



1. Σωροί από άμφορες. Άποτελούσαν τὸ φόρτωμα πλοίων πού βυθίστηκαν καὶ σηματοδοτοῦν ὀλόκληρα τῆ θέση του.

## ΑΡΧΑΙΑ ΝΑΥΑΓΙΑ καί ἡ ζωή τους μετά θάνατον

-Δέν εἶναι τὸ χῆμα κι οὔτε τὸ λιγοστὸ ἔπαρος τῆς πέτρας, τοῦ Ἐράσιππου ὁ τάφος, ἀλλ' ὅλη τοῦτῃ ἡ θάλασσα πού ἀνεμίζει. Γιατὶ χάθηκε μὲ τὸ καράβι· καὶ πούθε τὸ ὄσπυ τοῦ σπείζου μονάχα οἱ γέλαροι μποροῦν νὰ τὸ ποῦνε-  
(Γλαῦκος Νικολαΐτης - Ἱστορικὴ Ἀνατολογία-)

Τί εἶναι ἓνα ναυάγιο καὶ πῶς συμβαίνει; Σίγουρα οἱ αἰτίες πού τὸ προκαλοῦν δέν πρέπει νὰ ἔχουν ἀλλάξει πολὺ στίς χιλιάδες χρόνια πού πέρασαν.

Τὸ χρονικὸ τοῦ Ἀπόστολου Παύλου, πού περιγράφει τὸ ναυάγιό του, ὅταν πήγαινε στὴ Ρώμη, εἶναι ἴσως ἀπὸ τίς πιὸ ἐνδιαφερόμενες μαρτυρίες τῆς ἐποχῆς του, γιὰ τίς πολλές καὶ τεχνικές πληροφορίες πού μᾶς δίνει<sup>1</sup>. Γράφει πῶς τοῦς ἐπασσε καιρὸς, ὁ φοβερός Εὐροκλύδων<sup>2</sup>, πῶς πάλεψαν γιὰ δεκατέσσερις μέρες καὶ νύχτες, πῶς φτάσαν κοντὰ σὲ στεριά, πῶς ρίξαν τέσσερις ἄγκυρες γιὰ νὰ κρατηθοῦν καὶ πῶς τελικά, ὅταν δέν εἶχαν πιά καμιά ἐλπίδα, κόψαν τὰ σχοινιά, σήκωσαν τὸν Ἀρτέμονα κι ὁδήγησαν τὸ καράβι νὰ τὸ ριξουν στό γιγαλὸ γιὰ νὰ σωθοῦν.

**Νίκος Τσοῦχλος**

Μέλος τοῦ Ι.Ε.Α.Ε

Πολλά άρχαια ναυαγία, σάν αυτό τού 'Απόστολου Παύλου, έχουμε στόν κόλπο τού Τάραντα στη Ν. Ίταλία, πού ό ξαφνικός Σορόκος θούλιζε τά πλοία στό άγκυροβόλιό τους ή άνάγκασε τά πληρωμάτι τους, όταν μπορούσαν, νά τά ρίξουν έξω γιά νά γλυτώσουν τή ζωή τους.

Ή κακοκαιρία σίγουρα είναι μιά από τίς πού κοινές αίτιες γιά τό χαμό τών καραβιών στη θάλασσα. 'Υπάρχουν άκόμα, ή φωτιά, ή καταστροφή τους από άλλο καράβι (σέ πόλεμο ή από σύγκρουση), τό σαράκι, πού ξαφνικά στέλνει τό σάπιο σακάρι στό θυβό, ό ύφαλος πού παραμονεύει τόν άτυχο ή άπειρο ναυτικό. Θά μπορούσαν νά πει κανείς, σχεδόν όσα καράβια βουλαιάμεν, τόσες και οι ιστορίες τών ναυαγίων.

