

ΟΙ ΥΠΟΒΡΥΧΙΕΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΡΕΥΝΕΣ (2009-2018)  
ΣΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ *MENTΩP* (1802) ΣΤΑ ΚΥΘΗΡΑ<sup>1</sup>

**Δημ. Κουρκουμέλης**

*Δρ. Αρχαιολόγος, Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων*

**Αλέξανδρος Τούρτας**

*Δρ. Αρχαιολόγος*

Την 5/17 Σεπτεμβρίου 1802 σύμφωνα με το Γρηγοριανό ημερολόγιο, το μπρίκι *MENTΩP*, ναυλωμένο από τον Λόρδο Έλγιν για να μεταφέρει μέρος των αρχαιοτήτων που είχαν αφαιρεθεί από μνημεία των Αθηνών και την Ακρόπολη, βυθίζεται έξω από το λιμάνι του Αυλαίιμονα, στον κόλπο του Αγίου Νικολάου στα νοτιοδυτικά Κύθηρα (**εικ. 1, 2**)<sup>2</sup>.

Στο πλοίο, σύμφωνα με την επίσημη φορτωτική, είχαν φορτωθεί δεκαεπτά κιβώτια με αρχαιότητες καθώς και η προσωπική οικοσκευή των επιβατών. Τελικός προορισμός του πλοίου ήταν η Αγγλία. Στο πλοίο επέβαιναν τουλάχιστον 12 άτομα, 6 άτομα πλήρωμα (ο κυβερνήτης Πλοίαρχος William H. Eglen, ο John Macpharlan (ή Macfarlan), λογιστής ή ναύκληρος, ο Μανώλης Κωνσταντίνος Μάλης, πλοηγός, και τρεις ναύτες ο John Wigton, ο Ross, του

---

1. Στην υποβρύχια έρευνα συμμετείχαν αρχαιολόγοι, τεχνικοί, επαγγελματίες δύτες, εργατοτεχνίτες, μηχανολόγοι, συντηρητές και συγκεκριμένα οι εξής: Δρ. Αλέξανδρος Τούρτας, Δημήτρης Δημητρίου, Δρ. Θεοτόκης Θεοδούλου, Δρ. Marine Jaouen, Δρ. Σταυρούλα Βραχιονίδου, Παναγιώτης Αθανασόπουλος, Δρ. Brendan Foley, Έλια Νικητοπούλου, Μαρία Φωτιάδη, Δρ. Ελπίδα Καραδήμου, Δρ. Γιάννης Ίσσαρης, Δρ. Κοσμάς Κορωναίος, Χρύσα Φουσέκη, Ειρήνη Μάλλιου, Γιάννης Φαρδούλης, Gemma Smith, Phil Short, Αριστείδης Μιχαήλ, Μανώλης Τζεφρόνης, Scott Lemoth, Σπύρος Μουρέας, Λουί Μερσενιέ, Πέτρος Τσαμπουράκης, Θεμιστοκλής Τρουπάκης, Άγγελος Τσopanίδης, Μανουήλ Κουρκουμέλης και οι οδηγοί της ΕΒΑ Γιώργος Κωνσταντόπουλος, Χαράλαμπος Μαργαρώνης. Οι υποβρύχιες φωτογραφίες είναι του Γιάννη Φαρδούλη, το φωτομωσαϊκό επιμελήθηκε ο Αλεξ. Τούρτας και οι φωτογραφίες των ευρημάτων είναι του Πέτρου Βεζυρτζή. Η συντήρηση των ευρημάτων έγινε στα εργαστήρια της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων από τους Χρύσα Φουσέκη, Ειρήνη Μάλλιου, Αντιγόνη Λεάκου και Άγγελο Τσopanίδη.

2. Σχετικά με το ναυάγιο και την αρχική ναυαγιοερεσία του φορτίου του (1802-04) βλ. το σύνολο των άρθρων LEONTSINIS 2010, ΣΑΚΕΛΛΑΡΑΚΗΣ 2013.

οποίου έχει διασωθεί μόνο το επώνυμο, και ένας τρίτος του οποίου το όνομα δεν έχει διασωθεί και φέρεται ως καταγόμενος από το Γιβραλτάρ και 6 επιβάτες, που είχαν αναλάβει τη συνοδεία του φορτίου και συγκεκριμένα οι William Richard Hamilton, γραμματέας του Λόρδου Έλγιν, ο Λοχαγός William Leake, τοπογράφος – αρχαιολόγος, ο Υπολοχαγός John Squire, αξιωματικός του πυροβολικού, και τέλος τρία άτομα, που αναφέρονται ως το υπηρετικό προσωπικό των επιβατών (σε διάφορες επιστολές μετά το ναυάγιο αναφέρονται τα ονόματα Giacomo (;) και Peter Galvallo και μάλλον πρόκειται για δύο από τα τρία αυτά άτομα).

