α.Ε. για παραχώρηση της συσκευής πλοήγησης COBRA TAC και για τον λόγο αυτό ευχαριστούμε θερμά τους υπεύθυνους αξιωματικούς.

Ο Αλέξανδρος Σωτηρίου, εκπαιδευτής αυτοδυτών, διέθεσε τεχνικά μέσα της εταιρείας του (IANTD HELLAS) και βοήθησε σημαντικά με την προσωπική του εμπλοκή την έρευνα. Καθοριστική ήταν η μεσολάβησή του ώστε να διατεθεί έγκαιρα η συσκευή πλοήγησης COBRA TAC από την Διοίκηση Ειδικών Δυνάμεων του ΓΕΣ, καθώς και η ενημέρωση των μελών της ερευνητικής ομάδας για την χρήση και λειτουργία της.

Ο Δήμος Ύδρας υποστηρίζοντας την έρευνα στο Βλυχό και στο Μόδι, προσέφερε ευγενική φιλοξενία στην ερευνητική ομάδα του Ι.ΕΝ.Α.Ε.

Πολύτιμη υπήρξε η συμβολή του Αλέξανδρου Αγαπάκη, εκπαιδευτή αυτοδυτών και ιδιοκτήτη του τοπικού καταδυτικού κέντρου (Hydra Divers), ο οποίος διέθεσε το καταδυτικό σκάφος ΠΡΩΤΕΑΣ II, ιδανικό για την υποστήριξη υποβρύχιας έρευνας, καθώς και ποικίλο εξοπλισμό.

Ευχαριστίες οφείλονται επίσης σε όλες τις συντηρήτριες της Ε.Ε.Α. που έχουν αναλάβει το δύσκολο έργο της συντήρησης και αποκατάστασης των ευρημάτων, στον φωτογράφο της Ε.Ε.Α. Πέτρο Βεζυρτζή και στον συνάδελφο Γιάννη Νάκα για την εκπόνηση των σχεδίων.

Τέλος, ευχαριστούμε θερμά τις συναδέλφους των Εφορειών ΚΣΤ' Ελένη Κονσολάκη-Γιαννοπούλου και 1ης ΕΒΑ Χαρίκλεια Κοιλάκου, για την συνεργασία και τις διευκολύνσεις που παρείχαν, καθώς και το προσωπικό του Μουσείου των Σπετσών για την βοήθειά τους.

Χρήστος Σ. Αγουρίδης
Αρχαιολόγος (Μ.Α.)

Ι.ΕΝ.Α.Ε., Εφορεία Παλ/γίας-Σπηλαιολογίας

Βιβλιογραφικές Αναφορές

- Agouridis, C. 1999: "Point Iria wreck: Discovery and Excavation", in Phelps, W., Y. Lolos and Y. Vichos (eds.): *The Point Iria Wreck: Interconnections in the Mediterranean ca. 1200 BC*. Proceedings of the International Conference, Island of Spetses, September 1998, Athens 1999, p. 25-42.
- Αγουρίδης, Χ. 2002α: "Ενάλια αναγνωριστική έρευνα Αργολικού: Ερευνητική περίοδος 2000", *ΕΝΑΛΙΑ* VI, σελ. 32-39.
- Αγουρίδης, Χ. 2002β: "Ναυάγια των Πρώιμων Βυζαντινών χρόνων στο Σταυροδρόμι του Αργολικού", *ΕΠΑΘΛΟΝ*, Β' Διεθνές Συνέδριο Ιστορίας και Αρχαιολογίας του Αργοσαρωνικού, Πόρος 2002 (υπό εκτύπωση).
- Αγουρίδης, Χ. 2004: "Ενάλια αρχαιολογική έρευνα Αργολικού - Ερευνητική περίοδος 2003", *ΕΝΑΛΙΑ* VIII, σελ. 28-44.
- Αγουρίδης, Χ. 2005: "Ι.ΕΝ.Α.Ε. Δεκαπέντε χρόνια υποβρυχίων ερευνών στους θαλάσσιους δρόμους του Αργολικού. Από την Εποχή του Χαλκού έως το Βυζάντιο", Πρακτικά συνεδρίου "Ι.ΕΝ.Α.Ε. 30 χρόνια ενάλιας αρχαιολογικής έρευνας. Από το Πελαγονήσι στη Κορακιά", Αθήνα, Μάιος 2005 (υπό εκτύπωση).
- Αγουρίδης, Χ. 2005: "Ναυάγια της Εποχής του Χαλκού. Ένας θησαυρός γνώσης", στο *ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ*, έκδοση ΔΟΜΗ, τόμος Ι, σελ. 646-675.
- Bass G.F., 1967: *Cape Gelydonia; A Bronze Age shipwreck*, Transactions of the American Philosophical Society, 57:8, Philadelphia.
- Bass G.F., 1987: "Oldest known shipwreck reveals splendors of the Bronze Age", *National Geographic*, December, 172, 6, 692-733. Bass G.F., 1989: "Cape Gelydonia – Once more", in Haldane, C. (ed.), *INA*

- Newsletter*, volume 16, n. 4, winter 1989, pp. 12-14, Texas A&M.
- Bass, G.F. and F. H. van Doorninck 1971: "A Fourth-Century shipwreck at Yassi Ada", *American Journal of Archaeology* 75, 27-37.
- Bass, G.F. and F. H. van Doorninck 1993: *Yassi Ada. A Seventh-Century Byzantine Shipwreck*. Volume I, Texas.
- Βήχος, Γ. 1993: "Η Υποβρύχια Αρχαιολογία στην Ελλάδα μέσα από τις έρευνες του Ινστιτούτου Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών", *Motion*, περιοδική έκδοση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, Καλοκαίρι-Φθινόπωρο 1993, σελ. 6-25.
- Blegen, C.W. and Rawson M. 1966: *The Palace of Nestor at Pylos in Western Messinia*, Vol. I, PUP, Princeton, New Jersey.
- Blegen, C.W. 1937: *Prosymna: The Helladic Settlement Preceding the Argive Heraeum*, Cambridge University Press.
- Δεμέστιχα, Σ. 2002: "Οι σφαιρικοί αμφορείς της ύστερης ρωμαϊκής περιόδου (4ος – 7ος αι. μ.Χ.)", *ΕΝΑΛΙΑ* VI, 115-121.
- Ιακωβίδης, Σ. 2006: *Ανασκαφές Μυκηνών. Ι. Η Βορειοδυτική Συνοικία*, ΒΑΑΕ, Αρ. 244, Αθήνα.
- Κονσολάκη-Γιαννοπούλου, Ε. 2005: "Η Μυκηναϊκή εγκατάσταση στο νησάκι Μόδι της Τροιζηνίας", *Πρακτικά Β' Διεθνούς Διεπιστημονικού Συμποσίου "Η Περιφέρεια του Μυκηναϊκού Κόσμου"*, Λαμία 26-29 Σεπτεμβρίου 1999, σελ. 417-432, Αθήνα.
- Κονσολάκη-Γιαννοπούλου, Ε. 2007: "Η Υστερομυκηναϊκή εγκατάσταση στην ερημονησίδα Μόδι του Σαρωνικού", στο *ΕΠΑΘΛΟΝ, Πρακτικά Αρχαιολογικού Συνεδρίου προς τιμήν του Αδώνιδος Κ. Κύρου*, Πόρος 7-9 Ιουνίου 2002, σελ. 171-198, Αθήνα.
- Κύρου, Α.Κ. 1990: *Στο Σταυροδρόμι του Αργολικού*, Αθήνα.
- Κύρου, Α.Κ. 2002: "Νησιωτικά καταφύγια στον Αργολικό Κόλπο κατά τους Πρωτοβυζαντινούς Αιώνες", *Πρακτικά του 5' Διεθνούς Συνεδρίου Πελοποννησιακών Σπουδών* (2000), τόμος Β', σελ. 501-520, Αθήνα.
- Lolos, Y. 1999: "The cargo of pottery from the Point Iria wreck: Character and implications" in Phelps, W., Y. Lolos and Y. Vichos (eds): *The Point Iria Wreck: Interconnections in the Mediterranean ca. 1200 BC*. Proceedings of the International Conference, Island of Spetses, September 1998, Athens 1999, p. 43-53.
- Mountjoy, P.A. 1993: *Mycenaean Pottery. An Introduction*, OUCA, Oxford.
- Peacock, D.P.S. and D.F. Williams 1986: *Amphorae and the Roman Economy*, Longman Archaeology Series, London and New York.
- Pulak, C. and Rogers, E. 1994: "The 1993-1994 Turkish Shipwreck Surveys" in Green, E. and Steward, D.J. (eds), *INA Quarterly*, vol. 21/4, winter 1994, pp. 17-21, Texas A&M.
- Pulak, C. 1997: "The Uluburun Shipwreck", in Swiny, S., Hohlfelder R., Wylde Swiny H. (eds.), *Res Maritimae, Cyprus and the Eastern Mediterranean From Prehistory to Late Antiquity, Proceedings of the Second International Symposium "Cities in the Sea"*, Nicosia, Cyprus, October 18-22, 1994, *CAARI Monograph Series*, Vol. I, Scholars Press, Atlanta, Georgia, 233-262.
- Pulak C. 1998, "The Uluburun shipwreck: An overview", *International Journal of Nautical Archaeology* 27, 188-224.

Underwater Archaeological Research in the Argolic Gulf, 2005

Christos S. Agouridis

Summary

In October 2005 an u/w research project was carried out by the Hellenic Institute of Marine Archaeology under the direction of Christos Agouridis. The aim of the project was to continue the survey of two Early Byzantine wrecks (Vlychos and Korakia) located during the previous campaigns in October 2000 and 2003. Furthermore, the aim was to investigate systematically the coast around the islet of Modi (Poros) in order to evaluate information concerning ancient wrecks.

To document wrecks thoroughly, a variety of recording methods were used. From traditional triangulation map drawings to recent GPS plotting technology (Cobra Tac), the most effective survey technique was chosen based on the particularities of the site.

By the islet of Ag.Giannis off the coast of Vlychos (Hydra), an Early Byzantine wreck was relocated and surveyed. From its ceramic cargo (many LR2 amphorae fragments) and two iron anchors similar to those found on Yassi Ada I wreck, it can be dated to the 7th century AD. During the 2005 campaign drawings of the site were made and the sonar system COBRA-TAC was used to survey the site and the morphology of the sea bed.

By the islet of Korakia near Porto Heli another Early Byzantine wreck was relocated and surveyed. From the pottery raised to surface (LR2 amphora fragments) the wreck also dates to the 6th - 7th centuries AD. During the 2005 survey a more detailed map of the site (cargo and ballast) and morphology of the sea bed was made.

Further research on both wrecks and their cargo will shed more light on the nature and extent of maritime trade in the region during Late Antiquity.

Off the islet of Modi on a steep, sloping bottom with sandy selves, a concentration of large transport vessels was located at a depth of 27-37 metres. Some of the pithoi and amphorae were intact but most of them were in fragmentary condition. The predominant type is the large pithos with an ovoid body, cylindrical neck, base and two horizontal handles on the body. A pithos with the same characteristics and fabric but without handles remains intact on the seabed. Both types are well known from the wreck at Point Iria and other Mycenaean sites of the Peloponese (Mycenae, Prosymna and Pylos). Also found was a belly handle amphora (M13) surrounded with fragments of fine pottery. It has its closest parallel to a decorated amphora from Asine. The finds are dated to the LH III C (12th c. B.C.) period and their arrangement on the sea bed strongly suggests the cargo of a Late Bronze Age shipwreck. The wreck is chronologically connected with the contemporary settlement excavated recently on the slopes of Modi. It is of great importance as it is situated in the critical postpalatial period. Furthermore, it stresses the importance of Modi as a maritime stop over on the sea route from the Saronic to the Argolic Gulfs.

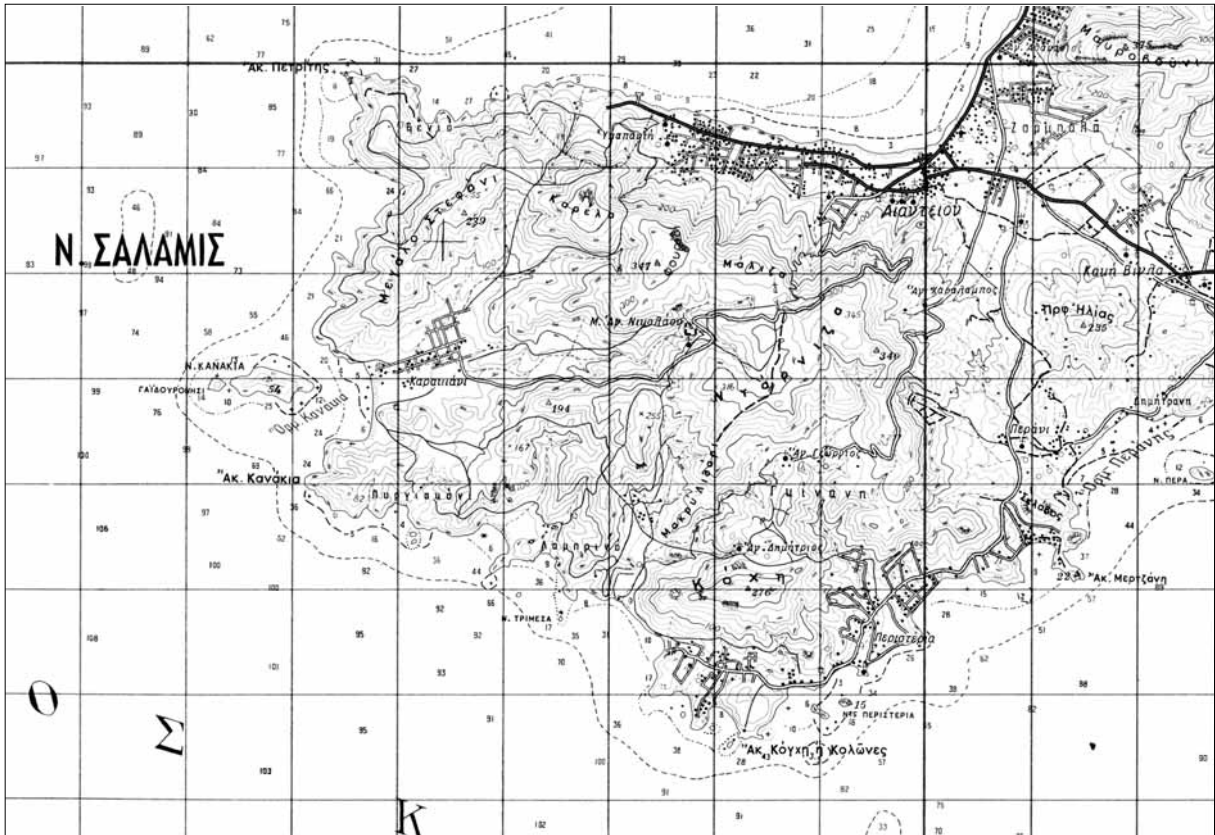
Υποβρύχια αναγνωριστική έρευνα στις νότιες ακτές της Σαλαμίνας, 2005

Γιάννος Λώλος, Κατερίνα Δελλαπόρτα, Διονύσης Ευαγγελιστής, Θεοτόκης Θεοδούλου, Νιόβη Καραπέτση, Μυρτώ Μιχάλη

Οργάνωση-εκτέλεση της έρευνας

Συνεχίσθηκε, με επιτυχία, για δεύτερο κατά σειράν χρόνο, και συγκεκριμένα κατά το διάστημα από 24 Ιουλίου έως 1 Αυγούστου 2005, η υποβρύχια αναγνωριστική έρευνα στις νότιες ακτές της Σαλαμίνας (Εικ. 1), ως συνεργασία του Ινστιτούτου Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών και της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων του ΥΠ.ΠΟ., υπό την διεύθυνση της αρχαιολόγου Αικατερίνης Π. Δελλαπόρτα, Προϊσταμένης της Ε.Ε.Α. και με επιστημονικό υπεύθυνο, από πλευράς Ι.Ε.Ν.Α.Ε., τον Γιάννο Γ. Λώλο, Πρόεδρο του Ι.Ε.Ν.Α.Ε., Αναπλ. Καθηγητή Προϊστορικής Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων, με υπεύθυνο καταδύσεων τον Φαίδωνα Αντωνόπουλο και

με την σταθερή συμμετοχή των καταδυομένων αρχαιολόγων Θεοτόκη Θεοδούλου και Διονύση Ευαγγελιστή (της Ε.Ε.Α.), Μυρτώς Μιχάλη και Νιόβης Καραπέτση (του Ι.Ε.Ν.Α.Ε.), καθώς και άλλων αρχαιολόγων και τεχνικών από τους δύο συνεργαζόμενους φορείς (Εικ. 2-3). Ως πλωτό μέσον για την διεξαγωγή της έρευνας χρησιμοποιήθηκε ταχύπλοο σκάφος (φουσκωτό) τύπου Predator (Εικ. 3), το οποίο διέθεσε η Ε.Ε.Α., με χειριστή τον Λουί Μερσενιέ. Για τις ανάγκες της έρευνας διετεθήσαν, επίσης, από την Ε.Ε.Α. ένας ηλεκτροκίνητος αεροσυμπιεστής Aeolus και μια ψηφιακή φωτογραφική μηχανή βυθού.



Εικ. 1. Χάρτης του νοτίου τμήματος της Σαλαμίνας, με τις νότιες ακτές της νήσου, όπου εξελίχθηκε η υποβρύχια έρευνα του 2005 (έκδοση Γ.Υ.Σ.).



Εικ. 2. Μέλη της ομάδος του Ι.ΕΝ.Α.Ε. και της Ε.Ε.Α. κατά την τελευταία ημέρα της έρευνας (31.7.2005), στην ακτή ορμιάσκου στην περιοχή Κολώνες Σαλαμίνας.



Εικ. 5. Σαλαμίς, Ακρωτήριο Λυκόπουλο. Θραύσματα χείλους και σώματος πίθου Κλασικών/Ελληνιστικών χρόνων, στον βυθό.



Εικ. 3. Μέλη της ερευνητικής ομάδος στο ταχύπλοο της Ε.Ε.Α. κατά την έναρξη των εργασιών του 2005.



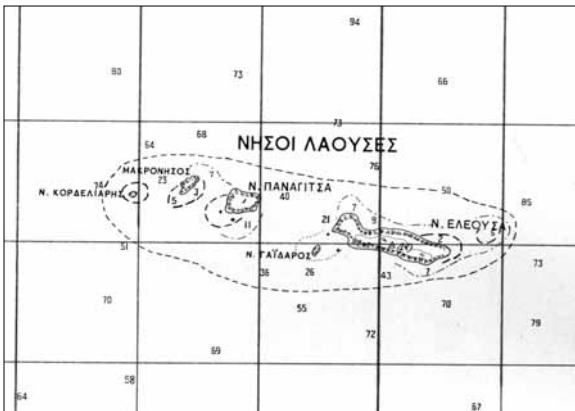
Εικ. 6. Σαλαμίς, Ακρωτήριο Λυκόπουλο. Υποβρύχια αναγνώριση στην περιοχή του θραυσμένου πίθου.



Εικ. 4. Σαλαμίς, Όρμος Κανάκια. Άποψη του μεγαλύτερου εκ των τριών εντοπισθέντων λιθοσωρών στον βυθό, στη νότια πλευρά του ανατολικού άκρου της βραχονησίδας Σαμάρι.

Εντοπισμός εναλίων αρχαίων στις νότιες ακτές της Σαλαμίνας

Σύμφωνα με τον προγραμματισμό, ερευνήθηκαν συστηματικά από καταδυόμενα μέλη της ομάδος, μέχρι το βάθος των 30 μ. σε ορισμένες περιπτώσεις, με αυτόνομη και ελεύθερη κατάδυση, τμήματα της νότιας ακτής της Σαλαμίνας (Εικ. 1), συγκεκριμένα στις περιοχές Κανάκια (βραχονησίδα Σαμάρι και Κάβος του Γαρμπή), Πυργιακόνι, βραχονησίδα Τρίμεζα, Μεγάλο Λαμπρανό, Κολώνες, Ακρωτήριο Λυκόπουλο, Ακρωτήριο Κόγγη και Περανήσι, με βάση τις πληροφορίες και τις υποδείξεις για ύπαρξη θραυσμένων κεραμικών στον βυθό του Σωτηρίου Βλάχου, αλιεία κυδωνιών, επί σειρά ετών, στην θαλάσσια περιοχή της νότιας Σαλαμίνας.



Εικ. 7. Χάρτης του συμπλέγματος των νησίδων με το όνομα Λαγούσες, νοτίως της Σαλαμίνας (έκδοση Γ.Υ.Σ.).

Με την έναρξη της επιφανειακής έρευνας του 2005 παραδόθηκαν από τον Σωτήριο Βλάχο στους υπευθύνους της αποστολής δύο (2) αρχαία, σχεδόν ακέραια, αγγεία (05.ΝΤ.1, 05.ΠΕ.1), εντοπισθέντα και περισυλλεγέντα, από τον ίδιο, σε σημεία της νότιας ακτής της νήσου: μία μελαμβαφής (;) κοτύλη Κλασικών χρόνων, ύψους 10 εκ., προερχόμενη από σημείο στην περιοχή Ντουλάπι και ένας ακόσμητος αμφορίσκος Πρωτοβυζαντινών χρόνων, ύψους 21 εκ., από το Περανήσι, νησιωτικό καταφύγιο και αργότερα ναυτικό σταθμό (6ου-7ου αι. μ.Χ.), στον κόλπο του Πέρανι. Τα αγγεία αυτά φυλάσσονται και συντηρούνται στο Εργαστήριο της Ε.Ε.Α. στην Αθήνα, μαζί με τα άλλα κεραμεικά ευρήματα από την έρευνα του 2005.

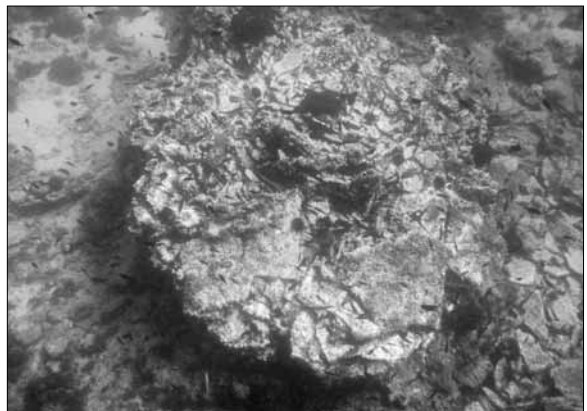
Στο πλαίσιο των επιφανειακών διερευνήσεων στις προαναφερθείσες περιοχές, πέραν των αδέσποτων θραυσμάτων οξυψύθμενων αμφορέων και άλλων αγγείων (τυχαίων απορρίψεων) που σημειώθηκαν σποραδικά, εντοπίστηκε εκ νέου και φωτογραφήθηκε μεγάλο έρμα, ή μέρος έρματος, πλοίου, από στρογγυλευμένες πέτρες (κροκάλες) στη νοτιοανατολική πλευρά της μεγάλης βραχονησίδας (Σαμάρι) στον Όρμο των Κανακίων (Εικ. 1, 4), σε βάθος 3-6 μ., και σε πολύ μικρή απόσταση από την βραχώδη ακτή, ενώ στο Ακρωτήριο Λυκόπουλο στην περιοχή Κολώνες διαπιστώθηκε η ύπαρξη συγκέντρωσης θραυσμάτων μεμονωμένου πύθου, με παχύ χείλος τριγωνικής διατομής, σε βάθος 9-11 μ., Κλασικών/Ελληνιστικών χρόνων, τα οποία φωτογραφήθηκαν και σχεδιάσθηκαν στον βυθό (Εικ. 1, 5-6).



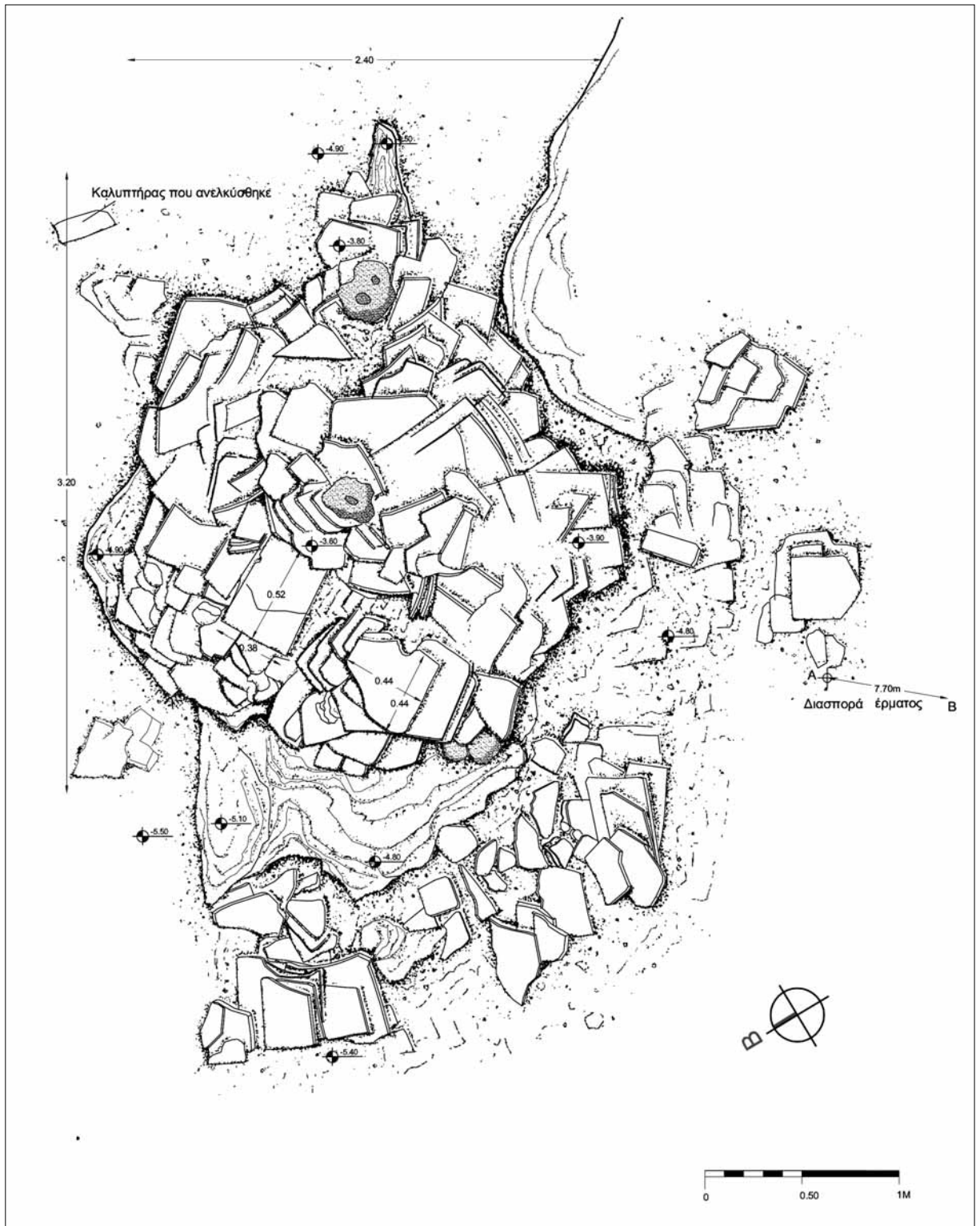
Εικ. 8. Η θαλάσσια περιοχή, με την θέση του Κλασικού ναυαγίου, μεταξύ του δυτικού άκρου της μεγάλης Λαγούσας (δεξιά) και του βράχου Γαΐδαρος (αριστερά), από τα νοτιοανατολικά.



Εικ. 9. Μεγάλη Λαγούσα. Εικόνα του ογκώδους συσσωματώματος (φορτίου συσσωματωμένων κεραμίδων του 5ου αι. π.Χ.) στον βυθό.



Εικ. 10. Μεγάλη Λαγούσα. Το ογκώδες συσσωμάτωμα (φορτίο κεραμίδων) στον βυθό (λήψη από επάνω).



Εικ. 11. Μεγάλη Λαγούσα. Κάτοψη φορτίου κεραμίδων ναυαγίου του 5ου αι. π.Χ. (αποτύπωση: Φωτεινή Βλαχάκη, 2005).

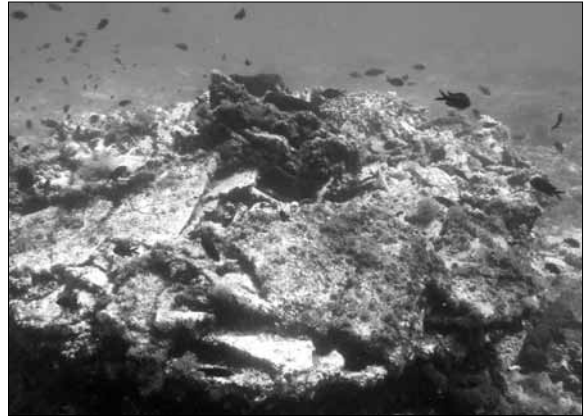
Ναυάγιο Κλασικής εποχής στην Λαγούσα

Περαιτέρω, μετά από ακριβέστατη υπόδειξη του Σωτηρίου Βλάχου, πραγματοποιήθηκε υποβρύχια αναγνωριστική έρευνα, με πρωτοβουλία της Ε.Ε.Α. και με την συνδρομή του Ι.Ε.Ν.Α.Ε., στον θαλάσσιο χώρο στο δυτικό άκρον της βραχονησίδας Λαγούσας, πρώτης εξ ανατολών σε σειρά τεσσάρων (4) νησίδων νοτίως της Σαλαμίνας και εντοπίσθηκε ναυάγιο αρχαίου πλοίου, με φορτίο κεραμίδων και αμφορέων, σε σημείο μεταξύ του άκρου της μεγάλης Λαγούσας και της παρακείμενης βραχονησίδας Γαΐδαρος, σε βάθος 6-7 μ. (Εικ. 7-9, 11).

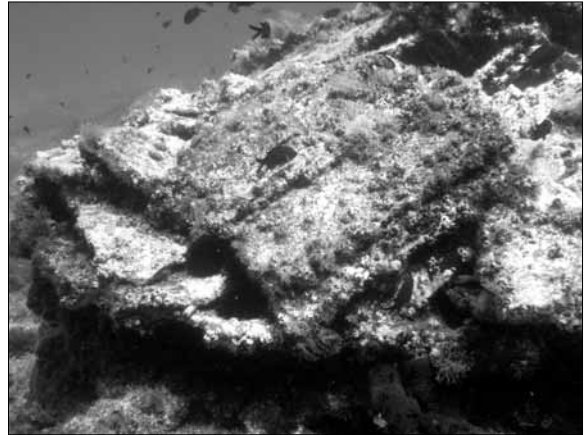
Την σημερινή εικόνα του ναυαγίου στον βυθό συνθέτουν: Ένα ογκωδέστατο συσσωμάτωμα, διαστάσεων 3,20 x 2,40 μ. και ύψους 1,20 μ., αποτελούμενο από μεγάλους, στρωτήρες ως επί το πλείστον, κεράμους σε ορισμένη διευθέτηση-“φορτωσιά” (Εικ. 9-15), άλλα μικρότερα συσσωματώματα προς τα βορειοδυτικά του κυρίου όγκου (Εικ. 11), συγκεντρώσεις στρογγυλεμένων λίθων, μεσαίου και μικρού μεγέθους, από το έρμα του πλοίου, προς τα νοτιοδυτικά (Εικ. 11, 16), καθώς επίσης και διάσπαρτα θραύσματα αμφορέων και μικροτέρων αγγείων ποικίλων σχημάτων, σε αρκετά μεγάλη έκταση.

Λόγω του μεγάλου ενδιαφέροντος του ευρήματος, η υπάρχουσα κατάσταση στον βυθό αποτυπώθηκε σχεδιαστικά από την Φωτεινή Βλαχάκη, στην διάρκεια κατάδυσης δύο ωρών (βλ. Εικ. 17), ενώ παράλληλα έγινε βιντεοσκόπηση, φωτογράφιση και δειγματοληπτική περισυλλογή επιφανειακών οστράκων αγγείων και κεραμίδων στον χώρο του ναυαγίου από τον Θεοτόκη Θεοδούλου και άλλα μέλη της ερευνητικής ομάδος. Συνολικώς ανελκύσθησαν 62 θραύσματα αγγείων και κεραμίδων συμπεριλαμβανομένων 5 οστράκων Υστερορωμαϊκών χρόνων, ασχέτων προς το ναυάγιο.

Το σύνολο των μαρτυριών από την υποβρύχια έρευνα στην Λαγούσα ενέχει ιδιαίτερη σημασία, εφ’ όσον οδηγεί στην αναγνώριση σπανίου εναλίου ευρήματος των ακμαίων χρόνων της πρώιμης Κλασικής εποχής: Από την εκτίμηση των διαθέσιμων στοιχείων, το ναυάγιο της Λαγούσας μπορεί, με ασφάλεια, να χρονολογηθεί στα μέσα του 5ου αιώνα π.Χ. ή λίγο αργότερα (μέχρι το 430 π.Χ. περίπου), με βάση, κυρίως, την παρουσία, στο κεραμεικό υλικό, αρκετών θραυσμάτων αμφορέων πρώι-



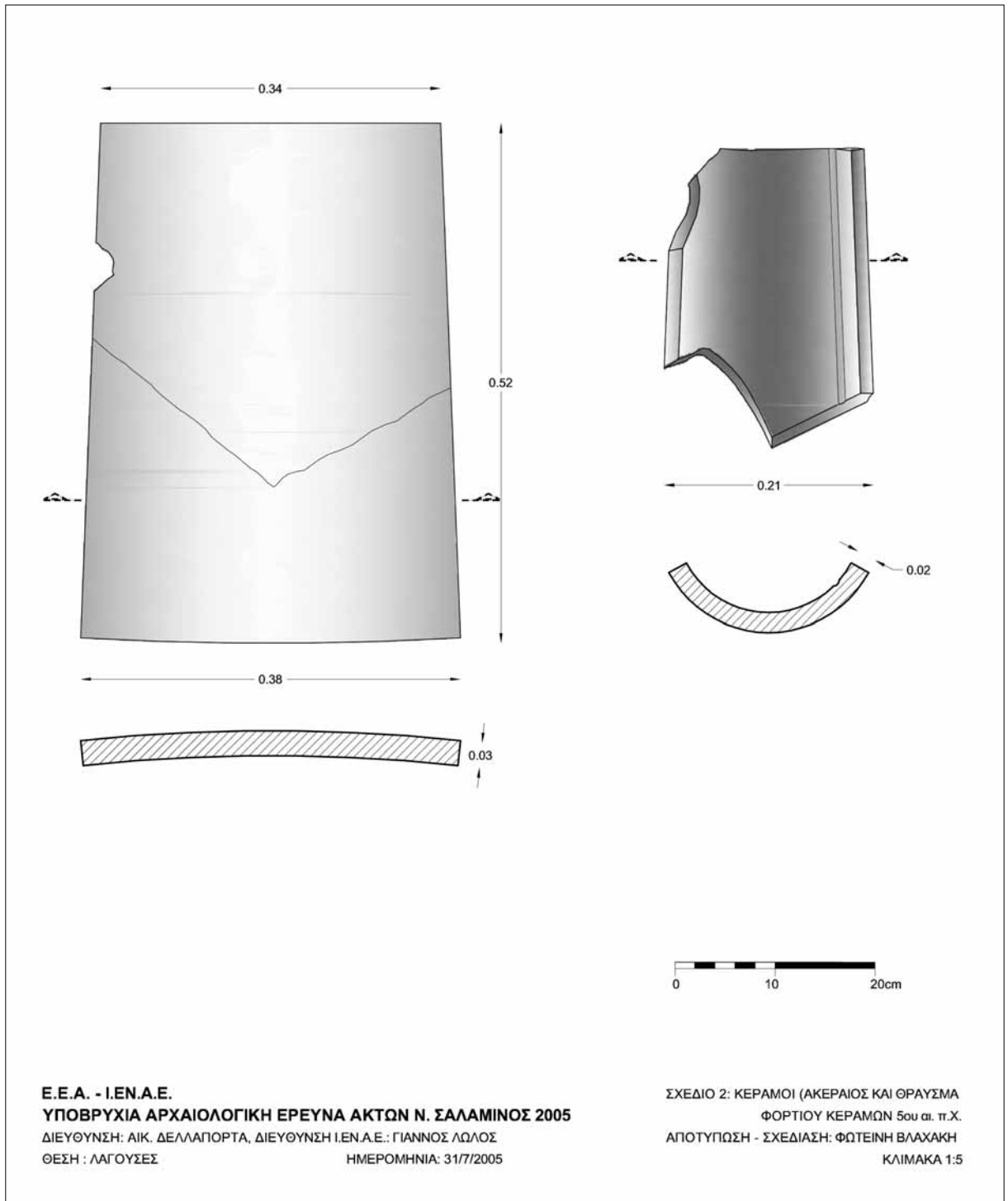
Εικ. 12. Μεγάλη Λαγούσα. Η βορειοδυτική πλευρά του ογκώδους συσσωματώματος (φορτίου κεραμίδων).



