

# ΒΟΥΤΙΑ ΣΤΑ ΠΕΡΑΣΜΕΝΑ

Η Υποβρύχια Αρχαιολογική Έρευνα, 1976-2014



## **Συντελεστές Οργάνωσης Ημερίδας**

### **ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ**

ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. ΣΙΜΩΣΙ

Δρ Αρχαιολόγος

Προϊσταμένη Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων

### **ΟΡΓΑΝΩΣΗ**

ΣΤ. ΑΡΓΥΡΗ, Π. ΓΑΛΙΑΤΣΑΤΟΥ

Αρχαιολόγοι της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων

### **ΜΕ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ**



## **Συντελεστές έκδοσης Πρακτικών**

### **ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΟΠΤΕΙΑ**

Ελένη Κώτσου

### **ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΕΚΔΟΣΗΣ**

Βασιλική Κρεββατά

### **ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ**

Στέλιος Σκουρλής

### **Ομάδα εργασίας**

Νατάσσα Κοτσάμπαση, Γιώτα Φιλιππίδη

### **ΕΚΤΥΠΩΣΗ**

ΦΩΤΟΛΙΟ Α.Ε.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

Γενική Διεύθυνση Αρχαιοτήτων  
και Πολιτιστικής Κληρονομιάς

ΕΦΟΡΕΙΑ ΕΝΑΛΙΩΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ

# ΒΟΥΤΙΑ ΣΤΑ ΠΕΡΑΣΜΕΝΑ

Η Υποβρύχια Αρχαιολογική Έρευνα, 1976-2014

ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. ΣΙΜΩΣΙ

ΗΜΕΡΙΔΑ

6 Μαρτίου 2015

Αμφιθέατρο Μουσείου Ακρόπολης

ΑΘΗΝΑ 2018

ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΩΝ

Η σύλληψη της ιδέας της πραγματοποίησης μιας Ημερίδας της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων έγινε ύστερα από την επιθυμία που εκφράστηκε από το προσωπικό της και από τη δική μου βούληση για την ανάδειξη του πολυσχιδούς, υπέροχου και μοναδικού έργου της Υπηρεσίας αυτής.

Από το 1983 έως σήμερα, που υπηρέτησα στην Υπηρεσία αυτή, πήρα ό,τι καλύτερο μου έδωσε και πραγματικά **αυτό ήταν τόσο πολύ**, που όσες ζωές και να είχα θα ήθελα να βρίσκομαι στην Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων.

Ένα μεγάλο ευχαριστώ αξίζει στο εξειδικευμένο προσωπικό της που με αυτοθυσία όλα αυτά τα χρόνια συνέβαλε αποτελεσματικά στη λειτουργία της Υπηρεσίας.

Μια "Βουτιά στα Περρασμένα" μέσα στις σελίδες του βιβλίου αυτού θα μυήσει όλους του αναγνώστες στα μυστικά του βυθού – του Ελληνικού Βυθού – που είναι το μεγαλύτερο υγρό Μουσείο του Κόσμου.

Θερμές ευχαριστίες οφείλονται στην αντιπρόεδρο του «Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη», αείμνηστη Μαριλένα Λασκαρίδη, χωρίς την οικονομική υποστήριξη της οποίας η διαξαγωγή της Ημερίδας δεν θα ήταν δυνατή.

*Η Προϊσταμένη της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων  
Αγγελική Γ. Σίμωνι  
Δρ Αρχαιολόγος*

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΥΠΟΒΡΥΧΙΑΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΣΤΟΝ ΕΛΛΑΔΙΚΟ ΚΑΙ ΕΥΡΥΤΕΡΟ ΧΩΡΟ

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΠΑΛΙΟΜΠΕΗΣ	9-22
Το έργο του Δημήτρη Καζιάνη στην Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων, 1987-1991, 1993-1998.	
ΕΛΠΙΔΑ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗ	23-32
Το έργο της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων τα έτη 1991-1993 και 2006-2007.	
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΠΑΛΙΟΜΠΕΗΣ	33-52
Ενάλιες έρευνες και αρχαιότητες στην περιοχή της Χαλκιδικής και του Αγίου Όρους.	
HARRY E. TZALAS	53-70
The underwater archaeological survey conducted by the Greek Mission in Alexandria, Egypt (1998-2014).	

### ΛΙΜΑΝΙΑ – ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ, ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΔΡΟΜΟΙ, ΝΑΥΑΓΙΑ

#### ΛΙΜΑΝΙΑ – ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ Σ. ΑΓΟΥΡΙΔΗΣ	73-84
Παράκτιες θέσεις, ενάλιες μαρτυρίες και διακίνηση πρώτων υλών στον Αργολικό κόλπο κατά την πρώιμη εποχή του Χαλκού.	
D. KOURKOU MELIS – B. LOVÉN – P. MICHA – P. ATHANASOPOULOS	85-90
Lechaion Harbour Project 2013-2014.	
ΜΑΝΘΑ ΖΑΡΜΑΚΟΥΠΗ – ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ ΑΘΑΝΑΣΟΥΛΑ	91-102
Υποβρύχια αρχαιολογική έρευνα στη βορειοανατολική πλευρά της Δήλου (Συνοικία του Σταδίου).	
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ ΑΘΑΝΑΣΟΥΛΑ – ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ ΓΚΙΝΑΛΗΣ	103-116
Οι παραθαλάσσιες υποδομές της ρωμαϊκής και βυζαντινής Σκιάθου.	
JARI PAKKANEN – DIONYSIS EVANGELISTIS – KALLIOPH BAIKA	117-122
Kyllene Harbour Project 2007-2013.	

#### ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΔΡΟΜΟΙ, ΝΑΥΑΓΙΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΦΛΑΚΗΣ	125-152
Αρχαίες άγκυρες από τον βυθό του Νότιου Ευβοϊκού.	
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ. ΤΑΓΩΝΙΔΟΥ	153-170
Τα ναυάγια του Εθνικού Θαλάσσιου Πάρκου Αλοννήσου Βορείων Σποράδων (Ε.Θ.Π.Α.Β.Σ.).	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΡΕΚΑ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΗ	171-184
Πτυχές του έργου της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων και προκαταρκτική έρευνα του ναυαγίου στα Σκάνδιρα των Βορείων Σποράδων.	
BRENDAN FOLEY – THEOTOKIS THEODOULOU	185-190
Return to Antikythera.	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΟΥΡΚΟΥΜΕΛΗΣ – ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΟΥΡΤΑΣ	191-204
Το ναυάγιο «Μέντωρ».	
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ. ΤΑΓΩΝΙΔΟΥ – ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ ΚΑΡΑΠΙΑΝΝΑΚΗΣ	205-212
Ναυάγιο στις Λάμπες Μεσσηνίας.	

## ΕΝΑΛΙΕΣ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΕΣ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΔΕΙΞΗΣ

ΙΩΑΝΝΑ ΚΡΑΟΥΝΑΚΗ «Όταν τα Μάρμαρα επιστρέψουν στην Ελλάδα και δεν ζω πια, θα ξαναγεννηθώ».	215-224
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΟΥΡΤΑΣ Η ενάλια αρχαιολογική έρευνα στη Βόρεια Ελλάδα. Δεδομένα και προοπτικές.	225-240
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. ΣΙΜΩΣΙ – ΣΤΕΛΛΑ ΑΡΓΥΡΗ Προστασία και ανάδειξη της ενάλιας πολιτιστικής κληρονομιάς.	241-260
ΕΛΕΝΑ ΚΟΡΚΑ «Πέτρες χωρίς αξία» από το ναυάγιο του «Μέντορα». Η βάσανος των Μαρμάρων του Παρθενώνα.	261-268
Σ. ΠΑΠΑΝΙΚΟΥ – Χ. ΦΟΥΣΕΚΗ – Δ. ΠΑΪΖΗ – Α. ΤΣΟΜΠΑΝΙΔΗΣ Επισκόπηση της συντήρησης των ενάλιων ευρημάτων (1976-2015).	269-280
WAYNE SMITH – SIARITA KOUKA Organo-silicone chemistry and preservation of waterlogged wood.	281-284

## ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΥΠΟΒΡΥΧΙΑΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

SIMON MILLS A scientific analysis of the wreck of the HMHS Britannic 1976-2014.	287-298
N. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ – Θ. ΘΕΟΔΟΥΛΟΥ – Κ. ΣΙΜΥΡΔΑΝΗΣ – Ι. MOFFAT – Γ. ΚΡΗΤΙΚΑΚΗΣ Χαρτογράφηση παράκτιων αρχαιολογικών θέσεων με μεθόδους γεωπληροφορικής η περίπτωση των Αγίων Θεοδώρων Ηρακλείου.	299-304
THEOTOKIS THEODOULOU – BRENDAN FOLEY – ALEXANDROS TOURTAS Western Crete Project, 2013: Preliminary Report. Underwater survey at Kissamos Bay and the promontories of Rhodopos and Gramvousa.	305-312
ΠΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ – ΜΑΡΙΑ ΓΕΡΑΓΑ Η θαλάσσια γεωφυσική διασκόπηση στην υπηρεσία της ενάλιας αρχαιολογίας: παραδείγματα από τον ελληνικό και μεσογειακό χώρο.	313-332
ΠΑΝΑΠΙΩΤΗΣ ΓΚΙΩΝΗΣ Το ερευνητικό πρόγραμμα ΓΕΝΕΣΙΣ (Γεωαναφερόμενη Απεικόνισις και Σύνθεσις Δεδομένων Ενάλιων Αρχαιολογικών Ερευνών) στη Μεθώνη (Δήμου Πύλου-Νέστορος) και η προοπτική εξέλιξης της έρευνας.	333-350
ΕΥΓΕΝΙΑ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗ Παράκτιο παλίμψηστο: Παράδειγμα από το έργο του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου στη νήσο Κεφαλληνία.	351-368



Το ναυάγιο «MENTOR»\*

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΟΥΡΚΟΥΜΕΛΗΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΟΥΡΤΑΣ

## Το ιστορικό\*\*

Την 5η Σεπτεμβρίου 1802, σύμφωνα με το Ιουλιανό ημερολόγιο, ή τη 17η Σεπτεμβρίου 1802, σύμφωνα με το Γρηγοριανό, το μπρίκι «Μέντωρ» βυθίζεται έξω από το λιμάνι του Αυλαίμονα, στον κόλπο του Αγίου Νικολάου, στα νοτιοδυτικά Κύθηρα<sup>1</sup>. Το πλοίο, φερόμενο ως ιδιόκτητο σκάφος του Τόμας Μπρους, έβδομου Κόμητα του Έλγιν (Thomas Bruce, 7th Earl of Elgin & 11th Earl of Kincardine), είχε ξεκινήσει δύο ημέρες νωρίτερα από το λιμάνι του Πειραιά μετά από έναν περίπλου στην Ανατολική Μεσόγειο (το πλοίο φέρεται να είχε περάσει από την Αλεξάνδρεια, τη Σμύρνη και άλλου, πριν αγκυροβολήσει στον Πειραιά), με κυβερνήτη τον πλοίαρχο William H. Eglon. Το πλοίο έφθασε στον Πειραιά με σκοπό να φορτώσει και να μεταφέρει στην Αγγλία, μέσω Μάλτας, ένα μέρος των αρχαιοτήτων που είχαν αφαιρεθεί νωρίτερα από διάφορα μνημεία της Ακρόπολης και των Αθηνών από την ομάδα του Λόρδου Έλγιν<sup>2</sup>.

Συνολικά, φορτώθηκαν στο πλοίο, σύμφωνα με την επίσημη φορτωτική, δεκαεπτά κιβώτια με αρχαιότητες. Τελικός προορισμός των κιβωτίων ήταν η Αγγλία. Στο πλοίο επέβαιναν τουλάχιστον δώδεκα άτομα, έξι άτομα πλήρωμα και έξι επιβάτες. Το πλήρωμα αποτελούσαν ο κυβερνήτης πλοίαρχος William H. Eglon, ο John Macpharlan (ή Macfarlan), λογιστής ή ναύκληρος, ο Μανώλης Κωνσταντίνος Μάλης, πλοηγός, και τρεις ναύτες, ο John Wigton, ο Ross, του οποίου έχει διασωθεί μόνον το επώνυμο, και ένας τρίτος, του οποίου το όνομα δεν έχει διασωθεί και φέρεται ως καταγόμενος από το Γιβραλτάρ. Στο πλοίο επιβαίνουν ως επιβάτες και συνοδεύουν το φορτίο οι William Richard Hamilton, γραμματέας του Λόρδου Έλγιν, ο λοχαγός William Leake, τοπογράφος-αρχαιολόγος, ο υπολοχαγός John Squire, αξιωματικός του πυροβολικού, και τρία ακόμα άτομα, που αναφέρονται ως το υπηρετικό προσωπικό των επιβατών — σε διάφορες επιστολές μετά το ναυάγιο αναφέρονται τα ονόματα Giacomo(:) και Peter Gavallo και μάλλον πρόκειται για δύο από τα τρία αυτά άτομα.

Το πλοίο αναχωρεί στις 17 Σεπτεμβρίου 1802 από το λιμάνι του Πειραιά προς νότο, με κατεύθυνση τη Μάλτα. Την επομένη περιπλέει τα Κύθηρα από νότο με κατεύθυνση προς το ακρωτήριο Ταίναρο. Εκεί συναντά ισχυρούς δυτικούς-βόρειοδυτικούς ανέμους και παρσύρεται, σύμφωνα με την κατάθεση του κυβερνήτη, 40 ναυτικά μίλια περίπου νοτίως του ακρωτηρίου. Συγχρόνως, φαίνεται ότι το πλοίο παρουσιάζει εισροή υδάτων. Ο κυβερνήτης με τον πλοηγό αποφασίζουν να επιστρέψουν προς τα Κύθηρα, με σκοπό να προσεγγίσουν τον κόλπο του Αγίου Νικολάου, ώστε να περιμένουν εκεί την αλλαγή του καιρού και να επισκευάσουν την αβαρία. Ο κόλπος είναι γνωστό, φυσικό και προστατευμένο, εκτός από τους νότιους και τους νοτιοανατολικούς ανέμους, αγκυροβόλιο, όπως φαίνεται τόσο στους ναυτικούς χάρτες όσο και στις περιγραφές των πορτολάνων<sup>3</sup>. Κατά την προσπάθειά του να αγκυροβολήσει στην είσοδο του μικρού λιμένα του Αυλαίμονα<sup>4</sup>, προσκρούει σε βράχια με τη δεξιά πλευρά της πλώρης και βυθίζεται, σχεδόν αμέσως, σε βάθος 22 μέτρων περίπου (εικ. 1, 2). Όλοι οι επιβαίνοντες στο πλοίο (επιβάτες και πλήρωμα) διασώζονται βγαίνοντας στα βράχια της ακτής και περιθάλλονται από τους κατοίκους του Αυλαίμονα και από το πλήρωμα του πλοίου υπό Αυστριακή σημαία «Ανίκητος», το οποίο επίσης ήταν αγκυροβολημένο στην περιοχή. Οι ναυαγοί βρίσκουν ουσιαστική βοήθεια στο πρόσωπο του υποπρόξενου του Ηνωμένου Βασιλείου στα Κύθηρα Εμ. Κα-

- Στην υποβρύχια έρευνα συμμετείχαν αρχαιολόγοι, τεχνικοί, επαγγελματίες δύτες, εργατοτεχνίτες, μηχανολόγοι και συντηρητές και συγκεκριμένα οι: Αλέξανδρος Τούρτας, Δημήτρης Δημητρίου, Θεοτόκης Θεοδούλου, Brendan Foley, Κοσμάς Κορωναίος, Γιάννης Φαρδούλης, Gemma Smith, Phil Short, Αριστείδης Μιχαήλ, Μανώλης Τζεφρόνης, Scott Lemoth, Λουί Μερσενιέ, Πέτρος Τσαμπουράκης, Θεμιστοκλής Τρουπάκης, Άγγελος Τσομπανίδης και Μαυρούηλ Κουρκουμέλης και οι οδηγοί της ΕΕΑ Γιώργος Κωνσταντόπουλος και Χαράλαμπος Μαργαρώνης. Οι υποβρύχιες φωτογραφίες είναι του Γιάννη Φαρδούλη, το φωτομωσαϊκό επιμελήθηκε ο Αλέξανδρος Τούρτας και οι φωτογραφίες των ευρημάτων είναι του Πέτρου Βεζυρτζή. Η συντήρηση των ευρημάτων έγινε στα εργαστήρια της ΕΕΑ από τη Χρύσα Φουσεκή, τον Άγγελο Τσομπανίδη και την Αντιγόνη Λεάκου.