Το πλοίο, επιστρέφοντας από το ακρωτήριο Ταίναρο προς τα Κύθηρα, λόγω κακοκαιρίας και αβαρίας, προσκρούει σε βράχια με τη δεξιά πλευρά της πλώρης έξω από το λιμάνι του Αυλαίμονα και βυθίζεται, άμεσα σε βάθος περίπου 22 μέτρων. Όλοι οι επιβαίνοντες στο πλοίο (επιβάτες και πλήρωμα) διασώζονται βγαίνοντας στα βράχια της ακτής και περιθάλπονται από τους κατοίκους του Αυλαίμονα και από το πλήρωμα του ελληνικού πλοίου υπό Αυστριακή σημαία «Ανίκητος», το οποίο επίσης ήταν αγκυροβόλημένο στην περιοχή. Οι ναυαγοί βρίσκουν ουσιαστική βοήθεια και στο πρόσωπο του υποπρόξενου του Ηνωμένου Βασιλείου στα Κύθηρα Εμ. Καλούτση, ο οποίος και διενεργεί την ανάκριση του συμβάντος και μεριμνάει για την έκδοση νέων διαβατηρίων και πιστοποιητικών για τους ναυαγούς.

Με τη γνωστοποίηση του ναυαγίου ο Λόρδος Έλγιν εντέλλει τον γραμματέα του William Richard Hamilton να παραμείνει στα Κύθηρα και να αναλάβει τη ναυαγιοειρεσία του φορτίου του. Κατά τις εργασίες που διήρκεσαν δύο χρόνια, πέραν των κιβωτίων με τις αρχαιότητες, ανελκυσθήκε και ένα μεγάλο μέρος του εξαρτισμού του πλοίου (βοηθητικές βάρκες, πανιά, σχοινιά, κανόνια, προσωπικά αντικείμενα, κ.ά.).

Μετά το περιστατικό αυτό, οι διάφορες έρευνες<sup>3</sup>, που διενεργούνται κατά καιρούς, σχετίζονται σχεδόν όλες με τη φημολογία, ότι εξακολουθούν να υπάρχουν γλυπτά και «μάρμαρα» στον χώρο του ναυαγίου. Εν συντομία, ήδη από τα τέλη του 19ου αιώνα (1875), οργανώνονται διάφορες αυτοψίες ή μικρής διάρκειας έρευνες με σκοπό τον έλεγχο του χώρου του ναυαγίου και με πάντα την ελπίδα εντοπισμού κάποιων θραυσμάτων γλυπτών από το φορτίο του πλοίου, όπως όταν Καλύμνιοι δύτες αναφέρουν ότι είδαν μάρμαρα στον βυθό στην περιοχή του ναυαγίου. Ο τότε Πρόεδρος της Αρχαιολογικής Εταιρεί-

3. Η παρούσα μελέτη πραγματεύεται τις πρόσφατες υποβρύχιες έρευνες που διενήργησε η Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων από το 2011 και εξής, στον χώρο του ναυαγίου. Οι παλαιότερες διεργασίες όπως η αρχική ναυαγιοειρεσία και άλλες έρευνες έχουν αναλυθεί εκτενώς από τους ΜΗΛΙΑΡΑΚΗΣ Α. 1888, ΣΤΑΘΗΣ 1923, LEONTSINIS G. 2010 και ΣΑΚΕΛΛΑΡΑΚΗΣ Γ. 2013.

ας και Υπουργός Εκκλησιαστικών και Δημόσιας Εκπαιδεύσεως, Στεφ. Κουμανούδης, εντέλλει τον Π. Σταματάκη, Έφορο Πελοποννήσου, να διενεργήσει έρευνα στην περιοχή του ναυαγίου, χωρίς κάποιο αποτέλεσμα. Η έρευνα αυτή αποτελεί ίσως και την πρώτη υποβρύχια έρευνα, με παρουσία αρχαιολόγου, στην Ελλάδα<sup>4</sup>. Σχεδόν 100 χρόνια αργότερα, τον Νοέμβριο του 1976, κατά τη διάρκεια των ερευνών από τον πλοίαρχο J.-Y. Cousteau, στο ναυάγιο των Αντικυθήρων, με τη συμμετοχή του αρχαιολόγου του Υπουργείου Πολιτισμού Λ. Κολώνα, μεταβαίνουν, λόγω κακοκαιρίας στα Αντικύθηρα, στον Αυλαίμονα, και εντοπίζουν τον χώρο του ναυαγίου. Όμως, επειδή το ενδιαφέρον της αποστολής αυτής επικεντρωνόταν στο αρχαίο ναυάγιο, δεν δόθηκε συνέχεια στην έρευνα. Τέλος τον Ιούλιο 1980, το Ινστιτούτο Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών διενεργεί μικρής έκτασης και διάρκειας υποβρύχια αρχαιολογική έρευνα και ανασκαφή στον χώρο του ναυαγίου. Διερευνάται ένα τμήμα του κύτους του πλοίου και ανελκύνονται διάφορα μικροαντικείμενα, κυρίως προσωπικά είδη του πληρώματος και των επιβατών<sup>5</sup>. Πρόκειται επί της ουσίας, για την πρώτη συστηματική έρευνα στο ναυάγιο, ενώ το 1984 κλιμάκιο της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων διενεργεί εκ νέου αυτοψία, ύστερα από φήμες ότι υπάρχουν ακόμα μάρμαρα στον χώρο. Το 2007, ο χώρος του ναυαγίου κηρύσσεται από το Υπουργείο Πολιτισμού ως ενάλιος αρχαιολογικός χώρος. Τέλος το 2009, μερικές μέρες πριν τα εγκαίνια του Νέου Μουσείου Ακρόπολης, εκ νέου φήμες, ότι υπάρχουν ακόμα «μάρμαρα» στον βυθό, προκαλούν μία νέα ολιγόμηρη αυτοψία χωρίς φυσικά να εντοπισθούν ή να διαπιστωθεί η ύπαρξη «μαρμάρων».

