

”Ερευνα στό ναυάγιο «ΜΕΝΤΩΡ»

Τό Ίνστιτούτο Έναλιών Ἀρχαιολογικών Ἐρευνῶν ἰδρύθηκε τό 1973 στήν Ἀθήνα μέ σκοπό τήν ὀργάνωση καί τήν ἀνάπτυξη τῆς ἐνάλιας Ἀρχαιολογικῆς Ἐρευνας στήν Ἑλλάδα, νέου καί ἐξειδικευμένου κλάδου τῆς σύγχρονης ἐπιστήμης καί τῆ βοήθεια στό ἔργο τῆς Ἀρχαιολογικῆς Ὑπηρεσίας.

Στά πλαίσια τῶν ἐρευνῶν καί ἐργασιῶν τοῦ Ίνστιτούτου εἶναι:

1. Ἡ ἐπιμόρφωση, ἡ ἀνέυρεση, ἡ προστασία καί ἡ διάσωση τῶν ἀρχαιοτήτων, πού βρίσκονται στό βυθό ἀπό τήν προϊστορία μέχρι τήν ἑλληνική ἐπανάσταση τοῦ 1821, οἱ ὁποῖες κινδυνεύουν νά καταστραφούν ἀπό τή φυσική φθορά, τίς σύγχρονες τεχνικές κατασκευές, τίς κλοπές, ὅπως καί τήν πλήρη ἐξαφάνισή τους ἀπό τήν ἐπικάλυψή τους ἀπό τήν ἰλύ, τήν ἄμμο καί τή θαλάσσια χλωρίδα.
2. Ἡ ἐπιστημονική ἔρευνα καί μελέτη τῶν πόλεων, οικισμῶν, κτισμῶν, λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων, νεωρίων καί ναυαγίων πού βρίσκονται στό βυθό τῆς θάλασσας.
3. Ἡ ἔρευνα καί ἡ μελέτη τοῦ ξύλινου πλοίου ἀπό τήν ἀρχαιότητα μέχρι σήμερα.
4. Ἡ ἴδρυση στήν Ἑλλάδα εἰδικοῦ Μουσείου «Ἱστορίας τοῦ πλοίου» ἀπό τοῦς προϊστορικούς χρόνους μέχρι καί τῆ μεταβυζαντινῆ περίοδο.
5. Ἡ μελέτη θεμάτων τῆς ἀρχαίας ναυτικῆς τέχνης, τῶν μεθόδων τῆς ναυσιπλοίας καί τῶν ἐμπορικῶν θαλασσίων ὁδῶν στή Μεσόγειο, ἀπό τήν ἀρχαιότητα μέχρι καί τῆ μεταβυζαντινῆ περίοδο.

Τό ΙΕΝΑΕ, γιά νά φέρεῖ σέ πέρας τοῦς σκοπούς γιά τοῦς ὁποῖους ἰδρύθηκε, θά πραγματοποιήσει:

- α) Ἐπιστημονικές ὑποβρυχίες ἀρχαιολογικές ἐρευνες μέ τό κατάλληλο ἐπιστημονικό καί τεχνικό προσωπικό, ἀπό τά μέλη του πού τό πλαισιώνουν. Οἱ ἐπιστημονικές αὐτές ἐρευνες περιλαμβάνουν τήν ἐντόπιση τῶν ἐναλίων ἀρχαιοτήτων, τόν καθαρισμό, τήν ἀπόκλυψη, τή σχεδίαση, τή φωτογράφιση, τήν περιγραφή καί τέλος τήν ἀνέγκυση τους. Ἐπίσης περιλαμβάνει συντήρηση τῶν κινητῶν εὐρημάτων μέ ἰδιαίτερη μέριμνα γιά τά ξύλινα μέρη τῶν πλοίων πού κινδυνεύουν νά καταστραφούν ἀπό τήν ἐπιφθὴ μέ τόν ἀτμοσφαιρικό ἀέρα.
- β) Ὁργάνωση μορφωτικῶν καί ἐπιστημονικῶν διαλέξεων, σεμιναρίων, διεθνῶν συνεδρίων καί σχετικῶν κινηματογραφικῶν προβολῶν.
- γ) Ἐκδόση περιοδικοῦ «ΕΝΑΛΙΑ».
- δ) Ἰδρυση βιβλιοθήκης, μορφωτικῆς ταινιοθήκης, εἰδικῶ ἐπιστημονικῶ ἀρχείου.