\*\* Η παρούσα μελέτη δεν πραγματοποιείται τις λεπτομέρειες και τις διεργασίες που έλαβαν χώρα μετά το ναυάγιο του πλοίου κατά τη ναυαγιαρεσία του φορτίου του. Αυτές έχουν περιγραφεί και αναλυθεί εκτενώς (Μιλιάρκης 1888, Στάθης 1923, Leontsinis 2010, Σακελλαράκης 2013). Αναφέρεται, κυρίως, στις πρόσφατες υποβρύχιες έρευνες και στα ευρήματα που προέκυψαν, που θεωρούμε ότι συμβάλλουν στην καλύτερη κατανόηση των γεγονότων που έλαβαν χώρα τη συγκεκριμένη περίοδο.

1. Για τη ναυτική διάσταση της περιοχής, βλ. Κουρκουμέλης 2011.
2. Γενικά για το ναυάγιο και την ιστορία γύρω από την ανέλκυση του φορτίου, βλ. Leontsinis 2010 και Σακελλαράκης 2013.
3. Κουρκουμέλης 2011.
4. Για την ορθογραφία και την ετυμολογία του ονόματος του οικισμού οι απόψεις διίστανται, όπως και ο τρόπος γραφής: Αυλέμων, Αυλαίμων, Αβλέμονας. Στην παρούσα μελέτη χρησιμοποιείται ο τρόπος γραφής του «Πλοηγός», («Πλοηγός» 1971, 233).



Εικ. 1. Σχέδιο του Hamilton με τον χώρο του ναυαγίου «Μέντωρ».



Εικ. 2. Ο κόλπος του Αγίου Νικολάου στα Κύθηρα.

λούτση, ο οποίος διενεργεί και την ανάκριση του συμβάντος και μεριμνά για την έκδοση νέων διαβατηρίων και πιστοποιητικών, αφού οι ναυαγοί είχαν χάσει όλα τα προσωπικά αντικείμενα και έγγραφα τους κατά το συμβάν.

Όταν ο Hamilton ενημερώνει τον Λόρδο Έλγιν για το περιστατικό, του δίνεται άμεσα η εντολή να παραμείνει στα Κύθηρα για όσο διάστημα απαιτηθεί, ώστε να ασχοληθεί με την ανέλκυση του φορτίου του πλοίου και των κιβωτίων με τις αρχαιότητες. Μια ομάδα Καλύμνιων σφουγγαράδων, που δραστηριοποιούνταν στην περιοχή την περίοδο αυτή, προσελήφθησαν για να διενεργήσουν τη ναυαγιαρεισία. Για να γίνει εφικτή η ανέλκυση των κιβωτίων από τους σφουγγαράδες, χρειάστηκε να καταστραφεί ένα μεγάλο τμήμα του πλοίου, ώστε να δοθεί η δυνατότητα στους δύτες να εισέλθουν στο εσωτερικό του και στα αμπάρια του. Κατά τη διάρκεια των εργασιών αυτών, πέρα από τα κιβώτια με τις αρχαιότητες, ανελκυσθηκε και ένα μεγάλο μέρος του εξαρτισμού του πλοίου (βοηθητικές βάρκες, πανιά, σχοινιά, κανόνια, προσωπικά αντικείμενα κ.ά.).

Την 24η Οκτωβρίου 1804, δύο χρόνια μετά το ναυάγιο, ο Giovanni Battista Lusieri, σχεδιαστής και ένας από τους έμπιστους του Λόρδου Έλγιν, ανακοινώνει με επιστολή του την ολοκλήρωση των εργασιών αναφέροντας χαρακτηριστικά σε επιστολή του: «I have the satisfaction to inform you that at last all the marbles at Cerigo have been recovered, and we have good reason to rejoice, for they all deserve to be jealously guarded...». Η μεταφορά των ανελκυσθέντων κιβωτίων με τα γλυπτά και τα άλλα αντικείμενα, μετά και από εντολή του Ναυάρχου Νέλσον, έγινε τη 16η Φεβρουαρίου 1805 από τη φορηγίδα υπό Βρετανική σημαία, «The Lady Shaw Stewart», με κυβερνήτη τον πλοίαρχο George Parry, και από τη σκούνα «Reynard»<sup>5</sup>.

5. Leontsinis 2010, 264.



## Οι έρευνες

Μετά το περιστατικό αυτό, οι διάφορες έρευνες που κατά καιρούς διενεργούνται, σχετίζονται σχεδόν όλες με την περιρρέουσα φημολογία ότι εξακολουθούν να υπάρχουν γλυπτά και «μάρμαρα» στον χώρο του ναυαγίου. Ήδη από τα τέλη του 19ου αιώνα, οργανώνονται διάφορες αυτοψίες ή μικρής διάρκειας έρευνες, με σκοπό τον έλεγχο του χώρου του ναυαγίου και με την ελπίδα πάντα εντοπισμού κάποιων θραυσμάτων γλυπτών από το φορτίο του πλοίου. Ιδιαίτερα ενδιαφέρονσα είναι η έρευνα που διενεργείται το 1875, όταν Καλύμνιοι δύτες αναφέρουν ότι είδαν μάρμαρα στον βυθό στην περιοχή του ναυαγίου. Ο τότε πρόεδρος της Αρχαιολογικής Εταιρείας και υπουργός Εκκλησιαστικών και Δημόσιας Εκπαιδεύσεως Στ. Κουμανούδης εντέλει τον Π. Σταματάκη, τότε έφορο Πελοποννήσου, να διενεργήσει έρευνα στην περιοχή του ναυαγίου. Η έρευνα διενεργείται με τη συνδρομή των Καλύμνιων δυτών, χωρίς όμως να εντοπιστούν αρχαιότητες. Η έρευνα αυτή αποτελεί ίσως και την πρώτη υποβρύχια έρευνα με παρουσία αρχαιολόγου στην Ελλάδα<sup>6</sup>. Σχεδόν εκατό χρόνια αργότερα, τον Νοέμβριο του 1976, κατά τη διάρκεια των ερευνών από τον πλοίαρχο J.-Y. Cousteau στο ναυάγιο του Αντικυθήρων, με τη συμμετοχή του αρχαιολόγου του Υπουργείου Πολιτισμού Λ. Κολώνα, η αποστολή μεταβαίνει στον Αυλαίμονα και εντοπίζει τον χώρο του ναυαγίου. Όμως, επειδή το ενδιαφέρον της αποστολής αυτής επικεντρωνόταν στο αρχαίο ναυάγιο των Αντικυθήρων, δεν γίνεται καμία περαιτέρω έρευνα ή κατάδυση στον χώρο. Τον Ιούλιο 1980 το Ινστιτούτο Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών διενεργεί μικρής έκτασης και διάρκειας υποβρύχια αρχαιολογική έρευνα και ανασκαφή στον χώρο του ναυαγίου. Διερευνάται ένα τμήμα του κύτους του πλοίου και ανελκύονται διάφορα αντικείμενα, κυρίως προσωπικά είδη του πληρώματος και των επιβατών<sup>7</sup>. Πρόκειται, επί της ουσίας, για την πρώτη συστηματική έρευνα στο ναυάγιο. Το 1984 κλιμάκιο της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων διενεργεί εκ νέου αυτοψία, ύστερα από φήμες ότι υπάρχουν ακόμα μάρμαρα στον χώρο, και κυρίως το 17ο κιβώτιο με αρχαιότητες, το οποίο, θεωρητικά, έχει απολεσθεί ή δεν είχε ανελκυσθεί ποτέ. Στη διάρκεια της έρευνας περισυλλέγονται επιφανειακά διάφορα ευρήματα από τον χώρο, δεν εντοπίζεται όμως κάτι που να συνδέεται με το πολύτιμο φορτίο του πλοίου. Το 2007 ο χώρος του ναυαγίου κηρύσσεται ως ενάμιλλος αρχαιολογικός χώρος από το Υπουργείο Πολιτισμού και προστατεύεται από τη Ελληνική Αρχαιολογική Νομοθεσία. Εκ νέου, το 2009, μερικές ημέρες πριν από τα εγκαίνια του Νέου Μουσείου Ακρόπολης, κυκλοφορούν φήμες ότι υπάρχουν ακόμα «μάρμαρα» στον βυθό. Η Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων διενεργεί εκ νέου ολιγοήμερη αυτοψία. Από το ναυάγιο ανελκύονται δείγματα λίθων, ώστε να αναλυθούν, καθώς και διάφορα διάσπαρτα αντικείμενα, μεταξύ των οποίων και ορισμένες σχιστολιθικές πλάκες με απολιθώματα ιχθύων και φυτών. Και πάλι, κατά τη διάρκεια της σύντομης αυτής έρευνας, δεν εντοπίζονται «μάρμαρα» ή αρχαιότητες. Τέλος, από το 2011 έως το 2013 και το 2015 διενεργείται από την Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων συστηματική πλέον υποβρύχια αρχαιολογική έρευνα και ανασκαφή στο ναυάγιο με τη συμβολή και χρηματοδότηση του Ιδρύματος Kytherian Research Group Inc και τη χρηματοδότηση του Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος.

