

Στρωματογραφική ανάλυση και μελέτη ακρόπρωρου Ναυτικού Μουσείου Γαλαξειδίου

Αντώνης Πατεράκης
Συντηρητής Έργων Τέχνης
Χριστίνα Σπεράντζα
Συντηρήτρια Έργων Τέχνης

Το Ναυτικό Μουσείο Γαλαξειδίου, το παλαιότερο ναυτικό μουσείο της Ελλάδας, εικονογραφεί τη ζωή και τη ναυτική επίδοση των κατοίκων του από την προϊστορική περίοδο έως και τον 20ό αιώνα. Ιδρύθηκε το 1928 από τον κοινοτάρχη Ευθύμιο Βλάχη, ενώ ανακαινίστηκε και επεκτάθηκε το έτος 2002-2003. Στη σημερινή του μορφή περιλαμβάνει μια πλούσια συλλογή πινάκων ιστιοφόρων, ναυτικών οργάνων και εγγράφων, χαρτών, όπλων, επιτύμβιων πλακών, καθώς και τέσσερα ξύλινα ακρόπρωρα, ένα εκ των οποίων αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας μελέτης. Τα ακρόπρωρα, από τα πιο χαρακτηριστικά έργα της ναυτικής ξυλογλυπτικής, είναι γλυπτά που τοποθετούνταν στην πλώρη, στο ανώτερο τμήμα του ξύλου που αποτελεί τη συνέχεια της καρένας («κοράκι») και βρίσκεται κάτω από τον πρόβολο, το πλωριό άλμπουρο ή μπαστούνι. Τα ακρόπρωρα είτε ήταν στερεωμένα στο «κοράκι» είτε ήταν όρθια στο μπροστινό μέρος της πλώρης. Παρίσταναν συνήθως γυναικείες μορφές σε φυσικό μέγεθος, προτομές ιστορικών προσώπων –το όνομα των οποίων έφερε το καράβι– σε υπερφυσικό μέγεθος (Άρης, Θεμιστοκλής)¹, ή μορφές από τη μυθολογία (γοργόνες), ως αποτέλεσμα του φόβου των ανθρώπων για το άγνωστο και της προσπάθειας υπέρβασης του φόβου αυτού.

Τα ακρόπρωρα

Ιστορική αναδρομή

Οι πρώτες απόπειρες πλεύσης στο Αιγαίο χρονολογούνται στην 9η χιλιετία, ενώ οι πρώτες απεικονίσεις πλοίων προέρχονται από την ανατολική Μεσόγειο, χρονολογούμενες γύρω στο 3500 π.Χ. Από αυτές αντλούμε πληροφορίες για την κατασκευή των πλοίων, τη διακόσμησή τους και κατά συνέπεια την εξέλιξη της διαμόρφωσης της πλώρης και των ακρόπρωρων. Στην ανατολική Μεσόγειο και την Αίγυπτο το πλοίο συμβόλιζε τη μεταφορά αγαθών και ψυχών από τον επίγειο στον Άλλο Κόσμο. Στα ιερά αυτά πλοία οι πλώρες είχαν τη μορφή αιγυπτιακών θεοτήτων (π.χ. το γεράκι Edfu).

Στο πέραςμα των ετών η πλώρη των πλοίων άρχισε να παρουσιάζεται και

με τη μορφή ζώων. Για παράδειγμα, τμήμα αναγλύφου από το ανάκτορο του Σαργών στη σημερινή Χορσαμπάντ (νεοασσυριακή περίοδος, 721-705 π.Χ.), το οποίο βρίσκεται στο Μουσείο του Λούβρου², εικονίζει πλοίο που μεταφέρει ξυλεία και έχει πλώρη με μορφή κεφαλής αλόγου. Άλλα παραδείγματα πλώρης με μορφή κεφαλής ζώου έχουμε σε απεικόνιση νεκρικού ταξιδιού από τάφο στην Ντίρ ελ Μεντίνα³, αλλά και σε ανάγλυφο στην πόλη Καρνάκ. Εδώ παρουσιάζεται νεκρική πομπή με βάρκα που μετέφερε το θεό Amun, στην οποία η πλώρη και η πρύμνη έχουν σχήμα κεφαλιού ζώου⁴.

Στον ελληνικό χώρο, η εσοφή των ανθρώπων με τα πλοία και την εξερεύνηση της θάλασσας, καθώς και οι εμπορικές συναλλαγές με άλλες περιοχές της Μεσογείου, αναπτύχθηκαν περί την 3η χιλιετία π.Χ., ενώ

η ναυπήγηση πλοίων φαίνεται να ξεκινάει από τις Κυκλάδες. Εξάλλου, πολλά πλοία αποδίδονται με κάθε λεπτομέρεια σε διάφορα αρχαία σκεύη- χαρακτηριστική είναι η κάθετη πρύμνη τους και η χαμηλή πλώρη που αποηλγεί σε έμβολο. Ένα από τα παραδείγματα αποτελεί το πήλινο σκεύος (πιθανόν κάτοπτρο) που ανήκει στον πολιτισμό Κέρου-Σύρου⁵ και εκτίθεται στο Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο. Στον πυθμένα του –ανάμεσα σε οπειροειδή μοτίβα– απεικονίζεται η μορφή ενός πλοίου. Σε μεσοελλαδικό αγγείο της Ιωλκού που φυλάσσεται στο Μουσείο Βόλου⁶ παρατηρούμε την ύπαρξη διακόσμησης με στενόμακρο κύτος, η πλώρη του οποίου καταλήγει σε στόμα ζώου, που αποτελεί προφανώς την προσωποποιημένη ψυχή του πλοίου. Λεπτομερειακή αναπαράσταση πλοίων συναντάμε σε όλες