Τί γίνεται όμως τό καράβι άπ' τή στιγμή πού θούλιαζε; 'Ισως, άπροδόκητα, ύπάρχουν άρκετές πιθανόντητες νά άπαντήσουμε σ' αυτή τήν έρώτηση μέ μιά σχετική άκριβεια. 'Αν έξερουμε τό ύλικό πού ήταν χτισμένο τό καράβι, σέ ποιά θάλασσα θούλιαζε και σέ τί είδος θυβό κέθισε, μπορούμε περίπου νά προβλέψουμε τήν εξέλιξη του ώς τή στιγμή, πού ίσως τά χέρια κάποιου ύποβρύχιου έρευνητή τό ξαναφέρουν στην έπιφάνεια.

Ή «έπιβίωση» τού θεωρητικού μας ναυαγίου έξερτάται πρωταρχικά από τό είδος τών νερών πού τό σκεπάζου.

**Ή ζωή καταστρέφει.** Δηλαδή οι μικροοργανισμοί, πού αγά και άδιόρατα τρώνε τά όργανικά ύλικά, και τό σκυληκι, ή ναυτική τερηδόνα, πού σέ πολύ λίγα χρόνια σκάβει και κατατρύει τά έξλα τού καραβιού, άποσαθρώνοντας το τελείως.

**Ή θερμότητα καταστρέφει.** Όπως έχει ύπολογιστεί από τή χημική έρευνα, ό ρυθμός όξειδωσις αύξάνει σχεδόν κατά 100%, γιά κάθε βαθμό κελοίου πάνω από τό μηδέν. Καθώς ή θερμότητα βοηθά άκόμα στην άνάπτυξη τής θαλάσσιας ζωής, ή γεωγραφική θέση και τό βάθος τού ναυαγίου, παίζουν σημαντικό ρόλο στη διατήρησή του. Τό ναυάγιο τού Great Basset στό 1704 μ.Χ. σέ ρηχά τροπικά νερά, ήταν στην ίδια περίπου κατάσταση διατήρησης μέ τό Φοινικό ναυάγιο χρονολογημένο στό 1300 π.Χ., στό 30 μ., στόν κάθο Χελιδονία τής Ν.Δ. Τουρκίας.

**Ή όλμυρο ή τής θάλασσας καταστρέφει.** Ό θαθμός καταστροφής τών

ναυαγίων, όπως είδαμε páρα πάνω, έξερτάται από διάφορους παράγοντες, αλλά σάν γενικός κανόνας τά ναυαγία τών γλυκών νερών είναι πολύ καλύτερα διατηρημένα. Τό ναυάγιο τού Philadelphia π.χ. στη λίμνη Champlain τών Η.Π.Α., άνελεύθησε πραγματικά σχεδόν άθικτο τό 1935, παρόλο πού ήταν περισσότερο από 150 χρόνια κάτω άπ' τό νερό. Μετά άπ' τά γλυκά νερά, τά ύφάλμυρα νερά τής Βαλτικής είναι άπ' τά πιο εύνοϊκά γιά τή διατήρηση τών ναυαγίων. Ή αλατότητα τους είναι σχεδόν ή μισή από αυτήν τής Μεσογειου και ή θερμοκρασία τους πολύ χαμηλότερη. 'Ετσι ή θάλασσα αυτή δέν έχει καθόλου σκυληκι, πού είναι και ή βασική αίτια καταστροφής τού έξλου. 'Εχουμε άρκετά θαυμάσια δείγματα διατήρησης ναυαγίων σ' αυτή τή θάλασσα. Στά 36μ. στό νότιο τών νησιών Borstó, μιά μικρή γαλιότα πού ναυάγησε γύρω στό 1700, θρέθηκε σχεδόν άθικτη μέχρι τίς κουπατσές τής, από Φινλανδούς και Σουηδούς δύτες. 'Ενα άλλο θαυμάσια διατηρημένο ναυάγιο τού 1628, είναι τό, πασιγνωστο πιά, πολεμικό ιστιοφόρο Wasa, πού άνελεύθησε όλόκληρο από τά 36μ. βάθος στό λιμάνι τής Στοκχόλμης τό 1961. Δυστυχώς ή Μεσογειος μέ τόν τεράστιο πραγματικά άριθμό άρχαίων και θυζαντινών ναυαγίων', τό μεγαλύτερο ύποβρύχιο μουσείο τού κόσμου, όπως τό έχει άποκαλέσει τό 1925 ό Γάλλος φιλόλογος και άρχαιολόγος Salomon Reinach, δέν είναι ό ιδανικός χώρος γιά τή διατήρηση τών ναυαγίων, συγκρινόμενος μέ τή Βαλτική και τή Μαύρη θάλασσα.

