

ΝΕΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΑΡΑΣΤΑΣΕΩΣ ΠΛΟΙΟΥ ΤΗΣ ΥΕ III Γ: 1/2 ΠΥΞΙΔΟΣ ΕΚ ΤΡΑΓΑΝΑΣ ΠΥΛΟΥ

Πλοιο χωρίς πατρίδα, καλλιτέχνημα, Ἰσως, ἀπό περιπλανώμενο καλλιτέχνη, μνημεῖο, τό ίδιο, περιπλανώμενο μέ παράσταση περιπλανώμενου πλοίου.

Οχήμα πελάγιον, πορεϊον θαλάττιον, ίστιοφόρον, γέμοντι τῷ ίστιῳ, κοίλῳ τῷ ίστιῳ, πλήρει τῷ ίστιῳ, ἐκ πρύμνης ἐπιπνέοντος τοῦ δνέμου ἐν θαλάσσῃ σταθερῷ, πλέον διά γαλήνης καὶ δι' εὐδοίας (Πολυδεύκους Ὀνομαστικόν Α 82-113, ίδιᾳ 106-107).

Τό δέ πλοιον νοεῖται πλεῖν, ἐμπλεῖν ἢ ἐκπλεῖν; (98). Οὐδεὶς ἐμπλέων, οὐδεὶς κυβερνήτης, οὐδεὶς πρωράτης, οὐδεὶς ναύτης, οὐδεὶς ἔρετης, οὐδεὶς πρόσκωπος, οὐδεὶς ἐπίκωπος, οὐδεὶς ἀλτερέτης, οὐδεὶς ἐπιβάτης... (95). Οὐδεὶς φόρτος, οὐδὲ φορτία, οὐδέ ἀγάγμα, οὐδεὶς ρᾶπος, οὐδεὶς γόμος, οὐδέ παρενθῆκαι (99). Ἡ χρήση, ή σημασία τῆς πυξίδος ἀδηλα. Αντά εἰναι τά θέματα πού ἐνδιαφέρουν, δσον ἀφορῷ εἰς τήν ἐρμηνείαν τοῦ ἀπεικονιζομένου πλοίου, πού θά ἐπιχειρηθῇ, διά νά υπάρξῃ ἀπάντηση καὶ σ' αὐτά τά ἐρωτήματα.

Πρῶτον θέμα· ή καταγωγή τοῦ πλοίου καὶ, συγχρόνως, τῆς πυξίδος. Ἐκ ποίας περιοχῆς τοῦ Αἰγαίου ή τῆς Ἑλλαδικῆς περιοχῆς προέρχεται; Ἔλλειψει συγκριτικοῦ ὄλικου εἰναι ἀδύνατος οἰαδήποτε ἀπάντηση. Τό αὐτό ἰσχύει καὶ ως πρός τήν τεχνική κατασκευῆς τοῦ ἀγγείου: παραμένει ἀδιερεύνητη ἐλλείψει συγκριτικοῦ ὄλικου. Ἐπισταμένη μελέτη τοῦ κεραμεικοῦ, δηλ., διακοσμητικοῦ ὄλικοῦ, ἐνδείκνυται ἐπί τῇ βάσει, μάλιστα, τῶν προσφάτων εὑρημάτων πρός διευκρίνηση τοῦ θέματος.

Δεύτερον θέμα: ή χρήση τῆς πυξίδος: ἀδηλος. Πῶμα δέν ἀνευρέθη. Ἡ ἐσωτερική ἐπιφάνεια δέν παρέχει στοιχεῖα πέρα τῶν κατασκευαστικῶν. Ἰσως, εἰς τό μέλλον, ως ἐκ τῆς εἰς βραδύ κεραμεικό τροχό κατασκευῆς της. Σημασία ἀμφισβητουμένη. Ὅπηρξεν ἀπλῇ ἀπόδοση πλοίου ἐποχῆς; ήτο διάτοχός του (ἔστω δ ἀρχικός) ναυτικός; Ἐχει σχέση διά τήν μετά θάνατο μετάβαση στήν νήσο τῶν μακάρων; δρκοῦν διά παρομοίαν ἐρμηνείαν τά ἄλλα παραδείγματα;

Κατά ταῦτα, αὐτοτελές καὶ αὐτόνομον μέ σφιγγός προτερήματα ἐνδιαφέρει κατ' αὐτή τή φάση τό παριστάμενο πλοιο ἀπό πλευρᾶς κατασκευαστικῆς/ναυπηγικῆς ως καὶ διά τά λοιπά του μέρη. Τό σύνολο τῶν προβλημάτων τῆς διακοσμήσεως, τῆς κατασκευῆς, τῆς χρονολογήσεως καὶ τῆς προελεύσεως τοῦ ἀγγείου, θά ἀντιμετωπισθοῦν στήν τελική δημοσίευση τῆς πυξίδος.

Ἡ ιστορία τοῦ ἀγγείου δέν εἰναι συνηθισμένη. Ἀνευρέθη τό 1912 ἀπό τόν Κ. Κουρουνιώτη κατά τήν ἀνασκαφή τοῦ θιολωτοῦ τάφου 1 Τραγάνας Μεσσηνίας (Θέσις Βιγλίτσα), βορείως τοῦ δρμου τοῦ Ναβαρίνου καὶ ἐδημοσιεύθη στήν

ΑΕ 1914.¹

‘Η πυξίδα αυτή της Τραγάνας (Έθνικόν Αρχαιολογικόν Μουσείον Αθηνῶν, 6098) είναι ἀγγεῖον κυλινδρικόν, μεγ. ὅψους 15.3 ἑκ. καὶ διαμέτρου βάσεως 13 ἑκ.² (εἰκ. 1, πίν. 1). Χρονολογεῖται γενικῶς στήν ΥΕ III Γ: 1 φάσιν,³ μία περίοδο, δηλ., κατά τήν ὁποία, ὅπως ἀποδεικνύεται ἀνασκαφικῶς, εἶχε ἐπισυμβῆ δλοκληρωτική ἀποψίλωση τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Μεσσηνίας.⁴ Τοῦ ἀγγείου δέν ύπάρχει παράλληλο εἰς τό σύνολον τῆς Μεσσηνιακῆς περιοχῆς καὶ πρέπει νά θεωρηθῇ ὅτι εἰσήχθη ἀπό ἄλλη μυκηναϊκή-αἰγαιακή περιοχή. Κατά τόν Fr. Schachermeyρ προέρχεται ἀπό τήν Κρήτη.⁵ ‘Οπως ἐσημειώθη, τό σχῆμα τοῦ ἀγγείου (πυξίς) δέν ἔχει παράλληλο εἰς τό σύνολον τῶν εὐρημάτων τοῦ νομοῦ Μεσσηνίας καὶ ἔρευνα, ητις θά ἀνελαμβάνετο διά τυχόν σχέσεις πρός τά περὶ πλοίων στοιχεῖα, πού παρέχουν αἱ πινακίδες τῆς Γραμμικῆς Β γραφῆς τοῦ ἀνακτόρου τοῦ λόφου τοῦ Ἐπάνω Ἐγκλιανοῦ, οὐδέν νέο στοιχεῖον θά προσκομίσῃ. Πρόκειται, περὶ ἐπεισάκτου ἀγγείου, πού δέν ἔχει σχέση πρός τήν φθίνουσα Μεσσηνία, παρ’ ὅλον ὅτι ή Πύλος τοῦ Νηῶν καταλόγου φέρεται ώς ή δεύτερη ναυτική δύναμη στήν αἰγαιακή περιοχή.

Αἱ δυνατότητες τῆς ἀνασκαφῆς τοῦ ἔτους 1912 ἡταν περιωρισμένες καὶ τό ήμισυ, τούλαχιστον, τῆς πυξίδος ἔλειπε. Κατά τά κατοχικά χρόνια ἡ κατ’ ἄλλη μεταγενεστέρα περίοδο, ή πυξίς ἡ κολούθησε τήν τύχην καὶ ἄλλων καλλιτεχνημάτων τοῦ Έθνικοῦ Αρχαιολογικοῦ Μουσείου τῶν Αθηνῶν, μέ ἀποτέλεσμα νά διαλυθῇ καὶ νά ἀπολεσθῇ μικρῷ δστρακο, ἐπί τοῦ ὁποίου ἀπεδίδετο τό καρχήσιον τοῦ μεγάλου ίστοῦ. ‘Αλλα δστρακα, ἀνευρεθέντα στόν ἴδιο θολωτό τάφο 1 τῆς Τραγάνας ἀπό τόν Ανδρ. Σκιᾶ (1909) δέν ἀποκλείεται νά ἔχουν παραστάσεις πλοίων.⁶

‘Η συνέχιση τῆς ἀνασκαφῆς τοῦ αὐτοῦ τάφου διά τοῦ Σπυρ. Μαρινάτου (1955)⁶ προσεπόρισε ἐπιπλέον δστρακα τῆς πυξίδος, τά ὁποῖα παρέμειναν ἀναξιοπίητα μέχρι τοῦ ἔτους 1977, ὀπότε καὶ ἐπεσημάνθησαν εἰς τό Μουσείον Χώρας Τριψυλίας. ‘Η φροντίδα πρός μεταφοράν των εἰς τό Έθνικόν Αρχαιολογικόν Μουσείον Αθηνῶν ἐπέτρεψε τήν ἐκ νέου συγκόλληση τῆς πυξίδος, μέ ἀποτέλεσμα νά κερδηθοῦν πολύτιμα στοιχεῖα περὶ τῆς μορφῆς τοῦ πλοίου.⁷

Τά 1978 συνεχίσθη τό «κοσκίνισμα» τῶν ἀπερριμμένων πέριξ τοῦ θολωτοῦ τάφου 1 χωμάτων τῆς παλαιᾶς ἀνασκαφῆς τοῦ ἔτους 1912 καὶ προέκυψαν καὶ ἄλλα δστρακα, μέ τήν βοήθεια τῶν ὁποίων τῶ 1983 ἔλαβε ή πυξίς τήν τελική τῆς κατά τό γε νῦν ἔχον μορφή (συγκόλληση τό πρῶτον τῶν λαβῶν)⁷ (πίν. 1-2).

Δέν ἀπετέλεσε οὐτοπία ή ἔρευνα πρός ἀνεύρεση τῶν ἐλλειπόντων δστράκων. Τά εἰκοσι, τούλαχιστον, δστρακα, πού ἀνευρέθησαν, συνέβαλαν ἀποφασιστικῶς εἰς τήν συμπλήρωση τοῦ σχήματος τοῦ ἀγγείου καὶ τῆς μορφῆς τοῦ ἀπεικονιζομένου πλοίου. Περιττόν, βεβαίως, νά λεχθῇ, ἐπίσης, ὅτι ή δλη ἔρευνα διεξήγετο ούσιαστικῶς διά τήν ἀνεύρεση ἐνός μόνον δστράκου, τοῦ ἐπιμάχου δστράκου μετά τοῦ ἄνω τμήματος τῆς πρώρας τοῦ πλοίου. Καὶ τό ἐλλεῖπον τμῆμα τῆς πρώρας ἀπεδείχθη, τελικῶς, ὅτι ήτο σέ δύο δστρακα, ἐκ τῶν ὁποίων ἀνευρέθη τό ἔτερο μέ πολύτιμα στοιχεῖα, ἀλλά δχι τό ζητούμενο. Προσφάτως, τέλος, ἔγινε καὶ τό ἀπεικονιζόμενο σχέδιο (εἰκ. 1) μέ φροντίδα τῆς

Ἐφόρου τῶν Προϊστορικῶν Συλλογῶν τοῦ Ἐθνικοῦ Ἀρχαιολογικοῦ Μουσείου κ. Καίτης Δημακοπούλου, μετά τή νέα συγκόλληση (τοῦ 1983).⁸

Ἐπί τῇ βάσει τῆς μελέτης τοῦ ἀγγείου, μετά τάς δύο προσφάτους συγκολλήσεις, προέκυψαν τά ἀκόλουθα (νεώτερα) συμπεράσματα:

Τό πλοιὸ ἀπεικονίζεται ὡς ἐν πλῷ με ἀνατεταμένο τό ἵστιον χωρίς νά υποδηλοῦνται κουπιά. Οἱ λεπτομέρειες τῶν μερῶν τοῦ πλοίου ἀπεικονίζονται ἴκανον οιητικῶς, ὅπως ὁ κεντρικός ἵστος καὶ τό καρχήσιον, ὁ πρότονος, οἱ δύο ἐπίτονοι, αἱ ὑπέρωα καὶ οἱ κεροίακες, τά ἱκρια τῆς πρώρας καὶ τῆς πρύμνης, τό πηδάλιον, τά ἔγκοιλα καὶ τό «πέτσωμα» τοῦ πλοίου, ἡ στεῖρα καὶ ἡ πρῶρα (τό προεξέχον τμῆμα τῆς τρόπιδος καὶ τό καμπύλον «ἀκροστόλιον» (·)).

Πρόκειται, ἵσως, περὶ μεταφορικοῦ⁹ ἵστιοφόρου πλοίου, πού δέν ἔχει συγκεκριμένα στοιχεῖα πολεμικοῦ πλοίου (ἔμβολον), χωρίς, ὅμως, καὶ νά ἀποκλείεται νά είναι. Δηλ., τά στοιχεῖα πού ἄλλοι μελετηταί θεωροῦν δτι εύνοοῦν τήν ἄποψη δτι ἀπεικονίζεται εἰδικῶς πολεμικό πλοῖο, δέν είναι ἐνδεικτικά / καθοριστικά.

“Οπως ἐσημειώθη, τό προεξέχον τμῆμα τῆς τρόπιδος δέν συνιστᾶ ἔμβολον, λόγω τοῦ ἐλαχίστου μήκους του.¹⁰ Ἡ προεξοχή αὐτή θά ἔχρησίμευε,¹¹ διά νά προστατεύεται ἡ στεῖρα,¹² ἀπαξ καὶ δέν είχεν ἀκόμη χρησιμοποιηθῆ εὑρέως ἔμβολον στήν περιοχήν τοῦ Αἴγαίου στά πλοῖα τῆς Ἐποχῆς τοῦ Χαλκοῦ.¹³ Βεβαίως, δυνατόν νά είναι καὶ τυχαία ἡ ἀπόδοση.

Τά παλαιά σχέδια:

α) **Ἡ στεῖρα καὶ τό ἔμβολον.** Ἡδη πρέπει νά ἀνοιγῆ παρένθεση καὶ νά δοθῇ ἔρμηνεία διά τήν πολυκύμαντο ἱστορία τῆς ἐπιχειρηθείστης ἀναπαραστάσεως τοῦ πλοίου, πρᾶγμα πού ὀφείλεται στίς συμπληρώσεις τοῦ Κ. Κουρουνιώτη.¹⁴ Πρόκειται, οὐσιαστικῶς, περὶ παραμορφώσεως, διότι τά προελθόντα λάθη ἀφεώρων σέ περισσότερα τμήματα τοῦ πλοίου, δηλ., στό «ἔμβολον», στήν στεῖρα καὶ στό νομιζόμενο ἔμβλημα τοῦ ἰχθύος. Αὐτά ὅμως θά ἔξηγηθοῦν ἀναλυτικῶς: δ Κουρουνιώτης ἀπεμάκρυνε ἀνεπιτυχῶς τήν στεῖρα¹⁵ κρίνας δτι «ἡ κάθετος τεθλασμένη γραμμή, κλειομένη διά γραμμῆς παραλλήλου πρός τήν διεύθυνσιν τῆς στείρας καὶ προσκεκολλημένη πρό τῆς πρώρας, ἔφερε σύγχυσίν τινα εἰς τήν ὅψιν ταύτης». Ἐκ τούτου, συνεπέραν δτι ὑπῆρχε ἔμβολον, διότι τό σχηματιζόμενον ἔξεχον τμῆμα τῆς «τρόπιδος» ἦτο ἀρκετόν δι’ αὐτόν τόν σκοπόν.

Ἡ ἐνέργεια αὐτή τοῦ Κουρουνιώτη παρέσυρε τό σύνολον, σχεδόν, τῶν ἐρευνητῶν, μέχρι καὶ τῶν ήμερῶν μας καὶ παρουσιάσθησαν σχέδια φέροντα πολλά καὶ ποικίλα ἀνασυσταθέντα τμήματα τοῦ πλοίου (στεῖρα, ἔμβλημα) δηλ. οὗτος ἔξελαβε τό πρόσθιο τμῆμα τῆς πρώρας (στείρας) ὡς ἔνο πρός τό πλοϊο διακοσμητικό στοιχεῖο. Ἡ τεθλασμένη, ὅμως, γραμμή (ζίγκ-ζάγκ) δέν ἀποτελεῖ ἔνο διακοσμητικό θέμα πρός τήν YE III Γ φάση¹⁶ καὶ πρέπει νά θεωρῆται βέβαιον δτι ἐπελέγη ἀπό αὐτόν, ἀκριβῶς, τόν λόγο. Συγχρόνως, δ Κουρουνιώτης ἔπεξέτεινε τά πόδια τοῦ «ἔμβληματος» εἰς τό ἱκριον πρώρας, τοῦ δποίου, οὐτως, ηὑξήθη τό ὑψος (AE 1914, 109 σχ. 15).