Από το 2011 έως το 2013 και το 2015 έως το 2018, διενεργείται από την Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων σωστική υποβρύχια αρχαιολογική έρευνα και ανασκαφή στο ναυάγιο<sup>6</sup>. Οι πρόσφατες, αυτές έρευνες είναι οι πλέον συστηματικές και αυτές που έχουν αποδώσει μέχρι σήμερα πολλά στοιχεία τόσο για το πλοίο και τους επιβάτες του όσο και για το φορτίο που μετέφερε πέραν των αρχαιοτήτων.

Από τα λίγα κατασκευαστικά στοιχεία για το πλοίο που αναφέρονται στο μητρώο του 1801 της Lloyd's<sup>7</sup>, φαίνεται ότι ο Μέντωρ ήταν του τύπου μπρίκι (δίστηλο ιστιοφόρο), είχε κατασκευασθεί περίπου το 1788 στην Αμερική, (σύμφωνα με την καταχώρηση του 1801 το πλοίο ήταν 13 ετών), και ήταν νηολογημένο στο Λονδίνο ως εμπορικό πλοίο (constanttrader). Κατασκευασμένο από

4. ΣΑΚΕΛΛΑΡΑΚΗΣ Γ. 2013, σσ. 217-230.

5. ΛΙΑΝΟΣ, 1983, σσ. 25 κ.έ.

6. Για τις πρόσφατες έρευνες στο ναυάγιο βλ. συνολικά τα άρθρα ΚΟΥΡΚΟΥΜΕΛΗΣ Δ., ΤΟΥΡΤΑΣ Α. 2018, ΚΟΥΡΚΟΥΜΕΛΗΣ Δ. 2015, ΚΟΥΡΚΟΥΜΕΛΗΣ Δ., ΤΟΥΡΤΑΣ Α. 2014.

7. Mentor Bgs, in The Lloyd's Register of Shipping for the year 1801, London.

βελανιδιά και κέδρο (liveoak & cedar), καλυμμένο εξωτερικά με φύλλα χαλκού (sheathed with copper) και με χωρητικότητα 114 τόνους. Είχε ένα κατάστρωμα και το αμπάρι του ήταν βαθύ και ευρύχωρο (singledeck with deep waist), προφανώς για να διευκολύνεται η τοποθέτηση και μεταφορά φορτίου. Το πλοίο ήταν οπλισμένο με 6-12 κανόνια. Σύμφωνα με την καταγραφή τόσο το πλοίο όσο και ο εξαρτισμός του ήταν σε καλή κατάσταση. Η καταχώρηση του στα μητρώα το 1801 πρέπει να συμπίπτει με το έτος μεταβίβασής του στον Λόρδο Έλγιν και, επειδή δεν είναι γνωστό το προηγούμενο όνομα του πλοίου, δεν μπορεί να εντοπισθεί παλαιότερη καταχώρηση. Στα δε αρχεία της Lloyd's δεν φαίνεται να υπάρχουν άλλα στοιχεία πέραν της καταγραφής του 1801 (εικ. 3).

Από το σκαρί του πλοίου, έχει αποκαλυφθεί και διασώζεται σε αρκετά καλή κατάσταση ένα τμήμα μήκους 10,60 μ. και πλάτους 5,70 μ., που αντιστοιχεί περίπου στο 25% των υφάλων του. Πρόκειται για ένα μέρος της τρόπιδας του πλοίου καθώς και του παστώματος και των νομέων του αριστερού πρυμναίου τμήματός του (εικ. 4). Το υπόλοιπο του κύτους φαίνεται να έχει φθαρεί και διασκορπισθεί, τόσο από τις διεργασίες των δυτών, κατά την πρώτη ναυαγισειρεσία του 1802, όσο και από τη δράση των κυμάτων και των ρευμάτων στον χώρο βύθισής του.

Η τρόπιδα του πλοίου (οι διαστάσεις της μετρήθηκαν 35 εκ. X 25 εκ.) δεν έχει διασωθεί σε καλή κατάσταση, σώζονται όμως τα μεγάλα καρφιά (τζαβέτες) που ένωναν τα διάφορα τμήματά της με τους νομείς. Οι νομείς του πλοίου ήταν τοποθετημένοι σε πολύ μικρή απόσταση ο ένας από τον άλλον, από 1 εκ. έως 5 εκ. Η πυκνή διάταξη των νομέων σχετίζεται μάλλον με το ότι το πλοίο είχε κατασκευαστεί στην Αμερική και προοριζόταν για να ταξιδεύει στον Ατλαντικό. Οι νομείς σχηματίζουν ένα ενιαίο επίπεδο προσπέλασης χωρίς να απαιτείται πρόσθετη διάστρωση από μαδέρια πυθμένα (φόδρα). Οι διαστάσεις των νομέων κυμαίνονται πλάτος από 0,15 έως 0,17 μ. και πάχος 0,12 έως 0,13 μ. (εικ. 5). Το πέτσωμα του πλοίου διακρίνεται μόνο σε μερικά σημεία ανάμεσα στους νομείς ή σε κενά που έχουν δημιουργηθεί από νομείς που λείπουν. Οι σανίδες του πετσώματος έχουν πάχος 3 εκ. και το πλάτος του διαφέρει από 12 έως 25 εκ. Τα ύφαλα του πλοίου ήταν καλυμμένα εξωτερικά με φύλλα χαλκού, σύμφωνα και με την καταγραφή στα μητρώα της Lloyd's. Στον χώρο βρέθηκαν αρκετά μικρά κυρίως τεμάχια φύλλων χαλκού, που προέρχονται από την επένδυση, όπως επίσης και ένας μεγάλος αριθμός μικρών χάλκινων καρφιών, που είχαν χρησιμοποιηθεί για την στερέωση των φύλλων χαλκού στο πέτσωμα<sup>8</sup>. Η εξωτερική επικάλυψη των υφάλων του πλοίου με

