

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΙΩΝ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ



“Αρχαία Κυπνήσια Πλοία & όχι μόνον...”

ΣΥΛΛΕΚΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑΤΙ
ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ
ΣΤΟΝ Κ. ΚΑΛΟΜΕΝΙΔΗ ΙΩΑΝΝΗ

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Τριλίκη Κωνσταντίνη
ΤΡΙΛΙΚΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ

Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
Αλεξόπουλος Ανδρέας
ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Αθήνα, 18/4/2007

Αρ.πρ. ΥΠΠΟ/ΓΔΣΠ/ΔΙΠΔ/455/35316

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ

Θέτουμε υπό την αιγίδα του Υπουργείου Πολιτισμού την έκδοση με τίτλο "Αρχαία Κωπήλατα Πλοία και όχι μόνον", την οποία διοργανώνει ο Σύλλογος Πελοποννησίων Ελευσίνας και θα λάβει χώρα από 10 έως 17 Μαΐου 2007 στο Πολιτιστικό Κέντρο "Α. Κανελλόπουλος" στην Ελευσίνα.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ



ΠΡΟΛΟΓΗΣΗ ΛΕΓΚΩΜΑΤΟΣ

ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



Αρχηγός ΓΕΝ
Αντιναύαρχος Δημήτριος Γούσης

Η θάλασσα κυριαρχία αποτέλεσε τον πυλώνα, πάνω στον οποίο στηρίχθηκαν όλοι οι κομβικοί σταθμοί στη μακραίωνη ιστορία του Ελληνισμού. Οι Έλληνες είναι αμφίβιο γένος, όπως αναφέρει ο Πλάτωνας. Η ζωή τους είναι άρρηκτα δεμένη με τη θάλασσα. Ίσως γιατί κατοικούν στην ξηρά στραμμένοι πάντα προς τη θάλασσα, η οποία αποτελεί τον ομφάλιο λώρο που συνδέει την ιστορία τους, τον πολιτισμό τους, αλλά και την ίδια την ύπαρξή τους στην πορεία τους ανά τους αιώνες.

Από τα πρώτα χρόνια της υπάρξεώς τους, από την εποχή του μύθου, η θάλασσα αποτέλεσε για τους Έλληνες αυτονόητο πεδίο δράσης. Με σχεδίες, τριήρεις, δρόμωνες, ιστιοφόρα, ατμοκίνητα και νηγελοκίνητα πλοία οι Έλληνες ταξιδεύουν, μεγαλουργούν και κυριαρχούν. Το ναυτικό του Μίνωα που διαπλέει το Αιγαίο και τη Μεσόγειο φθάνοντας μέχρι τις στήλες του Ηρακλέους, οι μεγάλες θαλασσινές εκστρατείες των Αχαιών, η Αργοναυτική εκστρατεία της Τροίας και η θαλασσινή εκστρατεία του Μεγάλου Αλεξάνδρου με τον Ναύαρχο Νέαρχο μέχρι το Πακιστάν, είναι σαφή δείγματα της ναυτοσύνης των Ελλήνων. Η ναυμαχία της Σαλαμίνας διέσωσε τον ελληνικό πολιτισμό και δημιούργησε στην Αρχαία Ελλάδα το απαραίτητο κλίμα ασφάλειας, για να αναπτυχθεί το πνεύμα. Στα χρόνια του Βυζαντίου η θάλασσα ήταν ο υγρός θώρακας, που για αιώνες προφύλασσε τη Βασιλεύουσα από τον αφανισμό και την κατάρρευση.

Στα χρόνια της Τουρκοκρατίας ο Έλληνας στο πέλαγος βρήκε όχι μόνο καταφύγιο, αλλά και το χώρο δράσης και αντίστασης κατά του κατακτητή. Εκεί οι απλοί άνθρωποι, ζυμωμένοι με την αλμύρα της θάλασσας, πραγματοποίησαν το Ναυτικό Αγώνα και αναδείχθηκαν σε ηγετικούς ναυμάχους της Ελληνικής επανάστασης. Στους Βαλκανικούς Πολέμους του 1912-13 οι νικηφόρες ναυμαχίες της ΕΛΛΗΣ την 3η Δεκεμβρίου 1912 και της ΛΗΜΝΟΥ την 5η Ιανουαρίου 1913 εδραίωσαν τη σημερινή μορφή του Ελληνικού Κράτους. Αλλά και όταν η πατρίδα μας κατακτήθηκε το 1941, τα Ελληνικά Πολεμικά Πλοία με το ακατάβλητο Θωρηκτό ΑΒΕΡΩΦ προπομπό μετέφεραν τον αγώνα για ελευθερία σε όλες τις θάλασσες. Πήραν την ιδέα της Ελλάδας μαζί τους και την κράτησαν υψηλά, χωρίς να την υποστείουν ποτέ. Και αυτή την ιδέα έφερε πίσω ο Στόλος με την απελευθέρωση της Ελλάδος.



Τα δοξασμένα αυτά γεγονότα του παρελθόντος καθοδηγούν και σήμερα τους άνδρες και τις γυναίκες του Πολεμικού Ναυτικού, αξίους συνεχιστές των παραδόσεών του. Ως γνωστόν, η Ελλάδα κατέχει στρατηγική θέση στην ευρύτερη περιοχή της νοτιοανατολικής Ευρώπης, περιοχή που ιδιαίτερα σήμερα χαρακτηρίζεται από γεωπολιτική αστάθεια και πολλαπλά στρατηγικά ενδιαφέροντα. Η ιστορία της, σε συνδυασμό με τη σύγχρονη γεωστρατηγική της θεώρηση, καθιστούν την ύπαρξη ισχυρού Στόλου, αποτελούμενου από σύγχρονες μονάδες, αδήριτη ανάγκη για τη χώρα μας. Το Πολεμικό Ναυτικό δίνει καθημερινά το παρόν με συνεχή παρουσία στον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο και όπου αλλού απαιτείται. Είναι ένα έργο αφανές και δύσκολο, το οποίο δεν είναι αντιληπτό σε όλη του την έκταση. Συνεπώς, προσπάθειες όπως η πραγματοποίηση της έκθεσης με θέμα «Αρχαία κωπήλατα πλοία και όχι μόνο», καθώς και η έκδοση σχετικού με τα εκθέματα Λευκώματος, που αποσκοπούν στο να παρουσιαστούν στοιχεία της ναυτικής μας κληρονομιάς, δεν θα μπορούσαν να μην έχουν τη δική μας στήριξη.

Με μεγάλη εκτίμηση στη ναυτοσύνη του Έλληνα, απέραντο σεβασμό στους μεγάλους Ναυμάχους του Έθνους, προτρέπω όλους μας να συνεχίσουμε να αντλούμε μηνύματα από τις ιστορικές μνήμες που κρύβει μέσα της η θάλασσα και εύχομαι το παρόν Λεύκωμα να συμβάλει στο σκοπό αυτό.



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΙΩΝ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ



Τριλίχη Κωνσταντίνα
Πρόεδρος Δ.Σ.

«Πρέπει να υπάρχει αγάπη και μεράκι για να ξεκινήσει ένας απλός εθνικοτοπικός σύλλογος μια τόσο μεγάλη προσπάθεια», μας είπαν όσοι άκουσαν το σκεπτικό μας.

Πριν από 7 μήνες ξεκινήσαμε να υλοποιούμε ένα όραμα, μια ιδέα, που στο διάβα της βρήκε αρκετούς συμπαραστάτες...

Μια απλή γνωριμία και συζήτηση με τον Αργύρη Μάντη και τον Θάνο Καρπέτα, που στο Λεύκωμα θα αποκαλώ «συνεργάτες», έδειξε ότι υπάρχουν άνθρωποι με κοινά ενδιαφέροντα για τη θάλασσα, το Ναυτικό μας, τα αρχαία πλοία, τις τριήρεις.

Είμαστε υπερήφανοι που έχουμε να επιδείξουμε τα πλοία:

**ΤΡΙΗΡΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΣ, ΑΡΓΩ, ΚΕΡΥΝΕΙΑ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ, ΕΡΜΙΟΝΗ, ΜΙΝΩΪΚΟ, ΠΑΠΥΡΕΛΛΑ.**

Έχουμε υποχρέωση να δείχνουμε στις επόμενες γενιές μέσα από έγγραφα, αρχεία, μακέτες την ιστορία μας, την αξία μας ως χώρα. Ένα μικρό λιθαράκι προσπαθήσαμε μέσα από αυτή την έκθεση να βάλουμε και εμείς σαν σύλλογος.

7 μήνες δουλειάς, 7 μήνες αγώνας και αγωνία, για να φτάσουμε να κοπεί η κορδέλα των εγκαινείων της έκθεσης σήμερα,

11 Μαΐου 2007, που κυκλοφορεί αυτό το Λεύκωμα.

Την προσπάθεια αγκάλιασαν όλοι όσοι την άκουσαν.

Το "ευχαριστώ" είναι λίγο.

Ο Αντιναύαρχος Π.Ν. κ. Γούσης Δημήτριος μας παραχώρησε τα κουπιά της τριήρους του Θ/Κ ΑΒΕΡΩΦ και τη μακέτα τριήρους. Το Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος, το Πολιτιστικό Ίδρυμα Κερύνεια Χρυσοκάθα της Κύπρου, το Ινστιτούτο ΝΑΥΔΟΜΟΣ, έδωσαν υλικό για τον εμπλουτισμό της έκθεσης και του Λευκώματος. Το Ναυτικό Μουσείο Κρήτης, παράλληλα με το φωτογραφικό υλικό, δέχθηκε και τη μεταφορά του ΜΙΝΩΪΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ στην Ελευσίνα, για να βιώσουμε αυτό το έργο.

Άφησα τελευταίο το ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ, υπό την αιγίδα του οποίου γίνεται αυτή η προσπάθεια, και τον Γενικό Γραμματέα κ. Χρήστο Ζαχόπουλο, γιατί πιστεύω ότι αγκαλιάζοντας έναν πολιτιστικό σύλλογο του δίνει τη δύναμη να συνεχίσει να ζει, να προσφέρει, να υλοποιεί τους στόχους και τους σκοπούς για τους οποίους ιδρύθηκε.

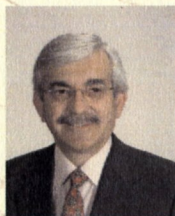
Αυτό το Λεύκωμα προσπαθήσαμε να είναι όσο πιο πλούσιο γίνεται σε φωτογραφικό κυρίως υλικό. **Το αφιερώνουμε στη ΝΕΟΛΑΙΑ και λέμε στους νέους μας:**

Να είστε υπερήφανοι για τη Χώρα μας και τους Ανθρώπους της.

Να είστε υπερήφανοι για την Ιστορία μας και τον Πολιτισμό μας.



**ΔΗΜΟΣ
ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ**



Γεώργιος Αμπατζόγλου
Δήμαρχος

Η ζωή της πόλης μας για πάνω από 40 αιώνες συνδέθηκε άμεσα και άρρηκτα με τη θάλασσα. Η θεά της γης, η Δήμητρα, ευλόγησε και δίδαξε την καλλιέργειά της, το υγρό στοιχείο όμως ήταν αυτό που έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη της Ελευσίνας. Ο κόλπος της Ελευσίνας άνοιξε την αγκαλιά του για να δεχθεί όλες τις ανθρώπινες δραστηριότητες, πολεμικές και ειρηνικές, ωφέλιμες ή βλαπτικές.

Αναρίθμητες οι στιγμές, από τη ναυμαχία της Σαλαμίνας, τη δόξα της Αθήνας του Περικλή, τον καταστροφικό Πελοποννησιακό πόλεμο, τις επιδρομές των πειρατών, τους Άραβες πειρατές και αργότερα τους Γενουάτες, τους Νορμανδούς, τους Τούρκους, τους εισβολείς, το συμμαχικό στόλο κατά το 2° Παγκόσμιο πόλεμο και τη βύθιση του «Κατσώνης» με τον Βασίλη Λάσκο, πλήθος τα γεγονότα που σημάδεψαν τη μικρή μας πόλη.

Τον 20° αιώνα στο φιλόξενο λιμάνι της Ελευσίνας αγκυροβόλησαν καράβια που έφεραν ανθρώπους από όλες τις γωνιές της πατρίδας μας, από το Ιόνιο μέχρι τα Δωδεκάνησα και από την Ήπειρο μέχρι την Κρήτη και τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου.

Με ιδιαίτερη χαρά φιλοξενούμε στο Πολιτιστικό Κέντρο «Λεωνίδας Κανελλόπουλος» την έκθεση «Αρχαία κωπήλατα πλοία και όχι μόνο...» που οργανώνει ο σύλλογος Πελοποννησίων, ένας από τους παλαιότερους εθνικοτοπικούς συλλόγους.



ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ



Αναστασία Αναγνωστοπούλου - Παλούμπη
Πρόεδρος Ν.Μ.Ε.

Όταν ο κάτοικος των νησιών και παραλίων του Αιγαίου πριν από περίπου 10.000 χρόνια ξανοιγόταν με την παπυρέλλα του στο γαλάζιο πέλαγος ξεπερνώντας τις φοβίες που δημιουργεί το άγνωστο και το υγρό στοιχείο, έδετε, χωρίς να το συνειδητοποιεί, την πρώτη βάση για τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της Ελληνικής φυλής: τη ροπή προς την εξερεύνηση, την ανήσυχη διαρκή αναζήτηση κάτι νέου, κάτι καλύτερου, τη δημιουργία μιας ιδιοσυγκρασίας πλάνητος, ενός νομάδος της θάλασσας.

Η φτώχη σε απόδοση γεωργικών καλλιεργειών ελληνική γη οδήγησε επίσης στη διαρκή μετανάστευση και την αναζήτηση τρόπου και δυνατότητας ζωής στη θάλασσα.

Στο κατώφλι του χρόνου τα πρώτα πλεούμενα που συναντούμε ήταν οι σχεδίες και τα μονόξυλα, που χρησιμοποιήθηκαν απ' τον πρωτόγονο άνθρωπο για το πέρασμα των ποταμών και των λιμνών. Αρχικά θα πρέπει να χρησιμοποιούσαν τα χέρια τους για την πρόωσή τους μέσα στο νερό. Σιγά σιγά στις σχεδίες αυτές προστέθηκαν κουπιά που διευκόλυναν την κίνησή τους κι αργότερα προστέθηκαν και άλλα εξαρτήματα, όπως ένας υποτυπώδης σκελετός πλοίου. Τότε δημιουργήθηκε το πρώτο πραγματικό κοπήλατο πλοίο.

Το αρχαιότερο θαλασσινό ταξίδι στον κόσμο, για το οποίο υπάρχουν αρχαιολογικά τεκμήρια, έγινε στο Αιγαίο και αφορά κάποια μεταφορά οφιδιανού από τη Μήλο στο σπήλαιο Φράγχθι της Αργολίδας, 10.000 χρόνια πριν από σήμερα. Είτε το ταξίδι έγινε απευθείας από τις Κυκλάδες στην Πελοπόννησο, είτε οι μακρινοί θαλασσοπόροι των μεσολιθικών χρόνων ακολούθησαν τον ευκολότερο θαλάσσιο δρόμο, που από τη Μήλο οδηγεί στη Λαυρεωτική (με ενδιάμεσες σκάλες τα νησιά), πρόκειται για ένα επίτευγμα της πρώιμης ναυσιπλοΐας, μια και τα πρωτόγονα λίθινα εργαλεία που διέθεταν τότε δεν επέτρεπαν την κατασκευή κάποιου πολύπλοκου ναυπηγήματος. Δεν θα μάθουμε ποτέ εάν ο οφιδιανός που βρέθηκε στο μεσολιθικό στρώμα της ανασκαφής του σπηλαίου Φράγχθι μεταφέρθηκε με μονόξυλα, με ξύλινες ή με παπυρένιες σχεδίες.



Στην Πρώιμη Εποχή του Χαλκού οι νησιώτες του Αιγαίου θα εξελιχθούν σε σπουδαίους ναυτικούς.

Σημαντικές μαρτυρίες για τα άλματα που έγιναν στη ναυπηγική βλέπουμε στις απεικονίσεις πλοίων της 3ης χιλιετίας π.Χ. σε βραχογραφίες, χαράγματα σε σκεύη, σε σφραγιδόλιθους. Ειδικότερα οι εγχάρακτες παραστάσεις πλοίων που κοσμούν τα τηγανόσχημα σκεύη που βρέθηκαν στη Σύρο (2800-2200 π.Χ.) μας πληροφορούν ότι την εποχή εκείνη χρησιμοποιούνταν μακρόστενα κωπήλατα πλοία με 25-40 κωπηλάτες. Τέτοια πλοία ήταν ικανά να διανύσουν μεγάλες αποστάσεις και να μεταφέρουν σεβαστές ποσότητες εμπορευμάτων.

Στη 2η χιλιετία συντελείται μία σημαντική εξέλιξη, καθώς συναντάμε για πρώτη φορά την εισαγωγή των ιστίων. Η κυριότερη μαρτυρία για τα πλοία της 2ης π.Χ. χιλιετίας είναι η παράσταση του αποκαλούμενου «στόλου» στη Δυτική Οικία των τοιχογραφιών της Σαντορίνης, που χρονολογείται περίπου στο 1550 π.Χ.

Η παράσταση αυτή είναι εξαιρετικά σημαντική, γιατί στα δεκατέσσερα πλοία και πλοίαρια που απεικονίζονται υπάρχουν όλα τα μέσα προώθησης: το πανί, το κουπί στηριγμένο σε σκαρμό και η ελεύθερη κωπηλασία τύπου καγιάκ.

Από τα μέσα της εποχής του Χαλκού αχμάζει το ναυτικό της Μινωικής Κρήτης. Πάρα πολλές είναι οι εικαστικές πηγές που αποδίδουν τα υπέρκομψα μινωικά σκαριά, τα οποία με κουπιά και πανιά όργωναν ατέλειωτα τις θάλασσες της Ανατολικής και Κεντρικής Μεσογείου. Σπουδαίοι και άξιοι ναυτικοί οι Μινωίτες, κατόρθωσαν να δημιουργήσουν την πρώτη θαλασσοκράτειρα δύναμη του κόσμου.

Πολλές και σημαντικές είναι οι πληροφορίες για τα μυκηναϊκά πλοία της Ύστερης Εποχής του Χαλκού. Οι Μυκηναίοι κατασκεύασαν μακρόστενα, γοργόπλοα, πολύκωπα καράβια, που μετέφεραν ανδρώπους, εμπορεύματα ή ακόμα και στρατιώτες, όπως η «Αργώ» της αργοναυτικής εκστρατείας.