Μιά άκόμα σοβαρή αίτια τής καταστροφής αυτών τών καραβιών είναι τό μικρό βάθος. 'Εκεί τά ναυαγία είναι έκτεθειμένα ώς τό 20μ. περίπου στη συνεχή κίνηση τού νερού, τή ρεστία, πού προέρχεται από τόν κυματισμό τής θάλασσας. Τέλος, σ' αυτά τά μικρά βάθη, τά ναυαγία είναι προσία στόν άνθρώπο, πού μερικές φορές ίσως κάνει και τή μεγαλύτερη καταστροφή. 'Ο καθοριστικός όμως παράγοντας γιά τήν «έπιβίωση» τού ναυαγίου, είναι τελικά τό είδος τού θυβού πού θά βρει όταν θούλιαξει.

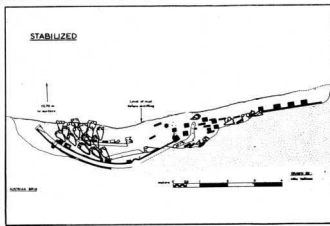
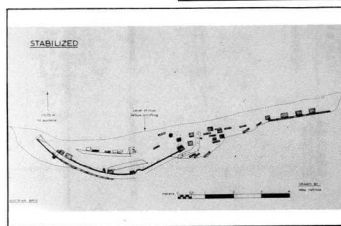
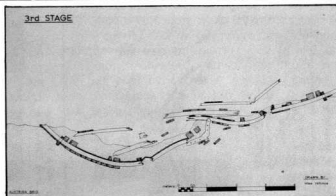
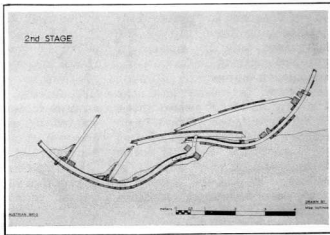
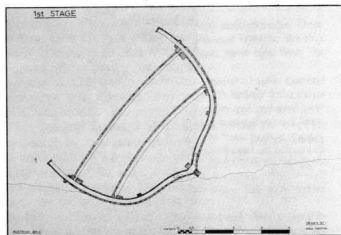
'Ενα έξιλινο πλοίο, πού θά βρεθεί σ' ένα σκληρό θράχιο θυβό στό θάλασσές μας, θά άντέξει λίγα χρόνια, κι άν δέν καταστραφεί τελείως, θά μετατραπεί σέ άμορφος πετρωμένος μικρός σωρούς. 'Αν όμως πέ-

σει πάνω σέ άμμο ή σέ λάσπη πού σιγά σιγά τό σκεπάζου, μπορεί νά διατηρηθεί άπερίοριστα. Μέ τόν άργό ρυθμό πού καταστρέφεται όσο είναι άκλυπτο στό θυβό, τό καράβι, μέ τόν ίδιο ρυθμό θάβεται στην άμμο ή τή λάσπη, μέχρι πού σκεπάζεται τελείως και χάνεται ίσως γιά πάντα. Τότε όμας σταματά όριστικά και ή παραπέρα καταστροφή του, γιατί ούτε μικροοργανισμοί ούτε σκυληκι μπορούν νά τό περάξουν μέ έτσι θαμμένο. 'Ακόμα καλύτερα διατηρημένο θά είναι ένα τέτοιο καράβι, φορτωμένο μέ έμπορεύμα, και μάλιστα έμπορεύμα από άμφορείς, πού δέν έχουν μεγάλο βάθος μέ στό νερό. Οι άμφορείς τό κρατούν μέ τό βάθος τους γερά πάνω στό θυβό καθώς και τά κομάτια του, όταν σπάει, και έτσι όπως θάβεται άργά άργά από τήν άμμο ή τή λάσπη σχηματίζει ένα μικρό λόφο. Στην κορυφή του έξέχουν μερικοί άμφορείς, πού σφραγισμένοι άλλάθαστα, αυτή τή φορά, τή θέση πού είναι θαμμένο τό άρχαιο κουφάρι (εικ. 1).