Κατ’ αὐτόν τόν τρόπον, ἔμεινε ἀκέφαλη ἡ πρῶρα καὶ ἐσχηματίζετο

επίμηκες τό «έμβολον». Άλλα, βεβαίως, είναι γνωστό ότι ή στείρα (ποδόστημα - κοράκι) είναι «ή λοχυρά δοκός (κάθετος πρός τήν τρόπιδα) ή ἀποτελοῦσα τοῦ πλοίου τήν τρόπιν, μάλιστα δέ τό κεκαλυμμένον μέρος αὐτῆς τό διασχίζον τά κύματα». ¹⁷ Στήν λύση ωδηγήθη δι Κουρουνιώτης, έπειδή συνεπλήρωνε ως ίχθύν τό πτερωτόν ἐπί τῆς πρώρας (ειδικώτερον, ἐπί τοῦ ἵκριου τῆς πρώρας) δν καί, βεβαίως, δέν ύπηρχε χῶρος πρός συμπλήρωσιν τοῦ ίχθύος, εἰμή μετά τήν ἀπομάκρυνσιν τῆς στείρας. Διαγράφων, δικαίως, τήν δγκώδη - συμπαγή - γωνιώδη στείραν, ἀφησε ἀπροστάτευτον τό ἵκριον πρώρας μέ ἀποτέλεσμα, τό νέο τοῦτο μέτωπο τῆς πρώρας νά ἀποτελεῖ λεπτότατον ξύλον ἀνίκανον νά ἀντιστῆ εἰς τήν δύναμη τῶν κυμάτων.¹⁸

Τό λάθος ἐπεσήμανε δ L. Cohen: α) the “ornamentation” is really an integral part of the ship καί β) Therefore, the last argument for the ram on Minoan ships falls to the ground.¹⁹

“Ηδη, ἀπεδείχθη, κατά τάς ἀρχάς τῆς δεκαετίας τοῦ ’70, μέ πρόταση τῆς Εφόρου κ. Βαρβ. Φιλιπάκη καί τοῦ ζωγράφου κ. Κ. Ἡλιάκη, δτι, δσον ἀφορᾶ στό νοούμενο «έμβλημα» ύπερθεν τῆς πρώρας (τοῦ ἵκριου τῆς πρώρας), πρόκειται περί πτηνοῦ καί, κατ’ ἐπέκτασιν, μέ τήν ἀποκατάστασιν τοῦ ίχθύος ως πτηνοῦ, δέν ύφισταται, πλέον, πρόβλημα χώρου: ή στείρα ἐπιστρέφει εἰς τό σύνολόν της (ώς κυρίως στείρα καί ως στόλος - ἀκροστόλιον), δμοίως, μέ αὐτήν τήν ἐγκλειομένη διακόσμηση τῆς ΥΕ III Γ: 1-2 φάσεως καί τό πτερωτόν δν δέν συνδέεται μέ τήν πρῶραν / στείραν καθόλου.²⁰

β) Ο ιστός, τό ιστίον καί οι τόνοι (ύπέραι)

Συνεχίζων τάς συμπληρώσεις του δι Κουρουνιώτης καί, ναί μέν χωρίς νά ἔχῃ λάβει ύπ’ δψιν του τό ηδη ἐκδεδομένο παράδειγμα τῶν πλοίων τῆς Φυλακωπῆς,²¹ συνέδεσεν ἐν τούτοις τούς δύο τόνους ἀριστερά πρός τό καρχήσιον καί τόν τρίτον (τόν κατώτερον) πρός τό ιστίον, ἔτι δέ τό ιστίον συμμετρικῷ τῷ τρόπῳ πρός τόν νοούμενον κεντρικόν ιστόν.²² Τό ἀποτέλεσμα ύπηρξε νά συνδέωνται οι ἐπίτονοι μετά τοῦ καρχησίου καί τό τρίτον καλώδιον πρός τήν περιφέρειαν τῆς θόρης τοῦ ιστίου.

Η σοβαρωτέρα παρερμηνεία, εἰς τήν δποίαν ύπέπεσεν δι Κουρουνιώτης, ήτο ή συμπληρωθεῖσα μορφή τοῦ ιστίου, διά τό δποϊο ἐθεώρησεν δτι είχεν ἀπεστρογγυλευμένας τάς πλευράς.

Ἐάν τό μεταγενέστερον σχέδιον τῆς καθηγ. κ. Em. Vermeule (1964) ἔχει χαρακτηρισθῇ ως τό πλέον σῶφρον,²³ ἐπειδή δέν συμπληρώνονται —ἔλλειψει στοιχείων— τά καλώδια (σχοινιά), ή προσπάθεια τοῦ Σπ. Μαρινάτου, ἀκολουθοῦντος κατά τρόπον σταθερόν εἰς τάς ύποδείξεις τοῦ F. Behn, είχεν ἀποκλίνει ἀπό τάς ἀναγωγάς καί ταυτίσεις τοῦ Κουρουνιώτου.²⁴ Οὕτω, συνέδεσε τόν ἐπίτονον πρός τό καρχήσιον καί ἔφερε σέ σχέση τά δύο ἄλλα καλώδια πρός τό ιστίο, τό δποϊον ἐπανέλαβε κατά τήν ἀτυχῆ συμπλήρωση τοῦ Κουρουνιώτου. Βεβαίως, δέν είχε διασωθῆ ύποδηλουμένη ή κεραία τοῦ ιστίου καί δέν ήτο δυνατόν νά ἀποκτήσουν ἀπολύτως δρθήν κατεύθυνση τά δύο κατώτερα καλώδια, διά τά δποϊα είχεν ύποστηριχθῇ δτι ήσαν αἱ ύπέραι.²⁵ Η παραδρομή δφείλεται εἰς τό γεγονός δτι δέν είχε ληφθῆ ύπ’ δψιν ή ἐν τομῇ ἀπόδοση τοῦ

πλοίου καί, εἰδικώτερον, ἡ πλευρική ἀπόδοση τῶν πάσης φύσεως λεπτομερειῶν (μέ διποτέλεσμα νά ἀποδίδεται τό ἐν μόνον ἐκ τῶν ἐκάστοτε πλευρικῶν καλωδίων καί νά μή ἀποδίδεται ὅ,τιδήποτε προοπτικᾶς).

Κατά τά λοιπά, ἐπανελήφθησαν λάθη τοῦ Κουρουνιάτου, μέ διποτέλεσμα νά συμπληρωθῆ ἀδοκίμως τό ἰστίον κατά σχῆμα σύμμετρον περί τόν νοούμενον κεντρικόν ἰστόν, παρελείφθη αὐτή αὕτη ἡ στείρα, μέ διποτέλεσμα καί νά ἐπεκταθῇ ἡ τρόπις (μέ ἐπακόλουθον τήν δημιουργίαν ἔμβολου) καί νά παραλειφθοῦν τά προεκβαλλόμενα ἐκ τῆς στείρας στοιχεῖα καί νά ἐπαναληφθῇ τό «ἔμβολον» (ἀλλά καί τό «σῆμα») τοῦ Κουρουνιάτου.

Τά σχέδια ἄλλων μελετητῶν συμβαδίζουν, ἐν πολλοῖς, πρός τά τῶν προγενεστέρων, μέ διποτέλεσμα καί νά ἀναγνωρίζωνται δρθαί καταστάσεις καί νά ἐπαναλαμβάνωνται παρερμηνεῖαι. Ἐπί παραδείγματι, ἡ Cl. Laviosa τό μέν συνέδεσεν δρθῶς τούς ἐπιτόνους πρός τό καρχήσιον τό δέ 1) συνεπλήρωσε κατά τό αὐτό σύμμετρον σχῆμα τό ἰστίον, 2) ἀπέδωκε ἐλάχιστα τήν προεκβολήν τῆς τρόπιδος (σχεδόν ἀθέατη) καί 3) ἐπανέλαβε τόν ἰχθύν.²⁶

Τό τελευταῖον σχέδιον, πού ἔχει δημοσιευθῆ, φέρει συγκεντρωμένους τρεῖς ἐπιτόνους μέ κατεύθυνση πρός τό ἄνω τμῆμα τοῦ καρχησίου. Τό ἰστίον συμπληρώνεται δπως στά προγενέστερα σχέδια καί δικαίως παραλείπεται τό ἀνώτερον ἐκ τῆς στείρας (τοῦ ἀνώτερου τῆς τμήματος) προεκβαλλόμενον στοιχεῖον (τό δριζόντιον), διότι ἀπετέλει αὐτήν ταύτην τήν γραμμή θραύσεως τῶν δστράκων τοῦ ἀγγείου κατ' ἐκεῖνο τό σημεῖον. Νέον καί εύφυές στοιχεῖον, κατά τήν πρόταση τῆς κ. Βαρβ. Φιλιππάκη, τό ἀποκαθιστώμενον ἀντί τοῦ ἰχθύος ἐπί τοῦ ἵκριον τῆς πρώρας πτηνόν.²⁷

Αἱ νέαι προτάσεις:

α) Τό ἰστίον, οἱ τόνοι καὶ τό καρχήσιον

Ἐκ τῆς μελέτης τῆς παραστάσεως μετά τήν συγκόλλησιν τῶν νέων δστράκων, ἐκ τῆς σχετικῆς βιβλιογραφίας καί ἐκ τῆς συνεργασίας μέ τόν συνάδελφον κ. Ἡλ. Σπονδύλην, προέκυψαν τά ἀκόλουθα τελικά συμπεράσματα:

1) Οἱ δύο εἰς τόν αὐτόν πάσσαλον τοῦ ἵκριον τῆς πρύμνης (ἡ διά λόγους προοπτικῆς ἀποδόσεως νοούμενοι ως προσδεδεμένοι εἰς δύο ἀντικρυστούς πασσάλους τοῦ αὐτοῦ ἵκριον) ἐπίτονοι καταλήγουν εἰς δύο διάφορα σημεῖα τοῦ καρχησίου.

2) Τό καρχήσιον δέν ἀποδίδεται κανονικῶς κυκλικόν, ἄλλα εἰς τό κατώτερον ἀριστερόν του τμῆμα ἀντί τόξου σχηματίζεται εύθεῖα, περίπου, γραμμή.

3) Ὑφίσταται καί ἄλλο καλώδιο, τό δόπιον ἀντιπροσωπεύει τό ζεῦγος τῶν κερούάκων. Τό ἀποδιδόμενον φαίνεται νά καταλήγῃ εἰς τό κατώτερον, ἀκριβῶς, τμῆμα τοῦ καρχησίου.

4) Τό ἰστίον ἀποδίδεται μόνον κατά τήν μίαν πλευράν τοῦ ἰστοῦ καί οὐχί σύμμετρον περί αὐτόν. (Ἡ παλαιά ἀποκατάσταση είχε χαρακτηρισθῆ ὑπό τοῦ Behn ἀδύνατος.)

5) Ἀντιπροσωπεύονται καί αἱ ὑπέραι διά τοῦ τρίτου ἐκ τῶν ἄνω καλωδίου. Ἡ ἀποδιδομένη εἶναι προσδεδεμένη εἰς τόν κεντρικόν πάσσαλον τῆς μιᾶς πλευρᾶς τοῦ ἵκριον τῆς πρύμνης, φαίνεται δέ νά καταλήγῃ ἀκριβῶς ὑπό τό

καρχήσιον εἰς τόν ίστόν. (Νοεῖται τό ἐπίκριον Ὁδ. ε 271, 318.)

6) Οὐδεὶς ἀπεικονίζεται ἔνδον/ἐπί τοῦ πλοίου, ἀν καὶ τά σχηματιζόμενα ὑπό τοῦ πηδαλίου εἰς τήν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης ἀπόνερα μαρτυροῦν, κατά τόν πλέον κατηγορηματικόν τρόπον, δπως καὶ τό ἀναπεπταμένον ίστιον, δτι τό πλοίον ἀπεικονίζεται ἐν πλῷ. Τό αὐτό παρατηρεῖται καὶ εἰς τάς λοιπάς παραστάσεις τῆς ἐποχῆς (ΥΕ III Β/Γ).

7) "Οτι ἐκ τοῦ ἀνωτέρου τμήματος τῆς στείρης, εἰδικώτερον δέ τῆς περικεφαλαίας (ἢ στόλου), ἐκπηδᾶ προεκβαλλόμενον κυρτόν στέλεχος ἄγνωστου εἰσέτι προορισμοῦ καὶ λειτουργίας. "Ισως πρόκειται περί τοῦ ἀκροστολίου.

Τά ἐπί μέρους παρατηρήματα καὶ σχόλια, ἀπόρροια τῶν νέων τούτων διαπιστώσεων, δυνατόν νά παρατεθοῦν ἐν τοῖς ἐπομένοις:

Πρός ἔρμηνείαν τῆς ὑπάρξεως δύο ἐπιτόνων καὶ ἐνός προτόνου δυνατόν νά χρησιμεύσουν ἀπεικονίσεις ἐπί σφραγίδων κ.ο.κ. [BCH 57, 1933, πίν. XV. 31, 32, 34, 35, 38, 42 καὶ John H. Betts, Ships on Minoan Seals, Colston Papers, Vol. XXIII (Proceedings of the Twentythird Symposium of the Colston Research Society, 1971), London, 325-338]. "Ητοι, η ὑπαρξίς δύο ἐπιτόνων (ἔναντι ἐνός προτόνου) ἀνταποκρίνεται πρός τήν πραγματικότητα, διότι πλειόνες τοῦ ἐνός ἐπιτονοὶ ἡσαν, δντως, ἀπαραίτητοι διά τήν συγκράτησιν τοῦ ίστοῦ ἐκ τῶν ἐκ τῆς πλευρᾶς τῆς πρύμνης πνεόντων ἀνέμων. Παρατηρητέον, ἐν τούτοις, δτι τό σημεῖον προσδέσεως (ἐπί τοῦ ἰκρίου πρύμνης), βεβαίως, δέν ἐνδείκνυται, διότι τό ἰκρίον δέν ἀποτελεῖ ἴδιαιτέρως ἵσχυρόν καὶ ἀπολύτως κατάλληλον σημεῖον προσδέσεως. Τά ἀνωτέρω σημειούνται, διότι τό κοινόν φαινόμενον/νοούμενον σημεῖον προσδέσεως διά τούς δύο ἐπιτόνους είναι ὁ φαινόμενος ἀριστερᾶς πάσσαλος τοῦ ἰκρίου πρύμνης καὶ πρέπει νά ἔχετασθῇ κατά πόσον νοεῖται δτι πρόκειται περί ἐνός πασσάλου ἢ περί δύο, λόγω ἀποδόσεως ἐν τομῇ δλων τῶν λεπτομερειῶν. Πάντως, ὁ πάσσαλος οὗτος ἀποδίδεται παχύτερος ἢ τά λοιπά ξύλα τοῦ κιγκλιδώματος τοῦ ἰκρίου.

"Αρα, ἀποδίδονται, ἐπί τῇ βάσει ὅσων ἀνεφέρθησαν ἀνωτέρω, δύο ἐπίτονοι, δ ἀπαραίτητος πρότονος καὶ ἀνά ἐν καλώδιον ἐκ τοῦ ζεύγους τῶν ὑπερῶν καὶ τῶν κεροιάκων (αἱ δύο τελευταῖαι περιπτώσεις λόγῳ ἀποδόσεως ἐν τομῇ κατά τήν πλευράν τοῦ σκάφους). Κατά ταῦτα, ἔάν ἀποδίδεται, δντως, ἐν καλώδιον ἐκ τοῦ ζεύγους καὶ τῶν ὑπερῶν καὶ τῶν κεροιάκων, αὐτό γίνεται κατ' οἰκονομίαν καὶ ἐπειδή νοεῖται δτι ἀποδίδεται τό ἔνα ἀποκρύπτον τό ἀντίστοιχον εἰς τό βάθος. "Αντιθέτως, δέν συμβαίνει τό αὐτό ὅσον ἀφορᾶ εἰς τούς δύο ἐπιτόνους, οἱ ὅποιοι ἀποδίδονται ως ζεῦγος λόγῳ ἐπιθυμίας τοῦ καλλιτέχνου νά καταστῇ σαφῆς ἢ ἀναγκαιότης των πρός διασφάλισιν τοῦ ίστοῦ ἔναντι τῶν ἐκ τῆς πρύμνης πνεόντων ἀνέμων, διά νά τονισθῇ τό πλεονέκτημα ἔναντι ἄλλων ἀσθενεστέρων κατασκευῶν.

