

ΠΑΡΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΤΟΙΧΩΜΑΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΝΕΡΟΥ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Η γεωλογική ιδιαιτερότητα του πειραιϊκού βράχου δεν επιτρέπει την υδροδότηση της πόλης από πηγές ή πηγάδια και η κακή ποιότητα του νερού που έφερνε το (πιθανότατα ιπποδάμειο) υδραγωγείο¹ υποχρέωσαν τους κατοίκους της αρχαίας πόλης να λύσουν το σημαντικό αυτό πρόβλημα με την κατασκευή μεγάλων υπόγειων δεξαμενών για τη συλλογή και την αποθήκευση του νερού της βροχής. Ο βράχος σε όλην σχεδόν την έκταση της αρχαίας πόλης είναι αρκετά μαλακός ώστε να σκάβεται με σχετική ευκολία και ταυτόχρονα είχε συνοχή και ήταν αρκετά ισχυρός ώστε να μην υποχωρεί στα κάθετα επιφανειακά φορτία. Επειδή όμως δεν ήταν αδιάβροχος, τα τοιχώματα των δεξαμενών αυτών επενδύονταν με ισχυρό υδραυλικό κονίαμα. Δεξαμενές συλλογής νερού βροχής έχουν βρεθεί πολλές στον Πειραιά: σχεδόν κάθε σπίτι είχε μία ή δυό το λιγότερο δεξαμενές όγκου 38 - 45m³. Πολύ συχνά, ιδιαίτερα στα ρωμαϊκά χρόνια, κατασκεύαζαν συστήματα δεξαμενών συνδεδεμένων με υπόγειους αγωγούς για να πετύχουν να αποκτήσουν νερό όσο το δυνατόν καθαρότερο και υγιεινότερο.

Ένα σχετικά πολύπλοκο σύστημα δεξαμενών για περισυλλογή, αποθήκευση και άντληση νερού αποκαλύφθηκε το 1981 στο οικοπέδο του λεγόμενου “Δικαστικού Μεγάρου” στο οικοδομικό τετράγωνο ανάμεσα στην οδό Δημοκρατίας, τη Σκουζέ, τη Λεωχάρους και τη Φιλελλήνων. Δύο μεγάλες κωδωνόσχημες δεξαμενές συνδέονται με υπόγειους αγωγούς. Όλο το σύστημα είναι επενδεδυμένο με αδιάβροχο υδραυλικό κονίαμα (εικ. 1). Στον κεντρικό αγωγό πλησιέστερα στην δεξαμενή Β', τον τέταρτο ή πιθανότατα τον πέμπτο μ.Χ. αιώνα, πάνω στο υδραυλικό κονίαμα των τοιχωμάτων σχεδιάστηκαν με κεραμεικό όστρακο μια σειρά ιστιοφόρα πλοία. Τα σχέδια βρίσκονται και από τις δυο πλευρές του αγωγού. Στον “βόρειο” τοίχο είναι σχεδιασμένα δύο μεγάλα πλοία από τα οποία το ένα δεν ολοκληρώθηκε (εικ. 2, 3 και 4). Στον απέναντι είναι σχεδιασμένα, σε μικρότερη κλίμακα άλλα έξι πλεούμενα, τρία ιστιοφόρα, δύο βάρκες και η αρχή ενός άλλου (εικ. 5)*.

Το μεγαλύτερο πλοίο, Α, στον “βόρειο” τοίχο, με μήκος 65cm, δείχνει να είναι τυπικό ιστιοφόρο εμπορικό πλοίο της όψιμης αρχαιότητας με καμπύλη καρίνα. Το μεγάλο κατάρτι έχει σχεδιαστεί και στο εσωτερικό του σκάφους, έως το σημείο όπου θα πρέπει να στηριζόταν στην τρόπιδα. Τα πανιά του, το

μεγάλο κάτω από την οριζόντια κεραία, τα δύο τριγωνικά από πάνω, και, πιθανότατα, τα δύο με μορφή σκαληνού τριγώνου πάνω από τα τελευταία, είναι απλωμένα, με τα σχοινιά τεντωμένα. Στην πρύμνη εικονίζονται τα δύο κουπιά-πηδάλια και, στο ίδιο σημείο στο κατάστρωμα, διακρίνεται ένα εξάρτημα που θα μπορούσε να είναι είτε δέστρα για τα παλαμάρια είτε το τιμόνι (η λαγουδέρα) για τα πηδάλια. Στην κατάληξη της πρύμνης διακρίνεται επίσης και ένα προστατευτικό δικτυωτό στηθαίο (παραπέτο) (εικ. 6). Στην πλώρη διακρίνεται, χωρίς πανί, το πλωριό κατάρτι. Και στις δύο καταλήξεις της καρίνας φαίνονται δύο ελλειψοειδή σχήματα, οι οπές για τις άγκυρες ή τα αποτρεπτικά όκια.

