



Πανεπιστήμιο Κύπρου
Φιλοσοφική Σχολή
Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας

Η ναυτική δραστηριότητα στην κλασική Κύπρο και το λιμενικό δίκτυο στα τέλη του 4^{ου} αι. π.Χ.

Θεοτόκης Θεοδούλου



Τόμος Α΄ - Κείμενο

Διδακτορική Διατριβή
Λευκωσία, 2006

**Πανεπιστήμιο Κύπρου
Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας
Ερευνητική Μονάδα Αρχαιολογίας**

Θεοτόκης Θεοδούλου

**Ναυτική Δραστηριότητα στην Κλασική Κύπρο
Το λιμενικό δίκτυο στα τέλη του 4^{ου} αι. π.Χ.**

Τόμος Α΄ - Κείμενο

Τόμος Β΄ - Εικόνες

Διδακτορική Διατριβή

Λευκωσία, 2007

ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Πανεπιστήμιο Κύπρου

Αναπληρώτρια καθηγήτρια Μαρία Ιακώβου (Πρόεδρος)
Καθηγητής Δημήτρης Μιχαηλίδης (Ερευνητικός Σύμβουλος)
Επίκουρος καθηγητής Γιώργος Παπασάββας (Μέλος)

Εθνικό Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Αναπληρωτής καθηγητής Πάνος Βαλαβάνης (Μέλος)

Πανεπιστήμιο Κρήτης

Αναπληρώτρια καθηγήτρια Κατερίνα Κόπακα (Μέλος)

*Στην κόρη
τη γυναίκα
τη μάνα
την αδελφή μου
τη θάλασσα ...*

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΤΟΜΟΣ Α΄

Περίληψη	ii
Abstract	iii
Ευχαριστίες	iv
Συντομογραφίες	vii
Κατάλογος Πινάκων και Παραρτημάτων	viii
Εισαγωγή	x-xxii

ΜΕΡΟΣ Α΄ - ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Κεφάλαιο Α΄	1
Το ιστορικό πλαίσιο του 5 ^{ου} και 4 ^{ου} αι. π.Χ. στην Κύπρο	
Κεφάλαιο Β΄	
Αναφορές στην αρχαία γραμματεία σχετικά με τις ναυτικές επιδόσεις των Κυπρίων στη διάρκεια του 5 ^{ου} και 4 ^{ου} αι. π.Χ.	14
B.1. Ναυπηγική	16
B.2. Ναυτικές δεξιότητες (ναυτοσύνη)	28
B.3. Θαλάσσιο εμπόριο	35
B.4. Ναυτική εικονογραφία	41
Κεφάλαιο Γ΄	
Ναυτικές πολεμικές επιχειρήσεις στην Κύπρο κατά τον 5 ^ο και 4 ^ο αι. π.Χ.	45
Κεφάλαιο Δ΄	
Τα λιμάνια της Κύπρου στην αρχαία γραμματεία	62
Δ.1 Ψευδοσκύλαξ	63
Δ.2 Ισοκράτης	66
Δ.3 Διόδωρος Σικελιώτης - Πλούταρχος	67
Δ.4 Στράβων	68
Δ.5 <i>Πράξεις τῶν Ἀποστόλων</i>	70
<i>Περίοδοι καὶ μαρτύριον τοῦ ἁγίου Βαρνάβα τοῦ ἀποστόλου</i>	
Δ. 6 Πλίνιος	71
Δ.7 Πτολεμαίος	72
Δ.8 Σταδισμός	73
Κεφάλαιο Ε΄	
Γεωφυσικές συνθήκες και λιμενικές τεχνικές γνώσεις στη διάρκεια του 5 ^{ου} και 4 ^{ου} αι. π.Χ.	75
E.1 Αλλαγές στην ακτογραμμή της Κύπρου	77
E.2 Επικρατούσες καιρικές συνθήκες και ναυσιπλοΐα	83
E.3 Λιμενικές, τεχνικές γνώσεις	89

ΜΕΡΟΣ Β΄ - ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Κεφάλαιο ΣΤ΄

Τα λιμάνια των βασιλείων της Κύπρου τον 5^ο και 4^ο αι. π.Χ.

ΣΤ.1 Μάριον / Αρσινόη	100
ΣΤ.1.1 Γενικά στοιχεία	100
ΣΤ.1.2 Το λιμάνι του Μαρίου / Αρσινόης στην αρχαία Γραμματεία	103
ΣΤ.1.3 Τα κατάλοιπα του λιμανιού	103
ΣΤ.1.4 Ερωτήματα σχετικά με το λιμάνι στο Λατσί	109
ΣΤ.1.5. Το κλασικό λιμάνι	112
ΣΤ.2 Παλαίπαφος / Νέα Πάφος	117
ΣΤ.2.1 Γενικά στοιχεία Παλαιπάφου	117
ΣΤ.2.2 Το λιμάνι της Παλαιπάφου	119
ΣΤ.2.3 Γενικά στοιχεία Νέας Πάφου	122
ΣΤ.2.4 Το λιμάνι της Νέας Πάφου. Αρχαία γραμματεία και σύγχρονη έρευνα	127
ΣΤ.2.5 Τα κατάλοιπα του λιμανιού της Νέας Πάφου	130
ΣΤ.3 Κούριον	140
ΣΤ.3.1 Γενικά στοιχεία	140
ΣΤ.3.2 Λιμενικά κατάλοιπα	142
ΣΤ.4 Αμαθούντα	144
ΣΤ.4.1 Γενικά στοιχεία	144
ΣΤ.4.2 Το λιμάνι της Αμαθούντας στην αρχαία γραμματεία	147
ΣΤ.4.3 Το εσωτερικό λιμάνι	148
ΣΤ.4.4 Το εξωτερικό λιμάνι	150
ΣΤ.5 Κίτιον	156
ΣΤ.5.1 Γενικά στοιχεία	156
ΣΤ.5.2 Αρχαίες πηγές και νεότερες μαρτυρίες για το λιμάνι του Κιτίου	159
ΣΤ.5.3 Οι νεώσοικοι του Κιτίου	163
ΣΤ.6 Σαλαμίνα	167
ΣΤ.6.1 Γενικά στοιχεία	167
ΣΤ.6.2 Το λιμάνι της Σαλαμίνας στην αρχαία γραμματεία	170
ΣΤ.6.3 Τα κατάλοιπα των λιμανιών της Σαλαμίνας	175
ΣΤ.7 Κερύνεια	185
ΣΤ.7.1 Γενικά στοιχεία	185
ΣΤ.7.2 Το ναυάγιο της Κερύνειας	186
ΣΤ.7.3 Τα κατάλοιπα του λιμανιού της Κερύνειας	188

Στ.8 Λάπηθος	197
Στ.8.1 Γενικά στοιχεία	197
Στ.8.2 Το λιμάνι της Λαπήθου στην αρχαία γραμματεία	198
Στ.8.3 Τα κατάλοιπα του λιμανιού της Λαπήθου	198
Στ.9 Σόλοι	203
Στ.9.1 Γενικά στοιχεία	203
Στ.9.2 Το λιμάνι των Σόλων στην αρχαία γραμματεία	206
Στ.9.3 Τα κατάλοιπα του λιμανιού	207
Κεφάλαιο Ζ΄	
Λιμενικές θέσεις με πιθανή χρήση κατά τους 5 ^ο και 4 ^ο αι. π.Χ.	211
Ζ.1 Κιόνι	212
Ζ.2 Περιοχή δυτικής ακτής (Κερατίδι, Θαλασσινές Σπηλιές, Μανίκι)	214
Ζ.3 Ακρωτήριο Λεμεσού (Dreamer's Bay)	216
Ζ.4 Ακρωτήριο Ελαία	218
Ζ.5 Ουρανία	220
Ζ.6 Καρπασία	222
Κεφάλαιο Η΄	
Τα λιμάνια Πάφου, Αμαθούντας, Μαρίου και Καρπασίας.	
Λιμενικό δίκτυο ναυτικών βάσεων του Πτολεμαίου Α΄;	230
Συμπεράσματα	251
Βιβλιογραφία	267
Παράρτημα 1	283
Παράρτημα 2	286
ΤΟΜΟΣ Β΄	
Κατάλογος Εικόνων	1
Εικόνες 1- 215	12

Η παρούσα εργασία συγκεντρώνει τα χωρία των κειμένων της αρχαίας γραμματείας που αναφέρονται στη ναυτική δραστηριότητα ή τα λιμάνια του 5^{ου} και 4^{ου} π.Χ. στην Κύπρο. Μελετά τα κατάλοιπα των λιμενικών εγκαταστάσεων των παραλίων πόλεων της περιόδου, καθώς και τις περαιτέρω λιμενικές θέσεις, οι οποίες εμφανίζονται στις αρχαίες πηγές ή προκύπτει η πιθανή χρήση τους στο συγκεκριμένο χρόνο από τα αποτελέσματα της σύγχρονης έρευνας.

Στον όρο ναυτική δραστηριότητα περιλαμβάνονται οι ναυπηγικές γνώσεις και ικανότητες των Κυπρίων, η ναυτική τους δεινότητα, η ενασχόλησή τους με το θαλάσσιο εμπόριο ή η άσκησή του από τρίτους στο νησί, καθώς και η διεξαγωγή ναυτικών πολεμικών επιχειρήσεων στην ενάλια ζώνη της Κύπρου και η συμμετοχή Κυπρίων σε ναυτικές επιχειρήσεις εκτός Κύπρου.

Η μελέτη των λιμενικών καταλοίπων πραγματεύεται τις γνώσεις που προκύπτουν από την αρχαία γραμματεία, τη σύγχρονη έρευνα και τα κείμενα περιηγητών σε συνδυασμό με επιτόπια και υποβρύχια παρατήρηση για την εξαγωγή συμπερασμάτων και τη διαπίστωση ερωτημάτων από τη συγκριτική μελέτη των παραπάνω στοιχείων.

Τελικά, από τη συγκριτική μελέτη των ανωτέρω, αποδίδεται στο Πτολεμαίο Α΄ Σωτήρα η κατασκευή των λιμενικών εγκαταστάσεων της Πάφου, Αμαθούντας, Μαρίου και Καρπασίας ως ναυτικών πολεμικών βάσεων, προκειμένου να εδραιώσει τη θέση του στην Κύπρο. Ταυτόχρονα, τίθενται ζητήματα και ερωτήματα που αφορούν στα κυπριακά λιμάνια της περιόδου και προτείνονται, όπου είναι δυνατόν, λύσεις σχετικά με τη χωροθέτηση, τους τύπους και τις χρήσεις τους.

ABSTRACT

The current thesis focuses on ancient literature texts, which refer to the marine activity of Cypriots or Cypriot ports of the 5th and 4th centuries B.C. It studies the remains of port installations of the sea-side kingdom-capitals of this period, as well as additional port facilities, which either appear in the ancient literary texts or result from contemporary archaeological surveys and studies that indicate their potential use during the two centuries.

The term *marine activities* includes the Cypriots' ship-building and general nautical knowledge, ability and skill, their occupation with marine trade or its practice by foreigners, as well as their engagement in naval operations in the Cypriot waters and the participation of locals in nautical expeditions abroad.

The study of harbour remains treats the knowledge that is obtained from ancient literary texts, contemporary research and travellers' texts, combined with underwater observation *in situ*, with the purpose of extracting conclusions and outlining questions that result from the comparative study of the above-mentioned data.

Concluding, the comparative study of the above mentioned data has demonstrated that the creation of harbour installations as naval bases at Paphos, Amathus, Marion and Karpasia can attributed to Ptolemy A' Soter, who instigated this program with a view to consolidating his status in Cyprus. At the same time issues and questions are raised pertaining to the Cypriot harbours of the period and probable solutions to the problem of their location, type and use are presented.

Ευχαριστίες για την εκπόνηση της παρούσας διατριβής οφείλονται σε αρκετούς ανθρώπους που συνέβαλαν με τον ένα ή τον άλλο τρόπο στην ολοκλήρωσή της. Πρώτα από όλους, όμως, οφείλω να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου και Διευθυντή της Ερευνητικής Μονάδας Αρχαιολογίας του Τμήματος Ιστορίας και Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου Κύπρου, κ. Δ. Μιχαηλίδη, τόσο γιατί με δέχτηκε να προχωρήσω μαζί του στη διερεύνηση του παρόντος θέματος, ενώ είχα γίνει δεκτός στο Πανεπιστήμιο Κύπρου αρχικά με διαφορετικό θέμα, όσο και για το γεγονός ότι διατήρησε την ευκαιρία για την ολοκλήρωση της μελέτης, ακόμη και σε περιόδους που άλλες ανάγκες και ασχολίες με είχαν απομακρύνει από τη συγκεκριμένη πορεία. Μαζί με αυτά αποτέλεσε πάντα καίριο σύμβουλο και δάσκαλο, συνδυάζοντας τη σοβαρή επιστημονική προσέγγιση με τη ζεστή ανθρώπινη σκοπιά.

Ευχαριστώ ακόμη:

Τα μέλη της τριμελούς επιτροπής μου, την αναπληρώτρια καθηγήτρια κ. Μ. Ιακώβου και τον επίκουρο καθηγητή κ. Γ. Παπασάββα για την επιστημονική και όχι μόνο υποστήριξη που μου παρείχαν. Αντίστοιχα, τα δύο εξωτερικά μέλη της πενταμελούς επιτροπής, τον αναπληρωτή καθηγητή στο Πανεπιστήμιο Αθηνών κ. Π. Βαλαβάνη και την αναπληρώτρια καθηγήτρια στο Πανεπιστήμιο Κρήτης, κ. Κ. Κόπακα για τον κόπο που κατέβαλαν, προκειμένου να μελετήσουν την παρούσα εργασία και να φθάσουν στις τελικές παρατηρήσεις και την κρίση της.

Τον, ανάμεσα σε πολλά άλλα, ιδρυτή της Ερευνητικής Μονάδας Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου Κύπρου, ομότιμο καθηγητή κ. Β. Καραγιώργη, ο οποίος μου έδωσε την ευκαιρία της συμμετοχής στο πρόγραμμα για την εκπόνηση της μελέτης στα πλαίσια της Ερευνητικής Μονάδας Αρχαιολογίας, όταν ξεκίνησα. Θα ήθελα να ευχαριστήσω επίσης στο πρόσωπό του το Ίδρυμα Λεβέντη, του οποίου τυγχάνει Διευθυντής, για την οικονομική υποστήριξη που μου παρέσχε με τριετή υποτροφία του.

Τον πρώην και τον νυν Διευθυντή του Τμήματος Αρχαιοτήτων Κύπρου Δρ. Σ. Χατζησάββα και Δρ. Π. Φλουρέντζο για την παραχώρηση άδειας για μελέτη των Αρχείων του Τμήματος, καθώς και την άδεια για φωτογράφιση και υποβρύχια φωτογράφιση των λιμενικών εγκαταστάσεων που εμφανίζονται στην παρούσα μελέτη. Επίσης, τις συναδέλφους στο Τμήμα Αρχαιοτήτων Μ. Χατζηκωστή, Δ. Πηλίδου, Μ. Ιερωνυμίδου και το συνά-

δελφο Γ. Βιολάρη, καθώς και το προσωπικό του Τμήματος, ιδιαίτερα την κ. M. Chamberlain στο Αρχείο Σχεδίων και τον αρχαιοφύλακα στο Μουσείο Πόλεως Χρυσοχούς κ. Α. Συμεωνίδη.

Την κ. Αικ. Δελλαπόρτα, πρώην Προϊσταμένη της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων του Ελληνικού Υπουργείου Πολιτισμού για την υποστήριξή της ώστε να ανταπεξέλθω στα εργασιακά μου καθήκοντα στην Εφορεία και ταυτόχρονα στις ανάγκες της μελέτης. Για τον ίδιο λόγο ευχαριστώ το Ταμείο Διαχείρισης Πιστώσεων για την Εκτέλεση Αρχαιολογικών Έργων, από το οποίο εργοδοτούμαι και όσους συνέβαλαν με θετικές εισηγήσεις τους για την παραχώρηση σχεδόν δίμηνης άδειας για την ολοκλήρωση του τελευταίου σταδίου της διατριβής. Επίσης τον καθηγητή στο Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο κ. Κ. Μέμο για το ότι αποδέχτηκε την περιορισμένη ενασχόλησή μου με το *Λιμενοσκόπιο*, προκειμένου να ολοκληρωθεί η παρούσα μελέτη.

Τον φίλο και συνάδελφο J. Leonard για την παραχώρηση αντιγράφου της εξαιρετικής διατριβής του, μολονότι ακόμα αδημοσίευτης, καθώς και για τις χρήσιμες συζητήσεις μαζί του. Ευχαριστίες, οφείλω ακόμη στους επίσης φίλους και συναδέλφους Στ. Δεμέστιχα, Δ. Κουρκουμέλη, Π. Μίχα, Δ. Ευαγγελιστή και Γ. Γεωργίου.

Το προσωπικό της Ερευνητικής Μονάδας Αρχαιολογίας και της Βιβλιοθήκης της, καθώς και τις φίλες συναδέλφους Λ. Κασσιανίδου, Ο. Κουκά, Ε. Ηγουμενίδου και Μ. Παρηνή

Για την εμπλοκή μου στην υποβρύχια και ναυτική αρχαιολογία οφείλω επίσης «πρωτογενείς» ευχαριστίες στον αείμνηστο φίλο Ν. Τσούχλο, ιδρυτή και επί σειρά ετών Πρόεδρο και Διευθυντή του Ινστιτούτου Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών. Στον νυν Πρόεδρο και τα μέλη του Ινστιτούτου και στον Πρόεδρο και τα μέλη του Ελληνικού Ινστιτούτου Μελετών Αρχαίας και Μεσαιωνικής Αλεξάνδρειας, αλλά και τους συναδέλφους και το προσωπικό στην Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων οφείλω ευχαριστίες για τη συνεργασία και συμπόρευση στη μετουσίωση σε πράξη της θεωρητικής γνώσης για την ναυτική και υποβρύχια αρχαιολογία.

Ευχαριστώ, επίσης, την καθηγήτριά μου στο Πανεπιστήμιο Αθηνών κ. Ν. Κούρου και τον καθηγητή W.A.P. Childs του Πανεπιστημίου του Princeton που συνέβαλαν στην αποδοχή μου από το Πανεπιστήμιο Κύπρου με τις συστατικές τους επιστολές. Τον καθηγητή W.A.P. Childs και τα μέλη της αρχαιολογικής αποστολής του Πανεπιστημίου Princeton στο Μάριον/Αρσινόη ευχαριστώ ακόμα γιατί κοντά τους γεννήθηκε η αγάπη μου για την αρχαιολογία.

Πριν το τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς, τα αδέρφια και την ευρύτερη οικογένεια μου, οι οποίοι με ενίσχυσαν ποικιλότροπα σε κάθε μου προσπάθεια μέχρι σήμερα, αντιμετωπίζοντας το συνηθισμένο σαν να ήταν κάτι ξεχωριστό. Το ίδιο και τους αγαπημένους φίλους, οι οποίοι δεν χρειάστηκαν ούτε κάλεσμα για να είναι πάντα παρόντες σε ότι θα μπορούσε να συνεισφέρει στην στήριξή μου, αλλά και τη βοήθεια σε όλα εκείνα τα απλά πρακτικά θέματα που συντελούν στο να μπορεί κανείς να ασχολείται με έρευνα, μελέτη και συγγραφή, έχοντας ταυτόχρονα άλλες επαγγελματικές και οικογενειακές υποχρεώσεις, ανάμεσα σε δύο χώρες.

Τέλος, αλλά όχι τελευταίες, ευχαριστώ την Ειρήνη και τη Δανάη, ανάμεσα στα τόσα πολλά άλλα, για το καθημερινό ζεστό, τονωτικό χαμόγελό τους και για τον χρόνο που τους χρωστούσα και μου τον παραχώρησαν ώστε να ολοκληρώσω τη μελέτη αυτή.

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ*

Αθην. Δειπν.	Αθήναιος, <i>Δειπνοσοφισταί</i>
Αμμ. Res	Ammianus Marcellinus, <i>Res Gestae a Fine Corneli Taciti</i>
Ανδ. Καθ.	Ανδοκίδης, <i>Περί τῆς ἑαυτοῦ καθόδου</i>
Αρρ. Αλεξ.	Αρριανός, <i>Ἀλεξάνδρου Ἀνάβασις</i>
Αρρ. Ἰνδ.	Αρριανός, <i>Ἰνδική</i>
Δημ. Λακρ.	Δημοσθένης, <i>Κατὰ Λάκριτον</i>
Διόδ. Βιβλ.	Διόδωρος Σικελιώτης, <i>Βιβλιοθήκη Ἱστορική</i>
Ηροδ. Ἰστ.	Ηρόδοτος, <i>Ἱστορίαι</i>
Θουκ. Ἰστ.	Θουκυδίδης, <i>Ἱστορία</i>
Ισοκ. Εἰρ.	Ισοκράτης, <i>Περί Εἰρήνης</i>
Ισοκ. Νικ.	Ισοκράτης, <i>Πρὸς Νικοκλέα</i>
Ισοκρ. Ευαγ.	Ισοκράτης, <i>Εὐαγόρας</i>
Λυσ. Ανδ.	Λυσίας, <i>Κατ' Ἀνδοκίδου Ἀσεβείας</i>
Ξεν. Ελλ.	Ξενοφών, <i>Ἑλληνικά</i>
Περ. Βαρν.	<i>Περίοδοι καὶ μαρτύριον τοῦ ἁγίου Βαρνάβα τοῦ ἀποστόλου</i>
Πλιν. Φυσ. Ἰστ.	Plinius, <i>Naturalis Historiae</i>
Πλουτ. Δημ.	Πλούταρχος, <i>Βίοι (Δημήτριος)</i>
Πλουτ. Ηθ.	Πλούταρχος, <i>Ἠθικά</i>
Πλουτ. Κίμ.	Πλούταρχος, <i>Βίοι (Κίμων)</i>
Πλουτ. Λυσ.	Πλούταρχος, <i>Βίοι (Λύσανδρος)</i>
Πλουτ. Ρητ.	Πλούταρχος, <i>Βίοι τῶν δέκα ῥητόρων</i>
Πολ. Στρ.	Πολύαινος, <i>Στρατηγήματα</i>
Πράξεις	<i>Πράξεις τῶν Ἀποστόλων</i>
Πτολ. Υφήγ.	Κλαυδίου Πτολεμαίου, <i>Γεωγραφικὴ Ὑφήγησις</i>
Σταδ.	<i>Σταδίασμός ἦτοι Περίπλους τῆς Μεγάλης Θαλάσσης</i>
Στρ. Γεωγρ.	Στράβων, <i>Γεωγραφικά</i>

*Στον παραπάνω κατάλογο αναφέρονται μόνο οι συντομογραφίες που χρησιμοποιούνται ειδικά στη συγκεκριμένη μελέτη και αφορούν σε αρχαία κείμενα. Οι υπόλοιπες ακολουθούν το σύστημα του *American Journal of Archaeology* (βλ. *AJA* 103 (2000), 10-24). Επιπλέον χρησιμοποιούνται οι συντομογραφίες: *ARDA* για το *Annual Report of the Department of Antiquities*, *AD* για το *Αρχαιολογικόν Δελτίον* και *SCE* για τη σειρά *Swedish Cyprus Expedition*. Στην περίπτωση επαναλαμβανόμενων χρονικών δεν αναφέρεται ο συγγραφέας αλλά το περιοδικό (π.χ. *BCH*, *AD* κλπ.). Για τα χωρία της αρχαίας γραμματείας βλ. επίσης υποσ. σελ. 282

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1	Η θέση της Κύπρου ανάμεσα σε άλλες περιοχές της Ανατολικής Μεσογείου, σύμφωνα με τη σειρά που αναφέρεται σε ανάθεση παραγγελιών για ναυπήγηση ή συγκέντρωση σκαφών.	σ. 27
Πίνακας 2	Κατάπλους, απόπλους ή παρουσία πολεμικών σκαφών στην Κύπρο τους 5 ^ο και 4 ^ο αι. π.Χ.	σ. 60-61
Πίνακας 3	Σχηματική απόδοση των αλλαγών της θαλάσσιας στάθμης, σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας του Ινστιτούτου Ωκεανογραφικών Επιστημών της Βρετανίας (Flemming 1978, fig. 12).	σ. 81
Πίνακας 4	Οι αλλαγές στη θαλάσσια στάθμη που διαπιστώθηκαν από την έρευνα του Ινστιτούτου Ωκεανογραφικών Επιστημών της Βρετανίας (Flemming 1978, απόσπασμα από Table 1).	σ. 82

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα 1	Βασική ορολογία λιμενικών έργων που χρησιμοποιείται στη μελέτη	σ. 283
Παράρτημα 2	Τίτλοι συνεδρίων, που χρησιμοποιούνται στη μελέτη, με θέμα την κυπριακή ναυτική δραστηριότητα και τις εξωτερικές σχέσεις της Κύπρου	σ. 286

Θεοτόκης Θεοδούλου

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η θάλασσα της Μεσογείου αποτελούσε, μέχρι και τις αρχές του προηγούμενου αιώνα, τον ευκολότερο δρόμο επικοινωνίας και τον μοναδικό δρόμο συγκοινωνίας για τις νησιωτικές περιοχές της, πριν τα αεροσκάφη διεκδικήσουν τμήμα της συγκεκριμένης διαδικασίας. Επομένως, ακόμα και μεγάλα νησιά, όπως η Κύπρος, η Κρήτη, κλπ., τα οποία διαθέτουν πλούσιο ζωτικό χώρο και εύφορη ενδοχώρα δεν θα μπορούσαν να αποφύγουν τη χρήση της θάλασσας για την επικοινωνία μεταξύ τους ή με τις ηπειρωτικές περιοχές, ακόμα και εάν το επεδίωκαν. Πολύ περισσότερο, μάλιστα, εφόσον η θαλασσοκρατία αποτέλεσε τον βασικό παράγοντα οικονομικής, στρατιωτικής και συνεπώς πολιτικής δύναμης που ήταν και εξακολουθεί μάλλον να είναι ο μέγιστος επιδιωκόμενος στόχος κάθε κοινωνίας που αναπτύχθηκε στον μεσογειακό χώρο.

Η Κύπρος, υπακούοντας στον παραπάνω κανόνα, έχει να παρουσιάσει ενδείξεις και τεκμήρια χρήσης του υδάτινου στοιχείου που την περιβάλλει, από τα χρόνια της Προϊστορίας της, καθώς και σε όλη τη διάρκεια της ιστορικής της πορείας: αγκυροβόλια και λιμενικές εγκαταστάσεις, ναυάγια, άγκυρες, πήλινα ομοιώματα και παραστάσεις πλοίων, παραστάσεις θαλάσσιας πανίδας, αναφορές στις πηγές σχετικά με τις ναυτικές και ναυπηγικές επιδόσεις, το εμπόριο ή την αλιεία, τις ναυτικές πολεμικές επιχειρήσεις κλπ. Θα πρέπει να επισημανθεί, όμως, ότι το μέγεθος, η ευφορία και ο πλούτος της ενδοχώρας της δεν την ανάγκασαν να ακολουθήσει τον δρόμο της αποκλειστικής ενασχόλησης με τη θάλασσα, όπως συνέβη με τους κατοίκους των άγονων νησιών του Αιγαίου και τους Φοίνικες (Bartoloni 2001, 84).

Εν τούτοις, η ναυτική δραστηριότητα, συντέλεσε στην ανάπτυξη του νησιού ως ένας από τρεις κύριους παράγοντες. Στην έννοια της ναυτικής δραστηριότητας περιέχονται οι επιδόσεις σε ναυτικά θέματα, αλλά και σε άλλα παρεμφερή, όπως η ναυπηγική, το θαλάσσιο εμπόριο κλπ.,

Ο δεύτερος παράγοντας που είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με τη ναυτική ενασχόληση, είναι η αφθονία προϊόντων, γεγονός που συμβαίνει στην Κύπρο, καθ' όσον όπως τεκμαίρεται από τα αρχαιολογικά ευρήματα και αναφέρει γλαφυρά ο Στράβων (*Γεωγρ.* XIV.6.5): *«Κατ' ἀρετήν δ' οὐδεμιᾶς τῶν νήσων λείπεται· καὶ γὰρ εὖοινός ἐστι καὶ εὐέλαιος, σίτω τε αὐτάρκει χρήται· μεταλλά τε χαλκοῦ ἐστὶν ἄφθονα τὰ ἐν Ταμασσῶ, ἐν οἷς τὸ χαλκανθές γί-*

νεται, και ὁ ἰὸς τοῦ χαλκοῦ, πρὸς τὰς ἰατρικὰς δυνάμεις χρήσιμα. φησὶ δ' Ἐρατοσθένης τὸ παλαιὸν ὑλομανούντων τῶν πεδίων, ὥστε κατέχεσθαι δρυμοῖς καὶ μὴ γεωργεῖσθαι, μικρὰ μὲν ἐπωφελεῖν πρὸς τοῦτο τὰ μέταλλα, δένδροτομούντων πρὸς τὴν καύσιν τοῦ χαλκοῦ καὶ τοῦ ἀργύρου, προσγενέσθαι δὲ καὶ τὴν ναυπηγίαν τῶν στόλων, ἤδη πλεομένης ἀδεῶς τῆς θαλάττης καὶ μετὰ δυνάμεων ὡς δ' οὐκ ἐξενίκων, ἐπιτρέψαι τοῖς βουλομένοις καὶ δυναμένοις ἐκκόπτειν καὶ ἔχειν ἰδιόκτητον καὶ ἀτελὴ τὴν διακαθαρθείσαν γῆν».

Τρίτο και εξίσου σημαντικό παράγοντα αποτελεί η στρατηγική θέση του νησιού, εξαιτίας της οποίας αναγκάστηκε να ναυπηγεί και να διαθέτει πολεμικούς στόλους, να συμμετέχει στους στόλους άλλων δυνάμεων, ναυπηγώντας ή διαθέτοντας σκάφη, επανδρωμένα και μη ή, τέλος, να αποτελεί το αντικείμενο διαμάχης μεταξύ ναυτικών δυνάμεων που τη διεκδίκησαν κατά καιρούς. Η σημασία της στρατηγικής της θέσης έχει εν τούτοις διάφορες διακυμάνσεις, όπως σωστά παρατηρεί ο Η. Hauben (1987, 214-216), αναλόγως του κατά πόσον ευρίσκεται στα όρια μίας κυρίαρχης οντότητας, όπως συνέβη με τους Πέρσες, τους Πτολεμαίους, τους Βυζαντινούς, κλπ. ή στο επίκεντρό της, όπως συνέβη με τη Ρωμαϊκή αυτοκρατορία. Ανάμεσα τους τέσσερις λόγους που θεωρεί καθοριστικούς για την ιδιαίτερη σπουδαιότητα της Κύπρου ο ερευνητής (ο.π. 217-222), αναφερόμενος στη σημασία της Κύπρου για το πτολεμαϊκό ναυτικό (στρατηγική θέση, λιμάνια, έμπειρο έμψυχο δυναμικό), σημειώνει τον παράγοντα της αφθονίας ναυπηγικής ξυλείας στα δάση του νησιού, γεγονός που ενισχύει στη συγκεκριμένη περίοδο το ειδικό του βάρος, διότι η αιγυπτιακή επικράτεια στερείτο ανάλογων δασών.

Στόχος της παρούσας μελέτης, ήταν η συγκέντρωση των πληροφοριών που αφορούν γενικά στη ναυτική δραστηριότητα της Κυπροκλασικής περιόδου, ώστε να διαγνώσει τα ναυτικά γεγονότα και τις ναυτικές ικανότητες, προκειμένου να σκιαγραφηθεί το πλαίσιο γνώσεων και δυνατοτήτων για να καταλήξει τελικά στην απαιτούμενη έμφαση στα λιμενικά κατάλοιπα της περιόδου, τα οποία αποτελούν το αρχιτεκτονικά υλοποιημένο τμήμα της ενασχόλησης με τη θάλασσα και επομένως αφήνουν ανθεκτικά κατάλοιπα στον χρόνο. Αυτό το νόημα είχε η αρχική επιλογή του γενικότερου τίτλου, *Η ναυτική δραστηριότητα στην κλασική Κύπρο*, διότι εξυπακούεται ότι η μελέτη των λιμενικών χώρων δεν μπορεί να θεωρηθεί ολοκληρωμένη, εάν δεν λαμβάνει υπόψη το συγχρονικό «καμβά» πάνω στον οποίο εξυφαίνεται η υπόσταση και η δραστηριότητα των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Αντίστοιχα κατάλοιπα αφήνουν και τα ναυάγια, αποτελώντας κλειστά σύνολα, «χρονοκάπουλες», όπου διατηρείται συνήθως η σαφής εικόνα μιας πολύ συγκεκριμένης ιστορικής

στιγμής. Παρά ταύτα, στην εποχή μας υπάρχουν πλέον τα τεχνικά μέσα ώστε να είναι εύκολη η πρόσβαση ανθρώπων και μηχανημάτων στον βυθό που επηρεάζουν τα κατάλοιπα των ναυαγίων, καταστρέφοντας τις αρχαιολογικές πληροφορίες που περιέχουν ως αδιατάρακτα κλειστά σύνολα. Σε μεγαλύτερο, όμως, βαθμό αντιμετωπίζουν την επέλαση της ανθρώπινης επέμβασης οι παράκτιες αρχαιολογικές θέσεις και ιδιαίτερα τα αρχαία λιμενικά έργα, τα οποία είναι ευπαθή από τη φύση τους, ευρισκόμενα στο όριο γης και θάλασσας, δομημένα σε ένα αενάως ρευστό και ασταθές περιβάλλον (Theodoulou & Memos 2006, 686-687). Για τις σύγχρονες ανάγκες, επιλέγονται θέσης ανάπτυξης λιμενικών έργων, αξιοποιώντας τα φυσικά πλεονεκτήματα, οι οποίες ταυτίζονται πολύ συχνά με τις θέσεις αντίστοιχων αρχαίων λιμενικών καταλοίπων (π.χ. Λατσί, Πάφος, Λάπηθος, Κερύνεια). Αποτέλεσμα της άγνοιας ή της έλλειψης πρόνοιας ή σχετικού θεσμικού πλαισίου (βλ. π.χ. Τουμαζής κ.ά. 2006, 373-382, όπου στην πρόταση για το νέο θεσμικό πλαίσιο κατασκευής λιμενικών έργων δεν περιλαμβάνεται καμία πρόνοια για παράκτιες ή ενάλιες αρχαιότητες), είναι να καταστρέφονται τα αρχαία έργα προς χάριν των σύγχρονων. Κατ' αυτό τον τρόπο, η παρούσα μελέτη φιλοδοξεί να συμβάλει, αν μη τι άλλο, ως προς τη γνωστοποίηση των θέσεων των αρχαίων κυπριακών λιμανιών, για να αποφευχθεί στο μέλλον περαιτέρω καταστροφή τους.

Το δεύτερο τμήμα του τίτλου, *Το λιμενικό δίκτυο στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ.*, προέκυψε κατά την μελέτη του υλικού, οπότε διαπιστώθηκε ότι, ενώ οι γνώσεις για λιμενικές κατασκευές στον 5^ο αι. π.Χ. περιορίζονται ουσιαστικά στο λιμάνι του Κιτίου (ανασκαφικά δεδομένα) και ίσως της Σαλαμίνας (από τις γραπτές πηγές), στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. φαίνεται να κατασκευάζεται ένα δίκτυο λιμενικών εγκαταστάσεων, κατάλοιπα των οποίων επιζούν μέχρι σήμερα, για να καλύψει τις συγκεκριμένες ιστορικές ανάγκες των πολιτικών φιλοδοξιών της περιόδου και οι αρχαίες πηγές κάνουν μνεία ή παρέχουν πληροφορίες για αυτές.

Τα χρονικά όρια της μελέτης τίθενται σε ολόκληρο τον 5^ο και 4^ο αι. π.Χ., από την Ιωνική Επανάσταση μέχρι την κατάληψη της Κύπρου από το Πτολεμαίο Α΄ Σωτήρα (294 π.Χ.), αν και για την περίοδο της κυριαρχίας του Δημητρίου Πολιορκητή, ελάχιστα είναι γνωστά από τις πηγές. Η διεύρυνση των γενικά παραδεκτών ορίων της Κυπροκλασικής περιόδου (475-325 π.Χ.)¹ γίνεται για δύο κυρίως λόγους. Ο πρώτος είναι το γεγονός ότι ο ιστορικός κύ-

¹ Με βάση τον χρονολογικό πίνακα του Β. Καραγιώργη (1978), όπου η Κυπροκλασική περίοδος ορίζεται χρονικά στα παρακάτω όρια και χωρίζεται περαιτέρω σε Κυπροκλασική Ι (475-400 π.Χ.) και ΙΙ (400-325 π.Χ.).

κλος της Κλασικής περιόδου για την Κύπρο ολοκληρώνεται με το τέλος των βασιλείων που επέρχεται γύρω στο 310 π.Χ., οπότε απομένει στρατηγός επικεφαλής της Κύπρου, ο αδελφός του Πτολεμαίου Μενέλαος, μετά τον εξαναγκασμό σε αυτοκτονία του βασιλιά Νικοκλή ή Νικοκρέοντα (Διόδ. Βιβλ. ΧΧ.21.1-3), ενώ το βασίλειο των Σόλων εμφανίζει μια πιθανή συνέχεια μέχρι το 307 π.Χ. (Hill 1940, υπ. 2). Ο δεύτερος λόγος αφορά στις πηγές της αρχαίας γραμματείας στις οποίες εντοπίζονται πληροφορίες σχετικές με τη ναυτική δραστηριότητα και οι οποίες αναφέρονται κυρίως στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. Τότε ακριβώς εμφανίζονται τεχνητές λιμενικές κατασκευές, οι οποίες εκτός από το ότι αναφέρονται στις πηγές, τεκμηριώνονται με αρχαιολογικά λείψανα (Μάριον/Λατσί, Πάφος, Αμαθούντα). Η ύπαρξη και η χρήση λιμενικών εγκαταστάσεων μπορεί, ασφαλώς, να υποτεθεί και για προγενέστερες περιόδους δεν μαρτυρείται όμως άμεσα στην αρχαία γραμματεία ή από τα έως τώρα γνωστά αρχαιολογικά κατάλοιπα που έχουν ερευνηθεί, με την εξαίρεση των νεωσοίκων του Κιτίου. Τελικά, το κύριο συμπέρασμα αυτής της μελέτης είναι ακριβώς η διάγνωση ενός ιδιαίτερου λιμενικού δικτύου στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. Επομένως, οι αναφορές στην Κλασική περίοδο, στο κείμενο που ακολουθεί θα πρέπει να θεωρούνται ότι περιλαμβάνουν ολόκληρο τον 5^ο και 4^ο αι. π.Χ.

Οι λιμενικές θέσεις, οι οποίες εξετάστηκαν είναι αυτές στις παραθαλάσσιες πόλεις της Κλασικής περιόδου (βλ. Κεφ. Α): Μάριον, Πάφος (Παλαιά και Νέα), Κούριον, Αμαθούντα, Κίτιον, Σαλαμίνα, Κερύνεια, Λάπηθος και Σόλοι. Διερευνήθηκαν επίσης οι θέσεις της Καρπασίας (Αγ. Φίλων) και Ουρανίας (Αφέντρικα) όπου παραδίδεται πιθανή χρήση στην Κλασική περίοδο (Ψευδοσκύλαξ 77.103 για την Καρπασία και Διόδ. Βιβλ. ΧΧ.47.2 για Καρπασία και Ουρανία), ως επίσης και θέσεις όπου η σύγχρονη υποβρύχια έρευνα έχει εντοπίσει στοιχεία πιθανής χρήσης τους στην Κλασική περίοδο.

Πρωταρχικό στάδιο της εργασίας ήταν η μελέτη της αρχαίας γραμματείας και η συγκέντρωση των στοιχείων που αφορούν: α] στις ναυπηγικές ικανότητες των Κυπρίων των δύο αιώνων, β] στις ναυτικές τους δεξιότητες, γ] στην άσκηση θαλασσίου εμπορίου, δ] στις ναυτικές πολεμικές επιχειρήσεις που έλαβαν χώρα στην ενάλια ζώνη της Κύπρου ή τη συμμετοχή των Κυπρίων σε ναυτικά γεγονότα εκτός Κύπρου και ε] των στοιχείων εκείνων που αναφέρονται άμεσα ή έμμεσα στην ύπαρξη λιμενικών εγκαταστάσεων. Τα δεδομένα που συνελέχθησαν βοήθησαν αφ' ενός στη θεωρητική τεκμηρίωση του υποβάθρου, πάνω στο οποίο θα ήταν δυνατόν να αναζητηθεί η παρουσία λιμανιών στην συγκεκριμένη περίοδο και αφ' ετέρου στο να δημιουργηθεί ένας κώδικας (*corpus*) τέτοιων αναφορών.

Δεύτερο στάδιο, ήταν η αναγκαία συγκέντρωση των πορισμάτων και γνώσεων που προέκυψαν από τις έρευνες μέχρι σήμερα στις αρχαίες κυπριακές λιμενικές εγκαταστάσεις, προκειμένου να εξεταστούν συγκριτικά ώστε να προκύψουν ενδεχόμενα κοινά χαρακτηριστικά των λιμανιών της περιόδου. Πέραν των πληροφοριών για τις ίδιες τις λιμενικές θέσεις, στις οποίες δόθηκε κυρίως το βάρος, ήταν αναγκαία για την κάθε θέση ξεχωριστά η ενημέρωση σχετικά με την ιστοριογραφία, την τοπογραφία και τα αρχαιολογικά δεδομένα με τα οποία συνδέεται. Ταυτόχρονα, για την πληρέστερη κατανόηση της μορφής των αρχαίων λιμενικών έργων, τα οποία βρίσκονται σήμερα καλυμμένα κάτω από σύγχρονες κατασκευές αναζητήθηκαν πληροφορίες στους αρχαιολάτρες και αρχαιοδίφες περιηγητές της Κύπρου του 18^{ου} και του 19^{ου} αιώνα, οι οποίοι είχαν την τύχη να δουν την εικόνα που είχαν τα λιμάνια πριν αρχίσουν να αλλάζουν στην εποχή μας, με την προσθήκη νέων λιμενικών κατασκευών. Τέτοια στοιχεία προσέφερε και η αναζήτηση παλιών φωτογραφιών, οι οποίες άρχισαν να εμφανίζονται με την έναρξη της Αγγλοκρατίας στην Κύπρο, το 1878. Από τότε και εξής ξεκίνησαν και οι προσθήκες οι οποίες έγιναν σε λιμάνια που υφίσταντο από την Αρχαιότητα, εν προκειμένω της Κερύνειας, της Πάφου, και της Αμμοχώστου. Μια δεύτερη περίοδος κατασκευής λιμενικών έργων σηματοδοτείται από τη δημιουργία της Κυπριακής Δημοκρατίας, στη δεκαετία του 1960 και περιέλαβε τα λιμάνια της Κερύνειας, της Λαπήθου, του Λατσιού και της Πάφου. Για κάποιες από τις περιοχές αυτές εντοπίστηκαν σχετικές πληροφορίες στο Κρατικό Αρχείο της Κύπρου. Σε δύο από τις αρχαίες λιμενικές θέσεις, του Λατσιού και της Ουρανίας εντοπίστηκαν στο Αρχείο του Τμήματος Αρχαιοτήτων για την μεν πρώτη αποτύπωση των ορατών στην επιφάνεια της θάλασσας λιμενικών καταλοίπων και για τη δεύτερη γενικό τοπογραφικό σχέδιο που περιλαμβάνει τη λιμενική θέση.

Η έρευνα ολοκληρώθηκε, τέλος, με σειρά υποβρυχίων αυτοψιών στους χώρους, όπου ήταν δυνατόν, για επιτόπου παρατήρηση, μελέτη και φωτογράφιση, κατόπιν αδειάς του Διευθυντή του Τμήματος Αρχαιοτήτων (Μάριον, Πάφος, Κούριον, Αμαθούντα, Κίτιον). Στις λιμενικές θέσεις που βρίσκονται στα κατεχόμενα πραγματοποιήθηκαν αυτοψίες των καταλοίπων των λιμανιών για πρώτη φορά μετά το 1974. Συγκεκριμένα, έγιναν υποβρύχιες αυτοψίες στα λιμάνια της Σαλαμίνας (νότιο), Ουρανίας, Καρπασίας και Σόλων, ενώ στην πολυσύχναστη Κερύνεια και στη Λάπηθο, όπου τα λείψανα του αρχαίου λιμανιού βρίσκονται δίπλα σε στρατιωτική ζώνη, πραγματοποιήθηκε μόνο φωτογράφιση χωρίς αυτοψία στα υποβρύχια κατάλοιπα, ώστε να μην προκληθούν οι στρατιωτικές αρχές των κατεχομένων. Αποτέλεσμα των αυτοψιών αυτών ήταν τα στοιχεία που αναλύονται στα οικεία κεφάλαια

της μελέτης (Κεφ. ΣΤ., Ζ, Η), καθώς και η δημιουργία ενός φωτογραφικού αρχείου κυπριακών λιμενικών θέσεων, τμήμα του οποίου παρουσιάζεται στον Τόμο Β', ενώ το σύνολό του τέθηκε στη διάθεση του Τμήματος Αρχαιοτήτων.

Τα δύο στάδια της μελέτης οδήγησαν αυτόματα σε διμερή διαχωρισμό του κειμένου της μελέτης. Στο πρώτο μέρος (Κεφ. Α έως Ε), υπό τον τίτλο *Ναυτική δραστηριότητα* παρατίθενται τα στοιχεία που την αποδεικνύουν στη διάρκεια της Κλασικής περιόδου, ιδίως μέσα από τα χωρία της αρχαίας γραμματείας, αλλά και σε σχέση με το γεωφυσικό περιβάλλον και τις τεχνικές δυνατότητες της εποχής. Στο δεύτερο μέρος (Κεφ. ΣΤ έως Η), υπό τον τίτλο *Λιμενικό δίκτυο* εξετάζονται τα κατάλοιπα των λιμενικών εγκαταστάσεων, τίθενται τα ζητήματα προς έρευνα, και πιθανές λύσεις, και διαπιστώνονται ομοιότητες που οδηγούν στο συμπέρασμα της ύπαρξης ενός δικτύου ναυτικών βάσεων (Κεφ. Η).

Ένας τομέας ο οποίος έχει άμεση σχέση με τη λειτουργία των λιμανιών και πιθανόν να έπρεπε να περιλαμβάνεται στην παρούσα μελέτη, αλλά δεν συμπεριλήφθηκε τελικά, είναι η σπουδή των ανταλλαγών της περιόδου, διά μέσου της κεραμικής, ιδίως της εμπορικής (αμφορείς), της εισηγμένης στην Κύπρο και της κυπριακής εκτός Κύπρου. Πρόκειται για ένα ιδιαίτερα σημαντικό κεφάλαιο για την κατανόηση της οικονομίας που δημιούργησε τα λιμάνια, αλλά στην πραγματικότητα θα αποτελούσε το αντικείμενο άλλων δύο τουλάχιστον διατριβών, διαφορετικά η προσέγγιση θα ήταν επιφανειακή. Άλλωστε, η ιστορία, δυστυχώς, δεν γράφεται για τα έργα της ειρήνης αλλά για αυτά του πολέμου. Ως εκ τούτου, τα δεδομένα που προέκυψαν τελικά δείχνουν τα κατάλοιπα ενός δικτύου, πολεμικών ναυτικών βάσεων, ενώ παραμένουν προς διερεύνηση οι εμπορικές χρήσεις. Κατά τον ίδιο τρόπο, οι ανασκαφικές έρευνες σε αρχαία κυπριακά λιμάνια περιορίζονται στους νεώσοικους (βλ. Παράρτημα 1) του πολεμικού λιμανιού του Κιτίου και στα κατάλοιπα του πολεμικού «κλειστού λιμένα» (βλ. Παράρτημα 1) της Αμαθούντας. Συνεπώς, αν και η έρευνα των επαφών του εμπορίου θα προσπόριζε πολύτιμα στοιχεία για τη γνώση των επαφών της Κύπρου στη συγκεκριμένη περίοδο, λείπει η αρχαιολογική τεκμηρίωση των εμπορικών λιμανιών ή των εμπορικών χρήσεων στις ναυτικές βάσεις ώστε η συγκεκριμένη μελέτη να καθίσταται άμεσα σχετική με τα λιμενικά κατάλοιπα των «πολεμικών» έργων. Παρ' όλα αυτά, η συνολική μελέτη της εμπορικής, τουλάχιστον, κεραμικής (αμφορείς) θα αποτελούσε σημαντικό εργαλείο στα χέρια της κυπριακής και της ναυτικής αρχαιολογίας.

Με τη συγκέντρωση των στοιχείων που αναφέρθηκαν παραπάνω και δεδομένου ότι:
α] οι απαρχές των κυπριακών λιμανιών στην Κλασική περίοδο είναι εν πολλοίς άγνωστες,

με μόνη άμεση μνεία σε αυτά εκείνην του Ψευδοσκύλακα στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ., με την προβληματική αναφορά του σε έρημα λιμάνια για τις πέντε από τις επτά κυπριακές πόλεις, τις οποίες μνημονεύει (βλ. Κεφ. Δ) και β] η ουσιαστική αρχαιολογική έρευνα (υποβρύχια ανασκαφή) των κυπριακών λιμανιών είναι ανύπαρκτη εάν εξαιρεθεί η λεκάνη του εξωτερικού λιμανιού της Αμαθούντας και αυτή χωρίς τελική δημοσίευση, τότε γίνεται φανερό ότι η πρόκληση της παρούσας μελέτης συνίστατο στο να συγκεντρώσει το υλικό και να θέσει τα προβλήματα, παρά στο να προτείνει λύσεις σε ζητήματα που είχαν ήδη τεθεί. Εν τούτοις, η συγκέντρωση των στοιχείων οδήγησε σε μια σειρά συμπερασμάτων που προκύπτουν από τη συνθετική αντιμετώπιση του συγκεντρωμένου υλικού (βλ. παρακάτω).

Το τέλος της Αρχαϊκής περιόδου αποτελεί την εποχή, στην οποία πραγματοποιείται η μετάβαση από τον τύπο του αγκυροβολίου σε ανοικτούς όρμους ή αμμώδεις παραλίες, με ή χωρίς πρόχειρες κατασκευές ή διαμορφώσεις, στον τύπο του κτιστού και δη του «κλειστού λιμένα» (Shaw 1972, 90), με πρώτο αρχαιολογικά τεκμηριωμένο τέτοιο έργο, το αναφερόμενο από τον Ηρόδοτο (*Ιστ.* III.60) πολυκράτειο «χώμα» της Σάμου (ΑΔ 1994, 858-862). Έτσι, για πρώτη φορά² κατασκευάζονται τεχνητά λιμενικά έργα (Blackman 1982, 93) για τον ελλιμενισμό των πλοίων. Στο Αιγαίο επικρατεί στην Κλασική περίοδο ο τύπος του «κλειστού λιμένα», όπου τα τείχη της πόλης βαίνουν επί των λιμενοβραχιόνων για να καταλήξουν συχνά σε πύργους όπου βρίσκονταν τα «*τοῦ λιμένος κλείθρα*» (Διοδ. Βιβλ. XVIII.68.1), με βασικότερο παράδειγμα τα λιμάνια του Πειραιά (Ζέα, Μουνιχία, Κάνθαρος· βλ. Πανάγος 1968). Ο ίδιος τύπος επιβιώνει και στην Ελληνιστική περίοδο σε μεγαλύτερη κλίμακα και με συνολικό πρόγραμμα οργάνωσης των χώρων που έχουν σχέση με τη λειτουργία του λιμανιού (Shaw 1971, 94). Τα έργα αυτά είναι κτισμένα κυρίως από κυβόλιθους συνδεδεμένους μεταξύ τους με μεταλλικούς συνδέσμους στην τελευταία επιφανειακή στρώση.

Αντίστοιχα στην Ανατολική Μεσόγειο οι Φοίνικες, προκειμένου να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα της απουσίας φυσικών όρμων για ελλιμενισμό σκαφών, εκμεταλλεύθηκαν τις εκβολές ποταμών και τις σχηματιζόμενες λιμνοθάλασσες/έλη (lagoons), επινοώντας τον τύπο του «κώθωνα» (βλ. Παράρτημα 1), της εσωτερικής σκαφτής λεκάνης, με πιθανά παραδείγματα από την Τύρο (Frost 1995 15), Yaffo και Ezion Geber (Raban 1985, 27-30), τα οποία δεν έχουν όμως τεκμηριωθεί ανασκαφικά. Στην πραγματικότητα εσωτερικές, λεκάνες

² Για τα κατάλοιπα προκυμαίας/αποβάθρας (βλ. Παράρτημα 1) στη Δήλο, τα οποία χρονολογούνται στον 8^ο αι. π.Χ. αμφισβητείται η κατασκευή τους ως λιμενικών έργων (Blackman 1982, 93).

συναντώνται στις δυτικές αποικίες των Φοινίκων (Καρχηδόνα, Μοτύη, Mahdia, κλπ. βλ. Blackman 1982, 93-94 και Shaw 1971, 93-94), αλλά και εκεί τα σωζόμενα κατάλοιπά τους χρονολογούνται στη Ρωμαϊκή περίοδο. Εκμεταλλεύθηκαν επίσης την υπήνεμη πλευρά παράκτιων βραχονησίδων διαμορφώνοντας προκυμαίες ή κτίζοντας με κυβόλιθους αντίστοιχα έργα, χρησιμοποιώντας ως βάση παράκτιους υφάλους (Frost 1995 και Raban 1995).

Στην Κύπρο η ναυτική δραστηριότητα εικάζεται εύλογα ήδη με την άφιξη των πρώτων κατοίκων της και τεκμηριώνεται με την επιλογή παραλίων θέσεων από το 8.500 π.Χ. (Αετόκρεμμος στο Ακρωτήριο της Λεμεσού) και τη Νεολιθική περίοδο (Απ. Ανδρέας, τοποθεσία Κάστρος, Τρουλλίν, Πέτρα του Λιμνίτη, κ.ά.). Στην Ύστερη Εποχή του Χαλκού οικισμοί όπως της Μάας, τοποθεσία Παλαιόκαστρο με το αμφίδυμο (βλ. Παράρτημα 1) λιμάνι, του Χαλά Σουλτάν Τεκκέ με τον μεγάλο τότε φυσικό όρμο της σημερινής αλυκής, της Έγκωμης, με τον μάλλον βαθύ όρμο τότε της εκβολής του Πεδιαίου, της Τούμπας του Σκούρου, ενδεχομένως της Παλαιπάφου κλπ., δείχνουν την ίδια σχέση με τη θάλασσα. Κατόπιν, η διαδοχή των πόλεων του Χαλά Σουλτάν Τεκκέ και της Έγκωμης από το Κίτιον και τη Σαλαμίνα αντίστοιχα, δείχνουν την ίδια σχέση και τη σημασία των χώρων ελλιμενισμού για την ίδρυση πόλεων (στοιχεία σχετικά με τις αναφερόμενες θέσεις βλ. Καραγιώργης 1978 και 1982 και Μαντζουράνη 2001). Αυτό γίνεται επίσης εμφανές με την εδραίωση των κυπριακών βασιλείων (βλ. σχετικά Ιακώβου 1995 και Ιακονου 2002, 2004, 2006). Με την εξαίρεση της Ταμασσού και του Ιδαλίου στην ενδοχώρα, οι θέσεις των οποίων έχουν σχέση με το κύριο εξαγωγίμο προϊόν του νησιού, τον χαλκό (Κασσιανίδου 2006), όλες οι υπόλοιπες πόλεις-έδρες των κυπριακών βασιλείων εντοπίζονται σε παραθαλάσσιες θέσεις, σε χώρους που διέθεταν φυσικούς όρμους ή σε εκβολές ποταμών ώστε να χρησιμοποιούνται ως αγκυροβόλια σκαφών.

Από την μέχρι τώρα έρευνα των λιμανιών της Κύπρου, ως αρχαιότερα λιμενικά έργα τεκμηριώνεται οι νεώσοικοι του πολεμικού λιμανιού του Κιτίου, το οποίο φαίνεται να συνεχίζει να χρησιμοποιείται από τον 13^ο αι. π.Χ., οπότε πραγματοποιήθηκε η εγκατάσταση στην περιοχή της Καθαρής μέχρι και τη Ρωμαϊκή περίοδο (βλ. Υον 2000, 111-113 και Κεφ. Στ.5). Ταυτόχρονα, το λιμάνι εμφανίζεται με εγκαταστάσεις νεωσοίκων, η πρώτη φάση των οποίων χρονολογείται στο τέλος του 5^{ου} αι. π.Χ., με συνεχή χρήση μέχρι και τον 4^ο αι. π.χ. (ο.π.). Δύο επιπλέον κυπριακά λιμάνια έχουν ερευνηθεί, της Αμαθούντας ενδελεχώς και της Πάφου προκαταρκτικά. Και στις δύο περιπτώσεις η χρονολόγηση τους τα ανάγει στο

τέλος του 4^{ου}-αρχές του 3^{ου} αι. π.Χ. (Empereur 1995, 135· Hohlfelder 1995, 194). Το λιμάνι της Καρπασίας μερικώς αποτυπωμένο χρονολογήθηκε από την J. du Plat Taylor (1980, 201), στον 2^ο-1^ο αι. π.Χ., χρονολόγηση, η οποία θα πρέπει μάλλον να αναθεωρηθεί τουλάχιστον μέχρι τα μέσα ή το τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. (βλ. Κεφ. Ζ.6 και Κεφ. Η). Πέραν των λιμανιών αυτών αναφέρονται στην αρχαία γραμματεία και διατηρούνται κατάλοιπα από τα λιμάνια της Σαλαμίνας, όπου πραγματοποιήθηκε σύντομη προκαταρκτική έρευνα το 1973 (Flemming 1974) και τα λιμάνια του Μαρίου(;) ³, της Κερύνειας, της Λαπήθου και των Σόλων (βλ. Κεφ. Στ.1, Στ.7, Στ.8, Στ.9), τα οποία θα μπορούσαν να αναχθούν τουλάχιστον μέχρι τα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ. Σε αυτά πρέπει να προστεθεί το λιμάνι της Καρπασίας, το οποίο αποτυπώθηκε γενικά σε ένα τοπογραφικό σχέδιο της περιοχής κατά την ανασκαφή της βασιλικής του Αγ. Φίλωνα το 1935 (J. du Plat Taylor 1981 fig. 2) και πιθανόν το λιμάνι της Ουρανίας. Επιπροσθέτως, τα λιμενικά κατάλοιπα στο Ακρωτήρι Ελαία (Κνίδος) θα μπορούσαν ενδεχομένως να συνυπάρχουν με τους αναφερόμενους σε άμεση γεινίαση κλασικούς οικισμούς και νεκροταφεία, μολονότι τα κατάλοιπα στην περιοχή παρουσιάζουν μεγαλύτερο χρονικό εύρος, από την Ύστερη Εποχή του Χαλκού μέχρι τη Μεσαιωνική περίοδο (Bouzek 1988). Ακόμη, ένας πρόβολος/λιμενοβραχίονας (βλ. Παράρτημα 1) στο Ακρωτήρι της Λεμεσού (Dreamer's Bay) θα μπορούσε ίσως να χρονολογηθεί στην ίδια εποχή με το λιμάνι της Πάφου (Leonard & Demesticha 2003). Από την παραπάνω απαρίθμηση απουσιάζει το λιμάνι του Κουρίου και της Παλαιπάφου. Για το λιμάνι της Παλαιπάφου δεν σώζονται κατάλοιπα αν και μπορεί να υποθεθεί η ύπαρξή του (Κεφ. Στ.2.2), ενώ ένας πρόβολος/λιμενοβραχίονας στο Κούριον παραμένει στην ουσία αχρονολόγητος αν και κάποιο λιμάνι στην ίδια θέση ή στην ευρύτερη περιοχή θα υφίστατο για την εξυπηρέτηση των αναγκών της πόλης στην Κλασική περίοδο (Κεφ. Στ.3.2). Πιθανή χρήση στην Κυπροκλασική περίοδο παρουσιάζουν, επιπλέον, θέσεις όπως το Κιόνι, το Κερατίδι, το Μανίκι και οι Θαλασσινές Σπηλιές στη δυτική ακτή της Κύπρου από όσα κατέδειξε η έως σήμερα υποβρύχια έρευνα (Leonard 1997· Giagrande et.al., 1987· Morris & Peatfield 1987).

Τα κεφάλαια της μελέτης διαμορφώθηκαν τελικά ως ακολούθως:

³ Η σχέση του λιμανιού στο Λατσί, όπου διατηρούνται αρχαία λιμενικά κατάλοιπα, με το Μάριον, δεν αποδεικνύεται αρχαιολογικά, παρά ταύτα θα ήταν αδύνατον να μη διέθετε η πόλη του Μαρίου κάποιο χώρο ελλημενισμού με ή χωρίς λιμενικές εγκαταστάσεις/διευκολύνσεις (βλ. σχετική συζήτηση στο Κεφ. Στ.1.4)

- Στο πρώτο κεφάλαιο δίδεται το γενικό ιστορικό περίγραμμα των δύο αιώνων, με έμφαση στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ., οπότε οι πληροφορίες πυκνώνουν για τα ιστορικά γεγονότα και μπορούν άμεσα ή έμμεσα να συναφθούν συμπεράσματα σε σχέση με τη λειτουργία των λιμανιών, αρκετά από τα οποία φαίνονται να κατασκευάζονται στη συγκεκριμένη χρονική περίοδο.
- Στο δεύτερο κεφάλαιο επιχειρείται η συγκέντρωση των πηγών και των χωρίων της αρχαίας γραμματείας, οι οποίες αναφέρονται: στη ναυπηγική δεινότητα των Κυπρίων του 5^{ου} και 4^{ου} αι. π.Χ. (Κεφ. Β.1 και συγκεντρωτικά αποτελέσματα στο Πίν. 1), στις ναυτικές τους ικανότητες και τις μαρτυρίες της ναυτοσύνης τους (Κεφ. Β.2), την άσκηση θαλασσιού εμπορίου από Κυπρίους εκτός Κύπρου ή από ξένους στην Κύπρο (Κεφ. Β.3) και τέλος γίνεται σύντομη αναφορά στα ομοιώματα και τις παραστάσεις πλοίων αν και ένα μόνο παράδειγμα χρονολογείται στους υπό μελέτη αιώνες (Κεφ. Β.4).
- Στο τρίτο κεφάλαιο συναθροίζονται τα αντίστοιχα χωρία των πηγών που αναφέρονται σε ναυτικά πολεμικά γεγονότα που έλαβαν χώρα στην ενάλια ζώνη του νησιού ή και σε ναυτικές επιχειρήσεις στις οποίες έλαβαν μέρος Κύπριοι εκτός Κύπρου (βλ. συγκεντρωτικά αποτελέσματα στο Πιν. 2).
- Στο τέταρτο κεφάλαιο συγκεντρώνονται τα αρχαία κείμενα με άμεση ή έμμεση αναφορά στα κυπριακά λιμάνια της αρχαιότητας. Από την κλασική περίοδο και ιδιαίτερα τον 4^ο αι. π.Χ. προέρχονται οι πληροφορίες από το κείμενο του *Περίπλου* του Ψευδοσκύλακα (Κεφ. Δ.1) και από τον λόγο του Ισοκράτη *Ευαγόρας* (Κεφ. Δ.2). Η έρευνα όμως δεν περιορίστηκε σε αυτές, καθώς τα λιμάνια κατασκευάζονται σε θέσεις που συγκεντρώνουν συγκεκριμένα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά και προστατεύουν από συγκεκριμένους ανέμους, στοιχεία τα οποία γενικά δεν έχουν αλλάξει μέχρι σήμερα από την αρχαιότητα (Murray 1995). Επομένως, οι ίδιοι χώροι βρίσκονταν σε χρήση και μετά την Κλασική περίοδο και συνεχίζουν να χρησιμοποιούνται μέχρι και σήμερα, όπως δείχνει η κατασκευή σύγχρονων λιμενικών έργων επί αρχαίων (π.χ. Πάφος, Λατσί, Λάπηθος, Κερύνεια). Ως εκ τούτου, παρατίθενται κείμενα μέχρι και την Υστερορωμαϊκή περίοδο, στα οποία συναντώνται πληροφορίες για την υπόσταση ή τη μορφή των κυπριακών λιμανιών. Από τα κείμενα αυτά καταγράφηκαν τα σχετικά χωρία από την *Ιστορική Βιβλιοθήκη* του Διόδωρου Σικελιώτη (Κεφ. Δ.3), τον βίο του Δημητρίου στους *Παράλληλους Βίους* του Πλουτάρχου (Κεφ. Δ.4), των *Γεωγραφικών* του Στράβωνα (Κεφ. Δ.5) τις *Πράξεις τῶν Ἀποστόλων* (Κεφ. Δ.6), το από-

κρυφο ευαγγέλιο *Περίοδοι και μαρτύριον του ἁγίου Βαρνάβα του ἀποστόλου* (Κεφ. Δ.7) και το *Σταδιασμός ἦτοι Περίπλους τῆς Μεγάλης Θαλάσσης* (στο εξής *Σταδιασμός*).

- Στο πέμπτο κεφάλαιο περιέχονται εισαγωγικά στοιχεία για τις διαφοροποιήσεις στην ακτογραμμή της Κύπρου από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα, εξαιτίας της αλλαγής της θαλάσσιας στάθμης ή λόγω τεκτονικών κινήσεων (Κεφ. Ε.1), τις επικρατούσες ανεμολογικές συνθήκες και τους ναυτικούς δρόμους της Ανατολικής Μεσογείου που περιλάμβαναν την Κύπρο και τις ναυτικές διαδρομές πέριξ της Κύπρου (Κεφ. Ε.2) καθώς και γενικά στοιχεία για την ιστορία των λιμανιών στην Κλασική περίοδο, τους τύπους τους και τις τεχνικές που βρισκόταν σε χρήση (Κεφ. Ε.3).

- Στο έκτο κεφάλαιο γίνεται η συγκέντρωση των στοιχείων που αφορούν στα λιμενικά έργα των παραθαλάσσιων πόλεων-βασιλείων: Μάριον/Αρσινόη (Κεφ. Στ.1), Παλαίπαφος/Νέα Πάφος (Κεφ. Στ.2), Κούριον (Κεφ. Στ.3), Αμαθούς (Κεφ. Στ.4) Κίτιον (Κεφ. Στ.5), Σαλαμίνα (Κεφ. Στ.6), Κερύνεια (Κεφ. Στ.7), Λάπηθος (Κεφ. Στ.8), Σόλοι (Κεφ. Στ.9). Στο πρώτο μέρος κάθε υποκεφαλαίου αναφέρονται γενικά ιστορικά στοιχεία για την πόλη-βασίλειο, με έμφαση σε πληροφορίες που αφορούν τη ναυτική τους ιστορία. Ακολουθεί η παράθεση των αρχαίων πηγών που αναφέρονται στο συγκεκριμένο λιμάνι και ακολουθεί η απαρίθμηση των ερευνών που διεξήχθησαν σε αυτό και συνοψίζονται τα πορίσματά τους, στα οποία εν πολλοίς βασίζεται η περιγραφή των ορατών καταλοίπων που έπεται σε συνδυασμό με την επιτόπια παρατήρηση. Ταυτόχρονα, καταγράφονται οι πληροφορίες από περιηγητές του 18^{ου} και 19^{ου} αιώνα ή άλλα στοιχεία που προέκυψαν από τη διερεύνηση του Κρατικού Αρχείου, του Αρχείου του Τμήματος Αρχαιοτήτων ή παλιών φωτογραφιών και σχεδίων. Τέλος, παρατίθενται συνοπτικά συμπεράσματα για τη χρήση της θέσης και των έργων στους υπό μελέτη αιώνες, καθώς και σχετικά ερωτήματα που γεννώνται με προτεινόμενες απαντήσεις.

- Στο έβδομο κεφάλαιο ακολουθεί η ίδια διαδικασία, όπως και στο έκτο με αναφορά σε λιμενικές θέσεις με κατάλοιπα ή πιθανή χρήση στους 5^ο και 4^ο αι. π.Χ. Εν προκειμένω, για τη θέση Κιόνι, στα δυτικά του ακρωτηρίου του Ακάμα (Κεφ. Ζ.1), τις θέσεις Κερατίδι, Θαλασσινές Σπηλιές και Μανίκι στη δυτική ακτή βόρεια της Πάφου (Κεφ. Ζ.2), στο Ακρωτήριο της Λεμεσού (Dreamer's Bay) (Κεφ. Ζ.3), στο Ακρωτήριο Ελαία (Κνίδος) στα νοτιοδυτικά της χερσονήσου της Καρπασίας (Κεφ. Ζ.4), στην Ουρανία (Αφέντρικα) στη βόρεια πλευρά της χερσονήσου της Καρπασίας (Κεφ. Ζ.5) και στην αρχαία πόλη της ίδιας της Καρπασίας (Αγ. Φίλων).

• Τέλος, στο όγδοο κεφάλαιο αναπτύσσονται οι λόγοι για τους οποίους συμπεραίνεται ότι τα λιμάνια της Πάφου, Αμαθούντος, Λατσιού και ενδεχομένως της Καρπασίας πρέπει να θεωρηθούν κατασκευές που ανήκουν σε ένα κοινό σχεδιασμό ναυτικής θωράκισης της Κύπρου, ο οποίος πρέπει να αποδοθεί μάλλον στον Πτολεμαίο Α΄ Σωτήρα. Η απόδοση σε κοινό σχεδιασμό προέρχεται από ομοιότητες μορφής και δόμησης, οι οποίες παρατηρούνται στα συγκεκριμένα λιμάνια. Η απόδοσή τους στον Πτολεμαίο Σωτήρα πηγάζει από την συνθετική ανάγνωση των ιστορικών πηγών σε συνάφεια με την πολιτική, τις στρατηγικές ανάγκες και τα στρατηγικά συμφέροντα του συγκεκριμένου μονάρχη στην περίοδο ειδικά πριν το 306 π.Χ. Ενισχύεται επίσης από τις ενδείξεις ότι η κατασκευή τους έμεινε ανολοκλήρωτη (Αμαθούντα, Λατσί, Καρπασία), προφανώς εξαιτίας της κατάληψης της Κύπρου από τον Δημήτριο Πολιορκητή. Φαίνεται, μάλιστα, ότι πέραν των τριών λιμανιών στο λιμενικό δίκτυο υποστήριξης των επιδιώξεών του, ο Πτολεμαίος βασίζεται στα υπάρχοντα κλειστά λιμάνια της Σαλαμίνας και των Σόλων. Θα ήταν, δε, δυνατόν στο ίδιο δίκτυο να συμμετέχουν ως ναυτικές βάσεις και τα λιμάνια της Κερύνειας και της Λαπήθου από τη στιγμή της κατάκτησής τους και εξής, καλύπτοντας έτσι πλήρως όλη την περιφέρεια του νησιού.

Από τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν στη διάρκεια της μελέτης προέκυψαν συμπεράσματα που αφορούν στη διαπίστωση: α] των ναυπηγικών γνώσεων, ικανοτήτων και δυνατοτήτων των Κυπρίων του 5^{ου} και 4^{ου} αι. π.Χ., που συνέχιζαν μια ήδη υφιστάμενη παράδοση β] των ναυτικών γνώσεων και δεξιοτήτων του έμπυχου δυναμικού των Κυπρίων που το καθιστούσαν υπολογίσιμη και χρησιμοποιήσιμη δύναμη από τις επικρατούσες δυνάμεις γ] ότι τα δύο παραπάνω χαρακτηριστικά συνέβαλλαν στην αύξηση της σημασίας της στρατηγικής θέσης του νησιού δ] της ενασχόλησης των Κυπρίων με το θαλάσσιο εμπόριο και αλιευτικές ασχολίες.

Επιπλέον, διαπιστώθηκε η ύπαρξη ενός λιμενικού δικτύου (ή λιμενικού δυναμικού κατά τον Α. Παπαδόπουλο, 2006) που εξυπηρετούσε τα κυπριακά βασίλεια τουλάχιστον τον 4^ο αι. π.Χ., το οποίο περιλάμβανε λιμενικές κατασκευές στις κύριες παραθαλάσσιες πόλεις-πρωτεύουσες των βασιλείων και την Καρπασία, καθώς και δευτερεύουσες θέσεις με ελάχιστα ή καθόλου έργα (Ουρανία, Κνίδος, Ακρωτήρι Λεμεσού, Κίονι, Θαλασσινές Σπηλιές, Κερατίδι, Μανίκι). Για τα κύρια λιμάνια μπορεί να υποτεθεί ότι ήταν ή προοριζόνταν να ολοκληρωθούν ως «κλειστοί λιμένες», με την εξαίρεση ίσως του εσωτερικού λιμανιού της Αμαθούντας, που μπορεί να αποτελούσε «κώθωνα» (Frost 1995, 15), χωρίς να μπορεί να αποκλειστεί η πιθανότητα και αυτό το λιμάνι να ανήκει στον ίδιο τύπο με τα υπόλοιπα. Για

τον σχηματισμό πλήρους εικόνας θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ότι για τις κλασικές λιμενικές θέσεις της Παλαιπάφου, του Μαρίου και του Κουρίου υπάρχουν μόνο έμμεσες πληροφορίες και οι θέσεις τους είναι ακόμα αταύτιστες. Τα κυπριακά λιμάνια φαίνεται ότι άρχισαν να έχουν τεχνητές κατασκευές στο τέλος του 5^{ου} αι. π.Χ. στη Σαλαμίνα και το Κίτιον και ακολούθησαν οι υπόλοιπες πόλεις. Μέχρι τότε πρέπει να εξυπηρετούντο από τις ίδιες θέσεις χωρίς λιμενικές εγκαταστάσεις ή με πρόχειρες ξύλινες κατασκευές, που δεν άφησαν ή των οποίων δεν έχουν εντοπιστεί ακόμα τα κατάλοιπα.

Στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ., εν μέσω της διαμάχης μεταξύ Πτολεμαίου και Αντιγονιδών για την κατάληψη της Κύπρου φαίνεται ότι ξεκίνησε, πιθανότατα από τον Πτολεμαίο, η κατασκευή ενός λιμενικού δικτύου ναυτικών βάσεων για τη θωράκιση της Κύπρου, το οποίο περιλάμβανε την Πάφο, την Αμαθούντα, το λιμάνι στο Λατσί και πιθανόν την Καρπασία. Τα λιμάνια της Αμαθούντας, του Μαρίου και της Καρπασίας δεν φαίνεται να ολοκληρώθηκαν ποτέ, ίσως εξαιτίας της κατάληψης της Κύπρου από το Δημήτριο. Αντίθετα, το λιμάνι της Πάφου εκτός από το στρατιωτικό χαρακτήρα φαίνεται να αποτελούσε ταυτόχρονα εμπορικό σταθμό και ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, γεγονός που συνέβαλε στην αδιάκοπη χρήση του και την ιδιαίτερη ανάπτυξη της πόλης της Πάφου στην Ελληνιστική και Ρωμαϊκή περίοδο, η οποία συνιστούσε, επιπλέον, καίριο σταθμό στο ναυτικό δρόμο που ένωνε τη Ρόδο με την Αλεξάνδρεια και τον κοντινότερο κυπριακό προορισμό σε ευθεία γραμμή από την πρωτεύουσα των Λαγιδών.

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ



ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ 5^{ΟΥ} ΚΑΙ 4^{ΟΥ} ΑΙΩΝΑ Π.Χ. ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

Προκειμένου να γίνει κατανοητό το ιστορικό υπόβαθρο πάνω στο οποίο διεξάγεται η παρούσα μελέτη δίνεται στο πρώτο αυτό κεφάλαιο μια συνοπτική παρουσίαση των κυριότερων στοιχείων που αφορούν στην Κυπροκλασική περίοδο, με έμφαση στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. Η ιδιαίτερη έμφαση στη συγκεκριμένη χρονική περίοδο δίδεται διότι, όπως έχει αναφερθεί και στην εισαγωγή, αφ΄ ενός ο κύκλος των κυπριακών βασιλείων κλείνει στο τέλος του 4^{ου} αι. και όχι με τον θάνατο του Αλέξανδρου, ενώ αντίστοιχα η μετάβαση στην Κλασική περίοδο σηματοδοτείται από τη συμμετοχή των Κυπρίων στην Ιωνική Επανάσταση που καθόρισε την αντιπαράθεση μεταξύ Περσίας και Αθήνας για την κυριαρχία επί του νησιού. Αφ΄ ετέρου, οι μαρτυρίες της αρχαίας γραμματείας και οι αρχαιολογικές, οι οποίες αφορούν σε λιμενικές εγκαταστάσεις και παρέχουν υλικό που να μπορεί να οδηγήσει σε κάποια συμπεράσματα σχετικά με το λιμενικό δίκτυο των δύο αιώνων της Κυπροκλασικής περιόδου, αναφέρονται κυρίως στην περίοδο μετά τα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ. Κατ΄ αυτό τον τρόπο, το τμήμα της παράθεσης των ιστορικών στοιχείων που αφορά στα γεγονότα μέχρι τα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ. γίνεται με γενικό τρόπο κατά τα ευρέως αποδεκτά. Ιστορικά στοιχεία που αφορούν ιδιαίτερα σε κάθε πόλη αναφέρονται κάτω από τον υπότιτλο *Γενικά στοιχεία*, στα υποκεφάλαια σχετικά με κάθε μια από τις λιμενικές θέσεις στο Κεφ. Στ. Στόχος δεν είναι να γίνει πλήρης ιστορική ανάλυση της περιόδου ούτε υπάρχουν νέα ιστορικά στοιχεία για να προστεθούν. Ό,τι θα μπορούσε να θεωρηθεί ιστορική συμβολή για την περίοδο αναφέρεται στα συμπεράσματα της παρούσας μελέτης. Στο παρόν κεφάλαιο επιχειρείται, απλώς, η ανάγνωση των γνωστών ιστορικών γεγονότων υπό το πρίσμα της ναυτικής δραστηριότητας, ώστε να διαφανεί η ενασχόληση των Κυπρίων με ναυτικά θέματα και να γίνει κατανοητός ο αλληλένδετος ρόλος των λιμανιών με τα ιστορικά δρώμενα και τις αρχαιολογικές μαρτυρίες περί επαφών.

Βασικά ιστοριογραφικά κείμενα πάνω στα οποία κυρίως στηρίζεται το κεφάλαιο αυτό είναι τα: *The history of Cyprus* του G. Hill (1940), *Cyprus. From the stone age to the Ro-*

mans, του Β. Καραγιώργη (1982) καθώς και η αντίστοιχη ελληνική έκδοση *Αρχαία Κύπρος. Από τη Νεολιθική εποχή ως το τέλος της Ρωμαϊκής*, (Β. Καραγιώργης 1978), ως επίσης και από την *Ιστορία της Κύπρου* των εκδόσεων του Ιδρύματος Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ΄, με εκδότη τον Θ. Παπαδόπουλο (2000), το κεφάλαιο ΙΑ΄ του Π. Στυλιανού με τίτλο “Τα αρχαία βασίλεια”. Για το γενικότερο πλαίσιο χρησιμοποιήθηκε η *Griechische Geschichte* του Η. Bengston (1969), από την ελληνική μετάφραση του Α. Γαβρίλη (1991), ως επίσης και η *Geshichte Alexanders des Grossen* II και η *Geshichte der Diadochen* III του J.G. Droysen (1877-78), σε μετάφραση του Ρ. Αποστολίδη (1993). Όποιες περαιτέρω πηγές έχουν χρησιμοποιηθεί αναφέρονται συγκεκριμένα.

Από το 12^ο αι. π.Χ., οπότε ολοκληρώθηκε η εγκατάσταση των Μυκηναίων στην Κύπρο, ακολούθησαν: η εγκατάσταση των Φοινίκων στο Κίτιο, μέχρι τα μέσα του 9^{ου} αι. π.χ. και η πιθανή συγκέντρωση του ετεοκυπριακού πληθυσμού στην Αμαθούντα, ως επίσης και η ασσυριακή (709-669 π.Χ.) και η αιγυπτιακή (560-545 π.Χ.) κυριαρχία, αν και υπάρχει σχετική συζήτηση για τη μορφή που έλαβε η υπαγωγή στις δύο «υπερδυνάμεις». Στον 9^ο αι. π.Χ. τοποθετείται και η περίοδος κατά την οποία οι Κύπριοι φέρονται να θαλασσοκράτησαν (βλ. Κεφ. Β). Στη διάρκεια της Ασσυριακής επικυριαρχίας χρονολογούνται οι πρώτες γραπτές μαρτυρίες, αναφερόμενες στη διοικητική οργάνωση της Κύπρου. Πρώτη τέτοια αναφορά εμφανίζεται στη Στήλη του Σαργώνος (707 π.Χ.), η οποία βρέθηκε στο Κίτιον. Στη στήλη μνημονεύονται επτά βασίλεια, τα οποία, όμως, δεν κατονομάζονται και ίσως ο αριθμός τους σχετίζεται απλά με την ιερότητά του παρά με την ποσοτική του υπόσταση (Ιακώβου 1995, 100). Η επόμενη σχετική μνεία προέρχεται από το Πρίσμα του Εσσαρχαδώνος (673/2 π.Χ.), στο οποίο αναφέρονται ονομαστικά τα εξής δέκα βασίλεια: Ιδάλιον, Χύτροι, Σαλαμίνα, Πάφος, Κούριον, Ταμασσός, Kartihadasti στο οποίο αναγνωρίζεται το Κίτιον, Λήδρα, Σόλοι, και Νούρε, που ταυτίζεται μάλλον με την Αμαθούντα (ο.π. 100-101).

Σε όλη αυτή την περίοδο μαρτυρούνται εμπορικές σχέσεις της Κύπρου με άλλες περιοχές. Ένδειξη για αυτό αποτελεί η ενισχυμένη παρουσία στην Κύπρο κεραμικής από την Αττική, την Κόρινθο, τη Ρόδο, κλπ., η οποία, αναμενόμενα, απαντάται συχνότερα στις παράλιες πόλεις του Μαρίου, της Αμαθούντας, του Κιτίου και της Σαλαμίνας. Αντίστοιχα, κυπριακή κεραμική και κεραμοπλαστική φτάνει στην Αίγυπτο και τα νησιά του Αιγαίου, ιδιαίτερα στη Ρόδο και τη Σάμο. Η μαρτυρία της κεραμικής δείχνει τη διεξαγωγή ευρύτερης ανταλλαγής προϊόντων και άσκησης θαλασσίμου εμπορίου και επικοινωνίας.

Το 545 π.Χ. τα κυπριακά βασίλεια αναγνώρισαν την κυριαρχία των Περσών και έτσι εμφανίζονται 20 χρόνια αργότερα να βοηθούν με πλοία στην εκστρατεία του Καμβύση κατά της Αιγύπτου (Ηρόδ. *Ιστ.* III.19). Η κοινή μοίρα με τις ελληνικές πόλεις του ανατολικού Αιγαίου και της Μικρασίας θα αποτυπωθεί στις εμπορικές ανταλλαγές, ιδιαίτερα της κεραμικής (Tatton-Brown 1987, 30) και θα κορυφωθεί με την Ιωνική Επανάσταση.

Στην επανάσταση συμμετείχαν αυτοπροαιρέτως τα κυπριακά βασίλεια, πλην της Αμαθούντας, σύμφωνα με την εξιστόρηση των γεγονότων από τον Ηρόδοτο. Για την κατάπνιξη της έφτασε με πλοία στην Κύπρο το 498 π.Χ. ο περσικός στρατός, με στρατηγό τον Αρτύβιο, ενώ παράλληλα έπλευσε στο νησί και ναυτική δύναμη των Ιώνων (Ηρόδ. *Ιστ.* V.108)¹. Στη ναυμαχία που ακολούθησε μπροστά στη Σαλαμίνα νίκησαν οι ναυτικές δυνάμεις των Ιώνων συμμάχων. Η πεζομαχία όμως στη στεριά έληξε με νίκη των Περσών, οι οποίοι έτσι κερδίσαν τον πόλεμο, εξαιτίας της προδοσίας του βασιλιά του Κουρίου που συμπαρέσυρε σε αυτομόληση και τα άρματα των Σαλαμινίων.

Με βάση την κατάληξη αυτή ακολούθησε η διαμόρφωση ανάλογης πολιτικής κατάστασης. Το σκηνικό του πρώτου μισού του 5^{ου} αι. π.Χ. εκτυλίχθηκε σε σχέση με την ελληνοπερσική διένεξη για την επικράτηση της μίας ή της άλλης δύναμης στο νησί. Αρχικά, και μέχρι τους Περσικούς Πολέμους, η Κύπρος βρισκόταν κάτω από την αδιαμφισβήτητη περσική κυριαρχία. Μάλιστα, συμμετείχε με ναυτική μοίρα 150 πλοίων στον στόλο του Ξέρξη στην εκστρατεία εναντίον της Ελλάδας (Ηρόδ. *Ιστ.* VII.90). Ύστερα από τα Μηδικά ακολούθησαν διάφορες προσπάθειες για την απελευθέρωση του νησιού από μέρους των ελληνικών δυνάμεων. Μετά από την οριστική νίκη επί των Περσών στη Μυκάλη το 479 π.Χ., ο ελληνικός στόλος, με 50 τουλάχιστον πλοία, υπό τον Πausανία (Θουκ. *Ιστ.* 1.94), έπλευσε στην Κύπρο για την απελευθέρωσή της. Πράγματι, μέρος του νησιού απελευθερώθηκε, αλλά μετά την αναχώρηση του στόλου επανήλθε στην προηγούμενη κατάσταση και παρέμεινε έτσι μέχρι το 459 π.Χ., οπότε εκστρατευτικό σώμα με 200 πλοία, υπό τον αθηναίο στρατηγό Χαριτιμίδη, έπλευσε ξανά στην Κύπρο (Θουκ. *Ιστ.* I.104.2). Γενικότερα συμφέροντα, όμως, απέσπασαν τον αθηναϊκό στόλο από τις επιχειρήσεις στην Κύπρο για να βοηθήσει την επανάσταση του Ιναρό στην Αίγυπτο. Η επανάσταση απέτυχε και ο ελληνικός στόλος καταστράφηκε το 454 π.Χ.

¹ Αναλυτική παρουσίαση των πηγών που αναφέρονται στις πολεμικές επιχειρήσεις που περιλαμβάνουν κατάπλου και απόπλου ναυτικών δυνάμεων στην Κύπρο γίνεται στο Κεφ. Γ (βλ. Πίν. 2, σ. 60-61). Στο Κεφ. Β παρουσιάζονται επίσης οι πηγές από τις οποίες προκύπτουν συμπεράσματα για τις ναυτικές επιδόσεις των Κυπρίων.

Αργότερα, στα 449 π.Χ., ο Κίμωνας μετά την επιστροφή του από την εξορία (457 π.Χ.) στην Αθήνα, συνέλαβε το σχέδιο να καταστρέψει γενικά τον περσοφοινικικό στόλο που στάθμευε στην Ανατολική Μεσόγειο για να απαλλάξει οριστικά τους Έλληνες από τον περσικό κίνδυνο. Για τον σκοπό αυτό έπλευσε στην Κύπρο, έχοντας 200 τριήρεις, με σκοπό να αντιπαρατεθεί με τα 300 πλοία του πέρση στρατηγού Αρτάβαζου. Αρχικά, είχε επιτυχίες και εκπόρθησε το Μάριο. Στη διάρκεια των πολεμικών επιχειρήσεων, όμως, πέθανε κατά την πολιορκία του Κιτίου, με αποτέλεσμα η εκστρατεία να εγκαταλειφθεί ξανά. Παράλληλα, οι πολιτικές αλλαγές στην Αθήνα έφεραν στην εξουσία τους υποστηρικτές του τέλους του πολέμου και της ενασχόλησης με τα εσωτερικά ζητήματα. Ως αποτέλεσμα, υπογράφηκε η Καλλίειος Ειρήνη (449/8 π.Χ.) που αποδεχόταν την παύση των διεκδικήσεων της Αθήνας στην Κύπρο. Φοινικικές ή φιλοπερσικές δυναστείες εγκαταστάθηκαν στους θρόνους των βασιλείων της, ευνοημένες από τους Πέρσες, με αποτέλεσμα το δεύτερο μέρος του 5^{ου} αι. π.Χ. να κυλήσει με μειωμένες γενικά τις επαφές με την Ελλάδα, παρ' όλο που δεν εξέλειπαν πλήρως.

Αυτό είναι φανερό σε διάφορους τομείς. Ως εκ τούτου, ενώ πριν το 450 π.Χ. η ελληνική αρχαϊκή παράδοση ήταν εμφανής στην κυπριακή τέχνη, από τα χρόνια της Ειρήνης του Καλλία και εξής παρατηρείται μια στασιμότητα στην κατανόηση της σύγχρονης ελληνικής δημιουργίας και προσκόλληση στα αρχαϊκά πρότυπα. Εν τούτοις, οι εμπορικές και οικονομικές σχέσεις με την Ελλάδα συνεχίζονταν σχεδόν ανεπηρέαστα. Αττική κεραμική εισαγόταν, κυρίως μέσω της περιοχής του Μαρίου, και διοχετευόταν στα νότια και ανατολικά του νησιού σε αυξανόμενες ποσότητες, που φτάνουν στον μέγιστο βαθμό στο τέλος του αιώνα, κατά τη διάρκεια της βασιλείας του Ευαγόρα (411-375 π.Χ.), οπότε η Σαλαμίνα πήρε το προβάδισμα. Συνθήκες ευημερίας μαρτυρούνται από τον πλούτο των χρυσών κοσμημάτων στους τάφους.

Θα πρέπει, πάντως, να σημειωθεί ότι γενικά οι πηγές σιγούν για τα γεγονότα του δεύτερου μισού του 5^{ου} αι. π.Χ. στην Κύπρο, με αποτέλεσμα την έλλειψη επαρκούς γνώσης της περιόδου.

Γύρω στο 411 π.Χ.² εμφανίστηκε στο ιστορικό προσκήνιο ο Ευαγόρας, με τον οποίο είναι συνυφασμένο το τελευταίο τμήμα του 5^{ου} και το πρώτο του 4^{ου} αι. π.Χ. Ανήγε την καταγωγή του στο γένος του τρωικού Ταιλαμώνιου Τεύκρου, το οποίο βασίλευε στη Σαλαμίνα.

² Ο Π. Στυλιανού (2000, 578-579 υποστηρίζει ότι ο Ευαγόρας πρέπει να είχε καταλάβει το θρόνο λίγο νωρίτερα, πιθανόν γύρω στο 415/414 π.Χ.

Στον θρόνο, όμως, της Σαλαμίνας βρισκόταν στο τέλος του 5^{ου} αι. π.Χ., ο φοίνικας βασιλιάς Αυδήμονας, ευνοημένος πιθανόν από τους Πέρσες ώστε να καταλάβει την εξουσία. Ο Ευαγόρας, προκειμένου να επανακτήσει τον θρόνο, αφού κατέφυγε και προετοιμάστηκε στους Σόλους της Κιλικίας έπλευσε στην Κύπρο και εξεδίωξε τον σφετεριστή βασιλέα, ανακτώντας την εξουσία μέσα σε μια νύκτα, απολαμβάνοντας προφανώς της αποδοχής του πληθυσμού της πόλης. Οι μεταρρυθμίσεις και η πολιτική που ακολούθησε ήταν τέτοια ώστε ενδυνάμωσε τόσο τη θέση του που κατάφερε να επιβληθεί σε ολόκληρο σχεδόν το νησί, να αποκτήσει «διεθνείς» συμμαχίες (Αθήνα, Αίγυπτος) και να καταλάβει ακόμη και περιοχές εκτός Κύπρου όπως η Τύρος. Ενεπλάκη, επίσης, σε πολύ σημαντικό βαθμό στην τελική κατάλυση της σπαρτιατικής ηγεμονίας επί της Αθήνας κατά τη ναυμαχία της Κνίδου, όπου αναφέρονται κυπριακά πληρώματα και πιθανότατα κυπριακά πλοία (Στρ. Γεωγρ. XIV.684.5).

Η πολιτική αυτή, τον οδήγησε αναπόφευκτα σε σύγκρουση με τους Πέρσες. Στον πόλεμο που ακολούθησε αποστάληκαν στον Ευαγόρα 10 τριήρεις από την Αθήνα, ενώ ο ίδιος κατάφερε να σχηματίσει στόλο συνολικά 200 πλοίων. Εν τούτοις, νικήθηκε σε ναυμαχία μπροστά στη Σαλαμίνα. Αλλά παρά την ήττα του, μετά από δεκαετή πόλεμο -μέχρι το 381 π.Χ.-, υπέγραψε μία σχετικά αξιοπρεπή συνθήκη ειρήνης «ως βασιλιάς προς βασιλιά». Εν τω μεταξύ, ενώ ο πόλεμος συνεχιζόταν ακόμη, η Αθήνα υπέγραψε, στα 386 π.Χ. τη Βασιλείο ή Ανταλκίδειο Ειρήνη με τους Πέρσες, με την οποία τους παραχωρούσε τις πόλεις της Μικράς Ασίας, τις Κλαζομενές και την Κύπρο και η στρατιωτική δύναμη που βοηθούσε τον Ευαγόρα ανακλήθηκε από το νησί. Με αυτό τον τρόπο, τα αρχικά σχέδια του Ευαγόρα δεν πραγματοποιήθηκαν, η Σαλαμίνα και η Κύπρος βγήκαν εξουθενωμένες από τους μακροχρόνιους άκαρπους πολέμους και το σκηνικό στην Ανατολική Μεσόγειο ξεκαθάρισε πάλι με το νησί να επανέρχεται στην εξουσία των Περσών.

Εν τούτοις, η ανάκαμψη δεν άργησε να έλθει μετά το τέλος της βασιλείας του Ευαγόρα. Οι εμπορικές σχέσεις με το Αιγαίο, αλλά και με την Αίγυπτο δεν σταμάτησαν, εξαιτίας της πολιτικής φιλίας που προωθούσε η διπλωματία του σαλαμίνιου βασιλιά και η κοινή μοίρα κάτω από την περσική κυριαρχία. Η σχέση με την Αίγυπτο μαρτυρείται από τους αιγύπτιους θεούς που υφίστανται ήδη από την Αρχαϊκή εποχή στην Κύπρο και από την παρουσία έργων επηρεασμένων από την αιγυπτιακή καλλιτεχνική δημιουργία ή και πρωτοτύπων (αθωρικά κιονόκρανα, αγάλματα και αγαλματίδια αιγυπτίων θεών, κλπ.). Επικρατέστερος, πάντως, είναι ο ελληνικός τρόπος ήδη από τις αρχές του 5ου αι. π.Χ., αν και οι κυπριακές δημιουργίες, ιδιαίτερα στο δεύτερο μισό του 5^{ου} αι. π.Χ. δεν φτάνουν σχεδόν ποτέ τα πρω-

τότυπά τους σε τελειότητα, όπως έχει ήδη επισημανθεί. Παράλληλα, συνεχίζει η ντόπια παράδοση με ελληνική θεματογραφία, η τεχνοτροπία όμως επηρεάζεται και από ανατολικά πρότυπα. Η επιρροή της πολιτικής του Ευαγόρα έδωσε νέα πνοή με την εισροή φορέων της ελληνικής σκέψης και τέχνης στο νησί. Επίσης, υιοθετήθηκαν στη λατρεία και τις απεικονίσεις των νομισμάτων οι ελληνικοί θεοί και ταυτίζονταν μαζί τους οι υπάρχοντες ανατολικοί, Αθηνά-Anat, Ηρακλής-Melkart, Απόλλων-Mikal Reshef κλπ. Η ελληνική επιρροή φαίνεται σε όλες τις εκφάνσεις της ζωής, την τέχνη, τη θρησκεία, τη σκέψη, την ενδυμασία, τον οπλισμό, τη γλώσσα, τη γραφή κλπ., γεγονός που μαρτυρεί τις ιδιαίτερες επαφές με το Αιγαίο, ενώ ταυτόχρονα τα αρχαιολογικά τεκμήρια διαγράφουν τις επαφές με τη συροπαλαιστινιακή ακτή, τη Φοινίκη και την Αίγυπτο. Άλλωστε, γενικά η Κλασική περίοδος είναι εποχή έντονης ναυτικής δραστηριότητας στο Αιγαίο και την Ανατολική Μεσόγειο και η Κύπρος, κατέχοντας θέση-σταθμό στους ναυτικούς δρόμους των συναλλαγών/ανταλλαγών και ανταλλάξιμα προϊόντα (χαλκό, ναυπηγική ξυλεία, γεωργικά προϊόντα κλπ.) δεν θα μπορούσε να μην λαμβάνει μέρος.

Σε σχέση με τη διοικητική οργάνωση του νησιού, αναφέρονται στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ. εννέα βασιλεία (Διόδ. Βιβλ. XVI.42.4)³, μετά την κατάκτηση του Ιδαίου και την πώληση της Ταμασσού στο Κίτιο (Αθην. Δειπν. IV.63)⁴. Πρόκειται για τη Σαλαμίνα, το Κίτιον, την Αμαθούντα, τιο Κούριον, την Πάφο, και τους Σόλους, που αναφέρονται και στο Πρίσμα του Εσσαρχαδώνος και επιπλέον το Μάριον, τη Λάπηθο και την Κερύνεια. Σημειώτεον ότι, στους Χύτρους, την Ταμασσό, και τη Λήδρα που κατονομάζονται ως βασιλεία στο Πρίσμα του Εσσαρχαδώνος δεν αποδίδεται νομισματοκοπία που να υποστηρίζει αυτή την αναγωγή κατά την Κλασική περίοδο (Ιακώβου 1995, 102). Το ίδιο και για την πόλη των Γόλγων, για την οποία αποδόθηκε μάλλον εσφαλμένα πρώιμη νομισματοκοπία (ο.π.). Επίσης, προβληματική είναι η γνώση μας και για τα βασιλεία της Λαπήθου και της Κερύνειας (ο.π.). Γενικά επικρατεί τα τελευταία χρόνια έντονος προβληματισμός σχετικά με τις απαρχές, τη μορφή, τον πληθυσμό και τη διοικητική διαίρεση των κυπριακών βασιλείων (Ιακώβου 1995 και Ιακωνου 2002, 2004, 2006). Ανεξάρτητα όμως από τον προβληματισμό, είναι αξιοπρό-

³ «*έν γάρ τῇ νήσῳ ταύτῃ πόλεις ἦσαν ἀξιόλογοι μὲν ἑννέα, ὑπὸ δὲ ταύτας ὑπῆρχε τεταγμένα μικρὰ πολίσματα τὰ προσκυνούντα ταῖς ἑννέα πόλεσιν. ἐκάστη δὲ τούτων εἶχε βασιλέα τῆς μὲν πόλεως ἄρχοντα, τῷ δὲ βασιλεῖ τῶν Περσῶν ὑποταγμένον*»

⁴ «*Πρότερον δὲ τοῦτο Πασίκυπρος [ὁ] βασιλεύων ἀπέδοτο δι' ἀσωτίαν πενήκοντα ταλάντων Πυγμαλίῳ τῷ Κιτιεῖ, ἅμα τὸ χωρίον καὶ τὴν αὐτοῦ βασιλείαν. Καὶ λαβὼν τὰ χρήματα κατεγήρασεν ἐν Αμαθούντῃ*»

σεκτο ότι οι εννέα πόλεις⁵, θεωρούμενες έδρες βασιλείων στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ. είναι όλες παραλιακές, γεγονός που πρέπει να αποδοθεί στον ρόλο των λιμανιών στην επιλογή της θέσης τους και την αλληλεπίδραση ναυτικής δραστηριότητας και λιμανιού με το «ειδικό βάρος» της πόλεως.

Το σύστημα διακυβέρνησης των βασιλείων φαίνεται να ήταν κυρίως δεσποτικό, με τους βασιλείς ως ανώτατους άρχοντες, αν και αναφέρονται άνακτες και άνασσεσ σύμβουλοι, γεγονός που μπορεί να υπονοεί ελαστικότερη μορφή διακυβέρνησης. Σε στοιχεία δημοκρατικότητας παραπέμπουν, ακόμα, η πινακίδα του Ιδαλίου, καθώς και η αναφορά των πολιτών στα νομίσματα (π.χ. Μαριένων και Ιδαλιένων) ή επιγραφές όπως αυτή από το τρόπαιο του Μιλκυάθωνα του Κιτίου (βλ. Κεφ. Στ.5). Αναφέρονται, όμως, στο βασιλικό επιτελείο και «γεργίνοι» και «προμάλαγγες» ωτακουστές, θεσμοί που παραπέμπουν σε αστυνομικό κράτος. Πιθανότατα η θέση της Κύπρου ανάμεσα στις διεκδικήσεις της δημοκρατικής Αθήνας και της δεσποτικής Ανατολής να παρέχει εξήγηση για τις δύο τάσεις.

Το 351 π.Χ. επαναστάτησαν η Αίγυπτος και η Φοινίκη και τα κυπριακά βασίλεια αποφάσισαν να ακολουθήσουν το παράδειγμά τους. Εν τω μεταξύ, στον θρόνο της Σαλαμίνας είχε ανέλθει ο Ευαγόρας Β΄, γιος ή αδελφός του πρώτου Ευαγόρα, ο οποίος είχε δολοφονηθεί μαζί με τον γιο του Πνυταγόρα στα 374/3 π.Χ. Όταν εκδηλώθηκε η επανάσταση, ο Ευαγόρας Β΄ επέδειξε φιλοπερσική στάση και εκδιώχθηκε, οπότε τον θρόνο κατέλαβε ο Πνυταγόρας, πιθανότατα εγγονός του Ευαγόρα Α΄, ο οποίος συντάχθηκε με τους επαναστάτες. Οι Πέρσες κατάφεραν τελικά να καταπνίξουν και αυτή την επανάσταση των Κυπρίων. Στη διάρκεια των επιχειρήσεων η Σαλαμίνα πολιορκήθηκε (345/4 π.Χ.) από ξηρά και θάλασσα και εφόσον και τα άλλα βασίλεια είχαν εξουδετερωθεί, ο βασιλιάς της Πνυταγόρας δήλωσε την υποταγή του και διατήρησε έτσι την εξουσία του.

Η εκούσια παράδοση του Πνυταγόρα θα σήμαινε ότι ο κυπριακός στόλος μαζί με τον φοινικικό θα αποτελούσαν πλέον κατάλληλο όπλο της Περσίας για να αντιμετωπίσει τον ανερχόμενο Αλέξανδρο. Εν τούτοις, οι κύπριοι βασιλείς δήλωσαν τη συνεργασία τους στον νεαρό Μακεδόνα και τον συνέδραμαν αποφασιστικά στην πολιορκία της Τύρου με το ναυτικό τους, ανερχόμενο σε 120 σκάφη και τεχνικούς για την κατασκευή πολιορκητικών μη-

⁵ Η κατάσταση θα διαφοροποιηθεί αργότερα στην Πτολεμαϊκή περίοδο, όταν θα καταργηθούν τα βασίλεια και οι πόλεις θα αυξηθούν. Ο S. Bagnall (1976, IV, 57-73), βασιζόμενος σε επιγραφές και στους καταλόγους των αποστολών των Θεωροδόκων, παραδίδει τα εξής ονόματα πόλεων: Σαλαμίς, Πάφος, Κίτιον, Κούριον, Αμαθούς, Αρσινόη (Μάριον), Σόλοι, Λάπηθος, Κέρυνεια, Καρπασία, Ταμασσός, Χύτροι και Λέδραι.

χανών που τοποθετήθηκαν στα πλοία (Αρρ. Αλεξ. II.20.3)⁶. Έτσι, η Κύπρος βρέθηκε να αποτελεί τμήμα της αυτοκρατορίας του Αλέξανδρου με σημαντική συμμετοχή και βοήθεια στην περαιτέρω εκστρατεία του, σε προσωπικό και συχνά με τη ναυπήγηση πλοίων (π.χ. επιχειρήσεις στην Ελλάδα, εκστρατεία στην Αραβία, για την προγραμματισθείσα δυτική εκστρατεία που δεν πραγματοποιήθηκε, κλπ. βλ. Κεφ. Β). Τα βασίλεια διατήρησαν ξανά μια μορφή αυτονομίας, αλλά έχασαν, αν και όχι ολοκληρωτικά, το προνόμιο της κοπής νομισμάτων, εφόσον για λόγους προπαγάνδας το δικαίωμα αυτό είχε η γενική αρχή. Πάντως, οι τάσεις διατήρησης της ανεξαρτησίας αναζωπυρώθηκαν όταν εξέλειπε ο Αλέξανδρος.

Με τον θάνατό του η Κύπρος βρέθηκε στόχος στους ανταγωνισμούς των διαδόχων. Το 321 π.Χ. ο Πτολεμαίος Α' Σωτήρας εξασφάλισε την υποστήριξη τεσσάρων κυπρίων βασιλέων, του Νικοκρέοντα της Σαλαμίνας, του Πασικράτη των Σόλων, του Νικοκλή της Πάφου και του Ανδροκλή της Αμαθούντας, εναντίον του Περδίκκα. Οι τέσσερις βασιλείς, οι πόλεις των οποίων βρίσκονται στις τέσσερις πλευρές του νησιού, με στόλο 200 πλοίων, πολιορκήσαν μια άλλη πόλη, η οποία προφανώς αντιπασσόταν στη συμμαχία αυτή. Αυτή η άλλη πόλη αναφέρεται από τους G. Hill (1940, 156) και Π. Στυλιανού (2000, 609) ότι ήταν το Μάριον. Η πληροφορία προέρχεται από *Τα μετά Αλέξανδρον*. του Αρριανού⁷. Εν τούτοις, και οι δύο συγγραφείς παραθέτουν σε υποσημείωση ότι η αποκατάσταση του χειρογράφου σε «Μαριέων» από τον Reitzenstein είναι αμφίβολη. Ο Στυλιανού (ο.π.), μάλιστα, αφήνει να νοηθεί και η πιθανότητα της αποκατάστασης του χειρογράφου σε «Κουριέων», διαφορετικά το βασίλειο του Κουρίου απουσιάζει παντελώς από τα γεγονότα της περιόδου. Η πιθανότητα θα μπορούσε να ευσταθεί, εάν ληφθεί υπόψη ότι στη συνέχεια το Κούριον εμφανίζεται με το μέρος του Πτολεμαίου και ότι στο αρχικό κείμενο αναφέρεται «καριέων». Κατ' αντιστοιχία με τους τέσσερις βασιλείς που τάχθηκαν με τον Πτολεμαίο, βρέθηκαν, μάλ-

⁶ Οι πηγές που αναφέρονται στις επιδόσεις των Κυπρίων στη ναυπήγηση πλοίων και τις ναυτικές ικανότητες των Κυπρίων δίδονται αναλυτικά στο Κεφ. Β

⁷ «*Ἐν δὲ τούτῳ Περδίκας μαθὼν τῶν ἐν Κύπρῳ βασιλέων Νικοκρέοντά τε τὸν Σαλαμίνιον καὶ τοῦ<ς ὑπ' αὐτῷ (␗) γε> νομένους Πασικράτην τὸν Σόλιον, καὶ Νικοκλέα τὸν Πάφιον, τοῦτον καὶ Ἄνδροκλέα τὸν Ἀμαθούσιον πρὸς μὲν Πτολεμαῖον ξυμμαχίαν πεπιοημένους, ναῦς δὲ οὐ πολὺ ἀποδεούσας διακοσίων ξυμπληροῦντας, τὴν δὲ Μαριέων πόλιν καὶ τὸν ἄρχοντα ἐπιπολιορκούντας, ὁ δὲ <τριήρεις ἤθρ>σεν (␗) ἐκ Φοινίκης πρὸς τὴν εἰς Μάριον αὐτόθεν ἐκ Κιλικίας <στρατείαν> καὶ πλοῖα πολλὰ στρογγυλὰ παρασκευάσας ξένους μὲν εἰς ὀκτακοσίους, Σωσιγένην τὸν Ῥόδιον ἐπιτάσας ναύαρχον καὶ ξεναγὸν ἐπὶ τῷ ξενικῷ Μήδιον τὸ Θεσσαλόν, ἰππάρχην δὲ τῶν ἰππέων Ἀμύνταν, τῆς δὲ ξυμπάσης δυνάμεως στρατηγὸν ἀποφύνας Ἀριστόνουν τὸν Ἀλεξάνδρου σωματοφύλακα...*» (Αρριανού, *Τὰ μετά Ἀλέξανδρον*, FHG IIB p. 648 fr. 156.10.6' Πηγή: Michaelidou-Nicolaou 1976, 16)

λον, στο αντίθετο στρατόπεδο τα βασίλεια του Κιτίου, της Λαπήθου, του Μαρίου, του Κουρίου και της Κερύνειας. Τα βασίλεια αυτά, εάν δεν έμειναν ουδέτερα σε αυτή τη φάση, είχαν προφανώς συμφέρον ώστε να συμπαραταχθούν με τον Περδίκκα. Ιδιαίτερα, μάλιστα, τα βασίλεια της βόρειας και ανατολικής ακτής, τα οποία ήταν σαφώς πιο ευπρόσβλητα από την περιοχή επιρροής του παρά από την Αίγυπτο του Πτολεμαίου.

Η αντίδραση του Περδίκκα ήταν η οργάνωση εκστρατευτικού σώματος 800 πεζών και 500 ιππέων υπό τον Αριστόνουν της Πέλλας, για να βοηθήσει την πολιορκούμενη πόλη. Του πολεμικού στόλου και των μεταφορών της αποστολής ηγείτο ο ρόδιος ναύαρχος Σωσιγένης. Η έκβαση των ετοιμασιών δεν είναι γνωστή από τις πηγές, καθώς στο σημείο αυτό διακόπτεται το απόσπασμα του Αρριανού. Πάντως, τότε φαίνεται να φτάνει στην Κύπρο και ο Αντίγονος, ο οποίος αποπλέει από το νησί για τη συνάντηση των στρατηγών στο Τριπαράδεισο της Συρίας, το φθινόπωρο του 321 π.Χ., μετά τη δολοφονία του Περδίκκα και την διαδοχή του από τον Ευμένη. Χωρίς να είναι γνωστές περαιτέρω λεπτομέρειες φαίνεται ότι η κατάσταση εξελίσσεται με τέτοιο τρόπο ώστε, ο Ευμένης αναφέρεται στα 318 π.Χ. να στρατολογήει μισθοφόρους από την Κύπρο (Διόδ. Βιβλ. XVIII.61.4).

Μετά την εξουδετέρωση του Ευμένη από τον Αντίγονο (317 π.Χ.), ο αγώνας επικράτησης θα επικεντρωθεί κυρίως μεταξύ Πτολεμαίου στην Αίγυπτο και Αντιγόνου στην Ασία. Η Κύπρος έγινε για άλλη μια φορά το μήλο της έριδας μεταξύ δύο αντιμαχόμενων δυνάμεων, ούσα στο όριο των επικρατειών τους. Η στρατηγική θέση της αναβαθμίστηκε ακόμη περισσότερο, αφού μπορούσε εύκολα να αποτελέσει προωθημένη ναυτική βάση, οιασδήποτε δύναμης φιλοδοξούσε να επικρατήσει στην Ανατολική Μεσόγειο. Επιπλέον, δε, διέθετε πλούσια δάση ναυπηγικής ξυλείας, καθώς και εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, τόσο για την κατασκευή, όσο και για την επάνδρωση πολεμικών πλοίων (Hauben 1987, 213-223).

Το 315 π.Χ. ο Αντίγονος αυτοπροχειρίστηκε σε αντιβασιλέα της αυτοκρατορίας του Αλέξανδρου και έστειλε απεσταλμένους για να διακηρύξουν την «ελευθερία των Ελλήνων», με αποτέλεσμα να συνασπιστούν εναντίον του οι υπόλοιποι διεκδικητές (Πτολεμαίος, Σέλευκος, Λυσίμαχος, Κάσσανδρος). Απέστειλε, επίσης, τον Αγησίλαο να απευθυνθεί στα κυπριακά βασίλεια για να συνάψουν συμμαχία μαζί του, ενώ ο ίδιος επιδόθηκε στην ναυπήγηση στόλου από τη Φοινίκη μέχρι την Κιλικία. Η απάντηση που έφερε τελικά ο Αγησίλαος ήταν ότι ο Νικοκρέων της Σαλαμίνας και από τους άλλους βασιλείς οι «κράτιστοι» είχαν συμμαχήσει με τον Πτολεμαίο. Τη συμμαχία τους προσέφεραν στον Αντίγονο μόνο οι

βασιλείς του Κιτίου, της Λαπήθου, του Μαρίου και της Κερύνειας (Διόδ. *Ιστ.* ΧΙΧ.59)⁸. Επομένως, πέραν της Σαλαμίνας πιστοί στον Πτολεμαίο ήταν οι βασιλείς των Σόλων, της Πάφου, του Κουρίου και της Αμαθούντος και εθεωρούντο «κράτιστοι».

Αντίστοιχα, ο Πτολεμαίος έστειλε στην Κύπρο 3.000 στρατιώτες στους κύπριους συμμάχους του για να αντιμετωπίσουν τους αντιπθέμενους βασιλείς, καθώς και τον αδελφό του Μενέλαο με 10.000 στρατιώτες και 100 πλοία, υπό τον Πολύκλειτο. Οι δυνάμεις αυτές συνάντησαν στην Κύπρο και τον Σέλευκο που είχε καταπλεύσει με τον δικό του στόλο από το Αιγαίο όπου πολιορκούσε τις Ερυθρές, σύμφωνα με την προηγούμενη αναφορά σε αυτόν (Διοδ. *Βιβλ.* ΧΙΧ.60.4). Οι ενωμένες δυνάμεις Μενελάου, Σέλευκου και κυπρίων συμμάχων εκπόρθησαν την Κερύνεια, τη Λάπηθο και το Μάριον και ανάγκασαν τον βασιλέα της Αμαθούντας, που προφανώς είχε αποσκιρτήσει από τη συμμαχία του Πτολεμαίου, να δώσει ομήρους. Πολιόρκησαν επίσης τη πόλη του Κιτίου (Διόδ. *Ιστο.* ΧΙΧ.62.3-7)⁹.