8. Για το θέμα της κάλυψης των υφάλων των πλοίων με φύλλα χαλκού βρβλ την πρόσφατη και πλήρη μελέτη του BINGEMAN JOHN M. 2018 στο σύνολό της, καθώς και την αναφορά των GORELL F., FILOSTRAT J. 2012.

φύλλα χαλκού βεβαιώνεται επίσης από επιστολή του Εμ. Καλούτση, με την οποία ζητά από τον W. Hamilton να μεσολαβήσει προς τον Λόρδο Έλγιν, για να του δοθεί η άδεια να αφαιρέσει και ανελκύσει τα φύλλα χαλκού από το πέτσωμα του πλοίου. Η κάλυψη των υφάλων των πλοίων με φύλλα χαλκού ή ορείχαλκου ήταν ιδιαίτερα δαπανηρή, όμως εξασφάλιζε την καλή διατήρηση των ξύλινων τμημάτων του πλοίου που βρέχονται.

Στον χώρο και πάνω στο διατηρημένο τμήμα του σκαριού, υπάρχει ένας σωρός λίθων μεσαίου κυρίως μεγέθους πιθανώς μέρος του έρματος του πλοίου στο πρυμναίο τμήμα του αμπαριού, για την εξισορρόπηση του βάρους του φορτίου, που θα ήταν τοποθετημένο στο κεντρικό τμήμα του αμπαριού. Οι πέτρες αυτές έχουν πλέον συσσωματωθεί μεταξύ τους εξ' αιτίας των σιδερένιων αντικειμένων, που βρίσκονται στην περιοχή, όπως μπάλες κανονιών, όπλα και άλλα μεταλλικά αντικείμενα. Κατά την ανασκαφή του χώρου, εντοπίστηκαν όπλα, βόλια και πολλά προσωπικά αντικείμενα των επιβατών και του πληρώματος του πλοίου. Ο χώρος έχει ταυτισθεί με την περιοχή της πρύμνης του πλοίου, όπου και ο χώρος ενδιαίτησης των επιβατών και των αξιωματικών.

Από τα αποτελέσματα της έρευνας επιβεβαιώνεται, ότι το πλοίο προσέκρουσε στους απότομους βράχους της ακτής με το πρωραίο δεξί του. Κατέληξε δε στον πυθμένα με την τρόπιδα και ίσως ελαφρά πλαγιασμένο προς την αριστερή πλευρά, κάτι που επιβεβαιώνεται και από μαρτυρίες της εποχής, σύμφωνα με τις οποίες οι ιστοί του πλοίου ήταν ορατοί πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας. Το τμήμα του σκαριού που διασώθηκε ήταν αυτό που ακουμπούσε στον αμμώδη πυθμένα. Η κακή διατήρηση του σκαριού φαίνεται ότι οφείλεται σε μεγάλο μέρος στις εργασίες δυτών για την ανέλκυση αντικειμένων από το πλοίο.

Τα αντικείμενα, που μέχρι τώρα έχουν ανελκυσθεί από τον χώρο του ναυαγίου, μπορούν να ταξινομηθούν σε τέσσερις κατηγορίες: 1) αντικείμενα που σχετίζονται με τη ναυσιπλοΐα και τον εξαρτισμό του πλοίου, 2) αντικείμενα που έχουν σχέση με τη διαβίωση στο πλοίο και προσωπικά αντικείμενα των επιβατών και του πληρώματος, 3) αντικείμενα που σχετίζονται με την άμυνα του πλοίου και τέλος 4) αντικείμενα, που αποτελούσαν, ίσως, μέρος του φορτίου του.

Από τα αντικείμενα του πρώτου συνόλου, πρέπει να αναφερθούν το κάτω χάλκινο τμήμα της πυξίδας του πλοίου (εικ. 6), που σώζει ακόμα την ακίδα πάνω στην οποία περιστρεφόταν ο δίσκος, δύο χρονομετρικές κλεψύδρες (εικ. 7)<sup>9</sup>, το άνω τμήμα ενός ναυτικού διαβήτη (διαστημόμετρο ή κομπάσο). Από

9. Παρόμοιες κλεψύδρες έχουν εντοπισθεί σε πολλά ναυάγια. Ενδεικτικά βλ. GORELL F., FILOSTRAT J. 2012, καθώς και στον διαδικτυακό τόπο <http://www.archeosousmarine.net/ardoises.html>

τον εξαρτισμό του πλοίου, αν και, σύμφωνα με τις αναφορές και την καταγραφή της πρώτης ναυαγισίας, φαίνεται ότι ένα μεγάλο μέρος του ανελκύσθηκε τότε, εντούτοις, βρέθηκαν ορισμένα αντικείμενα, τροχαλίες (εικ. 8), δίσκοι τροχαλιών και διάφορα άλλα ξύλινα και μεταλλικά αντικείμενα.