Το δεύτερο πλοίο στην “βόρεια” πλευρά, Β, μήκους 74cm, απέχει από το πρώτο μόλις 3cm και, εκτός από την καρίνα και τμήμα από το μεγάλο κατάρτι, δεν έχει ολοκληρωθεί. Από την καρίνα, που είναι πιό έντονα κοίλη, φαίνεται ότι θα σχεδιαζόταν μεγαλύτερο από το Α. Διαθέτει, σε όλο το μήκος της γέφυρας το προστατευτικό δικτυωτό στηθαίο που στο προηγούμενο πλοίο περιοριζόταν μόνο στην περιοχή της πρύμνης. Αν κρίνουμε από τα μόλις διακρινόμενα κουπιά-πηδάλια που διασταυρώνονται με τα πηδάλια του γειτονικού πλοίου, έχει αντίθετη κατεύθυνση από το άλλο με την πλώρη προς τα αριστερά και την πρύμνη, που καταλήγει σε μια ενισχυμένη διαμόρφωση, στα δεξιά. Στην πλώρη διακρίνεται μια περίεργη κατασκευή που καταλήγει πιθανότατα στο ονομαζόμενο από τον Lucien Basch ως *ferro*². Πιό λογικό είναι βέβαια να συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο, να έχει δηλαδή το πλοίο την ίδια κατεύθυνση με το προηγούμενο και οι γραμμές που φαίνονται ως πηδάλια να υποδηλώνουν απλά παλαμάρια· σ’ αυτή την περίπτωση η διαμόρφωση στην πρύμνη —στα αριστερά δηλαδή— θυμίζει κάποια υστερότερα, βυζαντινής εποχής καράβια με την υπερυψωμένη πρυμιά γέφυρα.

Στον απέναντι τοίχο, χαμηλότερα, έχουν σχεδιαστεί έξι πλεούμενα στη σειρά. Τα τρία είναι ιστιοφόρα, περίπου του ίδιου τύπου με το Α. Τα δύο είναι βάρκες από τις οποίες η μια σύρεται από ένα από τα μεγάλα ιστιοφόρα ενώ το έκτο, όπως και στον απέναντι τοίχο, δεν έχει ολοκληρωθεί. Επειδή είναι σχεδιασμένα σε χαμηλότερο ύψος, στο τοίχωμα του αγωγού, εκεί όπου το κονίαμα έχει υποστεί σημαντική διάβρωση, είναι πολύ χειρότερα διατηρημένα. Παρουσιάζονται με τη σειρά, με πρώτο το κοντινότερο στη δεξαμενή Β.

Το πλοίο Γ, μήκους 60 cm, είναι σχεδόν όμοιο με το Α· κοίλη καρίνα, χοντρό κεντρικό κατάρτι, ανοικτά πανιά και, όπως και όλα τα άλλα, διαθέτει στην πρύμνη δυο κουπιά-πηδάλια. Στην πλώρη φαίνεται καθαρά το μικρό μπροστι-

νό κατάρτι, χωρίς πανί και αυτό· στην πλώρη και στην πρύμνη διακρίνονται οι κυκλικές οπές - τα όκια. Πάνω στο κατάστρωμα, στην πρύμνη, έχει γίνει προσπάθεια να αποδοθεί ένα υπερυψωμένο κατάστρωμα όπου πιθανότατα θα στεγάζονταν και οι καμπίνες του πλοίου. Ακριβώς εκεί που τελειώνει το κατάρτι, στην κορυφή του έχει γίνει απόπειρα να σχεδιαστεί κάποιο άλλο πλοίο που, άγνωστο γιατί, εγκαταλείφθηκε.

Αμέσως δεξιά, έχει σχεδιαστεί μια βάρκα (εικ. 7), α, μήκους 20 cm· είναι δεμένη με δυο σχοινιά στην πρύμνη του επόμενου ιστιοφόρου πλοίου. Οι εννιά κάθετες γραμμές που εξέχουν προς τα επάνω μπορεί να εικονίζουν είτε ανεβασμένα κουπιά είτε κάποια μόνιμη εγκατάσταση για δίκτυ ή προστατευτικό πανί.

Το πλοίο στο οποίο είναι δεμένη η βάρκα, το Δ, είναι όμοιο με τα προηγούμενα. Στο σχέδιο έχει μήκος 42 cm, η καρίνα του είναι κοίλη και διαθέτει χονδρό κατάρτι και τα δύο πηδάλια στην πρύμνη. Τα πανιά, σε αντίθεση με τα άλλα δύο πλοία είναι μαζεμένα και, πάνω στο πλοίο, περίπου στο επίπεδο του καταστρώματος, φαίνεται κατεβασμένη η οριζόντια κεραία (μπούμα). Στην κορυφή στο κατάρτι έχει σχεδιαστεί ένας κύκλος, που εικονίζει μάλλον το καρχήσιο, που ήταν κρυμμένο στα άλλα πλοία με απλωμένα τα πανιά. Στην πλώρη μόλις διακρίνεται το όκιο.

Πολύ διαφορετικό είναι το επόμενο πλοίο, Ε, μήκους 40 cm (εικ. 8). Η καρίνα είναι έντονα κοίλη ενώ τα πανιά του έχουν σχεδιαστεί πολύ φουσκωμένα. Η πρύμνη καταλήγει σε έντονη προεξοχή και, λίγο πιό κάτω, διακρίνεται το διάκι (η λαγουδέρα), που συνδέεται με τα πηδάλια. Φαίνονται επίσης καθαρά τα ξάρτια που στηρίζουν το μεγάλο κεντρικό κατάρτι. Στο κατάστρωμα, δεξιά και αριστερά από το κατάρτι, και εδώ διαφέρει ουσιαστικά η παράσταση του πλοίου αυτού από τα προηγούμενα, εικονίζονται δύο πρόσωπα το ένα από τα οποία φαίνεται να χειρίζεται το διάκι (η λαγουδέρα).