Χαρακτηριστικόν είναι, ἐπίσης, τό γεγονός δτι τό τρίτον ἐκ τῶν ἄνω καλώδιον (ἢ ἔτερα τῶν ὑπερῶν) προσδένεται ἐπί τοῦ ίστοῦ καὶ, ἵσως, διακρίνεται κατά τό σημεῖον προσδέσεως/ἀπολήξεως τῶν κεροιάκων. Θά ἀνέμενε τις νά ὑπεδηλοῦτο συγκεκριμένον σημεῖον προσδέσεως, αὐτό, δμως, δέν συμβαίνει,

διότι ή κεραία (άντεννα) τοῦ ίστιου συμπίπτει εἰς τό σχέδιον πρός σημεῖον τοῦ ίστιού, μή ἀποδίδομένη προοπτικῶς, μέ αποτέλεσμα νά μή διακρίνεται. Δηλ., γενικῶς, ἐπειδή τά πάντα ἀποδίδονται ἐν τομῇ/κατά πλαγίαν δψιν καί οὐχί προοπτικῶς, τά ζεύγη τῶν ὑπερῶν καί τῶν κεροιάκων ἀποδίδονται ώς ἐν ἔξαρτημα ἐκάτερον καί ή κεραία ἔξαφανίζεται συμπίπτούσα πρός τόν ίστόν λογιζόμενη ώς σημεῖον αὐτοῦ. Εἰς αὐτήν τήν ἐρμηνείαν συνηγορεῖ καί τό γεγονός δτι τό κατώτερον καλώδιον (ὑπέρα) είναι προσδεδεμένον εἰς τό ίκριον τῆς πρύμνης δεξιώτερον τοῦ σημείου προσδέσεως τῶν δύο ἐπιτόνων εἰς τόν αὐτόν πάσσαλον καί ἐγγύτερον πρός τόν πηδαλιοῦχον.

Όρθδς δ. Κ. Κουρουνιώτης ήρμήνευσε τά δύο παχέα καλώδια ώς ἐπιτόνους καί τό πρᾶγμα ἐπεβεβαιώθη ώς ἐκ τῆς καταλήξεώς των εἰς τό καρχήσιον, ώς καί δ πρότονος. Διά τό τρίτον καλώδιον ἀνεγνώρισεν δτι «ἔχρησίμευσε πιθανώτατα εἰς τόν χειρισμόν τοῦ ίστιον». Εἰς τό ίστιον, πράγματι, καταλήγει, ώς ἀποδεικνύεται διά τῶν νέων δστράκων, καί ἔχρησίμευεν εἰς τόν χειρισμόν αὐτοῦ ἀναλόγως πρός τήν κατεύθυνσιν τοῦ ἀνέμου καί τήν ἐπιθυμητήν κατεύθυνσιν τοῦ σκάφους.

Ο Κουρουνιώτης δέν είχεν ἀναγνωρίσει τήν χρησιμότητα τοῦ καρχησίου. Τό τέταρτον καλώδιον, ώς κεροίαξ νοούμενον, δέν διετηρεῖτο ἐπί τῶν τότε διασωθέντων δστράκων. Ή συμπλήρωσις τοῦ σχεδίου ὑπό τοῦ Κουρουνιώτου ἡτο λανθασμένη, ἀλλ’ ούτος είχεν ἀντιληφθῆ τήν χρησιμότητα τῶν τριῶν παχέων καλωδίων. Ο Σπ. Μαρινάτος συνεπλήρωσε τόν δεύτερον ἐπίτονον ώς ὑπέραν καί τήν ἐτέραν ὑπέραν μέχρι τῆς περιφερείας τῆς συμμέτρου, ώς τήν είχε προτείνει δ. Κουρουνιώτης, δθόνης τοῦ ίστιον. Τέλος, ὑπό τοῦ Ιω. Σακελλαράκη συνεπληρώθη ώς τρίτος ἐπίτονος τό κατώτερον τρίτον καλώδιον, ὑπόθεσις πού δέν εύρε τήν δικαιώσιν τῆς μέ τήν ἀνεύρεσιν τῶν νέων δστράκων.

Τό δπίσθιο πλευρικό σχοινί (ό κεροίαξ), πού ἀποδίδεται λοξῶς καί μεμονωμένο, ἔχρησίμευε εἰς τό ἔπαρμα (ίσσαρισμα, ἀνύψωσις) καί εἰς τήν συστολήν/ὑποστολήν (κατέβασμα) τοῦ ίστιου, ἀσφαλῶς δέ συνεδέετο καί πρός τό καρχήσιον (κατώτερον τμῆμα).

Οι πόδες, πού συνεκράτουν τό κάτω τμῆμα τοῦ ίστιου, δέν ἔχουν ἀποδοθῆ, δπως δέν ἔχουν ἀποδοθῆ ή κεραία καί ή κορυφαία πλευρά τῆς δθόνης.

Αντίστοιχον παράδειγμα προσφέρουν τά δύο δστρακα μέ παράσταση πλοίου ἐκ Φυλακωπῆς,³¹ όπου ἐμφανίζονται δ πρότονος, δ ἐπίτονος καί τά δύο καλώδια τοῦ κατεβασμένου ίστιου. Αύτά τά καλώδια, ἀκριβῶς, νοοῦνται νά ἐπιτελοῦν τίς «μανοῦβρες» μέ τό μή φαινόμενον καρχήσιον η μέ μηχανισμόν εἰς υψηλόν σημεῖον τοῦ ίστοῦ η μέ κατάλληλο περιδέσιμο τῶν σχοινιῶν.

Οσον ἀφορᾶ εἰς τό σχῆμα τοῦ ίστιου, δηλ. τῆς δθόνης τοῦ ίστιου, είναι σαφές δτι είναι τετράπλευρο, παρατηρητέον δέ δτι συμπίπτει ή χορδή («πλευρά») τοῦ κοίλου τῆς δθόνης σχεδιαστικῶς πρός τόν ίστόν καί παρουσιάζει μίαν είσετι ίδιορρυθμίαν κατά τήν ἀπόδοσιν. Ενῶ, δηλ., ἐπρεπε νά είναι «βαμμένο» τό κυρτό - τό τόξο, πού σχηματίζεται πρός τήν πρῶραν καί νά σχηματίζεται κενό τό ἐσωτερικό του κοίλο μέ χρῶμα ίδιο πρός τό φόντο τοῦ ἀγγείου, ἔχει συμβῆ τό ἀντίθετο, δφεύλεται δέ, προφανῶς, στήν προσπάθεια τοῦ σχεδιαστοῦ

νά άποδώση σκοτεινό τό έσωτερικό του ίστίου.

Δυστυχῶς, τό μικρό δστρακο μέ τό καρχήσιον ἔχει άπολεσθῆ, προφανῶς, κατά τήν κατοχικήν ἥ μετακατοχικήν περίοδον εἰς τάς ἀποθήκας τοῦ Ἐθνικοῦ Ἀρχαιολογικοῦ Μουσείου καί δέν είναι ἀπολύτως σαφής ἡ σύνδεση συστολέως / ὑποστολέως καί καρχησίου.

β) Πρώτα - στεῖρα - ἔμβλημα - ἀκροστόλιον

Μέ τά νέα δεδομένα ή πρώτα ἔμφανίζεται μέ τήν δγκώδη στείραν διακοσμημένην κατά τό σύνθετος τῆς YE III Γ: 1-2 φάσεως θέμα τῆς τεθλασμένης γραμμῆς. Τό ἀνάτερον τμῆμα τῆς στείρας —ή περικεφαλαία ἥ στόλος— ἀπουσιάζει. Δέν υπάρχει ἔμβολον εἰς τό κατώτερον σημεῖον καί ἀποδίδεται πτηνόν ὑπερθεν τοῦ ἱκρίου τῆς πρώτας. Λόγω τῶν ἐπί τοῦ ἱκρίου τούτου ἀποδιδομένων ἀγκυρῶν (κατά τήν παραστᾶσαν εἰς τό Συνέδριον κ. Honor Frost)³¹ α κερδίζομεν ἔν εἰσέτι στοιχεῖον περί τῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου, ἦτοι ὅτι πλέει.

Ἐκ τοῦ προσθίου τμήματος τῆς στείρας προεξέχει κόραξ (γάντζος) (;) καί, κατά τό παλαιόν τοῦ Κουρουνιώτου σχέδιον, δλίγον ὑψηλότερον, ἔν δριζόντιον στέλεχος. Ἡ χρῆσις τοῦ δευτέρου είναι ἀνεύ ἀντικειμένου, καί, ἀποτελεῖ λάθος τοῦ σχεδιαστοῦ. [Προσθήκη: τό θέμα χρήζει ἐπανεξετάσεως κατόπιν τῆς ἀνευρέσεως τῆς ΜΓ I ἀττικῆς πυξίδος εἰς Τούμπαν Λευκαντί.] Πάντως, ὅπως φαίνεται, δέν ἐσχηματίζετο κλιμαξ διά τήν ἄνοδον καί διά τήν κάθοδον τοῦ πληρώματος ἥ τῶν ἐπιβατῶν.

Δυστυχῶς, ἐλλείπει τό δστρακον μέ τό πρόσθιον τμῆμα τοῦ πτηνοῦ καί μέ τήν κορυφήν τῆς στείρας (στόλος ἥ περικεφαλαία). Ἀλλά μέγα ἀπόκτημα ὑπῆρχε τό νέον δστρακον, τό δποιον ἀποδίδει ἄλλο προεκβαλλόμενον ἀντικείμενον, οὐσιαστικῶς ἔν κοιλόχυρτον ἀνυψούμενον στέλεχος μέ δδοντώσεις καί μέ κυρτόν ἐνδιάμεσον τόξον εἰς τό έσωτερικόν του. Τό ἀντικείμενον τοῦτο, μᾶλλον, ἦτο προσηρμοσμένον εἰς τήν ἀνωτέρα ἐπιφάνεια τῆς στείρας (περικεφαλαία).

Ἀνεξαρτήτως τῆς ἐλλείψεως ἐνός μικροῦ δστράκου ἐνδιαμέσως, ἡμποροῦμε νά ἀντιληφθοῦμε τό σχῆμα χάρις εἰς σύγχρονα καί εἰς κατά τι μεταγενέστερα παραδείγματα.

Ἄντιστοιχα, περίπου σύγχρονα, παραδείγματα είναι τά ἀκόλουθα:

α) τό πλοιον τό ἔξωγραφημένον ἐπί τῆς YM III B λάρνακος εἰς Γάζι 'Ηρακλείου,³² τό δποιον ἔμφανίζει δμοιότητες (χωρίς κουπιά, μέ μακρύ σκαρί, ἀπόνερα ἀπό τό πηδάλιον)³³ καί διαφορές (ιστίον, σχοινιά). Εἰς τό πλοιον τῆς λάρνακος τοῦ Γάζι ἔμφανίζεται δριζόντιως προεκβαλλόμενον ἀπό τήν πρώταν ἐπίμηκες στέλεχος μέ ὑψούμενες μικρές κάθετες γραμμές / νοούμενες κατακόρυφες (στήν ἀνωτέρα ἐπιφάνειά του). Τό γνώρισμα τοῦτο περιελήφθη μεταξύ τῶν διαφορῶν τῶν δύο παριστωμένων πλοίων, ἐπειδή δέν είναι ἀπολύτως δμοιον (κυρτόν τό ἔν μέ μικρότατες προεξοχές καί εύθυγραμμον τό ἄλλο μέ σαφῶς μεγαλύτερες κατακόρυφες γραμμές).

β) τό ἐπί τοῦ YE III Γ ψευδοστόμου ἀμφορέως τῆς Σκύρου πλοίον³⁴ καί
γ) τό ἐπί δμοιώματος ψευδοστόμου ἀμφορέως τῆς Ἀσίνης πλοίον, δμοίως

τῆς ΥΕ III Γ φάσεως.³⁵

Εἰς τόν ψευδόστομον ἀμφορέα τῆς Σκύρου τό προεκβαλλόμενον σύνολον στερεῖται ὁδοντώσεων ἔναντι τοῦ παραδείγματος τῆς Τραγάνας, ἀλλ', ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἐμφανίζεται ἀντίστοιχον κατά τό σχῆμα, τούλαχιστον, πρός τό ἀντίστοιχον τῆς Τραγάνας. Δέν πρόκειται, ἀπλῶς, περὶ «πτηνοπροτομῆς» ἡ περὶ κεφαλῆς αἰγοειδοῦς εἰς τό ἀκρόπρωρον (περικεφαλαία, στόλος ὑπερθεν τῆς στείρας) τοῦ «σκυριανοῦ» πλοίου, περὶ τοῦ δποίου ὑπάρχει κατά τά λοιπά σύμφωνος ἡ γνώμη τῶν ἐρευνητῶν ὅτι στερεῖται χαρακτηριστικῶν πολεμικοῦ πλοίου.

‘Η δ. Παρλαμᾶ σημειοῖ ὅτι «ἡ κατακόρυφη (σάν;) κέρατο αὐτή προεξοχή στό πίσω μέρος τοῦ κεφαλιοῦ, πού καθιστᾶ δυσερμήνευτο τό ἀκρόπρωρο τῆς Σκύρου, δέν ἀποτελεῖ ἀπόληξη τῆς στείρας. Μιά πινελιά σχεδιάζει τήν καμπύλη τοῦ κεφαλιοῦ καὶ συνεχίζεται παράλληλα πρός τήν στεῖρα, γιά νά σβήσει μέσα στήν ὄριζόντια γραμμή, πού ἀποδίδει τήν ἀπέναντι πλευρά τοῦ σκάφους. ‘Η προσεκτική παρατήρηση τοῦ τρόπου σχεδιάσεως δείχνει ὅτι ἡ κατακόρυφη αὐτή προεξοχή ἀνήκει στό κεφάλι, δέν ἀποτελεῖ δηλ., ἀπόληξη τῆς στείρης». ³⁶ ’Ἐν τούτοις, τό ἀντίθετον εἶναι σαφές.

‘Αρα, μέ τήν βοήθεια τοῦ νέου τούτου δστράκου τῆς πυξίδος τῆς Τραγάνας ἡμποροῦμε νά ἐρμηνεύσωμεν ώς π α ρ ἄ λ λ η λ α τά παραδείγματα ἀ πό τό Γάζι, τήν ‘Ασίνην καὶ ἀ πό τήν Σκύρον. Εἶναι κοινή ἡ μορφή τοῦ καμπυλοκύρτου στελέχους καὶ τῆς κεφαλῆς τοῦ θεωρουμένου πτηνοῦ τῆς Σκύρου. ‘Αλλ' ἡ κεφαλή τοῦ «πτηνοῦ» τῆς Σκύρου ἀ ποδίδεται, δπως καὶ τό σύνολον τοῦ πλοίου, εἰς ἀ πόλυτο σχηματοποίηση καὶ ἀ φαίρεστη καὶ, μᾶλλον, ὑπῆρχεν ἡ πρόθεση τοῦ ἀ γγειογράφου νά ἀ ποδώσῃ συμβατικῶς τό προεκβαλλόμενον κυρτόν ἀντικείμενον ώς κεφαλήν πτηνοῦ, περιορίζων, διά λόγους, προφανῶς, ἀ γνοίας, εἰς ἐν τό πτηνόν τῆς πρώρας τῆς Τραγάνας καὶ τό κοινόν καὶ εἰς τά ἄ λλα παραδείγματα προεκβαλλόμενον στέλεχος. Πρός συμπλήρωσιν, δ ἀ γγειογράφος τοῦ ψευδοστόμου ἀ μφορέως τῆς Σκύρου ἔθεσε καὶ τήν στιγμήν ώς δφθαλμόν εἰς τό πτηνοκέφαλον τοῦτο δμοίωμα. ‘Ως περικεφαλαία τῆς στείρας νοεῖται, ώς πιστεύω, ἡ πρός τά ἀ νω ἀ πόληξη τῆς στείρας, ἀ νεξαρτήτως τῆς «κεφαλῆς τοῦ πτηνοῦ». ³⁷

Τό πτηνόν, τό δποίον ἀ ποδίδεται ὑπερθεν τοῦ ἵκρίου τῆς πρώρας τοῦ πλοίου τῆς Τραγάνας, ἀ ποτελεῖ ἔμβλημα διά τό πλοίον τοῦτο, ἐνδ, ἀντιθέτως, ἡ πτηνοπροτομή τοῦ πλοίου τῆς Σκύρου ἀ ποτελεῖ ἔμπνευσιν καὶ συνδυασμόν τοῦ ἀ γγειογράφου. ‘Η καθηγ. Em. Vermeule ἔχαρακτήρισε ἀ μφοτέρας τάς περιπτώσεις ώς *bird-headed long ship*. ‘Ἄς σημειωθῇ καὶ ἡ μετόπη εἰς τό ΥΕ III Γ δστρακον τῆς ‘Ακροπόλεως τῶν ‘Αθηνῶν μέ ἰχθύν εἰς παρόμοιον ὁδοντωτόν στέλεχος.³⁸

Εἰς τό πλοίον τοῦ ΥΕ III Γ ψευδοστόμου ἀ μφορέως τῆς ‘Ασίνης ἀ ποδίδονται κυρτή τρόπις, κουπιά καὶ ἴστιο φουσκωμένο πρός τήν πρώραν, τό ἀ νώτερον σημεῖον τῆς δποίας φέρει ἐσωτερικῶς ὁδόντωση. ‘Ως συνέχεια τῆς τρόπιδος ἐμφανίζεται δπίσω τό πηδάλιον, δπως καὶ εἰς τό Γάζι. ‘Αρα, καὶ οἱ τέσσαρες περιπτώσεις εἶναι ἀ νάλογες.