Ἐρευνες πού ἔγιναν ἀπό τό ΙΕΝΑΕ:

1975 Ἐρευνα ΙΕΝΑΕ στή νῆσο Δοκό, σέ συνεργασία μέ τήν Ἀρχαιολογική Ὑπηρεσία καί τό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ἀπό τόν Ὀκτώβριο τοῦ 1975, πού ἀρχισαν οἱ ἐρευνες Cousteau στήν Ἑλλάδα, τό ΙΕΝΑΕ πήρε μέρος στά: Ἀρτεμίσιο, Μαραθῶνα, Σαντορίνη, Ἐλική, Χαλκιδική καί ὀρισμένες περιοχές τῆς Κρήτης.

Πύλο, Σποράδες, Μῆλο, Ἡράκλειο, Ψεῖρα, Κάβο Σίδερος, ὄρος Ἁγίας Πελαγίας (Κρήτης), Κύθηρα - ναυάγιο τοῦ Βρετανικοῦ στόν κόλπο τοῦ Ἁγίου Νικολάου Κέας, Νῆσος Δία, Ναυάγιο «La Thérèse» τοῦ 1668 ἔξω ἀπό τό λιμάνι τοῦ Ἡρακλείου, Ἀντικύθηρα. Συνέχεια τό 1976, 1977 καί 1979 τῆς Ἐρευνας στό λιμῆνι (Νῆσος Πάτροκλος) Κύθηρα 1980 (Μέντινιρ). 1981 Συνεργασία στίς ἐρευνες μέ τήν Ἐφορία Ἐναλίων Ἀρχαιοτήτων Ν. Πάρου - Κούλυδα, Ἀργολιδα - Πλύτρα - Διπρός.

Τό ΙΕΝΑΕ διοικεῖται ἀπό ἑπταμελές Διοικητικό Συμβούλιο, τό ὁποῖο ἐκλέγεται ἀπό Γενική Συνέλευση τῶν μελῶν του. Τά μέλη τοῦ ΙΕΝΑΕ εἶναι περίπου τριακόσια (300), ἀπό τά ὁποῖα τό 80 ἀσχολοῦνται μέ ὑποβρυχίες ἐρευνες. Σήμερα τό Ίνστιτούτο στεγαζεται σέ κτίριο πού τοῦ παραχώρησε τό Ὑπουργεῖο Πολιτισμοῦ στήν ὁδό Ἀσμάτων 11 στό ἑρσειο.

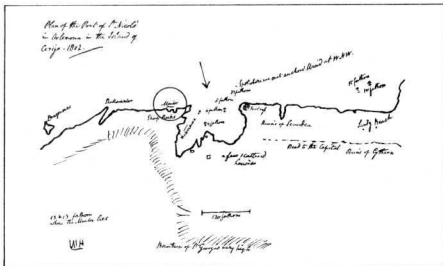
Νίκος Λιανός

Γεν. Γραμμ. ΙΕΝΑΕ Ἀρχιτ. Ἐφορ. Ἐναλ. Ἀρχαιοτήτων

Όπως λοιπόν προαναφέραμε μία από τις έρευνες του ΙΕΝΑΕ είναι και αυτή του ναυαγίου «Μέντωρ».