## Οι πρόσφατες συστηματικές έρευνες

Οι πρόσφατες αυτές έρευνες — και οι πλέον συστηματικές —, είναι αυτές που έχουν αποδώσει μέχρι σήμερα πολλά στοιχεία τόσο για το πλοίο και τους επιβάτες του όσο και για το φορτίο που μετέφερε πέραν των αρχαιοτήτων (εικ. 3).

Από το σκαρί του πλοίου έχει αποκαλυφθεί και διασώζεται σε αρκετά καλή κατάσταση ένα τμήμα μήκους 10,60 και πλάτους 5,70 μ., που αντιστοιχεί περίπου στο 25% των υφάλλων του. Πρόκειται για ένα μέρος της τρίποδας του πλοίου, καθώς και του παστώματος και των νομέων του αριστερού πρυμναίου τμήματός του (εικ. 4). Το τμήμα αυτό έχει προσανατολισμό από τα βορειοανατολικά, το πρυμναίο τμήμα, προς τα νοτιοδυτικά, το πρωραίο. Το υπόλοιπο του κύτους έχει φθαρεί και διασκορπιστεί, τόσο από τις ενέργειες των



Εικ. 3. Έρευνες στο ναυάγιο «Μέντωρ».

6. Σακελλαράκης 2013.

7. Λιανός 1983.



Εικ. 4. Φωτομωσαϊκό του σκαριού του πλοίου «Μέντωρ».

δυτών, κατά την πρώτη ναυαγιορροσία του 1802, όσο και από τη δράση των κυμάτων και των ρευμάτων στον χώρο βύθισής του.

Το πλοίο «Μέντωρ», σύμφωνα με τα στοιχεία που παρατίθενται στο μητρώο της Lloyd's του 1801, ήταν μπρίκι (δίστηλο ιστιοφόρο) κατασκευασμένο περίπου το 1788 στην Αμερική (σύμφωνα με την καταχώριση, το 1801 το πλοίο ήταν 13 ετών). Στην εγγραφή στο μητρώο αναφέρεται νηολογημένο στο Λονδίνο ως εμπορικό πλοίο (constant trader). Ήταν κατασκευασμένο από βελανιδιά και κέδρο (live oak and cedar) και καλυμμένο εξωτερικά με φύλλα χαλκού (sheathed with copper), η δε χωρητικότητά του ήταν 114 τόνοι. Είχε ένα κατάστρωμα και το αμπάρι του ήταν βαθύ και ευρύχωρο (single deck with deep waist), προφανώς για να διευκολύνεται η μεταφορά φορτίου. Το πλοίο έφερε οπλισμό 6-12 κανονιών. Γενικά και σύμφωνα με την καταγραφή στο μητρώο, τόσο το πλοίο όσο και ο εξαρτισμός του ήταν σε καλή κατάσταση. Η καταχώρισή του στα μητρώα το 1801 πρέπει να συμπίπτει με το έτος μεταβίβασής του στον Λόρδο Έλγιν, αφού δεν εμφανίζεται καταχώριση πριν από το 1801, ούτε φυσικά το 1802, έτος της βύθισής του (ύστερα από την επικοινωνία με το τμήμα αρχείων της Lloyd's, επιβεβαιώθηκε ότι δεν διαθέτουν κάποιο επιπλέον στοιχείο ή φάκελο για το εν λόγω πλοίο, πέραν όσων αναφέρονται στην παραπάνω καταχώριση).

Η τρόπιδα του πλοίου (οι διαστάσεις της μετρήθηκαν 0,35x0,25 μ.) δεν έχει διασωθεί σε καλή κατάσταση, σώζονται όμως τα μεγάλα καρφιά που ένωναν τα διάφορα τμήματά της με τους νομείς. Οι νομείς του πλοίου ήταν τοποθετημένοι σε πολύ μικρή απόσταση ο ένας από τον άλλον, από 0,01 έως 0,05 μ. Η πυκνή διάταξη των νομέων σχηματίζει ένα ενιαίο επίπεδο προσπέλασης χωρίς να απαιτείται πρόσθετη διάστρωση από μαδέρια πυθμένα (φόδρα). Οι διαστάσεις των νομέων κυμαίνονται από 0,15 έως 0,17 μ., πλάτος, με 0,12 έως 0,13 μ., πάχος (εικ. 5). Το πέτσωμα του πλοίου διακρίνεται μόνο σε μερικά σημεία ανάμεσα στους νομείς ή σε κενά που έχουν δημιουργηθεί από νομείς που λείπουν. Οι σανίδες του πετσώματος έχουν πάχος 0,03 μ. και το πλάτος του διαφέρει από 0,12 έως 0,25 μ. Τα ύφαλα του πλοίου ήταν καλυμμένα εξωτερικά με φύλλα χαλκού, σύμφωνα και με την καταγραφή στα μητρώα της Lloyd's. Στον χώρο βρέθηκαν αρκετά, μικρά κυρίως, τεμάχια φύλλων χαλκού, που προέρχονται από την επένδυση, όπως επίσης και ένας μεγάλος αριθμός μικρών χάλκινων καρφιών, που είχαν χρησιμοποιηθεί για τη στερέωση των φύλλων χαλκού στο πέτσωμα<sup>8</sup>. Η εξωτερική επικάλυψη των υφάλων του πλοίου με φύλλα χαλκού βεβαιώνεται και από την επιστολή του Εμ. Καλούτση, με την οποία ζητά από τον W. Hamilton να μεσολαβήσει προς τον Λόρδο Έλγιν για να του δοθεί η άδεια να αφαιρέσει και να ανελκύσει τα φύλλα χαλκού από το πέτσωμα του πλοίου. Η κάλυψη των υφάλων των πλοίων με φύλλα χαλκού ή ορείχαλκου ήταν ιδιαίτερα δαπανηρή και για τον λόγο αυτόν χρησιμοποιείται κατεξοχήν στα πολεμικά πλοία ή σε πλοία που συμμετέχουν σε πολεμικές επιχειρήσεις, παρά σε εμπορικά. Ίσως αυτό να αποτελεί ένδειξη ότι το πλοίο, πριν καταλήξει στην ιδιοκτησία του Λόρδου Έλγιν, είχε χρησιμοποιηθεί ως φορητό ή συνοδευτικό πλοίο σε πολεμικές επιχειρήσεις στην Αμερική ή στον Ατλαντικό.



Εικ. 5. Λεπτομέρεια των νομέων του πλοίου «Μέντωρ».

8. Είναι ιδιαίτερα διαφωτιστικές οι εικόνες του σύγχρονου με τον Μέντωρα ναυαγίου που εντοπίστηκε από το NOAA στον βόρειο κόλπο του Μεξικού, το οποίο χρονολογείται την ίδια περίοδο. Στο ναυάγιο αυτό διακρίνεται καθαρά η επικάλυψη των υφάλων του πλοίου με φύλλα χαλκού, Gorell - Filostrat 2012.