Εἰδικῶς, ἐάν λάβωμεν τά δδοντωτά ταῦτα στέλέχη τοῦ Γάζι καὶ τῆς

Ασίνης καί τά στρέψωμε 90° καί 180° άντιστοίχως καί τά έπανατοποθετήσωμεν εἰς τήν προσθίαν δψη τῆς στείρας, ἀντιλαμβανόμεθα ὅτι προσαρμόζονται ἀπολύτως καί ἡμποροῦν νά θεωρηθοῦν ὅτι ἀποτελοῦν δμοιες κατασκευές. Αύτο δέν φαίνεται ὅτι συμβαίνει εἰς τήν περίπτωση τῆς Σκύρου. Τό παράδειγμα τῆς Τραγάνας παραμένει εἰσέτι ἀνοικτόν καί θά ἐπιλυθῇ μέ τήν τυχοῦσαν ἐπανεύρεση τοῦ ὑπολειπομένου δστράκου. Ἐρωτηματικόν παραμένει καί τό δστρακον ἐκ Μυκηνῶν (τμῆμα χείλους εύρυστόμου ἀγγείου) εἰς τό Ἐθνικόν Ἀρχαιολογικόν Μουσείον Ἀθηνῶν ὑπό τά στοιχεῖα (Mycenae, 10.IV.08), ἐνώ καί εἰς τόν ὀμον τοῦ ὑστάτου Μυκηναϊκοῦ ψευδοστόμου ἀμφορέως τῶν Μαζαράκατων³⁹ ἐμφανίζεται σχέδιον μεμονωμένον, ὑπενθυμίζον τήν στείραν τοῦ πλοίου τῆς Τραγάνας.

Ἡ φύση τοῦ προεκβαλλομένου τούτου στελέχους τοῦ πλοίου τῆς Τραγάνας καθορίζεται καί χάρις εἰς τά μεταγενέστερα παραδείγματα καί αὐτό διότι παρακολουθοῦνται τά αὐτά, περίπου, στελέχη, ἀλλ' εἰς σαφῶς διάφορον τοποθέτησιν (ἔνδον τοῦ πλοίου καί, εἰδικώτερον, ὑπερθεν τῆς πρώφρας) καί ὅχι προεκβαλλόμενα, ὥπως εἰς τό παράδειγμα τῆς Τραγάνας. Τά παραδείγματα ταῦτα είναι τά ἀκόλουθα:

1) τῆς Φορτέτσας, δπου τά στελέχη είναι ἀπλῶς κοῖλα καί ἀποτελοῦν σαφῆ πρός τά ἐπάνω πρόεκταση τῆς στείρας/πρώφρας καί τῆς πρύμνης. Οι βαθμίδες κλίμακος διακρίνονται καί εἰς τήν στείραν καί εἰς τήν πρύμνην (ΠΓ).⁴⁰

2) εἰς τό ἀπεικονιζόμενον ἐπί ἐνός ΠΓ κρατήρος ἔξ ‘Αλικαρνασσοῦ.⁴¹

3) εἰς τό μικρόν δστρακον τοῦ 9ου αι. π.Χ. ἐκ τοῦ νεκροταφείου Σκουμπρῆ εἰς τό Λευκαντί. Δεξιὰ δ Williams διακρίνει ἔμβολον καί “above the compartment is a back-curving stem-post”.⁴²

‘Ιδιοι ἐμφανίζονται καί οἱ σχηματισμοί τῶν γεωμετρικῶν πλοίων ἐπί ἀγγείων.⁴³ Τό στοιχεῖο τοῦτο είναι ἔν ἐκ τῶν πολλῶν διά τῶν ὁποίων πιστοποιεῖται ἡ συνέχεια εἰς διαφόρους τομεῖς τῆς κατασκευῆς καί τῆς μορφῆς τῶν πλοίων ἀπό τήν ὑστάτην μυκηναϊκήν καί τήν ὑπομυκηναϊκήν ἐποχήν εἰς τήν Πρωτογεωμετρικήν καί Γεωμετρικήν περίοδον. ‘Ο Στυλ. Ἀλεξίου ἀπεφάνθη, δρθῶς, ως καί ἄλλοι μελετηταί, ὅτι «ὁ τύπος τῶν πλοίων, πιθανόν δέ καί τό ἀντίστοιχον θέμα τῆς ἀγγειογραφίας, ἐπεβίωσαν ἐκ τῆς μυκηναϊκῆς εἰς τήν πρώμον ἐλληνικήν ἐποχήν», ἐρειδόμενος εἰς τό θέμα τῶν χώρων διά τάς κώπας (*interscalmia*).⁴⁴

Τό κυριώτερον, κατά ταῦτα, πρόβλημα περί τῶν σωζομένων τμημάτων τοῦ πλοίου τῆς Τραγάνας ἀποτελεῖ ἡ ἀπόληξη ἀνω τῆς στείρας καί δ χαρακτήρ καί ἡ σημασία τοῦ προεκβαλλομένου στελέχους. ‘Εάν ἐπιδιώξωμεν νά παρακολουθήσωμεν τήν ἐξέλιξιν τοῦ στοιχείου τούτου, είναι σαφές ὅτι ἐμφανίζεται ως περίπου εὐθύ στέλεχος μέ αὐτές τίς λεπτές γραμμές (Γάζι καί Ἀσίνη· παραδείγματα τά δποια θεωροῦνται τά ἀρχαιότερα τῆς σειρᾶς) καί ἐν συνεχείᾳ ως κοιλόκυρτον στέλεχος μέ δοντώσεις εἰς τό ἐσωτερικόν. Εἰς αὐτήν τήν δευτέραν φάσιν ἀνήκουν τά δύο παραδείγματα, ἐν πολλοῖς δμοια, ἐκ Τραγάνας καί Σκύρου, διά τά δποια διετύπωσα ἥδη τάς ἀπόψεις μου. Τό ἐρώτημα πού προκύπτει είναι, λοιπόν, κατά πόσον τά κοιλόκυρτα, ἡ συμβατικῶς ἀποδεδομέ-

νη «πτηνοκεφαλή» τῆς Σκύρου καί τό ἔνδον ὀδοντωτόν κοιλόκυρτον ἔύλινον κατασκεύασμα πρό τῆς πρώρας τοῦ πλοίου τῆς Τραγάνας, ἀποτελοῦν ἄμεσον ἔξελιξιν, διάδοχον σχῆμα καί δμοίαν κατασκευήν ἐν σχέσει πρός τά προεκβαλλόμενα ἡ ἀνορθούμενα στελέχη τῶν πλοίων τοῦ Γάζι καί τῆς Ἀσίνης, πού προηγοῦνται καί ἔπονται χρονολογικῶς, δηλ., ἀποτελοῦν τό πλαισιον τῆς ΥΕ III Γ περιόδου εἰς αὐτόν τόν τομέα τῆς ναυπηγικῆς τοῦ κρητομυκηναϊκοῦ κόσμου. Αὐτό φαίνεται πιθανόν καί τήν λύσιν θά προσφέρῃ τό ἐπίμαχον ἔλλείπον ἐνδιάμεσον δστρακον τῆς πυξίδος τῆς Τραγάνας.

Αἱ πιθανότητες πού δυνατόν νά ἀντιμετωπισθοῦν διά τήν ἐρμηνείαν του, είναι αἱ ἀκόλουθοι: ἡ είναι ἐν ἔξαρτημα τῆς πρώρας τοῦ πλοίου, πού ἔξειλίχθη στήν ἐντόνως καμπυλουμένη ἀνωτέρᾳ ἀπόληξιν τῆς πρώρας τῶν γεωμετρικῶν χρόνων ἡ είναι λέμβος ἡ είναι σύστημα ἀνόδου καί καθόδου διά τό πλοίον. Ἡ στεῖρα συνεχίζετο πρός τά ἐπάνω τόσον, δσον ἡτο ἀναγκαῖον διά νά ἐδρασθῇ τό προεξέχον δεξιὰ ἔξαρτημα. Δέν θά συνεχίζετο ὑψηλότερον, διότι θά ἀπεδίδετο πρό τοῦ πτηνοῦ, πού ἔχει συμβολική σημασίαν διά τίς δυνατότητες πλεύσεως τοῦ πλοίου. (Ἀναφέρομαι πάντοτε εἰς τό παράδειγμα τῆς Τραγάνας.)

Κατά τόν Στυλ. Ἀλεξίου,⁴⁵ εἰς τό πλοίον τοῦ Γάζι «Ἡ ὁρίοντία τανία μέ τάς λεπτάς καθέτους γραμμάς πού ἔξέχει ἀπό τήν κορυφήν τῆς πρώρας παριστᾶ ἵσως “δοράτιον” (τό νῦν καλούμενον “κοινῶς μπαστούνι”). Τοιοῦτοι πάσσαλοι, βιοηθητικοὶ κινήσεως ἀνθρώπου, εὑρίσκονται καί εἰς τήν κυρτήν ὁρθίαν πρώραν πλοίον ἀπεικονιζομένου ἐπί ψευδοστόμου ἀμφορέως ἀπό τήν Ἀσίνη καί ἀ.»

Κατά τόν ΣΠ. Μαρινάτον,⁴⁶ ὑπάρχουν ὀρισμένοι ὅροι, μεταξύ τῶν ὅποίων ἐνδείκνυται νά γίνη ἡ ἐπιλογή: ὀλκαῖον, ἐφόλκιον, ἐφόλκαιον. Ειδικάτερον, μνημονεύει τά ἀκόλουθα: *“Es gab ein Schiffszubehör, das man ὀλκαῖον nannte. Die Lexikographen erklären, es sei etwas, das man nachschleppt, besonders bei Schiffen. Das kleine Boot, das bis heute grössere Schiffe hinter sich schlepppt, hieß ἐφόλκιον. Ein ἄπαξ λεγόμενον der Odyssee (14, 350) erwähnt das ξεστόν ἐφόλκαιον, über das Odysseus entfliehen konnte. ... Dazu lesen wir im Anhang bei Ameis-Hentze: “ἐφόλκαιον, nur hier heißt eigentlich “das zum Heranziehen oder Nachschleppen gehörige”, und es ist der Steuerruderbalken, der vom hinteren Schiffsbord zum Wasserspiegel hinabreichend die unten angefügten und im Wasser gehenden Schaufelruder ans Schiff heranzieht oder dem Schiffe nachschleppt. ... Dagegen versteht K. Grashof unter dem ἐφόλκαιον eine Leiter oder Treppe, welche aussen am Schiff hing, vielleicht beweglich war und so weit ins Wasser hinabragen mochte, dass man sie in der Nähe des Landes auf dem Boden feststellen konnte sonst ἀποβάθρα, bei Euripides κλίμαξ genannt”. Wie ich bereit in der eingangs erwähnten Studie dargelegt habe, hatte wirklich die ἀποβάθρα der klassischen Zeit die Form einer Leiter (κλίμαξ), und ich betonte, dass etwas Analoges auch die bronzezeitlichen Schiffe besitzen mussten. Nun haben wir diese Analogie im ὀλκαῖον der Schiffe unseres Frieses in Akrotiri”.*

Οὕτω τό πρόβλημα παραμένει ἀνοικτόν λόγῳ ἀδυναμίας μας νά ἀποδώσωμεν τήν ἐπακριβῆ λειτουργίαν εἰς τό τμηματικῶς σφέζομενον στέλεχος πρό τῆς πρώρας. Ἡ πρώρα, ἐν τῷ συνόλῳ τῆς λαμβανομένη, ἀποδίδεται (ώς στεῖρα καί

στόλος - περικεφαλαία ὑπερθεν τῆς στείρας) ὑψηλή καί εἰς τά δύο πλοῖα ἐκ τῆς Τραγάνας καί ἐκ τῆς Σκύρου, συνυπολογιζομένων δέ καί τῶν πλοίων τοῦ Γάζι καί τῆς Ἀσίνης. Τό ὕψος, ἵσως, ὀφείλεται εἰς τὴν ἐπιθυμίαν τοῦ πληρώματος νά ὑπάρχη δυνατότης ἐλέγχου μέχρι μακρυνῆς ἀποστάσεως ἐκ τοῦ ὑψηλοῦ τούτου σημείου.

Εἶναι σαφές, ἂν καί ἐλλείπει εἰσέτι τὸ ἐπίμαχον τοῦτο, τὸ ἐνδιάμεσον, σημεῖον τῆς πρώρας τοῦ πλοίου τῆς Τραγάνας, διτὶ ὁ σχηματισμός τοῦ ἀνωτέρου τμήματος τῆς πρώρας (ὕπερθεν τῆς στείρας) καθ' ὕψος, πρέπει νά ἡτο ἀνάλογος πρός τὴν φαινομένην συμβατικήν «πτηνοκεφαλήν» τῆς Σκύρου καί αὐτό διότι τά δύο προεκβαλλόμενα στελέχη ἐμφανίζονται δύοια καί ταυτόσημα. Ἐκ τοῦ προεκβαλλομένου στελέχους τῆς Τραγάνας σφέζονται τά δύο τμήματα, τά δύοια είναι δύοια πρός τά ἀντίστοιχα τῆς Σκύρου. Αὐτό πού λείπει ἀπό τὸ στελέχος τῆς Τραγάνας είναι τά σημεῖα συνδέσεως, πρός τό ἀνώτερον τμῆμα τῆς πρώρας (ὕπερθεν τῆς στείρας), ἐπειδή δέ τό κοιλόκυρτον τοῦτο στελέχος πρέπει νά προσαρμόζεται ἐπί τοῦ ἀνωτέρου σημείου τῆς πρώρας, εύνόητον τυγχάνει διτὶ ἀντιπροσωπεύει τό ἀκροστόλιον τοῦ Πολυδεύκους (Α 86).

Ἐγκοιλα

“Ἄλλο πρόβλημα ἔγειρουν αἱ 24 τόν ἀριθμό κάθετοι γραμμαί μεταξύ πρώρας καί πρύμνης, πού ἀποδίδονται μέ στρέβλωσιν εἰς ὀρισμένας περιπτώσεις. Τήν λύσιν, πιθανόν, δίδει ἡ ἐπί ἄλλης ΥΕ III B (;) σαρκοφάγου παράστασις πλοιαρίου στερουμένου ἰστοῦ, ἄλλα διαθέτοντος 17 δύοιας γραμμάς.⁴⁷

‘Η γενική ἀποψίς είναι διτὶ πρόκειται περὶ διαχωριστικῶν σημείων διά τάς κώπας τῶν ἐρετῶν, πρός σχηματισμόν ἀνοιγμάτων (*interscalmia*), πλήν, δύως, οὐδεμία ἀποδίδεται κώπῃ. Οἱ μελετηταί ἐρείδονται εἰς τόν ἀριθμόν τῶν 25 ἀνοιγμάτων τῆς Τραγάνας,⁴⁸ διά νά ἀποφανθοῦν διτὶ πρόκειται διά «νῆα πολυκλή-ιδα», ἔν εἰδος «πεντηκοντόρου», τοῦ δύοιον καί ἄλλα δείγματα είναι γνωστά, ως τό πλοϊον τό εἰκονιζόμενον ἐπί τοῦ ΥΕ III Γ ἀγγείου ἐκ Τραγάνας - Πύλου μέ θέσεις εἰς ἐκάστην πλευράν. “Ισως, πρόκειται περὶ τῶν τρημάτων τοῦ Πολυδεύ-κους (Α 88).

Συναφεῖς είναι καί αἱ ἀπόψεις τῶν Σπ. Μαρινάτου,⁴⁹ R.T. Williams,⁵⁰ Cl. Laviosa,⁵¹ G. Jöhrens,⁵² L. Ach. Stella⁵³ καὶ J. Morrison.⁵⁴ ‘Η λύσις αὐτῆς κρίνεται λογική, ἔαν, δύως, συγκριθῆ πρός τάς λεπτομερείας τοῦ πλοίου ἐκ Γάζι, δυνατόν νά θεωρηθοῦν αἱ κάθετοι λεπταί γραμμαί ως «ἐγκοιλα», ἦτοι, ως ἐπεξηγεῖ δ. Στυλ. Ἀλεξίου,⁵⁵ ως τά κυρτά ξύλα (στραβόξυλα, κοινᾶς), τά σχηματίζοντα ἐκατέρωθεν τῆς τρόπιδος τόν σκελετόν τοῦ κύτους τοῦ πλοίου. Τέλος, οἱ Morrison - Williams ὑπεστήριξαν διτὶ “*The verticals can be explained as decoration*”,⁵⁶ ἐνῶ δ. K. Κουρουνιώτης είχεν ὑποστηρίξει διτὶ είναι «γεφυροειδές ζεῦγμα τῆς πρώρας μετά τῆς πρύμνης καί εἰδος γεφύρας φερομένης ὑπό πολλῶν ὀρθίων πασσάλων»,⁵⁷ ἀλλ’ αὐτό προσομοιάζει εἰς τό πλοϊον τοῦ κρατῆρος τοῦ Ἀγραπιδοχωρίου Ἡλείας.

‘Η τελική δημοσίευσις τῆς πυξίδος θά ἀναληφθῇ στό πλαίσιον .·····ς δημο-σιεύσεως τοῦ ὄλικοῦ τῶν θολ. τάφων τῆς Τραγάνας. ‘Εκεῖ θά ἀντιμετωπισθῇ δόλο τό φάσμα τοῦ διακόσμου, τῆς κατασκευῆς, τῆς χρονολογήσεως καί τῆς

προελεύσεως τοῦ ἀγγείου ἐπί τῇ βάσει συγκριτικοῦ ὑλικοῦ ἐκ Τίρυνθος, Μενελαῖου, Αἰγαίας, Ἀκροπόλεως, Λευκαντί κ.ο.κ.

Ἐπίμετρον: Τό γλωσσάριον σχετικῶς πρός τήν δρολογίαν περὶ τοῦ πλοίου.