Η έκβαση της πολιορκίας του Κιτίου δεν είναι γνωστή. Φαίνεται, όμως, ότι ολόκληρη η Κύπρος, του Κιτίου πιθανόν συμπεριλαμβανομένου, περιήλθε στη σφαίρα επιρροής του Πτολεμαίου. Παρά ταύτα, η συνέχεια δείχνει ότι η επικράτηση επί των βασιλέων που επρόκειτο στον Αντίγονο δεν ήταν οριστική. Αξιοσημείωτη είναι πάντως, η μεταστροφή της Αμαθούντας, η οποία ενώ και το 321 π.Χ. είχε συμμαχήσει με τον Πτολεμαίο αλλά και τώρα δεν είχε δηλώσει τη συμμαχία της στον Αντίγονο, τελικά εμφανίζεται να βρίσκεται στο αντίπαλο στρατόπεδο του Λαγίδη. Ο εξαναγκασμός του «δυνάστη» της, από τις δυνάμεις του

⁸ «Ὅντος δ' αὐτοῦ περὶ ταῦτα παρῆν Ἀγησίλαος ὁ πεμφθεὶς εἰς Κύπρον πρεσβευτῆς, ἀπαγγέλλων ὅτι Νικοκρέων μὲν καὶ τῶν ἄλλων οἱ κράτιστοι βασιλεῖς πρὸς Πτολεμαῖον πεποιήνται συμμαχίαν, ὁ δὲ Κιπεύς καὶ Λαπίθιος, ἔτι δὲ Μαριεύς καὶ Κερυνίτης τὴν πρὸς αὐτὸν φιλίαν συντέθεινται»

⁹ «προαπεσταλκῶς δὲ τοῖς ἐν Κύπρῳ βασιλεῦσι στρατιώτας τρισχιλίους ἐξέπεμψε τότε δύναμιν ἀδράν, σπεύδων συναναγκάσαι τοὺς ἐναντιοπραγούντας ποιεῖν τὸ προστασσόμενον. Μυρμιδόνα μὲν οὖν τὸν Ἀθηναῖον ἀπέστειλε μετὰ στρατιωτῶν μυρίων, Πολύκλειτον δὲ μετὰ νεῶν ἑκατὸν, τῶν δὲ πάντων στρατηγὸν Μενέλαον τὸν ἀδελφόν. οὗτοι δὲ πλεύσαντες εἰς Κύπρον κάκει καταλαβόντες Σέλευκον μετὰ τοῦ στόλου συνήδρευσαν βουλευόμενοι τί χρῆ πράττειν. ἔδοξεν οὖν αὐτοῖς Πολύκλειτον μετὰ πενήκοντα νεῶν πλεῖν εἰς Πελοπόννησον καὶ διαπολεμεῖν τοῖς περὶ Ἀριστόδημον καὶ Ἀλέξανδρον, ἔτι δὲ Πολυπέρχοντα, Μυρμιδόνα δὲ καὶ τοὺς ξένους εἰς Καρίαν βοηθήσοντας τοῖς περὶ τὸν Ἀσανδρον πολεμουμένοις ὑπὸ Πτολεμαίου τοῦ στρατηγοῦ, τοὺς δὲ περὶ τὸν Σέλευκον καὶ Μενέλαον ὑπολειφθέντας ἐν Κύπρῳ μετὰ Νικοκρέοντος τοῦ βασιλέως καὶ τῶν ἄλλων συμμαχούντων διαπολεμεῖν τοῖς ἐναντιουμένοις. Τούτον δὲ τὸν τρόπον τῆς δυνάμεως διαμερισθείσης οἱ περὶ Σέλευκον Κερύνειαν μὲν καὶ Λάπιθον ἐξεπολιόρκησαν, Στασιόικον δὲ τὸν βασιλέα τῶν Μαριέων προσαγαγόμενοι τὸν Ἀμαθουσίῳ δυνάστην ἠνάγκασαν ὄμηρα δοῦναι, τὴν δὲ τῶν Κιτίων πόλιν, οὐ δυνάμενοι προσαγαγέσθαι, συνεχῶς ἐπολιόρκουν πάσῃ τῇ δυνάμει»

Πτολεμαίου, να παραχωρήσει ομήρους δείχνει ακριβώς ότι δεν ήταν μεν αρκετά αξιόπιστος στη στάση του, αλλά δεν αποκλείοταν η συμμαχία μαζί του. Ενώ, αντίστοιχα, το Κούριο φαίνεται να ανήκει στην πτολεμαϊκή σφαίρα επιρροής μαζί με τους σταθερούς σαλαμίσιους, σόλιους και πάφιους συμμάχους.

Τρία χρόνια αργότερα, το 312 π.Χ., η κατάσταση άλλαξε και πάλι υπέρ των Αντιγονιδών στην Κύπρο και ο Πτολεμαίος αναγκάστηκε να επέμβει ο ίδιος. Έπλευσε στο νησί και επιτέθηκε στους αντιφρονούντες βασιλείς. Σκότωσε τον Πουμμιάθωνα (Πυγμαλίωνα) του Κιτίου, συνέλαβε τους βασιλείς της Κερύνειας και Λαπήθου, γκρέμισε το Μάριον μεταφέροντας τους κατοίκους του στην Πάφο και κατέστησε στρατηγό της Κύπρου τον Νικοκρέοντα της Σαλαμίνας, στον οποίον παρέδωσε τις προσόδους *τῶν ἐκπεπτωκότων βασιλέων* (Διόδ. ΧΙΧ.79.4-5)¹⁰. Οι μεταφερμένοι κάτοικοι του Μαρίου αποτέλεσαν, πιθανόν, τον πυρήνα της Νέας Πάφου, αν και οι γνώμες δίστανται (Bekker-Nielsen 2000, 198). Στην περίπτωση, δε, του Κιτίου, τη δολοφονία του Πουμμιάθωνα ακολούθησε η καταστροφή των φοινικικών ναών οι οποίοι δεν ξανακτίστηκαν έκτοτε.

Ο Νικοκρέοντας της Σαλαμίνας πέθανε το 311/10 π.Χ., σύμφωνα με το Πάριον Μάρμαρον¹¹. Ένα χρόνο αργότερα, επί άρχοντος Ιερομνήμονος κατά τον Διόδωρο Σικελιώτη (*Βιβλ. ΧΧ.21.1-3*)¹², ο Πτολεμαίος πληροφορήθηκε μυστικές συνεννοήσεις του βασιλιά της

¹⁰ «Πτολεμαίος [...] διήρην ἐκ τῆς Αἰγύπτου μετὰ δυνάμεως εἰς τὴν Κύπρον ἐπὶ τοὺς ἀπειθούντας τῶν βασιλέων. Πυγμαλίωνα δὲ εὐρών διαπρεσβευόμενον πρὸς Ἀντίγονον ἀνείλε, Πράξιππον δὲ τὸν τῆς Λαπιθίας βασιλέα καὶ τὸν τῆς Κερυνίας δυνάστην ὑποπτεύσας ἀλλοτρίως ἔχειν συνέλαβε, καὶ Στασίοικον τὸν τῶν Μαρίων καὶ τὴν μὲν πόλιν κατέσκαψε, τοὺς δ' ἐνοικούντας μετήγαγεν εἰς Πάφον. Ταῦτα διαπραξάμενος τῆς μὲν Κύπρου κατέστησεν στρατηγὸν Νικοκρέοντα, παραδοὺς τὰς τε πόλεις καὶ τὰς προσόδους τῶν ἐκπεπτωκότων βασιλέων, αὐτὸς δὲ μετὰ τῆς δυνάμεως ἐκπλεύσας...»

¹¹ «Ἀφ' οὗ [Ν]ικοκρέων ἐτελεύτησεν καὶ Πτολεμαῖος κυριεύει τῆς νήσου, ἔτη ΔΔΔΔΓΙΙ, ἄ[ρχ]οντος Ἀθ[ρήνη]σ[ιν] Σί[μωνα]ῖδου» (πηγή: Σπυριδάκης 1940, 8)

¹² «Πτολεμαῖος δὲ τῶν ἐν Κύπρῳ πόλεων κυριεύων, ἐπειδὴ τινων ἐπύθετο Νικοκλέα τὸν βασιλέα τῶν Παφίων ἐν ἀπορρήτοις ἰδίᾳ πρὸς Ἀντίγονον συντεθεῖσθαι φιλίαν, ἔπεμψε τῶν φίλων Ἀργαῖον καὶ Καλλικράτην, προστάξας αὐτοῖς ἐνελεῖν τὸν Νικοκλέα· πάνυ γὰρ εὐλαβεῖτο μὴ καὶ τῶν ἄλλων τινὲς ὀρμήσωσι πρὸς μεταβολὴν, ὀρώντες ἀθῶους γεγονότας τοὺς πρότερον ἀφεστηκότας. οὗτοι μὲν οὖν πλεύσαντες εἰς τὴν νῆσον καὶ παρὰ Μενελάου τοῦ Στρατηγοῦ στρατιώτας λαβόντες περιέστησαν τὴν οἰκίαν τοῦ Νικοκλέους καὶ τὰ δόξαντα τῷ βασιλεῖ δηλώσαντες προσέταξαν ἑαυτὸν ἀπαλλάξαι τοῦ ζῆν. ὁ δὲ τὸ μὲν πρῶτον πρὸς τὴν ἀπολογία ἐτρέπετο τῶν ἐγκαλουμένων· ὡς δ' οὐδεὶς προσεῖχεν, ἑαυτὸν ἀπέκτεινεν. Ἀξιοθέα δὲ ἡ γυνὴ τοῦ Νικοκλέους ἀκούσασα τὴν ἀνδρὸς τελευτήν τὰς μὲν θυγατέρας τὰς ἑαυτῆς παρθένους οὔσας ἀπέσφαξεν, ὅπως μηδεὶς αὐτῶν πολέμιος κυριεύσει, τὰς δὲ τῶν ἀδελφῶν τῶν Νικοκλέους γυναῖκας προετρέψατο μεθ' αὐτῆς ἐλέσθαι τὸν θά-

Πάφου Νικοκλή με τον Αντίγονο. Η αντίδρασή του ήταν ακαριαία. Απέστειλε τον Αργαίο και τον Καλλικράτη, οι οποίοι ανάγκασαν το Νικοκλή σε αυτοκτονία μη δίνοντάς του καμία εναλλακτική λύση πλην του θανάτου.

Το συγκεκριμένο απόσπασμα του Διόδωρου έχει προκαλέσει μεγάλη συζήτηση, καθώς διορθώθηκε από κάποιους μελετητές (Hill 1940, 160 ακολουθώντας τους Jacoby, Wesseling & Engel) το όνομα του Νικοκλή σε Νικοκρέοντα μεταφέροντας τα περιγραφόμενα γεγονότα στη Σαλαμίνα. Την άποψη αυτή μάλιστα ενίσχυσε η ανασκαφή του γνωστού κενοταφίου από τον Β. Καραγιώργη (Karageorghis 1969, 151-164 και 1973, 128-138), το οποίο αποδόθηκε στη βασιλική οικογένεια της Σαλαμίνας. Εν τούτοις, άλλοι μελετητές όπως οι Κ. Σπυριδάκης (1940, 1-11 & 1942, xix-xx), Η. Gesche (1974, 103-125), Ι. Μιχαηλίδου-Νικολάου (1976, 15-28), Κ. Χατζηγιάννου (1983, 156-158), ακολουθούμενοι και από τον Π. Στυλιανού (2000, 613), παρουσιάζουν αρκετά πειστικά επιχειρήματα για τη διατήρηση του ονόματος. Το ζήτημα μένει, έτσι, χωρίς οριστική απάντηση, μέχρι την προσπόριση νέων στοιχείων, αν και η πρόταση για την μεταγραφή του ονόματος βασίζεται κυρίως σε μια προγενέστερη μεταγραφή του ονόματος της συζύγου του Νικοκρέοντα από Βιοθέα σε Αξι-οθέα, σε απόσπασμα του Μάχωνα που σώζεται από τον Αθήναιο (*Δειπν.* 8.349e)¹³. Πάντως, ο εξαναγκασμός σε αυτοκτονία του πάφου ή ίσως του σαλαμίνιου βασιλιά θα μπορούσε να ερμηνευθεί στο πλαίσιο μιας ευρύτερης πολιτικής του Πτολεμαίου, ώστε να εξαλείψει τις όποιες τοπικές τάσεις ανεξαρτησίας από τους βασιλείς της Κύπρου, έχοντας αναγνωρίσει τη στρατηγική σημασία της Κύπρου (Hauben 1987· Daszewski 1987, 175· Βλ. Κεφ. Η) και αποφασίσει την εξασφάλισή της για το κράτος του. Ένα χρόνο νωρίτερα είχε καταργήσει τα υπόλοιπα βασίλεια. Με το βασίλειο των Σόλων διατηρούσε ιδιαίτερη σχέση, όπως φαίνεται από τον γάμο της κόρης του με τον βασιλιά Εύνοστο (βλ. Κεφ. Στ.9). Ο κίνδυνος αποστασίας, εάν υπήρχε, θα προερχόταν προφανώς από τους δύο σημαντικότερους πλέον άρχοντες της Πάφου ή της Σαλαμίνας. Άλλωστε, η υπογραφή συνθήκης ειρήνης με τον Αντίγονο το 311 π.Χ., μετά την νίκη που είχε καταφέρει κατά του Δημητρίου στη

νατον, οὐδέν συντεταχότος Πτολεμαίου περι τῶν γυναικῶν, ἀλλὰ συγκεχωρηκότος αὐταῖς τὴν ἀσφάλειαν. τῶν δὲ βασιλείων πεπληρωμένων φόνων καὶ συμπτωμάτων ἀπροσδοκήτων οἱ τοῦ Νικοκλέους ἀδελφοὶ συγκλείσαντες τὰς θύρας τὴν μὲν οἰκίαν ἐνέπρησαν ἑαυτοὺς δ' ἀπέσφαξαν. ἡ μὲν οὖν τῶν ἐν Πάφῳ βασιλέων οἰκία τραγικοῖς συγκυρήσασα πάθει τὸν εἰρημένον τρόπον κατελύθη»

¹³ «... ἡ Νικοκρέοντος εἰσοῦσα Βιοθέα γυνὴ μετὰ παιδίσκης ἀβρᾶς εἰς τὸν πότον...». Ο Κ. Χατζηγιάννου (1971, 214) παραθέτει το απόσπασμα με το όνομα Βιοθέα και θέτει επίσης σε αγκύλη τη διόρθωση: [Ἀξιοθέα Wesseling].

Γάζα, του έδινε τον χρόνο να εδραιωθεί στην άκρως απαραίτητη προωθημένη ναυτική βάση της Κύπρου. Με τον ίδιο τρόπο κατάφερε να εξασφαλίσει τη συνέχιση της εξουσίας του στην ίδια την Αίγυπτο και δεν φαίνεται να σκόπευε να αφήσει τα τοπικά συμφέροντα των κυπρίων «βασιλίσκων» να εμποδίσουν τα δικά του σχέδια.

Με το τέλος του Νικοκλή φαίνεται ότι έφθασαν στο τέλος τους και τα υπόλοιπα κυπριακά βασίλεια και η αρχή της Κύπρου περιήλθε πλέον στον αδελφό του Πτολεμαίου Μενέλαο. Μόνο για το βασίλειο των Σόλων μαρτυρείται νομισματοκοπία μέχρι το 307 π.Χ. (βλ. Κεφ. Στ.9). Η περίοδος των Διαδόχων απέβη, έτσι, καθοριστική για την υπόσταση των κυπριακών βασιλείων, τα οποία παρά την προσπάθεια για ένταξη στους συσχετισμούς των εξωτερικών δυνάμεων, δεν είχαν ιδιαίτερη επιτυχία και καταργήθηκαν ολοκληρωτικά στην τελευταία δεκαετία του 4^{ου} αι. π.Χ.

Εν τω μεταξύ, ο γιος του Αντιγόνου, Δημήτριος, μετά την απελευθέρωση της Αθήνας από τον Δημήτριο Φαληρέα, έστρεψε την προσοχή του στην Κύπρο, στην οποία κατέπλευσε με τον στόλο του και τις πολιορκητικές του μηχανές. Σε αντιμετώπισή του έσπευσε ο ίδιος ο Πτολεμαίος, καθώς ο αδελφός του Μενέλαος επολιορκήτο στη Σαλαμίνα, τα δε 60 πλοία που διέθετε είχαν αποκλειστεί στο λιμάνι της πόλης από 10 πλοία του Δημητρίου. Στη ναυμαχία που ακολούθησε μπροστά στη Σαλαμίνα, ο Δημήτριος διέθετε 170 τουλάχιστον πολεμικά σκάφη και ο Πτολεμαίος 140 (βλ. Κεφ. Γ). Η νίκη του Δημητρίου ήταν καθοριστική και τον κατέστησε κύριο του νησιού (306 π.Χ.). Με τη νέα κατάσταση, τα νομισματοκοπεία της Κύπρου έπαψαν να κόβουν νομίσματα εκτός από αυτό της Σαλαμίνας. Εκεί ο Δημήτριος έκοψε τα δικά του μετά τον θάνατο του Αντιγόνου, μνημονεύοντας τη μεγάλη ναυτική νίκη του με την παράσταση Νίκης επί της πλήρους πλοίου.

Το 295 π.Χ. ο Δημήτριος έχασε μέρος του στόλου του στην περιοχή της Αττικής. Απασχολημένος με διάφορες επιχειρήσεις στην Πελοπόννησο και ενώ δεχόταν επιθέσεις από παντού, αποφάσισε να αφήσει την Κύπρο σε κατάσταση αυτοπροστασίας, αποσύροντας τον στρατό του. Η κατάσταση ήταν ιδανική για τον Πτολεμαίο, ο οποίος επιτέθηκε και προσάρτησε ξανά το νησί στην επικράτειά του ένα χρόνο αργότερα. Η Κύπρος ακολούθησε έκτοτε την τύχη των Πτολεμαίων της Αιγύπτου μέχρι τη διαδοχή τους από τους Ρωμαίους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΑ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΥΠΡΙΩΝ ΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ 5^{ΟΥ} ΚΑΙ 4^{ΟΥ} ΑΙ. Π.Χ.

Σκοπός του κεφαλαίου αυτού είναι η διερεύνηση των αρχαίων πηγών ώστε να εντοπιστούν οι πληροφορίες που αναφέρονται στη ναυτική δραστηριότητα των Κυπρίων της Κλασικής περιόδου και της σχέσης που είχαν με τη θάλασσα που περιέβαλλε το νησί. Η νησιώτικη καταγωγή δεν είναι αρκετή για να θεωρηθεί αυτονόητη η επιδεξιότητα των νησιωτών στα ναυτικά θέματα, ιδιαίτερα όταν πρόκειται για μεγάλα νησιά όπως η Κύπρος και η Κρήτη, τα οποία έχουν πλούσια ενδοχώρα που είναι σε θέση να «θρέψει» τους κατοίκους τους και να τους προφυλάξει όταν απειλούνται τα παράλια τους. Τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η εγκατάλειψη των παραλίων οικισμών (Αμαθούς, Σαλαμίνα, Σόλοι) ή η μετακίνησή τους προς την ενδοχώρα (Πάφος στο Κτήμα, Λάπηθος προς τον Πενταδάκτυλο, Κούριον στην Επισκοπή, κλπ., βλ. Κεφ. Στ.), εξαιτίας των Αραβικών επιδρομών. Αντίθετα, νησιωτικές ή και ηπειρωτικές περιοχές με περιορισμένες πλουτοπαραγωγικές πηγές στρέφουν τους κατοίκους στη θάλασσα, όπως συμβαίνει με τα νησιά του Αιγαίου αλλά και τη Φοινίκη (Bartoloni 1988, 72). Αυτά όμως δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτά *a priori*, διότι και στις περιπτώσεις της Κύπρου και της Κρήτης που αναφέρθηκαν ως παραδείγματα με πλούσια ενδοχώρα σημειώθηκαν περίοδοι θαλασσοκρατίας. Για την Κρήτη ιδιαίτερα, δε, η θαλασσοκρατία της επιβεβαιώνεται μέσα από όλο το φάσμα του Μινωικού πολιτισμού.

Για τη διαπίστωση κατά πόσον συμβαίνει το ίδιο στην Κύπρο, υπάρχουν δύο κατευθύνσεις μελέτης για να ακολουθηθούν: α] να εντοπιστούν, ανασκαφούν και μελετηθούν τα υλικά κατάλοιπα όπως είναι τα λιμενικά έργα, τα ναυάγια, ή σχετικά αντικείμενα (π.χ. άγκυρες, εμπορικοί αμφορείς κλπ.) και β] να εντοπιστούν στις πηγές της περιόδου ή και σε μεταγενέστερες οι πληροφορίες που να δείχνουν τη γνώση των κλασικών Κυπρίων για τη ναυπήγηση πλοίων, τη ναυτική τους δεινότητα (ναυτοσύνη), τη διεξαγωγή από μέρους τους θαλάσσιου εμπορίου ή και την αποτύπωση σκαφών σε δυσδιάστατες ή τρισδιάστατες απεικονίσεις (ναυτική εικονογραφία). Το κεφάλαιο αυτό έχει στόχο τη συλλογή πληροφοριών από την αρχαία γραμματεία, σύμφωνα με τη μεθοδολογία της δεύτερης κατεύθυνσης. Όσον αφορά στην πρώτη κατεύθυνση, με δεδομένο ότι στα πλαίσια μιας διατριβής δεν θα ήταν δυνατόν να εξαντληθούν με εντοπισμό, ανασκαφή και μελέτη όλες οι υπάρχουσες θέ-

σεις, επιχειρείται στα Κεφ. ΣΤ και Ζ η συλλογή των αντίστοιχων γνωστών πληροφοριών και η σύνθεσή τους σχετικά με τα κύρια λιμάνια των βασιλείων και τις πιθανές λιμενικές θέσεις σε χρήση στην Κλασική περίοδο. Επίσης, στο επόμενο κεφάλαιο (Κεφ. Γ) εξετάζονται οι αναφορές των πηγών που έχουν σχέση με την πολεμική ναυτική δραστηριότητα στα νερά της Κύπρου ή τη συμμετοχή των κατοίκων σε ναυτικές πολεμικές επιχειρήσεις εκτός νησιού.

Έργο βάσης πάνω στο οποίο αναπόφευκτα στηρίχτηκε η μελέτη σε αυτό και στο επόμενο κεφάλαιο είναι το: *Η Κύπρος εις τας αρχαίας ελληνικάς πηγάς*, τ. Α΄ του Κ. Χατζηωάννου (1971). Παρακολουθώντας τα ιστορικά γεγονότα, τα οποία αναφέρονται γενικά στο Κεφ. Α και στις ιστοριογραφίες της Κύπρου (κυρίως Hill 1940¹⁴, Karageorghis 1978, 1982¹⁵, Στυλιανού 2000), επιχειρείται η συγκέντρωση των πληροφοριών που αφορούν στη ναυτική δραστηριότητα. Έτσι, επικεντρώνοντας το ενδιαφέρον σε αυτού του είδους τις πληροφορίες δημιουργείται ένας κώδικας χωρίων (corpus) της αρχαίας γραμματείας που αναφέρονται στη συγκεκριμένη ενασχόληση.

Ασφαλώς, η αξιοπιστία των αρχαίων γραπτών πηγών δεν είναι πάντοτε αναμφισβήτητη, όπως συμβαίνει για παράδειγμα με το κείμενο του Διόδωρου Σικελιώτη, του οποίου το έργο αποτελεί συμπύλημα πληροφοριών που λαμβάνει από προγενέστερους συγγραφείς. Αρκετές φορές οι πληροφορίες δεν συνταυτίζονται ή είναι και αντιφατικές μεταξύ τους¹⁴. Εν τούτοις, γίνεται προσπάθεια ώστε αφού παρατεθούν όλες οι εκδοχές να σκιαγραφηθεί η εικόνα που φαίνεται περισσότερο αποδεκτή.

Η περίοδος ενδιαφέροντος, όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή, είναι η Κυπροκλασική, διευρυμένη όμως, ώστε να περιλαμβάνει ολόκληρους τους 5^ο και 4^ο αι. π.Χ., μέχρι την οριστική κατάληψη της Κύπρου από το Πτολεμαίο Α΄ Σωτήρα, το 294 π.Χ. Στην πραγματικότητα, βέβαια, για την περίοδο από το 306 μέχρι το 294 π.Χ. οι πληροφορίες από τις πηγές είναι ελάχιστες. Φυσικά, για την κατάρτιση μιας όσο το δυνατόν καλύτερης αντίληψης της συγκεκριμένης περιόδου δεν μπορεί η έρευνα να περιοριστεί μόνο στις πηγές της συγκεκριμένης εποχής, οι οποίες είναι άλλωστε πολύ περιορισμένες. Έτσι, θα εξεταστούν πηγές χρονολογούμενες μέχρι και την Ύστερη Ρωμαϊκή περίοδο, αναφερόμενες είτε στην Κυπροκλασική περίοδο είτε δυνάμενες να οδηγήσουν σε συμπεράσματα που να μπορούν να αναχθούν σε αυτήν. Και αυτό γιατί η ναυτική τέχνη διακρίνεται από συντηρητικότητα, με αποτέλεσμα να συναντώνται υλικά και τεχνικές που διαρκούν για αρκετούς αιώνες αναλ-

¹⁴ Βλ. [<http://mywebpages.comcast.net/pythian/writings/diodorus.html>]

λοίωτα, διότι και οι καιρικές και φυσικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση τους μένουν σχεδόν अपαράλλακτες μέχρι σήμερα (Murray 1995, 33 και 1987).

B.1 ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ

Δύο παράγοντες «ανάγκασαν» τους Κύπριους να επιδοθούν στη ναυπήγηση πλοίων. Η θάλασσα που τους περιέβαλλε, αφήνοντας ως μόνο τρόπο επικοινωνίας με τον έξω κόσμο τη ναυσιπλοΐα και η παρουσία κατάλληλων πρώτων υλών, εν προκειμένω ξυλείας, την οποία διέθεταν σε αφθονία. Από τις βόρειες ακτές το στενό της Κιλικίας δεν ξεπερνά τα 40ν.μ. και το αντίστοιχο με τη Συροπαλαιστίνη ανατολικά τα 100ν.μ., καθιστώντας τις ακτές τους άγνωστο αλλά εφικτό στόχο από την Κύπρο. Από τη βόρεια ακτή με κατάλληλες καιρικές συνθήκες τα απέναντι παράλια είναι ορατά.

Τα πευκοδάση που κάλυπταν μεγάλο τμήμα ακόμη και των πεδιάδων της, όπως παραθέτει ο Στράβων (*Γεωγρ.* XIV.6.5)¹⁵ ως πληροφορία που αντλεί από τον Ερατοσθένη (3^{ος} αι. π.Χ.), μπορούσαν να προμηθεύσουν την απαραίτητη ξυλεία. Το ξύλο του πεύκου αποδεικνύεται ως αυτό που χρησιμοποιήθηκε περισσότερο από κάθε άλλο για τη ναυπήγηση σκαφών, από τα κατάλοιπα των ναυαγίων για τα οποία υπάρχουν σχετικές πληροφορίες (Liphschitz 2005). Επιπλέον, πέραν των πεύκων, υπήρχαν κυπαρίσσια για την κατασκευή καταρτιών, κεραιών κλπ., τα οποία παρά το ότι δεν αναφέρονται από τις αρχαίες πηγές αποτελούσαν μάλλον είδος που ενδημεί μέχρι σήμερα (Hauben 1987, 218, υπ. 71)¹⁶. Αντίστοιχα, δεν απουσιάζουν τα κέδρα που μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για παρόμοια τμήματα ενός σκάφους. Κατά τον Πλίνιο Πρεσβύτερο (1^{ος} αι. μ.Χ.), για την κατασκευή μίας ενδεκθήρης για τον Δημήτριο Πολιορκητή χρησιμοποιήθηκε κυπριακό κέδρο μήκους 130 ποδών και με περίμετρο όση τα ενωμένα χέρια τριών ανδρών (Πλιν. *Φυσ. Ιστ.* XVI.203¹⁷ βλ. Casson 1990, 129-130).

¹⁵ Βλ. το σχετικό απόσπασμα στην εισαγωγή.

¹⁶ Στο ίδιο (Hauben 1987, 217) βλ. επίσης και υπ. 69 με βιβλιογραφία σχετικά με την κυπριακή ξυλεία και τη σημασία της στην αρχαιότητα, ιδιαίτερα σε σχέση με τη ναυπηγική. Οι αναφερόμενες αρχαίες πηγές παρατίθενται και στο παρόν κείμενο.

¹⁷ «*at in Aegypto ac Syria reges inopia abietis cedro ad classes eruntur usi. maxima [ea] in Cypro traditur ad undec<i>rem</i> Demetri succisa CXXX pedum, crassitudinis vero ad trium hominum complexum*»

Ο χαλκός, επίσης, απαραίτητος για την κατασκευή των απαιτούμενων μεταλλικών στοιχείων και εξοπλισμών (καρφιά, σύνδεσμοι, έμβολα, κλπ.) ήταν το κατ' εξοχήν προϊόν, το οποίο η Κύπρος μονοπωλούσε στην Ανατολική Μεσόγειο (Κασσιανίδου 2006, 90-113). Αντίστοιχα, τα πανιά, σχοινιά κλπ. μπορούσαν να κατασκευαστούν από τα προϊόντα της γεωργίας και της κτηνοτροφίας, οι οποίες ανθούσαν. Όλα αυτά τα υλικά, καθώς και το πλεόνασμα των υπόλοιπων προϊόντων της πρωτογενούς παραγωγής (λάδι, κρασί, σιτηρά, κτηνοτροφικά προϊόντα, κλπ. (Σακελλάριος 1890, 237-263) θα μπορούσαν να αποτελέσουν τα εμπορικά φορτία, τα οποία η Κύπριοι θα είχαν τη δυνατότητα να εξαγάγουν με την κατασκευή εμπορικών πλοίων. Τα παραπάνω διατυπώνει γλαφυρά ο Αμμιανός Μαρκελλίνος (4^{ος} αι. μ.Χ.), αναφέροντας ότι η Κύπρος: «*Είναι τόσο γόνιμη και τόσο πολύ άφθονα έχει όλων των ειδών τα προϊόντα, ώστε χωρίς καμία ανάγκη εξωτερικής βοήθειας, μόνο με τον εγχώριο πλούτο, κατασκευάζει φορτηγά πλοία από τη βάση της καρίνας ως τα πιο ψηλά πανιά και εξαρτημένα με όλο τον εξοπλισμό τα εμπιστεύεται στη θάλασσα*» (Amm. Res XIV.8.14¹⁸ μτφρ. Μαραγκού 1997, 35). Την περιγραφή συμπληρώνει ο λατίνος ιστορικός Curtius Rufus, στο *Historiae Alexandri Magni* (X.1.19), όπου αναφέρει ότι οι Κύπριοι προμήθευαν τον Αλέξανδρο με χαλκό, σχοινιά και πανιά: «*Cypriorum regibus imperatum, ut aes stuppamque et vela praeberent*».

Πέραν τούτων, όμως, υπάρχουν άμεσες αναφορές της αρχαίας γραμματείας στην ναυπήγηση κυρίως πολεμικών πλοίων (Hauben 1987, 218), ενώ μαρτυρούνται και οι εγκαταστάσεις στις οποίες κατασκευάζονταν, επισκευάζονταν ή φυλάσσονταν. Ο Στράβων (*Γεωγρ.* 14.6.3) για παράδειγμα σημειώνει: «...έν δέ τῷ μεταξύ Λάπαθός τέ ἐστι πόλις, ὕφορμον ἔχουσα καί νεώρια...». Προς τεκμηρίωση, μάλιστα, υπάρχει η αρχαιολογική μαρτυρία των νεωσοίκων, τους οποίους έφερε στην επιφάνεια η αρχαιολογική σκαπάνη της Γαλλικής Αρχαιολογικής Αποστολής από το κλασικό πολεμικό λιμάνι του Κιτίου (βλ. Κεφ. Στ.5 και Yon 1995 και 2000). Αντίστοιχους νεώσοικους και νεώρια (βλ. Παράρτημα 1) θα είχαν προφανώς και οι υπόλοιπες πόλεις της κλασικής Κύπρου. Ο G. Hill (1940, 174) θεωρεί ως πιθανή αιτία αντικατάστασης της Σαλαμίνας από την Πάφο ως πρωτεύουσας πόλης της Κύπρου κατά την Πτολεμαϊκή περίοδο, την αφθονία της ξυλείας για τη ναυπήγηση πλοίων και η εύλογη υπόθεση φαίνεται να επιβεβαιώνεται από τις επιγραφές που αναφέ-

¹⁸ «*tanta autem tamque multiplici fertilitate abundat rerum omnium eadem Cyprus ut nullius externi indigens adminiculi indigenis viribus a fundamento ipso carinae ad supremos usque carbasos aedificet onerariam navem omnibusque armamentis instructam mari committat*»

ρονται στους ναυπηγούς Πυργοτέλη και Πρίτιο (βλ. παρακάτω). Οι συγκεκριμένοι ναυπηγοί δεν ανήκουν στην Κλασική αλλά στην Ελληνιστική περίοδο, γεγονός που καταδεικνύει την ιδιαίτερη σημασία που είχε η ναυπηγική δυνατότητα και οι σχετικές ικανότητες των Κυπρίων για το κράτος των Λαγιδών. Θα ήταν όμως παράδοξο να υποθέσει κανείς ότι το φαινόμενο της κυπριακής ναυπηγικής αποτέλεσε ανακάλυψη της Πτολεμαϊκής περιόδου. Πολύ πιθανότερο φαίνεται να συνέβη το αντίθετο. Οι Πτολεμαίοι εκμεταλλεύθηκαν μια ζωντανή παράδοση που εκτεινόταν, όπως δείχνουν οι αρχαίες πηγές, πολύ πίσω στον χρόνο.

Οι πληροφορίες για κατασκευή πλοίων από κυπρίους τεχνίτες ανάγονται μέχρι και τις αρχές της 2^{ης} χιλιετίας π.Χ. Ο Διόδωρος Σικελιώτης (*Βιβλ. ΙΙ.16.6*) αναφέρει ότι η βασίλισσα των Ασσυρίων Σεμίραμις (1817-1775 π.Χ.) στην εκστρατεία της κατά της Ινδίας για τη διάβαση του Ινδού: «*μετεπέμψατο δέ και ναυπηγούς έκ τῆ Φοινίκης και Συρίας και Κύπρου και τῆς ἄλλης τῆς παραθαλαππίου χώρας οἷς ἄφθονον ὕλην μεταγάγουσα διεκελεύσατο κατασκευάζειν ποτάμια πλοῖα διαιρετά*».

Σύμφωνα με τον Ευστάθιο Θεσσαλονίκης (*Παρεκβολαί εἰς τήν Ὀμήρου Ἰλιάδα 827.35.20*)¹⁹, κατά τα Τρωικά, ο μυθικός βασιλιάς της Πάφου Κινύρας υποσχέθηκε στον Μενέλαο να του στείλει πενήντα πλοία για την Τρωική Εκστρατεία: «*Ἄλλοι δὲ φασιν αὐτὸν ἐν Πάφῳ ὁμόσαντα Μενελάῳ πέμψειν πενήτηκοντα ναῦς, μία μόνην ἀποστεῖλαι, τὰς δὲ λοιπὰς ἐκ γῆς πλάσαντα πέμψαι καὶ γηῖνους ἄνδρας ἐν αὐταῖς, καὶ οὕτω σοφίσασθαι τὸν ὄρκον, ὅστρακίνῳ στόλῳ δεξιωσάμενον*». Ο μύθος παραπέμπει στα πηλίνα ομοιώματα πλοίων που αφθονούν στην Κύπρο (βλ. παρακάτω Β.4). Δείχνει, όμως, επιπλέον, μια ναυτική-ναυπηγική παράδοση γιατί ο μεγάλος αριθμός των 50 πλοίων, προφανώς, είτε θα ήταν ήδη στη διάθεση του Κινύρα είτε θα έπρεπε να κατασκευαστεί. Η συγκεκριμένη αναφορά δεν αποτελεί ιστορική πληροφορία, αν και ο ιστορικός της πυρήνας όχι απλά δεν θα μπορούσε να αποκλειστεί, αλλά μάλλον θα έπρεπε να θεωρηθεί βέβαιος. Κατ' αυτό τον τρόπο, θα μπορούσε να είναι ενδεικτική μιας υπάρχουσας κατάστασης σχετικά με τις ναυπηγικές ικανότητες των Κυπρίων, ιδιαίτερα μάλιστα των Παφίων, οι οποίοι αιώνες μετά το τέλος της 2^{ης} χιλιετίας π.Χ. φαίνεται να κρατούν ζωντανή αυτή την παράδοση, με τους Πρίτιο και Πυργοτέλη (βλ. παρακάτω).

Στην ίδια σφαίρα θα μπορούσε να ενταχθεί και η δεύτερη σχετική πληροφορία που μνημονεύεται από τον Ευστάθιο Θεσσαλονίκης (12^{ος} αι. μ.Χ.) και η οποία διασταυρώνεται με αντίστοιχη από τον Ευσέβιο Καισαρείας (3^{ος}-4^{ος} αι. μ.Χ.), αναφορικά με τη θαλασσοκρα-

¹⁹ Χατζηγιωάννου 1971, 16 (14.2)

τία των Κυπρίων. Ο Ευστάθιος (*Σχόλια στον Διονύσιο Περιηγητή* ΧC1)²⁰ σημειώνει ότι: «*Ὀλβιώτατοι δὲ νησιωτῶν οἱ Κύπριοι. Λέγονται δὲ ποτὲ θαλασσοκρατῆσαι καὶ αὐτοί*». Ο Ευσέβιος (*Χρονικό στην Εκλογή χρονογραφίας Γεωργίου Συγγέλου*)²¹ αναφέρει τον κατάλογο των θαλασσοκρατιῶν μετά το τέλος του Τρωικού Πολέμου. Σημειώνει συγκεκριμένα ότι αφού θαλασσοκράτησαν από το τέλος του Τρωικού πολέμου πρώτοι οι Λυδοί (1184-1092 π.Χ.), δεύτεροι οι Πελασγοί (1092-1007 π.Χ.), τρίτοι οι Θράκες (1007-928 π.Χ.), τέταρτοι οι Ρόδιοι (928-905 π.Χ.), πέμπτοι οι Φρύγες (905-880 π.Χ.), «*Ἐκτοὶ Κύπριοι ἔτη λγ*» (880-847 π.Χ.) και έβδομοι οι Φοίνικες (847-802 π.Χ.). Το πότε ακριβώς έλαβε χώρα η υποτιθέμενη θαλασσοκρατία των Κυπρίων αποτελεί το αντικείμενο συζήτησης (Hill 1940, 103), εντάσσεται όμως γενικά στο δεύτερο μισό του 9^{ου} αι. π.Χ. Παρά το ότι δεν τεκμηριώνεται αρχαιολογικά, το γεγονός είναι ενδεικτικό του ότι οι Κύπριοι είχαν τη δυνατότητα να συμπεριληφθούν σε ένα τέτοιο κατάλογο θαλασσοκρατιῶν. Έτσι, εμμέσως από το γεγονός μπορεί να υποτεθεί η δυνατότητα και η ναυπηγική γνώση για την κατασκευή των πλοίων που έφεραν τους Κύπριους ανάμεσα στους θαλασσοκράτορες.

Σε συνέχεια των αναφορών στη ναυπηγική παράδοση των Κυπρίων, κατά την διάρκεια εποχών χωρίς σύγχρονες ελληνικές γραπτές πηγές, παρακολουθούνται παρακάτω, με τη χρονολογική σειρά των ιστορικών γεγονότων, οι πηγές της αρχαίας ελληνικής γραμματείας που σημειώνουν άμεσα ή έμμεσα τη ναυπήγηση πλοίων στην Κύπρο, για την υπό μελέτη περίοδο.

- Την πρώτη κατασκευή πλοίων με την έναρξη του 5ου αι. π.Χ. αναφέρει ο Ηρόδοτος, ο οποίος σημειώνει ότι οι Κύπριοι απέστειλαν στον Ξέρξη για την εκστρατεία στην Ελλάδα το 480 π.Χ., «*νέας πεντήκοντα καὶ ἑκατὸν ἐσκευασμένοι ὦδε*» (Ηροδ. *Ιστ.* VII.90.1). Την ίδια πληροφορία δίνει και ο Διόδωρος (*Βιβλ* XI.3.7-8), ο οποίος αναφέρει ότι: «*... καὶ τούτων Αἰγύπτιοι μὲν διακοσίας παρέσχοντο, Φοίνικες δὲ τριακοσίας, Κίλικες δὲ ὀγδοήκοντα, Πάμφυλοι δὲ τετταράκοντα, καὶ Λύκιοι τὰς ἴσας, πρὸς δὲ τούτοις Κύπριοι δὲ ἑκατὸν καὶ πενήκοντα*». Επιπλέον, ο Διόδωρος (*Βιβλ.* XI.2.1)²², αναφέρεται στις περιοχές στις οποίες πα-

²⁰ Χατζηιωάννου 1971, 70 (32.1)

²¹ Χατζηιωάννου 1971, 70 (32), απ' όπου και οι χρονολογίες

²² «*ήρξατο δὲ ναυπηγείσθαι κατὰ πᾶσαν τὴν παραθαλάττιον τὴν ὑπ' αὐτὸν ταπτομένη, Αἰγυπτῶν τε καὶ Φοινίκην καὶ Κύπρον, πρὸς δὲ τούτοις Κιλικίαν καὶ Παμφυλίαν καὶ Πισιδικήν, ἔτι δὲ Λυκίαν καὶ Καρίαν καὶ Μυσίαν καὶ Τρωάδα καὶ τὰς ἐφ' Ἑλλησπόντῳ πόλεις καὶ τὴν Βιθυνίαν καὶ τὸν Πόντον.*

ρήγγειλε την κατασκευή πλοίων ο Ξέρξης. Εμφανίζονται, έτσι, οι Κύπριοι να έχουν προσφέρει τον τρίτο σε αριθμό στόλο στο περσικό ναυτικό, αμέσως μετά τους Φοίνικες και τους Αιγύπτιους, γεγονός που δείχνει τη δική τους ναυπηγική ικανότητα και τη θέση που αυτή είχε ανάμεσα στους υπόλοιπους λαούς με συγκεκριμένη παράδοση, αυτή την περίοδο. Αυτό κάνει, επίσης, φανερή τη στρατηγική σημασία της Κύπρου για το κράτος των Αχαιμενιδών και το λόγο για τον οποίο οι Πέρσες αγωνίστηκαν με κάθε τρόπο ώστε να κρατήσουν την Κύπρο στην κυριαρχία τους.

- Ο Ηρόδοτος (*Ιστ.* VII.97.8-98.7)²³ αναφέρει στη συνέχεια τον συνολικό στόλο και τους στρατηγούς και ανάμεσά τους Κύπριους *Γόργο* και *Τιμώνακτα*, οι οποίοι προφανώς επέβαιναν ως κυβερνήτες των σκαφών τους και προφανώς των ναυτικών μοιρών των πόλεών τους. Αυτό φαίνεται και από τη συνέχεια της διήγησης, όταν αναφέρεται στα πλοία που συνελήφθησαν από τους Έλληνες κοντά στο Αρτεμίσιο, όπου υπονοείται μάλλον σαλαμινιακή ναυτική μοίρα (*Ηροδ.* *Ιστ.* VIII.11.2)²⁴, ενώ γίνεται σαφής αναφορά σε παφιακή με δώδεκα πλοία, υπό τον πάφιο στρατηγό Πενθύλο (*Ηροδ.* *Ιστ.* VII.98.1)²⁵.
- Ακολούθως, το 468 π.Χ., όταν ο Κίμωνας εκστράτευσε για να εξαλείψει τη νέα απειλή από την προετοιμασία των Περσών, ο Διόδωρος (*Βιβλ.* XI.60.5) αναφέρει ότι: «οί δέ Πέρσαι τὸ μὲν πεζικὸν στράτευμα δι' ἑαυτῶν κατεσκεύασαν, τὸ δὲ ναυτικὸν ἤθροισαν ἔκ τε Φοινίκης καὶ Κύπρου καὶ Κιλικίας». Αναφερόμενος στον στόλο αυτό όταν ναυμαχεί στον Ευρυμέδοντα, ο Πλούταρχος (*Κίμ.* XII.5) αναφέρει σχετικά με τον αριθμό των πλοίων ότι ήταν: «ὡς ἱστορεῖ Φανόδημος ἑξακοσίαις ναυσίν, ὡς δ' Ἐφορος πεντήκοντα καὶ τριακοσίαις». Παρά το ότι δεν διευκρινίζεται κατά πόσον τα πλοία αυτά ήταν ήδη κατασκευασμένα ή

ὁμοίως δὲ τοῖς Καρχηδονίοις τριετὴ χρόνον παρασκευασάμενος κατεσκεύασε ναῦς μακρὰς πλείους τῶν χιλίων καὶ διακοσίων»

²³ «*Τριηκόντεροι δὲ καὶ πεντηκόντεροι καὶ κέρκουροι καὶ ἵππαγωγὰ πλοῖα σμικρὰ συνελθόντα ἔς τὸν ἀριθμὸν ἐφάνη τρισχίλια. Τῶν δὲ ἐπιπλεόντων μετὰ γε τοὺς στρατηγούς οἶδε ἦσαν ὀνομαστότατοι Σιδώνιος Τετράμνηστος Ἀνύσου, καὶ Τύριος Ματτὴν Εἰρώμου, καὶ Ἀράδιος Μέρβαλος Ἀγβάλου, καὶ Κίλιξ Συέννεσις Ὡρομέδοντος, καὶ Λύκιος Κύβερνις Κοσσίκα, καὶ Κύπριοι Γόργος τε ὁ Χέρσιος καὶ Τιμώνας ὁ Τιμαγόρευ, καὶ Καρῶν Ἰστιάος τε ὁ Τύμνεω καὶ Πίγρης ὁ Ὑσσελδώμου καὶ Δαμασίθυμος ὁ Κανδαύλεω»*

²⁴ «*ἐνταῦθα τριήκοντα νέας αἰρέουσι τῶν βαρβάρων καὶ τὸν Γόργου τοῦ Σαλαμινίων βασιλέος ἀδελφεὸν Φιλάονα τὸν Χέρσιος, λόγιμον ἐόντα ἐν τῷ στρατοπέδῳ ἄνδρα»*

²⁵ «*ἐν τουτέων [νεών] μιῇ Ἀρίδωλις πλέων ἦλω, τύραννος Ἀλαβάνδων τῶν ἐν Καρίῃ, ἐν ἐτέρῃ δὲ ὁ Πάφιος στρατηγὸς Πενθύλος ὁ Δημονόου, ὃς ἦγε δυώδεκα νέας ἐκ Πάφου, ἀποβαλὼν δε σφειν τὰς ἑνδεκα τῷ χειμῶνι τῷ γενομένῳ κατὰ Σηπιάδα, μιῇ τῇ περιγενομένη καταπλέων ἐπ' Ἀρτεμίσιον ἦλω»*

κατασκευάστηκαν τότε, η χρήση του «ἤθροισαν» υπονοεί μάλλον ότι τα ζήτησαν και τους δόθηκαν από τις πόλεις (επίταξη;), οι οποίες τα διέθεταν ήδη. Ανεξάρτητα, όμως, εάν κατασκευάστηκαν για το συγκεκριμένο γεγονός ή όχι είναι εύλογο να θεωρηθεί ότι και στις δύο περιπτώσεις αυτά ναυπηγήθηκαν επιτόπου στην κάθε μία από τις αναφερόμενες περιοχές. Παραμένει πάντως αδιευκρίνιστος ο αριθμός των πλοίων που είχε κατασκευαστεί στην κάθε μία περιοχή ξεχωριστά.

- Το 461 π.Χ., όταν οι περσικές δυνάμεις κινήθηκαν εναντίον της επαναστατημένης Αιγύπτου οι πέρσες στρατηγοί Αρτάβαζος και Μεγάβυζος έδωσαν εντολή στους Κύπριους τους Φοίνικες και τους Κίλικες να κατασκευάσουν πλοία, σύμφωνα με τον Διόδωρο (*Βιβλ. ΧΙ.75.2*)²⁶. Τελικά κατασκευάστηκαν συνολικά 300 τριήρεις. Το συγκεκριμένο χωρίο είναι σαφές σε σχέση με τις περιοχές της Περσικής Αυτοκρατορίας και της Ανατολικής Μεσογείου, οι οποίες είχαν την δυνατότητα και την τεχνογνωσία για ναυπήγηση πλοίων. Ιδιαίτερης μνείας αξίζει το γεγονός ότι οι Κύπριοι, εμφανίζονται πρώτοι ανάμεσα στις άλλες περιοχές στην ανάθεση της παραγγελίας.

- Παρά την έντονη ναυτική πολεμική δραστηριότητα που παρατηρείται μέχρι τα μέσα του 5^{ου} αι. π.Χ. σε σχέση με την ελληνοπερσική διένεξη και την Κύπρο, η επόμενη αναφορά που σχετίζεται με την κατασκευή πλοίων αφορά στο τέλος του 5^{ου} αι. π.Χ., οπότε, όπως λέει ο Ισοκράτης (*Ευαγ. 47*), όταν ο Ευαγόρας παρέλαβε «εκπεβαρβαρωμένην» τη Σαλαμίνα την οδήγησε στην ακμή και ανάμεσα στα άλλα του επιτεύγματα ήταν και το ότι: «...τριήρεις έναυπηγήσατο...», όπου το έναυπηγήσατο σημαίνει προφανώς την επιτόπια κατασκευή και όχι την προμήθεια από κάπου αλλού.

- Ο ίδιος συγγραφέας πληροφορεί για τον ρόλο του Ευαγόρα στη νίκη του Κόνωνα στη ναυμαχία της Κνίδου (394 π.Χ.) εναντίον των Λακεδαιμονίων αναφέροντας ότι: «*και ταύτ' έπράχθη Κόνωνος μέν στρατηγούντος, Εύαγόρου δέ τούτο τέ παράσχοντος και τής δυνάμεως τήν πλείστην παρασκευάσαντος*» (Ισοκ. *Ευαγ. 56*). Ο Κόνων μετά τη καταναυμαχηση του αθηναϊκού στόλου στους Αιγός Ποταμούς κατέφυγε στη Σαλαμίνα. Ο Ευαγόρας²⁷, τον

²⁶ «*ώς δ' ἦλθον εἰς Κιλικίαν καί Φοινίκην, τὰς μέν πεζὰς δυνάμεις ἀνελάμβανον ἐκ τῆς ὁδοιπορίας, ναῦς τὲ προσέταξαν κατασκευάζειν τοῖς τε Κυπρίοις καί Φοινίξι καί τοῖς τὴν Κιλικίαν οἰκοῦσι. Καταρτισθεισῶν δὲ τριήρων τριακοσίων, ταύτας ἐκόσμησαν ἐπιβάταις τε τοῖς κρατίστοις καί ὄπλοις καί βέλεσι καί τοῖς ἄλλοις τοῖς πρὸς ναυμαχίαν χρησίμοις*»

²⁷ Αναφορά στο άγαλμα που στήθηκε στην Αγορά των Αθηναίων προς τιμήν του Ευαγόρα για τη σχετική συμβολή κάνει ο Παισανίας: «*πλησίον δὲ τῆς στοᾶς Κόνων ἔστηκε καί Τιμόθεος υἱός Κό-*

έφερε τότε σε επαφή με τον Αρταξέρξη, με τον οποίο έγινε η συνεννόηση ώστε να στραφούν οι Πέρσες κατά των Λακεδαιμονίων. Τη σχετική πληροφορία δίνει ο Διόδωρος (*Βιβλ. XIV.39.2-4*)²⁸, ο οποίος σημειώνει ότι αφού πείστηκε ο Αρταξέρξης ότι τον συνέφερε να ορίσει ναύαρχο τον Κόνωνα και να κινηθεί εναντίον των Λακεδαιμονίων, απέστειλε τον στρατηγό Φαρνάβαζο, ο οποίος παρήγγειλε στους Κύπριους την κατασκευή 100 τριήρων. Ο Κόνωνας, αφού έλαβε τελικά την ανάθεση του αξιώματος από τον Φαρνάβαζο που είχε φθάσει στην Κύπρο: «*οὔπω δὲ τοῦ στόλου παντός παρασκευασαμένου, τὰς ἐτοιμούς ναῦς τετταράκοντα λαβὼν διέπλευσεν εἰς Κιλικίαν, κάκει τὰ πρὸς τὸν πόλεμον ἡτοιμάζετο*». (Διόδ. *Βιβλ. XIV.39.4*). Πέρα από το γεγονός της ίδιας της παραγγελίας για τη ναυπήγηση ενός μεγάλου αριθμού σκαφών αξίζει ιδιαίτερης μνείας το ότι η παραγγελία δόθηκε, όχι μόνο στην εμπλεκόμενη Σαλαμίνα αλλά και στις υπόλοιπες πόλεις. Θα μπορούσε δε να εκφραστεί η εικασία ότι τα σαράντα πλοία, με τα οποία απέπλευσε ο Κόνων για την Κιλικία, ήταν αυτά που είχαν παραγγελθεί στα ναυπηγεία της Σαλαμίνας στην οποία βρισκόταν²⁹. Από τα υπόλοιπα εξήντα, σίγουρα ένας αριθμός θα είχε παραγγελθεί αντίστοιχα στο Κίτιον, το οποίο διατηρούσε ιδιαίτερες σχέσεις με την περσική αυλή. Ο Ξενοφών (*Ελλ. III.4.1*)³⁰ αναφέρει για τον σχηματιζόμενο στόλο ότι ο συρακούσιος Ηρώδας έσπευσε να ειδοποιήσει τους Λακεδαιμονίους όταν είδε στη Φοινίκη, όπου βρισκόταν, να κατασκευάζονται τριήρεις και ταυτόχρονα να καταπλέουν και από αλλού, προκειμένου να ανέλθουν σε τριακόσιες. Ανάμεσα στις καταπλέουσες «ἄλλοθεν» τριήρεις θα μπορούσαν να ήταν οι υπόλοιπες εξήντα από την Κύπρο. Αξιοπρόσεχτος είναι και πάλι ο αριθμός των σκαφών που κατασκευάστηκαν στην Κύπρο, ο οποίος αποτελούσε το ένα τρίτο του προγραμματιζόμενου συνόλου.

ωνος καὶ βασιλεύς Κυπρίων Εὐαγόρας, ὃς τὰς τριήρεις τὰς Φοινίσσας ἔπραξε παρὰ βασιλέως Ἀρταξέρξου δοθῆναι Κόνωνι» (Αἰτικά 1.3.2)

²⁸ «...*λαβὼν ἀργυρίου τάλαντα πεντακόσια παρεσκευάζετο κατασκευάζειν ναυτικόν. διαπλεύσας οὖν εἰς Κύπρον τοῖς μὲν ἐκεῖ βασιλεύσι παρήγγειλεν ἑκατὸν τριήρεις ἐτοιμάζειν, τῷ δὲ Κόνωνι περιτῆς ναυαρχίας διαλεχθεὶς ἐπέστησεν αὐτόν ἐπὶ τὴν θάλατταν ἡγεμόνα, μεγάλας ὑποφαίνων παρὰ τοῦ βασιλέως ἐλπίδας*»

²⁹ Ο Π. Στυλιανού (2000, 586) πιστεύει ότι το μεγαλύτερο μέρος των τριήρων αυτών ανήκαν στον Εὐαγόρα, προερχόμενες από το ναυτικό πρόγραμμα που είχε εφαρμόσει αμέσως μετά την άνοδό του στο θρόνο για ναυπήγηση πολεμικών σκαφών, με βοήθεια της Αθήνας.

³⁰ «*Ἡρώδας τις Συρακόσιος ἐν Φοινίκη ὦν μετὰ ναυκλήρου τινός, καὶ ἰδὼν τριήρεις Φοινίσσας, τὰς μὲν καταπλεούσας ἄλλοθεν, τὰς δὲ καὶ αὐτοῦ πεπληρωμένας, τὰς δὲ καὶ ἔτι κατασκευαζομένας, προσακούσας δὲ καὶ τοῦτο, ὅτι τριακοσίας αὐτὰς δέοι γενέσθαι, ἐπιβὰς ἐπὶ τὸ πρῶτον ἀναγόμενον πλοῖον εἰς τὴν Ἑλλάδα ἐξήγγειλε τοῖς Λακεδαιμονίοις ὡς βασιλέως καὶ Τισσαφέρνους τὸν στόλον τοῦτον παρασκευαζομένων*»

- Με την έναρξη των εχθροπραξιών μεταξύ Ευαγόρα και Περσών το 386 π.Χ., ο Ευαγόρας αναφέρεται να κατέχει 90 τριήρεις, από τις οποίες οι 20 τυριακές και οι άλλες 70 κυπριακές (Διόδ. *Ιστ.* XV.2.4-3.4)³¹. Επιπλέον, διέθετε πειρατικά πλοία, τα οποία παρενοχλούσαν τον περσικό στόλο (Διόδ. *Βιβλ.* XV.2.3)³². Ο αριθμός των διακοσίων και πλέον σκαφών που κατάφερε τελικά να συγκεντρώσει αποτελεί εντυπωσιακό αριθμό. Σε σχέση με τη ναυπήγησή τους, τα εκατόν τριάντα από αυτά σημειώνονται ως κυπριακά, αν και δεν είναι σαφές κατά πόσον ναυπηγήθηκαν στην ίδια την Κύπρο. Θα ήταν όμως παράδοξο οι Κύπριοι να εμφανίζονται ως κατασκευαστές σκαφών για άλλους και να μην κατασκευάζουν πλοία για τις δικές τους ανάγκες.
- Στα χρόνια του Αλεξάνδρου, οι κύπριοι βασιλείς, φτάνοντας στη Σιδώνα, έθεσαν στη διάθεσή του εκατόν είκοσι σκάφη, σύμφωνα με τον Αρριανό (*Αλεξ.* II.20.3)³³. Την ίδια πληροφορία χωρίς αναφορά στα πλοία παραδίδει και ο Πλούταρχος (*Αλέξ.* 24.4)³⁴. Αργότερα, στην πολιορκία της Τύρου αναφέρει μάλιστα κύπριους μηχανοποιοίς που έφτιαξαν πολιορκητικές μηχανές, όχι μόνο πάνω στον λιμενοβραχίονα, ο οποίος θα ένωνε το νησί της Τύρου με την απέναντι ακτή, αλλά και επάνω στα καράβια (*Αρρ. Αλεξ.* II.21.1-2)³⁵. Η προσθήκη υπερκατασκευών στα σκάφη προϋποθέτει προφανώς ναυπηγική ικανότητα των κυπρίων και των φοινίκων τεχνητών, διότι η αλλαγή του κέντρου βάρους που θα επέφεραν θα επηρέαζε την πλευστότητα των σκαφών με ολέθρια αποτελέσματα, εάν δεν υπήρχε η κατάλληλη γνώση για τις συγκεκριμένες μετατροπές.

³¹ «εἶχε δὲ τριήρεις μὲν ἐνενήκοντα, καὶ τούτων ὑπήρχον Τύριαί μὲν εἴκοσι, Κύπρια δ' ἑβδομήκοντα, στρατιώτας [...] ὁ δ' Εὐαγόρας ὀρών ἑαυτὸν λειπόμενον τῇ ναυτικῇ δυνάμει ἐξήκοντα μὲν ναῦς ἄλλας προσεπλήρωσε, πενήκοντα δὲ παρὰ Ἀκόριδος ἐξ Αἰγύπτου μετεπέμψατο, ὥστε τὰς πάσας ἔχειν τριήρεις διακοσίας»

³² «Οὗτος μὲν οὖν τασαύτας ἀφορὰς ἔχων τεθαρρηκότως συγκατέβαινε εἰς τὸν πόλεμον. Καὶ πρῶτον μὲν ληστρικός ἔχων ναῦς οὐκ ὀλίγας ἐφήδρευσε ταῖς κομιζομέναις τῶν πολεμίων ἀγοραῖς, καὶ τὰς μὲν αὐτῶν διέφθειρεν ἐν θαλάττῃ, τὰς δὲ διεκώλυσεν, ἐνίας δὲ ἀφείλατο. διὸ καὶ τῶν ἐμπόρων μὴ τολμώντων εἰς τὴν Κύπρον παρακομίζειν σῖτον, μεγάλων δὲ δυνάμεων ἠθροισμένων εἰς τὴν νῆσον, ταχὺ σιτοδεία κατέσχε τὸ τῶν Περσῶν στρατόπεδον»

³³ «οὐ πολλῶ δ' ὕστερον καὶ οἱ τῆς Κύπρου βασιλεῖς ἐς τὴν Σιδώνα κατέσχον ναυσὶν ἑκατὸν μάλιστα καὶ εἴκοσιν, ἐπειδὴ τὴν τε ἦσαν τὴν κατ' Ἰσὸν Δαρείου ἐπύθοντο καὶ ἡ Φοινίκη πᾶσα ἐχόμενη ἤδη ὑπὸ Αλεξάνδρου ἐφόβει αὐτούς»

³⁴ «Κύπρον μὲν οὖν εὐθύς οἱ βασιλεῖς ἦκον ἐγχειρίζοντες αὐτῶ καὶ Φοινίκην πλὴν Τύρου»

³⁵ «Ἦδη δὲ καὶ μηχανοποιῶν αὐτῶ πολλῶν ἐκ τε Κύπρου καὶ Φοινίκης ἀπάσης συλλεγεμένων μηχαναὶ πολλαὶ συμπεπηγμέναι ἦσαν, αἱ μὲν ἐπὶ τοῦ χώματος, αἱ δὲ ἐπὶ τῶν ἵππαγωγῶν νεῶν, ἃς ἐκ Σιδωνος ἅμα οἱ ἐκόμισεν, αἱ δὲ ἐπὶ τῶν τριήρων ὅσαι αὐτῶν οὐ ταχυναυτοῦσαι ἦσαν»

- Πριν ο Αλέξανδρος στραφεί κατά του Δαρείου αποδέσμευσε τον Αμφοτερό, προκειμένου να ασχοληθεί με την αναταραχή που προκαλούσε η Σπάρτη στην Πελοπόννησο. Στη ναυτική μοίρα του Αμφοτερού αναφέρονται να συμμετείχαν εκατό πλοία από την Κύπρο και τη Φοινίκη (Αρρ. Αλεξ. III.6.3)³⁶.
- Ο Στράβων αναφέρει ότι, όταν ο Μ. Αλέξανδρος επιχειρήσει να διαβεί τον Υδάσπη προκειμένου να κατακτήσει την Αραβία, ζήτησε να αποσταλούν από την Κύπρο και τη Φοινίκη «διαλυτά» πλοία (Στρ. Γεωγρ. XVI.1.11)³⁷. Η πληροφορία θυμίζει την αντίστοιχη παραγγελία της βασίλισσας Σεμιράμιδος που διασώζει ο Διόδωρος Σικελιώτης (βλ. παραπάνω) για πλοία «διαιρετά». Η επανάληψή της πιθανόν να προσπορίζει ψήγματα ιστορικότητας και στην πρώτη αναφορά.
- Μετά την κατάκτηση της Ασίας ο Αλέξανδρος σχεδίαζε μια νέα εκστρατεία για την κατάκτηση και της δυτικής Μεσογείου. Σύμφωνα με τον Διόδωρο (Βιβλ. XVIII.4.4) διέταξε για τον σκοπό αυτό: «χιλίας μὲν ναῦς μακρὰς μείζους τριήρων ναυπηγήσασθαι κατὰ τὴν Φοινικὴν καὶ Συρίαν καὶ Κιλικίαν καὶ Κύπρον...». Επομένως, η Κύπρος φαίνεται να συνεχίζει να αποτελεί ένα από τα σημαντικά ναυπηγεία της Ανατολικής Μεσογείου.
- Τον θάνατο, τελικά, του Αλέξανδρου διαδέχθηκε η περίοδος των αντιπαραθέσεων μεταξύ των διαδόχων στρατηγών του και η Κύπρος βρέθηκε στο πεδίο του ανταγωνισμού τους. Άμεση αναφορά στην αρχαία γραμματεία για την κατασκευή πλοίων μετά τον θάνατο του Αλέξανδρου, δεν υπάρχει. Παραδίδεται μόνο ότι μετά τον κατάπλου του Δημήτριου Πολιορκητή στην Καρπασία το 306 π.Χ. και την έναρξη της πολιορκίας του Μενελάου στη Σαλαμίνα, ο Πτολεμαῖος συγκέντρωσε πλοία από τις πόλεις της Κύπρου (Διόδ. Βιβλ. XX.49.1)³⁸, όπου εννοούνται προδήλως οι πόλεις που ήταν στην κυριαρχία του (βλ. Κεφ. Α και Η). Δεν υπήρχε προφανώς, ο χρόνος για την κατασκευή νέων πλοίων στη συγκεκριμέ-

³⁶ «τὰ δὲ ἐν Πελοποννήσῳ ὅτι αὐτῷ νενεωτερίσθαι ἀπήγγελο, Ἀμφοτερόν πέμπει βοηθεῖν Πελοποννησίων ὅσοι ἔς τε τὸν Περσικὸν πόλεμον βέβαιοι ἦσαν καὶ Λακεδαιμονίων οὐ κατήκουον. Φοινίξι δὲ καὶ Κυπρίοις προσετάχθη ἑκατὸν ναῦς ἄλλας πρὸς αἷς ἔχοντα Ἀμφοτερόν ἔπεμπε στέλλειν ἐπὶ Πελοποννήσου »

³⁷ «διανοεῖσθαι γὰρ δὴ κατακτᾶσθαι τὴν χώραν ταύτην καὶ στόλους καὶ ὀρμητήρια ἤδη κατεσκευάσθαι, τὰ πλοῖα τὰ μὲν ἐν Φοινίκῃ καὶ Κύπρῳ ναυπηγησάμενον διάλυτά τε καὶ γομφωτά, ἃ κομισθέντα εἰς Θάψακον σταθμοῖς ἐπτά εἶτα τῷ ποταμῷ κατακομισθῆναι μέχρι Βαβυλῶνος, τὰ δ' ἐν τῇ Βαβυλωνίᾳ συμπηξάμενον τῶν ἐν τοῖς ἄλλεσι καὶ τοῖς παραδείσοις κυπαρίππων»

³⁸ «Πτολεμαῖος δὲ πυθόμενος τὴν τῶν ἰδίων ἦταν ἐξέπλευσεν ἐκ τῆς Αἰγύπτου δύναμιν ἔχων ἀξιόλογον πεζικὴν τε καὶ ναυτικὴν. κατενεχθεὶς δὲ τῆς Κύπρου πρὸς Πάφον ἔκ τε τῶν πόλεων παρεδέξατο τὰ σκάφη καὶ παρέπλευσεν εἰς Κίτιον...»

νη περίπτωση. Είναι όμως αυτονόητο ότι τα πλοία που συγκέντρωσε από τις πόλεις της Κύπρου ήταν κατασκευασμένα πιθανότατα στα ναυπηγεία τους.

▪ Γόνος της ναυπηγικής παράδοσης που υπήρχε στην Κύπρο και επιβεβαιώνεται από τις μαρτυρίες που αναφέρθηκαν ήταν ο Πυργοτέλης, γιος του Ζώη, για τον οποίο ο Πτολεμαίος Β΄ Φιλάδελφος³⁹ αφιέρωσε άγαλμα στον ναό της Αφροδίτης στην Παλαίπαφο. Στη βάση του αγάλματος, η οποία σώθηκε αναφέρεται: «(Β)ΑΣΙΛΕΥΣ ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ ΠΥΡΓΟΤΕΛΗΝ ΖΩΗΤΟΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΗΣ(ΑΝΤΑ) ΤΗΝ ΤΡΙΑΚΟΝΤΗΡΗ ΚΑΙ ΕΙΚ(ΟΣΗΡΗ)» (*JHS* 9, 1888. 255, υπ. 125). Ο T.B. Mitford (1961, 93) θεωρεί ότι η επιγραφή δεν σημαίνει οπωσδήποτε ότι ο Πυργοτέλης ήταν Κύπριος ή ότι τα πλοία κατασκευάστηκαν στην Κύπρο. Εν τούτοις, όπως σημειώνει ο G. Hill (1940, 174) εάν δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο είναι δύσκολο να εξηγηθεί γιατί η επιγραφή ανατέθηκε στον ναό της Πάφου και όχι κάπου αλλού. Εξ άλλου, η Πάφος στη συγκεκριμένη περίοδο βρισκόταν σε ιδιαίτερη πορεία ακμής, αποτέλεσμα της οποίας ήταν να υπερκεράσει τη Σαλαμίνα. Η γεινιάσή της με την άφθονη ναυπηγική ξυλεία από τα δασωμένα βουνά της δυτικής Κύπρου (Hauben 1987, 217-222). Χρονολογικά, η επιγραφή είναι εκτός της περιόδου μελέτης, εφόσον αποδίδεται στα μέσα του 3^{ου} αι. π.Χ. (Mitford 1961, 93). Εν τούτοις, αποτελεί σαφή μνεία της ύπαρξης μιας ζωντανής παράδοσης, η οποία παρακολουθούσε μάλιστα τις αλλαγές στους τύπους και τα μεγέθη των σκαφών (Casson 1991, 112-113, 136-138).

Η ίδια παράδοση τεκμαίρεται και από μια δεύτερη επιγραφή, σε ένα μικρό ελληνιστικό αμφορέα που περιήλθε στο Μουσείο της Πάφου το 1951 (*ARDA* 1952, 115). Η επιγραφή, γραμμένη με κόκκινο χρώμα, αναφέρει: «ΠΡΙΤΙΟΥ ΝΑΥΠΗΓΟΥ». Η προέλευση του αγγείου δεν είναι γνωστή, αλλά η διατήρησή του ως ακέραιου ίσως να σημαίνει ότι προέρχεται από κάποιο ταφικό σύνολο. Εάν όντως ισχύει αυτό, τότε ο Πρίτιος ή Πριτίας (Χατζηιωάννου 1980, 184) είναι πολύ πιθανόν να είναι Πάφιος, συνηγορώντας με την άποψη του G. Hill (ο.π.) για τον Πυργοτέλη, η οποία, εξ άλλου γίνεται αποδεκτή από διάφορους άλλους επιστήμονες (Nicolau 1966, 564, υπ. 3· Maier & Karageorghis 1984, 234, 249· Leonard & Hohlfelder 1993, 368), οι οποίοι αναφέρουν τις δύο επιγραφές ως παράδειγμα της ναυπηγικής παράδοσης του νησιού και της Πάφου.

³⁹ Στην πρώτη έκδοση της επιγραφής ως Πτολεμαίος θεωρήθηκε ο Φιλοπάτωρ (222-204 π.Χ.), αλλά αργότερα η επιγραφή αποδόθηκε με αρκετά πειστικό τρόπο στον Πτολεμαίο Φιλάδελο (285-245 π.Χ.), ο οποίος διέθετε δύο τριακοντήρεις και μία εικοσήρη (Αθην. *Δειπν.* V.203c). Βλ. Χατζηιωάννου 1980, 183 για περαιτέρω πληροφορίες και βιβλιογραφία.

Στην κυπριακή ναυπηγική παράδοση πρέπει να αποδοθεί και η πληροφορία από τον Πλίνιο Πρεσβύτερο σχετικά με το ότι οι Κύπριοι ανακάλυψαν τον κέρκουρο: «*onerariam Hippus Tyrius invenit, lembum Cyrenenses, cumbam Phoenices, ceiletem Rhodii, cerygum Cyprii...*» (Πλιν. *Φυσ. Ιστ.* VII.208). Τα χαρακτηριστικά του σκάφους δίνονται από τον Αθήναιο στην Περιγραφή της Συρακουσίας (Αθήν. *Δειπν.* V.208.f)⁴⁰. Ο συγκεκριμένος τύπος πλοίου αποτελεί τον κοινότερο τύπο εμπορικού σκάφους για τους τρεις αιώνες που ακολουθούν (3^{ος}-1^{ος} αι. π.Χ.), φτάνοντας τη χωρητικότητα των 450 τόνων, όπως μαρτυρείται από πληροφορίες στους *Παπύρους της Οξυρύγχου* (Casson 1971, 163-166). Ο Ηρόδοτος (*Ιστ.* 7.89.97) σημειώνει ότι κέρκουροι περιλαμβάνονταν στον περσικό στόλο του 480 π.Χ. μαζί με τριήρεις, τριακοντόρους, πεντηκοντόρους και ιππαγωγά σκάφη. Περιλαμβάνονταν επίσης στον στόλο του Αλέξανδρου για τη διάβαση του Υδάσπη, το 327 π.Χ. μαζί με τριακοντόρους και ιππαγωγά πλοία (Arr. *Αναβ.* VI.2.4)⁴¹. Κατά πόσον ο τύπος αυτός του σκάφους αποτελεί κυπριακή επινοήση δεν μπορεί στην πραγματικότητα να αποδειχθεί. Παρά ταύτα, και στις δύο παραπάνω περιπτώσεις οι δύο στόλοι ενισχύονται από σκάφη προερχόμενα από την Κύπρο, γεγονός που μπορεί να σημαίνει ότι θα μπορούσαν να περιλαμβάνονται κέρκουροι κατασκευασμένοι στην Κύπρο.

Αντίστοιχης σημασίας είναι και η καινοτομία της πεντήρους. Τέτοια σκάφη διέθεταν κατά την κατάληψη της Τύρου από τον Αλέξανδρο, ο Πνυταγόρας της Σαλαμίνας, ο Ανδροκλής της Αμαθούντος και ο Πασικράτης του Κουρίου (*Αλεξ.* II.22.2)⁴². Η επινοήση σκαφών μεγαλύτερων από τριήρεις, εν προκειμένω τετρήρους, αποδίδεται στον Διονύσιο των Συρακουσών, στις αρχές του 4^{ου} αι. π.Χ. Παρά την χρήση τους, ήδη από τις αρχές του 4^{ου} αι. π.Χ., η διάδοσή τους στην Ανατολική Μεσόγειο θα γίνει σταδιακά και θα καθιερωθούν αρκετές δεκαετίες αργότερα, στο τέλος του αιώνα. Έτσι, επί παραδείγματι, στις καταγραφές του αθηναϊκού στόλου εμφανίζονται στα 330 π.Χ. 392 τριήρεις και 18 τετρήρεις, ενώ το 325 π.Χ. ο αριθμός των τριήρων θα μειωθεί στις 360 αλλά θα προστεθούν 43 τε-

⁴⁰ «...έφόλκια δ' ἦσαν ἐν αὐτῇ τὸ μὲν πρῶτον κέρκουρος τρισχίλια τάλαντα δέχεσθαι δυνάμενος. Πᾶς δ' ἦν οὗτος ἐπίκωπος»

⁴¹ «ἦν δὲ τὸ ξύμπαν πλῆθος τῶν νεῶν, ὡς λέγει Πτολεμαῖος ὁ Λάγου, ᾧ μάλιστα ἐγὼ ἔπομαι, τριακόντοροι μὲν ἐς ὀγδοήκοντα, τὰ δὲ πάντα πλοῖα σὺν τοῖς ἵππαγωγοῖς τε καὶ κερκούροις καὶ ὅσα ἄλλα ποτάμια ἢ τῶν πάλαι πλεόντων κατὰ τοὺς ποταμούς ἢ ἐν τῷ τότε ποιηθέντων οὐ πολὺ ἀποδέοντα τῶν δισχιλίων»

⁴² «οἱ δὲ Τύριοι [...] τὴν τοῦ Πνυταγόρου τοῦ βασιλέως πεντήρη εὐθύς ὑπὸ τῇ πρώτῃ ἐμβολῇ κατέδυσαν καὶ τὴν Ἀνδροκλέους τοῦ Ἀμαθουσίου καὶ τὴν Πασικράτους τοῦ Κουριέως, τὰς δὲ ἄλλας ἐς τὸν αἰγιαλὸν ἐξωθοῦντες ἔκοπτον»

τρήρεις και 7 πεντήρεις (Casson 1991, 113). Η χρήση τους ήδη από το 332 π.Χ. από τους κύπριους βασιλείς, επτά δηλαδή χρόνια πριν τις υιοθετήσει το Αθηναϊκό Ναυτικό, δείχνει μάλλον ότι η διάδοσή τους στο Αιγαίο είναι πιθανόν να πέρασε πρώτα από την Κύπρο. Η αντιγραφή των «σύγχρονων» ναυπηγικών εξελίξεων αποτελεί άλλο ένα δείγμα μιας υγιούς και καθιερωμένης «βιομηχανικής» δραστηριότητας.

Συμπερασματικά, η Κύπρος φαίνεται μέσα από τα χωρία της αρχαίας γραμματείας και τις επιγραφικές μαρτυρίες να αποτελεί στην υπό μελέτη περίοδο ένα από τα κατεξοχήν ναυπηγικά κέντρα της Ανατολικής Μεσογείου με τεκμηριωμένη παράδοση. Αντίστοιχες δυνάμεις στην περιοχή είναι η Φοινίκη και η Κιλικία, γνωστές και αυτές για τη ναυτική τους παράδοση (Ηροδ. *Ιστ.* XI.18.1-2⁴³; Casson 1991, 177-183). Διέθεταν, επίσης, όπως και η Κύπρος δάση ναυπηγικής ξυλείας στην περιοχή τους. Οι τρεις περιοχές αναφέρονται στα αρχαία κείμενα με τη σειρά που φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί (Πίν. 1), δείχνοντας και σχηματικά τη θέση της Κύπρου σε σχέση με τη ναυπήγηση πλοίων στην Ανατολική Μεσόγειο.

Πίνακας 1

ΓΕΓΟΝΟΣ	ΑΝΑΘΕΣΗ / ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ	ΠΗΓΗ
Μηδικά	Αίγυπτος – Φοινίκη – Κύπρος – Κιλικία	(Διόδ. <i>Βιβλ.</i> XI.2.1)
Κίμων	Φοινίκη – Κύπρος – Κιλικία	(Διόδ. <i>Βιβλ.</i> XI.60.5)
Αίγυπτος	Κύπρος – Φοινίκη – Κιλικία	(Διόδ. <i>Βιβλ.</i> XI.75.2)
Κόνων	Κύπρος – Φοινίκη κλπ.	(Διόδ. <i>Βιβλ.</i> XIV.39.2-4/Ξεν. <i>Ελλ.</i> III.4.1)
Αλέξ. Αραβία	Φοινίκη – Κύπρος	(Στρ. <i>Γεωγρ.</i> XVI.1.11)
Αλέξ. Δύση	Φοινίκη – Συρία – Κιλικία – Κύπρος	(Διόδ. <i>Βιβλ.</i> XVIII.4.4)

Η θέση της Κύπρου ανάμεσα σε άλλες περιοχές της Ανατολικής Μεσογείου, σύμφωνα με τη σειρά που αναφέρεται σε ανάθεση παραγγελιών για ναυπήγηση ή συγκέντρωση σκαφών.

⁴³ Ο Ηρόδοτος (XI.18.1-2) αναφέρει ότι οι πριν από τη Ναυμαχία της Σαλαμίνας αποφασίστηκε να αντιπαχθούν οι Αθηναίοι και οι Λακεδαιμόνιοι απέναντι στους Φοίνικες: «*μεγάλην γάρ οί Φοίνικες ύπεροχήν είχον διά τὸ πλῆθος καί διά τήν ἐκ προγόνων ἐν τοῖς ναυτικοῖς ἔργοις ἐμπειρίαν*».

B.2 ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΔΕΞΙΟΤΗΤΕΣ (ΝΑΥΤΟΣΥΝΗ)

Μια νησιωτική περιοχή, ικανή να κατασκευάζει και να εξοπλίζει πολεμικά και εμπορικά πλοία, θα ήταν παράδοξο να υπολείπεται σε ναυτική δεξιότητα ως προς το έμπυχο δυναμικό της. Εφόσον, όπως αναφέρει ο Αμμιανός Μαρκελλίνος (βλ. Κεφ. Β.1) η Κύπρος ήταν ικανή να παραδώσει στη θάλασσα πλοίο κατασκευασμένο από την καρίνα μέχρι και τα πανιά, κατά συνέπεια θα πρέπει να θεωρηθεί ότι μπορούσε και να το επανδρώσει. Η περιγραφή του Αμμιανού φαίνεται να ταιριάζει περισσότερο σε εμπορικά πλοία. Αντίστοιχα, όμως, θα μπορούσε να ισχύει και για τα πολεμικά, με την προϋπόθεση ότι αυτά θα έπρεπε να επανδρωθούν με έμπειρα πληρώματα (Hauben 1987, 218). Η ύπαρξη, ακριβώς, του ναυτικού των κυπριακών πόλεων-βασιλείων και η παρουσία του στις διάφορες ναυτικές πολεμικές επιχειρήσεις δεν μπορεί παρά να υποδηλώνει εμπειρία στη ναυτική τέχνη. Οι πηγές της αρχαίας γραμματείας παρέχουν μαρτυρίες για την ικανότητα αυτή των κλασικών Κυπρίων του 5^{ου} και 4^{ου} αι. π.Χ. όπως θα φανεί παρακάτω. Μέχρι και τον 5^ο αι. π.Χ. η μόνη πληροφορία από την οποία θα μπορούσε να διαγνωστεί η ναυτική δεινότητα των Κυπρίων είναι η σχετιζόμενη με τη θαλασσοκρατία τους (βλ. Κεφ. Β.1). Η άλλη αναφορά που σχετίζεται με την ύπαρξη του κυπριακού ναυτικού αφορά στο γεγονός ότι οι Κύπριοι εκστράτευσαν μαζί με τον Καμβύση (525 π.Χ.) εναντίον της Αιγύπτου (Ηροδ. *Ιστ.* III.19.3) παρά το ότι δεν αναφέρεται ο τρόπος συμμετοχής τους. Αλλά ακόμη και εάν μεταφέρθηκαν, απλώς, πεζικές δυνάμεις και άρματα, αυτό θα πραγματοποιήθηκε με πλοία. Θα ήταν άλλωστε περίεργο τα ήδη συγκροτημένα βασίλεια να στερούνται ναυτικών δυνάμεων, σε μια περίοδο που ήδη είχαν διαφοροποιηθεί τα πολεμικά από τα ναυτικά σκάφη (Morisson & Williams 1968, 290 κ.ε.· Casson 1971, 101 κ.ε.) και οι Κύπριοι εμφανίζονται αμέσως μετά ως κατασκευαστές τέτοιων σκαφών.

- Κατά περίεργο τρόπο, κατά τη διάρκεια της Ιωνικής Επανάστασης, με την οποία αρχίζει ο 5^{ος} αι. π.Χ., δεν αναφέρεται κυπριακό ναυτικό. Ο Ηρόδοτος παραδίδει την πληροφορία για τον ιωνικό στόλο, ο οποίος κατέπλευσε στην Κύπρο σε βοήθεια των επαναστατημένων Κυπρίων: «...*Ἴωνες δὲ οὐκ ἔς μακρὴν βουλευσάμενοι ἦκον πολλῶ στόλῳ*» (Ηροδ. *Ιστ.* V.108). Παρά την απουσία αναφοράς σε κυπριακό ναυτικό οι Κύπριοι δεν στερούνται ναυτικών δεξιοτήτων. Αυτό φάνηκε όταν απευθύνθηκαν στους Ἴωνες για την κατάρτιση του επερχόμενου αγώνα. Ο λόγος τους περιλάμβανε στοιχεία που τελικά υποδεικνύουν ότι είχαν

τη δυνατότητα να αγωνιστούν με την ίδια ευχέρεια στη στεριά και τη θάλασσα (Ηροδ. *Ιστ.* V.109)⁴⁴. Η πρόταση είναι φανερό ότι δείχνει πως αισθάνονταν το ίδιο άνετα στον πόλεμο στη στεριά και στη θάλασσα, επομένως διέθεταν την κατάλληλη ναυτική εμπειρία. Ο πομπώδης αυτός λόγος ταυτίζεται με αντιγραφή ομηρικού χωρίου της *Ιλιάδας* (E.221-238) κατά τον Π. Στυλιανού (2000, 528), ο οποίος προτείνει, περαιτέρω, λύση στο μυστήριο της απουσίας κυπριακού ναυτικού από τα γεγονότα της επανάστασης των κυπριακών πόλεων. Πιστεύει ότι ένδειξη για την απάντηση του ερωτήματος (ο.π. 518, 520 και 528) βρίσκεται σε ένα χωρίο του Λυσανία Μαλλώτη (861 A-C)⁴⁵, συγγραφέα της Ελληνιστικής περιόδου (Jacoby 1957, 426) που έγραψε *Ιστορία τῆς Ἐρετρίας*, στην οποία καταφέρεται κατά του Ηροδότου διότι παρασιώπησε τα κατορθώματα των Ερετριέων στην Ιωνική Επανάσταση. Σύμφωνα με τον Λυσανία οι Ερετριείς καταναυμάχησαν στο πέλαγος της Παμφυλίας τον στόλο των Κυπρίων. Το γεγονός έλαβε χώρα το 499 π.Χ. και ο Π. Στυλιανού θεωρεί έτσι ότι το κυπριακό ναυτικό δεν αναφέρεται διότι είχε ήδη καταστραφεί αμέσως πριν τα γεγονότα στην Κύπρο παρά το ότι πιστεύει ότι ούτε ολόκληρος ο βασιλικός στόλος δεν μπορεί να αποτελείτο από κυπριακά πλοία μόνο, όπως εμφανίζεται στο χωρίο, ούτε οι Ερετριείς ήταν σε θέση να αντιμετωπίσουν μόνοι τους ολόκληρο τον περσικό στόλο.

▪ Ακολούθως, όταν δέκα χρόνια αργότερα ο Ξέρξης εξεστράτευσε εναντίον της Ελλάδας και οι Κύπριοι συμμετείχαν στην εκστρατεία, ο Ηρόδοτος αναφέρει ανάμεσα στους ονομαστότατους «*τῶν ἐπιπλεόντων*» (Ηροδ. *Ιστ.* VII.96, βλ. Κεφ. Β.1) τον Γόργο του Χέρση και τον Τιμώνακτα του Τιμαγόρα από τους Κύπριους. Επίσης, αναφέρεται (Ηροδ. *Ιστ.* VII.195, βλ. Κεφ. Β.1) ότι ο πάφιος στρατηγός Πενθύλος οδηγούσε μοίρα δώδεκα πλοίων, από τα οποία χάθηκαν τα έντεκα στη διάρκεια της θύελλας στο ακρωτήριο της Σηπιάδας, αλλά ο ίδιος κατάφερε, με το δωδέκατο, να γλιτώσει και να φτάσει μέχρι το Αρτεμίσιο. Στη συνέχεια, σχόλιο για τις ναυτικές ικανότητες των Κυπρίων αποτελεί και η κρίση της Αρτεμισίας για

⁴⁴ «*Ἄνδρες Ἴωνες, αἴρεσιν ὑμῖν δίδομεν ἡμεῖς οἱ Κύπριοι ὀκοτέροισι βούλεσθε προσφέρεσθαι ἢ Πέρσῃσι ἢ Φοίνιξι. Εἰ μὲν γὰρ παζῆ βούλεσθε ταχθέντες Περσέων διαπειρᾶσθαι, ὥρῃ ἂν εἴη ὑμῖν ἐκβάντας ἐκ τῶν νεῶν τάσσεσθαι πεζῆ, ἡμέας δὲ ἐς τὰς νέας ἐσβαίνειν τὰς ὑμετέρας Φοίνιξι ἀνταγωνιευμένους. Εἰ δὲ Φοινίκων μᾶλλον βούλεσθε διαπειρᾶσθαι, ποιέειν χρεόν ἐστι ὑμέας, ὀκότερα ἂν δὴ τούτων ἐλησθε, ὅκως τὸ κατ' ὑμέας ἔσται ἢ τε Ἴωνίη καὶ ἡ Κύπρος ἐλευθέρη»*

⁴⁵ «*...ἤδη γὰρ ὡς τῶν περὶ τὴν Ἴωνίαν συγκεχυμένων καὶ στόλου βασιλικικοῦ προσπλέοντος, ἀπαντήσαντες ἔξω Κυπρίους ἐν τῷ Παμφυλίῳ πελάγει κετεναυμάχησαν, εἴτ' ἀναστρέψαντες ὀπίσω καὶ τὰς ναῦς ἐν Ἐφέσῳ καταλιπόντες ἐπέθεντο Σάρδεσι καὶ Ἀρταφέρνην ἐπολιόρκουν εἰς τὴν ἀκρόπολιν καταφυγόντα, βουλόμεμοι τὴν Μιλήτου λῦσαι πολιορκίαν»* (πηγή: Στυλιανού 2000, 518)

την παρουσία και τη δράση τους στη Ναυμαχία της Σαλαμίνας (Ηροδ. *Ιστ.* VIII.68)⁴⁶, αν και όχι τόσο κολακευτικό, αφού τους παρουσιάζει ως κακούς δούλους. Ο Διόδωρος αναφέρει (Βιβλ. XI.19.2)⁴⁷ ότι πρώτοι αυτοί τράπηκαν σε φυγή μαζί με τους Φοίνικες. Το σχόλιο βέβαια έχει περισσότερο πολιτικό περιεχόμενο παρά κρίση της ναυτικής τους ικανότητας. Επομένως, οι λόγοι της φυγής πρέπει να αναζητηθούν σε άλλους παράγοντες και όχι στην αδυναμία τους εξαιτίας έλλειψης ναυτικής εμπειρίας.

- Η επόμενη πληροφορία σχετικά με τις ναυτικές ικανότητες των Κυπρίων καταγράφεται ένα σχεδόν αιώνα αργότερα. Ο Ισοκράτης αναφέρει (*Ευαγ.* 56, βλ. Κεφ. Β.1) πως ο Ευαγόρας ήταν αυτός που ετοίμασε το μεγαλύτερο μέρος της ναυτικής δύναμης που έδωσε τη νίκη στον Κόνωνα, στην Κνίδα (294 π.Χ.). Στη δύναμη αυτή φαίνεται ότι συμμετείχαν και μισθοφορικά κυπριακά πληρώματα. Αυτό εξάγεται ως συμπέρασμα από το γεγονός ότι τα συγκεκριμένα πληρώματα στασίασαν όταν δεν τους καταβλήθηκαν για κάποιο διάστημα οι μισθοί τους (*Ελληνικά Οξυρύγχου* 15.1-6)⁴⁸. Η σπουδή που επιδεικνύεται για την ομαλοποίηση της κατάστασης φανερώνει ότι τα συγκεκριμένα πληρώματα θα πρέπει να αποτελούσαν αρκετά υπολογίσιμη δύναμη. Στο τέλος η στάση αντιμετωπίστηκε και τα κυπριακά πληρώματα συμμετείχαν στη ναυμαχία της Κνίδου.

- Ο Διόδωρος Σικελιώτης (*Βιβλ.* XV.3.1, βλ. Κεφ. Β.1) καταγράφει, επίσης, την πληροφορία ότι ο Ευαγόρας το 386 π.Χ. «προσεπλήρωσε» στον στόλο του εξήντα επιπλέον σκάφη για αύξηση της ναυτικής του δύναμης. Κατείχε ήδη ενενήντα, εβδομήντα κυπριακά και είκοσι τυριακά (Διόδ. *Βιβλ.* XV.2.4, βλ. Κεφ. Β.1). Θα πρέπει και εδώ, πλην των τυριακών, να εννοηθεί η επάνδρωση των εν λόγω σκαφών με κυπριακά πληρώματα, παρά το ότι δεν μπορεί να αποκλειστεί και η πιθανότητα χρήσης κάποιων μισθοφορικών. Το επίθετο «κυπριακαί» που χρησιμοποιείται υποδεικνύει προφανώς ότι πρόκειται ακριβώς για

⁴⁶ «Σοὶ δὲ ἐόντι ἀρίστῳ ἀνδρῶν πάντων κακοὶ δούλοι εἰσὶ, οἳ ἐν συμμάχων λόγῳ λέγονται εἶναι, ἐόντες Αὔγυπτιοί τε καὶ Κύπριοι καὶ Κίλικες καὶ Πάμφυλοι, τῶν ὄφελός ἐστι οὐδέν»

⁴⁷ «διὸ καὶ πρῦμναν μὲν ἀνακρούεσθαι κατέπαυσαν, εἰς τούτίσῳ δὲ πλέουσαι προτροπάδην ἔφευγον. τῶν δὲ Φοινισσῶν καὶ Κυπρίων νεῶν ὑπὸ τῶν Ἀθηναίων χειρουμένων, αἱ τῶν Κιλικῶν καὶ Παμφύλων, ἔτι δὲ Λυκίων νῆες, ἐχόμεναι τούτων οὔσαι, τὸ μὲν πρῶρον εὐρώστως ἀντείχοντο, ὡς δ' εἶδον τὰς κρατίστας ναῦς πρὸς φυγὴν ὠρμημένας, καὶ αὐταὶ τὸν κίνδυνον ἐξέλιπον»

⁴⁸ «Τῶν δὲ Κυπρίων οἱ μετὰ τοῦ Κόνωνος καταπλεύσαντες ἐς τὴν Καῦνον, ἀναπεισθέντες ὑπὸ πινῶν διαβαλλόντων ὡς αὐτοῖς μὲν οὐ μέλλουσιν ἀποδιδόναι τὸν μισθὸν τὸν ὀφειλόμενον, παρασκευάζονται δὲ διαλύσεις μόνον ταῖς ὑπηρεσίαις καὶ τοῖς ἐπιβάταις, χαλεπῶς ἔφερον, καὶ συνελθόντες εἰς ἐκκλησίαν εἶλοντο στρατηγὸν αὐτῶν ἄνδρα Καρπασέα τὸ γένος...» (πηγή: Χατζηγιωάννου 1971, 144-146 (66.20))

πλοία που προέρχονται από τις κυπριακές πόλεις και κατά πάσα πιθανότητα είχαν κυπριακά πληρώματα. Για την κτήση δε της ναυτικής γνώσης ο ίδιος ιστορικός (Διόδ. Βιβλ. XV.3.4). αναφέρει περαιτέρω ότι ο Ευαγόρας είχε λάβει την πρόνοια ώστε: «*συνεχείς διαπίρας καί γυμνασίας ποιούμενος ήτοιμάζετο πρὸς ναυμαχίαν*». Η πληροφορία παρέχει σαφή ένδειξη για τις τακτικές ναυτικές δυνάμεις που διατηρούσαν τα κυπριακά βασίλεια. Δείχνει, επιπλέον, ότι οι ναυτικές δεξιότητες δεν ήταν μόνο αποτέλεσμα πείρας που απλά αποκτήθηκε με την ενασχόληση με τη θάλασσα, αλλά και συστηματικής εξάσκησης.

▪ Όταν ο Ευαγόρας στράφηκε κατά των κυπριακών πόλεων για να τις καταλάβει, απεσταλμένοι της Αμαθούντας, των Σόλων και του Κιτίου κατέφυγαν στον Αρταξέρξη για να στείλει εναντίον του δυνάμεις. Ο πέρσης βασιλιάς πείστηκε εξαιτίας της αύξησης της ναυτικής δύναμης του Ευαγόρα, γνωρίζοντας τη μεγάλη ναυτική δύναμη που μπορούσε να συγκεντρωθεί στην Κύπρο και θέλοντας να αποκλείσει το ενδεχόμενο να στραφεί εναντίον του (Διοδ. Βιβλ. XIV.98.3-4)⁴⁹.

▪ Τον σημαντικό ρόλο και την υπολογίσιμη δύναμη του κυπριακού ναυτικού και των γυμνασμένων πληρωμάτων του περιγράφει ξεκάθαρα ο ίδιος ο Αλέξανδρος. Μετά τη μάχη στον Γρανικό δεν πείστηκε από τον Παρμενίωνα να ναυμαχήσει με τους Πέρσες, στους οποίους υπαγόταν το κυπριακό ναυτικό και τον παρατήρησε μάλιστα για τη σκέψη του: «*ὀλίγας τε γὰρ ναυσὶ πρὸς πολλῶ πλείους ξὺν οὐδενὶ λογισμῶ ναυμαχήσειν καὶ οὐ μελελητηκότι τῶ σφῶν ναυτικῶ πρὸς ἡσκημένον τὸ τῶν Κυπρίων τε καὶ Φοινίκων*» (Αρρ. Αλεξ. I.18.7). Η πληροφορία έχει ιδιαίτερη αξία, καθώς δείχνει το πώς αντιμετωπίζονται οι ικανότητες του κυπριακού ναυτικού από μια άλλη δύναμη της εποχής, όπως είναι ο ανερχόμενη δύναμη των Μακεδόνων. Επιπλέον, φαίνεται με την αναφορά στο κυπριακό και το φοινικικό ναυτικό η εξίσωση των δύο μεταξύ τους στη ναυτική δεξιότητα πάνω από τις λοιπές ναυτικές δυνάμεις της Ανατολικής Μεσογείου, από τις οποίες αντλούσαν οι Πέρσες το ναυτικό τους. Ο δε χαρακτηρισμός «*ἡσκημένον*» δείχνει ακριβώς τη συνέχεια ως προς την εξάσκηση για τη ναυτική γνώση των κυπριακών πληρωμάτων.

⁴⁹ «*ὁ δε βασιλεύς, οὐ βουλόμενος ἄμα μὲν τὸν Εὐαγόραν ἐπὶ πλείον προκόπτειν, ἄμα δὲ διανοούμενος τὴν Κύπρον εὐφυῶς εἶναι κειμένην καὶ ναυτικὴν δύναμιν [δύνασθαι] μεγάλην ἔχειν ἢ δυνήσεται προπολεμῆν τῆς Ἀσίας, ἔκρινε συμμαχεῖν, καὶ τούτους μὲν ἐξέπεμψεν, αὐτὸς δὲ πρὸς μὲν τὰς ἐπιθαλαττίους πόλεις καὶ τοὺς ἀφηγουμένους τῶν πόλεων σατράπτας ἔπεμψεν ἐπιστολάς ναυπηγείσθαι τριήρεις καὶ τὰς πρὸς τὸν στόλον χρήσιμα ὄντα κατὰ σπουδὴν παρασκευάζεσθαι, Ἐκατόμνω δὲ τῶ Καρίας δυνάστη προσέταξε πολεμῆν Εὐαγόρα*»

- Αναφορά στη σημασία της Κύπρου εξαιτίας του ναυτικού της κάνει ο Αλέξανδρος και στην ομιλία του προκειμένου να καταδείξει την απόλυτη ανάγκη για κατάληψη της Τύρου πριν την κατάληψη της Αιγύπτου (Αρρ. Αλεξ. ΙΙ.17.1-4)⁵⁰. Αρχικά τοποθετεί την Κύπρο ανάμεσα στις τρεις υπολογίσιμες δυνάμεις της Ανατολικής Μεσογείου (Φοινίκη, Κύπρος, Αίγυπτος), εξαιτίας προφανώς του ναυτικού της. Σημειώνει, δε, στη συνέχεια ότι η Κύπρος μπορεί να καταληφθεί εύκολα, με την προϋπόθεση της συνένωσης του αιγαιακού με το ναυτικό των Φοινίκων και της Αιγύπτου. Επομένως, και μόνο η διαπίστωση ότι πρέπει να συνενωθούν οι ναυτικές δυνάμεις του Αιγαίου και της Ανατολικής Μεσογείου ώστε να γίνει εύκολος στόχος η ναυτική επίθεση κατά της Κύπρου αποτελεί σαφές δείγμα των ναυτικών της δυνατοτήτων και την καιριότητα της στρατηγικής της θέσης εξαιτίας του ναυτικού της ρόλου.
- Με εξασκημένα πληρώματα ήταν προφανώς επανδρωμένα και τα εκατόν είκοσι κυπριακά πλοία που έθεσαν λίγο αργότερα στη διάθεση του Αλέξανδρου οι κυπριακές πόλεις. Έτσι, έχοντας πλέον στον στόλο του τα κυπριακά και τα φοινικικά πλοία αποφασίζει να προσβάλει την Τύρο, η οποία παρέμενε μόνος κίνδυνος στον δρόμο του για την Αίγυπτο (Αρρ. Αλεξ. ΙΙ.20.6-7)⁵¹. Η διάταξη μάχης των κυπριακών βασιλικών πλοίων στο πλευρό

⁵⁰ «ὀπίσω τῆν τῶν Τυρίων πόλιν ἀμφίβολον καὶ Αἴγυπτον καὶ Κύπρον ἐχομένας πρὸς Περσῶν, οὐδὲ τοῦτο ἀσφαλὲς ἔς τε τὰ ἄλλα καὶ μάλιστα δὴ ἔς τὰ Ἑλληνικά πράγματα, μὴ ποτε ἄρα ἐπικρατήσαντες αὐθις τῶν ἐπὶ θαλάσῃ χωρίων οἱ Πέρσαι, προχωρησάντων ἡμῶν ξὺν τῇ δυνάμει ὡς ἐπὶ Βαβυλώνα τε καὶ Δαρεῖον, αὐτοὶ ξὺν πλείονι στόλῳ μετ[α]γάγειεν τὸν πόλεμον ἐς τὴν Ἑλλάδα, Λακεδαιμονίῳ μὲν ἐκ τοῦ εὐθέος ἡμῖν πολεμούντων, τῆς δὲ Ἀθηναίων πόλεως φόβῳ μᾶλλον τι ἢ εὐνοίᾳ τῇ πρὸς ἡμᾶς πρὸς τὸ παρὸν κατεχομένης. ἐξαιρεθείσης δὲ τῆς Τύρου ἢ τε Φοινίκη ἔχοιτο ἂν πᾶσα καὶ τὸ ναυτικὸν ὅπερ πλείστον τε καὶ κράτιστον τοῦ Περσικοῦ, τὸ Φοινίκων, παρ' ἡμᾶς μεταχωρήσειν εἰκός οὐ γὰρ ἀνέξονται οὔτε οἱ ἐρέται οὔθ' οἱ ἐπιβάται Φοίνικες ἐχομένων σφίσι τῶν πόλεων αὐτοὶ ὑπὲρ ἄλλων πλεόντες κινδυνεύειν· Κύπρος δὲ ἐπὶ τῷδε ἢ οὐ χαλεπῶς ἡμῖν προσχωρήσει ἢ ἐξ ἐπίπλου εὐμαρῶς ληφθήσεται. καὶ ταῖς τε ἐκ Μακεδονίας ναυσὶ καὶ ταῖς Φοινίσσαις πλεόντων ἡμῶν τὴν θάλασσαν καὶ Κύπρου ἅμα προσγενομένης θαλασσοκρατοῦμέν τε ἂν βεβαίως καὶ ὁ ἐς Αἴγυπτον στόλος εὐμαρῶς ἡμῖν ἐν ταύτῳ γίγνεται. Αἴγυπτον δὲ παρασησαμένοις ὑπὲρ τε τῆς Ἑλλάδος καὶ τῆς οἰκείας οὐδὲν ἔτι ὑποπτον ὑπολείπεται, τὸν τε ἐπὶ Βαβυλώνας στόλον μετὰ τοῦ ἐς τὰ οἴκοι ἀσφαλοῦς καὶ ξὺν μείζονι ἅμα ἀξιῶσει ποιησόμεθα ἀποτετημένοι τὴν θάλασσαν Περσῶν ξύμπασαν καὶ τὴν ἐπὶ τὰδε τοῦ Εὐράτου γῆν»

⁵¹ «Ὡς δὲ συνετέτακτο αὐτῷ τὸ ναυτικόν, ἐπιβιβάσας τοῖς καταστρώμασι τῶν ὑπασπιστῶν ὅσοι ἱκανοὶ ἐδόκουν ἐς τὸ ἔργον, εἰ μὴ διέκπλοις μᾶλλον τι ἢ ἐν χερσὶν ἢ ναυμαχία γίνοιτο, ἄρας ἐκ τῆς Σιδῶνος ἐπέπλει τῇ Τύρῳ ξυντεταγμέναις ταῖς ναυσίν, αὐτὸς μὲν κατὰ τὸ δεξιὸν κέρας. ὁ δὲ ἐς τὸ πέλαγος αὐτῷ ἀνείχε, καὶ ξὺν αὐτῷ οἱ τε Κυπρίων βασιλεῖς καὶ ὅσοι φοινίκων, πλὴν Πνυταγόρου. οὗτος δὲ καὶ Κρατερός τὸ εὐώνυμον κέρας εἶχον τῆς πάσης τάξεως. τοῖς δὲ Τυρίοις πρότερον μὲν

του ίδιου του Αλέξανδρου στο δεξί κέρασ και η στήριξη του αριστερού κέρατος στον Πνυταγόρα με τον Κρατερό από την άλλη, δείχνει τη σημασία του κυπριακού ναυτικού και τον πρωτεύοντα ρόλο του. Την ίδια παραδοχή δείχνει και η απόφαση των επίσης έμπειρων τυρίων ναυτικών να μην ναυμαχήσουν απέναντι στους Κύπριους και τους Φοινίκες που πλαισίωναν τον Αλέξανδρο. Εν τούτοις οι Τύριοι, όντας αποκλεισμένοι από παντού, επιδεικνύοντας τη δική τους ναυτική δεινότητα και επινοητικότητα, αφού επάνδρωσαν κάποια από τα πλοία τους που βρίσκονταν στο λιμάνι, κατευθύνθηκαν προς την έξοδο του με αθόρυβη κωπηλασία και κατάφεραν αρχικά να αιφνιδιάσουν τους Κύπριους που την επιτηρούσαν. Η έξοδος ήταν μέχρι τότε σκεπασμένη με πανιά ώστε να μην φαίνεται τι γίνεται μέσα στη λιμενολεκάνη (Arr. Αλεξ. II.21.9-22.2)⁵². Η αρχική επιτυχία των Τυρίων δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως έλλειψη ναυτικής δεινότητας των Κυπρίων, οι οποίοι δεν ήταν καν στα σκάφη τη στιγμή της επίθεσης. Αντίθετα, μάλιστα, φαίνεται ότι ανασυντάχθηκαν γρήγορα και δρώντας ακαριαία κατευθύνθηκαν προς την είσοδο του δεύτερου λιμανιού προς την πλευρά της Σιδώνας, η οποία ήταν αφύλακτη και κατάφεραν να μπουκ από εκεί και να καταλάβουν την πόλη (Arr. Αλεξ. II.24.1)⁵³.

▪ Ο Αρριανός αναφέρεται άλλες δύο φορές στη γνώση των Κυπρίων σχετικά με τα ναυτικά, γεγονός που οδηγεί στην επιλογή τους ανάμεσα στο στράτευμα για την επάνδρωση σκαφών για τη διάβαση του Υδάσπη (Arr. Ινδ. XVΙΙΙ.1-2⁵⁴ και Αλεξ. VI.1.6⁵⁵). Τα δύο χω-

ναυμαχεῖν ἐγνωσμένον ἦν, εἰ κατὰ θάλασσαν ἐπιπλέοι σφίσιν Ἀλέξανδρος, τότε δὲ πλήθος νεῶν πολὺ ἀπροσδοκῆτων κατιδόντες (οὐ γάρ πω πεπυσμένοι ἦσαν τὰς τε Κυπρίων ναῦς καὶ τὰς Φοινίκων ξυμπάσας Ἀλέξανδρον ἔχοντα)»

⁵² «ὡς δ' ἐπέστρεφον ἤδη ἐπὶ τοὺς Κυπρίους καὶ ἐγγὺς τοῦ καθορᾶσθαι ἦσαν, τότε δὴ ξὺν βοῇ τε πολλῇ καὶ ἐγκελευσμῷ ἐς ἀλλήλους καὶ ἅμα τῇ εἰρεσίᾳ ξυντόνω ἐπέφεροντο [...] Οἱ Τύριοι προσπεσόντες ἀπροσδοκῆτως ταῖς ναυσὶν ὀρμούσας, καὶ ταῖς μὲν πάντῃ κεναῖς ἐπιτυχόντες, τῶν δ' ὑπ' αὐτὴν τὴν βοῆν καὶ τὸν ἐπίπλουον χαλεπῶς ἐκ τῶν παρόντων πληρουμένων τὴν τοῦ Πνυταγόρου τοῦ βασιλέως πενήτηρ ἐυθύς ὑπὸ τῇ πρώτῃ ἐμβολῇ κατέδυσαν καὶ τὴν Ἀνδροκλέους τοῦ Ἀμαθουσίου καὶ τὴν Πασικράτους τοῦ Κουριέως, τὰς δὲ ἄλλας ἐς τὸν αἰγιαλὸν ἐξωθοῦντες ἔκοπτον»

⁵³ «καὶ οἱ Κύπριοι κατὰ τὸν ἄλλον λιμένα τὸν ἐκ Σιδῶνος φέροντα, οὐδὲ κλειθρον τοῦτον γε ἔχοντα εἰσπλεύσαντες εἶλον ἐυθύς ταύτῃ τὴν πόλιν»

⁵⁴ «Ἀλέξανδρος γάρ, ἐπειδὴ οἱ παρεσκεύαστο τὸ ναυτικὸν ἐπὶ τοῦ Ὑδάσπεω τῆσιν ὄχθησιν, ἐπιλεγόμενος ὅσοι τε Φοινίκων καὶ ὅσοι Κύπριοι ἢ Αἰγύπτιοι εἶποντο ἐν τῇ ἄνω στρατηλασίῃ, ἐκ τούτων ἐπλήρου τὰς νέας, ὑπηρεσίας τε αὐτῆσι καὶ ἐρέτας ἐπιλεγόμενος ὅσοι τῶν θαλασσιῶν ἔργων δαήμονες»

⁵⁵ «αἱ δὲ ὑπηρεαῖαι αὐτῷ ἐς τὰς ναῦς ξυνεπληρώθησαν ἐκ τῶν ξυνεπομένων τῇ στρατιᾷ Φοινίκων καὶ Κυπρίων καὶ Καρῶν καὶ Αἰγυπτίων»

ρία δεικνύουν την εξοικείωση των Κυπρίων με τη θάλασσα, καθώς αποτελούσαν βασική επιλογή για την πλήρωση των σκαφών, χαρακτηριζόμενοι ως «*δαήμονες θαλασσιών έργων*». Για τη συγκεκριμένη επιχείρηση μάλιστα, ορίστηκαν ανάμεσα σε άλλους ως τριήραρχοι ο γιος του Πασικράτη των Σόλων, Νικοκλής και ο γιος του Πνυταγόρα της Σαλαμίνας, Νιφάθων (Αρρ. *Ινδ.* XVIII.2-3)⁵⁶.

▪ Η επόμενη μαρτυρία αν και αμφισβητήσιμη αφορά στην αποστολή του σόλιου Ιέρωνα από μέρος του Αλεξάνδρου για να περιπλεύσει την Αραβική χερσόνησο (Αρρ. *Αλεξ.* VII.20.7)⁵⁷. Εν τούτοις, δεν είναι βέβαιο εάν ο Ιέρων προέρχεται από τους Σόλους της Κιλικίας ή τους Σόλους της Κύπρου (Hill 1940, 151, υπ. 3· Hauben 1987, 223, υπ. 173). Πιθανότερο, πάντως, είναι να προέρχεται από τους Σόλους της Κιλικίας, καθώς οι καταγόμενοι από τους κυπριακούς Σόλους, ονομάζονταν Σόλιοι (Στρ. *Γεωγρ.* XIV.6.3), ενώ οι από τους Σόλους της Κιλικίας, Σολείς. Πάντως, η πληροφορία φαίνεται να αναφέρεται σε ένα άξιο θαλασσοπόρο, εφόσον αναλαμβάνει την αποστολή σε μια άγνωστη για αυτόν θάλασσα, καταφέροντας να προχωρήσει μακρύτερα από όλους τους άλλους.

Αν και τα χρονικά χάσματα μεταξύ των αναφορών που παρατίθενται παραπάνω είναι αρκετά μεγάλα, εν τούτοις η εμπειρία σε ένα τομέα δεν μπορεί να εκλείπει αυτοστιγμεί. Έτσι, μπορεί να λεχθεί συμπερασματικά ότι οι διάφορες κυπριακές πόλεις διέθεταν ικανούς ναυτικούς που μπορούσαν με ευκολία να ανταπεξέλθουν στη θάλασσα. Φαίνεται, μάλιστα, ότι εξασκούσαν για αυτό και ήταν τέτοια η φήμη τους που συχνά επιλέγονταν ως πληρώματα, ως κωπηλάτες αλλά και ως αξιωματικοί στους στόλους των μεγάλων ηγεμόνων της εποχής. Συχνά, γόνοι ονομαστών οικογενειών αλλά και οι βασιλείς οι ίδιοι (Γόργος, Πενθύλος, Ευαγόρας, Πνυταγόρας, Ανδροκλής, Πασικράτης, Νιφάθων, Νικοκλής), όπως δείχνει η προσωπική τους συμμετοχή, ήταν ικανοί να διευθύνουν πλοία και ναυτικές επιχειρήσεις. Τα δε κυπριακά πληρώματα είχαν αποφασιστικό ρόλο στις αναφερόμενες επιχειρήσεις και εξασκούσαν για να είναι αξιόμαχα και ετοιμοπόλεμα. Αλλά, πέραν των ναυτικών πολεμικών δεξιοτήτων, οι επιδώσεις στη θάλασσα και η διαμόρφωσή τους σφυρηλατείται και μέσα από αντίστοιχες ειρηνικές δραστηριότητες, όπως είναι οι αγώνες που οργανώνει ο γιος του Ευαγόρα, Νικοκλής, για τον θάνατο του πατέρα του, όπου σύμφωνα με τον Ισοκράτη (*Ευαγ.* 1) πραγματοποιήθηκαν «*ἵππων τε καὶ τριήρων ἀμίλλαις...*».