Στό μπρικι «Μέντωρ», ως γνωστό, έλαχε τό «θάρος» νά μεταφερθεί από τόν Πειραιά στήν Άγγλία, ένα μεγάλο τμήμα τών αρχαιολογικών θησαυρών πού ο Λόρδος Έλιν είχε αφαιρέσει από τά ελληνικά μνημεία και κυρίως τόν Παρθενώνα (τά γνωστά σέ όλους μας «Ελγίμεια Μάρμαρα»). Σύμφωνα μέ τίς πάρα πολλές πληροφορίες πού διασώζονται, περίπου 17 κιβώτια μέ περιεχόμενο κυρίως τμήματα τής ζωφόρου του Παρθενώνα και μερικά άνάγλυφα του ναού τής Άπτερου Νίκης, φορτώθηκαν στ' άμπάρι του «Μέντωρ» μέ κατεύθυνση τή Μάλτα και μετά τήν Άγγλία. Τήν επομένη όμοια μέρα τό άπόπλου (17 Σεπτ. 1802), τό πλοίο ναύαγησης στή νήσο Κύθηρα, κοντά στόν όρμο του Αuléμωνα.

Τό Ίνστιτούτο Έναλιών Αρχαιολογικών Έρευνών είχε προγραμματίσει από τήν άρχή τής ίδρυσης του νά πραγματοποιήσει μία αναγνωριστική ύποβρύχια έρευνα στό ναύαγιο του «Μέντωρ». Άργότερα, κατά τή διάρκεια τών έρευνών πού πραγματοποιήσε ο Ζ.Ι. Κουστάς στίς ελληνικές

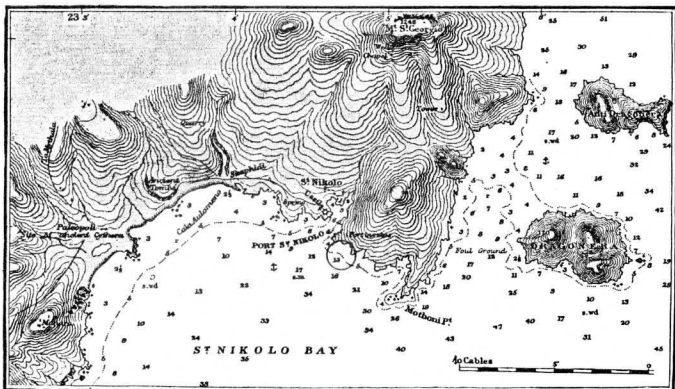


1. Σκαρίφημα του όρμου Αγ. Νικολάου του Αuléμωνα. Στόν κύκλο σημειώνεται ή θέση του ναυαγίου (Σχέδιο W.R. Hamilton 1802).

θάλασσες, τρία μέλη του ΙΕΝΑΕ πού βρίσκονταν μαζί στό «Καλυψώ», πραγματοποιήσαν τήν τρίτη αναγνωριστική επίσκεψη στό χώρο του ναυαγίου. Στή συνέχεια τό 1980, ύστερα από πρόταση του τμήματος αυτόδου του Ίνστιτούτου άνατέθηκε σέ τετραμελή ομάδα μελών ή όργάνωση τής άποστολής ενώ παράλληλα χορηγήθηκαν και οι σχε-

τικές άδειες γιά τήν έρευνα από τήν Έφορία Έναλιών Αρχαιοτήτων του ΥΠΠΕ.

Σκοπός τής έρευνας στό «Μέντωρ», ήταν ο πλήρης έντοπισμός και αναγνώριση του ναυαγίου, καθώς επίσης και ή έξακριβήωση, κάποιες έστω μικρής πιθανότητας, νά ύπήρχε άκόμη στό σκάφος ύλικό από τό πολύτιμο φορτίο του.



2. Άποσπασμα χάρτη του Βρετανικού ναυαρχείου μέ τόν όρμο Αγ. Νικολάου στον Αuléμωνα Ν. Κυθρών. Στόν κύκλο σημειώνεται ή θέση του ναυαγίου.