‘Ως βάσις διά τήν δρολογίαν ἔχρησίμευσεν ἡ περιγραφή τοῦ Ἰουλίου Πολυδένκους Ὀνομαστικόν, Α 85-93: μέρη δέ νεώς δρύοχον, τρόπις, τροπίδια, στεῖρα, τροποί· τό δέ τῇ στεῖρᾳ προσηλούμενον φάλκης, ἐφ’ οὐδὲντέρα τρόπις, καλεῖται δέ οὗτος καὶ κλειτοπόδιον. τό δέ καταλῆγον αὐτοῦ ἐπί τήν πρῷραν προεμβολίς, τό δέ ‘ἀπ’ αὐτήν ἐμβολὸν. μέσον δέ τῆς προεμβολίδος καὶ τοῦ ἐμβόλου ἡ στεῖρα καλούμενη... τό δέ μεταξύ τοῦ στόλου καὶ τῆς προεμβολίδος...· ὁ στόλος δέ ‘ἐστιν ὑπέρ τήν στεῖραν, ὃς καὶ περικεφαλαία καλεῖται. τό δέ ‘ὑπέρ τό προῦχον ἀκροστόλιον ἡ πτυχίς ὀνομάζεται, καὶ διθαλμός, ὅπου καὶ τοῦνομα τῆς νεώς ἐπιγράφουσι. τῇ δέ στεῖρᾳ προσηλοῦται ὁ καλούμενος φάλκης... τό δέ ‘ὑπό τήν τρόπιν τελευταῖον προσηλούμενον, τοῦ μή τριβεσθαι τήν τρόπιν, χέλυσμα καλεῖται. καὶ τό μέν ἔδαφος τῆς νεώς κύτος καὶ γάστρα καὶ ἀμφιμήτριον ὀνομάζεται. καλεῖτο δέ ‘ἄν καὶ θάλαμος, οὐδὲ θαλάμιοι ἔρεττουσι... δι’ ὧν δέ διείρεται ἡ κώπη, τρήματα. τά δέ πρός αὐτῷ τῷ σκαλιμῷ δέρμα ἄσκωμα. οἱ δέ περὶ τήν στεῖραν ἐκατέρωθεν παρατεινόμενοι τροποί πρῶτος καὶ δεύτερος, ὁ καὶ θαλάμιος. τῆς δέ πρώρας τά ἐκατέρωθεν παρειά καλεῖται καὶ πτερά. τά δέ περὶ τήν πρύμναν προύχοντα ξύλα περιτόνατα καλεῖται. τό δέ ἄκρον τοῦ πηδαλίου οἰλάξ· καὶ τό πᾶν δέ οἰλάξ τε καὶ πηδάλιον καλεῖται. τό δέ μέσον αὐτοῦ φθείρη ἡ ρίζα ἡ ὑπόζωμα, τό δέ τελευταῖον πτερύγιον, τό δέ λοιπόν αὐχήν. καὶ τό μέν ὑποδεχόμενον τόν ίστόν ληνός, τό δέ ἐναρμοζόμενον αὐτῷ πτέρνα, τό δέ τελευταῖον τό πρός τῇ κεραίᾳ ἥλακάτῃ καὶ θωράκιον καὶ καρχήσιον, τό δέ ὑπέρ τήν κεραίαν ἀτρακτός, οὐδὲ καὶ αὐτόν τόν ἐπισείοντα ἀπαρτῶσι. καὶ ὁ μέν μέγας καὶ γνήσιος ίστός ἀκάτειος, ἔστι δέ ἐν τῇ νηὶ ίστός, ίστοδόκη, κεραία, σχοινία, κάλοι, πρότονοι, καλώδια, πείσματα, ἀπόγυνα, πρυμνήσια (93). καὶ ἄγκυρα ἵερά, ἡ χωρίς ἀνάγκης οὐ χρῶνται. ἀποβάθρα καὶ διαβάθρα, ἣν σκάλαν καλοῦσιν.

Πολύτιμον ὑλικόν παρέχεται καὶ διά τοῦ ἐκδοθέντος Ἐν Ἀθήναις Ἐκ τοῦ Ἑθνικοῦ Τυπογραφείου (1884) ὑπό τόν τίτλον «Ὀνοματολόγιον Ναυτικόν», δύον παρατίθενται οἱ σχετικοὶ δροὶ μέ ταυτόχρονον παράθεση τῆς λέξεως εἰς τήν καθαρεύουσαν, εἰς τήν δημοτικήν, εἰς τήν γαλλικήν καὶ εἰς τήν ἀγγλικήν. Παρέχονται ἐν τοῖς ἐπομένοις ὀρισμέναι λέξεις:

1. Τό σκάφος, ἡ σκάφη, τό κουφάρι, la coque, hull.
2. Ἡ πρῷρα, ἡ πλώρη, l'avant, la proue, head of a ship.
3. Ἡ πρύμνη, ἡ πρύμη, l'arrière, stern.
16. Ἡ τρόπις, ἡ καρένα, la quille, keel.
17. Ἡ στεῖρα, τό κοράκι (πλώρης), l'étrave, stem.
65. Τό περιτόναιον, ἡ κουπαστή, le plat-bord, gunnel, gunwale.
225. Τό ἀκροστόλιον, le pavois de poulaïne (στολίσματα πρώρας), head-moulding.
312. Τό σχινίον, τό σχοινί, le cordage, le filin, cordage, rope.
504. Τό δοράτιον, τό μπαστοῦνι, le bout-dehors, le baton de foc, boom.
512. Ἡ κεραία, ἡ ἀντένα, la vergue, yard.

521. Τό ἐπίκριον, δ φόγος, la vergue barrée-vergue sèche, crossjack-yard.
525. Τό ίστιον, τό πανί τοῦ καραβιοῦ, la voile, sail.
528. Ἡ δθόνη, δ μουσαμᾶς, la toile à voile.
608. Ἡ ἄγκυρα, ἡ ἄγκουρα, τό σίδερο τοῦ καραβιοῦ, l'acré, anchor.
702. Ο πρότονος, δ στάντζος καὶ τό στράλιο τσιμπουκιοῦ, l'étai, stay.
703. Ο ἐπίτονος, τό ἔξαρτι καὶ τό βέντο (μπομπρέσο μπαστουνιοῦ), le hauban, shroud.
734. Ἡ διαβάθρα, δ πασαδοῦρος, le marche pied, footrope.
736. Οἱ κεροίακες (ἰμαντίσκοι), les balancines, τά μαντίκα, lifts.
737. Οἱ δλκοί τῆς κεραίας ἡ κερουλκοί τοῦ ίστιον, les bras, τά μπράτσα καὶ αἱ μπονταφόρες, braces.
738. Ἡ ύπέρα, τό ἰμαντάρι, δ σολόγγος καὶ ἡ κανδιλίτσα (φλόκου), la drisse, halyards and tie.
747. Τά καλώδια, τά σερβίτσια, les manœuvres des voiles, sail-ropes.
748. Οἱ πόδες, αἱ σκόταις, les écoutes, sheets.
752. Οἱ συστολεῖς, le cargues, οἱ στίγκοι, brails.
753. Ο μέσος (συστολεύς), la cargue fond, το μέντζο, bunt-line.
754. Ο πλάγιος (συστολεύς), la cargue - bouline, τό σεραπινέλι, leech-line.
944. Τά ἐφόλκια, αἱ βάρκαις, les embarcations, boats.
971. Αἱ κῶπαι, τά κουπιά, les avirons, rames, oars.

Τό τρίτον γλωσσάριον εὑρηται ἐν *Archaeologia Homerica*, I, G, *Seewesen*, Göttingen 1974, G 152-157 καὶ δφείλεται εἰς τόν δρ. Gerhard Jöhrens. Πολύτιμον προσπάθειαν ἀποτελεῖ καὶ τό συναφές ψήλικόν, τό συγκεντρωθέν ύπό τοῦ ΣΠ. Μαρινάτου, BCH 57, 1933, 170-235, ἐνθα χρησιμοποιεῖται καὶ δ ὄρος κεροίακες (210).

Προσθῆκαι

Προσφάτως ἐκυκλοφορήθη τό ύπό τοῦ 'Η. Φ. Κανελλοπούλου ἐκδοθέν τό 1890 «'Ονοματολόγιον 'Ιστιοφόρων», ἐκδοσις Ναυτικοῦ Μουσείου Αίγαιον 1987, ἐπιμέλεια - πρόλογος - εύρετήριο 'Α.'Ι. Τζαμτζῆς, ὅπου παρέχεται συστηματικῷ τῷ τρόπῳ τό ἀντίστοιχον ψήλικόν καὶ δέν μνημονεύεται δ ὄρος «*dkroostolion*».

Ἡ νεωτέρα βιβλιογραφία περιλαμβάνει ώρισμένας εἰσέτι συμβολάς, ως

1) τοῦ δρ. Olaf Höckmann, πού παρετήρησεν δτι: "ein spontanartiges Kinn kennzeichnet die mykenischen Vasenbildschiffe [(Abb. 17 (aus Jolkos), Abb. 19 (aus Tragana), Abb. 20 (aus Asine)], ebenso wie das Modell aus Attika (Abb. 18 aus Oropos)",⁵⁹

2) τῆς δρ. K. Δημακοπούλου μέ δημοσίευσι, ἀνευ ἀδείας μου, ἀν καὶ εἰχα παραδώσει σχετικήν περιγραφήν, εἰς τόν κατάλογον τῆς εἰς "Αμστερνταμ ἐπιδειχθείσης ἐκθέσεως «'Ελλάς καὶ θάλασσα» (1987), μέ ἀποτέλεσμα νά ἀποδοθῇ τό παλαιόν σχέδιον τοῦ K. Κουρουνιώτου (1914) εἰς ...ἐμέ (New reconstructed drawing!!!), νά παραλείπεται ἡ μνεία τῶν ΠΑΕ 1983 (1986), 206-208 εἰκ. 3-4, νά χρησιμοποιεῖται φωτογραφία συνοδευτική τοῦ μή δημοσιευθέντος κειμένου μου ἀνευ ἀδείας μου, ἐφ' ὅσον δέν εἰχε δημοσιευθῆ μέχρι

τότε όπ' έμοι, νά άναγράφεται ότι ή διακόσμησις χωρίζεται σέ μετόπες, ότι τό... κατάστρωμα καλύπτεται μέ μικρές κάθετες γραμμές, ό πρότονος καί ο έπιτονος άποκαλούνται συλλήβδην σχοινιά κ.ο.κ.,⁶⁰

3) τοῦ δρ. Γιάννη Βήχου διά «το μυκηναϊκόν τοῦτο ἀγγεῖον ἀπό τὸν τύμβο τῆς Τραγάνας, πού δεήγει ἔνα πλοιο μέ χαρακτηριστικά, πολλά ἀπό τὰ ὄποια συναντᾶμε ἀργότερα στὴν Γεωμετρικὴ ἐποχή» (ἄν καὶ συναντῶνται στὴν ΥΕ III Β-Γ καὶ τὴν ΠΓ)⁶¹ καί

4) τοῦ Lucien Basch, κατόπιν ἀδείας μου, εἰς τὸ περισπούδαστον πρόσφατον ἔργον του *Le musée imaginaire de la marine antique*, Athènes 1987, δπου τονίζεται ή ἀνασύστασις τῆς παραστάσεως τοῦ πλοίου πλήν τῆς κορυφῆς τῆς πρώρας/στείρας, ή ὁποία, ἐν τούτοις, νοεῖται ἀνάλογος πρός τὸ πρόσφατον ἐκ Λευκαντί παράδειγμα. 'Ο Basch ἐπιτελεῖ πολλάς συγκρίσεις πρός τὸ λοιπό ὑλικό καὶ, τέλος, φρονεῖ ότι τὸ ἀνώτερο παράδειγμα πλοίου ἐπί τῶν στηλῶν εἰς Σχηματάρι προωρίζετο διά πολεμικάς ἐπιχειρήσεις καὶ κατά τὴν ἐμφάνισιν οὐδόλως διέφερε τῆς πεντηκοντόρου τῆς Τραγάνας.⁶²

Μνείαν τοῦ πλοίου τῆς Τραγάνας ἔκαμπον καὶ ἀλλοι μελετηταί,⁶³ ἵσως δὲ ἐνδείκνυται ἀναγωγή, ἀπαξ ἔτι, πρός τὴν πυξίδα Π 2811 τοῦ Μουσείου 'Ολυμπίας ἐκ τοῦ τάφου I Καυκανιᾶς τοῦ τύπου Γ τῆς ΥΕ III Γ περιόδου.⁶⁴

Τό ότι προέρχονται ἐκ τάφων τά ἀγγεῖα μέ παράστασιν πλοίου δέν φαίνεται νά είναι τυχαίο γεγονός. Πάντως, είναι πασίδηλος η σπάνις παραστάσεων ἔξειληγμένου πλοίου ἐπί μινωικῶν λαρνάκων (Γάζι,⁶⁵ εἰς ἀγοράν 'Ελβετίας⁶⁶). 'Εκ τῶν λοιπῶν ἀγγείων τό τῆς 'Ασίνης⁶⁸ δέν προέρχεται ἐκ τάφου ἀλλ' ἔξ οἰκίας. Τά τῆς Τραγάνας, Σκύρου,⁶⁷ Φορτέτσας - 'Αλικαρνασσοῦ⁶⁹, ἀμφότερα τά παραδείγματα ἐκ Λευκαντί κ.ἄ. προέρχονται ἐκ τάφων.

"Οσον ἀφορῷ εἰς τά δμοιώματα (πλόια-βάρκες) καὶ τάς ἐπί ἀγγείων παραστάσεις των δ Στυλ. 'Αλεξίου ήδη ἐστημείωσεν ότι «εἴναι τόσα τά προερχόμενα ἐκ τάφων δεῆματα, ὡστε εὐλόγως δυνάμεθα νά ὑποθέσωμεν ότι καὶ ὀλίγα, ἄτινα εύρισκοντο εἰς οἰκίας, ... προωρίζοντο ἐπίσης διά ταφικήν χρῆσιν»,⁷⁰ πρᾶγμα πού θεωρεῖ πιθανόν καὶ δ Jacques Vanschoowinkel.⁷¹

Τό οὐσιώδες, βεβαίως, ἐκ τῆς συμπληρώσεως τῆς πυξίδος ὑπῆρξεν δικαθορισμός τοῦ ρόλου τῶν ιστίων, τά ὅποια ἀποδίδονται ἐπί τῶν τεσσάρων νέων δστράκων. Κατά δεύτερον λόγον, η ἀνεύρεσις τοῦ δστράκου μέ τό προβαλλόμενον κοιλόκυρτον στέλεχος, πού δυνατόν νά ταυτισθῇ πρός τό ἀκροστόλιον τοῦ Πολυδεύκους.⁷²

'Ανάλογα παραδείγματα μέ προβαλλόμενον κοιλόκυρτον στέλεχος ἀπαντῶνται πολλά μέχρι καὶ τῶν γεωμετρικῶν χρόνων καί είναι βέβαιον ότι αὐτά τά στελέχη ήτο δυνατόν νά περιστρέψωνται περί τόν ἄξονά των, ὡστε νά ὑπέρκεινται —ἀπεικονιζόμενα— τῆς πρώρας.⁷³

Τό ἐπόμενον στάδιον μέ τήν ἐπανάληψιν καὶ τήν ἀνάπτυξιν ὠρισμένων μερῶν τοῦ πλοίου τῆς ΥΕ III Γ φάσεως ἀποτελεῖ η παράστασις τοῦ πλοίου ἐπί τῆς προσφάτως εἰς τό νεκροταφεῖον τῆς Τούμπας εἰς Λευκαντί ἀνευρεθείσης καὶ ὑπό τοῦ Mervyn Popham δημοσιευθείσης ΜΓ I ἀττικῆς πυξίδος (850-825. π.Χ.).⁷⁴

Τό παράδειγμα χαρακτηρίζεται ύπό τοῦ Popham ως μία τῶν πρωϊμωτέρων, δὲν μή ή πρωϊμωτέρα μετά τήν Ἐποχήν τοῦ Χαλκοῦ παράστασις πλοίου εἰς τήν ήπειρωτικήν Ελλάδα.

Αἱ περιγραφαὶ τοῦ Popham εἰναι ἐνδεικτικαὶ τῆς συγγενείας καὶ τῆς ἔξελίξεως τῶν μορφῶν τοῦ πλοίου ἀπό τῆς YE III Γ φάσεως καὶ ὑποδηλοῦται ἡ ἔξαρτισις τῆς καθόλου μορφῆς τῆς πρώρας ἐκ τῶν παλαιοτέρων τούτων παραδειγμάτων: “vertical timbers project above the hull, and other timbers project outward beyond the straight stem post; below them is apparently a ram. The mast, more or less centrally placed, has two short side extensions at the top where it is supported by a forestay or pole”.⁷⁵

“Another painting of a ship from Lefkandi survives on a sherd found in a levelling fill in the Skoubris cemetery, where the same date of around 825 B.C. holds true for the latest burials. In this case only the forepart of the ship is preserved, which has the same incurving end to its similarly straight stem post”.⁷⁶

Εἰς τό πρόσφατον ἐκ Λευκαντί εὑρημα διαμορφώνεται ὑψηλὴ ἡ πρῷρα μέστεῖραν, πού ἔχει «διακόσμησιν» μέ λοξάς γραμμάς, ἐνῶ εἰς τό παράδειγμα τῆς Τραγάνας ὑπῆρχε τεθλασμένη γραμμή. Εἰς τό ἀνώτερον τμῆμα τῆς στείρας —ἡ περικεφαλαία ἡ στόλος— καὶ, εἰδικώτερον, εἰς τό πρόσθιον σημεῖον, ἔχει προσαρμοσθῆ καμπτόμενον στέλεχος πού ἔχει περιστραφῆ περὶ ἄξονα πρὸς τό ἐσωτερικόν καὶ ἀποδίδεται ὑπερθεν τῆς στείρας καὶ τοῦ προσθίου τμήματος τοῦ πλοίου. Πρό τοῦ προτόνου καὶ διπισθεν τοῦ ἰστοῦ ἀποδίδεται ἀνά ἐν πτηνόν μετέωρον, ἐν πτήσει.