τις μορφές τέχνης της αρχαίας Ελλάδας, όπως, για παράδειγμα, σε τοιχογραφία της Δυτικής Οικίας του προϊστορικού οικισμού Ακρωτηρίου Θήρας (τέλη μεσοκυκλαδικής περιόδου, 1650 π.Χ.). Πρόκειται για τη μικρογραφική Ζωφόρο της Νηοπομπής, στην οποία παριστάνεται ο απόπλους και η άφιξη στόλου. Τα πλοία έχουν σχήμα μισοφέγγαρου με υπερυψωμένη πλώρη και πρύμνη, οι οποίες διακοσμούνται, αντιστοίχως, με λιοντάρια και φιδία και λουλούδια, πεταλούδες και πουλιά'. Κατά τον 9ο αιώνα π.Χ. και τη γεωμετρική εποχή, τα πλοία είχαν ένα είδος ελλειψοειδούς καταστρώματος, με μια προεξοχή στην πλώρη και στην πρύμνη. Πιστή απεικόνιση πλοίου της εποχής έχουμε σε κρατήρα της Μεγάλης Ελλάδας, έργο του κεραμέα Αριστόνοθου (π. 650 π.Χ.), που βρίσκεται στο Μουσείο Capitolini της Ρώμης. Στο αγγείο αυτό παριστάνεται μια ναυμαχία ανάμεσα σε ένα ελληνικό πλοίο και ένα φοινικικό. Το ελληνικό πλοίο εικονίζεται στα αριστερά και φέρει ευθύγραμμο πηρωαίο έμβολο, στην αρχή του οποίου είναι ζωγραφισμένος ένας σφβαλμός. Όπως και στα παλαιότερα πλοία, το μάτι συμβολίζει τη δύναμη του πλοίου και έχει την ικανότητα να ασπράξει τους φόβους και τους κινδύνους⁹. Άλλο εξαιρετικό παράδειγμα απεικόνισης πλοίου αποτελεί μια αττική μελανόμορφη κύλικα, η παλαιότερη κύλικα τύπου Α, του αγγειογράφου Ξηκία (540-535 π.Χ.), η οποία βρίσκεται στο Staatliche Antikensammlung του Μονάχου¹⁰. Τη γνώριμη απόληξη της πρύμνης και της πλώρης των πλοίων, με τη χαρακτηριστική διαμόρφωση σε μορφή ζώου, εξακολουθούμε να συναντάμε και αργότερα, κατά την περίοδο των Βικινγκς, στη Βόρεια Ευρώπη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το πλοίο Oseberg, που εκτίθεται στο μουσείο των Βικινγκς, στο Bygdøy της Νορβηγίας. Κατασκευάστηκε το 815-820 και χρησιμοποιήθηκε ως πλεύσιμο για πολλά χρόνια προτού γίνει τάφος για

μία βασίλισσα, την υπερτέρα και τα πολυτιμότερα αντικείμενά της, το 834. Στο πλοίο αυτό η πλώρη είναι ακαλιμένη έτσι ώστε να αναπαριστά το κεφάλι και η πρύμνη την ουρά ενός φιδιού¹¹.

Στη νεότερη ιστορία της Ελλάδας, στα τέλη του 18ου αιώνα, υπήρξαν αυξημένες εμπορικές συναλλαγές και εξάπλωση του ελληνικού στόλου, γεγονός που συνετέλεσε και στη συγκρότηση του πολεμικού στόλου της Ελληνικής Επανάστασης του 1821. Αυτή η ανάπτυξη του στόλου είχε ως αποτέλεσμα την κατασκευή ακρόπρωρων στους παραδοσιακούς ταραναάδες. Ωστόσο, πολλά από τα ακρόπρωρα είναι κατασκευασμένα και στο εξωτερικό (για παράδειγμα, σε ναυπηγεία της Ιταλίας).

Με τα ξυλόγλυπτα ακρόπρωρα ιστοφόρων караβιών του 19ου αιώνα, προσανατολιζόμαστε σε διαφορετική μέγεθος, που σχετίζονται με την τρισδιάστατη γλυπτική. Κάποια από τα ακρόπρωρα είναι κατασκευασμένα και στην Ελλάδα από ελληνικούς ταραναάδες: Της Σύρου, της Τήνου, της Ρόδου, της Ύδρας, της Σύμης και του Καστελόριζου.

Είναι γνωστό ότι ακρόπρωρα κατασκευάστηκαν από τον Χατζηνικολό Πρίντζη και τον Ιωάννη Κολλάρο ή Κουβαρντά από την Τήνο, ενώ η ναυπήγηση του «Αρν» του Μισούλη το 1801 στη Βενετία, από τον αρχιμαραγκό Μαστρογιώργη, δείχνει ότι ακρόπρωρα κατασκευάζονταν στο εξωτερικό, με καθοδήγηση όμως ελληνών μαστόρων¹². Οι κατασκευαστές των πλοίων ήταν άνθρωποι με διάφορες ειδικότητες, ενώ κάποιοι από αυτούς ταξίδευαν μαζί με το πλοίο, για να μπορούν να διευθετήσουν διάφορα προβλήματα που μπορεί να παρουσιάζονταν κατά την πλεύση. Στις αρχές του 15ου αιώνα αναφέρονται ως τεχνίτες οι Θεόδωρος Μπασάνος και Νικόλαος Παλονάνος στη Βενετία, ο Μαστρο-Σταμάτος στα Φωρά και την Κωνσταντινούπολη, και οι προαναφερόμενοι αρχιμαραγκό Μαστρογιώργης και Χατζηνικολός Πρίντζης.

Και στη λαϊκή ελληνική τέχνη συνειστέθηκε η απεικόνιση των ελληνικών πλοίων της Επανάστασης. Παράδειγμα το κεντητό κεφαλάρι που προέρχεται από τη Σύρο και απεικονίζει ιστοφόρο με χαρακτηριστικό ακρόπρωρο. Φιλοτεχνήθηκε στα μέσα του 19ου αιώνα και εκτίθεται στο Μουσείο Μπενάκη. Έχει ως θέμα τη «γουλέτα», τρικάταρτο καρβί, που στην πρύμνη του ανεμίζει η ελληνική σημαία του τύπου του «επιόχμου» (τσαμπούρα) που καθιέρωσε ο βασιλιάς Όθωνας το 1858. Η καθιερωμένη φιγούρα της πρώρας, που φορά στέμμα και παίζει αυλό, είναι η γοργόνα, η αδελφή του Μεγαλέξανδρου, των ελληνικών θρύλων, που, αφού πληροφορήθηκε από τους ναυτικούς ότι ο «βασιλιάς ζει και βασιλεύει», κάθισε στην πλώρη σαν καλόγημο ακρόπρωρο και συνοδεύει με μουσική το ταξίδι¹³.