Εικ. 13. Μεγάλη Λαγούσα. Πακτωμένες κεραμίδες, σε στρώσεις, στην δυτική πλευρά του ογκώδους συσσωματώματος (φορτίου).



Εικ. 14. Μεγάλη Λαγούσα. Συγκέντρωση θραυσμένων κεραμίδων αμέσως δυτικώς του ογκώδους συσσωματώματος, στον βυθό.



Εικ. 15. Μεγάλη Λαγούσα. Σχέδια κεράμων του φορτίου του 5ου αι. π.Χ. (πρβλ. και κάτοψη στην Εικ. 11). Αποτύπωση: Φωτεινή Βλαχάκη, 2005.

μου Χιακού τύπου (“bulbous-necked type”), γνωστότατου από την Χίο, την Κόρινθο, την Αγορά των Αθηνών και από άλλα μέρη, με μακρόστενο ραδινό σώμα, “φουσκωτό” λαιμό και κυλινδρικό, ελαφρώς διανοιγόμενο, πυθμένα (βλ. Grace 1979, III. 44: 3. Mattingly 1981, 78-80, Fig. 1: C-1977-106, C-1977-105. Γρηγοριάδου 1999, 61-62 και τυπολογία: Αρ. 4. 2000, 158-159), προερχομένων, ίσως, από κάποιο κεραμεικό εργαστήριο στην περιοχή της πόλης της Χίου (Τσαραβόπουλος 1986, 136-139, 1ος τύπος, Γρηγοριάδου 1999, 62). Περαιτέρω, διερευνάται η πιθανότητα απόδοσης ορισμένων βάσεων αγγείων σε χαρακτηριστικές Χιακές κύλικες.

Το ναυάγιο στη Λαγούσα είναι ένα από τα λίγα ναυάγια εμπορικών πλοίων που έχουν, μέχρι στιγμής, ερευνηθεί, πλήρως ή μερικώς, στην κεντρική και ανατολική Μεσόγειο και μπορούν να αναχθούν στον 5ο αι. π.Χ. Με χρονολογική σειρά καταγράφονται τα ναυάγια στις εξής θέσεις: α) Γέλα, στη Σικελία (περί το 500 π.Χ.), β) Λαγούσα, στο Σαρωνικό (μέσα 5ου αι. π.Χ. ή λίγο μετά), γ) Tektas Burnu,



Εικ. 16. Μεγάλη Λαγούσα. Διασπορά του έρματος του ναυαγίου νοτιοδυτικώς του φορτίου των κεραμίδων.



Εικ. 17. Μεγάλη Λαγούσα. Αποτύπωση του χώρου του Κλασικού ναυαγίου από την Φωτεινή Βλαχάκη.



Εικ. 18. Μεγάλη Λαγούσα. Ερείπιο κυκλικού πύργου στην κορυφή της βραχονησίδας, από τα βόρεια.



Εικ. 19. Μεγάλη Λαγούσα. Υπόλειμμα κυκλικού πύργου στην κορυφή της βραχονησίδας, από τα δυτικά.

στην Ιωνική ακτή, Τουρκία (440-425 π.Χ.), δ) Φαγκρού Κυρά Παναγιάς, στις Β. Σποράδες (ύστερος 5ος αι. π.Χ.), ε) Περιστερά Αλοννήσου, στις Β. Σποράδες (420-400 π.Χ.), στ) Ma'agan Mikhael, νοτίως της Haifa στο Ισραήλ (περί το 400 π.Χ.), ζ) Porticello, στο Στενό της Messina, Σικελία (415-385 π.Χ.).

Το ναυάγιο της Λαγούσας, πέραν της σπανιότητάς του ως εναλίου συνόλου, παραπέμπει σε ακμαιοτάτη φάση του Αιγαιακού θαλασσιού εμπορίου και των επαφών, μεταξύ Αθηνών και Χίου και άλλων νησιωτικών πόλεων, στα χρόνια της Α΄ Αθηναϊκής (Δηλιακής) Συμμαχίας, που συγκροτήθηκε το 478/7 π.Χ., και πριν από την έκρηξη του Πελοποννησιακού Πολέμου το 431 π.Χ. (Mattingly 1981, 78-80. Sarikakis 1986. Σαδικάκης 1990. 1998, 113, 115).

Το ναυάγιο στη νησίδα του βορείου Σαρωνικού αποτυπώνει μία “στιγμή” στο χρονικό των εμπορικών ανταλλαγών Αθηνών-Χίου και πρέπει να σχετίζεται με πλοίο που είχε αναχωρήσει για το τελευταίο ταξίδι του από την μεγαλόνησο του ανατολικού Αιγαίου.

Σημειώσεις

¹ Σε εφαρμογή της Υ.Α. με αριθμ. πρωτ. ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α2/Φ 55/13959/541 από 7-4-2005.

Τόπος διαμονής της ερευνητικής ομάδος ήταν τα Σελήνια, στην ανατολική ακτή της Σαλαμίνας, ενώ σημείο εξορμήσεως, σε καθημερινή βάση, αποτέλεσε ορμίσκος στην περιοχή Κολώνες, στη νότια ακτή της νήσου, όπου βρίσκεται και η οικία του Σωτηρίου Βλάχου, επαγγελματία οστρακοαλιεία, ο οποίος προσέφερε σημαντική βοήθεια στην έρευνα με την καθημερινή παρουσία του και τις ακριβείς υποδείξεις σημείων με ενάλιες αρχαιότητες στην ευρύτερη περιοχή, με την παραχώρηση αποθήκης για τον καταδυτικό εξοπλισμό, με την διάθεση του ξύλινου παραδοσιακού σκάφους του, με την παράδοση, στην Ε.Ε.Α., δύο (2) αρχαίων αγγείων από συγκεκριμένα σημεία στον υπό έρευνα θαλάσσιο χώρο, καθώς και με την εν γένει πρόθυμη συμπαράσταση του ίδιου και της συζύγου του στην ερευνητική ομάδα.

Στην υπηρεσία της έρευνας έθεσε ευγενώς το ταχύπλοο σκάφος του τύπου Boston Whaler, για μία ημέρα (την Κυριακή 31/7/2005), και ο Γεώργιος

Η Χίος, αξίζει να τονισθεί, υπήρξε μία από τις πρώτες πόλεις που προσεχώρησαν στην Αθηναϊκή Συμμαχία, έχοντας, μάλιστα, το προνόμιο να παραμένει αυτόνομη και αφορολόγητη, και διετήρησε στενές και ειρηνικές σχέσεις με το κράτος των Αθηνών επί 66 ολόκληρα έτη, μέχρι την εξέγερση και την προσχώρησή της στη Σπάρτη το 412 π.Χ., λίγο μετά την Σικελική Εκστρατεία (Quinn 1981. Barron 1986. Σαδικάκης 1998, 110-142).

Γιάννος Γ. Λώλος
Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, Ι.ΕΝ.Α.Ε.
Κατερίνα Δελλαπόρτα
Προϊσταμένη Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων,
Ι.ΕΝ.Α.Ε.
Διονύσης Ευαγγελιστής
Αρχαιολόγος, Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων
Θεοτόκης Θεοδούλου
Αρχαιολόγος, Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων,
Ι.ΕΝ.Α.Ε.
Νιόβη Καραπέτση,
Αρχαιολόγος, Ι.ΕΝ.Α.Ε.
Μυρτώ Μιχάλη,
Αρχαιολόγος, Ι.ΕΝ.Α.Ε.

Αντωνόπουλος, ενώ πρόθυμη υποστήριξη στον τόπο διαμονής της ομάδος, στα Σελήνια, προσέφερε ο Γιάννης Σπ. Κουφάκος. Την ευθύνη της μεταφοράς του εξοπλισμού του Ι.ΕΝ.Α.Ε. ανέλαβε ο Πέτρος Βακόνδιος.

² Πέραν των ήδη αναφερθέντων, στην υποβρύχια έρευνα του 2005 συμμετείχαν, κατά διαστήματα, οι αρχαιολόγοι Θάνος Αρώνης Webb, Γιώργος Κουτσουφλάκης, Στέλλα Δεμέστιχα, Αλεξάνδρα Μαρή, η αρχιτέκτων Φωτεινή Βλαχάκη, καθώς και οι Βασίλης Κορώσης και Αθανασία Κιούση, εκπαιδευόμενοι φοιτητές του Τμήματος Ιστορίας και Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων.

Βιβλιογραφικές αναφορές

- Barron, J. 1986: “Chios in the Athenian Empire”, στο Boardman και Vaphoroulou-Richardson 1986, 89-103.
- Boardman, J. και C. E. Vaphoroulou-Richardson (επιμ. έκδ.) 1986: *Chios: A Conference at the Homereion in Chios* 1984, Oxford.

- Γρηγοριάδου, Μ. 1999: "Οξυπύθμενοι αμφορείς", στο Α. Αρχοντίδου-Αργύρη και Θ. Κυριακοπούλου (επιμ. έκδ.), *Αρχαιολογικό Μουσείο Χίου*, ΥΠ.ΠΟ., Κ. Ε.Π.Κ.Α., Μυτιλήνη, 60-62.
- Γρηγοριάδου, Μ. 2000: "Οξυπύθμενοι αμφορείς", στο Α. Αρχοντίδου-Αργύρη και Θ. Κυριακοπούλου (επιμ. έκδ.), *Χίος τ' έναλος πόλις Οινοπίωνος*, ΥΠ.ΠΟ., Κ' Ε.Π.Κ.Α., Χίος, 157-159.
- Grace, V. R. 1979: *Amphoras and the Ancient Wine Trade*, A.S.C.S.A., Princeton, New Jersey. Mattingly, H. 1981: "Coins and Amphoras-Chios, Samos and Thasos in the Fifth Century B.C.", *JHS* Vol. 101, 78-86.
- Quinn, T. 1981: *Athens and Samos, Lesbos and Chios (478-404)*, Manchester.
- Sarikakis, Th. 1986: "Commercial Relations Between Chios and Other Greek Cities in Antiquity", στο Boardman και Vaphoroulou-Richardson 1986, 121-131.
- Σαδικάκης, Θ. Χ. 1990: "Η οικονομική ανάπτυξη της Χίου στην Αρχαιότητα", *Παρνασσός* Τόμ. 32, 140-151.
- Σαδικάκης, Θ. Χ. 1998: *Η Χίος στην Αρχαιότητα*, Εκδόσεις Εριφύλη, Αθήνα.
- Τσαραβόπουλος, Α. Ν. 1986: "Η αρχαία πόλη της Χίου, Στοιχεία για την τοπογραφία της από σωστικές ανασκαφές", *ΗΘΡΟC* Τόμος 4, 124-144.

Underwater Survey off the Island of Salamis, 2005

Yannos Lolos, Katerina Dellaporta, Dionyssis Evangelistis, Theotokis Theodoulou, Niovi Karapetsi, Myrto Michalis

Summary

An underwater reconnaissance off the southern coast of Salamis in the Saronic Gulf was conducted by a team of diving archaeologists from the Hellenic Institute of Marine Archaeology and the Greek Ephorate of Underwater Antiquities from 25 July to 1 August 2005. Parts of the seabed along the southwestern coast of the island, from the Bay of Kanakia to the Bay of Peristeria, were surveyed by members of the team, largely using information provided by a local fisherman.

Most noteworthy, among the results of the 2005 Salamis survey is certainly the identification of a shipwreck, at a depth of 6-7 meters, off the islet of Lagousa, the largest in a group of four islets, between Salamis and Aigina, with a sizeable cargo of tiles and amphorae (in fragmentary condition) originating from the wine-producing island of Chios in the east Aegean.

On the evidence of the occurrence of Chian amphorae of an early type with a "swollen" neck ("bulbous-necked amphorae"), the cargo can be securely dated to the middle of the 5th century B.C. or shortly after. The wrecked cargo at Lagousa is one of a few wrecks of the 5th century B.C. to be investigated in the Aegean. It can be assigned to the horizon of the First Athenian Alliance, marked by intense sea-trade between Athens and Chios, shortly before the outbreak of the Peloponnesian War (431-404 B.C.).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ο πύργος της Λαγούσας

Γιάννος Γ. Λώλος, Χριστίνα Μαραμπέα

Με την ευκαιρία της υποβρύχιας έρευνας στη Λαγούσα, την Κυριακή 31 Ιουλίου 2005, πραγματοποιήθηκε αναγνωριστική επίσκεψη στην βραχονησίδα (από τους Γ. Λώλο και Χρ. Μαραμπέα) και τεκμηριώθηκε η ύπαρξη αρχαίου κυκλικού πύργου (Εικ. 18-19), καθώς και άλλων στοιχείων στο κορυφαίο τμήμα της, με βάση σχετικές πληροφορίες από τους ερευνητές Άδωνι Κ. Κύρου και Δημήτριο Αρτέμη.

Η μακρόστενη νησίδα Λαγούσα (Εικ. 7) είναι η μεγαλύτερη και η ανατολικότερη από την τετράδα των νησίδων Λαγούσες (ή Λαούσες) που βρίσκονται στον βόρειο Σαρωνικό, ανάμεσα στην Αίγινα και στη Σαλαμίνα (οι άλλες τρεις είναι η Παναγίτσα, όπου και ομώνυμο εκκλησίδιο, η Μακρόνησος και ο Κορδελιάρης). Φαίνεται ότι διατηρεί το αρχαίο της όνομα, αν κρίνουμε από την ύπαρξη δύο άλλων νησίδων με το όνομα Λάγουσα στις αρχαίες πηγές, στον χώρο του Αιγαίου (Λυκούδης 1959, 688).

Ο πύργος του 4ου αι. π.Χ. (πιθανώς του πρώτου ημίσεος) είναι ιδρυμένος στην κορυφή της νησίδας (σε υψόμετρο 40 μ.), στο σημείο όπου υπάρχει τσιμεντένιος κιονίσκος (τριγωνομετρικό σημείο) της Γ.Υ.Σ. (Εικ. 18-19). Θα πρέπει να προστεθεί σε άλλα παραδείγματα (παρατηρητήρια, φρυκτωρίες), ενταγμένα, πιθανώς, στο σύστημα άμυνας του κράτους των Αθηνών, που έχουν εντοπισθεί σε βραχονησίδες γύρω από τη Σαλαμίνα, στη Λέρο (ή Νέρα), στο Περανήσι και στην μεγαλύτερη βραχονησίδα στον Όρμο των Κανακίων (Lolling 1884, Taf. I. Λώλος 2005, 181).

Ο κυκλικός πύργος, με εσωτερική διάμετρο 5,30 μ., είναι κατασκευασμένος από μεγάλους ασβεστολιθικούς δόμους. Ο μεγαλύτερος από τους σωζόμενους (σπασμένος, σήμερα) έχει μήκος 1,85 μ., πλάτος 0,80 μ. και ύψος 0,60 μ. Ο κυκλικός τοίχος αποτελείται από μία σειρά λίθων (δόμων), με πάχος που κυμαίνεται από 0,70 μ. έως 1 μ. Το μέγιστο σωζόμενο ύψος του τοίχου στη δυτική πλευρά, από δύο στρώσεις λίθων, είναι 1,30 μ., στη

βόρεια πλευρά 0,76 μ. και στην ανατολική πλευρά 0,65 μ. Στη νότια πλευρά διατηρούνται μόνον λίγοι λίθοι της κατώτερης (πρώτης) στρώσης. Στην ανατολική πλευρά του αρχαίου κτίσματος βρίσκεται προσκολλημένο μικρό τετράγωνο δωμάτιο νεωτέρων χρόνων(;), διαστάσεων 1,80 x 1,80 μ., με πάχος τοίχου 0,60-0,85 μ. και με είσοδο εύρους 0,50 μ. στη νότια πλευρά.

Σε απόσταση 14 μ. βορείως του πύργου, αναγνωρίζεται θεμελίωση αρχαίας κατασκευής (δεξαμενής;) ορθογώνιας κάτοψης, διαστάσεων 3 x 2,70 μ. περίπου, ενώ σε σημείο απέχον 11 μ. βορείως του πύργου υπάρχει πέτρινη γούρνα μεγίστου σωζόμενου ύψους 0,41 μ., με άνω επιφάνεια διαστάσεων 0,84 x 0,64 μ. και με βάθος κοιλώματος 0,20 μ.

Στο ανώτερο τμήμα της βραχονησίδας, στην ευρύτερη περιοχή του αρχαίου πύργου, παρατηρήθηκαν σποραδικά επιφανειακά όστρακα. Συγκεκριμένα, σημειώθηκαν: Δύο (2) θραύσματα κλειστών αγγείων, πιθανώς Υστερομυκηναϊκών χρόνων, λίγα θραύσματα σώματος αγγείων, ίσως προϊστορικών χρόνων, καθώς επίσης και δώδεκα (12) όστρακα ακόσμητων αγγείων Υστεροκλασικών-πρώιμων Ελληνιστικών χρόνων και λίγα θραύσματα κεραμίδων των αυτών χρόνων.

Γιάννος Γ. Λώλος,
Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, Ι.ΕΝ.Α.Ε.

Χριστίνα Μαραμπέα,
Πανεπιστημιακή Ανασκαφή Σαλαμίνας, Ι.ΕΝ.Α.Ε.

Βιβλιογραφικές αναφορές

Lolling, H. G. 1884: "Die Meerenge von Salamis", στο *Historische und Philologische Aufsätze Ernst Curtius zu seinem siebenzigsten Geburtstage am zweiten September 1884 gewidmet*, Berlin, 1-10.

Λυκούδης, Στ. Ε. 1959: Λήμμα "Λάγουσα", *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, Τόμος 15, Έκδοσις Δευτέρα, Εκδοτικός Οργανισμός "Ο Φοίνιξ" Ε.Π.Ε., Αθήναι, 688.

Λώλος, Γ. Γ. 2005: "Σαλαμίνα", στο Α. Γ. Βλαχόπουλος (επιμ. έκδ.), *Αρχαιολογία, Νησιά του Αιγαίου*, Εκδοτικός Οίκος Μέλισσα, Αθήνα, 176-181.

Appendix

The Tower of Lagousa

Yannos Lolos, Christina Marabea

Summary

This note deals with the remains of a circular watch-tower (inner diam.: 5.30 m.) of the 4th century B.C., identified at the top of the islet of Lagousa, rising to a height of 40 m. It is one of several such towers, already documented on islets around Salamis in the Saronic.

Χάλκινος κορμός ιππέα από τη θαλάσσια περιοχή της Καλύμνου

Γιώργος Κουτσοφλάκης

*“Φαίνεται, ότι η ελληνική θάλασσα, ζηλότυπος δια την φήμην
τόσων μεγαλωνύμων χερσαίων τόπων,
προθυμείται να μας χαρίζει εξαιρετικώς λαμπρά καί άρτια δώρα”*

(Κ. Ρωμαίος, 1925)

Η ενάλια αρχαιολογία συχνά επιφυλάσσει ευρήματα τα οποία διατηρούνται εξαιρετικά σπάνια σε χερσαίους χώρους. Η πλέον ίσως χαρακτηριστική κατηγορία τέτοιων ευρημάτων είναι τα χάλκινα γλυπτά. Στις 4 Μαΐου 2006 στο Λιμεναρχείο της Καλύμνου, παραδόθηκε στον υπογράφοντα και την συντηρήτρια της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων Σμ. Συμεωνίδου, χάλκινος κορμός έφιππου αγάλματος που ανεγκύστηκε στην θαλάσσια περιοχή της Καλύμνου. Το άγαλμα συσκευάστηκε και μεταφέρθηκε την ίδια μέρα στα εργαστήρια συντήρησης της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων (Ε.Ε.Α.) στην Αθήνα όπου και τοποθετήθηκε στην δεξαμενή αφαλάτωσης για τους επόμενους επτά μήνες. Από το Ιανουάριο του 2007, έχει αρχίσει η διαδικασία του μηχανικού καθαρισμού του από την συντηρήτρια της Εφορείας κα Ε. Παπαδήμα¹.

Πρόθεση του παρόντος κειμένου δεν είναι η πλήρης παρουσίαση και διεξοδική τεχντροπική ανάλυση του εν λόγω γλυπτού. Η συνολική δημοσίευση του ευρήματος θα ακολουθήσει στο μέλλον, εφόσον ολοκληρωθεί και η μακροχρόνια διαδικασία συντήρησής του. Σκοπός του άρθρου αυτού είναι αντιθέτως η εξέταση της πιθανολογούμενης σχέσης του με άλλα ευρήματα της ευρύτερης θαλάσσιας περιοχής της Καλύμνου, η διατύπωση ενός προβληματισμού για τις φερόμενες ως θέσεις εύρεσης του συνόλου των ευρημάτων αυτών και η τεκμηρίωση μίας χρονολόγησης, βασιζόμενης στις ιστορικές συνθήκες και τα συνευρήματα.

Η περιοχή ανέλκυσης

Το εν λόγω άγαλμα ανεγκύστηκε με συρόμενα

δίχτυα από το αλιευτικό σκάφος (μηχανότρατα) “Καπετάν Θέμελης” ΝΚ 79, ιδιοκτησίας Μιχαήλ Κουφάκη, κατοίκου Καλύμνου, το βράδυ της 2ας Μαΐου του 2006. Το πεδίο αλιείας την συγκεκριμένη ημέρα βρισκόταν ανατολικά του διαύλου Καλύμνου – Κω με την “καλάδα”, να ξεκινάει περίπου δύο μίλια βορειώς του Λιμνίωνα της Κω και να τερματίζει κάπου μεταξύ της βραχονησίδας Νερά και του κόλπου Βλυχάδια της νήσου Καλύμνου. Κατά την μαρτυρία του ιδιοκτήτη και καπετάνιου του σκάφους Μ. Κουφάκη, το τράβηγμα της καλάδας διήρκεσε περίπου δύο ώρες, από τις 21.00 έως τις 23.00 και κάλυψε μία απόσταση περί τα πέντε ναυτικά μίλια. Το βάθος της καλάδας κυμάνθηκε από τις 25 έως τις 42 οργυιές (περί τα 36 - 75 μέτρα). Από τον έλεγχο της μνήμης του GPS του σκάφους επιβεβαιώθηκαν και οι ακριβείς συντεταγμένες της πορείας του σκάφους κατά την συγκεκριμένη νύχτα της ανέλκυσης².

Σύμφωνα με την μαρτυρία του ιδίου του κ. Κουφάκη, το χάλκινο άγαλμα, θα πρέπει να πιάστηκε από τα συρόμενα δίχτυα μετά το μέσο της διαδρομής, όταν και έγινε ιδιαίτερα αισθητό στους επιβαίνοντες ένα “γερό κράτημα” στο σκάφος.

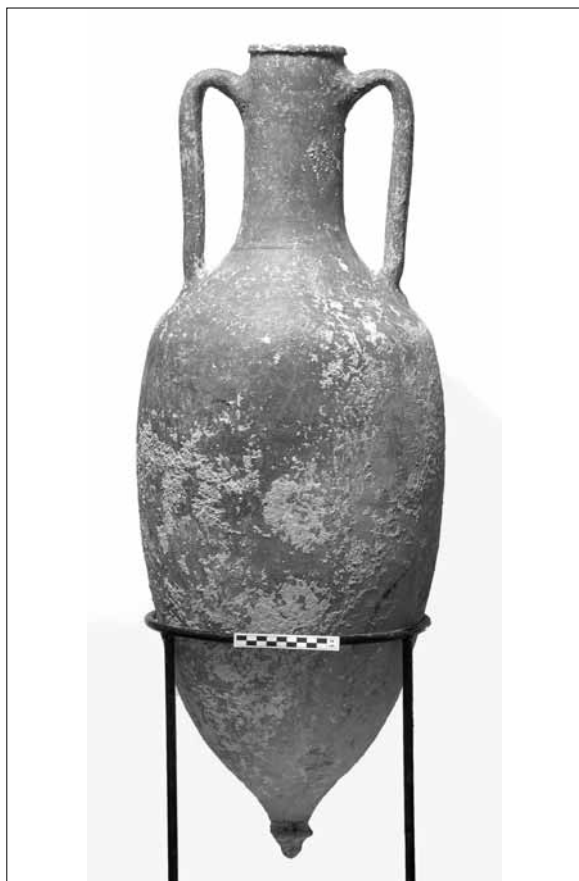
Περιγραφή του γλυπτού

Πρόκειται για χάλκινο κορμό έφιππης μορφής, σωζόμενου ύψους 0.95 μ. (εικ. 1-2). Εκτός της κεφαλής λείπουν τα χέρια από το ύψος των ώμων, τα πόδια από το ύψος των γοφών, κατά μεγάλο τμήμα η αριστερή πλευρική χώρα, ο αριστερός ώμος και η αριστερή πλευρά της πλάτης. Η μορφή έχει πλαστεί σε μέγεθος κατά προσέγγιση 1/4 - 1/3 μεγαλύτερο του φυσικού. Η επιφάνειά του έχει διαβρωθεί σε μεγάλο βαθμό και φέρει παχύ



Εικ. 1. Χάλκινος κορμός ιππέα. Πλάγια όψη, πριν τον καθαρισμό.

Εικ. 2. Χάλκινος κορμός ιππέα. Πρόσθια όψη, μετά τον καθαρισμό.



Εικ. 3. Κνιδιακός αμφορέας του 1ου αιώνα π.Χ.



Εικ. 4. Σπαράγματα βενθικών επικαθήσεων από τον αμφορέα με στρώματα οξειδίων του χαλκού.

στρώμα επικάλυψης από άλατα, ασβεστολιθικά ιζήματα και βενθικούς οργανισμούς. Στην κατάσταση αυτή δεν είναι εύκολο να διακριθούν οι ενδυματολογικές του λεπτομέρειες.

Η κορμός φέρει θώρακα, του τύπου που είναι γνωστός στην βιβλιογραφία ως δερμάτινος ή κυλινδρικός (Leder-Rohrenpanzer, Σταμπολίδης 1992, 152-4), ο οποίος ζώνεται στη μέση δύο φορές από μία διασταυρούμενη στην πλάτη υφασμάτινη λωρίδα σχηματίζοντας επιτηδευμένο κόμβο στο μέσο του θώρακος, στο ύψος του διαφράγματος (για μία παρόμοια διάταξη βλ. Laube, 2006, πιν. 44:1,2). Τα ελεύθερα άκρα της ζώνης αυτής, περνάνε κάτω από το περιελιγμένο τμήμα της, σχηματίζοντας μικρές θηλειές και κατόπιν πέφτουν ελεύθερα στα πλάγια. Ο θώρακας κοσμείται από κομβίο στην δεξιά πρόσθια πλευρά και ζώνη από εγχάρακτα ζεύγη ελικοειδών μοτίβων πάνω από την παρυφή του. Στην παρυφή του θώρακα άπτονται δύο σειρές περυγών με θυσανωτή παρυφή. Στον λαιμό και τον δεξιό ώμο διακρίνεται πορπωμένο τμήμα χλαμύδος ή ιματίου. Τμήμα του ενδύματος αυτού σώζεται μερικώς και στην πλάτη του αγάλματος. Ο σωζόμενος δεξιός ώμος, καλύπτεται από χιτώνα που εξέρχεται κάτω από τον θώρακα. Το εσωτερικό του κορμού είναι κενό ενώ σε διάφορα σημεία της περιφέρειας υπάρχουν ρηγματώσεις.

Σε γενικές γραμμές, και μη λαμβάνοντας υπόψη τα επιμέρους διακοσμητικά στοιχεία του θώρακα, η ενδυματολογική διάταξη βρίσκει τυπολογικά παράλληλα στους θωρακοφόρους της Δήλου (Marcadé, 1969, 196 – 201. Ζαφειροπούλου, 1998, 158-9), Κορίνθου (Kaufmann Williams, 1977, πιν. 27) και Νάξου (Laube, 2006, πιν. 76:3). Μαζί με τον κορμό του αγάλματος παραδόθηκαν και δύο αποσπασματικά τμήματα πτυχώσεων που βρέθηκαν μέσα στον αλιευτικό σάκο. Και τα δύο προέρχονται μετά βεβαιότητας από τον χώρο του λαιμού και δύνανται στο μέλλον να συγκολληθούν με τον κορμό.

Ας σημειωθεί εδώ ότι κατόπιν της μεταφοράς του γλυπτού στα εργαστήρια συντήρησης της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων, και της προσεκτικής παρατήρησής του υπό εργαστηριακές συνθήκες, διαπιστώθηκε η ύπαρξη ζώντων βενθικών οργανισμών στο εσωτερικό του, κάτι που υποδηλώνει ότι το εύρημα πραγματικά είχε αποσπαστεί

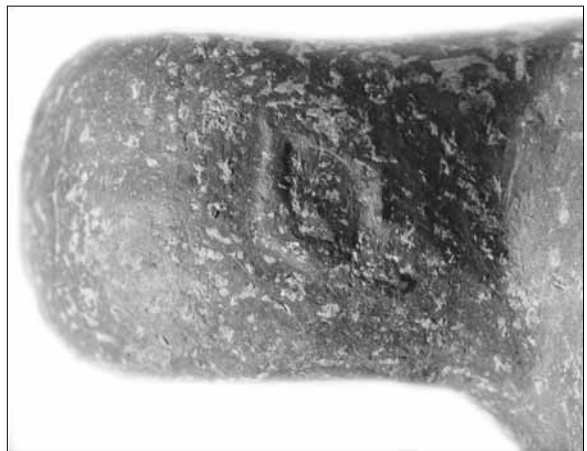
πολύ πρόσφατα από το υδάτινό του περιβάλλον. Η παρατήρηση αυτή δεν είναι άνευ σημασίας στην διαπραγμάτευση που θα ακολουθήσει.

Μαζί με το αποσπασματικό αυτό χάλκινο γλυπτό, παραδόθηκε και ένας αέριος αμφορέας (εικ. 3), που σύμφωνα με την δήλωση του Μ. Κουφάκη, ανελκύστηκε στην ίδια “καλάδα” με τον κορμό του ιππέα και μάλιστα είχε εισχωρήσει στο κοίλο εσωτερικό του. Η ιδιάζουσα αυτή τυχαία συνεύρεση του αγγείου με το γλυπτό σε συνδυασμό και με τις βαριές ασβεστολιθικές επικαθήσεις βενθικών οργανισμών που έφερε ο αμφορέας, πιθανόν να δικαιολογεί και την άριστη διατήρηση της κατάστασής του, φαινόμενο σπάνιο για αμφορείς που συλλέγονται από τράτες.

Η αρχική εκτίμηση ότι ο αμφορέας και το γλυπτό προέρχονται από το ίδιο υποθαλάσσιο περιβάλλον και ότι αποτελούσαν κάποτε τμήματα φορτίου του ίδιου ναυαγίου, ενισχύθηκε ακόμα περισσότερο από κάποιες παρατηρήσεις που έγιναν στα εργαστήρια της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων. Κατά την διαδικασία συντήρησης του αμφορέα, διαπιστώθηκε ότι κάτω από τις ασβεστολιθικές επικαθήσεις που σχημάτιζαν ένα ενιαίο στρώμα πάχους έως και 1,5 εκατοστού και οι οποίες κάλυπταν τα 3/4 της επιφάνειας του αγγείου, υπήρχε ένα εκτενές πράσινο στρώμα πάχους έως και 5 χιλιοστών από οξειδία του χαλκού (εικ. 4), το οποίο θα μπορούσε να δημιουργηθεί μόνο από την μακροχρόνια συνεύρεση των δύο αντικειμένων στο ίδιο υποθαλάσσιο περιβάλλον.

Από τα παραπάνω είναι εξαιρετικά πιθανό ότι αμφορέας και γλυπτό αποτελούσαν τμήματα του ίδιου φορτίου³. Η συνεύρεση αμφορέων με γλυπτά δεν μας είναι άγνωστη από άλλες περιπτώσεις και φαίνεται ότι η υπερπόντια μεταφορά χάλκινων γλυπτών, ως έργων τέχνης ή ως υλικού ανακύκλωσης, δεν μονοπωλούσε απαραίτητα τον διαθέσιμο αποθηκευτικό χώρο ενός εμπορικού πλοίου (Eiseman και Ridgway 1987, Κουρουγιώτης 1902).

Ο αμφορέας αυτός μας δίνει και μία κατά τεκμήριο ασφαλή χρονολόγηση για το τελευταίο ταξίδι του πλοίου. Πρόκειται για χαρακτηριστικό δείγμα Κνιδιακού αμφορέα, με λεπτό δακτυλιόσχημο χείλος, μακρύ στενό λαιμό, ταινιωτές λαβές ανεπαίσθητα γωνιώδεις, που ξεκινούν από το πάνω μέρος του λαιμού και καταλήγουν στον



Εικ. 5α και β. Σφραγίσματα από τις λαβές του αμφορέα.

ώμο του αγγείου, στενούς ώμους και ωοειδές σώμα, που καταλήγει στην χαρακτηριστική ομφαλόσχημη απόληξη των Κνιδιακών αμφορέων (Whitbread 1995, 71)⁴. Στο σημείο πρόσφυσης της μίας λαβής στον ώμο, υπάρχει εκβάθυνση από εμπίεση δακτύλου του κεραμέως.

Ο αμφορέας φέρει από ένα σφράγισμα στην επιφάνεια του άνω οριζοντίου τμήματος κάθε λαβής. Παρότι τα ίχνη της σφραγίδας έχουν σε μεγάλο βαθμό απαληφθεί, αναγνωρίζεται στο ένα σφράγισμα, πιθανότατα κυκλικό, σχηματοποιημένη άγκυρα (εικ. 5α). Παρότι παντελώς όμοιο σφράγισμα δεν υπάρχει στο corpus των μέχρι τούδε δημοσιευμένων σφραγισμάτων, η σχηματοποιημένη άγκυρα ως πρόσθετο σύμβολο μας είναι γνωστή στα κνιδιακά ενεπίγραφα σφραγίσματα των τέλων του 3ου, 2ου και των

αρχών του 1ου αιώνα π.Χ. (Grace 1934, 253-4, Grace 1956, 151-159, Grace και Savvatiianou – Petropoulakou 1970, 324-352, Jöhrens 1999, 102-195). Δεν είναι γνωστά άλλα παραδείγματα κνιδιακού σφραγίσματος με την άγκυρα μόνη της ως σύμβολο, με εξαίρεση αμφιλεγόμενο σφράγισμα σε λαβή, που προέρχεται από τον περίβολο ανατολικά του ιερού του Απόλλωνα στην Δήλο (Peignard-Giros 2000, 131-2, πιν. 79α)⁵.

Από το δεύτερο σφράγισμα σώζονται ελάχιστα ίχνη, μπορεί όμως με κάποια σχετική ασφάλεια να διαγνωστεί η απεικόνιση ενός πλατιού φύλλου (εικ. 5β). Το φύλλο ως μεμονωμένο μοτίβο, μας είναι γνωστό από ελάχιστα παραδείγματα των ύστερων σειρών των κνιδιακών αμφορέων (Grace 1934, 292, Jöhrens 1999, 238, Grace και Savvatiianou – Petropoulakou 1970, 354).

Το γεγονός ότι και τα δύο σφραγίσματα είναι μικρά σε μέγεθος, απλοποιημένα ως προς την απεικόνιση και δεν εμφανίζουν ίχνη επιγραφών, μπορούν να χρονολογήσουν το αγγείο στην περίοδο VII των κνιδιακών αμφορέων (Jöhrens 1999, 95, Empereur και Hesnard 1987, 21) δηλ. μεταξύ του 78 π.Χ. και του ύστερου 1ου αιώνα π.Χ. Στην χρονολόγηση μέσα στον 1ο αιώνα π.Χ. συναινούν και τα προχωρημένα χαρακτηριστικά του σχήματος του αγγείου.