⁵⁶ «*τριήραρχοι δὲ αὐτῶν ἐπεστάθησαν [...] Κυπρίων δὲ Νικοκλέης Πασικράτεος, Σόλιος, καὶ Νιφάθων Πνυταγόρου, Σαλαμίσιος*»

⁵⁷ «*μακροτάτῳ δὲ τῶν ἐκπεμφθέντων προυχώρησεν Ἰέρων ὁ Σολεὺς ὁ κυβερνήτης, λαβὼν καὶ οὗτος παρ' Ἀλεξάνδρῳ τριακόντορον*»

B.3 ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Οι πηγές της αρχαίας γραμματείας, οι οποίες αναφέρονται σε άσκηση θαλασσιού εμπορίου στην Κύπρο ή από Κυπρίους είναι περιορισμένες και έμμεσες για την εξεταζόμενη περίοδο. Αναφέρονται δε στο τέλος του 5^{ου} και τον 4^ο αι. π.Χ. Εν τούτοις, η εμπορική δραστηριότητα κατά τους δύο αιώνες τεκμηριώνεται αρχαιολογικά από τα κυπριακά προϊόντα (χαλκός, κεραμική, αντικείμενα τέχνης, κλπ.) που εντοπίζονται εκτός Κύπρου, αλλά και τα προϊόντα που καταλήγουν στην Κύπρο από άλλες περιοχές⁵⁸.

▪ Αρχικά, παραδίδεται η αναφορά στον αθηναίο ρήτορα Ανδοκίδη, ο οποίος έφτασε στην Κύπρο γύρω στο 415/414 π.Χ., μετά την εξορία του από την Αθήνα, αρχικά στο Κίτιο και στη συνέχεια στη Σαλαμίνα (Λυσ. Ανδ. 26-28)⁵⁹. Το 411 π.Χ. προμήθευσε αφειδώς στον αθηναϊκό στόλο που στάθμευε στη Σάμο ναυπηγική ξυλεία, σιτάρι και χαλκό σε τιμές κόστους, προερχόμενα μάλλον από την Κύπρο (Hill 1940,128) και βοηθώντας έτσι τη νίκη στο Κυνόσημα (Ανδ. Καθ. 11-12)⁶⁰. Τέσσερα χρόνια αργότερα ο ρήτορας αναφέρει και νέα

⁵⁸ Όπως αναφέρθηκε στην εισαγωγή, η παρούσα μελέτη δεν είναι δυνατόν να καταπιαστεί με τα αντικείμενα αυτά διότι οιαδήποτε προσέγγιση θα ήταν επιφανειακή εάν δεν εξαντλούσε το θέμα σε επίπεδο διατριβής ή προγράμματος συνεργασίας περισσότερων επιστημόνων ώστε να καταρτισθεί ένας πλήρης κατάλογος με τα εισηγμένα αντικείμενα στην Κύπρο, εν πρώτοις τους εμπορικούς αμφορείς και τα κυπριακά αντικείμενα εκτός Κύπρου. Μία τέτοια εργασία θα αποτελούσε χρήσιμο στόχο και θα προσπόριζε ενδιαφέροντα αποτελέσματα για τον προσδιορισμό των οικονομικών, πολιτικών και πολιτιστικών επαφών διά μέσου των εμπορικών σχέσεων και προφανώς των ναυτικών δρόμων, προορισμών και σταθμών επί των οποίων εκινούντο ή στάθμευαν τα εμπορικά πλοία.

⁵⁹ «μετά δὲ ταῦτα ἔπλευσεν ὡς τὸν Κιτιῶν βασιλέα, καὶ προδιδούς Ληφθεῖς ὑπ' αὐτοῦ ἐδέθη, καὶ οὐ μόνον τὸν θάνατον ἐφοβεῖτο ἀλλὰ καὶ τὰ καθ' ἡμέραν αἰκίσματα, οἰόμενος τὰ ἀκρωτήρια ζῶντος ἀπομηθήσεσθαι. ἀποδρὰς δὲ ἐκ τούτου τοῦ κινδύνου κατέπλευσεν εἰς τὴν ἑαυτοῦ πόλιν ἐπὶ τῶν τετρακοσίων <τοσαύτην γὰρ ὁ> θεὸς λήθην ἔδωκεν, ὥστε εἰς τοὺς ἡδικομένους αὐτοὺς ἐπεθύμησεν ἀφικέσθαι. ἀφικόμενος δὲ ἐδέθη καὶ ἠκίσθη, ἀπώλετο δὲ οὐχί, ἀλλ' ἐλύθη. ἔνθεν δὲ ἔπλευσεν ὡς Εὐαγόραν τὸν Κύπρου βασιλεύοντα, καὶ ἀδικήσας εἶρχθη. ἀποδρὰς δὲ καὶ τοῦτον ἔφευγε μὲν τοὺς ἐνθάδε θεοὺς, ἔφευγε δὲ τὴν ἑαυτοῦ πόλιν, ἔφευγε δὲ οὐς τὸ πρῶτον ἀφίκετο τόπους»

⁶⁰ «Ἐκ δὲ τούτου οὐ πώποτε οὔτε τοῦ σώματος οὔτε τῶν ὄντων ἐμοὶ ἐφείσάμην, ὅπου ἔδει παρακινδυνεύειν ἄλλ' αὐτίκα μὲν τότε εἰσήγαγον εἰς <τὴν> στρατιάν ὑμῶν οὐσαν ἐν Σάμῳ κωπέας, τῶν τετρακοσίων ἤδη τὰ πράγματα ἐνθάδε κατειληφόντων, ὄντος μοι Ἀρχελάου ξένου πατρικοῦ καὶ διδόντος τέμνεσθαι τε καὶ ἐξάγεσθαι ὀπίσσω ἐβουλόμην. Τούτους τε εἰσήγαγον τοὺς κωπέας, καὶ παρόν μοι πέντε δραχμῶν τὴν τιμὴν αὐτῶν δέξασθαι οὐκ ἠθέλησα πράξασθαι πλέον ἢ ὅσου ἐμοὶ κατέστησαν, εἰσήγαγον δὲ σίτον τε καὶ χαλκόν· καὶ οἱ ἄνδρες ἐκέϊνοι ἐκ τούτων παρεσκευασμένοι

μεγάλη αποστολή σιτηρών από την Κύπρο, η οποία κατέστη δυνατή χάρη στον ίδιο (Ανδ. Καθ. 20-21)⁶¹. Παρά τις «παράδοξες» πρακτικές που μπορεί να μεταχειρίστηκε στην Κύπρο ο Ανδοκίδης⁶², η δυνατότητα και η υλοποίηση της προμήθειας σιτηρών, χαλκού και ξυλείας από το νησί και η αποστολή τους στη Σάμο και την Αθήνα δείχνουν αφ' ενός τα διακινούμενα προϊόντα που είχε τη δυνατότητα να εξάγει η Κύπρος και αφ' ετέρου τους ναυτικούς δρόμους και ικανότητες των κυπρίων εμπόρων και κυβερνητών να κατευθύνονται στο ανατολικό και το δυτικό Αιγαίο.

- Στα χρόνια του Ευαγόρα μαρτυρείται από τον Διόδωρο Σικελιώτη (*Βιβλ. XV.2.3*, βλ. Κεφ. Β.1) η διεξαγωγή εμπορίου σιτηρών προς την Κύπρο για την τροφοδοσία των περσικών στρατευμάτων που ήταν επιφορτισμένα με την αντιμετώπιση του Σαλαμίνιου βασιλιά. Η μαρτυρία είναι έμμεση, καθώς αναφέρεται στη διακοπή του εμπορίου σιτηρών, εξαιτίας της πειρατικής δράσης των πλοίων του Ευαγόρα. Προφανώς, δε, αποτελεί εξειδικευμένο εμπόριο που έχει σχέση με την παρουσία των περσικών στρατευμάτων, άλλως η Κύπρος, όπως θα φανεί παρακάτω, εξάγει σιτηρά.
- Ακολούθως, παραδίδεται η αποστολή στην Αθήνα κριθαριού από τον βασιλιά της Αμαθούνας Ροίκο. Το γεγονός αναφέρεται στο λεξικό του Ησύχιου, στο λήμμα «*Ροίκου κριθοπομπία*»⁶³. Την ίδια πληροφορία παρέχει και το λεξικό του Σουΐδα στο λήμμα «*Ρύκου κρι-*

ένικησαν μετὰ ταῦτα Πελοποννησίουσ ναυμαχοῦντες, καὶ τὴν πόλιν ταύτην μόνοι ἀνθρώπων ἔσωσαν ἐν τῷ χρόνῳ»

⁶¹ «Ἄ γε μέντοι ἔξω τῶν ἀπορρήτων οἶόν τέ μοι ἔστιν εἰπεῖν εἰς ὑμᾶς ἤδη πεπραγμένα, ἀκούσεσθε. Ἐπίστασθε γάρ που ὡς ἠγγέλθη ὑμῖν ὅτι οὐ μέλλει ἐκ Κύπρου σίτος ἦξειν ἐνταῦθα. ἐγὼ τοίνυν τοιοῦτος τε καὶ τοσοῦτος ἐγενόμην, ὥστε τοὺς ἄνδρας τοὺς ταῦτα βουλευσάντας ἐφ' ὑμῖν καὶ πράξαντας ψευσθῆναι τῆς αὐτῶν γνώμης. Καὶ ὡς μὲν ταῦτα διεπράχθη, οὐδὲν προὔργου ἀκούσαι ὑμῖν τάδε <δέ> νυνὶ βούλομαι ὑμᾶς εἰδέναι, ὅτι αἱ μέλλουσαι νῆες ἤδη σιταγωγοὶ καταπλεῖν ἐς Πειραιᾶ εἰσιν ὑμῖν τέτταρες καὶ δέκα, αἱ δὲ λοιπαὶ τῶν ἐκ Κύπρου ἀναχθεῖσῶν ἦξουσιν ἀθρόαι οὐ πολὺ ὕστερον»

⁶² «ἤλεγξε γὰρ ὁ Λεωγόρας πολλοὺς δημόσια χρήματα σφετεριζομένους καὶ ἄλλα τινὰ ἀδικοῦντας. καὶ διὰ μὲν ταῦτα ἀφείθη τῆς αἰτίας <οὐκ> εὐδοκίμων δ' ὁ Ἄνδοκίδης ἐπὶ τοῖς πολιτευομένοις ἐπέθετο ναυκληρίᾳ, καὶ τοῖς τε Κυπρίων βασιλεῦσι καὶ πολλοῖς ἄλλοις δοκίμοις ἐπέξενώθη. ὅτε καὶ μίαν τῶν πολιτῶν, Ἀριστείδου θυγατέρα, ἀνεψιὰν οὖσαν αὐτῷ, λάθρα τῶν οἰκείων ἐξαγαγὼν ἔπεμψε δῶρον τῷ τῶν Κυπρίων βασιλεῖ. μέλλων δ' ἐπὶ τούτοις εἰς δικαστήριον εἰσάγεσθαι πάλιν αὐτὴν ἐξέκλεψεν ἀπὸ τῆς Κύπρου, καὶ ληφθεὶς ὑπὸ τοῦ βασιλέως ἐδέθη διαδράς δ' ἦκεν εἰς τὴν πόλιν, καθ' ὃν χρόνον οἱ τετρακόσιοι διεῖπον τὰ πράγματα» (Πλουτ. Ρητ. 834 E, F).

⁶³ «Ἐρατοσθένης ἐν τῷ ἐνάτῳ τῶν Ἀμαθουσίων, βασιλέα τοῦτον [τον Ροίκο] αἰχμάλωτον γενόμενον, εἶτα ὑποστρέψαντα πρὸς ἑαυτόν, τῇ πόλει Ἀθηναίων κριθὰς ἐκπέμψαι φησίν»

θοπομπία»⁶⁴. Ο W. Engel (1841, 303) θεωρεί ότι το γεγονός αρμόζει στην περίπτωση της πολιορκίας των πόλεων από τον Ευαγόρα. Έτσι, ο Ροίκος ίσως έστειλε το κριθάρι σε ανταπόδοση της μεσολάβησης για την απελευθέρωσή του από αθηναϊκή παρέμβαση. Ίσως όμως το συμβάν να σχετίζεται με την αποστολή του Φωκίωνα το 351 π.Χ., εφόσον νομίσματα φέροντα τη συλλαβή «Ρο» και αποδιδόμενα υποθετικά στην Αμαθούντα χρονολογούνται σε αυτή την περίοδο (Hill 1940, 134). Η σημασία της πληροφορίας έχει δύο σκέλη. Αφ' ενός μαρτυρείται το κριθάρι ως ένα από τα προϊόντα που η Κύπρος ήταν σε θέση να εξάγει και αφ' ετέρου καταδεικνύονται από γραπτή πηγή οι σχέσεις που είχε και η Αμαθούντα με την Αττική, οι οποίες ούτως ή άλλως μαρτυρούνται αρχαιολογικά από την παρουσία αττικής κεραμικής στην πόλη και τα νεκροταφεία της.

▪ Ως έμπορος έφθασε στην Αθήνα ο φιλόσοφος Ζήνων ο Κιτιεύς (363 ή 333/332-264 ή 262/261 π.Χ.). Όπως αναφέρει ο Διογένης Λαέρτιος (*Βίοι* 7.3): «*πορφύραν έμπεπορευμένος από τής Φοινίκης προς τῷ Πειραιεῖ έναυάγησεν*». Έκτοτε, παρέμεινε στην Αθήνα όπου μαθήτευσε αρχικά και δίδαξε ακολούθως, ιδρύοντας τη σχολή των *Στωικών* (Ρασσιά 2001). Όντας στην Αθήνα: «*φασί δ' αὐτόν ὑπέρ χίλια τάλαντα ἔχοντα ἔλθειν εἰς τήν Ἑλλάδα καί ταῦτα δανείζειν ναυτικῶς*» (Διογ. *Βίοι* 7.13). Ανάλογα με τη χρονολογία γέννησής του ο φιλόσοφος πρέπει να έφθασε στην Αθήνα γύρω στο 333-330 π.Χ. ή το 303-302 π.Χ., εφόσον αναφέρεται από τον ίδιο συγγραφέα ως «*ἀνελθὼν δ' εἰς τὰς Ἀθήνας ἤδη τριακοντούτης*» (Διογ. *Βίοι* 7.2). Η πληροφορία είναι ιδιαίτερα σημαντική διότι δείχνει την εμπορική δραστηριότητα που αναπτύσσει το Κίτιο με τη Φοινίκη και την Αττική. Ο Ζήνων προερχόταν πιθανόν από γενιά εμπόρων, καθώς στα 30 του χρόνια διέθετε ήδη μεγάλη οικονομική ευχέρεια, ασχολούμενος με το εμπόριο αρχικά και με τον ναυτικό δανεισμό στη συνέχεια. Την αλιεία πορφύρας, μάλιστα, την οποία εμπορεύεται αρχικά ο Ζήνων, μαρτυρεί στην ίδια την Κύπρο επιγραφή του 4^{ου} αι. από το Μάριο (Mitford 1961, 93, no 1), αναφερόμενη στον μαριέα αλιευτή πορφύρας Εβδομαία.

▪ Την ίδια αυτή εικόνα τεκμηριώνει και το ψήφισμα που βρέθηκε στον Πειραιά, χρονολογούμενο στο 333 π.Χ (Παπαχατζής 1976, 102) και αναφέρεται στη συγκατάθεση της αθηναϊκής βουλής για την αγορά από τους κιτιείς εμπόρους, οι οποίοι βρίσκονταν εγκατεστημένοι στον Πειραιά, χώρου, όπου θα ίδρυσαν ιερό της Αφροδίτης: «*ΔΕΔΟΧΘΑΙ ΤΩΙ ΔΗΜΩΙ ΔΟΥΝΑΙ ΤΟΙΣ ΕΜΠΟΡΟΙΣ ΤΩΝ ΚΙΤΙΕΩΝ ΕΝΚΤΗΣΙΝ ΧΩΡΙΟΥ, ΕΝ ΩΙ ΙΔΡΥΣΟΝΤΑΙ ΤΟ*

⁶⁴ «*Έρατοσθένης έν τῷ ένάτω φησί βασιλέα τουτόν αιχμάλωτον γενόμενον, εἶτα ὑποστρέψαντα εἰς ἑαυτόν, τῇ πόλει Ἀθηναίων κριθήν έκπέμψα*»

ΙΕΡΟΝ ΤΗΣ ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ, ΚΑΘΑΠΕΡ ΚΑΙ ΟΙ ΑΙΓΥΠΤΙΟΙ ΤΟ ΤΗΣ ΙΣΙΔΟΣ ΙΕΡΟΝ ΙΔΡΥΝΤΑΙ» (IG2, 168). Γίνεται έτσι φανερό ότι οι Κιτιείς έχουν μια ανθούσα εμπορική παροικία στο σημαντικότερο λιμάνι της Μεσογείου, τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Η αίτηση για την αγορά του χώρου δείχνει από μόνη της την εγκατάσταση, την κοινωνική οργάνωση και την ευρωστία της συγκεκριμένης παροικίας. Η άνθηση της παροικίας στηρίζεται στο εμπόριο που διεξάγουν προφανώς από την Κύπρο και την Ανατολική Μεσόγειο προς την Αθήνα, αλλά και σε πιστωτικές συναλλαγές, όπως φαίνεται από την περίπτωση του Ζήωνα.

- Την παρουσία των Κιτιέων στον Πειραιά ενισχύει και η αφιερωματική επιγραφή της Αριστόκλεας από το Κίτιο στην Ουρανία Αφροδίτη (IG II², 4636): «ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΑ ΚΙΤΙΑΣ ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΟΥΡΑΝΙΑΙ ΕΥΞΑΜΕΝΗ ΑΝΕΘΗΚΕΝ». Γενικότερα από την Αττική αναφέρονται μεταξύ άλλων οι επιτύμβιες στήλες των κιτιέων Αβδαίου (IG II³, 3071), Ηρακλείδη (IG II², 9032), Σωτηρίδη Ιέρωνος (IG II², 9036) και Νουμηνίου (IG II², 9035)⁶⁵. Η εξάπλωση της κιτιακής εμπορικής κοινότητας μέχρι τον Εύξεινο Πόντο μαρτυρείται επιπλέον από τον Δημοσθένη, ο οποίος αναφέρει και δεύτερο Κιτιέα δανειστή (Δημ. *Λακρ.* 33)⁶⁶. Έτσι, γίνεται φανερό ότι οι Κιτιείς εκτός από το ίδιο το εμπόριο ασχολούνται και με το «ναυτοδανεισμό» και η εξάπλωσή τους παρακολουθείται μέχρι τον Εύξεινο Πόντο.⁶⁷
- Παράλληλα με την κιτιακή υπάρχουν ενδείξεις για την ύπαρξη αντίστοιχης παροικίας Σαλαμινίων στον Πειραιά (Hill 1940, 153). Αναφέρονται για παράδειγμα οι αφιερωματικές επιγραφές του σαλαμίνιου Ελλομένου (IG II³, 3295) και της Χαρίτης, κόρης του σαλαμινίου Ευβούλου, γυναίκας του Επιγένη γιου του Βερενικίδη (IG III, 2, 2188) και οι επιτύμβιες στήλες του Ελλαγόρα Ελλαγόρου (IG II², 10217/18) και του Φίλωνα (IG I Suppl. 491²²).
- Πέραν των Σαλαμινίων αναφέρονται οι επιτύμβιες στήλες και άλλων Κυπρίων στον Πειραιά, μεταξύ των οποίων της σολίας Ευροσύνης (IG II², 10376), του σόλιου Ευάρχου γιου

⁶⁵ Ο κατάλογος με τις επιγραφές προέρχεται από το άρθρο της Ι. Νικολάου (1986, 423-438) και δεν είναι εξαντλητικός αλλά ενδεικτικός. Το ίδιο ισχύει και για τις επιγραφές που αναφέρονται στις επόμενες δύο παραγράφους.

⁶⁶ «*Ἀπολλωνίδης Ἀλικαρνασσεύς μαρτυρεῖ εἶδέναι δανείσαντα Ἀντίπατρον, Κιτιέα τὸ γένος, χρήματα Ὑβλησίῳ εἰς τὸν Πόντον ἐπὶ τῇ νηί ἣν Ὑβλήσιος ἐναυκλήρει, καὶ τῷ ναύλῳ τῷ εἰς τὸν Πόντον κοινωνεῖν δὲ καὶ αὐτὸν τῆς νεῶς Ὑβλησίῳ, καὶ συμπλεῖν ἑαυτοῦ οἰκέτας ἐν τῇ νηί, καὶ ὅτε διεφθάρῃ ἡ ναῦς, παρεῖναι τοὺς οἰκέτας τοὺς ἑαυτοῦ καὶ ἀπαγγέλλειν ἑαυτῷ καὶ ὅτι ἡ ναῦς κενὴ διεφθάρῃ παραπλεύουσα εἰς Θεοδοσίαν ἐκ Παντικαπταίου»*

⁶⁷ Για περισσότερα στοιχεία σχετικά για την εξάπλωση των Κιτιέων εκτός Κύπρου βλ. Rouilloux 1988 με σχετική βιβλιογραφία.

του Νικοδήμου (*IG II²*, 10382) και του κύπριου Διοκλή γιου του Διοκλέους (*IG II²*, 9120). Από την Αθήνα προέρχονται επίσης οι επιτύμβιες στήλες για τον σαλαμίνιο Πρώταρχο του Πρωτάρχου (*IG II²*, 10179)⁶⁸, τον μαριέα Πνυτόδαμο του Στασαγόρα (*IG II²*, 9284), την παφία Σενέτη του Δημήτριου (*IG II²*, 10050), και την επίσης παφία Αφροδισία του Αδωνι (*IG III²*, 3630). Οι επιγραφικές αυτές μαρτυρίες δεικνύουν την παρουσία Κυπρίων στην Αθήνα και τον Πειραιά. Σαφώς, δεν σχετίζονται όλοι με την άσκηση εμπορικής δραστηριότητας, αλλά η κοινότητά τους είναι ενδεικτική και της εμπορικής κυπριακής κοινότητας που θα υπήρχε.

▪ Κατά τον ίδιο τρόπο Κύπριοι εμφανίζονται σε επιγραφές και σε άλλα μέρη του Αιγαίου, όπως οι αναφορές σε ένα κύπριο λιθοξόο (*IG II²*, 1672, 49), ένα κύπριο μεταφορέα (*IG II²*, 1672, 59) και ένα κύπριο караγωγέα (*IG II²*, 1673, 20), από την Ελευσίνα, η επιτύμβια στήλη της Απολλωνίας, κόρης του Απολλοφάνη από το Κίτιον προερχόμενη από τη Χαλκίδα (*IGii²*, XII, 9, 1128), η επιγραφή με το όνομα του κύπριου Αρισταγόρα γιου του Τιμαγόρα προερχόμενη από τους Δελφούς (Rouilloux 1976, 161), η επιτύμβια στήλη του σαλαμίνιου Τιμόκριτου του Τιμώνακτα προερχόμενη από την Έφεσο (Nicolau 1986 με βιβλιογραφία) και το ακιδογράφημα από τη Θήρα, αναφερόμενο σε κάποιο [Κ]υπραίιο (*IG XII*, 3 suppl. 1479). Επιπλέον, εκτός από την παρουσία στην Αττική και το Αιγαίο, Κύπριοι παρακολουθούνται και στην Αίγυπτο⁶⁹. Ενώ, ο Αριστοκράτης Κύπριος αναφέρεται ότι πέθανε, στο Παντικάπαιον (Κερτς) στον Κιμμέριο Βόσπορο (Nicolau 1986, 428, υπ. 61).

▪ Σε σειρά πέντε ψηφισμάτων, συγκεντρωμένων σε μαρμαρίνη επιγραφή του 4^{ου} αι. π.Χ., από την Ακρόπολη (*IG II²* 360, Syll. 304)⁷⁰ προς τιμήν του σαλαμίνιου σιτεμπόρου

⁶⁸ Η Ι. Νικολάου θεωρεί ότι προέρχεται από τη Σαλαμίνα της Κύπρου, εξαιτίας του πατρωνύμου

⁶⁹ Ακιδιογραφήματα σε κυπριακό συλλαβάριο συναντούνται για παράδειγμα στην Γκίζα, όπου επί της πυραμίδας του Χέοπα αναφέρονται οι: Κράτανδρος Στασίνω, και η Θεμιτώ Μοράνδρω (Masson 1983, no 371). Στην Άβυδο, στους κίονες του ναού του Σέτι Ι οι: Τιμόθεμις Τιμάνδρω Σόλιος (Masson 1983, no 378), Μο(μ)φόσας Θεοδώρω Σαλαμίνιος (Masson 1983, no 385), Μενοκρέτης Σαλαμίνιος (Masson 1961, no 392), Μενοκλής Κυπραγό[ρου], Σαλαμίνιος (Masson 1961, no 393). Στο Καρνάκ: ο Άγης Στασαγόρω Λέδριος (Masson 1983, no 421), Ονασίκυπρος ΟναΦος Λιμνήσιος (Masson 1961, no 428), Ονάσαντος Πάφιος (Masson 1983, no 444α), Τιμαγόρας Πετρώνος Λέδριος (Masson 1983, no 385), Φιλοκρέων Τιμάος Σαλαμίνιος (Masson 1983, no 427), Βαλσάμων Φιλοδήμω Λέδριος (Masson 1983, no 374) κοκ.

⁷⁰ Ανάμεσα στα άλλα αναφέρεται στο πρώτο ψήφισμα ότι τιμήθηκε: «*ἐπειδὴ Ἡρακλείδης Σαλαμίνιος διατελεῖ φιλοτιμούμενος πρὸς τὸν δῆμον τὸν Ἀθηναίων καὶ ποιῶν ὅτι δύναται ἀγαθόν, καὶ πρότερόν τε ἐπέδωκεν ἐν τῇ σπανοσιπία: xxx: μεδίμνους πυρῶν: π: δράχμους πρῶτος τῶν καταπλευσάντων ἐνπύρων*». Στο δεύτερο ψήφισμα αναφέρεται ότι σε ταξίδι του: «*...καταχθείς [ο Ηρακλείδης] ὑπὸ*

Ηρακλείδη γιου του Χαρικλείδη, παραδίδεται η πληροφορία σχετικά με τις δραστηριότητές του και τις ευεργεσίες του προς την Αθήνα, οι οποίες επέσυραν τα σχετικά ψηφίσματα. Πρόκειται κυρίως για την προμήθεια της πόλης με σιτάρι σε χαμηλή τιμή και αναφέρεται η περιπέτεια του με την κατάσχεση των ιστίων του στην Ηράκλεια του Πόντου. Το γεγονός έλαβε χώραν το 330/329 π.Χ. (Χατζηγιάννου 1980, 23), όπως συμπεραίνεται από τον ενιαύσιο άρχοντα Αριστοφώντα, ο οποίος αναφέρεται στο ψήφισμα και ταυτίζεται με την περίοδο του μεγάλου λιμού, κατά τη διάρκεια του Πελοποννησιακού Πολέμου. Από τα αναφερθέντα χωρία φαίνεται ότι πρόκειται για έμπορο-πλοιοκτήτη και πιθανόν κυβερνήτη, ο οποίος εκτελούσε ταξίδια στη Μαύρη Θάλασσα προμηθεύοντας την Αθήνα με σιτάρι. Η καταγωγή του από την κυπριακή Σαλαμίνα ή το ομώνυμο νησί του Αργωσαρονικού δεν είναι βεβαιωμένη (Hill 1940, 153). Εν τούτοις, εάν πρόκειται για Κύπριο, το ταξίδι στον Εύξεινο Πόντο παρέχει άλλη μια ένδειξη για τις δυνατότητες του κυπριακού εμπορίου και των κυπρίων εμπόρων, ναυκλήρων και κυβερνητών (Reed 2003, 9 και υπ. 12)⁷¹, καθώς και για τη δραστηριοποίησή τους εκτός Κύπρου.

- Την εμπορική δραστηριοποίηση αντίστοιχα και του βασιλείου του Μαρίου μαρτυρεί η παρουσία «μαριέως χαλκού» στο Τελεστήριο της Ελευσίνας (τέλος 4^{ου} αι. π.Χ.), αποτελώντας ένδειξη για την εξαγωγή του μεταλλεύματος γενικά από την Κύπρο, αλλά και τις εμπορικές σχέσεις του συγκεκριμένου βασιλείου με την Ελλάδα. Η σχετική μαρτυρία, προέρχεται από επιγραφή (*IG II² 1675*), η οποία βρέθηκε το 1893 ανάμεσα σε βυζαντινά κατάλοιπα και αποτελεί κατάλογο προδιαγραφών για την κατασκευή των πόλων και των εμπολίων της Στοάς του Φίλωνα, μπροστά από το Τελεστήριο της Ελευσίνας (*Mdl* 1894, 186-189· Βαρουφάκης 1999· Ορλάνδος 1955, 194): «...ΧΑΛΚΟΥ ΔΕ ΕΡΓΑΣΕΤΑΙ ΜΑΡΙΕΩΣ ΚΕΚΡΑΜΕΝΟΥ ΤΗΝ ΔΩΔΕΚΑΤΗΝ, ΤΑ ΕΝΔΕΚΑ ΜΕΡΗ ΧΑΛΚΟΥ ΤΟ ΔΕ ΔΩΔΕΚΑΤΟΝ ΚΑΤΤΙΤΕΡΟΥ...».

- Τέλος, ενδείξεις της ανάπτυξης του διά θαλάσσης εμπορίου αποτελούν τα εμπορικά λιμάνια των παρακτίων πόλεων-βασιλείων της Κύπρου. Παρά το ότι τα λιμάνια θα εξεταστούν διεξοδικά στα επόμενα κεφάλαια, από την αρχαία γραμματεία της υπό μελέτη περιό-

Ηρακλεωτών πλέων Ἀθήναζε παρειρέθη τὰ ιστία ὑπ' αὐτῶν» και έτσι προτείνεται στον αθηναϊκό δήμο: «ἐλέσθαι πρεσβευτήν ἕνα ἄνδρα ἐξ Ἀθηναίων ἀπάντων, ὅστις ἀφικόμενος εἰς Ἡράκλειαν ὡς Διονύσιον ἀξιώσει ἀποδοῦναι τὰ ιστία τὰ Ἡρακλείδου καὶ τὸ λοιπὸν μηδὲν ἄδικεῖν τῶν Ἀθήναζε πλεόντων»

⁷¹ Κατὰ το συγγραφέα ναύκληρος εἶναι ὁ κάτοχος τοῦ σκάφους καὶ φαίνεται ὅτι μερικές φορές, ὅπως σὴν περίπτωση τοῦ Ἡρακλείδη οἱ δύο ιδιότητες ἐμποροῦ καὶ ναυκλήρου ταυτίζονται.

δου υπάρχει η άμεση μαρτυρία σχετικά με το εμπορικό λιμάνι της Σαλαμίνας, το οποίο αναφέρεται από τον Ισοκράτη (*Ευαγ.* 47) ως ένα από τα επιτεύγματα του Ευαγόρα, ο οποίος παρέλαβε τη Σαλαμίνα «... οὐτ' ἐμπορίῳ χρωμένην οὔτε λιμένα κεκτημένην ταῦτά τε πάντα διώρθωσεν...». Η έννοια του «ἐμπορίῳ» θα πρέπει να αποδοθεί στην κατασκευή εμπορικού λιμανιού σε αντιπαραβολή με το «λιμένα» στον οποίο θα πρέπει να αναγνωριστεί μάλλον το πολεμικό κλειστό λιμάνι, που αναφέρει αργότερα ο Ψευδοσκύλαξ (βλ. Κεφ. Δ και Κεφ. Στ.6). Οι σχέσεις της Σαλαμίνας με την Αττική μαρτυρημένες από τις επιγραφές που αναφέρθηκαν παραπάνω και η παρουσία του εμπορικού λιμανιού αποτελούν σαφείς μαρτυρίες της ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου από τους Σαλαμίinius προς το Αιγαίο.

Από το σύνολο των παραπάνω μαρτυριών της αρχαίας γραμματείας, οι οποίες αφορούν στους 5^ο και 4^ο αι. π.Χ., συνάγεται το συμπέρασμα ότι η εμπορική δραστηριότητα των Κυπρίων διεξάγεται τόσο προς τα ανατολικά και νότια (Φοινίκη, Αίγυπτος) όσο και προς το Αιγαίο (νησιά, μικρασιατικά παράλια, Αττική) και ξεπερνώντας τον Βόσπορο φτάνει μέχρι τα βόρεια του Ευξείνου Πόντου (Ηράκλεια, Παντικάπαιον, Θεοδοσίας). Τα προϊόντα που αναφέρονται είναι ο χαλκός, τα σιτηρά (κριθάρι, σιτάρι) και η πορφύρα, ως φοινικικό προϊόν, αν και αλιεύεται μάλλον και στην Κύπρο. Στο εμπορικό δίκτυο παρουσιάζονται να δραστηριοποιούνται η Σαλαμίνα, το Κίτιον, η Αμαθούντα και το Μάριον, αν και παρουσία εκτός Κύπρου εμφανίζεται και από την Πάφο, τους Σόλους όσον αφορά στα βασίλεια, ενώ αναφέρονται επιπλέον Λέδριοι και Λιμνήσιος. Φαίνεται μάλιστα ότι η διεξαγωγή του εμπορίου δεν περιοριζόταν μόνο στη μεταφορά και διάθεση των προϊόντων, αλλά είχε ευνοήσει την ανάπτυξη εμπορικών παροικιών και ανάλογου συστήματος δανεισμού για εμπορικούς σκοπούς.

B.4 Ναυτική Εικονογραφία

Η εικονογραφία της αρχαιότητας με ναυτική θεματογραφία, στην οποία δηλαδή αποδίδονται πλοία, αποτελεί έναν τομέα από τον οποίο αντλούνται σημαντικές πληροφορίες, ιδιαίτερα για τη ναυπηγική σε σχέση με τους τύπους, τα στοιχεία, τις διαστάσεις και τις λειτουργίες των σκαφών. Τα στοιχεία αυτά είναι ενδεικτικά και οι απεικονίσεις σχετικές και όχι πιστές αποτυπώσεις, κατασκευασμένα κυρίως από καλλιτέχνες και συνεπώς δεν αποτελούν απεικονίσεις ναυπηγικών σχεδίων. Έτσι, θα πρέπει να προσλαμβάνονται ως βοηθητικά στοιχεία, αλλά όχι ως βάση αναφοράς (βλ. σχετικά Philipson-Lambrou 1996, 351-365 και Tzalas 1987, 323-327).

Η Κύπρος έχει να παρουσιάσει αρκετές απεικονίσεις πλοίων σε ακιδογραφήματα (χαράγματα), σε παραστάσεις αγγείων και σε πηλίνα ομοιώματα (τρισδιάστατες αναπαραστάσεις) ήδη από την Προϊστορική περίοδο. Τέτοια είναι για παράδειγμα τα ακιδογραφήματα από την Έγκωμη (Schaeffer 1952, 102-103) και τους ναούς του Κιτίου (Basch & Artzy 1985, 322-336), καθώς και το γνωστό πλοίο με τους πολεμιστές στο κατάστρωμα από μυκηναϊκό κρατήρα του 13^{ου} αι. π.Χ, ο οποίος προέρχεται επίσης από την Έγκωμη (Basch 1987, fig. 311). Πλήθος ομοιωμάτων προέρχονται από τη Γεωμετρική και Αρχαϊκή περίοδο (ο.π. 249-264), όπου πλοία παρίστανται στις οινόχρες του ελεύθερου ρυθμού (ο.π. 260-261). Εν τούτοις, με μία μόνο εξαίρεση (βλ. παρακάτω), κανένα παράδειγμα δεν προέρχεται από την περίοδο υπό μελέτη. Έτσι, η παρούσα εργασία θα αρκεστεί στην παράθεση της βασικής γενικής βιβλιογραφίας και σχετικών άρθρων που περιέχουν στοιχεία για τη ναυτική εικονογραφία της Κύπρου⁷².

Θα ήταν σκόπιμο να αναφερθεί το κύριο συμπέρασμα της βασικής μονογραφίας⁷³ σχετικά με τις απεικονίσεις πλοίων στην Κύπρο από την Εποχή του Χαλκού μέχρι τον 5^ο αι. π.Χ. (Wersterberg 1983), το οποίο αποτελεί άλλο ένα στοιχείο ενίσχυσης των γραπτών α-

⁷² **Westerberg K., 1983**, *Cypriote ships from the Bronze Age to c. 500 BC*, Paul Åströms Förlag, Gothenburg

Basch L. & M. Artzy 1985, "Ship graffiti at Kition" in V. Karageorghis & M. Demas 1985, *Excavations at Kition V.1*, Department of Antiquities of Cyprus, Nicosia, 322-336

Basch L., 1987, *Le musée imaginaire de la marine antique*, Institute pour la Preservation de la Tradition Nautique, Athènes

Flourentzos P., 1992, "The ship in ancient Cypriot civilization" in A. Marangou & K. Psillides (eds.), *Cyprus, copper and the sea*, The Government of Cyprus, Nicosia, 111-129

Tzalas H., 1996, "Problems in dating a new Cypriot ship model" in H. Tzalas (ed.), *Tropis IV*. Proceedings of the 4th International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Athens 28-31 August 1991, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Athens, 507-518

Hadjisavvas S., 1995, "Cyprus and the Sea. The Archaic and Classical Periods", in V. Karageorghis & D. Michaelides, *Proceedings of the International Symposium Cyprus and the Sea*, University of Cyprus-Cyprus Ports Authority, Nicosia, 89-98 (ειδικά 90-95)

Bash L., 2005, "Cultic ceremony on board of a merchantman of the Archaic Cypriot Period" in H. Tzalas (ed.), *Tropis IX*. Proceedings of the 9th International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Ag. Napa, Cyprus 25-29 August 2005, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Athens (υπό έκδοση)

⁷³ Συνολική συγκριτική αντιμετώπιση της κυπριακής ναυτικής εικονογραφίας, κάνει και ο ειδικός στην αρχαία ναυτική εικονογραφία L. Basch (1987) στις σελίδες: 70-75, 148-154, 249-264 και 339-340

ναφορών που παρατέθηκαν, σχετικά με τη δυνατότητα των Κυπρίων να κατασκευάζουν και να χρησιμοποιούν πλοία για την επικοινωνία τους διά μέσου της θάλασσας. Συγκεκριμένα, η συγγραφέας αναφέρει ότι από τα ομοιώματα και τα ακιδογραφήματα που μελέτησε, τα οποία χρονολογούνται από τη Μέση Εποχή του Χαλκού μέχρι και την Κυπροαρχαϊκή περίοδο, διαπιστώνεται η επιδεξιότητα των κυπρίων ναυπηγών ώστε να υιοθετούν τύπους σκαφών για εμπόριο στην ανοικτή θάλασσα και για παράκτιες δραστηριότητες όπως οι μεταφορές μικρής κλίμακας (π.Χ. ζώα) και η αλιεία (ο.π. 69). Στην πραγματικότητα διακρίνει τρεις τύπους σκαφών, μεγάλα πλοία για ποντοπόρα ταξίδια, μικρότερα πλοία για μεταφορές ανθρώπων και φορτίων σε κοντινές αποστάσεις (παράκτια ταξίδια) και βάρκες για τη διεξαγωγή αλιείας (ο.π. 64-68).

Το ερώτημα της απουσίας των πολεμικών σκαφών που φυσικά γεννάται απαντάται ως εξής. Αφ' ενός, μέχρι την επινόηση της τριήρους, ίδιου τύπου πλοία χρησιμοποιούνταν για πολεμικούς και ειρηνικούς σκοπούς, εν προκειμένω για μεταφορές εμπορευμάτων ή πολεμιστών (Casson 1991, 30), αν και για το θέμα υπάρχει σχετική συζήτηση⁷⁴. Με δεδομένο ότι η καθιέρωση της τριήρους γίνεται στο τέλος της Αρχαϊκής περιόδου, στο δεύτερο μισό του 6^{ου} αι. π.Χ. για την ακρίβεια (Casson 1991, 84), είναι εύλογο να θεωρηθεί ότι τα πλοία μεταφορών που αναγνωρίζει χρησιμοποιούνταν ταυτόχρονα και για μεταφορές στρατευμάτων. Αφ' ετέρου, το μοναδικό παράδειγμα μιας πηλίνης αναπαράστασης πλοίου από την Αμαθούντα, χρονολογούμενο στο τέλος της Αρχαϊκής ή στην αρχή της Κλασικής περιόδου, φέρει στοιχεία που το ταυτίζουν με απόδοση πολεμικού πλοίου (Hadjisavvas 1995, 94 fig. 8). Το σκάφος έχει τη μορφή μακρού πλοίου, με μήκος 0.24μ., εμβολοφόρα πλώρη και πρύμνη που ανασηκώνεται και στρέφεται προς τα εμπρός. Στο πλοίο υπάρχουν τέσσερα ένθετα ζευγάρια κυκλικών ασπίδων, οι οποίες είναι στηριγμένες στην κουπαστή, ανά δύο στην πλώρη και την πρύμνη (μία ασπίδα από την πλώρη δεν σώζεται). Φέρει, επίσης, στην αριστερή πλευρά της πρύμνης κουπί/πηδάλιο. Ο Σ. Χατζησάββας (ο.π.) που ανακοίνωσε την ύπαρξή του αναφέρει επίσης ότι μοιάζει με αντίστοιχο πλοίο σε οπισθότυπο νομίσματος από τη Βύβλο, χρονολογούμενο στο 340 π.Χ. Η Αμαθούντα, όπου βρέθηκε, είναι ένας χώρος με έντονες φοινικικές επιρροές, αλλά η αναπαράσταση από μόνη της δεν είναι αρκετή για να αναγνωριστεί ελληνικός ή φοινικικός τύπος σκάφους. Το βασικό συμπέρασμα είναι ότι με την έναρξη της Κλασικής περιόδου, οι κύπριοι ναυπηγοί φαίνεται ότι είχαν υιοθε-

⁷⁴ Ως πολεμικά πλοία, για παράδειγμα, θα μπορούσαν να θεωρηθούν τα ομοιώματα των εικόνων 528, 529, 530, 534 και 535 στο Basch 1987.

τήσει ή πειραματίζονταν με τον νέο τύπο του εμβολοφόρου πολεμικού σκάφους, παρέχοντας υλικό για απεικόνιση στους καλλιτέχνες. Ακόμη και εάν το αντικείμενο είναι εισηγμένο θα ήταν παράδοξο, με δεδομένη τη ναυπηγική παράδοση που υπήρχε στην Κύπρο (βλ. Κεφ. Β.1), να έχουν υιοθετηθεί τύποι φοινικικών και αιγαιακών πολεμικών πλοίων και η Κύπρος, ούσα στη μέση των δύο να μην πειραματίζεται με την κατασκευή τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄

ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ ΚΑΤΑ ΤΟΝ 5^ο ΚΑΙ 4^ο ΑΙ. Π.Χ.

Πέραν των εκφάνσεων του ναυτικού βίου των Κυπρίων του 5^{ου} και 4^{ου} αι. π.Χ., οι οποίες εξετάστηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, θα επιχειρηθεί στη συνέχεια η καταγραφή των πληροφοριών της αρχαίας γραμματείας, σχετικά με τον κατάπλου ή τον απόπλου και τη ναυτική δραστηριότητα εν γένει για πολεμικούς σκοπούς. Στους δύο υπό μελέτη αιώνες αρκετές φορές αναφέρονται να προσέγγισαν την Κύπρο και να ναυμάχησαν στα νερά της ή να απέπλευσαν από αυτήν ναυτικές μοίρες και στόλοι διαφόρων δυνάμεων που δραστηριοποιήθηκαν στην Ανατολική Μεσόγειο τη συγκεκριμένη περίοδο. Με τη συγκέντρωση και ομαδοποίηση των πληροφοριών αυτών θα επιδιωχθεί η εξαγωγή κατά το δυνατόν αριθμητικών δεδομένων και συμπερασμάτων (Πίνακας 2). Ναυμαχίες στην κυπριακή ενάλια ζώνη αναφέρονται πολύ πριν την υπό μελέτη περίοδο. Μάλιστα ο P. Åström (*SCE IV.1D, 755*) αναφέρει ότι «*According to Hittite records Shuppiluliuma II mobilized a fleet against the ships of Alasia, which he destroyed and burned in three battles in the middle of the sea – the first recorded sea battles in history*» (βλ. επίσης Hauben 1987, 214). Την ύπαρξη του κυπριακού ναυτικού και τη συμμετοχή του σε άλλη ναυμαχία αναφέρει και ο Διόδωρος Σικελιώτης (Διοδ. Βιβλ. I.68.1⁷⁵) στα χρόνια του φαραώ Απρίη (Hophra 589-570 π.Χ.). Θα ήταν παράδοξο η Κύπρος στην οποία αποδόθηκε θαλασσοκρατία να μην διέθετε δραστήριο ναυτικό με συμμετοχή στα πολεμικά δρώμενα.

- Το 499 π.Χ. κυπριακή μοίρα που φέρεται να αποτελεί ολόκληρο τον στόλο του μεγάλου βασιλέα βρέθηκε αντιμέτωπη με ναυτική μοίρα των Ερετριέων και νικήθηκε στη θαλάσσια περιοχή της Παμφυλίας, σύμφωνα με τον Λυσανία Μαλλώτη (861.A-C, βλ. Κεφ. Β.2).
- Μερικούς μήνες αργότερα (498 π.Χ.) έφτασε μέσω της Κιλικίας στην Κύπρο ο πέρσης στρατηγός Αρτύβιος, προκειμένου να αντιμετωπίσει τους επαναστατημένους Κυπρίους (Ιωνική Επανάσταση), φέρνοντας «... νηυσί στρατιήν πολλήν...» (Ηρόδ. Ιστ. V.108). Οι Κύ-

⁷⁵ «Μετά δέ Ψαμμήτιχον ὕστερον τέτταρσι γενεαῖς Ἀπρίης ἐβασίλευσεν ἔτη δυοῖ πλείω τῶν εἴκοσι. στρατεύσας δὲ δυνάμεσιν ἀδραῖς πεζαῖς τε καὶ ναυτικαῖς ἐπὶ Κύπρον καὶ Φοινίκην Σιδῶνα μὲν κατὰ κράτος εἶλε, τὰς δ' ἄλλας τὰς ἐν τῇ Φοινίκῃ πόλεις καταπληξάμενος προσηγάγετο. ἐνίκησε δὲ καὶ ναυμαχία μεγάλη Φοινικάς τε καὶ Κυπρίους, καὶ λαφύρων ἀρθοίσας πλήθος ἐπανήλθεν εἰς Αἴγυπτον»

πριοι, όπως έχει ήδη αναφερθεί ζήτησαν τη βοήθεια των Ιώνων και έτσι: «*Ἴωνες δὲ οὐκ ἐς μακρὴν βουλευσάμενοι ἦκον πολλῶ στόλῳ*» (Ηρόδ. *Ιστ.* V.108). Οι δύο στόλοι συγκρούστηκαν τελικά στα ανοικτά της Σαλαμίνας, αλλά παρά την αρχική νίκη των Ιώνων στη θάλασσα, η τελική έκβαση του πολέμου ήταν με το μέρος των Περσών, εξαιτίας της έκβασης της πεζομαχίας.

- Με την επαναφορά της περσικής κυριαρχίας οι Κύπριοι βρέθηκαν και πάλι στην περσική σφαίρα επιρροής. Έτσι, το 494 π.Χ. εμφανίζονται κατά τον Ηρόδοτο (VI.6)⁷⁶ να συμμετέχουν στη ναυμαχία της Λάδης. Ακολουθώντας την ίδια μοίρα, το 480 π.Χ., αναγκάστηκαν να ακολουθήσουν την εκστρατεία του Ξέρξη στην Ελλάδα, συνδράμοντάς τον με στόλο 150 πλοίων (Ηρόδ. *Ιστ.* VII.90, βλ. Κεφ. Β.2). Μπορεί, επιπλέον, να υποθεθεί με βεβαιότητα ότι κυπριακά πλοία θα ακολούθησαν αντίστοιχα την εκστρατεία του Μαρδόνιου (492 π.Χ.), ο στόλος του οποίου καταστράφηκε στον Άθω, και την εκστρατεία του Δάτι και Αρταφέρνη (490 π.Χ.), παρ' όλο που δεν αναφέρεται από τον Ηρόδοτο ή άλλη πηγή (Στυλιανού 2000, 538).

- Μετά τη νίκη των Ελλήνων ο Πausanίας έπλευσε στην Κύπρο με 50 τουλάχιστον πλοία, 20 από τα οποία προέρχονταν από την Πελοπόννησο και 30 από την Αθήνα, σύμφωνα με τον Θουκυδίδη (*Ιστ.* 1.94)⁷⁷. Για τον ίδιο στόλο ο Διόδωρος Σικελιώτης αναφέρει 50 από την Πελοπόννησο και 20 από την Αθήνα (*Βιβλ.* XI.44.2)⁷⁸. Επομένως, ο στόλος αυτός είτε με 50 είτε με 80 σκάφη έπλευσε στην Κύπρο και απελευθέρωσε τις πόλεις από τις περσικές φρουρές, χωρίς να καθίσταται γνωστό εάν ενεπλάκη σε κάποια ναυμαχία ή όχι και ακολούθως απέπλευσε με προορισμό τον Ελλήσποντο (Βυζάντιο).

- Η νίκες του Πausanίας δεν είχαν όμως διάρκεια και οι Πέρσες ξαναπήραν σύντομα την εξουσία στην Κύπρο και ξεκίνησαν πολεμικές προετοιμασίες ώστε να αλλάξουν το πολιτικό σκηνικό στο Αιγαίο. Για την αποσόβηση του κινδύνου ο Κίμων εξεστράτευσε εναντίον τους

⁷⁶ «*Τοῦ δὲ ναυτικοῦ Φοίνικες μὲν ἦσαν προθυμότατοι, συνεστρατεύοντο δὲ καὶ Κύπριοι νεωστὶ κατεστραμμένοι καὶ Κίλικές τε καὶ Αἰγύπτιοι*»

⁷⁷ «*Πausanίας δὲ ὁ Κλεομβρότου ἐκ Λακεδαιμόνος στρατηγὸς ἐξεπέμφθη μετὰ εἴκοσι νεῶν ἀπὸ Πελοποννήσου ξυνέπλεον δὲ καὶ Ἀθηναῖοι τριάκοντα ναυσὶ καὶ τῶν ἄλλων ξυμμάχων πλῆθος. καὶ ἐστράτευσαν ἐς Κύπρον καὶ αὐτῆς τὰ πολλὰ κατεστρέψατο, καὶ ὕστερον ἐς Βυζάντιον Μήδων ἐχόντων, καὶ ἐξεπολιόρκησαν ἐν τῇδε τῇ ἡγεμονία*»

⁷⁸ «*οὗτος [ο Πausanίας] δὲ πενήκοντα μὲν τριήρεις ἐκ Πελοποννήσου λαβὼν, τριάκοντα δὲ παρ' Ἀθηναίων μεταπεμψάμενος, ὧν Ἀριστείδης ἡγεῖτο, πρῶτον μὲν εἰς τὴν Κύπρον ἔπλευσε καὶ τῶν πόλεων τὰς ἔτι φρουρὰς ἐχούσας περσικὰς ἠλευθέρωσε, μετὰ δὲ ταῦτα πλεύσας ἐπὶ τὸν Ἐλλήσποντον Βυζάντιον μὲν...»*

το 468 π.Χ. Οι πολεμικές προετοιμασίες των Περσών περιλάμβαναν την οργάνωση στόλου 340 πλοίων από τη Φοινίκη, την Κύπρο και την Κιλικία. Ο Κίμων καταναυμάχησε τον στόλο αυτό στην Κύπρο αντιπαρατάσσοντας 250 πλοία, σύμφωνα με τον Διόδωρο (*Βιβλ. ΧΙ.60.5-7*)⁷⁹. Στη συνέχεια αναφέρει (Διόδ. *Βιβλ. ΧΙ.61.7*)⁸⁰ ότι μετά τη νίκη στη συγκεκριμένη ναυμαχία ο Κίμων, την ίδια ημέρα, έπλευσε στον Ευρυμέδοντα, όπου επέπεσε επί του στρατοπέδου των Περσών. Στην πεζομαχία που ακολούθησε τους νίκησε και μετά απ' αυτό επέστρεψε πάλι στην Κύπρο. Επομένως, ο ιστορικός θεωρεί ότι η κύρια ναυμαχία έγινε στην Κύπρο και η πεζομαχία στον Ευρυμέδοντα. Η απόσταση Κύπρου – Ευρυμέδοντα δεν θα μπορούσε, όμως, να καλυφθεί σε μια μέρα, έτσι που ναυμαχία και πεζομαχία να συμβούν αυθημερόν. Ο Πλούταρχος δίνει μια δεύτερη εκδοχή αρκετά πειστικότερη σχετικά τα γεγονότα στον Ευρυμέδοντα, αποδίδοντας τη ναυμαχία σε πλοία προερχόμενα από την Κύπρο και όχι στην ίδια την Κύπρο (*Κίμ. ΧΙΙ.4-ΧΙΙΙ.6*)⁸¹. Ο Διόδωρος συγχέει πιθανόν, τις πληροφορίες που έχει για την κύρια ναυμαχία με αυτές για τη ναυμαχία με τα 60 φοινικικά

⁷⁹ «οί δὲ Πέρσαι τὸ μὲν πεζικὸν στράτευμα δι' ἑαυτῶν κατεσκεύασαν, τὸ δὲ ναυτικὸν ἤθροισαν ἕκ τε Φοινίκης καὶ Κύπρου καὶ Κιλικίας· ἐστρατήγει δὲ τῶν Περσικῶν δυνάμεων Τυθραύστης, υἱὸς ὧν τοῦ Ξέρξου νόθος. Κίμων δὲ πυνθανόμενος τὸν στόλον τῶν Περσῶν διατρίβειν περὶ Κύπρον, καὶ πλεύσας ἐπὶ τοὺς βαρβάρους, ἐναυμάχησε διακοσίαις καὶ πεντήκοντα ναυσὶ πρὸς τριακοσίας καὶ τετταράκοντα. γενομένου δ' ἀγῶνος ἰσχυροῦ καὶ τῶν στόλων ἀμφοτέρων λαμπρῶς ἀγωνιζομένων, τὸ τελευταῖον ἐνίκων οἱ Ἀθηναῖοι, καὶ πολλὰς μὲν τῶν ἐναντίων ναυς διέφθειραν, πλείους δὲ τῶν ἑκατὸν σὺν αὐτοῖς τοῖς ἀνδράσιν εἶλον. τῶν δὲ λοιπῶν νεῶν καταφυγουσῶν εἰς τὴν Κύπρον, οἱ μὲν ἐν αὐταῖς ἄνδρες εἰς τὴν γῆν ἀπεχώρησαν, αἱ δὲ νῆες κεναὶ τῶν βοηθούτων οὔσαι τοῖς πολεμίοις ἐγενήθησαν ὑποχείριοι»

⁸⁰ «τῆ δ' ὑστεραία τρόπαιον στήσαντες ἐπέπλευσαν εἰς τὴν Κύπρον, νενικηκότες δύο καλλίστας νίκας, τὴν μὲν κατὰ γῆν τὴν δὲ κατὰ θάλασσαν»

⁸¹ «Ἐφορος μὲν οὖν Τιθραύστην φησὶ τῶν βασιλικῶν νεῶν ἄρχειν καὶ τοῦ πεζοῦ Φερενδάτην, Καλλισθένης δ' Ἀριομάνδην τὸν Γωβρύου, κυριώτατον ὄντα τῆς δυνάμεως, παρὰ τὸν Εὐρυμέδοντα ταῖς ναυσὶ παρορμεῖν, οὐκ ὄντα μάχεσθαι τοῖς Ἑλλησι πρόθυμον, ἀλλὰ προσδεχόμενον ὀγδοήκοντα ναυς Φοινίσσας, ἀπὸ Κύπρου προσπλεύουσας. ταύτας φθῆναι βουλόμενος ὁ Κίμων ἀνήχηθη, βιάζεσθαι παρεσκευασμένος, ἂν ἐκόντες μὴ ναυμαχώσιν. οἱ δὲ πρῶτον μὲν, ὡς μὴ βιασθεῖεν, εἰς τὸν ποταμὸν εἰσωρμίσαντο, προσφερομένων δὲ τῶν Ἀθηναίων ἀντεπεξέπλευσαν, ὡς ἱστορεῖ Φανόδημος ἑξακοσίαις ναυσίν, ὡς δ' Ἐφορος πεντήκοντα καὶ τριακοσίαις» (*Κίμ. ΧΙΙ.4-6*). Στη συνέχεια, αφού περιγράφει τη ναυμαχία και τη μάχη που επακολούθησε στον Ευρυμέδοντα καταλήγει: «Κίμων δ' ὡσπερ ἀθλητῆς δεινὸς ἡμέρα μὴ δύο καθηρηκῶς ἀγωνίσματα, καὶ τὸ μὲν ἐν Σαλαμίνι πεζομαχία, τὸ δ' ἐν Πλαταιαῖς ναυμαχία παρεληλυθῶς τρόπαιον, ἐπηγωνίσαστο ταῖς νίκαις, καὶ τὰς ὀγδοήκοντα Φοινίσσας τριήρεις, αἱ τῆς μάχης ἀπελείφθησαν, Ὑδρω προσβεβληκῆναι πυθόμενος διὰ τάχους ἔπλευσεν, οὐδὲν εἰδόντων βέβαιον οὔπω περὶ τῆς μείζονος δυνάμεως τῶν στρατηγῶν, ἀλλὰ δυσπίστως ἔτι καὶ μετεώρως ἐχόντων» (*Κίμ. ΧΙΙΙ.3-4*)

πλοία, τα οποία αναμένονταν από την Κύπρο (Στυλιανού 2000, 561). Ο Πολύαινος (Στρ. Ι.34)⁸², αναφέρει τα αναμενόμενα πλοία ως κυπριακά και περιγράφει τη συμπλοκή μαζί τους να συμβαίνει μετά την πεζομαχία στον Ευρυμέδοντα. Περιγράφει, μάλιστα, το τέχνασμα του Κίμωνα, με το οποίο κατάφερε να τα νικήσει εύκολα, μεταμφιέζοντας τα πληρώματά του με περσικές ενδυμασίες. Τη μεταμφίεση των πληρωμάτων αναφέρει και ο Διόδωρος, αλλά την περιγράφει να έχει συμβεί πριν από την έφοδο στον Ευρυμέδοντα. Ο Θουκυδίδης (Ιστ. Ι.100.1)⁸³, τέλος, παραδίδει περιγραφή των γεγονότων, αναφερόμενος σε ταυτόχρονη πεζομαχία και ναυμαχία κατά την οποία καταστράφηκαν 200 σκάφη των Περσών.

Προφανώς, υπάρχει σύγχυση στις πηγές για τα ίδια τα γεγονότα και συνεπώς παραμένει αδιευκρίνιστη η ακριβής εμπλοκή της Κύπρου σε αυτά. Αυτό που φαίνεται σίγουρο είναι ότι: α] ένα μέρος από τα 350 ή 600 πλοία των Περσών προερχόταν από την Κύπρο, β] μια μοίρα 60 πλοίων κυπριακών ή φοινικικών ναυλοχούσε στην Κύπρο πριν κατευθυνθεί στον Ευρυμέδοντα προς βοήθεια των Περσών. Πιθανότατα με αυτή τη μοίρα πραγματοποιήθηκε η ναυμαχία, την οποία περιγράφει ο Πολύαινος. Ίσως με τη ναυμαχία με τα συγκεκριμένα πλοία να ταυτίζεται και η ναυμαχία κοντά στην Κύπρο, την οποία αναφέρει ο Διόδωρος, πριν από την πεζομαχία στον Ευρυμέδοντα (βλ. και Hill 1940, 121, υπ. 5).

- Αργότερα, το 461 π.Χ., όταν επαναστάτησε η Αίγυπτος (Ιναρό), οι πέρσες στρατηγοί Αρτάβαζος και Μεγάβυζος ετοίμασαν στρατιωτικές δυνάμεις και διέταξαν τους Κύπριους, τους Φοίνικες και τους Κίλικες να κατασκευάσουν 300 τριήρεις, τις οποίες εξάρτισαν, επάνδρωσαν και εκγύμνασαν τα πληρώματα ώστε στο τέλος κατάφεραν να καταπνίξουν την επανάσταση (Διόδ. Βιβλ. ΧΙ.75.2, βλ. Κεφ. Β.1).

- Την ίδια περίοδο οι Αθηναίοι και οι σύμμαχοί τους με 200 πλοία, υπό τον Χαριτιμίδη (Hill 1940,122), βρίσκονταν στην Κύπρο, όπου πολεμούσαν για την απελευθέρωσή της. Την εγκατέλειψαν όμως προκειμένου να βοηθήσουν την επαναστατημένη Αίγυπτο (Θουκ.

⁸² «Κίμων ἐπ' Εὐρυμέδοντι ποταμῷ νικᾷ τοὺς βασιλέως σατράπας καὶ πολλὰ σκάφη βαρβαρικὰ ἐλὼν ἐς ταῦτα τοὺς Ἕλληνας ἐμβῆναι κελεύει καὶ στολὰς ἐνδύναι Μηδικὰς καὶ πλεῖν ἐπὶ Κύπρου. Κύπριοι τῇ ὄψει τοῦ βαρβαρικοῦ σχήματος ἐξαπατῶμενοι τὸν στόλον ὡς φίλιον ὑποδέχονται. Οἱ δὲ ἀποβάντες καὶ σφόδρα γε ἀντὶ βαρβάρων Ἕλληνες ἐφάνησαν καὶ Κυπρίους ἐνίκησαν μείζω τῆν ἔκπληξιν τῆς δυνάμεως ἔχοντες»

⁸³ «Ἐγένετο δὲ μετὰ ταῦτα καὶ ἡ ἐπ' Εὐρυμέδοντι ποταμῷ ἐν Παμφυλίᾳ πεζομαχία καὶ ναυμαχία Ἀθηναίων καὶ τῶν συμμάχων πρὸς Μήδους, καὶ ἐνίκων τῇ αὐτῇ ἡμέρᾳ ἀμφότερα Ἀθηναῖοι Κίμωνος τοῦ Μιλτιάδου στρατηγούντος, καὶ εἶλον τριήρεις Φοινίκων καὶ διέφθειραν τὰς πάσας ἐς διακοσίας»

Ιστ. Ι.104.2)⁸⁴. Τον ίδιο αριθμό σκαφών για τον αθηναϊκό στόλο και το γεγονός ότι αυτός απέπλευσε στην Αίγυπτο αναφέρει και ο Διόδωρος (Βιβλ. ΧΙ.74.3)⁸⁵. Οι αρχικές επιτυχίες στην Αίγυπτο δεν ευοδόθηκαν τελικά και η πορεία του πολέμου άλλαξε με αποτέλεσμα την καταστροφή του αθηναϊκού στόλου (454 π.Χ.). Ο Ισοκράτης (Ειρ. 86) αναφέρει σχετικά: «*Εἰς Αἴγυπτον μὲν γε διακοσμία πλεύσασαι τριήρεις αὐτοῖς τοῖς πληρώμασιν διεφθάρησαν, περὶ δὲ Κύπρον πεντήκοντα καὶ ἑκατὸν*». Ο αριθμός των 150 σκαφών που αναφέρονται να καταστράφηκαν στην Κύπρο είναι αινιγματικός στη συγκεκριμένη περίπτωση, διότι δεν διασαφηνίζεται στη διάρκεια ποιου ναυτικού γεγονότος συνέβη η καταστροφή τους και κατά πόσον είχαν σχέση με τα 200 πλοία που έπλευσαν στην Αίγυπτο.

▪ Λίγα χρόνια αργότερα, το 450/449 π.Χ., ο Κίμων εξεστράτευσε και πάλι στην Κύπρο με 200 τριήρεις (Πλουτ. Κιμ. ΧVIII.1-4)⁸⁶. Ο Διόδωρος παραδίδει την πληροφορία για τον ίδιο αριθμό σκαφών και συμπληρώνει, επιπλέον, ότι στην Κύπρο βρίσκονταν ήδη 300 τριήρεις υπό τον Αρτάβαζο (Διόδ. Βιβλ ΧII.2-4)⁸⁷. Τον ίδιο αριθμό παραδίδει και ο Θουκυδίδης, ο οποίος αναφέρει, όπως και ο Πλούταρχος, ότι 60 από τις αθηναϊκές τριήρεις αποσπάστηκαν στην Αίγυπτο (Θουκ. Ιστ. 1.112.2-4)⁸⁸. Ο Διόδωρος συνεχίζει την εξιστόρηση των γε-

⁸⁴ «οἱ δὲ [Ἀθηναῖοι] (ἔτυχον γὰρ ἐς Κύπρον στρατευόμενοι ναυσὶ διακοσμίαις αὐτῶν τε καὶ τῶν συμμάχων) ἦλθον ἀπολιπόντες τὴν Κύπρον, καὶ ἀναπλεύσαντες ἀπὸ θαλάσσης ἐς τὸν Νεῖλον...»

⁸⁵ «καταπλευσάντων δὲ τῶν Ἀθηναίων εἰς τὴν Αἴγυπτον μετὰ διακοσίων νεῶν, καὶ μετὰ τῶν Αἴγυπτιῶν παραταξαμένων πρὸς τοὺς Πέρσας, ἐγένετο μάχη καρτερά»

⁸⁶ «...ἐπλήρου διακοσίας τριήρεις ὡς ἐπ' Αἴγυπτον καὶ Κύπρον αὐθις ἐκστρατεύσόμενος ... ἄλλ' οὐ γὰρ ἦν ἀνάδυσις τῆς στρατείας ἐξέπλευσε, καὶ τῶν νεῶν ἐξήκοντα μὲν ἀπέστειλεν εἰς Αἴγυπτον, ταῖς δ' ἄλλαις πάλιν ... ἔπλει καὶ καταναυμαχήσας Φοινισσῶν νεῶν καὶ Κιλικισῶν βασιλικὸν στόλον ἀνεκτᾶτό τε τὰς ἐν κύκλῳ πόλεις καὶ τοῖς περὶ Αἴγυπτον ἐφήδευεν...»

⁸⁷ «καταρτίσαντες [οἱ Ἀθηναῖοι] δὲ στόλον τριήρων διακοσίων, καὶ στρατηγὸν ἐλόμενοι Κίμωνα τὸν Μιλτιάδου, προσέταξαν πλεῖν ἐπὶ Κύπρον καὶ διαπολεμεῖν τοῖς Πέρσας. ὁ δὲ Κίμων ἀναλαβὼν τὸν στόλον κεκοσμημένον ἀνδρῶν τε ἀρεταῖς καὶ χορηγίαις δαφιλέσιν ἔπλευσεν εἰς Κύπρον. κατ' ἐκείνους δὲ τοὺς καιροὺς τῶν Περσικῶν δυνάμεων ἐστρατήγουν Ἀρτάβαζος καὶ Μεγάβυζος. Ἀρταβαζος μὲν τὴν ἡγεμονίαν ἔχων ἐν τῇ Κύπρῳ διέτριβεν, ἔχων τριήρεις τριακοσίας, Μεγάβυζος δὲ περὶ τὴν Κιλικίαν ἐστρατοπέδευε, πεζὰς ἔχων δυνάμεις, ὧν ὁ ἀριθμὸς ἦν τριάκοντα μυριάδων. ὁ δὲ Κίμων καταπλεύσας εἰς τὴν Κύπρον καὶ θαλαττοκρατῶν Κίτιον μὲν καὶ Μάριον ἐξεπολιόρκησε, καὶ τοῖς κρατηθεῖσι φιλανθρώπως προσηνέχθη. μετὰ δὲ ταῦτα ἐκ Κιλικίας καὶ Φοινίκης προσφερομένων τριήρων τῇ νήσῳ, Κίμων ἐπανεχθεῖς καὶ πόλεμον συγκρούσας πολλὰς μὲν τῶν νεῶν κατέδυσεν, ἑκατὸν δὲ σὺν αὐτοῖς τοῖς ἀνδράσιν εἶλε, τὰς δὲ λοιπὰς μέχρι Φοινίκης κατεδίωξεν»

⁸⁸ «καὶ Ἑλληνικοῦ μὲν πολέμου ἔσχον οἱ Ἀθηναῖοι, ἐς δὲ Κύπρον ἐστρατεύοντο ναυσὶ διακοσμίαις αὐτῶν τε καὶ τῶν συμμάχων Κίμωνος στρατηγούντος. καὶ ἐξήκοντα μὲν νῆες ἐς Αἴγυπτον ἀπ' αὐτῶν ἔπλευσαν, Ἀμυρταίου μεταπέμποντος τοῦ ἐν τοῖς ἔλεσι βασιλέως, αἱ δὲ ἄλλαι Κίτιον ἐπολιόρκουν.

γονότων, αναφέροντας ότι ο αθηναϊκός στόλος επέστρεψε από τη Φοινίκη όπου είχε καταδιώξει τον περσικό και πολιορκήσει τη Σαλαμίνα⁸⁹, αλλά στη διάρκεια της πολιορκίας υπογράφηκε η Ειρήνη του Καλλία (449 π.Χ.), και έτσι η αθηναϊκή μοίρα αποσύρθηκε από την Κύπρο (Διόδ. Βιβλ XII.5)⁹⁰. Συνεπώς, στη συγκεκριμένη ιστορική φάση βρέθηκε στην κυπριακή ενάλια ζώνη ναυτική δύναμη 200 ή 140 αθηναϊκών τριήρων και 300 περσικών.

▪ Μετά την Καλλίειο Ειρήνη, ο ελληνικός στόλος έπαψε να διεκδικεί την Κύπρο και πιθανότατα μέρος της περσικής δύναμης στάθμευε στο νησί, παρά το ότι δεν υπάρχουν γραπτές μαρτυρίες για αυτό. Η επόμενη μαρτυρία των αρχαίων πηγών σχετικά με τον κατάπλου πολεμικών σκαφών στην Κύπρο αφορά στην άφιξη του Κόνωνα, μετά τη ναυμαχία στους Αιγός Ποταμούς, το 405 π.Χ. Η πληροφορία παραδίδεται από τρεις συγγραφείς, τον Ξενοφώντα (Ελλ. II.1.29)⁹¹, τον Πλούταρχο (Λυσ. XI.5)⁹² και τον Διόδωρο Σικελιώτη (Βιβλ XIII.106.6)⁹³. Από τα τρία χωρία εξάγεται το συμπέρασμα ότι ο Κόνων κατέπλευσε στο νησί τουλάχιστον με οκτώ σκάφη. Ο Ευαγόρας τον έφερε σε επαφή με τους Πέρσες και έτσι δημιουργήθηκε τριπλή συμμαχία Αθηναίων, Περσών και Ευαγόρα εναντίον των Λακεδαιμο-

Κίμωνος δὲ ἀποθανόντος καὶ λιμοῦ γενομένου ἀπεχώρησαν ἀπὸ Κίτιου, καὶ πλεύσαντες ὑπὲρ Σαλαμίνας τῆς ἐν Κύπρῳ Φοίνιξι καὶ Κυπρίοις καὶ Κίλιξιν ἐναυμάχησαν καὶ ἐπεζομάχησαν ἅμα, καὶ νικήσαντες ἀμφοτέρω ἀπεχώρησαν ἐπ' οἴκου καὶ αἱ ἐξ Αἰγύπτου νῆες πάλιν [αἱ] ἐλθοῦσαι μετ' αὐτῶν»

⁸⁹ Ο Πλούταρχος (Κιμ. XIX.1) αναφέρει ότι ο Κίμων πέθανε πολιορκώντας το Κίτιον: «ἀπέθανε δὲ πολιορκῶν Κίτιον, ὡς οἱ πλεῖστοι λέγουσι, νοσήσας· ἔνιοι δὲ φασιν ἐκ τραύματος, ὃ πρὸς τοὺς βαρβάρους ἀγωνιζόμενος ἔσχε. τελευτῶν δὲ τοὺς περὶ αὐτὸν ἐκέλευσεν εὐθύς ἀποπλεῖν ἀποκρουσμένους τὸν θάνατον αὐτοῦ· καὶ συνέβη μῆτε τῶν πολεμίων μῆτε τῶν συμμαχῶν αἰσθημένων ἀσφαλῶς αὐτοὺς ἀνακομισθῆναι στρατηγουμένους ὑπὸ Κίμωνος, ὡς φησι Φανόδημος, τεθνηκότος ἐφ' ἡμέρας τριάκοντα». Πάντως είτε επολιορκήτο η Σαλαμίνα είτε το Κίτιον μπορεί να υποθεθεί με ασφάλεια ότι η πολιορκία περιλάμβανε ναυτικό αποκλεισμό. Πιθανότερο είναι να πρόκειται για άλλο ένα λάθος του Διόδωρου, ο οποίος αναφέρει την πολιορκία της Σαλαμίνας, εννοώντας προφανώς το Κίτιο (Στυλιανού 2000, 560).

⁹⁰ «συντελεσθεισῶν δὲ τῶν σπονδῶν Ἀθηναῖοι τὰς δυνάμεις ἀπήγαγον ἐκ τῆς Κύπρου, λαμπρὰν μὲν νίκην νενικηκότες, ἐπιφανεστάτας δὲ συνθήκας πεποιημένοι. Συνέβη δὲ καὶ τὸν Κίμωνα περὶ τὴν Κύπρον διατρίβοντα νόσω τελευτῆσαι»

⁹¹ «...αὐτὸς μὲν ὀκτῶ νασίν ἀπέπλευσε παρ' Εὐαγόραν εἰς Κύπρον...»

⁹² «...ὁ μὲν Κόνων ὀκτῶ ναυσίν ὑπεξέπλευσε καὶ διαφυγῶν ἀπεπέρασεν εἰς Κύπρον πρὸς Εὐαγόραν...»

⁹³ «τῶν μὲν οὖν τριήρων δέκα μόνον διεξέπεσον, ὧν μίαν ἔχων Κόνων ὁ στρατηγὸς τὴν μὲν εἰς Ἀθήνας ἐπάνοδον ἀπέγνω φοβηθεὶς τὴν ὀργὴν τοῦ δήμου, πρὸς Εὐαγόραν δὲ τὸν ἀφηγούμενον τῆς Κύπρου κατέφυγεν ἔχων πρὸς αὐτὸν φιλίαν»

νίων, με κατάληξη τη νικηφόρα ναυμαχία της Κνίδου (394 π.Χ.). Εκατό τριήρεις παραγγέλθηκαν στους κύπριους βασιλείς προς ναυπήγηση για τη σχετική πολεμική προετοιμασία και όταν 40 από αυτές ήταν έτοιμες, ο Κόνων τις πήρε και απέπλευσε από την Κύπρο στην Κιλικία (βλ. σχετικά χωρία στο Κεφ. Β.1).

▪ Ακολούθως, το πολιτικό σκηνικό άλλαξε και ο Ευαγόρας βρέθηκε αντιμέτωπος με τους Πέρσες. Ο αθηναίος στρατηγός Χαβρίας στάλθηκε στην Κύπρο με 10 τριήρεις και 800 πελταστές για να βοηθήσει τον Ευαγόρα στον αγώνα του κατά των Περσών, ενώ αναφέρεται ότι προσέλαβε επιπλέον στρατεύματα και σκάφη από την Αθήνα (Ξεν. *Ελλ.* V.1.10)⁹⁴. Ο Π. Στυλιανού (2000, 590) υποστήριξε ότι πρόκειται για τρεις μοίρες από 10 τριήρεις η κάθε μία, οι οποίες στάλθηκαν διαδοχικά από την Αθήνα, η μία την άνοιξη του 390 π.Χ., ή δεύτερη το 389 π.Χ., η οποία αιχμαλωτίστηκε στα ανοικτά της Ρόδου από το σπαρτιάτη ναύαρχο Τελευτία (Ξεν. *Ελλ.* IV.8.24) και τελικά η τρίτη το 387 π.Χ. υπό τον Χαβρία.

Ο Ευαγόρας διέθετε 90 τριήρεις, 70 κυπριακές και 20 τυριακές, ενώ κατασκεύασε άλλες 60 και προμηθεύτηκε 50 από τον Άκορι της Αιγύπτου (Διόδ. *Βιβλ.* XV.3.4, βλ. Κεφ. Β.1), ανεβάζοντας τον αριθμό του στόλου του σε 200 πλοία. Παράλληλα, διέθετε και πειρατικά πλοία, τα οποία κατάφεραν να εμποδίσουν για ένα διάστημα τον εφοδιασμό με σιτηρά του στρατεύματος, προκαλώντας στάση στο στρατόπεδο των Περσών (Διόδ. *Βιβλ.* XV.2.3, βλ. Κεφ. Β.1 και Β.2). Οι στρατηγοί των Περσών και ο ναύαρχος Γλω κατέπαυσαν τη στάση και έφεραν νέες προμήθειες, ενώ και ο Ευαγόρας ενισχύθηκε αντίστοιχα από τον φαραώ Άκορι (Διόδ. *Βιβλ.* XV.3.3-4)⁹⁵. Ο περσικός στόλος ξεπερνούσε τα 300 σκάφη, σύμφωνα με τον Διόδωρο (*Βιβλ.* XV.2.1)⁹⁶. Η αντιπαράθεση των δύο στόλων πραγματοποιήθηκε, τελικά, μπροστά στο Κίτιο, όπου ο Ευαγόρας νικήθηκε, παρά την αρχική επιτυχία που είχε επιχειρώντας αιφνιδιασμό των περσικών ναυτικών δυνάμεων (Διόδ. *Βιβλ.* XV.3.4-4.1)⁹⁷. Η

⁹⁴ «Μετὰ δὲ ταῦτα Χαβρίας ἐξέπλει εἰς Κύπρον βοηθῶν Εὐαγόρα, πελταστάς τ' ἔχων ὀκτακοσίους καὶ δέκα τριήρεις, προσλαβὼν δὲ καὶ ἀθήνηθεν ἄλλας τε ναῦς καὶ ὀπλίτας»

⁹⁵ «πλεύσαντες δὲ τῷ παντὶ στόλῳ καὶ σίτου πλῆθος ἐκ τῆς Κιλικίας παρακομίσαντες, πολλὴν παρῆχον τῆς τροφῆς δαψίλειαν. τῷ δ' Εὐαγόρα σίτου πλῆθος ἰκανὸν ὁ βασιλεὺς Ἄκορις ἐκ τῆς Αἰγύπτου παρεκόμισε, καὶ χρήματα καὶ τὴν ἄλλην παρασκευὴν ἰκανὴν ἐξέπεμψεν»

⁹⁶ «τὸ μὲν γὰρ πεζὸν στράτευμα μυριάδων ἦν τριάκοντα σὺν ἵππευσι, τριήρεις δὲ κατασκεύασε πλείους τῶν τριακοσίων»

⁹⁷ «διὸ καὶ τοῦ βασιλικοῦ στόλου παραπλέοντος εἰς Κίτιον, ἀπροσδοκῆτως ἐπιπλεύσας ταῖς ναυσὶ [συντεταγμέναις] πολλὰ τῶν Περσῶν ἐπλεονέκει. ἐπέβαλε γὰρ συντεταγμέναις ναυσὶν ἐπὶ ἀσυντάκτους, καὶ προβεβουλευμένοις ἀνδράσι πρὸς ἀπροσδοκῆτους ἀγωνιζόμενος εὐθύς ἐν τῇ πρώτῃ συστάσει τὴν νίκην προκατεσκεύασεν. ἀθρόαις γὰρ ταῖς τριήρεσιν ἐπιπλεύσας ἐπὶ διεσπαρ-

ήττα του είχε ως αποτέλεσμα την πολιορκία της Σαλαμίνας. Εν τούτοις, έκανε μια ύστατη προσπάθεια να πλεύσει ο ίδιος, αφήνοντας τον γιο του Πνυταγόρα στη Σαλαμίνα και να ζητήσει νέα βοήθεια από την Αίγυπτο. Ο απόπλους του δείχνει ότι παρά την ήττα στη ναυμαχία του Κιτίου διέθετε ακόμη κάποια ναυτική δύναμη (Διόδ. Βιβλ. XV.4.3)⁹⁸. Δεν είχε όμως την ανταπόκριση που περίμενε από την αιγυπτιακή αυλή και επιστρέφοντας στη Σαλαμίνα αναγκάστηκε τελικά να συνθηκολογήσει (βλ. Κεφ. Α). Συγκεφαλαιώνοντας τις πληροφορίες από τα παραπάνω χωρία συνάγεται ότι πέρα των 10 τουλάχιστον τριήρων που κατέπλευσαν στην Κύπρο υπό τον Χαβρία, ο ίδιος ο Ευαγόρας κατάφερε να συγκεντρώσει άλλες 200 τουλάχιστον, καθώς επίσης και τα πειρατικά σκάφη που διέθετε. Αντίστοιχα, οι Πέρσες είχαν τουλάχιστον 300 πλοία και επιπλέον τα απαιτούμενα για ανεφοδιασμό και μεταφορές βοηθητικά σκάφη.

- Ο επόμενος στόλος που αναφέρεται από τις πηγές στα νερά της Κύπρου είναι αυτός που κατέφθασε το 345 ή 344 π.Χ. (Hill 1940, 146, υπ. 5΄ Στυλιανού 2000, 605) υπό τον αθηναίο στρατηγό Φωκίωνα και τον Ευαγόρα Β΄, σταλμένους από τον Αρταξέρξη Γ΄ για να καταπνίξουν τη συμμετοχή των Κυπρίων στην Επανάσταση των Σατραπών. Η ναυτική μοίρα συνίστατο σε 40 τριήρεις σύμφωνα με τον Διόδωρο και πολιορκήσε τη Σαλαμίνα (Βιβλ. XVI.42.7-8)⁹⁹.
- Μετά τη μάχη της Ισσού (333 π.Χ) έφτασε στην Κύπρο από την Τρίπολη της Φοινίκης ο Αμύντας, με 40 σκάφη και, αφού πήρε από το νησί νέα πλοία και στρατιώτες, απέπλευσε

μένας και τεταραγμένους, ἄς μὲν διέφθειρεν, ἄς δ' ἐχειροῦτο. ὁμῶς δὲ τοῦ τε ναυάρχου τῶν Περσῶν Γλῶ καὶ τῶν ἄλλων ἡμεμόνων γενναίως ὑποστάντων, ἐγένετο ναυμαχία καρτερά, καθ' ἣν ὁ Εὐαγόρας τὸ μὲν πρῶτον ὑπερείχεν, ὕστερον δὲ τοῦ Γλῶ μετὰ τοῦ βάρους ἐπενεχθέντος καὶ γενναίως ἀγωνισαμένου συνέβη φυγεῖν τοὺς περὶ τὸν Εὐαγόραν καὶ πολλὰς τῶν τριήρων ἀποβαλεῖν. οἱ δὲ Πέρσαι τῇ ναυμαχίᾳ νικῆσαντες εἰς Κίτιον πόλιν ἀμφοτέρας τὰς δυνάμεις ἤθροισαν»

⁹⁸ «...Πνυταγόραν μὲν τὸν υἱὸν ἀπέλιπεν ἡγεμόνα τῶν ὄλων ποιήσας ἐν τῇ Κύπρῳ, αὐτὸς δ' ἀναλαβὼν δέκα τριήρεις νυκτὸς ἔλαθε τοὺς πολεμίους ἐκπλεύσας ἐκ τῆς Σαλαμῖνος. κομισθεὶς δ' εἰς Αἴγυπτον καὶ συντυχὼν τῷ βασιλεῖ, παρεκάλεσεν αὐτὸν ἐρρωμένως ἀντέχεσθαι τοῦ πολέμου καὶ κοινὸν ἡγεῖσθαι τὸν πρὸς τοὺς Πέρσας πόλεμον»

⁹⁹ «ὁ δ' ὀξέως παρασκευασάμενος τριήρεις μὲν τεσσαράκοντα, στρατιώτας δὲ μισθοφόρους ὀκτακισχιλίους ἐξέπεμψεν εἰς τὴν Κύπρον, ἐπιστήσας στραγητοὺς Φωκίωνα τὸν Ἀθηναῖον καὶ Εὐαγόραν τὸν ἐν τοῖς ἐπάνω χρόνοις βεβασιλευκότα κατὰ τὴν νῆσον. οὗτοι μὲν οὖν καταπλεύσαντες εἰς τὴν Κύπρον εὐθύς ἐπὶ τὴν μεγίστην τῶν πόλεων Σαλαμίνα τὴν δύναμιν ἤγαγον. Βουλόμενοι δὲ χάρακα καὶ τὴν παρεμβολὴν ὀχυρώσαντες ἐπολιόρκουν τοὺς Σαλαμινίους κατὰ γῆν ἅμα καὶ κατὰ θάλατταν»

προς την Αίγυπτο (Διόδ. Βιβλ. XVII.48.3)¹⁰⁰. Την ίδια πληροφορία παραδίδει και ο Αρριανός (Αλεξ. II.13.2-3)¹⁰¹.

- Ο επόμενη αναφορά προέρχεται, επίσης, από τον Αρριανό, ο οποίος παραδίδει το γεγονός του κατάπλου των κυπρίων βασιλέων στη Σιδώνα, την ίδια χρονιά, με στόλο 120 πλοίων (βλ. Κεφ. Β.1). Τα σκάφη ετέθησαν στη διάθεση του Μεγάλου Αλεξάνδρου (Αρρ. Αλεξ. II.20.3) και ο στόλος προφανώς απέπλευσε από την Κύπρο. Θα ήταν επίσης εύλογο να υποτεθεί ότι τα 120 πλοία αποτελούσαν τμήμα του συνόλου των ναυτικών δυνάμεων που διέθεταν τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή οι Κύπριοι βασιλείς. Θα ήταν μάλλον απίθανο να απέπλευσαν από τα βασίλειά τους με το σύνολο του στόλου που διέθεταν, αφήνοντας τα χωρίς καμία προστασία από οιονδήποτε επιχειρούσε εναντίον τους.
- Ακολούθως, πριν ο Αλέξανδρος στραφεί κατά του Δαρείου, μετά την επιστροφή του από την Αίγυπτο στην Τύρο (331 π.Χ.), διέταξε τους Κύπριους και τους Φοίνικες να αποστείλουν 100 πλοία για να βοηθήσουν τον Αμφοτερό στην αντιμετώπιση του κινήματος που δημιουργούσε η Σπάρτη στην Πελοπόννησο εναντίον των Μακεδόνων (Αρρ. Αλεξ. III.6.3, βλ. Κεφ. Β.1). Εν τούτοις, παρά το ότι πρόκειται για μοίρα κυπριακών πλοίων, πιθανότατα των μισών από τα 100, δεν είναι γνωστό εάν αυτά απέπλευσαν από την Τύρο, όπου βρισκόταν ακόμη μέρος του κυπριακού στόλου ή από την Κύπρο.
- Ένδειξη για μετακίνηση πλοίων από την κυπριακή ενάλια ζώνη αποτελεί και η αναφορά του Στράβωνα (Γεωγρ. XVI.1.11) στα «*διαλύτά τε καί γομφωτά*» πλοία, που παρήγγειλε ο Αλέξανδρος για την κατάκτηση της Αραβίας, για τα οποία δεν παραδίδεται σαφής αριθμός, αλλά εφόσον αυτά κατασκευάστηκαν στη Φοινίκη και την Κύπρο είναι φυσικό τα ίδια ή τα συναρμολογούμενα τμήματά τους να απέπλευσαν ή μεταφέρθηκαν πάνω σε άλλα πλοία

¹⁰⁰ «*Ἀμύντας δ' ὁ φυγῶν ἐκ Μακεδονίας καὶ πρὸς Δαρεῖον ἀναβάς συνηγωνίστατο μὲν τοῖς Πέρσαις ἐν τῇ Κιλικίᾳ. διασωθεὶς δ' ἐκ τῆς ἐν Ἰσσω̄ παρατάξεως μετὰ τετρακισχιλίων μισθοφόρων καὶ πρὸ τῆς Ἀλεξάνδρου παρουσίας διανύσας εἰς Τρίπολιν τῆς Φοινίκης ἐπέλεξεν ἐκ τοῦ παντὸς στόλου τὰς ἀρκούσας ναῦς εἰς τὸν πλοῦν τοῖς ἰδίῳις στρατιώταις, τὰς δ' ἄλλας ἐνέπρησε. Διαπλεύσας δ' εἰς τὴν Κύπρον καὶ προσλαβόμενος στρατιώτας καὶ ναῦς διέπλευσεν εἰς τὸ Πηλούσιον*»

¹⁰¹ «*Ἀμύντας δὲ ὁ Ἀντιόχου καὶ Θυμῶνδας ὁ Μέντορος καὶ Ἀριστομήδης ὁ Φεραῖος καὶ Βιάνωρ ὁ Ἀκαρνάν, ξυμπάντες οὗτοι αὐτόμολοι, μετὰ τῶν ἀμφ' αὐτοὺς στρατιωτῶν ὡς ὀκτακισχιλίων εὐθύς ὡς τεταγμένοι ἦσαν κατὰ τὰ ὄροι φεύγοντες ἀφίκοντο εἰς Τρίπολιν Φοινίκης. Καὶ ἐνταῦθα καταλαβόντες τὰς ναῦς νενεωλημένας ἐφ' ὧν πρόσθεν ἐκ Λέσβου διακεκομισμένοι ἦσαν, τούτων ὅσαι μὲν ἱκαναὶ σφισιν εἰς τὴν κομιδὴν ἐδόκουν, ταύτας καθελκύσαντες, ὡς μὴ παρασχεῖν ταχεῖαν σφῶν τὴν δῶξιν, ἐπὶ Κύπρου ἔφευγον καὶ ἐκεῖθεν εἰς Αἴγυπτον, ἵνα περ ὀλίγον ὕστερον πολυπραγμονῶν τι Ἀμύντας ἀποθνήσκει ὑπὸ τῶν ἐγχωρίων*»

από την Κύπρο. Το ίδιο ισχύει, προφανώς και για κάθε ναυπηγική παραγγελία που ανατέθηκε στους Κύπριους ναυπηγούς από εξωτερικές δυνάμεις (βλ. Κεφ. Β.1).

▪ Το 321 π.Χ., αφού είχε πεθάνει ο Αλέξανδρος και είχαν ξεκινήσει οι αψιμαχίες μεταξύ των διαδόχων του, κατά τον Αρριανό, οι βασιλείς που τάχθηκαν με το μέρος του Πτολεμαίου (Νικοκρέων Σαλαμίνας, Νικοκλής Πάφου, Πασικράτης Σόλων και Ανδροκλής Αμαθούντος) και κατά του Περδίκκα συγκέντρωσαν στόλο 200 περίπου πλοίων και πολιορκήσαν μία από τις υπόλοιπες πόλεις, πιθανόν το Μάριον (Hill 1940, 156 και Κεφ. Α για σχετικά χωρία). Τη σχετική πληροφορία αναφέρει ο Αρριανός (*Τὰ μετὰ Ἀλέξανδρον* FHG IIB p. 648 fr. 156.10.6¹⁰², βλ. Κεφ. Α). Ο Περδίκκας ετοίμασε στρατό, πολεμικά πλοία και πλοία ανεφοδιασμού προς βοήθεια, για τα οποία όμως δεν υπάρχει άλλη σχετική πληροφόρηση από τις αρχαίες πηγές, καθώς στο συγκεκριμένο σημείο του χειρογράφου διακόπτεται η διήγηση του Αρριανού.

▪ Αργότερα, το 315 π.Χ., όταν στην πολεμική σκηνή έμεινε μόνο ο Αντίγονος με τον Πτολεμαίο, μετά το θάνατο του Ευμένη, ο Πτολεμαίος έστειλε στην Κύπρο 10.000 στρατιώτες υπό τον αθηναίο Μυρμιδόνα και 100 πλοία υπό τον Πολύκλειτο. Τη γενική στρατηγία είχε ο αδελφός του Πτολεμαίου Μενέλαος. Στην Κύπρο συνάντησαν και τον Σέλευκο, ο οποίος είχε καταπλεύσει με τον δικό του στόλο από το Αιγαίο. Στο συμβούλιο που επακολούθησε μεταξύ τους αποφασίστηκε να κατευθυνθεί προς την Πελοπόννησο μοίρα 50 πλοίων, υπό τον Πολύκλειτο, ενώ στρατός να σταλεί και στην Καρία υπό τους Πολυτέρχοντα και Μυρμιδόνα, χωρίς όμως, να γίνεται αναφορά σε πλοία, οι δε υπόλοιποι, δηλ. οι Σέλευκος, Μενέλαος, ο κατασταθείς στρατηγός Νικοκρέων της Σαλαμίνας και οι υπόλοιποι σύμμαχοι κύπριοι βασιλείς να πολεμήσουν κατά των βασιλέων που δεν συμμάχησαν με τον Πτολεμαίο (Διόδ. Βιβλ. XIX.61.4-5)¹⁰³. Επομένως, αρχικά, κατέπλευσε στην Κύπρο από το Αιγαίο ο

¹⁰² «... ναῦς δὲ οὐ πολὺ ἀποδεύσας διακοσίων ξυμπληροῦντας, τὴν δὲ Μαριέων πόλιν καὶ τὸν ἄρχοντα ἐπιπολιορκοῦντα...»

¹⁰³ «ἐξέπεμψε τότε δύναμιν ἀδράν, σπεύδων συναναγκάσαι τοὺς ἐναντιοπραγοῦντας ποιεῖν τὸ πρῶτα σσόμενον. Μυρμιδόνα μὲν οὖν τὸν Ἀθηναῖον ἀπέστειλε μετὰ στρατιωτῶν μυρίων, Πολύκλειτον δὲ μετὰ νεῶν ἑκατόν, τῶν δὲ πάντων στρατηγὸν Μενέλαον τὸν ἀδελφόν. οὗτοι δὲ πλεύσαντες εἰς Κύπρον κάκει καταλαβόντες Σέλευκον μετὰ τοῦ στόλου συνήδρευσαν βουλόμενοι τί χρῆ πράττειν. ἔδοξεν οὖν αὐτοῖς Πολύκλειτον μετὰ πενήτηκοντα νεῶν πλεῖν εἰς Πελοπόννησον καὶ διαπολεμεῖν τοῖς περὶ Ἀριστόδημον καὶ Ἀλέξανδρον, ἔτι δὲ Πολυτέρχοντα, Μυρμιδόνα δὲ καὶ τοὺς ξένους εἰς Καρίαν, βοηθήσοντας τοῖς περὶ τὸν Κάσανδρον πολεμουμένοις ὑπὸ Πτολεμαίου τοῦ στρατηγοῦ, τοὺς δὲ περὶ τὸν Σέλευκον καὶ Μενέλαον ὑπολειφθέντας ἐν Κύπρῳ μετὰ Νικοκρέοντος τοῦ βασιλέως καὶ τῶν ἄλλων τῶν συμμαχοῦντων διαπολεμεῖν τοῖς ἐναντιουμένοις»

στόλος του Σελεύκου. Ακολούθησε ο κατάπλους του Πολύκλειτου με 100 πλοία και στη συνέχεια ο απόπλους του με 50 σκάφη για την Πελοπόννησο. Έπεται η μεταφορά στρατευμάτων στην Καρία και τέλος η δράση εντός της Κύπρου για την πολιορκία των μη συμμαχικών πόλεων της Κερύνειας, της Λαπήθου, του Μαρίου και του Κιτίου (βλ. Κεφ. Α).

▪ Ο Πολύκλειτος που είχε σταλεί στην Πελοπόννησο, αφού έφτασε στις Κεγχρεές επέστρεψε τελικά στην Αφροδισιάδα της Κιλικίας. Από εκεί ενεπλάκη σε νικηφόρα ναυμαχία με τον ναύαρχο του Αντιγόνου Θεόδοτο και ακολούθως, αναφέρεται ότι έπλευσε αρχικά στην Κύπρο και στη συνέχεια στο Πηλούσιον (Διόδ. Βιβλ. 64.8)¹⁰⁴.

▪ Το 312 π.Χ. ο Πτολεμαίος κατέπλευσε στην Κύπρο και κατέστρεψε το Μάριον και το Κίτιον, χωρίς όμως να δίνονται περισσότερες πληροφορίες για τον στόλο του. Ακολούθως απέπλευσε στην Κιλικία και την Κοίλη Συρία, από όπου επανήλθε στην Κύπρο (Διόδ. Βιβλ. ΧΙΧ.79.2-7)¹⁰⁵. Αμέσως μετά απέπλευσε ξανά από την Κύπρο για την Αίγυπτο (Διόδ. Βιβλ. ΧΙΧ.80.3)¹⁰⁶.

▪ Έξι χρόνια αργότερα, το 306 π.Χ., έπλευσε στην Κύπρο ο Δημήτριος Πολιορκητής με στόλο περισσότερο των 110 τριήρων, 53 μεγαλύτερων σκαφών και τα αντίστοιχα μεταγωγικά πλοία¹⁰⁷ για τη μεταφορά των 15.000 στρατιωτών του και των 400 ιππέων του (Διόδ. Βιβλ. ΧΧ.47.1)¹⁰⁸. Ο Πλούταρχος αποδίδει συνολικά ναυτική δύναμη 190 πολεμικών πλοί-

¹⁰⁴ «Πολύκλειτος μὲν οὖν χωρὶς κινδύνων τηλικαῦτα πλεονεκτήσας ἀπέπλευσεν εἰς Κύπρον, ἐντεῦθεν δ' εἰς Πηλούσιον»

¹⁰⁵ «Πτολεμαῖος [...] διήρην ἐκ τῆς Αἰγύπτου μετὰ δυνάμεως εἰς τὴν Κύπρον ἐπὶ τοὺς ἀπειθοῦντας τῶν βασιλέων [...] ταῦτα δὲ διαπραξάμενος τῆς μὲν Κύπρου κατέστησε στρατηγὸν Νικοκρέοντα, παραδοὺς τὰς τε πόλεις καὶ τὰς προσόδους τῶν ἐκπετεππωκῶτων βασιλέων, αὐτὸς δὲ μετὰ τῆς δυνάμεως ἐκπλεύσας ἐπὶ Συρίας τῆς ἄνω καλουμένης Ποσειδῖον καὶ Ποταμοὺς Καρῶν ἐκπολιορκήσας διήρπασεν. ἐτοίμως δὲ πλεύσας ἐπὶ Κιλικίας Μάλον εἶλε καὶ τοὺς ἐγκαταληφθέντας ἐλαφυροπώλησεν. ἐπόρθησε δὲ καὶ τὴν ἐγγὺς χώραν καὶ τὸ στρατόπεδον ὠφελείας ἐμπλήσας ἀπέπλευσεν εἰς τὴν Κύπρον»

¹⁰⁶ «ὁ δὲ Πτολεμαῖος, κατὰ νοῦν αὐτῶ τῶν πραγμάτων ἀπηνητότων, τότε μὲν ἀπῆρην εἰς Αἴγυπτον...»

¹⁰⁷ Εάν για τη μεταφορά των 10.000 στρατιωτών του Πτολεμαίου (βλ. χωρίο Διόδ. Βιβλ. ΧΧ.49.1-4 παρακάτω) απαιτούνταν 200 επιβατηγά πλοία, τότε προκύπτει ένας μέσος όρος 50 στρατιωτών ανά πλοίο. Επομένως, η αντίστοιχη δύναμη για τον Δημήτριο ήταν 260 πλοία, δεδομένου του αριθμού των στρατευμάτων του σε 13.000 και επιπλέον άλλα 10 για τους ιππείς των 500 αλόγων, χωρίς να είναι γνωστός ο αριθμός των πλοίων για τη μεταφορά των αλόγων.

¹⁰⁸ «ὁ δὲ Δημήτριος παραπλεύσας εἰς Κιλικίαν κάκειθεν ναῦς καὶ στρατιώτας προσλαβόμενος διέπλευσεν εἰς τὴν Κύπρον ἔχων πεζοὺς μὲν μυρίους πεντακισχιλίους, ἵππεις δὲ τετρακοσίους, ναῦς δὲ ταχυναυτούσας μὲν τριήρεις πλείους τῶν ἑκατὸν δέκα, τῶν δὲ βαρυτέρων στρατιωτίδων πενήκοντα

ων στον Δημήτριο και 150 στον Πτολεμαίο κατά την περιγραφή της ναυμαχίας που ακολούθησε μεταξύ τους (Πλουτ. *Δημ.* XVI.1-4)¹⁰⁹. Στην παράταξη της μάχης ο Διόδωρος αναφέρει για τον Δημήτριο σύνολο 108 πλοίων, συν 30 αθηναϊκές τετρήρεις και 7 φοινικικές επτήρεις (Διόδ. *Βιβλ.* XX.50.2-3)¹¹⁰. Ο Πολύαινος, στην περιγραφή της ναυμαχίας αναφέρει αντίστοιχα 170 πλοία για τον στόλο του Δημητρίου (Πολ. *Στρ.* IV.7.7)¹¹¹. Αντίστοιχα, ο Διόδωρος Σικελιώτης αποδίδει στον Πτολεμαίο 140 πολεμικά σκάφη και περισσότερα από 200 μεταγωγικά, καθώς και τα σκάφη που πήρε από τις κυπριακές πόλεις (Διόδ. *Βιβλ.* XX.49.1-

καί τρεῖς καί πόρια τῶν παντοδαπῶν ἱκανά τῷ πλήθει τῶν ἰππέων τε καί πεζῶν. καί τὸ μὲν πρῶτον κατεστρατοπέδευσεν ἐν τῇ παραλίᾳ τῆς Καρπασίας καί νεωκλήσας τὰ σκάφη χάρακι καί τάφρω βαθεῖα τὴν παρεμβολὴν ὠχύρωσεν ἔπειτα τοῖς πλησιχώροις προσβολὰς ποιησάμενος εἶλε κατὰ κράτος Οὐρανίαν καί Καρπασίαν, τῶν δὲ νεῶν τὴν ἱκανὴν φυλακὴν ἀπολιπὼν ἀνέζευξε μετὰ τῆς δυνάμεως ἐπὶ Σαλαμῖνα»

¹⁰⁹ «Αὐτὸς μὲν οὖν Πτολεμαῖος ἐπέπλει πεντήκοντα καί ἑκατὸν ναῦς ἔχων, ἐκ δὲ Σαλαμῖνος ἐκέλευσε Μενέλαον ἐξήκοντα ναυσίν, ὅταν μάλιστα σύστασιν ὁ ἀγὼν ἔχη προσφερόμενον τὰς Δημητρίου κόπτειν ἐξόπισθεν καί διαταράπτειν τὴν τάξιν. Δημήτριος δὲ ταῖς μὲν ἐξήκοντα ταύταις ἀντέταξε δέκα ναῦς, τοσαῦται γὰρ ἤρκουν στενὸν ὄντα τοῦ λιμένος ἐμφράζει τὸν ἔκπλου, αὐτὸς δὲ τὸ πεζὸν ἐκτάξας καί τοῖς ἀνατεινουσιν εἰς τὴν θάλασσαν ἀκρωτηρίοις περιχεάμενος, οὕτως ἀνίχηθη ναυσίν ἑκατὸν ὀγδοήκοντα. Προσμείξας δὲ ῥώμη καί βία πολλῇ, κατὰ κράτος ἐτρέψατο τὸν Πτολεμαῖον, αὐτὸν μὲν ὡς ἐνίκηθη διὰ ταχέων φυγόντα ναυσίν ὀκτῶ μόναις τοσαῦται γὰρ ἐκ πασῶν περιεσώθησαν, τῶν δ' ἄλλων αἰ μὲν ἐν τῇ ναυμαχίᾳ διεφθάρησαν, ἑβδομήκοντα δ' ἤλωσαν αὐτανδροί, τοῦ δ' ἐν ὀλκάσι παρορμούντος ὄχλου θεραπόντων καί φίλων καί γυναικῶν, ἔτι δ' ὀπλων καί χρημάτων καί μηχανημάτων, ἀπλῶς οὐδὲν ἐξέφυγε τὸν Δημήτριον, ἀλλ' ἔλαβε πάντα καί κατήγαγεν εἰς τὸ στρατόπεδον»

¹¹⁰ «αὐτὸς [ὁ Δημήτριος] δ' ἐκτάξας τὰς ναῦς ἀπὴντα τοῖς πολεμίοις, ἔχων τὰς ἀπάσας ὀκτῶ πλείους τῶν ἑκατὸν σὺν ταῖς πληρωθείσαις ἐκ τῶν χωρίων τῶν ληφθέντων. Τούτων δ' ἦσαν αἰ μέγιστα μὲν ἐπτήρεις, αἰ πλείσται δὲ πενήρεις. καί τὸ μὲν εὐώνυμον κέρας ἐπέιχον ἐπτήρεις ἐπτὰ Φοινίκων, τετρήρεις δὲ τριάκοντα τῶν Ἀθηναίων, Μηδίου τοῦ ναυάρχου τὴν ἡγεμονίαν ἔχοντος»

¹¹¹ «Δημήτριος ἐπολιόρκει Σαλαμῖνα τὴν ἐν Κύπρῳ τριήρεσιν ἑκατὸν ἑβδομήκοντα. Πτολεμαίου στρατηγὸς Μενέλεως ἐξήκοντα ναυσίν ἐφρούρει τὴν πόλιν, καί αὐτὸς Πτολεμαῖος προσεδοκάτω ναυσὶ τεσσαράκοντα καί ἑκατὸν ἐπιπλευσεῖσθαι. Δημήτριος πρὸς διακοσίας ὁμοῦ τριήρεις ἀξιόμαχος οὐκ ὦν τῆς Σαλαμῖνος ἄκραν ὑπερέχουσας περιπλεύσας ὑπὸ κρημνῷ λιμενίζοντι ναυλοχῶν ἐκρύπτετο. ἐπεὶ δ' ὁ Πτολεμαῖος τοὺς ὀπισθεν τοῦ κρημνοῦ μὴ προορώμενος κατήρεν ἐς θῖνα εὐορμον, ἀναπεπταμένον καί περὶ ἔκβασιν ἦν, ἐπιστρέψαντες οἱ περὶ τὸν Δημήτριον ἐξεφάνησαν καί παραχρῆμα ταῖς Αἰγυπτίαις ναυσίν ἄρτι προσορμιζόμεναις ἐμβάλλουσιν, ὥστε ὀξύτατον γενέσθαι τῆς νίκης τὸ τάχος. Πτολεμαῖος μὲν παραχρῆμα ἔφυγε Μενέλεως δὲ ἀπὸ Σαλαμῖνος ἀναχθεὶς ὡς προσβοηθήσων καί αὐτὸς Πτολεμαίῳ φεύγοντι συνέφευγεν»

4)¹¹². Παρά τις αριθμητικές διαφορές που παρουσιάζουν οι πηγές, ο Δημήτριος φαίνεται να διέθετε τουλάχιστον 163 πολεμικά πλοία, καθώς και τα απαιτούμενα μεταγωγικά, ενώ ο Πτολεμαίος τουλάχιστον 140, επιπροσθέτως τα σκάφη που προσέλαβε από τις κυπριακές πόλεις, καθώς και περισσότερα από 200 μεταγωγικά (βλ. Πίν. 2, σ. 60-61). Στη ναυμαχία, μπροστά στη Σαλαμίνα (Διόδ. Βιβλ. ΧΧ.49.4-53.2), ο Πτολεμαίος ηττήθηκε κατά κράτος και η Κύπρος ολόκληρη περιήλθε στον Δημήτριο, στα χέρια του οποίου τη βρήκε η εκπνοή του 4^{ου} αι. π.Χ.

▪ Ελάχιστα αργότερα, το 294 π.Χ. ο Πτολεμαίος επανήλθε και την υπέταξε οριστικά στο στέμμα του. Λίγο πιο πριν, το 295 π.Χ., αναφέρονται 150 πλοία που στάληκαν από την Κύπρο και την Πελοπόννησο στην Αθήνα, όπου βρισκόταν ο Δημήτριος και τα οποία ανέβασαν τον αριθμό του στόλου του σε 300, προστιθέμενα στα 150 που είχε ήδη από την Αθήνα (Πλουτ. Δημ. ΧΧΧΙΙΙ.4), αλλά επί της ουσίας, η πληροφορία βρίσκεται εκτός του χρονικού πλαισίου της παρούσας μελέτης.

Για τους δύο αιώνες που εξετάστηκαν, παρατηρείται έντονη ναυτική πολεμική κίνηση, η οποία φαίνεται να σταμάτησε μόνο στο β΄ μισό του 5^{ου} αι. π.Χ., οπότε οι πηγές σιγούν γενικότερα για τα γεγονότα στην Κύπρο. Το σύνολο των αναφορών δεν καλύπτει πλήρως κάθε ναυτικό γεγονός ή τη μετακίνηση κάθε ναυτικής μοίρας στα κυπριακά νερά τη συγκεκριμένη περίοδο, ούτε και οι παραδιδόμενοι αριθμοί των σκαφών συμφωνούν πάντοτε μεταξύ τους. Επομένως, η εικόνα που σχηματίζεται είναι αποσπασματική. Είναι, παρά ταύτα, ενδεικτική της ναυτο-στρατηγικής σημασίας της Κύπρου στην Κλασική περίοδο. Αυτό που διαφαίνεται σαφώς είναι ότι οι στόλοι των δυνάμεων της εποχής δεν έπαψαν να χρησιμοποιούν την Κύπρο ως σταθμό και ως στόχο, ούτε να εμπλουτίζουν συνεχώς τον αριθμό τους με κυπριακά σκάφη. Ούσα στο όριο των επικρατειών των μεγάλων δυνάμεων που δρούσαν στους δύο αυτούς αιώνες, βρέθηκε στο πεδίο αναταγωνισμού τους, ακριβώς εξαιτίας των

¹¹² «Πτολεμαίος δὲ πυθόμενος τὴν τῶν ἰδίων ἦταν ἐξέπλευσεν ἐκ τῆς Αἰγύπτου δύναμιν ἔχων ἀξιόλογον πεζικὴν τε καὶ ναυτικὴν. κατενεχθεὶς δὲ τῆς Κύπρου πρὸς Γάφον ἔκ τε τῶν πόλεων παρέδεξατο τὰ σκάφη καὶ παρέπλευσεν εἰς Κίπρον τῆς Σαλαμίνας ἀπέχον σταδίου διακοσίου. εἶχε δὲ τὰς πάσας ναῦς μακρὰς ἑκατὸν καὶ τεσσαράκοντα· τούτων δ' ἦν ἡ μεγίστη πεντήρης, ἡ δ' ἐλάχιστη τετρήρης· στρατιωτικὰ δὲ πόρια ταῦταις ἐπικολούθει πλείω τῶν διακοσίων, ἄγοντα πεζοὺς οὐκ ἐλάττους τῶν μυρίων. οὗτος μὲν οὖν πρὸς Μενέλαον κατὰ γῆν ἔπεμψε τινὰς, διακελευόμενος τὰς ναῦς, ἂν ἦ δυνατόν, κατὰ τάχος ἐκ τῆς Σαλαμίνας πρὸς αὐτὸν ἀποστεῖλαι, οὔσας ἐξήκοντα. ἤλπιζε γάρ, εἰ προσλάβοι ταύτας, ραδίως κρατήσῃν τῆ ναυμαχία, διακοσίοις σκάφεσιν ἀγωνιζόμενος»

ναυτικών της δυνατοτήτων και της ναυτικής/στρατηγικής της θέσεως. Πέρσες και Αθηναίοι, Αλέξανδρος και Πέρσες, Αντιγονίδες και Πτολεμαίοι προσπάθησαν πάση θυσία να περιλάβουν την Κύπρο στη σφαίρα επιρροής τους, εξαιτίας ακριβώς των χαρακτηριστικών αυτών, τα οποία ο Αρταξέρξης και ο Αλέξανδρος περιέγραψαν επακριβώς (βλ. παραπάνω). Ο Πτολεμαίος, δε, επεδίωξε με κάθε τρόπο την συμπερίληψη της Κύπρου στην επικράτειά του ώστε εμφανίζεται τέσσερις φορές να επιχειρεί την κατάληψή ή τη διατήρησή της (321, 315, 312, 306 π.Χ.) μέχρι που να το καταφέρει οριστικά το 294 π.Χ. Και αυτό γιατί οι «μεγάλες δυνάμεις» των Περσών, του Αλέξανδρου ή των Αντιγονιδών είχαν κάποια εναλλακτική λύση ως προς τις ναυτικές/ναυπηγικές δυνατότητες της Κύπρου με την κατοχή άλλων αντίστοιχων περιοχών, όπως η Φοινίκη, η Κιλικία ή τα μικρασιατικά παράλια. Η επικράτεια του Πτολεμαίου, όμως, ακόμη και αν η Κύπρος δεν είχε τη στρατηγική θέση που είχε, ελέγχοντας το σύνολο των ναυτικών οδών επικοινωνίας της Ανατολικής Μεσογείου, θα συνέχιζε να του είναι απαραίτητη εξαιτίας των ναυπηγικών δυνατοτήτων της (ξυλεία, τεχνογνωσία), οι οποίες έλειπαν από την αιγυπτιακή επικράτεια (Hauben 1987, 219).