ντικό. Η παλαιότερη αυτή χρήση δεν μπορεί να επιβεβαιωθεί με ασφάλεια, καθότι τα παλαιότερα στοιχεία του πλοίου είναι άγνωστα.

Στο βορειοανατολικό τμήμα του διατηρημένου τμήματος του σκαριού υπάρχει ένας συσσωματωμένος σωρός λίθων μεσαίου, κυρίως, μεγέθους. Στον χώρο αυτό εντοπίζεται και ένα σιδερένιο βαρέλι, που αποτελεί μεταγενέστερη απόρριψη (εικ. 4). Οι λίθοι αυτοί έχουν πλέον συσσωματωθεί μεταξύ τους εξαιτίας των σιδερένιων αντικειμένων που βρίσκονται στην περιοχή, όπως μπάλες κανονιών, όπλα και άλλα μεταλλικά αντικείμενα. Το συσσωμάτωμα ήταν μάλλον αυτό που έδινε την εντύπωση ότι υπήρχαν ακόμα «μάρμαρα» στον χώρο, τα οποία είχαν αφήσει πίσω τους οι δύτες μετά την αρχική ναυαγιορροσία. Κατά την ανασκαφή του χώρου εντοπίστηκαν όπλα, βόλια και πολλά προσωπικά αντικείμενα των επιβατών και του πληρώματος του πλοίου. Ο χώρος έχει ταυτιστεί με την περιοχή της πρύμνης του πλοίου, όπου εντοπίζεται και ο χώρος ενδιαίτησης των επιβατών και των αξιωματικών. Οι λίθοι ήταν μέρος του έρματος του πλοίου, στο πρυμναίο τμήμα του αμπαριού, για την εξισορρόπηση του βάρους του φορτίου που θα ήταν τοποθετημένο στο κεντρικό τμήμα του αμπαριού.

Από τα αποτελέσματα και τα στοιχεία της μέχρι τώρα έρευνας, επιβεβαιώνεται ότι το πλοίο προσέκρουσε στους απότομους βράχους της ακτής με το πρωραίο δεξί τμήμα του και βυθίστηκε σχεδόν αμέσως, αρχικά η πλώρη και στη συνέχεια η πρύμνη. Για τον λόγο αυτόν και πολλά αντικείμενα φαίνεται να έχουν μετατοπιστεί προς το πρωραίο τμήμα του πλοίου. Κατέληξε δε στον πυθμένα με την τρόπιδα και ίσως ελαφρώς πλαγιασμένο προς την αριστερή πλευρά, κάτι που επιβεβαιώνεται και από μαρτυρίες της εποχής, σύμφωνα με τις οποίες οι ιστοί του πλοίου ήταν ορατοί επάνω από την επιφάνεια της θάλασσας. Το τμήμα του σκαριού που διασώθηκε ήταν αυτό που ακουμπούσε στον αμμώδη πυθμένα. Επίσης, και σύμφωνα με άλλες περιγραφές, οι δύτες κατά την πρώτη ναυαγιορροσία διάνοιξαν ακόμα περισσότερο την οπή που είχε δημιουργηθεί στα πλευρά του πλοίου, ώστε να αποκτήσουν ευκολότερη πρόσβαση στο αμπάρι, αφού η δεξιά πλευρά του πλοίου ήταν η ευκολότερα προσπελάσιμη.

Τα αντικείμενα που μέχρι τώρα έχουν ανελκυσθεί από τον χώρο του ναυαγίου μπορούν να ταξινομηθούν σε τέσσερις κατηγορίες: 1) αντικείμενα που σχετίζονται με τη ναυσιπλοία και τον εξαρτισμό του πλοίου, 2) αντικείμενα που έχουν σχέση με τη διαβίωση στο πλοίο και προσωπικά αντικείμενα των επιβατών και του πληρώματος, 3) αντικείμενα που σχετίζονται με την άμυνα του πλοίου και 4) αντικείμενα που αποτελούσαν, ίσως, μέρος του φορτίου του.

Από τα αντικείμενα του πρώτου συνόλου, πρέπει να αναφερθούν το χάλκινο κάτω τμήμα της πυξίδας του πλοίου (εικ. 6), που σώζει ακόμα την ακίδα επάνω στην οποία περιστρεφόταν ο δίσκος, δύο χρονομετρικές κλεψύδρες (εικ. 7) — παρόμοιες κλεψύδρες έχουν βρεθεί σε αρκετά ναυάγια και στο σύγχρονο με τον Μέντορα ναυάγιο στον κόλπο του Μεξικού<sup>9</sup>, αλλά και στο ναυάγιο «L'Érave aux ardoises» που εντοπίστηκε στον κόλπο Kerjouanno της περιοχής Morbihan, στις γαλλικές βόρειες ακτές του Ατλαντικού, και χρονολογείται στην ίδια περίοδο<sup>10</sup> —, όργανο που χρησιμοποιείτο για τη χρονομέτρηση της βάρδιας και για τον υπολογισμό της ταχύτητας του πλοίου, και το άνω τμήμα ενός ναυτικού διαβήτη (διαστημόμετρο ή κομπάσο) (εικ. 8), που χρησίμευε για τη χάραξη της πορείας του πλοίου στους χάρτες. Από τον εξαρτισμό του πλοίου, αν και σύμφωνα με τις αναφορές και την καταγραφή της πρώτης ναυαγιορροσίας, φαίνεται ότι ένα μεγάλο μέρος του ανελκυσθηκε τότε, εντούτοις βρέθηκαν ορισμένα αντικείμενα, όπως ο δίσκος μεγάλης τροχαλίας (εικ. 9) με διάμετρο 0,50 μ., ξύλινοι πείροι τροχαλιών και δίσκοι από μικρότερες τροχαλίες, καθώς και άλλα αντικείμενα που θα μπορούσαν να συσχετισθούν με όργανα ή εξαρτήματα του πλοίου.

Στα αντικείμενα που σχετίζονται με τη διαβίωση επί του πλοίου και τα προσωπικά αντικείμενα των επιβατών και του πληρώματος συγκαταλέγεται ένας μεγάλος αριθμός μεταλλικών και οστέινων κομβίων ενδυμάτων (εικ. 10). Κατά τη βύθιση του πλοίου, τόσο το πλήρωμα όσο και οι επιβάτες δεν μπόρεσαν να διασώσουν κανένα προσωπικό αντικείμενο, με αποτέλεσμα όλα να καταλήξουν στον βυθό μαζί με το πλοίο. Στα προσωπικά αντι-



Εικ. 6. Ναυάγιο «Μέντωρ». Το κατώτερο τμήμα της πυξίδας του πλοίου.



Εικ. 7. Ναυάγιο «Μέντωρ». Δύο κλεψύδρες.



Εικ. 8. Ναυάγιο «Μέντωρ». Τμήμα διαστημόμετρου (κομπάσο).

9. Gorell - Filostrat 2012.

10. Πρβλ. <http://www.archeosousmarine.net/ardoises.html>.



Εικ. 9. Ναυάγιο «Μέντωρ». Δίσκος μεγάλης ξύλινης τροχαλίας.



Εικ. 10. Ναυάγιο «Μέντωρ». Σύνολο οστέινων κομβίων ενδυμάτων.



Εικ. 12. Ναυάγιο «Μέντωρ». Εσωτερικός μηχανισμός ρολογιού τσέπης



Εικ. 11. Ναυάγιο «Μέντωρ». Διάφορα αντικείμενα: κομβίο ενδύματος, φορητό ρολόι, καπνοσύριγγα, μελανοδοχείο, μικρή φιάλη.

κείμενα συγκαταλέγονται, επίσης, δύο φορητά ρολόγια τσέπης — σε ένα από αυτά, στο εσωτερικό του, αναγράφεται το όνομα του κατασκευαστή Robert Corvan από τα νησιά Guernsey, φέρει δε τον κατασκευαστικό αριθμό 238 (εικ. 11, 12) —, ένας σφραγιδόλιθος με απεικόνιση πυροβόλου σε κιλβαντα (εικ. 13), σφραγίδα που μάλλον ανήκε στον υπολοχαγό John Squire, που ήταν αξιωματικός του πυροβολικού, όπως επίσης και ορισμένα κομβία ενδυμάτων που απεικονίζουν πυροβόλα. Σε ένδυμα του ίδιου θα πρέπει να ανήκει και ένα μεταλλικό κομβίο με τον αριθμό 18 και την επιγραφή «République Française» περιμετρικά, με φυτικό διάκοσμο, που ταυτίζεται με τη 18η Μοίρα Πυροβολικού του Γαλλικού στρατού (εικ. 11). Ανάμεσα στα προσωπικά αντικείμενα πρέπει ακόμα



Εικ. 13. Σφραγιδόλιθος με παράσταση πυροβόλου.