Σ' αυτήν την περίοδο συναντούμε συχνότερα τα εξής ονόματα πλοίων: τριακόντορος, πεντηκόντορος. Πλοία με τριάντα κουπιά (15 ανά πλευρά) και πενήντα (25 ανά πλευρά) αντίστοιχα. Αυτοί οι τύποι πλοίων θα συνεχίσουν να εμφανίζονται και στους επόμενους αιώνες, αλλά ως κατεξοχήν πολεμικά καράβια.



Από τον 9ο αιώνα π.Χ. αρχίζουν για πρώτη φορά να ξεχωρίζουν δύο τύποι πλοίων. Ο ένας είναι για μεταφορές και εμπόριο, το εκτόπισμα του οποίου συνεχώς αυξάνεται, χρησιμοποιεί ιστία για την κίνησή του και είναι κατάλληλο για ανοικτές θάλασσες, αλλά αργό σε ταχύτητα. Ο άλλος τύπος είναι φτιαγμένος για ανάπτυξη ταχύτητας και έχει τη δυνατότητα ελιγμών, κατάλληλος για πολεμικές επιχειρήσεις. Στα πλοία αυτού του τύπου εμφανίζεται το έμβολο, το κατεξοχήν όπλο των αρχαίων πολεμικών πλοίων. Η συσσωρευμένη γνώση και εμπειρία όλων αυτών των αιώνων συνεχούς ναυτικής και ναυπηγικής δραστηριότητας θα κορυφωθεί με την εμφάνιση της όμορφης τριήρους. Το αριστούργημα της αρχαίας ελληνικής ναυπηγικής, το οποίο κυριάρχησε στην Μεσόγειο για περισσότερο από 1.000 χρόνια. Αν και δεν έχει βρεθεί το ναυάγιο καμμίας τριήρους, υπάρχουν ωστόσο πολλές φιλολογικές και αρχαιολογικές μαρτυρίες για αυτό το υπέροχο σκαρί.

Ήταν ένα ελαφρό, γρήγορο, ευέλικτο και με ισχυρή πλήρη πλοίο. Η κίνησή του στηριζόταν κυρίως στην ανθρώπινη μυϊκή δύναμη, στους κωπηλάτες, ενώ στο ταξίδι του βοηθόταν και από πανιά. Οι πρώτες τριήρεις φαίνεται ότι ναυπηγήθηκαν μεταξύ του 650-610 π.Χ. στην Κόρινθο. Πατέρας της τριήρους θεωρείται ο Κορίνθιος Αμεινοκλής. Η ναυπήγησή τους, όπως και η χρησιμοποίησή τους, τελειοποιήθηκαν στην Αθήνα του 5ου αιώνα π.Χ. Η αθηναϊκή τριήρης στην εξελιγμένη μορφή της εκτιμάται ότι είχε τα εξής χαρακτηριστικά: μέγιστο μήκος 37 μέτρα, μέγιστο πλάτος 5,20 μέτρα, βύθισμα περί το 1,5 μέτρο, εκτόπισμα περί τους 70 τόνους. Διέθετε συνήθως 170 κουπιά συνολικά, 85 σε κάθε πλευρά, τοποθετημένα σε τρεις σειρές με ένα κωπηλάτη για κάθε κουπί. Τα κουπιά στις αρχαίες ελληνικές τριήρεις δεν τα κράτησαν ποτέ σκλάβοι, μόνο ελεύθεροι πολίτες.

Το συνολικό πλήρωμα μαζί με τους κωπηλάτες ήταν 210 - 216 άνδρες. Την ανώτατη διοίκηση του πλοίου ασκούσε ο τριήραρχος. Τον βοηθούσαν 6 αξιωματικοί και 4 υπαξιωματικοί. Ενώ η τριήρης ήταν ένα κωπήλατο κυρίως σκάφος, είχε έναν κύριο ιστό με μεγάλο τετράγωνο πανί και έναν δευτερεύοντα προς την πλώρη, το ακάτιο, με μικρότερο πανί. Το ακάτιο όχι μόνο αύξανε την ταχύτητα, μα και βοηθούσε τα κουπιά - πηδάλια κατά το ταξίδι. Όταν οι άνεμοι ήταν ούριοι (ευνοϊκοί), οι πλοίαρχοι των τριήρεων χρησιμοποιούσαν όσο το δυνατό περισσότερο τα πανιά



τους για να ξεκουράζονται οι κωπηλάτες. Κατά τις ναυμαχίες κατέβαζαν πάντα τα πανιά και τους ιστούς, ώστε οι χειρισμοί εμβολισμού των εχθρικών πλοίων να γίνονται μόνο με τα κουπιά. Για την πηδαλιούχηση διέθετε δύο μεγάλα και πλατιά κουπιά, τοποθετημένα ανά ένα σε κάθε πλευρά της πρύμνης, που τα χειρίζονταν έμπειροι και επιδέξιοι ναυτικοί, οι πηδαλιούχοι. Η τριήρης μάς χάρισε πολλές νίκες, με κορυφαία τη ναυμαχία της Σαλαμίνας το 480 π.Χ., που έσωσε οριστικά την Ελλάδα από το θανάσιμο κίνδυνο του περσικού επεκτατισμού και απετέλεσε ιστορικό ορόσημο για τη μετέπειτα πορεία και ανάπτυξη του Ελληνισμού και μακροπρόθεσμα της Ευρώπης. Κατά τα ελληνιστικά χρόνια τα πλοία όλο και μεγαλώνουν, τελειοποιούνται οι ναυπηγικές τους γραμμές και ο εξοπλισμός. Τα θαλάσσια ταξίδια των Ελλήνων γίνονται όλο και πιο οργανωμένα.

Τα ταξίδια τα εξερευνητικά, τα ταξίδια περιπέτειας αντικαθίστανται από την οργάνωση των θαλάσσιων δρόμων και η Μεσόγειος με τις ελληνικές αποικίες από τη Μασσαλία μέχρι τη Μαύρη Θάλασσα και τη Συρία γίνεται μια απέραντη ελληνική θάλασσα.

Αλλά και στους αιώνες που θα ακολουθήσουν, όταν η κυριαρχία του κόσμου του Μεγάλου Αλεξάνδρου και των Διαδόχων του περνά στους Ρωμαίους, ο Έλληνας θα συνεχίσει να ακουμπά πάνω στη θάλασσα και η ναυτική τέχνη δεν θα σβήσει.

Το δέσμιό με τη θάλασσα ενσωματώθηκε στα γονίδια της φυλής μας και η θαλασσινή μας περιπέτεια συνεχίστηκε στους επόμενους αιώνες, προσαρμοσμένη κάθε φορά στις ιστορικές φάσεις της χώρας μας. Ο Έλληνας ναυτικός, ανταποκρινόμενος στις προκλήσεις και τεχνολογικές εξελίξεις κάθε εποχής, εξακολούθησε να οργώνει τα πέλαγα και τους ωκεανούς, δημιουργώντας μια θαλασσινή εποποιία που λίγοι λαοί έχουν να επιδείξουν.

Το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος, που λειτουργεί αδιάλειπτα από το 1949 στον Πειραιά, είναι ο θεματοφύλακας αυτής της μακραίωνης παράδοσης και έχει ως σκοπό του τη διάσωση, μελέτη και προβολή του ναυτικού μας πολιτισμού. Χαιρετίζει τη διοργάνωση της έκθεσης «Αρχαία κωπήλατα πλοία και όχι μόνον» από τον Σύλλογο Πελοποννησίων Ελευσίνας και τον συγχαίρει για την αξιόλογη προσπάθειά του.

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ



Αντιναύαρχος ε.α.
Κωνσταντίνος Μανιουδάκης
Πρόεδρος Ν.Μ.Κ.

Αναπόσπαστο κομμάτι του Ελληνικού πολιτισμού είναι η ναυτική του παράδοση, αφού η θάλασσα η οποία περιβρέχει τον Ελληνικό χώρο εξ αρχής τράβηξε το ενδιαφέρον των κατοίκων του, άλλοτε από ανάγκη επιβίωσης και άλλοτε από περιέργεια. Τα μέσα που χρησιμοποίησαν οι Έλληνες σε όλη αυτή τη μακρά πορεία τους ήταν τα πλοία, τα οποία συνεχώς βελτίωναν κατασκευαστικά. Τα πρώτα δείγματα εμφανίζονται 10.000 χρόνια πριν από τις μέρες μας.

Αυτά λοιπόν τα πλοία υπήρξαν φορείς διάδοσης του Ελληνικού πολιτισμού, αλλά συγχρόνως μετέφεραν και πολιτισμικά στοιχεία άλλων λαών.

Τα τελευταία χρόνια χάρις εις το έντονο ενδιαφέρον ορισμένων φορέων ανακατασκευάστηκε ένας σημαντικός αριθμός κυρίως κωπήλατων αρχαίων πλοίων. Αυτά είναι η παπυρέλλα, το Μινωικό πλοίο «Μινώα», η τρίηρης «Ολυμπιάς», το πλοίο Κερύνειας «Ελευθερία» και πρόσφατα η μυδική «Αργώ».

Τα πλοία αυτά, εκτός της «Ελευθερίας» που θεωρείται αντίγραφο, γιατί βασίστηκε στο ναυάγιο που βρέθηκε, αποτελούν εκδοχές, αφού αντίστοιχα προγράμματα είναι ερευνητικά, βασισμένα κυρίως σε δευτερογενείς πηγές, όπως αρχαία κείμενα, αναπαραστάσεις σε αγγεία, σφραγιδόλιθους και τοιχογραφίες της εποχής.

Ωστόσο, το καθένα από αυτά ξεχωριστά παραπέμπει στον αντίστοιχο πολιτισμό που το γέννησε και αυτό έχει ιδιαίτερη πολιτισμική σημασία. Εξ άλλου κάθε τέτοια ανακατασκευή (εκδοχή) αποτελεί το σκαλοπάτι για μια πιθανή νέα μελλοντική προσέγγιση προς την ιστορική πραγματικότητα.

Τιμή λοιπόν αξίζει σ' αυτούς τους φορείς που αποτόλμησαν τέτοια δύσκολα εγχειρήματα και αξίζουν κάθε στήριξη από την Ελληνική πολιτεία.

Τιμή όμως αξίζει και στον Σύλλογο Πελοποννησίων Ελευσίνος, ο οποίος είχε την πρωτοβουλία να οργανώσει την έκθεση Αρχαίων κωπήλατων πλοίων και να εκδώσει το παρόν λεύκωμα.

Ευχόμαστε το παράδειγμα του να το μιμηθούν και άλλοι.

Το Ναυτικό Μουσείο Κρήτης, εκτιμώντας την προσπάθεια αυτή διέδωσε με ιδιαίτερη χαρά το «Μινώα», το οποίο ανακατασκευάστηκε με βάση ένα ερευνητικό πρόγραμμα πειραματικής Ναυτικής Αρχαιολογίας διάρκειας 4 ετών (2001 - 2004) που διεξήχθη με τους κανόνες επιστημονικής δεοντολογίας, με τη χρήση αυθεντικών υλικών εργαλείων και διαδικασιών της εποχής που αφορά. Το συνοδευτικό φωτογραφικό υλικό, το οποίο επίσης διατίθεται, παρουσιάζει τις φάσεις της ναυπήγησης και το πειραματικό του ταξίδι.

Ευχόμαστε ολόψυχα καλή επιτυχία στη σπουδαία αυτή προσπάθεια.



ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΕΡΥΝΕΙΑ ΧΡΥΣΟΚΑΒΑ



Τάκης Νεοφύτου
Πρόεδρος Πολιτιστικού Ιδρύματος
Κερύνεια Χρυσοκάβα

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΕΡΥΝΕΙΑ ΧΡΥΣΟΚΑΒΑ

Το 2002 μια ομάδα Κερυνειωτών, υιοθετώντας το όραμα και τις προσπάθειες μερικών μελών του Ναυτικού Ομίλου Κερύνειας, ίδρυσε το Πολιτιστικό Ίδρυμα Κερύνεια Χρυσοκάβα, (η Χρυσοκάβα ήταν αρχαίο εκκλησάκι σε βραχύωδη ακτή, ακριβώς απέναντι από το σημείο που ανακαλύφθηκε το ναυάγιο). Σκοπός του, εκτός από τη ναυπήγηση ενός νέου ομοιώματος του καραβιού της Κερύνειας, είναι να εξυπηρετήσει επιπρόσθετα και πολλούς άλλους επιστημονικούς, ερευνητικούς, αρχαιολογικούς, εκπαιδευτικούς, πολιτιστικούς, περιβαλλοντικούς και αθλητικούς στόχους, που έχουν σχέση με την Κερύνεια και τη θάλασσα.

ΚΕΡΥΝΕΙΑ-ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ

Το νέο ομοίωμα του καραβιού της Κερύνειας κατασκευάστηκε με τη σημερινή παραδοσιακή μέθοδο ναυπηγικής στο Ναυπηγείο «Χαράλαμπος Αυγουστή & Υιοί» το 2002 στη Λεμεσό, με χρηματοδότηση της Κυπριακής Κυβέρνησης, της ΚΕΔΚΕ, (Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδος), της NAUTICOS κ.ά.

Η τελετή καθέλκυσης, με ανάδοχους τον Πρόεδρο της Κυπριακής Δημοκρατίας κ. Γλαύκο Κληρίδη, τον Πρόεδρο της Ελληνικής Δημοκρατίας κ. Κωστή Στεφανόπουλο και την κ. Τασούλα Καριόλου, σύζυγο του αείμνηστου Αντρέα Καριόλου, έγινε στις 10 Νοεμβρίου 2002 στο Καρνάγιο της Λεμεσού, με μια λαμπρή τελετή και στην παρουσία χιλιάδων κόσμου.

Το νέο καράβι τους οι Κερυνειώτες το ονόμασαν «ΚΕΡΥΝΕΙΑ-ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ», σύμβολο ελπίδας για απελευθέρωση της πατρικής γης και επιστροφή στη γενέθλια πόλη της Κερύνειας.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ

Παρόλη τη σχετικά μικρή ηλικία του, το Πολιτιστικό Ίδρυμα Κερύνεια Χρυσοκάβα έχει να επιδείξει μια πλούσια και αξιόλογη δράση, που μεταξύ άλλων περιλαμβάνει και τα πιο κάτω:

Τη συγκέντρωση χρημάτων και την κατασκευή του ΚΕΡΥΝΕΙΑ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ, την εκπαίδευση πληρωμάτων, τη σε συνεργασία
με ξένα πανεπιστήμια πραγματοποίηση ενός πλούσιου
επιστημονικού και ερευνητικού προγράμματος, εκπαιδευτικά
προγράμματα σε Νηπιαγωγεία, Δημοτικά Σχολεία, Γυμνάσια,
Λύκεια και το Πανεπιστήμιο Κύπρου, παρουσιάσεις και διαλέξεις
με προβολές σε μεγάλο αριθμό ενδιαφερόμενων, συνεργασία με
ξένες τηλεοράσεις (Φιλανδίας, RAI Ιταλίας, ZDF Γερμανίας
κ.λπ.), ξεναγήσεις και πλεύσεις με το ΚΕΡΥΝΕΙΑ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ξένων επιστημόνων, κατασκευή 400 ροδιακών
αμφορέων και πείραμα φόρτωσης και στίβαςσης, συνεργασία με τις
ξένες οργανώσεις ωκεανογραφικών ερευνών NAUTICOS και
SEA WORD για την ανέλκυση αρχαίου ελληνικού ναυαγίου που
βρέθηκε σε βάθος 3.000 μέτρων στα ανοικτά της Πάφου, κ.ά.



ΑΞΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΤΗΣ ΑΡΧΑΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΕΡΕΥΝΑΣ
ΤΗΣ ΑΡΧΑΙΑΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ



Υποναύαρχος (ε.α.) Απόστολος Κούρτης-ΛΣ
Πρόεδρος Ινστιτούτου «Ναυδόμος»

1.- Ο Αρχαίος Ελληνικός Τεχνικός Πολιτισμός, παρότι εν πολλοίς παραγνωρισμένος, έχει αρχίσει να εκτιμάται ως εξίσου σημαντικός με τον αντίστοιχό του Πνευματικό πολιτισμό. Και δεν θα μπορούσε ίσως να είναι διαφορετικά, αφού τα ίδια φωτεινά πνεύματα «θεράπευαν» και τα δύο αυτά σκέλη της ανθρωπίνης επινοητικότητας και διανόησης.

2.- Ανάμεσα στα δείγματα του πολιτισμού των Αρχαίων Ελλήνων, σημαντική θέση φαίνεται να κατέχει, το κατ' εξοχήν όχημα της διακίνησής του, δηλαδή το Πλοίο. Για πολλούς ερευνητές το αρχαίο πλοίο θεωρείται ο σημαντικότερος συντελεστής διάδοσης του πολιτισμού μας, και οπωσδήποτε αναγνωρίζεται σαν ένα από τα πλέον γοητευτικά στοιχεία του.

3.- Οποιαδήποτε έρευνα σχετική με τα παλιά καράβια, δεν θα μπορούσε να ξεκινήσει με μοναδικό κίνητρο την απλή τεχνική περιέργεια. Θα χρειαζόταν ένα πιο ζωηρό και δικαιολογημένο ενδιαφέρον, για να αναληφθεί τέτοια προσπάθεια. Αυτό το ενδιαφέρον, όμως, στοιχειοθετείται μόνο, αν δεχθούμε το καράβι σαν κάτι το πολύ σημαντικό για τον άνθρωπο και εφόσον συνειδητοποιήσουμε ότι για αυτούς που σχετίσθηκαν μαζί του:
α) Το καράβι αποτέλεσε «ύπαρξη μεταφυσική», που το αντιμετώπιζαν σχεδόν πάντα σαν πλάσμα έμφυχο (γι' αυτό και του έδιναν όνομα).

β) Αποτέλεσε τον σύντροφο που τους συνόδεψε στην πρώτη μεγάλη υπέρβαση, όταν ο νους νίκησε τον φόβο και μαζί ξανοίχτηκαν στο άξενο και επικίνδυνο περιβάλλον της θάλασσας.

γ) Αποτέλεσε ένα σπάνιο δείγμα υπερβάλλουσας νοητικής προσπάθειας, με την οποία ο άνθρωπος αντιστάθμισε την "ταπεινότητα" των βασικών υλικών και εργαλείων που διέθετε.

4.- Εκεί βρίσκεται και η όλη γοητεία κάθε τέτοιας έρευνας, όταν η αποκάλυψη και κατανόηση των τεχνικών επιλογών που έκαναν οι προγενέστεροί μας άνθρωποι μας επιτρέπει (για λίγο) να διεisdύσουμε και να γίνουμε κοινωνοί της σκέψης τους, που βρίσκεται πίσω από τις επιλογές αυτές.