Σωζόμενα ακρόπρωρα Θεματολογία

Τα σωζόμενα ακρόπρωρα ανήκουν στις συλλογές των ιστορικών και ναυτικών μουσείων, ενώ ένας σημαντικός αριθμός βρίσκεται σε ιδιωτικές συλλογές. Η ταξινόμηση γίνεται σε δύο ομάδες:

1. Ακρόπρωρα που προέρχονται από πολεμικά πλοία της Επανάστασης και απεικονίζουν μορφές πρώων της, σε προτομές ή σε υπερφυσικό μέγεθος.

2. Ακρόπρωρα εμπορικών πλοίων ή μικρότερων σκαφών, τα οποία παριστάνουν γυναικείες ή μυθολογικές μορφές.

Συνήθως η μορφή του ακρόπρωρου αντιπροσώπευε την ονομασία του πλοίου. Τα ξυλόγλυπτα έργα ανήκουν σε ανώνυμους τεχνίτες που ήταν επηρεασμένοι από την τεχνοτροπία της Δύσης και χρονολογικά κατατάσσονται στον 18ο και 19ο αιώνα. Τα περισσότερα ακρόπρωρα έχουν φιλοτεχνηθεί από τεχνίτες που ξύλινα οι οποίοι εργάζονταν στην Ελλάδα, κάτω και από το πνεύμα της τοπικής παράδοσης. Ωστόσο, ορισμένα από



1. Γενική άποψη του ακρόρρωρου, στη θέση που τοποθετήθηκε μετά τη συντήρησή του, στο νέο Ναυτικό Μουσείο Γαλαξειδίου.

αυτά είναι κατασκευασμένα στο εξωτερικό με τεχνική που φανερώνει ότι φιλοτεχνήθηκαν από καλλιτέχνες με άρτια κατάρτιση.

Τα ακρόρρωρα αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα λαϊκής τέχνης, και η ξυλογλυπτική, όπως και κάθε λαϊκή έκφραση, πηγάζει από το λαό. Στο όραμα του λαϊκού καλλιτέχνη συνυπάρχουν το πραγματικό με το φανταστικό, το μυθικό, το φυσικό, το θεϊκό στοιχείο. Έτσι, θέματα όπως λοντάρια, τέρατα, άγγελοι, γοργόνες, συνυπάρχουν με πρόσωπα πραγματικά, που έπαιξαν ρόλο στην πορεία της ιστορίας της Ελλάδας, ήρωες της Ελληνικής Επανάστασης για παράδειγμα. Σε θεματολογικό επίπεδο επικρατούν, ωστόσο, το γοργόνιο και ο ήρωας με την περικεφαλαία, που θυμίζει παραστάσεις του Θεμιστοκλή ή του Μεγάλου Αλεξάνδρου. Με τα ακρόρρωρα του 18ου και 19ου αιώνα προσανατολιζόμαστε προς τα μεγέθη της μνημειώδους γλυπτικής, ασυνήθιστης για την ελληνική λαϊκή τέχνη. Είναι μια εποχή που γίνεται αισθητή η επίδραση του μπαρόκ. Στα ακρόρρωρα της ελληνικής λαϊκής τέχνης συνυπάρχουν στοιχεία από όλες τις περιοχές της ελληνικής παράδοσης, με επιρροές φυσικά και από ρεύματα της Δύσης. Στοιχεία και από τις δύο πλευρές συνδέονται με απλό και συνήθως τρόπο.

Διαστάσεις ακρόρρωρου

Ύψος του κορμού: 1,51 μ.
Ύψος μαζί με τη βάση: 1,61 μ.
Μήκος της εγκοπής στην πλώη πλευρά: 112,5 εκ.
Ελάχιστο πλάτος γλυπτού: 46 εκ.
Μέγιστο πλάτος γλυπτού: 70 εκ.

Ακρόρρωρα που απεικονίζουν ιστορικές μορφές με περικεφαλαία και θώρακα –όπως ο Άρνης ή ο Θεμιστοκλής, με το γοργόνιο στο στήθος ή στους ώμους– ή γυναικείες μορφές, είναι μερικά χαρακτηριστικά παραδείγματα που σώζονται έως σήμερα. Τα παραθέτουμε εδώ:

- Ακρόρρωρα από το Εθνικό Ιστορικό Μουσείο, με μορφές πρώων.
- Ακρόρρωρο «Άρνης» της ναυαρχίδας του Ανδρέα Μιαούλη.
- Ακρόρρωρο από το πλοίο «Καρτερίρα», που ήταν το πρώτο ατμοκίνητο πλοίο που πήρε μέρος σε ναυτικές επιχειρήσεις κατά τη διάρκεια του Αγώνα.
- Ακρόρρωρο «Σόλων», του ομώνυμου ιστοπρόφου του Γ. Πανού, από τις Σπέτσες. Αρχές 19ου αιώνα. Αθήνα, Εθνικό Ιστορικό Μουσείο (1682).
- Ακρόρρωρο «Επαμεινώνδας», του ομώνυμου ιστοπρόφου του Κωνσταντίνου Μπάμπα, από τις Σπέτσες. Αρχές 19ου αιώνα. Αθήνα, Εθνικό Ιστορικό Μουσείο (527).
- Ακρόρρωρο «Νίκης». Συλλογή Ι. Κωνσταντόγλου¹.
- Ακρόρρωρο «Θεμιστοκλής», του ομώνυμου ιστοπρόφου του Αντώνιου Κριεζή, από την Ύδρα. Αρχές 19ου αιώνα. Αθήνα, Εθνικό Ιστορικό Μουσείο (172).
- Ακρόρρωρο «Θεμιστοκλής», από το ιστοπρόφο του Χατζή Γιάννη Μέξη.
- Ακρόρρωρο «Αμάλθεια». Ναυτικό Μουσείο Γαλαξειδίου (182).
- Ακρόρρωρο με γυναικεία μορφή με λευκή πτυχωτή φούστα. Μουσείο Γαλαξειδίου.
- Ακρόρρωρο με γυναικεία μορφή με δίχρωμο φόρεμα. Μουσείο Γαλαξειδίου.
- Ακρόρρωρο με γυναικεία μορφή. Ναυτικό Μουσείο Οίας Σαντορινίς.
- Ακρόρρωρο με μορφή κόρης. Σαντορινή, Συλλογή Μ. Νομικού.
- Κεφάλι από ακρόρρωρο. Σύμη, Ναυτικό Μουσείο.