Τέλος, πρό τῆς στείρας, ἀποδίδεται ἡ κλίμαξ ἀνόδου-καθόδου, ἐνῷ ὑποκάτω προβάλλει εἰς σημαντικόν βαθμόν τό ἔμβολον.

Τό νέον τοῦτο παράδειγμα βοηθεῖ οὐσιαστικῶς εἰς τήν ἀνάπλασιν (τῆς εἰκόνος) τῆς πρῷρας τοῦ πλοίου τῆς πυξίδος τῆς Τραγάνας, ὑποδηλοῖ δέ τήν διαφοράν μεταξύ τῶν δύο, δὲν αὐτό ἀκινητοποιημένον μέ τάς κάπας εἰς κατακόρυφον στάσιν. Ἀγκυραι καὶ ἵκρια δέν ὑποδηλοῦνται, ἐνῷ ὑπάρχουν ὅπλα εἰς τήν πρύμνην, πού ἀπουσιάζουν ἐκ τοῦ τῆς Τραγάνας.

Τήν ταύτισιν πρός ἀκροστόλιον ἔχει ἐπιτελέσει καὶ δ Arvid Göttlicher, ἐν ἀναφορᾷ πρός τό πήλινον δμοίωμα πλοίου ἐκ τοῦ τάφου 83 τοῦ Ἀμαθοῦντος (1894), 800 π.Χ. (Brit. Mus. A 202).⁷⁷ Ἡ ἐπίλυσις τοῦ προβλήματος τῆς συνδέσεως τοῦ προβαλλομένου «ἀκροστολίου» ἐπιτυγχάνεται μέ τήν σύγχρονον παράστασιν, πρόσφατον εὑρημα τῆς κ. Φαν. Δακορώνια εἰς Κύνον - Πύργον Λιβανάτων Φθιώτιδος (YE III Γ).

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΥΛ. ΚΟΡΡΕΣ

Σημειώσεις

1. K. Κουρουνιώτης, Πύλου Μεσομιακῆς θολωτός τάφος, AE 1914, 107-109, εἰκ. 13-15.
2. Γ.Σ. Κορρές, ΠΑΕ 1977, 238-241, πίν. 143β-145.
3. A. Furumark, *Mycenaean Pottery, I. Analysis and Classification*, 1941/1972, 333 εἰκ. 56, σ. 335

σημ. 2 θέμα 40 δάριθ. 2 (ΥΕ III Γ: Ι ώστέρα φάση), εικ. 58 σ. 345 θέμα δάριθ. 40, εικ. 72 σ. 420 θέμα 75 δάριθ. 31, σ. 600 δάριθ. 98 (4). Κατά τόν συνάδελφον κ. Kilian χρονολογείται, έπι τῇ βάσει ὀλικοῦ ἐκ Τίρυνθος, εἰς προκεχωρημένη φάση τῆς ΥΕ III Γ.

4. *The Minnesota Messenia Expedition. Reconstructing a Bronze Age Regional Environment*, edited by W.A. McDonald and George R. Rapp, Jr., Minneapolis 1972, 142-143. Πρβ. ἐπίσης, Chr. Sourvinou-Inwood, *Movements of populations in Attica, Bronze Age Migrations*, ed. by R.A. Crossland and Ann Birchall, London 1973, 215 (the Pylian fleet must have survived; its existence is indicated by the o-ka tablets and the Tragana pyxis) καὶ Em. T. Vermeule, 'Ἐλλάς, Ἐποχή τοῦ Χαλκοῦ, Ἀθήνα 1983, 176 (Μία εἰκόνα πλοίου σ' ἔνα δστρακό ἀπό τόν ξαναχρησιμοποιημένο τάφο τῆς Τραγάνας ἀποτελεῖ ἐπιβεβιώση δτι τό δμπρόιο συνεχίσθηκε καὶ δτι οι Μεσσήνιοι ἐπ' οὐδενί λόγῳ κατέστησαν πρόσφυγες, οὗτε ξανάπεσαν σέ τρομακτική ἀπομόνωση, σχ. 43 β - σ. 281).

5. Fr. Schachermeyr, Die ägäische Frühzeit, 3. Band, *Kreta zur Zeit der Wanderungen*, Wien 1979, 149 εἰκ. 34.

6. Σπ. Μαρινάτος, 'Ανασκαφαὶ ἐν Πύλῳ, ΠΑΕ 1955, 247 κεξ.

7. Γ.Σ. Κορρές, 'Ἐργασίαι, ἔρευναι καὶ δνασκαφαὶ δνά την Πυλίαν, ΠΑΕ 1977, 238-241, πίν. 144-145· δ αὐτός, 'Ἐρευναι καὶ 'Ανασκαφαὶ δνά την Πυλίαν, ΠΑΕ 1978, 333-334, πίν. 200· δ αὐτός 'Ανασκαφὴ Βοϊδοκοιλᾶς, ΠΑΕ 1983, 206-208, εἰκ. 3-4. Περι τῶν νέων ἐν Τραγάνᾳ ἀνασκαφῶν ἰδέ Γ.Σ. Κορρές, ΠΑΕ 1976, 265-270· ΠΑΕ 1977, 235-242· ΠΑΕ 1978, 332-334· ΠΑΕ 1980, 121-125· ΠΑΕ 1981, 239-240· ΠΑΕ 1982, 230-231· ΠΑΕ 1983, 206-208· G. Touchais, BCH 102, 1978, 678· H.W. Catling, AR for 1979-80, 33.

8. K. Κουρουνιώτης, ΑΕ 1914, σσ. 107, 108-109, 110 εἰκ. 13-15 (δάριθ. 11): Georg Karo, AA 30, 1915, 191 εἰκ. 6: A. Köster, *Das antike Seewesen*, Berlin 1923, 64-66 εἰκ. 18: F. Behn, *Schiff ἐν Ebert, Reallexikon der Vorgeschichte XI*, 1927, 242· L.A. Stella, *Echi di civiltà preistoriche nei poemi d'Omero*, Milano 1927, σ. 268, εἰκ. 80 ἐν σ. 269· F. Miltner, *Seewesen*, RE Suppl. 1931, 908.10, 909.18, 928.58· A. Evans, PM II, 1928, 246-247 εἰκ. 143 (PG): L. Whibley, *A Companion to Greek Studies* 1931, 570· Sp. Marinatos, *La marine créto-mycénienne*, BCH 57, 1933, 173 δάριθ. 17, σ. 186, 194, 196, 200, 208 σημ. 3, 210, 219, πίν. XXIII.17· W. Heurtley, *Quarterly of the Department of the Antiquities in Palestine* 5, 1936, 92, εἰκ. 2.11· L. Cohen, *Evidence for the Ram in the Minoan Period*, AJA 42, 1938, 492-493 εἰκ. 8-9· A. Furumark, MP, σ. 333 εἰκ. 56, σ. 335 δάριθ. 2/θέμα 40 δάριθ. 2, εἰκ. 58, σ. 348 θέμα 43 δάριθ. 40, εἰκ. 72, σ. 420 θέμα 75 δάριθ. 31, σ. 600, 98 (4)· R.T. Williams, *Ships in Greek Vase-Painting*, Greece and Rome XVIII, 1949, σσ. 126-127, πίν. 1c· σ. 5 Kirk, *Ships on Geometric Vases*, BSA 44, 1949, 118 (B. IV): V. R. D'A. Desborough, *Protogeometric Pottery*, 1952, 282· C.F.A. Schaeffer, *Enkomi - Alasia*, I, 1952, 103-104· R. Hampe, *Die Homerische Welt im Lichte der neuesten Ausgrabungen*, Gymnasium 63, 1956, 4 εἰκ. 2· R.T. Williams, JHS 78, 1958, 130· L. Casson, *The Ancient Mariners, Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times* 1960, 41 πίν. 3b· Em. T. Vermeule, *The Fall of the Mycenaean Empire*, Archaeology 13, 1960, 72 εἰκ. 9, σ. 75· L. Casson, *Les marins de l'Antiquité*, 1961, 58-59 εἰκ. 8· H.-G. Buchholz, JdI 77, 1962, 2· K. Συριόπουλος, 'Η Προϊστορία τῆς Πελοποννήσου 1964, 501 (δάριθ. XLII) - Τραγάνᾳ 118· Em. Vermeule, *Greece in the Bronze Age* 1964, 259 εἰκ. 43b (τό πλέον σῶφρον σχέδιον): Π.Ε. Κώνστας, 'Η ναυτική ἡγεμονία τῶν Μυκηνῶν 1966, φωτογραφία 5ε· Alan E. Samuel, *The Mycenaeans in History*, 1966, εἰκ. XLII ἐν σ. 119· J.S. Morrison - R.T. Williams, *Greek Oared Ships* 900-322 B.C., Cambridge 1968, 7, 9-10 (BA. 2), πίν. Ib· Cl. Laviosa, *La marina micenea*, Annuario 31-32, 1969-1970 (1972), 14, 15, 23-24 εἰκ. 21· L. Casson, *Ships and Seemanship in the Ancient World*, Princeton 1971, 31-32, 41 σημ. 3, εἰκ. 28· A. Sakellariou, *Scène de bataille sur un vase mycénien en pierre*, RA 7ème Serie, 1972, 13 σημ. 2· Ἰω. Α. Σακελλαράκης, 'Ἐλεφάντινον πλοῖον ἐκ Μυκηνῶν, ΑΕ 1971, 209-210 εἰκ. 9· Στολ. 'Αλεξίου, *Νέα παράστασις πλοίου ἐπὶ μινωικῆς λάρνακος*, Πεπραγμένα Γ' Διεθνοῦς Κρητολογικοῦ Συνεδρίου, Ρέθυμνον 1971, A' (1973), 4 καὶ σημ. 6, σσ. 5-6 δ αὐτός, *Λάρνακες καὶ δύγεια ἐκ τάφου παρά τό Γάζι Ἡρακλείου*, ΑΕ 1972, 87, εἰκ. 1, σ. 91 σημ. 3, 6, σ. 92 σημ. 2, 4, 5, σ. 93 καὶ σημ. 7, σ. 94 καὶ σημ. 5, σ. 97· B. Καλλιπολίτης, ΑΔ 27, 1972, B, 1, σ. 1· G.F. Bass, *A History of Seafaring based on Underwater Archaeology*, London 1972, 22 εἰκ. 19· D. Gray, *Seewesen*, Archaeologia HomERICA I, G, Göttingen 1974, G 20 δάριθ. C 56, σ. G 53 εἰκ. 15b, σσ. 54, 55, 79, 81, 84· L. Casson, *Bronze Age Ships*, International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration 4, 1975, 7· W. Lambrinoudakis, *Über die Funktion des Schachbrettmusters in der Frühzeit*.

ἐν Wandlungen. Studien zur antiken und neueren Kunst (Festschrift E. Homann-Wedeking), Waldsassen 1975, 21 καὶ σημ. 32-33· Fr. Schachermeyr, *Die ägäische Frühzeit*, 2. Band, Wien 1976, 27· St. Hiller, Gnomon 49, 1977, 400 (Rez. Gray)· Γ. Σ. Κορρές, Ἐρευναι καὶ Ἀνασκαφαὶ ἀνά τὴν Πυλίαν, ΠΑΕ 1977, 238-241, πίν. 143β-145· L.A. Stella, *Tradizione micenea e poesia dell'Iliade*, Roma 1978, 146 σημ. 17, σ. 147 σημ. 19· N.K. Sandars, *The Sea Peoples*, London 1978, 180, εἰκ. 121· G. Touchais, BCH 102, 1978, 678· Γ.Σ. Κορρές, Ἐρευναι καὶ Ἀνασκαφαὶ δύα τὴν Πυλίαν, ΠΑΕ 1978, σσ. 333-334, πίν. 200β· Fr. Schachermeyr, *Die ägäische Frühzeit*, 3. Band, Wien 1979, 149 εἰκ. 34· Αἰκ. Παπαευθυμίου - Παπανθίμου, Σκεύη καὶ σύνεργα τοῦ καλλωπισμοῦ στὸν κρητομικηναῖς χώροι, Θεσ/κη 1979, σ. 37 ἀριθ. 4· L. Casson, *Die Seefahrer der Antike*, München 1979, 79 καὶ εἰκ.· Fr. Schachermeyr, *Die ägäische Frühzeit*, 4. Band 1980, 11, 117, 175, 236, πίν. 15, εἰκ. 31b· H.W. Catling, AR for 1979-80, 33· H. Müller - Karpe, *Handbuch der Vorgeschichte*, Band IV 3 Tafelband 1980, Tf. 255 C 9· National Maritime Museum, *The Ship. Long Ships and Round Ships. Warfare and Trade in the Mediterranean 3000 B.C. - 500 A.D.* by John Morrison, London 1980, 13, πίν. 6, σ. 15· N. Platon, *La civilisation égéenne*, II, Paris 1981, 115, εἰκ. 6 ἐν σ. 115· Μιχ. Παλικιστάνος, Τριφυλιακή Ἑστία 39, 1981, 155· Emily Vermeule - V. Karageorghis, *Mycenaean Pictorial Vase Painting*, Cambridge Mass. 1982, σσ. 145, 224 (ἀριθ. XI. 92), πίν. XI.92· Λιάνα Παρλαμᾶ, Ἡ Σκύρος στὴν Ἐποχῇ τοῦ Χαλκοῦ, Ἀθήνα 1984, σ. 148α (δις)· Ἐλλάδα καὶ θάλασσα Σύντομος θδηγός. *Greece and Sea. A Short Guide*. 1985, σ. 56 ἀριθ. 137, σ. 99 No. 137· Γ.Σ. Κορρές, Ἀνασκαφὴ Βοϊδοκοιλιάς, ΠΑΕ 1983, 206-8, εἰκ. 3-4· Γ. Μ. Δρακόπουλος, Ναυτικά Χρονικά, 15-9-1985, 19 καὶ εἰκών.

9. Ἄντιθέτως, δὲ Κουρουνιώτης (ΑΕ 1914, 107) ἐσημείωσεν ὅτι «εἶναι ναῦς πολεμική μετ' ἔμβολον, δὲλλ' ἀνεψικόν».

Πρβ. Sp. Marinatos, BCH 1933, σ. 219, «*La piraterie, bien connue dans les poèmes homériques, supposait un type approprié de bateau, tel exactement celui des Nos 16 et 17 (de Tragana). Sans doute, chez Homère, ne rencontrais-nous nulle part la mention expresse de vaisseaux de guerre ou "navires longs". Mais le poète connaît les bateaux de transport (φορτίδες νῆες) (Od., ε 250, i 323), ce qui prouve qu'au temps de l'Odyssée au moins, il existait une autre catégorie de navire, sans doute du type allongé*», Seewesen, G 117 κτξ. Em. Vermeule - V. Karageorghis, *Mycenaean Pictorial Vase Painting*, Cambridge Mass. 1982, 145 (*equipped with a ram, as on MH Iolkos fragments (VII. D), but more swifflooking and narrow. It is probably meant to represent a warship or one suited to pirate raids, not a merchantman*) καὶ Λ. Παρλαμᾶ, Σύρος (1984), σ. 148α. Πρέπει, ἐπομένως, νά διολογηθῇ, ὅτι δέν εἶναι σαφῆ τὰ στοιχεῖα περὶ πολεμικοῦ πλοίου πού ἀποδίδουν ἄλλοι μελετηταί.

10. Ἐπὶ τῶν διαφόρων περὶ ἔμβολου ἀπόψεων ιδέ κατωτέρω (σημ. 13).

11. Ἀποκλείεται οἰαδήποτε ἄλλη πιθανότης.