Με τις αποσπασματικές πληροφορίες που παραδίδονται και θεωρώντας το μικρότερο παραδιδόμενο αριθμό ως αληθινό, 33 φορές ναυτικές μοίρες ή και στόλοι ολόκληροι εισέπλευσαν ή απέπλευσαν από τα νερά της Κύπρου στη διάρκεια των δύο αιώνων. Τουλάχιστον 1591 σκάφη έφθασαν στην Κύπρο, χωρίς να συμπεριλαμβάνεται σε αυτά ο αριθμός των σκαφών που δεν καθορίζεται. Αντίστοιχα, απέπλευσαν 578 σκάφη, από τα οποία 400 κυπριακά. Σε αυτά πρέπει να προστεθούν τα μη βυθισθέντα στις πολεμικές επιχειρήσεις από αυτά που κατέπλευσαν, και επιπλέον οι φορές που η Κύπρος αναφέρεται να συμμετέχει με μη παραδιδόμενο αριθμό πλοίων σε ένα μεγαλύτερο στόλο. Αναφέρονται επιπλέον 460 πλοία τα οποία απλά βρίσκονται στην Κύπρο. Πρόκειται για τα πλοία του Ευαγόρα, τα πλοία των τεσσάρων βασιλέων που πολιορκούσαν το Μάριον και τα 60 του Μενελάου όταν αυτός πολιορκήτο στη Σαλαμίνα (βλ. Πίν. 2, σ. 60-61).

Στους δύο αιώνες έγιναν επίσης τέσσερις μεγάλες ναυμαχίες όπου συμμετείχαν: Στην πρώτη (Ιωνική Επανάσταση) ακαθόριστος αριθμός σκαφών. Στη δεύτερη, μεταξύ των δυνάμεων του Κίμωνα και του Αρτάβαζου 500 πλοία. Στην τρίτη, μεταξύ Ευαγόρα και Περσών και πάλι 500 πλοία, συν τα ληστρικά του. Στην τελευταία μεταξύ Δημητρίου και Πτολεμαίου 308 τουλάχιστον πολεμικά σκάφη, χωρίς να συνυπολογίζονται τα «πόρια» του Πτολεμαίου που αναφέρονται, τα 60 πλοία του Μενελάου που δε λαμβάνουν μέρος στην κυρίως ναυμαχία και τα πλοία που συνελέγησαν από τις πόλεις της Κύπρου από τον Πτολεμαίο

ο. Βοηθητικά πλοία, δε, και μεταγωγικά θα πρέπει να συνυπολογίζονται σε όλες τις περιπτώσεις σε αριθμούς ανάλογους με τα πολεμικά πλοία που αναφέρονται.

Αξιοσημείωτες για τις ναυτικές δυνατότητες της Κύπρου είναι οι αναφορές (παραπάνω) στους κυπριακούς στόλους, οι οποίοι εμφανίζονται να συναγωνίζονται σε αριθμό, τους στόλους πολύ μεγαλύτερων δυνάμεων. Τα 200 πλοία, τα οποία καταφέρνει να συγκεντρώσει ο Ευαγόρας αποτελούν δύναμη, η οποία είναι μεγαλύτερη από τις αντίστοιχες δυνάμεις που καταφέρνουν να συγκεντρώσουν οι Πτολεμαίος (140 ή 150) και Δημήτριος (153 ή 170 ή 190), με τις τεράστιες επικράτειες, σχεδόν ένα αιώνα αργότερα. Αντίστοιχος είναι και ο αριθμός των 200 σκαφών που συγκέντρωσαν οι τέσσερις κύπριοι βασιλείς, οι οποίοι πολιορκήσαν το Μάριον το 321 π.Χ., όταν με 200 τριήρεις εκστράτευσαν στην Κύπρο οι Αθηναίοι, αρχικά με τον Χαριτιμίδη (458 π.Χ.) και αργότερα με τον Κίμωνα (450/449 π.Χ.). Ο ίδιος αριθμός δεν ξεπεράστηκε ούτε από τους Δημήτριο και Πτολεμαίο. Το ίδιο μέγεθος δείχνει και η περίπτωση της κυπριακής συμμετοχής στην εκστρατεία του Ξέρξη στην Ελλάδα, όπου η Κύπρος συμμετείχε με 150 πλοία, όταν ο πλήρης περσικός στόλος, συγκεντρωμένος από όλη την Ανατολική Μεσόγειο και τα μικρασιατικά παράλια έφτανε τα 1207 πλοία (Ηροδ. *Ιστ.* VII.89.2). Επομένως, η κυπριακή συμμετοχή αποτελούσε το 1/8 ή το 12.5% του συνόλου, λαμβανομένου υπόψιν του γεγονότος ότι αποτελούσε τον μέγιστο δυνατό στόλο που θα μπορούσε να συγκεντρώσει η περσική αυτοκρατορία. Ο αριθμός των 120 πλοίων, τα οποία οι κύπριοι βασιλείς έθεσαν στη διάθεση του Αλέξανδρου, είναι ακόμη εντυπωσιακότερος με δεδομένο ότι ο στόλος του Αλέξανδρου έφτανε μόλις τα 224 πλοία (Hauben 1987, 218). Γενικά, οι Κύπριοι κατείχαν ιδιαίτερη θέση ανάμεσα στις ναυτικές δυνάμεις της εποχής, όπως αποδεικνύεται από τους Πίνακες 1 και 2 (σελ. 27 και 58-59 αντίστοιχα). Το γεγονός αυτό έκανε την Κύπρο διεκδικούμενο χώρο από όλες τις μεγάλες δυνάμεις της περιόδου. Η διεκδίκηση αυτή υλοποιημένη σε δίκτυο λιμενικών έργων εμφανίζεται στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. όπως θα φανεί συμπερασματικά από την παρούσα μελέτη στο Κεφ. Η, ενώ αντίστοιχο δίκτυο οχυρωματικών έργων την ίδια περίοδο δείχνει την ίδια τάση (Balandier 1999 και 2000).

Πίνακας 2

ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΓΕΓΟΝΟΣ	ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ
499 π.Χ.	← Ακαθόριστος	Συμμετοχή στο βασιλικό στόλο κατά των Ιώνων	Λυσανίας Μαλλώτης 861.A-C
498 π.Χ.	← Ακαθόριστος	Κατάπλους Αρτυβίου στην Κύπρο	Ηρόδ. /στ. V.108
498 π.Χ.	← Ακαθόριστος	Κατάπλους Ιώνων στην Κύπρο	Ηρόδ. /στ. V.108
494 π.Χ.	← Ακαθόριστος	Συμμετοχή στη ναυμαχία της Λάδης	Ηρόδ. /στ. V.108
480 π.Χ.	→ [150]	Εκστρατεία Ξέρξη στην Ελλάδα	Ηρόδ. /στ. VII.90
479 π.Χ.	← 50 ή ← 80	Εκστρατεία Πausανίας στην Κύπρο	Θουκ. /στ. 1.94 Διοδ. Βιβλ. II.44.2
468 π.Χ.	→ [μέρος από 340 ή → μέρος από 350 ή 600]	Πέρσες κατά Κίμωνα στον Ευρυμέδοντα	Διοδ. Βιβλ. XI.60.5-7 Πλουτ. Κίμ. XII.4-6
468	→ [80]	Αναμενόμενα από Πέρσες στον Ευρυμέδοντα (κυπριακά ή φοινικικά πλοία)	Διοδ. Βιβλ. XI.60.5-7 Πλουτ. Κίμ. XII.4-6
461 π.Χ.	→ [μέρος από 300]	Για τον περσικό, στόλο κατά του Ιναρό στην Αίγυπτο	Διοδ. Βιβλ. XI.3.7-8
459 π.Χ.	← 200	Εκστρατεία Αθηναίων στην Κύπρο (Χαρτιμίδης)	Θουκ. /στ. I.104.2 Διοδ. Βιβλ. XI.74.3
459-454 π.Χ.	→ [μέρος από 300]	Για τον νέο στόλο των Περσών κατά της Αιγύπτου	Ισοκ. Ερρ. 86
450/449 π.Χ.	← 200 ή 140	Εκστρατεία Κίμωνα στην Κύπρο	Πλουτ. Κίμ. XVIII.1-4 Διοδ. Βιβλ. XII.2-4 Θουκ. /στ. 1.112.2-4
450/49 π.Χ.	← 300	Η ναυτ. δύναμη του Αρτάβαζου στην Κύπρο κατά του Κίμωνα	Διοδ. Βιβλ. XII.2-4
405 π.Χ.	← 8 ή ← 10 ή 1	Ο Κόνων στην Κύπρο μετά τους Αιγός Ποταμούς	Ξεν. Ελλ. II.1.29 Πλουτ. Λυσ. XI.5 Διοδ. Βιβλ. XIII.106.6
494 π.Χ.	→ [40]	Απόπλους του Κόνωνα για τη ναυμαχία στην Κνίδο	Διοδ. Βιβλ. XIV.39.4
390 π.Χ.	← 10 τουλάχιστον	Κατάπλους Χαβρία προς βοήθεια του Ευαγόρα	Ξεν. Ελλ. V.1.10
381 π.Χ.	↓ [200 τουλάχιστον]	Τα πλοία του Ευαγόρα	Βιβλ. XV.3.4
381 π.Χ.	← 300 τουλάχιστον	Τα πλοία των Περσών υπό τον Γλω κατά του Ευαγόρα	Βιβλ. XV.2.1
381 π.Χ.	→ [10]	Απόπλους του Ευαγόρα στην Αίγυπτο προς βοήθεια	Διοδ. Βιβλ. XV.4.3

351 π.Χ.	← 40	Κατάπλους Φωκίωνα και Ευαγόρα Β' κατά των επαναστατών Κυπρίων	Διοδ.Βιβλ. XVI.42.7-8
	← 40	Κατάπλους Αμύντα και αναχώρησή του για την Αίγυπτο	Διοδ. Βιβλ. XVII.48.3 ΑΙεξ. II.13.2-3
332 π.Χ.	→ [120]	Ο στόλος των κυπρίων βασιλέων στον Αλέξανδρο στη Σιδώνα	App. ΑΙεξ. II.20.3
321 π.Χ.	↓ [περίπου 200]	Ο στόλος των 4 βασιλέων που πολιορκεί το Μάριον	App. <i>Τά μετά Αλέξανδρον</i> FHG IIB p. 648 fr. 156. 10.6
315 π.Χ.	← Ακαθόριστος	Κατάπλους Σελεύκου από Αιγαίο	Διοδ. Βιβλ. XIX.60.4
315 π.Χ.	← 100	Κατάπλους Πολυκλείτου	Διοδ. Βιβλ. XIX.61.4-5
315 π.Χ.	→ 50	Απόπλους Πολυκλείτου	Διοδ. Βιβλ. XIX.61.4-5
315 π.Χ.	→ Ακαθόριστος	Μεταφορά στρατευμάτων στην Καρία	Διοδ. Βιβλ. XIX.61.4-5
315 π.Χ.	← ?50→	Κατάπλους και απόπλους Πολυκλείτου	Διοδ. Βιβλ. XIX.64.8
306 π.Χ.	← <163 +μεταγωγικά ή ← 190 ή ← 170	Στόλος Δημητρίου Πολιορκητή	Διοδ. Βιβλ. XX.47.1 Πλουτ. Δημ. XVI.1-4 Πολ. Στρ. IV.7.7
306 π.Χ.	←140 +<200 πόρια + κυπρ. ← 150 ← 140	Στόλος Πτολεμαίου	Διοδ. Βιβλ. XX.49.1-4 Πλουτ. Δημ. XVI.1-4 Πολ. Στρ. IV.7.7
306 π.Χ.	↓ 60 → 60	Στόλος Μενελάου	Πλουτ. Δημ. XVI.1-4 Πολ. Στρ. IV.7.7
306 π.Χ.	→ 8 → →	Απόπλους Πτολεμαίου με τα πλοία στα οποία διασώθηκε	Πλουτ. Δημ. XVI.1-4 Πολ. Στρ. IV.7.7
295 π.Χ.	→ [μέρος από 300]	Ενίσχυση στόλου Δημητρίου	Διοδ. Βιβλ. XX.53.1 Πλουτ. Δημ. 33.2
Σύνολα*	← [1591] τουλάχιστον + ακαθόριστοι αριθμοί → 578, από τα οποία 400 κυπριακά + μέρος από 940 ως κυπριακές συμμετοχές ↓ 460, από τα οποία εξέπλευσαν τα 60 του Μενελάου		

Κατάπλους (←), απόπλους (→) ή παρουσία (↓) πολεμικών σκαφών στην Κύπρο τους 5^ο και 4^ο αι. π.Χ. Εντός αγκυλών ([]) τα κυπριακά πλοία. Τα σύνολα υπολογίζονται προσθέτοντας το μικρότερο παραδιδόμενο αριθμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΑ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

Οι μαρτυρίες που αναφέρονται άμεσα σε κυπριακά λιμάνια, σύγχρονες της Κλασικής περιόδου, περιορίζονται ουσιαστικά στον *Περίπλου* του Σκύλακα του Καρυανδέα και τα αναφερόμενα στον λόγο του Ισοκράτη *Ευαγόρας* για το λιμάνι της Σαλαμίνας. Μία σειρά από μεταγενέστερες πηγές, κυρίως της Ρωμαϊκής περιόδου, κάνουν μνεία για το υπάρχον τότε λιμενικό δίκτυο, το οποίο δεν μπορεί παρά σε αρκετές θέσεις να ταυτίζεται με το προϋπάρχον. Η αναγωγή δεν θα πρέπει να θεωρηθεί ιδιαίτερα τολμηρή, εφόσον οι θέσεις που επιλέχθηκαν για λιμενικές εγκαταστάσεις ή ως λιμενικά καταφύγια στη διάρκεια της αρχαιότητας είχαν άμεση σχέση με τη μορφολογία των ακτών και τις επικρατούσες ανεμολογικές συνθήκες. Οι συνθήκες αυτές δεν φαίνεται να άλλαξαν δραστικά ούτε στη διάρκεια της αρχαιότητας, ούτε μέχρι σήμερα (Murray 1995, 23-32' βλ. Κεφ. Ε.2), παρά τις τοπικές διαφοροποιήσεις που σίγουρα υπήρξαν (Flemming 1978, Morhange *et al.*, 2000' βλ. Κεφ. Ε.1). Έχοντας αυτό υπόψη δεν θα μπορούσαν να μην εξετάζονται πηγές, όπως τα *Γεωγραφικά* του Στράβωνα και ο ανώνυμος *Σταδιασμός* της Ύστερης Ρωμαϊκής περιόδου, εφόσον αποτελούν ουσιαστικά τα βασικά κείμενα που αναφέρονται ευθέως σε λιμενικές θέσεις και εγκαταστάσεις. Ακόμη και έργα όπως η *Γεωγραφική Υφήγησις* του Πτολεμαίου και η *Φυσική Ιστορία* του Πλίνιου, με την απλή παράθεση παραλίων πόλεων-οικισμών, παρέχουν ενδείξεις για χώρους αναζήτησης λιμενικών εγκαταστάσεων, που ενδεχομένως προϋπάρχουν της περιόδου κατά την οποία αναφέρονται και ίσως μάλιστα η χρήση τους ως λιμενικών σταθμών να καθόρισε τη γένεσή τους.

Δυστυχώς, δεν έχουν διασωθεί περίπλοι της Κλασικής περιόδου, οι οποίοι να αναφέρουν την Κύπρο, πλην του έργου του Ψευδοσκύλακα. Ανάμεσα στους γνωστούς συγγραφείς περιπλόων αναφέρεται ο σύγχρονος του Ηρόδοτου κιτιέας Δαμάστης ή Δαμαστής (Jacoby 1957, 148' Λάζος 1996, 210). Ο Στράβων (*Γεωγρ.* Ι.3.1) τον αναφέρει, επικρίνοντάς τον σαν απρόσεκτο συγγραφέα. Στη *Ρωμαϊκή Αρχαιολογία* (Ι. 72.3) του Διονυσίου Αλικαρνασσία ο συγγραφέας αναφέρεται ως «Δαμαστής ὁ Σιγεύς» και στο *Περί Θουκυδίδου* (V.15) ως «Δαμάστης ὁ Σιγιεύς». Του αποδίδονται δύο έργα το *Περίπλους* και *Περί Εθνών*, αλλά δεν έχουν σωθεί. Εάν επρόκειτο για κύπριο συγγραφέα πιθανότατα στο έργο του θα περιλάμβανε πληροφορίες και για την Κύπρο. Η Κύπρος αναφερόταν και σε άλλα

γεωγραφικά έργα όπως ο χάλκινος χάρτης του Αρισταγόρα της Μιλήτου, όπως σημειώνει ο Ηρόδοτος (V.49)¹¹³.

Έμμεσες μαρτυρίες για την ύπαρξη λιμανιών υπάρχουν και σε ιστορικές πηγές που αναφέρονται στην υπό εξέταση περίοδο, όπως στην *Βιβλιοθήκη Ιστορική* του Διόδωρου Σικελιώτη, στους *Βίους* του Πλούταρχου σχετικά με τη ναυμαχία μεταξύ Δημητρίου Πολιορκητή και Πτολεμαίου στη Σαλαμίνα. Αντίστοιχα, μαρτυρίες με έμμεση αναφορά σε λιμάνια εντοπίζονται και σε κείμενα που αφορούν στη Ρωμαϊκή περίοδο, όπως οι *Πράξεις των Αποστόλων* και το απόκρυφο ευαγγέλιο *Περίοδοι και μαρτύριον του αγίου Βαρνάβα του άποστόλου*, από τα οποία αντλείται υλικό για την υπόσταση λιμανιών που πιθανόν προϋπήρχαν, ανιχνεύοντας έτσι την ιστορική τους εξέλιξη.

Δ.1 ΨΕΥΔΟΣΚΥΛΛΞ¹¹⁴

Βασικό κείμενο, χρονολογούμενο στην Κλασική περίοδο, με αναφορά στα λιμάνια της Κύπρου αποτελεί ο *Περίπλους τῆς θαλάσσης τῆς οἰκουμένης Εὐρώπης, καὶ Ἀσίας, καὶ Λιβύης, καὶ ὅσα καὶ ὅποια ἔθνη ἕκαστα, ἐξῆς καὶ χώραι, καὶ λιμένες, καὶ ποταμοί, καὶ ὅσα μήκη τῶν πλῶν, καὶ αἱ νῆσοι αἱ ἑπτὰ αἱ οἰκούμεναι, καθ' ὅ,τι ἐκάστη κείται τῆς ἠπείρου* (στο εξῆς *Περίπλους*) του Σκύλακα Καρυανδέα. Το έργο χρονολογείται κατά τον D.J. Blackman (1982, 79) στα τέλη του 4^{ου} αι. π.Χ., αν και γενικότερα αποδεκτή χρονολογία είναι τα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ., παρά το ότι η ακριβής χρονολόγησή του συσκοτίζεται από την ύπαρξη τριών αρχαίων συγγραφέων με το όνομα Σκύλαξ, οι δύο μάλιστα με το επίθετο Καρυανδεύς και αμφότεροι με την ιδιότητα του θαλασσοπόρου. Ο πρώτος έζησε στα τέλη του 6^{ου} και στις αρχές του 5^{ου} αι. π.Χ. και περιέπλευσε, κατ' εντολή του Δαρείου (521-485 π.Χ.), τον Ινδό ποταμό και την Αραβική χερσόνησο για να καταλήξει, στην Ερυθρά Θάλασσα (Ηροδ. *Ιστ.* IV, 44). Του αποδίδονται τα έργα *Γης Περίοδος* και *Παράπλους των Ηρακλείων Στη-*

¹¹³ «Ἀπικνέεται δ' ὦν ὁ Ἀρισταγόρης ὁ Μιλήτου τύραννος ἐς τὴν Σπάρτην Κλεομένεος ἔχοντος τὴν ἀρχήν. Τῷ δὴ ἐς λόγους ἦγε, ὡς Λακεδαιμόνιοι λέγουσι, ἔχων χάλκεον πῖνακα ἐν τῷ γῆς ἀπάσης περιόδος ἐνετέμνητο καὶ θάλασσά τε πᾶσα καὶ ποταμοὶ πάντες [...] δεικνύς δέ ἔλεγε ταῦτα ἐς τῆς γῆς τὴν περίοδον τὴν ἐφέρετο ἐν τῷ πῖνακι ἐντετμημένην [...] Τούτοισι δέ πρόσουροι Κίλικες, κατήκοντες ἐπὶ θάλασσαν τήνδε, ἐν τῇ ἦδε Κύπρος νῆσος κείται, οἱ πεντακόσια τάλαντα βασιλέα τὸν ἐπέτειον φόρον ἐπιτελέουσι. Κιλικῶν δέ τῶνδε ἔχονται Ἀρμένιοι...»

¹¹⁴ Τα κείμενα καταγράφονται και αναφέρονται περιληπτικά στοιχεία που τα αφορούν, καθώς αναλύονται περαιτέρω για κάθε μία θέση ξεχωριστά στα Κεφ. Στ. και Ζ.

λών. Στον δεύτερο Σκύλακα Καρυανδέα, τον φερόμενο ως Νεότερο (Casson 1991, 114· Λάζος 1994 και 1996) ή Ψευδοσκύλακα αποδίδεται ο Περίπλους. Γενικότερα αποδεκτή είναι σύμφωνα με τους W. Smith (1861, 753) και E.H. Bundbury (1883, 385) η άποψη ότι το έργο αποδίδεται σε άγνωστο συγγραφέα, ο οποίος έζησε στο πρώτο μισό της βασιλείας του Φιλίππου (360 π.Χ. - 336 π.Χ.) και απέδωσε το έργο του στον πρώτο Σκύλακα, εξαιτίας του κύρους του ονόματός του. Με εσωτερικά κριτήρια αποδεικνύεται ότι το έργο γράφτηκε πολύ μετά τον Ηρόδοτο, ενώ ταυτόχρονα φαίνεται να αγνοεί σημαντικές πόλεις, οι οποίες ιδρύονται στα χρόνια του Αλέξανδρου, όπως για παράδειγμα την Αλεξάνδρεια στην Αιγύπτο. Έτσι, ο συγγραφέας εμφανίζεται συχνά στη βιβλιογραφία και ως Ψευδοσκύλαξ.

Τέλος, σε ένα τρίτο Σκύλακα, πιθανότα Αλικαρνασσία, αστρονόμο και μαθηματικό, που έζησε το 2^ο αι. π.Χ., σύγχρονο του Παναιτίου, θα πρέπει να αποδοθούν τα έργα *Τὰ κατὰ τὸν Ἡρακλείδην, τῶν Μυλασσῶν βασιλέα* και η *Ἀντιγραφὴ πρὸς τὴν Πολυβίου Ἱστορία* (Λάζος 1996, 212). Η σύγχυση περί τον Σκύλακα φαίνεται ότι ξεκινάει από τον Σουΐδα, ο οποίος απέδωσε στον πρώτο Σκύλακα όλα τα παραπάνω έργα. Στη πραγματικότητα δεν έχει πλήρως ακόμη αποδειχθεί με απόλυτη βεβαιότητα ποιο έργο πρέπει να αποδοθεί σε ποιον από τους τρεις συγγραφείς (Κουτρούμπας 1999, 96). Συμπερασματικά, φαίνεται ότι ο Περίπλους αποτελεί έργο των μέσων του 4^{ου} αι. π.Χ. με άγνωστο συγγραφέα, τον φερόμενο ως Ψευδοσκύλακα ή Σκύλακα τον Νεότερο και είτε είναι πρωτότυπο είτε αποτελεί αντιγραφή ή αντλεί ολόκληρο ή μέρος του υλικού του από προγενέστερους συγγραφείς, μεταξύ των οποίων ενδεχομένως και από τον αρχαϊκό Σκύλακα.

Στο κείμενο (77.103)¹¹⁵, σε σχέση με την Κύπρο, αναφέρονται ονομαστικά επτά πόλεις στην παραλία (Σαλαμίς, Καρπασία, Κερύνεια, Λάπηθος, Σόλοι, Μάριον και Αμαθούς), ενώ ομαδικά σημειώνονται οι πόλεις της ενδοχώρας (Εικ. 1). Ο κατάλογος του Ψευδοσκύλακα θα μπορούσε, επομένως, να συμπληρωθεί για τη συγκεκριμένη περίοδο με την Πάφο, το Κούριον, το Κίτιον και την Ταμασσό και το Κίτιον. Ο G. Hill (1940, 113) δίνει για την Κυπροκλασική περίοδο κατάλογο έντεκα πόλεων-βασιλείων και ο Διόδωρος Σικελιώτης αναφέρει για τα μέσα του 4^{ου} αι. εννέα, αφού είχαν περιέλθει στο Κίτιον, το Ιδάλιον και η Ταμασσός (βλ. Κεφ. Α).

¹¹⁵ «Κατὰ δὲ Κιλικίαν ἐστὶ νῆσος Κύπρος, καὶ πόλεις ἐν αὐτῇ αἰδεῖ Σαλαμίς Ἑλληνίς, λιμένα ἔχουσα κλειστὸν χειμερινόν, Καρπάσεια, Κερύνεια, Λήπηθις Φοινίκων, Σόλοι (καὶ αὕτη λιμένα ἔχει χειμερινόν), Μάριον Ἑλληνίς, Ἀμαθοῦς (αὐτόχθονές εἰσιν) αὗται πᾶσαι λιμένας ἔχουσαι ἐρήμους. Εἰσὶ δὲ καὶ ἄλλαι πόλεις ἐν μεσογεῖα βάρβαρον»

Ιδιαίτερη, απορία προκαλεί το γεγονός ότι στο κείμενο του Ψευδοσκύλακα δεν αναφέρονται η Πάφος, το Κούριον και το Κίτιον, όντας παραλιακές πόλεις και με μαρτυρημένη ύπαρξη στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ. Ως προς την Πάφο, την Παλαίπαφο ακόμα στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ.¹¹⁶, η απουσία αναφοράς θα μπορούσε να δικαιολογηθεί με τη συμπερίληψή της στις πόλεις της ενδοχώρας, εξαιτίας της απόστασης του οικισμού από τη θάλασσα, αν και πιθανότατα διέθετε κάποιες λιμενικές εγκαταστάσεις/διευκολύνσεις (βλ. Κεφ. Στ.2.2). Παραμένει, επίσης, το ερώτημα σχετικά με το Κούριον και το Κίτιον, από τα οποία το δεύτερο διέθετε αρχαιολογικά τεκμηριωμένο λιμάνι στην Κλασική περίοδο, πιθανότατα κλειστό, όπως αυτό που σημειώνει ο *Περίπλους* για τη Σαλαμίνα (βλ. Κεφ. Στ.5).

Λαμβανομένης υπόψη της περιληπτικής αναφοράς στις παράλιες πόλεις της Κύπρου, φαίνεται ο συγγραφέας να μην έχει προσωπική γνώση αυτών που αναφέρει και ίσως για αυτό παραλείπει τις δύο πόλεις, δεν παραδίδει καμία περαιτέρω πληροφορία και ομαδοποιεί τις πόλεις του εσωτερικού. Την υπόθεση φαίνεται να ενισχύει και η τελευταία φράση του κειμένου που αναφέρεται στην Κύπρο: «*Ἐπάνειμι καὶ πάλιν ἐπὶ τὴν ἡπειρον, ὅθεν ἐξετραπόμην*» (*Περίπλους* 77.103), όπου δίνεται η εντύπωση ότι ο συγγραφέας σημειώνει πληροφορίες σαν να βρίσκεται μπροστά από χάρτη, παρά περιηγούμενος ο ίδιος. Συνεπώς, θα έπρεπε ίσως να υποτεθεί ότι ο συγγραφέας αντλεί πληροφορίες από προγενέστερους συγγραφείς ώστε το κείμενο να αποδίδει την εικόνα όχι των μέσων του 4^{ου} αι. αλλά προγενέστερης περιόδου.

Στην πραγματικότητα αναφέρονται ως πόλεις με λιμάνι ικανό να καλύψει χειμερινές ανάγκες μόνο η Σαλαμίνα και οι Σόλοι. Το λιμάνι της Σαλαμίνας, μάλιστα, αναφέρεται και ως κλειστό, ενώ όλες οι υπόλοιπες πόλεις αναφέρονται με λιμάνια έρημα.

Τι εννοείται άραγε με τον όρο «λιμένας έρημους»; Εάν κυριολεκτεί είναι πιθανόν οι πόλεις να διέθεταν, όντως, έρημα λιμάνια, εξαιτίας των ταραγμένων συνθηκών που επικρατούν τον 5^ο και τον 4^ο αι. π.Χ. στο νησί (βλ. Κεφ. Α). Την εικόνα μάλιστα που δίνει ο Ψευδοσκύλαξ εντείνει η πληροφορία από τον Ισοκράτη ότι ο Ευαγόρας παρέλαβε τη Σαλαμίνα, στα 411 π.Χ., σε κακή κατάσταση «...*οὔτε λιμένα κεκτημένην*...» (*Ευαγ.* 47).

Η περιγραφόμενη κατάσταση παρουσιάζει μια αντίφαση. Με την ιδιαίτερη θέση του Κιτίου στην Κυπροκλασική περίοδο, όπου επικρατεί το φοινικικό στοιχείο με το έντονο εμπορικό ενδιαφέρον (βλ. Κεφ. Β.3) θα ήταν αναμενόμενο να αναφέρεται το αρχαιολογικά τεκ-

¹¹⁶ Η απουσία αναφοράς θα μπορούσε να αποτελεί έτσι άλλη μια ένδειξη χρονολόγησης του *Περίπλου*, πριν από την ίδρυση της Νέας Πάφου στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ.

μηριωμένα υπαρκτό λιμάνι του (βλ. Κεφ. Στ.5). Αντίθετα, αναφέρονται τα «έρημα» λιμάνια των υπόλοιπων πόλεων. Επιπρόσθετα, η διείσδυση εισαγομένων αγαθών παρουσιάζεται σε όλες τις παράλιες πόλεις, μολονότι αναφέρονται με έρημα λιμάνια. Θα έπρεπε, άραγε, να αναζητηθεί κάποια άλλη ερμηνεία για τον συγκεκριμένο όρο;

Ο Ρ. Aupert (1984, 14, βλ. και Κεφ. Στ.4.2) πρότεινε τη διόρθωση του κειμένου σε «λιμένες θερινούς» ώστε να αντιπαράτιθεται ο χαρακτηρισμός με το λιμένες χειμερινούς που αποδίδει ο Ψευδοσκύλαξ, στην ίδια πρόταση, στα λιμάνια των Σόλων και της Σαλαμίνας. Επιπλέον, ερμηνεύει τον όρο θερινός με την απουσία λιμενικών κατασκευών. Η συγκεκριμένη πρόταση θα έδινε πραγματικά μια εύλογη λύση στο πρόβλημα. Εν τούτοις, δεν καλύπτει την περίπτωση του λιμανιού του Κιτίου, το οποίο διέθετε εγκαταστάσεις (βλ. Κεφ. Στ.5) και παρά ταύτα δεν αναφέρεται στο κείμενο του Ψευδοσκύλακα. Γενικά, το ερώτημα που τίθεται σχετικά με τη χρησιμοποιούμενη ορολογία στο κείμενο του Ψευδοσκύλακα, αλλά και άλλων μεταγενέστερων κειμένων που αναφέρονται σε λιμάνια (*Σταδιασμός, Γεωγραφικά Στράβωνα*, κλπ.) παραμένει ουσιαστικά αναπάντητο. Έτσι, δεν είναι γνωστό τι ακριβώς εννοείται με τους προσδιορισμούς ή χαρακτηρισμούς που χρησιμοποιούνται και πώς αυτοί διαφοροποιούν χρήσεις ή εγκαταστάσεις στις συγκεκριμένες θέσεις. Προσπάθεια για την ερμηνεία τέτοιων όρων έχει επιχειρήσει σε δύο κείμενα του ο J. Leonard (1995, 228-246 και 1997, 163-200), όμως το τοπίο δεν έχει διασαφηνιστεί πλήρως, καθώς τα αρχαιολογικά ευρήματα δεν συμφωνούν πάντα με τις γραπτές πηγές. Οι ίδιες οι πηγές παρουσιάζουν πραγματικές ή φαινομενικές αντιφάσεις καθώς η σημερινή γνώση για τα λιμάνια δεν είναι επαρκής.

Δ.2 ΙΣΟΚΡΑΤΗΣ

Το δεύτερο κείμενο, που χρονολογείται στην Κλασική περίοδο και περιέχει αναφορές σε σχέση με το λιμάνι της Σαλαμίνας είναι ο λόγος του Ισοκράτη *Ευαγόρας* (Ισοκρ. *Ευαγ.* 47)¹¹⁷, όπου αναφέρεται ότι σαλαμίνιος βασιλιάς διόρθωσε την έλλειψη της πόλης σε λιμέ-

¹¹⁷ «*Παραλαβών γάρ [ο Ευαγόρας] τήν πόλιν έκπεβαρβαρωμένην και διά τών Φοινίκων άρχήν ούτε τούς Έλληνας προσδεχομένην ούτε τέχνας έπισταμένην ούτ' έμπορίω χρωμένην ούτε λιμένα κεκτημένην ταύτα τέ πάντα διώρθωσε και προς τούτοις και χώραν πολλήν προσεκτήσατο και τείχη προσπεριεβάλετο και τριήρεις τε έναυτηγήσατο και ταίς άλλες κατασκευαίς ούτως ηύξησε τήν πόλιν...»*

να και εμπορίων. Σε άλλο σημείο (Ισοκρ. *Ευαγ.* 107) αναφέρονται: «...ἵππων τε καὶ τριήρων ἀμίλλαις...» που έγιναν προς τιμήν του Ευαγόρα από τον γιο του Νικοκλή.

Η πρώτη πληροφορία είναι άμεση για την κατασκευή λιμανιού. Πιθανόν, μάλιστα, να εννοούνται δύο λιμάνια, με τον όρο «λιμένα» το πολεμικό και με το «έμποριον» το εμπορικό, εάν όχι η αγορά της πόλης. Από την πληροφορία για τη ναυπήγηση τριήρων και τη διεξαγωγή ναυτικών αγώνων εξάγεται το έμμεσο συμπέρασμα της ύπαρξης πολεμικού λιμανιού ώστε να φυλάσσονται τα αναφερόμενα πολεμικά σκάφη. Δεν θα ήταν λογικό η πόλη να έχει πολεμικό στόλο χωρίς να λαμβάνει πρόνοια για τις εγκαταστάσεις τήρησής του. Άλλωστε, τα πολεμικά πλοία αποτελούσαν την κορυφή της πολεμικής τεχνολογίας και θα ήταν παράξενο να μην προστατεύονται κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Με το ίδιο σκεπτικό, της παρουσίας πολεμικού στόλου, θα μπορούσε να υποθεθεί η ύπαρξη λιμενικών εγκαταστάσεων και στις υπόλοιπες έδρες των κυπριακών βασιλείων. Εφόσον αναφέρονται κάρβια που ανήκουν σε αυτές (βλ. Κεφ. Β και Γ) θα ήταν αναμενόμενο να υπήρχαν και οι ανάλογες εγκαταστάσεις για την κατασκευή, τη φύλαξη και τον ελλιμενισμό τους.

Δ.3 ΔΙΟΔΩΡΟΣ ΣΙΚΕΛΙΩΤΗΣ – ΠΛΟΥΤΑΡΧΟΣ

Αναφορές στο λιμάνι της Σαλαμίνας περιλαμβάνονται και στην *Ιστορική Βιβλιοθήκη* του Διόδωρου Σικελιώτη, στο σημείο που περιγράφεται η ναυμαχία των στόλων του Δημητρίου και του Πτολεμαίου, το 306 π.Χ., μπροστά στην πόλη.

Ο Διόδωρος Σικελιώτης γεννήθηκε στα 90 π.Χ. στο Αγύριον της Σικελίας και ταξίδεψε για αρκετά χρόνια. Συνέγραψε ιστορία σε 40 βιβλία υπό τον τίτλο *Βιβλιοθήκη Ιστορική* στα χρόνια του Αυγούστου (63 π.Χ.-14 μ.Χ.). Η ιστορία ξεκινάει από τα μυθικά χρόνια και φθάνει μέχρι τους διαδόχους του Αλεξάνδρου. Η χρονολογία γέννησης του συγγραφέα δεν είναι γνωστή αλλά θεωρείται ότι το έργο πρέπει να ξεκίνησε να γράφεται τουλάχιστον το 59 π.Χ. (Oldfather 1944, *LOEB*). Το τελευταίο γεγονός που αναφέρεται, σχετικά με την ιστορία του Ταυρομενίου, τοποθετείται στο 36 π.Χ. Επομένως, οι πληροφορίες τις οποίες χρησιμοποιεί ο Διόδωρος τον 1^ο αι. π.Χ. απέχουν τουλάχιστον δυόμισι αιώνες από τα γεγονότα και προφανώς προέρχονται από προγενέστερους συγγραφείς. Συχνά μάλιστα ο Διόδωρος, συμπύσσοντας πληροφορίες εμφανίζεται ανακριβής (βλ. Κεφ. Γ περί της ναυμαχίας στον Ευρυμέδοντα και Στυλιανού 2000, 543 και 561). Εν τούτοις, τα περί του λιμένος της Σαλαμίνας διασταυρώνονται στον βίο του Δημητρίου στους *Παράλληλους Βίους* του Πλουτάρχου (βλ. παρακάτω).

Συγκεκριμένα, ο ιστορικός αναφέρει ότι όταν η χερσαία πολιορκία της Σαλαμίνας αποδείχτηκε ανεπαρκής, λόγω της καταστροφής των πολιορκητικών του μηχανών από τους αμυνόμενους, ο Δημήτριος περιέπλευσε την πόλη με το στόλο του και σταμάτησε μπροστά στην είσοδο του λιμανιού της. Στη συνέχεια σημειώνει ότι η είσοδος του λιμανιού ήταν αρκετά στενή ώστε να επαρκούν 10 σκάφη για την επιτήρησή της (Διόδ. Βιβλ. ΧΧ.52.5)¹¹⁸.

Η διήγηση του Διόδωρου για τη ναυμαχία της Σαλαμίνας παραλληλίζεται και με τη περιγραφή, την οποία παραθέτει και ο Πλούταρχος στον βίο του Δημήτριου (*Βίοι Παράλληλοι*): «*Δημήτριος δὲ ταῖς μὲν ἐξήκοντα ταύταις ἀντέταξε δέκα ναῦς (τοσαῦται γὰρ ἤρκουν στενὸν ὄντα τοῦ λιμένος ἐμφράξαι τὸν ἔκπλουν...*» (Πλούτ. Δημ. ΧVI.1). Η πληροφορία δεν αφορά αυτόπτη ή αυτήκοο μάρτυρα. Ο Πλούταρχος συνέγραψε τους *Παράλληλους Βίους* μεταξύ 95 μ.Χ. και 120 μ.Χ., οπότε τοποθετείται ο θάνατός του (Babbitt 1969, *LOEB*). Εν τούτοις ταύτιση της πληροφορίας στα χωρία των δύο συγγραφέων ενισχύει, τόσο την αλήθεια της περιγραφόμενης εικόνας, όσο και την αναφορά του Ψευδοσκύλακα στο κλειστό, χειμερινό λιμάνι της πόλης.

Δ.4 ΣΤΡΑΒΩΝ

Βασικό κείμενο για τη μελέτη της γεωγραφίας της Ρωμαϊκής περιόδου αποτελούν τα δεκαεπτά βιβλία των *Γεωγραφικών* του Στράβωνα, στα οποία περιέγραψε τις χώρες που περιηγήθηκε. Ο Στράβωνας καταγόταν από την Αμάσεια του Πόντου και έζησε περίπου μεταξύ 65 π.Χ. και 20 μ.Χ. Στο έργο, εκτός από την προσωπική του εμπειρία, καταγράφει και πληροφορίες άλλων συγγραφέων σχετικά με χώρους που δεν επισκέφθηκε ο ίδιος. Για την Κύπρο οι πληροφορίες του είναι αρκετά λεπτομερείς και πιθανόν να αποτελούν προϊόν δικής του παρατήρησης, δεδομένου ότι πραγματοποίησε διάφορα ταξίδια στην Ανατολική Μεσόγειο και πιθανότατα επισκέφθηκε ο ίδιος το νησί. Το έργο γράφτηκε γύρω στο 10 π.Χ.

¹¹⁸ «...κοσμήσας δὲ πολυτελῶς πρὸς ναυμαχίαν τὸν στόλον περιέπλευσε τὴν πόλιν, καὶ κατὰ τὸ στόμα τοῦ λιμένος μικρὸν ἔξω βέλους ἀφείξ τὰς ἀγκύρας διενυκτέρευσεν...» (Διόδ. Βιβλ. ΧΧ.49.5).

Την επόμενη ημέρα όταν κατέφθασε από το Κίτιον ο στόλος του Πτολεμαίου: «*Ὁ δὲ Δημήτριος κατανοήσας τὸν ἐπίπλουν, Ἀντισθένην μὲν ναύαρχον ἔχοντα ναῦς δέκα τῶν πεντηρικῶν ἀπέλιπε κωλύσοντα τὰς ἐκ τῆς πόλεως ναῦς ἐπεξίεναι πρὸς ναυμαχίαν, ἔχοντας τοῦ λιμένος στενὸν τὸν ἔκπλουν, τοῖς δ' ἵππεύσιν προσέταξεν...*» (Διόδ. Βιβλ. ΧΧ.51.1). Ακολουθως: «...γενομένου δ' ἀγώνος περὶ τὸ στόμα τοῦ λιμένος πρὸς τὰς ἐφορμούσας ναῦς, καὶ τῶν ἐκ τῆς πόλεως βιασαμένων, αἱ μὲν τοῦ Δημητρίου δέκα νῆες ἔφυγον πρὸς τὸ πεζὸν στρατόπεδον...»

και αναθεωρήθηκε γύρω στο 20 μ.Χ. (Σπυριδάκης 1956, 1-21' βλ. και Leonard 1949, LOEB).

Στο κείμενο σημειώνονται δεκαεννέα θέσεις, χωρίς να καθορίζεται πάντα κατά πόσον πρόκειται για οικισμούς, πόλεις, πολίσματα, κλπ., αν και το θηλυκό γένος που χρησιμοποιείται για κάποιες από αυτές αναφέρεται πιθανότατα στην έννοια της πόλης (Εικ. 2). Στις έντεκα από αυτές αναφέρονται λιμάνια ή λιμενικές διευκολύνσεις ως εξής: 1] Λάπηθος, ως πόλη με ύφορμο και νεώρια 2] Καρπασία, ως πόλη με λιμένα 3] Αρσινόη (Αμμόχωστος), ως πόλη με λιμένα 4] Λεύκολλα, ως λιμένας 5] Κίτιον, με κλειστό λιμένα 6] Κούριον, με όρμο 7] Παλαίπαφος, με ύφορμον 8] Ζεφυρία άκρα, με πρόσορμο 9] δευτέρα Αρσινόη, με πρόσορμο 10] Πάφος, με λιμένα 11] Σόλοι, με λιμένα (Στρ. Γεωγρ. XIV.6.3)¹¹⁹.

Παρά το ότι η διαφορετική ορολογία που χρησιμοποιείται δημιουργεί ερωτήματα ως προς το τι υπονοείται κάθε φορά σε σχέση με τις λιμενικές εγκαταστάσεις, δίδεται αρκετά σαφής η γενική εικόνα για την κατάσταση της παρουσίας πόλεων με λιμενικά έργα και χώρους, επί της ακτογραμμής της Κύπρου στο τέλος του 1^{ου} αι. π.Χ. Ανάμεσα στις θέσεις αυτές αναφέρονται με λιμενικές διευκολύνσεις οι παράλιες πόλεις-έδρες βασιλείων των μέσων του 4^{ου} αι. π.Χ.: Παλαίπαφος και επιπλέον η Νέα Πάφος, Κούριον, Λάπηθος και Σόλοι, ενώ απουσιάζουν η Σαλαμίνα, η Αμαθούντα, η Κερύνεια και αναφορά σε λιμάνι της Αρσινόης όπως είχε μετονομαστεί το Μάριον.

¹¹⁹ «Ἐφαιμεν δε που κατά τὸ Ἄνεμούριον, ἄκραν τῆς Τραχείας Κιλικίας, ἀντικείμεθα τὸ τῶν Κυπρίων ἀκρωτήριον Κρομμύου ἄκραν ἐν τριακοσίοις καὶ πεντήκοντα σταδίοις · ἐντεῦθεν δ' ἤδη δεξιὰν τὴν νῆσον ἔχουσιν, ἐν ἀριστερᾷ δὲ τὴν ἠπειρον, πρὸς ἄρκτον ὁ πλοῦς ἐστὶ καὶ πρὸς ἔω καὶ πρὸς Κλειδες εὐθυπλοία σταδίων ἑπτακοσίων. ἐν δὲ τῷ μεταξύ Λάπαθος τέ ἐστι πόλις, ὕφορμον ἔχουσα καὶ νεώρια [...] εἴτ' Ἀφροδίσιον, καθ' ὃ στενὴ ἡ νῆσος [...] εἴτ' Ἀχαιῶν ἀκτὴ [...] εἴτα Καρπασία πόλις λιμένα ἔχουσα. Κεῖται δε κατὰ τὴν ἄκραν τὴν Σαρπηδόνα [...] εἴτ' ἄκρα καὶ ὄρος [...] πρόκειται δὲ πλησίον αἱ Κλειδες καὶ ἄλλαι δὲ πλείους, εἴθ' αἱ Καρπάσαι νῆσοι καὶ μετὰ ταῦτα ἡ Σαλαμίς [...] εἴτ' Ἀρσινόη πόλις καὶ λιμὴν. ἄλλος λιμὴν Λεύκολλα εἴτ' ἄκρα Πηδάλιον [...] εἴτα κολπῶδης καὶ τραχύς παράπλους ὁ πλείων εἰς Κίτιον ἔχει δὲ λιμένα κλειστόν [...] εἴτ' Ἀμαθοῦς πόλις καὶ μετὰ πολίχνη, Παλαιὰ καλουμένη καὶ ὄρος μασσοειδὲς Ὀλυμπος εἴτα Κουριάς χερρονησῶδης εἰς ἣν ἀπὸ Θρόνων στάδιοι ἑπτακόσιοι. εἴτα πόλις Κούριον ὄρμον ἔχουσα, Ἀργείων κτίσμα. [...] εἴτα Τρήτα καὶ Βοόσουρα καὶ Παλαίπαφος, ὅσον ἐν δέκα σταδίοις ὑπὲρ τῆς θαλάττης ἰδρυμένη, ὕφορμον ἔχουσα καὶ ἱερὸν ἀρχαῖον τῆς Παφίας Ἀφροδίτης [...] εἴτ' ἄκρα Ζεφυρία πρόσορμον ἔχουσα, καὶ ἄλλη Ἀρσινόη, ὁμοίως πρόσορμον ἔχουσα καὶ ἱερὸν καὶ ἄλλος μικρὸν δ' ἀπὸ θαλάττης Ἰεροκητίς. εἴθ' ἡ Πάφος, κτίσμα Ἀγαπήνορος, καὶ λιμένα ἔχουσα καὶ ἱερά [...] εἴθ' ὁ Ἀκάμας ἐστὶ μετὰ Πάφον. εἴτα πρὸς ἔω μετὰ τὸν Ἀκάμαντα πλοῦς εἰς Ἀρσινόην πόλιν καὶ τὸ τοῦ Διὸς ἄλλος εἴτα Σόλοι πόλις λιμένα ἔχουσα καὶ ποταμὸν [...] ὑπέρεται δ' ἐν μεσογαίᾳ Λιμενία πόλις. εἴθ' ἡ Κρομμύου ἄκρα»

Δ.5 ΠΡΑΞΕΙΣ ΤΩΝ ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ - ΠΕΡΙΟΔΟΙ ΚΑΙ ΜΑΡΤΥΡΙΟΝ ΤΟΥ ΑΓΙΟΥ ΒΑΡΝΑΒΑ ΤΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ

Άλλο ένα σύγγραμμα των Ρωμαϊκών χρόνων (1^{ος} αι. μ.Χ.) που περιέχει έμμεσες πληροφορίες για τα λιμάνια της περιόδου είναι τοι *Πράξεις τῶν Ἀποστόλων*. Το κείμενο αποδίδεται στον απόστολο Λουκά και η συγγραφή του τοποθετείται πριν το 70 μ.Χ. (Τρεμπέλας 1982, 475). Η πρώτη περιοδεία των Παύλου, Μάρκου και Βαρνάβα, στην οποία υπάρχουν έμμεσες πληροφορίες σχετικά με λιμενικές θέσεις στη Σαλαμίνα και την Πάφο, χρονολογείται την άνοιξη του 45 μ.Χ.

Συγκεκριμένα αναφέρεται ότι οι απόστολοι κατέπλευσαν στην Σαλαμίνα, προερχόμενοι από τη Σελεύκεια και απέπλευσαν από την Πάφο για την Πέργη της Παμφυλίας (*Πράξεις* ΙΓ.4-5¹²⁰ και ΙΓ.13¹²¹). Συνεπώς, στο τέλος του 1^{ου} αι. μ.Χ. βρίσκονταν σε λειτουργία τα λιμάνια της Πάφου και της Σαλαμίνας.

Παρόμοιας φύσεως πληροφορία για τον Κορμακίτη, το Κίτιον, τη Σαλαμίνα και τον Λιμνήτη έχουμε και από το απόκρυφο ευαγγέλιο *Περίοδοι και μαρτύριον τοῦ ἁγίου Βαρνάβα τοῦ ἀποστόλου* (Tischendorf 1851, 64-74). Το κείμενο αποδίδεται στον ευαγγελιστή Μάρκο και περιγράφει τη δεύτερη περιοδεία στην Κύπρο των αποστόλων Μάρκου και Βαρνάβα, το 49 μ.Χ. (Tischendorf 1851, χχνι-χχxi· Παυλίδης, 1993, σ.27).

Στη διήγηση σημειώνεται ότι οι δύο απόστολοι επιβίβαστηκαν σε καράβι από την πόλη Ανεμούριο της Κιλικίας και κατέπλευσαν στην περιοχή του Κορμακίτη (*Περ. Βαρν.* 14)¹²². Από το ακρωτήριο του Κορμακίτη ξεκίνησαν την περιοδεία τους αρχικά προς τη Λάπηθο και στη συνέχεια διά μέσου της Ταμασσού και του Τροόδους κατευθύνθηκαν προς την Παλαίπαφο, το Κούριον, την Αμαθούντα και το Κίτιον. Από το Κίτιον, δε, έπλευσαν με πλοίο προς τη Σαλαμίνα όπου αποβιβάστηκαν (*Περ. Βαρν.* 22)¹²³. Στη Σαλαμίνα ο Βαρνάβας συ-

¹²⁰ «Οὔτοι μὲν οὖν [οἱ ἀπόστολοι Παῦλος, Μάρκος καὶ Βαρνάβας] ἐκπεμφθέντες ὑπὸ τοῦ Πνεύματος τοῦ Ἁγίου κατήλθον εἰς Σελεύκειαν [Σελεύκεια τῆς Πιερίας, σὺς ἐκβολές τοῦ Οὐρόντη σὴν Συρία], ἐκεῖθεν τε ἐπέπλευσαν εἰς τὴν Κύπρον, καὶ γενόμενοι ἐν Σαλαμίῃ κατήγγελλον τὸν λόγον τοῦ θεοῦ...»

¹²¹ «Ἀναχθέντες δὲ ἀπὸ τῆς Πάφου οἱ περὶ τὸν Παῦλον ἦλθον εἰς Πέργην τῆς Παμφυλίας»

¹²² «διαπερασάντων δὲ ἡμῶν κατεπλεύσαμεν ἐν Κύπρῳ διὰ νυκτός, καὶ ἐλθόντες ἐν τῷ λεγομένῳ Κρομμυακίτῃ εὔρομεν Τίμωνα καὶ Ἀρίσωνα τοὺς ἱερόδουλους, πρὸς οὓς καὶ ἐξενίσθημεν...»

¹²³ «Ἀναχθέντων δὲ ἡμῶν ἐν πλοίῳ ἀπὸ Κιτιέων, ἦλθομεν ἐπὶ Σαλαμίῃ, καὶ κατήχθημεν ἐν ταῖς λεγομέναις νήσοις, ἔνθα κατείδωλος ὁ τόπος ὑπήρχεν· κάκει γὰρ πανηγύρεις καὶ σπονδαὶ ἐγίνοντο.

νελήφθη και θανατώθηκε, ενώ ο Μάρκος κατέφυγε στην κώμη των Λέδρων και στη συνέχεια στο χωριό Λιμνήτης από την παραλία του οποίου απέπλευσε με Αιγυπτιακό πλοίο για την Αλεξάνδρεια (*Περ. Βαρν. 25-26*)¹²⁴.

Η υπόθεση για την ύπαρξη των λιμανιών του Κιτίου και της Σαλαμίνας μπορεί να στηριχτεί και σε άλλα από τα κείμενα που έχουν παρατεθεί. Για τον Λιμνήτη και τον Κορμακίτη η πληροφορία αποτελεί ένδειξη για τη χρήση των δύο θέσεων ως αγκυροβολίων όπου πιθανόν να υπήρχαν κάποιες λιμενικές διευκολύνσεις. Εν τούτοις, για οιοδήποτε περαιτέρω συμπέρασμα απαιτείται αρχαιολογική έρευνα. Αυτό που χρήζει ιδιαίτερης μνείας, είναι η πρακτική της θαλάσσιας επικοινωνίας μεταξύ των κυπριακών πόλεων του Κιτίου και της Σαλαμίνας, στη συγκεκριμένη περίοδο (βλ. Κεφ. Στ.6). Επιπλέον, διαφαίνονται ναυτικοί δρόμοι που συνέδεαν τη Συροπαλαιστίνη, την Ασία και την Αίγυπτο με την Κύπρο.

Δ.6 ΠΛΙΝΙΟΣ

Ο Πλίνιος ο Πρεσβύτερος, σημαντικός λατίνος εγκυκλοπαιδιστής, γεννήθηκε το 23-24 μ.Χ. και πέθανε το 79 μ.Χ. κατά την έκρηξη του Βεζουβίου. Στο έργο του *Naturalis Historia* (Φυσική Ιστορία), σε 37 βιβλία, περιέχει τεράστια συλλογή γνώσεων, κυρίως από προηγούμενους συγγραφείς. Υπηρέτησε σε διάφορες θέσεις και αξιώματα στον ρωμαϊκό στρατό (Smith 1861, 414). Αναμέσα στις περιοχές που υπηρέτησε ήταν και η Συρία, οπότε υπάρχει η πιθανότητα να επισκέφθηκε την Κύπρο για την οποία αναφέρει αρκετές πληροφορίες.

Ανάμεσα στις πληροφορίες αυτές αναφέρεται ο κατάλογος δεκαοκτώ κυπριακών πόλεων (Πλιν. *Φυσ. Ιστ.* V.130): 1] Nearaphos (Γάφος), 2] Palaeraphos (Παλαίπαφος), 3] Curias (Κούριον), 4] Citium (Κίτιον), 5] Corinaeum (:), 6] Salamis (Σαλαμίς), 7] Amathus (Αμαθούς), 8] Lapethos (Λάπηθος), 9] Soloe (Σόλοι), 10] Tamasos (Ταμασσός), 11] Epidaurum (:), 12] Chytri (Χύτροι), 13] Arsinoe (Αρσινόη), 14] Carpasium (Καρπασία), 15] Golgoe (Γόλγοι) και 16] Cinyria (Κερύνεια ;) 17] Mareum (Μάριον), 18] Idalium (Ιδάλιον) (βλ. Εικ. 3). Η πληροφορία που παρέχει το κείμενο αφορά κυρίως στη συνέχιση της υπόστασης των πόλεων της Κλασικής περιόδου και η ανάπτυξη επιπλέον πόλεων στις κυπριακές ακτές. Δεν σημειώνεται όμως τίποτα σχετικό με τις λιμενικές τους εγκαταστάσεις.

εύρόντες δε κάκει πάλιν Ηρακλείδην [...]. είσελθόντων δέ ήμῶν ἐν Σαλαμίνῃ, κατηντήσαμεν εἰς τὴν συναγωγὴν...»

¹²⁴ «...ἐν κώμῃ Λιμνήτῃ. Ἐλθόντες δέ ἐπὶ τὸν αἰγιαλὸν εὔρομεν πλοῖον Αἰγύπτιον, καὶ ἀνελθόντες εἰς αὐτὸ κατήχθημεν ἐν Ἀλεξάνδρειᾳ»

Δ.7 ΚΛΑΥΔΙΟΣ ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ

Παρόμοιος κατάλογος πόλεων και θέσεων βρίσκεται στο έργο του Κλαύδιου Πτολεμαίου *Γεωγραφική Ύφήγησις*. Ο συγγραφέας έζησε τον 2ο αι. μ.Χ. και έγραψε το έργο του σε οκτώ βιβλία, όπου αναφέρεται και στην Κύπρο, δίνοντας συντεταγμένες για διάφορες θέσεις πόλεων και σημείων (βλ. σχετική εισαγωγή στην έκδοση των *LOEB*). Το έργο χρονολογείται γύρω στο 160 μ.Χ. (Stylianou 2000, 1).

Όπως και για το έργο του Πλίνιου η πληροφορία που αντλείται δεν έχει σχέση τόσο με τις λιμενικές εγκαταστάσεις όσο με τη συνέχιση ύπαρξης πόλεων και θέσεων στην ακτογραμμή της Κύπρου (Πτολ. *Υφήγ.* V.13.1-7)¹²⁵. Αναφέρονται συγκεκριμένα: ακρωτήριο Ακάμας, Νέα Πάφος, ακρωτήριο Ζεφύριον, Πάφος Παλαιά, ακρωτήριο Δρέπανον, ακρωτήριο Φρούριον, Κούριον, εκβολές του ποταμού Λύκου, ακρωτήριο Κουριάς, Αμαθούντα, εκβολές του ποταμού Τετίου, Κίτιον, ακρωτήριο Δάδες, Θρόνοι και ακρωτήριο Θρόνοι, ακρωτήριο Πηδάλιον, εκβολές του ποταμού Πεδιαίου, Σαλαμίνα, ακρωτήριο Ελαία, Καρπασία, Αχαιών Ακτή, Αφροδίσιον, Μακαρία, Κεραυνία, εκβολές ποταμού Λαπήθου, Λάπηθος, ακρωτήρι Κρομμύου, Σόλοι, ακρωτήριο Καλλίνουσα και Αρσινόη (Εικ. 4).

Στο πλαίσιο που θέτει το έργο του Πτολεμαίου οι παραπάνω πόλεις αποτυπώνονται σε χάρτη των μέσων του 3^{ου} αι. μ.Χ. (*Tabula Peutingeriana*, βλ. Εικ. 5), ο οποίος σώθηκε σε αντίγραφο του 13^{ου} αι. μ.Χ. Σημαντικό στον χάρτη (Stylianou 2000, 162) είναι ότι σημειώνεται το οδικό δίκτυο της Ρωμαϊκής περιόδου. Ένας δρόμος περιβάλλει το νησί, ενώνοντας

¹²⁵ «*Ἡ Κύπρος περιορίζεται πάντοθεν πελάγει, καὶ ἀπὸ μὲν δύσεως τῷ Παμφυλίῳ πελάγει κατὰ περιγραφὴν τοιαύτην: Ἀκάμας ἄκρα, Πάφος Νέα, Ζεφύριον ἄκρον, Πάφος Παλαιά, Δρέπανον ἄκρον ἀπὸ δὲ μεσημβρίας τῷ Αἰγυπτίῳ πελάγει καὶ τῷ Συριακῷ κατὰ περιγραφὴν τοιαύτην: Φρούριον ἄκρον, Κούριον πόλις, Λύκου ποταμοῦ ἐκβολαί, Κουριάς ἄκρα, Αἰμαθοῦς, Τετίου ποταμοῦ ἐκβολαί, Κίτιον πόλις, Δᾶδες ἄκρα, Θρόνοι πόλις καὶ ἄκρα ἀπὸ δὲ ἀνατολῶν τῷ Συριακῷ πελάγει κατὰ περιγραφὴν τοιαύτην: μετὰ τοὺς Θρόνους τὴν ἄκραν Πηδάλιον ἄκρον, Πεδιαίου ποταμοῦ ἐκβολαί, Σαλαμίς, Ἐλαία ἄκρα, Κλειδες ἄκρα ἀπὸ δὲ ἄρκτων τῷ Κιλικίῳ αὐλῶνι κατὰ περιγραφὴν τοιαύτην: Καρπασία Ἀχαιῶν ἀκτὴ, Αἰφροδίσιον, Μακαρία, Κεραυνία, Λαπήθου ποταμοῦ ἐκβολαί, Λάπηθος πόλις, Κρομμύων ἄκρα, Σόλοι, Καλλίνουσα ἄκρα, Ἀρσινόη τὰ μὲν οὖν ἀνατολικώτερα τῆς νήσου διείληφεν ἡ Σαλαμινία, τὰ δὲ δυσμικὰ ἢ Παφία, τῶν δὲ μετὰ τὰ μὲν μεσημβρινὰ ἢ Αἰμαθουσία καὶ ὁ Ὀλυμπος τὸ ὄρος, τὰ δὲ ἄρκτικὰ ἢ Λαπηθία. Πόλεις δὲ εἰσι μεσόγειοι αἶδε: Χύτρος, Τρεμιθοῦς, Ταμασσός. Νῆσοι δὲ παρ' αὐτὴν αἶ καλούμεναι Κλειδες, ὧν τὸ μέσον ἐπέχει μοίρας [...] καὶ τῶν Καρπασίων νήσων τὸ μέσον ἐπέχει μοίρας [...]*». Στην περιγραφή μετά από κάθε θέση αναφέρονται οι γεωγραφικές συντεταγμένες, οι οποίες παραλήφθηκαν στην παρούσα μεταγραφή.

τους παράλιους οικισμούς, ενώ ένας δεύτερος ενώνει τις πόλεις του εσωτερικού ξεκινώντας από τους Σόλους και περνώντας από την Ταμασσό και την Τρεμιθούντα καταλήγει στο Κίτιο, θυμίζοντας την πορεία των αποστόλων Μάρκου και Βαρνάβα (βλ. ανωτέρω). Η Κύπρος εμφανίζεται στον χάρτη με τις εξής δεκατρείς πόλεις: Paphos, Soloae, Lapheto, Cerinia, Citari (Chytroi), Salamina, Cito, Amathus, Curio, Palephato, Paphos, Tamiso, Thremitus. Ο χάρτης δεν εμφανίζει την Αρσινόη (πρώην Μάριον), αλλά ο T.B. Mitford (1980, 1329) κάνει την εξής εύλογη παρατήρηση: «... omitted [Αρσινόη] by the "Peutinger Table" which shows indeed a "kink" on the road, but neither names nor illustrates the city, and omits the mileage between it and Soli: an error presumably of its 13th century copyist».

Δ.8 ΣΤΑΔΙΑΣΜΟΣ

Ο Σταδιασμός ήτοι Περίπλους τῆς Μεγάλης Θαλάσσης (στο εξής Σταδιασμός) αποτελεί πορτολάνο της ύστερης Ρωμαϊκής περιόδου. Αναμενόμενα, όπως μαρτυρείται από τον προσδιορισμό του ονόματος του, παρέχει πληροφορίες για το λιμενικό δίκτυο της εποχής και θαλάσσιες αποστάσεις, ενώ ταυτόχρονα σκιαγραφεί το πολεοδομικό δίκτυο των ακτών. Ο συγγραφέας του έργου δεν είναι γνωστός. Φαίνεται, όμως, από τη λεπτομερή περιγραφή του ότι πλέει ο ίδιος γύρω από την Κύπρο, ως εκ τούτου οι πληροφορίες του είναι αρκετά ακριβείς. Η ακριβής χρονολόγηση του έργου είναι άγνωστη, εκτεινόμενη από τον 1^ο μέχρι τον 4^ο αι. μ.Χ. (Leonard 1997, 164), με μεγαλύτερη πιθανότητα να ανήκει στον 3^ο αι. μ.Χ. (Blackman 1982, 79), ή απλά τον 4^ο αι. μ.Χ. (Muller 1855, 503-504; Pirazzoli *et al.*, 1992, 375 με επιπλέον βιβλιογραφία), ενώ θα πρέπει να σημειωθεί και η άποψη του Delatte (1947), που ανεβάζει τη χρονολόγηση του έργου στο 10^ο αι. μ.Χ. και του Λάζου (1996, 237) που το τοποθετεί στο τέλος του 2^{ου}-αρχές του 3^{ου} αι. μ.Χ.

Το έργο δεν σώθηκε ολόκληρο. Το κείμενο όμως που αναφέρεται στην Κύπρο είναι σχεδόν πλήρες (Σταδ. 297-317)¹²⁶. Σε αυτό αναφέρονται με κάποιες μορφές λιμάνι ή λιμε-

¹²⁶ «... Από τοῦ Ἀκάμαντος τὴν κύπρον εὐώνυμον ἔχοντι εἰς Πάφον στάδιοι τ'. πόλις ἐστὶ κειμένη πρὸς μεσημβρίαν. ἔχει λιμένα τριπλοῦν παντὶ ἀνέμῳ καὶ ἱερὸν Ἀφροδίτης. Ἀπὸ Πάφου εἰς Νουμῆνιον (νῆσός ἐστι ἔχουσα πηγὴν. ὁ δὲ πλοῦς βραχύς. ὅταν δὲ ἐγγίσης τῷ νησίῳ τὴν γῆν θλίβε δεξιᾷ) στάδιοι ρκε'. Ἀπὸ Νουμινίου εἰς Παλαίπαφον στάδιοι ρκε'. Ἀπὸ Παλαιπάφου εἰς Τρήτους (ἀκρωτήριόν ἐστι) στάδιοι ν'. Ἀπὸ Τρήτων εἰς Κουριακόν στάδιοι [...]. Ἀπὸ Κουριακοῦ εἰς Ἀμαθοῦντα στάδιοι ρν'. πόλις ἐστὶν ἀλίμενος. ἀσφαλίζου τὸν τόπον. Ἀπὸ δὲ τοῦ Κουριακοῦ ἐπὶ Καργαίας

νική εγκατάσταση οι εξής θέσεις 1] Πάφος, πόλη με τριπλό λιμάνι για κάθε άνεμο, 2] Ακρωτήριον Καργαίαι με λιμάνι και ύφορμον, 3] Αμμόχωστος, έρημη πόλη με λιμάνι για κάθε άνεμο, 4] Σαλαμίνα, πόλη με λιμάνι, 5] Παλαιά, κώμη με λιμάνι, 6] Αρσινόη (Μάριον), πόλη με έρημο λιμάνι που υποφέρει από τον βόρειο άνεμο, 7] Μελαβρός, θερινός όρμος, 8] Κερύνεια, πόλη με ύφορμο, 9] Λάπηθος, πόλη με ύφορμον και 10] Καρπασία, πόλη με λιμάνι για μικρά πλοία, που υποφέρει από τον βόρειο άνεμο. Ως «αλίμενες» πόλεις αναφέρονται η Αμαθούντα και οι Σόλοι (Εικ. 6).

*στάδιοι μ'. ακρωτήριον έστιν έχον λιμένα, ύφορμον και ύδωρ. [...] Από δε Πηδαλίου επί νήσους
στάδιοι π'. πόλις έστιν έρημος λεγομένη Αμμόχωστος. έχει δε λιμένα παντί άνέμω. έχει δε έν
καταγωγή χοιράδες. διαφυλάπτου. Από των νήσων εις Σαλαμίνα στάδιοι ν'. πόλις έστι, λιμένα έχει.
Από Σαλαμίνας εις Παλαιάν στάδιοι ρκ'. κώμη έστι και λιμένα έχει και ύδωρ. Από Παλαιάς επί τόν
Φιλεούντα στάδιοι τ'. Από Φιλεούντος επί Άκρα... στάδιοι ξ'. όρμοι εισι δύο, ό μέν έστι χαροπός, ό
δέ λευκός έχοντες έκάτεροι ύδωρ. έπίκειται δε επάνω ιερόν Αφροδίτης. έπίκεινται δε και νήσοι δύο,
έχουσαι άμφοτέραι άνάπλους. Από του Άνεμουρίου της Κιλικίας επί του Άκάμαντα της Κύπρου
στάδιοι ψ'. Από Άκάμαντος έχων δεξιάν την Κύπρον εις Αρσινόην της Κύπρου στάδιοι σο'. πόλις
έστι. λιμένα έχει έρημον. χειμάζει βορέου. Από δε του Κρομμιακού επί τό Μελαβρόν στάδιοι ν'.
όρμος έστι θερινός. Από Μελαβρού εις Σόλους στάδιοι τ'. πόλις έστιν αλίμενος. Από Σόλων εις
Κερύνειαν στάδιοι τν'. πόλις έστιν. έχει ύφορμον. Από Κυρηνείας εις Λάπαθον στάδιοι υν'. πόλις
έστιν έχουσα ύφορμον. Από Λαπάθου εις Καρπασείαν στάδιοι τν'. πόλις έστιν. έχει λιμένα μικροίς
πλοίοις. χειμάζει βορέου. Από Καρπασείας επί τά άκρα στάδιοι ρ'. έντεύθεν μετέβημεν εις
Άνεμούριον. ό πās περίπλους της Κύπρου στάδιοι ,ασν'. Από του αύτου Κουριακού εις τό
Πηλούσιον στάδιοι ,ατ'. Από δε του Κιτίου της Κύπρου εις Άσκάλωνα στάδιοι ,γτ'»*

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ



ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄

ΓΕΩΦΥΣΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ 5^{ΟΥ} & 4^{ΟΥ} ΑΙ. Π.Χ.

Για την ανάπτυξη οιασδήποτε ναυτικής δραστηριότητας είναι απαραίτητη η ύπαρξη είτε φυσικών όρμων και αγκυροβολίων για ελλιμενισμό, είτε τεχνητά διαμορφωμένων λιμενικών χώρων για την εξυπηρέτηση των σκαφών. Άλλωστε η αλληλεξάρτηση σκαφών και λιμανιών είναι τέτοια, τόσο στην αρχαιότητα όσο και σήμερα, που η μελέτη της εξέλιξης του ενός χωρίς την αντίστοιχη για το άλλο αποβαίνει τελικά ελλιπής. Για τη διαμόρφωση της εικόνας μιας συγκεκριμένης περιόδου της αρχαιότητας σχετικά με το δίκτυο των λιμενικών της θέσεων πολλοί είναι οι παράγοντες που πρέπει να συνεξετασθούν και συνεκτιμηθούν πριν την μελέτη των στοιχείων των ίδιων των λιμενικών θέσεων (βλ. σχετικά Raban 1995, 139-140).

- Βασικό ρόλο έχει η μελέτη των ιστορικών στοιχείων που δείχνουν τη σημασία κάθε θέσης ξεχωριστά στο ευρύτερο ναυτικό δίκτυο διακίνησης αγαθών ή το ειδικό βάρος της ως στρατηγικού σημείου στο εκάστοτε πολεμικό δίκτυο των επικρατούντων ναυτικών δυνάμεων (βλ. Κεφ. Α, Β.4, Γ και Hauben 1987).
- Αντίστοιχης σημασίας είναι οι μαρτυρίες της αρχαίας γραμματείας, οι οποίες αφορούν στα λιμάνια, σύγχρονες της περιόδου μελέτης είτε και προγενέστερες ή μεταγενέστερες που να έχουν τη δυνατότητα να αναχθούν στη συγκεκριμένη εποχή (βλ. Κεφ. Δ). Η δυνατότητα κατασκευής και χρήσης λιμανιών προϋποθέτει τη ναυτική δραστηριότητα που επιδεικνύει κάποια συγκεκριμένη κοινωνία, η οποία μπορεί να τεκμηριωθεί μέσα από τα αρχαιολογικά κατάλοιπα και τις γραπτές πηγές της περιόδου υπό μελέτη (Κεφ. Β, Γ).
- Για την κατανόηση των καταλοίπων των λιμανιών είναι απαραίτητος ο εντοπισμός της μορφολογίας της ακτογραμμής στη συγκεκριμένη περίοδο, με δεδομένο ότι αυτή έχει διαφοροποιηθεί, πιθανότατα, από την αρχαιότητα, εξαιτίας της αλλαγής στο επίπεδο της θαλάσσιας στάθμης, συνεπεία προσχωματικής ή διαβρωτικής ακτομηχανικής λειτουργίας ή, τέλος, εξαιτίας βίαιων γεωλογικών φαινομένων (Κεφ. Ε.1).
- Απαραίτητη είναι και η διασάφηση της σχέσης των σημερινών κλιματολογικών συνθηκών και της σχέσης τους με τις κατευθύνσεις των ανέμων και των ρευμάτων με αυτές της περιόδου υπό εξέταση, καθώς αυτές καθορίζουν τα δρομολόγια ιστιοφόρων πλοίων, εν προκειμένω πλοίων με τετράγωνο πανί κατά την κλασική αρχαιότητα (Κεφ. Ε.2).

- Τέλος, είναι αναγκαία η μελέτη των σύγχρονων της περιόδου τεχνικών δυνατοτήτων και των πρακτικών που είναι γνωστές σχετικά με την κατασκευή λιμενικών έργων και πώς αυτές εξελίχθηκαν στον συγκεκριμένο χώρο (Κεφ. Ε.3).
- Όλα τα παραπάνω θα πρέπει να εξεταστούν μακροσκοπικά και μικροσκοπικά, ως γενικό πλαίσιο, αλλά και ειδικά για κάθε λιμενική θέση ξεχωριστά. Είναι δυνατόν η κάθε θέση να παρουσιάζει διαφοροποιήσεις με βάση παράγοντες όπως: ο σκοπός που εξυπηρετούσε η κάθε λιμενική εγκατάσταση (κατά πόσο επρόκειτο για εμπορικό λιμάνι και ποιας κλίμακας, θέση φορτοεκφόρτωσης συγκεκριμένων προϊόντων, πολεμικό ναύσταθμο, ναυτική βάση επιτήρησης, αγκυροβόλιο, καταφύγιο, κλπ.), η ιστορική συγκυρία και η ετήσια περίοδος χρήσης της (αναλόγως με το εάν επρόκειτο για μόνιμη, περιοδική ή περιστασιακή). Διαφορετικά κατασκευαστικά χαρακτηριστικά είναι σαφώς αναμενόμενα σε λιμάνια που διαφοροποιούνται σε συνάρτηση με το εάν ήταν φυσικά ή τεχνητά, εσωτερικά ή εξωτερικά, σε προσχωσιγενείς περιοχές ή σε βραχώδη πυθμένα, κτλ. (Κεφ. ΣΤ και Ζ).

Στην περίπτωση της Κύπρου, η στρατηγική της θέση στις εμπορικές και πολεμικές ναυτικές οδούς της Ανατολικής Μεσογείου και η παραγωγή του ίδιου του νησιού σε γεωργικά προϊόντα και ορυκτά, κυρίως χαλκού, είναι καθοριστική για την ανάπτυξη ενός δικτύου λιμενικών θέσεων σε όλη τη διάρκεια της προϊστορικής και ιστορικής της πορείας. Η ανάπτυξη των ναυτικών δεξιοτήτων και η τεκμηρίωση της ναυτικής δραστηριότητας του νησιού, που εξετάστηκε στα προηγούμενα κεφάλαια αποτελεί έμμεση μαρτυρία για την ύπαρξη λιμενικών εγκαταστάσεων ήδη από την Προϊστορική περίοδο. Εξαιτίας του γεγονότος της ύπαρξης λιμενικού δικτύου με ιδιαίτερο ειδικό βάρος, ο Αμμιανός Μαρκελλίνος αποδίδει το νησί, τον 4^ο αι. μ.Χ., με τον χαρακτηρισμό «*insulam portuosam*» (*Res XIV.8.14*). Αντίστοιχα, ο αρχιμανδρίτης Κυπριανός (1788, 9) αναφέρει ότι η Κύπρος: «*Εκλήθη δὲ καὶ Φιλορμιστική, ἐπειδὴ ἠὐπόρει ἀπὸ λιμένας, οὓς εἶχον αἱ δέκα Πόλεις. Λάπαθος, Καρπάσια, ἑκατέρα Ἀρσενόη, ἑκατέρα Πάφος, Λεύκολλα, Κίτιον, Κούριον, Σόλοι, ὡς φησὶ Στράβων ...*».

Η σημερινή μορφολογία των κυπριακών ακτών, όπως και αυτή των ακτών της Συροπαλαιστίνης, η οποία δεν φαίνεται να διαφοροποιήθηκε ιδιαίτερα από την Κυπροκλασική περίοδο δείχνει ένδεια φυσικά προστατευμένων θέσεων ελλιμενισμού (Raban 1995, 139). Όπως και στη Συροπαλαιστίνη (Αραδος, Τύρος, Σιδώνα, Βύβλος, κλπ.) φαίνεται ότι και στην Κύπρο γεννήθηκε πρώτα η ανάγκη για τη δημιουργία τεχνητών λιμενικών θέσεων (protoharbours κατά την H. Frost 1995, 20· βλ. επίσης Blackman 1982, 92), σε χώρους όπου υπήρχαν μερικά από τα απαιτούμενα προς ανάπτυξη γεωμορφολογικά στοιχεία. Ένα

τέτοιο χώρο αποτελούσαν συνήθως οι εκβολές ποταμών, για την ακρίβεια των χειμάρρων, όσον αφορά στην Κύπρο. Οι θέσεις στις εκβολές των ποταμών είναι ιδιαίτερα σημαντικές, καθώς, όπως σημειώνει ο D.J. Blackman (1982, 186), ακόμη και όταν το ποτάμι δεν ήταν πλωτό, η παρακείμενη πεδιάδα αποτελούσε σταθμό ή αφετηρία κάποιου εμπορικού δρόμου και το σημείο όπου αυτός ερχόταν σε επαφή με τη θάλασσα είχε ιδιαίτερη εμπορική και στρατηγική σημασία. Οι θέσεις αυτές θα εξελιχθούν βαθμιαία σε λιμάνια με αρχαιολογικά κατάλοιπα μέχρι τις μέρες μας, από το τέλος της Κλασικής-αρχές της Ελληνιστικής περιόδου και εξής. Η χρήση τους όμως, και ενδεχομένως η παρουσία λιμενικών κατασκευών σε κάποια, μπορεί να υποθεθεί με αρκετή ασφάλεια στην Κλασική περίοδο, παρά το ότι η έως τώρα περιορισμένη συστηματική έρευνα έχει τεκμηριώσει για τη συγκεκριμένη περίοδο μόνο τη θέση του πολεμικού λιμανιού του Κιτίου και ελάχιστα των λιμενικών εγκαταστάσεων της Σαλαμίνας, ως επίσης και του Υστεροκλασικού-Πρωτοελληνιστικού λιμανιού της Αμαθούνας.

Βασικός στόχος του παρόντος κεφαλαίου είναι η εξέταση των γεωμορφολογικών αλλαγών από την αρχαιότητα στην ακτογραμμή της Κύπρου και των κλιματικών συνθηκών που επηρεάζουν την ναυσιπλοΐα, καθώς και η μελέτη των τεχνικών δυνατοτήτων και πρακτικών που εφαρμόζονταν στην κατασκευή λιμενικών έργων στην Ανατολική Μεσόγειο και το Αιγαίο στους δύο υπό μελέτη αιώνες. Η εξέταση των στοιχείων αυτών θα δημιουργήσει το πλαίσιο, στο οποίο θα ακολουθήσει στα επόμενα Κεφ. Στ. και Ζ, η συγκέντρωση των στοιχείων για κάθε λιμενική θέση ξεχωριστά για να οδηγήσει στα συμπεράσματα σχετικά με το λιμενικό δίκτυο της Κύπρου στην Κλασική περίοδο και ιδιαίτερα το τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ., στο μεθεπόμενο Κεφ. Η.

E.1 ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

Η μέση αλλαγή της θαλάσσιας στάθμης της Μεσογείου εκτιμάται από τους N.C. Flemming και C.O. Webb (1986, 11) γύρω στα 0.40-0.50μ. τις δύο τελευταίες χιλιετίες. Σε αυτήν θα πρέπει να συνεκτιμηθεί η ανύψωση ή καταβύθιση που προκύπτει από τεκτονικές αλλαγές, δημιουργώντας έτσι ένα σύνθετο σχήμα για την αντιμετώπιση των κατακόρυφων ευστατικών αλλαγών της ακτογραμμής. Επιπρόσθετα, θα πρέπει, για να αναγνωριστεί η μορφή των παλαιοκατογραμμών, να ληφθεί υπόψη η οριζόντια μετατόπιση που δημιουργούν οι φυσικοί ή και τεχνητοί μηχανισμοί επίχωσης και διάβρωσης. Το συγκεκριμένο φαινόμενο έχει ιδιαίτερη σημασία για την Ανατολική Μεσόγειο, όπου εξαιτίας της γεωμορφολο-

γίας επιλέγονται συχνά οι εκβολές ποταμών για τη δημιουργία λιμενικών εγκαταστάσεων (Raban 1995, 140), θέσεις στις οποίες παρατηρείται η μεγαλύτερη εναπόθεση ιζηματογενούς φορτίου. Πολύ συχνά, η αντίθετη διεργασία της εναπόθεσης του κυματικού φορτίου στις εκβολές λειτουργεί δημιουργώντας έλη και εσωτερικές λιμνοθάλασσες (lagoons) ή επιχώνει ήδη διαμορφωμένες φυσικές ή τεχνητές κοιλότητες και λιμενολεκάνες (Kraft *et al.*, 1985). Επομένως, είναι προφανές ότι για την κάθε λιμενική θέση, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη γενικότερα, αλλά κυρίως εξειδικευμένα στην κάθε περίπτωση γεωλογικά στοιχεία.

Η σεισμική τεκτονική δράση είναι φυσιολογικά αναμενόμενη στην Κύπρο, εφόσον το νησί βρίσκεται στα όρια των τεκτονικών πλακών της Αφρικής και της Ευρασίας και ανήκει σε μια περιοχή που χαρακτηρίζεται από τον N.C. Flemming (1978, 406) ως η πλέον σεισμογενής ζώνη της Ευρώπης. Εν τούτοις, το νησί εμφανίζεται αρκετά σταθερό από άποψη κατακόρυφων μετατοπίσεων, σε σχέση, για παράδειγμα, με την Κρήτη όπου η κατακόρυφη διαφοροποίηση από την ελληνορωμαϊκή αρχαιότητα πλησιάζει τα 9μ. (Flemming 1978, fig. 9 και Tbl. 1; Pirazzoli 1992). Η βορειοανατολική ακτή της Κύπρου παρουσιάζεται ως η σταθερότερη από σεισμολογική άποψη κατ' αντιστοιχία με τις απέναντι ακτές της Τουρκίας (Flemming 1978, 435). Ως εκ τούτου, με δεδομένο ότι τα λιμενικά έργα της περιοχής αυτής δεν συνδέονται με τις εξόδους ποταμών, παραμένουν διαγνώσιμες οι θέσεις και οι κατασκευές των λιμανιών της Καρπασίας, της Κερύνειας και της Λαπήθου. Τη σταθερότητα της βορειοανατολικής ακτής κατέδειξε η μόνη μέχρι σήμερα συνολική έρευνα για τη διαφοροποίηση από την αρχαιότητα, σε σχέση με την αλλαγή της θαλάσσιας στάθμης, την οποία πραγματοποίησε το Ινστιτούτο Ωκεανογραφικών Επιστημών της Βρετανίας υπό τον N.C. Flemming στο τέλος της δεκαετίας του 1960, στην περιοχή του Αιγαίου και της Ανατολικής Μεσογείου. Τα αποτελέσματα της έρευνας δημοσιεύθηκαν το 1978 και διαγράφονται συγκεντρωτικά και σχηματικά στους παρατιθέμενους στην παρούσα μελέτη Πίνακες 3 και 4 αντίστοιχα (σελ. 79 και 80). Η έρευνα περιέλαβε στατιστικά στοιχεία από 202 θέσεις αρχαίων λιμανιών στην Ελλάδα την Τουρκία και την Κύπρο και έλαβε υπόψη 175 επιπλέον μετρήσεις αλλαγών της θαλάσσιας στάθμης (Flemming 1978, 405).

Τα αποτελέσματα σε σχέση με την Κύπρο κατέδειξαν μηδενική αλλαγή στην βορειοανατολική ακτή μεταξύ των ακρωτηρίων Κορμακίτη και Απ. Ανδρέα, όπως επίσης και στη νότια κεντρική περιοχή μεταξύ της Αμαθούντας και του ακρωτηρίου Κίτι. Για την υπόλοιπη ακτογραμμή του νησιού τα αποτελέσματα καταδεικνύουν μια περισσότερο σύνθετη κατάσταση, παρέχοντας, επί της ουσίας, γενική εικόνα της πραγματικότητας (Flemmig 1978, 404-405),

η οποία μπορεί να διαφανεί μόνο από λεπτομερή έρευνα επικεντρωμένη στην ίδια την Κύπρο και σε κάθε περιοχή ξεχωριστά¹²⁷.

Ο ερευνητής (ο.π.) σημειώνει για την περιοχή στα νότια ότι η σταθερότητα της στάθμης είναι αμφίβολη, καθώς ελλείπουν μετρήσεις από το συγκεκριμένο χώρο. Η αστάθειά της, αντίθετα, αποδεικνύεται από την κατάσταση των λιμενικών έργων της Αμαθούντας και τον πρόσφατο εντοπισμό βυθισμένων πιθανών λιμενικών κατασκευών στην περιοχή του ακρωτηρίου Πετούντα στο Μαζωτό που αποδίδονται στην αναφερόμενη από τον Στράβωνα Παλαιά (Γεωγρ. XIV.6.3, βλ. Κεφ. Δ.5 και Ζ)¹²⁸. Η περιοχή της ανατολικής ακτής και ιδιαίτερα του κόλπου της Σαλαμίνας παρουσιάζει τη μεγαλύτερη αλλαγή της τάξης του 1μ./χιλιετία. Αντίστοιχα, για τις υπόλοιπες ακτές η αλλαγή διαμορφώνεται στα 0.5μ./χιλιετία νότια του ακρωτηρίου Γκρέκο, στο 1μ./χιλιετία στην περιοχή του Κουρίου και στα 0.75μ./χιλιετία στην περιοχή της βορειοδυτικής ακτής (κόλπος Χρυσοχούς).

Η αλλαγές στην ακτογραμμή της Κύπρου βάση των αρχαιολογικών δεδομένων είναι εμφανείς σχεδόν σε όλες τις λιμενικές θέσεις του νησιού, οι οποίες θα εξεταστούν στα επόμενα κεφάλαια. Το λιμάνι στο Λατσί είναι κατά ένα μεγάλο μέρος επιχωμένο, ενώ η άγνωστη θέση του κλασικού λιμανιού που εξυπηρετούσε την πόλη, οφείλεται μάλλον στην εξαφάνισή του εξαιτίας της αλλαγής της ακτογραμμής στην εκβολή του ποταμού της Χρυσοχούς (βλ. Κεφ. Στ.1.3-4). Το ίδιο πιθανόν να συμβαίνει και στο εικαζόμενο λιμάνι της Παλαιπάφου σε σχέση με την εκβολή του Διαρίζου (βλ. Κεφ. Στ.2.2). Το βορειοανατολικό τμήμα του λιμανιού της Νέας Πάφου αποτελεί πλέον χερσαίο χώρο κατά το μεγαλύτερο μέρος του (Leonard *et al.*, 1998) και η υπόλοιπη λιμενολεκάνη είναι επιχωμένη χωρίς ωφέλιμο βάθος χρήσης, εκτός από το δυτικό τμήμα, όπου έχουν γίνει σύγχρονες εκβαθύνσεις (βλ. Κεφ. Στ.2.4). Στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι πιθανή μια ανύψωση της τάξης των 0.5μ., διαγνώσιμη όχι τόσο εντός του λιμανιού όσο στα δυτικά της πόλης (ο.π. 154-155).

¹²⁷ Η καταγραφή των αλλαγών στην ακτογραμμή της Κύπρου αποτελεί στο στόχο προγράμματος που προτίθεται να θέσει σε εφαρμογή το Τμήμα Γεωλογικής Επισκόπησης (πρ. πληροφορία).

¹²⁸ Η θέση εντοπίστηκε το 2005 και ανακοινώθηκε στον Τύπο από τον πρώην διευθυντή του Τμήματος Αρχαιοτήτων Δρ. Σ. Χατζησάββα, ο οποίος την ταύτισε με την Παλαιά, την οποία αναφέρει ο Στράβων (βλ. Κεφ. Δ). Ο εντοπισμός οφείλεται σε πληροφορίες που αξιοποίησε το πρόσφατα δραστηριοποιηθέν κυπριακό Ινστιτούτο *Θέτις* (2005), το οποίο διευθύνει ο Δρ. Σ. Χατζησάββας. Το Ινστιτούτο έχει ως αντικείμενο την προώθηση της υποβρύχιας αρχαιολογίας στην Κύπρο. Για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου, το *Θέτις* έχει συνάψει συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Κύπρου.

Στο Κούριον ολόκληρη η αμμώδης παραλία κάτω από την ακρόπολη έχει δημιουργηθεί μετά την αρχαιότητα (Leonard 2005). Αντίστοιχα το εσωτερικό λιμάνι της Αμαθούντας έχει μετατραπεί σε χερσαίο χώρο και συγχρόνως οι κατασκευές του εξωτερικού λιμανιού βρίσκονται κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. Την αστάθεια της συγκεκριμένης περιοχής δείχνει ο εντοπισμός ακτογραμμής των Υστερορωμαϊκών-Πρωτοχριστιανικών χρόνων στο μέσον της εξωτερικής λιμενολεκάνης, με σχετιζόμενα πηγάδια γλυκού νερού (Empereur 1995 και Κεφ. Στ.4.3).

Ο ανοικτός όρμος στη θέση Χαλά Σουλτάν Τεκκέ έχει μετατραπεί στην αλυκή της Λάρνακας και ο όρμος του λιμανιού του Κιτίου έχει επιχρωθεί σε τέτοιο βαθμό ώστε τα κατάλοιπα του λιμανιού να βρίσκονται σε απόσταση 400μ. από της σημερινή ακτή. Η περιοχή του Κιτίου είναι η καλύτερα ερευνημένη από την άποψη ακτομηχανικής και η έρευνα έχει διαπιστώσει έναν έντονο μηχανισμό επίχωσης της ακτής εξαιτίας της ομαλής κλήσης του θαλάσσιου πυθμένα και των αποθέσεων του κυματικού φορτίου (Nicolau 1976α' Gifford 1985' Colombier 1988' Morhange *et al.*, 1999 και 2000).

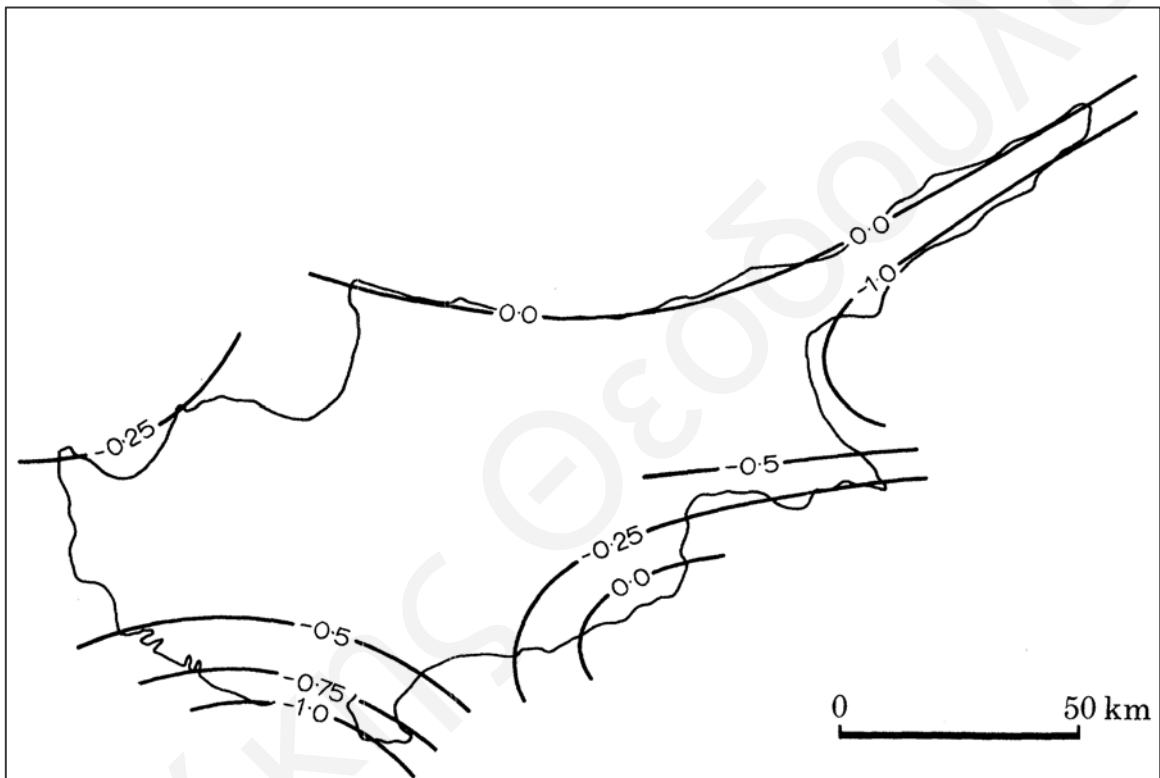
Στη Σαλαμίνα ο ύφαλος (beachrock) που αποτελούσε το όριο της πόλης προς τη θάλασσα βρίσκεται σήμερα σε απόσταση 100μ. από την παραλία προς το πέλαγος και μια επιμήκης λιμνοθάλασσα έχει σχηματιστεί στα δυτικά του. Η λιμενολεκάνη στα νότια του υφάλου είναι επιχρωμένη με μέγιστο βάθος 0.7μ. (Flemming 1974). Μια λιμενολεκάνη στα βόρεια, οριζόμενη από ένα ανατολικό λιμενοβραχίονα βρίσκεται εξολοκλήρου κάτω από την επιφάνεια του νερού και του πυθμένα (βλ. Κεφ. Στ.6.3) και κανένα από αυτά τα έργα δεν φαίνεται να αρμόζει στην περιγραφή του Ψευδοσκύλακα (77.103), που αποδίδει στη Σαλαμίνα «κλειστό λιμένα». Η σύντομη έρευνα που πραγματοποιήθηκε στον χώρο το 1973 (Flemming 1974) διαπίστωσε αλλαγή της θαλάσσιας στάθμης της τάξεως του 1.8-2μ., σχετιζόμενη πιθανόν με καταβύθιση της παραλιακής περιοχής την οποία περιγράφει ο Μαλαλάς (12.415, βλ. Κεφ. Στ.6.1).

Αντίστοιχα, στο λιμάνι των Σόλων ολόκληρη η λιμενολεκάνη του επίσης «κλειστού λιμένα» αποτελεί πλέον κοιλότητα στη χέρσο, με μόνο τα άκρα των δύο λιμενοβραχιόνων να συνεχίζουν την επαφή με τη θάλασσα.

Διαπιστώσεις σχετικά με την αλλαγή της μορφής της ακτογραμμής έχουν γίνει και για την περιοχή της δυτικής ακτής της Κύπρου (Giangrande 1987, 187-189), όπου συμπεραίνεται ανύψωση της παραλίας, η οποία τείνει να εξουδετερώσει την άνοδο της θαλάσσιας στάθμης που εκτίμησε στην περιοχή η έρευνα του N.C. Flemming (0.15μ./χιλιετία βλ. Πίν. 3, σ. 81). Ακόμα πιο έντονη διαπιστώνεται η αλλαγή στην περιοχή του Ακρωτηρίου της Λε-

μεσού όπου ο N.C. Flemming (βλ. Πιν. 3 και 4, σ. 81, 82) διαπίστωσε άνοδο της θαλάσσιας στάθμης της τάξης του 1μ. και οι J. Leonard και S. Demesticha (2003, 191) εκτιμούν ότι το πέρας του ακρωτηρίου αποτελούσε νησίδα που ενώθηκε με την Κύπρο μετά την ύστερη Ελληνιστική περίοδο.

Πίνακας 3



Σχηματική απόδοση των αλλαγών της θαλάσσιας στάθμης, σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας του Ινστιτούτου Ωκεανογραφικών Επιστημών της Βρετανίας (Flemming 1978, fig. 12). Οι ισούψεις σε μέτρα ανά χιλιετία.

Πίνακας 4

site no.	Ancient name	nearest Modern name	lat. N	long. E	age, T ka	best estimate Z	Z/T
Cyprus							
152	—	C. Kormakiti	35° 24'	32° 56'	—	0.0	0.0
153	Lapethus	Lambousa	35° 37'	33° 13'	2.0	0.0	0.0
154	—	Snake Island	35° 21'	33° 18'	—	—	—
155	Cerynia	Kyrenia	35° 21'	33° 19'	2.3	0.0	0.0
156	—	Vrisi	35° 20'	33° 25'	3.0	0.0	0.0
157	—	Platymeis	35° 20'	33° 30'	—	—	—
158	—	Ayia Marina	35° 22'	33° 40'	—	—	—
159	—	Ayios Thyrsos	35° 34'	34° 16'	2.0	-0.25	-0.13
160	Carpasia	Ayios Philon Aphendrika	35° 38'	34° 23'	2.0	0.0	0.0
161	Dinaretum	Apostolos Andrea	35° 42'	34° 35'	—	—	—
162	—	Koroni	35° 37'	34° 29'	—	—	—
163	Salamis I	Salamis	35° 11'	33° 55'	1.7	-2.0	-1.18
163	Salamis II	Salamis	35° 11'	33° 55'	1.00	-0.3	-0.3
164	Ammochostos	Famagusta	35° 8'	33° 57'	2.0	-0.5	-0.25
165	Pedalium Promontorium	Cape Greco	34° 58'	34° 05'	—	—	—
166	Dades	Ayios Yeorgios	34° 58'	33° 55'	2.0	-0.2	-0.1
167	Kitium	Larnaca	34° 55'	33° 39'	—	—	—
168	—	Bronze Age Harbour	34° 54'	33° 39'	—	—	—
169	Palaca	Petounda Pt	34° 47'	33° 30'	—	—	—
170	Amathos I	Amathus	34° 43'	33° 08'	2.5	-0.75	-0.3
170	Amathos II	Amathus	34° 43'	33° 08'	0.5	-0.2	-0.13
171	Curias	Venetian Canal	34° 37'	33° 01'	0.5	-0.1	-0.3
172	—	Dreamers Bay	34° 34'	32° 54'	1.8	-2.0	-1.1
173	Curium	Episkopi	34° 40'	32° 54'	—	—	—
174	—	Mandria	34° 42'	32° 32'	—	—	—
		Petra tou Romiou	34° 40'	32° 38'	—	—	—
175	Paphos	Paphos	34° 46'	32° 25'	2.0	-0.3	-0.15
176	Drepanum	Drepanum	34° 54'	32° 19'	2.0	-0.3	-0.15
177	Lara	Lara	34° 57'	32° 19'	—	—	—
178	—	Yeranisou	35° 01'	32° 18'	—	—	—
179	Acamus	C. Arnauti	35° 5'	32° 17'	—	—	—
180	—	Ayios Nikolos	35° 6'	32° 18'	2.0	-0.75	-0.38
181	Marium Polis	Lachi	35° 4'	32° 24'	2.0	-0.75	-0.38
182	—	C. Kokkino	35° 11'	32° 41'	—	—	—
183	Soli	Karavastasi	35° 9'	32° 50'	—	—	—

Οι αλλαγές στη θαλάσσια στάθμη που διαπιστώθηκαν από την έρευνα του Ινστιτούτου Ωκεανογραφικών Επιστημών της Βρετανίας (Flemming 1978, απόσπασμα από Table 1). Στη στήλη «age, T /ka» αποδίδεται η χρονολόγηση των θέσεων σε χιλιετίες. Στη στήλη «best estimate Z » αποδίδεται η μέγιστη μετρηθείσα τιμή και στη στήλη « Z/T » η εκτίμηση για την αλλαγή της στάθμης ανά χιλιετία.

Ε.2 ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ

Δύο ήταν οι τρόποι πρόωσης για την άσκηση της ναυσιπλοΐας στη διάρκεια της αρχαιότητας, ο άνεμος και η μυϊκή δύναμη των κωπηλατών. Οι κωπηλάτες χρησιμοποιούνταν κυρίως στα πολεμικά πλοία, διότι για αυτά είχε καθοριστικό ρόλο η ταχύτητα για τη γρήγορη αποπεράτωση ναυτικών επιχειρήσεων, καθώς και για την επίτευξη των ναυτικών ελιγμών στη διάρκεια των ναυμαχιών. Αντίθετα, τα εμπορικά πλοία εκινούντο κυρίως με τη δύναμη του ανέμου. Βεβαίως, ιστιοφορία διέθεταν και τα πολεμικά πλοία, την οποία χρησιμοποιούσαν για την κάλυψη αποστάσεων όταν δεν υπήρχε λόγος για εσπευσμένες ενέργειες ή τη μεταχειρίζονταν μαζί με κωπηλασία για επίσπευση της πλεύσης. Αντίστοιχα, τα εμπορικά σκάφη χρησιμοποιούσαν κουπιά για τους ελιγμούς εντός των λιμανιών. Τα μικρότερα σκάφη παράκτιου επιχειρησιακού περιβάλλοντος και τα αλιευτικά χρησιμοποιούσαν, επίσης, και τις δύο κινητήριες δυνάμεις, ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες τους (Morrison and Williams, 1968). Είναι, ως εκ τούτου, φανερό ότι η ταχύτητα και η κατεύθυνση του ανέμου αποτελούσε τον κύριο παράγοντα που καθόριζε την αρχαία ναυσιπλοΐα. Στα χαρακτηριστικά του ανέμου θα πρέπει, επιπλέον να προστεθούν η διεύθυνση και η ταχύτητα των θαλασσιών ρευμάτων και σε συνάρτηση η κατεύθυνση και το μέγεθος των κυμάτων.

Για την περίπτωση της Ανατολικής Μεσογείου, στο κέντρο του θαλάσσιου χώρου της οποίας εντάσσεται η Κύπρος, το θαλάσσιο ρεύμα κινείται αριστερόστροφα γύρω από το νησί, με χαμηλή ένταση που δεν ξεπερνάει τους 1-1.5 ναυτικούς κόμβους (Haslam 1976, 101) και επομένως ισοσκελίζεται εύκολα από ανέμους ακόμα και μικρής έντασης. Στη διαμόρφωση των ρευμάτων συμβάλει γενικά το φαινόμενο της παλίρροιας, αλλά στην περίπτωση της Ανατολικής Μεσογείου η επίδρασή της είναι αμελητέα, καθώς το ύψος της κυμαίνεται το πολύ μεταξύ 0.06μ. (άμπωτις) και 0.27μ. (πλημμυρίδα) (Mantzourani & Theodorou 1991, 47). Κατά τον ίδιο τρόπο τα κύματα ακολουθούν συνήθως την ένταση και τη διεύθυνση των ανέμων, οπότε στην ουσία δεν αποτελούν τα ίδια καθοριστικό παράγοντα για τη ναυσιπλοΐα ιστιοφόρων πλοίων, εφόσον δεν επηρεάζονται από την παλίρροια και τα ρεύματα που θα έκαναν καθοριστική και ιδιαίτερη τη συμπεριφορά τους.

Συνεπώς, οι άνεμοι είναι τελικά αυτοί που αποτελούν ρυθμιστικό παράγοντα για την ιστιοφόρο ναυσιπλοΐα στην Ανατολική Μεσόγειο. Ο W. Murray (1987) απέδειξε σε σχετικό άρθρο του τη γενική ομοιότητα των συνθηκών που επικρατούσαν στη Μεσόγειο του 4^{ου} αι. π.Χ. με τις σημερινές, αναλύοντας τις ανεμολογικές και μετεωρολογικές πληροφορίες από

το έργο του Αριστοτέλη και του Θεόφραστου. Με αυτό ως δεδομένο επιχείρησε μια ανάγνωση των συνθηκών αυτών σε σχέση με την Κύπρο και την ναυσιπλοΐα που την αφορούσε στο συνέδριο *Cyprus and the Sea*, (Murray 1995, 38-43). Με βάση τη μελέτη του προκύπτει ότι οι κύριοι άνεμοι που επικρατούν στην περιοχή της Κύπρου και της Ανατολικής Μεσογείου είναι γενικά οι δυτικοί-βορειοδυτικοί. Ταυτόχρονα, και οι κύριοι άνεμοι της ανατολικής κυπριακής ακτής πνέουν επίσης από δυτικά, παρά τη μεσολάβηση του νησιού. Πρόκειται, προφανώς, για τους ίδιους ανέμους που διασχίζουν τη χαμηλή πεδιάδα της Μεσαορίας και συνεχίζουν ανατολικά. Από τη γενική δυτική τάση διαφοροποιούνται οι ακτές της Συροπαλαιστίνης και του κόλπου της Απάλειας, όπου πνέουν νοτιοδυτικοί άνεμοι. Παρά το ότι τα παραπάνω εμφανίζονται ως γενικό σχήμα, στη διάρκεια του έτους παρατηρούνται ελαφρές παραλλαγές (ο.π. fig. 5-8). Αυτές, συνίστανται κυρίως στους βόρειους, βορειοδυτικούς και βορειοανατολικούς ανέμους που κατεβαίνουν από την οροσειρά του Ταύρου και επηρεάζουν τις βόρειες κυπριακές ακτές, τις οποίες καθιστούν επικίνδυνες, ωθώντας τα πλοία προς αυτές. Το ίδιο περίπου παρατηρείται και στις αντίστοιχες βραχώδεις ακτές της βορειοδυτικής Κύπρου, όπου οι βορειοδυτικοί και δυτικοί άνεμοι λειτουργούν με ανάλογο τρόπο, ενώ διάσπαρτες μικρές νησίδες και ύφαλοι κάνουν τον παράπλου δύσκολο εγχείρημα.

Κατά το γενικό ανεμολογικό σχήμα ευνοείται το ταξίδι από το Αιγαίο μέσω της Ρόδου – Καστελορίζου προς την Κύπρο, αλλά όχι το αντίστροφο. Εν τούτοις, παρά το γενικό μοντέλο υπάρχουν διαφοροποιήσεις που θα επέτρεπαν και το ταξίδι με την αντίθετη φορά. Για παράδειγμα μεταξύ Μαρτίου – Μαΐου (ο.π. fig. 6) και μεταξύ Σεπτεμβρίου – Νοεμβρίου (ο.π. fig. 8), αλλά ακόμα και μεταξύ Δεκεμβρίου – Φεβρουαρίου (ο.π. fig. 5) εμφανίζονται περίοδοι με ανατολικούς και βόρειους ανέμους, από τους οποίους οι πρώτοι θα ήταν βοηθητικοί για ένα ταξίδι από την Ανατολική Μεσόγειο προς τα δυτικά. Τέτοιοι άνεμοι απουσιάζουν, παρά ταύτα, εντελώς κατά τη θερινή περίοδο (ο.π. fig. 7).

Τα κύρια ναυτικά δρομολόγια που ακολουθούνταν στην αρχαιότητα με βάση τους πνέοντες ανέμους και την παραδοχή ότι προτιμητέα ήταν η πλεύση με ούριο, κατά τον δυνατόν, άνεμο θα ήταν τα εξής:

α] Από τη Ρόδο, παραπλέοντας αρχικά τις ασιατικές ακτές και διασχίζοντας το πέλαγος της Παμφυλίας προς το ακρωτήριο του Ακάμα. Από εκεί διά μέσου της δυτικής ακτής της Κύπρου και παραπλέοντας όλη τη νότια πλευρά του νησιού, με τις γενικά πιο ήπιες καιρικές συνθήκες και μορφολογία από ότι η βόρεια, προς τις πόλεις των ανατολικών ακτών (Κίτιον, Σαλαμίνα). Στη συνέχεια θα μπορούσε κανείς εύκολα, σε λιγότερο από μίας μέρας ταξίδι,

να διεκπεραιωθεί στη Συροπαλαιστίνη και να συνεχίσει παραπλέοντας τις ακτές της Συροπαλαιστίνης προς την Αίγυπτο. Το ταξίδι προς την Αίγυπτο θα μπορούσε επίσης να γίνει κατευθείαν, χωρίς την προσέγγιση της ανατολικής ακτής, από την περιοχή της Πάφου, του Κουρίου ή της Αμαθούντας.

β] Το δεύτερο βασικό δρομολόγιο προσέγγισης της Ανατολικής Μεσογείου από δυτικά, ακολουθούσε την ακτή της Ανατολίας και παραλιοδρομώντας έφτανε στην κόλπο της Απάλειας για να κατευθυνθεί από εκεί νότια προς τη Συροπαλαιστίνη και την Αίγυπτο ή τις ανατολικές ακτές της Κύπρου. Η παραλιοδρομία κοντά στις ακτές της Κιλικίας πρόσφερε αρκετά σημεία όπου οι κατερχόμενοι βόρειοι άνεμοι μπορούσαν να αποφευχθούν σε αντίθεση με την παραλιοδρομία κατά μήκος της βόρειας ακτής της Κύπρου, όπου οι ίδιοι άνεμοι έσπρωχαν τα σκάφη προς τη στεριά.

γ] Ακολουθώντας το ίδιο δρομολόγιο από την περιοχή της Ρόδου θα μπορούσε κάποιο πλοίο να προσεγγίσει επίσης το ακρωτήριο του Ακάμα και από εκεί να κατευθυνθεί την περιοχή του Μαρίου στον Κόλπο της Χρυσοχούς ή αντίστοιχα προς τον κόλπο της Μόρφου και το λιμάνι των Σόλων. Και τα δύο λιμάνια είχαν ιδιαίτερο ρόλο, αποτελώντας σημεία εξαγωγών μεταλλευμάτων και αντιστοιχώντας στα παραδείγματα των μεγάλων λιμανιών των ανατολικών ακτών. Συνεπώς, παρά τη δυσκολία που θα παρουσίαζε η προσέγγισή τους, ανέπτυξαν λιμενικές εγκαταστάσεις (βλ. Κεφ. Στ.1 και Στ.9). Η δυσκολία στην προσέγγισή τους, προερχόμενη από τους βόρειους ανέμους (Georgiou 1997, 121, υπ. 14) δεν θα ήταν συνεχής εξαιτίας των αντίστοιχων υποβοηθητικών δυτικών. Ανάλογα θα μπορούσαν να προσεγγιστούν και τα λιμάνια της βορειοανατολικής ακτής από την περιοχή της Κιλικίας.

Αν και περισσότερο δύσκολα, τα ναυτικά δρομολόγια από την Αίγυπτο και τη Συροπαλαιστίνη προς τα δυτικά ήταν τα εξής:

α] Από την Αίγυπτο προς τη Συροπαλαιστίνη και από εκεί βορείως της Κύπρου προς τη Ρόδο.

β] Από την Αίγυπτο προς τη Συροπαλαιστίνη και από εκεί διά μέσου αρχικά της νότιας ακτής με δυτική κατεύθυνση προς το Κούριον και από εκεί παραπλέοντας τη δυτική ακτή με βορειοδυτική κατεύθυνση προς τη Ρόδο. Ο Στράβων αναφέρει το Κούριον ως αρχή του δυτικού παράπλου (*Γεωγρ.* XIV.6.3).

γ] Τέλος, το ταξίδι από την Αίγυπτο μπορούσε προφανώς να γίνει και κατευθείαν με βορειοδυτική κατεύθυνση, παραπλέοντας τις δυτικές ακτές της Κύπρου και από εκεί προς τη Ρόδο.

Τα δρομολόγια αυτά χρησιμοποιήθηκαν ήδη από την Προϊστορική περίοδο όπως δείχνουν οι μαρτυρημένες εξωτερικές επαφές (Matzourani & Theodorou 1991, Georgiou 1997). Μαρτυρία για τα δρομολόγια αυτά αποτελούν τα μεγάλα αστικά κέντρα που αναπτύχθηκαν ήδη από την Προϊστορική περίοδο, κυρίως στις νότιες και ανατολικές, πιο εύκολα προσεγγίσιμες ακτές της Κύπρου. Τέτοιες ήταν οι πόλεις της Έγκωμης και του Χαλά Σουλτάν Τεκκέ, τις οποίες διαδέχθηκαν η Σαλαμίνα και το Κίτιον. Δυτικότερα το δίκτυο των πόλεων-λιμανιών συνεχίζεται με τις πόλεις της Αμαθούντας, του Κουρίου, της Παλαιπάφου και αργότερα της Νέας Πάφου. Η επιλογή της θέσης και η ανάπτυξη της συγκεκριμένης πόλης σε πρωτεύουσα της ελληνιστικής και ρωμαϊκής Κύπρου προέρχεται ακριβώς από το γεγονός ότι βρισκόταν στο καιριότερο σημείο του δρομολογίου που ένωνε την αιγυπτιακή Αλεξάνδρεια με το Αιγαίο. Τη χρήση του λιμανιού της Πάφου ως ενδιάμεσου σταθμού στο συγκεκριμένο δρομολόγιο καταδεικνύει ο απόπλους από το λιμάνι της Πάφου του Απ. Παύλου με προορισμό την Πέργη της Παμφυλίας (*Πράξεις* ΙΓ.13, βλ. Κεφ. Δ.6), ενώ η άφιξή του είχε γίνει στο λιμάνι της Σαλαμίνας, όπου κατέπλευσε από τη Σελεύκεια (*Πράξεις* ΙΓ.4-5, Κεφ. Δ.6). Αντίθετα, η αναφορά του Λουκιανού στο ταξίδι της «Ίσιδας» στο *Πλοῖον ἢ Εὐχαί* (7)¹²⁹ φανερώνει το δρομολόγιο της κατευθείαν σύνδεσης Αλεξάνδρειας – Ρόδου. Το ίδιο δρομολόγιο μαρτυρούν ενδεχομένως και τα ναυάγια των τεσσάρων πλοίων που αναφέρεται ότι εντοπίστηκαν το 2001 σε έρευνα για εντοπισμό ισραηλινού υποβρυχίου, στη νοτιή γραμμή που ένωνε την Ρόδο με την Αλεξάνδρεια (Phaneuf 2001). Το δρομολόγιο από τα δυτικά προς τα ανατολικά διά της νότιας ακτής μαρτυρείται από τα μεσαιωνικά κείμενα των περισσότερων δυτικών προσκυνητών που κατευθύνονταν στους Αγίους Τόπους, στους οποίους οφείλονται οι περιγραφές των λιμανιών της Πάφου, των Σαλίνων (Κίτιον, Λάρνακα) και της Αμμοχώστου στη Μεσαιωνική περίοδο.