5.- Στην πατρίδα μας, που διαθέτει τεράστιες «αποθήκες» ναυτικής παράδοσης, τα τελευταία 25 χρόνια εμφανίσθηκε μια σημαντική κινητικότητα στο πεδίο έρευνας της αρχαίας ναυτικής τεχνολογίας, με αποτέλεσμα την τεκμηριωμένη ανασύνδεση εντυπωσιακών αρχαίων και προϊστορικών πλοίων, όπως η **Ολκάδα «ΚΗΡΥΝΕΙΑ»**, η Τριήρης «ΟΛΥΜΠΙΑΣ», το **Μινωϊκό πλοίο «MINΩΑ»** και η **Πεντηκόντορος «ΑΡΓΩ»**, που ως συνήθως τυχαίνουν μεγαλύτερης εκτίμησης στο εξωτερικό απ' ό,τι στη χώρα μας. Γι' αυτό, κάθε προσπάθεια προβολής και ανάδειξής τους αξίζει θερμό έπαινο.

6.- Το «Ινστιτούτο Έρευνας της Αρχαίας Ναυπηγικής και Τεχνολογίας», συμεριζόμενο όλα τα παραπάνω, διεξάγει ήδη τρία Ερευνητικά Προγράμματα Ναυτικής Πειραματικής Αρχαιολογίας, με το μέγιστο σεβασμό στην επιστημονική δεοντολογία, τα οποία αφορούν:

α) Την **Τριακόντορο** (γνωστή ως πλοίο του Θησέα), σε μία προϊστορική εκδοχή της (του 15ου αιώνα π.Χ.). Οι μελέτες για το πλοίο αυτό έχουν παρουσιασθεί προκαταρκτικά με 4 Επιστημονικές Ανακοινώσεις συνεργατών του Προγράμματος, κατά τις εργασίες της Γ' Πελαγικής Συνάντησης-2000.

β) Το **Μινωϊκό Πλοίο**, σε μια επίσης Προϊστορική εκδοχή κοίλου πλοίου (του 15ου αιώνα π.Χ.).

γ) Την **Πεντηκόντορο «ΑΡΓΩ»**.

Άννα Τζιροπούλου Ευσταθίου
Διευθύντρια Σπουδών της
"Ελληνικής Αγωγής"

Κάθε τριήρης αποτελούσε και ύπαρξιν χωριστήν και με δική της ψυχήν. Πριν την βαπτίσουν εις το κύμα, εφρόντιζαν να της δώσουν και ίδιον όνομα, δια την διάκρισίν της μέσα εις τα σμήνη των αδελφών της. Το όνομα εγράφετο επάνω από τον «οφθαλμόν» της. Η ονοματοδεσία, που αφορούσε παλαιάν συνήθειαν, θεβαιώνεται και από την ρητήν μνείαν της στήλης που ευρέθη εις την Τροιζήνα. Δεν έχομεν είδησιν δια τα ονόματα που είχαν δοθή εις τας τριήρεις που απετέλεσαν τον αρχικόν εκείνον στόλον.

Αγαθή όμως τύχη έσωσε ένα πλήθος τριήρων που εκτίσθησαν μετά. Όταν ύστερα από ερήμωσιν του Πειραιώς επί αιώνας, εστήθη κατά τον περασμένον αιώνα ο νέος Πειραιεύς, κατά την σκαφήν που έγινε δια την θεμελίωσιν Τελωνείου (την 12 Σεπτεμβρίου 1835), η σκαπάνη απεκάλυψε θαμμένας εκεί, απ' αιώνων, επιγραφάς. Είναι αι λεγόμεναι **πειραϊκαί στήλαι**, που έρριψαν φως αναγρόστων δια την ενημέρωσίν μας εις λεπτομερείας των ναυτικών θεμάτων των Αθηνών, που θα μας έμενάν άλλως δια παντός άγνωσται. Αι επιγραφαί αυταί, χαραγμένοι επάνω εις πλάκας από πέτραν του Ίμμηττού, αφορούσαν εργολαβικά, ναυπηγικά και αποδεικτικά γενικά περιπτώσεων σχετικών με το ναυτικόν των αρχαίων καιρών. Τα ανεκτίμητα αυτά μνημόνια, εις καιρόν που δεν ημπορούμεν να καθορίσωμεν, συνέβη να τα χρησιμοποιήσουν ως υδραγωγούς. Έπρεπε όμως, πριν τοποθετηθούν και συναρμολογηθούν δια την απροσδόκητον χρήσιν που τας επερίμενε, να αυλακωθούν. Θα αποτελούσε δε πραγματικήν συμφοράν, αν τας αυλάκωναν από την γραμμένην των επιφάνεια. Φαίνεται όμως στη κρίσιμην εκείνην ώραν ευρέθη εις τον τόπον, κινημένη από δίκαιην ανησυχίαν, η γεννημένη πριν ανακαλυφθή η γραφή Μητέρα των Μουσών, η Μνημοσύνη. Και ενέπνευσε εις τον εργολάβον που επέβλεπε την κατασκευή του υδραυλικού έργου την στόχασιν, να κάμουν αυλάκωσιν των στηλών εις την άγραφην πλευράν των. Έτσι, ετάφησαν με σωσμένην την γραμμένην των πλευράν. Και τας ανέστησεν μεν η σκαπάνη το 1835, αλλά από αμέλειαν των σκαφέων εκομματιάσθησαν αι πλάκες. Οπωσδήποτε όμως εσώθησαν, και κοντά εις τα άλλα μας εγνώρισαν και την πλειάδα των **ονομάτων τριήρων** των καιρών του χαραγμού των.

Τριήρης "Οδυσσεύς"



«Έρειδε»
(παράγγελμα
επιτάχυνσης
για εμβολισμό)

ΑΘΗΝΑΪΚΗ ΤΡΙΗΡΗΣ

Το περιφημότερο ίσως πλοίο της αρχαιότητας, η Αθηναϊκή Τριήρης, υπήρξε μια "μακρά ναυς", ένα εξαιρετικά γρήγορο και ευέλικτο πολεμικό πλοίο με κύριο μέσο προώσεως τα κουπιά.

Το αριστούργημα αυτό της Ελληνικής ναυπηγικής αντλούσε την ταχύτητά του στη μάχη από τη μυική δύναμη των κωπηλατών της και έμελλε να μείνει στην ιστορία ως το ταχύτερο κωπήλατο και πανίσχυρο πλοίο όλων των εποχών.

Η Τριήρης προέρχεται από την εξέλιξη της πεντηκοντόρου, ενός άλλου πολεμικού πλοίου της αρχαιότητας. Βασική αρχή για τη δημιουργία της ήταν η ανάγκη για μεγαλύτερη ισχύ, ταχύτητα και ευελιξία στη μάχη.

Ο σχεδιασμός και η ναυπήγησή της ξεκίνησε μεταξύ του 650-610 π.Χ., πιθανότατα από τον Κορίνδιο Αμεινοκλή. Αλλά η τελική της μορφή και πλήρης αξιοποίησή της έφτασε στον ανώτερο βαθμό στα χέρια των Αθηναίων ναυπηγών. Τόσο υπερήφανοι ήταν οι Αθηναίοι για της τριήρεις τους, ώστε όταν τους ρωτούσαν από ποιο μέρος είναι απαντούσαν: «ὄθεν αἱ τριήρεις αἱ καλαί». (Από εκεί που φτιάχνονται οι όμορφες τριήρεις). Και πράγματι, κάθε τριήρης αποτελούσε ένα πανέμορφο έργο τέχνης με ύπαρξη ξεχωριστή και με τη δική της ψυχή. Φρόντισαν να της δώσουν και όνομα, για τη διάκρισή της μέσα στα σμήνη των αδελφών της. Το όνομα το έγραφαν επάνω από τον οφθαλμό της.

Στην εξελιγμένη της μορφή, η Τριήρης εκτιμάται πως είχε μέγιστο μήκος 37 μέτρα, μέγιστο πλάτος 5,20 μέτρα, βύθισμα περί το 1,5 μ. και εκτόπισμα περί τους 70 τόνους.

Το συνολικό πλήρωμα αποτελούταν από 210-216 άντρες, εκ των οποίων οι 170 «κωπηλάτες» ερέτες. Αναλυτικά, η σύνδεση του πληρώματος μιας Αθηναϊκής Τριήρους ήταν η εξής:

- 1 Τριήραρχος
- 1 κυβερνήτης
- 1 πρωρεύς ή πρωράτης (υπεύθυνος πλώρης)
- 1 κελευστής (υπεύθυνος πληρώματος)
- 1 τριηραύλης (υπεύθυνος ρυθμού κωπηλασίας)
- 2 τοίχαρχοι (οι επιτηρούντες τα πλευρά του πλοίου)
- 10-13 ναύτες γενικών καθηκόντων
- 10-14 οπλίτες
- 170 ερέτες - κωπηλάτες (θρανίτες - ζυγίτες - θαλαμίτες)

Οι 170 «ερέτες» χωριζόντουσαν σε 85 δεξιά και 85 αριστερά. Οι 85 της κάθε σειράς χωριζόντουσαν σε τρεις επάλληλες σειρές 31 θρανίτες (της επάνω σειράς), 27 ζυγίτες (της μεσαίας), και 27 θαλαμίτες (της κάτω σειράς).

Αξίζει να σημειωθεί ότι το πλήρωμα αποτελούνταν μόνο από ελεύθερους πολίτες, οι οποίοι κωπηλατούσαν υπό τους ήχους του τριηρικού μέλους που μελωδούσε ο τριηραύλης, κάτι που ίσχυε για όλα τα ελληνικά πλοία.

Για την πλεύση έφερε τον κύριο ιστό, ένα μεγάλο τετράγωνο πανί και ένα μικρότερο στην πλώρη, το ακάτιο. Η πηδαλιούχηση του πλοίου γινόταν από 2 τιμόνια, ένα σε κάθε πλευρά της πρύμνης. Για τις ανάγκες της μάχης ο κύριος εξοπλισμός της ήταν ένα έμβολο στην πλώρη μεισχυρή ορειχάλκινη επένδυση.

Η ειδοποιός διαφορά σε σχέση με τα άλλα πολεμικά πλοία της εποχής ήταν οι εκπληκτικές επιδόσεις της, ιδιαίτερα στις αντίξοες συνθήκες της μάχης. Με κινητήρια δύναμη τους ερέτες, μπορούσε να αναπτύξει ταχύτητα 9-12 κόμβους και να εκτελεί στροφή 180 μοιρών σε ένα λεπτό, με τόξο μικρότερο από 2,5 μήκη πλοίου. Σε κανονικές συνθήκες ήταν δυνατό να πλέει επί ώρες με 7 κόμβους, χρησιμοποιώντας τους μισούς κωπηλάτες εκ περιτροπής.

Στην κατασκευή του πλοίου τα βασικά ξύλα ήταν το πεύκο και το έλατο. Επίσης, χρησιμοποιείτο και η δρυς για τα πετσώματα.

Τα ξύλα έπρεπε να είναι στεγνά, αλλά όχι τελείως ξεραμένα, για να μη δημιουργούνται ρωγμές και να έχουν την ικανότητα να φουσκώσουν, για να στεγανοποιηθούν.

Αναλυτικότερα, η κατασκευή του πλοίου είχε ως εξής:

- Οι εσωτερικοί νομείς ήταν φτιαγμένοι από πεύκο

- Οι ιστοί από έλατο

- Τα κουπιά από οξιά

- Τα πανιά από λινό

- Τα σχοινιά από λινάρι ή πάπυρο

Χρησιμοποιούνταν για τη στήριξη των σανίδων του περιβλήματος ξύλινες σφήνες μεγάλης αντοχής, τις λεγόμενες "αρμονίες", περίπου τις 20.000, και περί τα 17.000 χάλκινα καρφιά διάφορου μεγέθους. Άλλα υλικά ήταν το ρετσίνι και η ασφάλτος για την προστασία του πλοίου.

Επίσης, το πλοίο έφερνε ένα μπρούτζινο Έμβολο περί τα 200 κιλά, το υπόζωμα (ένα χοντρό σχοινί εσωτερικά για την αύξηση της αντοχής) και δερμάτινα καλύμματα για τα κουπιά και τη σειρά των θαλαμητών (εσκώματα).

Η κατασκευή του πλοίου γινόταν αντίστροφα από ό,τι σήμερα, πρώτα το εξωτερικό περίβλημα (πέτσωμα) και μετά οι νομείς (στραβόξυλα).

ΤΡΙΗΡΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΣ

Η τριήρης ξεκίνησε σαν εγχείρημα πειραματικής αρχαιολογίας το 1984 από τον Μόρισον και τον Κόουτς. Ο Μόρισον ήταν καθηγητής πειραματικής αρχαιολογίας στο Αγγλικό Πανεπιστήμιο και ο Κόουτς ήταν απόστρατος του Αγγλικού Πολεμικού Ναυτικού. Ήρθαν στην Ελλάδα ζητώντας χορηγό, προκειμένου να ναυπηγήσουν την τριήρη, την οποία και είχαν σχεδιάσει. Το εγχείρημα αγκάλιασε το Πολεμικό Ναυτικό και πλήθος φορέων. Τον Μάιο του 1985 ανατέθηκε η κατασκευή της στο ναυπηγείο Τσακάκου στο Κερασίни.

Η ναυπήγηση έγινε με τον αρχαίο τρόπο κατασκευής, με μικρές μόνο αποκλίσεις.

Η καρίνα κατασκευάστηκε από IROKO και αποτελείται από 3 μονοκόμματα κομμάτια, το μεγαλύτερο των οποίων έχει μήκος 17 μέτρα.

Οι 20.000 αρμονίες κατασκευάστηκαν από δρυ VIRGINIA.

Τα 17.000 χάλκινα καρφιά δουλεύτηκαν σε καμίνι και σφυρηλατήθηκαν με το χέρι.

Το ορειχάλκινο Έμβολο κατασκευάστηκε χυτό σε δυο κομμάτια με πάχος 5mm και βάρος 200 κιλά.

Τον Ιούνιο του 1987 το σκάφος ήταν τελείως έτοιμο.

Για τη στεγανοποίηση των αρμών χρησιμοποιήθηκε σύγχρονο στεγανοποιητικό υλικό και για το σφίξιμο του υποζώματος απαιτήθηκαν 15 τόνοι δύναμη για να τεντώσει. Το σχοινί αντικαταστάθηκε από συρματόσχοινο.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η ναυπήγηση διήρκεσε 2 χρόνια αντί των 3 μηνών που διαρκούσε την εποχή εκείνη.

Ακολούθησαν αρκετές δοκιμές, που όλες ήταν επιτυχείς.

Η μέγιστη ταχύτητα που επιτεύχθηκε ήταν περίπου 8,5 κόμβοι, με ρυθμό κωπηλασίας 42 κρουπιές /λεπτό καθώς και 8,5 -10 κόμβοι με πανιά.

Ο κύκλος στροφής με ταχύτητα 5,3 κόμβοι και πηδάλιο στις 45 μοίρες είχε τακτική διάμετρο 105 μέτρα.

Δραστηριότητες Τριήρους «ΟΛΥΜΠΙΑΣ»

8/87 Τελετή Παραλαβής από το Π.Ν.

Δοκιμαστικοί Πλόες.

6/88 Γύρισμα ταινίας από το BBC.

Μεταφορά Τριήρους στη Θεσσαλονίκη και την Αλεξανδρούπολη.

Συμμετοχή σε τοπικές εκδηλώσεις.

7/88 Πλους σε νησιά και λιμάνια του Αργοσαρωνικού.

Δοκιμαστικοί πλόες. Συμμετοχή σε τοπικές εκδηλώσεις.



8/89 Μεταφορά Ολυμπιακής Φλόγας από την Ελευσίνα στο Φάληρο.

6/93 Μεταφορά Τριήρους στο Λονδίνο.

Συμμετοχή στις Εκδηλώσεις για τα 2.500 χρόνια του Δημοκρατικού Πολιτεύματος.

6/94 Μεταφορά Τριήρους στην Κέρκυρα. Συμμετοχή σε τοπικές εκδηλώσεις.

8/04 Μεταφορά Ολυμπιακής Φλόγας από τη Δραπετσώνα στον Πειραιά.

Αξίζει να σημειωθεί ότι για το εγχείρημα της μεταφοράς της Ολυμπιακής Φλόγας το 2004 η τριήρης ΟΛΥΜΠΙΑΣ ανακατασκευάστηκε από τα Ναυπηγεία Ελευσίνας και το κόστος της ανακατασκευής ήταν μία δωρεά των Ναυπηγείων στο Πολεμικό Ναυτικό. Η ανακατασκευή ξεκίνησε τον Ιούνιο του 2002 και αποπερατώθηκε τον Ιούνιο του 2003.

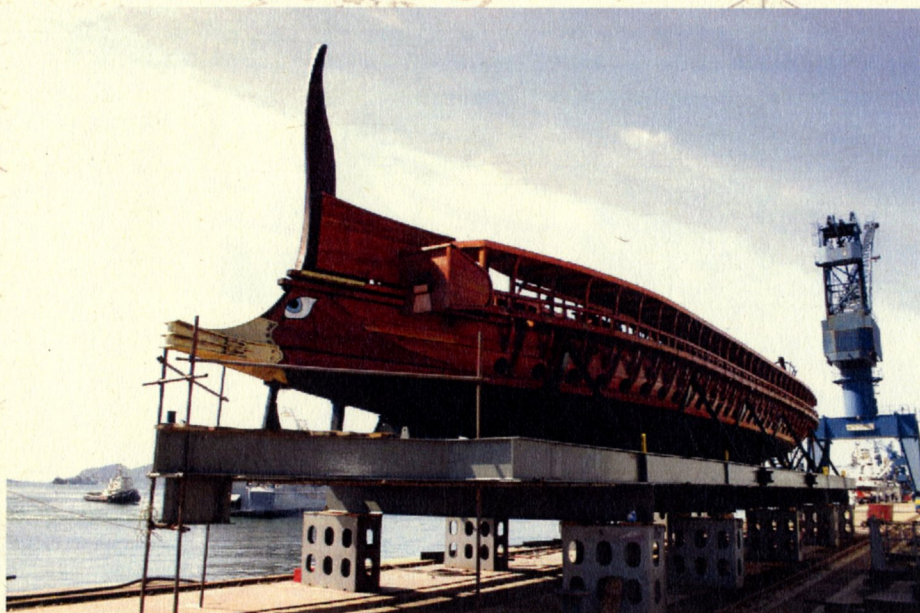
Βλέποντας τη σημερινή τριήρη, η οποία έχει κινήσει το ενδιαφέρον όλου του κόσμου, θα μπορούσαμε να πούμε ότι η τεχνική στην ύψιστη μορφή της δεν είναι τίποτα άλλο παρά καθαρή τέχνη.