12. Πρβ. D. Gray, Seewesen, σ. G 69 (*Die Verbindung Sporn-Kriegsschiff setzt eine militärische Verbindung als richtigen Rammsporn voraus und dafür gibt es zu dieser Zeit noch keinen Anhaltspunkt*), σ. G 34 (*Es ist aber unwahrscheinlich, dass es bereits im dritten Jahrtausend v. Chr. Seeschlachten unter Anwendung des Rammsporns gegeben hat* (vgl. S. G 69). *Letzterer ist wahrscheinlich als Mittel zu verstehen, den Bug zu formen; es handelt sich um einen bautechnischen Vorzug bei frühen auf Kiel gelegten Schiffen: "Die Befestigung des Stevens an den Kiel ist zu allen Zeiten ein Problem für den Schiffsbauer gewesen, ehe die modernen Eisenkonstruktionen angewendet wurden". Die Verlängerung des Kiels und vielleicht eines Teils der Beplankung über den Vordersteven hinaus ermöglichte es die Verbindungsstellen durch Verzurren zu verstärken, und konnte ausserdem den Rumpf gegen Schwere See und gegen den Stoss bei absichtlichem Aufsetzen auf den Strand oder zufälligem Auflaufen auf Grund schützen*). Ἐπίσης, σ. G 80: *"Die Unwahrscheinlichkeit eines hohen Bugs bei einem Seeschiff ist in der Tat eines der stärksten Argumente derer gewesen, die den Vorsprung als den Bug verlegen, als Sporn - nach A. Köster und Sp. Marinatos - oder als strukturelle Verlängerung der Beplankung, wie F. Miltner"*. Οροίως παρά Cl. Laviosa, Annuario Vol. 47-48, N.S. 31-32, 1969-1970, 24 (18): *"Il breve prolungamento a prua della linea della chiglia, che da alcuni è stato interpretato come un rostro ricorda quello della nave festia n. 1, che abbiamo considerato piuttosto un elemento strutturale"*.

13. Πρβ. L. Casson, *Bronze Age Ships. The evidence of the Thera wall paintings*, The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration 4, 1975, 3-10, ἰδιq, σ. 7: *"Finally, these ships (Thera), clearly serving as warcraft, have no ram, confirming that, as has been argued (Casson, 1971,*

49-50, 58), the introduction of this revolutionary naval weapon took place after the close of the Bronze Age". Τό μόνο παράδειγμα πλοίου μετά έμβολου άποδιδεται στη μία μακρά πλευρά τής ΥΜ III Β λάρνακος άπό το Γάζι 'Ηρακλείου, διά τό δποιον δ Συλ. 'Αλεξίου γράφει: « Ἡ δριζοντία προεξοχή ἡ σχηματιζομένη κάτωθεν τῆς "στείρας" δριστερά δηλοῦ δασταλῶς τό έμβολον καὶ δέν πρέπει νά ἐκληφθῇ ως τό "σταθερόν πηδάλιον" τῶν παλαιοτέρων πλοίων (κατά τινας ἔρευνητάς) ἡ πρυμναία προεξοχή τῆς τροπίδος, ἡ ὅποια ἔχρησίμευε διά τήν σταθεροποίησην τῆς πορείας» (ΑΕ 1972, 91).

Μέ αυτό τό παράδειγμα άποδεικνύεται διτι ύπηρχε έμβολον στό Αίγαιο κατά τήν 'Εποχή τού Χαλκοῦ ἡδη στήν 'Υστεροχαλκή III Β φάση. 'Αρα, δυνατόν τό παράδειγμα τής Τραγάνας νά μή είναι παράδειγμα ως τό τού Γάζι καὶ νά μή είναι πολεμικό πλοίο. Βεβαίως, δέον δπως ἔξετασθῇ κατά πάσον αὐτό τό έμβολον ἔχρησίμευε εις τό πλοιο τοῦ Γάζι πρός ἐπιβίβαση ἡ πρός ἀποβίβαση. "Οτι ύπηρχε έμβολον στά πλοιά τής Τραγάνας καὶ τής 'Ασινης δέχεται ἡ D. Gray, σσ. G 53, 81, ἀλλά σφάλλεται καὶ στις δύο περιπτώσεις.

Περί τής ναυσιπλοΐας κατά τήν μυκηναϊκήν ἐποχήν πρβ. καὶ Michele Guglielmi, *Sulla navigazione in età Micenea*, PDP CXLI, 1981, 418-435.

14. AE 1914, σσ. 108-!09 εἰκ. 14-15.

15. Αὐτόθι, 109.

16. A. Furumark, *MP*, εἰκ. 75 θέματα τής YE III Γ: 1-2 ύπ' ἀριθ. 22 καὶ 38 (σ. 415). Πρβ. καὶ L. Cohen, AJA 42, 1938, 492 σημ. 3 (*But, as we will see below, zigzag lines on the prow are common*), ἔτι δέ R. T. Williams, *Greece and Rome* XVIII, 1949, 127.

17. H. Liddell - R. Scott - K. Κωνσταντινίδου, *Μέγα Λεξικόν τῆς Ἑλληνικῆς Γλώσσης*, Δ', 117 (λ. στείρα).

18. L. Cohen, ξ. ἀ., σσ. 492-493: "Now even in the revised drawing this interpretation is not certain, for the prow of a rammed vessel must be massive and strong to sustain the shock of collision, while here the prow appears as a single slat, not thicker than any of the supports of the superstructure and far thinner than the prows of the ramless ships which we have already examined. But in its original form the painting is quite clear, the 'ornamentation' is really an integral part of the ship..."

19. Αὐτόθι, 493.

20. 'Ιω. A. Σακελλαράκης, AE 1971, 210 εἰκ. 9. Εις τό σχέδιο τοῦτο δέν ἐλήφθησαν ύπ' δψιν οι κατευθύνσεις τοῦ διπλοῦ ἐπιτόνου καὶ τῶν «δύο» ύπ' αὐτόν ύπερων (ύπεραι, τά σχοινία τά προσδεδέμενά είς τά ἄκρα τῶν ἐπικρίων, δι' ὧν τά ίστια μετεκινοῦντο κατά τήν φοράν τοῦ ἀνέμου· οὕτω ἐν Liddell - Scott - Κωνσταντινίδου, Δ', 433) (καλφίδια), μέ αποτέλεσμα νά καταλήγουν καὶ τά τρία σχοινία είς τό καρχήσιον. Βεβαίως, πέρα τοῦ διπλοῦ ἐπιτόνου καὶ τοῦ σχοινίου διά τό ἔπαρμα καὶ συστολήν/ύποστολήν τοῦ ίστιού (κεροίακες) ούδεν ἔτερον σχοινίον ἔχει νόημα νά ἀποδίδεται συνδεόμενον μετά τοῦ καρχησίου. Αὐτό ἐπιβεβαιοῦται ἐκ τοῦ γεγονότος δτι τά ἄκρα τοῦ ἐπικρίου (κεραία) δέν συνδέονται μετά τοῦ καρχησίου, δηλ., ύπηρχεν, δντως, ἄλλο σχοινί για τό ἔπαρμα τοῦ ίστιον, τό δποιο σχοινί συνεδέετο (ὅπως φαίνεται), μετά τοῦ καρχησίου. Αὐτό είναι τό σχοινί, πού ἀποδίδεται λοξδς καὶ δπολήγει εις τήν ἐκείθεν κουπαστήν πρύμνης (περιτόναιον). Τά «δύο» κατώτερα καλώδια (ύπεραι) ἔχουπρέτουν ἄλλην σκοπιμότητα. Πρβ. τάς ἐδόους δικαιολογίας, ξ. ἀ., σ. 210 σημ. 3.

21. Phylakopi (1904) 145, πίν. 32.II A-B: Sp. Marinatos, BCH 1933, 173 ἀριθ. 16, 186, 189, 192, 198, 200, 210, 219, πίν. XIII. 16' Cl. Laviosa, Annuario 1969-1970 (1972), 23 [17] εἰκ. 20' Em. Vermeule - V. Karageorghis, *Mycenaean Pictorial Vase Painting* 1982, 145, 225 (XI.96) πίν. XI. 96' Dor. Gray, *Seewesen*, σ. G 20 ἀριθ. 54, σ. G 54' J.S. Morrison and R.T. Williams, *Greek Oared Ships*, Cambridge 1968, 10 ἀριθ. BA 4.

22. AE 1914, σ. 109 εἰκ. 15.

23. 'Ιδε ἀνωτέρω, σημ. 8 (1964). Συγκεκριμένως, δέν συμπληροῖ τόν ίστο, δέν συμπληροῖ τό ίστιο, δέν συμπληροῖ τά δύο καλώδια καὶ διατηρεῖ τήν προεκβολήν τῆς τροπίδος ἐλάχιστα, διατηροῦσα τήν στείραν. 'Επισής, δέν διαμορφώνει καταλλήλως - κεχωρισμένως τούς πόδας, τά πόδια τοῦ πτηνοῦ καὶ παραλείπει δρθδς τό ύπερκείμενον ἐκ τῆς στείρας προεκβαλόμενον στοιχείον (τό δριζόντιον). 'Η τελευταία ἀδύναμία παραλείπεται σέ ἄλλα σχέδια (Stella, Vermeule - Karageorghis) καὶ συναντᾶται ως λεπτομέρεια είς ἄλλα (Casson, Laviosa, Morrison - Williams).

24. Πρβ. BCH 1933, 208 καὶ σημ. 3, πίν. XIII.17 (Reallex. Vorgesch. XI, 1927, 246): "Reallex.

Vorgesch. XI, 1927/28, 242. *Behn montre aussi que les deux câbles inférieures, qui partent de la poupe, doivent être dirigées vers la voile, comme nous l'avons fait sur notre No 17 (de Tragana), tandis que la publication originale réunit tous les câbles vers le sommet du mât*.

25. Sp. Marinatos, BCH 1933, 210: «Les bras (όπέραι), c'est à dire les câbles servant à manœuvrer la vergue de la voile en haut, sont des détails qu'on ne peut pas attendre de nos artisans. Incidemment, on en peut apercevoir un ici ou là: le No 16, comme aussi le vaisseau apparente de Pylos (Tragana) No 17, porte un étai et un galbauban et en outre, deux bras se dirigeant vers la vergue».

26. Cl. Laviosa, *La Marina Micenea*, Annuario Vol. 47-48, N.S. 31-32, 1969-1970 (1972), σ. 23 (17) εικ. 21.

'Ο L. Casson χρησιμοποιεῖ τό αὐτό σχέδιο τοῦ Κουρουνιάτη, δηλ., ἀνατίως ἀπολήγει τό ἄνω καλώδιο στό καρχήσιον καὶ τό κάτω στήν μπούμα τοῦ ἴστιον, μέ πλέον ἐντονον τήν προεκβολήν τῆς τρόπιδος.

27. AE 1971, 210 εικ. 9.

28. Περί καρχησίου πρβ. J. Boardman, *The Karchesion of Herakles*, JHS 99, 1979, 149-151, Sp. Marinatos, *La Marine Créo-Mycénienne*, BCH LVI, 1933, 209, Dor. Gray, *Seewesen*, Archaeologia Homericā, I, G, 1974, G 141 σημ. 318, σ. 154, εικ. 29 (G. Jöhrens) καὶ Στυλ. 'Αλεξίου, AE 1972, 93 καὶ σημ. 7, Πεπραγμένα Γ' Κρητολ. Συνεδρίου, Α', 5.

29. 'Η συγκόλληση ἔγινε εἰς τό ἐργαστήριον συντηρήσεως τοῦ 'Εθνικοῦ 'Αρχαιολογικοῦ Μουσείου 'Αθηνῶν (1983) διά τοῦ ἐμπειροτάτου συγκολλητοῦ-συντηρητοῦ κ. Κων. Πανταζῆ. Εἰς τό ἀγγείον προσετέθησαν δικτώ νέα δστρακα (ῶν μεταξύ δύο λαβαί, ἀκριβέστερον, ή μία ημισεία) καὶ ἀφεθή ἀλλο μικρότατον, τό δποιὸν δέν είναι δυνατόν, κατά τό γε νῦν ἔχον, νά διαπιστωθῇ πόθεν προέρχεται. Τά τελευταῖα ταῦτα δστρακα συνέβαλον ούσιαστικῶς εἰς τήν συμπλήρωσιν τοῦ σχήματος τοῦ ἀγγείου καὶ τῆς μορφῆς τοῦ ἀπεικονιζομένου πλοίου.

'Η προηγουμένη συγκόλληση είχε γίνει, δομοίως εἰς τό 'Εθνικόν 'Αρχαιολογικόν Μουσείον τῷ 1977 (ΠΑΕ 1977, 238-241, πίν. 143δ-145) μέ δστρακα ἐκ τοῦ κοσκινίσματος τῶν χωμάτων κατά τά ἔτη 1955-56 καὶ κατά τά ἔτη 1976-77.

30. Sp. Marinatos, BCH LVI, 1933, 210.

31. Phylakopi, 1904, 145, πίν. 32, 11 A-B· Sp. Marinatos, BCH 1933, 173 ἀριθ. 16, σ. 218-19, εικ. 10, σ. 221· Cl. Laviosa, *La Marina Micenea*, Annuario Vol. 47-48, N.S. 31-32, 1969-1970, 23 εικ. 20· Dor. Gray, *Seewesen*, G 20 ἀριθ. 54, σ. G 54· Em. Vermeule - V. Karageorghis, *MPVP* 1982, 145, 225 (XI.96), πίν. XI. 96.

31a. Πρβ. Honor Frost, *The Stone-Anchors of Ugarit*, Mission de Ras-Shamra, Tome XVIII Ugaristica VI, Paris 1969, 235-245· ή αὐτή, *Bronze-Age Stone-Anchors from the Eastern Mediterranean, Dating and Identification*, The Mariner's Mirror Vol. 56, 1970 No. 4, 377-394.

32. 'Ἐργον 1970, 189· Στυλ. 'Αλεξίου, ΠΑΕ 1970, 253 κεξ.· AR 17, 1970/71, 31· BCH 95, 1971, 1050 κεξ.· Στυλ. 'Αλεξίου, ΑΔ 26, 1971, B, 493· Ίω. Α. Σακελλαράκης, AE 1971, A, 197· Στυλ. 'Αλεξίου, Πεπραγμένα Γ' Διεθνοῦς Κρητολογικοῦ Συνεδρίου, Ρέθυμνον, 1971, 'Αθήναι 1973, 1-12 εικ. 1· Στυλ. 'Αλεξίου, Λάρνακες καὶ δγγεία ἐπί τάφου παρά τό Γάζι, 'Ηρακλείου, AE 1972, εικ. 1, 90-98, πίν. 34α· Cl. Laviosa, ξ. δ., 25ε· Dor. Gray, *Seewesen*, G 19 Nr. C 40a, G 46, G 53, G 141 Anm. 318· L. Ach. Stella, *Tradizione micenea e poesia dell'Iliade*, Roma 1978/1979, 146 σημ. 16, σ. 147 σημ. 19 (III B), εικ. 38. Sp. Marinatos, *Das Schiffsfresko von Akrotiri*, Thera, ἐν: *Archaeologia Homericā*, I, G, σ. G 141 σημ. 318· BCH 100, 1976, 738· AR 22, 1975, 30· St. Hiller, *Das minoische Kreta nach den Ausgrabungen des letzten Jahrzehnts*, Wien 1977, 197· Fr. Schachermeyr, *Kreta zur Zeit der Wanderungen*, Äg. Fr. III, 1979, σ. 82, πίν. 13a.

33. Μέ τις δύο κυματοειδεῖς γραμμές, ἵσως ἐπιδιώκεται νά ὑποδηλωθῇ δτι ὑπῆρχον δύο πηδάλια. Δύο κυματοειδεῖς γραμμές ὑπάρχουν, λοιπόν καὶ εἰς τής Τραγάνας καὶ εἰς αὐτό ἀπό τό Γάζι, δπου ὑπερθεν τοῦ πλοίου ἀποδίδονται καὶ ἀνά τρεις κυματοειδεῖς γραμμές.

34. Em. Vermeule, *GBA* 1964, 259, εικ. 43F· Alan E. Samuel, *The Mycenaeans in History*, 1966 J.S. Morrison - R.T. Williams, *Greek Oared Ships*, Cambridge 1968, 164 ἀριθ. BA 11· H. Hencken, *Tarquinia, Villanovans and Early Etruscans*, 1968, II, 537, εικ. 48ε· Ίω. Σακελλαράκης, AE 1971, 192 σημ. 13, σ. 197 σημ. 2, σ. 213 καὶ σημ. 1, εικ. 14· G. Bass, 1972, 22 εικ. 21· Cl. Laviosa, *La Marina Micenea*, Annuario 31-32, 1969-70 (1972), 14, 15, 16, 25δ, εικ. 24 καὶ σημ. 4· Στυλ. 'Αλεξίου, AE

1972, 97 σημ. 7· Dor. Gray, *Seewesen*, ξ. ἀ., G 20 (C 55), σ. G 53 εἰκ. 15 c, σ. G 79, 81· P. Themelis, *Frühgriechische Grabbauten*, Mainz 1976, 69, πίν. 5· N.K. Sandars, *The Sea Peoples*, London 1978, 131, εἰκ. 85 ἐν σ. 130 (YE III Γ)· L. Ach. Stella, *Tradizione micenea e poesia dell'Iliade* 1978, πίν. XXV· Fr. Schachermeyr, *Griechenland im Zeitalter der Wanderungen*, Wien 1980, πίν. 19c, σσ. 132, 143· Em. Vermeule, *MPVP*, 1982, 145, 225 (XI. 95)· πίν. XI. 95· Λιάνα Παρλαμᾶ, *'Η Σκύρος στήν Ἐποχῇ τοῦ Χαλκοῦ*, Ἀθήνα 1984, 146-151 ἀριθ. 9, σχέδ. 32, πίν. 64· *'Ελλάδα καὶ θάλασσα. Σύντομος διδηρός / Greece and the Sea. A Short Guide* 1985, Ἀθήνα, Πολιτιστική Πρωτεύουσα τῆς Εὐρώπης, 1985, σ. 18 (σχέδιον), σ. 19 εἰκ. 129.