- Ακρόρρωρο με γυναικεία μορφή. Χίος, ιδιωτική Συλλογή Εμμ. Ρεβύθη¹.
- Ακρόρρωρο από ιδιωτική συλλογή της Χίου.
- Ακρόρρωρο από τη Χίο. Βιβλιοθήκη Αδ. Κοραή, Συλλογή Αργέντη.
- Δύο ακρόρρωρα μικρών σφαικών νωμάτων. Ηράκλειο, Ιστορικό Μουσείο.
- Ακρόρρωρα «Λυκούργος» και «Ασπασία», από τα ομώνυμα πλοία του Γ. Σάντου. Σπέτσες, Ιστορικό Μουσείο.

Τρόπος κατασκευής των ακρόρρωρων

Τα ξύλα από τα οποία έχουν κατασκευαστεί τα ακρόρρωρα προέρχονται συνήθως από κωνοφόρα δέντρα, όπως είναι το έλατο, το πεύκο και το κυπαρίσσι. Οι τεχνίτες χρησιμοποιούσαν για τα ακρόρρωρα κορμούς που είχαν τις διαστάσεις που απαιτούσε το έργο, ενώ, εάν ο κορμός αποδεικνυόταν τελικά ανεπαρκής, σκάλιζαν ορισμένα μέρη του σώματος σε διαφορετικά κομμάτια. Στα περισσότερα ακρόρρωρα τα χέρια ήταν ξεχωριστά και η σύνδεση γινόταν με μεταλλικά σφηνοειδή έμβολα, που έμπαιναν «περαστά» μέσα σε σφηνοειδείς αύλακες. Μετά την ολοκλήρωση της ξυλογλυπτικής, το ξύλο βαφόταν με μίνιο –όπως και τα ξύλινα πλοία– και στη συνέχεια με χρώματα λαδομηνιογίδια. Στην εγκοπή των ακρόρρωρων έχουμε παρατηρήσει ίκνη πίσσας, ένα επίκρισμα που η χρήση του συντηρείται από την αρχαιότητα για την προστασία του ξύλου. Στα περισσότερα ακρόρρωρα πριν από το χρώμα περνούσαν λεπτά «στρώματα προστασίας».

Το ακρόρρωρο του Γαλαξειδίου

Στο ακρόρρωρο αυτό (εικ. 1) παρουσιάζεται μια όρθια γυναικεία μορφή που στριγγίζει σε ξύλινη βάση και προβάλλει το δεξί της πόδι. Ο κορμός εμφανίζει μια κίνηση προς τα εμπρός, με προεταμένο το στήθος, ενώ το κεφάλι παρουσιάζει ελαφριά



2-3. Λεπτομέρεια του στέμματος.

ανάσπα. Το αριστερό χέρι, που σώζεται, έχει φορά προς τα κάτω και πίσω, χωρίς να ακουμπάει στον κορμό του σώματος, ενώ μόνο η παλάμη με κλειστά δάχτυλα ακουμπάει στο μηρό. Το δεξί χέρι δεν σώζεται.

Η γυναίκα αυτή μορφή φοράει μακρύ ολόσωμο μαύρο ένδυμα με μανίκια μέχρι τον αγκώνα, ανοικτό έως το μπούστο, ενώ στη μέση υπάρχει φαρδιά ζώνη κόκκινου χρώματος. Χαρακτηριστική είναι η έντονη πτυχολογία του φορέματος (ιδιαίτερα στο στήθος και τη μέση), γεγονός που τονίζει την κίνηση που έχει όλο το σώμα. Στο μπούστο η πτύχωση είναι έντονη και κατά μήκος του επάνω μέρους του φέρει μικρά τρίγωνα με κόκκινα στίγματα. Στο αριστερό μανίκι, που καταλήγει σε διακοσμητικό πλέξιμο (κορδόνι), διακρίνονται ειδικά στοιχεία άνηθ. Το ένδυμα είναι ανασοκωμένο στο ύψος του δεξιού γόνατου, σχηματίζοντας τριγωνικό άνοιγμα, ώστε να αναδεικνύεται η κνήμη και τα μαύρα σανδάλια. Οι πτυχές συνεχίζονται έντονα κάτω από τη ζώνη και καταλήγουν στο τελείωμα του ενδύματος, που επίσης διακοσμείται περιμετρικά με κορδόνι. Πάνω από το άνοιγμα αυτό, διακρίνεται εμπνέστη φυτική διακόσμηση αποτελούμενη από μαργαρίτες.

Όλα σχεδόν τα χαρακτηριστικά του προσώπου είναι ανάγλυφα. Τα μάτια ξεχωρίζουν για το έντονο λευκό και τη μαύρη κόρη τους, ενώ τα χεί-

λια έχουν κόκκινο χρώμα. Τα φρύδια είναι μαύρα γραπτά. Τα μαλλιά, που δεν φτάνουν μέχρι τους ώμους, έχουν έντονο μαύρο χρώμα και κυματίζουν προς τα πίσω, σχηματίζοντας έντονο ανάγλυφο. Στην κορυφή του κεφαλιού, επάνω στην κόμη, υπάρχει στέμμα.