Μπορούμε όμως νά παρακολουθήσουμε, μ' άρκετή άκριβεια, ήθμα μέ ήθμα τί συμβαίνει στό καράβι μας άπ' τή στιγμή πού θ' άκουμπήσει στό σκεταμένο, θαθύ, άμμοδερό θυβό. Γιά ένα διάστημα θά μείνει εκεί άκίνητο κι άνέπαφο.

Σύντομα όμως άρχίζει ή διαδικασία τής άποσύνθεσής του. Μέσα σέ λίγους μήνες, θά φύγουν πρώτα τά πανιά και τά έξάρτια του. Τά μολυβένια δαχτυλιδιά πού θάσταζαν τό παπί στην άνένια του θά σκορπίσουν πάνω στό ήδη γεμάτο άμμο ή λάσπη κατάστρωμά του. 'Αργά άλλα σταθερά ή μεγαλύτερη πίεση σ' εκείνο τό βάθος, θά κάνει τό νερό νά μπει μέσα στους γεμάτους μέ λάδι ή κρασί σφραγισμένους άμφορείς. Τό σκυληκι και οι μικροοργανισμοί έχουν άρχισί νά τρώνε τό έξλο του, από τίς πρώτες κιόλας μέρες πού θούλιαξε. Σέ μερικά χρόνια, 10-20 ή 30 τό πολύ, τό σκαρί έχει άδυνατίσει τόσο, πού κάτω από τό ίδιο του τό βάρος, σπάει κι άνοίγει στό δύο. Τό ένα κομμάτι, αυτό πού άκούμπανε άπ' τή άρχή στό θυβό, έχει σκεπαστεί κιόλας άρκετά, κι έτσι έχει τίς λιγότερες ζημιές. Τό άλλο πού ήταν έκτεθειμένο μέχρι νά σπάσει έχει φθαρεί πολύ περισσότερο (εικ. 2).

'Από τίς μέχρι τώρα ύποβρύχιες ανασκαφές στη Μεσογειος, όπου έχει σωθεί άρκετό από τό έξιλινο καράβι, πι-



2. Πέντε φάσεις αποσύνθεσης ενός ναυαγίου. Πρώτη φάση: Το ναυάγιο στο βυθό. Δεύτερη φάση: Το δυνατοσιμένο σκαρί σπάει στα δύο. Τρίτη φάση: Η εκτεθειμένη πλευρά σκροπίζει, αυτή που άκουμπά στον πυθμένα διατηρείται καλύτερα. Τέταρτη φάση: Σταθεροποιημένη μορφή του ναυαγίου. Στην τελευταία εικόνα βλέπουμε τους άμφορες που έρχονται κάτω από το λόφο που δημιουργήσαν τα χρώματα.

στοποιοῦμε αυτό τὸ φαινόμενο τῆς καλύτερης διατήρησης τῆς μιάς πλευράς του. Χαρακτηριστικὸ δείγμα τὸ καράβι τῆς Κερύνειας (εἰκ. 3). Ἀκόμα οἱ κουपाστές, τὸ ἀλμπουρο, ἢ πρύμνι καὶ ἡ πλώρη του, καθὼς στέκαν καὶ αὐτὰ ἀκάλυπτα παθαίνουν τὶς μεγαλύτερες ζημιές. Αὐτὰ δὲν μπορεῖ νὰ σκεπαστοῦν ἀπὸ τὸ φορτίο τοῦ καραβιοῦ, γιὰ νὰ θαφτοῦν στὴν ἄμμο ὅταν σπάσει, κι ἔτσι ἀργότερα καταστρέφονται τελείως.