Εικ. 14. Ναυάγιο «Μέντωρ». Φορητό μελανοδοχείο.



Εικ. 15. Ναυάγιο «Μέντωρ». Φορητή πυξίδα.



Εικ. 16. Ναυάγιο «Μέντωρ». Γυάλινα φιαλίδια αρωμάτων.



Εικ. 17. Ναυάγιο «Μέντωρ». Οστέινη οδοντόβουρτσα.



Εικ. 18. Ναυάγιο «Μέντωρ». Χρυσό νόμισμα Ουτρέχτης (1788).



Εικ. 19. Ναυάγιο «Μέντωρ». Χρυσό νόμισμα Φερδινάνδου VI (1758).

να αναφερθούν: ένα φορητό (εικ. 14) και δύο γυάλινα επιτραπέζια μελανοδοχεία (εικ. 11), μία φορητή πυξίδα με χρυσή αλυσίδα κατασκευασμένη στο Λονδίνο (εικ. 15), τρία μικρά φιαλίδια αρωμάτων (εικ. 16), επάργυρα δακτυλίδια, καπνοσύριγγες (εικ. 11), μία οστέινη βούρτσα για τον καθαρισμό των δοντιών (εικ. 17), οθωμανικά και αραβικά νομίσματα, όπως επίσης ένα χρυσό νόμισμα Ουτρέχτης (1788) (εικ. 18) και ένα χρυσό ισπανικό νόμισμα Φερδινάνδου VI (1758) (εικ. 19).

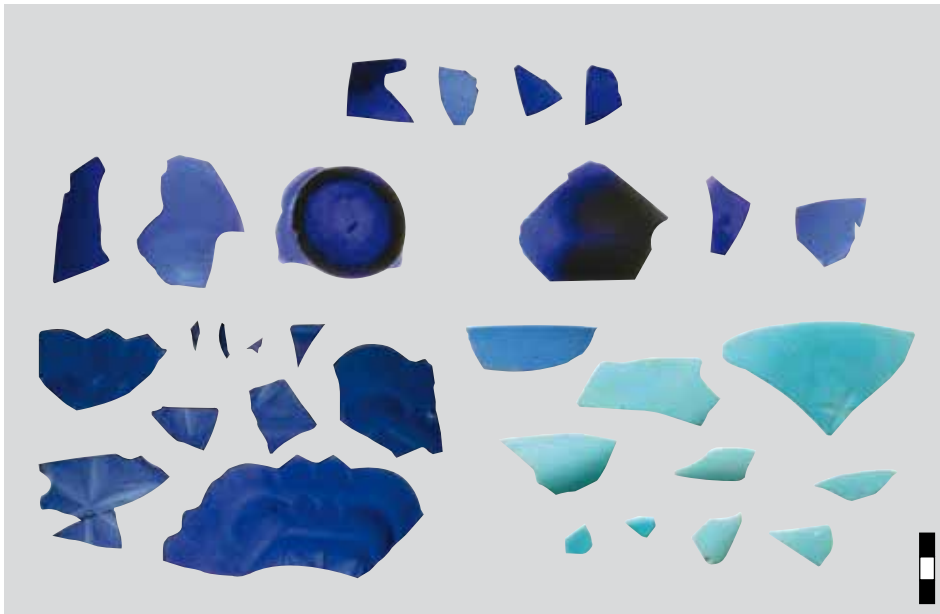
Ακόμα, κατά τη διάρκεια της έρευνας ανελκύσθηκε ένας αρκετά σημαντικός αριθμός σκευών καθημερινής χρήσης (ποτήρια, φιάλες, δοχεία), που προφανώς ανήκαν



Εικ. 20-21. Ναυάγιο «Μέντωρ». Διάφορα σκεύη.

στο πλοίο και χρησίμευαν στη διατροφή και τη διαβίωση του πληρώματος και των επιβατών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού (εικ. 20, 21). Ένα άλλο σύνολο σκευών από αδιαφανές γαλάζιο και λευκό κυρίως γυαλί, πιθανώς, λόγω της ποιότητάς τους, να ανήκαν στην οικοσκευή ενός εκ των επιβατών (εικ. 22, 23). Ιδιαίτερα θα πρέπει να αναφερθούν ορισμένα θραύσματα αγγείων που φέρουν γαλάζια διακόσμηση και εντάσσονται στην κατηγορία της blue pottery ή blue and white ware, η οποία μιμείται διακοσμητικά θέματα κινεζικών σκευών (εικ. 20). Πρόκειται για ιδιαίτερα προσφιλή και διαδεδομένο τύπο σκευών την περίοδο αυτή στη Μεγάλη Βρετανία και έχουν βρεθεί σε αρκετά ναυάγια, όπως σε ένα ναυάγιο του τέλους του 18ου αιώνα που έχει εντοπιστεί στη χερσόνησο Giens (περιοχή της Τουλόν) στη Νότια Γαλλία. Ενδιαφέρον, επίσης, είναι το σύνολο των τουλάχιστον 80 κυλινδρικών φιαλών με υψηλό λαιμό από πράσινο γυαλί (εικ. 24, 25), οι οποίες μάλλον ήταν φιάλες οίνου, είναι όμως αδύνατον να ταυτιστούν με συγκεκριμένη περιοχή, καθότι δεν έχουν διασωθεί ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που να την προσδιορίζουν. Παρόμοιοι τύπου φιάλες εντοπίζονται σε αρκετά ναυάγια, όπως στο ναυάγιο με τη συμβατική επωνυμία «L'érave des Médailles», ένα μπρίκι που εκτελούσε παράκτιο εμπόριο μεταλλικών μικροαντικειμένων και βυθίστηκε το 1834 στη Νότια Γαλλία<sup>11</sup>. Τέλος, στην εσωτερική μάλλον διακόσμηση του πλοίου πρέπει να ενταχθούν μία χάλκινη βάση και μία υποδοχή κηροπηγίου, καθώς και αρκετοί γυάλινοι κρύσταλλοι σε διάφορα σχήματα, όπως σταγονόσχημοι, ακτινοειδείς ή φακοειδείς (εικ. 26). Πρόκειται για διακοσμητικά στοιχεία φωτιστικών πολυελαίων. Σε έναν, μάλιστα, από τους κρυστάλ-

11. Malcor 1990. Pomey *et al.* 1993.



Εικ. 22-23. Ναυάγιο «Μέντωρ». Σκεύη από αδιαφανές και γαλάζιο γυαλί.



Εικ. 24-25. Ναυάγιο «Μέντωρ». Γυάλινες φιάλες



Εικ. 26. Ναυάγιο «Μέντωρ». Γυάλινοι διακοσμητικοί κρύσταλλοι.



Εικ. 27. Ναυάγιο «Μέντωρ». Πιστόλι ανάφλεξης με πυριτόλιθο.