Ανακατασκευή
της Τριήρους Ολυμπίας
στα Ναυπηγεία
Ελευσίνος



Ανακατασκευή
της Τριήρους Ολυμπίας
στα Ναυπηγεία
Ελευσίνος



Ανακατασκευή
της Τριήρους Ολυμπιάς
στα Ναυπηγεία
Ελευσίνος



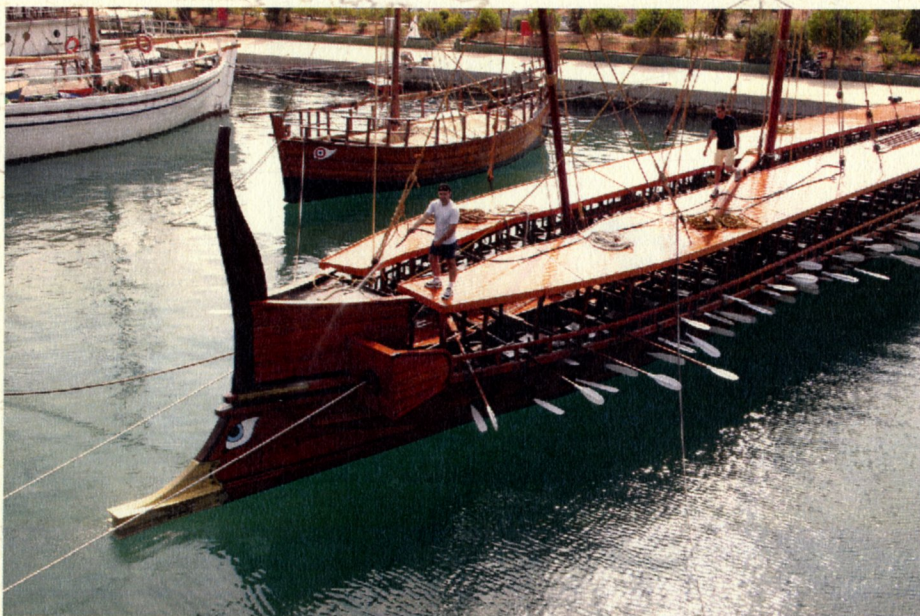
Ανακατασκευή
της Τριήρους Ολυμπιάς
στα Ναυπηγεία
Ελευσίνος



Ανακατασκευή
της Τριήρους Ολυμπίας
στα Ναυπηγεία
Ελευσίνος



Ανακατασκευή
της Τριήρους Ολυμπίας
στα Ναυπηγεία
Ελευσίνος



Συντήρηση
της Τριήρους Ολυμπιάς



Συντήρηση
της Τριήρους Ολυμπιάς



Τοποθέτηση
Σημείας από
Βαθμοφόρους
του Πολεμικού
Ναυτικού



Αναμνηστική
φωτογραφία
με τους
εθελοντές
Ερέτες



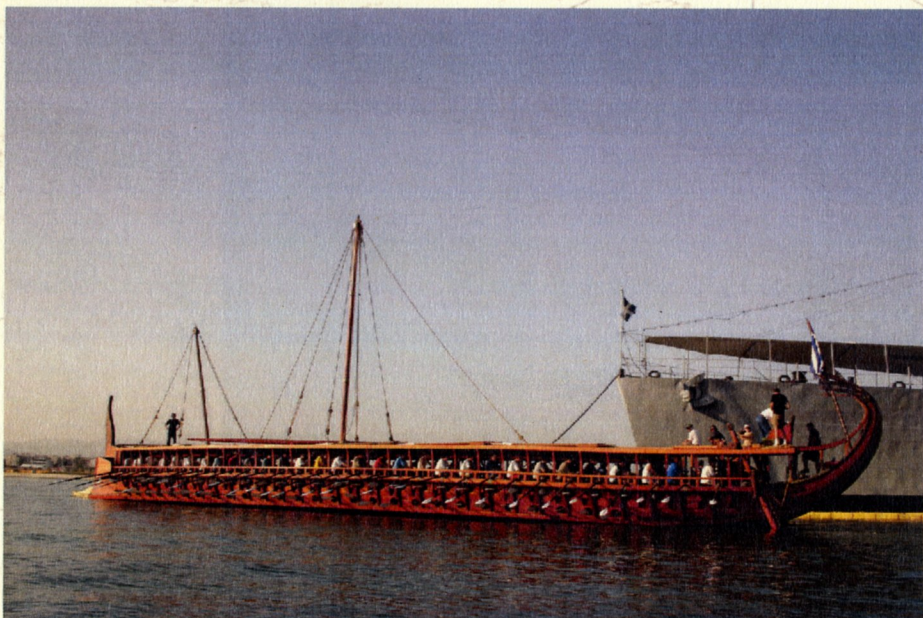
Εκδηλώσεις
στη Δραπετσώνα
την ημέρα
της μεταφοράς
της Ολυμπιακής Φλόγας



Βράβευση
Κυβερνήτου
Τριήρους Ολυμπιάς
Δ. Παπαδά
από το
Ναυτικό
Μουσείο
Ελλάδος



Εκπαίδευση
Ερετών



Έναρξη
πλεύσης



Ξεκινώντας
μια πλεύση



Πλεύση
της Τριήρους
με τη
δύναμη
των Ερετών



Πλεύση
με Ιστία



Πλεύση
με Ιστία

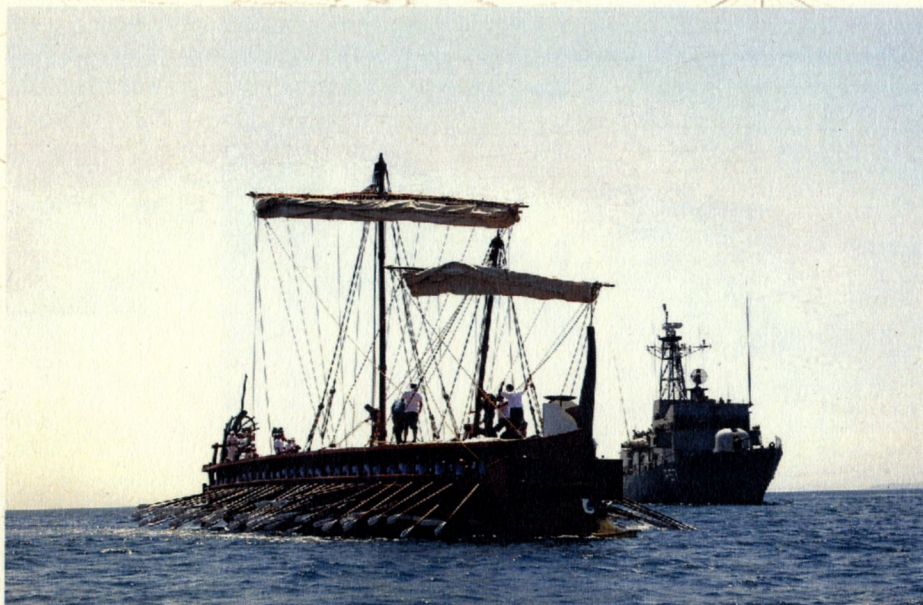




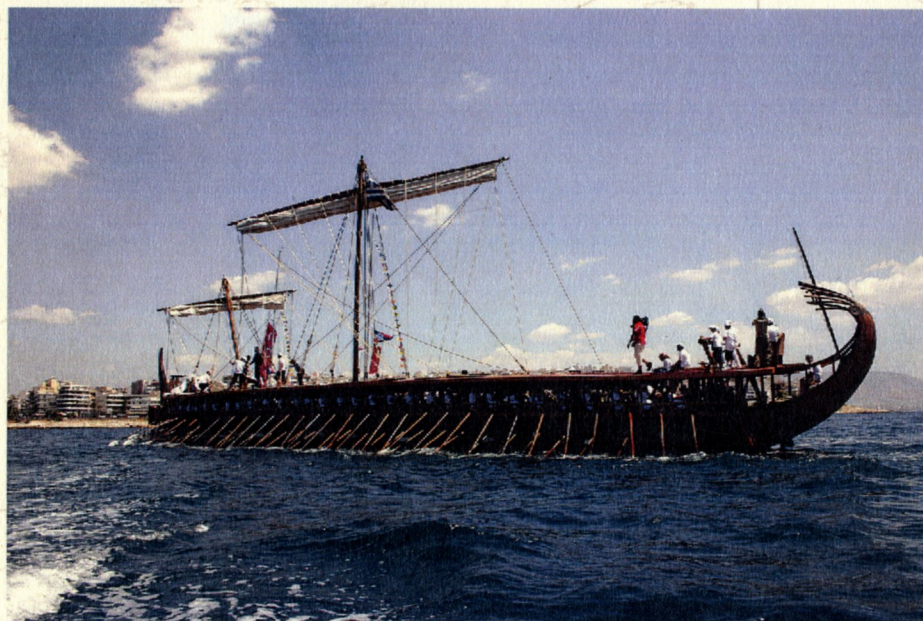
Η Ολυμπιάς
σε πλεύση
προς Δραπετσώνα



Η Ολυμπιάς
σε πλεύση
την ημέρα
της μεταφοράς
της Ολυμπιακής
Φλόγας



Η Ολυμπιάς
συνοδεύομενη
από Πλοίο
του Πολεμικού
Ναυτικού



Η Ολυμπιάς
σε πλεύση
την ημέρα
της μεταφοράς
της Ολυμπιακής
Φλόγας



Υποδοχή της
Τριήρους Ολυμπιάς
από τον κόσμο
στο Φάληρο



Πρύμνη



Φωτογραφία
Τριήρους
από το
1987



Φωτογραφία
Τριήρους
από το
1987



Μινωικό



Δοκιμαστική
πλεύση

Μετά από 3.500 χρόνια, ένα πλοίο του πρώτου Ευρωπαϊκού πολιτισμού, που ήταν ο Μινωικός, ανακατασκευάστηκε και αναπλέει στο αρχιπέλαγος πάνω σε ρότες που χάραζαν οι πρόγονοί μας, διαδίδοντας τον πολιτισμό ως τις άκρες του τότε γνωστού κόσμου.

Ερευνητικό πρόγραμμα

Πειραματικής Ναυτικής Αρχαιολογίας διάρκειας 4 ετών (2001 - 2004), το οποίο διεξήχθη με τους κανόνες επιστημονικής δεοντολογίας, με τη χρήση αυθεντικών υλικών, εργαλείων και διαδικασιών της εποχής που αφορά.

Υλοποιήθηκε από:

α. Το Ναυτικό Μουσείο Κρήτης: Εμπνευστής και χρηματοδότης οργανισμός του προγράμματος για το πλοίο που απέκτησε.

β. Το Ινστιτούτο Έρευνας Αρχαίας Ναυπηγικής και Τεχνολογίας ΝΑΥΔΟΜΟΣ: Έρευνα, ναυπήγηση και διεύθυνση του προγράμματος, με οκταμελή διεπιστημονική ομάδα.

Το Αντικείμενο της Έρευνας

Η ανακατασκευή (ανασύνθεση) μίας ρεαλιστικής και τεκμηριωμένης εκδοχής κωπήλατου προϊστορικού πλοίου του 15^{ου} αιώνα π.Χ., που ανήκε στην τυπολογία της νησιωτικής ναυπηγικής σχολής.

Μεθοδολογία

Λόγω έλλειψης πρωτογενών αρχαιολογικών ευρημάτων (δηλαδή υπολειμμάτων ναυαγίου ενός τέτοιου πλοίου), η έρευνα βασίστηκε σε μία τεχνοκρατική διαδικασία «εμπειρογνωμονικής προσέγγισης» (η οποία έπεται της αρχαιολογικής έρευνας).

Η μέθοδος αυτή με τη χρήση της ψηφιακής τεχνολογίας ερμηνεύει τις προϊστορικές παραστάσεις, τις φυτικές πρώτες ύλες, το τεχνολογικό πλαίσιο της εποχής και τους κανόνες ναυπηγικής, που, έστω και εμπειρικά, οι προϊστορικοί ναυπηγοί τηρούσαν μέσω της διαδικασίας δοκιμής και λάθους.

ΕΡΕΥΝΑ-ΜΕΛΕΤΕΣ

Η ναυπηγική εκδοχή που προέκυψε από την έρευνα απέδωσε ένα πλοίο κωπήλατο με βοηθητική ιστιοφορία, "χτισμένο" από διχοτομημένους κορμούς κυπαρισσιού ραμμένους μεταξύ τους με σχοινιά.

Η εσωτερική χωροταξία του πλοίου, σε συνδυασμό με την εργονομία και ανθρωπομετρία του πληρώματος, έδωσαν ένα σκαρί μήκους 17 και πλάτους 4 μέτρων με εμφανείς "ναυτικές αρετές".

Όλες οι διαδικασίες και φάσεις της ναυπήγησης μελετήθηκαν σε τρισδιάστατο ψηφιακό μοντέλο, που απέδωσε σαφή συμπεράσματα για την κατασκευή του πλοίου.

Στη συνέχεια η θεωρητική μελέτη εφαρμόστηκε σε στέρεο μοντέλο (1:5) κατασκευασμένο από 3mm κυπαρίσσια, ώστε να προσομοιωθεί η όλη διαδικασία και να αποκτηθούν περισσότερες βεβαιότητες για τη ναυπήγηση.

Ακολούθησε η θεωρητική τεκμηρίωση των μελετών μέσα από επιστημονική ημερίδα, όπου τα μέλη της ερευνητικής ομάδας ανακοίνωσαν τα επίσημα αποτελέσματα των μελετών τους ενώπιον ακροατηρίου σχετικού με το αντικείμενο.

ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ "ΜΙΝΩΑ"

1. Συμμετοχή του πλοίου στην Ολυμπιάδα 2004

Υλοποιήθηκε:

(α) Με τη συμβολική μεταφορά κότινου από την πανάρχαια ελιά Κρήτης (χωριό Βούβες) για τη στέψη του πρώτου Μαραθωνοδρόμου

(β) Με την τιμητική συνοδεία της Ολυμπιακής Φλόγας

(γ) Με τη συμμετοχή σε έκθεση Αρχαίων Σκαφών στον Πειραιά (Τριήρης, Μίνωα, πλοίο της Κυρήνειας)

2. Δημιουργία Μόνιμης Έκθεσης σε Ενετικό Νεώριο του λιμένα Χανίων.

3. Συμμετοχή του πλοίου σε πολιτιστικές εκδηλώσεις ανά την Ελλάδα και το εξωτερικό, μετακινούμενο είτε αυτοδύναμα σε μικρές αποστάσεις, είτε μεταφερόμενο.





Χτίσιμο του
καραβιού
με κυπαρισσένιους
ημικορμούς
τον ένα δίπλα στον
άλλο



Τρύπημα και
πέρασμα
σχοινιών



Ανέλκυση
σχεδίας με
παλάγγα,
διαμόρφωση ατράκτου
(δεν υπήρχαν τότε
οι νομείς) σε
ημικυλινδρικό σώμα



Διαμόρφωση
ατράκτου



Εσωτερικό
του πλοίου,
τοποθέτηση
"σελμάτων" και
"υποποδιών" για
να πατάνε οι
κωπηλάτες



Επάλειψη
του περιβλήματος
με το μείγμα
στεγανοποίησης





Για ακόμα καλύτερη στεγανοποίηση, το περίβλημα επενδύεται με ύφασμα, το οποίο επαλείφθηκε και αυτό με το ίδιο μείγμα



Η θεωρητική μελέτη εφαρμόστηκε σε στερεό μοντέλο (1:5) κατασκευασμένο από ξυμेत्रα κυπαρίσσια, ώστε να προσομοιωθεί η όλη διαδικασία και να αποκτηθούν περισσότερες βεβαιότητες για τη ναυπήγηση



Η φάση της
ναυπήγησης
ολοκληρώθηκε
με την επίσημη τελετή
καθέλκυσης την
1η Δεκεμβρίου 2003
παρουσία
του Προέδρου
της Ελληνικής
Δημοκρατίας κ.
Κ. Στεφανόπουλου,
ο οποίος έδωσε και
το όνομα στο πλοίο
"Μινώα"



Έπαρση των
σημάτων του πλοίου
και της Ελληνικής
σημαίας υπό τις
ενθουσιώδεις
εκδηλώσεις
του κόσμου



Προετοιμασία.
Το πλοίο επί
ειδικού τρέιλερ
ρυμουλκείται στον
χώρο κατέλκυσης



Πλεύση
με φόντο
τα Νεώρια



Δοκιμαστικές
πλεύσεις



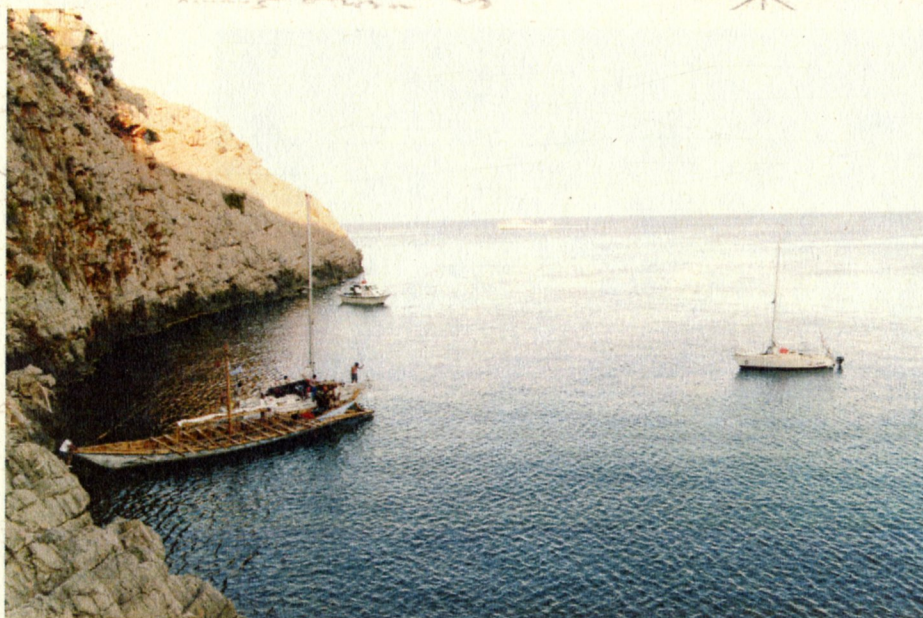
Πλεύση με
φόντο το Ναυτικό
Μουσείο Κρήτης



Κορίτσια
μεταφέρουν τον
"Κότινο" από την
αιωνόβια ελιά
των Βουβίων



Πειραματικό
Ταξίδι



Μένιες



Κύθηρα



Μονεμβασία



Κυπαρίσσι



Σπέτσες



Υδρα



Πόρος



Μέθανά



Αίγινα



Απόπλους
από Πειραιά



Βιοματική
έκθεση των
Αρχαίων
Σκαφών
στη μαρίνα Ζέας



Βιοματική
έκθεση των
Αρχαίων
Σκαφών
στη μαρίνα Ζέας



Έκθεση
ΜΟΙΡΟ ΝΕΩΡΙΟ



Συμμετοχή
στην Ολυμπιάδα 2004



Συμμετοχή
στη Ναυτική
Εβδομάδα 2006



Ενετικό
Λιμάνι Χανίων

"Κερύνεια Ελευθερία"



Το Κερύνεια
Ελευθερία από
το φινιστρίνι
συνοδευτικού
σκάφους

ΚΕΡΥΝΕΙΑ

Η Κερύνεια, πρωτεύουσα της ομώνυμης Επαρχίας, είναι η μικρότερη και ομορφότερη πόλη της Κύπρου.