Τὰ χαμηλὰ μέρη τοῦ πλοίου λοιπόν, τὰ ἐξωτερικὰ μαδέρια (εἰκ. 4), τὰ βρεχάμενα κυρίως, ἢ καρίνα του, οἱ νομεις (στραβόξυλα) ποὺ σκεπάζονται ἀπ' τὸ φορτίο, κι ὅ,τι ἔχει πέσει ἐκεῖ κάτω, εἶναι τὰ πρῶτα ποὺ θάβονται καὶ διατηροῦνται καλύτερα. Χρόνο μὲ τὸ χρόνο, ὅλο καὶ πιο πολὺ ἡ ἄμμος σκεπάζει τὸ κουφάρι καὶ θαλασσινὴ θλάσση ἀρχίζει νὰ φυτρῶνει πάνω ἀπ' τὸ ναυάγιο καὶ γύρω του. Ἀπ' τῆ στιγμή ποὺ βρίσκεται πιά

σχεδὸν ὀλοκληρωτικὰ θαμμένο, λίγη διαφορά κάνει γιὰ τὴ διατήρησή του, ἂν τὸ πλοῖο μας βυθίστηκε πρὶν ἑκατὸ ἢ χίλια χρόνια. Ἡ συντήρηση τῶν διαφόρων ὀλικῶν τοῦ πλοίου εἶναι ἕνα καινούργιο καὶ δύσκολο πρόβλημα μετὰ ἀπὸ τὶς φθορές καὶ ἀλλοιώσεις ποὺ ἔχουν πάθει μὲ τὰ χρόνια στὸ νερὸ. Γιὰ τὸ σίδηρο, μὰ καὶ γιὰ τὸ χαλκὸ καὶ τὸν ὀρειχάλκο τὸ ναυάγιο μοιάζει μ' ἕναν τεράστιο γαλβανικὸ συσσωρευτὴ

(μπαταρία) που κάνει το άλιμο νερό της θάλασσας να λειτουργεί σαν ηλεκτρολύτης. Συναπό το χαλκό και ο όρειχαλκος όταν δεν εμπλέκονται στη διαδικασία της ηλεκτρόλυσης, μπορούν να διατηρηθούν σε άριστη κατάσταση. Το σίδηρο όμως, είτε έτσι, είτε αλλιώς σε μερικά χρόνια θα έχει καταστραφεί τελείως. Τα κεραμικά αντικείμενα, ο χρυσός, και τις περισσότερες φορές το μολύβι διατηρούνται για πάντα κάτω από τη θάλασσα. Το μάρμαρο παθαίνει κι αυτό σοβαρές φθορές, ή ακόμα καταστρέφεται τελείως από τις οργανικές ουσίες, από χημικές αλλοιώσεις, από τα λιθοφάγα όστρακα και θαλασσινά σκουλήκια. Και εδώ όμως, όταν το μάρμαρο σκεπαστεί από την άμμο ή τη λάσπη, σταματά κάθε φθορά. Παράδειγμα τα μάρμαρα του ναυαγίου των 'Αντικυθήρων, άθικτα εκεί που ήταν χωμένα στη λάσπη, και τελείως παραμορφωμένα από τη φθορά όπου ήταν έκτεθειμένα.

Άκόμα και το ίδιο το ξύλο του αρχαίου ναυαγίου, παθαίνει σοβαρές αλλοιώσεις, πέρα από τη μηχανική φθορά της τερηδόνας και των μικροοργανισμών. Μέ τα χρόνια με πολύ άργο ρυθμό αντικαθίσταται όλο το κυτταρικό υγρό του με θαλασσινό νερό. Έτσι όταν θγει στην επιφάνεια και στεγνώνει σιγά σιγά, στην αρχή παραμορφώνεται (σκεθρώνει), συρρικνώνεται, και όταν εξηραστεί και η τελευταία σταγόνα θάλασσας, διαλύεται τελείως.