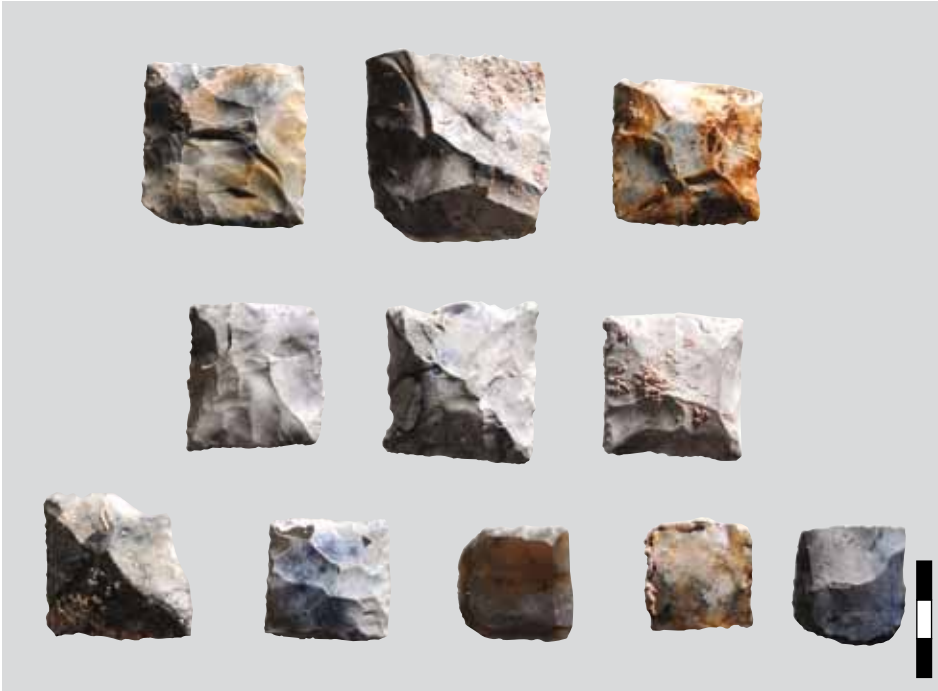
Εικ. 28. Ναυάγιο «Μέντωρ». Μολύβδινα βόλια.

λους σώζεται το χάλκινο σύρμα με το οποίο ήταν προσαρτημένος στον υπόλοιπο σύνολο. Όλοι δε φέρουν οπές για την προσάρτησή τους ως σύνολο του πολυελαίου. Πάντως, δεν μπορεί να αποκλειστεί και η υπόθεση ότι αυτοί ανήκαν στην προσωπική οικοσκευή κάποιου εκ των επιβατών.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, το πλοίο ήταν οπλισμένο. Σύμφωνα με τις καταγραφές, στη διάρκεια της ναυαγιστικής ανελκύσθηκε το σύνολο των κανονιών του πλοίου και μεταφορώθηκαν, μαζί με το υπόλοιπο φορτίο, στα Βρετανικά πλοία που ήρθαν για τον σκοπό αυτό στα Κύθηρα το 1804. Κατά τη διάρκεια των ερευνών, εντοπίστηκαν ορισμένες σιδερένιες οβίδες των κανονιών, καθώς και τρεις μεταλλικές ρόδες ενός μικρού κιλλίβαντα κανονιού. Τα ευρήματα αυτά πιστοποιούν τον βαρύ οπλισμό του πλοίου. Ακόμα, βρέθηκε και φορητός οπλισμός και, συγκεκριμένα, τρεις πιστόλες με ανάφλεξη από πυριτόλιθο δυτικής τεχνοτροπίας (εικ. 27), καθώς και η μεταλλική διακόσμηση από το κοντάκι τυφεκίου. Επίσης μεγάλος είναι και ο αριθμός των μολύβδινων σφαιρών (βόλια) όπλων σε τουλάχιστον έξι διαφορετικά διαμετρήματα (εικ. 28), που εντοπίζονται διάσπαρτα σε όλο τον χώρο του ναυαγίου, όπως και ένας μεγάλος αριθμός πυριτόλιθων (τσακμακόπετρες) για την ανάφλεξη των όπλων (εικ. 29). Είναι προφανές ότι την παραπάνω αυτή περίοδο, ακόμα και τα εμπορικά πλοία ήταν οπλισμένα για την προστασία τους κυρίως από τους πειρατές που δραστηριοποιούνται έντονα στην περιοχή και γενικότερα στην Ανατολική Μεσόγειο.

Όσον αφορά στο φορτίο του πλοίου, είναι πλέον βέβαιο ότι το σύνολο του κύριου φορτίου που μετέφερε το πλοίο ανελκύσθηκε κατά την αρχική ναυαγιστική ανελκυστική προσπάθεια. Το μικρό





Εικ. 29. Ναυάγιο «Μέντωρ». Πυριτόλιθοι (σακμακόπειρες) φορητών όπλων.

βάθος (22 μ.), ο επίπεδος και ομαλός βυθός και, κυρίως, το γεγονός ότι το πλοίο ακούμπησε ομαλά στον βυθό έδωσαν τη δυνατότητα στους σφουγγαράδες να ανελκύσουν, με καταδύσεις άπνοιας, το σύνολο του φορτίου και του μεγαλύτερου μέρους του εξαρτισμού του. Εντούτοις, διάφορα μικροαντικείμενα που βρέθηκαν και ανελκύνθησαν τόσο από το σημείο της πρύμνης του πλοίου όσο και διάσπαρτα σε άλλα σημεία δίνουν μια εικόνα του φορτίου, κυρίως όσον αφορά σε αντικείμενα που μετέφεραν οι επιβάτες.

Το 2009, κατά τη διάρκεια της αυτοψίας που διενεργήθηκε από κλιμάκιο της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων, στην περιοχή της πρύμνης του πλοίου βρέθηκαν και ανελκύνθησαν τουλάχιστον εννέα σχιστολιθικές πλάκες με απολιθώματα φυτών και ιχθύων (εικ. 30). Κατά μια πρώτη εκτίμηση, αυτά προέρχονται από την περιοχή του σημερινού Λιβάνου. Ένα από τα απολιθώματα είναι ενός ιχθύος του είδους *Eurypholis*, που συναντάται στην περιοχή του Λιβάνου και χρονολογείται στο Κενομάνιο (μεταξύ 93,9 και 100,5 εκατομμύρια χρόνια). Ακόμα, από την ίδια περιοχή εντοπίστηκαν και ανελκύνθησαν 19 αρχαία νομίσματα, από τα οποία χαρακτηριστικά είναι ένας ασημένιος βωιωτικός στατήρας (εικ. 31), ένα αθηναϊκό νόμισμα και ένα ασημένιο νόμισμα Μεγάλου Αλεξάνδρου. Πρόκειται, μάλλον, για την προσωπική συλλογή ενός εκ των επιβατών.

Όσοι συμμετείχαν στην ομάδα του Λόρδου Έλγιν είχαν την εντολή να συλλέγουν εξ ονόματός του αρχαιότητες από όλη την Ανατολική Μεσόγειο. Είναι πιθανόν και οι ίδιοι να συγκροτούσαν μικρές προσωπικές συλλογές αρχαιοτήτων από αρχαιότητες «δευτερεύουσας σημασίας ή αξίας», οι οποίες δεν ενδιέφεραν τον ίδιο τον εντολέα τους. Για παράδειγμα, ο λοχαγός William Leake ήταν και αυτός γνωστός συλλέκτης αρχαιοτήτων και ένα μέρος της συλλογής του βρίσκεται σήμερα στο Μουσείο Fitzwilliam στην Αγγλία.

Επίσης, οι τέσσερις ενσφράγιστες λαβές ροδιακών αμφορέων που ανελκύνθησαν από τον χώρο του ναυαγίου (θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή Κλασικής Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου του Fribourg, Nathan Badoud, για τη βοήθεια στην ταύτιση και τη χρονολόγηση των λαβών) θα πρέπει να ενταχθούν στο πλαίσιο αυτό των «προσωπικών συλλογών». Από το σύνολο αυτό είναι χαρακτηριστική μία λαβή που φέρει την επιγραφή «ἐπὶ Παυ-σανία Πανάμου», με αναφορά στο επώνυμο άρχοντα της Ρόδου Παυσανία και τον μήνα Πάναμο του ροδιακού ημερολογίου (εικ. 32).

Το 2013 ανασύρθηκαν, επίσης, από τον χώρο του ναυαγίου και δύο θραύσματα αιγυπτιακών γλυπτών (τα δύο αυτά ευρήματα ταυτίστηκαν με τη συμβολή του Jean-Yves



Εικ. 30. Ναυάγιο «Μέντωρ». Σχιστολιθική πλάκα με απολιθώμα ιχθύος



Εικ. 31. Ναυάγιο «Μέντωρ». Αρχαίο νόμισμα από την περιοχή της πρύμνης του πλοίου.



Εικ. 32. Ναυάγιο «Μέντωρ». Ενσφράγιση λαβή ροδιακού αμφορέα.



Εικ. 33. Ναυάγιο «Μέντωρ». Θραύσμα φαραωνικού αγάλματος.