Η στάση του σώματος, με το προτεταμένο στήθος, το αριστερό χέρι προς τα πίσω, το δεξί πόδι εμπρός και το αριστερό πίσω, την κόμωση και το ανασοκώμα του κεφαλιού, παραπέμπουν σε μορφή που βρίσκεται σε κίνηση. Λόγω της κίνησης αυτής, τα μαλλιά και το φόρεμα έχουν κλίση προς τα πίσω, σαν να τα φυσάει ο άνεμος. Στην πίσω πλευρά του ενδύματος, ξεκινάει από τον ώμο ένα μαντίλι, το οποίο καταλήγει στη μέση της αριστερής πλευράς του ενδύματος. Στην πλάτη βρίσκεται και το τμήμα στο οποίο στηριζόταν το ακρόπρωρο επάνω στο πλοίο. Είναι σκαλισμένο στον ίδιο κορμό, σχηματίζοντας εσοχή σχήματος Π. Το γλυπτό στέκεται πάνω σε βάση που σχηματίζει έλικες ιωνικού κιονοκράνου¹⁵.

Παρατηρώντας το ακρόπρωρο, διαπιστώνουμε εμφανή επίδραση του δυτικού μπαραρό, όπως προκύπτει από την έντονη πτυχολογία, τη διακόσμηση και το έντονο ανέμιγμα – το οποίο υπάρχει μάλιστα και στα υπόλοιπα ακρόπρωρα του Μουσείου Γαλαξιδίου. Το γεγονός αυτό

οδηγεί στην υπόθεση ότι τα γλυπτά αυτά κατασκευάστηκαν σε εργαστήρια της Δύσης, όπως το Τριέστι¹⁶, αν και δεν αποκλείεται και η πιθανότητα κατασκευής τους από έλληνες ξυλογλύπτες που επηρεάστηκαν από δυτικά πρότυπα.

Υλικά κατασκευής

Το ακρόπρωρο είναι κατασκευασμένο από ένα ενιαίο τμήμα πεύκου, στο οποίο έχει γίνει προσθήκη ενός τμήματος για την απόδοση της πτυχολογίας της πίσω πλευράς του εν-



4. Το πρόσωπο της γυναίκας μορφής. Στο λαίμη της σημειωμένα τα χρωματικά στρώματα.

δύματος. Το χέρι είναι ξεχωριστό, στερεώνεται με μια μεγάλη σιδερένια καβίλια στο ύψος του ώμου, ακουμπά στο μηρό, στηρίζεται πάνω σε πρόσθετο τμήμα, ενώ το πάνω μέρος του μπράτσου έχει συμπληρωθεί με ένα επιπλέον τμήμα, που συνδέεται με καρφιά με το υπόλοιπο χέρι. Για να αποδοθεί το ανάγλυφο των μαλλιών στο πίσω μέρος του κεφαλιού, προστέθηκε ένα ακόμη ξύλινο τμήμα και στερεώθηκε με καρφιά. Τέλος, για τις ανάγκες έκθεσης του έργου, προστέθηκε στο κάτω μέ-



5-6. Τα χρωματικά στρώματα όπως παρουσιάζονται στο ένδυμα και το πόδι της μορφής.

πος του μια ξύλινη λεπτή σφήνα από κωνοφόρο δέντρο που καρφώθηκε στη βάση του γλυπτού.

Εργασίες συντήρησης

Οι εργασίες συντήρησης του ακρόπρωρου έλαβαν χώρα στο εργαστήριο συντήρησης ξύλινων και ξυλόγλυπτων αντικειμένων της Διεύθυνσης Συντήρησης Αρχαίων και Νεωτέρων Μνημείων (ΔΣΑΝΜ) του Υπουργείου Πολιτισμού. Πραγματοποιήθηκαν από τους συντηρητές έργων τέχνης του προαναφερόμενου εργαστηρίου, στα πλαίσια της συνεχούς συνεργασίας για θέματα συντήρησης που διατηρεί το Μουσείο Γαλαξιδίου με τη ΔΣΑΝΜ του ΥΠΠΟ.

Η συντήρηση του ακρόπρωρου, με σκοπό την επανέκθεσή του στο νέο Ναυτικό Μουσείο Γαλαξιδίου, κατέστη δυνατή μετά από συνεννόηση της κ. Ρ. Σταθάκη-Κούμαρη, αρχιπέκτων, λαογράφου και επιστημονικής συνεργάτιδας του μουσείου, με τον υπεύθυνο συντήρησης των ξύλινων και ξυλόγλυπτων αντικειμένων της ΔΣΑΝΜ κ. Αντώνη Πατεράκη.

Τεκμηρίωση χρωματικών στρωμάτων-επιζωγραφίσεων

Η διαπίστωση της ύπαρξης και η καταγραφή των υποκείμενων χρωματικών στρωμάτων αποτελεί το θέμα της παρούσας μελέτης. Σκοπός ήταν

να μελετηθεί η χρωματική δομή και οι μεταβολές του έργου στο πέρασμα του χρόνου, δεδομένα τα οποία αποτελούν και τη σφραγίδα της ιστορίας του. Για τη στρωματογραφική έρευνα δεν ήταν απαραίτητη η δημιουργία δειγμάτων, που μετά την καταγραφή τους καλύφθηκαν, ώστε να μην αλλοιώνουν το αισθητικό αποτέλεσμα. Η διαδικασία τεκμηρίωσης αφορούσε στη δημιουργία δειγμάτων για την πιθανή εύρεση παλαιών χρωματικών επεμβάσεων, με προσηκρτική επίκριση διαβρωτικού υλικού σε επιλεγμένες περιοχές περιορισμένης έκτασης. Αφειδίτριά για την έρευνα αυτή αποτέλεσε (ύστερα από οπτική παρατήρηση) η ύπαρξη ίχνους μπλε χρώματος σε περιοχές του ενδύματος με έντονο κρακελάρισμα, ή σε σημεία όπου παρατηρείται απόλεια ζωγραφικού στρώματος. Η υποψία επιζωγράφησης του ακρόπρωρου επιβεβαιώθηκε έπειτα από συζήτηση με την κ. Ρ. Σταθάκη-Κούμαρη. Η επίκριση με διαβρωτικό πραγματοποιήθηκε σε περιοχές που ήταν αντιπροσωπευτικές του συνόλου του γλυπτού, από τις οποίες θα μπορούσε κανείς να αποκομίσει μια γενική εντύπωση για την εικόνα του κατά τις διάφορες χρωματικές επεμβάσεις. Το διαβρωτικό υλικό που χρησιμοποιήθηκε ήταν «paint remover», με χρήση πινέλου, και με φορά κάθετη, από την κορυφή του γλυπτού