Στη βάρκα, β, που βρίσκεται δεξιά του πλοίου Ε, μήκους 36 cm, διακρίνεται καθαρά ο πηδαλιούχος (εικ. 9, 10), πολύ μεγαλύτερος από τις κάθετες γραμμές που είναι σχεδιασμένες κατά μήκος του καταστρώματος και που πιθανόν, όπως και στην βάρκα α, να εικονίζουν ανεβασμένα κουπιά ή κάποιο μόλιμα εγκατεστημένο παραπέτο για τα δίκτυα ή για προστασία από τα κύματα.

Το τελευταίο πλοίο, ΣΤ, που δεν έχει ολοκληρωθεί, θα είχε γίνει πολύ μεγαλύτερο απ' όλα τα άλλα· μόνο το μισό τμήμα της καρίνας που έχει σχεδιαστεί έχει μήκος 65 cm (εικ. 11). Από τα λίγα στοιχεία που έχουμε φαίνεται ότι θα ήταν όμοιο με τα υπόλοιπα. Διαφέρει μόνο στον τρόπο σχεδίασης αφού

είναι το μόνο που έγινε με αιχμηρό αντικείμενο —είναι το μόνο πραγματικό ακιδογράφημα.

Δύο είναι τα προβλήματα που θέτει η παρουσία των παραστάσεων των πλοίων στις δεξαμενές στον Πειραιά: η χρονολόγηση και η αιτιολόγηση — το γιατί δηλαδή σχεδιάστηκαν σε έναν χώρο που ήταν προορισμένος να δέχεται νερό καθώς και το ποιός ή ποιοί είναι οι “καλλιτέχνες”.

Θα ξεκινήσουμε από το δεύτερο:

Το σύστημα των δεξαμενών κατασκευάστηκε για να εξυπηρετήσει ένα σπίτι 120-150m² και να γεμίζει με βρόχινο νερό από τις στέγες του που θα είχαν αντίστοιχο εμβαδόν. Φαίνεται ότι κάποια στιγμή, πιθανότατα μετά την εισβολή των Ερούλων το 267 μ.Χ., το κτίσμα έπαθε αλλοιώσεις και η συνολική επιφάνεια της στέγης δεν επαρκούσε να γεμίσει με νερό το σύστημα των δεξαμενών έτσι ώστε να είναι δυνατή η άντληση του από το φρέαρ Α. Οι κάτοικοι ήταν έτσι αναγκασμένοι να κατεβαίνουν στο εσωτερικό του συστήματος και να γεμίζουν δοχεία με νερό από τα βαθύτερα σημεία. Αυτό εξηγεί και το γεγονός ότι γύρω γύρω στη δεξαμενή 2 βρέθηκαν πάρα πολλά όστρακα αμφορέων που θα τους γέμιζαν στο σημείο αυτό και θα τους μετέφεραν μετά έξω. Κάποια φορά, κατά τη διάρκεια αυτής της εργασίας συνοδοί των εργαζομένων εκεί ή, ακόμα, και κάποιος από αυτούς τους ίδιους σε στιγμή ξεκούρασης, ασχολήθηκαν με το σχέδιασμα στα τοιχώματα των αγωγών. Το θέμα των σχεδίων δεν πρέπει βέβαια να μας ξενίζει αφού ο Πειραιάς συνέχιζε να είναι ένα από τα μεγάλα λιμάνια της Μεσογείου και ο κάτοικός του θα είχε καθημερινά την ευκαιρία να βλέπει πλοία. Διακρίνω τουλάχιστον τρία χέρια στη σχεδίαση των πλοίων. Διαφορετικά έχει σχεδιαστεί το πλοίο **A** από τα πλοία του απέναντι τοίχου. Ο σχεδιαστής δείχνει να έχει άνεση, οι γραμμές του αποδίδουν άμεσα και τα λειτουργικά τμήματα του πλοίου. Το γεγονός ότι ο “στολίσκος” του νότιου τοίχου είναι σχεδιασμένος χαμηλότερα μπορεί να μας οδηγήσει στην σκέψη ότι έγιναν από παιδί ή παιδιά. Τα πλοία **Γ** και **Δ** και, πιθανότατα, η βάρκα **A** ενώ μοιάζουν με το πλοίο **A** δεν παρουσιάζουν την ίδια σχεδιαστική άνεση που διακρίναμε στο τελευταίο. Διαφέρει επίσης η απόδοση της κατάληξης της πλώρης και της πρύμνης. Το πλοίο **E** διαφέρει και στη μορφή αλλά και σχεδιαστικά από τα άλλα ενώ εδώ έχει προστεθεί και ένα στοιχείο ουσίας, ο άνθρωπος, που δεν υπάρχει στα άλλα. Αυτά οδηγούν στο συμπέρασμα ότι το πλοίο αυτό και η βάρκα **B** έχουν σχεδιαστεί από κάποιον τρίτο “καλλιτέχνη”.

Ως προς τη χρονολόγηση· ο τύπος των πλοίων συναντιέται στις μεσογειακές θάλασσες από τις αρχές του δεύτερου μ.Χ. αιώνα³ έως τα βυζαντινά χρόνια. Τα όστρακα των αμφορέων που βρέθηκαν στο βάθος του συστήματος των δεξαμενών δείχνουν ότι χρησιμοποιήθηκε και στο τέλος του τέταρτου και τον πέμπτο αιώνα και πιθανότατα τα πλοία είναι σύγχρονα με τους αμφορείς.

