

Ο πλωτός πρεσβευτής της ιστορίας και του πολιτισμού μας το έμβλημα των 13ων ΑΜΚΕ



Το καράβι της Κερύνειας

Το ναυάγιο της Κερύνειας, ή το αρχαίο καράβι της Κερύνειας όπως είναι ευρύτερα γνωστό, είναι πολύ σημαντικό τόσο για την ιστορία γενικά, όσο και την ιστορία της ναυπηγικής ειδικά.

Η άριστη κατάσταση στην οποία βρέθηκε το πλοίο βοήθησε ώστε να κατασκευαστεί ξανά με τις ίδιες μεθόδους, όπως και στην αρχαιότητα, επιπλέον αύξησε τις γνώσεις μας και επιβεβαίωσε ακόμη μια φορά τη συμβολή του νησιού στο εμπόριο που διεξαγόταν μεταξύ Αιγαίου και Εγγύς Ανατολής.

Το καράβι ήταν μήκους 14,75 μέτρων και πλάτους 4,3 μέτρων και ταξίδευε από τα νησιά του Αιγαίου μέχρι την Κύπρο γύρω στον 4ο αιώνα π.Χ., δηλαδή πριν από 2500 χρόνια. Το πλοίο ναυάγησε περίπου κατά την εποχή του Μεγάλου Αλεξάνδρου και των Διαδόχων του.

Το πλήρωμα αποτελείτο από τον καπετάνιο και τρεις ναύτες. Τούτο εξακριβώθηκε από τα σκεύη του φαγητού που βρέθηκαν, στα οποία ήταν χαραγμένα και τα αρχικά του



καπετάνιου. Το φορτίο του καραβιού όταν βούλιαξε είχε βάρος 20 τόνους και αποτελείτο από 404 οξυπύθμενους ροδιακούς, ως επί το πλείστον, αμφορείς, γεμάτους, όπως πιστεύεται, με λάδι από τη Σάμο και κρασί από τη Ρόδο. Μετέφερε επίσης 29 μυλόπετρες από τη Νίσυρο, όπως εξακριβώθηκε από το πέτρωμά τους, οι οποίες πιθανόν να χρησιμοποιούνταν σαν σαβούρα, και 10.000 αμύγδαλα που χρονολογήθηκαν στο 288 π.Χ. και φορτώθηκαν σε κάποιο λιμάνι της

Κύπρου. Όταν το καράβι έπλεε σε απόσταση ενός περίπου ναυτικού μιλίου από τη «Χρυσοκάβα» έξω από το λιμάνι της Κερύνειας, βούλιαξε είτε από υπερβολική κλίση είτε από ρήγμα, όταν μέρος του φορτίου του μετατοπίστηκε λόγω θαλασσοταραχής. Μια άλλη άποψη είναι ότι βυθίστηκε από πειρατές.

Το πλοίο είχε γερό σκαρί και ταξίδευε στο Αιγαίο καθόλη τη διάρκεια του 4ου αιώνα μεταφέροντας εμπορεύματα από το ένα λιμάνι στο άλλο. Λίγο πριν το 300 π.Χ., φόρτωσε στο λιμάνι της Κερύνειας τα αμύγδαλα και ξεκίνησε για το ταξίδι (της επιστροφής). Στο μεταξύ το χτύπησαν πειρατές και βυθίστηκε μαζί με το εμπόρευμά του και παρέμεινε εκεί για 2300 χρόνια μέχρι να ανελκυθεί από τη θάλασσα.

Το ναυάγιο, αποτελεί το παλαιότερο καλύτερα διατηρημένο στον κόσμο ξύλινο εμπορικό πλοίο που έχει βρεθεί στο βυθό. Το ναυάγιο ανακάλυψε ο Κερυνειώτης αυτοδύτης Ανδρέας Καριόλου το 1965 στη θάλασσα της Κερύνειας, σε βάθος 30 μέτρων περίπου. Αρχικά ο Καριόλου εντόπισε

αρχαίους αμφορείς, που αποτελούσαν μέρος του φορτίου του πλοίου.

