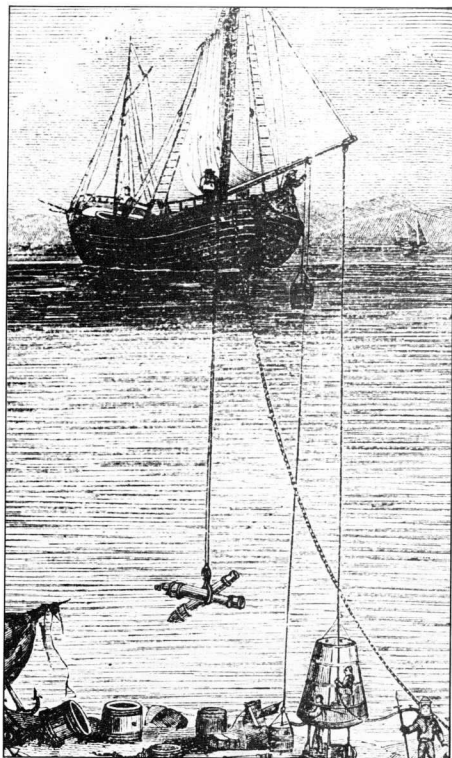


ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ



Ο Κόδων υπήρξε ένα από τα πρώτα εξαρτήματα για το «υποβρύχιο κυνήγι του θησαυρού». Αυτό εξελίχθηκε χάνοντας τον τυχοδιωκτικό του χαρακτήρα, σε «υποβρύχια έρευνα», που διακρίνει με τη επιστημονικότητα.

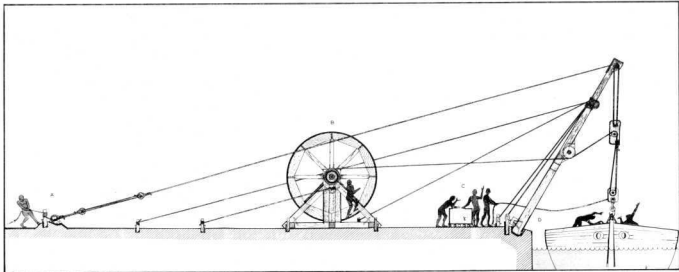
‘Η Μεσόγειος, θάλασσα ζωντανή, ολοένα αλλάζει όψη’. Πολλές μεταβολές της στάθμης της παρατηρούνται από την αρχαιότητα ως τις μέρες μας, που άλλοτε αποκαλύπτουν γη και άλλοτε καταποντίζουν ανθρώπινες δραστηριότητες. Έτσι το 1904 γίνεται στην Ελλάδα η πρώτη προσπάθεια καταγραφής καταποντισμένων λιμενικών έργων’.

‘Η υποβρύχια αρχαιολογία που ασχολείται με εύρηματα του βυθού θάλασσας, λιμνών και ποταμών, στην Ελλάδα έχει ως κύριο πλαίσιο δραστηριότητας το βυθό της Μεσογείου. (εικ. 1).

Χάρη στους Φοίνικες και τους Έλληνες η Μεσόγειος γίνεται, από την 1η χιλιετία, το κέντρο του αρχαίου κόσμου’. ‘Ήδη στην 4η χιλιετία η Κρήτη κυριαρχεί με το δυνατό της ναυτικό στο Αιγαίο, ενώ κατά την 3η χιλιετία εμφανίζονται και άλλες ναυτικές δυνάμεις, όπως οι φοινικικές πόλεις Ούγκαριτ, Βύβλος, Τύρος, Σιδών.

‘Ο ανεπτυγμένος όμως Κρητομικηναϊκός κόσμος θά δεχτεί το πλήγμα της επιδρομής των Άχαιών που, καταστρέφοντάς τον, δημιουργεί νέα κέντρα στις ακτές της Κρήτης, της Ρόδου, της Κύπρου και της Μ. Ασίας. Το 1000 π.Χ. παρατηρείται μία άνθιση του φοινικικού ναυτικού με την ίδρυση της Καρχηδόνας. Από το 800 π.Χ. αρχίζει η εξάπλωση των Έλλήνων στα παράλια της Μεσογείου με την ίδρυση πολυάριθμων αποικιών (775 π.Χ. ίδρυση της πρώτης αποικίας στη Ν. Ιταλία, στη νήσο Πηθικούσες).