προς τη βάση. Τα στρώματα που εμφανίστηκαν αριθμήθηκαν με τη σειρά, ξεκινώντας από το επιφανειακό μαύρο χρώμα και προχωρώντας προς το ξύλινο υπόστρωμα (δηλαδή από το νεότερο προς το παλαιότερο υλικό). Δεν βρέθηκε «προτοιμιασία» κάτω από τα χρωματικά στρώματα, παρά μόνο απευθείας επίθεση λαδομπογιάς πάνω στο ξύλο (εκτός από την περιοχή της κόμης). Μετά την ολοκλήρωση της στρωματογραφικής έρευνας, τα δείγματα καλύφθηκαν με χρώματα ακουαρέλας.

Χρωματικά στρώματα

Πάνω από το μαύρο χρώμα, που διατηρείται σε όλη την επιφάνεια του ακρόπρωρου, έχει γίνει επίθεση χρωμάτων σε συγκεκριμένα σημεία του, για διακοσμητικούς λόγους. Έτσι, στην περιοχή του στέμματος, διακρίνεται κίτρινο χρώμα στο άνω και υπόλευκο χρώμα στο κάτω τμήμα του, ώστε να δημιουργηθεί χρωματική αντίθεση σε σχέση με την υπόλοιπη μαύρη επιφάνεια.

Στην περιοχή του *υπόλευκου χρώματος του στέμματος* (εικ. 2) διακρίνουμε τρία χρωματικά στρώματα: υπόλευκο, μαύρο και πορτοκαλοκόκκινο σε κυματισμό με κίτρινο φόντο. Επομένως, το αρχικό χρώμα που είχε χρησιμοποιηθεί κατά την κατασκευή της βάσης του στέμματος ήταν πορτοκαλοκόκκινο σε κυματισμό με κίτρινο φόντο. Το στρώμα αυτό διατηρήθηκε σε όλες τις άλλες επιζωγραφίσεις στο υπόλοιπο σώμα του ακρόπρωρου και παρέμεινε έτσι έως τη στιγμή που όλο το γλυπτό χρωματίστηκε με το μαύρο χρώμα, το οποίο αποτελούσε ένδειξη πένθους.

Στην περιοχή του *κίτρινου χρώματος του στέμματος* (εικ. 3) διακρίνουμε τέσσερα χρωματικά στρώματα: κίτρινο, μαύρο, μπλε, ροζ ανοιχτό. Επομένως, το αρχικό χρώμα που είχε χρησιμοποιηθεί για τις άνω τριγωνικές απολήξεις του στέμματος ήταν ένα ανοιχτό ροζ χρώμα. Αυτό χρωματίστηκε μπλε και τελικά μαύρο, ενώ οι λεπτομέρειές του έγιναν



7



8



9



10

κίτρινες για τη δημιουργία αντίθεσης. Στην περιοχή των *χαμηλών απολήξεων του στέμματος* (εικ. 3) διακρίνουμε τέσσερα χρωματικά στρώματα: κίτρινο, μαύρο, κίτρινο με πάτινα και ξαννά κίτρινο. Επομένως, το αρχικό χρώμα που είχε χρησιμοποιηθεί για το συγκεκριμένο τμήμα του στέμματος ήταν κίτρινο, το οποίο συναντάται και πάλι πριν την τελευταία επιζωγράφιση με μαύρο χρώμα. Στην περιοχή του *προσώπου* (εικ. 4) διακρίνουμε πέντε χρωματικά στρώματα: μαύρο, υποκίτρινο, ροζ, ροζ ανοικτό, ροζ-καφέ. Εδώ παρατηρούμε τις περισσότερες επιζωγραφίσεις σε σχέση με τις άλλες περιοχές του ακρόπρωρου. Το αρχικό χρώμα του προσώπου ήταν ροζ-καφέ ανοικτό, πάνω από το οποίο τοποθετήθηκε κατόπιν ένα ανοικτό ροζ χρώμα. Το τελευταίο, ίσως ελαφρά σκουρότερο, επιλέχθηκε για μια ακόμη φορά από τους επισκευαστές του πλοίου, δημιουργώντας έτσι το στρώμα που στην εικόνα φαίνεται ως στρώμα 3. Ακολούθησε μια επίχρωση με χρώμα υποκίτρινο-ροζ, που τελικά κατέληξε σε χρώμα μαύρο, το οποίο σχετίζεται με το θάνατο του πλοιοκίτη. Στην περιοχή των *πτερώσεων του υφάσματος στο μπούστο*, διακρίνουμε τρία ζωγραφικά στρώματα: κίτρινο με κόκκινες στιγμές, κίτρινο, υποκίτρινο. Επομένως, το αρχικό χρώμα που είχε χρησιμοποιηθεί κατά τον πρώτο χρωματισμό ήταν το υποκίτρινο. Στην περιοχή της *ζώνης* διακρίνουμε