Χάλκινα γλυπτά από τον ευρύτερο θαλάσσιο χώρο της Καλύμνου

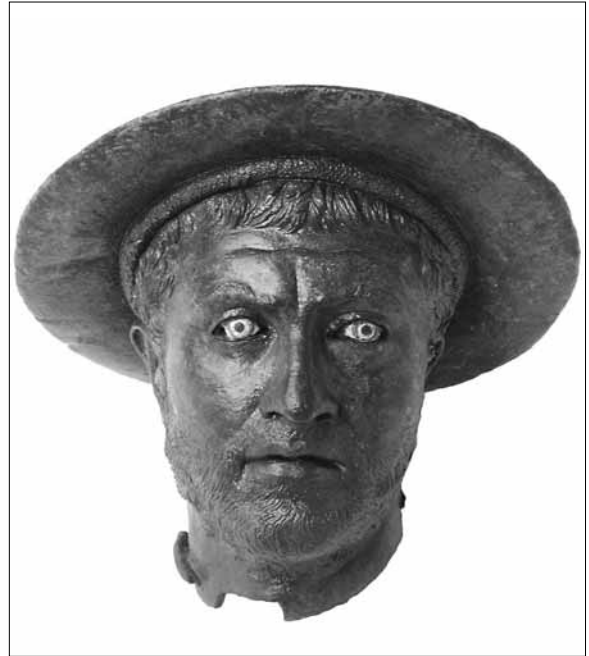
Παρότι η ανέλκυση χάλκινων γλυπτών από την θάλασσα έχει μία ιστορία ήδη 100 χρόνων στα ελληνικά χωρικά ύδατα (Φίλιος 1899), η θάλασσα περιοχή της Καλύμνου, ως χώρος προσέλευσης χάλκινων γλυπτών ήρθε μόνο σχετικά πρόσφατα στο προσκήνιο. Τις τελευταίες ημέρες του 1994 ο αλιεύς κ. Αντώνης Χατζηαντωνίου, κάτοικος Καλύμνου, παρέδωσε στην Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων την γνωστή “Κόρη της Καλύμνου”, σήμερα εκτεθειμένη στην συλλογή γλυπτών του Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου. Η υψηλή αμοιβή που χορηγήθηκε στον ευρέτη φαίνεται να πυροδότησε μία σειρά από παραδόσεις αποσπασματικών γλυπτών για τα επόμενα χρόνια, με τελευταία την παράδοση του έφιππου κορμού από τον κ. Μ. Κουφάκη το 2006. Οι συνεχείς

αυτές παραδόσεις δημιούργησαν την εύλογη υπόνοια, ότι τα γλυπτά αυτά πιθανότατα προέρχονται από ένα ή περισσότερα ναυαγία⁶. Συνεπώς καθίσταται επιτακτική η ανάγκη μίας διεξοδικής διαπραγμάτευσης των φερόμενων ως περιοχών εύρεσης και των συνθηκών υπό τις οποίες αυτά παραδόθηκαν. Κατά χρονολογική σειρά, έγιναν οι παρακάτω παραδόσεις.

Κατάλογος παραδοθέντων χάλκινων γλυπτών⁷

1) “Κόρη της Καλύμνου” (ΕΑΜ, ΒΕ 13/1999). “Πρόκειται για μεγάλο μεγέθους χάλκινο άγαλμα, σωζ. ύψ. 1,98 μ., του τύπου της Μεγάλης Ηρακλειώτισσας, που απεικονίζει γυναικεία μορφή που φορεί χιτώνα και ιμάτιο περιελιγμένο στο σώμα, το οποίο καλύπτοντας και το κεφάλι πέφτει μπροστά” (Καζιάνης 1994, 856, πιν. 265 α-β, Καζιάνης 1996, 738, πιν. 244β). Το κεφάλι κόπηκε κατά την ανέλκυση. Ανελκύστηκε από τη μηχανότρατα “Παναγία Καμαρίου” ΝΚ 64, ιδιοκτησίας Αντώνη Χατζηαντωνίου, κατοίκου Καλύμνου στις 28/12/1994 και παραδόθηκε στο Λιμεναρχείο Καλύμνου την αμέσως επόμενη ημέρα. Αλιεύτηκε στη θέση “Νεκροθήκη”, ΒΑ της νήσου Ψερίμου σε βάθος περί τα 100 μέτρα, σε απόσταση 2 - 3 ναυτικά μίλια από την ακτή. Σύμφωνα με τα αρχεία της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων στις 29-8-1995 ο κ. Ζαχαρίας Μαραγκός παρέδωσε δύο ακόμα χάλκινα πτυχωτά αποτμήματα που πιθανόν συνανήκουν στην κόρη. Τα τεμάχια αυτά είχε στην κατοχή του ο Ιωάννης Χατζηαντωνίου, αδελφός του Αντώνη Χατζηαντωνίου.

2) “Χάλκινη κεφαλή πιλοφόρου και διαδηματοφόρου άνδρα” (εικ. 6 α-β, ΕΕΑ ΒΕ 55/97), “ο οποίος φέρει το πλατύ στρογγυλό και αβαθές καπέλο, τη γνωστή καυσία των μακεδόνων βασιλέων. Στο μέτωπο και κάτω από την καυσία διακρίνεται το διάδημα. Τα έντονα χαρακτηριστικά, το πλατύ μέτωπο, τα ένθετα μάτια, τα μισάνοιχτα χείλη, το μουστάκι και το σγουρό γένι, μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι πρόκειται για σπάνιο εύρημα εξαιρετικής τέχνης, που απεικονίζει επιφανή βασιλέα της Μακεδονίας της ελληνοιστικής περιόδου” (Καζιάνης 1997, 1201, πιν. 444, ΥΠ.ΠΟ. 1997, 130, εικ.1). Ύψος 0,32 μ., πλάτος 0,20 μ. Παραδόθηκε από τον Μιχαήλ Κουφάκη,



Εικ. 6α και β. Η χάλκινη κεφαλή ελληνοιστικού ηγεμόνα παράδοσης Κουφάκη 1997.



Εικ. 7. Η χάλκινη κνήμη παράδοσης Κουφάκη 1997.

κάτοικο Καλύμνου στις 21-2-1997 στο λιμεναρχείο Καλύμνου. Ανασύρθηκε από τη μηχανότρατα του ιδίου "Καπετάν Θέμελης" Ν.Κ. 79, ενώ αλίευε στις 20-2-1997 ΒΔ της Καλύμνου, μεταξύ Τελένδου και Λακκίου Λέρου. Η πορεία του σκάφους που δηλώθηκε ήταν 1-4 ναυτικά μίλια ανοιχτά των ακτών Καλύμνου - Λέρου. Στην αναφορά του Λιμεναρχείου Καλύμνου μνημονεύονται ως περιοχή εύρεσης οι ΒΔ ακτές της Καλύμνου. Αναφορά της Ε.Ε.Α. επισημαίνει ότι "κατά τη διάρκεια της συντήρησης διαπιστώθηκε ότι το αντικείμενο αυτό είχε παραμείνει εκτός νερού επί αρκετό χρονικό διάστημα πριν παραδοθεί, διαπίστωση που έρχεται σε αντίθεση με τον ισχυρισμό του Κουφάκη ότι τα ανέσυρε την προηγούμενη ημέρα της παραδόσεως στο Λιμεναρχείο".

3) Τμήμα χάλκινης αριστερής κνήμης (εικ. 7, ΒΕ ΕΕΑ 56/97). Σώζεται από το γόνατο έως επάνω από τον αστράγαλο (Καζιάνης 1997, 1201, πιν. 444γ, ΥΠ.ΠΟ. 1997, 131). Διατηρούνται στοιχεία που υποδηλώνουν ότι έφερε πέδιλο. Μέγιστο σωζόμενο μήκος 0,98 εκ. Παραδόθηκε από τον Μιχαήλ Κουφάκη κάτοικο Καλύμνου στις 21-2-1997 στο Λιμεναρχείο Καλύμνου μαζί με την χάλ-



Εικ. 8. Το χάλκινο δελφίνι παράδοσης Αρβύθη 1997.

κινη κεφαλή (αρ. 2). Τα δύο αυτά χάλκινα ευρήματα αλιεύτηκαν μαζί κατά την διάρκεια της ίδιας “καλάδας”. Η επιφύλαξη της Ε.Ε.Α. για τον χρόνο ανέλκυσης ισχύει και για το τμήμα της κνήμης.

4) Χάλκινο δελφίνι (εικ. 8, ΒΕ Ε.Ε.Α. 58/97). Σώζεται το κεφάλι με τμήμα του ρύγχους και τα πτερύγια (Καζιάνης 1997, 1201, πιν.444ε, ΥΠ.ΠΟ. 1997, 131). Μέγιστο σωζόμενο μήκος 0,60μ. Παραδόθηκε από τον Μιχαήλ Αρβύθη, κάτοικο Φλασκάς Καλύμνου στο Λιμεναρχείο Καλύμνου στις 23-2-1997. Σύμφωνα με τη μαρτυρία του αλιεύτηκε σε “παλητό” ναυάγιο σε περιοχή των νήσων “Αρκιοί”, βόρεια της Λέρου, τον Ιανουάριο του 1997.

5) “Τμήμα χάλκινου ποδιού, σχεδόν ολόκληρου” (εικ. 9α, ΒΕ Ε.Ε.Α. 57/97), “στο οποίο διακρίνεται δερμάτινο διχτυωτό σανδάλι με σπηρούνι. Αναμφίβολα ανήκει σε υπερφυσικό άγαλμα ιππέα . . .” (Καζιάνης 1997, 1201, πιν. 444δ, ΥΠ.ΠΟ. 1997, 131, εικ. 2). Σώζεται έως το μέσο περίπου του μηρού, όπου διατηρείται άκρο του χιτωνίσκου. Μέγ. σωζόμενο μήκος 0,97 μ. Παραδόθηκε από τον Εμμανουήλ Γάτη, κάτοικο Καλύμνου στις



Εικ. 9α και β. Τα χάλκινα πόδια παράδοσης Γάτη 1997 και Μιχαήλου 1999.

23-2-1997 και ανασύρθηκε από τη μηχανότρατα του ιδίου “Πατήρ Σάββας” στις 16-2-1997 από τη θαλάσσια περιοχή Αγ. Νικολάου Καλύμνου σε βάθος 150 μέτρων. Κατά τη διάρκεια της συντήρησης διαπιστώθηκε ότι είχε ανελκυσθεί και παραμένει εκτός θαλάσσης για μεγάλο χρονικό διάστημα, αντίθετα από τους ισχυρισμούς του ευρέτη.

6) Αριστερό πόδι από χάλκινο άγαλμα (εικ. 9β, ΒΕ Ε.Ε.Α. 99/3, Δελλαπόρτα – Δημητριάδου, 1999, 1031-2, εικ. 20-22). *“Το πόδι σώζεται έως το μέσον του μηρού περίπου (μεγ. σωζ. μήκος 0,80 μ.). Φορεί δερμάτινο υπόδημα με μεταλλικούς πτερνιστήρες. Το υπόδημα αποτελείται από παχιά σόλα (κάττυμα), η σιλική κάτω επιφάνεια του οποίου υποχωρεί για να στερεώνεται καλύτερα στον αναβολέα, και από δικτυωτό πλέγμα από κορδόνια, τα οποία συγκρατούνται στο μετατόρισιο από δερμάτινο ιμάντα που φθάνει διασταυρούμενος μέχρι τον ταρσό. Μέσα από το δικτυωτό πλέγμα του υποδήματος διακρίνεται ένα είδος κροσσωτού χονδρού υφάσματος, το οποίο τυλίγει το πόδι μέχρι τη μέση της κνήμης περίπου και αφήνει να φαίνονται ελεύθερα τα άκρα των δύο πρώτων δακτύλων. Το ύφασμα είναι διάστικτο με λεπτές κουκίδες και συγκρατείται στο ύψος της κάτω μούρας της κνήμης από δερμάτινο ιμάντα, τυλιγμένο σφικτά και δεμένο μπροστά σε κόμπο, με τα άκρα να πέφτουν ελεύθερα εμπρός. Το πίσω μέρος της κνήμης, επάνω από τα σφυρά, προστατεύεται από πρόσθετο μεταλλικό (;) οξύληκτο έλασμα. Στο άνω τμήμα του δεξιού μηρού σώζεται και μικρό τμήμα του χιτωνίσκου του αναβάτη. Το πόδι φαίνεται να έχει χυτευθεί ανεξάρτητα και να έχει αποκοπεί στο σημείο ένωσής του με τον υπόλοιπο ανδριάντα. Από τον τύπο του υποδήματος, καθώς και από το λεπτομερή τρόπο απόδοσης του, το έργο τοποθετείται χρονικά μάλλον στην ρωμαϊκή παρά στην ελληνιστική περίοδο”.* Ανασύρθηκε από τη μηχανότρατα του Μιχαήλου Κυριάκου “Αντώνης Μ.” Ν.Κ. 125, την Πέμπτη 14 Ιανουαρίου 1999, στη θαλάσσια περιοχή Καλύμνου – Κω και συγκεκριμένα 2,45 ναυτικά μίλια από το ακρωτήριο Αγ. Γεώργιος και 2,5 ναυτικά μίλια νοτιοανατολικά από τη βραχονησίδα Σαφονίδι. Παραδόθηκε στο Λιμεναρχείο Καλύμνου στις 3-2-1999.

Από όλα τα παραπάνω στοιχεία προκύπτουν

κάποιες ενδιαφέρουσες παρατηρήσεις. Οι παραδόσεις (1994, 1997, 1999, 2006) έχουν φαινομενικά μία λογικοφανή κατανομή σε ένα διάστημα δεκατριών ετών. Η περίπτωση ωστόσο των παραδόσεων του έτους 1997 φαίνεται να καταρρίπτει κάθε στατιστική ανάλυση συμπτωματικών φαινομένων. Σε διάστημα μόλις τριών ημερών, από τις 21 έως τις 23-2-1997, παραδίδονται τέσσερα τμήματα χάλκινων γλυπτών, από τρεις διαφορετικούς ευρέτες (παραδόσεις Κουφάκη, Αρβύθη, Γάτη) οι οποίοι δηλώνουν τρεις τελείως διαφορετικές, μη γειτνιάζουσες περιοχές ανέλκυσης (ΒΔ Κάλυμνος, Αρκιοί, Αγ. Νικόλαος Καλύμνου, εικ. 11). Δεν θα πρέπει βέβαια να είναι τυχαίο ότι για τρία από τα τέσσερα παραδοθέντα ευρήματα διατυπώθηκαν επιφυλάξεις σχετικά με τον δηλούμενο χρόνο ανέλκυσής τους.

Οι συσχετισμοί επίσης των ίδιων των παραδοθέντων αντικειμένων μεταξύ τους παρουσιάζουν ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Η ύπαρξη τριών ποδιών τεκμηριώνει την παρουσία δύο τουλάχιστον αγαλμάτων. Κατόπιν της παράδοσης Κουφάκη του 1997, πιθανολογήθηκε εύλογα ότι το τμήμα κνήμης και η κεφαλή ελληνιστικού ηγεμόνα αποτελούσαν τμήματα του ίδιου αγάλματος (Καζιάνης 1997, 1201), καθώς η θέση εύρεσης και η κλίμακα τους συμφωνούσαν. Την εποχή εκείνη, δεν έγινε καμία προσπάθεια να συσχετιστεί η κεφαλή με το χάλκινο δεξί πόδι της παράδοσης Γάτη καθώς αυτό προερχόταν από άλλη θαλάσσια περιοχή. Η παράδοση Μιχαήλου το 1999 έθεσε το όλο ζήτημα σε μία τελείως διαφορετική βάση. Είναι καταρχήν αναμφισβήτητο, ότι τα δύο πόδια (παραδόσεων Γάτη και Μιχαήλου) συνανήκουν στο ίδιο άγαλμα έφιππης μορφής: οι διαστάσεις τους είναι ίδιες, έχουν τον ίδιο βαθμό κάμψης στο γόνατο και φέρουν τον ίδιο τύπο υποδήματος (Δελλαπόρτα – Δημητριάδου, 1999, 1031). Αν το σύνολο των ευρημάτων συσχετιστεί, χωρίς να ληφθεί υπ’ όψιν η περιοχή προέλευσής τους, διαπιστώνεται μία περαιτέρω εσωτερική συνάφειά τους: ο κορμός της παράδοσης του 2006 ανήκει σε έφιππη μορφή όπως και τα δύο πόδια των παραδόσεων Γάτη και Μιχαήλου με τους χαρακτηριστικούς πτερνιστήρες. Το τμήμα του χιτωνίσκου που διακρίνεται στο άνω τμήμα του δεξιού μηρού στο πόδι της παράδοσης Μιχαήλου, μπορεί να αποδοθεί στον χιτώνα που διακρίνεται να καλύπτει τον δεξιό ώμο του έφιπ-

που κορμού. Πρόκειται για ένα είδος χιτωνίσκου που φοριέται κάτω από τον θώρακα, η παρυφή του οποίου διακρίνεται συχνά στην εικονογραφική παράδοση των θωρακοφόρων μορφών, να εξέρχεται κάτω από τις πτέρυγες του θώρακα (Laube, 2006, πιν. 14:4, 21:1, 44:1). Τέλος η κεφαλή ελληνιστικού ηγεμόνα της παράδοσης Κουφάκη 1997, μπορεί να συσχετιστεί με την εικονογραφία έφιππων μορφών, λόγω του καλύματος της κεφαλής που φέρει, η οποία πιθανόν ορθά έχει αναγνωριστεί ως καυσία, το παραδοσιακό κάλυμμα της κεφαλής των Μακεδόνων. Η απεικόνιση έφιππων μορφών που φέρουν διάδημα και καυσία έχει μία μακρά παράδοση στην εμβληματική εικονογραφία των ηγεμόνων της μακεδονικής δυναστείας, παράδοση που μπορεί να αναχθεί ήδη στα νομίσματα που έκοψε ο Αλέξανδρος Α΄ της Μακεδονίας (495 – 454/1 π.Χ., Kraay και Hirmer 1966, 350, πιν. 169) και συνεχίστηκε μέχρι και τα χρόνια του Φιλίππου Β΄ (Le Rider 1977, 20, 364-6).

Τον κορμό και τα τρία μέλη, φαίνεται επίσης να συνδέει μία κατά προσέγγιση κοινή κλίμακα, κατά ένα τέταρτο περίπου μεγαλύτερη του φυσικού. Η φαινομενικώς αμυδρά μικρότερη κλίμακα της κεφαλής, είναι της τάξεως που θα αναμενόταν σε ένα έργο που ακολουθεί λυσιδίαια πρότυπα⁸. Η πιθανότητα λοιπόν, ο κορμός και τα μέλη να αποτελούν τμήματα της ίδιας γλυπτής σύνθεσης δεν θα πρέπει να αποκλειστεί. Ας σημειωθεί επιπλέον ότι το αριστερό πόδι της παράδοσης Μιχαήλου, ανασύρθηκε από τον ίδιο θαλάσσιο χώρο, από όπου προέρχεται και ο κορμός της παράδοσης Κουφάκη. Το στοιχείο αυτό, φαίνεται να ενισχύει την κοινή προέλευση τους⁹.

Έρευνες της Ε.Ε.Α. στους χώρους των υποδείξεων

Για τη διερεύνηση των βαθών υδάτων της θαλάσσιας περιοχής νότια και ανατολικά της Καλύμνου, έχουν πραγματοποιηθεί δύο έρευνες της Ε.Ε.Α. σε συνεργασία με το ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε., με το ωκεανογραφικό σκάφος “Αιγαίο” και το βαθυσκάφος “Θέτις” (2000, 2002). Παρότι σκοπός των ερευνών αυτών ήταν γενικότερα ο εντοπισμός αρχαίων ναυαγίων, μεγάλο μέρος του χρόνου αναλώθηκε στις περιοχές από τις οποίες πιθανο-

λογούνται ότι προέρχονταν τα χάλκινα μέλη των γλυπτών.¹⁰ Μεθοδολογικά η έρευνα διεξήχθη στις περιοχές όπου η υπόδειξη ήταν γενικού χαρακτήρα και ακολούθησε την συνήθη πρακτική γεωφυσικής – ακουστικής διερεύνησης με επάλληλες ηχοβολιστικές σαρώσεις από Ηχοβολιστή Πλευρικής Σάρωσης (Side Scan Sonar), αξιολόγηση των στόχων, ιεράρχησή τους και τέλος οπτικό έλεγχο τους με την χρήση του βαθυσκάφους “Θέτις”.

Όσον αφορά στις περιοχές των υποδείξεων, η έρευνα του 2000 (19/2 – 3/3) επικεντρώθηκε σε δύο περιοχές (εικ. 10):

1) Τον θαλάσσιο χώρο που εκτείνεται ανατολικά της Καλύμνου και μεταξύ της Ψέριμου και της Καλόλιμνου με συνολική έκταση 80 τετραγωνικών χιλιομέτρων. Στην περιοχή αυτή φέρονται ότι ανελκύστηκαν η “κόρη της Καλύμνου” και το πόδι της υπόδειξης Γάτη. Συντελέστηκαν ηχοβολιστικές σαρώσεις συνολικά 110 ναυτικών μιλίων. Η διερεύνηση της περιοχής αυτής απέδωσε συνολικά 20 στόχους, χωρίς κανένας εξ αυτών να αξιολογηθεί ως αρχαίο ναυάγιο. Λόγω περιορισμένου χρόνου κανείς εκ των στόχων αυτών δεν επιβεβαιώθηκε οπτικά.

2) Την θαλάσσια περιοχή νότια της Καλύμνου και ανατολικά της βραχονησίδας Σαφονίδι με συνολική έκταση 30 τετραγωνικά χιλιόμετρα και σαρώσεις μήκους 50 ναυτικών μιλίων. Στην περιοχή αυτή αξιολογήθηκαν είκοσι στόχοι. Ελέγχθηκαν οπτικά οι επτά ιεραρχικότεροι και όπως διαπιστώθηκε αποτελούσαν όλοι τους βραχύδη εξάρματα ή μεταλλικά σύγχρονα αντικείμενα, τα οποία αντανάκλυσαν εντόνως το σήμα του πομπού.

Και στις δύο περιοχές διαπιστώθηκε εκτενής παρουσία ιχνών από τράτες, αποδεικνύοντας ότι αποτελούν ένα αλιευτικό πεδίο που συνεχίζει να αλιεύεται με εντατικούς ρυθμούς. Ας σημειωθεί τέλος ότι τα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά του βυθού και των δύο περιοχών, με τον ιλυώδη πυθμένα και τις ομαλές κλίσεις, τις καθιστούσαν ένα ιδανικό πεδίο έρευνας, όπου σε κάθε περίπτωση η παρουσία ενός ναυαγίου δεν θα περνούσε απαρατήρητη.

Η έρευνα του 2002 διήρκεσε από τις 19/6 έως 26/6 και είχε ως βασικό στόχο τον εντοπισμό

82-3. Bass και Joline 1968/9. Ridgway 1967)¹², τον μικρό νέγρο (Μουσείο Bodrum αρ. 756) και το ειδώλιο της Ίσιδος – Τύχης τα οποία ανελκύστηκαν από καγκάβα το 1963 στην περιοχή Yalikavak, βόρεια της Αλικαρνασσού (Bass 1966, 82-3, Bass και Fernald 1971, Bass 1996, 15, Ridgway 1990, 339, pl.177, Throckmorton 1987, 23)¹³. Στα τρία αυτά ευρήματα θα πρέπει ίσως να προστεθεί και ένα τέταρτο, η χάλκινη κεφαλή γυναικείας μορφής από το Μουσείο Ackland (Chapel Hill αρ. 67.24.1, Immerwahr 1969), για την οποία έχει εκφραστεί η άποψη, όχι χωρίς επιφυλάξεις, ότι προέρχεται από θαλάσσιο χώρο της Μ. Ασίας, πιθανότατα στην περιοχή της Αλικαρνασσού (Green 2004, 7-8).

Όσον αφορά στη θαλάσσια περιοχή νότια της Καλύμνου, η ανασκευασμένη κατάθεση του κ. Γάπη, σχετικά με την παράδοση του δεξιού ποδιού το 1997 και τις παραδόσεις Κουφάκη του ίδιου έτους, καθώς και η αναφορά ενός ακόμα υποδείξαντα κατά την έρευνα του 2002, του κ. Γκαζινάκη επικεντρώνονται στην ίδια θαλάσσια περιοχή ανατολικά της βραχονησίδας Σαφονίδι, από όπου προέρχεται και ο κορμός της παράδοσης Κουφάκη του 2006. Με βάση τις γεωγραφικές συντεταγμένες της πορείας του σκάφους του Κουφάκη κατά τον χρόνο αλίευσης, ένα μεγάλο τμήμα της πορείας του εμπίπτει εντός των ορίων της τράπεζας ερευνών του 2000 και 2002, ειδικά αν ληφθεί υπόψη η παρατήρηση του ίδιου, ότι ο κορμός θα πρέπει να συλλέχθηκε από το δίκτυ της τράτας μετά το μέσο της διαδρομής. Είναι άξιο απορίας ωστόσο, εφόσον η περιοχή αυτή είχε διερευνηθεί διεξοδικά στις δύο έρευνες της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων, πως το υποτιθέμενο ναυάγιο ή ο κορμός δεν εντοπίστηκαν τότε¹⁴.

Οι εικασίες που μπορούν να γίνουν δεν είναι πολλές. Είτε ο κορμός του αγάλματος συλλέχθηκε πιο νότια, εκτός της τράπεζας ερευνών και σε περιοχή εκτός του πεδίου ηχοβολιστικών σαρώσεων, είτε ο κορμός (μαζί με τον αμφορέα) αποσπάστηκε από τον χώρο του ναυαγίου και μεταφέρθηκε σε δεύτερο χρόνο, εντός της τράπεζας των ερευνών μετά το 2002, παρασυρόμενος ενδεχομένως από τα δίκτυα κάποιων τράτας. Κατά την παρουσία μου στην Κάλυμνο, και εν μέσω της αναστάτωσης που είχε προκαλέσει η ανέλκυση του χάλκινου κορμού τον Μάιο του 2006, οι συζητήσεις “ανεπίσημου χαρακτήρα” με

τους ιδιοκτήτες μηχανότρατων και μελών των πληρωμάτων τους, άφησαν να διαφανεί ότι και σε άλλες περιπτώσεις βαριά χάλκινα αντικείμενα (πιθανόν γλυπτά) ή τμήματά τους πιάστηκαν στα δίκτυα και τραβήχτηκαν μέχρι την επιφάνεια της θάλασσας, στο τελευταίο ωστόσο στάδιο της ανέλκυσης, αποσπάστηκαν και κατέπεσαν πάλι στον βυθό. Κανείς ωστόσο δεν δήλωσε αυτόπτης μάρτυρας ενός τέτοιου περιστατικού¹⁵.

Η παράδοση της “Κόρης της Καλύμνου” στα τέλη του 1994 από τον κ. Α. Χατζηαντωνίου, και η γεναιόδωρη αμοιβή η οποία του χορηγήθηκε από το ΥΠ.ΠΟ., αποτέλεσαν αναμφισβήτητα ένα σημείο καμπής στην συνεργασία της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων με τους αλιείς της Καλύμνου. Στις θετικές επιπτώσεις της παράδοσης Χατζηαντωνίου, πέρα του θετικού κλίματος και της οικοδόμησης μίας όποιου σχέσης αμοιβαίας εμπιστοσύνης, θα πρέπει να προσμετρηθεί και ολόκληρη η σειρά παραδόσεων τμημάτων χάλκινων γλυπτών, από το 1994 μέχρι το 2006¹⁶. Η χορήγηση ωστόσο γενναίων αμοιβών είχε και κάποιες παράπλευρες επιπτώσεις. Δημιούργησε ένα κλίμα μυστικοπάθειας μεταξύ των αλιέων της Καλύμνου, μετέτρεψε τρόπον τινά τους “αλιείς ιχθύων” σε “αλιείς αγαλμάτων” και ενδεχομένως παροδήγησε κάποιους από αυτούς σε σκόπιμες παραποιήσεις όσον αφορά στις περιοχές ανεύρεσης. Το τελευταίο αυτό φαινόμενο είναι δύσκολο κατανοητό πλέον, την στιγμή μάλιστα που ο νέος αρχαιολογικός νόμος (ΦΕΚ 3028, 2002, άρθρο 8, παρ. 4) προβλέπει αμοιβή τόσο για το δηλωθέν αντικείμενο, όσο και για την υπόδειξη του τόπου από τον οποίο αυτό προέρχεται. Η παντελής απουσία ναυαγίων, όπως προέκυψε από τις δύο έρευνες της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων στην τράπεζα ερευνών νότια της Καλύμνου, σε μία περιοχή πολλαπλών υποδείξεων, δοκιμάζει σοβαρότατα την αξιοπιστία των μαρτυριών αυτών. Θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη, το ενδεχόμενο τα χάλκινα μέλη να προέρχονται από περιοχές οι οποίες βάση της κείμενης νομοθεσίας και του αλιευτικού κώδικα, δεν θα έπρεπε να είναι αλιεύσιμες από μηχανότρατες.

Η ανέλκυση του κνιδιακού αμφορέα μαζί με τον χάλκινο κορμό τεκμηριώνει με αρκετή ασφάλεια την χρονολόγηση ενός τουλάχιστον ναυαγίου με φορτίο γλυπτών στον δεύτερο ή τρίτο τέταρτο του 1ο αιώνα π.Χ. Στην ίδια περίπτωση χρονική

περίοδο χρονολογούνται δύο ακόμα ναυάγια με φορτίο γλυπτών, το ναυάγιο των Αντικυθήρων (μετά το 84 π.Χ., Κριτζάς 1998, 44, μεταξύ 80-70 π.Χ., Grace 1965) και το ναυάγιο της Mahdia (Rotroff 1994, 141-3, μεταξύ 80-60/50 π.Χ.), το οποίο και σχετίζεται άμεσα με τον αιγαιακό χώρο. Στα ευρήματα αυτά θα πρέπει να προστεθεί και ο θησαυρός γλυπτών της “κρύπτης” του Πειραιά, ένα φορτίο αγαλμάτων που πιθανόν προερχόταν από την Δήλο (Έργον 1959, 161-169, Σταϊνχάουερ 1998, 52).

Οι ιστορικές συγκυρίες της περιόδου αυτής, με τις οποίες μπορεί να συσχετιστεί η υπερπόντια μεταφορά γλυπτών, περιλαμβάνουν την δήωση της Δήλου από τις δυνάμεις του Μιθριδάτη (88 π.Χ.), την κατάληψη και λεηλασία των Αθηνών από τον Σύλλα (86 π.Χ.) και τις λαφυραγωγίες της Μ. Ασίας, Βιθυνίας και Πόντου από τον Λεύκιο Λικίνιο Λούκουλλο (Πλούταρχος, *Λούκουλλος* 37) και τον Πομπήιο τον Μέγα (Πλίνιος, NH 33.151, 37.14, Αππιανός, *Μιθρ. Πόλεμοι*, 17.116-7), κατά την διάρκεια του Γ΄ (74-67 π.Χ.) και Δ΄ (66-63 π.Χ.) Μιθριδατικού Πολέμου. Κατά την ίδια περίοδο σημειώνονται και γενικευμένες υφαρπαγές γλυπτών από ρωμαίους αξιωματικούς σε ατομικό επίπεδο. Είναι χαρακτηριστική η περίπτωση του ρωμαίου συλλέκτη Gaius Verre και των σχέσεών του με το διοικητή περιοχών της Μ. Ασίας Dolabella, ο οποίος απέσπασε μεγάλο αριθμό γλυπτών από τις επαρχίες του Ανατολικού Αιγαίου και της Μ. Ασίας με προορισμό τη διακόσμηση της βίλλας του Verre στην Ρώμη. Την ανεξέλεγκτη αυτή λεηλασία θα στηλιτεύσει δριμύτατα ο Κικέρων το 70 π.Χ., μανιώδης συλλέκτης ελληνικών γλυπτών ο ίδιος (*Verrem act. II, IV, 57, 126*). Φυσικά κατά τους ίδιους χρόνους ανθούσε και μία πιο εκλεπτισμένη και νομότυπη αγορά έργων τέχνης (Κικέρων, *ad Atticum*, 1.8.2, 1.9.2, 1.10.3).

Σε όλες τις περιπτώσεις αυτές του 1ου αιώνα π.Χ., τα γλυπτά, προϊόντα λεηλασίας, αγοράς ή και δανεισμού, διακινούνταν μέσω θαλάσσης. Στο ιστορικό αυτό πλαίσιο θα πρέπει να ενταχθεί και το ναυάγιο από το οποίο προέρχεται ο χάλκινος κορμός της Καλύμνου.

Γιώργος Κουτσοφλάκης
Αρχαιολόγος,

Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων, Ι.Ε.Ν.Α.Ε.

Σημειώσεις

¹ Ευχαριστώ θερμά την Έφορο Αικατερίνη Δελλαπόρτα για την άδεια μελέτης και δημοσίευσης του χάλκινου κορμού. Επίσης τον συνάδελφο από την ΚΒ΄ ΕΠΚΑ Δημήτριο Μπουσάκη, που έθεσε υπόψη μου τα τυπολογικά παράλληλα των θωρακοφόρων της Δήλου. Οι φωτογραφίες που συνοδεύουν το παρόν κείμενο είναι του Π. Βεζυρτζή. Ειδικότερα οι εικόνες αρ. 6α, 6β, 7, 8, 9α και 9β προέρχονται από το αρχείο της Ε.Ε.Α. και αποστέλουν αναδημοσίευση των φωτογραφιών που δόθηκαν στο *Αρχαιολογικό Δελτίο* του 1997 και του 1999.

² Η μεταφορά των συντεταγμένων στους χάρτες της Υδρογραφικής Υπηρεσίας, και η αντιπαραβολή με την μαρτυρία του κ. Κουφάκη φανερώνει ότι η περιοχή έχει περιγραφεί σωστά, με μία ανεπαίσθητη απόκλιση της τάξης των 7°. Μία μικρή απόκλιση υπήρχε και στην αναφορά του βάθους καθώς στην συγκεκριμένη πορεία το μέγιστο βάθος φτάνει τα 90 μέτρα. Οι αποκλίσεις αυτές ωστόσο κυμαίνονται στο μέτρο του λογικού και δεν συνιστούν τεκμήριο μη αξιόπιστης μαρτυρίας.

³ Η υπόθεση αυτή δεν μπορεί να έχει απόλυτο χαρακτήρα, καθώς ο ακριβής χώρος απόθεσης των δύο αντικειμένων εξακολουθεί να παραμένει άγνωστος. Η αναμφισβήτητη μακροχρόνια παραμονή των δύο αντικειμένων στο ίδιο περιβάλλον, δεν καθιστά βεβαίως αυτονόητη την υπόθεση ότι συνανήκαν στο ίδιο φορτίο. Είναι γνωστές πολλές περιπτώσεις διαφορετικών ναυαγίων στον ίδιο χώρο με άμεσο αποτέλεσμα την συμπωματική συνεύρεση των φορτίων τους. Εκτιμάται ωστόσο ότι στην περίπτωση του κορμού και του αμφορέα της Καλύμνου, αυτό είναι εξαιρετικά απίθανο καθώς τα δύο αντικείμενα προέρχονται από μεγάλο βάθος και από περιοχή που δεν γειτνιάζει άμεσα με την ακτή, όπου θα εγκυμονούσαν οι περισσότεροι ναυτιλιακοί κίνδυνοι και θα αναμενόταν επισυσσώρευση ναυαγίων στον ίδιο χώρο.

⁴ Ύψος 84 εκ., μέγιστη διάμετρος 32,5 εκ., εξωτερική διάμετρος στομίου 10 εκ., πλάτος λαβών 3,9 – 4,1 εκ.

⁵ Δεν είναι απολύτως σαφές εάν το εν λόγω σφράγισμα της Δήλου συνοδευόταν από επιγραφή η οποία απαλήφθηκε από την χρήση, ή εάν εξαρχής το σφράγισμα περιλάμβανε μόνο το σύμβολο της άγκυρας.