Παρά τις δυσκολίες που παρουσίαζαν τα βόρεια παράλια είναι φανερό από την ύπαρξη πόλεων και λιμανιών, όπως αυτά της Καρπασίας, της Κερύνειας και της Λαπήθου ότι ναυτικοί δρόμοι συνέδεαν και τη βόρεια ακτή με τα απέναντι παράλια. Η σύνδεση αυτή ανήκε στο ευρύτερο δίκτυο επικοινωνιών που αναπτυσσόταν με το Αιγαίο, όπως δείχνει το ναυάγιο της Κερύνειας (βλ. Κεφ. Στ.7.2). Το αντίθετο δρομολόγιο από ανατολικά προς δυτικά, περιλαμβάνοντας την Κύπρο, καταδεικνύεται από τα δύο προϊστορικά ναυάγια με κυπρια-

¹²⁹ «ἔφη δὲ ἀπὸ τῆς Φάρου ἀπάραντας οὐ πάνυ βιαίῳ πνεύματι ἐβδομαίους ἰδεῖν τὸν Ἀκάμαντα, εἶτα ζεφύρου ἀντιπνεύσαντος ἀνερχθῆναι πλαγίους ἄχρι Σιδῶνος, ἐκεῖθεν δὲ χειμῶνι μεγάλῳ περιπεσόντας δεκάτῃ ἐπὶ Χελιδονέας διὰ τοῦ Αὐλῶνος ἐλθεῖν...»

κά φορτία στο Ulu Burun και την Χελιδονία Άκρα (Cape Gelidonya) (βλ. ενδεικτικά Pulac 1997 και Bass 1988 και 2001).

Όλα αυτά τα δρομολόγια ακολουθούσαν, λαμβάνοντας πάντα υπόψη τους επικρατούμενες ανέμους και τις κατάλληλες εποχές για ταξίδι σε συγκεκριμένη κατεύθυνση. Για παράδειγμα ο Ψευδοσκύλαξ (77.103) αναφέρει δύο μόνο χειμερινά λιμάνια στην Κύπρο στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ., αν και είναι προβληματική η αναφορά του στα υπόλοιπα λιμάνια των πόλεων του νησιού ως έρημα και θα ήταν ίσως ορθότερη η απόδοσή τους ως θερινά (βλ. Κεφ. Δ.1). Σε μια εποχή αφθονίας σαν τη σημερινή τα δύο λιμάνια φαντάζουν ίσως λίγα, όμως, μέχρι την ανακάλυψη των μηχανικών τρόπων πρόωσης τα ταξίδια περιορίζονταν τη χειμερινή περίοδο για να επαναληφθούν από τον Απρίλιο μέχρι τον Οκτώβριο, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν υπήρχαν εξαιρέσεις. Επομένως, δύο λιμάνια θα μπορούσαν να ήταν αρκετά για να εξυπηρετήσουν την περιορισμένη χειμερινή κίνηση.

Για την περίοδο υπό μελέτη διαπιστώνεται ότι δέκα τουλάχιστον λιμάνια βρίσκονταν σε χρήση, στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ., εννέα των παραλιακών πόλεων-βασιλείων και πιθανότατα το λιμάνι της Καρπασίας, εάν όχι και της Ουρανίας και της Κνίδου (βλ. Κεφ. Στ. και Ζ). Αυτή η πυκνότητα της παρουσίας λιμενικών χώρων, σε συνάρτηση με τη μαρτυρημένη χρήση περαιτέρω αγκυροβολίων (βλ. Κεφ. Ζ) δείχνει ότι παρά τις ευκολότερες συνθήκες στα νότια και τις δυσκολότερες στα βόρεια φαίνεται ότι όλη η κυπριακή ακτογραμμή συμμετείχε στο δίκτυο των ναυτικών δρομολογίων που ένωνε το Αιγαίο και τη Δύση με την Ανατολική Μεσόγειο. Οι πόλεις λειτουργώντας προφανώς με τον νόμο της ζήτησης και της προσφοράς κατασκεύαζαν λιμάνια, ως σταθμούς σε ναυτικούς και χερσαίους εμπορικούς δρόμους, δημιουργώντας ναυτικά δρομολόγια και αντίστοιχα οι ναυτικοί δρόμοι, κατευθυνόμενοι σε συγκεκριμένες περιοχές δημιουργούσαν την ανάγκη για χώρους ελλιμενισμού (βλ. Raban 1995, 138).

Πέρα από τα ναυτικά δρομολόγια επικοινωνίας και εμπορικής συναλλαγής με το εξωτερικό θα πρέπει να υπήρχαν ναυτικές διαδρομές μεταξύ των κυπριακών πόλεων, εφόσον στο σύνολό τους ήταν παραλιακές και τμήματα ενός ενεργού λιμενικού δικτύου. Η παρουσία χερσαίων δρόμων θα ήταν μάλλον περιορισμένη στη Κλασική περίοδο, σε ένα δίκτυο που στην καλύτερη περίπτωση θα ένωνε τις κύριες πόλεις μεταξύ τους (Bekker-Nielsen 2004, fig. 13). Έτσι οι μεταφορές βαριών φορτίων θα ήταν σαφέστερα ευκολότερες και οικονομικότερες διά θαλάσσης. Τρία ήταν τα σημεία που θα μπορούσαν να αποτελέσουν ανασταλτικό παράγοντα στις διαδρομές αυτές, τα ακρωτήρια του Ακάμα, του Κορμακίτη και του Απ. Ανδρέα, καθώς στα σημεία αυτά έπρεπε να γίνει μεγάλη αλλαγή κατεύθυνσης

πλεύσης και ταυτόχρονα καταπονούνταν από επικρατούντες βόρειους ανέμους. Συνεπώς, για την πραγματοποίηση του παράπλου τους θα έπρεπε να συνηγορούν οι ανεμολογικές συνθήκες, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι θα ήταν πάντα απαγορευτικές. Τη δυσκολία στα σημεία αυτά κατέδειξε η έρευνα που πραγματοποιήθηκε το 1969-1970 από το *Research Laboratory for Archaeology* της Οξφόρδης γύρω από το ακρωτήριο του Απ. Ανδρέα στην Καρπασία, εντοπίζοντας δέκα συγκεντρώσεις κεραμικής, χρονολογούμενες από τον 4^ο αι. π.Χ. μέχρι και τη Βυζαντινή περίοδο, από τις οποίες οι τέσσερις αναγνωρίστηκαν ως ναυάγια (Green *et al.*, 1970 και Green 1973)¹³⁰. Εν τούτοις, για τις διαδρομές μεταξύ πόλεων που δεν έπρεπε τα σκάφη να διέλθουν από τα σημεία αυτά (Μάριον – Σόλοι, Κερύνεια – Λάπηθος – Καρπασία – Ουρανία, Σαλαμίνα – Κίτιον – Αμαθούντα – Κούριον – Πάφος) είναι απόλυτα λογικό να υποτεθεί ότι βρίσκονταν σε χρήση. Μαρτυρία για αυτό παρέχουν οι περικοπές από το απόκρυφο ευαγγέλιο για τον Απ. Βαρνάβα, σχετικά με τη διά θαλάσσης επικοινωνία του Κιτίου με τη Σαλαμίνα (Περ. *Βαρν.* 22), τον κατάπλου των Αποστόλων Μάρκου και Βαρνάβα στον Κορμακίτη (Περ. *Βαρν.* 14) και τον απόπλου του Μάρκου από την περιοχή του Λιμνήτη (βλ. Κεφ. Δ). Είναι μάλιστα σημαντικό ότι χρησιμοποιούνται αυτές οι θέσεις στη Ρωμαϊκή περίοδο μολονότι το χερσαίο οδικό δίκτυο ήταν σαφώς πιο ανεπτυγμένο από την Κυπροκλασική (Bekker-Nielsen 2004, 228-231). Αντίστοιχη ένδειξη παρέχει και το παραθαλάσσιο λατομείο στον Ακάμα, από όπου μεταφέρονταν προφανώς διά θαλάσσης οικοδομικό υλικό στην περιοχή του Μαρίου-Αρσινόης (ο.π. 49).

Η C. Balandier (2000, 183) συμπεραίνει μάλιστα ότι πέρα από τις ίδιες τις οχυρωμένες πόλεις, όπου απαντώνται λιμάνια που αποτελούν σταθμούς των ναυτικών δρόμων, η παρουσία οχυρών σε υπερυψωμένα σημεία, όπως αυτό του Βουνιού, είχαν εκτός από τον ρόλο της υπενθύμισης της κυριαρχίας, εν προκειμένω της περσικής, και τον ρόλο της επιτήρησης των ναυτικών δρόμων. Συνεπώς, θα μπορούσε να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η οχύρωση του Βουνιού σχετίζεται με το ναυτικό δρομολόγιο¹³¹ που ένωνε τη βορειοδυτική

¹³⁰ Η απουσία δεδομένων από τα άλλα δύο ακρωτήρια προέρχεται από τη μη πραγματοποίηση έρευνας καθώς αναφέρονται από τους αλιείς ενδείξεις ναυαγίων με φορτία αμφορέων, τουλάχιστον από την περιοχή του Ακάμα (προσωπική πληροφορία). Για την ίδια περιοχή βλ. επίσης τα ναυάγια με αρ. 414 και 554 στον κατάλογο του A.J. Parker (1992), ενώ ως απόδειξη για τη χρήση των ναυτικών δρόμων πέριξ του νησιού βλ. γενικά τα ναυάγια που αναφέρονται από τον ίδιο συγγραφέα στην περιοχή της Κύπρου (τα με αρ. 69, 202-207, 212, 213, 350, 563, 1145 και 1233).

¹³¹ Σύμφωνα με ψαρωντουφεκάδες (πριν το 1974) από τον Ποταμό του Κάμπου (Σόλοι), στη θαλάσσια περιοχή κάτω από το Βουνί εντοπίζονται σε δύο τουλάχιστον σημεία συγκεντρώσεις θραυσμάτων οξυπύθμενων αμφορέων (προσωπική πληροφορία), Η πληροφορία αποτελεί ένδειξη για

Κύπρο με το Μάριον και την υπόλοιπη δυτική Κύπρο ή το αντίστοιχο δρομολόγιο από δυτικά με προέλευση τη δυτική Κύπρο ή τη Ρόδο και κατεύθυνση προς το λιμάνι των Σόλων.

Γενικά, στην Κλασική περίοδο μπορεί να υποθεθεί με ασφάλεια ότι χρησιμοποιήθηκαν ως λιμενικοί σταθμοί όλες οι πόλεις-λιμάνια των κυπριακών βασιλείων, γεγονός που τις συνέδεε με τους εσωτερικούς και τους εξωτερικούς ναυτικούς δρόμους της Ανατολικής Μεσογείου. Από τα στοιχεία που αφορούν στις κατευθύνσεις των ανέμων και ακολουθούν και σήμερα το ίδιο σχήμα, όπως και στην αρχαιότητα, εξάγεται ότι ο παράπλους της δυτικής, νότιας και ανατολικής ακτής ήταν ευκολότερος και άρα ακολουθήτο πιο συχνά για την διαδρομή από το Αιγαίο. Για το ταξίδι της επιστροφής προς τα δυτικά προτιμητέος ήταν ο ναυτικός δρόμος από βόρεια της Κύπρου, αλλά αρκετά δύσκολος όπως δείχνουν τα ναυάγια της Κερύνειας, του Ulu Burun και της Χελιδονίας Άκρας. Εν τούτοις, δεν πρέπει να θεωρείται ότι δεν υπήρχαν δυνατότητες εξαιρέσεων, όπως αποδείχθηκε από τις εκπληκτικές δυνατότητες που παρουσίασε το πειραματικό ταξίδι του Κερύνεια ΙΙ (βλ. Κεφ. Στ.7.2), πλέοντας κατά του ανέμου (όρτσα) και φθάνοντας ταχύτητες μέχρι 12 κόμβων (Katzen 1987 και 1989)¹³².

E.3 ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ

Προκειμένου να καταστεί δυνατή η κατανόηση των τεχνικών δυνατοτήτων που είχαν οι Κύπριοι του 5^{ου} και 4^{ου} αι. π.Χ., σχετικά με την κατασκευή λιμενικών έργων, θα πρέπει να έχει κανείς υπόψη το τι έχει συντελεστεί στον τομέα της συγκεκριμένης γνώσης πριν και κατά τη διάρκεια της περιόδου στην ευρύτερη περιοχή. Όπως θα διαφανεί στα επόμενα κεφάλαια (Στ, Ζ και Η) τα τεχνητά λιμενικά έργα στην Κύπρο μαρτυρούνται αρχαιολογικά και από τις πηγές από το τέλος του 5^{ου} αι. π.Χ. και εξής.

Οι πρώτες λιμενικές κατασκευές εντοπίζονται στο δέλτα του Ινδού (Lothal) ήδη από την 3^η χιλ. π.Χ. (Rao 1965). Παρόχθιες λιμενικές διαμορφώσεις μαρτυρούνται επίσης στους μεγάλους ποταμούς της Μεσοποταμίας στη διάρκεια της 3^{ης} και της 2^{ης} χιλ. π.Χ., ενώ παρόμοια παραδείγματα μαρτυρούνται και στις όχθες του Νείλου, στη διάρκεια της 2^{ης} χιλ. π.Χ. (Shaw 1972, 89· Blackman 1982, 90-92 με σχετική βιβλιογραφία).

την ύπαρξη του συγκεκριμένου ναυτικού δρομολογίου και ταυτόχρονα για τις δύσκολες καιρικές συνθήκες της βόρειας ακτής της Κύπρου.

¹³² Η βιβλιογραφική παραπομπή στο Κεφ. Στ.7.2

Στη Μεσόγειο λιμενικές διαμορφώσεις, οι οποίες να μπορούν να αναγνωριστούν ως τέτοιες με κάποιο βαθμό ασφάλειας θα εμφανιστούν στη Μέση Χαλκοκρατία. Παραδείγματα αποτελούν στη Συροπαλαιστινιακή ακτή το Akhziv και το Tel Dor όπου εντοπίστηκαν λιμενικές διαμορφώσεις στις εκβολές ποταμού και λιμνοθάλασσας αντίστοιχα (Raban 1995, 144-152). Μάλιστα, προτείνεται ότι τέτοια έργα πιθανόν να έπρεπε να αναζητηθούν στην περίπτωση της Κύπρου στην Έγκωμη, το Χαλά Σουλτάν Τεκκέ, Τούμπα του Σκούρου, Άρπερα, Μαρώνη κ.α. (Raban ο.π. βλ. επίσης Catling 1962 και Βλ. Åström 1986) Στην Ύστερη Χαλκοκρατία αποδίδονται λιμενικές κατασκευές με κυβόλιθους και διαμορφώσεις υφάλων ή εκβολών ποταμών, καθώς και κατασκευές προβόλων σε ανοικτούς κόλπους, με παραδείγματα από τη Βύβλο και το Akko (Raban 1991), την Άραδο, την Τύρο, τη Σιδώνα, κλπ. (Frost 1973). Για την Κύπρο προτείνονται ως λιμενικά έργα αρχιτεκτονικά κατάλοιπα στο Κίτιον-Καθαρή, τη λίμνη στο Χαλά Σουλτάν Τεκκέ και στην Έγκωμη από τον A. Raban (1995, 148), ενώ ο D.J. Blackman (1982, 92) αναφέρεται γενικά στην πιθανή ύπαρξή τους, χωρίς να συγκεκριμενοποιεί τις θέσεις.

Στην περιοχή του Αιγαίου ως προϊστορικές, κυρίως μινωικές, λιμενικές κατασκευές ερμηνεύονται κάποια λαξεύματα στις παραλίες του Νίρου Χάνι και των Μαλιών στην Κρήτη (Leatham & Hood 1958) και κάποιες κατασκευές στην Αμνισό (Schäfer 1991, 111-116), ενώ παρά το ότι δεν έχουν εντοπιστεί λιμενικά έργα θεωρούνται ως λιμενικές θέσεις ο Κομμός, το Παλαίκαστρο, τα Χανιά, ο Μόχλος, η Στάλος, η Παχειά Άμμος και τα Καπετανιανά επίσης στην Κρήτη (Hadjidaki 2003, 534-535 με βιβλιογραφία).

Η γεωμορφολογία, όμως, του Αιγαίου προσφέρει τόσους πολλούς και καλά προφυλαγμένους όρμους ώστε δεν υπήρχε ανάγκη ιδιαίτερων λιμενικών κατασκευών, όπως δείχνουν τα μέχρι σήμερα γνωστά δεδομένα της έρευνας. Οι πρώτες αναγνωρίσιμες λιμενικές κατασκευές θα υπάρξουν κατά τον 8^ο αι. π.Χ. εάν ευσταθεί η χρονολόγηση για τον μόλο της Δήλου από ακατέργαστους ογκόλιθους (Paris 1916· Lehmann-Hartleben 1923) αν και αυτό αμφισβητείται (Blackman 1982, 93)¹³³. Μέχρι τότε τα σκάφη εξυπηρετούνταν από τις αμμώδεις παραλίες προφυλαγμένων κόλπων, συχνά με αμφίδυμα λιμάνια, στις οποίες σύρονταν για φορτοεκφόρτωση, μιας και το μέγεθος και η μορφή των σκαφών το επέτρεπε. Τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η περιγραφή του Ομήρου στην *Οδύσσεια* (ζ.263-269) για το

¹³³ Ο D.J. Blackman θεωρεί ότι το έργο πρέπει να χρονολογηθεί στον 7^ο αι. π.Χ., ενώ πρόσφατα αμφισβητείται και η λειτουργία του ως λιμενικού καν. Ο γεωλόγος N. Μουρτζάς θεωρεί ότι αποτελεί μάλλον τμήμα της οχύρωσης το οποίο βρίσκεται σήμερα στη θάλασσα εξαιτίας της αλλαγής της στάθμης της (προσωπική συνομιλία).

λιμάνι των Φαιάκων, το οποίο ήταν στην ουσία απλός όρμος, χωρίς καμία λιμενική κατασκευή, εφοδιασμένος με καλύβες για τα σύνεργα των ναυτών, τα πλοία στερεωμένα με πέτρες στην παραλία και ιερό για τη θεότητα.

Από τον 8^ο αι. π.Χ. και εξής εμφανίζονται νέα δεδομένα που οδήγησαν στην ανάγκη κατασκευής λιμενικών έργων. α] Η αποικιακή εξάπλωση των ελληνικών πόλεων ενέτεινε τη ναυσιπλοΐα και έφερε ξανά σε επαφή τους Έλληνες με τους Φοίνικες και τους Αιγύπτιους. Οι μὲν είχαν ήδη αρχίσει να επιδίδονται σε λιμενικές και υποβρύχιες κατασκευές οι δε είχαν τη γνωστή παράδοση στην αρχιτεκτονική, η οποία θα επηρεάσει αντιστοίχως την ελληνική. Η επαφή και ο επηρεασμός από την Ανατολική Μεσόγειο θα εκτυλιχθεί και σε άλλους τομείς, όπως η υιοθέτηση του φοινικικού αλφαβήτου, ενώ υπό την αιγυπτιακή επίδραση θα κάνει τα πρώτα της βήματα η αρχαϊκή ελληνική γλυπτική. β] Η αντικατάσταση του αντιπραγματισμού με τη χρήση νομισμάτων από τον 6^ο αι. π.Χ. και εξής αφ' ενός διευκόλυνε τη διεξαγωγή του εμπορίου με αποτέλεσμα την ένταση της ναυσιπλοΐας και συνεπώς της δημιουργίας της ανάγκης διευκόλυνσης των φορτοεκφορτώσεων και αφετέρου υποβοήθησε τη συσσώρευση «κρατικού» πλούτου για την πραγματοποίηση μεγάλων δημοσίων έργων όπως είναι τα λιμενικά. γ] Στη διάρκεια της Αρχαϊκής περιόδου διαχωρίζεται ο ρόλος των πολεμικών από τα εμπορικά σκάφη (κοίλα και μακρά). Τα πολεμικά εξελίσσονται από τις τριακοντόρους σε πεντηκοντόρους και διήρεις για να καταλήξουν στη νέα τεχνολογία των τριήρων που θα επικρατήσουν στο τέλος του 6^{ου} αι. π.Χ. (Morrison & Williams 1968). Η «εξειδίκευση» των πολεμικών σκαφών και η μεγάλη σημασία που αποκτά το ναυτικό για τη διεκπεραίωση του οράματος της πολιτειακής αυτάρκειας και επιβολής, καθώς και το σημαντικό κόστος κατασκευής τους, δημιουργεί περαιτέρω την ανάγκη για ασφαλή λιμάνια, όπου τα σκάφη αυτά να κατασκευάζονται, επισκευάζονται και τηρούνται κατά τη χειμερινή περίοδο στην οποία παρέμεναν ανενεργά (βλ. Blackman 1982, 93).

Αυτή η ανάγκη θα οδηγήσει στη γένεση του τύπου του «κλειστού λιμένα», ο οποίος χαρακτηρίζει την Κλασική περίοδο, ενώ υπό αυξημένες διαστάσεις και αυστηρότερη οργάνωση θα συνεχίσει να υπάρχει και στην Ελληνιστική. Λιμενοβραχίονες από κυβόλιθους, αρμοσμένους μεταξύ τους με τη χρήση μεταλλικών συνδέσμων, οι οποίοι εδράζονταν σε λιθορριπές (βλ. Παράρτημα 1) ακατέργαστων ογκολίθων προστάτευαν τις λιμενολεκάνες, κυρίως των πολεμικών λιμανιών (ναυστάθμων). Πάνω σε αυτούς έβαιναν τα τείχη της πόλης, τα οποία κατέληγαν συνήθως σε πύργους στα ακρομόλια. Η είσοδος μπορούσε έτσι, να κλείνεται με αλυσίδα και η λιμενική λεκάνη να προστατεύεται εντός των τειχών (Lehmann-Hartleben 1923, 65-74).

Το πρώτο παράδειγμα «κλειστού λιμένα» κατασκευάστηκε στη Σάμο, γύρω στο 530 π.Χ., από τον τύραννο Πολυκράτη (Ηρόδ. *Ιστ.* III.60· βλ. Simossi 1988· ΑΔ 48.B.2 [1993], 592-595)· ΑΔ 49.B.2 [1994], 858-862). Η κατασκευή του μάλιστα στο συγκεκριμένο νησί φαίνεται να μην είναι άσχετη ως προς τις τεχνικές δυνατότητες που αναπτύσσει, με τις στενές επαφές που διατηρεί με την Ανατολική Μεσόγειο και την Αίγυπτο. Ίσως οι σχέσεις της Σάμου με την Κύπρο να δίνουν ένα σημείο στο οποίο οι Κύπριοι πρωτοείδαν τον συγκεκριμένο τύπο λιμανιού, τον οποίο ο Ψευδοσκύλακας αποδίδει στη Σαλαμίνα και ο Στράβων στο Κίτιον. Αντίστοιχο παράδειγμα θεωρεί ο Raban (1995, 158-161) το λιμάνι της Αμαθούνας, παρά το ότι το έχει κάτω από τον υπότιτλο των φοινικικών λιμανιών και όχι των ελληνιστικών κλειστών λιμανιών.

Τα παραδείγματα από το Αιγαίο είναι αρκετά, με πιο γνωστά αυτά των λιμένων του Πειραιά (Κάνθαρος, Ζέα, Μουνηχία· βλ. Δραγάτσης 1885, Αγγελόπουλος 1898, Δραγάτσης και Αγγελόπουλος 1899 και Πανάγος 1968 με τη σχετική βιβλιογραφία¹³⁴), της Θάσου (Archontidou-Argyri *et al.*, 1989 και με σχετική βιβλιογραφία¹³⁵), της Αίγινας (Knoblauch 1972), των Αλιέων (Jameson 1969¹³⁶), της Κνίδου (Blackman 1971· Flemming *et al.*, 1971), της Φασήλιδος (Schläger *et al.*, 1981· Blackman 1973), κλπ. Τα πολεμικά λιμάνια διέθεταν, επιπλέον, νεώσοικους για τη φύλαξη των πολεμικών σκαφών, με παραδείγματα από τη Ζέα (Δραγάτσης 1885· Δραγάτσης & Αγγελόπουλος 1889), τη Μουνηχία (Θρεψιάδης 1935), το Σούνιο (Kenny 1947 και Baika 2005)¹³⁷, τις Οινιάδες (Κολώνας 1990) κλπ., καθώς και το Κίτιον στην Κύπρο (Κεφ. Στ.4). Γενικά για τους νεωσοίκους βλ. Blackman 1968). Διέθεταν επίσης σκευοθήκες, όπως αυτή του Φίλωνος στον ναύσταθμο της Ζέας για τη φύλαξη των μετακινούμενων μερών των σκαφών (Steinhauer 1996).

Στα εμπορικά λιμάνια κτίζονται με την ίδια τεχνική, βραχίονες προστασίας από τους ανέμους για τη δημιουργία ή την ενίσχυση της προστασίας σε υπάρχουσες υπήνεμες θέσεις, κόλπους, όρμους, κλπ. Λιμενικές κατασκευές αυτού του είδους διαθέτουν σχεδόν όλες οι

¹³⁴ Βλ. επίσης την ηλεκτρονική διεύθυνση του Zea Harbour Project του Δανικού Αρχαιολογικού Ινστιτούτου: [<http://www.zeaharbourproject.dk/>] (15-12-05) για τις έρευνες υπό εξέλιξη. Βιβλιογραφία επίσης στον Θεοδούλου 2005-6, στα δελτία Ζεα, Κάνθαρος, Μουνηχία στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [www.limenescope.ntua.gr]

¹³⁵ Βλ. επίσης επικαιροποιημένη βιβλιογραφία στον Θεοδούλου 2005-6, στα δελτία για τον πολεμικό και εμπορικό λιμένα της Θάσου στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [www.limenescope.ntua.gr]

¹³⁶ Όπως προηγούμενη υποσημείωση δελτίο Αλιέων-Πορτοχέλι

¹³⁷ Όπως προηγούμενη υποσημείωση δελτίο Σουνίου

παράκτιες πόλεις της Κλασικής περιόδου. Μερικές φορές οι λιμενοβραχίονες αυτοί είναι επίσης τειχισμένοι με διαμορφωμένη σε αποβάθρα την εσωτερική τους πλευρά, όπως συμβαίνει στο εμπορικό λιμάνι της Θάσου (Archontidou-Argyri *et al.*, 1989) ή συνυπάρχουν με πολεμικούς ναυστάθμους, όπως στην περίπτωση του Κανθάρου στον Πειραιά. Στα λιμάνια αυτά διαμορφώνονται «χώματα» (πρόβολοι/προβλήτες, βλ. Παράρτημα 1) για την φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων, ενώ αντίστοιχα δημιουργούνται στην παραλία οι αναγκαίες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης του εμπορίου, όπως στοές, αποθήκες, κλπ. (για τα κτίρια που πλαισιώναν τα λιμάνια Blackman 1982).

Έναν άλλο τύπο λιμένα της Κλασικής περιόδου αποτελεί το παράδειγμα της ναυτικής βάσης του Σούνιου, όπου ένας διπλός νεώσοικος εξυπηρετούσε τη ναυλοχία δύο πολεμικών σκαφών επιτήρησης του ναυτικού δρόμου από την Εύβοια και τις Κυκλάδες προς τον Πειραιά (βλ. βιβλιογραφία παραπάνω). Κατά την ύστερη Κλασική-πρώιμη Ελληνιστική περίοδο ναυτικές βάσεις δημιουργήθηκαν σε διάφορα σημεία για εξυπηρέτηση σκοπών ελέγχου στρατηγικών ναυτικών διαδρομών, κυρίως στην περίοδο των Διαδόχων και των Επιγόνων με παραδείγματα από τη νήσο Πάτροκλο κοντά στο Σούνιο, τον Ραμνούντα, τη χερσόνησο της Κορώνης στο Πόρτο Ράφτη, κλπ. (Παπαχατζής 1974, 95). Τέτοια παραδείγματα γρήγορα κατασκευασμένων ναυτικών βάσεων στην Κύπρο πιθανόν να αποτελούν τα λιμάνια της Αμαθούντος, του Λατσιού και της Καρπασίας (βλ. Κεφ. Η και Theodoulou 2005).

Οι Φοίνικες, αντίστοιχα, στη Συροπαλαιστινιακή ακτή, είναι σε θέση να φτιάχνουν λιμενικά έργα, συνιστάμενα σε κτιστές υποβρύχιες κατασκευές ήδη από τον 7^ο αι. π.Χ., εφαρμόζοντας ένα αντίστοιχο τύπο κλειστού λιμένα με την έννοια των εκτεταμένων προς τη θάλασσα βραχιόνων για τη δημιουργία προστατευμένων λεκανών. Τέτοια παραδείγματα αποτελούν το λιμάνι του Athlit (7^{ος} αι. π.Χ.), του Akko (6^{ος} αι. π.Χ.), και ενδεχομένως κάποιες κατασκευές στη Σιδώνα (Raban 1995, 153-163· Blackman 1982, 92 και οι δύο με σχετική βιβλιογραφία). Τα συγκεκριμένα λιμάνια δεν έχουν κλειστή είσοδο, σκόπιμα μάλιστα διαμορφώνονται κενά στους λιμενοβραχίονες προκειμένου να επιτυγχάνεται ο αυτοκαθαρισμός των λιμενολεκανών, ούτε βαίνουν επί των λιμενοβραχιόνων τα τείχη της πόλης. Οι μόλοι/κυματοθραύστες (βλ. Παράρτημα 1) είναι κτισμένοι με κυβόλιθους στις παρειές και γέμισμα από λιθολόγημα και εδράζονται είτε στον διαμορφωμένο βραχώδη πυθμένα είτε σε εξυγιασμένο με τη χρήση λιθορριπών από ακατέργαστους λίθους μικρού μεγέθους. Στην εσωτερική πλευρά των βραχιόνων διαμορφώνεται αντίστοιχα αποβάθρα ώστε να εξυπηρετεί τη φορτοεκφόρτωση αγαθών (Raban ο.π.).

Ταυτόχρονα, στους Φοίνικες της περιόδου αποδίδεται και ο λιμενικός τύπος του «κώθωνα» (βλ. Παράρτημα 1), του λιμανιού με εσωτερική σκαφή λεκάνη, το οποίο επικοινωνεί με τη θάλασσα διά μέσου τεχνητού ή διαμορφωμένου φυσικού διαύλου. Ο τύπος αυτός εμφανίζεται με παραδείγματα από το Yaffo και Ezion Geber στον κόλπο της Aquaba στην Ερυθρά Θάλασσα, ήδη από την εποχή του Σολωμόντα (10^{ος} αι. π.Χ.) (Raban 1985, 27-30 και 1995, 153). Εκεί όμως που θεωρείται ότι ο τύπος ανθεί ιδιαίτερα είναι στα μέρη εξάπλωσης των Φοινίκων ιδιαίτερα στη δυτική Μεσόγειο, αν και οι εγκαταστάσεις που σώζονται σήμερα παρουσιάζουν κυρίως την εικόνα των ρωμαϊκών διαμορφώσεων στις ίδιες θέσεις. Για κάποιες θέσεις, όπως η Motya¹³⁸ (Μοτύη) στη Σικελία και η Mahdia (Αλίποτα) στην Τυνησία, αμφισβητείται η χρήση των λεκανών τους ως λιμενικών (Blackman 1982, 94 και Frost 1995, 15 αντίστοιχα). Τυπικά παραδείγματα «κώθωνα», παρά τη ρωμαϊκή χρονολόγηση των καταλοίπων τους, αποτελούν το λιμάνι της Καρχηδόνας¹³⁹ (η πόλη χρονολογείται από τον 9^ο αι. π.Χ.), της Utica (η πόλη χρονολογείται στον 11^ο αι. π.Χ.), ενώ πιθανές φοινικικές τεχνικές μπορούν ενδεχομένως να διαγνωστούν στα λιμάνια της Απολλωνίας και της Sabratha στη βορειοαφρικανική ακτή (Blackman 1982, 93). Βέβαια, αντίστοιχη διαμόρφωση παρουσιάζει το λιμάνι του Λεχαιού, το δυτικό λιμάνι της Κορίνθου, με τα πρώτα έργα να αποδίδονται στον τύραννο Περίανδρο τον 6^ο αι. π.Χ. (Rothaus 1995, 293-306· Θεοδούλου 2002, 83-99), το οποίο βρίσκεται σε καθαρά ελληνικό «επιχειρησιακό περιβάλλον». Τυπικό παράδειγμα «κώθωνα» αποτελεί, επίσης, το λιμάνι της Φαλάσαρνας στη δυτική Κρήτη, όπου διαγιγνώσκονται φοινικικά στοιχεία σύμφωνα με την H. Frost (1995, 17). Η ίδια θεωρεί «κώθωνα» το λιμάνι που εξυπηρετούσε την Αμαθούντα πριν από το πρόσκαιρο Υστεροκλασικό-Πρωτοελληνιστικό λιμάνι της, ενώ ο Raban (1995, 158-161) θεωρεί το νέο λιμάνι της πόλης ως παράδειγμα της εξάπλωσης ανατολικά του ελληνιστικού τύπου του «κλειστού λιμένα» και αντίστοιχα νομίζει χαρακτηριστικό «κώθωνα» το λιμάνι του Κιτίου (ο.π. 153). Για το λιμάνι της Αμαθούντας σημειώνει επιπλέον τη λιθορριπή ογκολίθων που καλύπτει την εκτεθειμένη πλευρά των λιμενοβραχιόνων ως άλλο ένα στοιχείο που καθιστά το έργο επέκταση στην Ανατολή των αιγαιακών τεχνικών, καθώς η συγκεκριμένη τεχνική, της λιθορριπής δηλ. από ογκολίθους προκειμένου να λειτουργήσουν ως βάση έδρα-

¹³⁸ Η τετράπλευρη εσωτερική λεκάνη της Motya χρονολογείται πριν την καταστροφή της πόλης το 397 π.Χ., οπότε η εικόνα που παρουσιάζεται είναι προγενέστερη της Ρωμαϊκής περιόδου και μπορεί να αποδοθεί στους Φοίνικες (Shaw 1972, 93· Blackman 1982, 94· Frost 1995, 15). Εν τούτοις, δεν είναι σίγουρο κατά πόσον επρόκειτο για λιμενική λεκάνη (Blackman 1982, 94).

¹³⁹ Ο H. Hurst (1979) αναφέρει ενδείξεις για προγενέστερες των ρωμαϊκών λιμενικών κατασκευών.

σης ή να προστατέψουν άλλα έργα από τον κυματισμό, δεν είναι γνωστή στη Συροπαλαιστίνη. Θα πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι, παρά τη σημερινή του μορφή η οποία παραπέμπει σε εσωτερική λεκάνη το λιμάνι του Κιτίου ήταν μάλλον «κλειστός λιμένας» και όχι «κώθωνας» (βλ. Κεφ. Στ.5). Ίσως παραπλανεί, πέραν της μορφολογίας και η έντονη παρουσία των Φοινίκων στο Κίτιον, οπότε αναμένεται να έχει το λιμάνι τους τη μορφή κώθωνα, γεγονός που δεν φαίνεται να ισχύει. Αντίστοιχα, φοινικικού τύπου δομικά στοιχεία διαγιγνώσκει ο ίδιος ερευνητής και στο λιμάνι της Λαπήθου (ο.π. 165), επηρεασμένως ίσως και πάλι από την αναφορά του Ψευδοσκύλακα, ο οποίος αποδίδει τη Λάπηθο στους Φοινίκες. Η μορφή όμως των λιμενικών καταλοίπων της Λαπήθου παραπέμπει ξεκάθαρα στον τύπο του «κλειστού λιμένα».

Θα πρέπει, πάντως, να γίνει σαφές ότι η κατασκευή ενός λιμενικού έργου απαιτεί ιδιαίτερη γνώση και τεχνική για την πιθάσωση του υγρού στοιχείου. Και είναι αναμενόμενο, για την επίτευξη του στόχου αυτού να μεταφέρεται τεχνογνωσία, τεχνήτες, ίσως και υλικά για να υλοποιηθεί. Τα τεχνικά έργα της αρχαιότητας, όμως, ιδιαίτερα πριν τη Ρωμαϊκή περίοδο οπότε η τεχνική, η τεχνολογία και η τυποποίηση αποκτούν άλλη διάσταση, χαρακτηρίζονται από γενική «οικονομία» που εκμεταλλεύεται τους διαθέσιμους πόρους με τον καλύτερο δυνατό τρόπο με μια «οικολογική» για τα σημερινά δεδομένα προσέγγιση. Κατ' αυτό τον τρόπο, η έδραση για παράδειγμα του λιμανιού της Καρπασίας και ενδεχομένως του Λατσιού επάνω στο φυσικό βράχο δεν θα πρέπει να αποδίδεται αυτόματα σε φοινικική επιρροή, αλλά στο ότι το στοιχείο αυτό ήταν διαθέσιμο στο συγκεκριμένο χώρο. Αντίστοιχα οι λιθορριπές για την έδραση και την προστασία του εξωτερικού λιμανιού της Αμαθούντας, πιθανόν όντως να έχουν σχέση με τους Πτολεμαίους ή Αντιγονίδες κήτορες και την τεχνογνωσία που διέθεταν, αλλά ο βασικός λόγος της επιλογής των συγκεκριμένων στοιχείων ήταν πιθανότατα η σύσταση του πυθμένα και οι επικρατούντες άνεμοι. Ιδιαίτερο παράδειγμα για αυτό αποτελούν τα κατάλοιπα από το νότιο λιμάνι της Σαλαμίνας όπου αξιοποιείται ο υπάρχον ύφαλος και στη συνέχειά του υπάρχει λιθορριπή στον πυθμένα για την έδραση του νότιου τμήματος του λιμενοβραχίονα.

Γενικά δεν θα πρέπει με βάση απλώς «εθνικά» κριτήρια και πολιτικά δεδομένα μιας περιόδου να αποδίδονται τύποι και τεχνικές. Σαφώς υπάρχει επίδραση του «περίγυρου», αλλά οι τύποι και οι τεχνικές που επικρατούν κάθε φορά είναι οι «πρακτικοί» και «εργονομικοί». Έτσι, η εκμετάλλευση των εκβολών των ποταμών, που θεωρητικά αποτελεί φοινικικό στοιχείο, απέβη σχεδόν κανόνας για τα κυπριακά δεδομένα, αλλά ταυτόχρονα ο τύπος του

«κλειστού λιμένα», που αποτελεί ταυτόχρονα το αιγαιακό στοιχείο, αποτέλεσε επίσης κανόνα για τα κυπριακά λιμάνια.

Συνεπώς, όντας η Κύπρος σε άμεση επαφή κατά τους 5^ο και 4^ο αι. π.Χ. τόσο με το Αιγαίο όσο και με τη Συροπαλαιστίνη είναι σε θέση να γνωρίζει για την οικοδόμηση των λιμανιών της αμφότερους τους τύπους του «κλειστού λιμένα» ή του συροπαλαιστινιακού προστατευμένου με συνεχείς ή διακοπτόμενους βραχίονες, λιμένα, ως επίσης και τον τύπο του «κώθωνα» και να διαμορφώνει, χρησιμοποιώντας τις αντίστοιχες τεχνικές έδρασης και δόμησης, προστατευμένες λιμενικές λεκάνες για εξυπηρέτηση εμπορικών ή πολεμικών σκοπών εξοπλισμένες προφανώς με όλες τις αναγκαίες κατασκευές και κτίσματα.

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄

ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΩΝ ΒΑΣΙΛΕΙΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΤΟΝ 5^ο ΚΑΙ 4^ο ΑΙ. Π.Χ.

Οι κύριες πόλεις-έδρες κυπριακών βασιλείων στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ. ήταν εννέα, σύμφωνα με τον Διόδωρο Σικελιώτη (*Βιβλ. ΧVI.42.4*, βλ. Κεφ. Α). Πρόκειται για τις παράλιες πόλεις του Μαρίου, της Πάφου, του Κουρίου, της Αμαθούντας, του Κιτίου, της Σαλαμίνας, της Κερύνειας, της Λαπήθου και των Σόλων (η σειρά όπως θα εξεταστούν στη συνέχεια του κεφαλαίου). Η λογική της οργάνωσης των βασιλείων φαίνεται να βασίζεται εν πολλοίς στο ελληνικό, αιγαιακό πρότυπο πόλης-κράτους με στόχο την αυτάρκεια, παρά το ότι δεν έχουν παρατηρηθεί στην Κύπρο οχυρωματικά έργα για την υπεράσπιση των ορίων τους (Balandier 2000, 179-181). Έτσι, αναμενόμενα, η κάθε πόλη με πρόσβαση στη θάλασσα διαμορφώνει το δικό της λιμάνι, το οποίο μαρτυρείται, είτε άμεσα σε αρχαίες πηγές (βλ. Κεφ. Δ), είτε έμμεσα από τα αρχαιολογικά του κατάλοιπα. Το ειδικό βάρος και ο αριθμός των βασιλείων δεν είναι πάντοτε σταθερά εξαιτίας κυρίως των εναλλασσόμενων συσχετισμών δυνάμεων έξω από το νησί, οι οποίοι τα επηρεάζουν. Συνεπώς, η σημασία των πόλεων και των λιμανιών αυτών αλλάζει στη διάρκεια της ιστορίας, σύμφωνα με την πολιτική, στρατιωτική, και οικονομική κατάσταση, καθώς και την εκάστοτε σημασία της γεωγραφικής τους θέσης.

Κατά αυτό τον τρόπο, διαμορφώνεται μια γενική εικόνα με τα μεγάλα λιμάνια της Σαλαμίνας και του Κιτίου, στην ανατολική-νοτιοανατολική ακτή της Κύπρου, να βρίσκονται σε συνεχή ανταγωνισμό μεταξύ τους, ακολουθώντας η κάθε μία διαφορετικό «διπλωματικό» προσανατολισμό (βλ. Κεφ. Στ.5 και Στ.6). Η μεν Σαλαμίνα ταυτίζεται σταθερά από την εμφάνιση του Ευαγόρα το 411 π.Χ. με την ελληνική-αθηναϊκή πτέρυγα, ενώ το Κίτιον με την περσική, από τις αρχές του 5^{ου} αι. π.Χ. μέχρι και το 312 π.Χ. Βεβαίως, αυτό δεν αποτελεί ούτε αξίωμα ούτε μονοδιάστατη απaráλλακτη κατάσταση. Ενίοτε η Σαλαμίνα εμφανίζεται «περσόφιλη» και το Κίτιον διατηρεί «ελληνικό» πληθυσμό και δραστήριες εμπορικές σχέσεις με το Αιγαίο.

Τα βασίλεια του Μαρίου και των Σόλων είναι τα πλησιέστερα στο Αιγαίο, και αυτό επη-

ρεάζει αναπόδραστα τις επαφές, τον πολιτικό και πολιτιστικό τους προσανατολισμό και την ιστορική τους πορεία. Το κεντροανατολικό τμήμα της βόρειας ακτής νέμονται στα δυτικά το βασίλειο της Λαπήθου και στα ανατολικά της Κερύνειας, πιθανότατα με ένα προβάδισμα της Λαπήθου έναντι της Κερύνειας μέχρι το τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ., οπότε εμφανίζεται η Κερύνεια πρώτη φορά στο ιστορικό προσκήνιο (βλ. Κεφ. ΣΤ.7). Τα λιμάνια τους εξυπηρετούν κυρίως την επικοινωνία με την απέναντι κοντινή μικρασιατική ακτή και κάποιες φορές ενδεχομένως τον ναυτικό δρόμο που περνάει από το πέλαγος της Κιλικίας και ενώνει το Αιγαίο με τη Συροπαλαιστίνη και την Αίγυπτο, όπως δείχνει το ναυάγιο της Κερύνειας.

Αντίστοιχα, τέλος, τα λιμάνια της Αμαθούντος και του Κουρίου νέμονται τη νότια ακτή και τα λιμάνια τους εξυπηρετούν τον ναυτικό δρόμο στην πορεία από τη Ρόδο προς την Αίγυπτο και τη Συροπαλαιστίνη μέσω Πάφου. Το μεν Κούριο, όντας δυτικότερα, βρίσκεται επίσης πλησιέστερα στο Αιγαίο από όπου δέχεται αντίστοιχες επιρροές, ενώ η Αμαθούντα, γειτνιάζοντας και δεχόμενη πληθυσμό και επιρροές από το φοινικικό Κίτιον και συγκεντρώνοντας το ετεοκυπριακό στοιχείο, είναι ανοικτή σε συροπαλαιστινιακές επιδράσεις. Η ανάμιξη στοιχείων είναι γενικά διαγνώσιμη (βλ. Κεφ. Α), ιδιαίτερα στις πόλεις-λιμάνια, τα οποία από τη φύση τους προάγουν τη μίξη στοιχείων, ανθρώπων και πολιτισμών. Δεν θα μπορούσε να ήταν διαφορετικά, εφόσον τα λιμάνια εξυπηρετούν εμπορικούς-οικονομικούς σκοπούς, ως κομβικά σημεία ναυτικών δρόμων και χωρίς να λαμβάνουν υπόψη συγκυριακές καταστάσεις. Επιπλέον, είναι εύλογο να υποτεθεί ότι στα λιμάνια λαμβάνεται πρόνοια για την προστασία του στόλου της κάθε πόλης, ο οποίος αποτελεί εκφραστή και υπερασπιστή της δύναμής της και του πλούτου της. Αρχαιολογική μαρτυρία για αυτό παρέχουν οι πηγές που αναφέρονται στην παρουσία στόλων στα κυπριακά βασίλεια (Κεφ. Β και Γ) και τα κατάλοιπα των νεωσοίκων που εντοπίστηκαν στο Κίτιον (Κεφ. ΣΤ.5).

Τα λιμάνια των κλασικών, παράλιων, κυπριακών πόλεων-βασιλείων έχουν γίνει αντικείμενο περιορισμένης έρευνας. Αφ' ενός εξαιτίας της τουρκικής εισβολής που απέτρεψε την αρχαιολογική δραστηριότητα στους χώρους της Σαλαμίνας, της Κερύνειας, της Λαπήθου και των Σόλων και αφ' ετέρου εξαιτίας της γενικής τάσης της υποβρύχιας αρχαιολογίας, μέχρι πρόσφατα, να επικεντρώνεται, για διάφορους λόγους, στην έρευνα ναυαγίων, «παραμελώντας» τα λιμενικά έργα (Theodoulou & Memos 2006, 686-687). Υποβρύχια αρχαιολογική έρευνα και ανασκαφή έχει πραγματοποιηθεί μόνο στο λιμάνι της Αμαθούντας από τη Γαλλική Αρχαιολογική Σχολή Αθηνών. Στο λιμάνι της Πάφου εκτελέστηκε υποβρύχια αρχαιολογική έρευνα και μερική αποτύπωση από το πρόγραμμα *Paphos Ancient Harbour Exploration Project* (στο εξής *PAHEP*), στη δεκαετία του 1990, ενώ είχε πραγματο-

ποηθεί επίσης υποβρύχια έρευνα στο τέλος της δεκαετίας του 1950-αρχές της δεκαετίας του 1960 από ομάδα του Βρετανικού Στρατού και από τον καθηγητή W.A. Daszewski, το 1965. Στο Κίτιον (Παμπούλα), η *Γαλλική Αρχαιολογική Αποστολή*, ανέσκαψε στο τέλος της δεκαετίας του 1980 και τη δεκαετία του 1990 συγκρότημα νεωσοίκων του πολεμικού λιμανιού, το οποίο βρίσκεται σήμερα σε χερσαίο χώρο, καθώς η αρχαία λιμενολεκάνη έχει επιχλωθεί. Στο λιμάνι της Σαλαμίνας είχε γίνει σύντομη προκαταρκτική υποβρύχια έρευνα και μερική αποτύπωση από ομάδα του Ινστιτούτου Ωκεανογραφικών Επιστημών της Αγγλίας υπό τον N.C. Flemming, το 1973. Επίσης, μερική αποτύπωση του κλασικού λιμανιού στην Καρπασία είχε γίνει από την J. du Plat Taylor, το 1935. Τέλος, στα λιμάνια του Μαρίου, της Πάφου, της Σαλαμίνας, της Κερύνειας, της Λαπήθου και των Σόλων διεξήγαγαν αναγνωριστική έρευνα/αυτοψία οι E. Linder και A. Raban, το 1971, τα αποτελέσματα της οποίας ανακοινώθηκαν το 1995 στο συνέδριο *Cyprus and the sea*, αν και συχνά είναι φανερή η επιφανειακή προσέγγιση που έγινε στους χώρους. Τέλος, στο λιμάνι του Κουρίου πραγματοποιήθηκε ο εντοπισμός και η αποτύπωση ενός βραχίονα που εντοπίστηκε κάτω από την περιοχή της ακρόπολης, από τον J. Leonard στα πλαίσια του προγράμματος *Cyprus Coastal Survey*, για την εκπόνηση της διδακτορικής του διατριβής (βλ. βιβλιογραφία και περαιτέρω πληροφορίες στα οικεία υποκεφάλαια του παρόντος κεφαλαίου).

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης πέραν της αρχεολογικής και βιβλιογραφικής έρευνας, πραγματοποιήθηκαν υποβρύχιες αυτοψίες για επιτόπου παρατήρηση, μελέτη και φωτογράφιση των καταλοίπων των λιμανιών, τόσο στο ελεύθερο όσο και στο κατεχόμενο τμήμα της Κύπρου (βλ. εισαγωγή).

ΣΤ. 1. ΜΑΡΙΟΝ / ΑΡΣΙΝΟΗ

ΣΤ.1.1 Γενικά στοιχεία

Ως περιοχή του βασιλείου του Μαρίου θεωρείται, σχεδόν με βεβαιότητα, η πεδιάδα της σημερινής Πόλης της Χρυσοχούς, παρά το ότι η έως τώρα αρχαιολογική έρευνα¹⁴⁰ δεν έχει αποκαλύψει γραπτές μαρτυρίες που να αποδεικνύουν την ταύτιση (Childs 1997, 49 με σχετική βιβλιογραφία). Κατά τον D. Rupp (1987, 150), η περιοχή ανήκε στο βασίλειο της Πάφου μέχρι τα μέσα του 7^{ου} αι. π.Χ., οπότε αυτονομήθηκε. Τόσο η σύγχρονη όσο και η αρχαία εγκατάσταση βρίσκονται στην ευρύτερη παραλιακή ζώνη, στο κέντρο περίπου του ομώνυμου κόλπου. Όστρακα κεραμικής παρέχουν ενδείξεις για χρήση του χώρου ήδη από την Ύστερη Εποχή του Χαλκού (Childs 1997, 37-39). Ταυτόχρονα, εκτενή νεκροταφεία στην ευρύτερη περιοχή χρονολογούνται από την Κυπρογεωμετρική και συνεχίζουν μέχρι τη Ρωμαϊκή και Βυζαντινή περίοδο. (SCE III, 287-288· Νικολάου 1964, 131-187· Childs 1988, 121-130 και 1999, 223-237).

Πρώτη ένδειξη για την ύπαρξη του βασιλείου του Μαρίου αποτελούν νομίσματα από τα μέσα του 5^{ου} αι. π.Χ. και εξής (Masson 1983, 181-185), στα οποία αναφέρεται το όνομα της πόλης, ενώ η πρώτη γραπτή αναφορά στην πόλη παρέχεται από τον Διόδωρο¹⁴¹ (Βιβλ. XII.2.3) σχετικά με την εκπόρθησή της από τον Κίμωνα, το 449 π.Χ.

Τα κατάλοιπα του οικισμού εντοπίζονται σε δύο υπερυψωμένα πλατώματα νότια και πάνω από τη μικρή πεδιάδα, η οποία συνορεύει με την παραλία στα βόρεια. Την πεδιάδα αυτή διασχίζει ο ποταμός της Χρυσοχούς, ο οποίος, προφανώς, τη δημιούργησε με τις επιχώσεις του με την πάροδο του χρόνου.

Στο ανατολικό πλάτωμα (Περιστέρι, Peristeries στη βιβλιογραφία) εντοπίστηκαν τα πρώτα οικοδομικά λείψανα ενός αρχαϊκού ιερού, τα οποία χρονολογούνται από το τέλος

¹⁴⁰ Στην περιοχή διεξάγει συστηματικές αρχαιολογικές ανασκαφές από το 1983 η Αρχαιολογική Αποστολή του Πανεπιστημίου Princeton (βλ. σχετικά Childs 1988, 1994, 1997, 1999· Serwint 1993, 1994· Smith 1997). Για προηγούμενες ανασκαφές και τοπογραφική έρευνα κυρίως τάφων βλ. σχετική βιβλιογραφία στο Childs 1988, 121, υπ. 2 και Nicolaou 1976 στο λήμμα Marion later Arsinoe (<http://icarus.umkc.edu/sandbox/perseus/pecs/index.html>)

¹⁴¹ «...ὁ δὲ Κίμων καταπλεύσας εἰς τὴν Κύπρον καὶ θαλαττοκρατῶν Κίτιον μὲν καὶ Μάριον ἐξεπολιόρκησε, καὶ τοῖς κρατηθεῖσι φιλανθρωπῶς προσηνέχθη...»

του 7^{ου}-αρχές του 6ου αι. π.Χ., αν και ο χώρος πρέπει να ήταν σε χρήση από τον ύστερο 8^ο αιώνα. Το ιερό υπέστη βίαιη καταστροφή στις αρχές του 5^{ου}, η οποία πιθανόν να σχετίζεται με την Ιωνική Επανάσταση και καταστράφηκε και εγκαταλείφθηκε οριστικά στα μέσα του 5^{ου} αιώνα, μάλλον κατά την εκπόρθηση της πόλης από τον Κίμωνα (Childs 1999, 227· Smith 1997, 77-98). Στην ίδια περιοχή εντοπίστηκαν επίσης, σε σωστική ανασκαφή του Τμήματος Αρχαιοτήτων Κύπρου, το 2003, κατάλοιπα κτιρίου, με τοίχους από κυβόλιθους και ίχνη δευτέρου ορόφου, το οποίο πιθανόν να ταυτίζεται με το αρχαϊκό ανάκτορο. Σε αυτό εντοπίστηκε εισηγμένη κεραμική από την Αθήνα την Κόρινθο και την Ανατολική Ελλάδα (ARDA 2005, 70).

Στο δεύτερο πλάτωμα όπου βρίσκεται το κέντρο του σημερινού οικισμού της Πόλης Χρυσοχούς έχουν εντοπιστεί οικοδομικά κατάλοιπα που χρονολογούνται από τον 7ο αι. π.Χ. μέχρι και τη Φραγκοκρατία σε τρεις διαφορετικές περιοχές (Childs 1988, 1997, 1999). Στο πλάτωμα αυτό μετακινήθηκε ή επεκτάθηκε η εγκατάσταση μετά την Αρχαϊκή περίοδο για να παραμείνει έως σήμερα (Nicolau 1976β). Στο βορειοανατολικό άκρο του πλάτωματος εντοπίστηκαν τα κατάλοιπα ιερού του τέλους του 5^{ου} αι. π.Χ., το οποίο καταστράφηκε βίαια στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ., είτε κατά την ολοκληρωτική καταστροφή που επεφύλαξε ο Πτολεμαίος στη πόλη, το 312 π.Χ. (Childs 1999, 228), είτε στις εχθροπραξίες που είχαν προηγηθεί στα 321 και 315 π.Χ. (Serwint 1993, 214, βλ. Κεφ. Α για τα ιστορικά στοιχεία)

Βόρεια του ιερού, στο όριο (φρύδι) του πλάτωματος προς τη θάλασσα, εντοπίστηκε τμήμα του τείχους της πόλης, πλάτους 3μ., με λίθινη βάση και μάλλον πλίνθινη ανωδομή. Ολόκληρο το αποκαλυφθέν τμήμα του τείχους ή μέρος του επισκευάστηκε ή κατασκευάστηκε στην παραγμένη περίοδο του ύστερου 4^{ου} αι. π.Χ. (Childs 1999, 229).

Η πρώτη φάση ζωής της πόλης, όπως έχει ήδη αναφερθεί, διακόπηκε βίαια το 312 π.Χ. Στη συνέχεια η πόλη επανιδρύθηκε με το όνομα Αρσινόη, από τον Πτολεμαίο Φιλάδελο, γύρω στα 270 π.Χ. (Hill 1940, 184, 186· Childs 1988, 121). Στη διάρκεια της Κλασικής περιόδου έλαβε μέρος στις ιστορικές εξελίξεις (βλ. Κεφ. Α) και διατηρούσε ιδιαίτερες επαφές με το Αιγαίο. Στους τάφους που έχουν ανασκαφεί στην περιοχή παρουσιάζεται ιδιαίτερα μεγάλη αναλογία από εισηγμένη κεραμική, προερχόμενη κυρίως από την Αττική (Reyes 1994, 142· Childs 1994, 107· Nicolau 1986, 426). Οι εισαγωγές αυτές ξεκινούν στο τέλος του 7ου αι. και εντείνονται στον πρώιμο 6ο αιώνα, διατηρούμενες μέχρι το βίαιο τέλος της πόλεως. Παρά το γεγονός ότι παρόμοιες επαφές μαρτυρούνται ακόμη πρωιμότερα στην Αγ. Ειρήνη, καθώς και στην Αμαθούντα και το Κίπιον (Coldstream 1979, 90-94 και 1988, 35-43), εν τούτοις, ο κόλπος της Χρυσοχούς πρέπει να ήταν ένας αρκετά κοντινός

σταθμός ή παρέκβαση στο ναυτικό δρομολόγιο από το Αιγαίο (Ρόδο) στην Κύπρο και δυτικά του ακρωτηρίου του Ακάμα προς τη νότια και ανατολική κυπριακή ακτή τη Συροπαιστίνη και την Αίγυπτο. Η υπόθεση φαίνεται ιδιαίτερα πιθανή εάν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι μέχρι το τέλος της Κλασικής περιόδου δεν είχε ακόμη ιδρυθεί το ασφαλές λιμάνι της Νέας Πάφου, ούτε η ίδια η Πάφος είχε τον ιδιαίτερο ρόλο που θα παίξει αργότερα στα Ελληνιστικά και Ρωμαϊκά χρόνια.

Από τα αποτελέσματα των ανασκαφών, φαίνεται ότι η ευρύτερη περιοχή κατοικήθηκε από νωρίς (βλ. παραπάνω), αλλά οι κάτοικοι άρχισαν να έχουν υπερπόντιες επαφές στο τέλος του 7^{ου} αι. π.Χ. (Childs 1997, 40). Οι επαφές αυτές και η γεωγραφική θέση δίνουν στην πόλη ένα σαφή αιγαιακό πολιτικό προσανατολισμό, παρ' όλο που η πόλη φαίνεται να περνά κάποιες περιόδους με φιλοπέρσες βασιλείς στον θρόνο της, όπως μαρτυρεί η πολιορκία της από τον αθηναίο στρατηγό Κίμωνα, γύρω στα 450 π.Χ. και η νομισματοκοπία (Masson 1983, 181). Ο E. Gjerstad (*SCE* III, 287-288), υποστηρίζει ότι μετά την επικράτηση των Περσών, ύστερα από την Καλλίειο Ειρήνη, το Μάριον έχοντας την εμπιστοσύνη τους αστυνόμευε το βασίλειο των Σόλων (βλ. και Hill 1940, 119). Ο ελληνικός-αιγαιακός προσανατολισμός του Μαρίου μαρτυρείται στις επαφές που καταδεικνύονται από την εισηγμένη αττική κεραμική και τις ντόπιες απομιμήσεις της, όπως και τις τάσεις στην τέχνη γενικότερα (Reyes 1994, 132, 142). Παρόμοια μαρτυρία παρέχει, επίσης, η ύπαρξη αρκετών επιγραφών, στις οποίες χρησιμοποιείται η ελληνική γραφή αντί του κυπριακού συλλαβαρίου που επικρατεί στην υπόλοιπη Κύπρο (Mitford 1961, 93-99, nos 1-2). Επιπλέον, στα νομίσματα του 5ου αιώνα εμφανίζεται μαζί με το όνομα του βασιλέως και το όνομα της πόλης, γεγονός ασυνήθιστο για την περίοδο, που παραπέμπει σε δημοκρατικό χαρακτηριστικό αιγαιακού τύπου.

Πρόκειται γενικά για ένα βασίλειο με αρκετούς πλουτοπαραγωγικούς πόρους στη διάθεσή του, είτε από τη γεωργία και κτηνοτροφία, εφόσον βρίσκεται σε μια εύφορη πεδιάδα, είτε από τα μεταλλεύματα των γειτονικών μεταλλείων της Λίμνης. Η χρήση, μάλιστα, του «μαριώς χαλκού» μαρτυρείται επιγραφικά στο πρότυπο του Τελεστηρίου της Ελευσίνας (*I.G.* II² 1675, γρ. 18). Τα εισηγμένα αντικείμενα μαρτυρούν τη διεξαγωγή θαλασσίου εμπορίου, ενώ επιγραφικά μαρτυρείται μια ακόμη θαλάσσια δραστηριότητα, αυτή της αλιείας πορφύρας από τον μαριέα αλιέα Εβδομαία (Mitford 1961, 93, no 1).

Για όλους αυτούς τους λόγους: «*Τὸ Μάριον εἶχεν ἀναμφισβητήτως τὸν λιμέναν του διὰ τὴν ἐξαγωγὴν τοῦ μεταλλεύματος καὶ ἴσως ἄλλων προϊόντων*», όπως αναφέρει ο Κ. Νικολάου (1966, 97).

Στ.1.2 Το λιμάνι του Μαρίου/Αρσινόης στην αρχαία γραμματεία

Το λιμάνι του Μαρίου αναφέρεται πρώτη φορά από τον Ψευδοσκύλακα (77.103), στα μέσα το 4^{ου} αι. π.Χ., ο οποίος αποδίδει στην πόλη το επίθετο «*Ἑλληνίς*» και αφού την ομαδοποιεί μαζί με τις παράκτιες πόλεις της Καρπασίας, της Κερύνειας, της Λαπήθου και της Αμαθούντας σημειώνει ότι όλες διαθέτουν «*λιμένας ἐρήμους*». Η πόλη αναφέρεται, επίσης, στο τέλος του 1^{ου} αι. π.Χ.-αρχές 1^{ου} αι. μ.Χ., στα *Γεωγραφικά* του Στράβωνα (ΙΔ.6.10-20), ο οποίος την αποδίδει πλέον με το όνομα Αρσινόη, όπως έχει μετονομασθεί το Μάριον. Σημειώνει σε αυτήν την ύπαρξη ιερού άλσους, αφιερωμένου στον Δία, δεν κάνει όμως καμία μνεία στο λιμάνι της. Στη συνέχεια η πόλη αναφέρεται ως *Mareum* στη *Φυσική Ιστορία* (*Naturalis Historia*) του Πλίνιου του Πρεσβύτερου (V.130), στα μέσα του 1^{ου} αι. μ.Χ. και ως Αρσινόη στην *Γεωγραφική Υφήγηση* του Κλαύδιου Πτολεμαίου (V.13.5), στα μέσα του 2^{ου} αι. μ.Χ., και πάλι χωρίς καμία αναφορά στο λιμάνι της. Τέλος, ως Αρσινόη εμφανίζεται η πόλη στον 4^ο αι. μ.Χ. στο κείμενο του *Σταδισμίου* (297-317), ο οποίος αναφέρει ότι «*λιμένα ἔχει ἔρημον*» (βλ. Κεφ. Δ για σχετικά κείμενα).

Στ.1.3 Τα κατάλοιπα του λιμανιού

Κατάλοιπα αρχαίου λιμανιού εντοπίζονται, σύμφωνα με τον Κ. Νικολάου, ο οποίος συνέταξε ένα πρώτο κατάλογο των αρχαίων κυπριακών λιμενικών θέσεων και τον δημοσίευσε το 1966, στην περιοχή του αλιευτικού καταφυγίου¹⁴² στο Λατσί. Αναφέρει επί λέξη: «*Ἐκεῖ [στο Λατσί] σώζονται εἰσέτι τὰ λείψανα ἑνὸς λιμενοβραχίονος μεγάλου πλάτους, ἐκτισμένου διὰ τεραστίων ὀγκολίθων καλῶς κατειργασμένων, διαστάσεων 2.50μ.Χ1.00μ.Χ0.70μ. Καὶ οὗτος ὁ λιμὴν ἔχει γεμίσει μὲ ἰλὺν καὶ ἄμμον διατηρουμένου εἰσέτι μόνον τμήματος τοῦ ἑνὸς λιμενοβραχίονος*» (Νικολάου, 1966, 97).

Συστηματική αρχαιολογική έρευνα δεν έχει ποτέ πραγματοποιηθεί στα κατάλοιπα αυτά. Εν τούτοις, στην επίσκεψή τους στον χώρο, το 1971, οι ναυτικοί αρχαιολόγοι E. Linder και A. Raban, πραγματοποίησαν σειρά παρατηρήσεων, τις οποίες ανακοίνωσε ο A. Raban στο συνέδριο *Cyprus and the Sea*, το 1993 (Raban 1995, 165). Οι παρατηρήσεις για το

¹⁴² Μετά από πρόσφατες (2003-2005) εργασίες επέκτασης δημιουργήθηκε, στα ανατολικά του αλιευτικού καταφυγίου μαρίνα (βλ. Ιακώβου & Ζερβός 2006).

λιμάνι του Μαρίου παρουσιάζουν κάποια λάθη. Ο ερευνητής τοποθετεί το λιμάνι του Λατσιού στα ανατολικά της εκβολής του ποταμού της Χρυσοχούς, ενώ στην πραγματικότητα βρίσκεται στα δυτικά. Αναφέρει ότι το λιμάνι εξυπηρετούσε της ανάγκες των μεταλλείων της Ταμασσού, συγχέοντάς τα, προφανώς, με τα μεταλλεία της Λίμνης και αποτυπώνει (Εικ. 7) δύο λιμενοβραχίονες, ενώ όπως θα φανεί παρακάτω, ο αρχαίος λιμενοβραχίονας ήταν μόνο ένας (Raban 1995, 165 και fig. 38¹⁴³). Εν τούτοις, παραμένουν σημαντικές οι υπόλοιπες παρατηρήσεις, καθώς αποτελούν την μόνη αρχαιολογική τεκμηρίωση της θέσης πριν από τη σχεδόν πλήρη κάλυψη των έργων με νεότερες κατασκευές.

Σχεδιαστική αποτύπωση των λιμενικών καταλοίπων εντόπισε η παρούσα μελέτη στο Αρχείο του Τμήματος Αρχαιοτήτων (Εικ. 8), η οποία πραγματοποιήθηκε το 1960. Στο σχέδιο αυτό, κλίμακας 1:250, αποτυπώνονται οι επιφανειακοί κυβόλιθοι, οι οποίοι εξείχαν από την επιφάνεια του νερού. Οι κυβόλιθοι διατάσσονται στον άξονα βορρά - νότου περίπου, άλλοτε ως δρομικοί και άλλοτε ως μπατικοί, ενώ στη δυτική πλευρά εμφανίζονται ιδιαίτερα διασκορπισμένοι. Από τη διάταξή τους δεν προκύπτει σαφής εικόνα του κρηπιδώματος. Με βάση την κλίμακα, τα μεγέθη των κυβόλιθων μπορούν να υπολογιστούν γύρω στα 2.5μ.Χ1μ. Αντίστοιχα, ο Κ. Νικολάου (1966, 97) δίδει τα μεγέθη των κυβόλιθων αυτών σε 2.50Χ1.00Χ0.70μ. Οι κυβόλιθοι αυτοί εμφανίζονται να περικλείονται σε μία περιοχή που ορίζεται με μαύρη γραμμή και η οποία ταυτίζεται με το όριο της έξαλης κατασκευής. Αντίστοιχη εικόνα δίνεται και από αεροφωτογραφία του 1963 (Εικ. 9), όπου φαίνεται πέραν του έξαλου και το υποβρύχιο τμήμα της κατασκευής. Την «εποπτική» εικόνα του λιμανιού, συμπληρώνει δορυφορική εικόνα που δίδεται στο Google Earth, η οποία αποτυπώνει την κατάσταση του λιμανιού πριν τις τελευταίες προσθήκες (2003-2005) (Εικ. 10).

Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις των E. Linder και A. Raban (Raban ο.π.), τα κατάλοιπα του λιμανιού ήταν ορατά κάτω από τις εγκαταστάσεις του αλιευτικού καταφυγίου στο Λατσιό (βλ. Εικ. 7). Αυτά συνίσταντο σε ένα δυτικό λιμενοβραχίονα, ορατού μήκους 40μ., από κατεργασμένους κυβόλιθους, επιμελώς αρμοσμένους, μεγέθους 0.8x0.8x2μ.. Σε αυτούς αναφέρεται η ύπαρξη σιδερένιων και μολύβδινων συνδέσμων τύπου «χελιδονοουράς». Ο βόρειος, προσήνεμος λιμενοβραχίονας, με κατεύθυνση ανατολικά - δυτικά βρισκόταν ήδη κάτω από τον τότε σύγχρονο βόρειο λιμενοβραχίονα, ο οποίος τον είχε καλύψει. Σύμφωνα με την εκτίμησή του A. Raban, ο λιμενοβραχίονας αυτός, υποθαλάσσιος πλέον, πρέπει να βρισκόταν 1.5μ. ψηλότερα στην αρχαιότητα, σε σχέση με το σημερινό επίπεδο της θάλασσας.

¹⁴³ Το συγκεκριμένο σχέδιο αποτελεί και το μόνο δημοσιευμένο για τη θέση.

σας. Πίσω από τον σύγχρονο βόρειο λιμενοβραχίονα, προς την πλευρά του πελάγους, στο δυτικό ήμισυ καθώς και στο ανατολικό ακρομόλιο του έργου εντοπίστηκαν άτακτα ριγμένοι κυβόλιθοι του αρχαίου λιμενοβραχίονα. Εσωτερικά του, σε βάθος 0.6μ. κάτω από την επιφάνεια, διαπιστώθηκε επίσης η ύπαρξη αποβάθρας, πλάτους 2μ., σε δύο τμήματα των 30μ. και 58μ., κατασκευασμένης από κυβόλιθους. Περαιτέρω παρατηρήσεις δεν μπόρεσαν να γίνουν επ' αυτής, καθώς ήταν καλυμμένη από ένα στρώμα, το οποίο αναφέρεται ως πιθανός θαλάσσιος επίπαγος. Ως χρονολογική πληροφορία αναφέρεται η εγκατάλειψη του λιμανιού στην πρώιμη Ελληνιστική περίοδο, χωρίς να αναφέρονται οι λόγοι που οδηγούν στο συμπέρασμα αυτό (Raban ο.π.).

Σήμερα¹⁴⁴, μετά από διάφορες διαμορφώσεις και επεκτάσεις, τα σωζόμενα αρχαία λιμενικά κατάλοιπα συνίστανται στα εξής: Διατηρείται ελάχιστα εκατοστά κάτω από την επιφάνεια του νερού το δυτικό, εξωτερικό τμήμα του δυτικού λιμενοβραχίονα, το οποίο ξεκινάει από την παραλία και εκτείνεται κατά μήκος του αντίστοιχου σύγχρονου λιμενοβραχίονα μέχρι το σημείο που αυτός κάμπτεται ανατολικά. Το νότιο τμήμα του χάνεται κάτω από τα χαλίκια της παραλίας, πιθανότατα επεκτεινόμενο νοτιότερα. Οι έξαλοι ογκόλιθοι με τα αναφερόμενα κατάλοιπα των λαξευμάτων για τους συνδέσμους και τα μετρήσιμα μεγέθη των κυβολίθων δεν είναι πλέον ορατοί, αφού έχουν καλυφθεί από τη σύγχρονη επίστρωση με ογκόλιθους ή έχουν αποξεστεί, όπως δείχνουν τα ίχνη από εκσκαφικό μηχάνημα στο σωζόμενο τμήμα στα δυτικά του σύγχρονου λιμενοβραχίονα (Εικ. 11). Επί του αρχαίου έργου και στον πόδα της σύγχρονης επίστρωσης έχουν τοποθετηθεί κυβόλιθοι, οι οποίοι ομοιάζουν στο σχήμα με τους αναφερόμενους αρχαίους, αλλά δεν είναι παρά σύγχρονο υλικό (Εικ.12). Στο μέσον περίπου του μήκους του λιμενοβραχίονα έχει εκσκαφεί δίοδος ανανέωσης του νερού της λιμενολεκάνης του αλιευτικού καταφυγίου (Εικ. 13). Η δίοδος αυτή έχει κόψει το αρχαίο έργο. Από την τομή φαίνεται ότι το κρηπίδωμα ήταν κατασκευασμένο με ανάμικτη χρήση κυβολίθων, ογκολίθων και μικρότερων ακατέργαστων λίθων για συμπλήρωση των ενδιαμέσων κενών μέχρι βάθους ~1.5μ., όπου φθάνει το όρυγμα (Εικ. 14).

¹⁴⁴ Όπου υπάρχει αναφορά στο σήμερα υπονοείται επιτόπια υποβρύχια αυτοψία του γράφοντος τον Σεπτέμβριο του 2006, στα πλαίσια της παρούσας μελέτης, αφού εξασφαλίστηκε σχετική άδεια από τον Διευθυντή του Τμήματος Αρχαιοτήτων Κύπρου. Αυτοψία πραγματοποιήθηκε στα λιμάνια του Μαριού, της Πάφου, της Αμαθούντος, του Κιτίου, της Σαλαμίνας, της Καρπασίας (Αγ. Φίλων), της Ουρανίας (Αφέντρικα), της Κερόνειας, της Λαπήθου και των Σόλων.

Από τη γωνία όπου ξεκινάει ο βόρειος λιμενοβραχίονας με κατεύθυνση ανατολικά - δυτικά εντοπίζονται άτακτα ριγμένοι κυβόλιθοι (Εικ. 15-16) μεγέθους 2-2.5.Χ0.90-1.00μ.Χ0.70-0.90μ. περίπου, σε απόσταση 60-80μ. και σε βάθη από -4.5μ., όπου βρίσκεται ο αμμώδης βυθός μέχρι και τα -1.5μ. κάτω από τη σημερινή επιφάνεια. Σε κάποια σημεία φαίνεται σαν να υπάρχει μια σκόπιμη διάταξή τους (Εικ. 17-18). Η αποτύπωσή τους είναι αναγκαία για την εξαγωγή περαιτέρω συμπερασμάτων. Πρόκειται προφανώς για τους ίδιους κυβόλιθους που είχαν εντοπίσει οι E. Linder και A. Raban στην εξωτερική πλευρά του σύγχρονου λιμενοβραχίονα. Δεν είναι πλέον ορατοί οι κυβόλιθοι, που σύμφωνα με το σχέδιό τους εντοπίζονταν στην περιοχή του ανατολικού ακρομολίου. Άλλωστε, ο σύγχρονος λιμενοβραχίονας προεκτάθηκε ακόμη ανατολικότερα και ενισχύθηκε ώστε να παράσχει προστασία στην νεοκατασκευασθείσα (2003-05) μαρίνα στα ανατολικά του αλιευτικού καταφυγίου, ώστε πιθανότατα τα κατάλοιπα έχουν καλυφθεί κάτω από το σύγχρονο έργο¹⁴⁵. Στο ανατολικό όριο της περιοχής όπου εντοπίζονται οι κυβόλιθοι είναι ορατά τμήματα φυσικού βράχου που φθάνει σε ύψος μέχρι -2μ. κάτω από την επιφάνεια (Εικ. 19-20). Πιθανότατα δε αυτός να εκτείνεται δυτικά μέχρι και τη γωνία όπου συναντώνται οι δύο σύγχρονοι λιμενοβραχίονες, καθώς στο σημείο αυτό οι πεσμένοι κυβόλιθοι μοιάζουν να πατούν σε ενιαίο εσωτερικό όγκο. Είτε αυτό συμβαίνει είτε όχι, με δεδομένη την αλλαγή της θαλάσσιας στάθμης, έστω και κατά 1.5μ., όπως την εκτιμά ο Raban¹⁴⁶, είναι προφανές ότι οι αρχαίοι μηχανικοί είχαν στο σημείο αυτό ένα ύφαλο ή ένα σκόπελο, τον οποίον να μπορούν να χρησιμοποιήσουν σαν βάση για το λιμενικό έργο. Η χρήση παράκτιων υφάλων ή νησίδων για τη δημιουργία λιμανιών αποτελούσε άλλωστε γνωστή πρακτική που ακολουθείτο κατά κόρον στην Ανατολική Μεσόγειο (Raban 1985, 27-30 και 1995, 139-190; Frost 1995, 1-22; Blue 1997, 41-43, Gould 2000, 299-300).

Ένα επιπλέον στοιχείο που θα πρέπει να αναφερθεί είναι ότι σε πρόσφατη (2006) εκβάθυνση στη λιμενολεκάνη του αλιευτικού καταφυγίου του Λατσιού, ανασύρθηκε από το

¹⁴⁵ Το έργο αυτό κατασκευάστηκε μεταξύ Ιανουαρίου 2003 και Απριλίου 2005, (Ιακώβου & Ζερβός 2006, 383), ενώ η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης έγινε το 2006, οπότε και ανασύρθηκε από την εσωτερική πλευρά του δυτικού λιμενοβραχίονα μαρμαρίνη στήλη (βλ. παρακάτω).

¹⁴⁶ Ο A. Raban εκτιμά προφανώς την αλλαγή της στάθμης από το σημερινό βάθος στο οποίο εντοπίζεται η κατασκευή, γεγονός που προϋποθέτει ότι αυτή δεν ήταν λιθορριπή έδρασης κριπηδώματος, αλλά το ίδιο το κριπήδωμα. Ο N. Flemming (1978, 416) εκτιμά την αλλαγή της στάθμης στην περιοχή του Λατσιού στα -0.75 μ. γεγονός που μάλλον σημαίνει ότι το τμήμα αυτό της κατασκευής ήταν υποβρύχιο εξ αρχής.

εκσκαφικό μηχανήμα μαρμάρινη στήλη από την περιοχή του εσωτερικού του δυτικού λιμενοβραχίονα¹⁴⁷. Η στήλη βρίσκεται στο Αρχαιολογικό Μουσείο Πόλεως Χρυσοχούς (αδημοσίευτη). Μοιάζει να αποτελεί αρχιτεκτονικό μέλος και με δεδομένο το υλικό της θα μπορούσε να υποτεθεί ότι προέρχεται από κάποιο ιδιαίτερο, μάλλον δημόσιο κτίριο που πιθανόν να υπήρχε στην περιοχή του λιμανιού. Καθώς όμως η ερμηνεία της δεν είναι απολύτως σαφής δεν θα μπορούσε να αποκλειστεί η περίπτωση να πρόκειται για διακοσμητικό στοιχείο επί του λιμενοβραχίονα ή και υλικό σε δεύτερη χρήση στον λιμενοβραχίονα. Κίονες που ερμηνεύτηκαν ως πιθανά διακοσμητικά στοιχεία προέρχονται τόσο από την περιοχή των ακρομολίων του λιμανιού της Νέας Πάφου όσο και από το λιμενικό έργο στο Ακρωτήρι της Λεμεσού (Leonard & Hohlfelder 1993· Leonard & Demesticha 2003, 194)

Τέλος, ανεξάρτητα από τις περιγραφές και τα στοιχεία που έχουν δώσει οι E. Linder και A. Raban και εν μέρει ο K. Νικολάου, η συγκριτική θεώρηση του σχεδίου που δημοσίευσε ο A. Raban (Εικ. 7), του σχεδίου από το Τμήμα Αρχαιοτήτων (Εικ. 8), της αεροφωτογραφίας του 1960 (Εικ. 9) και την απεικόνιση της περιοχής στη δορυφορική εικόνα που δημοσιοποιείται στο Google Earth (Εικ. 10), οδηγεί στα ακόλουθα συμπεράσματα: Μέχρι και το 1966, οπότε δημοσίευσε το άρθρο του για τα κυπριακά λιμάνια ο K. Νικολάου δεν είχαν γίνει παρεμβάσεις και κατασκευές στην περιοχή του Λατσιού, όπου επιζούσε ένας και μοναδικός λιμενοβραχίονας με κατεύθυνση βορειοανατολικά - νοτιοδυτικά, εγκάρσιος στην παραλία. Ο λιμενοβραχίονας αυτός εμφανίζεται και σε χάρτη του που ήταν σε χρήση το 1926¹⁴⁸ (Εικ. 21). Το έξαλο τμήμα του λιμενοβραχίονα αυτού αποτυπώθηκε το 1960 στο σχέδιο του Τμήματος Αρχαιοτήτων. Τρία χρόνια αργότερα στην αεροφωτογραφία του 1963, φαίνεται ο ίδιος λιμενοβραχίονας μαζί με το ύφαλο τμήμα για την έδραση του. Η κατασκευή αυτή (ύφαλο τμήμα) έχει ένα τμήμα στην γένεσή της με κατεύθυνση βορρά - νότου, μήκους ~50μ.¹⁴⁹, κάθετο στην παραλία, και μετά τη γωνίωση αυτή συνεχίζει για άλλα ~130μ. με άξονα βορειοανατολικά - νοτιοδυτικά. Το πλάτος της κατασκευής ήταν γύρω στα

¹⁴⁷ Η πληροφορία για τη θέση από την οποία ανασύρθηκε ανήκει στον αρχαιοφύλακα του Μουσείου Πόλεως Χρυσοχούς κ. Α. Συμεωνίδη, τον οποίον ευχαριστώ θερμά.

¹⁴⁸ Σε χάρτη που επισυνάπτεται σε αναφορά του 1926, του Επάρχου Πάφου προς τον Ύπατο Αρμοστή για την κατάσταση μετά από την συμφωνία της Κυβέρνησης με το Δημαρχείο Πόλεως (1918) ώστε ο δήμος να αναλάβει τη δένδροφύτευση της αποξηρανθείσας περιοχής του έλους, σημερινού κατασκηνωτικού χώρου (Κρατικό Αρχείο, SA1/503/18/A3/C.S. 14-12-1926).

¹⁴⁹ Το μέγεθος της κατασκευής εκτιμήθηκε, λαμβανομένου ως στοιχείου σύγκρισης του μήκους των αποθηκών χαρουπιών (26μ.), που εμφανίζονται στην αεροφωτογραφία του 1963 και επιζούν έως σήμερα.

50μ. Η βορειοανατολική γωνία της κατασκευής, παρουσιάζει μικρό κενό, ως να μην συμπληρώθηκε ποτέ ή να επρόκειτο να συνδεθεί εκεί ένας δεύτερος λιμενοβραχίονας. Το έξαλο τμήμα επί της κατασκευής εκτιμάται γύρω στα 90Χ25μ. στο πλατύτερο σημείο.

Όταν οι E. Linder και A. Raban επισκέφθηκαν τον χώρο το 1971 είχε ήδη κατασκευαστεί επί του αρχαίου έργου, ένας δυτικός λιμενοβραχίονας που ακολουθούσε την ίδια κατεύθυνση και πριν το τέλος του ένας δεύτερος λιμενοβραχίονας έστριβε ανατολικά με άξονα ανατολικά - δυτικά. Ο δυτικός λιμενοβραχίονας κατασκευάστηκε προφανώς επί του έξαλου τμήματος του αρχαίου λιμενοβραχίονα αφήνοντας ορατό μικρό μόνο μέρος της δυτικής πλευράς του, όπως φαίνεται στη σχετική φωτογραφία που δημοσίευσαν (Raban 1995, 164, fig. 37, βλ. Εικ. 23¹⁵⁰). Έτσι, οι δύο αρχαιολόγοι μη γνωρίζοντας την αρχική μορφή του έργου θεώρησαν ότι τα κατάλοιπα που έβρισκαν εξωτερικά και εσωτερικά του σύγχρονου βόρειου λιμενοβραχίονα αποτελούσαν τα κατάλοιπα ενός αντίστοιχου δεύτερου αρχαίου λιμενοβραχίονα. Οι διάσπαρτοι λίθοι στην εξωτερική πλευρά είναι αυτοί που φαίνονται σήμερα υποβρυχίως, βόρεια της γωνίας όπου ενώνονται οι δύο λιμενοβραχίονες και αποτελούν το άκρο της λιθορριπής έδρασης του αρχαίου λιμενικού έργου, η οποία είναι έως σήμερα ορατή από τη δορυφορική εικόνα (Εικ. 10). Η αποβάθρα που αναφέρουν στο εσωτερικό αποτελούσε μάλλον κάποιο τμήμα από την εσωτερική πλευρά του λιμενοβραχίονα, η οποία είτε ήταν όντως κατασκευή παραβολής ή ήταν κάποια από τις επιζούσες κατώτερες στρώσεις της εσωτερικής παρειάς του αρχαίου λιμενοβραχίονα.

Τόσο από το σχέδιο του Τμήματος Αρχαιοτήτων όσο και από την αεροφωτογραφία φαίνεται ότι υπάρχει αρκετή επίχωση στη γένεση του λιμενοβραχίονα. Το γεγονός αυτό εντοπίζει και ο Κ. Νικολάου σημειώνοντας ότι: «*Και οὗτος ὁ λιμὴν ἔχει γεμίσει μὲ ἰλὺν καὶ ἄμμον διατηρουμένου εἰσέτι μόνον τμήματος τοῦ ἑνὸς λιμενοβραχίονος*», υπονοώντας μάλλον την ύπαρξη και δευτέρου λιμενοβραχίονα (;). Πράγματι, με μοναδικό έργο προστασίας από τους ανέμους τον λιμενοβραχίονα που φαίνεται στο σχέδιο και την αεροφωτογραφία το λιμάνι δεν θα μπορούσε να προσφέρει ιδιαίτερη προστασία, γι' αυτό άλλωστε κατέστη αναγκαία η κατασκευή του βόρειου λιμενοβραχίονα στη σύγχρονη εποχή. Επίσης η μορφολογία της περιοχής δεν δείχνει να υπάρχουν καθόλου ίχνη ενός δεύτερου λιμενοβραχίονα. Η υπόθεση που φαίνεται να απαντάει στο ερώτημα είναι αυτή της μη αποπερά-

¹⁵⁰ Η ίδια σχεδόν κατάσταση ήταν ορατή μέχρι το 2003 (Εικ. 24), οπότε ξεκίνησαν τα έργα που κάλυψαν και πιθανόν κατέστρεψαν τα τμήματα του αρχαίου έργου που ήταν ορατά στην επιφάνεια της θάλασσας.

τωσής του έργου στην αρχαιότητα, έτσι ώστε εξηγείται και η σύντομη χρήση του την οποία εκτιμά ο A. Raban και το κενό στο βορειοανατολικό άκρο. Πιθανότατα εκεί προγραμματιζόταν ένας δεύτερος λιμενοβραχίονας με κατεύθυνση ανατολικά ή νοτιοανατολικά ώστε να δημιουργήσει μια ασφαλή λεκάνη, σε συνδυασμό πιθανόν και με έναν τρίτο υπήνεμο λιμενοβραχίονα ή την παραλία, ώστε να δημιουργηθεί «κλειστός λιμένας», έργα τα οποία δεν έγιναν ποτέ. Ως αποτέλεσμα, το λιμάνι, με κατασκευασμένο ένα μόνο τμήμα του, υπέφερε από τον βόρειο άνεμο όπως ανέφερε ο *Σταδισμός*. Εν τούτοις, και εάν ακόμη είναι σωστή η παρούσα υπόθεση για το έργο, εξακολουθούν να υπάρχουν μια σειρά από επιπλέον ερωτηματικά τα οποία χρήζουν απάντησης.

ΣΤ.1.4 Ερωτήματα σχετικά με το λιμάνι στο Λατσί

Ο συνδυασμός των ιστορικών πληροφοριών, των πληροφοριών από την αρχαία γραμματεία και των αρχαιολογικών στοιχείων που αναφέρθηκαν παραπάνω, δημιουργεί μια σειρά ερωτημάτων σχετικά με τα λιμενικά κατάλοιπα στο Λατσί (βλ. επίσης Theodoulou 2005). Τα μόνα στοιχεία χρονολόγησης του λιμενικού έργου στο Λατσί, τα οποία προέρχονται από τον A. Raban είναι ότι: α] το λιμάνι εγκαταλείπεται στα πρώιμα Ελληνιστικά χρόνια και β] ότι οι σύνδεσμοι που χρησιμοποιήθηκαν στους κυβόλιθους, επομένως για την κατασκευή του λιμενικού έργου, είναι χαρακτηριστικού ελληνιστικού τύπου. Αναφέρει συγκεκριμένα: «...*iron and lead clumps of, typical, Hellenistic "Dove tail" type...*» (Raban 1995, 165). Πράγματι, οι σύνδεσμοι ίδιου τύπου συναντώνται και στο λιμάνι της Αμαθούντας, αν και ο Raban τους αποκαλεί σε αυτή την περίπτωση: «...*typical of Classical Greek architecture...*» (Raban, 1995, 161). Οι J.-Y. Empereur και C. Verlinden (1987, 11) τους αποκαλούν «swallow tail». Πρόκειται, προφανώς, και στις δύο περιπτώσεις για πελεκίνους συνδέσμους τύπου A1 στον A. Ορλάνδο (1958, 179-183, εικ. 135). Σύμφωνα με την αρχαιολογική έρευνα, το λιμάνι της Αμαθούντας κατασκευάστηκε στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. και εγκαταλείφθηκε σε ελάχιστο χρόνο τον ίδιο αιώνα ή στις αρχές του 3ου αι. π.Χ. (Empereur & Verlinden 1987, 8, 15· Empereur 1995, 135-136). Επομένως, και το λιμάνι στο Λατσί, εφόσον οι σύνδεσμοι είναι ελληνιστικού τύπου πρέπει μάλλον να χρονολογηθεί στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ., όπως και αυτό της Αμαθούντας. Παρουσιάζονται, μάλιστα, και επιπλέον ομοιότητες ως προς το σύστημα δόμησης και ενδεχομένως το σχήμα, εάν και το λιμάνι του Λατσιού προγραμματιζόταν να αποκτήσει τελικά τη μορφή του «κλειστού λιμένας», αλλά παρέμεινε για κάποιο λόγο ημιτελής (βλ. Κεφ. Η). Εν τούτοις, ο Ψευδοσκύλαξ, ο

οποίος γράφει στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ. (βλ. Κεφ. Δ), αναφέρει την ύπαρξη ενός ήδη έρημου λιμανιού στο Μάριον. Εάν ο Ψευδοσκύλαξ καταγράφει δικές του παρατηρήσεις, τότε το έρημο λιμάνι πρέπει να αναφέρεται στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ. Εάν αντιγράφει προγενέστερες πληροφορίες ή και τον πρώτο Σκύλακα, τότε το λιμάνι του Μαρίου υφίστατο ως έρημο κάποια περίοδο ανάμεσα στο τέλος του 6^{ου} αι. π.Χ. (τότε συγγράφει το έργο του ο πρώτος Σκύλαξ) και τα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ. Καθίσταται, λοιπόν, προφανές ότι, με δεδομένη τη χρονολόγηση του λιμενικού έργου στο Λατσί, δεν είναι δυνατόν η αναφορά του Ψευδοσκύλακα να αφορά στα συγκεκριμένα λιμενικά κατάλοιπα. Επομένως, τα πρώιμα ελληνιστικά κατάλοιπα του λιμανιού στο Λατσί, είτε έχουν καλύψει προγενέστερες κατασκευές είτε το λιμάνι των Κλασικών χρόνων θα πρέπει να αναζητηθεί σε κάποια άλλη θέση.

Παρατηρείται, επίσης, ότι το λιμάνι του Μαρίου μετά τον 4^ο αι. π.Χ. (Ψευδοσκύλαξ) δεν αναφέρεται σε κανένα κείμενο μέχρι και τον 4^ο αι. μ.Χ., οπότε το σημειώνει ο *Σταδισμός* να «*χειμάζει βορέου*». Αυτό δημιουργεί δύο περαιτέρω ερωτήματα: α] κατά πόσον η απουσία αναφοράς σημαίνει και την πλήρη ανυπαρξία λιμενικών εγκαταστάσεων και β] για το πώς ερμηνεύεται η διευκρίνιση «*χειμάζει βορέου*».

Εν προκειμένω, εάν ληφθεί ως δεδομένο ότι το αναφερόμενο στον Ψευδοσκύλακα λιμάνι του Μαρίου είναι διαφορετικό από το αναφερόμενο στον *Σταδισμό* λιμάνι της Αρσινόης μήπως, τότε, στην ευρύτερη περιοχή εντοπίζονται δύο λιμάνια, τα οποία υποφέρουν και τελικά τίθενται σε πλήρη ή μερική αχρησία κάτω από τη διαχρονική ενέργεια των βορείων ανέμων; Μια πιθανή εξήγηση θα ήταν, το λιμάνι που σημειώνει ο Ψευδοσκύλαξ να είναι αυτό της Κλασικής περιόδου στην ίδια ή σε κάποια άλλη θέση και το λιμάνι που αναφέρει ο *Σταδισμός* να είναι αυτό στο Λατσί. Για το λιμάνι του Λατσιού θα ήταν ιδιαίτερα εύλογη η υπόθεση, εάν ληφθεί υπόψη η όποια άνοδος της θαλάσσιας στάθμης, της παρέλευσης οκτώ αιώνων από την κατασκευή του λιμανιού μέχρι την αναφορά του και την πιθανότητα μη ολοκλήρωσής του ώστε να προστατεύεται από βόρεια.

Αυτό θα εξηγούσε και την χρήση του «*χειμάζει βορέου*». Τον ίδιο χαρακτηρισμό χρησιμοποιεί ο ανώνυμος συγγραφέας του *Σταδισμού* (313) και για το λιμάνι της Καρπασίας, το οποίο ήταν φυσικό να μην παρέχει πλήρη κάλυψη από τον βόρειο άνεμο, εξαιτίας του μεγάλου ανοίγματος μεταξύ των λιμενοβραχιόνων σε μεγάλο τομέα πελάγους προς τα βορειοδυτικά (βλ. Ζ.6 και Εικ. 199), από όπου προέρχονται και οι επικρατούντες άνεμοι στη βόρεια ακτή της Κύπρου (Murray 1995, fig. 5-8). Η ύπαρξη ενός μόνου λιμενοβραχίονα στο λιμάνι του Λατσιού φαίνεται να δημιουργεί αντίστοιχες συνθήκες. Προκαλεί πάντως εντύπωση ότι ο *Σταδισμός*, αν και αναφέρει ότι και τα δύο λιμάνια υποφέρουν από τους

βόρειους ανέμους, γεγονός που αποδεικνύεται εύλογο από τη διάταξη των λιμενοβραχιόνων τους, σημειώνει ότι στο λιμάνι της Καρπασίας θα μπορούσαν να φιλοξενηθούν μικρά πλοία, αλλά το λιμάνι της Αρσινόης (Λατσί), το σημειώνει ως έρημο. Ίσως η αναφορά είναι ενδεικτική της χρήσης και της αχρησίας αντίστοιχα των δύο λιμανιών, στην περίοδο συγγραφής του *Σταδισμού*.

Η πόλη του Μαρίου τεκμηριώνεται ιστορικά και αρχαιολογικά κατά τη διάρκεια της Κλασικής περιόδου και παρά το γεγονός της ολοκληρωτικής καταστροφής από τον Πτολεμαίο στο 312 π.Χ., εξακολούθησε να είναι ένας κοντινός προορισμός από το Αιγαίο και την Κιλικία. Η ενδοχώρα της ήταν αρκετά παραγωγική σε μέταλλα και σε γεωργικά και άλλα προϊόντα. Αυτό προφανώς οδήγησε και στη σύντομη επανίδρυσή της ως Αρσινόης. Με αυτά τα δεδομένα ούτε η πόλη του Μαρίου θα μπορούσε να παραμείνει για πολύ χωρίς λιμάνι, όταν ο Ψευδοσκύλαξ την αναφέρει με έρημο λιμάνι, από τα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ., ούτε η νεοϊδρυθείσα Αρσινόη¹⁵¹ θα μπορούσε να αποτελεί παράκτια πόλη χωρίς λιμενικές εγκαταστάσεις. Με βάση τη χρονολόγηση του λιμανιού στο Λατσί για ίδρυση και εγκατάλειψη στην πρώιμη Ελληνιστική περίοδο θα μπορούσε αυτό να αποδοθεί στη νέα πόλη. Γιατί τότε δεν αναφέρεται όμως από τον Στράβωνα και ο *Σταδισμός* το σημειώνει ως έρημο; Μήπως είχε ξεκινήσει να κατασκευάζεται στις παραγμένες, ελληνιστικές κατά την γενικά αποδεκτή χρονολόγηση, δεκαετίες του 320, 310 π.Χ. και δεν πρόλαβε να ολοκληρωθεί, οπότε δεν χρησιμοποιήθηκε καν από την Αρσινόη; Στο ερώτημα αυτό θα επιχειρηθεί η απάντηση στο Κεφ. Η. Άλλωστε, εάν κατασκευάστηκε για να εξυπηρετήσει την Αρσινόη τότε γιατί εγκαταλείφθηκε στα πρώιμα Ελληνιστικά χρόνια; Επιπλέον, εάν το λιμάνι δεν συνδέεται με την Αρσινόη ακόμα περισσότερο δεν φαίνεται να συνδέεται με το Μάριον εφόσον κατασκευάστηκε στην πρώιμη Ελληνιστική περίοδο. Συνεπώς, παραμένει ανοικτό το ζήτημα της θέσης του λιμανιού που εξυπηρετούσε το Μάριον στην Κλασική περίοδο.

Περαιτέρω ερωτήματα θέτουν η απουσία άλλων αρχαιολογικών καταλοίπων σε σχέση με το λιμάνι στο Λατσί και η μεγάλη απόσταση του από την περιοχή όπου εντοπίζονται τα κατάλοιπα της κλασικής και ελληνιστικής πόλης. Ως προς την απουσία αρχαιολογικών

¹⁵¹ «*Arsinoe, if small, appears nevertheless to have been a flourishing city: it is well recorded by the geographers*; it was the gate-way of Cyprus to and from the south Anatolian coast-lands and the Aegean; it profited surely from the Imperial exploitation of copper-mines at Limni some five miles to the east; mile-stones, finally, Severan and Constantinian, by giving their mileage from Arsinoe, are proof (as we shall find) of existence as an independent city, with civic territory*»(Midford 1980, 1329)

λειψάνων η απάντηση θα μπορούσε να ήταν η κάλυψή τους από προσχώσεις στην περιοχή του λιμανιού. Μάλιστα το μαρμάρινο ανάγλυφο, το οποίο ανελκύσθηκε πρόσφατα, έχει τη μορφή κυβόλιθου και φαίνεται να μοιάζει με οικοδομικό μέλος. Να παραπέμπει άραγε σε κάποιο κτίριο που συνδεόταν με το λιμάνι (στοά, ναός κλπ.), εάν δεν χρησιμοποιήθηκε απλά ως οικοδομικό υλικό σε δεύτερη χρήση; Ακόμα και εάν υπάρχουν κάποια κτίρια στην περιοχή του λιμανιού, καλυμμένα πιθανόν κάτω από τις αποθήκες χαρουπιών και άλλα κτίρια του άμεσου περιβάλλοντος χώρου, δεν υπάρχει κάποια θέση στην ευρύτερη επίπεδη περιοχή όπου να αναγνωρίζεται η ύπαρξη της ελληνιστικής Αρσινόης. Τα ελληνιστικά και κλασικά κατάλοιπα εντοπίζονται στο δυτικό πλάτωμα της Πόλης Χρυσοχούς. Αυτά όμως βρίσκονται σε απόσταση 3 χλμ. τουλάχιστον από το Λατσί. Θα ήταν λογικό τουλάχιστον το κλασικό λιμάνι να αναζητηθεί σε κάποιο σημείο πλησιέστερα στα κατάλοιπα της πόλης και το λιμάνι στο Λατσί να θεωρηθεί ότι ιδρύθηκε για κάποιο ιδιαίτερο λόγο στο σημείο αυτό, ίσως αξιοποιώντας την ύπαρξη του υφάλου ή σκοπέλου στην περιοχή.

ΣΤ.1.5. Το κλασικό λιμάνι

Παρατηρώντας την ακτογραμμή της περιοχής διαπιστώνεται ότι η παραλία μπροστά από την εντοπισμένη θέση του κλασικού οικισμού του Μαρίου εκτείνεται σε ευθεία σχεδόν γραμμή από την περιοχή της Λίμνης μέχρι το Λατσί, με την εξαίρεση ενός μικρού υποτυπώδους κολπίσκου ανατολικά της σύγχρονης εκβολής του ποταμού της Χρυσοχούς (Εικ. 22). Σε αυτό τον κολπίσκο φαίνεται ότι εξέβαλλε αρχικά ο ποταμός της Χρυσοχούς. Αυτό μαρτυρείται από το γεγονός ότι από τον μυχό του κολπίσκου μέχρι τη σημερινή εκβολή του ποταμού υπάρχουν κροκάλες στην παραλία και στη θάλασσα. Το συγκεκριμένο υλικό δείχνει την αρχική θέση της εκβολής, η οποία προφανώς μετακινήθηκε δυτικότερα στη θέση που είναι σήμερα, εξαιτίας της συνεχούς εναπόθεσης κροκαλών μαζί με άλλα ιζήματα, στο στόμιο της παλαιάς εκβολής. Σήμερα ο ποταμός εκβάλλει στην ανατολική πλευρά του κατασκηνωτικού χώρου που υπάρχει στην παραλία.

Εφόσον η υπόλοιπη ακτογραμμή δεν διαφοροποιείται σε άλλο σημείο ώστε να μπορεί να θεωρηθεί ότι προσέφερε κάποιο ιδιαίτερο πλεονέκτημα στους αρχαίους μηχανικούς, φαίνεται λογικό, για τους λόγους που θα παρατεθούν πιο κάτω, το κλασικό λιμάνι του Μαρίου, να ήταν στη θέση του κατασκηνωτικού χώρου, σε άμεση σχέση με την εκβολή του ποταμού. Ο χώρος αυτός αποτελούσε έλος μέχρι τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, το οποίο αποξηράνθηκε και φυτεύτηκε με ευκαλύπτους. Η λεκάνη του έλους, μεγέθους «δύο σκα-

λών»¹⁵², είχε μέχρι τότε βάθος περίπου 3.6μ.¹⁵³, σε σχέση με τους πέριξ αγρούς (Εικ 25). Όπως έχει ήδη αναφερθεί, στη θέση του λιμανιού στο Λατσί υπήρχε προς αξιοποίηση κάποιος ύφαλος ή σκόπελος, ο οποίος πρόσφερε επίσης ένα φυσικό πλεονέκτημα. Θα ήταν, όμως, πιθανότερη η επιλογή της θέσης στην εκβολή του ποταμού της Χρυσοχούς εξαιτίας της μικρότερης της απόσταση από τον οικισμό. Η αξιοποίηση του υφάλου κατέληξε πιθανόν ως η επόμενη επιλογή και για αυτό κατασκευάστηκε, αργότερα, εκεί το λιμάνι στο Λατσί.

Οι λόγοι που κάνουν πιθανή την τοποθέτηση του κλασικού λιμανιού στο σημείο αυτό είναι οι ακόλουθοι:

α] Η μικρή της απόσταση από τον οικισμό. Ο κατασκηνωτικός χώρος βρίσκεται σε απόσταση μικρότερη των 500μ. νότια από το πλάτωμα όπου εντοπίζονται τα κατάλοιπα του κλασικού οικισμού σε αντίθεση με τα 3.5 χλμ. από τη θέση στο Λατσί. Είναι προφανές ότι με τη δημιουργία του λιμανιού στη συγκεκριμένη θέση θα επιτυγχανόταν αφ' ενός οικονομία στην μεταφορά των προϊόντων από και προς την έδρα του βασιλείου και αφ' ετέρου η καλύτερη επιτήρησή του από τα υπερκείμενα τείχη. Ίσως, μάλιστα, να μπορούσε να συνδεθεί με την μικρή απόσταση από το λιμάνι στη θέση αυτή και η μετακίνηση ή επέκταση του κλασικού οικισμού από το ανατολικό, στο δυτικό πλάτωμα.

β] Εξαιτίας της απουσίας κατάλληλης φυσικής διαμόρφωσης των ακτών αποτελούσε συνηθισμένη πρακτική κυρίως στην Ανατολική Μεσόγειο (π.χ. Dor, Athlit, Akko, Caesarea βλ. Raban 1995), αλλά και την ίδια την Κύπρο (π.χ. Σαλαμίνα, Σόλοι, Αμαθούντα), τα λιμάνια να κατασκευάζονται στις εκβολές ποταμών. Στην περίπτωση του Μαρίου η εκβολή του ποταμού της Χρυσοχούς, ο οποίος αποτελεί τον κύριο ποταμό στην πεδιάδα της Χρυσοχούς, βρίσκεται ακριβώς στο προτεινόμενο σημείο. Υπάρχει, εν τούτοις, η πιθανότητα να έχει διαφοροποιηθεί η μορφολογία της ακτής, είτε στον βαθμό που αναφέρθηκε πιο πάνω, είτε και σε ακόμη μεγαλύτερο. Κατ' αυτό τον τρόπο, θα μπορούσε να θεωρηθεί όριο της αρχαίας ακτογραμμής το βόρειο όριο του πλατώματος, όπου υπάρχει εμφανής υψομετρική διαφορά και έχει εντοπιστεί το τμήμα του τείχους, έτσι που να απουσίαζε εντελώς η παραλιακή πεδιάδα. Παρά ταύτα, εάν η αλλαγή δεν είναι αυτής της τάξης μεγέθους, γεγονός που

¹⁵² Η σκάλα αντιστοιχεί προς 1337.8 μ² (βλ. επόμενη υποσημείωση για προέλευση της εκτίμησης του συγκεκριμένου μεγέθους).

¹⁵³ Σε αναφορά του 1902, του άγγλου Περιφερειακού Μηχανικού για τη Δυτική Περιοχή της Κύπρου (S.A. 1/336/1902/No W.D. 405, 13-5-02, p.6-7) η υψομετρική διαφορά εκτιμάται σε 12 πόδια (3.6μ.).

μπορεί να αποδειχθεί μόνο με γεωλογική έρευνα, παραμένει δεδομένο ότι ακριβώς στο σημείο αυτό εκβάλλει το μεγαλύτερο ποτάμι-χειμάρρος της περιοχής, σε αντίθεση με τη θέση στο Λατίσι, όπου εκβάλλει ένα δευτερεύον ρέμα.

γ] Η περιοχή του κατασκηνωτικού χώρου, γνωστή σήμερα με το τοπωνύμιο «Δασούιν» (=μικρό δάσος), ήταν έλος μέχρι και τις αρχές του 20^{ου} αιώνα. Το τοπωνύμιο μέχρι τότε ήταν «Κόλυμπος του Κονόμου»¹⁵⁴ (κόλυμπος = μεγάλη κοιλότητα με νερό), όπως φαίνεται σε σχέδιο του 1902 (Εικ. 25), γεγονός που καταδεικνύει τη φύση του χώρου. Όπως φαίνεται στο ίδιο σχέδιο το βάθος του έλους ήταν 12 πόδια (3.66μ.) σε σχέση με τους γύρω αγρούς, ενώ το βάθος του ποταμού ήταν ακριβώς το μισό (6 πόδια). Το έλος αυτό θα μπορούσε να ταυτιστεί είτε με θαλάσσιο όρμο, ο οποίος επιχώθηκε από την εναπόθεση άμμου από τον βόρειο κυματισμό¹⁵⁵, είτε υπήρχε μια εσωτερική φυσική ή τεχνητή λεκάνη που μετασχηματίστηκε εξαιτίας της εναπόθεσης ιζημάτων από το ποτάμι ή/και τον κυματισμό¹⁵⁶. Παραδείγματα λιμανιών που κατέληξαν σε έλη είναι γνωστά τόσο από την Κύπρο (Κίτιον, Σόλοι, Πάφος, βλ. Κεφ. ΣΤ.2, ΣΤ.5 και ΣΤ.9 αντίστοιχα) την Ελλάδα (Λέχαιο, βλ. Theodoulou 2002) και την Συροπαλαιστίνη (Dor, Athlit, Caesarea, βλ. Raban 1995). Μήπως και η περίπτωση του συγκεκριμένου χώρου ταυτίζεται με λιμενολεκάνη που καθίσταται ανενεργή και στη συνέχεια έλος, επιδεχόμενο την καταπόνηση και επίχωση του βόρειου κυματισμού –«χειμάζει βορέου»– και του ποταμού;

Το συγκεκριμένο έλος αποξηράνθηκε το 1906 και στη συνέχεια φυτεύτηκε με ευκαλύπτους, από τη Βρετανική Διοίκηση, δημιουργώντας έτσι το σημερινό κατασκηνωτικό χώρο. Αντίστοιχο, παράδειγμα αποξήρανσης έλους που αποτελούσε αρχαία λιμενολεκάνη από τη Βρετανική Διοίκηση του νησιού είναι αυτό του Κιτίου, ενώ ευκαλύπτοι, προφανώς για τον ίδιο σκοπό, συναντώνται και στα όρια της λιμενολεκάνης των Σόλων.

¹⁵⁴ Με αυτό το όνομα αναφέρεται σε σχέδιο του 1902, του άγγλου Επαρχιακού Μηχανικού προς τον Διευθυντή του Τμήματος Δημοσίων Έργων, για την αποξήρανση του έλους (Κρατικό Αρχείο, SA1/336/1902, W.D.405, 13-5-1902), όπου φαίνεται το έλος με τα προτεινόμενα κανάλια αποστράγγισης.

¹⁵⁵ Αποψη της κ. Ξ. Λοϊζίδου, πρώην ακτομηχανικού του Τμήματος Θαλασσίων Έργων (Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου), είναι ότι η δράση του κυματισμού στην περιοχή αυτή είναι προσθετική ως προς την ακτή. Περαιτέρω έρευνες σχετικά με την ακτογραμμή στην περιοχή αυτή της Κύπρου δεν έχουν πραγματοποιηθεί.

¹⁵⁶ Σχετικά με τη δημιουργία ελών στις εξόδους ποταμών, με έμφαση σε περιπτώσεις με κατάλοιπα αρχαίων λιμενικών έργων βλ. Kraft et al. 1985, 57-84

δ] Στην αναζήτηση της απόδοσης της ακτογραμμής της περιοχής σε χάρτες της Κύπρου, κυρίως της Μεσαιωνικής Εποχής, μιας και πιο πριν η απόδοση του νησιού είναι εντελώς συμβατική συναντά κανείς τα παρακάτω στοιχεία:

Σε χάρτη από τη δεύτερη έκδοση του *Isolario* του Benedetto Bordone, του 1534, ο οποίος αντιγράφει χάρτη από το *Isolario* του Bartolomeo dalli Sonetti του 1480 (Χατζηπασχάλης & Ιακώβου, 1989, 45, fig. 2) φαίνεται στο μέσον του κόλπου της Χρυσοχούς, στο σημείο όπου εντοπίζεται αναλογικά η εκβολή του ποταμού, μια αρκετά μεγάλη εσοχή, η οποία δεν συνοδεύεται από σημειωμένο ποτάμι για να εκληφθεί ως η εκβολή του, αλλά σαν ένας έντονος μικρός κόλπος (Εικ 26). Ακόμη, όμως, και όταν σημειώνονται ποτάμια στον χάρτη δεν δίνεται με αυτόν τον τρόπο η εκβολή τους.

Μια δεύτερη ομάδα χαρτών βασισμένη κυρίως σε χάρτη του Ortelius που εκδόθηκε το 1574, ο οποίος αντιγράφει χάρτη του Jacomo Franco που εκδόθηκε στη Βενετία το 1570 και στον οποίον βασίζονται οι περισσότεροι χάρτες από τότε μέχρι τα μέσα του 18^{ου} αιώνα (Χατζηπασχάλης & Ιακώβου 1989, 59, fig. 10), δείχνει στην περιοχή της Πόλης μια αρκετά βαθιά εκβολή του ποταμού με ένα βαθύτερο κολπίσκο στα ανατολικά της (Εικ. 27).

Μια τρίτη ομάδα χαρτών με αρκετά αλλοιωμένο το σχήμα του νησιού εμφανίζει την «Αρσινόη» αρκετά ανατολικά στον κόλπο της Χρυσοχούς, αλλά δείχνει ξανά την ίδια κατάσταση με μία βαθιά εσοχή στα ανατολικά της εκβολής του ποταμού (Χατζηπασχάλης & Ιακώβου 1989, 99, fig. 35, βλ. Εικ. 28).