Το 1967, μετά από πρόσκληση του Τμήματος Αρχαιοτήτων, ήλθε στην Κύπρο μια διεθνής επιστημονική αποστολή με ειδικευση στη θαλάσσια αρχαιολογία, επί κεφαλής της οποίας βρισκόταν ο Αμερικανός αρχαιολόγος Michael Katzev. Η αποστολή δούλεψε για 5 περίπου χρόνια για την ανέλκυση και συντήρηση του ναυαγίου. Η συναρμολόγηση του σκάφους έγινε στο κάστρο της Κερύνειας, όπου και βρίσκεται μέχρι σήμερα (από το 1974 είναι υπό την κατοχή των τουρκικών δυνάμεων εισβολής). Κατά τη συναρμολόγηση του σκάφους επί κεφαλής βρισκόταν ο επίσης Αμερικανός αρχαιολόγος Richard Steffy.

Η μελέτη του αρχαίου караβιού συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Στο ναυάγιο βρέθηκαν βαρίδια, πιθανώς δικτύων, με τα οποία πιστεύεται ότι τα μέλη του πληρώματος ψάρευαν και έτρωγαν τα ψάρια που έπιαναν στις ακτές. Βρέθηκαν και 100 περίπου μολυβένιοι δακτύλιοι που χρησιμοποιούνταν για το πανί. Επίσης βρέθηκαν κουκούτσια από ελιές και σταφύλια, σπόροι από σύκα και ένα κομμάτι σκόρδο, που αποτελούσαν μέρος της τροφής του πληρώματος. Το καράβι διατηρήθηκε στο προστατευτικό στρώμα της άμμου κατά 70% περίπου. Το πλοίο, όταν βυθίστηκε ήταν ήδη ηλικίας 100 χρόνων περίπου και κατά καιρούς είχε δεχθεί επισκευές.

Επειδή τα ξύλα του αρχαίου πλοίου πρέπει να διατηρούνται σε ελεγχόμενες θερμοκρασίες, για να μη καταστραφούν, η κυπριακή κυβέρνηση αγόρασε ειδικές συσκευές κλιματισμού τις οποίες έστειλε στο κάστρο της Κερύνειας μέσω του ΟΗΕ.

Για την Κύπρο, η ανεύρεση και ανέλκυση του αρχαίου αυτού караβιού δεν έχει μόνο αρχαιολογική αλλά και ιστορική και εθνική σημασία. Το καράβι αποτελεί μια ακόμη απόδειξη της συνεχούς επαφής, κατά την Αρχαιότητα, της Κύπρου με τον ελληνικό κόσμο και τον ελληνικό πολιτισμό. Επειδή τούτο ήταν μικρό, εκτελεούσε όπως και πολλά άλλα παρόμοια σκάφη, ταξίδια μεταξύ των βορείων ακτών του νησιού και των νοτίων ακτών της



Μικράς Ασίας. Από εκεί, παραπλέοντας τα μικρασιατικά παράλια συνέδεε την Κύπρο με το Αιγαίο, όπως εξάλλου αποδεικνύεται και από το φορτίο του.

Τέτοια μικρά καράβια είχαν διαδραματίσει, κατά την Αρχαιότητα, σημαντικό ιστορικό ρόλο. Δεν μετέφεραν απλώς εμπορεύματα αλλά ακολουθούσαν και εφοδιάζαν και στρατιές όπως εκείνη του μεγάλου Αλεξάνδρου. Πέραν τούτου, η συνεχής επαφή μέσω των εμπορικών συναλλαγών που γίνονταν με τέτοια караβάκια, διακινούσε ταυτόχρονα μεταξύ Κύπρου και Ελλάδας και ιδέες, φιλοσοφίες, γλώσσες, θρησκείες, ήθη και έθιμα, παραδόσεις και, γενικά, πολιτισμό.