⁶ Όπως προκύπτει από τις δηλωθείσες περιοχές ανεύρεσης των παραδοθέντων γλυπτών ή μελών τους, όλα προέρχονται από βαθιά νερά και από θαλάσσιους χώρους απομακρυσμένους από την ακτογραμμή, γεγονός

που πρόδηλα δηλώνει ότι δεν μπορούν να σχετιστούν άμεσα με παράκτιες θέσεις (Φίλιος 1899) ή τελετουργικές ενέργειες απόρριψης (Lindenlauf 2003, 420-1). Παραμένει ανοιχτό ένα μικρό ενδεχόμενο, αυτό της σκόπιμης απόρριψης από τα μέλη του πληρώματος σε περίπτωση καταιγίδας, προκειμένου να μειωθεί το βάρος του πλοίου. Μία παρόμοια υπόθεση έχει γίνει και για τους πολεμιστές του Riace (Gianfrotta και Pomey 1981, 209).

⁷ Στον κατάλογο αυτόν μνημονεύονται γλυπτά ή τμήματά τους για τα οποία έχουν γίνει μόνο προκαταρκτικές δημοσιεύσεις χωρίς εκτενή σχολιασμό. Κατ' ανάγκη η περιγραφή που δίδεται εδώ (με πλάγια γράμματα εντός εισαγωγικών), ακολουθεί το δημοσιευμένο κείμενο των μελετητών χωρίς περαιτέρω σχολιασμό.

⁸ Η αποτίμηση της κλίμακας των μελών δεν είναι απόλυτα ακριβής καθώς οι επί μέρους μετρήσεις δεν βοηθούν ιδιαίτερα, όταν τα μέλη αυτά δεν βρίσκονται στον ίδιο φυσικό χώρο. Σήμερα τα δύο πόδια και η κεφαλή βρίσκονται στην έκθεση γλυπτών της Ε.Ε.Α. στο Νικόαστρο της Πύλου, ενώ ο κορμός στα εργαστήρια συντήρησης στην Αθήνα. Επίκειται η μεταφορά του συνόλου των γλυπτών στο νέο Μουσείο της Καλύμνου, όπου και θα καταστεί ευκολότερη τόσο η διαπίστωση ή όχι μίας ενιαίας κλίμακας όσο και οι λεπτομερείς παρατηρήσεις στις τομές των καταγμάτων των μελών, που πιθανόν να αποδώσουν εξίσου σημαντικές πληροφορίες σχετικά με το αν τα μέλη αυτά αποτελούσαν κάποτε τμήματα του ίδιου συνόλου.

⁹ Θα πρέπει εδώ ωστόσο να παρατηρηθεί μία αμυδρή διαφοροποίηση στο χρώμα του μετάλλου, μεταξύ των δύο ποδιών και του κορμού που ανελκύστηκε το 2006. Η διαφορά αυτή στο χρώμα, θα μπορούσε να ερμηνευτεί ως διαφοροποίηση στο κράμα του μετάλλου, ή διαφοροποίηση στην τελική επεξεργασία της επιφάνειας του μετάλλου μεταξύ γυμνών μελών και ενδεδυμένου κορμού. Θα μπορούσε να οφείλεται ακόμα και στις διαδικασίες της συντήρησης του μετάλλου. Είναι βέβαιο ότι μία ανάλυση του κράματος του μετάλλου στο μέλλον θα βοηθήσει αποφασιστικά στον συσχετισμό των μελών αυτών με τον κορμό.

¹⁰ Για τα αποτελέσματα της έρευνας του 2002, βλ. Δελλαπόρτα κ.α., 2003.

¹¹ Τα στοιχεία αυτά προέρχονται από την υπ' αριθμ. 4200/16-10-2002 αναφορά προς την Ε.Ε.Α. των αρχαιολόγων Η. Σπονδύλη, Δ. Ευαγγελιστή, Π. Μίχα και Θ. Θεοδούλου.

¹² Παρότι έχουν γίνει συνολικά τέσσερις ερευνητικές προσπάθειες για τον εντοπισμό του ναυαγίου από όπου προέρχεται η “Δήμητρα”, το ίδιο το ναυάγιο δεν έχει καταστεί δυνατό να εντοπιστεί ακόμα (Green 2004). Ο G. Bass κατά τις έρευνες του 1965-8 στην περιοχή, ανακάλυψε ένα ναυάγιο με ροδιακούς αμφορείς του 1ου αιώνα π.Χ., χωρίς όμως να καταστεί δυνατή η ασφαλής ταυτοποίηση του γλυπτού με το συγκεκριμένο ναυάγιο. Η έρευνα στις ακτές της Τουρκίας, φαίνεται να ταλανίζεται από τα ίδια προβλήματα που αντιμετωπίζονται και στην Καλύμνο: ασαφείς και συχνά αμφιλεγόμενες μαρτυρίες. Το ζήτημα της περιοχής ανεύρεσης της “Δήμητρας” παραμένει ανοιχτό.

¹³ Κατά την διερεύνηση της περιοχής από τον G. Bass μεταξύ των ετών 1965-1968 ανακαλύφθηκε ένα ναυάγιο με αμφορείς και κεράμους σε βάθος 80 μέτρων, χρονολογούμενο πιθανόν στον 1ο αιώνα π.Χ. Παρότι η οπτική διασκόπησή του δεν πιστοποίησε την παρουσία άλλων γλυπτών, θεωρήθηκε ότι πιθανότατα τα δύο αυτά γλυπτά προέρχονται από εκεί.

¹⁴ Ας σημειωθεί εδώ ότι σε ένα περιβάλλον που παρουσίαζε ιδανικές συνθήκες, η δυνατότητα εντοπισμού κατά τις έρευνες αυτές, πιστοποιήθηκε σε στόχους που αποτελούσαν αντικείμενα κατά πολύ μικρότερα από τον εν λόγω κορμό. Εκτενείς συζητήσεις με όσους συνάδελφους αρχαιολόγους έλαβαν μέρος στις έρευνες του 2000 και 2002 μου κατέστησαν σαφές, ότι η τράπεζα ερευνών στην περιοχή ανατολικά της βραχονησίδας Σαφονίδι έχει διερευνηθεί διεξοδικά και ότι αποκλείεται η ύπαρξη οποιουδήποτε ναυαγίου ή μεγάλου αντικειμένου που θα δημιουργούσε ισχυρή ηχοβολιστική αντανάκλαση στην περιοχή.

¹⁵ Οι Καλύμνιοι αλιείς για λόγους που μπορούν να γίνουν κατανοητοί, υπήρξαν ιδιαίτερα φειδωλοί στην αναφορά συγκεκριμένων προσώπων, περιοχών ή καϊκιών που είχαν εμπλακεί σε τέτοιου είδους περιστατικά. Κατά αυτόν τον τρόπο, η σημαντικότερη αξία που μπορούν να λάβουν τέτοιες μαρτυρίες, μειώνεται λόγω της ανωνυμίας. Για την ιστορία της καταγραφής, σημειώνεται εδώ ένα περιστατικό το οποίο αποτελεί κοινό τόπο όλων σχεδόν των αφηγήσεων: κατά την δεκαετία του 1990, μηχανότρατα από την Καλύμνο ανέλκυσε χάλκινο άγαλμα σε απροσδιόριστο χώρο, νότια της Καλύμνου. Ο καπετάνιος της μηχανότρατας μη θέλοντας να διακινδυνεύσει την πιθανή απώλειά του, το άφησε εντός του δικτυού κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας και προσπάθησε να το ρυμουλκώσει στα αβαθή. Το άγαλμα τελικά αποσπάστηκε από τα

δίχτυα σε σχετικά μικρή απόσταση από τον κάβο του Αγ. Γεωργίου.

¹⁶ Είναι σημαντικό να παρατηρηθεί εδώ ότι σε αντίθεση με άλλους θαλάσσιους χώρους που έχουν αποδώσει χάλκινα αγάλματα, στην περιοχή της Καλύμνου δεν μας είναι τίποτε γνωστό πριν το 1994. Η αλίευση ωστόσο ψαριών και σπόγγων στην Κάλυμνο με συρόμενα δίχτυα και “καγκάβες”, επιχειρείται επί πολλές δεκαετίες, και είναι αυτονόητο ότι τα εργαλεία αυτά δεν απέσπασαν από τον βυθό χάλκινα γλυπτά για πρώτη φορά το 1994. Η τύχη των πιθανολογούμενων ευρημάτων πριν το 1994 παραμένει άγνωστη. Ίσως κάποια από αυτά να ποντίστηκαν ξανά στην θάλασσα από ελλιπή γνώση ή φόβο των αλιέων. Η υπόθεση αυτή όμως είναι η ευτυχέστερη εκδοχή. Βάσιμα δημιουργείται και η υποψία ότι πολύ σημαντικά χάλκινα γλυπτά αμφιλεγόμενης προέλευσης, που εμφανίστηκαν στο διεθνές εμπόριο αρχαιοτήτων κατά τις δεκαετίες 1950-70, μπορεί να προέρχονται από την θαλάσσια περιοχή της Καλύμνου.

Βιβλιογραφικές Αναφορές

- Bass, G. F., 1966: *Archaeology Under Water*, London.
- Bass, G. F., Fernald, R., 1971: “Underwater archaeological explorations in Turkey”, *National Geographic Society Research Reports, 1965 Projects*, 15-22.
- Bass, G.F., Joline, L.T., 1968/9: “Problems of deep wreck identification”, *Expedition* 11, 9-12.
- Bass, G. F., 1996: *Shipwrecks in the Bodrum Museum of Underwater Archaeology*, Ankara.
- Δελλαπόρτα, Κ. και Δημητριάδου, Θ. 1999: *ΑΔ 55, Χρονικά*, Β΄ 2 (Αθήνα 2006), 1030-1032.
- Δελλαπόρτα, Κ., Σπονδύλης, Η., Ευαγγελιστής, Δ., Μίχα, Π., και Θ. Θεοδούλου 2003: “Έρευνα της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων και του Εθνικού Κέντρου Θαλασσίων Έρευνών στις θαλάσσιες περιοχές Καλύμνου, Λέρου και Λειψών”, *ΕΝΑΛΙΑ VII*, 42-49.
- Eiseman, C.J. και B.S. Ridgway 1987: *The Porticello Shipwreck: A Mediterranean Merchant Vessel of 415-385 B.C.*, Texas A&M University Press.
- Empereur, J.-Y. και A. Hesnard 1987: *Les amphores hellénistiques du monde Égéen, Céramiques hellénistiques et romaines II* (επιμ. Ρ. Lénéque – J.P. Morel), Paris.
- Ζαφειροπούλου, Φ., 1998: *Δήλος, Μαρτυρίες από τα Μουσειακά Εκθέματα*, Αθήνα.
- Hellenkemper Salies, G., Von Prittwitz & Gaffron, H. H. και G. Bauchenss 1994: *Das Wrack. Der Antike Schiffsfund von Mahdia*, Köln.
- Gianfrotta, P. A. και P. Pomey 1981: *Archeologia Subacquea, Storia, Techniche, Scoperte e Relitti*, Milano.
- Grace, V. R., 1934: “Stamped Amphora Handles Found in 1931-1932”, *Hesperia* 3, 197-310.
- Grace, V. R., 1956: “Stamped Wine Jar Fragments”, στο *Small Objects from the Pnyx: II, Hesperia Suppl.* 10, 113-189.
- Grace, V. R. και M. Savvatiianou-Petropoulakou 1970: “Les Timbres Amphoriques Grecs”, στο *Exploration Archéologique de Délos, XXVII, Îlot de la Maison des Comédiens*, Paris, 277-382.
- Grace, V. R., 1965: “The Commercial Amphoras from the Antikythera Shipwreck”, στο *The Antikythera Shipwreck Reconsidered*, Transactions of the American Philosophical Society, Vol. 55, part 3, 5-17.
- Green, J., 2004: “Report on the Demeter Side Scan Sonar Search and the Aslan Burnu Site Survey, Turkey, 2004”, Report – *Department of Maritime Archaeology, Western Australian Maritime Museum*, No. 188, 1-12.
- Immerwahr, S. A., 1969: “A New Greek Bronze Head in the Ackland Museum”, *Hesperia* 38, 150-156, pl. 42-44.
- Jöhrens, G., 1999: *Amphorenstempel im Nationalmuseum von Athen*, Mainz am Rhein.
- Καζιάνης, Δ., 1994: *ΑΔ 49, Χρονικά*, Β΄ 2 (Αθήνα 1999), 856, πιν. 265 α-β.
- Καζιάνης, Δ., 1996: *ΑΔ 51, Χρονικά*, Β΄ 2 (Αθήνα 2001), 738, πιν. 244β.

- Καζιάνης, Δ., 1997: *ΑΔ 52, Χρονικά, Β' 3* (Αθήνα 2003), 1201, πιν. 444.
- Kaufman Williams, C., II, 1977: "Corinth 1976: Forum Southwest", *Hesperia* 46, 40-81, πιν. 19-32.
- Κουρουγιώτης, Κ., 1902: "Τα Ευρήματα του Ναυαγίου των Αντικυθήρων", *ΑΕ* 1902, 145-172.
- Kraay, C. και M. Hirmer 1966: *Greek Coins*, London.
- Κριτζάς, Χ., 1998: "Jacques-Yves Cousteu 1910-1997", *ΕΝΑΛΙΑ V - 1/2 1993*, 42-44.
- Laube, I., 2006: *Thorakophoroi. Gestalt und Semantik des Brustpanzers in der Darstellung des 4. bis 1. Jhs. v. Chr.*, Tübingen Archæologische Forschungen, Band 1, Tübingen.
- Le Rider, G., 1977: *Le monnayage d' argent et d' or de Philippe II frappé en Macédoine de 359 a 294*, Paris.
- Lindenlauf, A., 2003: "The sea as a place of no return in ancient Greece", *World Archaeology* 35, 416-433.
- Marcadé, J., 1969: *Au Musée de Délos*, *BEFAR* 215, Paris.
- Peignard-Giros, A., 2000: "La céramique trouvée dans les fosses du péribole Est du sanctuaire d' Apollon à Délos", *Ε' Επιστημονική Συνάντηση για την Ελληνιστική Κεραμική - Πρακτικά*, 131-136, εκδ. ΤΑΠΑ, Αθήνα.
- Pollitt, J. J., 1986: *Art in the Hellenistic Age*, Cambridge.
- Ridgway, B.S., 1967: "The Lady from the Sea: A Greek Bronze in Turkey", *AJA* 71, 329-334.
- Ridgway, B. S., 1990: *Hellenistic Sculpture I. The Styles of ca. 331-200 B.C.*, Bristol.
- Rotroff, S., 1994: "The Pottery", στο *Hellenkemper Salies et alii*, 133-152.
- Ρωμαίος, Κ., 1924-5: "Ο έφηβος του Μαραθώνος", *ΑΔ* 9, 145-187, πιν. 2-5.
- Σταϊνχάουερ, Γ., 1998: *Τα Μνημεία και το Αρχαιολογικό Μουσείο του Πειραιά, Αθήνα*.
- Σταμπολίδης, Ν., 1992: "Ο Θωρακοφόρος Αρ. ΑΕ 268 της Κω. Αυτοκράτορας ή Ελληνιστικός Ηγεμόνας;", *ΑΕ*, 129-162.
- Throckmorton, P., 1987: *The Sea Remembers. Shipwrecks and Archaeology*, New York.
- ΥΠ.ΠΟ. 1997: *Το έργο του Υπουργείου Πολιτισμού στον τομέα της Πολιτιστικής Κληρονομιάς*, 1, 130-132, ΤΑΠ 1998.
- Φίλιος, Δ., 1899: "Χαλκούν άγαλμα Ποσειδώνος εκ Βοιωτίας", *ΑΕ* 57-74, πιν. 5,6.
- Whitbread, I.K., 1995: *Greek Transport Amphorae. A Petrological and Archaeological Study*, The British School at Athens, Fitch Laboratory Occasional Paper 4.

Bronze torso of equestrian statue from the sea of Kalymnos

George Koutsouflakis

Summary

In May 2006 a heavily damaged bronze torso and an intact amphora were recovered by trawling nets in the sea of Kalymnos. The torso belonged to an equestrian statue, dressed in military armour, with the head, hands and feet missing. The amphora belongs to a well-established Knidian type of the 1st century B.C. Certain traces of copper oxide on the surface of the amphora attest to the long coexistence of both items in the same maritime environment.

Moreover, the torso might be related with a series of other bronze statue parts, recovered in the vicinity of Kalymnos. A catalogue of seven bronzes might constitute part of one or more cargoes, the exact depositional origin of which remains unknown, despite the two open - water research projects, undertaken by the Hellenic Department of Underwater Antiquities. However, the presence of the Knidian amphora, in the same deposit with the equestrian torso, establishes a chronology for at least one cargo of statues within the second or third quarter of the 1st century B.C.

Η ναυτιλία κατά τους Ρωμαϊκούς χρόνους*

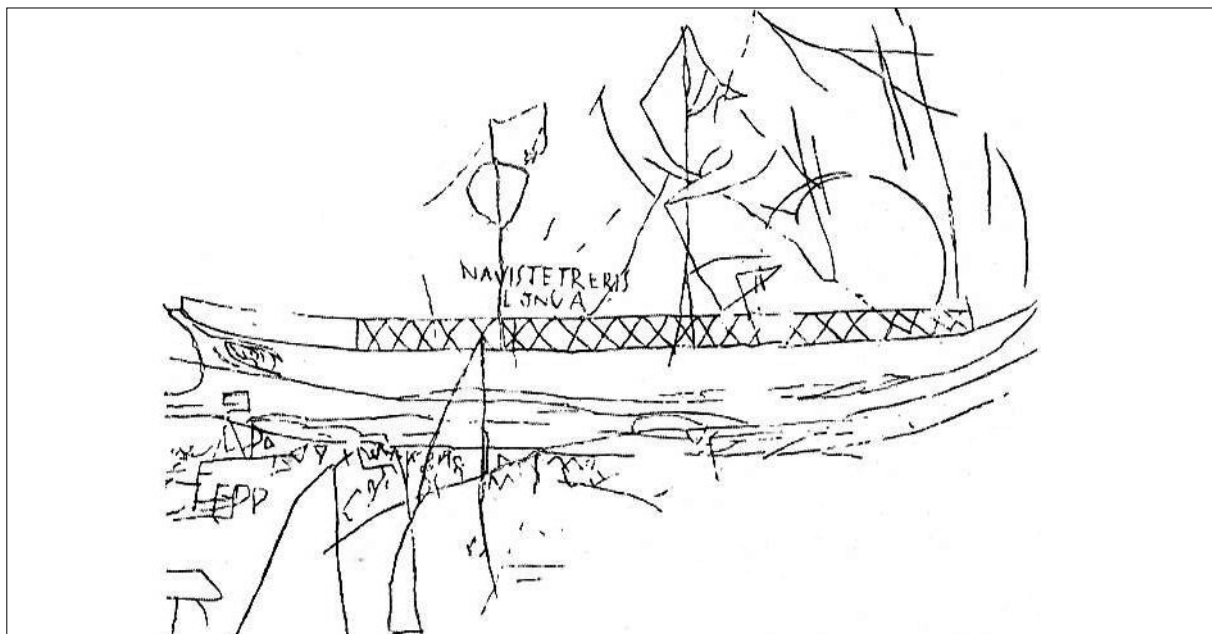
Αγγελική Σίμωνι, Ηλίας Σπονδύλης

Από την αρχή του 2ου π.Χ. αιώνα η Ρώμη, κυρίαρχος ήδη της δυτικής λεκάνης της Μεσογείου, επεκτείνεται και στην ανατολική. Την πρώτη κιόλας δεκαετία του αιώνα γίνεται ρυθμιστής της τύχης των ελληνικών κρατών. Το 31 π.Χ. η επική ναυμαχία στο Άκτιο καθορίζει τη κατάλυση του τελευταίου ελληνιστικού βασιλείου και η Μεσόγειος, υπό την Ρωμαϊκή ειρήνη (Pax Romana), θα γίνει για τους επόμενους αιώνες η εσωτερική θάλασσα της Αυτοκρατορίας (Mare Nostrum). Η πραγματικότητα αυτή διαρκεί έως και τον 4ο μ.Χ. αιώνα.

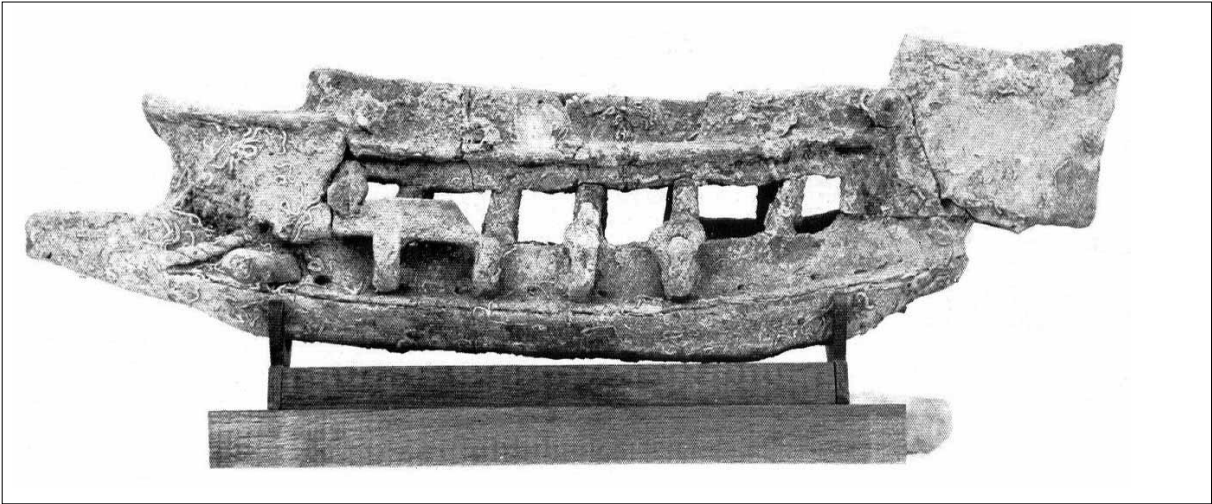
Μια ρωμαϊκή παροιμία συνόψιζε τη μακράιωνη προσπάθεια που χρειάστηκε για τη δημιουργία του Ρωμαϊκού Κράτους: “η Ρώμη δε χτίστηκε σε μία μέρα” (Roma non est condita in una die). Η ιστορία του Ρωμαϊκού Κράτους που κυριάρχησε σε όλες τις χώρες γύρω από τη Μεσόγειο και για μια ορισμένη περίοδο εκτεινόταν ως τη Βρετανία,

τη Δακία [σημερινή Ρουμανία] και την Αρμενία, έχει τούτο το ιδιαίτερο γνώρισμα: δεν ήταν έργο κάποιου μεγάλου ηγέτη και κατακτητή, δεν ήταν αποτέλεσμα κάποιου σχεδίου. Δημιουργήθηκε σταδιακά, με την συμμετοχή και επενέργεια πολλών παραγόντων κυρίως όμως των Ρωμαίων πολιτών που πολέμησαν για το μεγαλείο της Ρώμης και της Ρωμαϊκής Συγκλήτου που για πολλούς αιώνες χειριζόταν με σύνεση, συνέπεια και ευκαμψία την εξωτερική πολιτική.

Οι Ρωμαίοι καταρχάς κυριάρχησαν στην Ιταλία και ύστερα στη Δυτική Μεσόγειο. Αργότερα η πολιτική τους επιρροή φθάνει και ως τα κράτη της Ανατολικής Μεσογείου με την υποταγή της Μακεδονίας, της κυρίως Ελλάδος και του βασιλείου της Περγάμου. Οι ηγεμόνες της Ελληνιστικής Συρίας και της Πτολεμαϊκής Αιγύπτου ακολουθούν την πολιτική της. Στη Δύση έχει εξοντώσει την αντίπαλο της Καρχηδόνα και εξουσιάζει την εντεύθεν των



Εικ. 1. Ακτιδογράφημα που βρέθηκε στο Alba Fucens. Αναπαριστά μια τετρήρη (navis tetreres longa) και χρονολογείται στα τέλη του 1ου π.Χ. αιώνα ή στις αρχές του 1ου μ.Χ. αιώνα (Basch 1987, 420, εικ. 903).



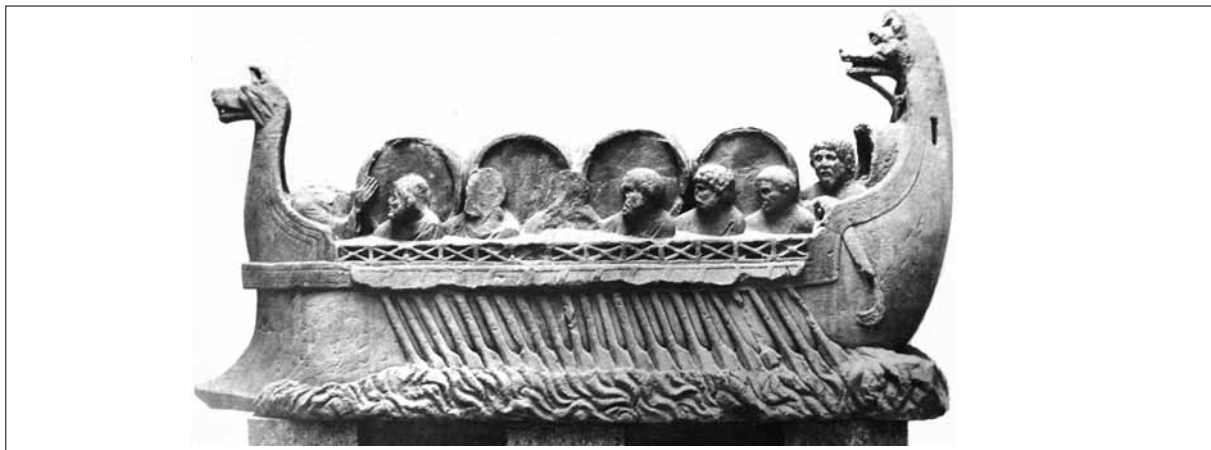
Εικ. 2. Κεραμικό μοντέλο πλοίου που βρίσκεται στο Μουσείο της Σπάρτης. Χρονολογείται στα τέλη του 1ου π.Χ. αιώνα ή στις αρχές του 1ου μ.Χ αιώνα (Basch 1987, 432, εικ. 936).

Άλπεων Γαλατία. Έτσι πραγματοποιήθηκαν οι μεγάλες κατακτήσεις, ενώ το 31 π.Χ. συμπληρώθηκε η υποταγή του Ελληνικού κόσμου στη Ρώμη. Οι κατακτήσεις αυτές έχουν πολύ σοβαρές συνέπειες για τους νικητές που ως τώρα ήταν μαθημένοι να ζουν και να σκέπτονται σύμφωνα με τις συνθήκες της απλής αγροτικής ζωής. Οι κοσμοκράτορες αλλάζουν ριζικά και συντελούνται σημαντικές μεταβολές σε όλους τους τομείς. Μετά τις κατακτήσεις, το εμπόριο, που ανθούσε πρωτύτερα στην Καρχηδόνα και στα σπουδαιότερα κέντρα της Ελλάδας, των ακτών της Ασίας και της Αιγύπτου, αναπτύσσεται πλέον από τους Ιταλιώτες, κυρίως, εμπόρους που αρχίζουν να πλημμυρίζουν τα οικονομικά κέντρα της Ανατολής.

Συγχρόνως με το εμπόριο αναπτύσσεται και η βιοτεχνία τόσο στη Ρώμη όσο και στις άλλες ιταλικές πόλεις όπως π.χ. στην Καπύη, στους Ποτιόλους, στην Πομπηία κ.α. Για να προλαβαίνουν οι παραγγελίες γίνονται πολύ μεγάλα εργαστήρια όπου η εργασία σ' αυτά είναι ομαδική αλλά και εξαντλητική. Όσο το ρωμαϊκό κράτος επεκτείνεται τόσο η ζήτηση των προϊόντων μεγαλώνει και αλλάζει το σύστημα παραγωγής με την καθιέρωση της αποκλειστικής εκμετάλλευσης της εργασίας των δούλων, που είναι πολύ φθηνότερη.

Οι συνέπειες των ρωμαϊκών κατακτήσεων είναι φανερές και στον τρόπο ζωής. Με το να υποτάξουν τις ελληνικές χώρες, οι κατακτητές, γοητεύθηκαν από την καλοζωία των νικημένων και

παραδόθηκαν σ' αυτή χωρίς αντίσταση με αποτέλεσμα να χάσουν τη φυσιογνωμία τους. Η ελληνιστική καλοζωία και η πολυτέλεια μάγεψε σαν την Κίρκη τους μαχητικούς και αγροίικους Ρωμαίους και μετέβαλε ολότελα το χαρακτήρα τους. Ήταν ενός είδους αντιστάθμισμα των νικημένων για την υποταγή τους. Ακολούθησε μια ορμητική εισβολή του ελληνιστικού πολιτισμού στη Ρωμαϊκή κοινωνία. Οι ζωντανοί φορείς του πολιτισμού αυτού, οι Έλληνες δάσκαλοι, γίνονται περιζήτητοι και οι μεγιστάνες του πλούτου πληρώνουν πολύ ακριβά για να τους έχουν κοντά τους. Παντού σε κάθε εκδήλωση της κοινωνικής ζωής η αρχαία ρωμαϊκή παράδοση εκτοπίζεται και τη θέση της παίρνουν καινούργιοι τρόποι. Τα έργα της ελληνιστικής γλυπτικής, αρχιτεκτονικής και διακοσμητικής εντυπωσιάζουν τους Ρωμαίους. Η Ρωμαϊκή τέχνη είναι εξέλιξη της ελληνιστικής και μεταφυτεύτηκε στη Ρώμη από τα μεγάλα καλλιτεχνικά κέντρα της Αλεξάνδρειας, της Ρόδου, της Περγάμου. Η πρώτη γνωριμία των Ρωμαίων με την ελληνική τέχνη έγινε το 272 π.Χ. με την πτώση του Τάραντα και ο πρώτος Ρωμαίος που μετέφερε ελληνικά έργα τέχνης στη Ρώμη ήταν ο Μάρκος Κλαύδιος Μάρκελλος μετά την άλωση των Συρακουσών 211 π.Χ. Μετά την πτώση της Μακεδονίας εισάγονται στην Ρώμη από τον Αιμίλιο Παύλο πολλά έργα τέχνης και οι πλούσιοι ρωμαίοι αρχίζουν συστηματικά να κοσμούν τις επαύλεις τους με ελληνικά αγάλματα. Ο περίφημος στίχος του Οράτιου "Graecia



Εικ. 3. Ανάγλυφη πλάκα με παράσταση εμπορικού πλοίου που μεταφέρει βαρέλια κρασιού. Χρονολογείται στα τέλη του 2ου μ.Χ. αιώνα (Trier, Τοπικό Μουσείο Ρήνου) (Χριστόπουλος, Γ., κ.α. 1976, 76).

capta ferum victorem cepit et artes intulit agresti Latio” δηλαδή: “η κατακτημένη Ελλάδα κατάκτησε το σκληρό νικητή και έφερε τις τέχνες στο αγροτικό Λάτιο”, βρήκε μία επαλήθευση πολύ βαθιά ότι δηλαδή ο Έλληνας αιχμάλωτος αιχμαλώτισε τον νικητή του. Το ίδιο συνέβη παντού. Οι Ρωμαίοι, λαός στεριανός, επωφελούνται από τη πείρα, την επιστημονική γνώση και την τεχνολογία των Ελλήνων και στον ναυτικό τομέα, που είναι ζωτικός για τις ανάγκες τους.

Η Ρωμαϊκή ναυτική δύναμη, εμπορική ή πολεμική ακολούθησε την παράδοση των ελληνιστικών χρόνων. Οι πολεμικές τετρήρεις (Εικ. 1) και πεντήρεις εξακολουθούν να υπάρχουν και οι Ρωμαίοι βασίζουν τις νίκες τους στις ναυμαχίες σε ελληνικά πλοία και πληρώματα (Εικ. 2). Στα εμπορικά πλοία η τεχνική της κατασκευής καταρχήν του πετσώματος του πλοίου συνεχίζει μέχρι μια ορισμένη περίοδο της ρωμαιοκρατίας, έως τον 7ο μ.Χ. αιώνα, που θεωρείται ως πρώτη Βυζαντινή περίοδος για το ανατολικό Ρωμαϊκό κράτος (Βυζαντινή Αυτοκρατορία). Τότε εγκαταλείπεται αυτή η μέθοδος για να εφαρμοστεί η τεχνική της κατασκευής ενός πλοίου με την τοποθέτηση αρχικά των νομέων, με πρώτο γνωστό παράδειγμα αυτής το δεύτερο ναυάγιο στο Yassi Ada.

Κατά την περίοδο που εξετάζουμε έχουμε μία εντυπωσιακή αύξηση στον γνωστό αριθμό ναυαγίων, που οφείλεται βεβαίως στο άλμα του διαμετακομιστικού εμπορίου. Παράλληλα με τους θαλάσσιους δρόμους χρησιμοποιούνται και οι

πλωτοί ποταμοί ως αρτηρίες επικοινωνίας (Εικ. 3).

Στην πρώτη φάση της περιόδου της ρωμαιοκρατίας όμως τα πλοία δεν περιέχουν μόνον εμπορεύματα αλλά και έργα τέχνης, που σαν πολεμική λεία μεταφέρονται στη Ρώμη.

Παρ’όλον που τα ναυάγια με φορτίο καλλιτεχνικούς θησαυρούς είναι εντυπωσιακά, δεν αποτελούν ασφαλώς τα περισσότερα και πλέον αντιπροσωπευτικά δείγματα της εποχής τους. Οι ολοένα αυξανόμενες επισιτικές ανάγκες της Ρώμης διαγράφονται πεντακάθαρα στους βυθούς με δεκάδες σωρούς αμφορέων, που δεν έφθασαν ποτέ στον προορισμό τους. Αλλά και αυτοί οι ίδιοι οι αμφορείς, το πανάρχαιο αυτό μεταφορικό σκεύος, υφίστανται τις μεταβολές που επιβάλλονται από τις ανάγκες των καιρών. Με την πάροδο των χρόνων τα σχήματα αλλάζουν και τα μεγέθη γιγαντώνονται.

Πέραν όμως από τις επισιτικές ανάγκες υπάρχουν και οι οικιστικές, είτε αυτές αφορούν σε ανάκτορα είτε σε “τελευταία” κατοικία. Για τον λόγο αυτό μεταφέρεται μεγάλη ποικιλία πετρωμάτων και λιθίνων τεχνουργημάτων από κάθε πρόσφορη περιοχή.

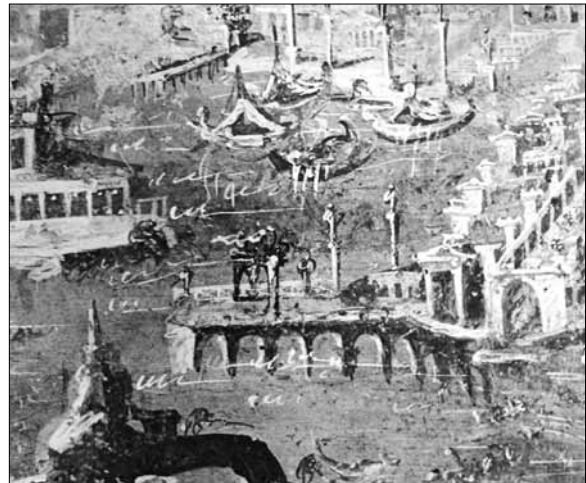
Η ανάγκη μεταφοράς όλων αυτών των φορτίων βοήθησε στην εξέλιξη της ναυπηγικής και στην περίοδο ακμής κατασκευάζονται καράβια εκτοπίσματος άνω των 300 τόνων. Εξελισσεται η καρίνα τριγωνικής τομής, που βελτιώνει το ορτσάρισμα, καθώς και το “λατίνι” στην ιστιοφορία.

Οι μολύβδινοι στύποι αγκυρών, που είχαν εμφανιστεί από τον 3ο π.Χ. αιώνα, επικρατούν από τον 2ο π.Χ. έως τον 1ο μ.Χ. και ακολούθως αντικαθίστανται από σίδηρο λόγω κόστους. Στα μέσα του 3ου αιώνα μ.Χ. έχουμε και την εμφάνιση των πρώτων σιδερένιων καρφιών στη ναυπηγική.