Εάν οι χάρτες ανταποκρίνονται έστω κατά τι στην πραγματικότητα τότε υπάρχει στην περιοχή μια διαμόρφωση που μάλλον επέτρεπε τη δημιουργία μιας λιμενολεκάνης. Φυσικά, οι συγκεκριμένοι χάρτες παρουσιάζουν το ανάγλυφο της περιοχής αιώνες αργότερα από την κλασική αρχαιότητα. Μπορεί να θεωρηθεί, όμως, ως δεδομένο για την περιοχή ότι οι όποιες εσοχές, κολπίσκοι κλπ. επιχώνονται στη διάρκεια των αιώνων παρά εντείνονται. Συνεπώς, μόνο πιο βαθείς θα μπορούσαν να ήταν στην αρχαιότητα, γεγονός που ευνοούσε τη δημιουργία λιμενικής εγκατάστασης.

ε] Σε χάρτη του 1982 (Childs 1988, fig. 1) αποδίδεται το τοπωνύμιο «Κουζούθκια» (= πήλινα αγγεία ή όστρακα στη τοπική διάλεκτο) για την περιοχή ανατολικά της σημερινής εκβολής του ποταμού. Αποτελεί άραγε ένδειξη για ύπαρξη κεραμικής ή αρχαιοτήτων στην περιοχή; Ταυτόχρονα, στην ίδια περιοχή εντοπίζονται στη θάλασσα και σε απόσταση μέχρι 150-200μ. από την παραλία διάσπαρτοι πύρινοι κυβόλιθοι, ανάμεσα στις κροκάλες που καλύπτουν τον βυθό. Φαίνεται απίθανο να έχουν μεταφερθεί από το ποτάμι και από μεγάλη απόσταση γιατί τότε θα είχαν φθαρεί οι ακμές τους. Αντίθετα, θα μπορούσαν να ανή-

κουν σε κοντινό κτίριο ή κτίρια στην περιοχή της παραλίας που πιθανόν να σχετιζόταν με την ύπαρξη του υποτιθέμενου παρακείμενου λιμανιού.

στ] Επιπλέον, σύμφωνα με τους ψαράδες της περιοχής (προσωπική πληροφορία), ανοικτά της περιοχής του κατασκηνωτικού χώρου, υπάρχουν στον βυθό δύο κολώνες και ένας μαρμάρινος «θρόνος». Καθώς στην περιοχή δεν έχει διενεργηθεί καμία σχετική υποβρύχια έρευνα το μόνο που μπορεί να υποθέσει κανείς είναι ότι πρόκειται για τμήμα φορτίου οικοδομικού υλικού. Εάν, όντως πρόκειται για κάτι τέτοιο μήπως τα πλοία με τα συγκεκριμένα φορτία είχαν σημείο εκκίνησης ή τελικό αποδέχτη το Μάριον, στο λιμάνι του οποίου κατέπλεαν ή από το οποίο απέπλεαν και το λιμάνι βρισκόταν στη συγκεκριμένη περιοχή;

Βάση των όσων έχουν εκτεθεί διαφαίνεται η εξής εικόνα για τις τεχνητές λιμενικές εγκαταστάσεις του Μαρίου και της Αρσινόης. Η αρχαϊκή πόλη χωρίς λιμενικές εγκαταστάσεις βρισκόταν στο ανατολικό πλάτωμα και εξυπηρετούσε τις λιμενικές ανάγκες της η αμμώδης ακτή στα βόρειά της, όπως ήταν η συνηθισμένη πρακτική μέχρι τότε. Στην Κλασική περίοδο, όταν είχε διαδοθεί η πρακτική της κατασκευής τεχνικών λιμενικών έργων διαμορφώθηκε σε λιμενολεκάνη στην περιοχή της εκβολής του ποταμού, ένας κόλπος, ένα προϋπάρχον έλος ή μια τεχνητή λεκάνη/«κώθων» (;). Μέχρι τα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ. (Ψευδοσκύλαξ) το έργο αυτό υπέφερε ή είχε τεθεί σε αχρησία εξαιτίας της επίχωσής του. Περί το τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. κατασκευάστηκε στο επόμενο πρόσφορο σημείο της ακτογραμμής, δηλ. την περιοχή του Λατσιού, όπου υπήρχε ένας αξιοποιήσιμος ύφαλος, ένα δεύτερο λιμάνι, τα κατάλοιπα του οποίου επιζούν έως σήμερα. Η αναφορά του Ψευδοσκύλακα σε έρημο λιμάνι πιθανότατα αναφέρεται στο λιμάνι που εξυπηρετούσε το Μάριον (Κλασική περίοδος), το οποίο ίσως να βρίσκεται στην περιοχή του κατασκηνωτικού χώρου (πρώην έλος). Ο *Σταδιασμός*, αντίστοιχα, είναι δυνατόν να αναφέρεται σε οιοδήποτε από τα δύο λιμάνια εφόσον και τα δύο υπέφεραν από τους βόρειους άνεμους, το ένα γιατί πιθανότατα δεν είχε ολοκληρωθεί ποτέ και το άλλο γιατί ήταν σε δυσχερή κατάσταση ήδη από τα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ. Πιθανόν το λιμάνι στον κατασκηνωτικό χώρο να συνέχιζε να συντηρείται, αλλά και να υποφέρει από τον βόρειο άνεμο, όπως και στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ., για να εξυπηρετεί τις εμπορικές ανάγκες της Αρσινόης μέχρι που και αυτή έπεσε σε παρακμή ώστε και το ίδιο της το όνομα να ξεχαστεί και προφανώς το λιμάνι της να εγκαταλειφθεί να καλυφθεί και να λησμονηθεί η θέση του. Εάν συμβαίνει αυτό, τότε δικαιολογείται η μικρής διάρκειας χρήση των καταλοίπων στο Λατσί, τα οποία δεν ήταν συνδεδεμένα με την εξυπηρέτηση των εμπορικών λιμενικών αναγκών της Αρσινόης, αλλά με κάποιο ιδιαίτερο λόγο που εμφανίστηκε και παρήλθε στην πρώιμη Ελληνιστική περίοδο (βλ. συζήτηση στο Κεφ. Η).

ΣΤ.2 ΠΑΛΑΙΠΑΦΟΣ - ΠΑΦΟΣ

ΣΤ.2.1 Γενικά στοιχεία Παλαιπάφου

Στη δυτική ακτή της Κύπρου στην περιοχή του σημερινού χωριού Κούκλια βρισκόταν η πρωτεύουσα του βασιλείου της Πάφου, ιδρυμένη κατά τον μύθο από τον Αγαπήνορα, βασιλιά της Τεγέας στην Αρκαδία (Πελοπόννησος). Το βασίλειο συνδεόταν με το γνωστότερο στην αρχαιότητα ιερό της Αφροδίτης Παφίας, η ίδρυση του οποίου αποδιδόταν, κατά ένα δεύτερο μύθο, στον βαθύπλοτο Κινύρα, πατέρα του Άδωνη. Το γένος των Κινυραδών ιερέων-βασιλέων διοίκησε το βασίλειο μέχρι το τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ., οπότε η πρωτεύουσα του βασιλείου μεταφέρθηκε στην περιοχή της σημερινής Κάτω Πάφου και ονομάστηκε Νέα Πάφος ή απλά Πάφος στη συνέχεια, σε αντιπαράθεση με την παλιά πόλη που αναφερόταν από τα Ρωμαϊκά χρόνια και εξής ως Πάφος Παλαιά (Παλαίπαφος· βλ. σχετικά Νικόλαου 1966, 562· Młynarczyk 1990, 23-25· Maier 2004, 11). Η υπόσταση του οικιστικού κέντρου της Παλαιπάφου είναι αρχαιολογικά τεκμηριωμένη από την Ύστερη Εποχή του Χαλκού, ενώ η πόλη της Νέας Πάφου δεν μπορεί να ιδρύθηκε πριν από το τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ., παρά την ύπαρξη προγενέστερων αρχαιολογικών ενδείξεων μέχρι τη Γεωμετρική περίοδο (βλ. παρακάτω).

Διάφορα νεκροταφεία στην περιοχή της Παλαιπάφου αποδεικνύουν την ύπαρξή της από την Ύστερη Εποχή του Χαλκού μέχρι τα Ρωμαϊκά χρόνια. Σε κάποιες περιοχές (Ασπρογή και Ευρετή, βλ. Εικ. 29) μάλιστα, έχουν εντοπιστεί ευρήματα που ανάγονται στην Χαλκολιθική περίοδο. Το ίδιο μαρτυρούν και πηγάδια που ανασκάφηκαν στην περιοχή του ιερού της Αφροδίτης και φαίνεται να μοιάζουν με αντίστοιχα από τον οικισμό στην Καλαβασό, τοποθεσία Τέντα (Maier 2004, 13), ανάγοντας την έναρξη κατοίκησης της περιοχής στις αρχές της 3^{ης} π.Χ. χιλιετίας. Τα νεκροταφεία στην περιοχή καταδεικνύουν τον πλούτο των κατοίκων, συνεπεία, μεταξύ άλλων της παρουσίας του ιερού της Αφροδίτης. Το όνομα του βασιλείου αναφέρεται στο πρίσμα του Εσσαρχαδώνος μαζί με το ελληνικό όνομα του βασιλέως Ετέανδρου από τον 7^ο αι. π.Χ. Η πόλη συμμετείχε στην Ιωνική Επανάσταση και υποδουλώθηκε στους Πέρσες μετά από ετήσια λυσσαλέα πολιορκία γύρω από τα τείχη της, όπως μαρτυρούν τα αρχαιολογικά κατάλοιπα. Το βασίλειο απουσιάζει από τις πηγές μέχρι την εποχή των Διαδόχων, αλλά η υπόστασή του μαρτυρείται νομισματικά και αρχαιολογικά με κτίρια και τάφους. Στην περίοδο της μεταφοράς της πρωτεύουσας τα τείχη της

πόλης της Παλαιπάφου ενισχύθηκαν (Mitford 1960, 198) (Εικ. 30), αλλά με την ανάπτυξη της νέας πρωτεύουσας η πόλη περιέπεσε σε δεύτερη μοίρα. Εν τούτοις, δεν θα παρακμάσει παρά στα Βυζαντινά χρόνια και τότε μόνο θα υποβιβαστεί σε απλό χωριό. Στη διάρκεια της Ελληνιστικής και Ρωμαϊκής περιόδου παρέμεινε το θρησκευτικό κέντρο, το οποίο αποτελούσε πόλο έλξης για διάφορους περιώνυμους επισκέπτες, μεταξύ των οποίων, το 69 μ.Χ., ο μελλοντικός αυτοκράτορας Τίτος (79-81 μ.Χ. Βλ Maier 2004, 27 και Καραγιώργης 1978, 134). Η κεραμική και τα κτιριακά κατάλοιπα μαρτυρούν εμπορικές σχέσεις με τον έξω κόσμο και οικιστική ανάπτυξη (Maier 1985, 159-163). Ο οικισμός θα παρακμάσει και θα εγκαταλειφθεί γύρω στον 8^ο αι. μ.Χ. Στα χρόνια των Λουζιανών εν τούτοις, οικοδομήθηκε στην περιοχή το διοικητικό κέντρο της, το οποίο αποτέλεσε ταυτόχρονα και βιομηχανικό κέντρο στο οποίο γινόταν η επεξεργασία ζάχαρης από τη φυτείες της γύρω περιοχής, το «Βασιλικό φέουδο των Κουβουκλίων» (Maier & Wartburg, 1985, 162-165). Οι ίδιες εγκαταστάσεις χρησιμοποιήθηκαν αργότερα και από τους Οθωμανούς (Maier 2004, 28-30). Τα συγκεκριμένα κτίσματα αποτελούν σήμερα το Μουσείο της Παλαιπάφου.

Τα ευρήματα από τα κατοικήσιμα μέρη του ιερού της Αφροδίτης και τα νεκροταφεία έχουν αποδώσει εισηγμένη κλασική κεραμική, κυρίως, από την Αττική και κάποια παραδείγματα αμφορέων από την Ρόδο. Επομένως, φαίνεται ότι υπήρχαν εμπορικές σχέσεις και με την Ελλάδα, αν και η εισηγμένη αττική κεραμική δεν ξεπερνούσε τις άλλες εισαγωγές όπως συνέβαινε στο Μάριον ή τη Σαλαμίνα, πέραν των μακροκρόνια μαρτυρημένων επαφών με τη Συρία και την Αίγυπτο (Maier & Karageorghis 1984, 217). Γενικά, ενώ από τον 8^ο μέχρι τον 5^ο αι. π.Χ. οι εισαγωγές είχαν ως κύρια προέλευση την Συροπαλαιστίνη, στη διάρκεια του 5^{ου} αι. π.Χ. εντάθηκαν οι σχέσεις με το Αιγαίο και έφθασαν τον επόμενο αιώνα στο υψηλότερο σημείο τους για να συνεχίσουν κατά τον ίδιο τρόπο στην Ελληνιστική περίοδο (Maier 2004, 24-5).

Η πόλη βρισκόταν σε πλάτωμα-οροπέδιο το οποίο όριζε από βορειοανατολικά την εύφορη κοιλάδα των εκβολών του ποταμού Διαρίζου, στο οποίο είναι σήμερα ο οικισμός των Κουκλίων (Εικ. 31, 32). Ο σύγχρονος οικισμός καταλαμβάνει περίπου το κεντρικό τμήμα του αρχαίου. Δυτικά του δρόμου που οδηγεί στον οικισμό έχουν εντοπιστεί κτιριακά κατάλοιπα των Ρωμαϊκών χρόνων, κάτω από τα οποία ταφές μαρτυρούν την χρήση του χώρου ήδη από την Ύστερη Εποχή του Χαλκού. Στο πλάτωμα που εκτείνεται στη συνέχεια δυτικά έχουν εντοπιστεί κτιριακά κατάλοιπα, χρονολογούμενα από την Αρχαϊκή μέχρι την πρώιμη Ελληνιστική περίοδο. Ανατολικά η πόλη οριζόταν από τείχη στο όριο του πλατώματος, χρονολογούμενα ήδη από τον 8^ο αι. π.Χ. (Maier & Karageorghis 1984, 161), από την πε-

ριοχή της τοποθεσίας Μαρτσέλλο μέχρι την τοποθεσία Χατζή Αππουλλάχ (βλ. Εικ. 29).

Η μακρόχρονη ιστορική παρουσία της πόλης σε συνδυασμό με την αναφορά του Στράβωνα σε «ύφορμο» που την εξυπηρετούσε υπονοούν την ύπαρξη κάποιας μορφής λιμενικών διευκολύνσεων (βλ. Στ.2.2). Ο F. Maier, ανασκαφέας στην περιοχή από το 1966, αναφέρει ότι στην Παλαιπάφο δεν υπήρξε κανονικό λιμάνι, αλλά κάποια κατάλοιπα στην περιοχή της εξόδου του Διαρίζου στη θάλασσα, ίσως να σχετίζονται με τον «ύφορμο» που αναφέρει ο Στράβων (Maier χ.χ., 6 και Maier & Karageorghis 1984, 42-43).

Ανασκαφές στην περιοχή της Παλαιπάφου έχουν διενεργήσει το *Cyprus Exploration Fund* το 1888 και το 1899, η *Βρετανική Αρχαιολογική Αποστολή* μεταξύ 1955-1959, μέλος της οποίας ήταν ο καθηγητής F.G. Maier, υπό τη διεύθυνση του οποίου διενεργεί ανασκαφές στον χώρο, από το 1966 μέχρι σήμερα, η *Γερμανική Αρχαιολογική Αποστολή*. Κατά περιόδους συνεργάστηκαν με την γερμανική αποστολή αρχικά το Πανεπιστήμιο της Κωσταντζας και στη συνέχεια της Ζυρίχης, οπότε η αποστολή μετετράπη σε ελβετο-γερμανική. Ανασκαφές έχει διενεργήσει επίσης στην περιοχή το Τμήμα Αρχαιοτήτων Κύπρου (βλ. ενδεικτικά Maier 2004 με σχετική βιβλιογραφία: Maier 1995, Maier & Karageorghis 1984, Nicolaou 1976β, όλοι με σχετική βιβλιογραφία). Πρόσφατα, (2006) ξεκίνησε ανασκαφή στην περιοχή της τοποθεσίας *Μαρτσέλλο*, η Ερευνητική Μονάδα Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου Κύπρου, υπό τη διεύθυνση της Μ. Ιακώβου, αναπληρώτριας καθηγήτριας Προϊστορικής και Πρωτοϊστορικής Αρχαιολογίας στο Πανεπιστήμιο Κύπρου.

Στ.2.2 Το λιμάνι της Παλαιπάφου

Όπως έχει ήδη αναφερθεί η Παλαιπάφος ως κέντρο ενός βασιλείου, το οποίο όριζε μια αρκετά μεγάλη περιοχή από τον Ακάμα μέχρι το Πισσούρι (Maier & Karageorghis 1984, 14), με γεωργική και κτηνοτροφική προφανώς παραγωγή, με ξυλεία από τα δάση και με ανεπτυγμένο «θρησκευτικό τουρισμό» δεν μπορεί να μην είχε κάποιου είδους λιμενικές εγκαταστάσεις. Ο μύθος σχετικά με τον βασιλιά της Πάφου Κινύρα και τα πενήντα πλοία που υποσχέθηκε να στείλει στον μενέλαο για την Τρωική Εκστρατεία (βλ. Κεφ. Β), και η συμμετοχή στον στόλο του Ξέρξη με άγημα δώδεκα σκαφών¹⁵⁷ αντανάκλα την ύπαρξη ναυτικού

¹⁵⁷ «έν έτέρη δέ ό Πάφιος στρατηγός Πενθύλος ό Δημονόου, ός ήγε μέν δυώδεκα νέας έκ Πάφου, άποβαλών δε σφεων τάς ένδεκα τώ χειμώνι τώ γενομένω κατά Σητιάδα, μηή τή περιγινηομένη καταπλέων έπ' Άρτεμίσιον ήλω» (Ηροδ. Ιστ. VII.195.3-6).

του βασιλείου, το οποίο προφανώς θα χρησιμοποιούσε κάποιου είδους λιμενικές διευκολύνσεις/εγκαταστάσεις.

Οι διαμορφώσεις αυτές δεν αναφέρονται από τις αρχαίες πηγές, εάν εξαιρεθεί ο χαρακτηρισμός «πάνορμος» που αποδίδει στην Πάφο η Σαπφώ¹⁵⁸. Ο Ψευδοσκύλαξ στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ. δεν αναφέρει καν την πόλη. Μοναδική αναφορά σε λιμενικό χώρο υπάρχει στον Στράβωνα (*Γεωγρ.* XIV.6.3) στη Ρωμαϊκή περίοδο, ο οποίος σημειώνει στην περιγραφή του από ανατολικά: «...είτα Τρήτα και Βοόσουρα και Παλαίπαφος, ὅσον ἐν δέκα σταδίοις ὑπὲρ τῆς θαλάττης ἰδρυμένη, ὕφορμον ἔχουσα καὶ ἱερὸν ἀρχαῖον τῆς Παφίας Ἀφροδίτης». Η ακριβής έννοια του όρου «ὑφορμος» δεν μας είναι γνωστή (βλ. Leonard 1995, 240-242 και 1997, 163-200). Προκαλεί, μάλιστα, αμηχανία το γεγονός ότι τον ίδιο όρο χρησιμοποιεί και για τη Λάπηθο, η οποία μάλλον διέθετε λιμάνι, ίσως μάλιστα και κλειστό (βλ. Κεφ. ΣΤ.8). Μία υπόθεση ερμηνείας θα ήταν με τον όρο «ὑφορμος» να υπονοείται το απλά προστατευμένο από κάποιους ανέμους αγκυροβόλιο (Młynarczyk 1990, 30) και η Λάπηθος να μην διέθετε λιμενικές εγκαταστάσεις την εποχή του Στράβωνα, όπως αναρωτιέται ο J. Leonard (1995, 240). Μια δεύτερη υπόθεση θα ήταν η Λάπηθος να διαθέτει λιμενικές εγκαταστάσεις την εποχή του Στράβωνα και ο όρος να σχετίζεται με το γεγονός ότι και οι δύο πόλεις υπέρκεινται της παραλίας, κτισμένες σε περιοχές με υψομετρική διαφορά από τη θάλασσα ώστε η θέση του λιμανιού να βρίσκεται χαμηλότερα (ὑπό-ὄρμος, βλ. και Leonard 1997, 193). Με τον ίδιο χαρακτηρισμό αποδίδει ο *Σταδισμός* το λιμάνι της Κερύνειας, όπου και πάλι η πόλη αναπτυσσόταν σε πλάτωμα ψηλότερα από το λιμάνι (βλ. Κεφ. ΣΤ.7).

Ως προς τη μορφολογία της περιοχής της αρχαίας πόλης, βασικά της στοιχεία αποτελούν: α] ένας μικρός ανοικτός κόλπος, ο οποίος εντοπίζεται στην έξοδο του ποταμού Διαρίζου, β] η πεδιάδα, η οποία προφανώς αρδευόταν από τα νερά του ποταμού, τα οποία μέχρι πρόσφατα έρεαν και κατά τη θερινή περίοδο (Μαιερ χ.χ., 6), πριν από την κατασκευή του φράγματος του Ασπρόκρεμμου και γ] στα βορειοανατολικά το οροπέδιο των Κουκλιών όπου εντοπίζονται να κατάλοιπα της πόλης, εντός και πέριξ του σύγχρονου οικισμού.

Συστηματική έρευνα για τον εντοπισμό του λιμανιού δεν έχει πραγματοποιηθεί στην περιοχή. Εν τούτοις, στα πλαίσια του *Canadian Palaepaphos Survey Project* καταγράφηκε στην περιοχή του κόλπου Αχνί (Εικ. 31, 32), κεραμική μιας παράκτιας θέσης με ενδείξεις για χρήση αρχικά στην Ύστερη Εποχή του Χαλκού και ακολούθως από την Κυπροκλασική

¹⁵⁸ «Κύπρος και Πάφος ή Πάνορμος» (*Μελών Α΄*, 35.1)

μέχρι τη Μεσαιωνική περίοδο. Για τη συγκεκριμένη θέση οι ερευνητές αναφέρουν: “*Large multi-component settlement; probable port area of Palaiaphos; abundant ceramics. Late Cypriot stone “anchor?” Cypro-Classical-Medieval*” (Rupp 1981, 262, Tbl. 1). Τη συγκεκριμένη ταύτιση φαίνεται να προτείνει και ο Σακελλάριος (1890,79), ο οποίος σημειώνει: «Ὁ δ' αὐτῆς ὄρμος, εἰς ὃν προσωρμίζοντο οἱ προσκυνηταὶ οἱ πρὸς ἐπίσκεψιν τοῦ ναοῦ τῆς θεᾶς διὰ θαλάσσης ἐρχόμενοι, Ἀχνὶ νῦν καλεῖται. Εἰς τοῦτον δὲ νῦν σπανιώτατα τὸ θέρος πλοιάρια προσορμίζονται πρὸς ἐξαγωγὴν τῶν τοῦ τόπου προϊόντων. Ἐν αὐτῷ δὲ διακόσια μέτρα μακρὰν τῆς θαλάσσης μεταξύ τῶν ποταμῶν Βακάρου καὶ Ξηροῦ ἴστανται δύο κωνοειδεῖς μονόλιθοι, οὓς ὁ Χάμερ ἐθεώρησεν ὡς λείψανα ἀρχαίου λιμένος ὅστις οὐδέποτε ὑπήρξεν»¹⁵⁹. Θα μπορούσε έτσι η θέση να ταυτιστεί με τον «ὑφορμον» που αναφέρεται από τον Στράβωνα. Ασφαλώς, ο κόλπος θα είχε χρησιμοποιηθεί ως αγκυροβόλιο, υπάρχουσών ή μη άλλων λιμενικών εγκαταστάσεων, εφόσον είναι ο πλησιέστερος στην πόλη. Παρά ταύτα, το μέγεθος, η ιστορική πορεία και η παρουσία ναυτικού της Παλαιπάφου συνηγορούν, μάλλον, στην ύπαρξη περαιτέρω λιμενικών διευκολύνσεων/εγκαταστάσεων. Με δεδομένη την αέναη μέχρι πρόσφατα ροή του Διαρίζου, προφανώς η μορφολογία της ακτής θα έχει αλλάξει από την αρχαιότητα με την προσθήκη αλλουβιακών αποθέσεων και την επέκταση της παραλίας, με αντίστοιχη δράση από την θάλασσα και τους συχνούς δυτικούς και νοτιοδυτικούς ανέμους (Murray 1995, 40 fig. 4, 5, 6). Συνεπώς, τα κατάλοιπα του λιμανιού της Παλαιπάφου θα πρέπει ενδεχομένως να αναζητηθούν πλέον στην χέρσο. Άλλωστε, η χρήση της εκβολής ποταμών για την κατασκευή λιμενικών εγκαταστάσεων αποτελούσε γνωστή πρακτική στην Κύπρο, όπως έχει ήδη αναφερθεί. Στις περισσότερες περιπτώσεις, τα λιμάνια αυτά επιχώνονται ή εντοπίζονται πλέον στη χέρσο, είτε ολόκληρα, όπως στην περίπτωση του Κιτίου (βλ. Στ.5), είτε τμήματά τους, όπως στην περίπτωση της Σαλαμίνας (βλ. Στ.6). Την υπόθεση αυτή ενισχύει και η μαρτυρία του Αρχιμανδρίτη Κυπριανού τον 18^ο αιώνα (1788, 18) στην *Ίστορία Χρονολογική τῆς νήσου Κύπρου*, όπου αναφέρει σχετικά με την Παλαιπάφο ότι: «Ήτον τότε μία λίμνη μεγάλη ὡς λιμένας, ὅπου ἐδέχετο πλοῖα, ὁ ὁποῖος ἐγέμισε, καὶ ἐρημώθη ἀπὸ τὴν θάλασσαν. ἔμειναν τινὰ παραλίμνια, τὰ ὅποια γεμίζοντα ἀπὸ τὰ βρόχινα νερά, εἰς τὸν καιρὸν τοῦ θερους προξενούσι κακὸν ἀέρα, καὶ ἐκ τούτου ἀκολουθοῦσιν ἐκεῖ, ὄχι ὀλίγα ἀσθένεια, διὰ τὴν ἀκίνησίαν τῶν νερῶν». Την ίδια πεποίθηση, για τον εντοπισμό του λιμανιού της Πα-

¹⁵⁹ Για την ερμηνεία των συγκεκριμένων μονολίθων ως ελαιοπιεστηρίων βλ. σχετικό κεφάλαιο του Σ. Χατζησάββα στο Maier 2004, 79-89, ειδικά 86-87, ως επίσης και στο S. Hadjisavvas 1992, 98-115.

λαιπάφου στη χέρσο και την επίχωσή του από τις αποθέσεις του Διαρίζου εξέφρασε πρόσφατα και η Μ. Ιακώβου στην παρουσίαση της πρώτης περιόδου της ανασκαφικής έρευνας της Ερευνητικής Μονάδας Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου Κύπρου στη θέση Μαρτσέλλο¹⁶⁰.

Τέλος, εάν ευσταθεί η υπόθεση για την ερμηνεία του όρου «ὑφορμος» σε σχέση με τη θέση της πόλης πάνω από το λιμάνι και θεωρηθεί ότι η Λάπηθος στην οποία αποδίδεται επίσης ο όρος διέθετε ήδη λιμάνι στην εποχή του Στράβωνα, τότε θα μπορούσε να υποτεθεί αντίστοιχα και η ύπαρξη λιμανιού με παρόμοια χαρακτηριστικά στην Παλαιπάφο.

Την οριστική απάντηση για τη θέση, τη μορφή και την χρονολόγηση θα δώσει μόνο η εμπειριστατωμένη γεωφυσική, καθώς και η χερσαία και υποβρύχια αρχαιολογική έρευνα και ανασκαφή.

Στ.2.3 Γενικά στοιχεία Νέας Πάφου

Ως συνέχεια της Παλαιπάφου ιδρύθηκε μάλλον στην προτελευταία δεκαετία του 4^{ου} αι. π.Χ. η Νέα Πάφος, πιθανόν από τον τελευταίο βασιλιά του παφιακού βασιλείου Νικοκλή (Mitford 1960, 198, 204-5· Nicolaou 1966, 564· Daszewski 1987, 171-175· Mlynarczyk 1990, 23-25· Maier 1995, 79· Maier-Karageorghis 1984, passim). Ο Σπυριδάκης (1940 1-11 και 1963 passim) προσδιορίζει την περίοδο βασιλείας του Νικοκλή μεταξύ 321 και 311/10 π.Χ. Αναφέρει ότι διαδέχθηκε τον Τίμαρχο, ο οποίος απεκατέστησε τους Κινυράδες, που είχαν εκπέσει από επέμβαση του Μεγάλου Αλεξάνδρου (Πλούταρχος, *Περί της Αλεξάνδρου Τύχης ή Αρετής* στον Στέφανο Βυζάντιο 340.C.10-D.9)¹⁶¹. Θεωρεί ότι από τα νομίσματά του, τη γραφή, τη διάδοση της λατρείας της Ήρας και του Απόλλωνα, την έκταση της περιφέρειας στην οποία ανέπτυξε την επικράτεια της πόλης (Χαποτάμι, Χρυσορρο-

¹⁶⁰ Η ανακοίνωση έγινε στα πλαίσια του: *24th Annual CAARI* (Cyprus American Archaeological Research Institute) *Archaeological Workshop in Collaboration with the Department of Antiquities Cyprus, 24 June 2006*. Την ευχαριστώ θερμά που έθεσε στη διάθεσή μου αντίγραφο της ανακοίνωσής της.

¹⁶¹ «πάλιν ἐν Πάφῳ, τοῦ βασιλεύοντος ἀδίκου καὶ πονηροῦ φανέντος, ἐκβαλὼν τοῦτον Ἀλέξανδρος ἕτερον ἐζήτει, τοῦ Κινυραδῶν γένους ἤδη φθίνειν καὶ ἀπολείπειν δοκοῦντος. ἕνα δ' οὖν ἔφασαν περιεῖναι πέννητα καὶ ἄδοξον ἄνθρωπον ἐν κήπῳ τινὶ παρημελημένως διατρεφόμενον. ἐπὶ τοῦτον οἱ πεμφθέντες ἦκον, εὐρέθη δὲ πρᾶσιαις ὕδωρ ἐπαντλῶν καὶ διεταράχθη τῶν στρατιωτῶν ἐπιλαμβανομένων αὐτοῦ καὶ βαδίζειν κελεύοντων. ἀχθεῖς δὲ πρὸς Ἀλέξανδρον ἐν εὐτελεῖ σνδονίσκῃ βασιλεὺς ἀνηγορεύθη καὶ προφύραν ἔλαβε καὶ εἰς ἧν τῶν ἐταίρων προσαγορευμένων»

ϊάτισσα), την ανάμνηση έως σήμερα του ονόματός του στη Νικόκλια (χωριό κοντά στα Κούκλια), τα τείχη με τα οποία κύκλωσε την πόλη¹⁶², φαίνεται ότι ήταν ένας δυνατός άρχοντας, ο οποίος εφάρμοζε στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. την πολιτική που είχε εφαρμόσει στις αρχές του αιώνα ο Ευαγόρας Α' της Σαλαμίνας, με επιδίωξη εσωτερικής και εξωτερικής δύναμης για τη διατήρηση της ανεξαρτησίας του βασιλείου. Αυτό ήξερε ότι θα τον οδηγήσει σε εξωτερικές περιπλοκές, για αυτό και φρόντισε για την τείχιση της νέας πόλης. Ίσως αυτή η τάση να προκάλεσε και τη σύγκρουση με τον Πτολεμαίο, η οποία τον οδήγησε τελικά στην αυτοκτονία (βλ. Κεφ. Α), η αιτιολογία δε της μυστικής συνεννόησης με τον Αντίγονο να ήταν πρόσχημα (Σπυριδάκης ο.π.). Βεβαίως, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι εξαιτίας των παραπάνω χαρακτηριστικών ο Νικοκλής θα ήταν φυσικό να είχε επιδιώξει τη συμμαχία του Αντιγόνου, ακριβώς για να διατηρήσει την ανεξαρτησία του, ιδιαίτερα εάν έβλεπε τη δύναμή του να αυξάνεται με την καινούρια οχυρωμένη πόλη/λιμάνι που διαμόρφωνε είτε με τα δικά του μέσα είτε βοηθούμενος από τον Πτολεμαίο. Οπωσδήποτε, θα είχε αναγνωρίσει το πασιφανές μετά τα γεγονότα του 312 π.Χ. ότι ο Πτολεμαίος είχε την τάση να περιορίσει την ανεξαρτησία των κυπριακών βασιλείων (βλ. Κεφ. Α).

Μια δεύτερη άποψη αποδίδει την ίδρυση της Νέας Πάφου μερικώς στον Πτολεμαίο στα μέσα της δεκαετίας του 320-310 π.Χ. (Daszewski 1987, 174· Hohlfelder & Leonard 1994, 46), ο οποίος σε πρώτη φάση συνεργάστηκε με τον Νικοκλή, πριν τον θεωρήσει ως προδότη και τον οδηγήσει στην αυτοκτονία το 310/9 π.Χ. Τέλος, μια άλλη θεώρηση, ομολογουμένως ιδιαίτερα εύλογη ως προς τα επιχειρήματα που χρησιμοποιεί, είναι αυτή που εξέφρασε ο T. Bekker-Nielsen (2000, 200-202), ο οποίος απέδωσε την ίδρυση της νέας πόλης στον Πτολεμαίο Σωτήρα, αμέσως μετά το 294 π.Χ., γεγονός που θα δικαιολογούσε καλύτερα το μέγεθος του εγχειρήματος και την κλίμακα του τειχισμένου λιμανιού, παρά την απόδοση στον Νικοκλή με τις προφανώς περιορισμένες δυνατότητες, ο οποίος ήδη ασχολείτο με την ενίσχυση της τείχισης της Παλαιπάφου. Παρά τα εύλογα επιχειρήματα υπέρ της κτήσης από το Πτολεμαίο, η παρούσα μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η χρονολόγηση της ίδρυσης θα πρέπει να τοποθετηθεί στην προ του 306 π.Χ. περίοδο (βλ. λεπτομερή επανεξέταση των απόψεων στο Κεφ. Η). Εν τούτοις, δεν μπορεί να αποκλειστεί

¹⁶² Παραθέτει δε το κείμενο σχετικής επιγραφής: «*Εύρυχωρος πόλις ἄδε τεῶ Νικοκλέες, ὀρμῆ ὑψηλὸν πύργων ἀμφ[έ]θετο στέφανον*». Η επιγραφή βρέθηκε στο ιερό της Αφροδίτης στην Παλαιπάφο (Mitford 1961a, 2 με σχετική βιβλιογραφία) και αμφισβητείται κατά πόσον αναφέρεται σε τείχιση της νέας πόλης ή στην τείχιση της Παλαιπάφου που μαρτυρείται αρχαιολογικά στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. (Bekker-Nielsen 2000, 196-197).

το θεωρητικό σχήμα της απόδοσης της ίδιας πολιτικής στους Αντιγονίδες είτε σε μυστική συνεννόηση με τον Νικοκλή, είτε όταν περιήλθε το νησί στον Δημήτριο στο διάστημα από το 306 μέχρι το 294 π.Χ. (Daszewski 1987, 174-5, Hohlfelder 1995, 194).

Όντας το καλύτερα προφυλαγμένο αγκυροβόλιο της βορειοδυτικής και νοτιοδυτικής Κύπρου η περιοχή της Νέας Πάφου πρέπει να εξυπηρετούσε σαν χώρος προσάραξης πλοίων από την έναρξη της θαλάσσιας επικοινωνίας του νησιού με τον έξω κόσμο (Hohlfelder 1995, 194, Daszewski 1981, 1). Αρχαιολογικές ενδείξεις δείχνουν χρήση του χώρου πολύ πριν αυτός αναπτυχθεί στη νέα πρωτεύουσα του βασιλείου. Ο W.A. Daszewski (1985, 177-78 και 1987, 171-175) απέδειξε πειστικά την ύπαρξη ενός κλασικού οικισμού-χωριού που υπήρχε στην περιοχή πριν ιδρυθεί στη θέση η Νέα Πάφος, βασισμένος στην ύπαρξη νεκροταφείων και ταφών στην γύρω περιοχή, χρονολογούμενων από τον 11^ο μέχρι τον 3^ο αι. π.Χ. (Νicolaou, 1966, 561-601 και 1967, 103· Mitford 1960, 204), στην ύπαρξη αρχαϊκών ειδωλίων και κλασικών νομισμάτων προερχομένων από την περιοχή, ως επίσης και το γεγονός ότι τα πρωιμότερα τμήματα των κατακομβών της Αγ. Σολωμονής και του Αγ. Λαμπριανού μπορούν να αποδοθούν στον ύστερο 5^ο ή τον πρώιμο 4^ο αι. π.Χ. (Νicolaou 1966, 591· Młynarczyk 1990, 120). Ο W.A. Daszewski (ο.π.) εκτιμά ότι ο οικισμός αυτός βρισκόταν στο βορειοανατολικό τμήμα της ελληνιστικής πόλης, με δυτικό σύνορο το ακρωτήριο, βόρειο τις κατακόμβες και ανατολικό ένα ρέμα που χυνόταν στα ανατολικά του λιμανιού, πριν καλυφθεί κάτω από τη σύγχρονη δόμηση. Ένα δεύτερο ρέμα διέσχιζε τον οικισμό και χυνόταν στον όρμο-αγκυροβόλιο που υπήρχε εκεί, δημιουργώντας έλος στην εκβολή του, ορατό μέχρι πριν από κάποιες δεκαετίες. Αντίστοιχα, υποθέτει ότι η θάλασσα έφθανε μέχρι την περιοχή του κάστρου των *Σαράντα Κολώνων* (Daszewski 1987, 172, n. 20· Nicolaou 1966, 561-601).

Το πρόγραμμα της αναβάθμισης του οικισμού αυτού από τον Νικοκλή (ή/και τον Πτολεμαίο) περιέλαβε την τείχιση της πόλης (Νicolaou 1966, 567-577 και 1976 λήμμα Paphos· Młynarczyk 1990, 98-105· Balandier 1999 και 2000· BCH 1985, 945-947) και τη δημιουργία του λιμανιού, στους λιμενοβραχίονας του οποίου έβαιναν τα τείχη, ως επίσης και τον σχεδιασμό δρόμων και νησιδών κατά το ιπποδάμειο σύστημα και την καθιέρωση της πατρώας λατρείας της Αφροδίτης (Młynarczyk 1990, 98-105, *Σταδισμός* 297, βλ. Εικ. 33). Η ανάπτυξη της πόλης συνεχίστηκε και μετά τον θάνατο του Νικοκλή, το 310 π.Χ., παρά τη συζήτηση κατά πόσον η αναφορά σε δολοφονία του στη διήγηση του Διόδωρου Σικελιώτη δεν αποτελεί αποτέλεσμα λανθασμένης απόδοσης του ονόματος του βασιλιά της Σαλαμίνας Νικοκρέοντα (βλ. Κεφ. Α). Εάν μάλιστα είναι σωστή η απόδοση της ίδρυσης της νέας

πόλης σε σχέδιο του Πτολεμαίου, τότε ο θάνατος του Νικοκλή δεν θα ανέκοψε την ανάπτυξη της, όπως δεν φαίνεται να την επηρέασε και η δωδεκάχρονη παρουσία του Δημητρίου μετά το 306 π.Χ., αφού η ανάπτυξή της συνεχίστηκε και μετά την ανακατάληψη της Κύπρου από τον Λαγίδη βασιλιά.

Την ίδια πολιτική ακολούθησαν και οι διάδοχοι του Πτολεμαίου ώστε η Πάφος, διαδέχθηκε και αντικατέστησε τη Σαλαμίνα ως πρωτεύουσα πόλη της Κύπρου στις αρχές του 2^{ου} αι. π.Χ, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι η Σαλαμίνα περιέπεσε σε παρακμή. Η Νέα Πάφος με καινούριο τριπλό λιμάνι για κάθε καιρό (*Σταδισμός* 297), κοντά σε δάση με ξυλεία για την ναυπήγηση πλοίων και ικανούς ναυπηγούς όπως ο Πυργοτέλης και ο Πρίτιος (βλ. Κεφ. Β.1), κοντινότερος προορισμός από την αιγυπτιακή Αλεξάνδρεια και τη Ρόδο, γνώρισε μέρες ιδιαίτερης ακμής. Στους παραπάνω λόγους προστίθεται από το G. Hill (1940, 174) ότι το λιμάνι της Σαλαμίνας ήταν επικίνδυνο, αλλά αυτό μοιάζει περισσότερο με συμπέρασμα παρά με αρχαιολογικά αποδεικνυόμενο τεκμήριο και ίσως πηγάζει από το ότι στην Ελληνιστική περίοδο η πόλη της Σαλαμίνας μετακινήθηκε βορειότερα από την προγενέστερη θέση ακριβώς στην εκβολή του Πεδιαίου. Η ακμή της Πάφου παρατηρείται και στη Ρωμαϊκή περίοδο, με την πόλη να αποτελεί την έδρα του ρωμαίου ανθυπάτου, όπως πληροφορούν οι *Πράξεις των Αποστόλων* (ΙΓ.5-13). Την περίοδο αυτή, όμως, διάφοροι σεισμοί ταλαιπώρησαν την πόλη, οδηγώντας την τελικά στην απώλεια της πρωτεύουσας θέσης ανάμεσα στις πόλεις της Κύπρου. Σοβαρές ζημιές από σεισμούς υπέστη γύρω στο 15 π.Χ (Δίον Κάσσιος, *Ρωμαϊκή Ιστορία* 54.23.7-8)¹⁶³ και το 77 μ.Χ (Leonard *et al.*, 1998, 142, υπ. 14), ανέκαμψε όμως και στις δύο περιπτώσεις χάρη στις χορηγίες των ρωμαίων αυτοκρατόρων, οι οποίοι ταυτόχρονα με την ανοικοδόμηση της απέδιδαν διάφορα τιμητικά ονόματα με αποκορύφωμα τον χαρακτηρισμό του αυτοκράτορα Αυγούστου σε «*Σεβαστή, Κλαυδία Φλαβία, Ιερά Μητρόπολις των κατά Κύπρον Πόλεων*» (Καραγιώργης 1978, 134). Παρά ταύτα, θα δεχθεί καιρίο πλήγμα από τους σεισμούς των μέσων του 4^{ου} αι. μ.Χ., οι οποίοι είχαν σαν αποτέλεσμα τη σταδιακή υποβάθμιση της πόλεως μετά τις εκτεταμένες καταστροφές που υπέστη. Η Σαλαμίνα επανέκτησε με τη σειρά της, τον τίτλο της μητρόπολης της Κύπρου ως Κωνσταντία, πιθανόν με ένα νέο αναβαθμισμένο λιμάνι, ενώ η Πάφος θα ακολουθήσει σταθερή πορεία παρακμής μέχρι και τις Αραβικές επιδρομές που αποτέλεσαν άλλο ένα πλήγμα στην υπόστασή της. Νέα περίοδο ακμής θα γνωρίσει από το 10^ο αι. μ.Χ.

¹⁶³ «...Παφίσις τε σεισμῶ πονήσασι και χρήματα έχαρίσαστο και την πόλιν Αύγούσταν καλεῖν κατὰ δόγμα επέτρεψε»

μέχρι και το τέλος της Φραγκοκρατίας, οπότε θα κτιστούν το κάστρο των Σαράντα Κολώνων στα βόρεια του λιμανιού και δύο πύργοι στον δυτικό λιμενοβραχίονα, καταλαμβάνοντας πιθανόν τη θέση που κατείχαν έως τότε πύργοι του οχυρωματικού περιβόλου του «κλειστού λιμένα» της Ελληνιστικής και Ρωμαϊκής Νέας Πάφου (Młynarczyk 1990, 102). Ο ένας πύργος, το Κάστρο, επιζεί μέχρι σήμερα, με τις επιδιορθώσεις στις οποίες προέβησαν οι Οθωμανοί όταν κατέλαβαν την πόλη, ενώ από τον δεύτερο σώζονται μόνο κατάλοιπα επί του σύγχρονου δυτικού λιμενοβραχίονα. Από το τέλος της Φραγκοκρατίας, η πόλη θα υποβαθμιστεί και πάλι για να καταλήξει σε μερικά κτίρια γύρω από το λιμάνι, ενώ το οικιστικό κέντρο θα μετακομίσει προς το εσωτερικό, στην ασφαλέστερη περιοχή του οροπεδίου της σημερινής Πάφου (Κτήμα). Οι δυτικοί μεσαιωνικοί ταξιδιώτες αναφέρουν συχνά τα ερείπια της πόλης, στη διαδρομή τους προς ή από τους Αγίους Τόπους με ιδιαίτερη αναφορά στον ανθυγιεινό της αέρα, αποτέλεσμα προφανώς των ελών που είχαν δημιουργηθεί στην περιοχή του λιμανιού το οποίο είχε κατά ένα μεγάλο μέρος επιχωθεί (Daszewski & Μιχαηλίδης ο.π.). Εν τούτοις, το λιμάνι της Πάφου συνέχισε να χρησιμοποιείται σταθερά από τότε και μέχρι σήμερα, παρά τις καταστροφές που υπέστη τον 4^ο αι. μ.Χ. και την περαιτέρω σεισμική δράση, η οποία σε συνδυασμό με τη κυματική ενέργεια επέφερε, προφανώς, τη βαθμιαία κατάρρευσή του (Leonard *et al.*, 1998, 142).

Ανασκαφές στην περιοχή της Νέας Πάφου διενεργήθηκαν αρχικά το 1951 από τη Βρετανική Αποστολή στα Κούκλια, στην περιοχή του Κάστρου των Σαράντα Κολώνων, αποκαλύπτοντας κατάλοιπα της Ελληνιστικής και Ρωμαϊκής περιόδου (*JHS* 72 [1952], 115 και 73 [1953], 135). Ακολούθως, το 1952 εργάστηκε στην περιοχή Ισκεντέρ, αποκαλύπτοντας ταφές της Γεωμετρικής περιόδου μια Γαλλική αποστολή υπό τον J. Bérard (Deshayes 1963). Το 1958 ξεκίνησε υπό τον A.H.S. Megaw συστηματική ανασκαφή του Κάστρου των Σαράντα Κολώνων. Το 1962 αποκαλύφθηκαν τυχαία τμήματα ψηφιδωτών δαπεδών των οποίων η συστηματική ανασκαφή, από το Τμήμα Αρχαιοτήτων υπό τον Κ. Νικολάου μέχρι το 1973, αποκάλυψε τη λεγόμενη ρωμαϊκή Οικία του Θησέα (ο.π. από 1962-1973). Από το 1964 ξεκίνησε επίσης η ανασκαφή της βασιλικής της Χρυσοπολίτισσας υπό τον Α. Παπαγεωργίου που κράτησε μέχρι το 1990 και συνεχίστηκε από τον Γ. Φιλοθέου μεταξύ 1993-1994. Από το 1965 και μέχρι σήμερα ανασκάπτει στην περιοχή μεταξύ της Οικίας του Θησέα και του λιμανιού η Πολωνική Αρχαιολογική Αποστολή, αρχικά υπό τον Κ. Michalowski και στη συνέχεια μέχρι σήμερα υπό τον W.A. Daszewski (βλ. σειρά *Nea Paphos* I-IV, βλ. επίσης Daszewski 1985). Επίσης, από το 1988 και εξής ανασκάπτει στην περιοχή Τούμπαλος (Garrison's Camp) η Ιταλική Αρχαιολογική Αποστολή (Πανεπιστήμιο Κατάνης)

υπό τον F. Giudice. Το πανεπιστήμιο του Sydney, επίσης ανασκάπτει στην περιοχή του θεάτρου της Πάφου υπό τον J.R. Green. Το Τμήμα Αρχαιοτήτων ερεύνησε την περιοχή των Τάφων των Βασιλέων από το 1972 κ.ε. υπό τον Σ. Χατζησάββα. Ανέσκαψε επίσης την Οικία του Ηρακλή από το 1982 κ.ε. υπό τον Δ. Μιχαηλίδη ενώ πραγματοποιεί μέχρι σήμερα διάφορες σωστικές ανασκαφές (Για σχετική βιβλιογραφία βλ. στους τόμους *Nea Paphos*, στο Maier & Karageorghis 1985 και στα *Chronique de fouilles* στο *BCH*, καθώς και το *ARDA*).

ΣΤ.2.4 Το λιμάνι της Νέας Πάφου. Αρχαία γραμματεία και σύγχρονη έρευνα

Ένας από τους κύριους, εάν όχι ο κυριότερος λόγος της μεταφοράς της πρωτεύουσας του βασιλείου στη θέση της Νέας Πάφου ήταν προφανώς η δυνατότητα δημιουργίας ενός νέου οικονομικού και διοικητικού κέντρου σε μια περίοδο που η ασφαλής πρόσβαση στη θάλασσα σήμαινε δύναμη και ευημερία (Leonard & Hohlfelder 1993, 367). Επομένως, η κατασκευή ενός κατάλληλου λιμανιού θα ήταν προφανώς άρρηκτα συνδεδεμένη με όποια άλλα σχέδια είχε ο Νικοκλής ή ο Πτολεμαίος Α' για τη νέα πόλη. Πράγματι, κατάλοιπα που επιζούν μέχρι σήμερα και ήταν ακόμη εμφανέστερα μέχρι τα τέλη του 19^{ου} αιώνα (Εικ. 50), προτού καλυφθούν κάτω από σύγχρονες λιμενικές κατασκευές μαρτυρούν την ύπαρξη ενός μεγάλου λιμανιού στα νότια της Νέας Πάφου, Κάτω Πάφου σήμερα.

Η χρονολόγηση των καταλοίπων δεν είναι μέχρι στιγμής καθορισμένη με απόλυτη σαφήνεια. Οι απαρχές των κατασκευών μάλλον θα πρέπει να αποδοθούν στα πρώτα χρόνια της νέας πόλης (Młynarczyk 1990, 94). Το λιμάνι απουσιάζει, όπως είναι φυσικό από τον κατάλογο των παραλίων πόλεων του Ψευδοσκύλακα, ο οποίος συγγράφει το έργο του στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ., επομένως πριν από την ίδρυση της πόλης. Απουσιάζουν, επίσης, επιγραφικές μαρτυρίες που να αναφέρονται σε αυτό. Έμμεση σχετική μαρτυρία δίνει ο Διόδωρος Σικελιώτης (*Βιβλ. XX.49.1-2*)¹⁶⁴, ο οποίος αναφέρει ότι ο Πτολεμαίος, προκειμένου να βοηθήσει τον αδελφό του Μενέλαο, ο οποίος επολιορκήτο στη Σαλαμίνα από τον Δημήτριο κατέπλευσε από την Αίγυπτο στην Πάφο με 140 πολεμικά πλοία (τετρήρεις και πεντήρεις) και πλέον των 200 μεταγωγικών. Σύμφωνα με την J. Młynarczyk (1990, 26-27) τα

¹⁶⁴ «κατενεχθείς δὲ τῆς Κύπρου πρὸς τὴν Πάφον ἔκ τε τῶν πόλεων παρεδέξατο τὰ σκάφη καὶ παρέπλευσεν εἰς Κίτιον, τῆς Σαλαμίνας ἀπέχον σταδίου διακοσίου· εἶχε δὲ τὰς πάσας ναῦς μακρὰς ἑκατὸν καὶ τεσσαράκοντα· τούτων δ' ἦν ἡ μεγίστη πεντήρης, ἡ δ' ελαχίστη τετρήρης· στρατιωτικὰ δὲ πόρια ταύταις ἐπηκολούθει πλείω τῶν διακοσίων, ἄγοντα πεζοὺς οὐκ ἐλάττους τῶν μυρίων»

σκάφη θα μπορούσαν να χωρέσουν άνετα στο λιμάνι της πόλης, μαζί με τα πλοία των άλλων πόλεων, οι οποίες απέστειλαν ναυτικές ενισχύσεις τον Πτολεμαίο. Ίσως η συγκεκριμένη εκτίμηση να είναι ιδιαίτερα τολμηρή, με άγνωστο ακόμη το αρχικό μέγεθος του λιμανιού, ο κατάπλους, όμως, πρώτα στην Πάφο δεν μπορεί να είναι άσχετος με την ύπαρξη του λιμανιού της, διαφορετικά ο Πτολεμαίος θα μπορούσε να ακολουθήσει συντομότερη διαδρομή για να βρεθεί στη Σαλαμίνα (βλ. Κεφ. Η). Σαφή αναφορά στο λιμάνι δίδεται από τον Στράβωνα (*Γεωγρ.* XIV.6.3), ο οποίος σημειώνει από ανατολικά μετά την Ιεροκηπία: «... *Εἶθ' ἡ Πάφος, κτίσμα Ἀγαπήνορος*¹⁶⁵ *καὶ λιμένα ἔχουσα καὶ ἱερά εὖ κατασκευασμένα...*», ενώ ακόμη πιο εύγλωττος ο *Σταδισμὸς* (298) πληροφορεῖ ὅτι: «*Ἀπὸ τοῦ Ἀκάμαντος τὴν Κύπρον εὐώνυμον ἔχοντι εἰς Πάφον στάδιοι τ' πόλις ἐστὶ κειμένη πρὸς μεσημβρίαν ἔχει λιμένα τριπλοῦν παντὶ ἀνέμῳ καὶ ἱερόν Ἀφροδίτης*». Ἐμμεση μαρτυρία για την ύπαρξη του λιμανιού δίνουν επίσης οι *Πράξεις τῶν Ἀποστόλων* (ΙΓ.13), ἀπὸ ὅπου γίνεται γνωστὸ ὅτι: «*Ἀναχθέντες δὲ ἀπὸ τῆς Πάφου οἱ περὶ τὸν Παῦλον ἦλθον εἰς Πέργην τῆς Παμφυλίας*».

Ἐκτοτε, αναφορὲς στο λιμάνι τῆς Πάφου συναντῶνται σε κείμενα μεσαιωνικῶν καὶ μεταγενέστερων ταξιδιωτῶν¹⁶⁶, οἱ ὁποῖοι σημειῶνουν τὶς επιπτώσεις τῶν σεισμῶν στὴν πόλη καὶ τὸ λιμάνι, δίνοντας ταυτόχρονα ἔμμεση πληροφόρηση γιὰ τὴν ἐπίχωσή του καὶ τὴ δημιουργία ἀνθυγιεινῶν ἐλῶν γύρω του (Leonard & Hohlfelder 1993, 369-370), στὴν οὐσία ὁμως ὄχι ιδιαίτερα στοιχεῖα γιὰ τὴν μορφή καὶ τὰ κατασκευαστικά του χαρακτηριστικά. Τέτοια στοιχεῖα δίδονται κυρίως ἀπὸ νεότερους περιηγητές, ὅπως ὁ Hogarth (1889, 7): «*Within the city the most interesting remains are those of the northern breakwater formed like the wall of a rough cemented core, and faced with massive blocks clamped together with metal. This is probably of early origin, for the existence of such a work must have been essential at all times to the security of the harbour: at its base stands a castle which appears to be of Turkish construction. The harbour itself is spacious and sheltered, and*

¹⁶⁵ Παρόλο που ἡ πόλη ἀποδίδεται ὡς κτίσμα τοῦ Ἀγαπήνορα, προφανῶς πρόκειται γιὰ λάθος τοῦ συγγραφέα, ὁ ὁποῖος μάλλον μπερδεύει τὸν ἰδρυτικὸ μῦθο τῆς Παλαιπάφου, ἀποδίδοντάς τον στὴ Νέα Πάφο, ὅπως καὶ ὁ Πausanias (Nikolaou 1966, 562), ὁ ὁποῖος ἀναφέρει ὅτι: «*Ἰλίου δὲ ἀλούσης ὁ τοῖς Ἑλλήσι κατὰ τὸν πλοῦν οἴκαδε ἐπιγενόμενος χειμῶν Ἀγαπήνορα καὶ τὸ Ἀρκάδων ναυτικὸν κατήνεγκεν εἰς Κύπρον, καὶ Πάφου τε Ἀγαπήνωρ ἐγένετο οἰκιστῆς καὶ τῆς Ἀφροδίτης κατεσκευάσατο ἐν Παλαιπάφῳ τὸ ἱερόν*» (*Ἀρκαδικὰ* VIII.5.2).

¹⁶⁶ Cobham 1908, 18 (Loudolf von Suchen 1336-41), 33 (Pero Tafur 1435), 45 (Felix Faber 1483), 49 (Suriano 1484), 51 (Huen 1487), 53 (Noe c.1500), 55 (Baumgarten 1508), 61 (Le Saige 1518), 67 (Affagart 1534), 291 (Drummond 1745, 1750), 241 (De Bruyn 1683), 263 (Pococke 1738), 408 (Ali Bey 1806), 442 (Turner 1815).

*much frequented by small craft at this day: it is however only shallow, and, being bot-
tomed with solid rock, cannot readily be improved»* και ο Σακελλάριος (1890¹⁶⁷, 102): «*Ὁ
τῆς Νεᾶς Πάφου λιμὴν ἦτο ὁ καλλίτερος καθ' ἅπασαν ταύτην τὴν παραλίαν ἀλλ' ἔν μὲν
ὑπὸ τῆς ἀμελείας τῆς ἐκάστοτε τοῦ τόπου διοικήσεως, ἕτερον δὲ ὑπὸ τῆς ἄμμου τῆς θα-
λάσσης καὶ τῶν καταπτώσεων τῶν οἰκοδομῶν τῆς πόλεως, τοσοῦτον κατεχώσθη ὥστ'
ἐλάχιστον μέρος αὐτοῦ νῦν σώζεται, Μανδράκι νῦν καλούμενος καὶ μόλις δυνάμενος νὰ
δεχθῆ ἔν ἑαυτῷ πλοῖον χωρητικότητος 2000 κοιλῶν¹⁶⁸. Μέγα δὲ μέρος τῆς προκυμαίας
ἔνθεν καὶ ἔνθεν ἔν τῇ θαλάσσει σώζεται, κατεσκευασμένης ἐκ μεγάλων λίθων ἀλλὰ καὶ ἔν
τῇ ξηρᾷ καθ' ὃ μέρος εἶνε κεχωσμένη, βλέπομεν αὐτῆς λείψανα, καὶ οὐ μακρὰν δὲ τῶν εὔ
κατεσκευασμένων ἱερῶν τῆς Νεᾶς Πάφου εἰσέτι ἴσταται κίων, ἐφ' οὗ φαίνονται τὰ ἴχνη τῶν
σχοινίων, δι' ὧν ἐδέοντο εἰς αὐτὸν τὰ πλοῖα. Παρ' αὐτὸν δὲ σώζεται καὶ μικρὸν φρούρι-
ον...».*

Στα κατάλοιπα του λιμανιού και στη γύρω περιοχή έγινε μία πρώτη υποβρύχια έρευνα για εντοπισμό αρχαιοτήτων, από ομάδα δυτών του βρετανικού στρατού το 1959 και το 1961, στα πλαίσια της εκπαίδευσης ναρκαλιευτών, με την κωδική ονομασία «Operation Aphrodite». Τα αποτελέσματα της έρευνας δεν δημοσιεύθηκαν ποτέ, αλλά ο σχετικός φάκελος με τις αναφορές υπάρχει στο Αρχείο του Τμήματος Αρχαιοτήτων. Η ομάδα ανέσυρε από τον βυθό του λιμανιού και της γύρω περιοχής διάφορα αρχαιολογικά λείψανα, χωρίς να δώσει όμως στην πραγματικότητα ιδιαίτερα στοιχεία για το ίδιο το λιμάνι. Σε αυτή την πρώτη έρευνα ανήκει πιθανότατα και η δημιουργία του θρύλου για την ύπαρξη ενός τεράστιου κυματοθραύστη, μήκους 4χλμ. περίπου, ο οποίος ξεκινούσε από την περιοχή του λιμανιού για να καταλήξει στην περιοχή των νησίδων «Μούλια» στα νοτιοανατολικά, ο οποίος εάν υπήρχε θα καθιστούσε το λιμάνι της Πάφου ως αυτό με το μεγαλύτερο σε όγκο τεχνητό λιμενικό έργο της αρχαιότητας (Nicolau 1966, 578· Hohlfelder 1995, 196-197· Leonard *et al.*, 1998, 155).

Η πρώτη υποβρύχια αρχαιολογική έρευνα στο λιμάνι πραγματοποιήθηκε το 1965 από τον πολωνό καθηγητή, ανασκαφέα έκτοτε και μέχρι σήμερα της Νεάς Πάφου, W.A. Daszewski και τα αποτελέσματά της δημοσιεύθηκαν το 1981 στο περιοδικό *Meander* 6

¹⁶⁷ Η αρχική έκδοση έγινε το 1855: Σακελλαρίου Α.Α., 1855, *Τα Κυπριακά* I, Τυπ. Ι. Αγγελοπούλου, Αθήνα

¹⁶⁸ Στην αρχική έκδοση αναφέρει: 800 κιλών.

(Daszewski 1981, 327-336)¹⁶⁹. Εν τούτοις, η έρευνα έχει ιδιαίτερη σημασία καθόσον πραγματοποιήθηκε και κατέγραψε την κατάσταση πριν τις εκτεταμένες σύγχρονες διαμορφώσεις στο λιμάνι (1980).

Μια πρώτη αρχαιολογική συνολική προσέγγιση της Νέας Πάφου έγινε από τον Κ. Νικολάου ο οποίος δημοσίευσε το 1966 το άρθρο του: «The Topography of Nea Paphos» (Νικολάου 1966, 578). Στο άρθρο αναφέρεται και σε στοιχεία του λιμανιού, ενώ σχετική αναφορά κάνει και στο γενικό του άρθρο του για τα λιμάνια που δημοσίευσε την ίδια χρονιά (Νικολάου 1966, 97).

Το 1990 δημοσιεύτηκε επίσης η διατριβή της J. Młynarczyk με θέμα: *Nea Paphos in the Hellenistic Period*, στο φως των έως τότε ανασκαφικών δεδομένων, με ιδιαίτερο κεφάλαιο αφιερωμένο στο λιμάνι (Młynarczyk 1990, 177-184 και 94-105) (Εικ. 42, 43).

Τέλος, το 1991 και 1992 πραγματοποιήθηκε εκτεταμένη υποβρύχια αρχαιολογική έρευνα από ομάδα αρχαιολόγων υπό τον καθηγητή R. Hohlfelder, στα πλαίσια του προγράμματος *PAHEP* (Hohlfelder 1992, 255-256· Hohlfelder & Leonard 1994, 45-62· Leonard & Hohlfelder 1993, 365-379· Hohlfelder 1995, 191-210) (Εικ. 33, 34, 38, 44), ενώ στα πλαίσια του ιδίου προγράμματος έγινε το 1996 γεωλογική έρευνα με γεωτρήσεις στην επίπεδη περιοχή στα βορειοανατολικά του λιμανιού, με ιδιαίτερα διαφωτιστικά συμπεράσματα σχετικά με την αρχαία ακτογραμμή (Leonard *et al.*, 1998, 141-157) (Εικ. 35, 36).

Στ.2.5 Τα κατάλοιπα του λιμανιού της Νέας Πάφου

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας του 1991-1992, σε συνδυασμό με τις πληροφορίες από τους προηγούμενους ερευνητές, το λιμάνι της Νέας Πάφου είχε τη μορφή «κλειστού λιμένα», με τα τείχη της πόλης να βαίνουν επί των δύο μόλων, στην προφυλαγμένη νότια πλευρά του ακρωτηρίου της *Μαλούτενας* (Νικολάου 1966, 567· Leonard, Hohlfelder 1993, 365, 367). Πιθανότατα τειχισμένη ήταν και η βόρεια πλευρά του λιμανιού, όπως καταδεικνύει ο εντοπισμός τμημάτων επιθαλασσίων τειχών της πόλης (Leonard & Hohlfelder 1993, 371, υπ. 72). Δύο τμήματα τείχους εντοπίστηκαν σε σωστική ανασκαφή

¹⁶⁹ Το κείμενο του άρθρου είναι στα Πολωνικά. Μετάφραση του στα αγγλικά έχει γίνει από τον καθηγητή T. Maslowski (1991) και την E. Niesytto (1992). Τις δύο μεταφράσεις συγχώνευσε σε μία ο J. Leonard, με τη βοήθεια του D. Maliszewski. Η μετάφραση είναι προσβάσιμη στη βιβλιοθήκη του Cyprus American Research Institute, στη Λευκωσία. Στο εξής οι αριθμοί σελίδων για το συγκεκριμένο άρθρο θα δίδονται όπως παρουσιάζονται στην αγγλική μετάφραση του κειμένου.

το 1981, από το νυν Διευθυντή της Ερευνητικής Μονάδας Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου Κύπρου, καθ. Δ. Μιχαηλίδη, το ένα αναφερόμενο ως Ρωμαϊκό σε απόσταση 140μ. και το δεύτερο ως Ελληνιστικό σε απόσταση 150μ. από τη σύγχρονη ακτογραμμή στα ανατολικά του λιμανιού. Στο ίδιο σύμπλεγμα ανήκουν και τα κατάλοιπα τετράπλευρου πύργου (Balandier 2002, fig. 20), πιθανώς των Ελληνιστικών χρόνων. Ο ίδιος ανασκαφέας εντόπισε επίσης, το 1987, ένα τρίτο πιθανό τμήμα επιθαλάσσιου τείχους, σχετιζόμενο επίσης με ένα δεύτερο κυκλικό αυτή τη φορά πύργο, πίσω από το κτίριο του Τελωνείου, σε απόσταση 40μ. από τη σύγχρονη ακτογραμμή στα δυτικά του λιμανιού. Τέλος ένα τέταρτο πιθανό τμήμα εντοπίστηκε σε ανασκαφή του Τμήματος Αρχαιοτήτων, το 1995, νότια του κάστρου των Σαράντα Κολώνων (Leonard *et al.*, 1998, 146) (βλ. Εικ. 36).

Η είσοδος του λιμανιού βρισκόταν στα νοτιοδυτικά της λεκάνης, την οποία σχημάτιζαν ένας δυτικός λιμενοβραχίονας με κατεύθυνση βορειοδυτικά - νοτιοανατολικά με ελαφριά στροφή προς τα νοτιοανατολικά και ένας ευθύς ανατολικός με κατεύθυνση βορειοανατολικά - νοτιοδυτικά (Εικ. 33-41).

Στη δυτική πλευρά της αρχαίας λιμενολεκάνης βρίσκεται και λειτουργεί σήμερα το λιμάνι της Πάφου (μαρίνα και αλιευτικό καταφύγιο) (Εικ. 45, 46). Οι καταγεγραμμένες διαμορφώσεις του ξεκίνησαν ήδη από τα τέλη του 19^{ου} αι. (Leonard 2005, 603-604), με πιο πρόσφατες και καθοριστικές αυτές στο τέλος της δεκαετίας του 1950. Στο τέλος της δεκαετίας αυτής κατασκευάστηκε αρχικά ένας προβλήτας σε σχήμα «Τ» και εκβαθύνθηκε μια ζώνη στα νότιά του (1959). Ο πρόβολος αυτός ήταν κάθετος στην παραλία, όπου υπήρχε ένας χαμηλός τοίχος που λειτουργούσε ως αντέρισμα για τον δρόμο, στον οποίο βρισκόταν τα κτίρια των αποθηκών, το Τελωνείο, ο Αστυνομικός Σταθμός, δύο ταβέρνες και ένα ναυπηγείο (Daszewski 1981, 1). Το 1965 έγιναν νέα έργα «συντήρησης» των λιμενοβραχιόνων του λιμανιού, τα οποία αφαίρεσαν τις προσθήκες που υπήρχαν στις παλαιότερες λιμενικές κατασκευές, έτσι που ο W.A. Daszewski (1981, 2) να συμπεράνει ότι οι κατασκευές που απέμειναν ήταν αυτές της αρχικής κατασκευής του λιμανιού στην Ελληνιστική περίοδο, αποτελώντας συνέχεια των τειχών της πόλης. Περαιτέρω διαμορφώσεις και ενισχύσεις στον δυτικό λιμενοβραχίονα στη δεκαετία του 1980 του έδωσαν τη σημερινή του μορφή (Hohlfelder 1995, 197) (βλ. Εικ. 39-40, 45, 46). Άποψη του δυτικού λιμενοβραχίονα πριν από τις εμπειμβάσεις του 20^{ου} αιώνα φαίνεται σε φωτογραφία του J.P. Foscolo (Εικ. 50), του 1885 (Μαλέκος 1992).

Ο δυτικός λιμενοβραχίονας, καλυμμένος πλέον κατά το μεγαλύτερο μέρος του κάτω από σύγχρονα λιμενικά έργα, είναι ακόμη ορατός σε δύο τμήματά του. Το ένα βρίσκεται

στα βορειοδυτικά του Κάστρου και φαίνεται η ανατολική πλευρά του, με εγκάρσιους κυβολίθους (Εικ. 47, 48), ενώ το δεύτερο, το νότιο άκρο του λιμενοβραχίονα, παρακολουθείται υποθαλάσσια για 35μ. στα νοτιοανατολικά των καταλοίπων του Φράγκικου πύργου (Leonard & Hohlfelder 1993, 374) (Εικ. 33-35 και 53-58). Το διατηρούμενο μήκος του λιμενοβραχίονα ήταν γύρω στα 170μ., σύμφωνα με τον Κ. Nicolaou (1966, 578). Αντίστοιχα, ο W.A. Daszewski (1981, 2) εκτιμά το μήκος σε 210μ., ενώ προσθέτει ότι μπορεί να φτάνει και τα 270-280μ., λαμβάνοντας υπόψη τα υποβρύχια κατάλοιπά του στα νότια. Σε άλλο άρθρο του, το 1987, εκτιμά το μήκος του λιμενοβραχίονα σε 235μ. (Daszewski 1987, 174, υπ. 39). Με δεδομένη την αδυναμία για τον υπολογισμό του ακριβούς μήκους, το οποίο εξαρτάται από το σημείο που θα θεωρηθεί ως η αρχή του λιμενοβραχίονα στην παραλία και την πορεία του κάτω από τα σύγχρονα έργα, στοιχεία τα οποία είναι μέχρι στιγμής άγνωστα, οι ερευνητές του *PAHEP* δέχονται ως πιθανότερη την εκτίμηση του W.A. Daszewski στα 270-280μ. (Leonard & Hohlfelder 1993, 374, Hohlfelder 1995, 197), εάν σε αυτό περιληφθεί και η μήκους 50 ή 70μ. προεξέχουσα λιθορριπή, πριν από το πέρας του στα νότια (βλ. παρακάτω). Το πλάτος του λιμενοβραχίονα δεν είναι γνωστό, επίσης, εξαιτίας της κάλυψης του από τα σύγχρονα έργα. Λαμβάνοντας, όμως, υπόψη τα κατάλοιπά του βορειοδυτικά του Κάστρου, ο W.A. Daszewski (1981, 3) το υπολογίζει σε 10-15μ., ή 5-15μ. (Daszewski 1987, 174, υπ. 39). Θεωρεί, επίσης, πιθανό το κρηπίδωμα να ήταν πλατύτερο υποβρυχίως από την ανωδομή, ενώ ο οχυρωματικός περίβολος, πάνω στον λιμενοβραχίονα, θα είχε προφανώς το πλάτος του τείχους της πόλης¹⁷⁰. Το ύψος του λιμενοβραχίονα υπολογίζεται στα 4.5μ., τουλάχιστον, από την επιφάνεια της θάλασσας, κατ' αντιστοιχία με το ύψος του προστατευτικού τοίχου που επιζούσε στο ίδιο σημείο στην αρχή της δεκαετίας του 1960 (βλ. Εικ. 41). Εν τούτοις, το ύψος του κύματος σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες υπερέβαινε κάποιες φορές τον τοίχο αυτό, γεγονός που υποδηλώνει ότι και για την προστασία των αρχαίων σκαφών στο εσωτερικό του λιμενοβραχίονα χρειαζόταν ψηλότερη κατασκευή (Daszewski 1981, 3). Οι J. Leonard και R. Hohlfelder (1993, 375 και Hohlfelder 1995, 198-199), εκτιμούν ότι το ελάχιστο κατάλληλο ύψος θα ήταν πιθανόν αυτό των 5.8μ., το οποίο υπολογίζουν συνεκτιμώντας το μέγεθος κυβολίθων στα κατάλοιπα του Φράγκικου Πύργου (2.5X1X0.8μ. περίπου) (Εικ. 51, 52), που θεωρούν ότι προέρχονται από τον αρ-

¹⁷⁰ Με βάση τα έως τότε (1981) αρχαιολογικά δεδομένα υπολογίζει το πάχος αυτό μεταξύ 0.9 και 4.45μ. Η J. Mlynarczyk (1990, 102) αναφέρεται σε πάχος των τειχών, στην ανατολική πλευρά της πόλης, της τάξεως των 3.65 -4.50μ.

χαίο λιμενοβραχίονα¹⁷¹. Παρόμοιους κυβόλιθους αναφέρουν στα βόρεια του Κάστρου (0.40X0.20-0.25X1.20+μ. περίπου) (Εικ. 47, 48), οι οποίοι βρίσκονται πιθανότατα κατά χώραν, ενώ αντίστοιχοί τους είναι ενσωματωμένοι στους κατώτερους δόμους του Κάστρου (Εικ. 49). Με τα δεδομένα αυτά υπολογίζουν ότι με επτά δόμους τουλάχιστον, από τους μεγαλύτερους λίθους (=5.6μ.)¹⁷² ο περίβολος θα ήταν μάλλον καταλληλότερος να αντέξει τις επιθέσεις των κυμάτων και των ανθρώπων.

Στο νότιο πέρασ του λιμενοβραχίονα οι ίδιοι ερευνητές εντόπισαν έξαρμα, το οποίο σχηματίζουν μεγάλοι κυβόλιθοι, ερμηνεύοντάς τους ως κατάλοιπα οχυρωματικού πύργου που προστάτευε την είσοδο (βλ. παρακάτω και Hohlfelder 1995, 199). Τα μεγέθη των λίθων αυτών κυμαίνονται μεταξύ 1.36-2.51X0.92-1.94X0.51X1.74, και η συγκέντρωσή τους βρίσκεται σε βάθος 2.2μ. Τη θέση αυτή, με τα συγκεκριμένα λείψανα, ανάμεσα σε άλλες προτεινόμενες, θεωρεί ο J. Leonard (1995 και 1998) ως την καταλληλότερη για την τοποθέτηση του φάρου που σίγουρα θα υπήρχε στο λιμάνι, κατά τα πρότυπα του λιμανιού της Αλεξάνδρειας, της Ρόδου κλπ.

Εκατόν περίπου μέτρα από το νότιο άκρο του δυτικού λιμενοβραχίονα, στα νότια του «αγκώνα», όπου σώζονται τα κατάλοιπα του Φράγκικου Πύργου, σώζεται υποβρυχίως λιθορριπή, μάλλον εγκάρσια ως προς τον δυτικό βραχίονα. Ελάχιστο τμήμα της κατασκευής αυτής είναι ορατό στην επιφάνεια της θάλασσας (Εικ. 45), ενώ το υπόλοιπο βρίσκεται σε βάθος 3μ. περίπου, όπως και η απόληξη του λιμενοβραχίονα ανατολικότερα (Εικ. 53-58). Το σημείο της ένωσης της λιθορριπής με τον λιμενοβραχίονα δεν είναι πλέον ορατό, καθώς έχει καλυφθεί κάτω από φυσικούς ογκόλιθους που προστατεύουν τη σύγχρονη αποβάθρα στο εσωτερικό του δυτικού λιμενοβραχίονα. Ο W.A. Daszewski, ο οποίος είχε την ευκαιρία να διαπιστώσει την ύπαρξή της και το σημείο ένωσής της με τον λιμενοβραχίονα, ακριβώς στην περιοχή του Φράγκικου Πύργου, εκτιμά το μήκος της γύρω στα 70μ. ή 50μ. (Daszewski 1981, 3 και 1987, 174, υπ. 39 αντίστοιχα). Οι ερευνητές του

¹⁷¹ Η C. Balandier (1999, 249-250, fig. 6) μετά από σύντομη διερευνητική ανασκαφή της, σε τμήμα του τείχους στα δυτικά της πόλης, το 1997, θεωρεί ότι η μορφή και οι διαστάσεις, αλλά και ο τρόπος δόμησης των κυβόλιθων του Φράγκικου πύργου μοιάζουν με το τμήμα του τείχους, το οποίο ανέσκαψε. Το ανασκαφέν τμήμα του τείχους είναι μεταγενέστερο της αρχικής φάσης ανέγερσης των τειχών και το χρονολογεί στα τέλη του 3^{ου} - αρχές 2^{ου} αι. π.Χ. Τελικά, καταλήγει στο ερώτημα σχετικά με την ορθότητα της απόδοσης των συγκεκριμένων καταλοίπων του Φράγκικου Πύργου στη Μεσαιωνική περίοδο.

¹⁷² Στο κείμενο (Hohlfelder 1995, 199) αναφέρεται 5.8μ., το οποίο πρόκειται προφανώς για λάθος στον πολλαπλασιασμό 7X0.80=5.6μ.

PAHEP δέχονται ως πιθανότερο το μήκος των 50μ. (Leonard & Hohlfelder 1993, 374). Οι ίδιοι επανεντόπισαν και διαστασιολόγησαν τα υποβρύχια κατάλοιπα της λιθορριπής και του άκρου του δυτικού λιμενοβραχίονα. Αυτά συνίστανται σε σύνολο άτακτα αναμεμιγμένων ογκολίθων και κυβολίθων, των οποίων οι διαστάσεις κυμαίνονται μεταξύ 1.80-2.70X1.60-2.70X0.85-1.15μ. Ανάμεσά τους εντοπίζονται και μικρότεροι κυβόλιθοι με διαστάσεις 0.32-0.45X0.20-0.22X0.16-0.21μ. (Leonard & Hohlfelder 1993, 374). Ο αμμώδης πυθμένας (αποχή) γύρω από τις δύο κατασκευές βρίσκεται σε βάθος 4.5-5.9μ.

Για τον ανατολικό λιμενοβραχίονα ο Κ. Nicolaou (1966, 578) αναφέρει διατηρούμενο μήκος 350μ., ενώ ο W.A. Daszewski το εκτιμά γύρω στα 400μ. ή 480μ. (Daszewski 1981, 3 και 1987, 174, υπ. 39 αντίστοιχα), με τη δυνατότητα να επεκτείνεται και μέχρι τα 500μ. Εκτιμά, επίσης, το πλάτος σε 5-10μ., το οποίο διευρύνεται κάπως προς το νότιο πέρας του λιμενοβραχίονα, όπου θεωρεί πιθανόν να υπήρχε οχυρωματικός πύργος¹⁷³. Συμπεραίνει, επίσης, ότι ο λιμενοβραχίονας ήταν κτισμένος από μεγάλους κυβόλιθους, μήκους 2μ. και ύψους 0.5μ. περίπου, ενώ μικρότερους λίθους αναφέρει στην εσωτερική πλευρά του λιμενοβραχίονα (Εικ. 59, 60). Λαμβάνοντας υπόψη τα κατάλοιπα αυτά εκτιμά ότι, αντίθετα με τον δυτικό λιμενοβραχίονα, ο ανατολικός είχε κάθετες πλευρές και στο υποβρύχιο τμήμα του, το οποίο θεωρεί, όμως, ότι ήταν πλατύτερο από την έξαλη ανωδομή (αποβάθρα, οχύρωση). Επίσης θεωρεί ότι το ύψος του, όπως και το πλάτος, θα μπορούσε να είναι κάπως μικρότερο από αυτό του δυτικού λιμενοβραχίονα, εξαιτίας του ότι βρισκόταν στην υπήνεμη πλευρά, αν και οι αμυντικές ανάγκες δεν θα επέτρεπαν μεγάλη διαφορά (ο.π.). Παρά το ότι και οι δύο παραπάνω υποθέσεις φαίνονται εύλογες, η έρευνα του *PAHEP* δεν εντόπισε αρχαιολογικά τεκμήρια που να τις ενισχύουν (Leonard & Hohlfelder 1993, 378).

Αντίστοιχα, η νεότερη έρευνα (*PAHEP*, Leonard & Hohlfelder 1993, 375-376· Hohlfelder 1995, 197-201) εντόπισε τρία ακόμη στοιχεία σχετικά με τον ανατολικό λιμενοβραχίονα. Το πρώτο αφορά στο μήκος του, το οποίο εκτείνει στα 600μ. περίπου, με τη διαπίστωση ότι ο λιμενοβραχίονας προεκτείνεται μετά από ένα κενό 30μ. για 95μ. ακόμη, προς τα νοτιοδυτικά, σε βάθος 3.5-4.5μ. Το κενό των 30μ. δημιουργήθηκε, προφανώς, από την καταστροφή του λιμενοβραχίονα στη διάνοιξη ή σε κάποια εκβάθυνση του καναλιού που οδηγεί προς τον σύγχρονο προβλήτα. Η προέκταση αυτή αποτελείται από το ίδιος μορφής και διαστάσεων υλικό (ογκόλιθους και κυβόλιθους), το οποίο εντοπίστηκε στον υπόλοιπο ανατολικό λιμενοβραχίονα και τη λιθορριπή που προεκτείνεται στα νότια

¹⁷³ Ο R. Hohlfelder (1995, 197) αναφέρει το πλάτος στο σημείο αυτό γύρω 20-25μ.

του δυτικού λιμενοβραχίονα. Σε αυτό το τμήμα εντοπίστηκαν επίσης δύο κίονες, παρόμοιοι των οποίων υπάρχουν και στο Αρχαιολογικό Μουσείο Πάφου, προερχόμενοι από κάποια εκβάθυνση του λιμανιού. Το γεγονός θα μπορούσε να υπονοεί την ύπαρξη κάποιας διακοσμητικής κιονοστοιχίας στο άκρο του λιμενοβραχίονα (Leonard & Hohlfelder 1993, 178).

Το δεύτερο στοιχείο αφορά στη διαπίστωση ότι στα ακρομόλια των δύο βραχιόνων πρέπει να υπήρχαν οχυρωματικοί πύργοι, όπως εικάζεται από τα διαφορετικά μεγέθη μεγαλύτερων κυβολίθων σε σωρούς στις θέσεις αυτές. Ο ανατολικός λιμενοβραχίονας μάλιστα διευρύνεται από τα 18 στα 22μ. στο άκρο του και οι κυβόλιθοι που εντοπίζονται εκεί έχουν μεγέθη: 0.90-1.40X0.74X0.95X0.40-0.60 (για τον δυτικό πύργο βλ. παραπάνω). Η απόσταση μεταξύ των δύο πύργων εκτιμήθηκε αρχικά στα 55μ. (Hohlfelder 1992, 255) και στη συνέχεια στα 41.4μ. (Leonard & Hohlfelder 1993, 375· Hohlfelder 1995, 200). Είναι πιθανόν το άνοιγμα να έκλεινε με αλυσίδα σε περιόδους κινδύνου, εξασφαλίζοντας έτσι τη θαλάσσια πύλη του «κλειστού λιμένα» της πόλης (Hohlfelder 1995, 201). Εν τούτοις, η είσοδος του λιμανιού στα νοτιοδυτικά ίσως να μην ήταν η καλύτερη επιλογή για μια θέση στην οποία επικρατούντες άνεμοι είναι οι νοτιοδυτικοί. Αυτό, ακριβώς, ίσως να δίνει την ερμηνεία της ύπαρξης της λιθορριπής που προεξέχει από τον δυτικό λιμενοβραχίονα, η οποία αφ' ενός προστάτευε την είσοδο και τον ανατολικό λιμενοβραχίονα (Daszewski 1981, 3-4) και αφ' ετέρου αποτελούσε φράγμα για τα ρεύματα που θα έφερναν άμμο μέσα στο λιμάνι, δημιουργούσε ασφαλέστερη πορεία εισόδου για τα προσεγγίζοντα σκάφη και μείωνε την καταπόνηση των δύο ακρομολίων από τον κυματισμό και τα ρεύματα (Leonard & Hohlfelder 1993, 376-378). Την ύπαρξη οχυρωματικού πύργου στο άκρο του ανατολικού λιμενοβραχίονα αναφέρει και W.A. Daszewski (1981, 3), αλλά δεν είναι ξεκάθαρο εάν εννοεί το «πραγματικό» πέρας του λιμενοβραχίονα ή το σημείο όπου τον διέκοψαν τα έργα δημιουργίας του σύγχρονου διαύλου εισόδου στο λιμάνι.

Το τρίτο στοιχείο αφορά στον εντοπισμό, εξωτερικά του ανατολικού λιμενοβραχίονα και σε απόσταση 30μ., ενός παράλληλου κυματοθραύστη μήκους 199μ. και πλάτους 5μ., σε βάθος 4-4.4μ. Ο κυματοθραύστης αυτός αποτελείται από ογκόλιθους, οι οποίοι είναι άτακτα ριγμένοι ο ένας επί του άλλου, αν και φαίνεται να έχουν κυρίως τον κατά μήκος άξονα τους τοποθετημένο εγκάρσια ως προς το μήκος της κατασκευής. Τα μεγέθη τους ποικίλουν μεταξύ 1.80-2.70X0.90-1.40X0.70-1.00. Το νοτιοδυτικό ακραίο τμήμα της κατασκευής στρέφεται ελαφρά προς τον κύριο ανατολικό λιμενοβραχίονα, σε μήκος 20μ. περίπου. Οι δύο ερευνητές του *PAHEP* εκτιμούν ότι ο κυματοθραύστης αυτός ήταν εξ αρχής υποβρύχιος (Leonard & Hohlfelder 1993, 375· Hohlfelder 1995, 204-205). Η χρήση του σχετίζεται

μάλλον με την προσπάθεια να εμποδιστεί η επίχωση της λεκάνης, ίσως μάλιστα να σχετίζεται με ένα άνοιγμα που η ομάδα εντόπισε στο μέσο περίπου του ανατολικού λιμενοβραχίονα (Leonard & Hohlfelder 1993, 376-377), το οποίο ο W.A. Daszewski (1981, 4) είχε θεωρήσει ως δεύτερη είσοδο. Τόσο το άνοιγμα αυτό όσο και άλλα ανοίγματα που διαπιστώθηκαν στον λιμενοβραχίονα πιθανόν να σχετίζονται με σκόπιμα στοιχεία για την παρεμπόδιση της επίχωσης του λιμανιού. Πιθανόν, δε, και ο κυματοθραύστης να είχε δημιουργηθεί εκ των υστέρων για να προστατεύσει αυτά τα ανοίγματα (Leonard & Hohlfelder 1993, 376-377· Hohlfelder 1995, 205)

Τέλος, η ομάδα του *PAHEP* εντόπισε, κάθετα στη σημερινή προκουμαία, δύο σημεία με συγκεντρώσεις αρχιτεκτονικών καταλοίπων συνιστάμενα από κυβολίθους διαστάσεων 1.10Χ0.53, πιθανά κατάλοιπα προβόλων που προσέδιδαν στο λιμάνι τον χαρακτηρισμό του τριπλού που αναφέρει ο *Σταδισμός* (Leonard & Hohlfelder 1993, 376) (Εικ. 38). Στα ίδια αυτά σημεία η «Operation Aphrodite» σημειώνει σε σχέδιό της (1959-1960 Report, Sect. 2, fig. 1), με διακεκομμένη γραμμή, την παρουσία “*Old submerged jetties*”, ενώ και ο W.A. Daszewski (1981, 5) αναφέρει την ύπαρξη αδρά εργασμένων κυβολίθων στη βορειοανατολική πλευρά του λιμανιού. Μάλιστα ο W.A. Daszewski (1981, 4-5), ακολουθούμενος από τη J. Młynarczyk (1990, 104-105, 177-182) συνδέει τα κατάλοιπα αυτά με τριμερή διαχωρισμό της λεκάνης του λιμανιού, σύμφωνα με την αναφορά του *Σταδισμού*. Θεωρεί ότι υπήρχαν δύο κύριες λιμενολεκάνες, μία στα δυτικά, σχηματιζόμενη από τον δυτικό λιμενοβραχίονα και την παρακείμενη παραλία στο εσωτερικό του και μία στα ανατολικά που έφθανε βαθύτερα βόρεια μέχρι το κάστρο των Σαράντα Κολώνων. Στην ανατολική λεκάνη συνδέει τα κατάλοιπα των κυβολίθων που αναφέρει με κάποια κατασκευή (πρόβολο;) που τη χώριζε σε δύο μέρη (Daszewski 1981, 5). Επιπλέον, εικάζει λειτουργίες για την μεν δυτική λιμενολεκάνη στρατιωτικού χαρακτήρα και για τις δύο ανατολικές εμπορικής φύσης και ναυπηγικής ζώνης. Κάνει, επίσης, μια δεύτερη υπόθεση με τον όρο τριπλός να εννοούνται: α] ολόκληρο το λιμάνι, β] ένα αγκυροβόλιο εξωτερικά του ανατολικού λιμενοβραχίονα και του όρμου στη γένεσή του και γ] ένα δεύτερο αγκυροβόλιο στον όρμο στα βορειοδυτικά του ακρωτηρίου της *Μαλούτενας* (Daszewski 1981 και Młynarczyk 1990, ό.π.). Οι ερευνητές του *PAHEP* θεωρούν πάντως πιο εύλογη την υπόθεση του εσωτερικού τριπλού διαχωρισμού για την ερμηνεία του *Σταδισμού*, ο οποίος αναφέρεται σε λιμάνι προστατευμένο «παντί άνέμω», χαρακτηρισμός ο οποίος δεν συνάδει με την ύπαρξη εξωτερικών αγκυροβολίων (Leonard and Hohlfelder 1993, 378).

Αυτό που θεωρείται αναμφισβήτητο είναι η διαφορετική θέση της αρχαίας ακτογραμμής

σε σχέση με τη σημερινή, εξαιτίας της επίχωσης του λιμανιού (βλ. και παραπάνω σχετικά με τμήματα των επιθαλασσίων τειχών), κυρίως στο ανατολικό τμήμα του από τα υλικά που διοχέτευε το ρέμα που εξέβαλλε εκεί και το κυμματικό φορτίο που έμπαινε στη λεκάνη από την είσοδο ή τα κενά που είχαν δημιουργηθεί στους λιμενοβραχίονας σκόπιμα ή από τους σεισμούς. Πρώτος κάνει τη διαπίστωση ο Κ. Nicolaou (1966, 578), ο οποίος σημειώνει ότι: «*A large part of the harbour especially at the eastern part has been silted up and is now marshy land*». Την ίδια διαπίστωση κάνει και ο W.A. Daszewski (1981, 4-5), ο οποίος αναφέρει την ύπαρξη του ίδιου έλους, εξαιτίας του ρέματος, στα ανατολικά και σημειώνει την ύπαρξη των κυβόλιθων που αναφέρθηκαν παραπάνω, ως ευρισκόμενους πάνω σε προεξοχή ιζηματογενούς παραλίου πετρώματος (beachrock¹⁷⁴) στη θάλασσα. Αυτή τη φυσική προεξοχή, θεωρεί ως διαχωριστικό της ανατολικής λεκάνης, με αποτέλεσμα να σχηματίζονται εντός των λιμενοβραχιόνων τρεις διαφορετικοί όρμοι. Στη συνέχεια πάνω στην προεξοχή αυτή κατασκευάστηκε πιθανόν κάποιος πρόβολος, κατάλοιπα του οποίου αποτελούν οι κυβόλιθοι.

Την ίδια περίπτωση κατάσταση διαπίστωσε τελικά και η γεωλογική έρευνα που πραγματοποιήσε το PAHEP, το 1996 (Leonard *et al.*, 1998). Η έρευνα εξακρίβωσε ότι όντως η παλαιοακτογραμμή ήταν διαφορετική και η θάλασσα εισχωρούσε προς τα βόρεια στην ανατολική πλευρά του λιμανιού, ενώ μια φυσική βραχώδης προεξοχή δημιουργούσε δύο διαφορετικούς μικρούς όρμους, με ένα ρέμα να χύνεται στον ανατολικότερο (βλ. Εικ. 36, 42, 44). Δεν βρήκε όμως κατάλοιπα της τρίτης λιμενολεκάνης που εισηγήθηκε ο W.A. Daszewski στα δυτικά. Έτσι για την ερμηνεία του τριπλού διαχωρισμού, προτάθηκε: α] η διαίρεση από τη βραχώδη προέκταση συν τον διαχωρισμό της μεγαλύτερης δυτικής λεκάνης από κάποιο προβλήτα, β] η διαίρεση από τη βραχώδη προέκταση συν κάποιο υποτυπώδη διαχωρισμό της ανατολικής λεκάνης από το δέλτα της εξόδου του ρέματος και γ] η διαίρεση από τη βραχώδη προέκταση εσωτερικά και η χρήση της εξωτερικής πλευράς του ανατολικού λιμενοβραχίονα ως μίας τρίτης λεκάνης (Leonard *et al.*, 1998, 155-156). Τελικά, το πλήθος των υποθέσεων καταδεικνύει ότι το ερώτημα αυτό δεν μπορεί να έχει προς το παρόν οριστική απάντηση. Άλλωστε, θα μπορούσε να αναρωτηθεί κανείς γιατί να μην θεωρηθεί όντως ως τρίτη περιοχή χρήσης η δυτική «γωνία» που σχημάτιζαν η παραλία με

¹⁷⁴ Κατά το N. Flemming (1978, 420): «*Beachrock is a rapidly forming rock composed of beach sand and gravel cemented by a calcareous cement of aragonite or magnesium-calcite precipitated from seawater. Beachrock sometimes covers several kilometers of beach in continuous sheets within 1 m above and below the waterline...*».

τον δυτικό λιμενοβραχίονα, έστω και αν δεν υπήρχε εκεί φυσικός όρμος, η οποία κατέληξε να είναι σήμερα το λιμάνι της Πάφου.

Μία άλλη διάσταση στη συζήτηση αυτή δίνει και ο A. Raban (1995, 167), ο οποίος λέει ότι στην έρευνά του το 1971, κατάφερε να εντοπίσει τα κατάλοιπα ενός πιθανού κιστού καναλιού, πλάτους 4-5μ., το οποίο χανόταν στην τότε ορατή ελώδη περιοχή στα ανατολικά (Εικ. 37). Με αυτό το στοιχείο συμπεραίνει ότι θα μπορούσε να υφίστατο μια εσωτερική τεχνητή λεκάνη στα πρότυπα του «κώθωνα» (Raban 1995, 163). Συνεπώς, η λεκάνη αυτή θα μπορούσε να αποτελεί, πιθανόν, το λιμάνι εξυπηρέτησης της προ-ελληνιστικής θέσης στην περιοχή. Εν τούτοις, η γεωλογική έρευνα του *PAHEP*, δεν εντόπισε κανένα στοιχείο που να επιβεβαιώνει την άποψη αυτή.

Άλλο ένα στοιχείο που προέκυψε από τη γεωλογική έρευνα του *PAHEP*, είναι ότι η διαφορά της θαλάσσιας στάθμης δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 0.50-1.00μ., ενώ πιθανόν να υπήρξε και κάποια τεκτονική ανύψωση της τάξης των 0.5μ. (Leonard *et al.*, 1998, 154-155), διαγνώσιμη όχι τόσο εντός του λιμανιού όσο στα δυτικά της πόλης στην περιοχή της Βορειοδυτικής Πύλης και του υποτιθέμενου από τον W.A. Daszewski, τρίτου αγκυροβολίου (Leonard 2005, 602).

Παρά τα αποτελέσματα των χερσαίων ανασκαφών, τις πληροφορίες από τον αρχαία και μεσαιωνική γραμματεία και τις διάφορες προκαταρκτικές έρευνες στο λιμάνι παραμένουν, ανάμεσα σε πολλά άλλα, ανοικτά τα κύρια ερωτήματα, της χρονολόγησης της αρχικής κατασκευής και μεταγενέστερων φάσεων του λιμανιού, καθώς και του συστήματος δόμησής του (βλ. Leonard & Hohlfelder 1993, 379· Leonard & Hohlfelder 1993· Hohlfelder 1995, 205). Τα δευτερεύοντα επίσης ερωτήματα είναι πολλά και θα απαντηθούν μόνο με τη διεξαγωγή υποβρύχιων και χερσαίων ανασκαφών.

Από τα έως τώρα αποτελέσματα των ερευνών φαίνεται πιθανόν η αρχική φάση να ταυτίζεται με την ίδρυση της πόλεως από τον Νικοκλή (ή/και τον Πτολεμαίο, πριν το 306 π.Χ. ή μετά το 294 π.Χ. ή και τον Δημήτριο), με την παραδοχή ότι οι λιμενοβραχίονες προεκτείνουν την αρχική οχύρωση της πόλης. Χωρίς αμφιβολία, επισκευαστικά και ενισχυτικά έργα πιθανότατα σχετίζονται με τις καταστροφές από τους σεισμούς του 1^{ου} π.Χ. και του 1^{ου} μ.Χ. αιώνα και την διαδικασία επίχωσης της λιμενολεκάνης. Τέτοια πιθανά έργα, μεταγενέστερα της αρχικής φάσης, είναι μάλλον ο κυματοθραύστης στα νότια του ανατολικού λιμενοβραχίονα και η προέκταση στα νότια του δυτικού. Η δε παρουσία αργών λίθων στον ανατολικό λιμενοβραχίονα στους οποίους παρατηρείται χρήση κονιάματος (Daszewski 1981, 3), όπως και η αναφορά του Hogarth (1889, 7) σε χρήση κονιάματος στην περιοχή του δυτικού

λιμενοβραχίονα, παραπέμπει στη Ρωμαϊκή περίοδο (Leonard & Hohlfelder 1993, 373).

Ως προς το σύστημα δόμησης των έργων του λιμανιού φαίνεται πιθανόν να χρησιμοποιήθηκαν κυβόλιθοι στα κρηπιδώματα και τον οχυρωματικό περίβολο και τους πύργους, εξαιτίας της παρουσίας τους στα λείψανα των λιμενοβραχιόνων. Εάν αυτοί χρησιμοποιήθηκαν ως παρειές με εσωτερικό γέμισμα αργών λίθων, με ή χωρίς συνδετικό κονίαμα, παραμένει ένα ανοικτό ερώτημα. Η παρουσία επίσης ογκολίθων πιθανόν να υπονοεί τη χρήση τους, είτε ως λιθορριπών έδρασης των κρηπιδωμάτων, είτε ως εξωτερικών κυματοθραυστών/λιθορριπών προστασίας, όπως συμβαίνει στο λιμάνι της Αμαθούνας (βλ. Κεφ. ΣΤ.4.4). Ο W.A. Daszewski (1981, 3) αναφέρει ότι ο δυτικός λιμενοβραχίονας ήταν κατασκευασμένος με μεγάλους αδρομερώς εργασμένους κυβόλιθους, οι οποίοι στις ανώτερες στρώσεις τους συνδέονταν με υδραυλικό κονίαμα. Ταυτόχρονα ο Hogarth (ο.π.) κάνει λόγο για μεταλλικούς συνδέσμους οι οποίοι ένωναν τους λίθους. Τόσο ο W.A. Daszewski (ο.π.), όσο και ο K. Nicolaou (1966, 578, υπ. 41) δεν εντόπισαν ούτε συνδέσμους, ούτε τόρμους συνδέσμων στη δεκαετία του 1960. Εν τούτοις, η συγκεκριμένη πληροφορία αποτελεί ιδιαίτερο στοιχείο εάν παραλληλιστεί με αντίστοιχη τεχνική σύνδεσης που παρουσιάζεται στην Αμαθούνα (βλ. Κεφ. ΣΤ.4.4), το Λατσί και τη Καρπασία (βλ. Κεφ. Ζ), σε σχέση με την χρονολόγηση της πρώτης φάσης του λιμανιού και τον ή τους πιθανούς κητόρες του (βλ. Κεφ. Η) και παρέχει την ένδειξη για δόμηση, μάλλον στην αρχική φάση με κυβόλιθους των οποίων οι ανώτερες στρώσεις συνενώνονταν με μεταλλικούς συνδέσμους.

Παρά τα αναπάντητα ερωτήματα, αυτό που φαίνεται ιδιαίτερα ενδιαφέρον και εν μέρει «προκλητικό» ζήτημα είναι η απόδοση της αρχικής φάσης του λιμανιού στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ., στον Νικοκλή ή τον Πτολεμαίο Α', πριν από το 306 π.Χ., λαμβανομένης υπόψη και της άποψης του Bekker-Nielsen (2000, 202), ως επίσης και η πιθανή χρήση του αγκυροβολίου στη διάρκεια της Κλασικής περιόδου, όπως μαρτυρεί η ύπαρξη προγενέστερης παρουσίας στον χώρο (βλ. ανωτέρω ΣΤ.2.3). Τα δύο αυτά στοιχεία συνδέουν το αγκυροβόλιο στη θέσης της μεταγενέστερης Νέας Πάφου με το λιμενικό δίκτυο της Κυπροκλασικής περιόδου και το λιμάνι της με ένα ιδιαίτερο λιμενικό δίκτυο, μάλλον πολεμικών, αρχικά, ναυτικών βάσεων, που φαίνεται να οργανώνεται στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. από τις «μεγάλες δυνάμεις» της εποχής των Διαδόχων. Συγκεκριμένα, ένα δίκτυο που από τα συγκριτικά αποτελέσματα της παρούσας εργασίας, φαίνεται ότι οργανώνει πιθανότατα ο Πτολεμαίος, πριν το 306 π.Χ., με το λιμάνι της Πάφου ως κύρια ναυτική κυπριακή βάση (βλ. αναλυτικά στο Κεφ. Η).

ΣΤ.3 ΚΟΥΡΙΟΝ

ΣΤ.3.1 Γενικά στοιχεία

Τα κατάλοιπα του οικιστικού κέντρου του βασιλείου του Κουρίου βρίσκονται στη νοτιο-δυτική ακτή της Κύπρου σε απόσταση 15 περίπου χλμ. δυτικά της Λεμεσού, πάνω σε ένα φυσικά οχυρό πλάτωμα, οριζόμενο από ψηλούς γκρεμούς από τα βορειοανατολικά, τα νοτιοανατολικά και τα νοτιοδυτικά (θάλασσα). Τη φυσική οχύρωση ενίσχυε η τεχνητή οχύρωση της πόλης (Balandier 1999, 2000). Η ευρύτερη περιοχή του Κουρίου παρουσιάζει ανθρωπινη χρήση από πολύ νωρίς (Σωτήρα και Καντού, Νεολιθικοί οικισμοί / Φανερωμένη, οικισμός και ταφές της Μέσης Εποχής του Χαλκού ως επίσης και οικιστικά κατάλοιπα της πρώιμης Ύστερης Εποχής του Χαλκού / Παμπούλα, οικιστικά κατάλοιπα της Ύστερης Εποχής του Χαλκού), ενώ το νεκροταφείο της Καλορίζικης στα νότιοανατολικά της ακρόπολης παραμένει σε χρήση από την Ύστερη Εποχή του Χαλκού μέχρι τη Ρωμαϊκή περίοδο (Ιακώβου 1987, 9· Swiny 1982).

Κατά τους Ηρόδοτο (*Ιστ.* V.113)¹⁷⁵ και Στράβωνα (*Γεωγρ.* XIV.6.3)¹⁷⁶, η πόλη ιδρύθηκε από Αργείους εποίκους, γεγονός που απηχούν οι λατρείες του εγχώριου θεού Περσεύτα, του Απόλλωνα Υλάτη και της Ήρας και ενισχύει η παρουσία της μυκηναϊκής εγκατάστασης στην Παμπούλα. Αναφορά στο βασίλειο του Κουρίου υπάρχει στο Πρίσμα του Εσσαρχαδώνος, όπου τα ονόματα *Damasu* και *Kuri* ερμηνεύονται ως Δάμασος και Κουρίου (Nicolau 1976).

Ο Ηρόδοτος (ο.π.), είναι επίσης αυτός που δίνει την πληροφορία ότι ο βασιλιάς του Κουρίου Στασάνωρ, ενώ είχε ταχθεί αρχικά με το μέρος των επαναστατών στη διάρκεια της Ιωνικής Επανάστασης και ήταν επικεφαλής μεγάλης στρατιωτικής δύναμης στην αποφασιστική μάχη της Σαλαμίνας (498 π.Χ.), αυτομόλησε στους Πέρσες, με αποτέλεσμα να κριθεί υπέρ τους η μάχη, ο πόλεμος και η τύχη της Κύπρου για όλη την Κλασική περίοδο. Δύο

¹⁷⁵ «*Μαχομένων δέ και τῶν ἄλλων Στησήνωρ, τύραννος ἐὼν Κουρίου, προδιδεῖ ἔχων δύναμιν ἀνδρῶν περὶ ἑωυτὸν οὐ σμικρὴν (οἱ δὲ Κουριέες οὗτοι λέγονται εἶναι Ἀργείων ἄποικοι)*»

¹⁷⁶ «...εἶτα Κουριάς χερρονησῶδης εἰς ἣν ἀπὸ Θρόνων στάδιοι ἑπτακόσιοι. εἶτα πόλις Κούριον ὄρμον ἔχουσα, Ἀργείων κτίσμα. [...] ἀρχὴ δ' οὖν τοῦ δυσμικοῦ παράπλου τὸ Κούριον τοῦ βλέποντος πρὸς Ρόδον, καὶ εὐθύς ἐστὶν ἄκρα ἀφ' ἧς ρίπτουσι τοὺς ἀψαμένους τοῦ βωμοῦ τοῦ Ἀπόλλωνος»

σχεδόν αιώνες αργότερα ο βασιλιάς του Κουρίου Πασικράτης βοηθούσε, προφανώς με ναυτική μοίρα, όπως και οι υπόλοιποι κύπριοι βασιλείς, τον Αλέξανδρο στην κατάληψη της Τύρου, επιβαίνοντας πενήτηρη την οποία κατέστρεψαν οι Τύριοι¹⁷⁷.

Τα αποτελέσματα των ανασκαφών δείχνουν ότι η κατοίκηση και η τείχιση του χώρου της ακρόπολης ξεκινούν στην Κλασική περίοδο και συνεχίζουν αδιάκοπα μέχρι και τον 7^ο αι. μ.Χ., οπότε ο χώρος εγκαταλείφθηκε, εξαιτίας των Αραβικών Επιδρομών και το οικιστικό κέντρο μεταφέρθηκε στην Επισκοπή, όπου είχε μεταφερθεί και η έδρα του οικείου μητροπολίτη, όπως μαρτυρεί το τοπωνύμιο. Κατά τους Ελληνιστικούς και τους Ρωμαϊκούς χρόνους, το Κούριο γνώρισε ιδιαίτερη ακμή, όπως φαίνεται από τα οικοδομικά κατάλοιπα που έχουν εντοπιστεί (δημόσια κτίρια, αγορά, θέατρο, στάδιο, ιερό Απόλλωνα κλπ.), η οποία συνεχίστηκε και τα πρώτα Βυζαντινά χρόνια. Αυτό μαρτυρείται από την αποκάλυψη τριών Πρωτοχριστιανικών βασιλικών. Μία από αυτές, της οποίας η ανασκαφή πραγματοποιήθηκε στο τέλος της δεκαετίας του 1990 από το Τμήμα Αρχαιοτήτων, βρίσκεται πλησίον του σημείου όπου εντοπίζονται τα κατάλοιπα προβόλου ή κυματοθραύστη (Χρίστου 1997 και *BCH* 1997, 916-7· *ARDA* 1996, 51-52 και 1997, 55-56). Ιδιαίτερες ζημιές υπέστη η πόλη από τους σεισμούς του 4^{ου} αι. μ.Χ., οι οποίες αποτυπώνονται δραματικά στους σκελετούς καταπλακωμένων ανθρώπων στα κτίριά του (Soren & James 1988, 123-134).

Η πόλη αναφέρεται από διάφορους αρχαίους συγγραφείς, όπως ο Στράβων (*Γεωγρ.* XIV.6.3), ο Πτολεμαίος (*Υφήγ.* 5.13.2), ο Πλίνιος (*Φυσ. Ιστ.* 5.130), ο *Σταδιασμός* (302, 303, 316), αλλά από αυτούς μόνο ο Στράβων σημειώνει την ύπαρξη «ὄρμου» για την εξυπηρέτηση των λιμενικών αναγκών της (βλ. παραπάνω) και ως αρχή της διαδρομής που οδηγούσε στη Ρόδο, δυτικά της Κύπρου. Την ύπαρξη ενός προβόλου μήκους 80μ., ο οποίος ερευνήθηκε επιφανειακά, στη δεκαετία το 1990, από τον J. Leonard, στα πλαίσια της έρευνας *Cyprus Coastal Survey*, σημειώνει για πρώτη φορά ο K. Nicolaou (1976β).

Ανασκαφές στον χώρο του Κουρίου πραγματοποιήσαν: το 1873 ο L.P. di Cesnola, από το 1933 μέχρι το 1954, το Πανεπιστημιακό Μουσείου του Πανεπιστημίου της Πενσυλβανίας υπό τη διεύθυνση του G. McFadden, από το 1974 μέχρι το 1979, η Αμερικανική Αποστολή του Κέντρου Βυζαντινών Σπουδών Dumbarton Oaks, υπό τη διεύθυνση του A.H.S. Megaw, από το 1980 μέχρι το 1983 η Αμερικανική Αποστολή του Walters Art Gal-

¹⁷⁷ «οἱ δὲ Τύριοι [...] τὴν τοῦ Πνυταγόρου τοῦ βασιλέως πενήτηρη εὐθύς ὑπὸ τῆ πρώτῃ ἐμβολῇ κατέδυσαν καὶ τὴν Ἀνδροκλέους τοῦ Ἀμαθουσίου καὶ τὴν Πασικράτους τοῦ Κουριέως, τὰς δὲ ἄλλας ἐς τὸν αἰγιαλὸν ἐξωθοῦντες ἔκοπτον» (Αλεξ. II.22.2)

lery και των Πανεπιστημίων του Missouri και του Maryland υπό τη διεύθυνση της D. Buitron και D. Soren. Το Τμήμα Αρχαιοτήτων ξεκίνησε τις πρώτες του ανασκαφές στην περιοχή από το 1964 (γενικά για βιβλιογραφία βλ. Nicolaou 1976β' Swiny 1982' Ιακώβου 1987' Christou 1996' Βλ. επίσης Mitford 1971).

Στ.3.2 Λιμενικά κατάλοιπα

Ιδανικότερο σημείο για το λιμάνι μιας πόλης είναι προφανώς ο πλησιέστερος προστατευμένος όρμος. Στην περιοχή του Κουρίου ένας τέτοιος όρμος εντοπίζεται στα νοτιοδυτικά του οικισμού, στη βάση του γκρεμού που ορίζει την πόλη από την πλευρά της θάλασσας, όπου σήμερα εκτείνεται αμμώδης, επίπεδη παραλία (βλ. Εικ. 61-62). Στην περιοχή του όρμου ο J. Leonard διερεύνησε και αποτύπωσε σε δύο σύντομες περιόδους το 1990 και 1991, τα κατάλοιπα ενός αρκετά κατεστραμμένου αρχαίου προβόλου/κυματοθραύστη (Leonard 1995, 236-238 και 1997, 174-178) (βλ. Εικ. 67). Το 1996, επίσης, πραγματοποιήθηκε από τον ίδιο ερευνητή, γεωλογική έρευνα με γεωτρήσεις στην παραλία (Leonard 2005, 578) και το 1995 και 1998 η αποτύπωση των καταλοίπων μίας κλιμακωτής διόδου που οδηγούσε από τον όρμο στην πόλη.

Ο πρόβολος αποτελείται από δύο τμήματα με ένα μικρό κενό ανάμεσά τους, το ένα μήκους 68μ. και μέγιστου πλάτους 12μ. και το δεύτερο μήκους ~30μ. και όμοιου πλάτους, το οποίο εκτείνεται σε μικρή απόσταση ακόμη περαιτέρω στην κατεύθυνση του πελάγους (Leonard, 1995, 238) (βλ. Εικ. 66, 67). Υπάρχουν, επιπροσθέτως, ενδείξεις για τη διατήρηση καταχωμένων κτιστών τμημάτων του, τόσο προς την πλευρά της παραλίας, όσο και στην πλευρά του πελάγους (Leonard 2005, 575). Για την κατασκευή του χρησιμοποιήθηκαν κυβόλιθοι και άμορφοι ογκόλιθοι, γεγονός που κατά τον ερευνητή πιθανόν να υπονοεί διαφορετικές κατασκευαστικές φάσεις, μια αρχική με κυβόλιθους και στη συνέχεια συμπληρώσεις με άμορφους μικρότερους λίθους (Leonard 2005, 576).

Η λιμενολεκάνη επεκτεινόταν, προφανώς, προς τα βορειοδυτικά της κατασκευής, στην σημερινή επίπεδη αμμώδη περιοχή στη βάση του γκρεμού και αυτό φαίνεται να επιβεβαιώνουν και τα αποτελέσματα της γεωφυσικής έρευνας (Leonard 2005, 578) (βλ. Εικ. 63-65). Πέραν των λιμενικών καταλοίπων διαπιστώθηκε η ύπαρξη της αρχής μιας κλίμακας, στη νοτιοανατολική γωνία του γκρεμού, η οποία αποτελούσε προφανώς τμήμα διόδου που οδηγούσε από το λιμάνι προς την πόλη του Κουρίου, από πάνω (Leonard 1995, 238).

Γύρω στα 300μ. βορειοδυτικά των καταλοίπων της λιμενικής κατασκευής, επί της πα-

ραλίας, ανασκάφηκαν από το Τμήμα Αρχαιοτήτων¹⁷⁸ τα κατάλοιπα μιας τρίκλιτης βασιλικής, χρονολογούμενης στον 6^ο αι. μ.Χ. Η βασιλική πιθανόν να συνδέεται με την ύπαρξη του λιμανιού εφόσον αντίστοιχες βασιλικές ανεγείρονται την ίδια περίοδο στα λιμάνια στην Αμαθούντας, της Σαλαμίνας και της Πάφου (Christou 1997, 371-372 και *ARDA* 1995-1999, *Excavations at Kourion*) (βλ. Εικ. 65).