Η έρευνα άρχισε θεωρητικά από τη Γεννάδειο Βιβλιοθήκη, όπου συγκεντρώσαμε όλο σχεδόν τό ύλικό που γράφτηκε με θέμα τό Λόρδο Έλγιν, τίς δραστηριότητές του στόν Έλλαδικό χώρο καί γενικότερα στόν Άνατολή. Συγκεκριμένα, στά δύο σπουδαιότερα κείμενα πού βρήκαμε, δηλαδή του Α.Η. Smith, «Lord Elgin and his Collection» (Journal of Hellenic Studies, vol. 36, 1916) καί Α. Myliarakis (Hestia XXVI, 1888), γίνεται μία εξαντλητική παρουσίαση τών άρχαιοκαπηλικών ενεργειών του Λόρδου Έλγιν (με τήν άδεια βεβαίως τών τουρκικών άρχών κατοχής) παραθέτοντας πλήρη στοιχεία καί ντοκουμέντα άλλολογραφίας, άδειών άνασκαφής, συμβολαίων κλπ. Τό δικό μας ενδιαφέρον περιορίστηκε στό νά έντοπίσουμε στοιχεία πού νά έχουν άμεση σχέση με τό πλοίο «Μέντωρ», τό φορτίο του καί τό ναυαγίο του. Έτσι, ύστερα από τή βιβλιογραφική έρευνα μπορέσαμε νά έχουμε στό χέρι μας πάρα πολλές πληροφορίες σχετικά με τό σκάφος, νά βρούμε έναν αναλυτικό κατάλογο με τό τί περιείχαν οί 17 κάσες πού άποτελούσαν τό φορτίο του, καί νά έχουμε πλήρη στοιχεία γιά τό πώς ναυάγησε τό πλοίο καί πώς έγινε η άνέλκυση του φορτίου. Μία περίληψη αúτων τών πληροφοριών δίνουμε παρακάτω: Τό σκάφος ξεκίνησε από τόν Πειραιά στις 16 Σεπτεμβρίου 1802. Καπετάνιος ήταν ό «Captain Eglen» από τή Μάλτα. Κα-

τεύθυνση του πλοίου η Μάλτα, πού ήταν ό πρώτος σταθμός καί πιθανώς νά γινόταν άλλαγή σκάφους γιά τήν Άγγλία. Τό πλήρωμα άποτελούσαν 12 άτομα. Τό φορτίο ήταν κυρίως τμήματα τής ζωφόρου του Παρθενώνα, καθώς καί ανάγλυφα τμήματα του ναού τής Άπτέρου Νίκης. Επίσης αναφέρονται μεμονωμένα τμήματα αγαλμάτων καί σφόνδυλοι από κολόνες πού βρέθηκαν στίς άνασκαφές πού πραγματοποιούσε ό G. B. Lusieri (Ίταλός συνεργάτης του Έλγιν) γύρω από τό χώρο του Παρθενώνα. Τό ταξίδι με τό σκάφος «Μέντωρ» συνεχιζόταν όμαλά καί στίς 6 μ.μ. έφθασαν στό άκρωτήριο Ταϊναρο. Έκει ένας δυνατός άνεμος φύσηξε τή νύχτα, τό πριπί άλλαξε σέ δυτικό-βορειοδυτικό. Τό πριπί (αúτό τό ήταν ό τύπος του σκάφους «Μέντωρ») παρουσίρηκε γύρω στό 40 μίλια νότια.

Τήν άλλη μέρα στίς 2 μ.μ. έφθασαν στόν Αύλεμονα καί έβρισαν δύο άγκυρες. Οί άγκυρες δέν κράτησαν (ξέσπυραν), τό πλήρωμα έκοψε τά σχοινιά πού τίς κρατούσαν καί προσπάθησε νά σαλπάρει. Τό πλοίο όμως χτύπησε στό βράχια καί βυθίστηκε (εικ. 1 καί 2). Άμέσως μετά τό ναυαγίο άρχισε από τούς ανθρώπους του Έλγιν (Hamilton, Calucci κτλ.) η άναζήτηση δυτών (σφουγγαράδων) γιά τήν άνέλκυση του φορτίου. Τά διάφορα συμβόλαια μεταξύ του Έλγιν καί τών δυτών ύπάρχουν καί άποτελούν σημαντικά ντοκουμέντα

γιά τή μελέτη του επαγγέλματος του βουτηχτή - δυτή στην Έλλάδα. Συγκεκριμένα τό πρώτο συμβόλαιο έγινε μεταξύ του Hamilton καί Σπετσιωτών βουτηχτών γιά τό ποσό τών 15.000 πιάστρων.