Όσον αφορά στα αντικείμενα, που σχετίζονται με τη διαβίωση επί του πλοίου και τα προσωπικά αντικείμενα των επιβατών και του πληρώματος, συγκαταλέγεται ένας μεγάλος αριθμός μεταλλικών και οστέινων κομβίων ενδυμάτων, φορητά ρολόγια τσέπης, ένας σφραγιδολίθος με απεικόνιση πυροβόλου σε κιλλίβαντα (εικ. 9), σφραγίδα που μάλλον ανήκε στον Υπολοχαγό John Squire, που ήταν αξιωματικός του πυροβολικού. Ακόμα στα προσωπικά αντικείμενα περιλαμβάνονται ένα φορητό και δύο γυάλινα επιτραπέζια μελανοδοχεία, μία φορητή πυξίδα με χρυσή αλυσίδα κατασκευασμένη στο Λονδίνο, τρία μικρά φιαλίδια αρωμάτων (εικ. 10), οστέινες βούρτσες για τον καθαρισμό των δοντιών (εικ. 11), οστέινες χτένες (εικ. 12), οθωμανικά και αραβικά νομίσματα, όπως επίσης τρία χρυσά νομίσματα Ουτρέχτης και ένα χρυσό Ισπανικό νόμισμα του Φερδινάνδου VI (1758) (εικ. 13), τρία πιόνια από σκάκι και μία οστέινη γέφυρα μουσικού οργάνου, αλλά και τμήματα επίπλων που βρίσκονταν πάνω στο πλοίο. Ιδιαίτερο εύρημα αποτελεί η βάση ενός θεοδόλιχου (εικ. 14), τοπογραφικού οργάνου, που πιθανώς ανήκε στον τοπογράφο William Leake, ο οποίος είχε αποτυπώσει για λογαριασμό του Λόρδου Έλγιν πολλά από τα μνημεία της Ακρόπολης, τα νεώρια στη Ζέα και άλλα μνημεία.

Ακόμα ανελκυσθήκε ένας αρκετά σημαντικός αριθμός σκευών καθημερινής χρήσης, ποτηριών, φιαλών, δοχείων, που προφανώς ανήκαν στο πλοίο και χρησιμοποιούνταν για τη διατροφή και τη διαβίωση του πληρώματος και των επιβατών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, αλλά και ένα σύνολο σκευών από αδιαφανές γαλάζιο και λευκό κυρίως γυαλί. Ιδιαίτερα θα πρέπει να αναφερθούν ορισμένα θραύσματα αγγείων που φέρουν γαλάζια διακόσμηση και εντάσσονται στην κατηγορία της blue pottery ή blue and white ware, η οποία μιμείται διακοσμητικά θέματα κινέζικων σκευών, ιδιαίτερα προσφιλής τύπος σκευών της εποχής. Ακόμα ενδιαφέρον είναι το σύνολο των τουλάχιστον 80 κυλινδρικών φιαλών με ψηλό λαιμό από πράσινο γυαλί, οι οποίες μάλλον ήταν φιάλες οίνου, είναι όμως αδύνατον να ταυτισθούν με συγκεκριμένη περιοχή<sup>10</sup>. Τέλος δε και διακοσμητικά αντικείμενα όπως μία χάλκινη βάση και μία υποδοχή κηροπηγίου και αρκετοί γυάλινοι κρύσταλλοι πολυελαίου σε διάφορα σχήματα.

10. Για τη μεταφορά σε πλοία φιαλών οίνου είτε για προσωπική κατανάλωση είτε για εμπόριο βλ. τη δημοσίευση του ναυαγίου του 1834 με τη συμβατική ονομασία «L'Épaves des Médailles», MALCOR 1990, σσ. 34 κ.ε., καθώς και POMEY P. et al., 1993, σσ. 46-7.



Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, το πλοίο ήταν οπλισμένο. Σύμφωνα με τις καταγραφές, στη διάρκεια της ναυαγισίας, ανελκυσθήκη το σύνολο των κανονιών του πλοίου και μεταφορτώθηκαν, μαζί με το υπόλοιπο φορτίο, στα Βρετανικά πλοία, που ήρθαν για τον σκοπό αυτό στα Κύθηρα το 1804. Κατά τη διάρκεια των ερευνών, εντοπίστηκαν ορισμένες σιδερένιες οβίδες των κανονιών, καθώς και τρεις μεταλλικές ρόδες ενός μικρού κιλλίβαντα κανονιού. Επίσης βρέθηκε φορητός οπλισμός και συγκεκριμένα τρεις πιστόλες με ανάφλεξη από πυριτόλιθο δυτικής τεχνολογίας (εικ. 15) και η μεταλλική διακόσμηση από το κοντάκι τυφεκίου καθώς και μεγάλος αριθμός μολύβδινων σφαιρών (βόλια) και πυριτόλιθοι (τσακμακόπετρες) για την ανάφλεξη των όπλων. Είναι προφανές, ότι την παραγμένη αυτή περίοδο, ακόμα και τα εμπορικά πλοία, ήταν οπλισμένα για την προστασία τους κυρίως από τους πειρατές, που δραστηριοποιούνται έντονα στην περιοχή και γενικότερα στην Ανατολική Μεσόγειο.