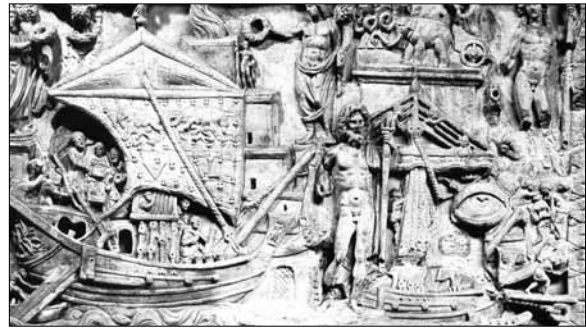
Μετά την κατάλυση του θεσμού της πόλης – κράτους οι “κλειστοί” οχυρωμένοι πολεμικοί λιμένες ανοίγουν, γίνονται ανοχύρωτοι και κοσμούνται με μεγαλόπρεπα μνημεία. Ακόμη η τεχνική κατασκευής τους αλλάζει, οι λιθοπλίνθινες κατασκευές των κλασικών και ελληνιστικών χρόνων αντικαθίστανται από άλλες πιό εύκολες στην κατασκευή. Τώρα προετοιμάζονται ξύλινοι σκελετοί και μέσα σ’ αυτούς χύνεται ένα συμπαγές υλικό [υδραυλικό κονίαμα]. Δείγματα τέτοιας τεχνικής έχουν βρεθεί στην Κώ, στο Λιμένα Χερσονήσου στην Κρήτη, στις Κεγχρεές της Κορίνθου, στο Γύθειο αλλά και σε άλλες χώρες της ανατολικής Μεσογείου όπως στο Ισραήλ, στην Caesarea Maritima. Αναπτύσσονται λιμάνια σε πολλές παραλίες της Μεσογείου με ιδιαίτερη σημασία για τους Αυτοκράτορες. Στον ελλαδικό χώρο ιδρύεται από τον Αύγουστο η Νικόπολη στη Ήπειρο σ’ ανάμνηση της νίκης στο Άκτιο. Το ενδιαφέρον του Ανδριανού στον 2ο μ.Χ. αιώνα για τα λιμάνια των Κυκλάδων, της Εφέσου, της Τραπεζούντας, της Πομπηιούπολης και της Ιερατώνας ήταν αξιοσημείωτο. Σημαντικές εγκαταστάσεις έκαναν οι Σεβήροι στη Μεθώνη, στην Πάτρα, και την Αίγινα, ενώ ο Σεπτήμιος Σεβήρος ανέδειξε τη Μεγάλη Λέπτι ως σημαντικό λιμάνι της βορείου Αφρικής. Στις Τοσκανικές ακτές, 138 χιλ. Β.Δ. της Ρώμης, ιδρύεται η ρωμαϊκή πόλη της Cosa με σημαντικό λιμάνι.

Σημαντικό ήταν επίσης και το λιμάνι στο Άντιον, την πρωτεύουσα του Λατίου, το οποίο κατασκεύασε ο Νέρων. Σε τοιχογραφία από τις Στάβιες σώζεται παράσταση ενός λιμανιού της Καμπανίας με τις χαρακτηριστικές για την εποχή αυτή τοξοστοιχίες, κυρίαρχο στοιχείο της ρωμαϊκής τέχνης (Εικ. 4). Κοντά στην Όστια ιδρύεται από τον Κλαύδιο το λιμάνι της Ρώμης Portus που ενώθηκε με κανάλι με τον Τίβερη και απεικονίστηκε αργότερα σε νομίσματα του 64 μ.Χ. και σε ανάγλυφα (Εικ. 5).

Εκ παραλλήλου αναπτύσσεται και η τεχνολογία, γεγονός βεβαίως που οφείλεται στη γενικότερη



Εικ. 4. Τοιχογραφία από τις Στάβιες. Σώζεται παράσταση ενός λιμανιού της Καμπανίας. Χρονολογείται πριν από το 79 μ.Χ. (Χριστόπουλος, Γ., κ.α. 1976, 79).

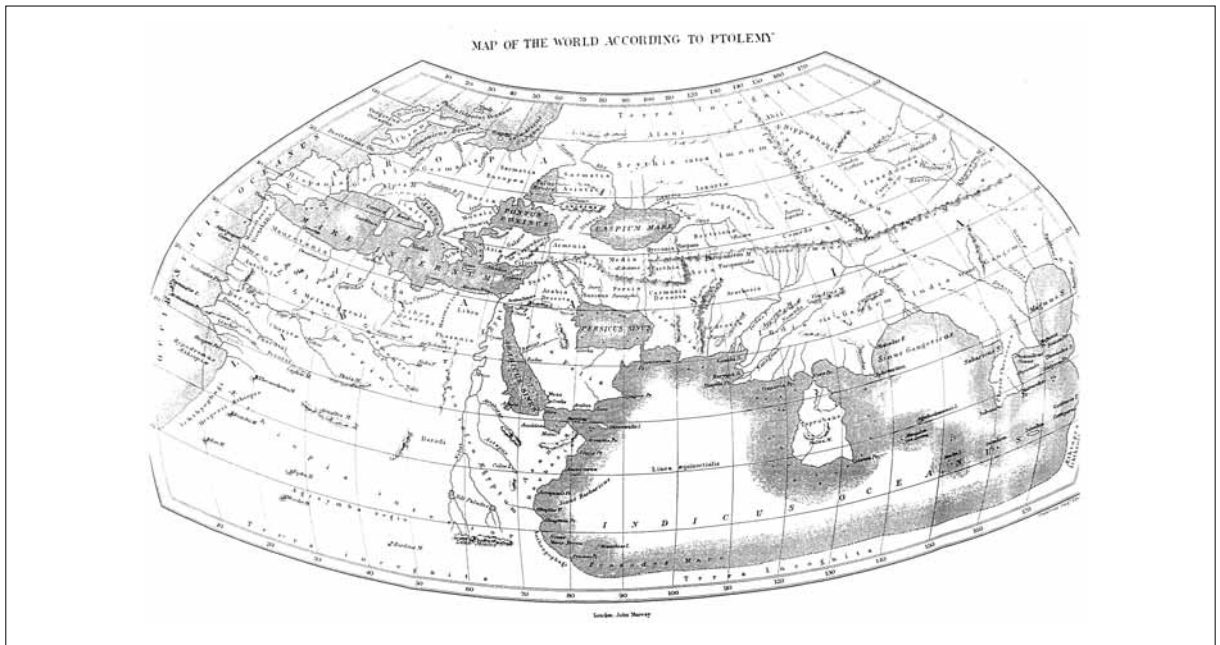


Εικ. 5. Μαρμάρινο ανάγλυφο από το Portus Augusti (200 μ.Χ.) (Basch 1987, 465, εικ. 1038).

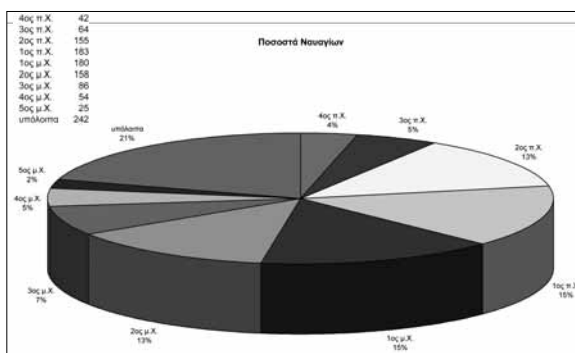
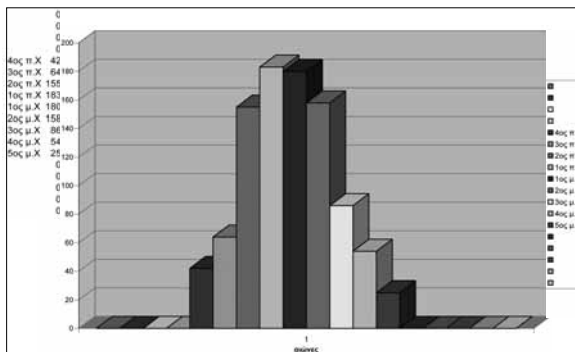
άνθηση των επιστημών οι οποίες, με ποικίλους κλάδους τους, βοηθούν τη ναυτιλία. Ερμηνεύεται η παλιρροία από τον Σέλευκο και ο Κλαύδιος Πτολεμαίος γράφει την “Μεγάλη Σύνταξη της Αστρονομίας”, αραβικά “Almagest”. Προφανώς όλη αυτή η γνώση οδήγησε στην ανάπτυξη της αστροναυτιλίας, όπως φαίνεται από τον “υπολογιστή των Αντικυθήρων”, που δεν είναι άλλο από ένα μηχανικό “Almanac”, αστρονομικό δηλαδή ημερολόγιο.

Η ποντοπορεία επικουρείται από την εφεύρεση του ανεμολογίου και ανεμοσκοπίου καθώς και του φορητού ηλιακού ρολογιού.

Παράλληλα εξελίσσονται η χαρτογράφηση και τα ναυτιλιακά βοηθήματα, σαν τους σημερινούς “πλοηγούς”, γνωστά με το όνομα “περίπλοι” ή “σταδιασμοί”.



Εικ. 6. Χάρτης του Πτολεμαίου (Bunbury 1979, 568-569).



Εικ. 7. Ποσοστά Ναυαγίων. Τα στοιχεία του διαγράμματος έχουν βασιστεί σε δεδομένα του Parker (Parker 1992, 8-15, figs. 3-4), αναδιατάχθηκαν όμως, σύμφωνα με τις ανάγκες του άρθρου, από τον κ. Γιάννη Μπαξεβανάκη, τοπογράφο-μηχανικό της Ε.Ε.Α.

Ο “Περίπλους της Ερυθράς”, ανωνύμου, του 1ου μ.Χ. αιώνα, που ερμηνεύει τους Μουσώνες και περιγράφει τον Ινδικό Ωκεανό, είναι σε χρήση έως τον 16ο μ.Χ. αιώνα. Ανάλογη αντιμετώπιση έχει και ο χάρτης του Πτολεμαίου (Εικ. 6), όπου φαίνεται ότι η γνώση του κόσμου εκτεινόταν έως τη Μαλαϊκή χερσόνησο.

Η ναυτιλία λοιπόν και στην περίοδο της Ρωμαιοκρατίας ακμάζει χάρη στην αποφασιστική συμβολή του ελληνικού στοιχείου. Με τα χιλιάδες καράβια όμως μετακινούνται και οι ιδέες (Εικ. 7). Για τη διάδοση του Χριστιανισμού, Απόστολοι ταξιδεύουν στη Μεσόγειο, φθάνουν στον ελληνικό χώρο, ιδρύουν τις πρώτες Εκκλησίες και ρίχνουν τον σπόρο της διάδοσης κατάστασης του Ρωμαϊκού κράτους.

Αγγελική Σίμωσι
Αρχαιολόγος
Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων

Ηλίας Σπονδύλης
Αρχαιολόγος
Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων, Ι.Ε.Ν.Α.Ε.

Σημείωση

* Η εργασία αυτή προέκυψε από την συνεργασία μας, στο πλαίσιο προετοιμασίας για τη έκθεση “Έχρο 98”, που επρόκειτο να πραγματοποιηθεί στη Λισαβώνα, της οποίας μυθικός ιδρυτής φέρεται ο Οδυσσέας. Η έκθεση αυτή είχε ως στόχο την προβολή του ναυτικού χαρακτήρα της Ελλάδος από τους προϊστορικούς χρόνους έως την σύγχρονη εποχή. Για τον σκοπό αυτό συγκροτήθηκε επιτροπή στο ΥΠ.ΠΟ., με Πρόεδρο τον τότε Διευθυντή του Νομισματικού Μουσείου κ. Ιωάννη Τουράτσογλου και οι υπογράφωντες ανέλαβαν να παρουσιάσουν την περίοδο των Ρωμαϊκών χρόνων. Τελικά το ΥΠ.ΠΟ. εξαιρέθηκε από την “Έχρο 98” και την προβολή ανέλαβε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Βιβλιογραφία

- Basch, L. 1987: *Le musée imaginaire de la marine antique*. Athènes: Institut Hellenique pour la préservation de la tradition nautique.
- Bunbury, E. H. 1979: *A History of Ancient Geography: Among the Greeks and Romans, from the Earliest Ages till the Fall of the Roman Empire*, Volume 2. Amsterdam: Meridian Publishing Co.
- Parker, A. 1992: *Ancient shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces*. Oxford, GB: British Archaeological Reports. British Series 580. Tempus Reparatum.
- Χριστόπουλος, Γ., Μπαστιάς, Ι. (επιμ.) 1974: *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*. Τόμος Ε΄: Ελληνιστικοί χρόνοι. Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.
- Χριστόπουλος, Γ., Μπαστιάς, Ι. (επιμ.) 1976: *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*. Τόμος ΣΤ΄: Ελληνισμός και Ρώμη (30 π.Χ-324 μ.Χ). Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.

Seafaring in Roman times

Ageliki Simossi, Elias Spondylis

Summary

This article is an overview of the archaeological evidence for seafaring in the Mediterranean during the Roman period. Apart from the discussion of several well-known sites and finds in the region, a new chart displaying percentage shares of shipwrecks (from the 4th century BC to the 5th century AD) discussed by Parker (1992), is also included (see Fig. 7).

Αρχαιολογικά νέα από την περιοχή της Μεγάλης Πρέσπας στην Αλβανία : Προϊστορικές λιμναίες θέσεις και το πρώτο ξύλινο προϊστορικό πλοίο στα Βαλκάνια*

Petrika Lera

Η περιοχή των λιμνών των Πρεσπών αποτελεί μία ιδιαίτερη φυσικο-γεωγραφική και υδροκλιματική ενότητα, η οποία ορίζει την Επαρχία της Κορυτσάς και του ποταμού Δέβολη (Devoll), στη ΝΑ Αλβανία. Ο υδάτινος ορίζοντας των λιμνών έχει επιδράσει έντονα κατά τη διάρκεια των χιλιετιών στη δημιουργία, εντός αυτής της γεωγραφικής ζώνης, ενός μεσογειακού ηπειρωτικού μικροκλίματος με περισσότερα ήπια χαρακτηριστικά. Το γεγονός αυτό αντικατοπτρίζεται και στη χλωρίδα που αναπτύσσεται γύρω από τις λίμνες, όπως το δέντρο του πυξού του αειθαλούς, ο οποίος θεωρείται η οριακή ένδειξη διάκρισης του μεσογειακού κλίματος από το μεσογειακό ηπειρωτικό.

Με αυτά τα ήπια κλιματικά χαρακτηριστικά, την παρουσία των πλούσιων σε υδάτινη πανίδα λιμνών, το ορεινό ανάγλυφο γύρω από αυτές με χλωρίδα και πανίδα εξίσου πλούσιες, η περιοχή των Πρεσπών προσέφερε φυσικές συνθήκες, κατάλληλες και ιδιαίτερα ευνοϊκές για την εγκατάσταση προϊστορικών πληθυσμιακών ομάδων μόνιμου χαρακτήρα¹.

Η πρώτη απόδειξη για την παρουσία ενός προϊστορικού οικιστικού κέντρου στη ζώνη των Πρεσπών προέρχεται από τις έρευνες του καθ. Hasançeka (1900-1998), το 1948, με τον εντοπισμό του σπηλαιώδους οικισμού στη θέση Tren, ο οποίος αποτέλεσε αντικείμενο ανασκαφών μεταξύ των ετών 1966-1967².

Από αυτά τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, οι συστηματικές έρευνες πεδίου σε αυτή τη ζώνη έχουν φέρει στο φως σειρά αρχαιολογικών θέσεων και ιστορικών μνημείων με μία μεγάλη χρονολογική συνέχεια, που αρχίζει από την Πρώιμη Νεολιθική Περίοδο, όπως εντοπίστηκε στο Σπήλαιο του Tren (6η χιλιετία π.Χ.) και φθάνει μέχρι την βυζαντινή και μεταβυζαντινή περίοδο, όπως αποδεικνύεται από την πληθώρα των ναών αυτής της περιόδου, αλλά και από τον πρόσφατο εντοπισμό βραχογραφιών στο νησί Maligrad της Μεγάλης Πρέσπας, πλησίον του σημαντικού μεταβυζαντινού ναού, καθώς και στις πλευρές του Σπηλαίου στη Μικρή Πρέσπα³.

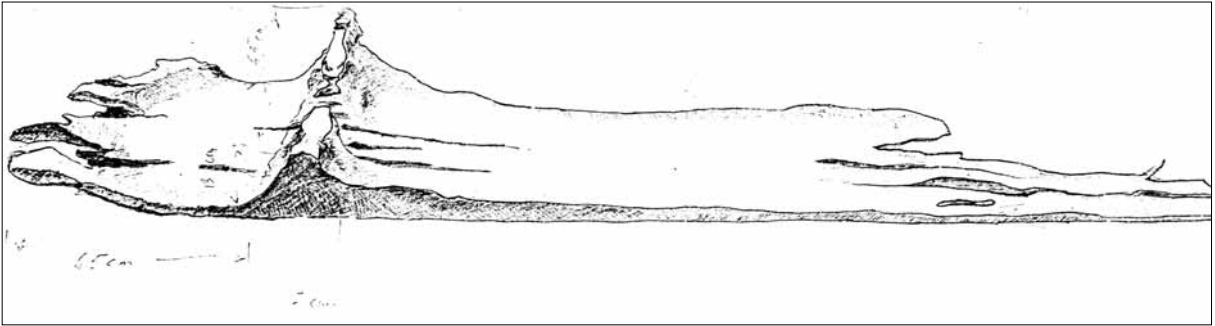
Το έτος 1968, αλιείς του χωριού Goriçë e Vogel (Μικρή Γκορίτσα), που βρίσκεται στη ΒΔ όχθη



Εικ. 1. Το χωριό Goriçë e Vogel, στη ΒΑ ακτή της Μεγάλης Πρέσπας.



Εικ. 2. Το προϊστορικό πλοίο λίγο μετά την αποκάλυψή του.



Εικ. 3. Σχεδιαστική απεικόνιση του πλοiαρίου (Σχέδιο: Kristofor Naslazi).

του αλβανικού τμήματος της Μεγάλης Πρέσπας (Εικ 1), ανέστυραν από τον πυθμένα της λίμνης με τα δίχτυα τους πολλά όστρακα διαφόρων τύπων και μεγεθών, καθώς, επίσης, και αρκετά οστά και κέρατα ελαφιών. Όλο αυτό το πλούσιο αρχαιολογικό υλικό, το οποίο χρονολογείται στη Μέση Εποχή του Χαλκού (1ο μισό της 2ης χιλιετίας π.Χ., σύγχρονης της ΜΕ-ΥΕΙ) σηματοδοτεί την παρουσία προϊστορικού οικισμού στη θέση Goriçë e Vogel.

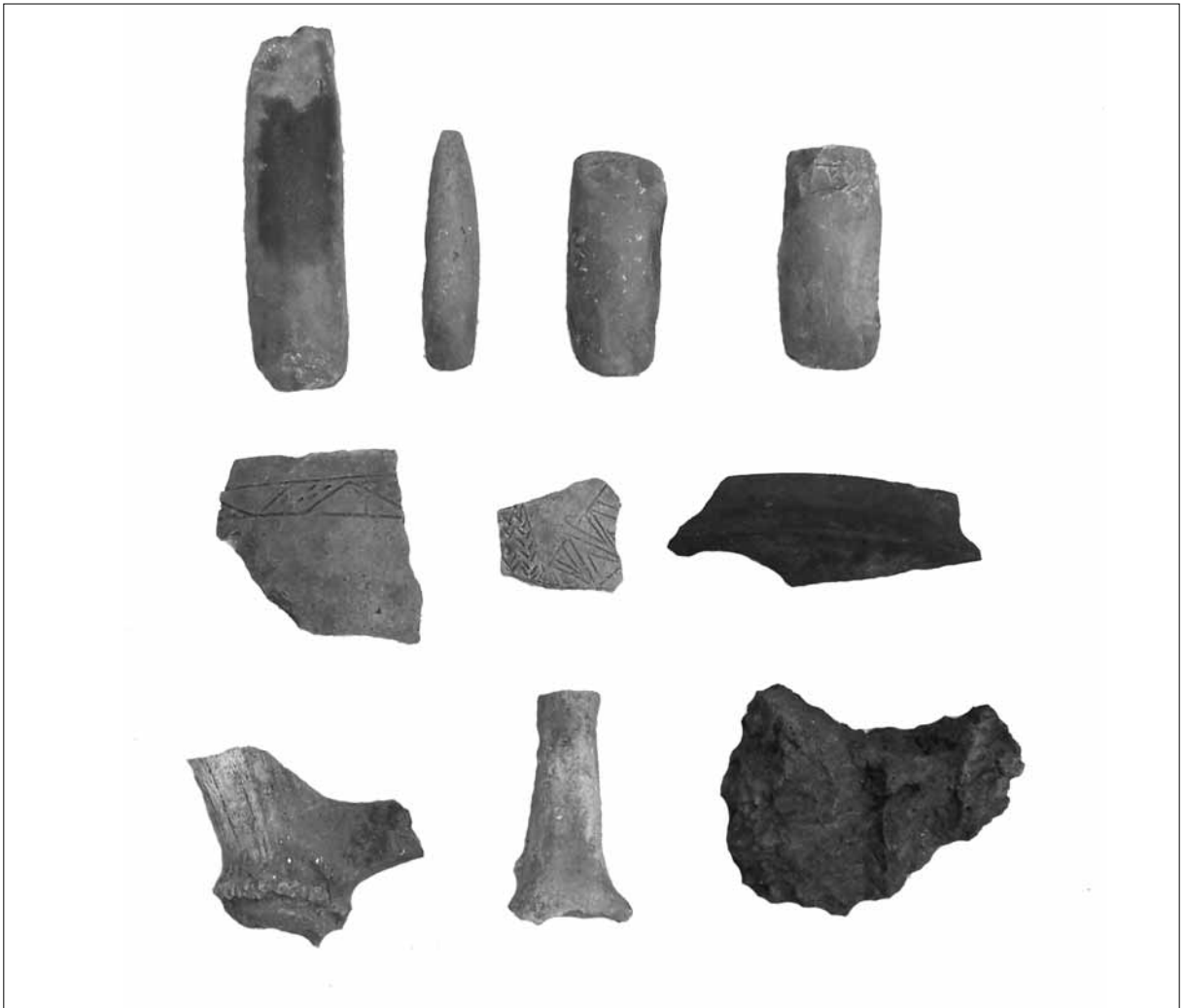
Οι αλιείς υπέδειξαν ότι το αρχαιολογικό υλικό δεν βρίσκεται περισσότερο από 30-40 μ. μακριά από την όχθη της λίμνης και βαθύτερα από 4-5 μ. από την επιφάνεια του νερού, μάλιστα σε αυτό το σημείο μπορεί κανείς να διακρίνει με το μάτι και πολλές δοκούς, κάθετα τοποθετημένες. Η επαλήθευση αυτών των δεδομένων, που πραγματοποιήθηκε εκείνη την περίοδο από τον υπογράφο, επιβεβαίωσε την ύπαρξη, στην όχθη της Μεγάλης Πρέσπας, στη θέση Goriçë e Vogel, προϊστορικού λιμναίου οικισμού της Μέσης Εποχής Χαλκού, του δεύτερου αυτού του είδους στην ευρύτερη περιοχή⁴ (μέχρι και το 1970, διότι σήμερα ο αριθμός τους είναι μεγαλύτερος με βάση τις πρόσφατες έρευνες, που πραγματοποιούνται στην περιοχή της Κορυτσάς⁵), μετά τον εντοπισμό και την συστηματική ανασκαφή στα στρώματα της Ενεολιθικής Περιόδου στον προϊστορικό οικισμό του Maliq⁶.

Μετά τον εντοπισμό από τον υπογράφο, κατά το τρέχον έτος, των βραχογραφιών, καθώς και των υπολοίπων προϊστορικών και ιστορικών καταλοίπων στο νησί του Maligrad, η έρευνα πεδίου στις όχθες της Μεγάλης Πρέσπας, κατά τη διάρκεια της άνοιξης του 2007, απέδωσε νέα και ενδιαφέροντα στοιχεία, εμπλουτίζοντας τον

αρχαιολογικό χάρτη της επαρχίας της Κορυτσάς με επιπλέον προϊστορικά μνημεία.

Ανάμεσα σε όλο αυτό το πρόσφατο αρχαιολογικό υλικό, ιδιαίτερη και μοναδική μέχρι σήμερα στις προϊστορικές έρευνές μας αξία έχει ο εντοπισμός, στην όχθη της Goriçë e Vogel, ενός ξύλινου πλοiαρίου (βάρκας), του μονόξυλου τύπου (Εικ. 2-3). Αυτό το πλοiάριο βρέθηκε καταβυθισμένο όχι πολύ μακριά από την όχθη της λίμνης, στο χώρο, όπου 40 χρόνια νωρίτερα είχε διαπιστωθεί η παρουσία του λιμναίου οικισμού της Μέσης Εποχής του Χαλκού. Παρόλο που το πλοiάριο δεν σώζεται σε όλο το μήκος του (μήκος: 3,5 μ., πλάτος: 55 εκ. και ύψος: 15 εκ.), τα μορφολογικά και τεχνολογικά στοιχεία του είναι αρκετά σαφή και οι ειδικοί μπορούν να τα συμπληρώσουν με ευκολία.

Σχετικά με την ηλικία αυτού του πλοiαρίου, η Μέση Εποχή του Χαλκού είναι η περίοδος, στην οποία μπορεί να ενταχθεί χρονολογικά, αφού το υλικό που προέρχεται από τον λιμναίο οικισμό δεν είναι ούτε πρωιμότερο, ούτε υστερότερο της Μέσης Εποχής του Χαλκού. Με τη διαδικασία της συντήρησης, αποκατάστασης, αλλά και της δειροχρονολόγησης, στις οποίες θα υποβληθεί το σημαντικό αυτό εύρημα, θα προσδιοριστεί με ακρίβεια η χρονολογική και αρχαιολογική του αξία. Όμως, οι γνώσεις μας για τον λιμναίο οικισμό στη θέση Goriçë e Vogel, όπως και για αυτούς που αποκαλύφθηκαν στις όχθες της λίμνης Αχρίδας, δίπλα από το χωριό Lin, θα γίνουν πληρέστερες, όταν οι θέσεις αυτές αποτελέσουν αντικείμενο εξειδικευμένων ενάλιων αρχαιολογικών ερευνών και αυτή η μέρα δεν θα αργήσει, αφού εντός του νεοϊδρυθέντος Αλβανικού Ινστιτούτου Αρχαιολογίας δημιουργήθηκε φέτος Τμήμα Ενάλιας Αρχαιολογίας.



Εικ. 4. Ενδεικτικό υλικό από τη Νεολιθική θέση Kallamas.

Το πλοιάριο αυτό αποκτά ιδιαίτερη αρχαιολογική αξία, καθώς είναι το πρώτο αυτού του τύπου σε ολόκληρο το βαλκανικό χώρο. Η αποκάλυψή του παρέχει μία σαφή εικόνα για τον τρόπο κατασκευής, το μέγεθος και τη χωρητικότητα ενός πλωτού μέσου, το οποίο χρησιμοποιούταν από τις τοπικές πληθυσμιακές ομάδες για να ικανοποιήσει τις καθημερινές ανάγκες μεταφοράς και αλιείας. Η αρκετά καλή κατάσταση στην οποία σώζεται, χάρη στις περιβαλλοντικές συνθήκες της λίμνης, επιτρέπει σε μεγάλο βαθμό την αποκατάσταση των περισσότερων τεχνικών λεπτομερειών και το καθιστά πρωτοπόρο στην έρευνα για τον τρόπο ζωής και δραστηριότητας των πλη-

θυσμών που αναπτύχθηκαν, κατά την Προϊστορική Περίοδο, σε λιμναία περιβάλλοντα. Ταυτόχρονα, στο ίδιο σημείο, στο οποίο αποκαλύφθηκε το πλοιάριο αυτό, αξίζει να σημειωθεί, με αρκετή βέβαια επιφυλακτικότητα, ότι εντοπίστηκαν και ίχνη δεύτερου, γεγονός που αν επιβεβαιωθεί από τις μελλοντικές έρευνες, θα προσθέσει νέες πληροφορίες για τα χαρακτηριστικά του τοπικού πολιτισμού, που είχε ως επίκεντρο τη λίμνη της Μεγάλης Πρέσπας, αλλά και όλης της περιοχής των βαλκανικών λιμνών, που απλώνεται γύρω από τη συνοριακή γραμμή ανάμεσα στην Ελλάδα, την Αλβανία και την ΠΓΔΜ.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, εδώ και τριάντα χρόνια,

στις λίμνες των Πρεσπών παρατηρείται μία συνεχής μείωση του υδάτινου όγκου, με αποτέλεσμα αυτή η διαδικασία υποχώρησης του νερού να δημιουργεί σταδιακά σημαντική απελευθερωμένη από το νερό επιφάνεια γης, την οποία σήμερα εκμεταλλεύονται οι χωρικοί ως καλλιεργήσιμη γη.

Ακριβώς σε αυτήν την επιφάνεια, πλησίον του χωριού Kallamas, μερικά χιλιόμετρα βορειότερα από το χωριό Goriçë, στη θέση που ονομάζεται Ishulli i Madh (Μεγάλο Νησί) ήρθαν στην επιφάνεια, κατά την εαρινή περίοδο του 2007, από γεωργικές εργασίες, πολλά επιφανειακά ευρήματα, κυρίως όστρακα και λίθινα εργαλεία, καθώς και αρχιτεκτονικά μέλη και οστά άγριων και ήμερων ζώων (Εικ 4). Όλο αυτό το υλικό βρίσκεται σήμερα διασκορπισμένο στην επιφάνεια αυτών των γεωργικών εκτάσεων ως μάρτυρας της παρουσίας αρχαιολογικών θέσεων. Το υλικό αυτό και ιδιαίτερα η κεραμική διαθέτει σαφή χαρακτηριστικά της Ύστερης Νεολιθικής Περιόδου, τα οποία συγκρίνονται με τις γνωστές φάσεις της εξέλιξης αυτής της περιόδου στην κοιλάδα της Κορυτσάς και παραλληλίζεται με την πιο πρώιμη φάση της, τη φάση Dersnik (Lera 1988, 21-68, Andrea 1992, 84)⁷. Από ότι φαίνεται από την πρώτη μελέτη του υλικού, ο προϊστορικός οικισμός του Kallamas εμφανίζεται ως ένας οικισμός με ένα αρχαιολογικό στρώμα, ενώ την οριστική απάντηση σχετικά με τη στρωματογραφία και τον πολιτισμό αυτού του νεολιθικού οικισμού θα δώσουν οι μελλοντικές αρχαιολογικές ανασκαφές.

Σε απόσταση περίπου 500 μ., σε κατεύθυνση ΝΔ από τον προαναφερθέντα οικισμό, σε μία έκταση γης που δημιουργήθηκε από την υποχώρηση των υδάτων της λίμνης, χωρίς κανένα τοπωνύμιο ή ιδιαίτερο όνομα, και είναι καλυμμένη σήμερα από πυκνή βλάστηση, βρέθηκαν διάσπαρτα όστρακα κεραμικής και λίθινα εργαλεία. Τα στοιχεία αυτά σηματοδοτούν την παρουσία ενός δεύτερου προϊστορικού οικισμού στην πεδινή ύπαιθρο του χωριού Kallamas. Αν και η ποσότητα των ευρημάτων είναι προς το παρόν μικρή, τα μορφολογικά και διακοσμητικά τους χαρακτηριστικά είναι αρκετά σαφή, ώστε να μπορούν να τα κατατάξουν στην Ύστερη Νεολιθική Περίοδο. Έτσι, λοιπόν, στην ευρύτερη πεδινή περιοχή του χωριού Kallamas, που σχηματίζει ένα μικρό λιμναίο κολ-

πίσκο, εκτεθειμένο από Ν, εντοπίστηκαν δύο νεολιθικές θέσεις, η μία δίπλα στην άλλη, στις οποίες επιλέχθηκε να δοθεί το όνομα Kallamas I και Kallamas II.

Με αυτές τις πρόσφατες έρευνες κατά τη διάρκεια της άνοιξης του 2007 στη ζώνη της Μεγάλης Πρέσπας, ο αριθμός των προϊστορικών θέσεων, που έχουν αποκαλυφθεί στην περιοχή της Κορυτσάς και του ποταμού Δέβωλη τα τελευταία είκοσι χρόνια ανεβαίνει στις 74, γεγονός που καθιστά την ΝΑ Αλβανία ως μία από τις πλουσιότερες περιοχές της ΝΑ Ευρώπης σε αρχαιολογικά κατάλοιπα της προϊστορικής και όχι μόνο περιόδου.

Petrika Lera

Επικ. Καθ. Προϊστορικής Αρχαιολογίας
Πανεπιστημίου Κορυτσάς
Επίτιμο μέλος Ινστιτούτου Διαβαλκανικής
Πολιτισμικής Συνεργασίας
petrikaa_lera@yahoo.it

Μετάφραση από τα αλβανικά
και βιβλιογραφική επιμέλεια :

Άκης Τσώνος
Αρχαιολόγος, Γενικός Γραμματέας Ι.ΔΙ.ΠΟ.Σ.
akis_tsonos2000@yahoo.com

Σημειώσεις

* Ευχαριστώ θερμά τον κ. Γιάννο Λώλο, πρόεδρο του ΔΣ του Ι.ΕΝ.Α.Ε., για την προθυμία του να φιλοξενήσει στον παρόν τεύχος των *Εναλίων* το μικρό αυτό άρθρο για τις έρευνες στην Μεγάλη Πρέσπα, καθώς και τους συναδέλφους μου και μέλη του ΔΣ του Ινστιτούτου Διαβαλκανικής Πολιτισμικής Συνεργασίας, κ.κ. Σταύρο Οικονομίδη, Άρη Παπαγιάννη και Άκη Τσώνο για τη βοήθεια που προσέφεραν στην ολοκλήρωση και επιμέλεια του άρθρου.

¹ Για τις πρόσφατες γεωμορφολογικές και υδροκλιματικές έρευνες στην λεκάνη της Κορυτσάς, βλ. Dufaure et al. 1999 και Denèfle et al. 2000.

² Η τελική δημοσίευση της σημαντικής θέσης του Tren έγινε στα αλβανικά το 1971 (Korçuti 1971, 31-47).

³ Για τις βραχογραφίες του νησιού Maligrad, βλ. Lera

2007, 37-42 και Lera et al. 2007 και για τους βυζαντινούς και μεταβυζαντινούς ναούς της περιοχής της Κορυτσάς και της υπόλοιπης Αλβανίας, βλ. Γιακουμής και Γιακουμής 1994.

⁴ Ο λιμναίος οικισμός της Goriçë e Vogel και το αρχαιολογικό υλικό που προέρχεται από τις παραδόσεις των αλιέων και τις πρώτες έρευνες του 1968 δεν έχουν δημοσιευθεί ούτε προκαταρκτικά και όλες οι πληροφορίες αποτελούν προσωπική παραχώρηση του υπογράφοντα.

⁵ Για τις συστηματικές έρευνες των τελευταίων ετών στο λιμναίο οικισμό του Sovjan, βλ. ενδεικτικά Lera et al 2003 και συγκεκριμένα για τη Μέση Εποχή του Χαλκού στην Αλβανία και τους χρονολογικούς συσχετισμούς με το Αιγαίο, βλ. Lera et Touchais 2004, 23-38.

⁶ Για τον σημαντικό και καλά στρωματογραφημένο προϊστορικό οικισμό του Maliq, βλ. Prendi 1966. Andrea 1984, 114. Andrea 1992, 84, Fig. 24.

⁷ Για την εξέλιξη του νεολιθικού πολιτισμού στην Αλβανία και τους χρονολογικούς συγχρονισμούς με το Αιγαίο και τις γειτονικές περιοχές, βλ. Korkuti 1995.

Βιβλιογραφικές αναφορές

Γιακουμής, Γ.Κ. και Κ.Γ. Γιακουμής 1994: *Ορθόδοξα Μνημεία στη Β. Ήπειρο, Πρώτη Προσέγγιση/Καταγραφή*, Έκδοση: Ίδρυμα Βορειοηπειρωτικών Ερευνών, Ιωάννινα.

Andrea, Zh. 1984: "Archaeology in Albania, 1973-1983", *AR For 1983-1984*, 102-19.

Andrea, Zh. 1992: "Archaeology in Albania, 1984-1990", *AR For 1991-1992*, 71-88.

Denèfle, M., Lèzine, A-M., Fouache, E. και J-J. Dufaure 2000: "A 12,000-Year Pollen Record from Lake Maliq, Albania", *Quaternary Research 54 (2000)*, 423-32.