Άρης Τσαραβόπουλος
Β' Εφορεία Προϊστορικών και
Κλασικών Αρχαιοτήτων
Πολυγνώτου 13
105 55 Αθήνα

NOTES

- 1 Vitruvius, 8, 3, 6
2. Lucien Basch, *Le musée imaginaire de la marine antique*, Athènes 1987, 457 κ.ε.
3. L. Basch, όπ. παρ. fig. 1038, 1045, 1102, J- M. Gassend, M-F. Giacobi-Lequément, J-M. Joulain, L. Lambert, *Le graffiti de cucuron (Vaucluse) : Un navire sous voiles figuré sur un panneau d' enduit peint*, *Archaeonautica* 6(1986) 11-30.
Οι συνθήκες φωτογράφισης στο εσωτερικό του αγωγού είναι εξαιρετικά δύσκολες — δεν υπάρχει χώρος για να μπορέσει να φωτογραφηθεί ολόκληρη η παράσταση ενώ πολλές από τις γραμμές συγχέονται με το φόντο του κονιάματος. Για τον λόγο αυτόν προτιμήθηκε η απόδοσή τους με σχέδιο. Η σχεδίαση έγινε από τους Γιάννη Παντζόπουλο και Γιάννη Γιαρμενίτη. Ορισμένες λεπτομέρειες δίνονται με φωτογραφίες. Για τις φωτογραφήσεις με βοήθησαν οι Γιάννης Πατρικιάνος και Βάλτιν von Eiksted. Ιδιαίτερες ευχαριστίες για την παρότρυνση να παρουσιάσω το θέμα στο 4ο Συμπόσιο Αρχαίας Ναυπηγικής και τις σημαντικές υποδείξεις του στο θέμα οφείλω στο συνάδελφο Νίκο Λιανό. Για τις πολύτιμες υποδείξεις του ευχαριστώ επίσης τον μεγάλο και ακούραστο δάσκαλο Lucien Basch.

ABRIDGED TRANSLATION OF MR ARIS TSARAVOPOULOS' PAPER
BY THE EDITOR

**SHIP-REPRESENTATIONS ON THE WALLS
OF A CISTERN IN PIRAEUS**

An intricate system of cisterns for receiving water was excavated in 1981 in the center of Piraeus, on a site between Democratias, Skouzé, Leoharous and Filellinon streets. The construction is dated to the IVth or Vth c. AD.

A total of eight sea-crafts are depicted on the inside walls near the bottom of the cistern-system. Seven vessels are made by using pottery sherds as material for drawing, while the eighth, a real graffiti was made with a pointed instrument.

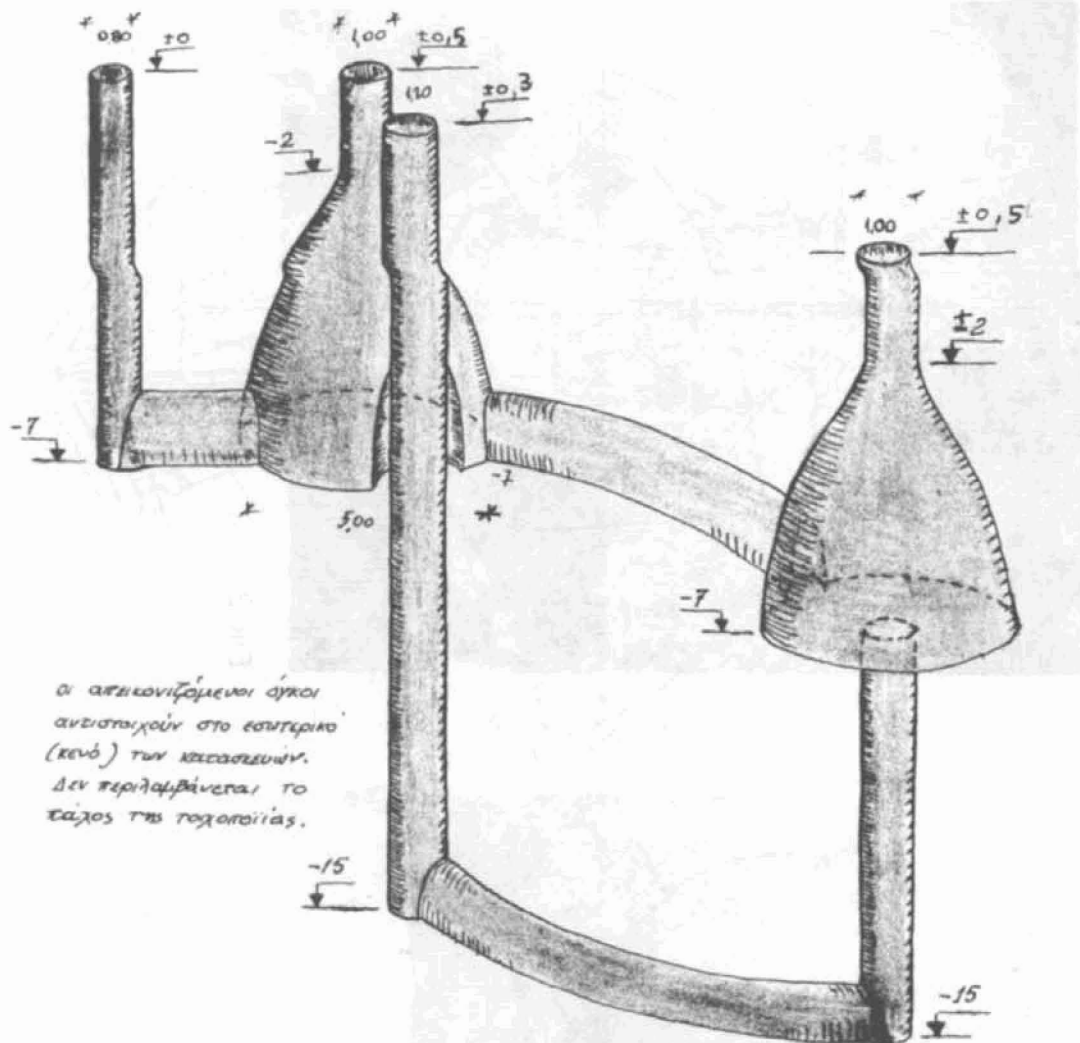
Five large ships are represented, while three are small boats or tenders to the ships.