‘Από τα μέσα του 7ου ως τον 5ο αι. π.Χ. πολυάριθμα αποικιακά κέντρα που απλώνονται από τη Μαύρη Θάλασσα ως τη Ναύκρατη της Αιγύπτου, ιδρύονται από ελληνικές πόλεις. ‘Ο 5ος αι. αποτελεί περίοδο ελληνικής θαλάσσιας κυριαρχίας — κυρίως αθηναϊκής — που κορυφώνεται με τις κατακτήσεις του Μεγάλου Αλεξάνδρου. Την ελληνιστική εποχή το πολεμικό ναυτικό αποκτά τεράστια θαρύτητα τόσο για την άμυνα όσο και για την κατακτητική πολιτική. Τα πλοία κατασκευάζονται μεγαλύτερα, γεγονός που καθιστά αδύνατο να τραβιούνται στην ξηρά, έτσι χτίζονται ειδικές εγκαταστάσεις. Παράλληλα κατασκευάζονται προβλήτες με σκάλες και με εγκαταστάσεις για άνυψωτικά μηχανήματα που βοηθούν στο φόρτωμα και ξεφόρτωμα των πλοίων (εικ. 2)’.



Αναπαράσταση ανυψωτικού μηχανήματος με τροχό (Σχ. Tony Kozell)

‘Αργότερα, η εξάπλωση τών Ρωμαίων δίνει νέα ώθηση στο εμπόριο, καθιστώντας τη Μεσόγειο «ρωμαϊκή λίμνη» (mare nostrum όπως την αποκαλούσαν οι ίδιοι), ως τόν 4ο αι. μ.Χ. όποτε οι θαρραλικές επιδρομές θέτουν τέλος στη ρωμαϊκή κυριαρχία. Μέ την άποσύνθεση της ρωμαϊκής και τήν ίδρυση της βυζαντινής αυτοκρατορίας από τόν Μεγάλο Κωνσταντίνο (306 - 337), δημιουργούνται νέα κέντρα δραστηριότητας στην ‘Ανατολή. Από τό Βυζάντιο, αϊ εϊδικά τήν Κωνσταντινούπολη, ελέγχονται οι στεριανοί δρόμοι πού ένώνουν τήν Εύρωπη μέ τήν ‘Ασία και οι θαλάσσιοι πού ένώνουν τή Μαύρη Θάλασσα μέ τό Αίγαίο. Παρά τή σημασία τής θαλάσσης γιά τή ζωή τού Βυζαντίου, μέχρι τόν 5ο αι., ή αυτοκρατορία δέν είχε ιδιαίτερα σημαντική ναυτική δύναμη. Τό γεγονός αυτό υπήρξε αϊτία νά χάσει τήν κυριαρχία

της στή δυτική Μεσόγειο. Γύρω, όμως, στόν 6ο αι. τό Βυζάντιο οργανώνει τή ναυτική του δύναμη. ‘Ο ‘Ιουστινιανός (527 - 565) κατορθώνει ν’ άνακτήσει δυτικές περιοχές, κάνοντας τή Μεσόγειο τμήμα τής Βυζαντινής αυτοκρατορίας³. Τόν 11ο αι. άρχίζει ή παρακμή τού Βυζαντίου (μόχη τού Μαντζικέρτ, 1070, πού άνοίγει στός Τούρκους τics πύλες τής Μ. ‘Ασίας. Οι Νορμανδοί εδραϊώνουν τή δύναμη τους στην ‘Ιταλία). Τή θαλασσοκρατία τής Μεσογείου άποκτά ή Δύση. Μετά τήν πτώση τής Κωνσταντινούπολης (1453) τό ελληνικό ναυτικό θά περιμενέ τόν 19ο αι. γιά νά ξαναεμφανιστεί στό προσκήνιο μέ τόν ‘Αγώνα κατά τών Τούρκων.

Σημειώσεις

1. Πλοΐα είναι ή φιλολογία σχετική μέ τήν άλλαγή τής στάθμης τής θαλάσσης. Μέ τό θέμα αυτό έχουν ασχοληθεί διάφοροι επιστήμονες (αστρονόμοι, γεωλόγοι, γεωφυσικοί, ωκεανολόγοι, κλιματολόγοι, βιολόγοι, αρχαιολόγοι, ιστορικοί, τοπογράφοι, γεωγράφοι, μηχανικοί κ.ά.) Οι αρχαιολόγοι ένδιαφέρονται γιά τή σχετική άλλαγή τής στάθμης τής θαλάσσης πού μπορεί νά έπειλεία είτε στην άλλαγή τής ίδιας τής στάθμης τής θαλάσσης είτε σέ κίνηση τής έρπας. Η πολυπλοκότητα τού θέματος φαίνεται άν σκετοΐμε ότι εδραϊεται από τούς εφεξής παράγοντες: αστρονομικός σέ σχέση μέ τή θερμοκρασία και τήν αλατότητα τών νερών, κλιματολογικός σέ σχέση μεταξύ άλλων, μέ τό ποσοστό νερού πού θρϊσκειται σέ διάφορες μορφές (ύγρο, αέριο, στερεό), μετεωρολογικός σέ σχέση μέ πίεσεις και άνέμους κ.ά., υδρολογικός δηλαδή τήν προέλευση νερών από ποτάμια.