Όσον αφορά στο φορτίο του πλοίου, είναι πλέον βέβαιο ότι το σύνολο του κύριου φορτίου, που μετέφερε το πλοίο, ανελκυσθήκη κατά την αρχική ναυαγισία. Το μικρό βάθος (22 μέτρα), ο επίπεδος και ομαλός βυθός και κυρίως το γεγονός ότι το πλοίο ακούμπησε ομαλά στον βυθό, έδωσαν τη δυνατότητα στους σφουγγαράδες να ανελκύσουν, με καταδύσεις άπνοιας, το σύνολο του φορτίου και του μεγαλύτερου μέρους του εξαρτισμού του. Εντούτοις διάφορα μικροαντικείμενα, που βρέθηκαν και ανελκύθηκαν τόσο από το σημείο της πρύμνης του πλοίου όσο και διάσπαρτα σε άλλα σημεία, δίνουν μία εικόνα του φορτίου, κυρίως όσον αφορά σε αντικείμενα που μετέφεραν οι επιβάτες.

Το 2009, κατά τη διάρκεια της αυτοψίας που διενεργήθηκε από κλιμάκιο της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων, στην περιοχή της πρύμνης του πλοίου, βρέθηκαν και ανελκυσθήκη τουλάχιστον εννέα σχιστολιθικές πλάκες με απολιθώματα φυτών και ιχθύων (εικ. 16). Ακόμα από την ίδια περιοχή εντοπίστηκαν και ανελκυσθήκη δεκαεννέα αρχαία νομίσματα, από τα οποία χαρακτηριστικά είναι ένας ασημένιος βιοιωτικός στατήρας, ένα αθηναϊκό νόμισμα και ένα ασημένιο νόμισμα Μεγάλου Αλεξάνδρου (εικ. 17). Πρόκειται γενικά για «δευτερεύουσας» αξίας αντικείμενα που μάλλον αποτελούν την προσωπική συλλογή των επιβατών, όπως για παράδειγμα, ο λοχαγός William Leake, που ήταν και αυτός γνωστός συλλέκτης αρχαιοτήτων. Πέραν των νομισμάτων εντοπίστηκαν τέσσερις ενσφράγιστες λαβές ροδιακών αμφορέων, που θα πρέπει μάλλον να ενταχθούν στο πλαίσιο αυτό των «προσωπικών συλλογών». Από το σύνολο αυτό είναι χαρακτηριστική μία λαβή που φέρει την επιγραφή «ἐπίΠαυ-σανίαΠανάμου» με αναφορά στον επώνυμο άρχοντα της Ρόδου, Παυσανία, και τον μήνα Πάναμο του ροδιακού ημερολογίου.

Τέλος το 2013, ανασύρθηκαν δύο θραύσματα αιγυπτιακών γλυπτών. Πρόκειται για ένα θραύσμα κοιλιακής χώρας φαραωνικού αγάλματος, διαστάσεων 40x15 εκ., που φέρει ανάγλυφο μέρος του ιματίου, της ζώνης και του εγ-

χειριδίου (εικ. 18), χρονολογείται μάλλον στην περίοδο του φαραώ Αμένωφι του 3ου (1386-1349) της 18ης δυναστείας του Νέου Βασιλείου (1570-1070). Το δεύτερο θραύσμα σώζεται σε δύο τμήματα και ανήκει σε ανάγλυφη στήλη του θεού Ρα, διαστάσεων 23x16 εκ. Διακρίνεται η πλάτη του καθίσματος, στο οποίο κάθεται ο θεός, ενώ φαίνεται και το αριστερό χέρι, που κρατά το σύμβολο ankh («το κλειδί της ζωής») (εικ. 19). Στην πλάτη του καθίσματος, θα πρέπει να υπήρχε ιερογλυφική επιγραφή. Το θραύσμα χρονολογείται μάλλον στην ύστερη Πτολεμαϊκή περίοδο (1ος αι. π.Χ.). Τα δύο αυτά θραύσματα, κατά πάσα πιθανότητα είχαν τοποθετηθεί στο πλοίο ως έρμα, πρακτική ιδιαίτερα συχνή την περίοδο αυτή.

Από τις έξι μέχρι σήμερα ανασκαφικές περιόδους στον χώρο του ναυαγίου (εικ. 20), έχουν προκύψει στοιχεία για ένα πλοίο, το όνομα του οποίου συνδέθηκε με το τραγικότερο ίσως περιστατικό της σύγχρονης πολιτιστικής ιστορίας της Ελλάδας. Αυτό της βίαιης αποκόλλησης, αρπαγής και μεταφοράς αρχαιοτήτων από τα μνημεία της Ακρόπολης και γενικότερα των Αθηνών από τον Λόρδο Έλγιν στα τέλη του 18ου και τις αρχές του 19ου αι. Η συστηματική έρευνα στο ναυάγιο και τα ευρήματα που έχουν προκύψει δίνουν στοιχεία τόσο για το συγκριμένο περιστατικό της βύθισης του πλοίου, όσο και για τις συνθήκες διαβίωσης στα πλοία τον 19ο αι., καθώς και στοιχεία για τους επιβάτες του πλοίου, που ήταν από τα κύρια πρόσωπα της υπόθεσης της αρπαγής των αρχαιοτήτων από τον Λόρδο Έλγιν.