Καμιά όμως άνέλκυση δέν πραγματοποιήθηκε. Ένα δεύτερο συμβόλαιο έγινε με Καλιμνιούς βουτηχτές γιά 7.000 πιάστρα. Αúτοι κατόρθωσαν ν' άνεγκύσουν συνολικά 5 κιβώτια. Ύστερα από τήν πρώτη άνέλκυση καμιά άλλη εργασία δέν πραγματοποιήθηκε γιατί ήταν ήδη χειμώνας. Τόν επόμενο χρόνο (1803) οί δυτές επανήλθαν στό Κύθηρα. Άκόμη 5 κιβώτια άνεγκύσησαν κατά τή διάρκεια του καλοκαιριού καί άλλα 6 πριν σταματήσουν οί εργασίες στίς 29 Δεκεμβρίου 1803. Τόν επόμενο χρόνο οί δυτές άρχισαν τίς καταδύσεις στίς 9 Ίουνίου, όποτε άνεγκύσησαν καί τά υπόλοιπα κιβώτια.

Τό βάθος του ναυαγίου ήταν 12-13 όργιές, όπως αναφέρει ό Hamilton. Δηλαδή 22-24μ. Άσφαλώς ό Λόρδος Έλγιν ήταν πολύ τυχερός νά βρισκεται σέ μία ναυτική χώρα πού ύπήρχαν δυτές καί μπορούσαν νά κατεβαίνουν μόνο με μία πέτρα στό χέρι, σέ τόσο βαθιά νερά.

Γιά τό φορτίο του «Μέντωρ» αναφέρεται μεταξύ τών άλλων ότι ύπήρχαν καί πάπυροι με ιερογλυφική γραφή καθώς καί πολλά άλλα στοιχεία πού συνδύεσαν τό 17 κιβώτια. Βέβαια αúτά τά πιθανώς μικρά αντικείμενα ήταν αδύνατο νά διασωθούν από



3. Ο χώρος του ναυαγίου του «Μέντωρ» πριν από τήν άνασκαφή. Τά έξλινα μέρη του πλοίου είναι θαμμένα καί διακρίνονται μόνο οί μεταλλικοί σύνδεσμοι τής καρίνας (Φωτ. Ν. Λιανός).



4. Υποβρυχία άνασκαφή. Δοκιμαστική τομή στό χώρο του ναυαγίου με χρήση άναρροφητήρα. Αúτοδύτης Φ. Αντωνιάδου (Φωτ. Ν. Λιανός).

τούς βουτηχτάδες της εποχής, έπει-
δη ο χρόνος παραμονής τους στο
βυθό ήταν ελάχιστος. Η έπισκεψη
των αυτόδιδων του ΙΕΝΑΕ και η ανα-
γνωριστική έρευνα στο χώρο του
ναυαγίου σκοπό είχε την πλήρη έν-
τόπιση και αναγνώριση του «Μέν-
τωρ» μετά από 180 χρόνια καθώς
επίσης και την εξακρίβωση της δυνα-
τότητας να υπήρχαν ακόμη αντικεί-
μενα από το πολύτιμο φορτίο. Η
10μελής ομάδα του ΙΕΝΑΕ έφτασε
στον Αυλέμινο στις 18 Ιουλίου
1980. Η εγκατάσταση του εξοπλι-
σμού έγινε στο μικρό όριο του
'Αγίου Νικολάου μέσα σ' ένα εγκατα-
λειμμένο κτίομα. Εκεί στήθηκε η θά-
ση της έρευνητικής ομάδας και ή
ήσυχη ζωή των παραθεριστών του
Αυλέμινο ταράχτηκε από τον ήχο
των κμπρεσέρ καθώς γέμιζαν για
τίς καταδύσεις φιάλες με πεπιεσμέ-
νο άερα. Άλλος ένας χώρος μάς
παραχωρήθηκε στο ισόγειο του πα-
λαιού τελευνείου. Έδώ έγινε η έγκα-
τάσταση του σχεδιαστηρίου, του φω-
τογραφικού εξοπλισμού και του νι-
део.