Η χρονολόγηση του λιμανιού παραμένει άγνωστη, χρήζουσα περαιτέρω υποβρύχιας έρευνας και ανασκαφής. Εν τούτοις, αναφορά του Στράβωνα στην ύπαρξη «όρμου»¹⁷⁹ στο Κούριον δείχνει τη χρήση του χώρου τουλάχιστον στην Ρωμαϊκή περίοδο. Αντίστοιχα, η απουσία αναφοράς σε οιαδήποτε λιμενική εγκατάσταση στον χώρο από τον *Σταδισμύ* ίσως να σημαίνει ότι στον 4^ο αι. μ.Χ. οι όποιες εγκαταστάσεις ήταν εκτός λειτουργίας, πιθανόν εξαιτίας των σεισμών του 4^{ου} αι. μ.Χ., οι οποίοι κατέστρεψαν και την πόλη του Κουρίου (Leonard 1997, 174-178). Επιπλέον, η τεκμηριωμένη ύπαρξη της πόλης στη διάρκεια της Κλασικής περιόδου και η αναφορά του Αρριανού (*Αλεξ.* II.22.2) στη συμμετοχή του βασιλιά του Κουρίου Πασικράτη με πενήτηρη, στην κατάληψη της Τύρου από τον Αλέξανδρο, υπονοεί, αφ' ενός την ύπαρξη ναυτικού της πόλης και αφ' ετέρου την ύπαρξη λιμενικών διευκολύνσεων για την εξυπηρέτησή του την εποχή αυτή, είτε στη συγκεκριμένη θέση είτε σε κάποιο άλλο κοντινό σημείο¹⁸⁰. Έτσι, πιθανόν, η παρουσία κυβολίθων στην «αρχική φάση» του προβόλου/κυματοθραύστη του Κουρίου να αποτελούσε ένδειξη για κατασκευή του στα Κλασικά ή Ελληνιστικά χρόνια. Το πλάτος άλλωστε των 12μ. αντιστοιχεί στα λιμάνια της Πάφου και της Αμαθούντος, στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. Ενώ, εάν κυβόλιθοι και ογκόλιθοι αποτελούν κατάλοιπα μίας κατασκευαστικής φάσης, τότε ίσως να αποτελούν όπως και στην Αμαθούντα σύγχρονους λιμενοβραχίονα και κυματοθραύστη (βλ. Κεφ. ΣΤ.4.4).

¹⁷⁸ Δοκιμαστική ανασκαφή το 1995 και κανονική ανασκαφή από το 1996 μέχρι το 1999.

¹⁷⁹ Για την ερμηνεία του όρου βλ. Leonard (1997, 165-169), ο οποίος, στην περίπτωση της Κύπρου, και χρησιμοποιώντας ως παράδειγμα το λιμάνι του Κουρίου (συν της Λαπήθου και του Μελαβρού) προτείνει μέσου μεγέθους λιμάνια με λεκάνες κυκλικού γενικά σχήματος, προστατευμένες είτε από τεχνητούς λιμενοβραχίονες, είτε από φυσικά ακρωτήρια (Leonard ο.π. 174 και 192).

¹⁸⁰ Ο J. Leonard (2005, 580-582) αναφέρει την πιθανή χρήση του επόμενου όρμου προς τα δυτικά ως εναλλακτικής θέσης αγκυροβολίας όταν οι συνθήκες δεν επέτρεπαν τον ελλημενισμό στο λιμάνι κάτω από την ακρόπολη. Στο ίδιο σημείο ο J. Leidwanger (2004, 19) αναφέρει πληροφορία που του περιήλθε από τρίτους για εντοπισμό κίονα και μολύβδινων στύπων πιθανόν της Κλασικής ή Ελληνιστικής περιόδου.

ΣΤ. 4. ΑΜΑΘΟΥΣ

ΣΤ.4.1 Γενικά στοιχεία

Η αρχαία πόλη της Αμαθούντας αποτελούσε την έδρα του ομώνυμου κυπριακού βασιλείου στη νότια ακτή της Κύπρου. Τα κατάλοιπά της εντοπίζονται 10χλμ. στα ανατολικά της σύγχρονης πόλης της Λεμεσού, κοντά στον οικισμό του Αγ. Τύχωνα στα διοικητικά όρια του οποίου ανήκει (Εικ. 68). Τα εκτεταμένα νεκροταφεία της περιοχής ξεκίνησαν να ανασκάπτονται ήδη από τον 19^ο αιώνα (σχετική βιβλιογραφία στο *Amathonte I* και Νicolaou 1976β). Συστηματικές έρευνες και ανασκαφές διενεργεί από το 1975 μέχρι και σήμερα η Γαλλική Αρχαιολογική Σχολή (βλ. *BCH* 1975-σήμερα, τους τόμους *Amathonte* και Aupert 1996 και 1999 με σχετική βιβλιογραφία). Σωστικές (κυρίως σε τάφους), αλλά και συστηματικές ανασκαφές έχουν διενεργηθεί και από το Τμήμα Αρχαιοτήτων Κύπρου (Α. Παπαγεωργίου στη νοτιοδυτική βασιλική, Μ. Λουλλουπής στην ελληνιστική αγορά (*ARDA* 1977-1991), Ε. Προκοπίου στη νοτιοανατολική βασιλική (*ARDA* 1993, 66-67· 1995, 41· 1996, 47· 1997, 50-51), Π. Φλουρέντζος στο κτιριακό σύμπλεγμα δυτικά της αγοράς (*ARDA* 1991, 49-50· 1992, 63-64· 1993, 63-66· 1995, 40-41· 1997, 48-50¹⁸¹ και *BCH* 1997, 904· 1998, 671).

Η ανθρώπινη παρουσία στη γύρω περιοχή εμφανίζεται ήδη από την 8^η χιλιετία π.Χ. (Σκυλλουρόκαμπος) και φθάνει μέχρι και τη Νεολιθική περίοδο (2900 π.Χ.). Στον συγκεκριμένο όμως χώρο της Αμαθούντας, ανθρώπινη δραστηριότητα εμφανίζεται κυρίως μετά τον 11^ο αι. π.Χ., περίοδος στην οποία ανάγονται οι απαρχές των κυπριακών βασιλείων (Ιακώβου 1995). Στην Αμαθούντα θεωρείται ότι κατέφυγαν οι ντόπιοι πληθυσμοί (Ετεοκύπριοι) μετά την εγκατάσταση στο νησί των Μυκηναίων Ελλήνων και των Φοινίκων. Την μαρτυρία δίνει ο Ψευδοσκύλαξ (77.103) ο οποίος αναφέρει για τους Αμαθούσιους ότι «*αυτόχθονές εισιν*». Η άποψη αυτή ενισχύεται από το γεγονός ότι μέχρι και τον 4^ο αι. π.Χ. χρησιμοποιούνταν στην πόλη δύο γλώσσες, τα ελληνικά και μια δεύτερη αναγνώσιμη γλώσσα που μεταγραφόταν στη συλλαβική.

¹⁸¹ Η ανασκαφή συνεχίζεται μέχρι σήμερα, αλλά έκτοτε έχει εκδοθεί μόνο το *ARDA* του 2003, καθώς τα ενδιάμεσα αντίτυπα κήκαν σε πυρκαϊά του Κρατικού Τυπογραφείου. Αντίστοιχα τα *BCH* έχουν εκδοθεί μέχρι το 2003. Σε αυτά υπάρχουν καταχωρήσεις για την περιοχή στα δύο αναφερόμενα)

Οι Αμαθούσιοι βρίσκονταν ήδη από την Κυπρογεωμετρική περίοδο σε επαφή με την Ελλάδα και την Εγγύς Ανατολή, όπως μαρτυρείται από τα κτερίσματα των τάφων τους, που περιλαμβάνουν αγγεία ανατολικής προέλευσης και απομιμήσεις φοινικικών, καθώς και μεταλλικά αντικείμενα και κεραμική αιγαιακού τύπου. Στην Αρχαϊκή περίοδο, συγκεράννυνται το ελληνικό, το φοινικικό –οι Φοίνικες βρίσκονται εγκατεστημένοι ήδη από τον 8^ο αι. π.Χ. (Aupert 1999, 19)– και ετεοκυπριακό στοιχείο και η πόλη συμμετέχει στην ευρύτερη ανάπτυξη που παρατηρείται στο νησί. Ο Ηρόδοτος (*Ιστ.* V.104.2, 114.1-115.2) πληροφορεί για τη φιλοπερσική στάση της πόλης στη διάρκεια της Ιωνικής Επανάστασης. Εν τούτοις, και πάρα τη συγκεκριμένη στάση, οι βασιλείς της παρουσιάζονται με ελληνικά κυρίως ονόματα, από τα μέσα του 5^{ου} αι. π.Χ.. μέχρι τα τέλη του 4^{ου} αι. π.Χ., οπότε καταργείται ως βασίλειο.

Την πόλη πολιόρκησε και κατέλαβε για ένα διάστημα ο Ευαγόρας για να απελευθερωθεί και πάλι μετά την ήττα του από τους Πέρσες (381 π.Χ.). Στην εξέγερση κατά τον Περσών του 351 π.Χ. ο βασιλιάς της Αμαθούντας Ροίκος (ή Ρύκος) έστειλε στην Αθήνα λύτρα κριθαριού ως αντίτιμο της απελευθέρωσής του, αν και κατά μια δεύτερη άποψη το γεγονός μπορεί να αποδοθεί και στα χρόνια της κατάκτησης της πόλης από τον Ευαγόρα (βλ. Κεφ. Β.4). Στα χρόνια των Διαδόχων η Αμαθούντα, σύμφωνα με τις αρχαίες πηγές, εμφανίζεται ως σύμμαχος του Πτολεμαίου σε τρεις διαφορετικές περιπτώσεις στα 321 π.Χ., 315 π.Χ. και 312 π.Χ., αν και το 315 φαίνεται ότι στη διάρκεια των γεγονότων παρασπόνδησε με αποτέλεσμα οι Σέλευκος και Μενέλαος να ζητήσουν ομήρους από τον βασιλιά της ως δείγμα της ευπείθειάς του (βλ. Κεφ. Α και Η).

Το διοικητικό κέντρο των ιστορικών χρόνων, ναός αφιερωμένος στην Αφροδίτη, και κάποιες κατοικίες έχουν εντοπιστεί επάνω σε λόφο, ο οποίος φυσικά αλλά και τεχνητά οχυρωμένος δεσπόζει της περιοχής, με τη θάλασσα στα νότια του. Η πόλη εκτεινόταν επί της κορυφής του λόφου και από την Ελληνιστική περίοδο και εξής κυρίως στη νοτιοανατολική πλαγιά του. Στο σημείο αυτό σχηματιζόταν μικρός όρμος, επιχωμένος σήμερα, ο οποίος είχε χρησιμοποιηθεί ως το πρώτο λιμάνι της πόλης, πιθανότατα από την ίδρυσή της (βλ. παρακάτω). Στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. μια τεχνητή λιμενολεκάνη κατασκευάστηκε στα νότια, εξωτερικά του φυσικού όρμου και τειχίστηκε για να εξυπηρετήσει προφανώς ως ναυτική βάση, χωρίς να μπορεί να αποκλειστεί απόλυτα η εμπορική χρήση. Τα λιμενικά κατάλοιπα της εξωτερικής λιμενολεκάνης ερευνήθηκαν από τη Γαλλική Αρχαιολογική Σχολή Αθηνών (βλ. παρακάτω).

Το λιμάνι αυτό εγκαταλείφθηκε πολύ σύντομα, ίσως πριν καν ολοκληρωθεί, παρά ταύ-

τα η πόλη συνέχισε να υφίσταται και να ακμάζει περιοδικά, στην Ελληνιστική, τη Ρωμαϊκή και την Βυζαντινή περίοδο. Οι γάλλοι ανασκαφείς θεωρούν ότι περί το τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ., όταν η Κύπρος περιήλθε στους Αντιγονίδες (306 π.Χ.) η Αμαθούντα αποτέλεσε προπύργιό τους, όπως μαρτυρείται από την παρουσία επιτύμβιων στηλών, ζωγραφισμένων με τον μακεδονικό τρόπο, καθώς και από την εφαρμογή ενός οικοδομικού προγράμματος που περιλάμβανε την κατασκευή μεγάλου αμυντικού τείχους (Εικ. 87-89), ενός υδραγωγείου που κατέληγε στο βόρειο τείχος της πόλης, καθώς και το εξωτερικό κλειστό λιμάνι (Aupert 1999, 32). Τέλος, μεταξύ 301 π.Χ. (μονοκρατορία Δημητρίου) και 294 π.Χ. (ανακατάληψη της Κύπρου από τον Πτολεμαίο Α΄) παρατηρείται η τελική καταστροφή του ανακτόρου της ακρόπολης, η οποία παραμένει δυσερμήνευτη, καθώς η μετάβαση από τον Δημήτριο στον Πτολεμαίο πρέπει να έγινε ειρηνικά. Ο Aubert (ο.π.) θεωρεί πιθανή την καταστροφή του ανακτόρου από τον Πτολεμαίο Α΄ για να τονιστεί το τέλος των βασιλείων. Από την εποχή αυτή και εξής το επίκεντρο της ζωής μεταφέρεται στην κάτω πόλη και η ακρόπολη εγκαταλείπεται. Ο T. Bekker-Nielsen (2000, 202) πιστεύει ότι η ίδρυση του λιμανιού σχετίζεται περισσότερο με τον Πτολεμαίο (βλ. Κεφ. Η) και συνδέει με αυτό την ύπαρξη δρόμου που οδηγούσε από την Αμαθούντα στην Ταμασσό, προφανώς για την εξαγωγή μεταλλευμάτων από την περιοχή της Ταμασσού και ξυλείας από τα βουνά του Μαχαιρά (Bekker-Nielsen 2001).

Η ελληνιστική αγορά της πόλης στους πρόποδες του λόφου με διάφορες προσθήκες της Ρωμαϊκής περιόδου έχει ανασκαφεί στην δεκαετία του 1980 από τον πρώην διευθυντή του Τμήματος Αρχαιοτήτων Κύπρου Κ. Λουλλουπή, ενώ αντίστοιχη έρευνα διεξάγει ο νυν διευθυντής του Τμήματος Π. Φλουρέντζος (ARDA ο.π.), ο οποίος αποκαλύπτει στην ίδια περιοχή, δυτικά της αγοράς, τμήματα του Βυζαντινού διοικητικού κέντρου (Εικ. 73, 74). Στην πρώιμη Βυζαντινή περίοδο η Αμαθούντα έγινε έδρα επισκόπου, αλλά η άνθησή της διακόπηκε βίαια τον 7^ο αι. μ.Χ., οπότε καταστράφηκε, από τη δεύτερη αραβική επιδρομή (653/54 μ.Χ.), χωρίς να καταφέρει να συνέλθει ουσιαστικά ποτέ πια. Στη διάρκεια της χριστιανικής της περιόδου η αρχιτεκτονική ιστορία της πόλης παρακολουθείται κυρίως σε θρησκευτικά κτίσματα (βασιλική στη θέση του ναού της Αφροδίτης, νοτιοδυτική βασιλική στα βορειοδυτικά του λιμανιού, νοτιοανατολική βασιλική στην παραλία στα ανατολικά του λιμανιού και κατάλοιπα μίας ακόμη Πρωτοχριστιανικής εκκλησίας στον Αγ. Τύχωνα), με την εξαίρεση ενός τείχους της εποχής του Ιουστινιανού στα νότια της ακρόπολης.

Στ.4.2 Το λιμάνι της Αμαθούντας στην αρχαία γραμματεία

Ο Ψευδοσκύλαξ (77.103), στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ., αναφέρεται στην Αμαθούντα ως μία από τις πόλεις με έρημα λιμάνια «...*Ἀμαθούς, (αὐτόχθονές εἰσιν) αὐταὶ πάσαι λιμένας ἔχουσαι ἐρήμους*». Η πόλη συναντάται στη συνέχεια σε διάφορους άλλους συγγραφείς και έργα όπως, ο Στράβων, ο *Σταδισμός*, ο Πausanίας, ο Πλίνιος, ο Πτολεμαίος κ.ά. (βλ. Κεφ. Δ), αλλά χωρίς καμία αναφορά στο λιμάνι της. Το γεγονός είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον, καθώς τα υποβρύχια κατάλοιπα ενός λιμανιού μπροστά στην πόλη, μαρτυρούν ένα εντυπωσιακό τεχνικό έργο, το οποίο, ακόμη και εάν εγκαταλείφθηκε σύντομα ή και πριν καν την ολοκλήρωσή του, ήταν ορατό για αρκετούς αιώνες. Άλλωστε, είτε σε λειτουργία είτε ως έρημο υφίστατο το προ-ελληνιστικό λιμάνι της πόλης, γύρω από το οποίο διατασσόταν αποκλειστικά η πόλη από την Ελληνιστική περίοδο και εξής. Θα ήταν αδύνατο μία πόλη ακριβώς δίπλα στη θάλασσα, με αποδεδειγμένη ύπαρξη και ακμή αιώνων και με τεκμηριωμένες υπερπόντιες σχέσεις να μην χρησιμοποιεί κάποιου είδους λιμενικές εγκαταστάσεις ή να έχει απλώς ένα έρημο λιμάνι.

Οι J.-Y. Empereur και C. Verlinden (1987, 8) αναφέρουν σχετικά: “*The references to the port in the ancient authors are few and not very explicit. Only the Pseudo-Skylax of Caryanda (end of 4th century BC), who is particularly dependent on the work of Skylax (end of 6th century BC) mentions the existence of Amathus as a “desert” port (erimos) an epithet corrected by Pierre Aupert to therinos (of summer). If he means a natural shelter, badly protected from the winter winds and only practicable in summer, Pseudo-Skylax is mentioning an establishment certainly previous to the great artificial and enclosed port that we have excavated. On the other hand, if he is referring to an abandoned port, one would suppose that the author has brought up to date his source of information, since, as we shall see below, we have been able to establish from the excavations and the study of the material that the port had been abandoned in the last years of the 4th century or in the earliest years of the 3rd century B.C.*”

Το ζήτημα που θέτουν οι Empereur και Verlinden σχετικά με αναχρονιστικές πληροφορίες του Ψευδοσκύλακα και από πού αυτός τις αντλεί δεν μπορεί προς το παρόν να επιλυθεί και ξεφεύγει από τα πλαίσια του λιμανιού της Αμαθούντας. Εάν όμως ο Ψευδοσκύλαξ γράφει στα μέσα του 4ου αι. π.Χ. (βλ. Κεφ. Δ) τότε ο συγγραφέας πρέπει να αναφέρεται στο εσωτερικό λιμάνι, το οποίο προφανώς ήταν σε χρήση, με ή χωρίς λιμενικές κατασκευές

στη διάρκεια της Κλασικής περιόδου. Το πότε κατέστη έρημο μπορεί να τοποθετηθεί οιαδήποτε χρονική στιγμή τον 5^ο ή 4^ο αι. π.Χ., αναλόγως με το αν ο συγγραφέας αναφέρει σύγχρονες του ή προγενέστερες πληροφορίες. Εύλογη είναι, επίσης, η άποψη του P. Aupert (1984, 14) για τη διόρθωση του έρημος σε θερινός κατ' αντιστοιχία με τον χαρακτηρισμό χειμερινός, που ο Ψευδοσκύλαξ αποδίδει αμέσως πιο πριν, στην ίδια πρόταση, στα λιμάνια της Σαλαμίνας και των Σόλων (βλ. Κεφ. Δ).

Με δεδομένη, πάντως, τη χρονολόγηση του εξωτερικού λιμανιού στα τελευταία χρόνια του 4^{ου} και ίσως τα πρώτα του 3^{ου} αι. π.Χ. ο Ψευδοσκύλαξ δεν θα γνώριζε καν το νέο λιμάνι, το οποίο αγνοούν ακόμη και οι μεταγενέστερες πηγές.

ΣΤ.4.3 Το εσωτερικό λιμάνι

Στα νοτιοανατολικά του λόφου της ακρόπολης, βόρεια από την εξωτερική τεχνητή λιμενολεκάνη (βλ. παρακάτω), η ηλεκτρομαγνητική ανίχνευση (Aupert 1980, 217-231) και οι αεροφωτογραφίες (Εικ. 72) δείχνουν στην στεριά μία κοιλότητα, που ορίζεται στα βόρεια και δυτικά από την αγορά της Ελληνιστικής πόλης και τον παλαιό δρόμο που οδηγεί προς αυτήν (Εικ. 74). Η νότια πλευρά της κοιλότητας ταυτίζεται με τον δρόμο Λεμεσού - Λάρνακας που διασχίζει τον αρχαιολογικό χώρο στην παραλία.

Η κοιλότητα έχει τη μορφή εσωτερικής κλειστής λεκάνης, της οποίας ένα μέρος ήταν μάλλον φυσικό και πιθανόν να διαμορφώθηκε περαιτέρω (Aupert 1979, 727-728), γεγονός που παραπέμπει στα φοινικικά λιμάνια του τύπου του «κώθωνα» με τις εσωτερικές, τεχνητές (σκαφτές) λιμενολεκάνες. Μία τέτοια περίπτωση θα δικαιολογείτο για την Αμαθούντα, όπου οι Φοίνικες βρίσκονται εγκατεστημένοι ήδη από τον 8^ο αι. π.Χ., η πόλη παρουσιάζεται να έχει ιδιαίτερη σχέση με το φοινικικό Κίτιον και ταυτόχρονα γειτνιάζει γεωγραφικά με τη Συροπαλαιστίνη (Frost 1995, 15).

Η είσοδος της λεκάνης αυτής εντοπίζεται στα δυτικά. Στα ανατολικά εμφανίζεται μία ανυψωμένη ζώνη, σε απόσταση 100-150μ. από τη σύγχρονη παραλία, βαίνουσα κάτω από τον σύγχρονο δρόμο. Στην περιοχή του εξάρματος αυτού δεν εντοπίστηκαν ενδείξεις για την ύπαρξη κτιριακών καταλοίπων, οδηγώντας στο συμπέρασμα ότι μπορεί να ερμηνευθεί ως φυσικός ή τεχνητός βραχίονας που έφραζε τη λεκάνη από νοτιοανατολικά. Η εκσκαφή σε βάθος 2.5μ στο κέντρο της λεκάνης αυτής και στο βόρειο όριο του δρόμου στην περιοχή της θεωρούμενης εισόδου, απέδωσε στρώμα ιλύος με θαλάσσια όστρεα, χρονολογούμενο στην Ελληνιστική περίοδο. Αυτό ερμηνεύεται ως συνέχιση χρήσης της

και στα Ελληνιστικά χρόνια, όταν εγκαταλείφθηκε το εξωτερικό λιμάνι, μέχρι την πλήρη επιχώσή της (Aupert 1979 και 1996, 168-169). Επομένως, στη φάση λειτουργίας του εξωτερικού λιμανιού θα είχε αποτελέσει μαζί του μέρος ενός ευρύτερου λιμενικού συμπλέγματος και φυσικά θα εξυπηρετούσε, την πόλη στη διάρκεια της Κυπροκλασικής περιόδου πριν από την κατασκευή του εξωτερικού λιμανιού (Εικ. 71¹⁸²). Εάν η αναφορά του Ψευδοσκύλακα ληφθεί ως έχει θα μπορούσε η λεκάνη αυτή να έτεινε να επιχωθεί, οπότε κατέστη αδύνατη ή περιορισμένη η χρήση της και έτσι προέκυψε η ανάγκη κατασκευής του νέου λιμανιού στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ., σε συνδυασμό και με τις στρατιωτικές ανάγκες είτε των αρχόντων της είτε των μεγάλων δυνάμεων της εποχής (Δημήτριος, Πτολεμαίος). Η άποψη αυτή θα συζητηθεί εκτενέστερα στο Κεφ. Η, παραλληλιζόμενη με την περίπτωση της Πάφου του Μαρίου και της Καρπασίας.

Η χρήση της λεκάνης αυτής ως λιμενικής ενισχύεται από διάφορες ενδείξεις, όπως για παράδειγμα την άμεση σχέση με την αγορά της πόλης (Εικ. 73), καθώς οι αγορές συνηθίζεται να βρίσκονται σε άμεση σχέση με το λιμάνι, όπως δείχνουν τα παραδείγματα του Πειραιά, της Θάσου, της Μιλήτου, της Αλικαρνασσού, της Ρόδου, κλπ. στην Κλασική περίοδο και της Δήλου, της Αλεξάνδρειας και της Σελεύκειας κλπ. στην Ελληνιστική. Άλλο ενδεικτικό στοιχείο αποτελεί και η λατρεία της Αρσινόης Φιλαδέλφου και της Ίσιδος (Aupert 1999, 33). Η Αρσινόη αποτέλεσε στα ελληνιστικά χρόνια θεότητα προστάτιδα του πτολεμαϊκού ναυτικού και αντανakλάται στο γεγονός ότι όσες πόλεις κτίστηκαν ή μετονομάστηκαν προς τιμήν της είναι παράλιες και έχουν σχέση με λιμενικές εγκαταστάσεις (Hauben 1987, 216-217). Η Ίσις λατρεύεται ως «ευπλοία», όπως άλλωστε και η Αφροδίτη και οι λατρείες τους απαντούν σε λιμάνια όπως αυτό του Πειραιά, της Φαλάσαρνας, των Κεγχρεών, της Δήλου, των Σόλων κλπ. (βλ. Queyrel 1987, 283-285). Επιπλέον, η θέση του ανατολικού τείχους της πόλης που λαμβάνει υπόψη και περιλαμβάνει την λεκάνη φαίνεται ότι αποτελεί άλλη μια ένδειξη για τη μορφή και τη χρήση της λεκάνης ως εσωτερικού λιμένα (ARDA 1977, 33). Τέλος, τα αποτελέσματα της ηλεκτρομαγνητικής ανίχνευσης τα οποία δεν έδωσαν ενδείξεις κτιρίων στο εσωτερικό της κοιλάδας, όπως επίσης και τα προϊόντα των εκσκαφών που έδειξαν την παρουσία της θάλασσας μέχρι την Ελληνιστική περίοδο αποτελούν την πλέον αδιάμφευστη μαρτυρία για τη χρήση της ως λιμενολεκάνης.

¹⁸² Σχέδιο που δημοσιεύθηκε από τον P. Aupert (1979 728, fig. 1bis), λαμβανομένων υπόψη των αποτελεσμάτων της ηλεκτρομαγνητικής ανίχνευσης που τέλεσε στον χώρο η Γαλλική Αρχαιολογική Σχολή Αθηνών.

ΣΤ.4.4 Το εξωτερικό λιμάνι

Τα κατάλοιπα του εξωτερικού λιμανιού ερευνήθηκαν από τη Γαλλική Αρχαιολογική Σχολή Αθηνών, (J.-Y. Empereur και C. Verlinden), σε τρεις αποστολές από το 1984 μέχρι το 1986, οι οποίες διενήργησαν 30 περίπου υποβρύχιες τομές. Τα αποτελέσματα των υποβρυχίων ερευνών δημοσιεύθηκαν στο *BCH* (Empereur 1985 και Empereur & Verlinden 1986β, 1987α) στο *Archéologia* (Empereur & Verlinden 1986α), και το *IJNA* (Empereur & Verlinden 1987β), ενώ σχετική παρουσίαση έγινε και το 1993 στο συνέδριο *Cyprus and the sea* (Empereur 1995) και στον οδηγό *Guide d' Amathonte* (Aupert 1996) και την αντίστοιχη ελληνική έκδοση (Aupert 1999). Σχετικά στοιχεία δίνονται, επίσης, και στα *Annual Reports of the Department of Antiquities* του Τμήματος Αρχαιοτήτων της Κύπρου των ετών 1984, 1985 και 1986 (*ARDA* 1984, 53-54· *ARDA* 1985, 48-50· *ARDA* 1986, 49-51 και αντιστοίχως στα: *Chronique de Fouilles* στα *BCH*).

Στον χώρο είναι σήμερα ορατά κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας τα κατάλοιπα ενός τεχνητού εξωτερικού λιμανιού, με τρεις λιμενοβραχίονες που σχηματίζουν μαζί με την ακτή τετράπλευρη τραπεζιόσχημη λεκάνη με τη στενή πλευρά προς το πέλαγος (Εικ. 69, 70). Ο ανατολικός και δυτικός λιμενοβραχίονας είναι κατακόρυφοι στην παραλία, μήκους 100μ. ο καθένας και με κατεύθυνση βόρεια - νότια. Ο τρίτος, νότιος βραχίονας έχει μήκος 180μ. περίπου και κατεύθυνση ανατολικά - δυτικά, αποτελώντας έτσι φραγμό για τους νότιους ανέμους από την πλευρά της θάλασσας. Η είσοδος του λιμανιού βρισκόταν στη νοτιοανατολική γωνία, επί της ανατολικής πλευράς και είχε άνοιγμα 20μ., προστατευόμενη επαρκώς από τους επικρατούντες δυτικούς ανέμους, από τον νότιο και τον δυτικό λιμενοβραχίονα. Ο αρχιτέκτονας της Γαλλικής Αρχαιολογικής Σχολής στην Αμαθούντα Τ. Kozelj (2003, 348) σημειώνει το πλάτος αυτό σε 10μ. σε άρθρο του στο *Τρίτο Πανελλήνιο Συνέδριο Λιμενικών Έργων*.

Οι τρεις λιμενοβραχίονες ήταν κατασκευασμένοι με αποβάθρα στην εσωτερική τους πλευρά και κυματοθραύστη από αδρά εργασμένους ογκόλιθους στην εξωτερική τους (Εικ. 75, 76). Το πλάτος τους ήταν 11μ. στον ανατολικό και τον δυτικό λιμενοβραχίονα και 18μ. στο νότιο. Στην νότια απόληξη του ανατολικού βραχίονα, στο τμήμα που καταλήγει στην είσοδο υπάρχει στο εσωτερικό (δυτικά) διαπλάτυνση. Για τη δημιουργία της κατασκευής αυτής χρησιμοποιήθηκε υλικό από κάποιο κυκλικό κτίριο (Empereur & Verlinden 1987, 11· *ARDA* 1987 [για 1986], 50). Παρόμοια ενισχυτική εξέδρα εντοπίστηκε και στη δυτική από-

ληξη του νότιου λιμενοβραχίονα (Εικ. 79). Και στις δύο περιπτώσεις είναι εντυπωσιακή η τοποθέτηση των κυβολίθων σε στρώσεις μπατικών και δρομικών αν και στην εξέδρα του ανατολικού λιμενοβραχίονα αυτό γίνεται με λιγότερη επιτυχία (Εικ. 80).

Οι τρεις λιμενοβραχίονες προστατεύονται στην εξωτερική τους πλευρά από κυματοθραύστη κατασκευασμένο από μεγάλους, αδρομερώς εργασμένους ογκόλιθους. Για την επίτευξη αποτελεσματικότερης προστασίας στη νοτιοδυτική γωνία, η οποία δεχόταν την μεγαλύτερη καταπόνηση από τους επικρατούντες νοτιοδυτικούς ανέμους, η κατασκευή εμφανίζεται ιδιαίτερα ενισχυμένη και πλατύτερη, με το πλάτος αυτό να μειώνεται προς τα βόρεια και τα ανατολικά.

Στην παραλία εντοπίστηκαν τα ίχνη του τείχους της πόλης, πλάτους 1.8μ., κατασκευασμένου με κυβόλιθους στις εξωτερικές πλευρές και εσωτερικό γέμισμα. Το τείχος παρακολουθείται υποβρυχίως μέχρι που χάνεται ανάμεσα στους λίθους των δύο λιμενοβραχιόνων (Εικ. 89, βλ. αναπαράσταση στην Εικ. 85). Έτσι, είναι προφανές ότι συνέχιζε και επάνω τους, προσδίδοντας στο λιμάνι τον τύπο του «κλειστού λιμένος», ο οποίος περιλαμβανόταν στην οχύρωση της πόλης. Ο T. Kozelj (2003, 347-348) εκτιμά τα μήκη των τειχών επί των λιμενοβραχιόνων σε 50μ. στον δυτικό, 130μ. στον νότιο και 170μ. στον ανατολικό.

Για την κατασκευή των λιμενοβραχιόνων χρησιμοποιήθηκαν 5000 περίπου κυβόλιθοι που τοποθετήθηκαν, αναλόγως της μορφολογίας του βυθού, σε ύψος μέχρι οκτώ στρώσεων (στην περιοχή της εισόδου). Οι κυβόλιθοι που χρησιμοποιήθηκαν έχουν μήκος 3μ., πλευρά τετράγωνης διατομής 0.60-0.70μ. (1μ. στην περιοχή της ιδιαίτερα ενισχυμένης εισόδου) και ζυγίζουν γύρω στους 3 τόνους ο καθένας (Εικ. 77-82). Ο εντοπισμός ενός μολύβδινου πελεκίνου συνδέσμου, βάρους 54χλγ. και μήκους πέραν των 0.30μ. ερμηνεύτηκε ως ένδειξη ότι η τελευταία στρώση των κυβολίθων αρμοζόταν με συνδέσμους (Εικ. 86). Τόσο οι σύνδεσμοι όσο και οι λίθοι της στρώσης αυτής πιστεύεται από τους ανασκαφείς ότι λεηλατήθηκαν μετά την εγκατάλειψη του λιμανιού και την πτώση της θαλάσσιας στάθμης, στη διάρκεια των Ρωμαϊκών και των πρώιμων Χριστιανικών χρόνων (Empereur & Verlinden 1987, 15, βλ. παρακάτω).

Για την τοποθέτηση των κυβολίθων χρησιμοποιήθηκε ανυψωτικό μηχάνημα (γερανός) από το οποίο ανηρτούντο για την τοποθέτησή τους στον βυθό, όπως μαρτυρά η ύπαρξη αγκώνων (Εικ. 83) στις στενές πλευρές τους, προκειμένου να στερεώνεται το σχοινί ανάρτησης. Αναπαράσταση του μηχανισμού αυτού έχει προτείνει ο αρχιτέκτονας της Γαλλικής Αρχαιολογικής Σχολής T. Kozelj (Εικ. 84). Το σύνολο του υλικού που χρησιμοποιήθηκε (φυσικοί ογκόλιθοι και κυβόλιθοι) προέρχεται από λατομεία της γύρω περιοχής.

Οι λιμενοβραχίονες ήταν κτισμένοι με κυβόλιθους στην εσωτερική πλευρά και με τους ογκόλιθους του κυματοθραύστη στην εξωτερική. Ανάμεσα τους υπήρχε γέμισμα από αργούς λίθους μεσαίων διαστάσεων και λατύπες από τα λατομεία της περιοχής, από όπου προέρχεται το λίθινο υλικό, εργασμένο και μη, το οποίο χρησιμοποιήθηκε στο λιμάνι. Σε αναπαράσταση που δίνει ο T. Kozelj (2003, 48, εικ. 11, βλ. Εικ. 85) η εικόνα εμφανίζεται διαφορετική με τους λιμενοβραχίονες να έχουν δύο πλευρές με κυβόλιθους με γέμισμα μεταξύ τους και ο κυματοθραύστης φαίνεται εξωτερικά της κατασκευής.

Μία δεύτερη εσωτερική είσοδος στα βορειοδυτικά οδηγούσε πιθανότατα στην εσωτερική λεκάνη, η οποία είχε προφανώς ενταχθεί στο συγκεκριμένο λιμενικό σύμπλεγμα, μεριζόμενη τον στρατιωτικό, τον εμπορικό ή και μικτό ρόλο (βλ. Εικ. 71).

Στο μέσον περίπου της λεκάνης με άξονα ανατολικά - δυτικά εντοπίστηκαν από τους ανασκαφείς δύο σειρές με πλάκες από παραλιακό ιζηματογενές πέτρωμα (beach rock). Η ζώνη αυτή φαίνεται να σχετίζεται με έξι πηγάδια που εντοπίστηκαν στα βόρεια της, τα τρία εντός της λιμενολεκάνης, τα οποία και ανασκάφηκαν. Στα πηγάδια αυτά, κτιστά στην κατασκευή τους από υλικό σε δεύτερη χρήση, ανασκάφηκε ομοιογενής χρονολογικά κεραμική του τέλους του 6^{ου}-αρχών του 7^{ου} αι. μ.Χ., ως επίσης και κάποια όστρακα χρονολογούμενα στον 3^ο αι. μ.Χ. (Empereur & Verlinden 1987, 156-18). Η ερμηνεία των ανασκαφών είναι ότι η ζώνη με τις πλάκες αποτελεί μάλλον το όριο της παραλίας όταν για κάποιο λόγο υπήρξε πτώση της θαλάσσιας στάθμης ή τεκτονική κίνηση ώστε το σημείο αυτό να αποτελέσει την παραλία κάποια χρονική στιγμή μετά τους πρώτους αιώνες μ.Χ. Τότε δημιουργήθηκαν τα πηγάδια στην παραλία με ίχνη γλυκού νερού μέχρι σήμερα, των οποίων η χρήση διακόπηκε απότομα, μάλλον εξαιτίας των αραβικών επιδρομών. Ίσως ακριβώς η γεωλογική αστάθεια να ερμηνεύει και την γρήγορη εγκατάλειψη του λιμανιού που πριν καν την ολοκλήρωση του ή αμέσως μετά από αυτήν, εάν μάλιστα συνδυασθεί με τη θεμελίωση στον αμμώδη βυθό (Raban 1995, 161).

Στο άρθρο του αρχιτέκτονα της ανασκαφής T. Kozelj (2003, 347-348), αναφέρονται τρία ακόμη κατασκευαστικά στοιχεία του λιμανιού, τα οποία δεν αναφέρονται στους άλλους συγγραφείς. Πρώτον, η ύπαρξη καναλιού καθαρισμού στο μέσον του νότιου λιμενοβραχίονα, μήκους 20μ. περίπου, που θυμίζει αντίστοιχο στοιχείο στον ανατολικό λιμενοβραχίονα της Πάφου (βλ. Στ.2.4). Δεύτερον, η απόδοση στον ανατολικό λιμενοβραχίονα εμπορικής χρήσης για φορτοεκφόρτωση προϊόντων, πιθανόν λόγω της διαπλάτυνσης/εξέδρας στο νότιο άκρο του. Και τρίτον, η ύπαρξη δέκα νεωσοίκων για τη φύλαξη τριάντα πλοίων. Παραθέτει μάλιστα και σχετική αναπαράσταση (Εικ. 85), από την οποία μπορεί κανείς να συ-

μπεράνει ότι η είσοδος των νεωσοίκων βρισκόταν στο όριο της θεωρούμενης Παλαιοχριστιανικής παραλίας. Παρά το ότι θα μπορούσαν κάλλιστα να ισχύουν τόσο η χρήση του ανατολικού μώλου, όσο και η ύπαρξη νεωσοίκων, ίσως η τοποθέτησή τους στη συγκεκριμένη θέση, χωρίς να αναφέρονται υποστηρικτικά ανασκαφικά στοιχεία να ήταν παρακινδυνευμένη, καθώς ακυρώνει πλήρως τη χρήση της εσωτερικής λεκάνης που από τα δεδομένα φαίνεται να υφίσταται στα Ελληνιστικά χρόνια. Επιπλέον, στο πλάτος των 100μ. του λιμανιού οι δέκα νεώσοικοι θα είχαν πλάτος 10μ. περίπου ο καθένας. Συνεπώς δεν μπορεί να χωρούσαν από τρία σκάφη έκαστος με δεδομένο ότι το πλάτος των πολεμικών πλοίων της Κλασικής περιόδου εκτιμάται γύρω στα 6μ. και στην ύστερη Κλασική περίοδο, οπότε οικοδομείται το λιμάνι, τα μεγέθη των σκαφών αυξάνονται (Casson 1971 και 1994· Morrison & Williams, 1968· Blackman 1968 και 1999). Η ύπαρξη νεωσοίκων θα ήταν περισσότερο αναμενόμενη σε κάποιο σημείο της εσωτερικής λεκάνης για λόγους ασφαλείας. Επιπλέον, η χρήση του ανατολικού λιμενοβραχίονα ως εμπορικής αποβάθρας πραγματικά θα ήταν λογική εάν η διαπλάτυνση αποδεικνυόταν από τα αρχαιολογικά δεδομένα ότι είχε μια τέτοια χρήση (π.χ. παρουσία εμπορικής κεραμικής) και δεν έγινε για κατασκευαστικούς λόγους, όπως η ενίσχυση της εισόδου κατ' αντιστοιχία με την εξέδρα στα δυτικά της απόληξης του νότιου λιμενοβραχίονα στην ίδια περιοχή. Το ίδιο ισχύει γενικά για τη χρήση της λιμενολεκάνης.

Σχετικά με την χρονολόγηση της κατασκευής του λιμενικού έργου οι ανασκαφείς, με τα δεδομένα της πρώτης και της δεύτερης ανασκαφικής περιόδου προτείνουν το τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. ή τις αρχές του 3^{ου} αι. π.Χ., βασισμένοι στην κεραμική που περιλάμβανε ντόπια παραγωγή, αντίστοιχη της οποίας βρέθηκε σε στρώμα καταστροφής στην ακρόπολη, χρονολογούμενο μεταξύ 310 και 300 π.Χ., καθώς και εισηγμένη, για την ακρίβεια ροδιακούς αμφορείς (mushroom lib), αντίστοιχης χρονολόγησης. Έτσι, συμπεραίνουν ότι η κατασκευή του λιμανιού σχετιζόταν με την κατάληψη της Κύπρου είτε από τον Πτολεμαίο Α΄ είτε από τον Δημήτριο Πολιορκητή. Και οι δύο θα είχαν συμφέρον να εξασφαλίσουν με ένα τέτοιο έργο ασφαλές ορμητήριο για τον στόλο τους που θα απειλούσε τον αντίπαλο. Αυτό θα εξηγούσε το μέγεθος του εγχειρήματος και την σπουδή στην κατασκευή του, ενώ η περιορισμένη είσοδος (20μ.) θα συνηγορούσε περισσότερο σε ένα στρατιωτικό παρά εμπορικό χαρακτήρα. Από φυσικές αιτίες, όπως η επίχωση εξαιτίας της μη λήψης σχετικής πρόνοιας ή για πολιτικούς λόγους το λιμάνι εγκαταλείφθηκε αμέσως μετά την ολοκλήρωσή του, εάν αυτή συντελέστηκε ποτέ, όπως δείχνει η ομοιογένεια της κεραμικής και η σπανιότητα μη κεραμικών ευρημάτων, (Empereur & Verlinden 1987, 15). Στο άρθρο του J.-Y. Empereur

(1995, 135-136) στο συνέδριο *Cyprus and the Sea*, το 1993, όταν είχε ολοκληρωθεί η έρευνα σημειώνει, αποδίδοντας την κατασκευή στον Δημήτριο Πολιορκητή τα εξής: «*Comme on l'a vu, l'abondante céramique récupérée dans les sondages le long des moles permet de dater la construction du port de la fin du IV^{ème} siècle avant J.C., a l'époque (en 316) où Antigone Gonatas, son fils Démétrios Poriorcète et leur marine, enlevèrent Chypre à Ptolémée Soter. En accord avec son père, ou après la disparition de celui-ci, le Poriorcète avait-il envisagé d'installer ici une forte base pour menacer les autres possessions de son ennemi? Toujours est-il que lorsque Ptolémée redevient maître de l'île en 294, le port ne semble plus en usage et, depuis, n'est plus fréquente que par les barques des pêcheurs*». Αναφέρεται προφανώς στον Αντίγονο Μονόφθαλμο και εννοεί 306 π.Χ. και όχι 316 π.Χ., αλλά είναι ξεκάθαρο ότι αποδίδει την κατασκευή του λιμανιού στον Δημήτριο Πολιορκητή. Μάλιστα, στη συνέχεια αναφέρει ότι έτσι ο Δημήτριος θα μπορούσε να απειλεί την πρωτεύουσα του αντιπάλου του που βρισκόταν σε δύο ημερονυκτίων απόσταση και για αυτό τον λόγο όταν ο Πτολεμαίος καταφέρνει να επικρατήσει το 294 π.Χ. δεν αφήνει να συνεχίσει να υφίσταται ο κίνδυνος, θέτοντας το λιμάνι σε αχρηστία ώστε στην περίπτωση που το ανακαταλάμβανε ο Δημήτριος να μην μπορεί να το χρησιμοποιήσει. Θεωρεί επιπλέον ότι οι Λαγίδες γενικά απέβλεπαν περισσότερο στην εκμετάλλευση της γεωργικής παραγωγής, της ξυλείας και των μεταλλευμάτων όσο διαρκούσε η κατοχή του νησιού, την οποία δεν έβλεπαν σε βάθος χρόνου, παρά στην καθιέρωση της αρχής τους με την κατασκευή έργων δημοσίων και θρησκευτικών κτιρίων κλπ. Αναρωτιέται μάλιστα γιατί μιας τέτοιας κλίμακας έργο, χωρίς αντίστοιχο αυτή την εποχή στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου να μην αποτελεί καύχημα του ίδιου του Πτολεμαίου και των διαδόχων του.

Αναμφισβήτητα το έργο του λιμανιού της Αμαθούντας αποτελεί ιδιαίτερο επίτευγμα τεχνικής σε μια καίρια στρατηγική θέση στον, ούτως ή άλλως, στρατηγικό χώρο της Κύπρου αυτή την περίοδο. Τα δεδομένα όμως της κεραμικής όπως περιγράφονται στις έως τώρα δημοσιεύσεις, καθώς δεν έχει ακόμη εκδοθεί η πλήρης δημοσίευση του λιμανιού και του υλικού του, εμφανίζονται να αφήνουν περιθώρια το έργο να μπορεί να χρονολογηθεί ως προς την περίοδο κατασκευής του ή τουλάχιστον ως προς την έναρξη των εργασιών για την κατασκευή του και πριν από την κατάληψη της Κύπρου από τον Δημήτριο. Η δε μη αναφορά του στις πηγές ίσως να είναι απλά ένα τυχαίο γεγονός, αφού πολύ γρήγορα τέθηκε εκτός λειτουργίας.

Το θέμα της χρονολόγησης του εξωτερικού λιμανιού της Αμαθούντας, σε σχέση με τα

αρχαιολογικά δεδομένα και τις ιστορικές πηγές, οι οποίες αναφέρονται στη συγκεκριμένη περίοδο, θα συζητηθεί ξανά στο κεφάλαιο Κεφ. Η της παρούσας μελέτης, καθώς υπάρχουν ενδείξεις ότι με τα ίδια αρχαιολογικά και ιστορικά δεδομένα θα μπορούσε να υποστηριχθεί και η χρονολόγηση αμέσως πριν από την κατάληψη της Κύπρου από τον Δημήτριο Πολιορκητή (306 π.Χ.) και η απόδοσή του σε ένα ευρύτερο λιμενικό πρόγραμμα θωράκισης της Κύπρου από τον Πτολεμαίο από την προτελευταία δεκαετία του 4^{ου} αι. π.Χ. μέχρι και την κατάληψη της Κύπρου από τον Δημήτριο το 306 π.Χ.

ΣΤ.5 ΚΙΤΙΟΝ

ΣΤ.5.1 Γενικά στοιχεία

Η πρωτεύουσα του βασιλείου του Κιτίου ταυτίζεται με την περιοχή στα δυτικά της μαρίνας της Λάρνακας, στον χώρο της *Παμπούλας*. Τα όρια του βασιλείου, όπως και για τα υπόλοιπα κυπριακά βασίλεια, δεν είναι γνωστά. Συνόρευε δυτικά με την Αμαθούντα και ανατολικά με τη Σαλαμίνα, με την οποία βρισκόταν σε συνεχή ανταγωνισμό, στη διάρκεια της Κυπροκλασικής περιόδου (Yon & Sznycer 1992 και 1993), εξαιτίας προφανώς του διαφορετικού «προσανατολισμού» των δύο πόλεων, του Κιτίου προς τους Πέρσες και της Σαλαμίνας προς την Ελλάδα. Στη διαμόρφωση και την εδραίωση της κατάστασης αυτής συνέτειναν πιθανότατα οικονομικοί παράγοντες. Αφ' ενός ο ανταγωνισμός για τη διαχείριση των πλουτοπαραγωγικών πηγών, όπως μαρτυρεί η κτήση του βασιλείου της Ταμασσού (μεταλλεία χαλκού) αρχικά από το Κίτιον και στη συνέχεια από τη Σαλαμίνα, κατόπιν αιτήσεως του βασιλιά Πνυταγόρα προς τον Αλέξανδρο (Αθην. *Δειπν.* IV 63)¹⁸³. Αφ' ετέρου ο εμπορικός συναγωνισμός δύο πόλεων-λιμανιών, κομβικών σημείων στο ναυτικό δρόμο που ένωνε την Αίγυπτο με το Αιγαίο, απέναντι ακριβώς από τη Συροπαλαιστίνη, σε συνάρτηση με την εμπορική τους δραστηριότητα, όπως μαρτυρεί η παρουσία τους στο μεγάλο λιμάνι του Πειραιά και αλλού (Yon 1995, 120-122 και 2004' βλ. επίσης Κεφ. Β.3).

Στην ευρύτερη περιοχή του Κιτίου ήκμασαν στην Ύστερη Εποχή του Χαλκού διάφοροι οικισμοί (Δρομολαξιά, Άρπερα, Κλαυδιά, Αραδίπου, Λιβιάδια, Πύλα, το ίδιο το Κίτιον, κλπ. βλ. Nicolaou 1976α, 10), με πιο γνωστό και ίσως σημαντικότερο τον οικισμό στη θέση Χαλά Σουλτάν Τεκκέ (Åström 1976-2001), ο οποίος χρησιμοποιούσε ως λιμάνι την αλυκή (Nicolaou 1976α, 9' Engvig & Åström 1975). Η σημερινή κλειστή λίμνη φαίνεται να είχε, στη συγκεκριμένη περίοδο, έξοδο στη θάλασσα, αποτελώντας ασφαλές εσωτερικό λιμάνι, όπως δείχνουν οι άγκυρες που έχουν εντοπιστεί στην περιοχή (Frost 1971, 397-409).

¹⁸³ «*Δούρις δ' ἐν ζ Μακεδονικῶν περὶ Πασίκυπρου λέγων τοῦ ἐν Κύπρῳ βασιλέως ὅτι ἄσωτος ἦν γράφει καὶ τάδε: "Ἀλέξανδρος μετὰ τὴν Τύρου πολιορκίαν Πνυταγόραν ἀποστέλλων ἄλλας τε δωρεὰς ἔδωκε καὶ χωρίον ὃ ἠτήσατο. Πρῶτερον δὲ τοῦτο Πασίκυπρος [ὁ] βασιλεύων ἀπέδοτο δι' ἄσωτιαν πενήτηκοντα ταλάντων Πυγμαλίῳνι τῷ Κιτιεῖ, ἅμα τὸ χωρίον καὶ τὴν αὐτοῦ βασιλείαν. Καὶ λαβὼν τὰ χρήματα κατεγήρασεν ἐν Ἀμαθούντι ᾧ"*»

Στο τέλος της Ύστερης Εποχής του Χαλκού (13^{ος} αι. π.Χ.) οι οικισμοί της περιοχής της αλυκής εγκαταλείφθηκαν, πιθανόν εξαιτίας της επίχωσης της εξόδου της στη θάλασσα (Nicolau 1976α, 12). Ένας νέος οικισμός στην περιοχή της *Παμπούλας*, φαίνεται ότι αντικατέστησε τον οικισμό του Χαλά Σουλτάν Τεκκέ. Σε αντίθεση με τη σύγχρονη ευθεία ακτογραμμή, στη νέα θέση υπήρχε την εποχή εκείνη ένας κόλπος, ο οποίος μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως νέο λιμάνι. Την αλλαγή της γεωμορφολογίας της περιοχής μελέτησε αρχικά ο Κ. Νικολάου παρουσιάζοντας σε χάρτες την εξέλιξη της ακτογραμμής από την αρχαιότητα (Nicolau 1976α, fig. 15-18) (Εικ. 90), ενώ πιο σύγχρονες γεωλογικές έρευνες (1996-97) έχουν αποδώσει περαιτέρω σχετικά στοιχεία για τις αλλαγές αυτές (Morhange *et al.*, 1999, 133-49 και 2000, 205-230) (Εικ. 91), που ενισχύουν σε γενικές γραμμές την άποψη του Κ. Νικολάου.

Αρχικά το Κίτιον οργανώθηκε ως μυκηναϊκή πόλη με κυκλώπεια τείχη, ιερά, διοικητικό κέντρο, εργαστήρια επεξεργασίας χαλκού κλπ., αλλά παρήκμασε γρήγορα στη διάρκεια του 11^{ου} αι. π.Χ., στο πλαίσιο των ταραγμένων συνθηκών της εποχής. Οικοδομικά λείψανα και ταφές αυτής της φάσης εντοπίστηκαν στην περιοχή της *Καθαρής* από ανασκαφές του Τμήματος Αρχαιοτήτων (Karageorghis 1976 και 1974-2003). Στην πόλη εγκαταστάθηκαν στις αρχές του 9^{ου} αι. φοίνικες έμποροι, πιθανότατα προερχόμενοι από την Τύρο, οι οποίοι ίδρυσαν έτσι την πρώτη αποικία δυτικά της Φοινίκης και μέχρι τα μέσα του αιώνα φαίνεται ότι ανέλαβαν την πολιτική εξουσία (Karageorghis 1976, 95-96).

Η συνέχεια της ιστορίας της πόλης διαιρείται σε δύο βασικές περιόδους, την πρώτη από την εγκατάσταση των Φοινίκων μέχρι την έναρξη της Κλασικής περιόδου και την Κλασική περίοδο μέχρι την δολοφονία, το 312 π.Χ. του τελευταίου βασιλιά του Κιτίου Πουμμιάθωνα από τον Πτολεμαίο (Διόδ. Βιβλ. XIX.79.4-5) και την καταστροφή των ναών της πόλης στην *Παμπούλα* και την *Καθαρή*. Στη δεύτερη περίοδο το Κίτιον βρίσκεται στην περσική σφαίρα επιρροής, εντασσόμενο, στην ευρύτερη ελληνο-περσική διένεξη, παρά το ότι στην Ιωνική Επανάσταση δεν διαφοροποιήθηκε από τα υπόλοιπα βασίλεια εναντίων των Περσών. Στη συνέχεια, όμως, συντάχθηκε σταθερά με τους Πέρσες για τους επόμενους δύο αιώνες, ώστε, ενώ δεν είναι βεβαιωμένη η υπόστασή του ως βασιλείου στην Αρχαϊκή περίοδο¹⁸⁴, φαίνεται ότι η υποστήριξη των Περσών του παρέσχε αυτή τη δυνατότητα

¹⁸⁴ Στο Πρίσμα του Εσσαρχαδώνος αναφέρεται το όνομα Kartihadast (=Νέα Πόλη στα φοινικικά), το οποίο αποδίδεται στο Κίτιον (Hill 1940, 108) αλλά υπάρχουν και αντίθετες απόψεις (βλ. Yon 1997, 11). Την ύπαρξη του βασιλείου, όμως φαίνεται να ενισχύει και ο εντοπισμός στο Κίτιον της Στήλης του Σαργώνος (Nicolau 1976β).

στη διάρκεια του 5^{ου} και 4^{ου} αι. π.Χ. (Yon 1997, 11). Εξαιτίας, της φιλοπερσικής του στάσης πολιορκήθηκε από τον Κίμωνα, ο οποίος πέθανε στη διάρκεια της πολιορκίας του (Θουκ. *Ιστ.* I.112.4). Συγκρούστηκε επίσης με τον Ευαγόρα της Σαλαμίνας, ο οποίος κατάφερε να το υποτάξει για ένα σύντομο διάστημα (388-387 π.Χ.), εγκαθιστώντας ως βασιλιά του τον Δημόνικο και διακόπτοντας τη φοινικική δυναστεία (Hill 1940, 133-134). Φαίνεται όμως ότι η κατάληξη αυτή δεν επήλθε εύκολα. Η βάση ενός τροπαίου, χρονολογούμενη στο 392 π.Χ., η οποία ανακαλύφθηκε στην περιοχή της *Παμπούλας*, το 1990, αναφέρεται στη ναυτική νίκη των σκαφών που απέπλευσαν από το λιμάνι του Κιτίου επί των Σαλαμινίων (Yon & Szynger 1992 και 1993). Τελικά, το Κίτιον ακολούθησε τα υπόλοιπα κυπριακά βασίλεια και τέθηκε υπό τον Αλέξανδρο, βοηθώντας τον στην κατάληψη της Τύρου. Στα χρόνια των Διαδόχων το Κίτιον εμφανίζεται να τάσσεται αρχικά με τον Περδίκκα και στη συνέχεια με τον Αντίγονο, και όχι με τον Πτολεμαίο, πιθανόν εξαιτίας του συνεχιζόμενου ανταγωνισμού με τη Σαλαμίνα. Ο Πτολεμαίος έδωσε τέλος στην κατάσταση αυτή, το 312 π.Χ. με την εκπόρθηση της πόλης και την καταστροφή του τείχους και των ναών της και την κατάργηση του βασιλικού οίκου. Έκτοτε, η πόλη συνεχίζει να υφίσταται και στην Ελληνιστική και Ρωμαϊκή περίοδο όπως μαρτυρούν επιγραφές αναφερόμενες σε δημόσια κτίρια και θεσμούς της Ελληνιστικής και αργότερα της Ρωμαϊκής περιόδου. Στα πρώτα χριστιανικά χρόνια έγινε έδρα επισκόπου, με πρώτο επίσκοπο τον Λάζαρο, αλλά οι σεισμοί που ταλαιπώρησαν τις υπόλοιπες κυπριακές πόλεις στη Ρωμαϊκή περίοδο, ιδιαίτερα αυτοί των μέσων του 4^{ου} αι. μ.Χ. σήμαναν την παρακμή της (Nicolau 1976α, 320-340).

Ως επιδέξιοι ναυτικοί και έμποροι οι Φοίνικες του Κιτίου και εκμεταλλεζόμενοι τις συγκυρίες κατάφεραν, στα μέσα του 5^{ου} αι. π.Χ., να προσαρτήσουν το βασίλειο του Ιδαλίου και στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ., να αγοράσουν το βασίλειο της Ταμασσού για την εκμετάλλευση του χαλκού τους (Nicolau 1976α, 321-325). Εκτός από τον χαλκό εξήγαν προϊόντα από την πλούσια ενδοχώρα του βασιλείου, όπως το λάδι, η παραγωγή του οποίου μαρτυρείται από ελαιοτριβείο του 3ου αι. π.Χ. που ανασκάφηκε στο Μαρί, τοποθεσία Κόπετρα, ξυλεία από τα δάση που τότε υπήρχαν γύρω από την περιοχή της Λάρνακας και αλάτι από τις παρακείμενες αλυκές (Yon 1994, 15 και Yon 1995, 121). Οι εισαγωγές αγαθών επιβεβαιώνονται από σφραγίδες αμφορέων από τη Θάσο, Χίο, Ρόδο, Κνίδο, κεραμική από την Αθήνα, Φοινίκη, Ρόδο, παστά ψάρια από την Αίγυπτο κλπ. Η εμπορική κίνηση της πόλεως συναντάται σε διάφορες αρχαίες πηγές, όπως ο Δημοσθένης (*Λάκρ.* 32-33) και ο Λυσίας (*Ανδ.* 26), καθώς και επιγραφές, οι οποίες αναφέρουν το Κίτιο σαν χώρο εμπορικής δραστηριότητας και τους Κιτιείς ως εμπόρους εγκαταστημένους σε διάφορα μέρη, όπως η Δή-

λος, η Δημητριάδα, η Ρόδος και ο Πειραιάς (Yon 1995, 120-121· Rouilloux 1988, βλ. Κεφ. Β.3).

Για τη διεκπεραίωση της έντονης ναυτικής δραστηριότητας των Κιτιέων στην Κλασική περίοδο, είναι φανερό ότι απαιτείτο η ύπαρξη λιμενικών έργων ώστε να διευκολύνεται η θαλάσσια εμπορική κίνηση από και προς την πόλη, αλλά και για να τηρείται ο πολεμικός στόλος, ο θεματοφύλακας του θαλάσσιου εμπορίου, της πολιτειακής υπόστασης και δύναμης και της συμμετοχής στο ευρύτερο πολιτικοστρατιωτικό γίγνεσθαι της Ανατολικής Μεσογείου. Μολαταύτα, όπως έχει ήδη αναφερθεί, η ακτογραμμή της περιοχής του Κιτίου έχει αλλάξει δραστικά από την αρχαιότητα (βλ. παραπάνω), με την επέκταση της χέρσου προς τη θάλασσα, ώστε οι όποιες λιμενικές εγκαταστάσεις θα πρέπει να αναζητούνται πλέον στη στεριά κάτω από τον σύγχρονο πολεοδομικό ιστό. Κανένα ίχνος δεν έχει εντοπιστεί από το εμπορικό λιμάνι. Η Γαλλική Αρχαιολογική Αποστολή στο Κίτιον, η οποία διεξάγει ανασκαφές στην περιοχή της Παμππούλας από το 1975 (*Kition-Bamboula*, 1982-1993· Yon 1997 με σχετική βιβλιογραφία), εντόπισε στα βόρεια του λόφου της Παμππούλας, τα κατάλοιπα έξι νεωσοίκων (Yon 1993β, 1994, 1995 και 2000· Yon *et al.*, 1996· Callot 1995 και 1997). Η ανασκαφή όμως δεν έχει προχωρήσει περαιτέρω ώστε, πέραν των νεωσοίκων, δεν έχει επισημανθεί το σύνολο της λιμενολεκάνης ώστε να υπάρξουν ασφαλή στοιχεία για τη μορφή και το μέγεθός της, αν και μπορούν ήδη να εξαχθούν κάποια συμπεράσματα γενικής φύσεως.

Στ.5.2 Αρχαίες πηγές και νεότερες μαρτυρίες για το λιμάνι του Κιτίου

Οι αρχαίες πηγές, πλην του Στράβωνα και του απόκρυφου ευαγγελίου *Περίοδοι και μαρτύριον του αγίου Βαρνάβα του αποστόλου*, όπου γίνεται μια έμμεση αναφορά δεν διασώζουν κάποια επισημάνση σχετικά με το λιμάνι του Κιτίου. Ο Στράβων (*Γεωγρ.* XIV.6.3) αναφέρει μετά την ακρωτήρι Πηδάλιον (Κάβο Γκρέκο): «...εἶτα κολπῶδης καὶ τραχῆς παράπλους ὁ πλείων εἰς Κίτιον ἔχει δὲ λιμένα κλειστόν». Η σημερινή μορφολογία της περιοχής, όπου εντοπίστηκαν οι νεώσοικοι και η απόδοση των καταλοίπων του λιμανιού από περιηγητές των τελευταίων αιώνων (βλ. παρακάτω) δείχνει πράγματι στη συγκεκριμένη θέση την ύπαρξη ενός έλους που επικοινωνούσε με τη θάλασσα, δια μέσου ενός διαύλου. Αγνοώντας, όμως, την μορφή της αρχαίας ακτογραμμής, δεν είναι σαφές εάν επρόκειτο για «κλειστό λιμένα» ελληνικού τύπου (Raban 1995, 163) ή «κώθωνα» φοινικικού τύπου (Frost 1995, 15-20). Ως πιθανά ίχνη τειχών που περιέβαλλαν το λιμάνι ή λιμενικά έργα α-

ναφέρονται από τους L.P. di Cesnola, J. Myres και Κ. Νικολάου, στα νότια της περιοχής του μοναστηριού του Αγ. Ιωσήφ (βλ. παρακάτω). Στη νότια πλευρά τους οι νεώσοικοι που έχουν αποκαλυφθεί απολήγουν σε ενιαίο τοίχο ενισχυμένο με αντηρίδες εσωτερικά και εξωτερικά, αλλά δεν έχει διασαφηνισθεί κατά πόσον επρόκειτο για τείχος που απομόνωνε τη λιμενολεκάνη. Η αναφορά, του Στράβωνα υποδεικνύει τη μορφή του λιμανιού στη Ρωμαϊκή περίοδο. Η συνέχεια της κεραμικής από την Κλασική μέχρι και το τέλος της Ρωμαϊκής εποχής δείχνει ότι ο Στράβων αναφέρεται στο ίδιο λιμάνι που εξυπηρετούσε το Κίτιον τον 5^ο και 4^ο αι. π.Χ. (Yon 2000, 111-113)

Η υπόσταση του λιμανιού του Κιτίου μπορεί να υποθεθεί, επίσης, από το απόσπασμα του απόκρυφου ευαγγελίου για τον βίο του Αγίου Βαρνάβα, όπου αναφέρεται σχετικά: «*Ἀναχθέντων δὲ ἡμῶν ἐν πλοίῳ ἀπὸ Κιτιέων, ἦλθομεν ἐπὶ Σαλαμίην...*» (Περ. Βαρν. 22). Για να υπάρχει ναυτική επικοινωνία μεταξύ των δύο πόλεων, προτιμητέα προφανώς από τη χερσαία διαδρομή, είναι λογικό να υποθεθεί η ύπαρξη λειτουργούντων λιμανιών στις δύο πόλεις, αν και για την περίπτωση της Σαλαμίνας η συγκεκριμένη υπόθεση δεν είναι εξίσου απλή όσο για το Κίτιον (βλ. Κεφ. Στ.6.2).

Ἐνδειξη για το πολεμικό λιμάνι του Κιτίου αποτελεί και η μαρμάρινη βάση του τροπαίου που αποκαλύφθηκε το 1991, προερχόμενη πιθανότατα από την περιοχή της Παμπούλας (Yon & Sznycer 1992 και 1993). Η βάση φέρει επιγραφή που διαβάζεται κατά τον M. Sznycer ως εξής: «*This trophy (is) what Milkyaton, king of Kition and of Idalion, son of Ba'alrom, and all the people of Kition, erected for their lord, Ba'al-'Oz. When our enemies and their auxiliaries the Paphians went forth to do battle against us, on the day of the month Zyb, in the first year of his reign over Kition and Idalion, the [ar]my (?) of the men of Kition went forth to do battle with them in this place, next to the sea (?) where I built it (the trophy). And Ba'al-'Oz gave to me and to all the people of Kition [stren]gth and we achieved victory over all our enemies and their auxiliaries the Paphians. Then I and all the people of Kition erected this trophy to my lord Ba'al-'Oz, for he listened to their voice. May he bless them*» (Yon & Sznycer 1992, 161). Εάν πράγματι η επιγραφή αναφέρεται σε ένα ναυτικό τρόπαιο και προέρχεται από την περιοχή της Παμπούλας, όπως προτείνεται στα δύο σχετικά άρθρα, τότε είναι πιθανόν να ανατέθηκε στο λιμάνι από όπου αναχώρησαν τα πολεμικά πλοία για να επιτύχουν την νίκη (Yon 1997, 13), συνεπώς σχετίζεται με το λιμάνι των αποκαλυφθέντων νεωσοίκων.

Ένδειξη για τη θέση του λιμανιού στην περιοχή ίσως υπονοούν και οι άγκυρες¹⁸⁵ (πέραν των 100) που εντοπίστηκαν στους χώρους των ναών και των προσκισμάτων τους, στη γειτονική περιοχή της *Καθαρής* (Frost 1985, 281-321), μολονότι η χρονολόγηση τους προηγείται της Κλασικής περιόδου (13^{ος} -8^{ος} αι. π.Χ.). Κάποιες από αυτές είναι ημιτελείς (Frost 1985, 295), γεγονός που υποδεικνύει την κατασκευή τους στην περιοχή. Δεν θα ήταν παράλογο να υποτεθεί ότι ένα εργαστήριο κατασκευής αγκυρών δεν πρέπει να βρίσκεται σε μεγάλη απόσταση από το λιμάνι, ανεξάρτητα από την μορφή του στην περίοδο λειτουργίας των ναών. Ιδιαίτερα, μάλιστα, εφόσον φαίνεται ότι το λιμάνι αυτό επιζεί σίγουρα στην ίδια περιοχή τουλάχιστον μέχρι τον 4^ο αι. π.Χ., οπότε χρονολογούνται οι τελευταίες φάσεις των νεωσοίκων. Την ίδια ένδειξη παρέχει και η παρουσία των ακιδογραφημάτων με παραστάσεις πλοίων στον βωμό του Ναού 4 (11^{ος} αι. π.Χ.) και στον νότιο τοίχο του Ναού 1 (12^{ος} αι. π.Χ.), ο οποίος παρέμεινε εμφανής μέχρι την καταστροφή του Κιτίου (Basch & Artzy 1985, 322-336). Και σε αυτή την περίπτωση η ναυτικοί, οι οποίοι πιθανότατα έφτιαξαν τα συγκεκριμένα ακιδογραφήματα κατευθύνθηκαν στους ναούς από το κοντινό λιμάνι. Τις υποθέσεις αυτές αποδεικνύει τελικά η κεραμική που εντοπίστηκε στη διάρκεια των ανασκαφών των νεωσοίκων του Κιτίου, χρονολογούμενη ήδη από τον 13^ο αι. π.Χ. (βλ. παρακάτω). Αντίστοιχα την ύπαρξη ενός ανοικτού αγκυροβολίου πριν από την Κλασική περίοδο επιβεβαίωσαν τα αποτελέσματα των γεωλογικών ερευνών του 1996-1997 (Yon 2000, 111; Morhange *et al.*, 1999 και 2000).

Η αλλαγή της ακτογραμμής εξαιτίας της απόθεσης άμμου στην παραλία από τους ανατολικούς κυματισμούς, έθεσε σε κάποια στιγμή μετά τον Στράβωνα, εκτός λειτουργίας το λιμάνι του Κιτίου. Η διαδικασία της επίχυσής του, επιτάθηκε μάλλον από τους σεισμούς του 4^{ου} αι. μ.Χ., εφόσον η κοντινή ανατολική ακτή της Κύπρου υπέστη μέχρι και βύθιση όπως αναφέρει ο Ι. Μαλαλάς (12.415) για τη Σαλαμίνα (βλ. Κεφ. Στ.6.1' Nicolaou, 1976β, 80). Κατ' αυτό τον τρόπο, το λιμάνι μετατράπηκε βαθμιαία σε έλος, το οποίο αναφέρουν συχνά οι μεσαιωνικοί περιηγητές, οι οποίοι χρησιμοποιούσαν τον κόλπο της Λάρνακας ως αγκυροβόλιο στο ταξίδι τους προς τους Αγίους Τόπους. Οι σχετικές αναφορές, συγκεντρωμένες στο έργο του Κ. Νικολάου για την τοπογραφία του αρχαίου Κιτίου (Nicolaou, 1976α, 71-85), συντείνουν όλες στην ύπαρξη ενός ευρύτερου έλους με μια λίμνη στα βόρεια του λόφου της Παμπούλας. Η λίμνη αυτή φαινόταν ότι επικοινωνούσε παλαιότερα με

¹⁸⁵ Ο V. Karageorghis (1976, 99-100) θεωρεί ότι οι άγκυρες ήταν από την αρχή κατασκευασμένες για να χρησιμοποιηθούν ως αφιερώματα.

τη θάλασσα όπως έδειχναν τα κατάλοιπα ενός διαύλου. Τη συγκεκριμένη εικόνα αποτύπωσαν σε σχέδιά τους τρεις περιηγητές του 18^{ου} αιώνα, ο R. Pococke (1738), ο C. Niebuhr (1766) και ο G. Mariti (1767 και 1787) (βλ. Εικ. 92, 93, 94 και 95 αντίστοιχα). Η κατάσταση αυτή διαφοροποιήθηκε το 1879, όταν οι Βρετανοί, που μόλις είχαν καταλάβει την Κύπρο, αποφάσισαν να αποξηράνουν την ελώδη περιοχή για λόγους υγιεινής. Για την προμήθεια του υλικού πλήρωσης του έλους έγινε εκσκαφή η οποία κατέστρεψε σχεδόν πλήρως τον λόφο της *Παμπούλας*, και όσες αρχαιότητες υπήρχαν εκεί. Τις εργασίες παρακολούθησε ο Ohnefalsch-Richter, ο οποίος μελέτησε τα ευρήματα που προέκυψαν (Ohnefalsch-Richter 1893). Ανάμεσά τους αναφέρονται και δύο πιθανές άγκυρες (Bailey 1969, 37). Παρόμοιες εργασίες επαναλήφθηκαν και το 1914, με αποτέλεσμα την πλήρη αλλαγή στην μορφολογία της αρχαίας ακτογραμμής, πράγμα που επέτεινε ακόμη περισσότερο η σύγχρονη οικοδομική δραστηριότητα.

Μια επιμήκης ράχη ανατολικά του μοναστηριού του Αγ. Ιωσήφ αναφέρεται από τον L.P. di Cesnola ως τμήμα της οχύρωσης ή των λιμενικών κατασκευών, ενώ αναφέρει ότι το μοναστήρι είναι κτισμένο πάνω σε ένα τμήμα του λιμενοβραχίονα (Cesnola 1877, 49). Ο J. Myres (1945, 85) επισημαίνει στην ίδια περιοχή ένα μεγάλο τοίχο και μια συγκέντρωση κυβολίθων, θεωρώντας ότι πρέπει να αποτελούν τμήμα του τείχους. Ο Κ. Νικολάου εικάζει ότι πρόκειται μάλλον για τμήμα του τείχους, το οποίο κατευθυνόταν νότια από το λιμάνι προς τη θάλασσα για την εξασφάλισή του, ενώ θεωρεί ότι ο μεγάλος τοίχος του J. Myres αποτελεί ίσως αποβάθρα του λιμανιού (Νικολάου 1976α, 59). Την άποψη του Νικολάου φαίνεται να επιβεβαιώνει και το σχετικό απόσπασμα από τον Α. Σακελλάριο (1890, 32):

«...ὁ δὲ λιμὴν ἦτο ἢ νοτιανατολικῶς τοῦ Λάρνακος κειμένη λίμνη παρὰ τὴν μονὴν τοῦ Ἁγίου Ἰωσήφ τῶν δυτικῶν καλογραιῶν, ἢ ἐσχάτως τῷ 1880 ὑπὸ τῶν Ἄγγλων καταχωθεῖσα, ἐν ᾧ τούναντίον ἔπρεπε διὰ μηχανῶν νὰ τὴν ἀνασκάψωσι καὶ νὰ ἐπαναγάγωσι τὸν λιμένα εἰς τὴν ἐπὶ Στράβωνος καὶ ἔτι καλλιτέραν κατάστασιν. Ἐν δὲ τοῖς ἀγροῖς τοῖς κειμένοις ἀνατολικῶς τῆς μονῆς ταύτης σώζονται εἰσέτι μεγάλοι λίθοι, πιθανῶς ἀνήκοντες εἰς τὴν προκυμαίαν τοῦ λιμένος. Ἡ δὲ παλαιὰ τοῦ λιμένος παραλία φαίνεται ἔτι συνισταμένη ἐκ συνεχοῦς σειρᾶς βράχων, συγκειμένων ἐκ χαλίκων ὑπὸ τοῦ χρόνου συμπηχθέντων. Ταύτην δ' ὁ Ποκκόκιος καὶ ἄλλοι ἐθεώρησαν ὡς βάσεις τοῦ παλαιοῦ τείχους τῆς πόλεως. Λείψανα δὲ τῶν τειχῶν αὐτοῦ σώζονται ἔτι μικρὸν ὑπὲρ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς γῆς εἰς τὰ βορειανατολικά τῆς ῥηθείσης μονῆς».

Η κατάσταση της περιοχής φαίνεται σε αεροφωτογραφία του 1963 όπου διακρίνονται τα κατάλοιπα του καναλιού που αποτελούσε προφανώς τον διάυλο επικοινωνίας με τη θά-

λασσα (Εικ. 96), ενώ σε δορυφορική εικόνα, από το Google Earth (Εικ. 97) φαίνεται η σημερινή κατάσταση της περιοχής, μετά την ανασκαφή των νεωσοίκων. Φωτογραφίες του καναλιού δημοσίευσε ο Κ. Νικολάου (ο.π.)

ΣΤ.5.3 Οι νεώσοικοι του Κιτίου

Οι ανασκαφές της Γαλλικής Αρχαιολογικής Αποστολής από το 1987 μέχρι το 1998 έφεραν στο φως κατάλοιπα ενός συγκροτήματος των νεωσοίκων του πολεμικού λιμανιού, στα νότια του λόφου της Παμπούλας, πίσω από τα γήπεδα αντισφαίρισης. Η ολοκλήρωση της ανασκαφής του συγκροτήματος το 1998 είχε σαν αποτέλεσμα την διασάφηση της ιστορίας του λιμανιού του Κιτίου κατά ένα μεγάλο μέρος (Εικ. 98, 99, 100).

Το συγκρότημα ορίζεται στα νότιά του από ένα ενιαίο τοίχο, με κατακόρυφες αντηρίδες στην εσωτερική και την εξωτερική πλευρά του¹⁸⁶ (Εικ. 106). Ο τοίχος έχει κατεύθυνση ανατολικά - δυτικά και σε αυτόν καταλήγουν έξι κεκλιμένα επίπεδα ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών (γλίστρες), με άξονα βόρεια - νότια (Εικ. 101, 102). Οι κατασκευές αυτές δεν εφάπτονται στον τοίχο, αλλά αφήνουν ένα διάδρομο μεταξύ του νότιου άκρου τους και του τοίχου αυτού. Ανάμεσα στα κεκλιμένα επίπεδα εντοπίστηκαν οι βάσεις, με τη μορφή κτιστού τοίχου, όπου εδράζονταν οι κίονες στήριξης της οροφής. Για τους έξι νεώσοικους εντοπίστηκαν τα κατάλοιπα ή τα ίχνη από επτά σειρές με επτά βάσεις η κάθε μία, συμμετρικά τοποθετημένες (Εικ. 102, 105). Οι βάσεις απέχουν μεταξύ τους 6μ. από άξονα σε άξονα (κατά μήκος) και έχουν πλάτος 0.80μ., συνεπώς το καθαρό πλάτος κάθε νεώσοικου ήταν 5.2μ. στο δάπεδό του.

Τους νεώσοικους στέγαζε δίρικτη στέγη, η οποία υποβασταζόταν από ξύλινους κίονες και καλυπτόταν με πήλινες κεράμους, τμήματα των οποίων εντοπίστηκαν στη διάρκεια της ανασκαφής. Οπές στις βάσεις των κίωνων ερμηνεύονται ως θέσεις για υποστηρίγματα των σκαφών (Εικ. 104) ενώ αντίστοιχα θυρίδες στις αντηρίδες του βόρειου κοινού τοίχου σχετίζονται ενδεχομένως με κάποιους μηχανισμούς διευκόλυνσης της ανέλκυσης/καθέλκυσης (Εικ. 103). Παρατηρήθηκαν τρεις κατασκευαστικές φάσεις. Στην πρώτη, η οποία χρονολογείται στο τέλος του 5^{ου} αι. π.Χ. κατασκευάστηκαν οι νεώσοικοι με το πλάτος των κεκλιμένων επιπέδων να φτάνει τα 1.80-1.90μ. και το μήκος τα 10.50-10.70μ., με κλίση 13%. Τα

¹⁸⁶ Τα κατασκευαστικά στοιχεία και μεγέθη, καθώς και η χρονολόγηση από την τελευταία δημοσίευση (Yon 2000)

επίπεδα στο κτισμένο τμήμα τους είναι κατασκευασμένα από πέτρα και η προέκτασή τους στην παραλία από πατημένη γη. Το κεντρικό τμήμα είναι υπερυψωμένο και σχηματίζονται δύο πλαϊνά επίπεδα στα οποία βρισκόταν προφανώς τοποθετημένες ξύλινες δοκοί που υποβάσταζαν κάθετα ξύλινα στοιχεία, επάνω στα οποία συρόταν η τρόπιδα του σκάφους (Εικ. 102). Στη δεύτερη φάση, χρονολογούμενη γύρω στο 375 π.Χ., δύο τοίχοι κτίστηκαν εκατέρωθεν των επιπέδων, είτε πετρόκτιστοι με συνδετικό κονίαμα από γύψο, είτε με πηλοπλίνθους. Το διάστημα μεταξύ τους συμπληρώθηκε με χώμα και πέτρες και πατημένη άργιλο, η οποία σχημάτιζε κυρτή επιφάνεια. Το ύψος αυξήθηκε ώστε κάλυψε τα κεκλιμένα επίπεδα της προηγούμενης φάσης. Το νέο πλάτος έφτανε τα 3μ. στα βόρεια (θάλασσα), στενεύοντας ελαφρά προς τα νότια και το νέο μήκος διαμορφώθηκε στα ~20μ. Με την αύξηση του ύψους προστέθηκε χώμα για την αύξηση και του ύψους του δαπέδου στα νότια. Η επιφάνειά του σκεπάστηκε με πλάκες και οριοθετήθηκε στα βόρεια από δύο σκαλοπάτια. Τέλος, η τρίτη φάση η οποία παρατηρήθηκε στον δυτικότερο από τους έξι νεώσοικους περιλάμβανε την περαιτέρω αύξηση του ύψους του κεκλιμένου επιπέδου, με τον ίδιο τρόπο και χρονολογείται στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ.

Το συνολικό μήκος των νεωσοίκων φτάνει τελικά στα 35-37μ., γεγονός που δείχνει την ομοιότητά τους με τους αντίστοιχους στη Ζέα του Πειραιά (Yon 1995, 127 και 2000, 113), σύμφωνα με την έρευνα των I. Δραγάτση και W. Dörpfeld, στο τέλος του 19^{ου} αιώνα (Δραγάτσης 1885· Δραγάτσης & Αγγελόπουλος 1899). Εν τούτοις, οι τελευταίες έρευνες (2001 κ.ε.) από το Δανικό Αρχαιολογικό Ινστιτούτο και την Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων στον ίδιο χώρο στην μαρίνα της Ζέας, δείχνουν ότι το αρχικό μήκος των νεωσοίκων του 5^{ου} αι. π.Χ. διπλασιάστηκε σε μια δεύτερη φάση του 4^{ου} αι. π.Χ. ώστε να φιλοξενούνται δύο τριήρεις, η μία μπροστά από την άλλη στον ίδιο νεώσοικο (Lonén 2005· βλ. επίσης: [www.zeaharbourproject.dk.]). Η διαπίστωση αυτή δεν αλλάζει την άποψη των ερευνητών σχετικά με την ομοιότητα των νεωσοίκων του Κιτίου με αυτούς του Πειραιά. Είναι δε, ιδιαίτερα ενδιαφέρον το ότι και στους νεώσοικους του Κιτίου παρατηρούνται δύο στην ουσία κύριες φάσεις στα τέλη του 5^{ου} αι. π.Χ. και στην αρχή του 4^{ου} αι. π.Χ., όπως και στον Πειραιά. Η ανάγκη για αναπροσαρμογή των νεωσοίκων δείχνει την αλλαγή των σκαφών αφ' ενός, ενώ η ταυτότητα των μεγεθών των νεωσοίκων του Κιτίου (~5.5X37μ.) με αυτούς του Πειραιά (~6X40/80μ.) δείχνει ότι οι αθηναϊκοί νεωτερισμοί σε σχέση με τις τριήρεις εξαπλώνονταν πολύ σύντομα στην Ανατολική Μεσόγειο και δη το αντίπαλο περσικό στρατόπεδο, στο οποίο φέρεται πιστό το Κίτιον, τη συγκεκριμένη περίοδο (Yon 2000, 113).

Στη διάρκεια των ερευνών στο κλασικό πολεμικό λιμάνι του Κιτίου εντοπίστηκαν επίσης

περαιτέρω στοιχεία για το ίδιο το λιμάνι. Η κεραμική που εντοπίστηκε στη βάση των κατασκευών για τη στήριξη των κίωνων δείχνει τη χρήση του χώρου ήδη από την Ύστερη Εποχή του Χαλκού, ως ανοικτού κόλπου, σύμφωνα με τα αποτελέσματα που έδωσε η ανάλυση των δειγμάτων των «καρότων», των γεωλογικών ερευνών. Στο τέλος του 5^{ου} αι. η οικοδόμηση των νεωσοίκων δείχνει «γεωλογικά» να συνοδεύεται από τη δημιουργία μιας κλειστής λεκάνης. Ο δραστήριος 4^{ος} αι. π.Χ. θα συνοδευτεί από αναπροσαρμογές στους νεώσοικους, προφανώς ακολουθώντας την εξέλιξη των τριήρων. Οι νεώσοικοι καταστράφηκαν τελικά, μαζί με το τείχος και τα ιερά της πόλης από τον Πτολεμαίο. Το λιμάνι σταμάτησε να χρησιμοποιείται ως πολεμικό, αλλά η κεραμική δείχνει τη συνέχιση της χρήσης του ως εμπορικού. Μάλιστα οι βόρειες βάσεις των κίωνων, αποτελώντας πλέον εμπόδιο στην προσέγγιση των σκαφών, διαλύθηκαν και το υλικό τους εντοπίστηκε να σκεπάζει τον πυθμένα του λιμανιού. Η χρήση του λιμανιού και η εμπορική κίνηση παρουσιάζει ιδιαίτερη έξαρση στους 1^ο και 2^ο αι. μ.Χ., όπως μαρτυρούν δείγματα αμφορέων από την Ισπανία, τη Βόρεια Αφρική (του τύπου της Τριπόλεως), την Αίγυπτο, την Κιλικία, την Ανατολική Ελλάδα και την ίδια την Κύπρο, καθιστώντας το Κίτιον ιδιαίτερο σταθμό στο θαλάσσιο εμπόριο της περιόδου (Yon 2000, 113).

Η παρουσία των νεωσοίκων του Κιτίου επαληθεύει την υπόθεσή για την ύπαρξή τους και στα υπόλοιπα λιμάνια της Κλασικής περιόδου της Κύπρου. Μαρτυρούν, ακόμη, και αρχαιολογικά την τεχνική γνώση, δυνατότητα και ικανότητα των κλασικών Κυπρίων για την κατασκευή λιμενικών έργων, τα οποία δεν μαρτυρούνται από άλλο κυπριακό λιμάνι πριν από το τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ.

Παραμένουν, όμως, ακόμη αναπάντητα ερωτήματα, όπως αυτό που αφορά τον τύπο του «κλειστού λιμένα» του Κιτίου. Λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι η λεκάνη αποκτά κλειστή μορφή ταυτόχρονα με την κατασκευή των νεωσοίκων (Yon 2000, 111), ενώ προηγουμένως αποτελούσε ανοικτό κόλπο/αγκυροβόλιο, θα μπορούσε να υποθεθεί βάσιμα ότι πρόκειται για «κλειστό λιμένα» αιγαιακού τύπου που δημιουργήθηκε εξαιτίας της κατασκευής λιμενοβραχιόνων. Εάν τα λείψανα που εντόπισε ο J. Myres (βλ. παραπάνω) αποτελούν λιμενικές κατασκευές, τείχη ή συνδυασμό των δύο μπορεί να αποδειχθεί μόνον με μελλοντική ανασκαφή. Είναι, πάντως, πιθανόν σύμφωνα με την ερμηνεία του Κ. Νικολάου στα συγκεκριμένα κατάλοιπα, να υπήρχαν τείχη που είτε έβαιναν επί των λιμενοβραχιόνων είτε περιέβαλλαν με κάποιο τρόπο το λιμάνι.

Η ναυτική δύναμη που συνδέεται με την παρουσία των νεωσοίκων καθορίζει την ιστορική πορεία του Κιτίου και την περσόφιλη στάση του από τον 5^ο μέχρι το τέλος του 4^{ου} αι.

π.Χ. Φανερώνει, γιατί το Κίτιον αποτέλεσε στόχο συνεχών επιθέσεων (Κίμων, Ευαγόρας, Πτολεμαίος) για την αποσόβηση, προφανώς, του κινδύνου που προκαλούσε η παρουσία του στόλου του και οι λιμενικές του εγκαταστάσεις ως χώρος φιλοξενίας, ενός σημαντικού κυπριακού, αλλά ανταγωνιστικού στόλου και ως βάση που μπορούσε να χρησιμοποιηθεί από το ναυτικό του Μεγάλου Βασιλέως. Επιπλέον, βοηθά στην πληρέστερη κατανόηση του γιατί το Κίτιον συντασσόταν με τους Πέρσες ώστε να διατηρεί την πολιτικοοικονομική δύναμη που του εξασφάλιζε ο στόλος του, αφού σε αντίθετη περίπτωση θα υποσκελιζόταν από τη γειτονική Σαλαμίνα που είχε σαφές προβάδισμα έναντι των υπόλοιπων βασιλείων. Συνεπώς, το Κίτιον έπρεπε να βρει αντίβαρο για να ανταπεξέλθει στον συναγωνισμό. Αυτό ερμηνεύει και το γιατί στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. θα συνταχθεί με τους αντιπάλους του Πτολεμαίου (βλ. περαιτέρω κεφ. Η).

ΣΤ.6 ΣΑΛΑΜΙΝΑ

ΣΤ.6.1 Γενικά στοιχεία

Το βασίλειο της Σαλαμίνας εκτεινόταν στην ανατολική ακτή της Κύπρου με την πρωτεύουσά του στα βόρεια της εκβολής του ποταμού Πεδιαίου. Η ίδρυσή της αποδίδεται στον τρωικό ήρωα Τεύκρο, γιο του Τελαμώνα, βασιλιά της ομώνυμης Σαλαμίνας στον Σαρωνικό Κόλπο (Στρ. *Γεωγρ.* XIV.6.3)¹⁸⁷. Οι απαρχές της πόλης ανάγονται στον 11^ο αι. π.Χ. και φαίνεται ότι αποτέλεσε διάδοχο πόλη της Έγκωμης, του βασικού αστικού κέντρου της Ύστερης Εποχής του Χαλκού στην ανατολική ακτή της Κύπρου. Η ίδρυση της Έγκωμης και της Σαλαμίνας, έχουν άμεση σχέση με τον κόλπο-λιμάνι που σχημάτιζε η έξοδος του ποταμού Πεδιαίου, από τον οποίο αναπτύχθηκε το εμπόριο του χαλκού με την Ugarit και τις απέναντι ακτές της Συροπαλαιστίνης (Karageorghis 1969, 13). Με τον χρόνο οι αποθέσεις του Πεδιαίου, άλλαξαν την μορφή της ακτογραμμής και «απομάκρυναν» τον κόλπο από την Έγκωμη. Έτσι, δημιουργήθηκε ανατολικότερα, κοντά στη νέα παραλία η Σαλαμίνα (Hill 1940, 11-12). Η πόλη κατονομάζεται στο Πρίσμα του Εσσαρχαδώνος τον 7^ο αι. π.Χ., ενώ τον πλούτο της στην Γεωμετρική και Αρχαϊκή περίοδο, δείχνουν τα πλουσιότατα ευρήματα των βασιλικών τάφων της περιόδου, με τις ομηρικές ταφές (Karageorghis, *Excavations in the necropolis of Salamis* I-IV). Εκτός του βασιλικού πλούτου, από τις ίδιες ταφές διαφαίνονται και οι έντονες σχέσεις με την Ελλάδα, όπως η ταφή μιας μάλλον ελληνίδας πριγκίπισσας στον Τάφο 1, αλλά και οι σχέσεις με την Αίγυπτο στον Τάφο 80, ο οποίος είναι τοιχογραφημένος με αιγυπτιαζούσα τεχνοτροπία.

Η Σαλαμίνα των Αρχαϊκών και Κλασικών χρόνων εκτείνεται βόρεια από την εκβολή του Πεδιαίου, και ανατολικά από τη μεγάλη νεκρόπολη¹⁸⁸, η οποία βρισκόταν σε χρήση από τον 11^ο αι. π.Χ. μέχρι και τον 7^ο αι. μ.Χ. Αναπτυσσόταν κυρίως γύρω από την περιοχή του λιμανιού που βρισκόταν μάλλον στο νότιο άκρο του υφάλου, ο οποίος συναντάται ~100μ. από τη σημερινή ακτή και επεκτείνεται για ~2 ν.μ. προς τα βόρεια (Karageorghis 1969, 16) (Εικ. 107).

¹⁸⁷ «εἴτ' Ἀχαιῶν ἀκτὴ, ὅπου Τεῦκρος προσωρμίσθη πρῶτον ὁ κτίσας Σαλαμίνα τὴν ἐν Κύπρῳ, ἐκβληθεὶς, ὡς φασιν, ὑπὸ τοῦ πατρὸς Τελαμῶνος»

¹⁸⁸ Η νεκρόπολη κάλυπτε την πεδιάδα και έφθανε μέχρι το μοναστήρι του Αποστόλου Βαρνάβα και το σύγχρονο (1974) χωριό της Έγκωμης.

Η πόλη της Σαλαμίνας διέθετε το προβάδισμα μεταξύ των κυπριακών πόλεων, όπως δηλώνει με το συλλαβόγραμμα «Κου» (=Κυπρίων) ο βασιλιάς Ευέλθων στα νομίσματα, τα οποία πρώτος αυτός κόβει στο νησί, στα μέσα του 6^{ου} αι. π.Χ. (Ιακώβου 1993, 23). Επιπλέον, «στη διάρκεια των ιστορικών χρόνων γνωρίζουμε ότι το βασίλειο της Σαλαμίνας ήταν ένα από τα πλουσιότερα και δυνατώτερα του νησιού, στη διάρκεια ολόκληρης της ιστορίας του, ακόμη και όταν η Πάφος πήρε τον ρόλο της πρωτεύουσας κάτω από τους Πτολεμαίους» (Υοη 1993, 154). Στη διάρκεια της Κλασικής περιόδου η Σαλαμίνα είναι γνωστή για τις σχέσεις με τον ελληνικό κόσμο και ιδιαίτερα την Αθήνα, όπως πληροφορούν οι ιστορικές πηγές. Εν τούτοις, οι αρχαιολογικές μαρτυρίες για την πόλη της συγκεκριμένης περιόδου είναι ελάχιστες, καθώς οι συστηματικές ανασκαφές δεν πρόλαβαν να τις φέρουν στην επιφάνεια εξαιτίας της διακοπής τους το 1974.

Ο Ηρόδοτος πληροφορεί για την πρωτοστασία του Ονήσιλου στην εξέγερση ολόκληρης της Κύπρου, στη διάρκεια της Ιωνικής επανάστασης (Ηροδ. *Ιστ.* V.104-105, 108-116). Στο τέλος του 5^{ου} και στο πρώτο τέταρτο του 4^{ου} αι. π.Χ. η ιστορία της Κύπρου ταυτίζεται με την ιστορία της Σαλαμίνας και την προσπάθεια του βασιλιά της Ευαγόρα για αποτίναξη της περσικής κυριαρχίας και την αντίδραση των Περσών. Παρά το ότι τελικά θα ηττηθεί (381 π.Χ.), ο Ισοκράτης αναφέρει ανάμεσα στις πολλές αρετές του το ότι κατασκεύασε στόλο, περιτείχισε την πόλη και έφτιαξε λιμάνι (Ισοκρ. *Ευαγ.* 47, βλ. Κεφ. Στ.6.2). Ο Διόδωρος αναφέρει μάλιστα ότι στην περίοδο της αποφασιστικής σύγκρουσης με τους Πέρσες, διέθετε 200 πλοία και επιπλέον άλλα ληστρικά (Διόδ. *Ιστ.* XV.2.4-3.2). Στη αποφασιστική ναυμαχία, όμως, ο Ευαγόρας ηττήθηκε και αναγκάστηκε να συνθηκολογήσει μετά από πολιορκία της πόλης του. Ο βασιλιάς Πνυταγόρας πήρε επίσης μέρος στην επανάσταση της Αιγύπτου και της Φοινίκης, το 351 π.Χ., εκτοπίζοντας τον Ευαγόρα Β΄ και η Σαλαμίνα θα πολιορκήθηκε και πάλι από στεριά και θάλασσα, μέχρι μια νέα συνθηκολογήσή της (Διόδ. *Βιβλ.* XVI.42.7-8). Αργότερα ο ίδιος βασιλιάς βοήθησε τον Αλέξανδρο στην πολιορκία της Τύρου μαζί με τους υπόλοιπους κύπριους βασιλείς. Μάλιστα, αναφέρεται η καταστροφή της πεντήρους του από τους Τύριους (*Αλεξ.* II.22.2). Ο Νικοκρέων που τον δέχθηκε αποτέλεσε χορηγό στους αγώνες που διοργάνωσε ο Αλέξανδρος το 331 π.Χ., κατά την επιστροφή του από την Αίγυπτο, για τον εορτασμό της κατάληψης της Τύρου (Πλουτ. *Αλεξ.* 29.3). Ο Αλέξανδρος, εκτιμώντας τις υπηρεσίες του, του χορήγησε την Ταμασσό, αφαιρώντας την από το Κίτιον. Στα χρόνια των Διαδόχων ο βασιλιάς Νικοκρέων της Σαλαμίνας τάχθηκε σταθερά με το μέρος του Πτολεμαίου και αυτός με τη σειρά του, μετά την υποταγή των εχθρικών του πόλεων, το 312 π.Χ.: «... τῆς μὲν Κύπρου κατέστησεν

στρατηγόν Νικοκρέοντα, παραδούς τās τε πόλεις καί τās προσόδους τῶν ἐκπεπτωκότων βασιλέων... » (Διόδ. Ιστ. ΧΙΧ.79.5-6). Ο ίδιος βασιλιάς θεωρείται ότι εξαναγκάστηκε σε αυτοκτονία μαζί με τον βασιλικό οίκο ένα χρόνο αργότερα, γιατί ήταν σε μυστική συνεννόηση με τον Αντίγονο, αλλά μάλλον αυτό αποτελεί λανθασμένη ανάγνωση του αρχαίου κειμένου (βλ. Κεφ. Α). Το 306 π.Χ. μπροστά στην πολιορκούμενη και πάλι Σαλαμίνα, την οποίαν υπερασπιζόταν ο αδελφός του Πτολεμαίου Μενέλαος, θα διεξαχθεί η ναυμαχία μεταξύ Πτολεμαίου και Δημητρίου, η οποία είχε ως αποτέλεσμα την κατάληψη της Κύπρου από τον Δημήτριο για δώδεκα χρόνια.

Στην Ελληνιστική περίοδο η πόλη επεκτάθηκε προς τα βόρεια, πιθανόν εξαιτίας της επιχώσης του λιμανιού της, αν και αυτό δεν αποδεικνύεται αρχαιολογικά προς το παρόν. Εν τούτοις, η ακμή της πόλης συνεχίστηκε κάτω από τους Πτολεμαίους όπως μαρτυρούν επιγραφικές και αρχαιολογικές μαρτυρίες, όπως η ύπαρξη ενός ελληνιστικού Γυμνασίου κάτω από το Ρωμαϊκό, το οποίο αποκάλυψαν οι ανασκαφές του Τμήματος Αρχαιοτήτων (Karageorghis 1969, 167-169).

Στις αρχές του 3^{ου} αι. π.Χ. μια νέα πόλη με το όνομα Αρσινόη θα θεμελιώθηκε στην ίδια περιοχή, από τον Πτολεμαίο Φιλάδελο, δείχνοντας τη σημασία που απέδιδε το Πτολεμαϊκό κράτος, στην περιοχή αυτή, απέναντι από το κράτος των Αντιγονιδών. Την πόλη αναφέρει για πρώτη φορά ο Στράβων, αλλά τίποτα άλλο δεν είναι γνωστό για τη θέση της και την πιθανή ταύτισή της με την Αμμόχωστο (Νικολάου 1966, 96· Ιακώβου 1993, 35).

Η Σαλαμίνα και ο λιμάνι της θα συνεχίσουν να υπάρχουν και να ακμάζουν και στη Ρωμαϊκή περίοδο, όπως μαρτυρεί η επίσκεψη των αποστόλων Μάρκου και Βαρνάβα (βλ. παρακάτω) μέχρι που οι μεγάλοι σεισμοί του 4^{ου} αι. θα την πλήξουν και αυτήν όπως και τις υπόλοιπες πόλεις της Κύπρου. Η γλαφυρή περιγραφή του Ιωάννη Μαλαλά (12.415)¹⁸⁹ πληροφορεί σχετικά: «*Ἐν δὲ τῇ αὐτοῦ βασιλείᾳ [Κωνσταντίου] ἔπαθεν ὑπὸ θεομηνίας Σαλαμιᾶς, πόλις τῆς Κύπρου, ὑπὸ σεισμοῦ καταποντισθεῖσα εἰς τὴν θάλασσαν τὸ πολὺ αὐτῆς μέρος· τὸ δὲ λοιπὸν ἕως ἐδάφος ἔπεσεν. ἦντινα ἀνεγείρας ὁ αὐτὸς Κωνστάντιος καὶ πολλὰ πάνυ φιλοτιμισάμενος καὶ κτίσας καὶ τοῖς ζήσασι πολίταις συγχωρήσας συντελείας ἐπὶ ἔτη τέσσαρα, καὶ κτίσας διαφόροις κτίσμασι τὴν πρώην μὲν λεγομένην Σαλαμιᾶδα, ἐξ ἐκείνου δὲ μετακληθεῖσαν Κωνσταντίαν· ἣτις ἐστὶ νῦν μητρόπολις τῆς Κύπρου*». Η ανοικοδόμησή της από τον αυτοκράτορα Κωνσταντίο, που την μετονομάζει σε Κωνσταντία, θα της προσ-

¹⁸⁹ Το χωρίο προέρχεται από τον Κ. Χατζηγιάννου (1971, 129.7), ο οποίος αναφέρει επιπλέον περιγραφές σεισμών που έπληξαν τη Σαλαμίνα από τον Θεοφάνη και τον Κεδρηνό (ο.π. 129. 4, 5, 6)

δώσει ξανά τον ρόλο της πρωτεύουσας που έχασε από την Πάφο έξι αιώνες νωρίτερα. Τη νέα περίοδο ακμής μαρτυρούν οι βασιλικές του Αγ. Επιφανείου (5^{ος} αι. μ.Χ.), και της Καμπανόπετρας (6^{ος} αι. μ.Χ.). Οι αραβικές επιδρομές του 7^{ου} αι. μ.Χ. θα σημάδουν την οριστική καταστροφή και υποβάθμιση της πόλης που έκτοτε θα εξαφανιστεί κάτω από τους αμμόλοφους που σώρευσε για αιώνες η θάλασσα και ο άνεμος στα κατάλοιπά της.

Οι ανασκαφές και λαθρανασκαφές στην περιοχή της Σαλαμίνας ξεκίνησαν ήδη από τον 19^ο αιώνα (Μαραγκού 1999, 171-184). Συστηματικές, όμως, ανασκαφές πραγματοποίησαν το Τμήμα Αρχαιοτήτων Κύπρου από το 1952 μέχρι το 1974 και η Γαλλική Αρχαιολογική Αποστολή Σαλαμίνας του Πανεπιστημίου της Λυών. Το Τμήμα Αρχαιοτήτων ανέσκαψε στην περιοχή της Υστερορωμαϊκής πόλης το Γυμνάσιο, το συγκρότημα των Λουτρών και το Θέατρο ως επίσης και τους βασιλικούς τάφους της νεκρόπολης και τους τάφους των «κοινών θνητών» στα *Κελλάρια* (Karageorghis 1964, 1969 και 1967-1978). Η *Γαλλική Αρχαιολογική Αποστολή Σαλαμίνας* του Πανεπιστημίου της Λυών εργάστηκε στον χώρο της Σαλαμίνας από το 1964 μέχρι το 1974 και ανέσκαψε τη βασιλική της Καμπανόπετρας, κατάλοιπα της βυζαντινής οχύρωσης της πόλης, και ένα τάφο του 11^{ου} αι. π.Χ. κάτω από ρωμαϊκή οικία (*Salamine de Chypre I-XV* Yon 1993, 139-158, Rouilloux 1985, 198-201 με σχετική βιβλιογραφία).

Στ.6.2 Το λιμάνι της Σαλαμίνας στην αρχαία γραμματεία

Οι αρχαίες πηγές τεκμηριώνουν το λιμάνι της Σαλαμίνας καλύτερα από κάθε άλλης κυπριακής πόλης, στην Κλασική περίοδο. Ο Ισοκράτης πρώτος αποδίδει τη δημιουργία του λιμανιού στον βασιλιά Ευαγόρα, σημειώνοντας ότι: *«Παραλαβών γάρ τήν πόλιν έκπεβαρβαρωμένην και διά τῶν Φοινίκων ἀρχήν οὔτε τοὺς Ἕλληνας προσδεχομένην οὔτε τέχνας ἐπισταμένην οὔτ' ἐμπορίῳ χρωμένην οὔτε λιμένα κεκτημένην ταῦτα τὲ πάντα διώρθωσε καὶ πρὸς τοῦτοις καὶ χώραν πολλήν προσεκτήσατο καὶ τείχη προσπεριεβάλετο καὶ τριήρεις τε ἐναυπηγήσατο καὶ ταῖς ἄλλες κατασκευαῖς ἠΰξησε τήν πόλιν...»* (Ισοκρ. *Ευαγ.* 47). Ίσως υπερβάλλει ο Ισοκράτης για την απουσία λιμανιού. Ο πλούτος των βασιλικών τάφων της Σαλαμίνας και η ιστορική βαρύνουσα παρουσία της πόλης ήδη από την Αρχαϊκή περίοδο δεν θα ήταν δυνατόν να υπάρχει σε μια παραθαλάσσια πόλη, σε θέση «κλειδί» για το θαλάσσιο εμπόριο, σε απόσταση μικρότερη των 100 ν.μ. από τη Συροπαιστίνη, αλλά χωρίς λιμάνι (Μαραγκού 1992, 68). Θα μπορούσε πιθανόν ως λιμάνι να χρησιμοποιείται ο φυσικός κόλπος που δημιουργούσε η έξοδος του Πεδιαίου, χωρίς λιμε-

νικές κατασκευές, ή εάν υπήρχαν να έχρηζαν συντήρησης και ενίσχυσης, έργα τα οποία να πραγματοποιήσει ο Ευαγόρας. Πιθανότατα μάλιστα η κοντινή αναφορά της «επιδιόρθωσης» του λιμανιού με την τείχιση της πόλης, να σχετίζεται με τον κλασικό ελληνικό τύπο του «κλειστού λιμένα» που αναφέρει ο Ψευδοσκύλακας ότι διαθέτει η πόλη μια γενιά αργότερα. Άλλωστε, και η ύπαρξη τείχισης της Σαλαμίνας αναφέρεται από τον ίδιο τον Ισοκράτη στη διάρκεια της άφιξης του Ευαγόρα από την Κιλικία για την ανάκτηση του θρόνου του (Ισοκρ. *Ευαγ.* 30)¹⁹⁰, επομένως κατ' αντιστοιχία θα μπορούσε να υπάρχει και λιμάνι το οποίο διόρθωσε ή κατασκεύασε εξ αρχής σε άλλη θέση ο Ευαγόρας. Επιπλέον, η αναφορά σε «έμπορίω» και «λιμένα» ίσως υπονοεί την κατασκευή εμπορικού και πολεμικού λιμανιού, αν και με το «έμπορίω» ίσως αποδίδεται η αγορά, η οποία όμως δεν θα ήταν άσχετη με το λιμάνι, σε μια πόλη προσανατολισμένη στη θάλασσα.

Ο Ψευδοσκύλαξ (77.103), στη συνέχεια, αναφέρει τη Σαλαμίνα ως: «... *Λιμένα ἔχουσα κλειστόν χειμερινόν*». Εάν πρόκειται, για το λιμάνι που έφτιαξε ο Ευαγόρας, τότε η πληροφορία του «κλειστού λιμένα» ταιριάζει απόλυτα με τη γενικότερη αθηνοκεντρική τάση της πολιτείας του Ευαγόρα, ο οποίος εφαρμόζοντας το παράδειγμα του Θεμιστοκλή οργανώνει και αυτός κλειστό λιμάνι όπως εκείνος στο λιμενικό πρόγραμμα του Πειραιά (Πανάγος 1968). Ίσως, μάλιστα, το λιμενικό του πρόγραμμα να περιλάμβανε περισσότερες από μία λεκάνες (βλ. παρακάτω), ακριβώς όπως και στον Πειραιά (Ζέα, Μουνιχία, Κάνθαρος). Εν πάση περιπτώσει ο Ευαγόρας, ιδρύει ή επιδιορθώνει το λιμάνι, μεταβάλλοντας τμήμα του ή μία από τις λεκάνες σε «κλειστό λιμάνι», προφανώς, για τη διαφύλαξη του πολεμικού στόλου του. Ο Ισοκράτης, όπως έχει ήδη ειπωθεί (Κεφ. Δ.2), αναφέρει τη ναυπήγηση στόλου τριήρων, ενώ ο Διόδωρος (*Ιστ.* XV.2.4-3.4, βλ. Κεφ. Β.1) πληροφορεί περαιτέρω για τον αριθμό τους στη διάρκεια της σύγκρουσης με τους Πέρσες (90 κυπριακές και 20 τυριακές, στις οποίες συμπλήρωσε άλλες 60 πήρε επιπλέον 5^ο από τον Άκορι της Αιγύπτου). Η συγκεκριμένη πληροφορία παρέχει δύο επιπλέον στοιχεία. Το πρώτο είναι η εικασία της ύπαρξης νεωσοίκων εντός του «κλειστού λιμένα» για τη διαχείριση των πολεμικών σκαφών και το δεύτερο αφορά στο μέγεθος του λιμανιού σε σχέση με τον αριθμό των σκαφών. Εβδομήντα τριήρεις αναφέρονται ως κυπριακές ενώ στη συνέχεια αναφέρει ότι προσεπλήρωσε άλλες εξήντα, οι οποίες θα μπορούσαν επίσης να θεωρηθούν κυπριακές (=130). Εάν, θεωρηθεί ότι έστω οι μισές μόνον από αυτές ήταν σαλαμινιακές, τότε θα έπρεπε να

¹⁹⁰ «ἀλλ' εὐθύς, ὥσπερ εἶχεν, ταύτης τῆς νυκτὸς διελὼν τοῦ τείχους πυλῖδα καὶ ταύτη τοὺς μεθ' αὐροῦ διαγαγὼν προσέβαλλεν πρὸς τὸ βασίλειον»

υπήρχε χώρος εντός του λιμανιού για εξήντα περίπου πλοία. Τόσα ακριβώς (60) ήταν τα πλοία που αναφέρονται ότι βρίσκονταν εντός του λιμανιού όταν αυτό αποκλείστηκε το 306 π.Χ. από τον Δημήτριο Πολιορκητή (Διόδ. *Ιστ.* XX.49.3· Πλουτ. *Δημ.* XVI.1-2· Πολ. *Στρ.* IV.7.7). Με δεδομένο το πλάτος των νεωσοϊκών γύρω στα έξι μέτρα, το λιμάνι της Σαλαμίνας θα χρειαζόταν για τα εξήντα πλοία τουλάχιστον 360μ. μήκος παραβολής, εάν οι νεώσοικοι ή απλά τα πλοία διατάσσονταν το ένα δίπλα στο άλλο ή το μισό εάν διατάσσονταν σε δύο σειρές. Επομένως, το ελάχιστο πλάτος της λιμενολεκάνης του κλειστού λιμανιού της Σαλαμίνας (180μ.) θα ήταν όσο περίπου και του εξωτερικού λιμανιού της Αμαθούνας (βλ. Κεφ. ΣΤ.4).

Από την περιγραφή των επιχειρήσεων που προηγήθηκαν της ναυμαχίας του 306 π.Χ. μεταξύ Πτολεμαίου και Δημητρίου Πολιορκητή, μπροστά στη Σαλαμίνα, όπως την παραδίδουν ο Διόδωρος Σικελιώτης (*Ιστ.* XX.50.1, βλ. Κεφ. Δ.3) και ο Πλούταρχος (*Δημ.* XVI.2, βλ. Κεφ. Δ.3) προκύπτει επίσης το στοιχείο του στενής εισόδου του λιμανιού. Το ακριβές μέγεθος δεν είναι δυνατόν να υπολογισθεί, αλλά και οι δύο συγγραφείς τη χαρακτηρίζουν τόσο στενή ώστε να μπορούσαν να την «φράξουν» 10 πλοία, περιγραφή που έρχεται σε πλήρη συμφωνία με τον τύπο του «κλειστού λιμένα» που αποδίδει στο λιμάνι ο Ψευδοσκύλαξ.