Βρίσκεται στις βόρειες ακτές του νησιού, απέναντι από τα παράλια της Τουρκίας. Από αρχαιοτάτων χρόνων ολόκληρη η περιοχή κατοικήθηκε από αρχαία Ελληνικά φύλα και μέχρι σήμερα πόλεις και κωμοπόλεις της φέρουν τις αρχαίες τους ονομασίες. Ολόκληρη η επαρχία χωρίζεται από το υπόλοιπο νησί με την επιβλητική οροσειρά του Πενταδακτύλου.

Από τα Βυζαντινά χρόνια τόσο η πόλη της Κερύνειας, όσο και η οροσειρά, οχυρώθηκαν με κάστρα και αποτέλεσαν την ασπίδα της άμυνας του νησιού.

Από το 1974 μέχρι σήμερα η πόλη της Κερύνειας και ολόκληρη η Επαρχία βρίσκονται κάτω από την κατοχή της Τουρκίας.

ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ

Το Νοέμβριο του 1965, ο Κερυνειώτης δύτης Αντρέας Καριόλου, ασχολούμενος με πειράματα σφουγγαριών, ανακάλυψε στον βυθό της θάλασσας, στα ανοικτά της Χρυσοκάβας (Χρυσοκάβα: αρχαία εκκλησία απέναντι από το σημείο του ναυαγίου), μισό μίλι ανατολικά του λιμανιού της Κερύνειας, το ναυάγιο ενός αρχαίου Ελληνικού καραβιού της εποχής του Μεγάλου Αλεξάνδρου.

Από το 1967 μέχρι το 1973 αρχαιολογική ομάδα από 54 αρχαιολόγους, δύτες και άλλους επιστήμονες, κάτω από την καθοδήγηση του καθηγητή Michael Katzev του πανεπιστημίου της Πενσυλβανίας, ανέλκυσαν αυτό τον μοναδικό στον κόσμο αρχαιολογικό θησαυρό, που αποδείχτηκε το καλύτερα διατηρημένο ναυάγιο του κόσμου, μια και διασώθηκε το 60% περίπου της γάστρας του αρχαίου σκάφους.

Μετά την ανέλκυση του ναυαγίου, που έγινε με τον προσεκτικό τεμαχισμό του σε πολλά μικρά κομμάτια και τη συντήρησή του, ο καθηγητής του πανεπιστημίου του Texas Richard Steffy συναρμολόγησε το καράβι στο Κάστρο της Κερύνειας, όπου βρίσκεται μέχρι σήμερα αιχμάλωτο, μακριά από τους Κερυνειώτες.

ΗΛΙΚΙΑ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟ

Για το σχετικά μικρό, μήκους μόλις 15 περίπου μέτρων, εμπορικό αυτό σκάφος, όπως διαπιστώθηκε με τη μέθοδο 'Ανδρακα 14, μέρος της γάστρας κατασκευάστηκε πιθανόν το 389 π.Χ. από ξύλο πεύκου «*Pinus Halepensis*». Τα αμύγδαλα που μετέφερε διαπιστώθηκε ότι είχαν συλλεγεί το 288 π.Χ., πράγμα που μας κάνει να πιστεύουμε πως επρόκειτο για ένα σχετικά μεγάλης ηλικίας σκάφος, που παρ' όλες τις 2-3 επισκευές του βρισκόταν σε χρήση για 80 περίπου χρόνια, πριν βυθιστεί.

Η κατασκευή του είχε γίνει με την παραδοσιακή για την εποχή εκείνη μέθοδο «πρώτα μαδέρωμα» (shell-first), δηλαδή κατασκευάστηκε πρώτα το εξωτερικό μέρος και μετά ο σκελετός των εσωτερικών «σκαρμών», σε αντίθεση με τη σημερινή μέθοδο «πρώτα σκαρμιά».

Το σκάφος μετέφερε 380 περίπου αμφορείς, οι περισσότεροι από τη Ρόδο και μερικοί από τη Σάμο και την Παλαιστίνη, και 29 μυλόπετρες από ηφαιστιογενή πέτρα της Νισύρου. Βρέθηκαν επίσης 4 πιάτα, 4 ποτήρια και 4 ξύλινα κουτάλια (όσα πιθανόν και τα μέλη του πληρώματος), 5 χάλκινα νομίσματα της εποχής του Δημήτριου του Πολιορκητή (306 π.Χ.), φορτίο από 10.000 αμύγδαλα και ίχνη από άλλα τρόφιμα (φακές, σύκα, σταφύλι, ελιές). Βρέθηκε επίσης ένα μοναδικό εύρημα, ίσως το αρχαιότερο σιδερένιο κλειδί με 8 πλευρικά δόντια, το οποίο πολύ λίγο διαφέρει από τα σύγχρονα παραδοσιακά κλειδιά της υπαίθρου μας!

Στο ναυάγιο δεν βρέθηκαν οποιαδήποτε πολύτιμα αντικείμενα εκτός από 4 κέρματα. Ο λόγος αυτός και το γεγονός ότι στο κάτω εξωτερικό μέρος της γάστρας του βρέθηκαν μερικές αιχμές δοράτων, δημιούργησαν την υποψία για επίθεση πειρατών σαν αιτία του ναυαγίου. Επικρατέστερη όμως άποψη είναι η πιθανή μετατόπιση του φορτίου λόγω θαλασσοταραχής.

ΚΕΡΥΝΕΙΑ II

Το 1985, με πρωτοβουλία του κ. Χάρη Τζάλα, Προέδρου του Ελληνικού Ινστιτούτου Προστασίας Ναυτικής Παράδοσης, και τη βοήθεια των καθηγητών Katzev και Steffy, σε ένα μοναδικό σε έκταση πείραμα ενάλιου αρχαιολογίας, κατασκευάστηκε με την αρχαία μέθοδο ναυπήγησης στο ναυπηγείο Ψαρού στο Πέραμα, Α

στην Ελλάδα, ένα πιστό ομοίωμα του πλοίου της Κερύνειας, που ονομάστηκε ΚΕΡΥΝΕΙΑ II.

Το ΚΕΡΥΝΕΙΑ II, με πλήρωμα στο οποίο συμμετείχαν και Κερυνειώτες, ταξίδεψε σ' ολόκληρο τον Κόσμο (Νέα Υόρκη, Σεβίλλη, Αμβούργο, Ιαπωνία, κ.λπ.) και έγινε σύμβολο ελπίδας και επιστροφής για τους Κερυνειώτες και ο πλωτός πρεσβευτής της ιστορίας και του πολιτισμού όχι μόνο της Κύπρου, αλλά και της Ελλάδας.

Δυστυχώς, ο τρόπος κατασκευής του, αλλά και η φθορά που του επέφερε ο χρόνος, δεν του επιτρέπουν σήμερα να συνεχίσει την αποστολή του ταξιδεύοντας στη Θάλασσα. Θα συνεχίσει όμως την προσφορά του στον τόπο μας, ως μουσειακό έκθεμα, στο Μουσείο «Θάλασσα» στην Αγία Νάπα.

ΑΥΤΟΝΟΜΟ ΤΑΞΙΔΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Μια άλλη σημαντική δραστηριότητα του Ιδρύματος ήταν η πραγματοποίησή με το ΚΕΡΥΝΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ενός αυτόνομου και επιστημονικά καταμετρούμενου ταξιδιού στην Ελλάδα, με την ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων, για να μεταφέρει τα συμβολικά δώρα της Κύπρου και των νησιών του Αιγαίου στον Δήμο Αθηναίων, οργανωτή των Αγώνων.

Το ταξίδι άρχισε από το λιμάνι της αρχαίας Αμαθούνας στις 17 Απριλίου 2004 και, αφού πέρασε από την Πάφο και 11 νησιά του Αιγαίου, έφτασε στον Πειραιά στις 15 Μαΐου 2004. Σε συνεργασία με την ΚΕΔΚΕ, σε κάθε λιμάνι πραγματοποιήθηκε λαμπρή τελετή υποδοχής, με αποκορύφωμα τις τελετές στον Πειραιά και την Αθήνα, όπου παραδόθηκαν και τα συμβολικά δώρα που μετέφερε.

Το ταξίδι μετατράπηκε σε ένα πανελλήνιο πολιτιστικό πανηγύρι, ενώ κατά τη διάρκειά του, πέρα από το ότι αποδείχθηκε το αξιόπλοο του σκάφους, πραγματοποιήθηκε και μεγάλος αριθμός πειραμάτων ναυτικής αρχαιολογίας. Ταυτόχρονα, το συμβολικό του όνομα, το ΚΕΡΥΝΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ, διαφώτισε για το εθνικό πρόβλημα της Κύπρου και μετέφερε τον ασίγηστο πόθο των Κερυνειωτών για επιστροφή και δικαίωση.



Λιμάνι
Κερύνειας



Το κάστρο
της Κερύνειας,
όπου φυλάγεται
το αρχαίο ναυάγιο



ο Ανδρέας Καριόλου (Αρρρής)

Ο Ανδρέας Καριόλου,
ο Κερυνειώτης δύτης
που ανακάλυψε
το ναυάγιο



Το αρχαίο ναυάγιο,
όπως το πρωτοαντίκρυσε
ο Ανδρέας Καριόλου



Μέρος από
τα 10.000 αμύγδαλα
που μετέφερε
το αρχαίο ναυάγιο



Το αρχαίο ναυάγιο,
όπως βρίσκεται
σήμερα φυλακισμένο
στο Κάστρο
της Κερύνειας



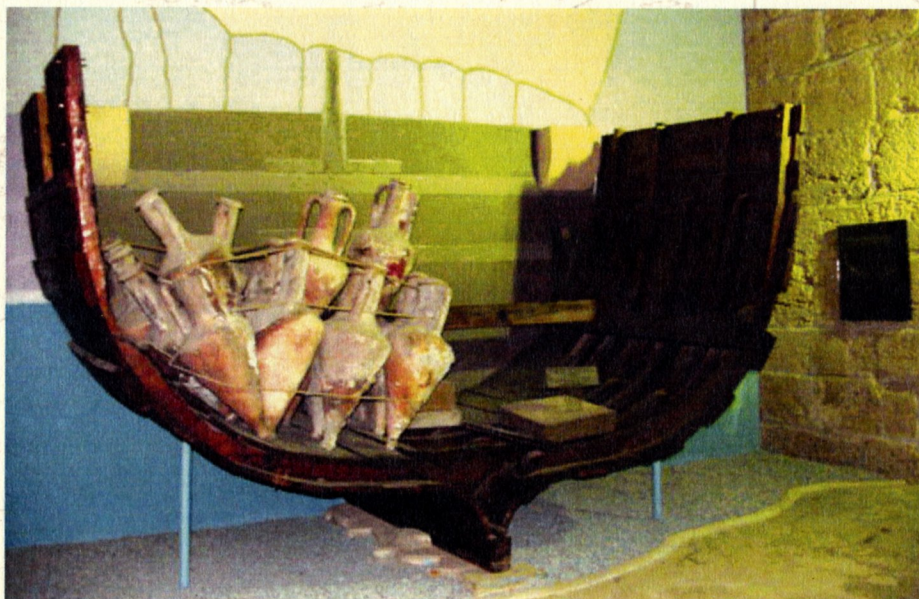
Τα αγγεία
που χρησιμοποιούσε
το πλήρωμα του
σκάφους



Μερικές από
τις 29 μύλοπετρες
που μετέφερε
το αρχαίο καράβι



Από τα
πρώτα στάδια
της κατασκευής
του Κερύνεια Ελευθερία



Τομή του
σκάφους
με μέρος
του φορτίου



Κατασκευή του
Κερύνεια Ελευθερία
21/9/2004



Το Κερύνεια
Ελευθερία
αμέσως
μετά την
κατασκευή του



Το Κερόνεια
Ελευθερία έτοιμο
για την κατέλευση



Το Κερόνεια II,
το πρώτο πιστό
αντίγραφο



Φόρτωμα ταλάντων
χαλκού πριν την
αναχώρηση για
το ταξίδι στην Ελλάδα



Παιδιά με εθνικές
ενδυμασίες
υποδέχονται
το Κεράνεια
Ελευθερία
στη Ρόδο



Πλησιάζοντας
στην Κάλυμνο



Παιγνίδια με
το φως κατά
την αναχώρηση
από την Κάλυμνο



Αναχώρηση από
την Κω με φουσκωμένο
το πανί



Αφίξη στη
Λέρο



Τελετή υποδοχής
στους Λευφούς



Ιστιοδρομία λίγο
έξω από τη Σάμο



Γεμάτος καιρός
μεταξύ Χίου
και Τήνου



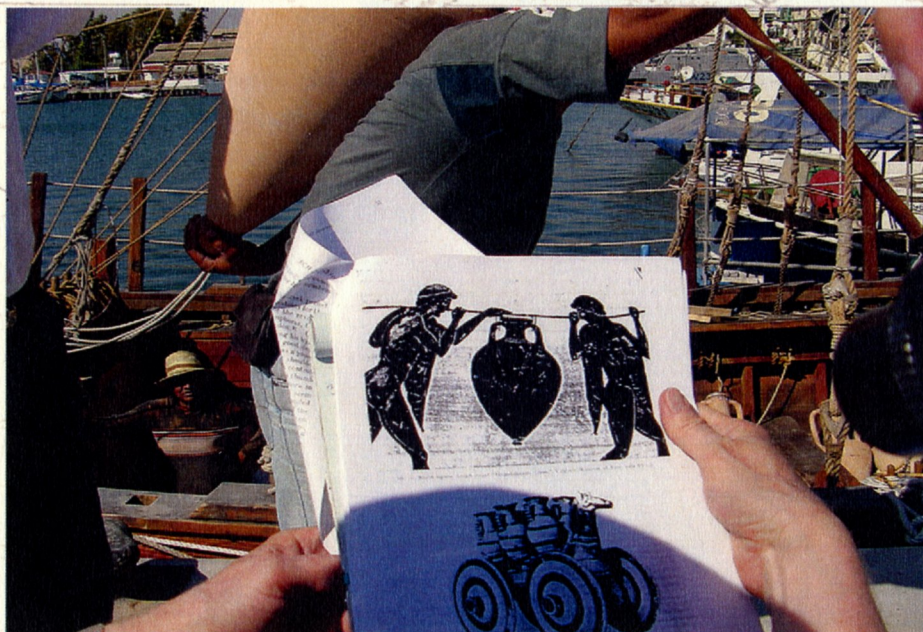
Άφιξη στην Τήνο
με το ηλιοβασίλεμα



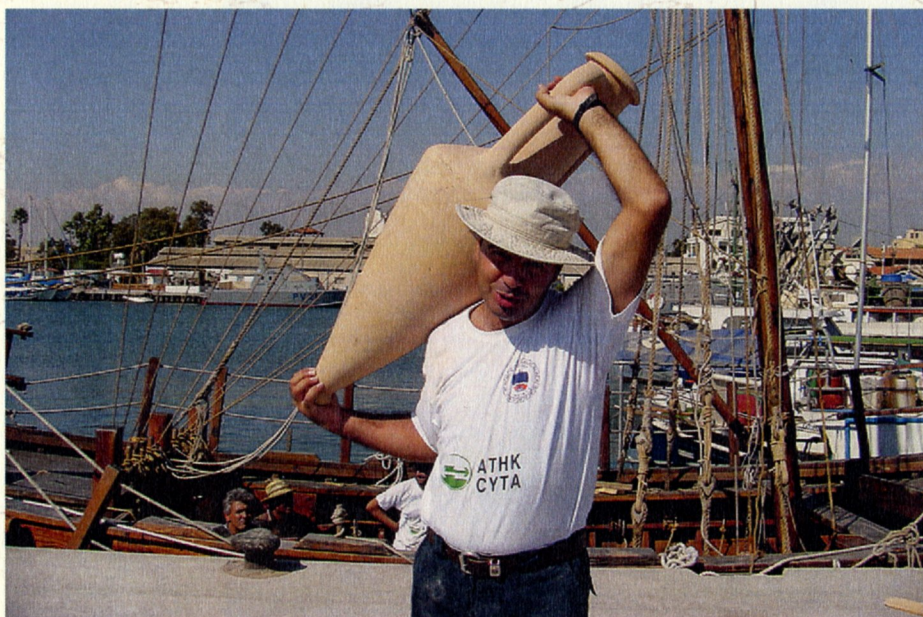
Κατασκευή των 400
πανομιούτυπων
αμφορέων για
τα πειράματα