Dufaure, J-J., Fouache, E. και M. Denèfle 1999: "Tectonique et évolution géomorphologique: l'exemple du bassin de Korçë basin (Albanie)", *Géomorphologie: relief, processus, environment 1999*, 2, 111-28.

Korkuti, M. 1971: "Vendbanimi prehistorik i Trenit, Resume : L' agglomeration prehistorique de Tren", *Iliria I (1971)*, 31-47.

Korkuti, M. 1995: *Neolithikum und Chalkolithikum in Albanien*, Heidelberger Akademie der Wissenschaften. Internationale Interakademische Kommission für die Erforschung der Vorgeschichte des Balkans, Monographien Bd. IV, Verlag Philipp von Zabern, Mainz am Rhein.

Lera, P. 1988: "L' habitat du Neolithique Recent a Dërsnik (Resume)", *Iliria XVIII, 2 (1988)*, 21-68.

Lera, P. 2007: "Zbulohet një pikturë shkëmbore në Ishullinnë Maligradin në liqenin e Prespës së Madhe.", *Tempulli 12*, 37-42.

Lera, P., Oikonomidis, St., Papayannis, A. και A. Tsonos 2007: "Maligrad: Τα αρχαιολογικά δεδομένα Ι", *Tempulli 13* (υπό έκδοση).

Lera, P. και G. Touchais 2004: "Le Bronze Moyen dans le Bassin de Korçë à la lumière des fouilles de Sovjan", in Cabanes, P. et Lamboley, J-L., *L'Illyrie méridionale et l'Épire dans l' Antiquité – IV*, Actes du IVe colloque international de Grenoble (10-12 octobre 2002), De Boccard, Paris, 23-38.

Lera, P., Touchais, G., Gardeisen, Ar., Renard, J. και B. Szepertyski 2003: "Sovjan (Albanie)", *BCH 126.2 (2002)*, 627-45.

Prendi, Fr., 1966: "La civilisation prehistorique de Maliq", *Studia Albanica III*, I (1966), 255-80.

Archaeological News from the Great Prespa region in Albania: Prehistoric lakeside sites and the first prehistoric boat in the Balkans

Petrika Lera

Summary

Due to the mild climatic characteristics, the presence of the lakes with the rich flora and fauna and the mountainous relief around them, the Prespes Region offered the most appropriate and favorable natural circumstances for the diachronic installation and the further cultural development of a population of a permanent and stable character. This claim is confirmed so by the recent location of two new Neolithic sites near to Kallamas village (NW part of the lakeshore) as by the important Byzantine and post Byzantine churches of the Korce region.

In 1968, local fishermen from the village Goriçë e Vogel indicated to Prof. Lera the point, from where they pulled up (or “fished”) a large amount of pottery sherds, animal bones and deer horns, whilst parts of wooden vertical beams were visible at the bottom of the lake. All this material belongs to the local Middle Bronze Age (2000-1500 B.C.) and signifies the existence of a prehistoric lake settlement. Thanks to the gradual waterfall of the lake, the recent research (May 2007) at the same point brought to light a unique until now finding in the Balkans, a submerged well preserved wooden boat of the pirogue type, belonging to the same cultural horizon of the MBA. This is the only known prehistoric boat from the Balkans and its location must be the starting point of a further underwater research in the Great Prespa.

Glimpsing Late Antique Regional Trade from Sherds: A Case Study of a Wreck from Cyprus

Justin Leidwanger

In 2003, a small team of students from the Institute of Nautical Archaeology (INA) at Texas A&M University commenced an underwater survey along the southern coast of Cyprus in the area of Episkopi Bay and the Akrotiri Peninsula (Fig. 1). For the past three seasons, the project has been conducted under the auspices of the University of Cincinnati excavations at Episkopi-Bamboula, a prominent Late Bronze Age settlement just inland from the center of the bay along the Kouris River. Major financial and logistical support comes from the Limassol-based

Cyprus Foundation for the Protection of Underwater Cultural Heritage (THETIS)¹ and the American non-profit RPM Nautical Foundation.

In conjunction with remote sensing in deeper areas, the endeavor aims at methodical coverage of promising shallow coastal waters, including promontories with dangerous rocks and shoals strewn with the debris of numerous ill-fated ventures. In addition, the team is also focusing on preliminary mapping of several anchorages and harbors of varying magnitude and states of preservation. While harbors of the island's more

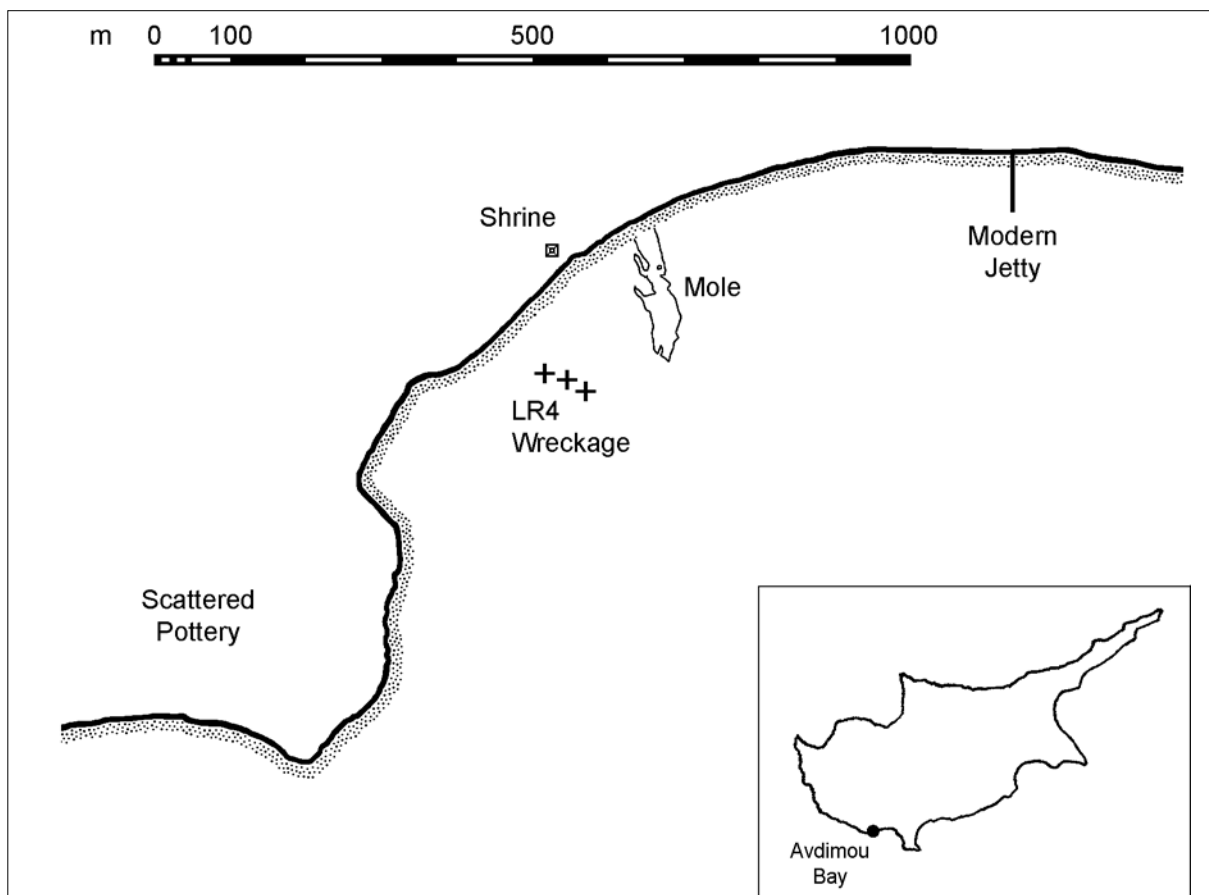


Fig. 1. Map of Avdimou Bay with location of LR4 wreckage (map: author).



Fig. 2. Photo of view of Avdimou Bay looking east (photo: author).

prominent maritime cities (especially Paphos, Amathus, and Kition) have received the most attention, it is becoming increasingly apparent that the ancient coastline was punctuated by simple, closely spaced anchorages that enhanced and diffused communication and trade across a much wider network (Leonard and Demesticha 2004). The small inlet of Avdimou Bay, approximately 11 km west of Kourion, was one such natural anchorage selected for exploration during the 2004 season.

The Site

The cove at Avdimou Bay would have offered ancient mariners a surprising degree of refuge from the prominent westerly winds, since shallows at the southwest edge help dissipate the strength of waves entering from this direction (Figs. 2-3). It does, however, lie largely exposed to the southerlies that characterize the winter months. Still today, several of the few remaining local fishermen tie up their modest boats here, and from time to time pleasure craft seek refuge in these waters overnight. Indeed, this is one of the few decent natural anchorages with sandy landings along a stretch of coastline marked primarily by inhospitable weathered cliffs.

The survey team noted substantial concentrations of pottery onshore at the western edge of the bay. Here, the weathered promontory that shelters the cove was littered with mostly amorphous sherds, though a few diagnostic examples retain traces of dull black gloss, hinting that the unexcavated site

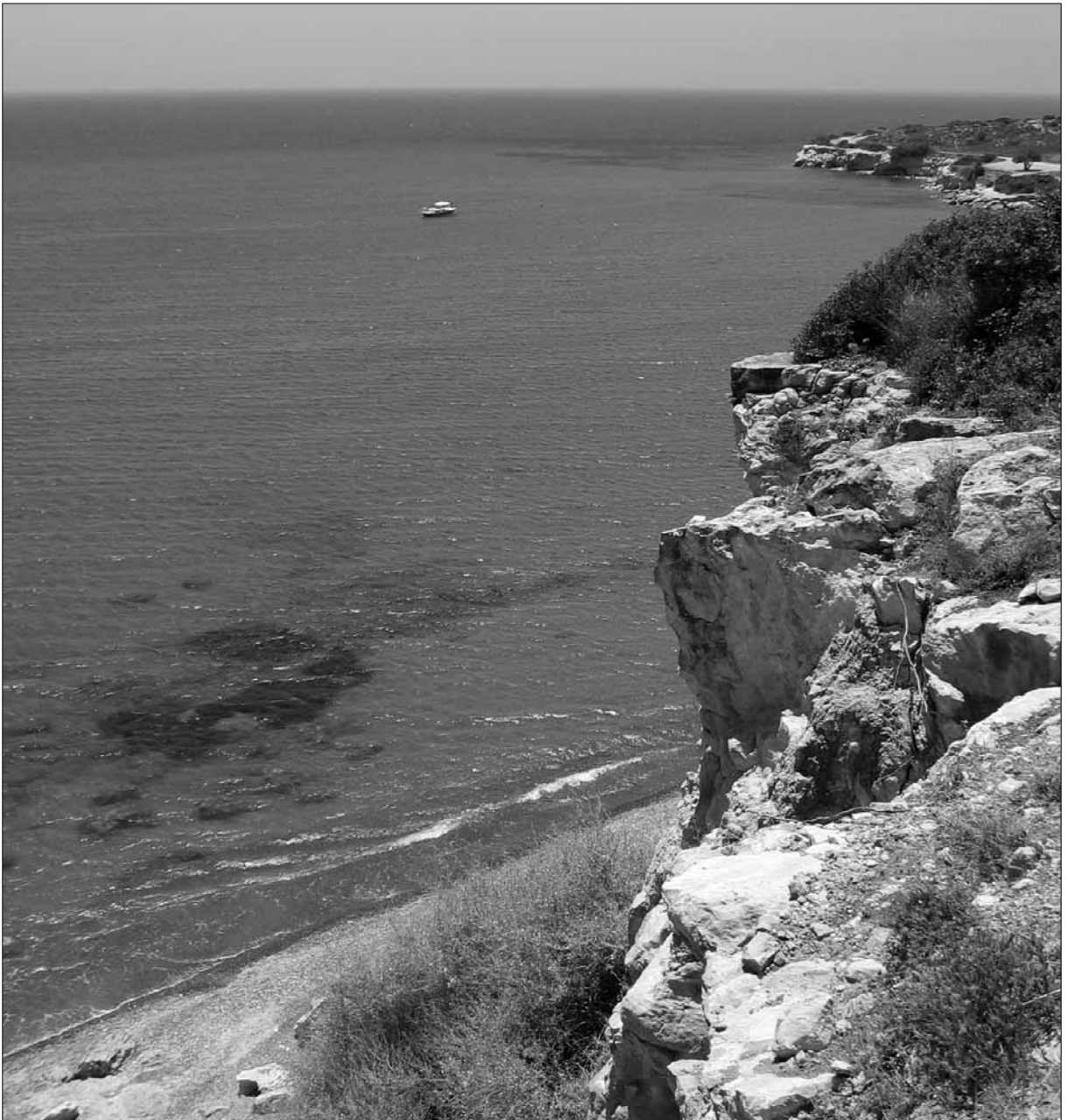


Fig. 3. View of Avdimou Bay looking toward western promontory and offshore reefs (photo: author).

may have been utilized as early as the Hellenistic period. The worn amphora fragments, though, denote a degree of maritime commerce in late antiquity, at least for the surface levels.

In his analysis of the Roman harbors of Cyprus, J. Leonard locates somewhere in the vicinity of

Avdimou Bay the problematic “Treta” (14.6.3) mentioned in the first-century B.C. Geography of Strabo (Leonard 1995b, 233 fig. 5). If so, this western promontory and associated anchorage may have been involved in the ancient trade of Treta or its late Roman successor, perhaps

erving some commercial function for a settlement just inland. Leonard also relates the presence of later carob stores onshore (Leonard 1995b, 235 fig. 7), which were no doubt involved in the exportation of this important agricultural commodity into modern times. During historical times, Avdimou Bay witnessed the invasion of the Mameluke army in A.D. 1426, when a force of 150 ships and 3000 men landed here in an attempt to bring the island into the Muslim domain (Swinny 1982, 161).

Aside from the bay's obvious geographic advantage and historical potential, the presence of a long wall nearly perpendicular to shore further added to the site's likelihood of functioning as an ancient anchorage. No features have thus far been uncovered that might shed light on its date or identity, and the top of the rubble at present lies just below the water's surface. Nonetheless, the wall does enhance protection from wave action in one part of the bay, and some modern boats choose to anchor in its lee.

Just offshore from a rocky outcrop that separates the shoreline into two sandy beaches, scattered rocks cover the seabed over 100 m from shore. Moving east, bedrock is occasionally exposed in shallower areas, suggesting that this area has not received enough permanent longshore deposition to conceal and preserve completely all archaeological material. Among the rocks, the team was able to confirm this low sand accumulation rate with the discovery of exposed stone anchors. Ten anchors of various types were documented in the area, with another lying further east and closer to shore. Collectively, these provide the most compelling archaeological evidence for early utilization of this anchorage.

The Late Roman Assemblage

Toward the center of the bay, the team noted strewn concentrations of broken amphoras approximately 100-150 m. from shore. Divers explored the site briefly in both 2004 and 2005 to determine the extent and nature of the assemblage, and ultimately to raise representative samples for additional documentation and analysis. Eight samples were removed from the seabed, mostly amphora tops and bases

belonging to the most prevalent ceramic type among this fairly homogenous assemblage. Also noted were a few sherds belonging to another form of Late Roman amphora (discussed below), as well as the shoulder, lower neck and handles of an amphora that may be Hellenistic, but is clearly intrusive.

The Primary Cargo

At least 30 fragmentary jars exposed on the surface belong to the Late Roman 4 (LR4) class of amphoras from the Gaza/Ashkelon region of Palestine (Figs. 4-5). They are easily recognized by their tall, cylindrical shape, low rim and lack of neck, small ring handles attached at the shoulder, and varying bands of ridging. Their general



Fig. 4. LR4 amphora in situ among the rocks and ceramic debris (photo: author).



Fig. 5. LR4 amphora top (EBS-04-001) with clay accretions around the rim (photo: J. Daniel).

proportions change predictably over time. The accretions of clay common to this type, sometimes described as remnants of a stopper (Zemer 1977, 61), are more likely the remains of a clay ring base used to secure the inverted amphora top during manufacture (Johnson and Stager 1995, 99).

J. Riley, in classifying the LR4 amphoras from Caesarea, suggested Palestinian production, an attribution confirmed by petrographic observations (Riley 1975, 27-31). Although commonly dubbed the “Gaza jar” based on ancient references to “γαζίτιον,” it is now clear that all did not originate from this single port (Mayerson 1994, 347); they were manufactured at a number of sites across the area (Kingsley 2002, 27). Y. Israel lists at least 10 workshops producing the jar in the area of Ashkelon alone (Israel 1995), a diffuse production which the many subtle variants in form and fabric tend to support (Ballet and Picon 1987, 33; Blakely 1988, 37; Majcherek 1992, 107; 1995, 166). Ashkelon and Ashdod seem to have produced variants, to judge from the ancient appellation “ασκαλώνιον” and the large quantities recovered during recent excavations at presses (Mayerson 1994, 78; Stager 1991, 52-3; Reynolds 2005, 574-5). Outside Israel, limited production has been suggested for some finds in Egypt, but this has yet to be verified (Empereur and Picon 1989, 243; Snape 1997, 103). J. Blakely proposed that some jars of this form were produced at other sites in the Negev on the basis of petrology (Bennett et al. 1987, 239; Blakely 1987, 112; 1988, 37-8), and recent excavations have brought to light a ceramic workshop for the type at Elusa (Fabian and Goren 2002).

LR4 amphoras were put to use carrying various foodstuffs, including olive and sesame oil (Rothschild-Boros 1981, 86; Passi et al. 1981, 783-4) and, on occasion, even fish (Zemer 1977, 61; Adan-Bayewitz 1986, 99). Their primary functions are obscured by a variety of documented reuses for burials and as storage containers for nails, feeding troughs for livestock, and perhaps also bee-hives². However, their primary content must have been the local wine made famous by ancient sources for its religious

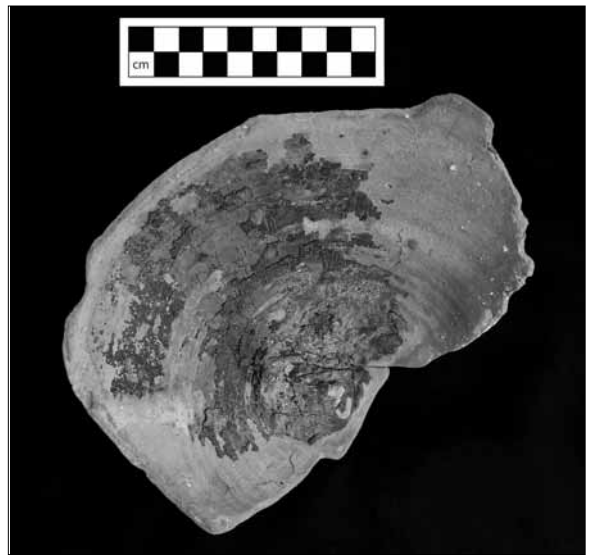


Fig. 6. Interior of LR4 amphora base (EBS-05-001) with pitch lining (photo: K. Sagstetter).

connotations and medicinal effects (Mayerson 1993; Johnson and Stager 1995, 103-4)³. The presence of pitch lining in several of the examples from Avdimou, clearly visible in the bases (Fig. 6), lends support to their having carried wine or some similar liquid commodity⁴. A closer look at this pitch revealed probable charcoal and small amounts of various types of pollen, but none that could suggest other contents or be definitively ascribed to a specific source outside the island. It is not surprising, therefore, that these amphoras are among the most common in Late Roman and Early Byzantine contexts throughout the eastern Mediterranean, having been reported at sites from Britain to southern Arabia and from Spain to the Black Sea⁵.

The traditional date range for the Gaza/Ashkelon jars from the third to the sixth century is increasingly being shown as overly conservative on both ends, especially as earlier precursors are now appearing (Reynolds 2005, 574-5). At Tell el-Maskhuta, the earliest forms are recorded in mid-second-century A.D. levels (Holladay 1982, 41-3 and figs. 60-3), and similarly early imports reached Mons Claudianus (Tomber 1996, 45). At Akoris, LR4 jars are recorded in fourth- and fifth-century levels (Kawanish and Tsujimura 1995, 108 and 111 fig. 81.1; 116 and 121 fig. 88.1). While

the commercial vessel's first appearance may have been quite early, it is not until the fourth century that exports picked up, appearing in larger quantities in fifth- and sixth-century contexts at Carthage and Saraçhane (Riley 1981, Saraçhane 120; Hayes 1992, 65). Substantial trade continued even into the seventh century (Fabian and Goren 2001), with Egypt remaining a particularly important market. At Alexandria, almost 70% of all amphoras from sixth- and seventh-century contexts are LR4 (Majcherek 1992, 112). The type constitutes up to 63% of amphoras in one area at Ostrakine in the North Sinai (Oked 1996, 168). These amphoras from the Gaza and Ashkelon regions appear in contexts dated as late as the first half of the eighth century, though it is uncertain whether these are in fact primary deposits (Bonnet 1994, 398 and 400).

Several wrecked cargoes in LR4 amphoras are recorded throughout the Mediterranean, often accompanied by consignments of LR5 jars, also from Palestine⁶. The late sixth-century shipwreck at Iskandil Burnu, Turkey (Lloyd 1984), and the Dor D wreck (Kingsley 2002) of the same period from the Israeli coast attest to the wine's popularity in the eastern half of the Mediterranean. Select Gaza/Ashkelon jars also appear in the west, on the Dramont E (Santamaria 1995, 62-3) and La Palud (Long and Volpe 1998, 337-8) shipwrecks, both off the southern coast of France. The Dor D wreck, in particular, has important implications for Late Roman trade between southwest Cyprus and Palestine.

The Gaza/Ashkelon type is first recorded on Cyprus in a deposit sealed during the earthquake of A.D. 365 at Kourion (Williams 1987, 235-6). Thus, Cyprus was one of the first importers of this amphora, and during the sixth and seventh centuries, the type appeared at a growing number of sites. At the Late Roman church at Maroni-Petrera, it comprised about 10% of the total amphoras by weight (Manning 2002, 42, 47 fig. 6.2 and 52-3 fig. 6.6), while excavations at sixth- and seventh-century Kalavastos-Kopetra revealed levels of LR4 from 3.3% to 6.1% of amphoras by count (Rautman 2003, 172, 195 and 196 fig. 5.11). The small, nearby coastal site of Zygi-Petrini shows evidence of seventh-century LR4 imports

(Manning et al. 2000, 251). The Garrison Camp at Paphos yielded these jars (Giudice and Giudice 1999, 286), as did the late Roman dump site at the Paphos theater (Jacobsen 2004, 146). Recent work at Ayioi Pente is uncovering them in numbers (Michaelides, personal communication, 2004)⁷, and several Gaza/Ashkelon amphoras were reused in sixth- and seventh-century contexts at Pegeia-Agios Georgios (Bakirtzis 1996, 158-9). The Canadian Palaepaphos Survey Project recorded LR4 amphoras along the coastal plain between Paphos and Kourion (Lund 1993, 132-3). Off the eastern coast of the island, at Cape Andreas and Cape Kiti, Gaza/Ashkelon amphoras have been found in isolated underwater contexts (Green 1971, 18 and 19 fig. 7; McCaslin 1978, 134, 136 and figs. 230, 261 and 262). INA Survey divers located a few sherds off Akrotiri in the areas of Cape Zevgari and Dreamer's Bay⁸.

Most of the amphoras at Avdimou (Figs. 7-10) are closest to Majcherek's Form 3 (Oked's Type 6), though certain ones show characteristics of his earlier Form 2 (Oked's Type 5) (Majcherek 1995, 172 pl. 3; Oked 2001, 233 fig. 1). The placement of the shoulder ridging at the middle or base of the handles can be found in both Majcherek's Forms 2 and 3, as can the thickened rim with internal groove. The sloping shoulders on the Avdimou examples are generally closer to the taller Form 3. One base (EBS-04-003) is a good example of the less rounded and more conical Form 3 base, while the shallower base EBS-05-001 bears similarity as well to Form 2.

Maximum diameter, one of the more distinguishable differences between these two forms, is not as effective as would be hoped, since the Avdimou amphoras are neither uniform, nor sufficiently preserved to measure for certain. EBS-04-001, which includes a substantial representation of its body, has a maximum diameter of 0.286 m. at a point at which it is still expanding slightly, and is thus more in line with the earlier, wider Form 2 (maximum width ca. 0.30 m.). Another example (EBS-05-035), though, is measured at 0.266 m where the jar's sides are evening out, suggesting a maximum diameter in the range of Form 3 (ca. 0.25-0.28 m.) (Majcherek 1995, 166 and 168). A body sherd (EBS-05-002)

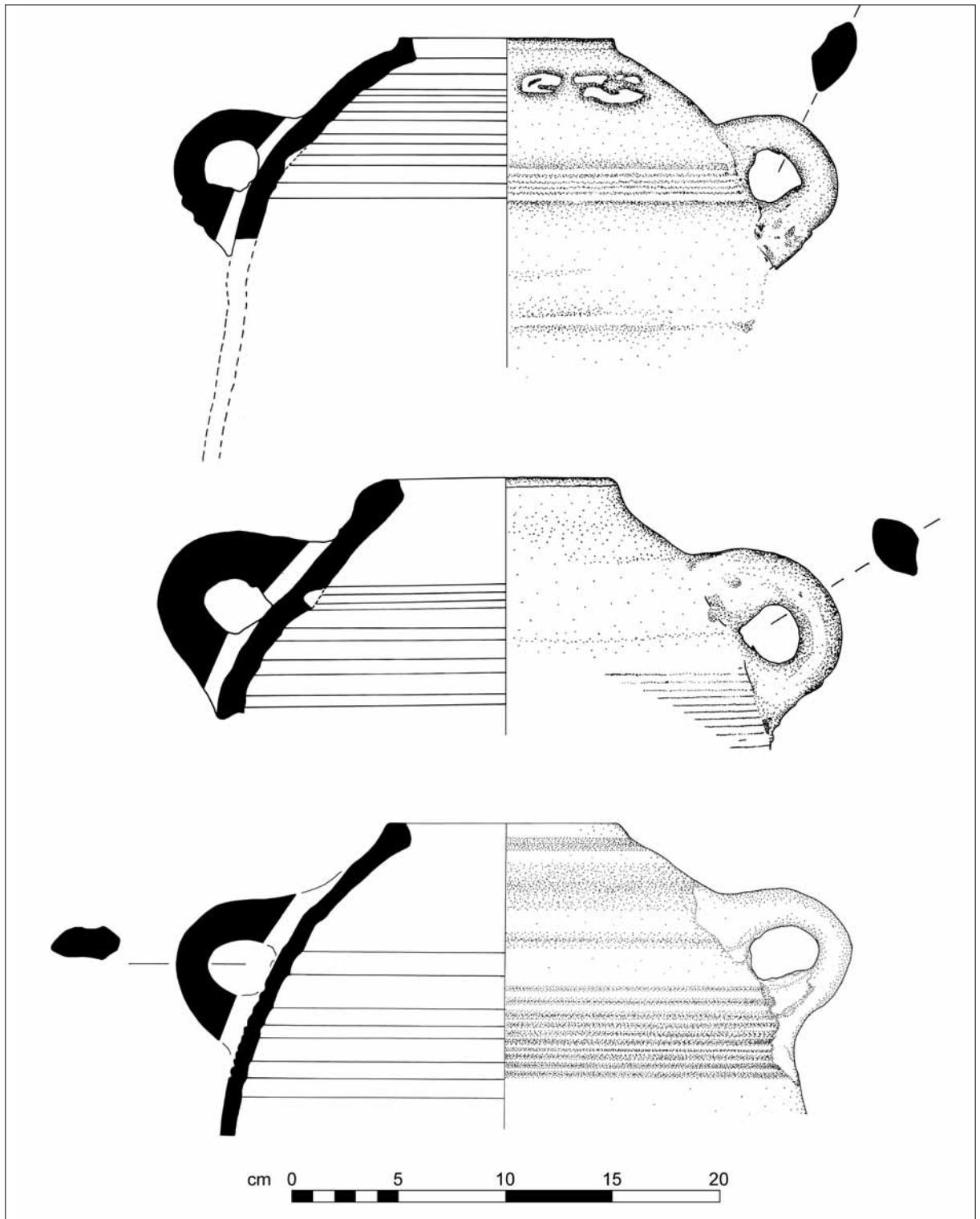


Fig. 7. Three of the LR4 amphora tops (EBS-04-001, EBS-04-002, EBS-05-035) raised (drawings: J. Daniel and T. Nowak).

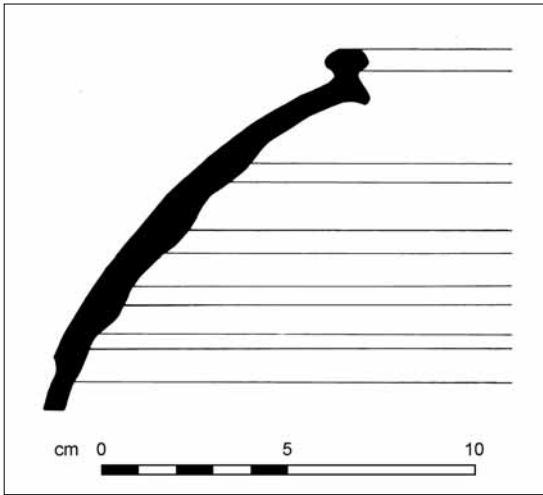


Fig. 8. Another rim variant (EBS-05-003) noted on examples from the wreckage (drawing: T. Nowak).

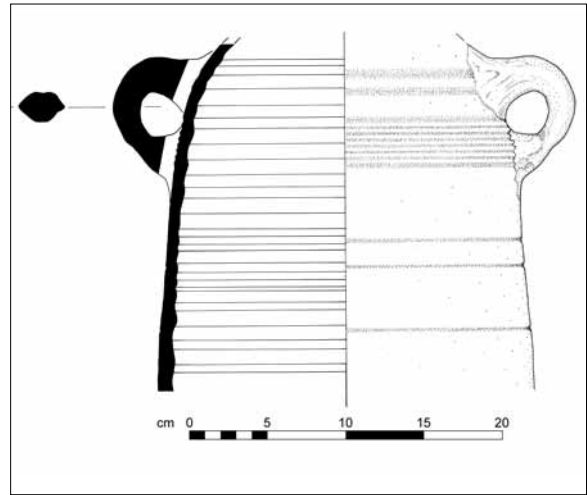


Fig. 9. LR4 amphora body sherd (EBS-05-002) (drawing: T. Nowak).

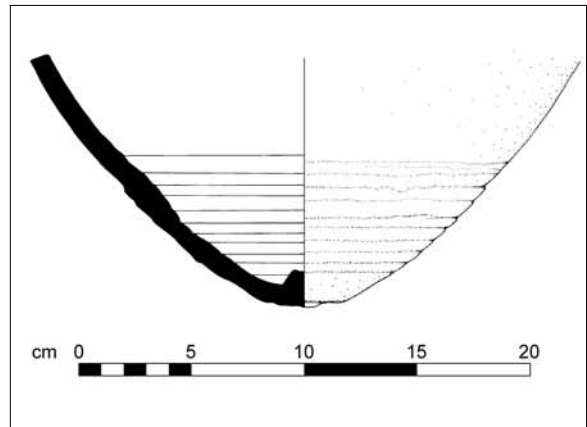
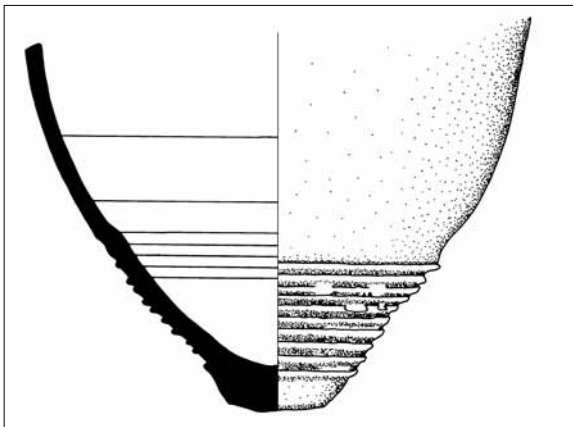


Fig. 10. Varying LR4 amphora bases (EBS-04-003, EBS-05-001) (drawings: J. Daniel and T. Nowak).

preserving an important part of the vessel's height indicates that it had a maximum diameter fairly low on the body, similar to a Form 3 example depicted by Majcherek (Majcherek 1995, 175 pl. 6 no. 5). Based on these parameters, the Avdimou assemblage represents primarily Majcherek's Form 3 (Oked's Type 6), though certain similarities to Form 2 may argue for a date early in the Form 3 lifespan. This suggests a tentative date in the fifth or sixth century, perhaps around the mid to late fifth century.

Other Finds

The only other ceramic type apparent in the assemblage was a minimal scattering of Late Roman 1 (LR1) amphora sherds, mostly dispersed through the shallower end of the site. The most distinctive example was photographed on the seabed in 2004 (Fig. 11), though it unfortunately could not be relocated the following season, a testimony either to the shifting sands of winter storms, or else to the continued removal of artifacts from the site. Several other LR1 sherds



Fig. 11. A top from one of the few LR1 amphoras among the wreckage (photo: author).

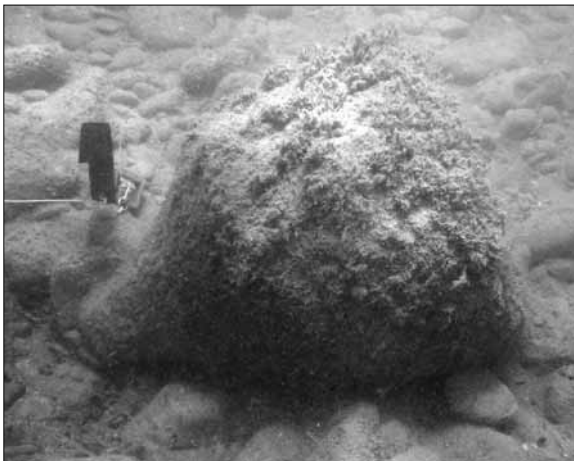


Fig. 12. One of the three millstones (photo: T. Jones).

were noted in the assemblage, and a single substantial body sherd was raised to yield more information on its form and fabric. To judge from traces of pitch preserved on its interior, this amphora, like the LR4 jars, may also have contained wine.

The general LR1 type is known to have been manufactured at several sites along southern and southwestern Cyprus, including at Zygi-Petrini (east of Amathus) and near Paphos, where kilns of the late sixth and early seventh centuries were recently excavated (Demesticha and Michaelides 2001; Manning et al. 2000). The most diagnostic jar top from Avdimou appears to belong to an



Fig. 13. One of the 10 stone anchors noted among the assemblage (photo: author).

earlier, narrow-necked form of LR1 which was in circulation during the fourth and fifth centuries, and thus does overlap with the period suggested for the Gaza/Ashkelon amphoras. The lone body sherd raised exhibits a fabric not unlike that ascribed to the Zygi workshop (Demesticha 2003, 472 n. 11), though positive attribution is impossible without more extensive compositional analysis.

Among the wreckage toward the shallower end of the site, divers recorded three simple millstones, each cylindrical in its lower section with a tapering, conical (or slightly bell-shaped) top (Fig. 12). In the so-called “Pompeian style” of rotary mill, these metae formed the lower, stationary grinding surfaces, over which were fitted hollow upper stones, or catilli, that were rotated by animal power so as to grind the flour between these rough surfaces (Peacock 1989; Moritz 1979, 74-90). The three examples from Avdimou share the same general appearance and proportions, with the cylindrical base accounting for slightly over half the total height. Two of the stones are nearly identical in size, while the third is proportionally larger.

The simple shapes of metae make them difficult to categorize and date, and great diversity in size and proportions is apparent around the Mediterranean (Williams-Thorpe 1988, 287). The Pompeian-style meta seems to have become prevalent by the third century B.C., if not the previous century (White 1963, 205). The type is particularly common in Italy and Sicily, especially at Ostia and Pompeii (White 1963; Peacock 1989; Bakker 1999, 4-9 and 110-1). Their use continued into late antiquity, since the early fourth-century Edict of Diocletian (15.57) accounts for such animal-powered mills in its prescribed prices. A probable fifth-century Christian cross is inscribed on a catillus from Tunisia (Peacock 1989, 211 and 212 fig. 4f). Although Williams-Thorpe cites no evidence for post-Roman use, it is unlikely that the technology was quickly abandoned.