Το «Κερύνεια Δύο»

Ένα πιστό ομοίωμα ακριβώς με τον ίδιο τρόπο ναυπήγησης των αρχαίων Ελλήνων, με στόχους τη διατήρηση της ελληνικής ναυτικής παράδοσης και τη μελέτη της ναυπηγικής και ναυσιπλοΐας των αρχαίων Ελλήνων Το 1981 ιδρύθηκε στην Ελλάδα το Ελληνικό Ινστιτούτο Προστασίας Ναυτικής Παράδοσης (Ε.Ι.Π.Ν.Π.), με πρόεδρο τον Χάρη Τζάλα. Το 1982 εξαγγέλθηκε από το πιο πάνω Ελληνικό Ινστιτούτο η απόφαση να

κατασκευαστεί σε πιστό ομοίωμα το αρχαίο καράβι της Κερύνειας, ακριβώς με τον ίδιο τρόπο ναυπήγησης των αρχαίων Ελλήνων, με στόχους αφενός τη διατήρηση της ελληνικής ναυτικής παράδοσης, αφετέρου δε τη μελέτη της ναυπηγικής και ναυσιπλοΐας των αρχαίων Ελλήνων. Η ναυπήγηση άρχισε το Νοέμβριο του 1982 σε καρνάγιο του Περάματος στην Ελλάδα, στο εργαστήριο του Ψαρρού, με παραδοσιακούς караβομαραγκούς, σε σχέδια που έγιναν από τον Αμερικανό καθηγητή R. Steffy.

Η ναυπήγηση του «Κερύνεια Δύο», που είναι ακριβές αντίγραφο του αρχαίου και που μοιάζει με το παραδοσιακό τρεχαντήρι, κράτησε 32 μήνες περίπου, αφού ξεπεράστηκαν δυσκολίες, τόσο οικονομικές όσο και τεχνικές. Το σκάφος φτιάχτηκε με την αρχαία τεχνική, δηλαδή πρώτα η επένδυση και μετά ο σκελετός, χωρίς μηχανικά και σύγχρονα τεχνολογικά μέσα και υλικά.

Οι διαστάσεις του караβιού είναι ακριβώς όπως και του αρχαίου: Μήκος 14,75 μέτρα, μέγιστο πλάτος 4,30 μέτρα, εκτόπισμα 20 τόνοι και χωρητικότητα 30 τόνοι. Το αξιόπλοο του «Κερύνεια Δύο» διαπιστώθηκε μετά από πραγματογνωμοσύνη νηογνώμονα, και τον Ιούνιο του 1985 ενεγράφη στα νηολόγια του Πειραιά.

Στις 6 Σεπτεμβρίου του 1986 το «Κερύνεια Δύο» με τετραμελές εναλλασσόμενο πλήρωμα σάλπαρε από το Μικρολίμανο του Πειραιά για την Κύπρο. Το καράβι έκανε σταθμούς στο Σούνιο και στα νησιά Κύθνο, Σύρο, Νάξο, Κω, Νίσυρο, Ρόδο, Ρω και Καστελλόριζο. Στους σταθμούς έπαιρνε συμβολικό φορτίο και τοπικά προϊόντα, όπως μυλόπετρες από τη Νίσυρο. Την 1η Οκτωβρίου έφθασε στη θαλάσσια περιοχή του Αγίου Γεωργίου της Πέγειας και στις 2 Οκτωβρίου μπήκε πανηγυρικά στο λιμάνι της Πάφου. Στη συνέχεια το καράβι επισκέφθηκε τη Λεμεσό, Λάρνακα, Αγία Νάπα, Πρωταρά και την περιοχή του αρχαίου λιμανιού της Αμαθούντας. Το ταξίδι έγινε με πλήρωμα από εννέα άτομα, ανάμεσα στους οποίους και δύο Κύπριοι, χωρίς χάρτες και σύγχρονα μέσα ναυτιλίας, με οδηγό τα άστρα και κινητήρια δύναμη τον αέρα και τα κουπιά. ■