Empereur και του αιγυπτιολόγου Georges Soukiassian του Centre d'Études Alexandrines CNRS, τους οποίους και ευχαριστώ για τη βοήθεια). Το πρώτο θραύσμα ανήκει στην κοιλι-ακή χώρα φαραωνικού αγάλματος, διαστάσεων 0,40x0,15 μ., που φέρει ανάγλυφο μέ-ρος του ιματίου, της ζώνης και του εγχειριδίου (εικ. 33). Χρονολογείται στην περίοδο του Νέου Βασιλείου (1570-1070) και μάλλον στην περίοδο του φαραώ Αμένωφι Γ΄ της 18ης δυναστείας (1386-1349). Το δεύτερο θραύσμα, που σώζεται σε δύο τμήματα, ανήκει σε ανάγλυφη στήλη του θεού Ρα, διαστάσεων 0,23x0,16 μ. Διακρίνεται η πλάτη του καθίσμα-τος στο οποίο κάθεται ο θεός, ενώ φαίνεται και το αριστερό χέρι, που κρατά το σύμβολο απήκη («το κλειδί της ζωής») (εικ. 34). Στην πλάτη του καθίσματος θα πρέπει να υπήρχε ιε-ρογλυφική επιγραφή. Το θραύσμα χρονολογείται μάλλον στην ύστερη Πτολεμαϊκή περί-οδο (1ος αι. π.Χ.). Τα δύο αυτά θραύσματα, κατά πάσα πιθανότητα είχαν τοποθετηθεί στο πλοίο ως έρμα, πρακτική ιδιαίτερα συχνή την περίοδο αυτή.

Η υποβρύχια αρχαιολογική έρευνα στο ναυάγιο του Μέντορα βρίσκεται σε εξέλιξη. Από τις τέσσερις ανασκαφικές περιόδους που έχουν ήδη ολοκληρωθεί, έχουν προκύ-ψει στοιχεία για ένα πλοίο, το όνομα του οποίου συνδέθηκε με το τραγικότερο περιστα-τικό της σύγχρονης πολιτιστικής ιστορίας της Ελλάδας της βίαιης αποκόλλησης και μετα-φοράς των αρχαιοτήτων από τα μνημεία της Ακρόπολης και γενικότερα των Αθηνών από τον Λόρδο Έλγιν στα τέλη του 18ου και στις αρχές του 19ου αιώνα. Η συστηματική έρευ-να στο ναυάγιο και τα ευρήματα που έχουν προκύψει δίνουν στοιχεία τόσο για το συ-γκριμένο περιστατικό της βύθισης του πλοίου όσο και για τις συνθήκες διαβίωσης στα πλοία τον 19ο αιώνα, καθώς και στοιχεία για τους επιβάτες του πλοίου, που ήταν από τα κύρια πρόσωπα της υπόθεσης της αρπαγής των αρχαιοτήτων από τον Λόρδο Έλγιν. Θα πρέπει, τέλος, να τονιστεί η ουσιαστική βοήθεια των κατοίκων των Κυθήρων, είτε αυτοί εί-ναι μόνιμοι κάτοικοι είτε προέρχονται από τη μακρινή Αυστραλία, οι οποίοι πάντα ενδια-φέρονται για την πολιτιστική ανάδειξη του νησιού και για τη συγκεκριμένη έρευνα. Ιδιαι-



Εικ. 34. Ναυάγιο «Μέντωρ». Τμήμα ανάγλυφης αιγυπτιακής στήλης

τέρως δε θα πρέπει να αναφερθεί η συμβολή, υλική, οικονομική και ουσιαστική, του Ιδρύματος Kytherian Research Group Inc και του Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Gorell, F. - J. Filostrat, 2012. NOAA, BOEM: Historic, 19th Century Shipwreck Discovered in Northern Gulf of Mexico, βλ. τον σύνδεσμο: <http://research.noaa.gov/News/NewsArchive/LatestNews/TabId/684/ArtMID/1768/ArticleID/10202/NOAA-BOEM-Historic-19th-century-shipwreck-discovered-in-northern-Gulf-of-Mexico.aspx>
- Hunt, Ph. - A.H. Smith 1916. Lord Elgin and his Collection, *The Journal of Hellenic Studies*, 36, 163-372.
- Κούκου, Ε.Ε. 2002. Η αρπαγή των Γλυπτών του Παρθενώνος (από τον Λόρδο Έλγιν). *Ανέκδοτα έγγραφα (1802-1812). Τα τεκμήρια ενός πολιτιστικού εγκλήματος*, Εταιρεία Μελέτης Ελληνικής Ιστορίας,
- Κουρκουμέλης, Δ. 2011. Οι θαλασσινοί ορίζοντες του Αγίου Γεωργίου στο Βουνό, στο Γ. Σακελλαράκης (επιμ.), *Κύθηρα. Το Μινωικό Ιερό Κορυφής στον Άγιο Γεώργιο στο Βουνό*. 1. Τα προανασκαφικά και η ανασκαφή, Βιβλιοθήκη της εν Αθήναις Αρχαιολογικής Εταιρείας αρ. 271, Αθήνα, 75-111.
- Kourkoumelis, D. - A. Tourtas 2014. Excavations on the Mentor Shipwreck, *The Newsletter of the Nautical Archaeology Society, Summer 2014*, μτφρ. P. Markoulaki, 6-7.
- Leontsinis, G. 2010. *The Wreck of the Mentor on the Coast of the Island of Kythera and the Operation to Retrieve, Salvage and Transport the Parthenon Sculptures to London (1802-1805)*.
- Λιανός, Ν. 1983. Έρευνα στο Ναυάγιο «Μέντωρ», *Αρχαιολογία* 8, 24-28.
- Malcor, S. 1990. L'épave dite "des Médailles" au Grand Rouveau : un témoignage du commerce de racotille au début du XIXe s., *Cahiers d'archéologie subaquatique* IX, 27-54.
- Μιλιάρης, Α. 1888. Περί των Ελγινείων Μαρμάρων, *Εστία* 26, 681-685, 697-700, 713-718, 745-747, 767-772, 777-780, 793-799.
- «Πλοηγός» 1971. Ναυτιλιακές Οδηγίες των Ελληνικών Ακτών, τ. Α', Αθήνα, Γ' έκδοση.

Pomey, P. *et al.* 1993. Recherches sous-marines, *Gallia Informations*, 1992-1, Paris, CNRS éd., 1993, 46-47.

Σακελλαράκης, Γ. (επιμ.) 2013. *Κύθηρα. Ο Άγιος Γεώργιος στο Βουνό. Μινωική λατρεία. Νεότεροι χρόνοι*, Βιβλιοθήκη της εν Αθήναις Αρχαιολογικής Εταιρείας αρ. 287, Αθήναι.

Στάθης, Σ. 1923. Τα κυθηραϊκά χρονικά του ιερέως Γρηγορίου Λογοθέτη, *Κυθηραϊκή Επιθεώρησις*, αρ. 357.

Throckmorton, P. 1969. *Shipwrecks and Archaeology: The Unharvested Sea*, An Atlantic Monthly Press Book, Toronto, 164-168.

## Summary

DIMITRIS KOURKOUVELIS - ALEXANDROS TOURTAS

### RECENT RESEARCHES AT THE «MENTOR» SHIPWRECK AT KYTHERA (1802)

The recent researches (2009, 2011-2013) at the wreck of the brick «Mentor» sank at 1802 at Kythera, contacted by the Ephorate of Underwater Antiquities, have focus their interest mainly on excavating of the section of the hull that is still well preserved, as well as collecting information about the passengers, the crew and the cargo of the ship. The brick, owned by Lord Elgin, was transporting some of the antiquities and sculptures from the Acropolis monuments, and sank off the small port of Avlemonas on the island of Kythera, on September 1802. During the period from the 19th to the 21st century there have been several underwater investigations on the wreck undertaken with the aim to discover the “marble” sculptures, which, according to rumors, should still remain at the site.

The artifacts that have been discovered can be identified as objects for navigation, parts of the ship’s rigging, objects used for life on board and ornamentation of the ship armature, personal belongings of the passengers and crew and, finally, objects that possibly can be related to the shipload, such as a few ancient coins, part of an Egyptian pharaonic statue and a fragment of an Egyptian marble inscription.