One of the ships is uncomplete, another, the largest, is unfinished.

Interesting details of the hulls, rigging, sails as well as the steering-oars mechanism are depicted.

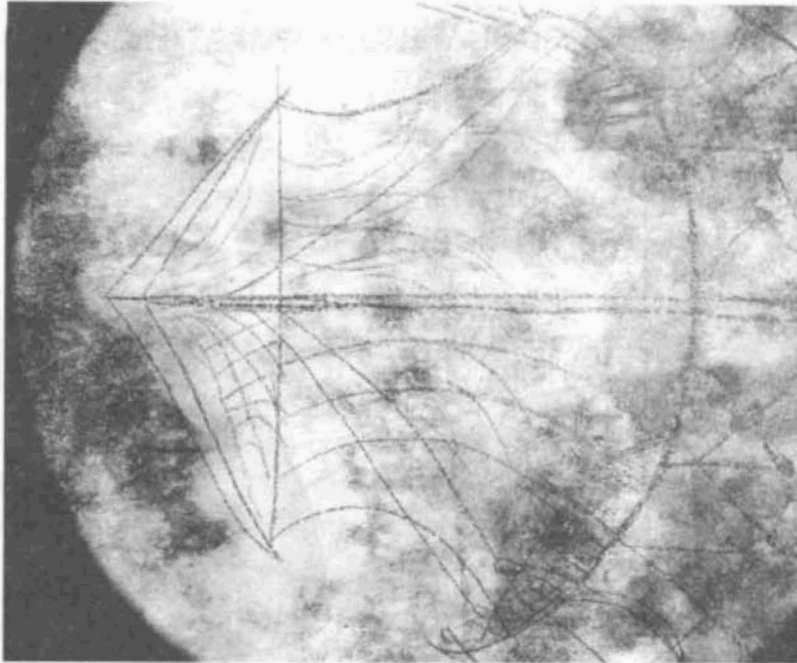
The typology of the depicted ships is common to the Mediterranean from the beginning of the IInd c. AD to the Byzantine period. The pottery sherds found at the bottom of the cistern are dated to the end of the IVth and Vth c. AD and probably contemporaneous of the ships.

ΠΑΡΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΣΕ ΤΟΙΧΩΜΑΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΝΕΡΟΥ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ



Σχέδιο: Ντίνος Κυριακόπουλος

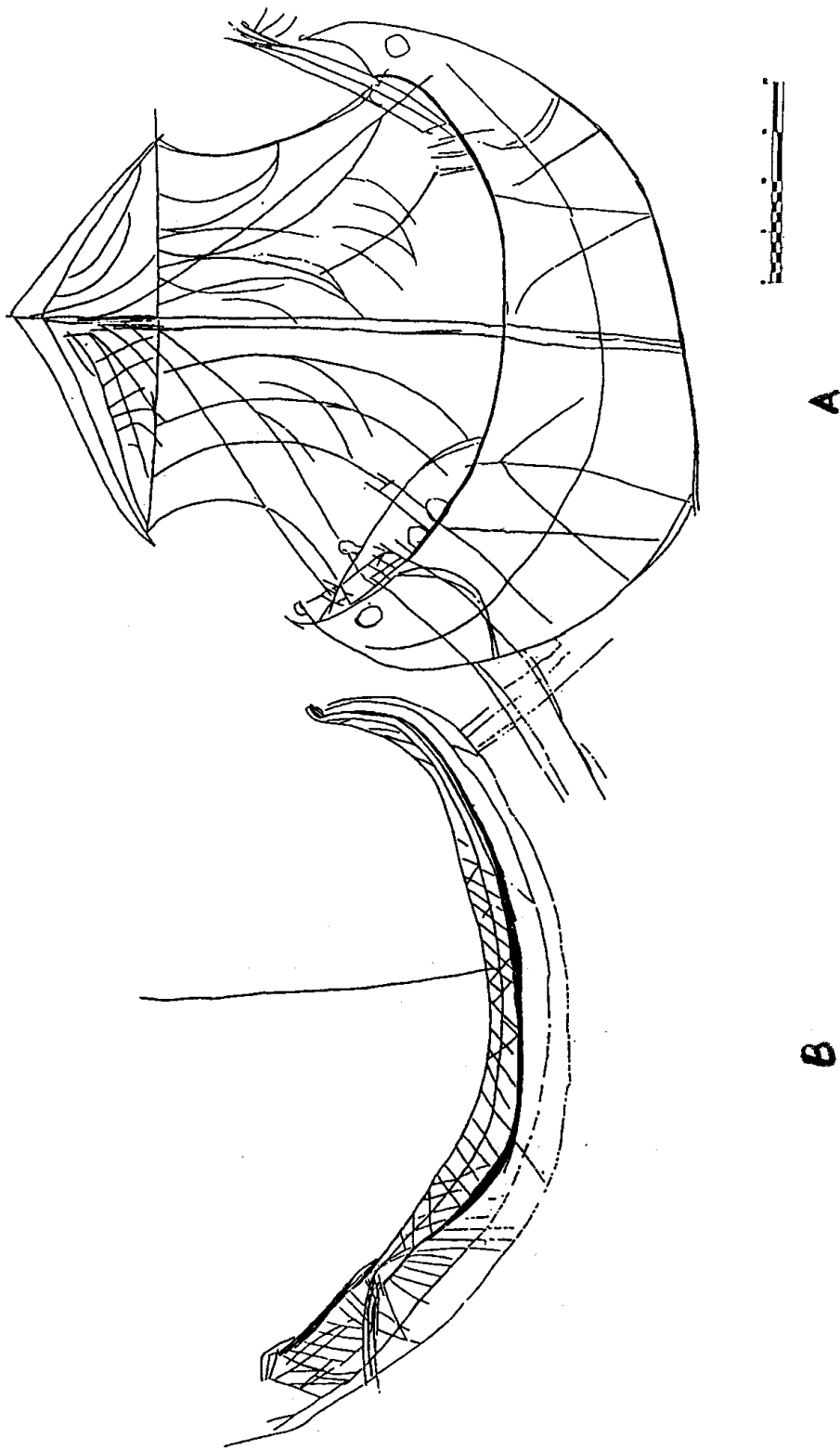
ΕΙΚ. 1



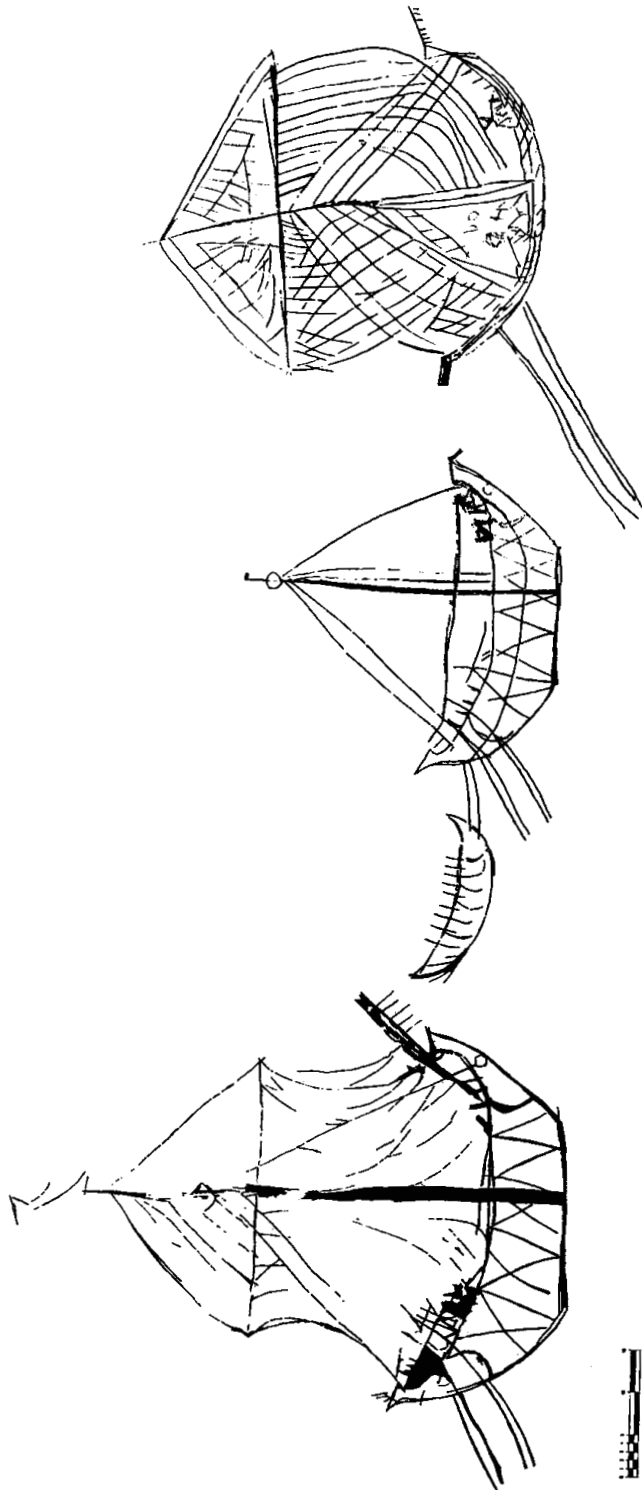
Εικ. 3



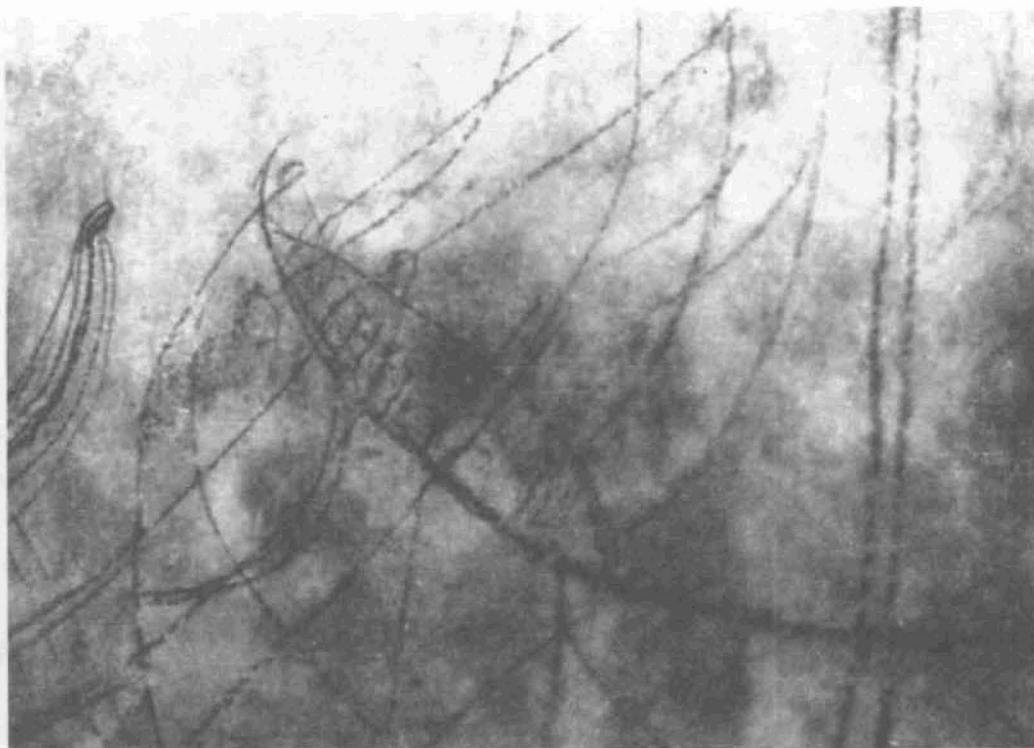