Παρόλο που το θέμα μας δεν είναι η συντήρηση των υλικών, θά ήθελα να πω μόνο δυό λόγια σχετικά με την τύχη του ξύλου μετά την ανέλκυσή του, μιάς και το σημαντικότερο εύρημα στην περίπτωση του ναυαγίου τις περισσότερες φορές είναι, ή θά έπρεπε τουλάχιστο να είναι, το ίδιο το καράβι.

Γιά το ξύλο λοιπόν υπάρχει μιά άρεκτά ικανοποιητική μέθοδος συντήρησής (άναστρεφόμενη) που. Αυτή συνίσταται στο μακροχρόνιο έμβαπτισμό του σε άποσταγμένο νερό με διάφορα μυκητοκτόνα διαλύματα, έτσι ώστε να του αφαιρεθεί όλο το άλατι και να καταστραφούν οι μύκητες που τυχόν υπάρχουν. Μετά πάλι έμβαπτίζεται σε προοδευτικά θερμαινόμενο νερό με διάλυμα αυτή τη φορά ένα παράγωγο του πετρελαίου σαν κερί, το Polyethylen Glicol ή P.E.G. 4.000, το οποίο απορροφάται άργα άργα από το ξύλο, έτσι ώστε να

άντικαταστήσει το χαμένο του κυτταρικό υγρό. Αυτή η διαδικασία μπορεί να διαρκέσει από μερικές εβδομάδες ως δύο ή και περισσότερα χρόνια, ανάλογα με το μέγεθος και τον όγκο του κάθε ξύλου. Όταν το ξύλο κορεστεί, θγαίνει από το ζεστό νερό με το διάλυμα του συντηρητικού, και πιά χωρίς κίνδυνο να σκεθρώσει ή να συρρικνωθεί, μπορεί να διατηρηθεί σε μιά θερμοκρασία όχι μεγαλύτερη από 24°C περίπου.

Έχει φυσικά χάσει ένα μεγάλο ποσοστό από τη σκληρότητα και την αντοχή του, αλλά με σωστή δουλειά και κάποια ύποστηρίγματα μπορεί να άναστηλωθεί όσο άπομένει από το αρχαίο πλοίο που ανέλκυθηκε άντεχοντας πιά το ίδιο του το θάρος. Ένα τέτοιο, πραγματικά λαμπρό, παράδειγμα δουλειάς κι άποτελέσματος είναι το ναύαγιο του αρχαίου πλοίου της Κερύνειας, που άνασκάφηκε, συντηρήθηκε και άνα-

στηλώθηκε (1967-1970) από τον Άμερικανό ύποβρύχιο άρχαιολόγο Michael Katzen και την πολυσύνθετη ομάδα του' (εικ. 5). Σήμερα το πλοίο έκτίθεται μαζί μ' όλα του τα εύρηματα, σ' έναν ειδικά διαρρυθμισμένο χώρο του κάστρου της Κερύνειας στην Κύπρο, που δυστυχώς είναι άκόμα στην Τουρκική κατοχή.

Τό συμπέρασμα που θά μπορούσε εύκολα να θγει άπ' όσα ως τώρα είπαμε είναι, ότι αυτό το πολύτιμο άρχαιολογικό/ιστορικό εύρημα, που τόσο πράγματα μπορεί να μάς άποκαλύψει, άν δεν άντιμετωπιστεί σωστά με πλούσια και πολύπλευρη γνώση, και την ώρα της άνασκαφής του, με κα μετά την ανέλκυσή του, θά μετατραπεί σ' έναν άχρηστο σωρό από διαλυμένα συντρίμια, που τίποτα δεν θά μπορούν να άποκαλύψουν πιά.

Τό πλοίο ειδημένο σαν τεχνούργημα, σαν τεχνολογικό έπίτευγμα είναι



3. Σέ ναύαγιο του Τάρντο φαίνεται καθαρά ή μία πλευρά του πλοίου που έχει διατηρηθεί.