Την επομένη μέρα πραγματοποιήθη-
καν οι πρώτες αναγνωριστικές κατα-
δύσεις, σύμφωνα με τίς πληροφορίες
μας και το υπάρχον σχεδιά-
γραμμα (εικ. 2). Δεν άργησαμε να
βρεθούμε στο χώρο του ναυαγίου.
Βέβαια τό τί συναντήσαμε μάς έκανε
ν' άμφιβάλλουμε για τό που βρισκό-
μαστε και για την έπιτυχία μας.
Ο βυθός παρουσιαζόταν έλαφρά

έπικλινής, λασπώδης και με άραιή
φυκίδα. Σε άπόσταση περίπου 10
μέτρων από την «άποχη» (= τό ση-
μείο που τελειώνουν τά βράχια της
άκτής στο βυθό) και σε θέση περί-
που παράλληλη προς την άκτή εξεί-
χαν από τό βυθό όρισμένα αίχμηρά
μεταλλικά αντικείμενα σε ευθεία
γραμμική και σε σχήμα T (εικ. 3). Έπει-
δή ή φρανσία όλων μας, κατά ή
διάρκεια της προετοιμασίας και της
συλλογής υλικού, είχε άφθεσι έλευ-
θερη, περιμέναμε να βρούμε κάποιο
σκαρί που με την ήλικία των 200 χρό-
νων του περίπου θά έσπεκε έπιβλητι-
κά μπροστά μας. Λόγω της άπογοή-
τευσης μας και της δυσπιστίας μας
άποφασίσαμε να έρευνησουμε και τό
γύρω χώρο. Όμως δεν βρέθηκε τίπο-
τα. Δεν υπήρχε λοιπόν άμφιβολία ότι
αυτά τά αίχμηρά μεταλλικά αντικεί-
μενα, με την έλαφριά κλίση τους
προς τό πέλαγος ήταν ό,τι άπόμεινε
από τό μπρίκι «Μέντωρ».

Τό βάθος του ναυαγίου είναι περί-
που 22-24 μ. Αυτό είναι ένα στοιχείο
που σχεδόν ταυτίζεται με την περι-
γραφή του W. Hamilton που τό ύπο-
λόγιζε 12-13 όργιές (εικ. 1).

Μετά την πρώτη αναγνώριση στον
υποβρύχιο χώρο, άποφασίσαμε να
προχωρήσουμε την έρευνά μας,
πραγματοποιώντας μικρές δοκιμα-
στικές τομές στην έπιφάνεια του βυ-
θού, με σκοπό την πλήρη αναγνώρι-
ση του ναυαγίου και να προχωρή-
σουμε στη συλλογή στοιχείων για
τήν κατασκευή του πλοίου, τόν τρώ-

πο βύθισης και την εξακρίβωση της
πιθανότητας να έχουν άπομείνει
άντικείμενα από τό πολύτιμο φορτίο
του.