Πείραμα φόρτωσης
και στίβασης των
αμφορέων

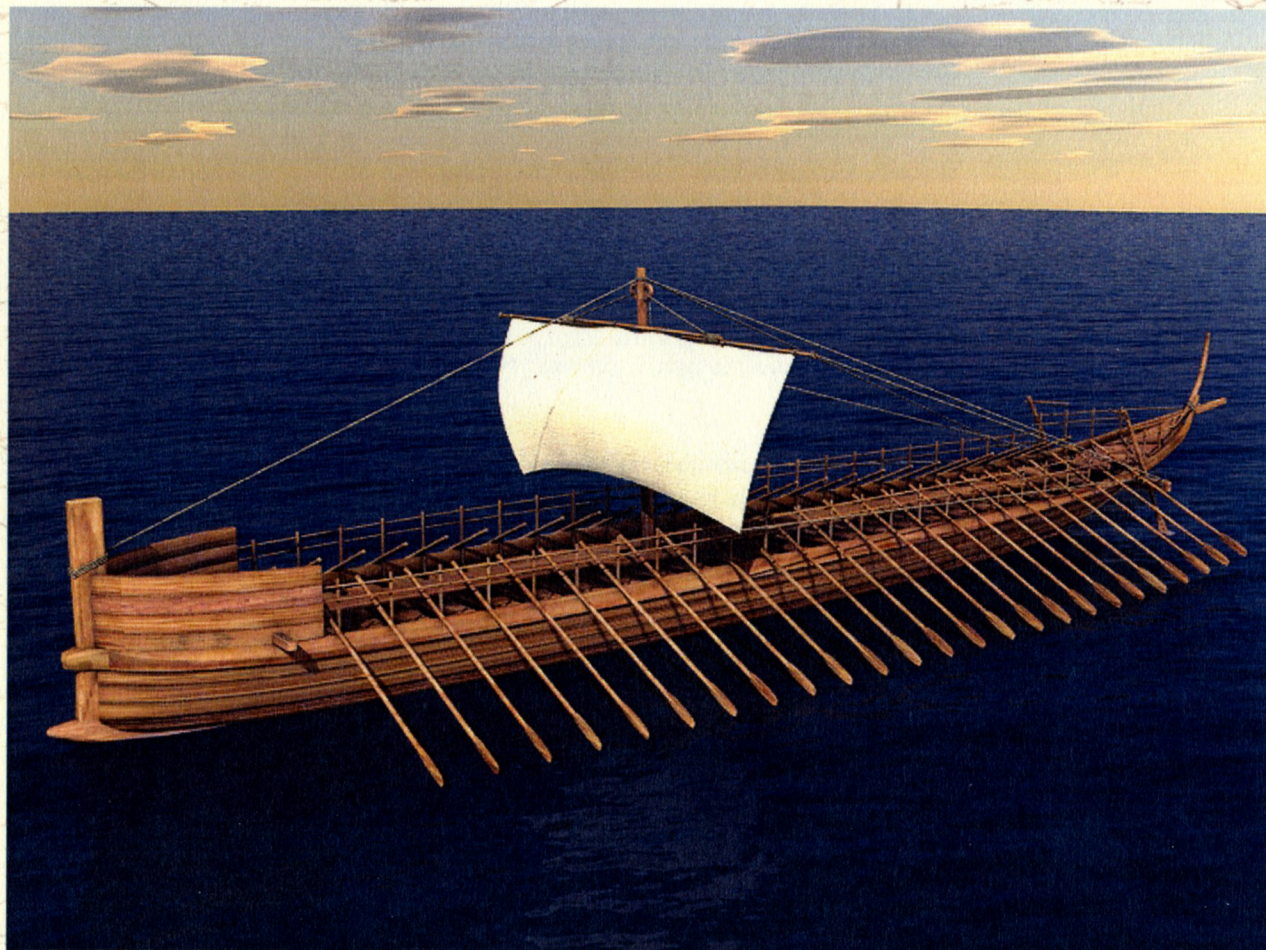


Πληροφορίες για
τη μεταφορά αμφορέων
απο αρχαία αγγεία



Αναπαράσταση
τρόπου μεταφοράς
αμφορέως

Αργαία



Ψηφιακή
Απεικόνιση
του πλοίου

«ΑΡΓΩ»: ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΕΝΤΗΚΟΝΤΟΡΟΥ

Α' ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΠΟΙΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΤΟ ΔΙΕΞΑΓΟΥΝ:

1.- Η ανακατασκευή της «Αργούς» εντάσσεται σ' ένα ολοκληρωμένο ερευνητικό πρόγραμμα Πειραματικής Ναυτικής Αρχαιολογίας, που διεξάγεται σύμφωνα με όλους τους κανόνες επιστημονικής δεοντολογίας και με αυθεντικά υλικά, εργαλεία, τεχνικές και διαδικασίες της εποχής που αφορά.

2.- Ήδη έχει συμπληρώσει τέσσερα έτη εξέλιξης, κατά τα οποία ολοκληρώθηκαν η Α' Φάση = Έρευνας και Συλλογής Στοιχείων, η Β' Φάση = Μελέτης Πλοίου, ενώ βρίσκεται σε εξέλιξη η Γ' Φάση = Πειραματικής Ναυπήγησης (που θα στις αρχές του 2007, ώστε να ακολουθήσει η Δ' Φάση = Πειραματικού Ταξιδιού).

3.- Το Πρόγραμμα υλοποιείται μέσα από συνεργασία του Δήμου Βόλου (που είναι ο εμπνευστής και χρηματοδότης οργανισμός) με την δμελή διεπιστημονική Ερευνητική Ομάδα του «Ινστιτούτου Έρευνας της Αρχαίας Ναυπηγικής και Τεχνολογίας-ΝΑΪΔΟΜΟΣ», που έχει την ευθύνη Διεύθυνσης του Προγράμματος, διεξαγωγής της όλης Έρευνας, Ναυπήγησης του πλοίου και εκτέλεσης του Πειραματικού Ταξιδιού.

Β' ΠΟΙΟ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ:

4.- Αντικείμενο του συγκεκριμένου Ερευνητικού Προγράμματος είναι η ανακατασκευή (ανασύνθεση) της εγγύτερης δυνατής, ρεαλιστικής και τεκμηριωμένης εκδοχής ενός 50κωπου προϊστορικού πλοίου του 14^{ου} αιώνα π.Χ., που ανήκει στην τυπολογία της «ηπειρωτικής ναυπηγικής σχολής», δηλαδή στην ίδια οικογένεια με τα «μακρυά καράβια» του Ομήρου και τα μετέπειτα γνωστά εμβολοφόρα πολεμικά πλοία της αρχαιότητας. Ο χρονικός προσδιορισμός της εκδοχής του πλοίου (14^{ος} αιώνας), αφορά μια «τεχνολογική μετάβαση» της ναυπηγικής, που βρίσκεται ανάμεσα στην προϊστορική τριακόντορο και τα Ομηρικά πλοία.

Γ' ΠΟΙΑ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ:

5.- Λόγω έλλειψης πρωτογενών αρχαιολογικών ευρημάτων (δηλαδή υπολειμμάτων ναυαγίου ενός τέτοιου πλοίου), η έρευνα βασίζεται σε δευτερογενείς κυρίως πηγές σχετικές με αυτό (δηλαδή κείμενα και παραστάσεις), που όμως χρειάζεται να αναλυθούν, ερμηνευθούν και συνδυασθούν μεταξύ τους, ώστε να αποδώσουν ασφαλείς πληροφορίες και συμπεράσματα. Γι' αυτό, η όλη προσέγγιση επιχειρείται μέσα από μια καινοτόμο τεχνολογική διαδικασία «Εμπειρογνωμονικής Προσέγγισης», η οποία έπεται της αρχαιολογικής έρευνας.

Δ' ΠΟΙΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΥΠΟΨΗ:

6.- Τα δεδομένα αυτού του τρόπου έρευνας είναι αρκετά πλούσια και ασφαλή (αφού εκτός των άλλων στηρίζονται στις αμετάβλητες βασικές αρχές λειτουργίας του κόσμου μας, όπως και στους κανόνες των αντίστοιχων σύγχρονων φυσικών επιστημών), αφορούν δε πληροφορίες που προέρχονται από διάφορα γνωστικά πεδία, ως εξής:

α) Από την έρευνα της Ιστορικής και Γεωπολιτικής τεκμηρίωσης, προσδιορίσθηκε το ακριβές γεωγραφικό / φυσικό περιβάλλον που ιστορικά κινήθηκε το πλοίο και η συμπεριφορά του μέσα σ' αυτό.

β) Από την έρευνα της Φυτογεωγραφικής τεκμηρίωσης, προσδιορίσθηκαν οι φυτικές πρώτες ύλες που ήσαν διαθέσιμες και χρησιμοποιούντο για τη ναυπήγηση του πλοίου.

γ) Από την έρευνα της Γεωτεχνολογικής τεκμηρίωσης, κατασκευάσθηκαν και δοκιμάσθηκαν αντίγραφα ξυλουργικών ορειχάλκινων εργαλείων που υπήρχαν και χρησιμοποιούνταν τότε.

δ) Από την έρευνα της Φιλολογικής τεκμηρίωσης, προσδιορίσθηκε το καταγεγραμμένο τεχνολογικό πλαίσιο (ορολογία, τεχνίτες, εξαρτήματα, διαδικασίες, υλικά), μέσα στο οποίο αναπτύχθηκε το πλοίο.

ε) Από τη συνολική Μελέτη της ναυπηγικής εκδοχής του πλοίου, εφαρμόσθηκαν οι βασικοί κανόνες της ναυπηγικής, που έστω και εμπειρικά οι προϊστορικοί ναυτικοί και ναυπηγοί υποχρεωτικά τηρούσαν (μέσω της διαδικασίας δοκιμής - λάδους).

Ε' ΠΑΡΑΣΤΑΣΕΙΣ:

7.- Πλούσια πηγή πληροφοριών για το Πρόγραμμα αποτέλεσαν οι εγγύτερες χρονολογικά παραστάσεις πλοίων αυτής της τυπολογίας, που θρέθηκαν τόσο στην Ηπειρωτική Ελλάδα, όσο και στον Αιγαϊακό νησιωτικό χώρο, στην Κύπρο και στην Κρήτη, οριοθετώντας έτσι και το ευρύτερο θαλάσσιο περιβάλλον, μέσα στο οποίο αυτός ο τύπος πλοίου κινήθηκε, έγινε γνωστός και αποτέλεσε προσφιλές αντικείμενο απεικόνισης.

8.- Μέσα από την ανάλυση και ερμηνεία τους, οι παραστάσεις αυτές, ανεξάρτητα από την ακρίβεια και την καλλιτεχνική αξία τους, εμφανίζουν μια επίμονη επαναληψιμότητα μορφολογικών και δομικών στοιχείων του πλοίου, επιβεβαιώνοντας κάποια συγκεκριμένα κρίσιμα χαρακτηριστικά του, που ενσωματώνονται στην κατασκευή του.

ΣΤ' ΠΩΣ ΗΤΑΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ:

9.- Η ναυπηγική εκδοχή που προέκυψε από τη Μελέτη και ενσωμάτωση των στοιχείων της Έρευνας, απέδωσε ένα εμβολοφόρο 50κωπο πλοίο (μονήρη πεντηκόντορο), με βοηθητική απλή ιστιοφορία, χτισμένο χωρίς σκελετό από ημικατεργασμένη δασική ξυλεία (5 ειδών δένδρα), συνδεδεμένη μεταξύ της με «τόρμους, εντορμίες και γόμφους» (μόρσα και καβίλλιες), χωρίς τη χρήση μεταλλικών συνδετικών μέσων (καρφιών).

10.- Η εσωτερική χωροταξία του πλοίου, σε συνδυασμό με την εργονομία και ανθρωπομετρία του πληρώματός του, διαμορφώνουν ένα μινιμαλιστικό, υδροδυναμικό, μακρόστενο σκαρί, με περίπου μήκος 28,5μ. -πλάτος 4μ. -βάθος κύτους 2μ. και με επαρκείς «ναυτικές αρετές», για να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του ταξιδιού, που το πρωτότυπό του πραγματοποίησε.

Ζ' Η ΧΡΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ / ΜΟΝΤΕΛΑ:

11.- Πολύτιμο εργαλείο στην έρευνα της αρχαίας ναυπηγικής αποτελεί η σύγχρονη ψηφιακή τεχνολογία, που χρησιμοποιήθηκε για τη δημιουργία τρισδιάστατου ηλεκτρονικού μοντέλου του πλοίου. Όλες οι διαδικασίες και φάσεις της ναυπήγησης υπολογίσθηκαν και μελετήθηκαν πάνω στο ψηφιακό μοντέλο, το οποίο απέδωσε πολύ σαφή και χρήσιμα συμπεράσματα για την κατασκευή του πλοίου, καθώς και ακριβέστατη εικόνα της μορφής και των χαρακτηριστικών του. Η φωτορεαλιστική ποιότητα του μοντέλου επέτρεψε τον αποτελεσματικότερο έλεγχο και μελέτη των κατασκευαστικών ή λειτουργικών χαρακτηριστικών του και τη συνολικά καλύτερη κατανόησή του.

12.- Στη συνέχεια, και πριν επιχειρηθεί η ναυπήγηση του πλοίου στο φυσικό του μέγεθος, όλα τα στοιχεία της Έρευνας και της Μελέτης δοκιμάσθηκαν σε στέρεο κατασκευαστικό μοντέλο (υπό κλίμακα 1/8), που βοήθησε να δοθούν απαντήσεις σε πλήθος πρακτικά προβλήματα της κατασκευής, ώστε να υπάρξει μεγαλύτερη βεβαιότητα για τη συνέχεια. Είναι χαρακτηριστικό ότι πάνω στο κατασκευαστικό μοντέλο δαπανήθηκε ερευνητικός χρόνος 30 εβδομάδων, δηλαδή ο μισός σχεδόν χρόνος των 66 εργασίμων εβδομάδων που απαιτεί η ναυπήγηση του κανονικού πλοίου.

Η' Η ΠΕΙΡΑΜΑΤΙΚΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ:

13.- Απ' τον Αύγουστο του 2004 άρχισε η διαδικασία ναυπήγησης του πλοίου σε φυσικό μέγεθος, που ήδη έχει προχωρήσει κατά το 4/5 του όλου έργου. Με τους αργούς και προσεκτικούς ρυθμούς που επιβάλλει η φύση του εγχειρήματος, η ναυπήγηση διεξάγεται σε 4 φάσεις (Τρόπις, Περίβλημα, Διαρρύθμιση, Δοκιμές), η οποία εκτιμάται ότι θα διαρκέσει ως τις αρχές του 2007, ώστε με τις πρώτες κατάλληλες καιρικές συνθήκες να αρχίσουν και οι απαραίτητοι δοκιμαστικοί πλόες, για τελικές ρυθμίσεις του πλοίου και εκπαίδευση/εξοικείωση του πληρώματός του.

Θ' ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑΤΙΚΟ ΤΑΞΙΔΙ:

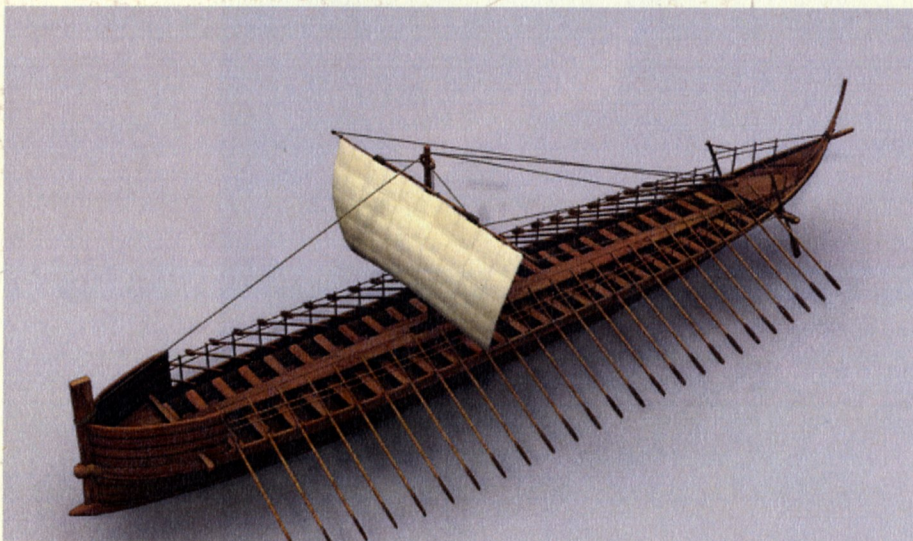
14.- Σαν συνέχεια της θεωρητικής τεκμηρίωσης του Προγράμματος (που παρουσιάσθηκε δημόσια κατά την Ημερίδα της 21-01-2006 στο Πολεμικό Μουσείο της Ελλάδος) και μετά την καθέλκυση και τις δοκιμές του πλοίου, θα οργανωθεί και θα πραγματοποιηθεί μέσα στο καλοκαίρι του 2007 το κύριο Πειραματικό Ταξίδι του, από τον Βόλο ως το θάθος του Ευξείνου, ώστε να πιστοποιηθεί και στην πράξη η αξιοπλοΐα του πλοίου και ο βαθμός ορθότητας της όλης ερευνητικής προσέγγισης. Το ταξίδι αυτό, που θα γίνεται μόνο με φως ημέρας και πάντοτε «ενόψει ακτών», θα απαιτήσει περίπου 25 πλεύσιμες μέρες με κουπιά (συνολικά πλέον των δύο μηνών με τις ενδιάμεσες στάσεις) και θα κινηθεί μέσω Αιγαίου-Προποντίδος και κατά μήκος των θόρειων ακτών της Μικράς Ασίας, προς τις Ακτές της Γεωργίας και Ρωσίας.

15.- Μετά την ολοκλήρωση του Προγράμματος και την εξαγωγή των ερευνητικών συμπερασμάτων, το ίδιο το αντικείμενο της έρευνας, δηλαδή η σύγχρονη «ΑΡΓΩ», θα περιέλθει στο Δήμο Βόλου ως πολύτιμο απόκτημα και έκθεμα μοναδικό παγκοσμίως, ενώ η κατοχυρωμένη γνώση, δηλαδή η πνευματική ιδιοκτησία και τα αντίστοιχα δικαιώματα, ανήκουν στους δημιουργούς τους, ερευνητές του Ινστιτούτου ΝΑΥΔΟΜΟΣ.