τέσσερα ζωγραφικά στρώματα: κόκκινο, μαύρο, πράσινο, κίτρινο. Επομένως, το πρώτο χρώμα της ζώνης του υφάσματος ήταν κίτρινο, το οποίο στη συνέχεια επικρωματίστηκε με πράσινο. Ακολουθεί το μαύρο χρώμα, που είναι ομοιόμορφο σε όλο το γλυπτό, το οποίο καλύφθηκε κατόπιν με κόκκινο χρώμα για να δημιουργηθεί εντύπωση χρωματικής αντίθεσης. Στην περιοχή της *αναδίπλωσης του ενδύματος* υπάρχουν τέσσερα ζωγραφικά στρώματα: μαύρο, κίτρινο σκούρο, κίτρινο ανοικτό, υποκίτρινο. Επομένως, το αρχικό χρώμα που είχε χρησιμοποιηθεί ήταν υποκίτρινο, το επόμενο ήταν ένα ελαφρά σκουρότερο κίτρινο και το τελικό ένα έντονο σκούρο κίτρινο, μέχρι που τελικά η περιοχή καλύφθηκε με τη μαύρη λαδομπογιά που χρησιμοποιήθηκε σε όλη σχεδόν την επιφάνεια του ακρόπρωρου. Στην περιοχή του *ενδύματος* (εικ. 5) διακρίνουμε τρία ζωγραφικά στρώματα: μαύρο, υποκίτρινο, μπλε. Το πρώτο χρώμα του ενδύματος ήταν λοιπόν μπλε, το οποίο στη συνέχεια επικρωματίστηκε με υποκίτρινο. Ακολουθεί βέβαια το μαύρο χρώμα. Στην περιοχή του *ποδιού* (εικ. 6) διακρίνουμε τέσσερα ζωγραφικά στρώματα: λαδί, μαύρο, κίτρινο ανοικτό, υποκίτρινο. Επομένως, το αρχικό χρώμα ήταν υποκίτρινο, το οποίο στη συνέχεια επικρίστηκε με ένα ελαφρά σκουρότερο κίτρινο, και τελικά με μαύρη χρωστική. Πάνω από το μαύ-

ρο, και εδώ για διακοσμητικούς λόγους, η απόχρωση είναι λαδί. Στη *βάση* του ακρόπρωρου διαπιστώθηκε η ύπαρξη τριών χρωματικών στρωμάτων: μαύρο, σκούρο λαδί-γκρι, ανοικτό λαδί-γκρι. Επομένως, το αρχικό χρώμα που είχε η βάση ήταν ανοικτό λαδί-γκρι, το οποίο κατά την επισκευή του πλοίου περιόριστο με ένα στρώμα ελαφρά σκουρότερο, ώσπου η επιφάνεια να αποκτήσει την τελική μαύρη όψη. Χάρη στη στρωματογραφική μελέτη που πραγματοποιήθηκε, αντήλασε πληροφορίες για τον τρόπο που τα χρώματα επιβλήθηκαν και συνδυάστηκαν, ώστε να αποδώσουν τη συγκεκριμένη αισθητική αντίληψη που χαρακτήριζε το γλυπτό σε διάφορα στάδια της ιστορίας του. Η ύπαρξη λοιπόν διαφόρων χρωματικών στρωμάτων κάτω από το μαύρο χρώμα επιβεβαιώνει τη μαρτυρία ότι αυτό το στρώμα προστέθηκε τελευταίο, σε ένδειξη πένθους για το θάνατο του καπετάνιου ή του πλοιοκίτη. Από την προφορική παράδοση μας είναι γνωστό ότι, μετά το περιστατικό του θανάτου του, έβασαν το ακρόπρωρο και τα παραθυρόφυλλα του σπιτιού του με μαύρο χρώμα. Επομένως, το μαύρο χρώμα μπορεί να θεωρηθεί ως σηματοκτικό ιστορικό στοιχείο και δεν θα ήταν ασύστο να αφαιρεθεί, καθώς συνδέεται με ένα ιστορικό γεγονός και περιγράφει την πορεία του αντικείμενου στο χρόνο.



11

7-11. Σχεδιαστικές απεικονίσεις των χρωματικών μεταβολών του ακρόρρωρου. Εικονίζεται η τελική όψη του (εικ. 7) και τα προηγούμενα στάδια (εικ. 8, 9, 10), έως την αρχική μορφή που είχε κατά την κατασκευή του (εικ. 11).

Σημειώσεις

1. Κ. Μακρής, «Θαλασσιά Θέματα στην Λαϊκή Τέχνη», στο Σ. Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος*, Αθήνα 1972, σ. 272.
2. G. Garbini, *Παγκόσμιος Ιστορία της Τέχνης. Ο Αρχαίος Κόσμος*, Χρυσός Τύπος, Αθήνα 1967, σ. 65.
3. Στο ίδιο, σ. 156.
4. R.-M. & R. Hagen, *Egypt. People, gods, pharaohs*, Taschen, Köln 1999, σ. 204.
5. Χ. Ντούμας, «Πρωτοκυκλαδικός Πολιτισμός», *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος Α', Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1971, σ. 99.
6. Γ. Μυλωνάς, «Μέση Χαλκοκρατία», *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος Α', Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1971, σ. 128.
7. Χ. Ντούμας, *Ελληνική τέχνη. Η Αυγή της Ελληνικής Τέχνης*, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1994, σ. 120-123, 314.
8. Μ. Τιβέριος, *Ελληνική τέχνη. Αρχαία Αγγεία*, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1996, σ. 62, 247, 248.
9. Στο ίδιο, σ. 83, 263.
10. T. Sjøvold, *Le navi vichinghe di Oslo*, Universitetets Oldsaksamling, Oslo 1983, σ. 21, 22.
11. Α. Σάχος, *Η Λαϊκή Τέχνη στη Νήσο*, Φιλιππότης, Αθήνα 1986, σ. 44, 46.
12. Π. Ζώρα, *Ελληνική Τέχνη. Λαϊκή Τέχνη*, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1994, σ. 89, 224.
13. Δ. Σταμέλιος, *Νεοελληνική Λαϊκή Τέχνη*, Gutenberg, Αθήνα 1993, σ. 26.
14. Στο ίδιο, σ. 59.
15. Κ. Κορρέ, «Τα ακρόρρωρα του Μουσείου Γαλαξειδίου», *Ζυγός 25* (Μάρτιος-Απρίλιος 1977), σ. 80.
16. Ε. Βλάμη, *Γαλαξίδι, η μοίρα μιας ναυτικής πολιτείας*, Εστία, Αθήνα 1947, σ. 133.