αίγυρα μία από τις πιο όμορφες αλλά και πιο σημαντικές δημιουργίες του ανθρώπου.

Το αρχαίο ναυάγιο, για την αρχαιολογική/ιστορική έρευνα είναι ίσως ένα από τα σημαντικότερα ευρήματα γιατί είναι ένα πραγματικά «κλειστό εύρημα». Το ίδιο το πλοίο, το κάθε αντικείμενο πάνω σ' αυτό, ήταν ζωντανό, ήταν σε χρήση την ώρα που βούλιαξε. Ένα παρθένο ναυάγιο, όπως είναι τα περισσότερα θαλάσσια ναυάγια, είναι ένας πραγματικός θύλακας χρόνου (time capsule) από την εποχή που χάθηκε το καράβι.

Σημειώσεις

1. Καινή Διαθήκη, Πράξεις των Αποστόλων 27:13—27:44.
2. Θεοκλήδης Σορόκος.
3. Ο Άμερικανός υποβρύχιος αρχαιολόγος George Bass, υπολογίζει τα ναυάγια αυτά, στην Ανατολική Μεσόγειο μόνο, σε 10.000 περίπου.
4. Την άνασκαφή βοηθούν και χρηματοδοτούν η Αρχαιολογική Υπηρεσία της Κύπρου και το Πανεπιστήμιο της Πενσυλβανίας.

#### Βιβλιογραφία

THROCKMORTON, P., Shipwrecks and Archaeology, 1970.  
BASS, G., Archaeology Underwater, 1966.  
MACKERROY, K., Maritime Archaeology  
TAYLOR, J. du PLAT, Marine Archaeology, 1965.  
Marine Archaeology, Glaston Paper 23.  
Καινή Διαθήκη, Πράξεις Αποστόλων 27:13—27:44.  
Όρισμένες φωτογραφίες προέρχονται από τα παραπάνω βιβλία.

#### Ancient Shipwrecks and their After - life.

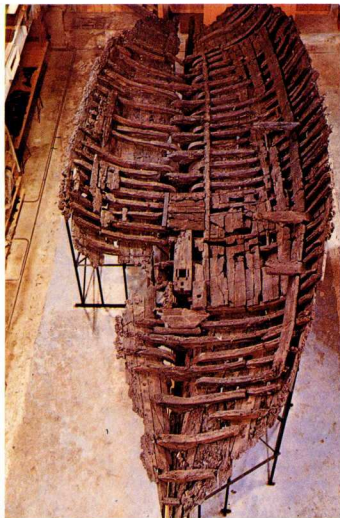
In this article the author refers to the factors that cause a shipwreck and to the manner in which a sunken ship is destroyed. Bad weather conditions; fire, war, piracy or accident can mainly be held responsible for a shipwreck.

From the moment a wrecked ship reaches the bottom of the sea, an odly different and usually fatal phase of its life commences,

that of gradual destruction: microorganisms disintegrate the wood, while the relative heat oxidizes the iron parts. The geographic position and the depth in which the wreck lies also affect the ship's preservation. A ship sunk on a hard rocky sea bed does not last long, it soon disintegrates and turns into shapeless, petrified, small masses. If, however, the sea bed happens to be sandy or muddy, then the wreck will slowly be covered by this movable bottom material and will be preserved indefinitely.

Soon after a sunken ship reaches the bottom, sails and shrouds come apart, the wood disintegration commences and finally in a period of ten to twenty years the ship splits in two under its own weight. The part remaining on the bottom being better protected will be preserved while the other will perish.

The best preserved wrecks, found so far, are those transporting merchandise, mainly amphorae, since the weight of the cargo stabilizes the wooden parts on the sea bed that are thereafter easily covered by sand and mud, the natural preservation materials.



4-5. Το πλοίο της Κερύνειας: α) κατά την άνασκαφή του και β) συντηρημένο.