Γιά την ύποβρύχια άνασκαφή χρησι-
μοποίησαμε την μέθοδο του άναρρο-
φήτηρα (Air Lift) (εικ. 4,5). Σύμφωνα
με τό σύστημα αυτό διοχετεύουμε
άερα στο κάτω άκρο ενός σωλήνα,
διαμέτρου 10-15 έκ. και μήκους 6-12
μέτρα (ανάλογα με τό βάθος της
άνασκαφής). Ο άέρας αυτός άνέρ-
χεται με όρμη μέσα από τό σωλήνα,
παράλληλα διογκώνεται, όσο μικραί-
νουν οι πιέσεις προς την έπιφάνεια.
Τό κενό πίεσης που έπιτυγχάνεται
στο κάτω άκρο του σωλήνα, δη-
μιουργεί μεγάλες δυνάμεις άναρρό-
φησης νερού που παρασέρνει ότι
βρίσκει μπροστά στο στόμιο (άιμο,
φύκια, μικρές πέτρες κτλ.).

Με τόν τρόπο αυτόν έγινε, σχετικά
εύκολα, ή άνασκαφή της έπιφάνειας
του ναυαγίου, μέχρις ότου έμφανί-
στηκαν τά στραβόξυλά του. Διαπι-
στώσαμε ότι ή άριστερή πλευρά του
σκάφους είχε θαφτεί περίπου 0,40 μ.
στο βυθό και ότι τά μεταλλικά αντι-
κείμενα σχήματος T που πρωτοείδα-
με ήταν οι μεταλλικοί σύνδεσμοι της
καρίνας με την κόντρα καρίνα και
την υπόλοιπη κατασκευή. Κατά ή
βύθισή του τό σκάφος έστρεψε όλο
άριστερά και γι' αυτό σώθηκε άλλω-
στε ή άριστερή πλευρά του που δια-
τηρήθηκε θαμμένη. Όλη ή δεξιά
πρέπει να καταστράφηκε άρχικά από
τό κύτπημα του πλοίου στα βράχια,



5. Μετακίνηση του άναρροφήτηρα στο χώρο του ναυαγίου. Αυτόδύτες: Φ. Αντωνόπουλος και Κ. Διαμαντάρας (Φωτ. Ν. Λιασός).



6. Τό ναυάγιο «Μέντωρ» μετά την άνασκαφή. Χαρακτηριστική τομή δια-
κρίνονται οι σύνδεσμοι και τό στραβόξυλο του πλοίου (Φωτ. Ν. Λιασός).



7. Υποβρύχιες λήψεις με video στο χώρο του ναυαγίου. Αυτόδότης Π. Νικολαΐδης (Φωτ. Ν. Λιανός).

και στη συνέχεια από την επίδραση κυματισμών, που στο σημείο του ναυαγίου είναι ιδιαίτερα ισχυροί.

Μεγάλο ρόλο για την καταστροφή του πλοίου έπαιξε όποσδήποτε και η τρίχρονη προσπάθεια του Έλγιν για την ανέλκυση του φορτίου. Είναι πιθανό οι θουπηχτές για ν' άπελευθερώσουν τα 17 κιβώτια να κατέστρεψαν μέρος του σκάφους.

Κατά τη διάρκεια των άνασκαφικών τωμών, με τόν άναρροφητήρα, βρέθηκαν δεκάδες μικρά σφαιρικά σιδερένια κομμάτια διαμέτρου 1,5 εκ. περίπου. Πιθανώς νά ήταν βόλια της έποχής και νά σκόρπισαν από τό όπλοστάσιο του πλοίου. Η πειρατεία ήταν πολύ διαδεδομένη τότε και έτσι άποδεικνύεται ότι ό «Μέντωρ» είχε όπλιστεί άρκετά καλά για ν' άμυνθει σέ περίπτωση έπίθεσης.

Η άνασκαφική προσπάθεια κράτησε 5 ήμέρες και σκάφηκαν 8,5 μ.³ θυθού.

Άποκάλυφθηκε μέρος του ναυαγίου (εικ. 6) και ή έντύπωση όλων μας ήταν ότι δέν έχει άπομείνει τίποτα από τό πολύτιμο φορτίο του.