Βιβλιογραφία

- ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Σ., *Γαλαξειδιώτικα καράβια. Τα σχέδια και τα ιστορικά τους*, Καστάλια, Αθήνα 1934.
- ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Σ., *Ελληνικά Εμπορικά Καράβια*, Εκδόσεις Εκατονταετηρίδος Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, Αθήνα 1961.
- ΒΛΑΜΗ Ε., *Γαλαξίδι, η μοίρα μιας ναυτικής πολιτείας*, Εστία, Αθήνα 1947.
- ΓΙΑΝΝΑΚΗ Μ. / ΚΑΤΣΙΜΠΡΑ Χ., «Τα ακρόρρωρα στην Ελλάδα», οδήμ. πτυχ. εργ., ΤΕΙ Αθηνών-Τμήμα ΣΑΕΤ, Μάιος 1997.
- ΖΩΡΑ Π., «Η γοργόνα εις την Ελληνικήν Λαϊκήν Τέχνην», *Παρνασσός* 83 (1960), σ. 331-365.
- ΖΩΡΑ Π., *Ελληνική Τέχνη. Λαϊκή Τέχνη*, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1994.
- GARBINI G., *Παγκόσμιος Ιστορία της Τέχνης. Ο Αρχαίος Κόσμος*, Χρυσός Τύπος, Αθήνα 1967.
- HAGEN R.-M. / HAGEN R., *Egypt. People, gods, pharaohs*, Taschen, Köln 1999.
- KOPPE K., «Τα ακρόρρωρα του Μουσείου Γαλαξειδίου», *Ζυγός 25* (1977), σ. 80-82.
- ΜΑΚΡΗΣ Κ., «Θαλασσιά Θέματα στην Λαϊκή Τέχνη», στο Σ. Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος*, Αθήνα 1972, σ. 271-302.
- ΜΥΛΩΝΑΣ Γ., «Μέση Χαλκοκρατία», *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος Α', Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1971.
- ΝΤΟΥΜΑΣ Χ., «Πρωτοκυκλαδικός Πολιτισμός», *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος Α', Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1971.
- ΝΤΟΥΜΑΣ Χ., *Ελληνική Τέχνη. Η Αυγή της Ελληνικής Τέχνης*, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1994.
- ΠΑΤΕΡΑΚΗΣ Α. / ΛΙΤΣΑΣ Σ., «Συντήρηση έργων τέχνης και αντικειμένων ιστορικής σπουδαιότητας από ξύλο», *Αρχαιολογικά Αναλκτα εξ Αθηνών* 15/1 (1982), σ. 43-58.
- ΠΑΤΕΡΑΚΗΣ Α., «Το ακρόρρωρο Θεμιστοκλῆς», *Αρχαιολογία* 6 (1983), σ. 77-80.
- ΠΑΤΕΡΑΚΗΣ Α., «Συνθετικές ρητίνες για τη στερέωση του ξύλου», στο *Τεχνική Περιοδική Εκθεση, Αναστήλωση-Συντήρηση-Προστασία Μνημείων και Συνόλων*, ΥΠΠΟ, Αθήνα 1987, σ. 371-374.
- ΠΙΚΙΩΝΗΣ Δ., «Η λαϊκή μας τέχνη κι εμείς», *Φιλική Εταιρεία* 1/έτος Α' (1925), σ. 145-158.

ΣΤΑΘΑΚΗ-ΚΟΥΜΑΡΗ Ρ., «Ακρόρρωρα», στο Λ. Παλαιωάννου/Δ. Κομίνη-Διαλεπτή (επιμ.), *Μουσείο Γαλαξειδίου. Γαλαξειδιώτικα καράβια*, Μέλισσα, Αθήνα 1987, σ. 42-43.

ΣΤΑΜΕΛΟΣ Δ., *Νεοελληνική λαϊκή τέχνη: πηγές, προσαρμοσμοί και κατακτήσεις από τον 15ο αιώνα ως την εποχή μας*, Gutenberg, Αθήνα 1993.

ΣΧΩΣ Α., *Η Λαϊκή Τέχνη στη Νήσο*, Φιλιππότης, Αθήνα 1986.

SJØVOLD T., *Le navi vichinghe di Oslo*, Universitetets Oldsaksamling, Oslo 1983.

ΤΙΒΕΡΙΟΣ Μ., *Ελληνική Τέχνη. Αρχαία Αγγεία*, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1996.

Stromatographic Analysis and Study of a Figurehead in the Nautical Historical Museum of Galaxidi

Antonis Paterakis-Christina Sperantz

Figureheads are carved wooden full-length figures mounted at the upper tip of the hull, where the keel terminates. The iconography of these artifacts of naval folk woodcarving is mainly influenced by the humans' primeval fear of the unknown and their attempt to overcome it. Greek figureheads in particular often portray heroes from the Greek history and mythology. The huge eighteenth –and nineteenth– century figureheads can be ascribed to monumental sculpture and are quite unusual in the repertoire of the Greek folk art. The surviving figureheads belong to historical and nautical museums, while private collectors have acquired a considerable number of them.

The figurehead presented here is exhibited in the Nautical Historical Museum of Galaxidi, the oldest naval museum in Greece. It portrays a female figure, painted in black, who wears a long dress and a crown on her head and stands, projecting the right foot, on a pedestal. This article deals with the discovery of successive layers of pigment under the black coating and their documentation and study through chromatographic observation. The conclusion of this research was the location and identification of layers of different colors under the concealing black pigment, which verified the oral account that following the death of the captain and owner of the vessel, the figurehead of his ship and the shutters of his house were painted black as a mark of mourning.