2. Τό 1907 ό Γεωργιάδης κάνει μιά περιγραφή άρχαίων λιμανιών ένώ τό 1923 ό Γερμανός Lehmann - Hartleben δίνει έναν κατάλογο τών τότε γνωστών καταπονημένων λιμανιών τής Μεσογείου. ‘Ο κατάλογος αυτός συμπληρώνεται στό

The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration 11 και 12.

3. Η πρώτη θαλάσσια τροφή πού πήραν οι άνθρωποι ήταν οι άχιθόδες (G.D. Clark, Prehistoric Europe. The Economic Basis, London 1952. ‘Ο άνθρωπος τού Νεάντερταλ, στό Γιβραλτάρ, τρεφόταν κυρίως μέ άχιθόδες). Τή Νεολιθική εποχή και τήν εποχή τού Σιδήρου παρρηγοΐνται κάποιες τελειοποιήσεις στό έργοαία φάρμακος: άγιότριψα, μεταλλικά κομμάκια, θαρδία καθώς και άνάπτυξη τών φαρμαγίων πού κάνουν τό φάρμακο πύό άποδοτικό. Πραγματική όμως πρόοδος τής άλείας παρρηταίας στους ιστορικούς χρόνους, όποτε συμπίπτει μέ τήν άνάπτυξη τής αστικής οικονομίας. Τότε τό φάρμακο είναι οργανωμένο και τό φάρμα γίνονται παστά. Τό ένδιαφέρον τών άρχαίων ‘Ελλήνων είναι ζωηρό γιά τό φάρμα. Ζωολογικός παρρητηρήσεις και άπεικονισίες είναι συχνές. Λέγεται πως πρώτοι οι Μακεδόνες χρησιμοποιούσαν φυσικές μίγες ως δόλωμα. Οι δέ Ρωμαίοι υπήρξαν αναμφίβολα οι μεγαλύτεροι φαρδές — είχαν έκτροφία γιά στρειδία και ίχθυοτροφεία — ή «έπιστημη τού φαγητού» είχε φτάσει σέ τέτοια τελειότητα ώστε στην άγορά τους είχαν λιμανούλες γιά νά πούλουν τό φάρμα ζωντανά.

4. ‘Ός παράδειγμα αναφέρουμε τό λιμάνι τής Δήλου, σημαντικό θρησκευτικό και εμπόρικο κέντρο. Είχε προβλήτες μήκους 6 - 20 μέτρα πού από τή μεριά τής θαλάσσης προστατεύονταν από πέτρινα τείχη. Τα τείχη αυτά ήταν στερεωμένα στό θαλάσσιο θυθό μέ υδραυλικό κοινάμιο. Γιά νά διευκολύνεται ή προσάρτηση τών πλοίων, πέτρινοι κόθοι ήταν τοποθετημένοι σέ κανονικά διαστήματα. Τό λιμάνι αυτό τής Δήλου, πού στην αρχαιότητα είχε βάθος 4 - 5 μ., είναι σήμερα καλυμμένο από ίαύ.

5. Σημαντικό είναι ένα ναυαγίο στό ανοιχτό τού λιμανιού Μαρζαμπίε στό Ν.Α. τής Σικελίας, σέ 9 μ. βάθος. Η ύποβρύχια έρευνα έφερε στό φως σημαντικά στοιχεία: Τό κοράβι είχε χτυπήσει σέ βράχια. Τό μήκος τού ήταν περίπου 24 μ., και τό φορτίο του, 200 - 300 τόννων, αποτελούσαν μαρμαρίνα αρχιτεκτονικά στοιχεία (28 κίονες, βάσεις, κιονόκρανα κ.ά., όλα από άσπρο μάρμαρο Προκονήστου και ένας άμβωνας από πρότυπο Θεσσαλικό μάρμαρο) πού πιθανώς προοιζείται γιά κάποια εκκλησία τής Β. Αφρικής. Έτσι υπερπαινούμε πως στην Ιουστινιανία εποχή υπήρχαν «πρότυπα» εκκλησιών (είκ. 3).



3. Βυζαντινό κιονοκράνο από άσπρο Προκονήστου μάρμαρο. Βρέθηκε σέ ναυαγίο στό ανοιχτό τής Σικελίας.