Θα πρέπει τέλος να τονισθεί η ουσιαστική βοήθεια των κατοίκων των Κυθήρων, είτε αυτοί είναι μόνιμοι κάτοικοι είτε προέρχονται από την μακρινή Αυστραλία, οι οποίοι πάντα ενδιαφέρονται για την πολιτιστική ανάδειξη του νησιού και για την συγκεκριμένη έρευνα. Ιδιαίτερος δε, θα πρέπει να αναφερθεί η συμβολή υλική, οικονομική και ουσιαστική του Ιδρύματος Kytherian Research Group Inc, του Ιδρύματος Σταύρου Νιάρχου, του Στάθη Τριφύλλη, του Peter Manea, της Plios Shipping Cos.a. καθώς και του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού.

## Βιβλιογραφία

- Bingeman John M. 2018, Copper and Muntz Metal Sheathing: a global update, *The International Journal of Nautical Archaeology* (2018) 47.2, σσ. 460-47.
- Κούκου Ε. Ελ. 2002, *Η Αρπαγή των Γλυπτών του Παρθενώνος (από τον Λόρδο Έλγιν). Ανέκδοτα έγγραφα (1802-1812). Τα τεκμήρια ενός πολιτιστικού εγκλήματος*, Εταιρεία Μελέτης Ελληνικής Ιστορίας.
- Κουρκουμέλης Δ., Τούρτας Α. 2018, «Το ναυάγιο “MENTΩP”», Πρακτικά Ημερίδας της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων, «Βουτιά στα Περασμένα.



- Η υποβρύχια αρχαιολογική έρευνα, 1976-2014», 6/3/2015, σσ. 191-204, ΤΑΠ, Αθήνα.
- Κουρκουμέλης Δ. 2015, «Πρόσφατες υποβρύχιες έρευνες στο ναυάγιο «ΜΕΝΤΩΡ» (1802) στα Κύθηρα», στο Ενημερωτικό Δελτίο ΑΝΘΕΜΙΟΝ της Ένωσης Φίλων Ακρόπολης «1816-2016. 200 χρόνια τα Μάρμαρα του Παρθενώνα στο Βρετανικό Μουσείο», Τεύχος 26, σσ. 25-30.
- Kourkoumelis D., Tourtas A. 2014, "Excavations on the Mentor Shipwreck", *The Newsletter of the Nautical Archaeology Society*, Summer 2014, σσ. 6-7.
- Κουρκουμέλης Δ. 2011, «Οι θαλασσινοί ορίζοντες του Αγίου Γεωργίου στο Βουνό», στο Γιάννης Σακελλαράκης, *Κύθηρα. Το Μινωικό Ιερό Κορυφής στον Άγιο Γεώργιο στο Βουνό. 1. Τα προανασκαφικά και η ανασκαφή*, Βιβλιοθήκη της εν Αθήναις Αρχαιολογικής Εταιρείας, αρ. 271, Αθήνα, σσ. 75-111.
- Λιανός Ν. 1983, «Έρευνα στο Ναυάγιο «Μέντωρ»», *Περιοδικό Αρχαιολογία* 8, σσ. 24-28.
- Μιλιαράκης Α. 1888, «Περί των Ελγινείων Μαρμάρων», *Εστία* 26, σσ. 681-685 & 697-700 & 713-718 & 745-747 & 767-772 & 777-780 & 793-799.
- Πλοηγός 1971, «Ναυτιλιακές Οδηγίες των Ελληνικών Ακτών», τόμ. Α., Αθήνα, Γ' έκδοση, 1971.
- Σακελλαράκης Γ. 2013, *Κύθηρα. Ο Άγιος Γεώργιος στο Βουνό. Μινωική λατρεία. Νεότεροι χρόνοι*, Βιβλιοθήκη της εν Αθήναις Αρχαιολογικής Εταιρείας αρ. 287, Αθήναις.
- Στάθης Σ. 1923, «Τα κυθηραϊκά χρονικά του ιερέως Γρηγορίου Λογοθέτη», *Κυθηραϊκή Επιθεώρησης*, αριθ. 357.
- Hunt Ph., Smith A. H. 1916, «Lord Elgin and His Collection», *The Journal of Hellenic Studies*, Vol. 36, σσ. 163-372.
- Gorell F., Filostrat J. 2012, NOAA, *BOEM: Historic, 19th century shipwreck discovered in northern Gulf of Mexico*, βλ. τον σύνδεσμο: <http://research.noaa.gov/News/NewsArchive/LatestNews/TabId/684/ArtMID/1768/ArticleID/10202/NOAA-BOEM-Historic-19th-century-shipwreck-discovered-in-northern-Gulf-of-Mexico.aspx>
- Leontsinis G. 2010, *The Wreck of the Mentor on the Coast of the Island of Kythera and the Operation to Retrieve, Salvage and Transport the Parthenon Sculptures to London (1802-1805)*.
- Malcor S. 1990, L'épave dite "des Médailles" au Grand Rouveau : un témoignage du commerce de pacotille au début du XIXe s, *Cahiers d'archéologie subaquatique*, IX, σσ. 27-54.
- Pomey P. et al., 1993, Recherches sous-marines, *Gallia Informations*, 1992-1. Paris, CNRS éd., 1993, σσ. 46-47.
- Throckmorton P. 1969, *Shipwrecks and Archaeology: The Unharvested Sea*, An Atlantic Monthly Press Book, Toronto, σσ. 164-168.