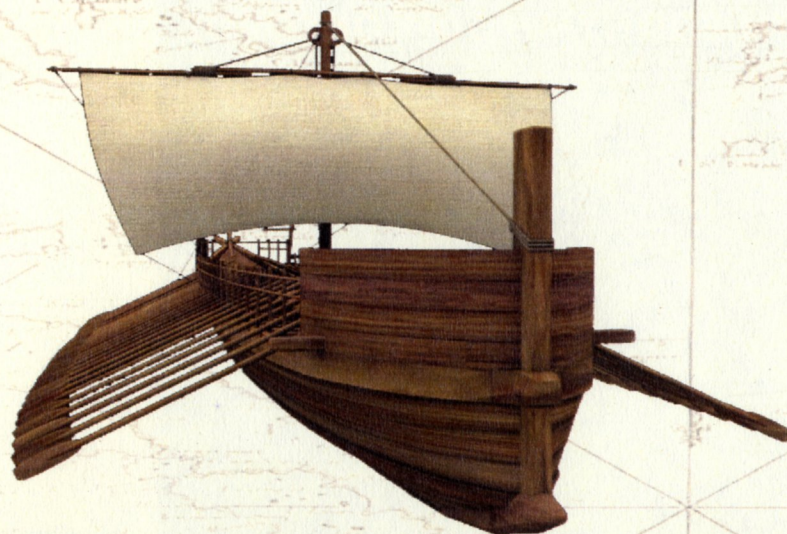
- ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΜΥΘΟΥ
- ΑΡΓΩ=ΠΡΩΤΗ ΕΠΩΝΥΜΗ 50-ΚΟΝΤΟΡΟΣ



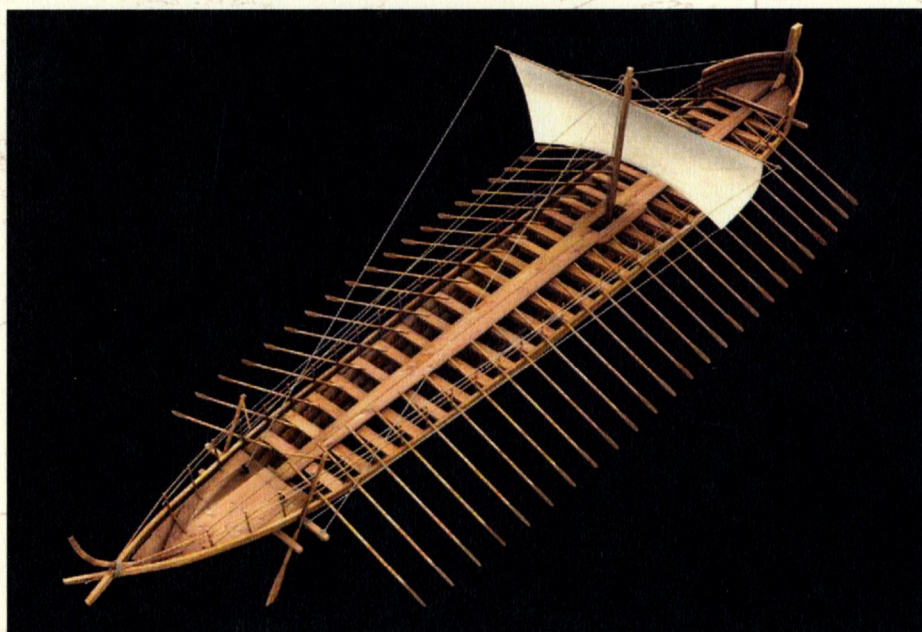
Το Ταξίδι
των Αργοναυτών



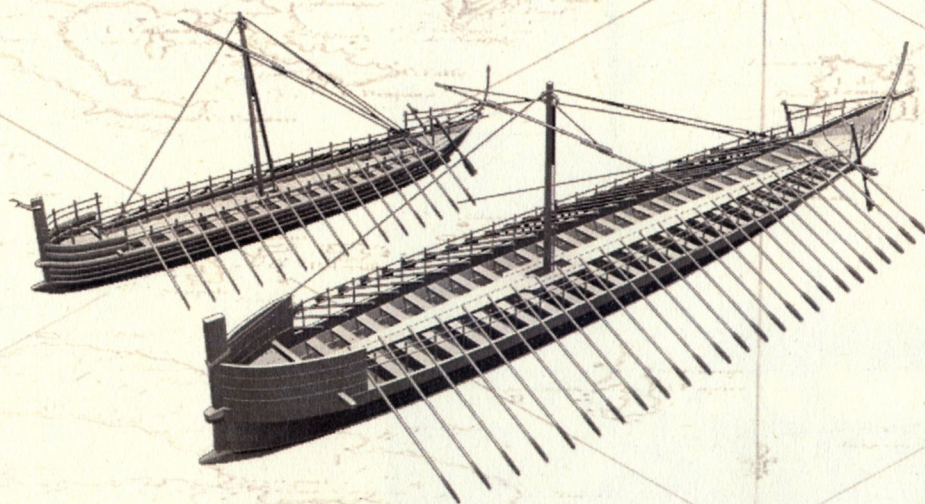
Ψηφιακή
απεικόνιση
του πλοίου



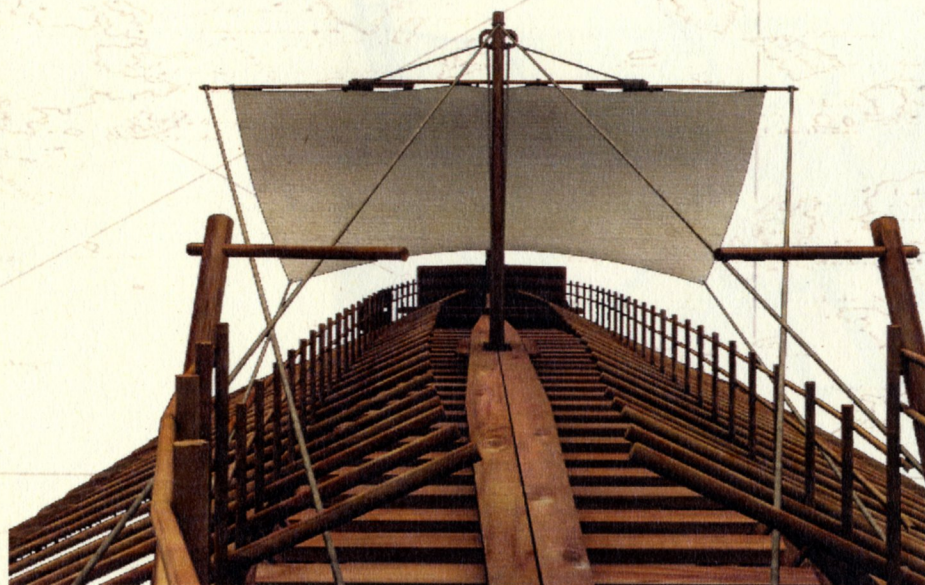
Ψηφιακή
απεικόνιση
του πλοίου



Ψηφιακή
απεικόνιση
του πλοίου



Ψηφιακή
απεικόνιση
του πλοίου



Ψηφιακή
απεικόνιση
του πλοίου



Φωτογραφία από
τα πρώτα στάδια
κατασκευής



Φωτογραφία από
τα πρώτα στάδια
κατασκευής



ΑΡΓΩ...



...είναι εδώ

Ερμιόνη



Η Ερμιόνη
ταξιδεύει με
το δερμάτινο
ιστίο της

ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΤΗΣ «ΕΡΜΙΟΝΗΣ»

Το πρώτο ταξίδι στο ανοικτό πέλαγος το έκαναν οι μακρινοί πρόγονοί μας της Μεσολιθικής εποχής, προ 10.000 χρόνων, από την Ερμιονίδα στη Μήλο, από όπου και μεταφέρανε τον σκληρό οψιδιανό λίθο.

Αυτό το ταξίδι των Πελασγών Ελλήνων ξανάζησα το καλοκαίρι του 1987 με το πρωτόγονο σκάφος μου «ΕΡΜΙΟΝΗ» και έγινε γνωστό χάρη στο ενδιαφέρον του προέδρου του «Ιδρύματος του Αιγαίου» κ. Μ. Κυριακού, σε συνέντευξη Τύπου που διοργάνωσε το Ίδρυμα αυτό στις 26 Μαρτίου 1987 στην Ένωση Ανταποκριτών Ξένου Τύπου, όπου μεταξύ των άλλων τόνισα: «Σκοπός μου είναι να δείξω πώς, με ποια μέσα και γιατί έγινε το πρώτο θαλάσσιο ταξίδι στην παγκόσμια ιστορία από τους Πελασγούς, πού ήταν από τους παλαιότερους κατοίκους του ελληνικού χώρου, και προ παντός ν' αναβιώσω το ταξίδι αυτό, έστω κι αν το πλοιάριό μου δεν θα είναι όμοιο με το άγνωστο άλλωστε πρωτότυπο. Οι αδιάβλητες αποδείξεις για το προϊστορικό αυτό γεγονός είναι τα ευρήματα στο σπήλαιο Φράγχδι της Ερμιονίδος, ο οψιδιανός λίθος της Μήλου κ.λπ.»

Το πλοιάριο «ΕΡΜΙΟΝΗ», μήκους επτά μέτρων, ναυπηγήθηκε βάσει μελετών μας, μια και δεν υπάρχει πρότυπο, όπως δηλαδή πιστεύουμε πως κατασκευαζόντουσαν τα σκάφη από τους πρώτους ναυπηγούς του κόσμου, ώστε να πλέουν στην ανοικτή θάλασσα, στην περιοχή της Ερμιονίδος, κατά τη λίθινη εποχή, τότε που όλα τα εργαλεία ήταν από κοφτερές και σκληρές πέτρες.

Προσπαθήσαμε να πλησιάσουμε τη μορφή του αγνώστου πρωτότυπου σκάφους με τον πιο λογικό τρόπο, γιατί επιστημονική έρευνα σημαίνει όχι επιδίωξη του ανέφικτου, αλλά η αναζήτηση του αληθινού.

Ακριβώς γι' αυτόν τον λόγο, η «ΕΡΜΙΟΝΗ» ναυπηγήθηκε κυρίως με σκεπάρνι, έτσι ώστε να πλησιάζει όσο το δυνατόν προς το πρωτότυπο, που ενώ αγνοούμε, μπορούμε να το υποθέσουμε, χωρίς να βρισκόμαστε μακριά από την πραγματικότητα. Όλα τα υλικά ήταν όμοια με εκείνα που υπήρχαν στην Ελλάδα κατά τη λίδινη εποχή. Το σκάφος έγινε από τα μαδέρια κορμού ενός μεγάλου πεύκου, που καρφώθηκαν με ξύλινες πρόκες (γόμεφους). Τα πρωτόγονα κουπιά ήταν από μικρούς κορμούς κυπαρισσού, καθώς και το κουπί - πηδάλιο και το διποδικό κατάρτι του, στο οποίο στηριζόταν ένα ιστίο από δέρματα μوشχαριών.

Αυτό το ιστίο ράφτηκε με λεπτές δερμάτινες λωρίδες και με βελόνα από κόκκαλο μύτης ξιφία. Για βαφή χρησιμοποιήσαμε «πιτίκι», δηλαδή φλούδες πεύκων που βράσαμε. Γιά σχοινιά και δεσμάτα χρησιμοποιήσαμε φυτικές ίνες καθώς και δερμάτινες λωρίδες. Τα ύφαλα τα περάσαμε με λίπος ζώων.

Δώσαμε το όνομα της Ερμιόνης στο πρωτόγονο σκάφος μας για δύο λόγους. Γιατί πιστεύαμε πως οι πρώτοι «ναυτικοί» ξεκίνησαν από το σπήλαιο Φράγχθι της Ερμιονίδος, για ν' ανοιχθούν στο Αιγαίο κάνοντας το ταξίδι Ερμιονίδα, Μήλος, Ερμιονίδα, και ακόμη γιατί Ερμιόνη ήταν η μοναδική κόρη της Ωραίας Ελένης και βασίλισσα των Μυκηνών.

Από χρόνια σκεπτόμουν το ταξίδι της "ΕΡΜΙΟΝΗΣ", ιδίως τις πλεύσεις που θα ακολουθούσαμε αντιγράφοντας, όσο γινόταν, τούς μακρινούς προγόνους μας, τούς Πελασγούς, αυτούς που πρώτοι ανοίχθηκαν στο πέλαγος προ 10.000 χρόνων.

Παρ' ότι έπρεπε να ταξιδέψουμε ακτοπλώνοντας, κάναμε το τελείως αντίθετο, πελαγοδρομήσαμε, μια και οι καιροί έσπρωχναν το αδύνατο σκάφος μας όπου αυτοί ήθελαν. Έπρεπε δηλαδή να ταξιδέψουμε καλοκαίρι μόνο στη διάρκεια της ημέρας, προσπαθώντας να ακτοπλούμε, εκτός των περιπτώσεων που θα κάναμε «άλματα» - από νησί σε νησί.

Προσπαθώντας να αναβιώσουμε το πρώτο αυτό ταξίδι στο γαλάζιο Αιγαίο μας, έπρεπε όχι μόνο το πλοιάριό μας να είναι πρωτόγονο,

μα και να ζήσουμε στην ίδια θάλασσα, αν χρειαζόταν, τις αγωνίες και περιπέτειες των προγόνων μας, μια και πρώτοι αυτοί είχαν το κουράγιο να «σαλπάρουν» από τον τόπο τους προς το άγνωστο, για να γνωρίσουν καινούριους τόπους.

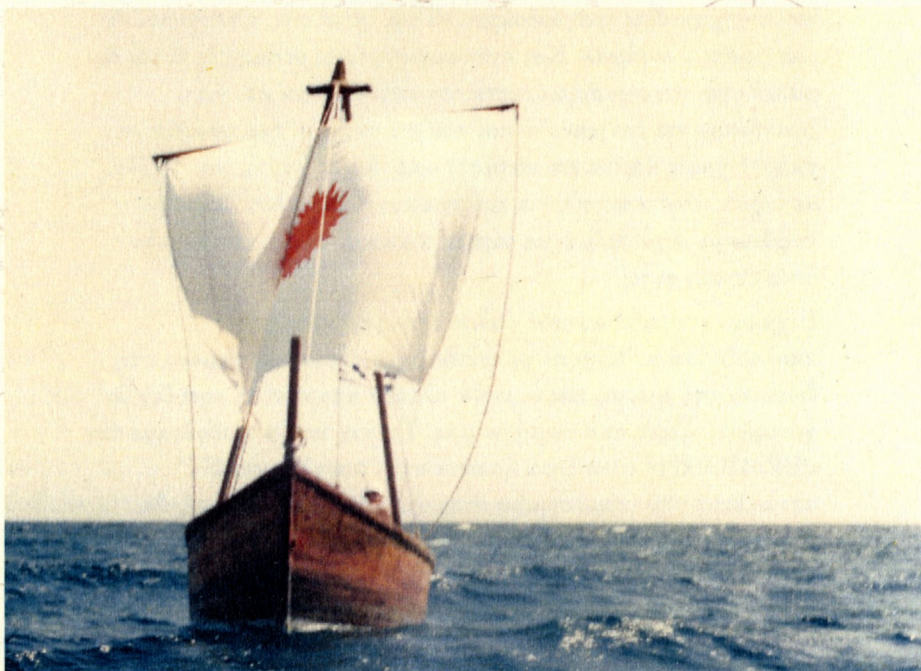
Κατά την «αναβίωση» του ιστορικού αυτού ταξιδιού, που ήταν σταθμός στην ιστορία της εξελίξεώς μας, μια και εκτός από την πρώτη πελαγοδρομία των ανθρώπων έγινε και η πρώτη μεταφορά φορτίου δια θαλάσσης, είχα ως πλήρωμα φίλους και καλούς συνεργάτες τον Κώστα Ζάππα, καθηγητή κωπηλασίας της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, τον Δημήτρη Παπαδά, Αξιωματικό του Π.Ν. και τον Ιωάννη Γιώτη, Ναύτη του Π.Ν.

Η «ΕΡΜΙΟΝΗ» απέπλευσε, ύστερα από συγκινητικές εκδηλώσεις που έγιναν από τις Αρχές και τους κατοίκους της Ερμιόνης, στις 14 Ιουνίου 1987 για τη Μήλο, για να μεταφέρει οφιδιανό - όπως έκαναν οι πρόγονοί μας πρό 10.000 χρόνων, ενώ νέοι της χωριάδας τραγουδούσαν: «Γεια, χαρά σας, παλικάρια, να μας φέρετε... λιθάρια». Και ήταν συγκινητικές οι στιγμές αυτές όχι μόνο λόγω του εορτασμού κατά τον απόπλου, μα και γιατί ξεκινήσαμε για ένα μακρινό και αθέβαιο ταξίδι μ' ένα πρωτόγονο σκάφος χωρίς καρίνα και κατάστρωμα, δίχως χάρτες και πυξίδα, με ξηρούς μόνο καρπούς για τρόφιμα και μ' ένα πλεούμενο που ταξίδευε μονάχα πρύμα με ούριους ανέμους, που το έσπρωχναν όπου έπνεαν αυτοί.

Είχα μελετήσει πολύ τους θαλασσινούς δρόμους που δ' ακολουθούσαμε. Έπρεπε να ταξιδεύουμε κόστα-κόστα μόνο στη διάρκεια της ημέρας, και όταν θά πλέαμε από νησί σε νησί δεν θα χάναμε τις ξηρές από τα μάτια μας. Τις νύχτες θα τραβούσαμε την «ΕΡΜΙΟΝΗ» στην ξηρά ή κοντά στην παραλία και δ' αποπλέαμε την επομένη μόνο όταν οι καιροί ήταν ευνοϊκοί, θα ταξιδεύαμε δηλαδή ακριβώς όπως οι μακρινοί προγονοί μας και αυτό γιατί η αναβίωση του πρώτου ταξιδιού τους έπρεπε να γίνει όχι μόνο με τα μέσα που χρησιμοποιούσαν, μα και με τον τρόπο που έπλεαν.



Η «Ερμιόνη»
βγαίνει από το
Μικρολίμανο
με κωπηλασία



Η «Ερμιόνη»
ταξιδεύει στα
πρύμα με το
δοκιμαστικό
πανί της



Ο Κυβερνήτης
Αλεξ. Λαγκαδάς
στην πρύμνη της
«Ερμιόνης»



Το ταξίδι
της «Ερμιόνης»
στο Αιγαίο
με διαδρομή
Ερμιόνη - Μύλος - Ερμιόνη

Παπυρέλλα



Το 1988 ένα εξίσου μικρό σκάφος (Παπυρέλλα) κατασκευασμένο υπό την επίβλεψη του Χ. Τζάλα από αυτοφύες φυτό (Πάπυρο της Κέρκυρας) πέτυχε τον ίδιο πλου αλλά χωρίς ιστίο, από Ερμιονίδα (Αργολίδα) μέχρι τη Μύλο και επιστροφή.

Η παπυρέλλα ήταν φτιαγμένη από βούρλο που φυτρώνει στο έλος της Καβουρολίμνης (στη ΒΔ Κέρκυρα). Το βούρλο αυτό είναι του είδους *Ferula communis* L. Τον προσδιορισμό οφείλουμε στον ειδικευμένο γνώστη της Ελληνικής χλωρίδας κύριο Δημήτρη Αντωνίου, ο οποίος έκαμε τη διάγνωσή για λογαριασμό του συγγραφέα Lawrence Durell. Τις πληροφορίες αυτές χρωστώ στον ερευνητή της υδροβιολογίας της Κέρκυρας δόκτωρα Θεόδωρο Στεφανίδη (Επιστολή Στεφανίδη της 2 Απριλίου 1969. Βλ. & St. Stephanides, Island Trails, 1973 σελ. 48).