Εικ. 2



Εικ. 4 Αποτύπωση: Γιάννης Παντζόπουλος



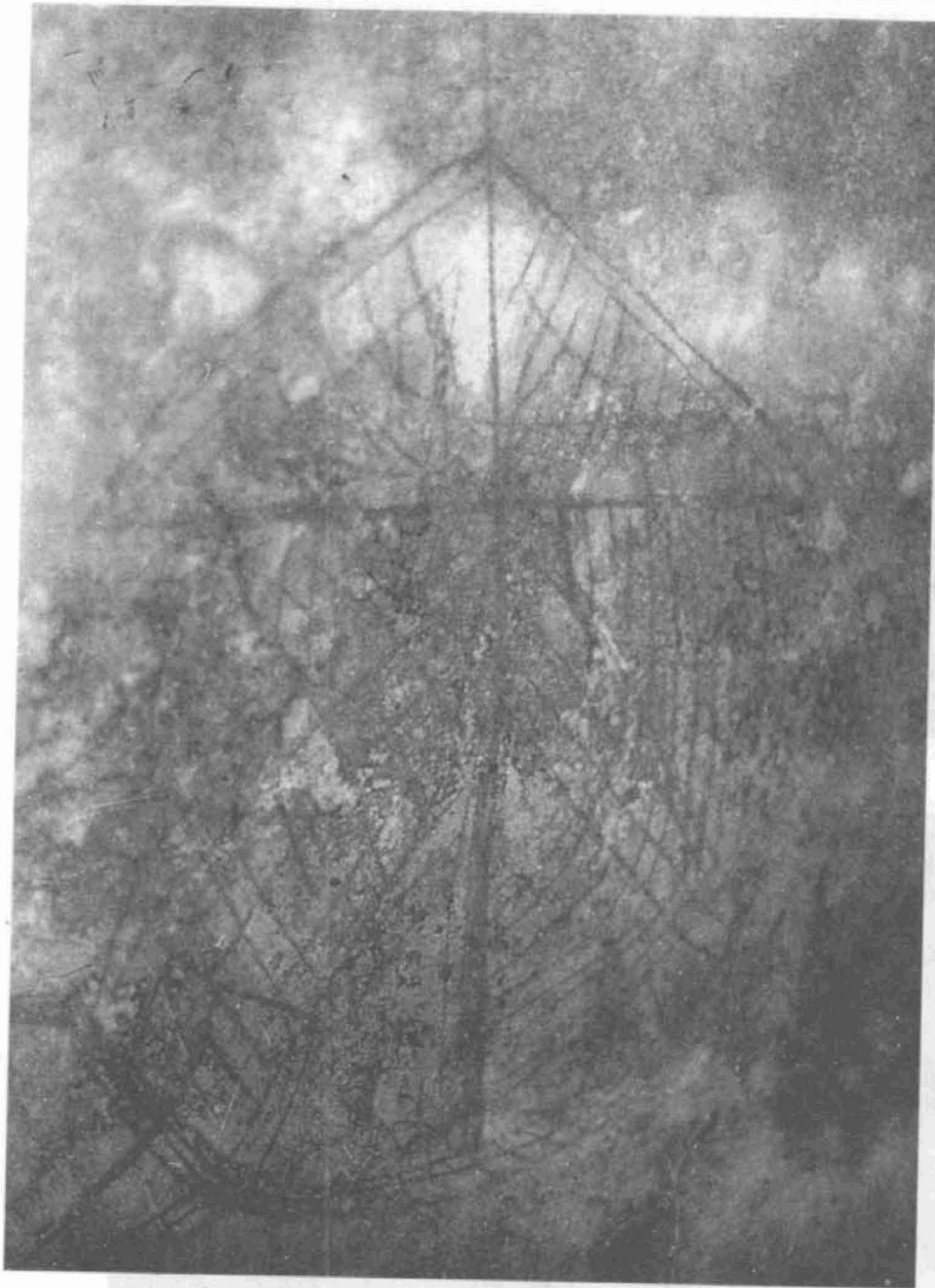
Εικ. 5 Αποτύπωση: Γιάννης Παντζόπουλος και Γιάννης Γαρμενίτης