At any rate, the continued use of such metae well into late antiquity raises the possibility that these three stones may be contemporary with the Avdimou wreck, having functioned as its ballast or secondary cargo. The lack of more fragile corresponding catilli among the finds here may indicate that these metae were no longer serviceable as millstones, and they may simply have been dumped here. One of the smaller examples appears to be broken at its top. Since milling operations could utilize only stones that wore minimally, yet remained abrasive, the transport of millstones over long distances was critical, as is well established by shipwrecks and provenancing of stones, which has identified sources over 1,000 km from finds spots (Williams-Thorpe 1988, 262 and 285 table 8).

Finally, the distribution of multiple stone anchors throughout the LR4 amphoras raises the possibility that at least some of the stones may have come from the ship that deposited the Gaza/Ashkelon jars. Note that the nearly contemporary Dor D ship seems to have been employing at least three crude stone anchors when it foundered (Kingsley 2002, 9-10 and 86). Moreover, good parallels for several of the more diagnostic anchors at Avdimou come from late contexts around the Mediterranean and Red Sea (Fig. 13)⁹. Admittedly, the link is tenuous and multiple depositions and disturbances are to be

expected in such shallow areas. However, a possible connection is further supported by the near total dearth of other material in the area. Brief metal detection revealed no iron anchors of the type one would expect on a wreck of this date¹⁰, unless such large and salvageable finds were removed immediately following the event.

Avdimou Bay and Late Roman Commerce in the Archaeological Record of Cyprus

Though hardly an ideal haven from harsh winter southerlies, Avdimou Bay apparently offered protection for some ancient mariners. The anchorage was in use from at least the late Roman period, if not the Hellenistic era, and certain stone anchors may hint at even earlier traffic. By nature, if not by design with the single wall, the bay provided a haven for mariners visiting the chain of coastal ports integral to the economic prosperity of this early Byzantine province. How long the anchorage was in use cannot be determined, though its natural setting makes it unlikely that it was ever totally abandoned. That the Mameluke fleet of 150 ships could land here in A.D. 1426 implies that it was still suitable.

Although only about 30 LR4 jars were positively identified on the surface of the wreckage, additional amphoras clearly lie buried in the sand, and untold numbers may have been removed in antiquity and more recently by casual salvagers. The three millstones were more likely ballast, but the cargo could have included organic material unlikely to survive.

The ship that carried these Gaza/Ashkelon amphoras may well have been sailing ahead of winds and longshore currents from Paphos over 40 km west when, for one reason or another, it met misfortune here. The Dor D wreck, which was laden with both LR4 and LR5 jars, was apparently returning from the Paphos area when it came to grief off the Israeli coast. It has been speculated that the ship's amphoras were actually empties destined for recycling, thus necessitating the loading of ballast, for which a possible source on southwest Cyprus has been suggested (Kingsley

2002, 85). Such may have been the case here as well, if the Avdimou ship was indeed sailing eastward from Paphos. No scientific analysis has been undertaken on the LR1 jars, though it is quite possible that these few amphoras may have been picked up somewhere on the island. If these jars originated at Paphos, and the interpretation of the Dor D amphoras as empties is correct, this provides compelling evidence for the ship having sunk on its return voyage. Alternatively, as mentioned previously, of the few published fabrics of late Roman Cypriot kilns, the single LR1 sample most closely matches the production of Zygi, perhaps one of the ship's prior stops on a westward track along the island's southern coast. Thus, was the vessel just setting out from Cyprus, or passing by en route from further abroad, or rather nearing its final destination on the island? The present evidence, unfortunately, does not allow us to choose for certain among these possible scenarios.

While a date and provenance for the Avdimou ceramics can be proposed, the identity of the site itself is more problematic. In any shallow-water site near shore, the possibility exists that ceramics could simply be the remains of dumped cargo. In the case of dangerous shoals, cargo might be jettisoned to gain better control of the vessel. In harbors and anchorages such as this one, pottery broken during the voyage or while loading and unloading was probably discarded, thus complicating archaeologists' work. The uniformity and general coherence of this ceramic site, however, argues against repeated depositional events, unless overlapping both geographically and chronologically. The slight variation exhibited within the primary cargo of LR4 amphoras can be explained easily by the diffusion of production centers for this type.

The possibility remains that the ship's (stone?) anchors may have already been deployed. That ships wrecked at anchorages is immediately apparent from the "graveyard" at Dor, where underwater surveys over several decades located over a dozen wrecks (Wachsmann 1996; Kingsley and Raveh 1996). It is also interesting to note that the ship came to rest on what was ostensibly the less advantageous, exposed side of what may be

a protective mole to the east.

The Avdimou wreck underscores the long-lived and prominent commercial connections between western Cyprus and the southern Levant dating back to the Hellenistic era (Lund 1999, 12; Lund 2000, 572-4; Jacobsen 2004, 144). Apparently, these ties did not dwindle following the Roman imperial centuries, for the Avdimou and Dor D ships represent not large-scale or adventurous merchants blazing new routes and opening new markets for their products, but rather smaller, lower-end captains plying time and again the age-old and profitable routes of a strong and established regional network. In particular, the Avdimou assemblage, along with the quantities of LR4 amphoras recorded on the island, demonstrates the vibrant role of Cyprus in the export of Holy Land wine. Perhaps this is not surprising in light of the decidedly early hold that Christianity gained on the island. Indeed, this wine forms nearly the entirety of the archaeologically visible cargo, unless the millstones functioned as more than simple ballast.

Perhaps the greater testimony to this low-end, regional coasting trade is not the modest size of the Avdimou cargo, but the possibility that the ship may have been carrying simple, cheap stone anchors in an era when far more technologically sophisticated and effective iron anchors were readily available. Although the distribution of LR4 and LR5 jars emphasizes the scale and profitability of the trade in Holy Land wine (Kingsley 2001, 51-5; 2002, 82-3 tables 9 and 10), this particular merchant may have lacked either the means or the will to invest in a more suitable iron anchor, that is, unless this was salvaged fairly quickly after the event. Perhaps his profit margin was too small to afford the more expensive metal variety, or else he may have recently lost his stock. Alternatively, he may not have ventured far beyond his regular route in this corner of the eastern Mediterranean, and therefore, knowing well the predictable range of anchoring conditions he would face, he felt comfortable with this straightforward, retrograde technology. The rapidly mounting evidence for stone anchors in surprisingly late contexts warns against presuming a purely linear evolution of technology for them,

and brings into serious question the typological foundations of some earlier attributions¹¹.

Although not well preserved, the wreck at Avdimou Bay offers vibrant insight into a thriving maritime trade of late antiquity often under-represented in the underwater archaeological literature, at least in relation to its apparent volume. On Cyprus, the situation is yet more pressing, since the number of reported (let alone studied) wrecks remains very low. Of course, this can hardly be due to a dearth of ancient trade, but rather should be ascribed to a general lack of underwater archaeological endeavors in comparison to efforts in neighboring countries like Greece, Turkey, and Israel. In the past few years, however, this project and others have attempted to fill gaps for select areas along the island's coasts¹². A concerted effort aimed at a detailed reckoning of the submerged cultural heritage across Cyprus is now being made.

Yet if we are to make the most of the limited corpus of information for such an understudied area as Cyprus, we must endeavor to place whatever coherent assemblages we have recorded in their proper socio-cultural context. The discussion of ill-preserved wrecks, including even those from better understood periods, can yield important information about contours of ancient trade. At least from a statistical point of view, the greater the numbers of wrecks and more comprehensive the corpus for the island, the better the proportional relationships that can be brought to bear on relative intensities of trade throughout antiquity.

Justin Leidwanger

Institute of Nautical Archaeology & University of
Pennsylvania

Acknowledgments

The underwater survey efforts at Avdimou Bay (2004 and 2005) are the result of the gracious support of the Department of Antiquities, including its former and current Directors, Drs. Sophocles Hadjisavvas and Pavlos Flourentzos. These seasons were conducted as part of the University of Cincinnati excavations at Episkopi-Bamboula, for which a tremendous debt of

gratitude is owed to Dr. Gisela Walberg. The project could never have been undertaken without the generous logistical and financial support of the THETIS Foundation and RPM Nautical Foundation; sincere thanks in particular to Mr. Adonis Papadopoulos and Mr. George Robb. The encouragement and backing of the Institute of Nautical Archaeology, including its President and staff, have been crucial at every turn.

This survey project is a cooperative endeavor, drawing on students from Texas A&M University and several other institutions. I am indebted to over a dozen students and volunteers who have labored cheerfully and skillfully. Archaeologists and other colleagues have been instrumental in working effectively, and with specific regard to the work contained above, I am grateful to Duncan Howitt-Marshall (University of Cambridge), Dr. Demetrios Michaelides (University of Cyprus), Dr. John Leonard (American School of Classical Studies at Athens), Dr. Stella Demesticha (Piraeus Bank Group Cultural Foundation), and Dr. Sean Kingsley (Minerva Managing Editor). Sarah Kampbell of the Palynology Laboratory in the Anthropology Department at Texas A&M University graciously undertook analysis of pollen samples.

The dedicated volunteers at HIMA and Enalia have been most supportive and helpful throughout the production of this work. Parts of the text were previously read in modified form by Texas A&M University faculty Dr. Cemal Pulak, Dr. Shelley Wachsmann, and Dr. Christoph Konrad, who made valuable suggestions. Dr. Sean Kingsley graciously commented from his expertise at Dor, thereby improving the text substantially. Of course, any errors that remain are my own.

Notes

¹ Formerly known as CYSUCH.

² For examples and discussion of these reuses, see Wiseman 1967, 419 and pl 88d; Scorpan 1977, 281; Bakirtzis 1996, 159.

³ The sixth- and early seventh-century jars from the warehouse just south of Ashkelon contained such

resinated wine: Fabian and Goren 2001, 213.

⁴ From the Dor D wreck, 31 of 52 sherds were coated: Kingsley 2002, 27.

⁵ Riley (1979, 221 fig. 46) provides the most basic distribution. Keay (1984, 656-7), Hayes (1992, 64-5), Johnson and Stager (1995, 106-7 fig. 6.7) and, most recently, Kingsley (2002, 74-7 and 80 fig. 120) greatly expand and update this catalog. Note that the distribution of LR4 is even wider than that of its local relative, the LR5 amphora: Kingsley 2002, 77-81.

⁶ Kingsley (2001, 52 tbl. 3.2) provides the most complete register of shipwrecks carrying LR4 and LR5 amphoras.

⁷ Thanks to D. Michaelides of the University of Cyprus for his kind invitation to visit the site and for sharing his most recent finds.

⁸ To this list should be added a few finds of LR4 amphoras from Limassol Bay, which were kindly shown to the author by local sport divers during the summer of 2004.

⁹ The assemblage from Avdimou Bay will be published fully in conjunction with another collection of stone anchors along the island's southern coast. For similar composite anchors from known late contexts elsewhere in the Mediterranean and Red Sea, see Frost 1973, 402-3; Grossmann & Kingsley 1996; Raban 1990; 2000; perhaps also Tzalas 2002. Similar small anchors are recorded from the third/fourth centuries at Olbia on Sardinia in Kingsley 2004, 95 bottom; my thanks to S. Kingsley for drawing my attention to these intriguing and close parallels.

¹⁰ For instance, the metal anchors from the seventh-century shipwreck at Yassíada: van Doorninck, Jr. 1982, 141-2.

¹¹ For critiques of stone anchor typologies, see particularly Wachsmann 1985; Nibbi 1993; Kingsley 1996 ("Appendix A" in Kingsley and Raveh 1996); and Wachsmann 1998.

¹² Work continues underwater off Cyprus: for efforts over the past decade, see Leonard, 1995a; 1995b; 1997; Howitt-Marshall 2003; forthcoming this issue; Leidwanger 2004; 2005.

Bibliographical References

- Adan-Bayewitz, D. 1986: "The Pottery from the Late Byzantine Building (Stratum 4) and Its Implications," in Levine, L.I. & Netzer, E., *Excavations at Caesarea Maritima, 1975, 1976, 1979 Final Report, Jerusalem, Qedem 21*, 90-129.
- Bakirtzis, Ch. 1996: "Description and Metrology of Some Clay Vessels from Agios Georgios, Pegeia," in Karageorghis, V. & Michaelides, D. (eds.), *The Development of the Cypriot Economy from the Prehistoric Period to the Present Day*, Nicosia, 153-161.
- Bakker, J.T. 1999: *The Mills-Bakeries of Ostia: Description and Interpretation*, Amsterdam.
- Ballet, P. and M. Picon 1987: "Recherches préliminaires sur les origines de la céramique des Kellia (Égypte). Importations et productions égyptiennes," *Cahiers de la céramique égyptienne 1*, 17-48.
- Bennett, M.E., Bennett, R.J., Blakely, J.A. and R. Brinkmann 1987: "Petrological and Heavy Mineral Analysis of Selected Amphora Fragments," in Blakely, J.A. (ed.), *Caesarea Maritima: The Pottery and Dating of Vault 1: Horreum, Mithraeum, and Later Uses*, Lewiston, 227-248.
- Blakely, J.A. (ed.) 1987: *Caesarea Maritima: The Pottery and Dating of Vault 1: Horreum, Mithraeum, and Later Uses*, Lewiston.
- Blakely, J.A. 1988: "Ceramics and Commerce: Amphorae from Caesarea Maritima," *Bulletin of the American Schools of Oriental Research 271*, 31-50.
- Bonnet, F. 1994: "La matériel archéologique récolté en 1977, 1982 et 1983 aux Qouçoûr er-Roubâ'iyât," in Kasser, R. & Bonnet, F. (eds.), *Explorations aux Qouçoût er-Roubâ'iyât. Rapport des campagnes 1982 et 1983*, Louvain, 349-406.
- Demesticha, S. 2003: "Amphora Production on Cyprus during the Late Roman Period," in Bakirtzis, Ch. (ed.), *Actes du VIIe congrès international sur la céramique médiévale en Méditerranée, Thessaloniki*, 11-16 Octobre 1999, Athens, 469-476.

- Demesticha, S. and D. Michaelides 2001: "The Excavation of a Late Roman 1 Amphora Kiln in Paphos," in Villeneuve, E. & Watson, P.M., *La céramique byzantine et proto-islamique en Syrie-Jordanie (IVe-VIIIe siècles apr. J.-C.)*, Beyrouth, 289-296.
- van Doorninck, Jr., F.H. 1982: "The Anchors," in Bass & van Doorninck, *Yassi Ada I: A Seventh-Century Byzantine Shipwreck*, College Station, 121-143.
- Eiring, J. and J. Lund (eds.) 2004: *Transport Amphorae and Trade in the Eastern Mediterranean. Acts of the International Colloquium at the Danish Institute at Athens, September 26-29, 2002*, Athens. Monographs of the Danish Institute at Athens 5. Athens: Danish Institute at Athens.
- Empereur, J.-Y. and M. Picon 1989: "Les régions de production d'amphores impériales en Méditerranée orientale," in *Amphores romaines et histoire économique*, Rome, 223-248.
- Fabian, P. and Y. Goren 2001: "A Byzantine Warehouse and Anchorage South of Ashqelon," *Atiqot* 42, 211-219.
- Fabian, P. and Y. Goren 2002: "A New Type of Late Roman Storage Jar from the Negev," in Humphrey, J.H. (ed.), *The Roman and Byzantine Near East*, vol. 3, Portsmouth, *JRA Supplement* 49, 145-153.
- Frost, H. 1973: "Anchors, the Potsherds of Marine Archaeology: On the Recording of Pierced Stones from the Mediterranean," in Blackman, D.J. (ed.), *Marine Archaeology, Hamden*, 397-409.
- Giudice, F. and E. Giudice 1999: "Pafos, Garrison's Camp. VIe campagna," *Report of the Department of Antiquities Cyprus*, 279-314.
- Green, J. 1971: *Cape Andreas Expedition, 1969*, London.
- Grossmann, E. and S.A. Kingsley 1996: "A Three-Holed Stone Anchor with Wood Remains from Crusader Arsuf (Apollonia), Israel," *International Journal of Nautical Archaeology* 25.1, 49-54.
- Hayes, J.W. 1992: *Excavations at Sara hane in Istanbul*, vol. 2, *The Pottery*, Princeton.
- Holladay, J. 1982: *Cities of the Delta*, vol. 3, *Tell el-Maskhuta*, Malibu.
- Howitt-Marshall, D.S. 2003: "Cyprus Underwater Project 2002: A Preliminary Report," *Enalía* 7, 28-37
- Howitt-Marshall, D.S. forthcoming: "Cyprus Underwater Project 2004: The West Coast Revisited," *Enalía* 9.
- Israel, Y. 1995: "Survey of Pottery Workshops, Nahal Lakhish-Nahal Besor." *Excavations and Surveys in Israel* 13, 106-107.
- Jacobsen, K.W. 2004: "Regional Distribution of Transport Amphorae in Cyprus in the Late Roman Period," in Eiring & Lund 2004, 143-148.
- Johnson, B.L. and L.E. Stager 1995: "Ashkelon: Wine Emporium of the Holy Land," in Gitin, S., *Recent Excavations in Israel: A View to the West*, Dubuque, 95-109.
- Kawanish, H. and S. Tsujimura 1995: "Adjoining Area outside the North Gate," in Kodaigaku Kyokai (ed.), *Akoris: Report of the Excavations at Akoris in Middle Egypt, 1981-1992*, Kyoto, 108-130.
- Keay, S. 1984: *Late Roman Amphorae in the Western Mediterranean*, Oxford, BAR-IS 196.
- Kingsley, S.A. 1996: "Appendix A. Stereotypes in the Identification of East Mediterranean Stone Anchors," in Kingsley, S.A. & Raveh, K. (eds.), *The Ancient Harbour and Anchorage at Dor, Israel: Results of the Underwater Surveys 1976-1991*, Oxford, BAR-IS 626, 87-94.
- Kingsley, S.A. 2001: "The Economic Impact of the Palestinian Wine Trade in Late Antiquity," in Kingsley, S.A. & Decker, M. (eds.), *Economy and Exchange in the East Mediterranean during Late Antiquity*, Oxford, 44-68.
- Kingsley, S.A. 2002: A Sixth-Century AD Shipwreck off the Carmel Coast, Israel: *Dor D and the Holy Land Wine Trade*, Oxford, BAR-IS 1065.
- Kingsley, S.A. 2004: *Barbarian Seas: Late Rome to Islam*, London.
- Kingsley, S.A. and K. Raveh 1996: *The Ancient Harbour and Anchorage at Dor, Israel: Results of the Underwater Surveys 1976-1991*, Oxford, BAR-IS 626.

- Leidwanger, J. 2004: "Episkopi Bay Survey, Cyprus, 2003," *INA Quarterly* 31.2, 17-27.
- Leidwanger, J. 2005: "Episkopi Bay Survey, Cyprus, 2004," *INA Quarterly* 32.1, 9-14.
- Leonard, J.R. 1995a: "The Anchorage at Kioni," in Fejfer, *Ancient Akamas*, vol. 1, *Settlement and Environment*, Aarhus, 133-170.
- Leonard, J.R. 1995b: "Evidence for Roman Ports, Harbours and Anchorages in Cyprus," in Karageorghis, V. & Michaelides, D. (eds.), *Cyprus and the Sea, Nicosia*, 227-246.
- Leonard, J.R. 1997: "Harbor Terminology in Roman Periploi," in Swiny, S., Hohlfelder, R.L. & Swiny, S. (eds.), *Res Maritimae: Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity*, Atlanta, 163-200.
- Leonard, J.R. and S. Demesticha 2004: "Fundamental Links in the Economic Chain: Local Ports and International Trade in Roman and Early Christian Cyprus," in Eiring & Lund 2004, 189-202.
- Lloyd, M. 1984: "A Byzantine Shipwreck at Iskandil Burnu, Turkey: Preliminary Report," M.A. thesis, Texas A&M University, College Station.
- Long, L. and G. Volpe 1998: "Le chargement de l'épave 1 de la Palud (Vie s.) à Port-Cros (Var): Note préliminaire," in Bonifay, M., Carre, M.-B. & Rigoir, Y., *Fouilles à Marseille: les mobiliers (1er-VIIIe siècles ap. J.-C.)*, Paris, 317-342.
- Lund, J. 1993: "Pottery of the Classical, Hellenistic and Roman Periods," in Sorensen, L.W. & Rupp, D.W., *The Land of Paphian Aphrodite, vol. 2, Artifact and Ecofactual Studies, G teborg, SIMA* 104.2, 79-155.
- Lund, J. 1999: "Trade Patterns in the Levant from ca. 100 BC to AD 200 – as Reflected by the Distribution of Ceramic Fine Wares in Cyprus," *Münstersche Beiträge zur antiken Handelsgeschichte* 18, 1-22.
- Lund, J. 2000: "The 'Pinched-Handle' Transport Amphorae as Evidence of the Wine Trade of Roman Cyprus," in Ioannides, G.K. & Hadjistyllis, S. (eds.), *Πρακτικά του τρίτου διεθνούς κυπριο-λογικού συνεδρίου, Nicosia*, 565-578.
- Majcherek, G. 1992: "The Late Roman Ceramics from Sector 'G' (Alexandria 1986-1987)," *Études et travaux* 16, 81-117.
- Majcherek, G. 1995: "Gazan Amphorae: Typology Reconsidered," in Meyza, H. & Mlynarczyk, J., *Hellenistic and Roman Pottery in the Eastern Mediterranean: Advances in Scientific Studies, Warsaw*, 163-178.
- Manning, S.W. 2002: *The Late Roman Church at Maroni Petra, Nicosia*.
- Manning, S.W., Monks, S.J., Sewell, D.A. and S. Demesticha 2000: "Late Roman Type 1A Amphora Production at the Late Roman Site of Zygi-Petrini, Cyprus," *Report of the Department of Antiquities Cyprus*, 233-257.
- Mayerson, P. 1993: "The Use of Ascalon Wine in the Medical Writers of the Fourth to the Seventh Centuries," *Israel Exploration Journal* 43, 169-173.
- Mayerson, P. 1994: "The Gaza 'Wine' Jar (Gazition) and the 'Lost' Ashkelon Jar (Askalônion)," in Mayerson, P. (ed.), *Monks, Martyrs, Soldiers and Saracens: Papers on the Near East in Late Antiquity (1962-1993)*, Jerusalem, 346-351.
- McCaslin, D.E. 1978: "The 1977 Underwater Report," in *Hala Sultan Tekke*, vol. 4, G teborg, SIMA 44.4.
- Moritz, L.A. 1979: *Grain-Mills and Flour in Classical Antiquity*, New York.
- Nibbi, A. 1993: "Stone Anchors: The Evidence Re-Assessed," *Mariner's Mirror* 79.1, 5-26.
- Oked, S. 1996: "Patterns of the Transport Amphorae at Ostrakine during the 6th and 7th Centuries," *Aram* 8, 165-175.
- Oked, S. 2001: "Gaza Jar," a Chronicle and Economic Overview," in Sasson, A., Safrai, Z. & Sagiv, N. (eds.), *Ashkelon, a City on the Seashore, Ashkelon, XIII-XIV & 227-250*.
- Passi, S., Rothschild-Boros, M.C., Fasella, P., Nazzaro-Porro, M. and D. Whitehouse 1981: "An Application of High Performance Liquid Chromatography to Analysis of Lipids in Archaeological Samples," *Journal of Lipid Research* 22, 778-784.

- Peacock, D.P.S. 1989: "The Mills of Pompeii," *Antiquity* 63, 205-214.
- Raban, A. 1990: "Medieval Anchors from the Red Sea," *International Journal of Nautical Archaeology* 19.4, 299-306.
- Raban, A. 2000. "Three-hole Composite Stone Anchors from a Medieval Context at Caesarea Maritima, Israel," *International Journal of Nautical Archaeology* 29.2, 260-272.
- Rautman, M.L. 2003: A Cypriot Village of Late Antiquity: Kalavassos-Kopetra in the Vasilikos Valley, Portsmouth, *JRA Supplement* 52.
- Reynolds, P. 2005: "Levantine Amphorae from Cilicia to Gaza: A Typology and Analysis of Regional Production Trends from the 1st to 7th Centuries," in Gurt i Esparraguera et al., *LRCW I. Late Roman Coarse Wares, Cooking Wares and Amphorae in the Mediterranean, Archaeology and Archaeometry*, Oxford, BAR-IS 1340, 563-611.
- Riley, J.A. 1975: "Pottery from the First Season of Excavations in the Caesarea Hippodrome," *Bulletin of the American Schools of Oriental Research* 218, 25-63.
- Riley, J.A. 1979: "Coarse Pottery," in Lloyd, *Excavations at Sidi Khrebish Benghazi (Berenice)*, vol. 2, Tripoli, 91-467.
- Riley, J.A. 1981: "The Pottery from the Cisterns 1977.1, 1977.2, 1977.3," in Humphrey, *Excavations at Carthage, Conducted by the University of Michigan*, vol. 6, Ann Arbor, 85-124.
- Rothschild-Boros, M.C. 1981: "The Determination of Amphora Contents," in Barker, G. & Hodges, R. (eds.), *Archaeology and Italian Society: Prehistoric, Roman and Medieval Studies*, Oxford, BAR-IS 102, 79-89.
- Santamaria, C. 1995: *L'épave Dramont "E" à Saint-Raphaël (Ve siècle ap. J.-C.)*, Paris, *Archaeonautica* 13.
- Scorpan, C. 1977: "Contribution à la connaissance de certains types céramique romano-byzantins (IVe-VIe siècles) dans d'espace istro-pontique," *Dacia* 21, 269-297.
- Snape, S. 1997: "Pelusium (South)," *Cahiers de la céramique égyptienne* 5, 103-108.
- Stager, L.E. 1991: *Ashkelon Discovered: From Canaanites and Philistines to Romans and Moslems*, Washington.
- Swiny, H.W. 1982: "Other Medieval Remains," in Swiny, H.W. (ed.), *An Archaeological Guide to the Ancient Kourion Area and the Akrotiri Peninsula*, Nicosia, 160-161.
- Tomber, R.S. 1996: "Provisioning the Desert: Pottery Supply to Mons Claudianus," in Bailey, D.M. (ed.), *Archaeological Research in Roman Egypt: The Proceedings of the Seventh Classical Colloquium of the Department of Greek and Roman Antiquities, British Museum, Held on 1-4 December, 1993*, Ann Arbor, *JRA Supplement* 19, 39-49.
- Tzalas, H. 2002: "An Unusually Large Concentration of Stone Anchors, East of Cape Lochias, Alexandria, Egypt: A Preliminary Evaluation," in Tzalas, H. (ed.), *Tropis VII: 7th International Symposium on Ship Construction in Antiquity*, Athens, 791-796.
- Wachsmann, S. 1985: Review of McCaslin, D.E., *Stone Anchors in Antiquity: Coastal Settlements and Maritime Trade-Routes in the Eastern Mediterranean ca. 1600-1050 B.C.*, *Mariner's Mirror* 71.4, 483-485.
- Wachsmann, S. 1996: "A Cove of Many Shipwrecks: The 1995 INA/CMS Joint Expedition to Tantara Lagoon," *CMS News* 23, 17-21.
- White, D. 1963: "A Survey of Millstones from Morgantina," *American Journal of Archaeology* 67.2, 199-206.
- Williams, D.F. 1987: "Roman Amphorae from Kourion, Cyprus," *Report of the Department of Antiquities Cyprus*, 235-238.
- Williams-Thorpe, O. 1988: "Provenancing and Archaeology of Roman Millstones from the Mediterranean Area," *Journal of Archaeological Science* 15, 253-305.
- Wiseman, J. 1967: "Excavations at Corinth: The Gymnasium Area, 1966." *Hesperia* 36.4, 402-428.
- Zemer, A. 1977: *Storage Jars in Ancient Sea Trade*, Haifa.

Θεώρηση του περιφερειακού εμπορίου της Ύστερης Αρχαιότητας από τα όστρακα: Η περίπτωση ενός ναυαγίου στην Κύπρο

Justin Leidwanger

Περίληψη

Κατά τη διάρκεια υποβρυχίων αναγνωριστικών ερευνών, το καλοκαίρι του 2004, στην περιοχή του Κόλπου Αυδήμου στην Κύπρο, εντοπίστηκαν διασκορπισμένα υπολείμματα ενός ναυαγίου της Ύστερης Ρωμαϊκής Εποχής. Το πλοίο, κατά την στιγμή της βύθισής του σε βάθος ολίγων, μόνον, μέτρων και σε μικρή απόσταση από την ακτή, φαίνεται ότι μετέφερε ένα φορτίο κρασιού μέσα σε αμφορείς του Υστερορωμαϊκού Τύπου 4 (LR 4) από την περιοχή της Γάζας/Ασκάλωνος στην Παλαιστίνη. Άλλα ευρήματα, πιθανώς σχετιζόμενα με το ναυάγιο, περιλαμβάνουν λίγα όστρακα αμφορέων μιας παραλλαγής του Υστερορωμαϊκού 1 Τύπου (LR 1), προερχόμενων ίσως από τη νήσο, καθώς και τρεις μερικώς σωζόμενες μυλόπετρες (metae). Αναμεμιγμένες στο υλικό ήταν κάποιες λίθινες άγκυρες, από τις οποίες ορισμένες είναι πιθανόν να εχρησιμοποιούντο από το πλήρωμα του πλοίου. Στοιχεία του κεραμικού συνόλου υποδεικνύουν χρονολόγηση στον 5^ο ή 6^ο αι. μ.Χ., ίσως στο δεύτερο μισό του 5^{ου} αι. μ.Χ. αιώνα.

Παρά την κακή διατήρηση του, το ναυάγιο είναι διαφωτιστικό για το περιφερειακό εμπόριο μικρής κλίμακας στην ανατολική Μεσόγειο. Εκτεταμένη δειγματοληψία και λεπτομερής μελέτη του κεραμικού φορτίου επιτρέπουν μια σχετικά ακριβή χρονολόγηση και ερμηνεία της προέλευσής του. Ακόμη και χωρίς τον εντοπισμό ακεραίων αμφορέων, η υποβρύχια επισκόπηση του βυθού σε ρηχά ύδατα αποδεικνύεται γόνιμη και συμβάλλει στη διερεύνηση των ιστορικών στοιχείων, ειδικά σε περιοχές, όπως η Κύπρος, όπου υπάρχουν λίγα ερευνημένα ναυάγια.

Πρόγραμμα “ADRIA I”:

Ιόνιο και Αδριατική - Μία μελέτη για τις δυνατότητες της ναυσιπλοΐας στη Ύστερη Χαλκοκρατία

Σταύρος Οικονομίδης

Εισαγωγή*

Τον Ιούνιο του 2004 έλαβε χώρα η πραγματοποίηση του προγράμματος “Adria I”, δηλαδή ο διάπλους κατά μήκος του Ιονίου και της Αδριατικής, με το δικάταρτο σκάφος Doria και πλήρωμα 5 ατόμων.¹ Το πρόγραμμα “Adria I” ολοκληρώθηκε στο πλαίσιο της εκπόνησης διδακτορικής διατριβής του γράφοντος² και είχε ως βασικό σκοπό την συλλογή παρατηρήσεων και στοιχείων που αφορούν στη ναυσιπλοΐα της Ύστερης Χαλκοκρατίας στις παραπάνω θαλάσσιες περιοχές. Κατά τη διάρκεια του διάπλου έγιναν παρατηρήσεις των θαλάσσιων και αέρινων ρευμάτων, χαρτογράφηση και μορφολογική αξιολόγηση των Ηπειρωτικών, Αλβανικών και Δαλματικών ακτών, όσον αφορά στη δυνατότητα ελλιμενισμού και την επικινδυνότητά τους κατά την ναυσιπλοΐα. Είχε προηγηθεί χαρτογραφική μελέτη των ακτογραμμών. Το ταξίδι, πέρα από την συλλογή ωκεανογραφικών και μετεωρολογικών στοιχείων, είχε ως σκοπό τον εντοπισμό παράκτιων θέσεων επιλεγμένων από Μυκηναίους ναυτικούς για τον ανεφοδιασμό τους, καθώς και την επιβεβαίωση ή την αναίρεση προβληματισμών που αφορούν στις ρότες της λεγόμενης “Οδού του Ηλέκτρου”, κατά μήκος του Ιονίου και της Αδριατικής (Negroni Catacchio 1972). Επελέγη η πιθανότερη οδός με σημείο εκκίνησης την Δυτική Πελοπόννησο (Πάτρα) και σημείο τερματισμού τις εκβολές του ποταμού Πάδου. Ενδιάμεσες συμπληρωματικές διαδρομές έριξαν φως στις δυνατότητες ελλιμενισμού κατά μήκος των Ηπειρωτικών και Δαλματικών ακτών μέχρι και την χερσόνησο της Ίστριας.

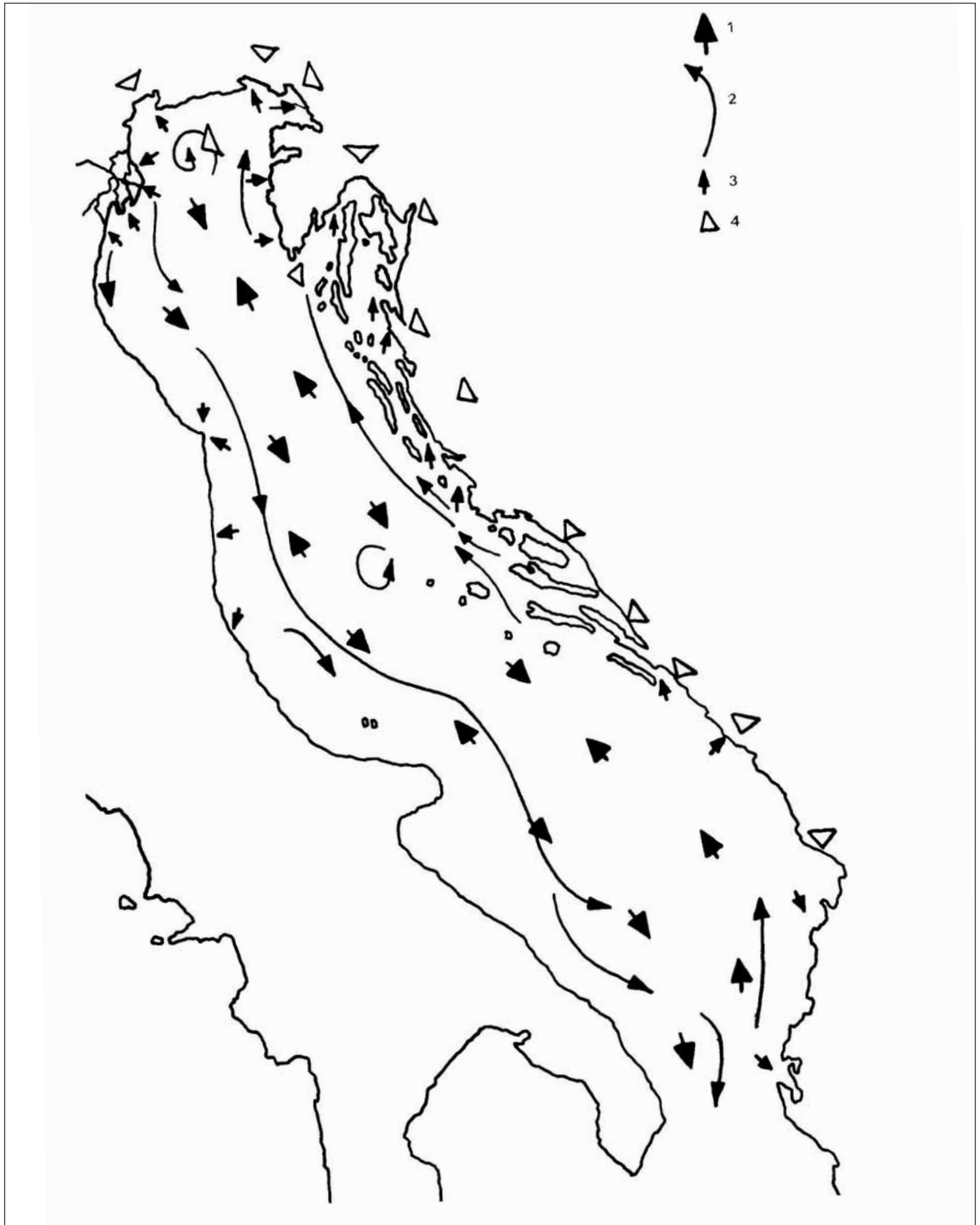
Ο Ησίοδος, στα τέλη του 8ου – αρχές του 7ου αιώνα π.Χ.,³ αναφέρει ότι η κατάλληλη περίοδος για ναυσιπλοΐα είναι εξαιρετικά περιορισμένη και διαρκεί περίπου πενήντα ημέρες πριν από τη δύση των Πλειάδων, δηλαδή περίπου από τα

μέσα Ιουλίου μέχρι τα μέσα του Σεπτεμβρίου. Κατά τη διάρκεια αυτών των μηνών η επικινδυνότητα στις θαλάσσιες εξορμήσεις είναι η ελάχιστη δυνατή: οι καταιγίδες είναι περιορισμένες και οι άνεμοι σταθεροί. Αναφέρει, επίσης, ότι πέρα από αυτή την ασφαλή περίοδο μπορούν να ολοκληρωθούν επιτυχώς θαλάσσια ταξίδια για μια μεγαλύτερη περίοδο που ξεκινάει περίπου τον Μάρτιο και καταλήγει στις αρχές του Νοεμβρίου. Ωστόσο αυτή η μεγαλύτερη περίοδος ενέχει περισσότερους κινδύνους από ό,τι η πρώτη, με αποτέλεσμα οι περισσότερες διακινήσεις να γίνονται μέσα στο καλοκαίρι, περίοδο κατά την οποία πραγματοποιούνταν οι μεγάλοι αποικισμοί.