Παρατηρούμε πως το βούρλο αυτό, αν και είναι γνωστό με το όνομα «παπύρι», δεν είναι ο πάπυρος της Αιγύπτου ή της Ιταλίας. Τούτο δίνει πρόσθετη σημασία στο ετυμολογικό ενδιαφέρον του ονόματος «παπύρι», γιατί σημαίνει ότι στα παλιά χρόνια έγινε σύγκριση μεταξύ των ιδιοτήτων του πραγματικού πάπυρου με ομόλογες ιδιότητες του βούρλου της Καβουρολίμνης. Είναι δηλαδή δύσκολο να πιστέψουμε ότι οι παλιοί Κερκυραίοι ονόμασαν το πλεούμενο αυτό «παπυρέλλα», χωρίς να έχουν άμεση γνώση των Αιγυπτιακών πλοίων από πραγματικό πάπυρο.

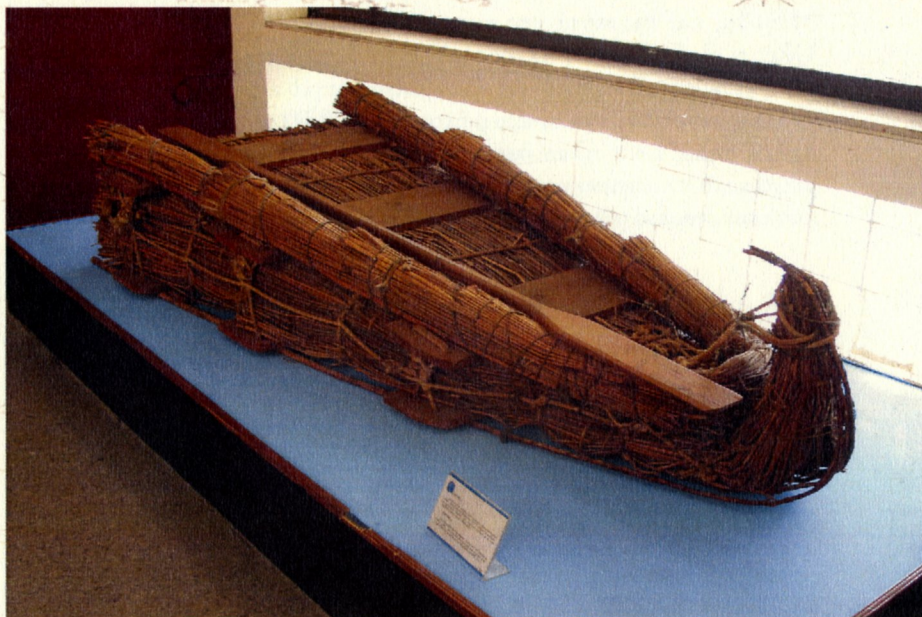
Κατά τους Λιαπαδίτες, με τους οποίους κουβεντιάσαμε το 1965, το παπύρι αγοράζόταν (συνήθως σαν πάχτο) από την οικογένεια Γιαλλινά, χλωρό όπως βλάσταινε μέσα στο έλος. Εκεί μέσα έμπαιναν οι άντρες και το έκοβαν με κασάρι. Ο θερισμός γινόταν αργά τον Ιούνιο, όταν το παπύρι είχε πάρει τη μεγαλύτερή του ανάπτυξη και άρχιζε να «φυραίνει». Τα κομμένα βλαστάρια είχαν μάκρος περίπου 2-2,5 μέτρα. Τα φόρτωναν οι γυναίκες στο γαϊδούρι και τα έστρωναν στο χώμα για να ξεραθούν και να φυράνουν («να κιτρινίσουν») ακόμα πιο πολύ. Έπρεπε όμως να πατηθούν. Η προετοιμασία αυτή είχε τη σημασία της. Το βούρλο έχει «ψίχα» που αποτελείται από μικροσκοπικές ίνες, οι οποίες κρατούν μεγάλη ποσότητα αέρα. Προσεχτικό ξέραμα των βούρλων, ιδίως χωρίς να πατηθούν ή να σχιστούν, και κατόπιν σφιχτό δέσιμο στην κομμένη άκρη, διατηρεί τον αέρα στις ίνες. Το ξερό παπύρι με δεμένες τις άκρες επιπλέει στο νερό, ώσπου να σαπίσει η φλούδα και να εισχωρήσει το νερό στην «ψίχα». Έτσι, τα δεμάτια από το παπύρι έχουν υπολογίσιμη άνωση. Να γιατί το υλικό αυτό είχε και έχει την πέρασή του στις υπανάπτυκτες οικονομίες, που δεν μπορούν να αγοράσουν μια βάρκα. Ύπενθυμίζουμε, ιδίως στους νεώτερους, ότι εδώ και λίγα χρόνια ακόμα βάρκες στη δυτική Κέρκυρα ήταν πολυτέλεια για τους ντόπιους. Η θάλασσα, που σήμερα αλωνίζεται από κρις-κραφτ, ήταν απλούστατα γνωστή ως το «αγριοπέλαο».

Κατασκευή της παπυρέλλας

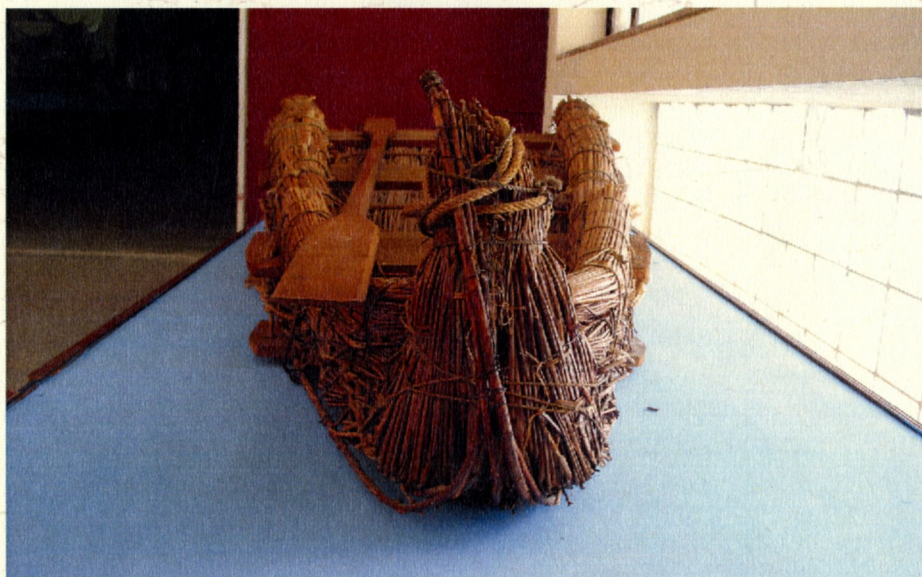
Η κατασκευή της παπυρέλλας δεν ήταν τόσο εύκολη, όσο η κατασκευή των Αιγυπτιακών παπυρόπλοιων. Το βούρλο της Καβουρολίμνης είναι κατώτερης ποιότητας από τον πάπυρο ή την τοτόρα της Βολιβίας ή του πόρα της Νήσου του Πάσχα (Easter Island). Για τον λόγο αυτό ο Λιαπαδίτης μάστορας έπρεπε να φτιάξει ένα σκαρί, πάνω στο οποίο έδενε το παπύρι. Το σκαρί φτιάχνονταν από 8-10 χλωρά κυπαρισσάκια, μήκους 3 μέτρων και πάχους 40-50 χιλιοστών, κοντά στη ρίζα. Η άλλη άκρη ή «τσίμα» έπρεπε να είναι λυγερή με πάχος 15 περίπου χιλιοστά. Τα κυπαρίσσια ξεφλουδίζονταν χλωρά. Αμέσως μετά το ξεφλούδισμα, ο μάστορας έπαιρνε 4-5 και τα αράδιαζε σε ίσιο έδαφος με τις τσίμες μπροστά. Τώρα ο μάστορας έπαιρνε όλες τις τσίμες και τις έδενε γερά με χοντρό σπάγγο ή σύρμα. Έπειτα πήγαινε στο πίσω μέρος και -συχνά με τη βοήθεια ενός άλλου- άνοιγε τα κυπαρίσσια σε σχήμα βεντάλιας και τα έδενε έτσι στο σχήμα αυτό με εγκάρσια κυπαρισσόκλαρα ή παλιόταβλες. Με τη μέθοδο αυτή έφτιαχνε ένα ισόσκελο τριγωνωτό πλέγμα, μήκους περίπου 2,5 μέτρων και πλάτους στη βάση του περίπου 1,30 μέτρα. Το πλέγμα αυτό αποτελούσε τη βάση ή, αν θέλετε, την «τροπίδα» ή καρίνα της παπυρέλλας. Πολλές φορές ο μάστορας παραγέμιζε τα διαστήματα ανάμεσα στα κυπαρίσσια και στα πλάγια, με κοινά καλάμια (*Arundo donax* L.) για περισσότερη αντοχή. Τώρα στο πλέγμα αυτό ο μάστορας στίβαζε δεμάτια από σφιχτοδεμένο παπύρι, σε πάχος περίπου 50 εκατοστών προς την πρύμη και κάπως λιγότερο προς τη πλώρη (κορυφή του τριγωνωτού πλέγματος). Τα δεμάτια «ράβονταν» γερά πάνω στο πλέγμα και μεταξύ τους με σχοινί από βούρλα ή, σαν υπήρχε, σύρμα. Όταν τελείωνε το στίβαγμα και το ράψιμο, ο μάστορας τοποθετούσε άλλα 4-5 χλωρά κυπαρίσσια απάνω στα δεματιασμένα βούρλα και τους έδενε γερά τις τσίμες μαζί με εκείνες της βάσης. Άπλωνε τα «απανωτά» κυπαρίσσια στην άλλη άκρη (πρύμη) και τα έδενε γερά με εγκάρσια κλαριά ή τάβλες σε σχήμα βεντάλιας σε τέτοιο τρόπο, ώστε να σκεπάζουν όλα τα δεμάτια από παπύρι. Με τον τρόπο αυτό ο μάστορας δημιουργούσε ένα είδος κλουβιού, που συγκρατούσε όλα τα δεμάτια στη θέση τους. Μάλιστα, για καλό και για κακό, έπλεκε ένα είδος διχτυού στη πρύμη, για να μην ξεφύγει από πίσω το παπύρι. Στο σημείο αυτό έβαζε μπροστά και δύο άλλες τεχνικές λεπτομέρειες, μια στην πλώρη και την άλλη στην πρύμη, με τις οποίες κατόρθωνε την τελική διαμόρφωση της παπυρέλλας.

Μέγεθος και προσόντα της παπυρέλλας

Όλες οι εξακριβωμένες πληροφορίες ή τα θετικά τεκμήρια δείχνουν ότι η κερκυραϊκή παπυρέλλα ήταν μικρού μεγέθους. Δεν φαίνεται να ξεπερνούσε στο μεγαλύτερο μήκος της τα 2,50 μέτρα και στην πρύμη, δηλαδή στο πλατύτερό της μέρος, τα 1,20 ή 1,20 μέτρα. Το μικρό αυτό πλεούμενο ήταν εφοδιασμένο με ένα πρόχειρα κατασκευασμένο μονόκουπο ή σανίδα, φυσικά χωρίς σκαμούς.



Έκθεμα
Παπυρέλλας
στο Ναυτικό
Μουσείο Ελλάδος



Έκθεμα
Παπυρέλλας
στο Ναυτικό
Μουσείο Ελλάδος

Βιβλιογραφία

1. Γενικό Επιτελείο Ναυτικού (φωτογραφίες, κείμενα)
2. Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος (φωτογραφίες, κείμενα)
3. Ναυτικό Μουσείο Κρήτης (φωτογραφίες, κείμενα)
4. Ίδρυμα Κερύνεια Χρυσοκάβα (φωτογραφίες, κείμενα)
5. Άννα Τζιροπούλου Ευσταθίου ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΩΓΗ
(Εκδόσεις ΓΕΩΡΓΙΑΔΗ)
 - α. Ο ΕΝ ΤΗ ΛΕΞΕΙ ΛΟΓΟΣ
-ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΑΡΧΑΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΓΛΩΣΣΗΣ Β' κύκλος σπουδών
-ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΑΡΧΑΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΓΛΩΣΣΗΣ Γ' κύκλος σπουδών
 - β. ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ
-ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΑΡΧΑΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΓΛΩΣΣΗΣ Γ' κύκλος σπουδών
-ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΑΡΧΑΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΓΛΩΣΣΗΣ Β' κύκλος σπουδών
6. ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΤΕΧΝΗ
(Διήμερο συμπόσιο στην Κόρινθο, Φεβρ. 2002, Απολλώνια Ακαδημία Πολιτιστικών Ερευνών)
7. Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΙΚΗΣ ΤΡΙΗΡΟΥΣ
(Ναυπηγός: Δημήτριος Ταβουλάρης)
8. Η ΠΑΠΪΡΕΛΛΑ (ΑΥΤΟΥΣΤΟΥ ΣΟΡΔΙΝΑ)
Ανάτυπο απο το «ΔΕΛΤΙΟΝ» της Ιονίου Ακαδημίας (Τόμος Α')
9. Αλέξανδρος Λαγκαδάς
 - α. ΟΙ ΑΡΧΑΙΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ Η ΘΑΛΑΣΣΑ
 - β. ΕΛΛΗΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΕΞΕΡΕΥΝΗΤΑΙ
10. ΝΕΩΤΕΡΟΝ ΕΓΚΥΚΛΟΠΑΙΔΙΚΟΝ ΛΕΞΙΚΟΝ <ΗΛΙΟΥ>
ΙΩΑΝ. ΠΑΣΣΑ (Τόμος 7 <ΕΛΛΑΣ>)
11. ΕΓΚΥΚΛΟΠΑΙΔΕΙΑ ΠΑΠΪΡΟΣ LAROUSSE BRITANNICA
(Τόμος 58)
12. Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΘΝΟΥΣ
(Τόμος Γ2, Εκδοτική Αθηνών)

13. ΑΡΜΕΝΙΖΟΝΤΑΣ ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ
(Εκδ. ΚΑΠΟΝ)

14. ΠΕΡΣΙΚΟΙ ΠΟΛΕΜΟΙ
(Εκδ. ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ)

15. ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ, ΣΕΙΡΑ "ΜΕΓΑΛΕΣ ΜΑΧΕΣ"
(Εκδ. ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ Τεύχος 25)

16. ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ
(Τεύχος 46 Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος)

17. ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ
(Τεύχος 48 Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος)

18. ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ, ΜΕΓΑ ΤΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΡΑΤΟΣ
(ΕΛΛΗΝΩΝ ΙΣΤΟΡΙΑ, Αριθμός Φύλλου 7)

19. Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΤΑΚΤΙΚΗ ΤΩΝ ΑΡΧΑΙΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
(ΕΛΛΗΝΩΝ ΙΣΤΟΡΙΑ, Αριθμός Φύλλου 20)

20. ΓΝΩΡΙΜΙΑ ΜΕ ΜΙΑ ΤΡΙΗΡΗ, ΤΟ ΑΡΧΑΙΟ
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ
(John F. Coates, 1987)

21. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΡΧΑΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΔΙΚΑΙΟΥ, Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ (Κρίστου Εμίλιο Ιωαννίδου Εκδόσεις Γεωργιάδη)

22. Η ΝΑΥΜΑΧΙΑ ΤΗΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
(ΡΑΔΟΣ Κ.)

23. ΝΑΥΤΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ, "ΤΡΙΗΡΗΣ, ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΜΊΘΟΣ ΤΗΣ
ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑΣ" (Τεύχος 1 Εκδ. ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ)

24. www.volos.gr

Ευχαριστίες

Στο Υπουργείο Πολιτισμού, υπό την αιγίδα του οποίου πραγματοποιήθηκε η έκθεση.

Στον Δήμο Ελευσίνας
Στην Εταιρία TITAN

Συντελεστές

- Ο Αρχηγός Γ.Ε.Ν. Αντιναύαρχος κ. Δημήτριος Γούσης
- Το **ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ** με Πρόεδρο την κ. Αναστασία Αναγνωστοπούλου - Παλούμπη
- Το **ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ** με Πρόεδρο τον Αντιναύαρχο ε.α. κ. Κωνσταντίνο Μανιουδάκη
- Το **ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ «ΝΑΥΔΟΜΟΣ»** με Πρόεδρο τον Υποναύαρχο ε.α. (Α-Σ) κ. Κούρτη Απόστολο
- Το **ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΧΡΥΣΟΚΑΒΑ** Κύπρου με Πρόεδρο τον κ. Τάκη Νεοφύτου
- Η Διευθύντρια Σπουδών της «**ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ**» κ. Άννα Τζιροπούλου - Ευσταθίου
- Ο κ. Αλέξανδρος Λαγκαδάς για το προσωπικό αρχείο του
- Ο κ. Πασχάλης Μάντης για την επιμέλεια του σποτ των εγκαινίων της Έκθεσης
- Ο κ. Αργύρης Μάντης για το φωτογραφικό αρχείο του
- Η κ. Κωνσταντίνα Τριλίκη, ο κ. Αθανάσιος Καρπέτας και ο κ. Αργύρης Μάντης για τη σύνταξη κειμένων
- Ο κ. Μιχάλης Λεβέντης, φιλόλογος, για την φιλολογική επιμέλεια των κειμένων
- Ο κ. Φάνης Καραδενιζλής, γραφίστας, για την καλλιτεχνική επιμέλεια και τον σχεδιασμό του Λευκώματος

Η Πρόεδρος Κωνσταντίνα Τριλίκη
και το Δ.Σ. του Συλλόγου

Η Πρότασή μας

Με το επικείμενο ταξίδι του πλοίου ΑΡΓΩ από τον Βόλο στην Κολχίδα το 2008, υιοθετώντας την πρόταση των συνεργατών μας, προτείνουμε να το συνοδεύσουν τιμητικά τα αρχαία κωπήλατα πλοία ΜΙΝΩΙΚΟ, ΚΕΡΙΝΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ, ΤΡΙΗΡΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΣ ή όσα από αυτά είναι εφικτό να πλεύσουν, αναβιώνοντας την Αργοναυτική Εκστρατεία.



TITAN

Χορηγοί της έκδοσης
"Αρχαία Κυπρίων Πλοία & όχι μόνον..."