## ABSTRACT

UNDERWATER ARCHAEOLOGICAL EXCAVATIONS(2009-2018)  
AT THE *MENTOR* SHIPWRECK AT CYTHERA(1802)**D. Kourkoumelis***Archaeologist PhD, MCS/EUA***Alex Tourtas***Archaeologist PhD*

The recent researches (2009, 2011-13) at the wreck of the brick *Mentor* sank at 1802 at Cythera, contacted by the Ephorate of Underwater Antiquities, have focus their interest mainly on excavating of the section of the hull that is still well preserved, as well as collecting information about the passengers, the crew and the cargo of the ship. The brick, owned by Lord Elgin, was transporting some of the antiquities and sculptures from the Acropolis monuments, and sank off the small port of Avlemonas on the island of Kythera, on September 1802. During the period, from the 19<sup>th</sup> to the 21<sup>st</sup> century, there have been several underwater investigations on the wreck undertaken with the aim to discover the “marble” sculptures, which, according to rumors, should still remain at the site.

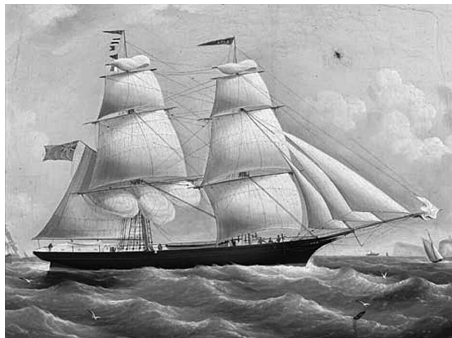
The artifacts that have been discovered can be identified as objects for navigation, parts of the ship’s rigging, objects used for life on board and ornamentation of the ship armature, personal belongings of the passengers and crew and finally objects that possibly can be related to the shipload, such as a few ancient coins, part of an Egyptian pharaonic statue and a fragment of an Egyptian marble inscription.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΕΙΚΟΝΩΝ



Εικ. 1. Ο όρμος του Αγίου Νικολάου στα Ν.Α. Κύθηρα.

Εικ. 2. Ναυτικός χάρτης την Κυθήρων, Allezard Jean Joseph, «Recueil de 163 des principaux plans et rades de la Mediterranee...», Κύθηρα, 1804, Μουσείο Κορρέρ



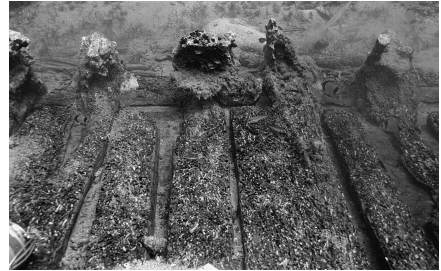
Εικ. 3. Βρετανικό εμπορικό μπρίκι UNA του 19ου αιώνα.



*Εικ. 4. Φωτομωσαϊκό του σωζόμενου τμήματος του σκαριού του πλοίου (φωτογράφιση/επεξεργασία Αλ. Τούρτας).*



*Εικ. 5. Τμήμα των σωζόμενων νομέων του σκαριού του πλοίου.*



*Εικ. 6. Το κάτω τμήμα της πυξίδας του πλοίου.*



*Εικ. 7. Γυάλινες κλειψύδρες.*



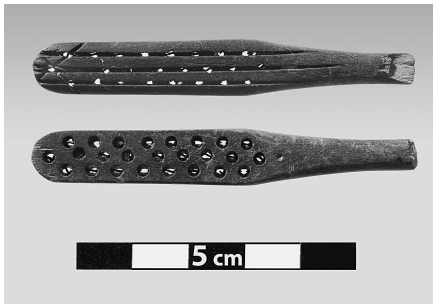
*Εικ. 8. Ακέραιη ξύλινη τροχαλία από τον εξαρτισμό του κεντρικού ιστού του πλοίου.*



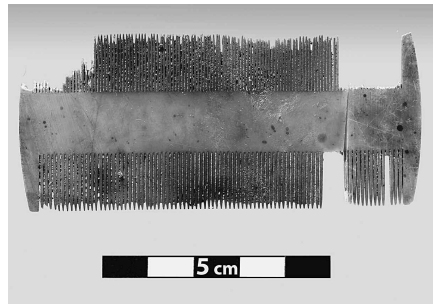
Εικ. 9. Γυάλινη σφραγίδα με παράσταση πυροβόλου σε κιλλίβαντα.



Εικ. 10. Γυάλινα φιαλίδια.



Εικ. 11. Οστέινη βούρτσα δοντιών.



Εικ. 12. Οστέινο χτένι.



Εικ. 13. Χρυσό ισπανικό νόμισμα του Φερδινάνδου VI (1758)



Εικ. 14. Βάση τοπογραφικού οργάνου μετρήσεων (θεοδόλιχος)





Εικ. 15. Πιστόλα ανάφλεξης με πυριτόλιθο.



Εικ. 16. Απολίθωμα ιχθύος του είδους *Eurypholis*, συναντάται συχνά στην περιοχή του Λιβάνου και χρονολογείται στο Κενομάνιο (μεταξύ 93,9 και 100,5 εκατ. χρόνια)



Εικ. 17. Ασημένιο αρχαίο νόμισμα του Μεγάλου Αλεξάνδρου.



Εικ. 18. Θραύσμα φαραωνικού αγάλματος (18η Δυναστεία)



Εικ. 19. Τμήμα αφιερωματικής επιγραφής στον θεό Ρα (Πτολεμαϊκή περίοδος)



Εικ. 20. Εργασίες αποτύπωσης πάνω από το σκαρί του πλοίου.