Οι παρατηρήσεις του Ησιόδου μπορούν να ισχύουν για μεγάλο μέρος του Αιγαίου πελάγους και της Ανατολικής Μεσογείου, αλλά όχι και για άλλες θάλασσες, όπως η Αδριατική. Στην περίπτωση της μελέτης των δυνατοτήτων για ασφαλή και γρήγορη ναυσιπλοΐα, κατά τη διάρκεια των Μυκηναϊκών χρόνων, θα πρέπει να ληφθούν αυστηρά υπόψη τα γεωμορφολογικά και μετεωρολογικά δεδομένα της Αδριατικής.

Παρατηρήσεις για την Αδριατική Θάλασσα

Η Αδριατική μπορεί να διαιρεθεί, με βάση τα μετεωρολογικά και κλιματικά δεδομένα, σε δύο διαφορετικά τμήματα: στο νότιο και στο βόρειο. Το πρώτο τμήμα της προσφέρεται για ομαλή και γρήγορη ναυσιπλοΐα από νότον προς βορράν και από ανατολάς προς δυσμάς. Μοναδικός κίνδυνος είναι ο νοτιοανατολικός άνεμος (Σιρόκος), ο οποίος προκαλεί έντονη αναταραχή, και, εν μέρει, ο λεγόμενος Borra, ένας βίαιος άνεμος, με κατεύθυνση βορρά – νότου κατά μήκος της ανατολικής Αδριατικής. Το δεύτερο τμήμα της είναι πιο προβληματικό, καθώς επηρεάζεται έντονα από τις



Χάρτης της Αδριατικής στον οποίο σημειώνονται:

Τα κύρια θαλάσσια ρεύματα (1), Τα κύρια αέρινα ρεύματα (2), Τα τοπικά ρεύματα (3), Οι θέσεις με ισχυρές εκρήξεις Borra (4).

κεντροευρωπαϊκές κλιματικές συνθήκες. Η γεωμορφολογία των ανατολικών ακτών βοηθά στην δραματική διάπλωση των ανέμων και ειδικά του βορειοδυτικού (Μαΐστρου) και του βόρειου-βορειοανατολικού (Borra). Η κλειστή λεκάνη της Αδριατικής στα βόρεια, μεταξύ του κόλπου της Βενετίας και του ακρωτηρίου της Ίστριας, καθώς και η δράση των ρευμάτων στα δυτικά, με προέλευση τις εκβολές του Πάδου, προκαλούν το αντικυκλωνικό κύμα (ρεύμα υψηλής ατμοσφαιρικής πίεσης) και αυτό, με τη σειρά του, τα δυνατά, τοπικά ρεύματα αέρος της Κροατίας, γνωστά ως Borrin. Η περιοδική δράση του νοτιοδυτικού ανέμου, γνωστού στις ανατολικές ακτές ως Lebic, προκαλεί έντονες αναταραχές κοντά στις ακτές της Δαλματίας και είναι απαγορευτικός για την ναυσιπλοΐα κοντά στις ακτές. Τέλος, επικίνδυνος άνεμος από τα βορειοανατολικά, ο λεγόμενος Γραΐγος ή Grecale, προκαλεί έντονες αναταραχές, μετά τον Νοέμβριο και για μεγάλο μέρος του χειμώνα, στην κεντρική Αδριατική. Αιτία είναι ο βαρικός σχηματισμός υψηλής πίεσης στα Βαλκάνια και χαμηλής στην Κεντρική Μεσόγειο. Το σύνολο των παραπάνω δεδομένων είναι υπεύθυνο για την ύπαρξη μίας περιοδικής ωρολογιακής φοράς των ρευμάτων από δυτικά προς βορειοανατολικά και συνεχώς προς νότια. Αντιστρόφως, είναι υπεύθυνα για την ύπαρξη μιας περιοδικής αντιωρολογιακής φοράς ρευμάτων από νότια προς βορειοδυτικά. Η γνώση του φαινομένου αυτού, διαδεδομένη από παλιά στους ναυτικούς της Αδριατικής, είναι το απαραίτητο μέσον πλοήγησης σε όλο το μήκος της.

Παρά την φαινομενική ευκολία που παρουσιάζει στον διάπλου της και την ομοιότητά της με λιμναίο σχηματισμό η Αδριατική, σε συνδυασμό με την σύνθεση των δυτικών και ανατολικών ακτών της, όπως και με τα ποικίλα θαλάσσια και αέρια ρεύματά της, είναι μια θάλασσα δύσκολη και επικίνδυνη για ξύλινα ιστιοφόρα πλοία, όπως αυτό του Ulu Burun (Pulak 1988).⁴ Μια πρακτική και εκ του σύνεγγυς μελέτη αποκαλύπτει τις δυνατότητες που έχουν τέτοιου τύπου πλοία για εκμετάλλευση των κατάλληλων δεδομένων ναυσιπλοΐας.

Έτσι σύμφωνα με τις παρατηρήσεις που έγιναν:

A. Καταλληλότερη περίοδος διάπλου της Αδριατικής, με κατεύθυνση από τις δυτικές ακτές της Πελοποννήσου προς τις εκβολές του Πάδου

ποταμού, είναι ο Ιούλιος, ενώ αντιστρόφως προς την νότια Βαλκανική ο Σεπτέμβριος. Μεσολαβεί ο μήνας Αύγουστος κατά τον οποίο ισχυροί αντικυκλώνες στρέφονται με κατεύθυνση βορειοανατολική – νοτιοανατολική.

B. Με γνώμονα την καλή γνώση των θαλάσσιων και αέρινων ρευμάτων ο διάπλους της Αδριατικής καθίσταται εύκολος και εξαιρετικά σύντομος για ναυσιπλόους ελαφρών ξύλινων ιστιοφόρων. Η εκμετάλλευση των ατμοσφαιρικών δεδομένων προσφέρει περιοδικές και ελεγχόμενες θαλάσσιες ρότες, μέσω των οποίων ο διάπλους είναι ασφαλής.

Γ. Παρά την κοινώς αποδεκτή άποψη περί ακτοπλοϊκής ναυσιπλοΐας των Μυκηναίων (Roug 1975, 14-15), η κίνηση αυτή είναι δυσχερής, όσον αφορά σε τμήματα της Αδριατικής και πιο συγκεκριμένα ανατολικής ακτής, από το σημερινό Dubronnik μέχρι και τον κόλπο της Τεργέστης, και της δυτικής ακτής, από τη Ραβέννα μέχρι τις εκβολές του Πάδου. Σε αυτά τα τμήματα επιβάλλεται ναυσιπλοΐα ανοικτής θαλάσσης, λόγω της ύπαρξης πολυάριθμων σκοπέλων, νησιωτικών σχηματισμών και τοπικών θαλάσσιων ρευμάτων, τα οποία σε εξαιρετικές μόνο περιπτώσεις είναι ευνοϊκά.

Δ. Η ασφαλέστερη οδός ακολουθεί τις ακτές της Ηπείρου, με πιθανούς σταθμούς ανεφοδιασμού την Θεσπρωτική Εφύρα και το Δυρράχιο, συνεχίζει κατά μήκος των ακτών του Μαυροβουνίου και μεταφέρεται στην κεντρική Αδριατική στο ύψος του Dubronnik. Μια πιθανή ανατολική διαδρομή εκμεταλλεύεται τα ρεύματα νότου – βορρά στα ανοιχτά του Split, χρησιμοποιώντας ως κύριο σταθμό ανεφοδιασμού τον San Nicola di Sebenico και τερματίζει στον κόλπο της Rieka. Η δυτική διαδρομή προσεγγίζει τις ιταλικές ακτές και, χρησιμοποιώντας τα ρεύματα ανατολής – δύσης, τερματίζει στην ευρύτερη περιοχή του κόλπου της Βενετίας ή στις εκβολές του Πάδου (Spina, Adria, Ravenna).

E. Η περιοχή μεταξύ των εκβολών των ποταμών Πάδου και Timavo είναι πιθανός τόπος μεταφοράς εμπορικών προϊόντων από τη θάλασσα στην ξηρά και το αντίστροφο. Εκεί καταλήγουν τόσο στην Ύστερη Χαλκοκρατία όσο και στην Κλασική αρχαιότητα προϊόντα συναλλαγής, προερχόμενα

από караβάνια που διασχίζουν τα πολυσύχναστα σταυροδρόμια της Βόρειας Ιταλίας και της Κροατίας. Η περιοχή μεταξύ των Άλπεων και των βόρειων Αδριατικών ακτών συνδέει την Κεντρική Ευρώπη με την Νότια και την Νοτιοανατολική, διαμέσου των πολυάριθμων παραποτάμων του Πάδου και του Adige. Μια από τις γνωστότερες διαδρομές, ήδη από τη 2η χιλιετία π.Χ., ένωνε τον κόλπο του Quarnaro με τις ακτές της Βαλτικής θάλασσας, από όπου προερχόταν το ήλεκτρο (Rittatore Vonwiller 1975).

Συμπεράσματα

Η λεγόμενη "Οδός του Ηλέκτρου" είναι άμεσα συνδεδεμένη με την καλή γνώση πλοήγησης στην Αδριατική θάλασσα, την εμπειρική γνώση των πολύπλοκων ατμοσφαιρικών και κλιματικών

φαινομένων που σχετίζονται με την περιοχή και την ολοκληρωμένη γνώση της γεωμορφολογίας των δυτικών και ανατολικών ακτογραμμών της. Στο σύνολό της, η δυνατότητα ναυσιπλοΐας εξαρτάται από όλα τα παραπάνω δεδομένα. Η Μυκηναϊκή ναυσιπλοΐα στην Αδριατική δεν μπορεί παρά να ακολουθούσε αυτές τις προϋποθέσεις για το μεταπρατικό εμπόριο και τις επαφές με την Δύση. Πλήθος νέων αρχαιολογικών στοιχείων, τα οποία αφορούν στις επαφές αυτές, και από τις δυο ακτές, αποκαλύπτουν ένα νέο κεφάλαιο στην ιστορία της ναυτικής δραστηριότητας στα τέλη της Ύστερης Χαλκοκρατίας.

Σταύρος Οικονομίδης
Αρχαιολόγος,
ASCSCA, Κόρινθος

Σημειώσεις

* Η πραγματοποίηση της όλης προσπάθειας έγινε χάρη στην υποτροφία 1984 Foundation Fellowship. Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον χορηγό της υποτροφίας Dr. Charles Williams II και να αφιερώσω σε αυτόν την παρούσα έρευνά μου. Θα ήθελα να εκφράσω θερμές ευχαριστίες στους Ιταλούς ωκεανολόγους Dr. Fabrizio Accurso από την Ρώμη και Dr. Eugenio Trevisan από την Πάδοβα για την ακάματη και φιλοκερδή τους συμμετοχή στο πρόγραμμα "Adria I", καθώς και στο πλήρωμα του Doria: Emmanuele Calabria, Gigi Greco, Piero Bettini, Armando Colla, Giuseppe Della Torre. Ειδικές ευχαριστίες εκφράζω στον Αναπλ. Καθηγητή Προϊστορικής Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων και διευθυντή του περ. *Ενάλια* κ. Γιάννο Λώλο για την δυνατότητα που μου έδωσε να φιλοξενηθεί εδώ το σύντομο άρθρο μου.

¹ Δικάταρτη ιταλική schooner, πρώην ψαράδικο, μήκους 22 μ., πλάτους 5.30 μ., με μετωπικά και πρόσθια ιστία. Η ανώτερη ταχύτητα που ανεπύχθη κατά τη διάρκεια της διαδρομής ήταν 12.5 κόμβοι, ενώ η συνήθης ταχύτητα κυμαινόταν μεταξύ 6 και 8 κόμβων. Ο διάπλους δεν είχε στόχο την οποιαδήποτε αναπαράσταση της προϊστορικής ναυσιπλοΐας.

² Διδακτορική διατριβή υπό εκπόνηση στο Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογία του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων με θέμα Μυκηναϊκές επαφές με τη βόρεια Ιταλία και Αδριατική κατά την Ύστερη Χαλκοκρατία.

³ Ησίοδος, Έργα και Ημέραι, 3803 – 390, 618 – 626.

⁴ Ελαφρά ιστιοφόρα πλοία, όχι βαρύτερα από εκτόπισμα 60 τόνων, με πλατιά καρίνα, τα γνωστά ως: "λινορραφή τε δόμος άλα στέγων δορός" (Mark 1991).

Βιβλιογραφικές αναφορές

- Mark, S. E. 1991: "Odyssey 5. 234-253 and Homeric Ship Construction: A Reappraisal", *AJA* 95, 441-445.
- Negroni Catacchio, N. 1972: "La problematica dell'ambra nella Protostoria italiana: le vie dell'ambra e I passi alpine", *Bulletin d'Etudes Prehistoriques Alpines* 4, 73-78.
- Pulak, C. 1988: "The Bronze Age Shipwreck of Ulu Burun, Turkey: 1985 Campaign", *AJA* 92, 1-37.
- Rittatore Vonwiller, F. 1975: "La difusione dell'ambra in Europa e in Italia durante la Protostoria", *Studi e Ricerche sulla problematica dell'ambra I*, 215-219.
- Rougé, J. 1975: *La marine dans l'Antiquité*, Presses Universitaires de France.

Project "Adria I":**Ionian and Adriatic Seas. A Study of the Possibilities of the Late Bronze Age Seafaring**

Stavros Oikonomidis

Summary

In June 2004 took place the project "Adria I", a seafaring in the Ionian and Adriatic Seas, from Patras (Greece) to the estuary of the Po river (Italy) on the 2 masts schooner "Doria". The main goal of the entire project was the collection of oceanographic, climatic and atmospheric data and the coastal mapping investigating natural ports as supplying stations to the Mycenaean ships. The principal conclusions of the project are: the good knowledge of the climatic and morphologic conditions of the Adriatic permits a fast and safe sailing to and from the northern coasts of the Adriatic. The "cabotage" nautical method, used by the Mycenaean, is not always possible in the case of the Adriatic, given the special atmospheric and morphologic aspects of the area. The so called "Way of the Amber", connecting the Mycenaean palatial trading to the Baltic Sea through the metallurgical centers of Northern Italy, was based, for a good part of its truck, on the perfect knowledge of the Adriatic navigation. New data from recent archaeological researches on both the western and the eastern Adriatic coasts offers more evidence for the possibilities of navigation in the Late Bronze Age.

The Historic Shipwrecks amnesty collections: a resource for the study of human impact on Australian shipwreck sites

Jennifer Rodrigues

Background

In the early years of scuba diving in the 1950s and 60s, divers recovered a significant volume of shipwreck material from wreck sites across Australia. This was a time when scuba diving was increasing in popularity after the invention of the scuba system and a small but persistent group of pioneer divers around Australia were searching for and discovering more shipwrecks. The diving culture at this time was such that any diver who discovered a “new” wreck site consequently considered that they “owned” that wreck and that they could salvage whatever they wanted from it. This resulted in some shipwrecks being almost completely stripped of its portable artefacts.

Archaeologists had long suspected that many wreck sites around Australia were still being looted but could never ascertain what was removed and how much information was lost as a result. By the mid 1980s, looting of Australia’s shipwreck sites was seen as a significant problem through which information on Australia’s maritime heritage was being lost. This was as a result both of souvenir hunting and of the increasing number of private collectors interested in maritime history and the antiquarian value of relics associated with it.

In order to document these finds and thereby secure information that would benefit archaeological investigations and enhance data already recorded, an amnesty was thought to be the best means by which authorities could record information that were being held in private hands. Following much preparation and lobbying, the amnesty was finally declared on 1 May 1993 calling for members of the public who were in possession of historic shipwreck relics to declare their finds without fear of prosecution. This followed an amendment to the Commonwealth

Historic Shipwrecks Act 1976, which introduced “blanket protection” for all shipwrecks and associated relics in Commonwealth waters that were at least 75 years old. This amendment immediately increased the number of historic shipwrecks and, consequently, the number of historic shipwreck relics. As a result, thousands of relics were declared by members of the public and several “new” shipwreck sites were reported.

The Historic Shipwrecks amnesty

The Historic Shipwrecks amnesty in Australia was declared on 1 May 1993 and was to run until 30 October the same year. After receiving hundreds of enquiries from divers and fishermen, the Commonwealth Government extended the amnesty for a further five months until 31 March 1994. The amnesty was declared in order to ensure that people were not unfairly placed in breach of the Act, as well as to inventory the artefacts that had been removed from historic shipwreck sites without authorisation. It applied to anyone who discovered the location of a shipwreck in Australian waters, or gained possession of a relic prior to 1 May 1993 but had yet to report their discovery.

Various forms of media releases were used to inform the Australian public about the amnesty. Newspaper and television coverage, posters, pamphlets, booklets and scuba tank tags were some of the means. Every effort was made to publicise the amnesty as widely as possible to the recreational diving community and other members of the public with the aim of encouraging anyone in possession of protected shipwreck relics to come forward and declare them to their respective State Cultural Heritage Management agency.



Fig. 1. Glass bottles from the George Roper (1883) held by Heritage Victoria (Photo: J. Rodrigues).



Fig. 2. Ceramic container from the Dunbar (1857) held by Australian National Maritime Museum (Photo: J. Rodrigues).

During the amnesty, the State agencies recorded and catalogued relics that were declared to them either physically or via the declaration forms. The objects were then returned or if not taken for recording left in the possession of the notifier, provided it was kept securely and was not sold or transferred to anyone else without a permit. The amnesty also included reporting of discovered wreck sites that were not known to authorities (Fig. 1).

The amnesty resulted in thousands of artefacts being declared by private collectors, divers, fishermen, coin dealers, small regional museums

and schools. Some regional museums and schools had in the past accepted donated materials from divers over the years and these were declared during the amnesty. All these were "new" artefacts not previously recorded by State and Territory agencies. In addition, around 30 new shipwrecks were reported in a diverse range of locations across the country. The reporting of these previously undiscovered wrecks provided insights into the accessibility of the wrecks involved in the amnesty. In addition, one of the challenges faced by authorities was having to identify contemporary and modern forgeries (Fig. 2).

Impact on Australia's shipwreck resource

Overall, the volume of artefacts declared revealed the level of early looting of Australia's shipwreck sites. A recent nation-wide survey sent to the amnesty notifiers revealed that most divers who came across or found shipwrecks recovered objects from those sites. The methods used by divers to search for and recover historic relics showed the impact of their activities on those sites affected. This included both deliberate (or



Fig. 3. Porthole scuttle from the SS Auckland (1871), privately held (Photo: J. Rodrigues).

planned) as well as opportunistic looting by divers. Some divers discovered shipwreck sites while spear fishing or diving for abalone and recovered objects even though they had not planned to do so. However, the overall evidence showed that most divers searched for specific shipwrecks in order to recover what they could. Unfortunately, there were some who went to extraordinary lengths to recover certain types of attractive or valuable materials from specific wreck sites such as using dynamite to break up concretion to recover what they saw as valuable such as silver coins from the Dutch shipwrecks in Western Australia. It is not surprising, therefore, that some recreational divers today have observed that very little remains of some shipwreck sites they visit.

Most divers, particularly those with very large collections consisting of thousands of relics, cared for their collections and applied conservative treatment to some of the objects. For many of these pioneer divers, their collections meant a great deal to them because of their fascination with shipwrecks and Australia's maritime history, as well as the history and meaning surrounding the associated cultural objects. For these collectors, it was the objects' link to the past and their association with the people who made and used them that reflected

the archaeological and historical significance for them. Few divers also saw their collection as a sort of "trophy", which reflected the risks they took in recovering them and reminded them of their early diving adventures. There are several "categories" of collectors that are emerging from the current research into Australia's amnesty collections and the human behaviour connected to them (Fig. 3).

Research potential of the amnesty collections

Research undertaken to date on samples from the amnesty collections has served to highlight the value of this resource. Research into remains of miniature figurines from two late nineteenth century shipwrecks in Victoria, for example, showed that they were used to showcase upcoming fashions at the time (Ellis 2001). Further, in 2003, Fielding used what is normally seen as mundane window glass panes from the Loch Ard (1878) to identify important links



Fig. 4. Copper spikes from the Light of the Age (1858), privately held (Photo: J. Rodrigues).



Fig. 5. Matching candleholders from the *Sacramento* (1853), privately held (Photo: J. Rodrigues).

between local communities and shipwreck events. The study revealed the economic benefits some shipwrecks provided to remote coastal communities in nineteenth century Victoria as materials from them were recycled and reused (Fig. 4).

In the case of the *Zuytdorp* in Western Australia, the declaration of a bell fragment helped prove that the vessel lay against a drying reef, thereby allowing survivors to get ashore that proved the most significant result (McCarthy 2006, 2). The *Zuytdorp* was a significant case because for all the bullion carrying East India ships lost on the coast, it was the only one lost without a trace, rendering the material remains the only known record of the event. The *Zuytdorp* was doubly important because preliminary indications were that the survivors had interacted with local Aborigines, rendering it one of the first known “contact” events in Australia (Fig. 5).

Howell-Meurs (1999) carried out an overall assessment of Victoria’s amnesty collection. Although essentially a statistical analysis on types and material, the study provides an impression of

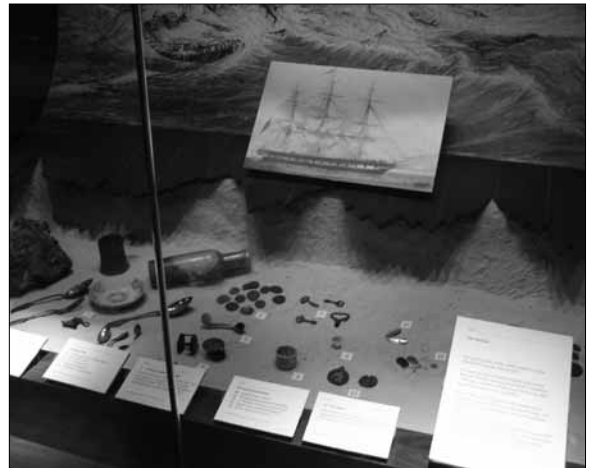


Fig. 6. Artefacts from the *Dunbar* (1857) on display at the Australian National Maritime Museum, Sydney (Photo: J. Rodrigues).

the nature of historic shipwreck materials contained in Victoria’s amnesty collection. Following further extensive work on the Victorian collection, Philippou (2004, 31) reports that Victoria’s significance assessment project has seen a greater understanding of its amnesty collection, assisted in identifying gaps or inconsistencies in the collection, provided for an increased understanding of the significance of certain artefacts, and, very importantly, renewed the unit’s contact with the custodians of the collections (Fig. 6).

In Queensland, McPhee’s (2004) research into the Chinese “cash” coins from the *Mecca* wreck in Torres Strait resulted in an overall understanding of issues such as Chinese emigration to Australia in the 19th century, the use of Chinese labour, a well-known seaman’s strike, the introduction of steam ships, continuation of Chinese gaming practices in Australia, and the anti-Chinese movement. In New South Wales, Knott (2001) carried out a study on a sample of belt buckles from the *Dunbar* wreck, which threw light on fashions carried to the Australian colonies by mid-19th century settlers. Whilst few and far between compared to the volume of the amnesty material, these studies highlight the archaeological value and research potential of this resource to many areas of academic study, even where there is a perceived lack of historical significance due to the absence of context (Fig. 7).



Fig. 7. Ceramic cups from the *Sierra Nevada* (1900) held by Heritage Victoria (Photo: J. Rodrigues).

Conclusion

Materials and other useful information that surfaced during the Historic Shipwrecks amnesty have enabled many sites to be more thoroughly investigated and a considerable amount of relevant and useful information documented. These materials have also provided insights into the communities that were affected by the loss of ship's cargo and the economic benefits that shipwrecks provided some remote nineteenth century coastal communities. The collections as a whole reveal the impact of looting on shipwreck sites, the collecting behaviour associated with it and raises questions about the early diving culture in relation to wreck discoveries by pioneer divers. Furthermore, archaeologists generally will not associate themselves with looted materials in other circumstances such as in the illicit trade of archaeological materials or even those recovered legally through commercial salvage operations. The amnesty collections, therefore, although essentially looted artefacts, enables archaeologists to better understand what has been removed from Australia's shipwreck sites and the degree of human impact on the archaeological record. The collections are an untapped resource for the most part yet clearly has potential to aid

further archaeological investigations including site formation processes for those sites affected.

Jennifer Rodrigues
 Dept. of Maritime Archaeology
 Western Australian Museum, Fremantle.
 Secretary
 Australasian Institute for Maritime Archaeology (AIMA)

Bibliographical references

- Ellis, A. 2001: *Toy Stories: interpreting childhood from the Victorian Archaeological Record*, Thesis submitted as part of the Final Honours Examination. Department of Archaeology, La Trobe University, Melbourne.
- Fielding, K. R. 2003: "A pane in the past: the Loch Ard disaster and a few bits of glass", *The Bulletin of the Australasian Institute for Maritime Archaeology* 27, AIMA, Western Australia, 1-8.
- Howell-Muers, J. 1999: *The representation and significance of historic shipwreck material in amnesty collections: a preliminary assessment*, Unpublished report, Heritage Victoria and Environment Australia, Melbourne, Victoria.

Knott, P. 2001: "Tokens of a Tragedy", *Signals*, (March-May) 54, Australian National Maritime Museum, Sydney, New South Wales, 24-5

McCarthy, M. 2006: "The Dutch on Australian Shores: the Zuytdorp tragedy-unfinished business", *Australian National Maritime Museum, Dutch connection, 400 years of Australian-Dutch maritime links 1606-2006*, ANMM, Sydney, New South Wales, 94-109.

McPhee, E. 2004: *An analysis of Chinese cash coins from the wreck of the SS Mecca 1878*, Unpublished Honours thesis, James Cook University, Townsville, Queensland.

Philippou, C. 2004: "Collection management for shipwreck relics: amnesty artefacts significance assessment Victoria 2003 interim report", *Bulletin of the Australasian Institute for Maritime Archaeology* 28, AIMA, Western Australia, 25-32.

Οι συλλογές από την Αμνηστία για τα Ιστορικά Ναυάγια: πηγή μελέτης της της ανθρώπινης επίδρασης σε θέσεις ναυαγίων στην Αυστραλία

Jennifer Rodrigues

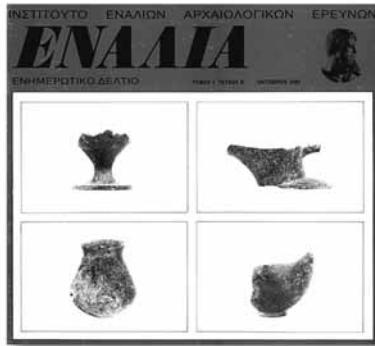
Περίληψη

Το 1993, μια γενική αμνηστία κηρύχθηκε στην Αυστραλία, σύμφωνα με την οποία όσοι πολίτες κατείχαν αντικείμενα από ιστορικά ναυάγια θα έπρεπε να δηλώσουν τις συλλογές τους χωρίς τον κίνδυνο ποινικής δίωξης. Οι αρχαιολόγοι από καιρό υποψιάζονταν ότι τα ναυάγια γύρω από την Αυστραλία λεηλατούνταν και γι' αυτό τον λόγο εμφανιζόταν επιτακτική η ανάγκη όχι μόνο να περιοριστεί η λεηλασία αλλά και να γίνει καταγραφή των αντικειμένων που ανήκαν σε ιδιώτες ώστε να προχωρήσει η μελέτη και η ερμηνεία τους. Μόνο με αυτό τον τρόπο θα μπορούσαν οι αρχές να αξιολογήσουν καλύτερα τα ήδη καταγεγραμμένα στοιχεία, αλλά και να αποκτήσουν πληροφορίες για "νέα" ναυάγια που δεν είχαν μέχρι τότε ανακαλυφθεί.

Η αμνηστία σχεδιάστηκε ως απάντηση σε μία τροποποίηση του Νόμου περί Ιστορικών Ναυαγίων, 1976, της Κοινοπολιτείας (Commonwealth Historic Shipwrecks Act 1976). Το 1986, εισήχθη η Παράγραφος 4A στην Ομοσπονδιακή Νομοθεσία, η οποία προσέφερε προστασία για όλα τα ναυάγια και τα συναφή υπολείμματα στα ύδατα της Κοινοπολιτείας, τα οποία είχαν ηλικία τουλάχιστον 75 ετών. Μέχρι τότε, σύμφωνα με την Ομοσπονδιακή Νομοθεσία που ίσχυε, ένα ναυάγιο έπρεπε να πληροί μία σειρά κριτηρίων πριν χαρακτηριστεί ως ιστορικό και προστατευόμενο. Η διαδικασία αυτή ήταν χρονοβόρα και με δεδομένο τον αριθμό των ναυαγίων στις Αυστραλιανές ακτές, καθόλου πρακτική. Η τροπολογία του 1986 επομένως, προσέφερε άμεση προστασία για όλα τα ιστορικά ναυάγια στα ύδατα της Κοινοπολιτείας (δηλαδή στη θαλάσσια έκταση από τα αβαθή έως και το όριο της υφαλοκρηπίδας), εντοπισμένα ή μη. Η παρούσα εργασία αποτελεί μία πρώτη σύντομη εκτίμηση των αποτελεσμάτων και της σημασίας από την εφαρμογή της αμνηστίας του 1993 για τα ιστορικά ναυάγια, στην Αυστραλία.



TOM. I, ΤΕΥΧΟΣ 1
VOL. I, ISSUE 1



TOM. I, ΤΕΥΧΟΣ 2
VOL. I, ISSUE 2



TOM. I, ΤΕΥΧΟΣ 3/4
VOL. I, ISSUE 3/4



ANNUAL,
VOL. 1



TOM. II, ΤΕΥΧΟΣ 1/2
VOL. II, ISSUE 1/2



TOM. II, ΤΕΥΧΟΣ 3/4
VOL. II, ISSUE 3/4



ANNUAL,
VOL. II



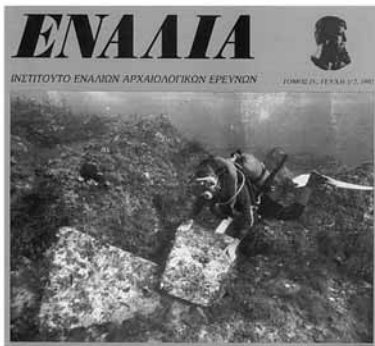
TOM. III, ΤΕΥΧΟΣ 1/2
VOL. III, ISSUE 1/2



TOM. III, ΤΕΥΧΟΣ 3/4
VOL. III, ISSUE 3/4



ANNUAL,
VOL. III



TOM. IV, ΤΕΥΧΟΣ 1/2
VOL. IV, ISSUE 1/2



TOM. IV, ΤΕΥΧΟΣ 3/4
VOL. IV, ISSUE 3/4



ANNUAL,
VOL. IV



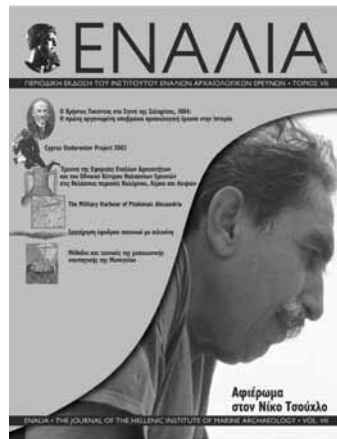
TOM. V, ΤΕΥΧΟΣ 1/2
VOL. V, ISSUE 1/2



TOM. V, ΤΕΥΧΟΣ 3/4
VOL. V, ISSUE 3/4



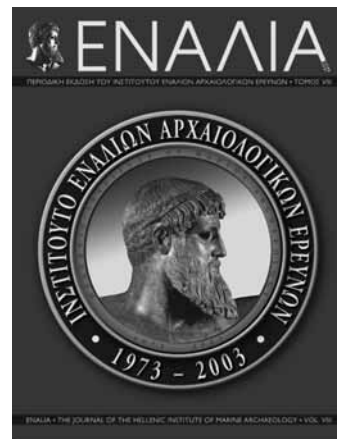
ANNUAL, VOL. V



TOM. VII, 2003
VOL. VII, 2003



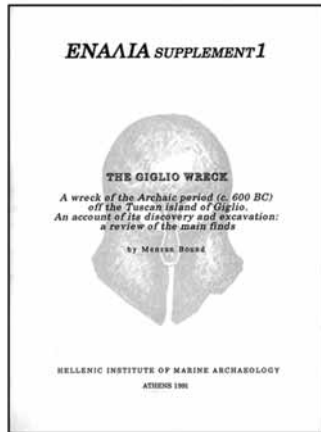
TOM. VI, 2002
VOL. VI, 2002



TOM. VIII, 2004
VOL. VIII, 2004



TOM. IX, 2007
VOL. IX, 2007



ENALIA SUPPLEMENT 1: The Giglio Wreck



ENALIA SUPPLEMENT 2: In Memory of Peter Throckmorton



The Point Iria Wreck: Interconnections in the Mediterranean ca. 1200 BC. Proceedings of the International Conference, Spetses, 19 September 1998. 1999.



Από την ενάλια Κύπρο στον μυθό του πολυιδίψιου Άργου: Το ναυάγιο του Ακρωτηρίου Ιρίων. Κατάλογος έκθεσης. 1998.

Διάθεση εκδόσεων: I.EN.A.E., Σαριπόλου 9, Αθήνα 106 82.Τηλ./Fax: 2108259668.
Orders: I.EN.A.E., 9 Saripoulou, Athens, GR-106 82, Tel./Fax: +30210 8259668



ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΕΝΑΛΙΩΝ
ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ

HELLENIC INSTITUTE
OF MARINE ARCHAEOLOGY

Χορηγοί - Υποστηρικτές 2007-2008

Sponsors & Supporters 2007-2008

- Ίδρυμα Ιωάννου Φ. Κωστοπούλου
- κ. Αθανάσιος Μαρτίνος
- κ. Ανδρέας Μαρτίνος
- κ. Κωνσταντίνος Μαρτίνος
- κ. Νικόλαος Βαφειάς
- Brave Maritime Corporation INC
- Stealth SAC
- Σελόντα Α.Ε. - κ. Ιωάννης Στεφανής
- Ίδρυμα Ψύχα
- Πήγασος Εκδοτική
- Δήμος Ύδρας
- Ιστορικό Αρχείο και Μουσείο Ύδρας
- Δήμος Σούρπης
- Πολιτιστικός Σύλλογος «Οι φίλοι της Μιτζέλας»
- Οικογένεια Νικολάου Αποστολόπουλου
- Time Heritage - Αφροδίτη Καμαρά
- MIET, κ. Αγαμέμνων Τσελίκας
- κ. Απόστολος Μπέλος, κ. Νίκος Κουκούλας, APNEA Α.Ε.
- IANTD Hellas - κ. Αλέξανδρος Σωτηρίου
- Pylos Diving Club - κ.κ. Ηλίας και Αθανάσιος Κούβελας
- Poros Diving
- Golden View Hotel
- Ατλαντίς Συμβουλευτική Α.Ε. - κ. Άγγελος Μαγκλής
- κ. Άδωνις Κύρου
- κ. Κωνσταντίνος Κοντίνος