35. O. Frödin - Ax. Persson, *Asine* 1938, 300, εἰκ. 207.2· A. Furumark, *MP*, 335, π. 3 εἰκ. 56 καὶ σημ. 2 ἐν σ. 335 (III C: 1 l)· G.S. Kirk, *BSA* 47, 1949, 116 κτξ., εἰκ. 5 ἀριθ. B III· L. Casson, *The Ancient Mariners* 1959, 41, πίν. 3c· Em. Vermeule, *GBA* 1964, 258, εἰκ. 43d· Al. E. Samuel, *The Mycenaeans in History*, Englewood Cliffs 1966 εἰκ. ἐν σ. 119· Morrison-Williams, *10BA* 3, πίν. 1c· A. Sakellariou, *RA* 7e S. 1971, 13 σημ. 2· Ἰω. Σακελλαράκης, *AE* 1971, 197, 209· L. Casson, *Ships and Seemanship in the ancient World*, Princeton 1971, 32 εἰκ. 29, σ. 40· Στυλ. Ἀλεξίου, *AE* 1972, 92, 97· Cl. Laviosa, ξ. ἀ., 24-25 (18)-25 (19) εἰκ. 23 (TH III C1)· G. Bass, 1972, 22 εἰκ. 20· Dor. Gray, *Seewesen*, σ. G 20C 60), G 53, 54 εἰκ., 15d, σ. 57· N.K. Sandars, *The Sea Peoples*, London 1978, 181, εἰκ. 121· L. Casson, *Die Seefahrer der Antike*, München 1979, 79, εἰκ. 80· Em. Vermeule - V. Karageorghis, *MPVP* 1982, 145, 225 (XI. 94), πίν. XI. 94.

36. Λιάνα Παρλαμᾶ, ξ. ἀ., 149.

37. Πρβ. Dor. Gray, *Seewesen*, ξ. ἀ., σ. G 55 (*Der Steven trägt einen Kopf mit nach oben gerichteter Schnauze, mit Auge und mit Ohr oder Horn*).

38. B. Graef - Ernst Langlotz, *Die antiken Vasen von der Akropolis zu Athen* T. I, Berlin 1925, Tf. 7.230, I. Text 22 Nr. 230 [Prov. 218. Scherbe (eines grösseren offenen Gefäßes) - 85 und 50 mm. Innen Reifen. Äusserlich geringer Dipylon-ware, mehr noch den Gefässen aus Salamis ähnlich. Vertikalteilendes Ornament, wie bei den sg. "Metopen" und Hinterteil eines Vogels. Die Besetzung der Figur mit kurzen Strichen verbindet das Stück auch im Stil mit den zu voriger Nummer erwähnten Näpfen]· Fr. Schachermeyr, *Die ägäische Frühzeit*, IV, Wien 1980 (*Griechenland im Zeitalter der Wanderungen*), 125 Abb. 35d· δ αὐτός, *Die Zeit der Wanderungen im Spiegel ihrer Keramik*, ἐν: "Griechenland, die Agäis und die Levante" während der "Dark Ages", *Symposion Zwettl* 1980 (Wien 1983), 246 Abb. 20d (hrsg. von Sigrid Jalkotzy).

39. Παν. Καββαδίας, *Προϊστορική Ἀρχαιολογία*, Ἐν Ἀθήναις 1912, 369 εἰκ. 466 (Ἐξ ἀνασκαφῆς Μαζαράτων, 20 Σεπτεμβρίου 1908, σπήλαιον Α', τάφος 1 (κατά στοιχεῖα μερίμνη κ. Βασ. Ἀραβαντινοῦ): «Στεγανόσχημον δγγείον (Bügelkanne) μικηναϊκόν. Κοσμήματα χρόματος ἐρυθροφαΐον. Ἐκατέρωθεν τῆς ἐκροής καθέτως ἐπί τούς ὀμονούς τρεῖς παράλληλοι γραμμαί καὶ μεταξύ αὐτῶν τεθλασμέναι. Ὑπό τά οὐτα περί τούς ὀμονούς δύο παράλληλοι γραμμαί καὶ μεταξύ αὐτῶν καθετοί. Χρόμα ἐπί τῶν οὐτῶν τοῦ φευδός στομίου καὶ τοῦ ποδός. Πηλὸς ὁρθόλευκος».

40. Cl. Laviosa, *La Marina Micenea*, ξ. ἀ., εἰκ. 5 ἐν σ. 16 (10), σ. 15 (κείμενον)· Dor. Gray, *Seewesen*, ξ. ἀ., σ. G 21 ἀριθ. D 1, εἰκ. 16a ἐν σ. G 56, σ. G 57.

41. Dor. Gray, *Seewesen*, ξ. ἀ., σ. G 21 ἀριθ. D 3, εἰκ. 16b ἐν σ. G 56, σ. G. 57.

42. Vincent R. d' A. Desborough, *Leskandi, The Iron Age. The Settlement*, Text, London 1980, σ. 267 ἀριθ. 918, Plates 284.11 (D 44): "9th cent. B.C. Ship's bow to right. The thickest piece of vertical painting on the right represents the bow compartment, from which project, above, the extension of the horizontal rail and, at the level of the hull, the ram; above the compartment is a back curving stem-post. We thus have one of the earliest representations of a post-Bronze Age ship".

43. Πρβ. J.S. Morrison and R.T. Williams, *Greek Oared Ships, 900-322 B.C.*, Cambridge 1968, Catalogue (The Homeric Period), 18-33, πίν. 1d-e, 2a, c, d, 3b, 4b, c (I-II), d, e, 5, 6a, b, c, d, e. Λιά τό παράδειγμα τοῦ Λούβρου A. 527 ἡ περγραφή είναι ἡ ἀκόλουθος: "hatched stem post on the high bow curves forward before curving aft, and whether there is a final curve upwards is doubtful, for there is a break at this point: the stem post seems to begin at the inboard side of the bow screen...". Πρβ. καὶ John Morrison, National Maritime Museum. *The Ship. Long Ships and Round Ships*, London 1980, Pl. 7a, b.

44. Στυλ. Ἀλεξίου, *Πεπραγμένα Γ' Διεθνοῦς Κρητολογικοῦ Συνεδρίου*, Ρέθυμνον 1981, Α' (Ἀθήναι 1983), 5· δ αὐτός, *AE* 1972, 93.

45. Πεπραγ. Γ' Κρητολ. Συνεδρίου, 3-4 ΑΕ 1972, 91 (*Εἰς τό πλοιὸν μας αὕτη ἵσως δῆλοὶ σανίδαι χρησιμεύουσαν διά τὴν ἐπιβίβασιν καὶ ἀποβίβασιν, μέ κάθετα στηρήματα ἵσως διά τὴν τοποθέτησιν προστατευτικοῦ σχοινίου.* «*Λοράτιον δέν φαίνεται πάντως νά είναι ἡ προεξοχή αὐτῆ λόγῳ τοῦ πάχους τῆς»).*
46. *Archaeologia Homericā*, Band I, Kapitel G, *Seewesen*, Göttingen 1974, G 147.
47. Dor. Gray, *Seewesen*, ξ. ἀ., σ. G 19 ἀριθ. 40a, σ. G 46 (ὅπου χαρακτηρίζεται Boote), εἰκ. 11.
48. Πεπραγμένα Γ' Διεθνοῦς Κρητολογικοῦ Συνεδρίου, Ρέθυμνον 1971, Α' (1973), 5 (καὶ σημ. 11: «*πρβ. ἔρεται δ'* ἐν ἐκάστῃ πεντήκοντα, 'Ιλ. B 719, πεντήκοντα ἵσταν ἀνδρες ἐπί κληῆσιν ἐτάροι,
- 'Ιλ. Π 170, κούρω δύο καὶ πεντήκοντα, 'Οδ. θ 35»). Πρβ. Morrison-Williams, 1968, ξ. ἀ., σ. 8. 'Επισης, ΑΕ 1972, 93.
49. Sp. Marinatos, 1933, 191-193, 194 (καὶ σημ. 2).
50. R.T. Williams, *Ships in Greek Vase-Painting*, Greece and Rome XVIII, 1949, 127· JHS 78, 1958, 130.
51. Cl. Laviosa, *La Marina Micenea*, 24 (18).
52. Dor. Gray, *Seewesen*, ξ. ἀ., σ. G 152 εἰκ. 29 (ἀριθ. 7), σ. G 155 (*σταμῖνες*).
53. L. Ach. Stella, *Tradizione micenea e poesia dell' Iliade*, Roma 1979, 147 καὶ σημ. 19.
54. J. Morrison, National Maritime Museum. *The Ship. The Long Ships and Round Ships*, London 1980, 15.
55. Πεπραγμ. Γ' Κρητολ. Συνεδρίου, Α' 4.
56. 8.
57. ΑΕ 1914, 108.
58. "Εκδ. Im. Bekkeri, Berolini 1846.
59. Olaf Höckmann, *Antike Seefahrt*, München 1985, 40, εἰκ. 19.
60. *Griekenland en de Zee*, Amsterdam, Culturele Hoofstad van Europa 1987, Amsterdam, De Nieuwe Kerk (Sp. Merkouris - Ang. Delivorriàs), 156 No 156; *Greece and the Sea*, Amsterdam Cultural Capital of Europe, 1987 (Sp. Merkouris - Ang. Delivorriàs), 156 No 156.
61. *Taξιδεύοντας μέ τό πλοιὸν τῆς Κηφύνεταις στό χρόνο καὶ στό μόδο / A Voyage into Time and Legend abroad the Kyrenia Ship*, 1987 (Olga Alexandri-Tzachou, E. Spathari, Sp. Merkouris), 16, 19.
62. Lucien Basch, *Le musée imaginaire de la marine antique*, Athènes 1987, Institut Hellénique pour la préservation de la tradition nautique, 141, εἰκ. 247, 298, A, B, C, σ. 143, 144, 145, 146, 148, 150, 151, εἰκ. 318.1.
63. Paul Faure, *Ulysse le Crétos*, Fayard, Paris 1980, 170, πίν. σχεδ. 5ε· Γεωργία 'Εμμ. Χατζῆ, *Η Προγεωμετρική ἐποχὴ στή Μεσσηνία*, Πρακτικά Β' Διεθνοῦς Πελοποννησιακῶν Σπουδῶν Πάτραι 1980, Β', 'Αθῆναι 1981-1982, 324.
64. Λιάνα Παρλαμᾶ, *Μυκηναϊκά Ἡλείας*, ΑΔ 29, 1974, Α' (1977), 42 ἀριθ. 17.
65. L. Basch, ξ. ἀ., 144-145, εἰκ. 303, 304, 306 Jacques Vanschoowinkel, *La barque dans le culte et la religion crête-mycéniennes*, Revue des archéologues et historiens d' Art de Louvain XV, 1972, 20 κεξ., ίδια 26, 28 εἰκ. 2.
66. L. Basch, ξ. ἀ., 136 εἰκ. 283· J. Vanschoowinkel, ξ. ἀ., 26 εἰκ. 3.
67. *Greece and the Sea*, 142, 153 ἀριθ. 52· L. Basch, ξ. ἀ., 141 εἰκ. 295· P. Themelis, *Frühgriechische Grabbauden*, Mainz 1976, 69, πίν. 5a.
68. *Greece and the Sea*, 156 ἀριθ. 57· L. Basch, 146 εἰκ. 309, 318.3.
69. Τό ἀρχαιοελληνικὸν τοπωνύμιον προκαλεῖ, προφανῶς, ἀλλεργίαν καὶ ἐνίστε χρησιμοποιεῖται τό πλαστικόν Dirmil... Περὶ τοῦ κρατῆρος πρβ. F.H. van Doorninck, *Protogeometric longships and the Introduction of the ram*, The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration 11, 1982, 277-286.
70. Στυλ. Ἀλεξίου, Λάρνακες καὶ ἅγεια ἐκ τάφου παρά τό Γάζι, ΑΕ 1972, 97.
71. J. Vanschoowinkel, ξ. ἀ., 28.
72. Α 86. "Ας ἐνθυμηθῶμεν, δῆμος καὶ τίνι ἀποψιν τοῦ Σπ. Μαρινάτου μέ περαιτέρω ὄλικόν του Πολυδεύκους, *Archaeologia Homericā* G, 145 (Πολυδεύκους Α 86: τῇ δέ στειρᾳ προσηλοῦται ὁ καλούμενος φάλκης. Ἐδοτέρω δέ ἐστιν ἐκατέρωθεν ἡ ἐφολκίς, ἥν καὶ βινωτηρίαν ὄνομάζουσιν).
73. Dor. Gray, G 61 Abb. 18. J.R. Morrison - R.T. Williams, 1968, πίν. 1 κεξ.

74. Mervyn Popham, *An Early Euboean Ship*, Oxford Journal of Archaeology Vol. 6 No. 3, November 1987, 353 κεξ., ιδίο 355-356, εικ. 1, 3-4. H.W. Catling, AR f 1986-87, 14 εικ. 17-18.
75. Αὐτόθι, 356.
76. Αὐτόθι, 357.
77. Arvid Göttlicher, *Materialien für ein Corpus der Schifffesmodelle im Altertum*, Mainz 1978, 35 δριθ. 135, πίν. Ιο. 153 [*Bug und Bugschmuck (akrostolion) abgebrochen*]. Πρβ. Sp. Marinatos, *Archaeologia Homericā G*, 145' D. Wachsmuth, *Πόμπηος ὁ δαιμων*. *Untersuchungen zu den antiken Sakralhandlungen bei Seereise*, Diss. Berlin 1968, 87 κεξ., σημ. 83. Micheline van Effenterre, *Cretan Ships on Seal-Stones*, Thera and the Aegean World, I, London 1978, 594.

SUMMARY

“Representation of a Late Mycenaean ship on the Pyxis from Tragana, Pylos”

The recent founding of some more sherds and the re-mending of the Late Helladic III C 1/2 “pyxis” of the “tholos” tomb No. 1 of Tragana in Pylos gave us the chance to make some new observations on the ship represented on it.

It is a sailing-vessel of the Aegean region, without any particular characteristics of a war-ship, though it is not improbable to have been such. It has a big main-mast with a stay and a shroud. This is provided with a quadrangular sail (unhappily drawn in an effort to be given under perspective). Sail-ropes (for the manoeuvres) and brails (to hoist and slew-up the sail) finish on it. There is no ram on the prow, while a curvilinear and denticulated “akrostolion” (head-moulding) (?) springs out from the stem. A similar one is represented on the ship of the LM III B “larnax” from Gazi-Herakleion and on the ships of two LH III C stirup-jars, one from Asine and one from Skyros. In the cases of Gazi and Asine, this denticulated “akrostolion” (extra-stem) could have been lowered and fixed on the stem, in order to be used for climbing aboard. Later on, it appears on prow and stern of the ships of Fortezza (Early Geometric) and in many other ships of the Geometric period, but turned, in these cases, to the interior of the ship.

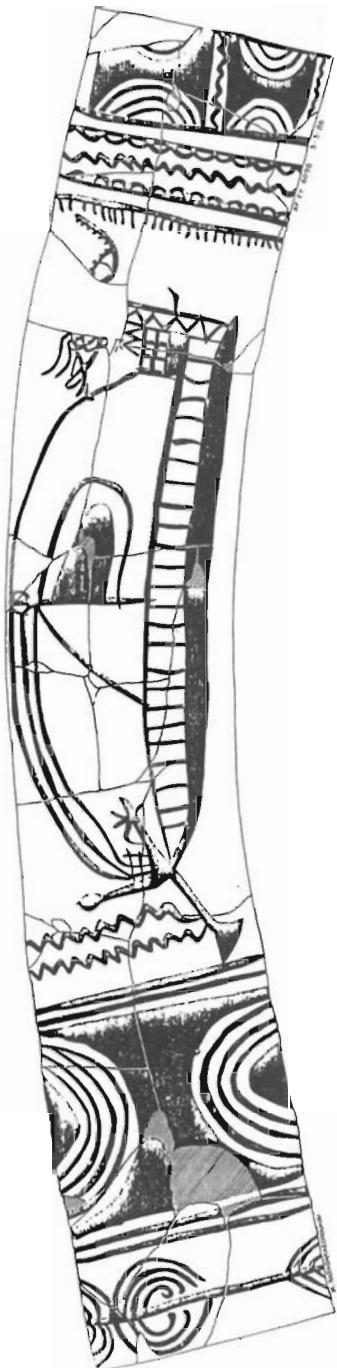
The bird of the Tragana ship is represented over the (stage) fore-castle of the ships prow, whose upper part is missing.

The timbers and outside-planks are also represented, while the keel is slightly projecting in front. Among all ship-representations of the Bronze Age in the Aegean only the ship of Gazi seems to have a considerable ram (if this projection was not used for different reasons).

The archaeologist, Mr. Elias Spondylis, of the Ephorate of Underwater Antiquities, to whom I address my warm thanks, has helped me a lot with the identification of the parts of the Tragana ship.

Professor
George Styli. Korrés,
University of Athens,
PO BOX 18.239
Athens Pangrati

Η πολιξίς τῆς Τραγάνας



1.1



1.2



1.3