Εικ. 6



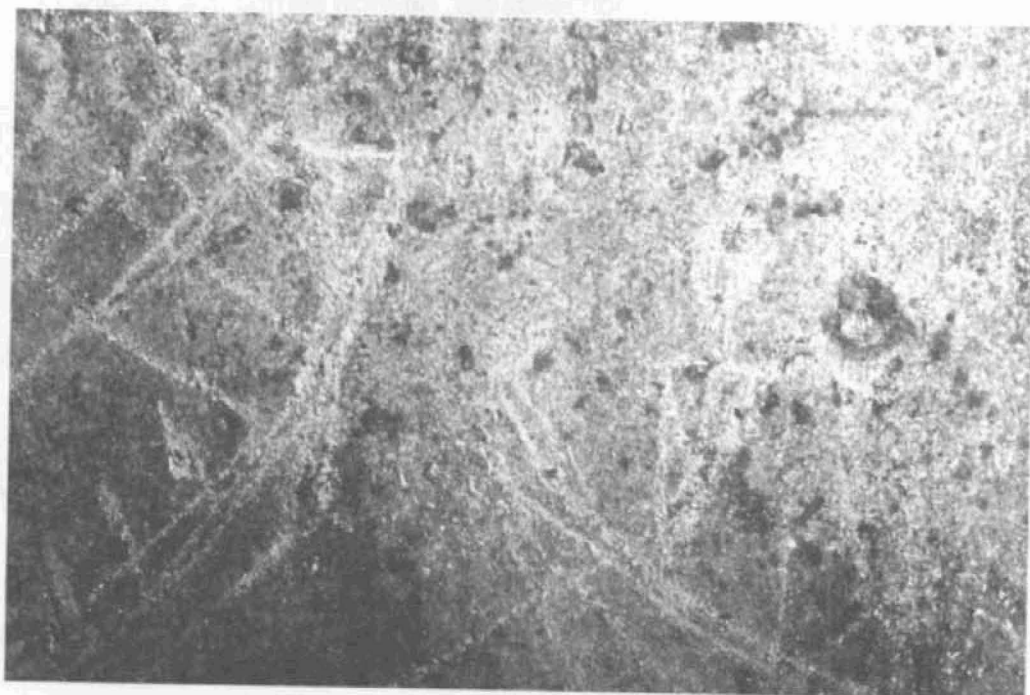
Εικ. 7



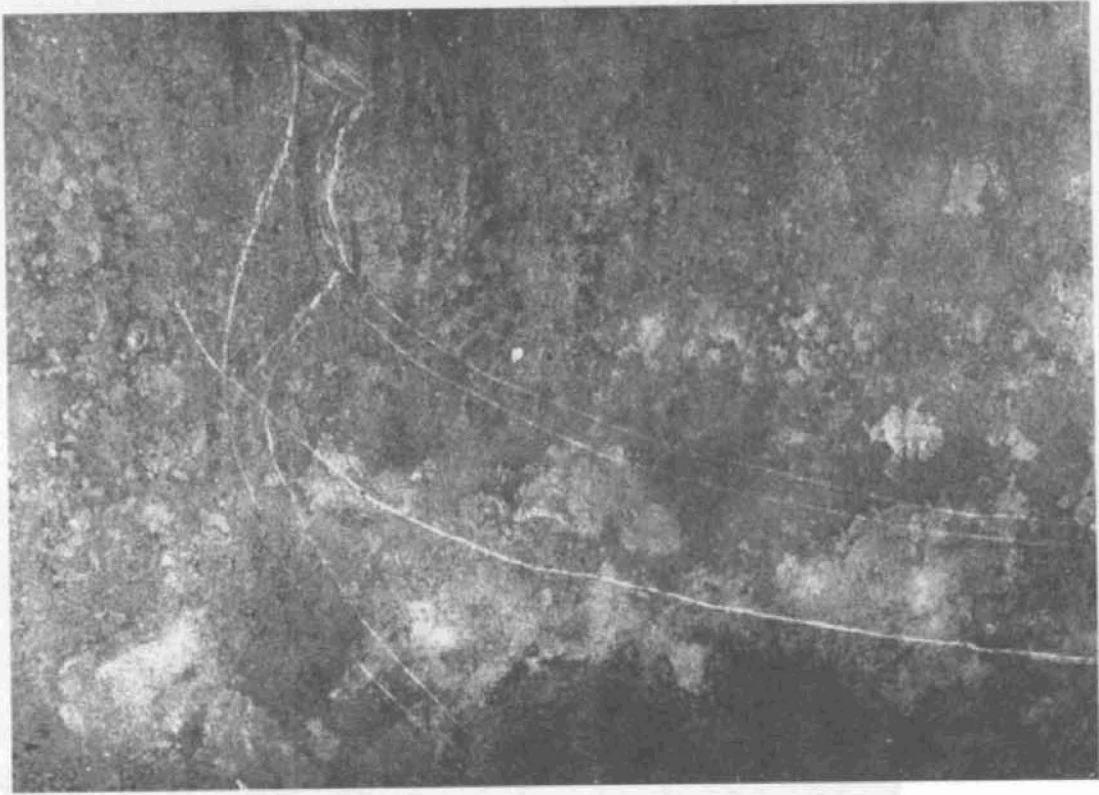
Εικ. 8



Εικ. 9



Εικ. 10



Εικ. 11