Πιθανόν ή συνέχιση της άνασκαφής και ή άποκάλυψη του ναυαγίου, σ' όλο τό πλάτος και μήκος, νά μας έδινε την εύκαιρία νά μαζέψουμε πολλά μικροαντικείμενα που είχαν διαφύγει από τούς Καλυμνιώτες θουπηχτάδες τό 1803. Όμως, όπως είναι γνωστό όι ύποβρύχιες άρχαιολογικές έρευνες είναι πολύ δαπανηρές τόσο σέ χρόνο όσο και σέ χρήμα. Ό κάθε αυτόδότης του Ίνστιτούτου έργαζόταν

στό βαθύ 25 λεπτά της ώρας. Δηλαδή ή έργασία στο χώρο του ναυαγίου κρατούσε τρισημί ώρες περίπου καθημερινά. Ό χρόνος αυτός είναι έλάχιστος όταν πρέπει νά πραγματοποιηθούν έργασίες όπως: άποτύπωση, φωτογράφιση, άνασκαφή, κτλ. Η διάρκεια της έρευνας ήταν 15 ήμέρες περίπου και κόστισε 250.000 δρχ. περίπου. Η καταδυτική έργασία των αυτόδωτων - μελών του ΙΕΝΑΕ σύμφωνα με τό καταστατικό του Ίνστιτούτου, προσφέρεται δωρεάν, δίνοντας τη δυνατότητα νά γίνει δουλειά από ειδικούς με τη μικρότερη δυνατή δαπάνη.

Η πρώτη αυτή δημοσίευση του ΙΕΝΑΕ για τό ναυάγιο του Μέντωρα είναι μιά μικρή συνεισφορά τών 300 σχεδόν μελών του Ίνστιτούτου μας στον άγώνα της ύπουργού του ΥΠΠΕ κ. Μελένας Μερκούρη για την έπαναφορά των κλεμμένων θησαυρών στην Έλλάδα.

Στην έρευνα του ναυαγίου του Μέντωρα έλαβαν μέρος:

Έπισημονικοί ύπεύθυνοι ΙΕΝΑΕ

Έπόπτες ΥΠΠΕ (ΕΕΑ)

Ν. Λιανός και Ε. Χατζηδάκη

Τεχνικός ύπεύθυνος:

Ν. Τσούχλος

Ύπεύθυνος καταδύσεων

Φ. Άντωνόπουλος

Υ/Β άποτύπωσης: Κ. Διαμαντάρας

και Γ. Μπαλσαθίτης

VIDEO: Π. Νικολαΐδης

Καταδυτική ομάδα: Β. Άρβανιτόπουλος,

Γ. Δασκαλάκης, Σ. Ζαχαράκης

και όλοι οι παραπάνω.

Τέλος εύχαριστούμε τόν έφορο της ΕΕΑ κ. Γ. Παπαθανασόπουλο για τη χορηγηση των σχετικών άδειών της έρευνας και για τη μέχρι σήμερα βοήθειά του προς τό ΙΕΝΑΕ.

The Shipwreck of the «Mendor»

The Institute of Underwater Archaeological Research is the first Greek institution engaged in underwater archaeology. It is staffed with a wide range of specialists who voluntarily offer their experience and knowledge: architects, archaeologists, geologists, photographers and others who are also qualified divers. The Institute is credited with many underwater research projects while it also runs a variety of other programmes: the organization of educational seminars, congresses, the editing of the periodical «Enalía», the institutions of a library, scientific archives and educational film library.

Among the research projects undertaken by the Institute is that of the wrecked ship «Mendor», loaded with seventeen boxes of Elgin marbles, mainly from the Parthenon and the temple of Niki Apteros on the Acropolis. On September 16th 1802 the ship departed from Piraeus with a crew of twelve and the first scheduled stop was the island of Malta. The next day and while the «Mendor» was sailing close to Cape Maleas, it sank due to stormy weather. Immediately after the accident lord Elgin employed Greek divers and the raising of the precious cargo from a depth of 22-24 m. began.

In 1980 the Institute examined the wreck of the «Mendor» with the purpose of studying the conditions that caused the wreck, locating and finding a part of the lost cargo. The results were rather poor but more extended research may prove more successful,