Οι πληροφορίες για το λιμάνι της Σαλαμίνας από την Ελληνιστική περίοδο και εξής δεν είναι ιδιαίτερα διαφωτιστικές. Ο Στράβων αναφέρει τη Σαλαμίνα, όχι όμως το λιμάνι της: «... εἴθ' αἱ Καρπάσιαι νῆσοι, καὶ μετὰ ταῦτα ἡ Σαλαμίς, ὅθεν ἦν Ἄριστος ὁ συγγραφεύς εἶτ' Ἀρσινόη πόλις καὶ λιμὴν» (Στρ. *Γεωγρ.* XIV.6.3). Συνεπώς, κάπου νότια της Σαλαμίνας είχε ιδρυθεί η Αρσινόη που διέθετε λιμάνι. Η ίδια η Σαλαμίνα, όμως, μάλλον ήταν τη συγκεκριμένη περίοδο χωρίς λειτουργούσες λιμενικές εγκαταστάσεις. Είναι πιθανόν το λιμάνι της πόλης να άρχισε να επιχώνεται. Έτσι, η ελληνιστική πόλη μετακινήθηκε προς τα βόρεια, πιθανόν γύρω από ένα δεύτερο λιμάνι, αυτό στο οποίο, σύμφωνα με τους G. Hill (1940, 168, υπ. 2) και B. Καραγιώργη (Karageorghis 1969, 167) είχε κρυφτεί ο Δημήτριος με τα σκάφη του πριν τη ναυμαχία του 306 π.Χ. Μια δεύτερη άποψη εκφράζει ο Κ. Νικολάου (1966, 95-96) σχετικά με την επίχωση του λιμανιού και την αντικατάσταση της πόλης από την Αρσινόη, την οποία ταυτίζει με την Αμμόχωστο. Ο G. Hill (ο.π.), έχοντας υπόψη τις διηγήσεις του Πολύαινου (Στρ. IV.7.7 και V.20.1)¹⁹¹ και του Διόδωρου (*Βιβλ.* XX.49.5-

¹⁹¹ «Δημήτριος πρὸς διακοσίας ὁμοῦ τριήρεις ἀξιόμαχος οὐκ ὦν τῆς Σαλαμῖνος ἄκραν ὑπερέχουσαν περιπλεύσας ὑπὸ κρημνῶ λιμενίζοντι ναυλοχῶν ἐκρύπτετο. ἐπεὶ δ' ὁ Πτολεμαῖος τοὺς ὀπισθεν τοῦ

50.2)¹⁹² καταλήγει ότι το μόνο που μπορεί να υποτεθεί από αυτές είναι ο αιφνιδισμός του Πτολεμαίου, καθώς οι δύο διηγήσεις διαφέρουν μεταξύ τους. Συμπεραίνει, εν τούτοις, από το «περιέπλευσε την πόλιν» του Διόδωρου ότι: «... *his fleet was lying off the shore, doubtless in the sheltered waters between the Salaminian Islands and the east walls of the city; the entrance of the harbour to which he moved was to the south of the city, at the mouth of the river Pediaeus...* », ενώ από τη διήγηση του Πολύαινου ότι: «... *Demetrius, having sailed round the promontory above Salamis, lay hidden under a cliff which formed a harbour*» (Hill, ο.π.). Στην πραγματικότητα δεν είναι γνωστό πού και ποια είναι τα Σαλαμίνια νησιά¹⁹³, ούτε εάν μεταξύ τους και του ανατολικού τείχους της πόλης μπορούσε να περάσει ο στόλος. Επίσης, η κίνηση προς τα νότια δεν προκύπτει με βεβαιότητα από τα δύο κείμενα, όπως δεν είναι σαφές και το ποιο είναι το λιμάνι του οποίου επιτηρείται η είσοδος. Είναι ακόμη, αβέβαιο το κατά πόσον υπήρχαν δύο λιμάνια στη συγκεκριμένη περίοδο. Αναφέρεται εκτός του ενός λιμανιού ένας γκρεμός, αρκετά ψηλός ώστε να μπορεί να κρύβει τα 170 πλοία του Δημήτριου, πέρα από την «*υπερέχουσαν τῆς Σαλαμίνος ἄκραν*». Η σημερινή τοπογραφία δεν έχει να επιδείξει κάποιο υπερκείμενο ακρωτήριο, ούτε στα βόρεια, ούτε στα νότια της πόλης. Επιπλέον, στα αποσπάσματα του Διόδωρου και του Πλούταρχου που αφορούν στην είσοδο του λιμένα (βλ. παραπάνω) οι συγγραφείς αναφέρονται σε ένα μόνο λιμάνι.

κρημνοῦ μὴ προορώμενος κατήρεν ἐς θῖνα εὖορμον, ἀναπειπταμένον καὶ περὶ ἔκβασιν ἦν, ἐπιστρέψαντες οἱ περὶ τὸν Δημήτριον ἐξεφάνησαν. Καὶ παραχρῆμα ταῖς Αἰγυπτίαις ναυσὶν ἄρτι προσορμιζομέναις ἐμβάλλουσιν...» και «*Μενακράτης, Σαλαμίνα τὴν ἐν Κύπρῳ βουλόμενος ἐλεῖν, δις τῷ τείχει προσβαλῶν, τῶν στρατιωτῶν εἰς τὰς ναῦς φυγόντων, ἀνεχώρησεν. Ὅτε δὲ τρίτον ἔγνω προσβαλεῖν, σημεῖον ἦρε τοῖς κυβερνήταις ἀποπλευσαι καὶ ὑπὲρ τὴν παρακειμένην ἄκραν τὰς ναῦς ἀποκρῦψαι*».

¹⁹² «*κοσμήσας δὲ πολυτελῶς πρὸς ναυμαχίαν τὸν στόλον περιέπλευσε τὴν πόλιν καὶ κατὰ τὸ στόμα τοῦ λιμένος μικρὸν ἔξω βέλους ἀφείξ τὰς ἀγκύρας διενυκτέρευσεν, ἅμα μὲν τὰς ἐκ τῆς πολέως ναῦς κωλύων συμμίξαι ταῖς ἄλλαις, ἅμα δὲ παραδοκῶν τὸν ἐπίπλου τῶν πολεμίων καὶ πρὸς ναυμαχίαν ὦν ἔτοιμος. τοῦ δὲ Πτολεμαίου πλεόντος ἐπὶ τὴν Σαλαμίνα καὶ τῶν ὑπηρετικῶν πλοίων συνεπομένων πόρρωθεν καταπληκτικὸν ὀρᾶσθαι συνέβαινε τὸν στόλον διὰ τὸ πλήθος. ὁ δὲ Δημήτριος κατανοήσας τὸν ἐπίπλου Ἀντισθένην μὲν τὸν ναύαρχον ἔχοντα ναῦς δέκα τῶν πεντηρικῶν ἀπέλιπε κωλύσοντα τὰς ἐκ τῆς πόλεως ναῦς ἐπεξίναί πρὸς τὴν ναυμαχίαν, ἔχοντος τοῦ λιμένος στενὸν τὸν ἔκπλου, τοῖς δὲ ἵππεῦσι προσέταξε παράγειν παρὰ τὸν αἰγιαλὸν, ἵν' ἐὰν τι γένηται πταῖσμα, διασώσαιεν τοὺς πρὸς τὴν γῆν διανηξομένους...»*

¹⁹³ Αναφέρονται μόνο στο απόκρυφο ευαγγέλιο *Περίοδοι καὶ μαρτύριον τοῦ ἀγίου Βαρνάβα τοῦ ἀποστόλου* (βλ. παρακάτω).

Η πόλη, όμως, πρέπει να μετακινήθηκε, πράγματι, βορειότερα όπως δείχνουν τα ελληνιστικά κατάλοιπα στην περιοχή του Γυμνασίου και η συνακόλουθη θέση της Υστερορωμαϊκής πόλης. Ο Β. Καραγιώργης (ο.π.) αναφέρει ότι τα ίχνη ενός βόρειου λιμανιού εντοπίστηκαν από δύτες τα τελευταία χρόνια (1969). Μια παρόμοια πληροφορία δίνει και Οδηγός της Σαλαμίνας του Τμήματος Αρχαιοτήτων (*Σαλαμίς. Οδηγός 1973*, 6) στον οποίο αναφέρεται συγκεκριμένα: «*Κατά την αρχαιότητα ο κύριος λιμήν τῆς Σαλαμίνας εὐρίσκετο παρὰ τὸ νότιον ἄκρον τῆς παραθαλασσίας πόλεως. Σήμερον τὸ ἐξωτερικὸν τμήμα τοῦ λιμένος εἶναι πλεῦσιμμον ὑπὸ μικρῶν σκαφῶν, προστατεύεται δὲ ὑπὸ τεχνιτῶν κυματοθραυστῶν προεκτεινομένων ἐκ βορρᾶ καὶ νότου ἐντὸς τοῦ σημερινοῦ ἀβαθοῦς κολπίσκου. Ὁ βόρειος κυματοθραύστης ἐκτείνεται πρὸς τὴν ἰδίαν κατεύθυνσιν παραλλήλως τῆς παραλίας καὶ ἐνώνεται μὲ τὸν νότιον κυματοθραύστην μικροτέρου λιμένος εἰς τὸ βόρειον ἄκρον τῆς πόλεως, δύο μίλια περίπου ἀπὸ τὸν κύριον λιμένα. Ὁ ὕψαλος οὗτος ἐππηυξημένος διὰ κτισμάτων ἐχρησίμευε διὰ τὴν προστασίαν τοῦ παραθαλασσιοῦ τμήματος τῆς πόλεως. Τὰ διασωθέντα ὑπολείμματα τοῦ βόρειου λιμένος ἀνάγονται εἰς τὴν ὑστερορωμαϊκὴν περίοδον, ἀναμφιβόλως ὅμως ὁ βόρειος λιμήν, τὸν ὁποῖον ἐχρησιμοποίησεν ὁ Δημήτριος ὁ Πολιορκητὴς τὸ 306 π.Χ. εὐρίσκετο κάπου εἰς τὴν περιοχὴν αὐτήν».* Από την περιγραφή φαίνεται ότι ο συγγραφέας του οδηγού¹⁹⁴ θεωρεί ως νότιο λιμάνι, ολόκληρο τον κόλπο στην εκβολή του Πεδιαίου, ο οποίος διαθέτει δύο λιμενοβραχίονας, ένα στα βόρεια και ένα στα νότια. Σημειώνει, ακόμη, ένα δεύτερο μικρό λιμάνι των Υστερορωμαϊκών χρόνων, στα βόρεια το υφάλου και τοποθετεί στην ίδια περιοχή το λιμάνι που χρησιμοποίησε για να κρυφτεί ο Δημήτριος Πολιορκητής (βλ. παρακάτω για αποτελέσματα έρευνας της παρούσας μελέτης).

Η επόμενη αναφορά στη Σαλαμίνα συναντάται στις *Πράξεις των Αποστόλων* (ΙΓ.4-5, βλ. Κεφ. Δ.5), όπου σημειώνεται ότι έφθασαν εκεί οι απόστολοι Παύλος, Μάρκος και Βαρνάβας, προερχόμενοι από τη Σελεύκεια της Συρίας. Αργότερα ο ίδιος ο Ευαγγελιστής Μάρκος, περιγράφοντας τη δεύτερη περιοδεία στην Κύπρο του ίδιου και του Βαρνάβα, το 49 μ.Χ., στο απόκρυφο ευαγγέλιο *Περίοδοι καὶ μαρτύριον τοῦ ἁγίου Βαρνάβα τοῦ ἀποστόλου*, αναφέρει ότι έφθασε μαζί με τον άγιο Βαρνάβα στη Σαλαμίνα, με πλοίο στο οποίο είχε επιβαστεί στο Κίτιον (*Περ. Βαρν. 22*, βλ. Κεφ. Δ.5). Η περιγραφή αναφέρει και πάλι σαφώς την πόλη, δεν είναι όμως ξεκάθαρη ως προς το λιμάνι που μνημονεύει. Σημειώνει ότι ήλ-

¹⁹⁴ Πιθανόν ο Β. Καραγιώργης, ανασκαφέας της Σαλαμίνας και Διευθυντής του Τμήματος Αρχαιοτήτων το 1973, οπότε εκδόθηκε ο Οδηγός.

θαν «ἐπί Σαλαμίῃ» και ὄχι «εἰς Σαλαμίνα» και αποβιβάστηκαν στα λεγόμενα νησιά. Εννοεῖ ἄραγε διαμορφώσεις του υφάλου που δεν ἦταν ακριβῶς νησιά; ἢ μήπως τα νησιά του λιμανιού της Αμμοχώστου, ἡ οποία πιθανόν να ἐξυπηρετοῦσε (ὡς Αρσινόη;) τὴ Σαλαμίνα με τὶς δικές της λιμενικές ἐγκαταστάσεις και μπερδεύει τὶς δύο πόλεις; Ἡ ἀπόσταση, ἐν τούτοις, εἶναι ἀρκετά μεγάλη, γεγονός που ἀποδυναμώνει μια τέτοια ὑπόθεση.

Ἄλλωστε, ὁ *Σταδισμὸς*, στο τέλος τῆς Ρωμαϊκῆς περιόδου, ἀναφέρει, τὴν Αμμόχωστο ὡς ἔρημη πόλη ἀλλὰ με λιμάνι –επομένως εἶχε προηγηθεῖ ἡ ὑπαρξή της–, ἐπισημαίνει πάλι τὴν ὑπαρξὴ νησιῶν στὴν περιοχὴ τῆς και ἀναφέρει τὴ Σαλαμίνα ὡς πόλη με λιμάνι στὴ συγκεκριμένη περίοδο: «...πόλις ἐστὶν ἔρημος λεγομένη Ἀμμόχωστος ἔχει δὲ λιμένα παντὶ ἀνέμῳ ἔχει δὲ ἐν καταγωγῇ χοιράδες διαφυλάττου. Ἀπὸ τῶν νήσων εἰς Σαλαμίνα στάδιοι ν'. πόλις ἔστι, λιμένα ἔχει» (*Σταδ.* 306). Τὴ Σαλαμίνα σημειώνουν ὡς πόλη και ὁ Πλίνιος τὸν 1^ο αι. μ.Χ. (*Φυσ. Ιστ.* V.130) και ὁ Πτολεμαῖος τὸ 2^ο αι. μ.Χ. (*Υφήγ.* V.13).

Ἀπὸ τα δεδομένα τῶν ἀνασκαφῶν που δείχνουν τὴν ἀκμὴ τῆς Σαλαμίνας μέχρι και τὸν 7^ο αι. μ.Χ., ὡς ὁποῖες συνδέονται με παλιρροϊκὸ κύμα και καθίζηση μέρους τῆς πόλεως, ἡ συνέχιση τῆς ὑπαρξῆς τῆς ἀπαιτοῦσε πάντα τὴν παρουσία ἐνὸς λιμανιού ἐξυπηρετήσεως στὴν ἀμεση περιοχὴ τῆς. Αὐτὸ ἀποτελοῦσε ἀδήριτη ἀνάγκη, παρά τὶς ὅποιες ταλαιπωρίες υφίστανται τα λιμάνια τῆς ἀπὸ τὶς ἐπιχώσεις τοῦ Πεδιαιίου, τα θαλάσσια ἰζήματα ἢ τὶς συνέπειες τῶν σεισμῶν. Τὴ συνεχὴ χρῆση κάποιου λιμανιού μαρτυροῦν οἱ λίθινες ἀγκυρες και οἱ στύποι που ἀπεκάλυψε ἡ Γαλλικὴ Ἀρχαιολογικὴ Ἀποστολὴ τῆς Σαλαμίνας (*Salamine de Chypre* VI, no 355-361, Pl. 33-34, 355-359 λίθινες ἀγκυρες, 360-361 στύποι) ἀπὸ στρώματα που χρονολογοῦνται ἀπὸ τὴν Ἑλληνιστικὴν περίοδο μέχρι τὸν 7^ο αι. μ.Χ. Μάλιστα, μία ἀπὸ τὶς ἀγκυρες (ο.π. no 359), ἐμεινε με ἡμιτελὴ τὴν σπῆ τῆς, γεγονός που δείχνει τὴν κατασκευὴ τῆς ἐπιτόπου. Ταυτόχρονα, τὴν ἐνασχόληση με τὴ θάλασσα μαρτυροῦν ἀγκίστρια που ἀποκαλύφθηκαν ἀπὸ τοὺς ἴδιους ἀνασκαφεῖς (ο.π. no 332-334, Pl. 31). Παρά ταῦτα, ἡ ἀκτογραμμὴ εἶναι σαφὲς ὅτι ἔχει ἀλλάξει ἀπὸ τὴν ἀρχαιότητα. Συνεπῶς τα λιμάνια τῆς Σαλαμίνας θα πρέπει να ἀναζητηθοῦν με γνώμονα αὐτὴ τὴν παραδοχὴ.

Στ.6.3 Τα κατάλοιπα τῶν λιμανιῶν τῆς Σαλαμίνας

Δεδομένου ὅτι ἡ ἀκτογραμμὴ ἔχει διαφοροποιηθεῖ ἀπὸ τὴν ἀρχαιότητα, με ἀποτέλεσμα ἡ πόλη ολόκληρη να εἶναι ἐπιχωμένη ἀπὸ τὴν ἄμμο που συσσωρεύσε ὁ κυμματισμὸς και ὁ αἶρας (Flemming 1974, 164), καθὼς και τα ἰζήματα τοῦ Πεδιαιίου, ἡ ἀναζήτηση τῶν λιμανιῶν θα πρέπει να λάβει ὑπόψη τὶς ἀναφορὲς τῶν περιηγητῶν που σημειώνουν τὸ λιμάνι

της, πριν διαμορφωθεί η σημερινή γεωμορφολογία της περιοχής της Σαλαμίνας.

Η πρώτη σχετική περιγραφή προέρχεται από τον R. Pococke (1745, 253-254), ο οποίος αναφέρει ότι τα κατάλοιπα του αρχαίου λιμανιού βρίσκονταν στα νότια της πόλης, στην εκβολή του Πεδιαίου και υποθέτει ότι πιθανότατα η ακτογραμμή έχει αλλάξει από την αρχαιότητα, με αποτέλεσμα τα δύο νησάκια που αναφέρονται από τους γεωγράφους¹⁹⁵ (βλ. παραπάνω) να είναι εξάρματα στην παραλία με κανάλια γύρω τους. Αυτό που είναι ιδιαίτερα σημαντικό είναι ότι ο συγκεκριμένος περιηγητής απέδωσε σχεδιαστικά τις παρατηρήσεις του (Εικ. 109), παρουσιάζοντας ένα λιμάνι στο εσωτερικό της βόρειας κοίτης του Πεδιαίου, το οποίο προστατευόταν από μια διαμόρφωση που μοιάζει με νησίδα, στα βορειοανατολικά του. Η νησίδα αυτή φαίνεται να είναι το νότιο άκρο του υφιστάμενου υφάλου, η οποία με τον τρόπο που παρουσιάζεται συνάδει με το τοπωνύμιο «Βράχος», που αναφέρει στη συνέχεια ο Α. Σακελλάριος (βλ. παρακάτω). Το σχέδιο αποδίδει σε γενικές γραμμές περίπου την ίδια εικόνα που αποδίδουν και τα σχέδια με τα αποτελέσματα των σύγχρονων (πριν από το 1974) ανασκαφών σε σχέση με τα τείχη της πόλης (Εικ. 108). Το λιμάνι της Σαλαμίνας αναφέρει, στη συνέχεια, ο Αρχιμανδρίτης Κυπριανός (1788, 34), χωρίς όμως ιδιαίτερα διαφωτιστικές λεπτομέρειες: «*Ἡ πόλις αὕτη τῆς Σαλαμίνας, εἶχε πλησίον λιμένα καλόν, Σαλαμίσιον καλούμενον, ὃς τις ἐρημώθη τελείως μέ τήν ἐρήμωσιν αὐτῆς. Γύρωθεν αὐτῆς δέν εἶναι ἄλλο παρά τόποι βαλτώδεις, καί κακόν ἀέρα γεννῶντες*». Πιο περιγραφικός είναι ο Α. Σακελλάριος (1890, 175): «*Καί νῦν δέ καθ' ἅπασαν τήν παραλίαν σώζονται τῆς προκυμαίας αὐτοῦ [του λιμένα] λείψανα ἐκ καλῶς εἰργασμένων λίθων, 500 βημάτων ἔχοντα ἕκτασιν. Ἦτο δ' αὐτός πρὸς τὰς ἐκβολάς τοῦ Πεδιαίου, ὅστις Βράχος ἐνταῦθα νῦν καλεῖται. Οὗτος δέ πρὸς τὰς ἐκβολάς του λίαν ἐξαπλοῦται, καί διὰ τοῦτο πρὸς ἀποτροπήν τῶν πλυμμυρῶν του εἶχον οἱ Σαλαμίσιοι κατασκευάσει πολλάς μικράς διώρυγας, ὧν τὰ ἴχνη μέχρι σήμερα φαίνονται*». Από την περιγραφή φαίνεται ότι και αυτός ταυτίζει το λιμάνι της Σαλαμίνας με την νότια απόληξη του υφάλου και αναφέρει τα κανάλια τα οποία αναφέρει και ο R. Pococke.

Ακολουθεί η περιγραφή του D. Hogarth (1889, 61): «... *The whole seaward side of the site is a succession of hillocks, clogged with drifted sand, which at the northern end has raised all to a common level, while upon the south is a marsh formed by those deposits of*

¹⁹⁵ Όπως έχει αναφερθεί παραπάνω τα συγκεκριμένα νησιά αναφέρονται μία μόνο φορά από στο απόκρυφο ευαγγέλιο *Περίοδοι και μαρτύριον τοῦ ἀγίου Βαρνάβα τοῦ ἀποστόλου*, και δεν είναι σαφές εάν ευρίσκονται στην περιοχή της Σαλαμίνας.

the Pediaeus which have silted up the harbour, and left faint traces only of its quays and piers above ground...». Όπως οι προηγούμενοι περιηγητές και ο D. Hogarth εντοπίζει το λιμάνι στα νότια της πόλης, αναγνωρίζοντας στοιχεία των λιμενικών κατασκευών (αποβάθρες, προβλήτες) στην επιφάνεια ενός έλους, το οποίο θεωρεί ως την επιχωμένη λεκάνη του. Η περιγραφή μοιάζει και πάλι έντονα με την απόδοση του λιμανιού στο σχέδιο του R. Pococke. Τέλος, ο Κ. Νικολάου (1966, 96) στο άρθρο του για τα λιμάνια θέτει την πιθανότητα της ύπαρξης και δεύτερου λιμανιού στα βόρεια διευκρινίζοντας όμως ότι στην πραγματικότητα δεν υπάρχει κάποια σχετική μαρτυρία: «Ὁ μέγας λιμὴν τῆς Σαλαμίνας εὐρίσκεται πρὸς βορρᾶν τῶν ἐκβολῶν τοῦ ποταμοῦ Πεδιαίου. Μέγα μέρος τούτου ἔχει γεμίσει μὲ ἰλὸν καὶ ἄμμον ἐκ τῆς θαλάσσης καὶ τοῦ ποταμοῦ, σημαντικὰ ὅμως λείψανα σώζονται εἰσέτι κατὰ χώραν. Πιστεύεται ὅτι ὑπῆρχε καὶ δεύτερος λιμὴν πρὸς βορρᾶν τῆς πόλεως, περὶ τούτου ὅμως οὐδεμία μαρτυρία ὑπάρχει». Συμφωνώντας με τους προηγούμενους περιηγητές ο Κ. Νικολάου εντοπίζει το λιμάνι στα νότια της πόλης στη βόρεια εκβολή του Πεδιαίου, αλλά παρά το ότι αναφέρει σημαντικά λείψανα δεν τα περιγράφει, όπως ακριβώς και οι υπόλοιποι. Αναφέρονται άραγε στα κατάλοιπα που σώζονται στην απόληξη του υφάλου, για τα οποία χρειαζόταν κάποιος να κολυμπήσει για να μπορεί να δώσει την περιγραφή τους;

Κύριο στοιχείο της ακτογραμμής της Σαλαμίνας σήμερα είναι ο επιμήκης ύφαλος που την ορίζει από ανατολικά, ο οποίος παρακολουθείται από τον βορειοανατολικό άκρο του αβαθούς κόλπου που σχηματίζει η εκβολή του Πεδιαίου και ξεπερνάει στα βόρεια την περιοχή του Γυμνασίου, με μήκος 2 ν.μ. και 100μ. απόσταση από την ακτή (Flemming 1974, 164). Στον βορειοανατολικό άκρο του κόλπου της εκβολής του Πεδιαίου σχηματίζεται ένα μικρό ακρωτήριο που εφάπτεται του υφάλου έτσι ώστε δημιουργείται στα νότια μικρή προστατευμένη λεκάνη. Νοτιοανατολικά από το Γυμνάσιο σχηματίζεται επίσης μια μικρή εσοχή στην ευθεία παραλία και ο ύφαλος φαίνεται να διακόπτεται στο σημείο αυτό (Εικ. 120). Επιπλέον στο νοτιοανατολικό άκρο του κόλπου της εκβολής του Πεδιαίου διακρίνεται ένας σχηματισμός, ο οποίος εκτείνεται βόρεια από το ακρωτήριο στην ίδια ευθεία με τον ύφαλο της Σαλαμίνας, δημιουργώντας με την ακτή μια λεκάνη ανοικτή από βόρεια, αλλά προστατευμένη από ανατολικά.

Περιορισμένη υποβρύχια έρευνα στο νότιο άκρο του υφάλου που διατρέχει το θαλάσσιο μέτωπο της Σαλαμίνας πραγματοποίησαν οι E. Linder και A. Raban, το 1971 (Raban 1995, 163-164). Συστηματικότερη, αλλά και πάλι σύντομη και προκαταρκτική υποβρύχια έρευνα πραγματοποιήθηκε στην ίδια περιοχή και σε τμήμα της περιοχής μεταξύ του υφάλου

λου και της παραλίας, το 1973, από την ομάδα του N.C. Flemming (1974, 163-173)¹⁹⁶.

Κατόπιν της έρευνας-αυτοψίας του 1971, ο A. Raban (ο.π.) αποδίδει στη Σαλαμίνα τρία λιμάνια: α] ένα νότιο στην απόληξη του υφάλου στον όρμο της εκβολής του Πεδιαίου, το οποίο ταυτίζει με το εμπορικό λιμάνι. Αυτό σχηματίζεται από κυματοθραύστη με ακατέργαστους ογκόλιθους μεγάλων διαστάσεων, ο οποίος είναι ορατός υποθαλάσσια μέχρι βάθους 6μ. Ο κυματοθραύστης αυτός στρέφεται προς τα νοτιοδυτικά και αφήνει στο άκρο του μία είσοδο πλάτους ~200μ. Επάνω σε αυτό τον κυματοθραύστη εντόπισε κυβόλιθους (1X1X1.8μ.), οι οποίοι δημιουργούν μία κατασκευή κτισμένη με την τεχνική του κρηπιδώματος από κυβόλιθους πάνω σε λιθορριπή έδραση από ογκόλιθους, άτακτα ριγμένους σε αμμώδη βυθό. Η τεχνική αυτή, αναφέρει, δεν συναντάται στα φοινικικά λιμάνια, αλλά στα ελληνικά της Αρχαϊκής εποχής, όπως αυτά της Σάμου της Αίγινας, το εμπορικό της Κνίδου κλπ., γεγονός που πιθανόν αντανάκλα τη στροφή προς το Αιγαίο των χρόνων του Ευαγόρα¹⁹⁷, στον οποίον αποδίδει την κατασκευή του, β] στο διάστημα που μεσολαβεί ανάμεσα στον ύφαλο και την παραλία, θεωρεί ότι υπήρχε εσωτερική λεκάνη (lagoon) και τοποθετεί σε αυτήν το νεώριο της πόλης, μια περιοχή για την συντήρηση σκαφών και άλλες σχετικές εργασίες, καθώς και για σκοπούς αποθήκευσης. Παρά το ότι θεωρεί την περιοχή αυτή λιμενολεκάνη, στο σχέδιο που συνοδεύει τη δημοσίευσή του σημειώνει εντός της λεκάνης αυτής κατασκευές που ονομάζει «submerged land structures» (Εικ. 110), γ] υποθέτει την ύπαρξη μιας τρίτης σκαφτής, εσωτερικής, επιχωμένης πλέον λεκάνης, στην οποία αποδίδει τον χαρακτηρισμό του «μυστικού» λιμανιού του πολεμικού στόλου. Μολονότι, όμως, την αναφέρει, η λεκάνη αυτή δεν αποδίδεται στο σχέδιό του. Τέλος, υποθέτει ότι η τείχιση της πόλης έβαινε επί του υφάλου περιλαμβάνοντας το βόρειο λιμάνι και το νεώριο, ενώ το τείχος στον νοτιοανατολικό λιμενοβραχίονα ήταν εξωτερικό της πόλης για λόγους ασφαλείας. Την πλήρη επίχωση του βόρειου λιμανιού και εν μέρει του νότιου αποδίδει στην αλλαγή της θαλάσσιας στάθμης κατά 2μ. από την Κλασική περίοδο, λαμβάνοντας ως βάση τις παρατηρήσεις του N.C. Flemming (1974, 170-2), που στο μεταξύ είχε δημοσιεύσει τα αποτελέσματα της έρευνάς του.

Ο N.C. Flemming (1974, 163-173), μετά από την έρευνα στην περιοχή, το 1973, διαπίστωσε ότι ο σημερινός ύφαλος, έχει τη σύσταση ιζηματογενούς παραλίου πετρώματος

¹⁹⁶ Τα ίδια αποτελέσματα ανακοινώθηκαν από τον N. Flemming (1980) σε συνέδριο του CNRS.

¹⁹⁷ Δεν θα ήταν απίθανο ανάμεσα στους Έλληνες που αναφέρει ο Ισοκράτης (*Ευαγ.* 51), ότι βρήκαν καταφύγιο στην αυλή του Ευαγόρα να ήταν και τεχνίτες λιμενικών κατασκευών.

(beachrock) και αποτελούσε ένα φυσικό τοίχο, ύψους ~2μ. που όριζε την πόλη από την πλευρά της θάλασσας, έχοντας ανοίγματα τα οποία οδηγούσαν στην θάλασσα (Εικ. 111). Κατά μήκος του, εκεί όπου σήμερα υπάρχει η υδάτινη λεκάνη (lagoon), που ο A. Raban (ο.π.) θεώρησε ως πιθανό νεώριο, εντόπισε τα λείψανα διαφόρων κατασκευών, μεταξύ των οποίων και τμήματα δύο δρόμων, έναν παράλληλο με τον ύφαλο και ένα διαγώνιο (Εικ. 112). Η επιφάνεια των δρόμων εντοπίζεται σε βάθος 1.8-2μ., μέγεθος το οποίο δείχνει την αλλαγή της θαλάσσιας στάθμης από την περίοδο χρήσης τους. Η παρατήρηση αυτή αποδυναμώνει ακόμα περισσότερο την υπόθεση του A. Raban για ταύτιση της περιοχής με νεώριο, εφόσον προφανώς το συγκεκριμένο τμήμα της ήταν χερσαίο. Εντόπισε επίσης κατασκευές (large masonry platforms) που εξείχαν από τον ύφαλο προς το εσωτερικό της πόλης, τις οποίες ερμήνευσε ως θεμέλια κατοικιών (ο.π. 173).

Η διερεύνηση της νότιας λιμενολεκάνης (Εικ. 113, 119, 124) έδειξε ότι ο ανατολικός λιμενοβραχίονας έχει μήκος 250μ. τουλάχιστον. Το πρώτο βόρειο τμήμα του αποτελεί προέκταση του υφάλου, ενώ το υπόλοιπο αποτελείται από ογκόλιθους και κυβόλιθους. Το νότιο άκρο του λιμενοβραχίονα στρέφεται νοτιοδυτικά, δημιουργώντας μία εσωτερική κυκλική περίπου λεκάνη με διάμετρο 200μ. Στο βόρειο τμήμα, στη γένεση του λιμενοβραχίονα, διατηρείται κατά χώραν μια σειρά από κυβόλιθους, οι οποίοι ερμηνεύονται ως κατάλοιπο του τοίχου ή τείχους που έβαινε επί του λιμενοβραχίονα. Ο βυθός του λιμανιού είναι αμμώδης και δεν εντοπίστηκαν σ' αυτόν περαιτέρω ίχνη λιμενικών κατασκευών. Στην περιοχή του λιμενοβραχίονα (ανατολική πλευρά της λεκάνης) εντοπίζονται στον πυθμένα σκόρπιοι ογκόλιθοι και κυβόλιθοι, οι οποίοι αποτελούν προφανώς το υλικό σύστασης του λιμενοβραχίονα. Επίσης στη δυτική πλευρά της λιμενολεκάνης επί της παραλίας βρίσκονται τμήματα σαρκοφάγων και τοίχοι κτιρίων.

Το μέγιστο βάθος της λιμενολεκάνης είναι ~2.80μ. Με δεδομένη την αλλαγή της θαλάσσιας στάθμης στα ~2μ. και τη στάθμη της παλίρροιας μεταξύ 0-0.5μ., το ωφέλιμο βάθος της λιμενολεκάνης δεν ξεπερνά τα ~0.0-0.7μ. Συνεπώς, η λιμενολεκάνη πρέπει να θεωρηθεί ισχυρώς επιχωμένη και τα όποια περαιτέρω λιμενικά έργα υπήρχαν στην αρχαιότητα (προκουμαίες, αποβάθρες κλπ.), ίσως να βρίσκονται κάτω από τη στάθμη του πυθμένα. Η αλλαγή αυτή της στάθμης οφείλεται ενδεχομένως στον σεισμό του 342 μ.Χ. που περιγράφει ο Μαλαλάς (βλ. παραπάνω) και δεν είναι απίθανο να συνεχίστηκε από άλλους σεισμούς στη συνέχεια.

Στη διάρκεια της αυτοψίας που διενεργήθηκε για την παρούσα εργασία στα κατάλοιπα του λιμενοβραχίονα (Εικ. 121) διαπιστώθηκε ότι στην εξωτερική ανατολική πλευρά του οι

ογκόλιθοι, κυρίως στη βόρεια πλευρά του, όπου είναι σχεδόν αδιατάρακτοι, είναι σκόπιμα τοποθετημένοι με τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργούν επικλινές πρानές για την απόσβεση του κυμματισμού το οποίο καταλήγει είτε στην επίπεδη επιφάνεια του φυσικού βράχου (Εικ. 129), είτε σε διαμορφωμένη, με κυβόλιθους, επίπεδη επιφάνεια στην κορυφή του λιμενοβραχίονα (Εικ. 128). Στο εσωτερικό του λιμενοβραχίονα παρατηρούνται διάσπαρτοι ογκόλιθοι και κυβόλιθοι (Εικ. 126, 127), οι οποίοι όπως είναι φυσικό αποσπάρτηκαν από την κατασκευή, δεχόμενοι την μεγαλύτερη καταπόνηση από τον ανατολικό κυματισμό. Σε αρκετά σημεία όπου φαίνεται το εσωτερικό της κατασκευής διακρίνονται τοποθετημένοι ογκόλιθοι με συμπληρωμένα τα ενδιάμεσα κενά από μικρότερους λίθους, οι οποίοι έχουν επίσης σκορπίσει σε μεγαλύτερη έκταση στο εσωτερικό της λεκάνης (Εικ. 125). Από τη γενική παρατήρηση της κατασκευής φαίνεται να επιβεβαιώνεται η άποψη του A. Raban για κατασκευή κρηπιδώματος επί λιθορριπής έδρασης. Η δε εσωτερική πλευρά ήταν μάλλον κάθετη, κατασκευασμένη από κυβόλιθους ώστε να διευκολύνεται η παραβολή των πλοίων, ενώ εξωτερικά ήταν επικλινής για την απόσβεση του κυματισμού. Στην εξωτερική πλευρά διαπιστώθηκε, επίσης, η ύπαρξη αδιάγνωστων συσσωματωμάτων κεραμικής, σε μικρή έκταση, ανάμεσα στους ογκόλιθους, η ισχυρή συσσωμάτωση των οποίων δεν επέτρεψε την εξαγωγή περαιτέρω συμπερασμάτων.

Για το βόρειο υποτιθέμενο λιμάνι ο F. Fleming αναφέρει: «*Although there is no specific evidence it is just possible that there were breaks in the reef further north, and that another harbour existed*». Αντίστοιχα για το νότιο λιμάνι σημειώνει ότι: «*No quays or jetties were found, and this combined with the rather poor protection of the harbour to the south, does not seem compatible with the main harbour of one of the largest and most important trading cities in Cyprus. This problem is completely unresolved. Further search might reveal more evidence of fortifications and harbour works in the southern basin. Alternatively, it is possible that there was another basin somewhere to the north*» (ο.π. 170).

Επομένως, τα λιμάνια της Σαλαμίνας παραμένουν εν πολλοίς άγνωστα, με βεβαιωμένη την ύπαρξη μόνο ενός λιμενοβραχίονα στην προέκταση του υφάλου στα νότια. Η λιμενολεκάνη που σχηματίζει, αρκετά εκτεθειμένη σήμερα, δεν φαίνεται με τη συγκεκριμένη μορφή να ταυτίζεται με τον «κλειστό λιμένα» που αναφέρει ο Ψευδοσκύλαξ για την πόλη. Στοιχείο, ταύτισης και χρονολόγησης πιθανόν να αποτελεί η ερμηνεία των κυβολίθων στη γένεση του λιμενοβραχίονα ως τμήματος θαλάσσιου τοίχου ή τείχους, οπότε θα υπήρχε η πιθανότητα της απόδοσης του συγκεκριμένου λιμανιού στον τύπο του κλασικού ή ελληνιστικού «κλειστού λιμένα». Μια άλλη παρόμοια ένδειξη ίσως να παρείχε η ταύτιση των «large ma-

sonry platforms», των θεωρούμενων από τον N.C. Flemming (ο.π. 173) ως θεμελιώσεων κατοικιών, με θεμελιώσεις πύργων ή αντηρίδων(;) για την ενίσχυση του τείχους, το οποίο να ταυτιζόταν με τον ύφαλο. Οι κατασκευές αυτές αναφέρει ότι εξέχουν από τον ύφαλο προς την πλευρά της πόλης (Εικ. 112). Σε αυτή την πλευρά θα ήταν φυσικό να χρειαζόταν αντιστήριξη ο σημερινός ύφαλος, εάν αποτελούσε όντως το τείχος. Σε αυτή την περίπτωση το τείχος θα ήταν φυσικό να προεκτείνεται και επί του λιμενοβραχίονα, οπότε και πάλι το λιμάνι θα περιλαμβανόταν στην τείχιση της πόλης. Ο N.C. Flemming (ο.π. 169) αναφέρει, επιπλέον, ότι όλα τα κτίσματα που εντοπίστηκαν ήταν κατασκευασμένα από κυβόλιθους σε κανονικούς δόμους, χωρίς την παρουσία κονιαμάτων ή πλίνθων, δεικνύοντας προς τη χρονολόγησή τους πριν τη Ρωμαϊκή περίοδο.

Ακόμα, όμως, και εάν ο ανατολικός προσήνεμος λιμενοβραχίονας περιλαμβανόταν στην τείχιση της πόλης, πού πρέπει να αναζητηθεί ο υπήνεμος, ο οποίος θα λειτουργούσε ως το δεύτερο σκέλος για τη διαμόρφωση του κλειστού λιμένα; Στην παραλία ακριβώς απέναντι από τον λιμενοβραχίονα, όπου θα αναμενόταν ή παρουσία του, ο N.C. Flemming (ο.π. 170) σημειώνει την ύπαρξη σαρκοφάγων και τοίχων. Τα κατάλοιπα εντοπίστηκαν και στην αυτοψία για την παρούσα μελέτη (Εικ. 122, 123α, β). Οι σαρκοφάγοι μάλλον ρωμαϊκών χρόνων ίσως έχουν μεταφερθεί εκεί από τα νερά του Πεδιαίου. Οι τοίχοι αντίθετα δείχνουν την παρουσία κτιρίων, εκεί ακριβώς που θα αναμενόταν η παρουσία του υπήνεμου λιμενοβραχίονα. Μια πιθανή ερμηνεία είναι αυτά να αποτελούν κατάλοιπα κατασκευών που ανεγέρθηκαν αφού επιχώθηκε το λιμάνι.

Μια πιθανή υπόθεση εργασίας, σύμφωνα με τα γνωστά στοιχεία, θα ήταν η αναζήτηση της κλειστής λιμενολεκάνης στο σημείο που την παρουσιάζει ο R. Pöcöcke (Εικ. 109). Στην προτεινόμενη θέση και με τον τρόπο που αποδίδεται θα μπορούσε να αποτελεί, ενδεχομένως, μια κλειστή λεκάνη Η απόδοση του R. Pöcöcke είναι αδρομερής και στην περιοχή θα μπορούσε να υπήρχε απλά κάποιος όρμος, ο οποίος λειτουργούσε ως λιμάνι. Ο όρμος αυτός είχε ίσως επιχωθεί μέχρι το τέλος του 5^{ου} αι. π.Χ. από τα ιζήματα του Πεδιαίου ώστε ο Ευαγόρας τον επεξέτεινε, κατασκευάζοντας τειχισμένους λιμενοβραχίονες, από τους οποίους πιθανόν ο ένας είναι ο μέχρι σήμερα υφιστάμενος ανατολικός, ενώ ο δεύτερος βρίσκεται καταχωμένος στη χέρσο.

Ένα δεύτερο ζήτημα είναι αυτό της ύπαρξης ενός λιμανιού σε κάποιο άλλο σημείο, το οποίο θα μπορούσε να ήταν σύγχρονο, προγενέστερο ή μεταγενέστερο του νότιου λιμανιού ή του σημειούμενου από τον R. Pöcöcke. Όπως έχει ήδη αναφερθεί μια επιμήκης διαμόρφωση (λιμενοβραχίονας;) φαίνεται να κλείνει τον όρμο της εκβολής του Πεδιαίου στο

νοτιοανατολικό άκρο του, όπως φαίνεται σε δορυφορική εικόνα από το Google Earth (Εικ. 115) και από αεροφωτογραφία του 1963 (Εικ. 114). Σε ένθετο σχέδιο με τα κατάλοιπα της Σαλαμίνας σε χάρτη του T. Graves, του 1849 (Χατζηπασχάλης & Ιακώβου 1989, fig. 75, βλ. Εικ. 116) αποδίδονται στο κόλπο της εκβολής του Πεδιαίου αποδίδονται δύο λιμενοβραχίονες, ένας βόρεια και ένας νότια, αναφερόμενοι και οι δύο ως «ancient moles», ενώ ολόκληρος ο κόλπος αποδίδεται ως «ancient port of Salamis». Η απόσταση της λιμενολεκάνης που δημιουργεί η συγκεκριμένη διαμόρφωση/λιμενοβραχίονας(;) μέχρι την περιοχή της πόλης της Σαλαμίνας ξεπερνάει τα 4χλμ. Επομένως, φαίνεται μάλλον απίθανο να συνδέεται άμεσα μαζί της. Επίσης, το να αποτελεί ολόκληρος ο κόλπος ενιαίο λιμάνι, όπως προτείνει ο T. Graves και ο Οδηγός της Σαλαμίνας (*Σαλαμίν. Οδηγός*, 1973, 6), φαίνεται απίθανο λόγω της μεγάλης απόστασης των δύο λιμενοβραχιόνων μεταξύ τους, η οποία ξεπερνάει τα 1300μ. Βεβαίως, θα ήταν ένα τεράστιο αγκυροβόλιο ικανό να δεχτεί στην αμμώδη παραλία του μεγάλο αριθμό σκαφών. Αυτή η ικανότητα φέρνει στο νου τις διηγήσεις για την απόκρουση του Στόλου του Δημήτριου ή τη διαδικασία προσάραξης του Πτολεμαίου (βλ. παραπάνω). Εν πάση, όμως, περιπτώσει δεν μπορεί ο συγκεκριμένος κόλπος να είναι το κλειστό λιμάνι, το οποίο αναφέρει ο Ψευδοσκύλαξ. Άλλωστε η κλίση που παρουσιάζει ο λιμενοβραχίονας της βόρειας πλευράς του κόλπου προς τα νοτιοανατολικά μάλλον αποκλείει την οργανική του σχέση με τον νότιο «βραχίονα». Εάν παρά ταύτα, η διαμόρφωση στο νοτιοανατολικό άκρο του κόλπου αποτελεί όντως αρχαίο έργο, τότε μήπως συνδέεται με την Αρσινόη που αναφέρεται από τον Στράβωνα νοτιότερα από τη Σαλαμίνα;

Παρά το ότι δεν υπάρχουν σαφή στοιχεία σχεδόν όλοι οι ερευνητές την περιοχή της Σαλαμίνας αναφέρονται σε βόρειο λιμάνι. Στη διάρκεια της παρούσας μελέτης¹⁹⁸, εντοπίστηκε σε αεροφωτογραφία του 1963 (Εικ. 117, 118) μια διαμόρφωση που μοιάζει με την κατασκευή νοτιοανατολικού λιμενοβραχίονα ενός λιμανιού που βρίσκεται βορειότερα από εκείνο που ερεύνησαν οι A. Raban και N.C. Flemming. Ο λιμενοβραχίονας αυτός βρίσκεται σε ένα άνοιγμα του υφάλου στα νοτιοανατολικά του Γυμνασίου και του Θεάτρου. Στο σημείο αυτό φαίνεται ένας μικρός αβαθής κόλπος (Εικ. 120), ο βραχίονας κλείνει από ανατολικά. Το νότιο του συνδέεται με τον ύφαλο στα νότια και ακολούθως κατευθύνεται αρχικά βορειοανατολικά και στη συνέχεια βορειοδυτικά, σχηματίζοντας έναν «αγκώνα». Και εδώ

¹⁹⁸ Στην επίσκεψη στην περιοχή της Σαλαμίνας που πραγματοποίησε ο γράφων η αυτοψία επικεντρώθηκε στα κατάλοιπα του λιμενοβραχίονα στη νότια απόληξη του υφάλου. Η πιθανή κατασκευή στην αεροφωτογραφία του 1963, εντοπίστηκε αργότερα με αποτέλεσμα να μην είναι εφικτή προς το παρόν η επιβεβαίωσή της.

όμως απουσιάζει ένας «άλλος» λιμενοβραχίονας που να δημιουργεί σε συνδυασμό μαζί με το συγκεκριμένο μια περιορισμένη είσοδο. Έχοντας, όμως, υπόψη το ύψος της επίχωσης, η οποία στην γειτονική περιοχή των Λουτρών έφθανε τα 8μ. (Καραγιώργης 1999, 23, εικ. 10 και 27) είναι φυσικό να υποτεθεί η κατάχωση της υπόλοιπης λεκάνης, που πρέπει να βρίσκεται στην προέκταση του μικρού κόλπου στη χέρσο. Αντίθετα, με την Υστερορωμαϊκή χρονολόγηση του Οδηγού της Σαλαμίνας, εάν αυτός αναφέρεται στη συγκεκριμένη λεκάνη, το γεγονός ότι η κατασκευή φαίνεται να βρίσκεται σε μεγαλύτερο βάθος από ότι τα κατάλοιπα του νότιου λιμανιού, τμήματά του οποίου είναι έξαλα, θα μπορούσε να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι η λεκάνη αυτή είναι προγενέστερη από τη νότια. Αυτό, φυσικά, θα ίσχυε εάν η καταπόντισή της δεν οφείλεται σε κάποιο βίαιο τεκτονικό γεγονός. Ασφαλώς, παρά τις υποθέσεις που αναπτύχθηκαν παραπάνω δεν είναι βέβαιο ότι το νότιο λιμάνι χρονολογείται στην Κλασική ή Ελληνιστική περίοδο. Αντίθετα, για την υπόθεση της Υστερορωμαϊκής χρονολόγησης πιθανόν να αποτελεί ένδειξη η μετακίνηση της κλασικής πόλης βορειότερα. Με την απουσία, όμως, υποβρύχιας έρευνας και ανασκαφής, και την άγνοια της παλαιοακτογραμμής δεν είναι γνωστό κατά πόσον το λιμάνι αυτό ταυτίζεται με τον αναφερόμενο χώρο σε σχέση με τον Δημήτριο Πολιορκητή, εάν χρονολογείται στα Υστερορωμαϊκά χρόνια ή προγενέστερα ή εάν ήταν αυτό το κλειστό λιμάνι της πόλης ή δεύτερο, σύγχρονο, προγενέστερο ή μεταγενέστερό του.

Συμπερασματικά, απ' όσα έχουν αναφερθεί η Σαλαμίνα του 4^{ου} αι. π.Χ. διέθετε έναν «κλειστό λιμένα», η κατασκευή ή ανακατασκευή του οποίου οφείλεται μάλλον στον Ευαγόρα (βλ. και Balandier 2000, 178). Βρισκόταν, πάντως, σε χρήση το 306 π.Χ. και διέθετε στενή είσοδο και δυνατότητα φιλοξενίας εξήντα πλοίων τουλάχιστον. Αυτό το λιμάνι είτε επιχώθηκε σε κάποια μεταγενέστερη περίοδο, είτε συνυπήρχε με ένα δεύτερο. Οι επιχώσεις από τα ιζήματα του Πεδιαίου και τα κύματα από τους επικρατούντες ανατολικούς και βορειοανατολικούς ανέμους, όπως και η μορφολογία του βυθού μπροστά από τη Σαλαμίνα, σε συνδυασμό με βίαιες τεκτονικές κινήσεις, οφειλόμενες μάλλον στους σεισμούς του 4^{ου} αι. μ.Χ. (Flemming 1974, 164-166, 170-173), συνέτειναν στο να καλυφθεί κάτω από θίνες άμμου ολόκληρη η πόλη και να αλλάξει έκτοτε η αρχαία ακτογραμμή. Σήμερα παρουσιάζονται κατάλοιπα που μοιάζουν να ανήκουν σε λιμενικά έργα σε τρεις θέσεις, συν αυτά που σημειώνονται στο σχέδιο του R. Pococke. Βεβαιωμένα αρχαία κατάλοιπα εμφανίζονται στη νότια απόληξη του υφάλου. Μια αντίστοιχη λιμενική λεκάνη με αντίθετη φορά σχηματίζει μια διαμόρφωση στο νοτιοανατολικό άκρο του κόλπου της εκβολής του Πεδιαίου και θα μπορούσε πιθανόν να αποτελεί το λιμάνι της Αρσινόης(:). Τέλος, ένας σχη-

ματισμός στον πυθμένα που μοιάζει με λιμενοβραχίονα κλείνει τη μικρή εσοχή στα νοτιοανατολικά του Γυμνασίου και του Θεάτρου από νοτιοανατολικά και πιθανόν να αποτλεί τμήμα μιας τρίτης λιμενολεκάνης σε άνοιγμα του υφάλου, που θα μπορούσε να ταυτιστεί με το αναφερόμενο από τους διάφορους ερευνητές, βόρειο λιμάνι. Και στις τρεις περιπτώσεις εμφανίζεται μόνο ένας λιμενοβραχίονας με αποτέλεσμα καμία να μην ανταποκρίνεται στον κλειστό λιμένα που αναφέρει ο Ψευδοσκύλαξ για το λιμάνι του 4^{ου} αι. π.Χ. Τα ερωτήματα και οι υποθέσεις παραμένουν μέχρι την περαιτέρω διερεύνηση του χώρου.

ΣΤ.7 ΚΕΡΥΝΕΙΑ

ΣΤ.7.1 Γενικά στοιχεία

Η αρχαία πόλη της Κερύνειας ταυτίζεται με την περιοχή όπου αναπτύσσεται και η σύγχρονη ομώνυμη πόλη στο μέσον περίπου της βόρειας ακτής της Κύπρου, γνωστή στην «υποβρύχια/ναυτική αρχαιολογία» για το ναυάγιο του τέλους του 4^{ου} αι. π.Χ., που εντοπίστηκε και ανασκάφηκε στο τέλος της δεκαετίας του 1960 στα νερά της (βλ. παρακάτω ΣΤ.7.2). Ειδικότερα, η πόλη φαίνεται ότι αναπτύχθηκε γύρω από την περιοχή του Κάστρου, όπου ήταν και το λιμάνι της.

Οι ιστορικές και αρχαιολογικές γνώσεις για την πόλη, είναι περιορισμένες εξαιτίας του ότι δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ συστηματική ανασκαφή των καταλοίπων της. Θεωρείται ότι ιδρύθηκε από τον Κηφέα, από την Αχαΐα στην Πελοπόννησο με αρχαιολογικές ενδείξεις που επιβεβαιώνουν τον μύθο από τις γειτονικές θέσεις των χωριών Κάρμι και Καζάφани (Nicolau 1976β). Για τον ίδιο τον οικισμό οι ενδείξεις από θαλαμωτούς τάφους στα δυτικά της πόλης δεν χρονολογούνται πριν από τη Γεωμετρική περίοδο. Το όνομά της εμφανίζεται για πρώτη φορά στον Ψευδοσκύλακα, στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ., ενώ την αναφέρουν επίσης ο Διόδωρος (*Βιβλ.* ΧΙΧ.62.6), ο Πτολεμαίος (*Υφήγ.* V.13.15 ως Κεραυνία), ο Πλίνιος (*Φυσ. Ιστ.* V.130 ως Corinaeum ;) και ο *Σταδισμός* (312) (βλ. Κεφ. Δ για σχετικά κείμενα). Από επιγραφές είναι γνωστή η λατρεία του Απόλλωνα και της Αφροδίτης, ως επίσης και η ύπαρξη γυμνασίου, ενώ στα χρόνια του Κλαυδίου αναφέρεται και η ύπαρξη υδραγωγείου (Nicolau 1976β).

Από σωστική ανασκαφή σε ιερό από την περιοχή του ανώτερου τμήματος της πόλης βρέθηκε μεγάλος αριθμός πήλινων και λίθινων ειδωλίων, χρονολογούμενων από την Αρχαϊκή μέχρι την Ελληνιστική περίοδο, καθώς και τα κατάλοιπα κάποιων κτιρίων (*BCH* 1965, 257-601). Επίσης, εντοπίστηκαν σε βόθρο στην ίδια περιοχή, πήλινα ειδώλια και τμήματα λίθινων αγαλμάτων, χρονολογούμενα από την Κλασική μέχρι την Ελληνιστική περίοδο (*BCH* 1966, 339-411). Την ίδια περίπου χρονολόγηση δείχνουν και σωστικές ανασκαφές σε τάφους από την Κλασική μέχρι την Ρωμαϊκή περίοδο στην περιοχή του κέντρου της σύγχρονης πόλης (*BCH* 1971, 362· *BCH* 1972, 1032), ενώ θαλαμωτοί τάφοι εντοπίζονται στα δυτικά της (*BCH* 1965, 624-626).

Στα πρώτα χριστιανικά χρόνια η Κερύνεια έγινε έδρα επισκόπου και τα σύγχρονα νε-

κροταφεία της *Χρυσοκάβας* και *Αγ. Μαύρας* θεωρούνται σημαντικότερα για την Κύπρο τη συγκεκριμένη περίοδο. Τον 11^ο αι. μ.Χ. αναφέρεται για πρώτη φορά η τείχιση της πόλης και ένα αιώνα αργότερα το Κάστρο της, το οποίο θα δεχθεί στη συνέχεια διάφορες αναμορφώσεις από τους Φράγκους και τους Βενετούς (Hill 1940, 267).

ΣΤ.7.2 Το ναυάγιο της Κερύνειας

Το ναυάγιο της Κερύνειας εντοπίστηκε, σε απόσταση λιγότερη του ενός μιλίου βορειοανατολικά του λιμανιού της Κερύνειας και μισό περίπου μίλι από την ακτή, από τον κερυνειώτη σφουγγαρά Ανδρέα Καριόλου, ο οποίος το υπέδειξε στον καθηγητή του Πανεπιστημίου της Πενσυλβανίας, Michael Katzev, το 1967. Ακολούθησε προκαταρκτική διερεύνηση του ναυαγίου και ανασκάφηκε εξολοκλήρου την επόμενη χρονιά από διεθνή ομάδα υπό τον ίδιο καθηγητή. Ανελκύστηκε όλο το φορτίο και το τμήμα του κελύφους (75% περίπου), το οποίο είχε διατηρηθεί κάτω από το φορτίο βυθισμένο στη λάσπη του πυθμένα. Το κέλυφος του πλοίου (σκαρί) συντηρήθηκε, επανασυγγολλήθηκε και εκτέθηκε από το 1973 στο Κάστρο της Κερύνειας. Με βάση τα κατάλοιπα του σκάφους κατασκευάστηκε πειραματικά, στις ίδιες ναυπηγικές γραμμές και με την ίδια τεχνική «πρώτα το κέλυφος» (shell first), από το Ελληνικό Ινστιτούτο Προστασίας Ναυτικής Παράδοσης, το ακριβές αντίγραφο «Κερύνεια II». Το σκάφος αυτό, αφού χρησιμοποιήθηκε σε πειραματικό ταξίδι από τον Πειραιά στην Κύπρο και αντίστροφα, και σε διάφορες πολιτιστικές εκδηλώσεις, βρίσκεται από το 2005, εκτεθειμένο στο *Μουσείο της Θάλασσας* του δήμου Αγ. Νάπας. Τα αποτελέσματα της πειραματικής κατασκευής ανακοινώθηκαν από το ζεύγος Katzev στο συνέδριο *Τρόπικ I* και *II* (Katzev & Katzev 1985· Katzev 1987).

Παρά το ότι δεν έχει γίνει τελική δημοσίευση του ναυαγίου έχουν γραφτεί σχετικά με αυτό μια σειρά από άρθρα που προσπορίζουν τα στοιχεία που θα παρατεθούν στη συνέχεια¹⁹⁹. Σκοπός της παρούσας εργασίας δεν είναι να εξαντλήσει λεπτομερώς το συγκεκρι-

¹⁹⁹ Παρατίθεται στη συνέχεια η βιβλιογραφία που αφορά στο συγκεκριμένο ναυάγιο, καθότι η χρήση του από την παρούσα εργασία γίνεται ακροθιγώς, εφόσον θεωρείται ότι συνέβη στις αρχές του 3^{ου} αι. π.Χ. και επομένως βρίσκεται εκτός του χρονολογικού πλαισίου της υπό μελέτη περιόδου:

Katzev M.L., 1967, *Cyprus underwater archaeological search, 1967*, Reprinted from: National Geographic Society Research Reports, 1967 Projects [1974], 177-184

Katzev M.L., 1968α, "Cyprus Greek ship off Kyrenia", *AAA* 9.3, 265-266

Katzev M.L., 1968β, "Survey of a Greek shipwreck off Kyrenia, Cyprus", *Archaeometry* 10, 47-56

μένο ναυάγιο, αλλά να χρησιμοποιήσει πληροφορίες που παρέχει σε σχέση με τη ναυτική δραστηριότητα της Κύπρου στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. Τα νομίσματα που βρέθηκαν στο ναυάγιο χρονολογούνται μεταξύ 306 και 294 π.Χ. (Katzev 2005, 78), ενώ οι αναλύσεις του άνθρακα¹⁴ έδωσαν χρονολογήσεις: 389±44 για το κέλυφος του σκάφους και 288±62 για τα αμύγδαλα που βρέθηκαν ανάμεσα στο φορτίο (Wylde-Swiny & Katzev 1971, 353). Επομένως, φαίνεται ότι το σκάφος ταξίδευε περίπου στο τελευταίο τρίτο ή τέταρτο του 4^{ου} αι. π.Χ. και βυθίστηκε στις αρχές του 3^{ου} αι. π.Χ., μετά το 294 π.Χ.

Το φορτίο του αποτελείτο από 400 περίπου εμπορικούς αμφορείς διαφόρων τύπων, από τους οποίους αναγνωρίστηκαν 343 ροδιακοί, κάμποι σαμιακοί και πιθανόν κάμποι από την Πάρο. Ανάμεσα στο φορτίο εντοπίστηκαν επίσης γύρω στις 9000 διασκορπισμένα αμύγδαλα, τα οποία μεταφέρονταν προφανώς μέσα σε σάκους. Εντοπίστηκαν επίσης σπόροι κεχριού, καθώς και κουκούτσια σταφυλιών. Το πλοίο μετέφερε, επίσης 29 μυλόλιθους από ηφαιστειακό πέτρωμα, πιθανόν της Νισύρου (Katzev 2005, 74).

Katzev S.W. - Katzev M.L., 1968, "The search below", *Expedition* 10.3, 11-14

Katzev M.L., 1969α, "Excavation of a Greek shipwreck off Kyrenia, 1968" *AJA* 73, 238-239

Katzev M.L., 1969β, "The Kyrenia shipwreck", *Expedition* 11.2, 55-59

Katzev M.L., 1970α, "Resurrecting the oldest known Greek ship", *National Geographic* 137, 840-857

Katzev M.L., 1970β, "Kyrenia 1969: A Greek ship is raised", *Expedition* 12.4, 6-14

Wylde-Swiny H. and M.L. Katzev, 1971, "The Kerynia shipwreck: A fourth-century B.C. Greek merchant ship" in *Proceedings of the twenty-third symposium of the Colston Research Society*, Birstol, April 4-8, 1971, Coston Papers XXIII, 399-355

Katzev M.L., 1972, "The Kyrenia ship" in G.F. Bass (ed.), *History of Seafaring based on Underwater Archaeology*, London, 50-52

Katzev M.L., 1974, "Last port for the oldest Ship", *National Geographic* 146

Katzev M.L., 1974, "Preservation and reconstruction of the Kyrenia ship", *AJA* 78

Katzev M.L., 1980, "A replica of the Kyrenia ship", *INA Newsletter* 7.1, 1-2, 4-6

Katzev M.L. and S.W. Katzev, 1985, "Kyrenia II: Building a replica of an ancient Greek merchantman", *Tropis* I. Proceedings of the 1st International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Peiraeus, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Athens, 163-175

Katzev M.L. - Katzev S.W., 1986, "Kyrenia II" *INA Newsletter* 133, 1-11

Katzev M.L., 1987, "An analysis of the experimental voyages of Kyrenia II", *Tropis* II. Proceedings of the 2nd International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Delphi 27-29 August 1987, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Athens

Katzev M.L., 1989, "Voyage of the Kyrenia II", *INA Newsletter* 16.1, 4-10

Katzev S.W., 2005, "Resurrecting an ancient Greek ship: Kyrenia, Cyprus" in G.F. Bass (ed.), *Beneath the seven seas*, Thames and Hudson, London, 72-79

Το ναυάγιο, με δεδομένο ότι συνέβη λίγο μετά την εκπνοή του 4^{ου} αι. π.Χ., δεν εμπίπτει στα χρονικά όρια της παρούσας εργασίας. Εν τούτοις, οι συνθήκες των αρχών του 3^{ου} αι. π.Χ. δεν μπορεί να διέφεραν από αυτές του τέλους του 4^{ου} αι. π.Χ. Την περίοδο που συντελέστηκε το ναυάγιο, η Ανατολική Μεσόγειος αποτελούσε το θέατρο της διαμάχης μεταξύ Πτολεμαίου και Δημητρίου και η Κύπρος είχε μόλις περιέλθει στον Πτολεμαίο (294 π.Χ.). Δεν συνέβαινε, όμως το ίδιο με τις ακτές της Κιλικίας. Αυτό ωστόσο, φαίνεται ότι δεν εμπόδιζε την εμπορική κίνηση από το Αιγαίο προς και από την Κύπρο, τη Συροπαλαιστίνη και την Αίγυπτο, πάνω στον γνωστό από αιώνες θαλάσσιο δρόμο. Αφ' ενός διαφαίνονται οι εμπορικές σχέσεις Αιγαίου και Κύπρου. Αφ' ετέρου η ύπαρξη του ναυαγίου επιβεβαιώνει τη συγκεκριμένη ναυτική διαδρομή και τη χρήση των βόρειων ακτών, είτε ως θέσεων προορισμού στο ταξίδι από το Αιγαίο για την Κύπρο, είτε ως θέσεων προσέγγισης στο ακόμη μακρύτερο ταξίδι για τη Συροπαλαιστίνη και την Αίγυπτο. Άλλωστε, παρόμοιο δρομολόγιο, μάλλον με αντίθετη φορά, και χωρίς να αποτελεί απαραίτητα σημείο προσέγγισης η βόρεια ακτή της Κύπρου, φαίνεται ότι ακολουθούσαν τα καράβια αιώνες πριν, όπως μαρτυρούν τα ναυάγια του Ulü Burgun (γύρω στο 1300 π.Χ.) και του Χελιδονίου Άκρου (Cape Gelidonya, γύρω στο 1200 π.Χ.) (βλ. ενδεικτικά Bass 1998, 183-191 και 2001, 13-60). Τα συγκεκριμένα πλοία εάν δεν αποτελούσαν κυπριακά σκάφη είχαν το μεγαλύτερο μέρος του φορτίου τους (τάλαντα χαλκού, κεραμική), προερχόμενο από την Κύπρο (βλ. σχετικά Pulac 1997).

Ίσως να μην γίνει ποτέ γνωστό εάν το πλοίο της Κερύνειας είχε ήδη προσεγγίσει σε κάποιο κυπριακό λιμάνι. Η ύπαρξη του λιμανιού της Κερύνειας τη συγκεκριμένη περίοδο μπορεί, απλά, να υποθεθεί, αφού δεν έχει γίνει έρευνα για να αποδειχθεί αρχαιολογικά η υπόστασή του (βλ. παρακάτω). Εν τούτοις, η θέση του ναυαγίου και η γειτνίαση της με τη θέση του λιμανιού, όπως επίσης και το φορτίο που δείχνει αιγαιακή προέλευση και συνεπώς ένα ταξίδι προς την Κύπρο ή ανατολικότερα, αποτελούν ενδείξεις ότι μάλλον το λιμάνι υφίστατο και χρησιμοποιείτο από τα εμπορικά πλοία που διέσχιζαν τον δίαυλο Κύπρου – Κιλικίας, είτε ως προορισμός, είτε ως σταθμός.

Στ.7.3 Τα κατάλοιπα του λιμανιού της Κερύνειας

Αναφορές από την αρχαία γραμματεία στο λιμάνι της Κερύνειας εντοπίζονται στον Ψευδοσκύλακα (77.103) και τον *Σταδιασμό* (313), ενώ ο Στράβων την αγνοεί. Ο Ψευδοσκύλαξ την αναφέρει μαζί με τις άλλες πόλεις που έχουν «λιμένας έρημους» και ο *Σταδιασμός* της αποδίδει «ὑφορμον». Η μοναδική σύντομη έρευνα που πραγματοποιήθηκε στο

λιμάνι της πόλης έγινε από τους E. Linder και A. Raban, το 1971 (Raban 1995, 166).

Η κύρια λεκάνη του λιμανιού της Κερύνειας βρίσκεται σήμερα στα βορειοδυτικά του Κάστρου (Εικ. 132-134), ενώ ένας κόλπος στα νοτιοανατολικά του σχηματίζει ένα δεύτερο προστατευμένο αγκυροβόλιο (Εικ. 133, 135). Τις δύο λιμενολεκάνες προστατεύει ένας επιμήκης λιμενοβραχίονας στα βόρεια (σύγχρονος λιμενοβραχίονας εφεξής), ο οποίος ξεκινάει από το βορειοδυτικό όριο της δυτικής λεκάνης. Μολονότι ο λιμενοβραχίονας αυτός φαίνεται ενιαίος διαιρείται στην πραγματικότητα σε τέσσερα τμήματα. Το πρώτο κατευθύνεται βορειοανατολικά για ~80μ. Το δεύτερο βαίνει νοτιοανατολικά για ~130μ. Το τρίτο εκτείνεται ανατολικά - νοτιοανατολικά για ~170μ. και το τέταρτο συνεχίζει ανατολικά - βορειοανατολικά για άλλα ~120μ., καλύπτοντας και το μεγαλύτερο τμήμα της ανατολικής λεκάνης (Εικ. 132, 133). Ο συγκεκριμένος λιμενοβραχίονας διαμορφώθηκε στη δεκαετία του 1950 κατά τον A. Raban (1995, 166), αν και τα έργα φαίνεται ότι δεν είχαν ολοκληρωθεί μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1960, όπως φαίνεται από αεροφωτογραφία του 1963, στην οποία διακρίνεται πλωτός γερανός, ο οποίος εκτελούσε έργα στον δεύτερο τμήμα του λιμενοβραχίονα (Εικ. 133).

Θα πρέπει να διευκρινιστεί στο σημείο αυτό, ότι τα πρώτα έργα στο λιμάνι της Κερύνειας μετά την Αρχαιότητα και τον Μεσαίωνα, πραγματοποιήθηκαν σχεδόν αμέσως μόλις οι Άγγλοι έφθασαν στην Κύπρο το 1878. Η A. Μαραγκού (1997, 278) αναφέρει ως χρονολογία έναρξης των έργων το 1886 και ολοκλήρωσής τους το 1893. Μέχρι τότε η εικόνα του λιμανιού της Κερύνειας ήταν αυτή που αποτυπώθηκε σε πίνακα του T. Ellis του 1878 (Εικ. 136), καθώς και σε ένθετη εικόνα (Εικ. 137) και ένθετο Σχέδιο (Εικ. 138) σε χάρτη του T. Graves το 1849. Και στις τρεις περιπτώσεις είναι σχεδόν βέβαιο ότι αποτυπώνεται η διάταξη των έργων της αρχαιότητας, με μεσαιωνικές προσθήκες και διορθώσεις. Ο προγραμματισμός των έργων της βρετανικής διοίκησης περιλάμβανε την κατασκευή δύο λιμενοβραχιόνων στη δυτική λεκάνη, που αποτελούσε την κύρια λιμενολεκάνη σε χρήση μέχρι τότε. Ο δυτικός βραχίονας κατασκευάστηκε επί των καταλοίπων του αντίστοιχου αρχαίου και ο ανατολικός λίγο πιο ανατολικά από τον μικρό πρόβολο πλέον, ο οποίος επιζεί μέχρι σήμερα στο εσωτερικό της λεκάνης. Στην άκρη του προβόλου σώζεται μεσαιωνικός φάρος, ο οποίος δεν έχει πλέον νόημα χρήσης, ευρισκόμενος στο εσωτερικό της λιμενολεκάνης (βλ. Εικ. 140, 143, 155). Ο πρόβολος αποτελούσε, προφανώς, τον ανατολικό βραχίονα του αρχαίου λιμανιού. Οι δύο λιμενοβραχίονες που κατασκευάστηκαν στο τέλος του 19^{ου} αιώνα διατήρησαν τη διάταξη του αρχαίου λιμανιού και την είσοδό του στα βορειοανατολικά. Οι εργασίες κατασκευής του ανατολικού λιμενοβραχίονα έχουν αποτυπωθεί σε φωτογραφία

του J.P. Foscolo²⁰⁰ (Μαλέκος 1992) (Εικ. 139), ενώ μια σειρά από άλλες φωτογραφίες δείχνουν την μορφή των έργων μέχρι και τη δεκαετία του 1950, στο τέλος της οποίας πραγματοποιήθηκαν καινούρια έργα και αναδιατάχθηκε το λιμάνι με το κλείσιμο της βορειοανατολικής εισόδου (Στυλιανίδης 2005, 127 και 129, βλ. Εικ. 140 και 142· Flinn 1924, 14, βλ. Εικ. 141· Λαζαρίδης 2004, 161, βλ. Εικ. 143). Στη φωτογραφία J.P. Foscolo φαίνονται στο βάθος τα κατάλοιπα μεσαιωνικού μάλλον κυματοθραύστη που προστάτευε από βόρεια το κάστρο, ο οποίος ενσωματώθηκε όπως θα φανεί παρακάτω στο τρίτο τμήμα του σύγχρονου λιμενοβραχίονα.

Το συνολικό πλάτος του σύγχρονου λιμενοβραχίονα είναι γύρω στα 20μ. και σε όλο το μήκος του υπάρχει αποβάθρα πλάτους 7-8μ. Ένας κάθετος τοίχος (στηθιαίο) προστατεύει την αποβάθρα από την πλευρά της θάλασσας, με το ύψος του να κυμαίνεται ανάμεσα στο ~1μ. έως ~2.5μ. Είναι κατασκευασμένος από κυβόλιθους μεγάλων διαστάσεων με αναθύρωση (~2X1X1μ.· Εικ. 152, 154) στο δυτικό ήμισυ του δεύτερου τμήματος και σε όλο το τρίτο και τέταρτο, ενώ στο πρώτο τμήμα και στο ανατολικό ήμισυ του δεύτερου ο τοίχος είναι κτισμένος από μικρούς κυβόλιθους διαστάσεων ~0.60X0.40μ. Εξωτερικά υπάρχει κυματοθραύστης από φυσικούς ογκόλιθους από το δεύτερο μέχρι και το τέταρτο τμήμα (Εικ. 153), ενώ το πρώτο τμήμα πατάει πάνω σε κυβόλιθους²⁰¹ (Εικ. 145, 146).

Εσωτερικά το πρώτο τμήμα έχει κάθετη πλευρά από κυβόλιθους σε δύο στρώματα, με μεγάλους στο κάτω και μικρούς στο επάνω (Εικ. 147). Πρόκειται προφανώς για τις διαφορετικές φάσεις κατασκευών του τέλους του 19^{ου} αιώνα και αυτών του 1950-1960 και αναγνωρίζονται και σε άλλα σημεία του λιμενοβραχίονα. Σε φωτογραφία τον Θ. Τουφεξή του 1906 (Λαζαρίδης 2004, 165, βλ. Εικ. 144) φαίνονται ακόμη αρχαίοι κυβόλιθοι (βλ. παρακάτω), επί των οποίων κατασκευάστηκαν τα έργα της φάσης του 19^{ου} αιώνα. Το πρώτο μισό του δεύτερου τμήματος έχει εσωτερική πλευρά από φυσικούς ογκόλιθους και αποτελεί, προφανώς, την είσοδο του λιμανιού η οποία φράχθηκε το 1963 (Εικ. 148). Το δεύτερο μισό του δεύτερου τμήματος και η αρχή του τρίτου έχουν πλευρά από κυβόλιθους που σχηματίζουν οδοντωτό περιγράμμα (Εικ. 149). Πρόκειται για τα κατάλοιπα του ανατολικού λιμενοβραχίονα της φάσης του τέλους του 19^{ου} αιώνα, η οποία αποξηλώθηκε για την αλλαγή

²⁰⁰ Η φωτογραφία φέρει ιδιόχειρο σχολιασμό του φωτογράφου «92» (=1892), γεγονός που επαληθεύει τις χρονολογίες που αναφέρει η Α. Μαραγκού.

²⁰¹ Αυτούς τους κυβόλιθους θεώρησε ο Α. Raban (1995, 166) ως ρωμαϊκά ή μεσαιωνικά έργα (βλ. παρακάτω).

της κατεύθυνσης της εισόδου. Το υπόλοιπο του τρίτου τμήματος έχει κάθετη πλευρά από κυβόλιθους (Εικ. 151), ενώ το τέταρτο φυσικούς ογκόλιθους (Εικ. 152).

Στο δεύτερο τμήμα, τους φυσικούς ογκόλιθους διαχωρίζει από τους κυβόλιθους που σχηματίζουν οδοντωτό περίγραμμα, μια κυκλική μάλλον κατασκευή, της οποίας το νότιο τόξο εξέχει κάτω από το δάπεδο της αποβάθρας (Εικ. 150). Πρόκειται για την απόληξη του ανατολικού λιμενοβραχίονα, που κατασκευάστηκε το 1888-1890, η οποία ενισχύθηκε με αυτό τον τρόπο περαιτέρω έναντι των βορείων ανέμων και φαίνεται στη φωτογραφία του V. Avedissian, το 1950 (Στυλιανίδης 2005, 127, βλ. Εικ. 140).

Το λιμάνι αναφέρεται στο άρθρο του Κ. Νικολάου (1966, 98) για τα κυπριακά λιμάνια, ο οποίος σημειώνει συγκεκριμένα: «*Ὁ κυματοθραύστης ὀπισθεν τοῦ Φρουρίου Κερυνείας, ὁ ὁποῖος σήμερον ἔχει χρησιμοποηθῆ διὰ τὸν αὐτὸν σκοπὸν διὰ τὸν νέον λιμένα τῆς πόλεως ἦτο ἐκτισμένος διὰ τεραστίων ὀγκολίθων ὁμοίων πρὸς ἐκείνους ἄλλων ἀρχαίων κυματοθραυστῶν. Εἶναι ἄρα κατὰ πᾶσαν πιθανότητα ἀρχαῖος καὶ οὐχὶ μεσαιωνικὸς κυματοθραύστης πρὸς προστασίαν τοῦ Φρουρίου ὡς πιστεύεται παρά τινων*». Η διατύπωση του Νικολάου, παρέχει την πληροφορία της ταύτισης τμήματος του σύγχρονου λιμενοβραχίονα (μάλλον του τρίτου τμήματος) με κάποιο μεσαιωνικό ή αρχαίο έργο. Δύο άλλα κείμενα είναι περισσότερο διαφωτιστικά. Πρόκειται για τις σχετικές αναφορές των Α. Σακελλάριου και Ι. Περισιάνη ως εξής:

«*Ὁ λιμὴν τῆς Κηρυνείας, καίπερ μικρὸς καὶ ὑπὸ τοῦ βορείου καὶ βορειανατολικοῦ ἀνέμου προσβαλλόμενος, εἶναι ὁ καλλίτερος ἀπάντων τῶν λιμένων τῶν μερῶν τούτων τῆς νήσου. Παρὰ τὴν εἴσοδον δ' αὐτοῦ ὑπάρχουσι ῥαχίαι, δύσκολον καθιστῶσαι εἰς τὰ πλοῖα τὸν κατὰ τὴν νύκτα εἰς αὐτὸν εἰσπλουν. Διὸ ἀπὸ τῶν παλαιοτάτων χρόνων εἶχον ἰδρυθεῖ ἐν τῇ εἰσόδῳ του δύο μικροὶ φάροι, ὧν λείψανα εἰσέτι σώζονται. Πρὸς ἀσφάλειαν δ' αὐτοῦ ἅμα τῇ καταλήψει τῆς νήσου οἱ Ἄγγλοι διὰ χρημάτων τοῦ δημοσίου ταμείου τῆς Κύπρου καὶ ἐργασιῶν τῶν καταδίκων κατεσκεύασαν δύο βραχίονας ἐκτεινομένους ἐκατέρωθεν τῶν πλευρῶν τοῦ λιμένος. Ἡ δὲ νῦν ὑπάρχουσα ἐν τῷ λιμένι προκυμαία κατεσκευάσθη δαπάνῃ δημοτικῆς ἀρχῆς*» (Σακελλάριος 1890, 146).

«*Ὁ λιμὴν, ὅστις ἦτο ἀσφαλέστατος παρά Ἐνετοῖς, ὑπερησπίζετο ὑπὸ δύο Πύργων ὧν λείψανα σώζονται μέχρι σήμερον. Ἐκ τούτων ὁ εἰς στρογγύλος, εὐρίσκεται νῦν ἐν τῷ κέντρῳ τοῦ ὑπὸ τῶν Ἄγγλων μεταξὺ τοῦ 1886-1891 κατασκευασθέντος λιμένος καὶ παρέχων μεγάλην προστασίαν εἰς πλοιάρια, ἅτινα ἐν καιρῷ τρικυμίας (Τραμοντάνας) κινδυνεύουσι νὰ καταποντισθῶσιν ἐντὸς αὐτοῦ τοῦ λιμένος, ὡς πολλάκις ἰδίῳς ὀφθαλμοῖς εἶδομεν καὶ ναυαγίων ἐντὸς τοῦ λιμένος μάρτυρες ἐγενόμεθα. Ὁ δ' ἕτερος Πύργος, τετράγωνος,*

κείται ἐπὶ τῆς δυτικῆς ἄκρας τοῦ λιμένος, ὅπου τῶρα εὐρίσκονται αἱ Τελωνιακαὶ ἀποθήκαι, κατέστη δὲ ἄμορφος ὄγκος καθ' ὅτι μέρος τοῦτου κατεδαφίσθη ὅπως κτισθῶσιν αἱ ρηθείσαι ἀποθήκαι καὶ τὸ ὑπολειφθὲν μέρος καταστρέφεται ὅλον ἐν ὧς ἔκ τῆς κατὰ καιροῦς ἐλλείψεως φροντίδος περὶ τὴν διάσωσιν τῶν ἀρχαίων μνημείων ἐν Κύπρῳ. Ὁ πρῶτος ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων δύο Πύργων, ἐχρησίμευε καὶ ὡς φάρος τοῦ λιμένος, ἦτο δὲ προσιτὸς δι' ὑψηλοῦ τοίχου ὅστις διήκει μέχρι τῆς κυρίας εἰσόδου τοῦ Φρουρίου, ὅπου νῦν εὐρίσκεται τὸ γραφεῖον τῆς Ἀστυνομίας. Κάτωθεν τοῦ ἐν λόγῳ τοίχου ὑπῆρξε μεγάλη ἀψίς, ἣς λείψανα σώζονται ἐπὶ τῆς γωνίας, κάτωθεν τοῦ εἰρημένου Γραφείου, δι' ἣς ὁ ἐσωτερικὸς λιμὴν συνεκοινωνεὶ μὲ τὸν ἀνατολικῶς τοῦτου κείμενον λιμενίσκον, ὅστις κατέχει τὸ βόρειον καὶ ἀνατολικὸν μέτωπον τοῦ μεγάλου Φρουρίου καὶ ὅστις ἦτο ὁ λιμὴν ἐπὶ Λουζινιανικῆς ἐποχῆς, ὡς ἐξάγεται ἐκ τῶν ἐρειπίων τῆς προκυμαίας ἣτις εὐρίσκεται ἐπὶ τῆς ἀνατολικῆς πλευρᾶς τοῦ ἐν λόγῳ Φρουρίου καὶ ἐκ τοῦ ἀρχαίου κυματοθραύστου τοῦ προστατεύοντος τὸ βορειοανατολικὸν αὐτοῦ μέτωπον. Ὁ δ' ἕτερος Πύργος τοῦ λιμένος ἦτο προσιτὸς, κατὰ πᾶσαν πιθανότητα, δι' ἐπίσης ὑψηλοῦ τοίχου ἀρχομένου ἀπὸ τῶν ἐπάλλξεων τοῦ ἀρχαίου τείχους, ὅπου νῦν εὐρίσκονται τὰ Γραφεῖα τοῦ Τελωνείου. Τὸ στόμιον τοῦ λιμένος ἐκλείετο τὰς νύκτας διὰ βαρείας ἀλύσεως ἣτις ἐξετείνετο μεταξὺ τῶν δύο Πύργων ἐφ' ὧν καὶ προσεδένετο» (Περισιάνης 1910, 17-18).

Διαφωτιστικά είναι τα αποτελέσματα της σύντομης έρευνας των E. Linder και A. Raban. Στη σχετική ανακοίνωση των αποτελεσμάτων οι δύο ερευνητές (Raban 1995, 166) αναφέρουν ότι εντόπισαν αρχαία κατάλοιπα στο πίσω μέρος του πρώτου τμήματος του βόρειου λιμενοβραχίονα, ενώ «αρχαία κατάλοιπα;» (ancient remains ?) σημειώνουν και πίσω από το τρίτο τμήμα του σύγχρονου λιμενοβραχίονα στο σχέδιο που δημοσίευσαν (ο.π. fig. 41a.b, βλ. Εικ. 130 και 131) Στην εξωτερική πλευρά του πρώτου τμήματος, κάτω από τις σύγχρονες κατασκευές, αναφέρουν κυβόλιθους, διαστάσεων 0.6x1x2.3μ., για τις ανώτερες στρώσεις των οποίων εικάζουν ρωμαϊκή ή μεσαιωνική χρονολόγηση (Εικ. 145, 146), και την ταυτίζουν με τον αρχαίο λιμενοβραχίονα. Ο λιμενοβραχίονας αυτός αποτελεί τη βάση του πρώτου τμήματος του σύγχρονου λιμενοβραχίονα και συνεχίζει πέραν του φάρου. Επομένως πρέπει να ξεπερνάει τα 80μ. Από το σημείο όπου τελειώνει αναφέρουν μια δεύτερη κατασκευή (flat platform), πλάτους 12-15μ., κτισμένη από τετράπλευρες πλάκες (ashlar slabs) σε βάθος 3μ. Η κατασκευή αυτή εκτιμούν ότι εδράζεται σε διαμορφωμένο φυσικό πέτρωμα και σχηματίζει αποβάθρα με κάθετη πλευρά στα δυτικά, κατασκευασμένη από δρομικούς κυβόλιθους διαστάσεων 0.6x0.5x2μ. Το μήκος της κατασκευής αναφέρεται να φθάνει τα 40μ., το μέγιστο βάθος στον κατώτερο δόμο της τα 6μ. και το ύψος της από τον

βυθό τα 2μ. Επί της κατασκευής εντοπίστηκε κλασική και ελληνιστική κεραμική. Σημειώνουν ακόμη ότι ίχνη της κατασκευής φαίνονταν να συνεχίζουν βορειότερα και στην περιοχή αυτή η κεραμική ήταν κυρίως ελληνιστική. Το μήκος του λιμενοβραχίονα το εκτιμούν σε 40μ. και το μήκος της κατασκευής σε 20μ. τουλάχιστον, μέχρι το σημείο που διακρίνεται καθαρά στον βυθό (Raban ο.π.). Κατά την αυτοψία²⁰² στον χώρο για την παρούσα μελέτη, το μήκος του λιμενοβραχίονα (του πρώτου τμήματος του σύγχρονου λιμενοβραχίονα) εκτιμήθηκε γύρω στα 80μ., επομένως πιθανόν να πρέπει να αναπροσαρμοστεί ανάλογα και το μήκος της κατασκευής. Πάντως το μεγάλο βάθος (-4μ. στην άνω επιφάνεια των κατασκευών) δημιουργεί ερωτηματικά για τη χρήση τους στην αρχαιότητα, καθώς δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από τη μηδενική αλλαγή της θαλάσσιας στάθμης στην περιοχή, όπως διαπιστώθηκε από τις παρατηρήσεις του N.C. Flemming (1978, 145).

Η εκτίμηση των δύο ερευνητών για την αρχαία διάταξη του λιμανιού και την ταύτιση των καταλοίπων που εντόπισαν με τον δυτικό του λιμενοβραχίονα φαίνεται να επαληθεύεται, πέραν των όσων έχουν αναφερθεί μέχρι τώρα και από ένθετο Σχέδιο σε χάρτη του T. Graves, του 1849 (Stylianou & Stylianou 1980, fig. 194a, βλ. Εικ. 138). Διακρίνεται τόσο ο δυτικός λιμενοβραχίονας, όσο και κάποια επιπλέον κατάλοιπα στο βορειοανατολικό πέρας του. Αντίστοιχα, στα βόρεια του Κάστρου, στην περιοχή που καταλαμβάνει το τρίτο τμήμα του σύγχρονου λιμενοβραχίονα υπάρχουν έξαλα κατάλοιπα, αναφερόμενα ως «ancient sea wall», τα οποία έχουν προφανώς ενσωματωθεί στη σύγχρονη κατασκευή. Την ανατολική πλευρά της κύριας δυτικής λεκάνης προστατεύει λιμενοβραχίονας που κατέληγε σε φάρο όπως και σήμερα. Αντίστοιχα, στην λεκάνη ανατολικά του Κάστρου διακρίνονται, επίσης, πιθανά κατάλοιπα δύο λιμενοβραχιόνων που δημιουργούσαν είσοδο από ανατολικά. Ο νότιος κατευθυνόταν προς βορειοδυτικά από την παραλία και ο βόρειος ξεκινούσε από τη βορειοανατολική γωνία του κάστρου, εκτεινόταν βορειοανατολικά και κατόπιν στρεφόταν νοτιοανατολικά απέναντι από τον νότιο. Τα κατάλοιπα αυτά, όπως και αυτά στο άκρο του δυτικού λιμενοβραχίονα, της δυτικής λεκάνης, σημειώνονται με σκούρο χρώμα σε αντίθεση με τα εμφανώς επιφανειακά τμήματα που σημειώνονται με γκριζο. Αυτό πιθανόν να σημαίνει ότι πρόκειται για ύφαλα τμήματα.

²⁰² Η εκτίμηση προκύπτει από τη μέτρηση της απόστασης σε βήματα και της διασταύρωσης του αποτελέσματος με μετρήσεις μέσω του Google Earth. Κατάδυση δεν πραγματοποιήθηκε. Η αυτοψία περιορίστηκε σε φωτογράφιση και μετρήσεις αποστάσεων και διαστάσεων, καθώς και προσεκτική παρατήρηση.

Η ύπαρξη της κλασικής και ελληνιστικής κεραμικής στην περιοχή της δυτικής λεκάνης δείχνει ότι αυτή βρισκόταν σε χρήση κατά τη συγκεκριμένη περίοδο. Τότε θα πρέπει να χρονολογηθεί και η υποβρύχια κατασκευή στην επέκταση του δυτικού λιμενοβραχίονα, επί της οποίας εντοπίστηκε η κεραμική. Η κατασκευή αυτή δεν μπορεί, φυσικά, να ήταν ανεξάρτητη από τον δυτικό λιμενοβραχίονα. Συνεπώς, θα πρέπει να χρονολογηθεί επίσης στην ίδια εποχή με το λιμενοβραχίονα. Η διατήρηση τμημάτων τόσο του δυτικού όσο και του ανατολικού λιμενοβραχίονα μέχρι σήμερα οφείλεται προφανώς σε μεταγενέστερες προσθήκες, συμπληρώσεις και επεκτάσεις, όπως εκτιμούν και οι E. Linder και A. Raban (βλ. παραπάνω). Ένδειξη για την πρώιμη χρονολόγηση του ανατολικού λιμενοβραχίονα παρέχει η παρουσία μιας σειράς από σημεία που φαίνεται να είναι κατάλοιπα υποβρύχιας συνέχειας του προς τα βόρεια, στο σχέδιο του T. Graves. Επομένως, είναι πιθανόν να ήταν προγενέστερα από το έξαλο τμήμα.

Παρά το ότι η είσοδος από τα βορειοανατολικά φαίνεται, εκ πρώτης όψεως, ότι άφηνε εκτεθειμένη τη λιμενολεκάνη από τον βόρειο άνεμο αυτό ίσως να μην ανταποκρίνεται ακριβώς στην πραγματικότητα. Πιθανόν η περιοχή που αποτέλεσε τη θέση του ανατολικού λιμενοβραχίονα των έργων του τέλους του 19^{ου} αιώνα ως και η περιοχή βορειότερα να διέθεται υφάλους (οι *ραχίαι* που αναφέρει ο Σακελλάριος και διακρίνονται στην αεροφωτογραφία του 1963 και το Σχέδιο του T. Graves), οι οποίοι να δημιουργούσαν διαφορετικές συνθήκες εντός της λιμενολεκάνης. Ο ανατολικός λιμενοβραχίονας, στο σχέδιο του T. Graves εκτείνεται βορειοδυτικά και έχει μεγαλύτερο μήκος από τον δυτικό, ο οποίος ξεπερνάει τα 80μ. Συνεπώς, ο ανατολικός λιμενοβραχίονας θα μπορούσε στην υπήνεμη πλευρά του να προσφέρει ασφαλές καταφύγιο από οποιοδήποτε άνεμο. Λαμβάνοντας υπόψη τα μεγέθη των πλοίων της Κλασικής περιόδου και χρησιμοποιώντας ως παράδειγμα μέσου εμπορικού σκάφους το πλοίο της Κερύνειας (~15Χ4μ.), ενώ ως ένα από τα μεγαλύτερα το καράβι του ναυαγίου της Αλοννήσου (~20μ.²⁰³ Hadjidaki 1997, 125, 129-130) γίνεται φανερό ότι το λιμάνι θα μπορούσε να προσφέρει ασφαλές καταφύγιο σε τέσσερα από τα μεγαλύτερα σκάφη της Κλασικής περιόδου, εάν πλαγιοδετούσαν και πολύ περισσότερα εάν ήταν μέσου ή μικρού μεγέθους ή πρυμνοδετούσαν (βλ. αντίστοιχη συλλογιστική στο: Σπονδύλης 1998, 701). Πάντως, με επικρατούντες ανέμους τους βορειοδυτικούς, ο δυτικός λιμενοβραχίονας με κατεύθυνση νοτιοδυτικά-βορειοανατολικά εξασφάλιζε την πληρέστερη δυνατή προστασία στη λιμενολεκάνη με τον συγκεκριμένο προσανατολισμό της εισόδου.

²⁰³ Ενδεικτικά από μήκος της συγκέντρωσης των αμφορέων.

Τα κατάλοιπα που εμφανίζονται στα βόρεια του φρουρίου αποτελούν μάλλον μεταγενέστερη κατασκευή (κυματοθραύστη), πιθανότατα σχετιζόμενη με την προστασία του ίδιου του Κάστρου. Όπως διατάσσεται ο κυματοθραύστης αυτός απέτρεπε τον βόρειο κυματισμό από του να καταπονεί το ίδιο το Κάστρο και ανάγκαζε επιτιθέμενα σκάφη να μένουν σε απόσταση ή να εκθέτουν στους αμυνόμενους την πλευρά τους εάν αποφάσιζαν να την περάσουν και να βρεθούν μεταξύ κυματοθραύστη και επάλξεων.

Κατάλοιπα, επίσης, του αρχαίου λιμανιού αποτελούν οι κυβόλιθοι με οπές πρόσδεσης σκαφών (mooring stones), οι οποίες εντοπίζονται σήμερα σε δεύτερη χρήση στα οικοδομήματα της νότιας πλευράς του λιμανιού (Εικ. 156α, β). Αντίστοιχά τους της Κλασικής περιόδου υπάρχουν ενσωματωμένα στην εξωτερική πλευρά του τείχους του λιμανιού της Ναυπάκτου (Blackman 1971, 112) ως επίσης και στο λιμάνι της Φαλασσαρνας των μέσων του 4^{ου} αι. π.Χ. (Εικ. 216).

Τέλος, εάν το λιμάνι κατασκευάστηκε αρχικά στην Κλασική περίοδο θα μπορούσε να ακολουθεί τον τύπο του «κλειστού λιμένα», καθώς οι πόλεις της βόρειας ακτής ήταν πάντα προσανατολισμένες κυρίως προς το Αιγαίο, όπου ο τύπος επινοήθηκε (Raban 1995, 165). Ένδειξη, πυρήνα ή ανάμνηση μιας οχύρωσης περιμετρικής του λιμανιού αποτελούν πιθανόν οι δύο πύργοι-φάροι που αναφέρονται από τους Α. Σακελλάριο και Ι. Περισιάνη στους δύο λιμενοβραχίονας του λιμανιού και κατάλοιπα των οποίων σώζονται μέχρι σήμερα (βλ. Εικ. 144 και 156).

Ως συμπέρασμα από όλα τα παραπάνω προκύπτει ότι η Κερύνεια με ενδείξεις ύποστασης από τη Γεωμετρική περίοδο, φαίνεται ότι στην Κλασική περίοδο αποτελεί μια πόλη με λιμάνι, ανεξάρτητα του εάν αποτελεί ξεχωριστό βασίλειο ή όχι. Η προσέγγιση του λιμανιού από το καράβι του ναυαγίου της Κερύνειας αποτελεί ένδειξη της χρήσης του στις αρχές του 3^{ου} αι. π.Χ. Το λιμάνι αυτό φαίνεται πιθανότερο να ταυτίζεται με τη λεκάνη δυτικά του Κάστρου, η οποία είχε τη διαμόρφωση περίπου που παρουσιάζει το σχέδιο Τ. Graves, όπως έδειξε και η σύντομη έρευνα των Ε. Linder και Α. Raban και οι φωτογραφίες των νεότερων έργων του 19^{ου} αιώνα, στις γραμμές των προγενέστερων. Ο κόλπος στα ανατολικά του Κάστρου αποτελούσε μια δεύτερη φυσική λεκάνη που θα μπορούσε να αποτελεί όρμο καταφύγιο, διαμορφωμένο μάλλον με λιμενοβραχίονες. Νέα έργα ή ενίσχυσης των βραχιόνων του λιμανιού κατασκευάστηκαν πιθανόν στη Ρωμαϊκή περίοδο ή και μεταγενέστερα. Λιμενικά έργα ή προσθήκες στα παλαιότερα πρέπει να έγιναν σε σχέση με το Κάστρο από τη στιγμή της κατασκευής του. Τέτοιο έργο φαίνεται να ήταν ο κυματοθραύστης για την προστασία του από βόρεια.

Μια πιθανή υπόθεση εργασίας θα ήταν να είχε χρησιμοποιηθεί η ανατολική λεκάνη ως πρώτο λιμάνι με κάποιες λιμενικές κατασκευές, όπως δείχνουν οι «βυθισμένες διαμορφώσεις» στο σχέδιο του T. Graves, αλλά να τέθηκε σε αχρηστία στα μέσα του 4^{ου} αι. όταν το αναφέρει ο Ψευδοσκύλαξ ως έρημο. Ακολούθως, να διαμορφώθηκε σε «κλειστό λιμένα» το δυτικό λιμάνι, το οποίο αύξησε και το ειδικό βάρος της πόλης που εμφανίστηκε έτσι στο ιστορικό προσκήνιο, σε μια περίοδο έντονων ζυμώσεων στη γειτονική περιοχή της Κιλικίας, της Συροπαλαιστίνης και της Ανατολικής Μεσογείου ευρύτερα, με τις διαμάχες των Διαδόχων. Δηλωτική της ύπαρξης του μπορεί να θεωρηθεί η «χρήση» του από το πλοίο του ναυαγίου της Κερύνειας. Στη συνέχεια, οι ίδιες συνθήκες που οδήγησαν το ανατολικό λιμάνι σε αχρηστία πιθανόν να οδήγησαν και το δυτικό ώστε να το αγνοεί ο Στράβων. Βεβαίως οι δύο λεκάνες θα μπορούσαν να είναι και σύγχρονης χρήσης με τη μία να λειτουργεί ως εμπορικό και την άλλη ως πολεμικό λιμάνι. Αμέσως μετά τον Στράβωνα, επί αυτοκράτορα Κλαυδίου, οπότε αναφέρεται η κατασκευή του υδραγωγείου, ίσως να έγιναν και οι ρωμαϊκές παρεμβάσεις στο δυτικό λιμάνι (Raban 1995, 166), που το επανέφεραν σε λειτουργία ώστε να το γνωρίζει ο *Σταδισμός*. Περαιτέρω έργα έγιναν αργότερα σε σχέση με το Κάστρο και τις ανάγκες του. Τέτοια είναι προφανώς ο κυματοθραύστης στα βόρεια του και πιθανόν κάποιες από τις διαμορφώσεις της δυτικής λεκάνης, όπως εισηγείται ο Ι. Περισιτιάνης. Τελικά, όμως, η επιβεβαίωση, μιας τέτοιας υπόθεσης, χρήζει περαιτέρω αρχαιολογικής έρευνας, αποτύπωσης και ανασκαφής, γεγονός που δεν είναι προς το παρόν εφικτό.

ΣΤ.8. ΛΑΠΗΘΟΣ

ΣΤ.8.1 Γενικά στοιχεία

Ο Στράβων (*Γεωγρ.* XIV.6.3)²⁰⁴ αποδίδει την ίδρυση της Λαπήθου στον Πράξανδρο και τους Λάκωνες. Τα ερείπια της πόλης εκτείνονται στην περιοχή της παραλίας, βόρεια της κοινότητας Καραβά, στη θέση Λάμπουσα και καταλαμβάνουν το πλάτωμα πάνω από τη θάλασσα, βορειοδυτικά του μοναστηριού της Αχειροποιήτου. Τα τείχη της πόλης είναι διακριτά στην επιφάνεια, στη μεγαλύτερη τους έκταση και φθάνουν μέχρι την παραλία κυκλώνοντας τον λόφο Τρουλλίν. Εντός του τειχισμένου χώρου ένα βραχώδες έξαρμα στα δυτικά του λόφου ταυτίζεται μάλλον με την ακρόπολη της πόλεως (Εικ. 157, 158). Η γύρω περιοχή αποτελούσε εύφορη πεδιάδα η οποία αρδευόταν από τα δύο κεφαλόβρυσια της Λαπήθου και του Καραβά, ενώ σήμερα έχει αρχίσει σταδιακά να οικοδομείται.

Μέρος της πόλης ανέσκαψε σύντομα το 1913 ο J. Myres (1945, 71-78), ενώ το 1915 ο Μ. Μαρκίδης (Markides 1915, 11-12) πραγματοποίησε μικρής κλίμακας ανασκαφή στην περιοχή της ακρόπολης. Από την ανασκαφή του J. Myres διαπιστώθηκε η ύπαρξη της πόλης στη θέση από την Ύστερη Εποχή του Χαλκού, ενώ η ανασκαφή του Μ. Μαρκίδη δεν ήταν ιδιαίτερα καρποφόρα καθώς στη βραχώδη περιοχή της ακρόπολης, όπου ανέσκαψε, η λατόμευση του βράχου εξαφάνισε οιαδήποτε προγενέστερα κατάλοιπα. Πέραν των ιχνών της λατόμευσης στη βόρεια πλευρά, στην ανατολική εντοπίζονται σκαφτοί θάλαμοι τάφων και ίχνη θεμελιώσεων και κλιμάκων από οικοδομήματα. Σε επιφανειακή έρευνα που διενέργησε ο Κ. Νικολάου μεταξύ 1957 και 1959 δυτικά της Κερύνειας εκ μέρους του Τμήματος Αρχαιοτήτων, διαπίστωσε την ύπαρξη ιχθυοδεξαμενών στα ανατολικά της πόλης, τις οποίες δημοσίευσε μαζί με τον Α. Flinder (Nicolou & Flinder 1976, 133-141). Στο εισαγωγικό κείμενο του Νικολάου στη δημοσίευση αναφέρονται γενικά τα κατάλοιπα της πόλης και η σχετική βιβλιογραφία και δίνεται περιγραφή των καταλοίπων του λιμανιού, στην κατάσταση που ήταν τότε.

Οικισμοί στη γύρω περιοχή χρονολογούνται από τη Νεολιθική εποχή, καθώς και την Πρώιμη και Μέση Εποχή του Χαλκού, ενώ κατά τη Γεωμετρική περίοδο εντοπίζονται νοτιό-

²⁰⁴ «...έν δέ τῷ μεταξύ Λάπαθός τε ἐστὶ πόλις, ὕψορμον ἔχουσα καὶ νεώρια, Λακῶνων κτίσμα καὶ Πραξάνδρου...» Στρ. *Γεωγρ.* XIV.6.3

τερα, προς την πλαγιά του Πενταδακτύλου, στην περιοχή της σύγχρονης Λαπήθου και του Καραβά (SCE I, 1934, 13-276). Η πόλη στην παραλία, εν τούτοις, δεν μπορεί να χρονολογηθεί παλαιότερα από την Ύστερη Εποχή του Χαλκού, σύμφωνα με τα αποτελέσματα της ανασκαφής του J. Myres (1945, 71-78). Ο οικισμός φαίνεται να ακμάζει κυρίως από τους Αρχαϊκούς μέχρι και τους Ρωμαϊκούς χρόνους. Τα νομίσματα της πόλεως καλύπτουν τους 5^ο και 4^ο αι. π.Χ. με ονόματα βασιλέων της. Στα μέσα επίσης του 4^{ου} π.Χ. εμφανίζονται στα νομίσματα μαζί με το κεφάλι της Αθηνάς και φοινικικά στοιχεία, πράγμα που σημαίνει την κατάληψη της εξουσίας από φοινικα βασιλιά (Nicolaou & Flinder 1976, 133-141). Ο Διόδωρος (Βιβλ. ΧΙΧ.62.6) αναφέρει ότι το 315 π.Χ. οι σύμμαχοι του Πτολεμαίου: «...οί περι Σέλευκον Κερύνειαν μὲν και Λάπιθον ἐξεπολιόρκησαν...», ενώ ο ίδιος ο Πτολεμαίος τρία χρόνια αργότερα «...Πράξιππον δὲ τὸν τῆς Λαπιθίας βασιλέα και τὸν τῆς Κερυνίας δυνάστην ὑποπτεύσας ἀλλοτρίως ἔχειν συνέλαβε...» (Διόδ. Βιβλ. ΧΙΧ.79.4). Η σύνταξη του βασιλείου της Λαπήθου με τους Αντιγονίδες είναι πιθανόν να οφείλεται στην κοντινή της απόσταση από την απέναντι ακτή της Κιλικίας την οποίαν αυτοί όριζαν, σε αντίθεση με την «μακρινή» Αίγυπτο του Πτολεμαίου. Στη Ρωμαϊκή Περίοδο η πόλη αποτέλεσε την έδρα της μίας από τις τέσσερις επαρχίες του νησιού (Πτολ. Υφήγ. V.13.1-7), ενώ στα πρώτα Βυζαντινά χρόνια έγινε έδρα επισκόπου. Τελικά, η Λάπηθος εγκαταλείφθηκε και ο οικισμός μετακινήθηκε βορειότερα στην περιοχή της σημερινής (ενν. 1974) Λαπήθου, μετά τις Αραβικές Επιδρομές, του 7^{ου} αι. μ.Χ. (Nicolaou & Flinder 1976, 136· Hill 1940, 267-268).

Στ.8.2 Το λιμάνι της Λαπήθου στην αρχαία γραμματεία

Ο Ψευδοσκύλαξ (77.103) αναφέρεται στην πόλη ως: «Λήπηθις Φοινίκων», ομαδοποιώντας την με τις υπόλοιπες κυπριακές πόλεις που διέθεταν «Λιμένας έρήμους». Ο Στράβων (Γεωγρ. ΧΙV.6.3) της αποδίδει «ύφορμον» και «νεύρια», ενώ σαν πόλη «έχουσα ύφορμον» την αναφέρει και ο Σταδισμός (315). Από τον Στράβωνα προκύπτει η μοναδική άμεση πληροφορία της αρχαίας γραμματείας για την ύπαρξη νεωρίων σε κυπριακό λιμάνι.

Στ.8.3 Τα κατάλοιπα του λιμανιού της Λαπήθου

Το λιμάνι της πόλης εντοπίζεται στη βραχώδη παραλία, η οποία έχει κατεύθυνση βορειοδυτικά - νοτιοανατολικά, στο μέσον περίπου της απόστασης των σημείων, στα οποία καταλήγουν τα τείχη στην παραλία (Εικ. 158). Τα κατάλοιπα αυτά του λιμανιού και την κα-

τάσταση στην οποία βρίσκονταν το 1957-1959, αποτύπωσε σύντομα ο Κ. Νικολάου, (Nicolaou & Flinder 1976, 135) ως εξής: «*The western [sic. north] arm measures about 155m; it overlaps the northern [sic. southern ή western] one which is much shorter, measuring about 40m. In that way a small but safe harbour was created, protected from the north and west winds. This is undoubtedly the anchorage for small craft mentioned by Strabo (14.682.6.3) [sic. ο Στράβωνας σημειώνει για τη Λάπηθο ύφορμο και νεώρια. Το λιμάνι «μικροῖς πλοίοις»²⁰⁵ αναφέρεται στον Σταδισμό σε σχέση με την Καρπασία, την οποία μνημονεύει αμέσως μετά]. Both breakwaters were recently reinforced with new blocks of stone in order to make the ancient harbour a safe fishing shelter used by present day local fishermen*». Παρά το ότι η περιγραφή δεν συμφωνεί ακριβώς με το σχέδιο που τη συνοδεύει (Εικ. 158), εξαιτίας μάλλον λανθασμένου προσανατολισμού, είναι φανερό ότι παραμένουν σημαντικές οι παρατηρήσεις για τη μορφή του λιμανιού και η πληροφορία για την κάλυψη των αρχαίων έργων με σύγχρονες (δεκαετία 1960) ενισχύσεις. Ταυτόχρονα, στον Κ. Νικολάου οφείλεται και η μοναδική υπάρχουσα αποτύπωση σε σχέδιο των λιμενοβραχιόνων του λιμανιού πριν από την κάλυψή τους.

Συμπληρωματικά στοιχεία έδωσε, επιπλέον, η σύντομη έρευνα των E. Linder και A. Raban, το 1971, ώστε η εικόνα του λιμανιού να παρουσιάζεται σαφέστερα (Raban 1995, 165). Αναφέρεται συγκεκριμένα ότι οι δύο λιμενοβραχίονες σχημάτιζαν είσοδο 100μ. περίπου, με τομέα πελάγους προς τα δυτικά. Για τον βόρειο, προσήνεμο λιμενοβραχίονα, αναφέρεται, όπως και από τον Κ. Νικολάου, το μήκος των 155μ. ως επίσης και το πλάτος του, εκτιμώμενο πλέον των 10μ. Στα δύο του άκρα, ο λιμενοβραχίονας, καμπτόταν για να συναντήσει την παραλία στα ανατολικά και για να καλύψει τον προσήνεμο λιμενοβραχίονα και την είσοδο στα δυτικά. Πιθανολογείται, δε, η γένεση του λιμενοβραχίονα αυτού να αποτελούσε συνέχεια φυσικής διαμόρφωσης της παραλίας ή του βυθού, στο συγκεκριμένο σημείο (ο.π.).

Για τον δεύτερο υπήνεμο λιμενοβραχίονα, ο οποίος είναι περίπου κάθετος σε σχέση με τον προσήνεμο, με κατεύθυνση βορειοδυτικά - νοτιοανατολικά οι ερευνητές επιβεβαιώνουν το μήκος των 40μ. που αναφέρει ο Κ. Νικολάου και προσθέτουν, επιπλέον, την ύπαρξη αποβάθρας στο εσωτερικό του, πλάτους 3.6μ., η οποία ήταν κατασκευασμένη από δρομι-

²⁰⁵ «...Ἀπὸ Λαπάθου εἰς Καρπασεῖαν στάδιοι τν'. πόλις ἐστίν. ἔχει λιμένα μικροῖς πλοίοις. χειμάζει βορέου». Σταδ. 315

κούς κυβόλιθους (headers). Η αποβάθρα σημειώνεται ως καλυμμένη με στρώμα σκυροδέματος (ο.π.).

Αναγνώρισαν, επίσης, στον βόρειο λιμενοβραχίονα δύο οικοδομικές φάσεις. Η πρώτη, αποτελούμενη από επιμελημένη κάθετη τοιχοδομία με κυβόλιθους, την οποία αποδίδουν στη φοινικική παράδοση, ενώ μια δεύτερη φάση αποδίδεται στη Ρωμαϊκή περίοδο και μαρτυρείται από τους γενικά διασκορπισμένους κυβόλιθους διαστάσεων 1.5X1.5X1.5μ. (ο.π.)

Οι ίδιοι επιστήμονες πιθανολογούν, τέλος, την ύπαρξη μιας δεύτερης λιμενικής λεκάνης, βόρεια του λόφου Τρουλλίν. Στα βόρεια της θέσης εντόπισαν κατά την έρευνα συσσωματώματα Κυπροφοινικικών αμφορέων (ο.π.). Πρόκειται προφανώς για το μικρό όρμο, ανάμεσα στα δύο συγκροτήματα των ιχθυοδεξαμενών, αμέσως δυτικά από την απόληξη στην παραλία του ανατολικού τείχους.

Στην αυτοψία στον χώρο για την παρούσα μελέτη διαπιστώθηκαν τα εξής: Στην επιφάνεια της θάλασσας σώζονται οι ενισχύσεις από επιμελώς τοποθετημένους φυσικούς ογκόλιθους, που προστέθηκαν στους αρχαίους λιμενοβραχίονες τη δεκαετία του 1960 (Εικ. 161-163). Σε αεροφωτογραφία του 1963 (Εικ. 159) φαίνεται κατασκευασμένο μόνο το ανατολικό ήμισυ του βόρειου λιμενοβραχίονα. Στο δυτικό πέρασ του κατασκευασμένου αυτού τμήματος αφέθηκε στη συνέχεια της κατασκευής κενό μήκους 10-15μ., πιθανόν για να εξυπηρετήσει την ανανέωση των νερών της λιμενολεκάνης. Αυτό, όμως, είχε ακριβώς το αντίθετο αποτέλεσμα. Όλο το τμήμα της λιμενολεκάνης δυτικά από το σημείο αυτό έχει επιχλωθεί και μετατραπεί σε αμμώδη παραλία (Εικ. 160). Από τις σύγχρονες κατασκευές των δύο μόλων, οι οποίες ακολουθούν τη διευθέτηση των αρχαίων, είναι φανερό η γνώση των αρχαίων μηχανικών κατασκευαστών του συγκεκριμένου λιμανιού. Με κύριο άνεμο που θα προσέβαλλε το λιμάνι τον βόρειο/βορειοδυτικό, επεξέτειναν τον βόρειο λιμενοβραχίονα δυτικά με κάμψη προς νοτιοδυτικά ώστε να αποφεύγεται αφ' ενός η πιθανότητα επίχωσης, προκαλούμενη από το κυματικό φορτίο που θα εισερχόταν διαφορετικά στο λιμάνι και αφ' ετέρου να εξασφαλίζεται η ασφαλής πρόσβαση στην είσοδο του λιμένα, χωρίς τον κίνδυνο πλάγιας πρόσκρουσης στο άκρο του δυτικού/νότιου λιμενοβραχίονα. Αντίστοιχο ρόλο φαίνεται ότι έπαιξε παρόμοια εγκάρσια προέκταση στον δυτικό λιμενοβραχίονα του λιμανιού της Νέας Πάφου (Daszewski 1981, 3-4· βλ. Θεοδούλου 2006 σχετικά με παρόμοια διαμόρφωση στο λιμάνι της Παλαιόπολης Άνδρου).

Για την αντοχή, επίσης, στην κυματική καταπόνηση των βόρειων/βορειοδυτικών ανέμων είναι εμφανές στην αεροφωτογραφία του 1963, ότι το αρχαίο κριπήδωμα εδραζόταν επάνω σε ισχυρή λιθορριπή, υπολογιζόμενου πλάτους ~50μ., ενώ η αντίστοιχη λιθορριπή

για τον υπήνεμο λιμενοβραχίονα είναι σαφώς στενότερη. Αντίστοιχες αναλογίες και τεχνική κατασκευής επί ισχυρής λιθορριπής έδρασης παρουσιάζει ο λιμενοβραχίονας στο λιμάνι στο Λατσί (Εικ. 9)

Τα τείχη της πόλης, όπως αποτυπώνονται στο Σχέδιο που δημοσίευσε ο Κ. Νικολάου (Εικ. 158), φαίνονται να χάνονται όταν φτάνουν στην παραλία. Εν τούτοις, δεν θα μπορούσε να αποκλειστεί η συνέχισή τους παράλληλα με την παραλία για να καταλήξουν στους λιμενοβραχίονες. Ίχνη πιθανής συνέχισης παράλληλα με την παραλία φαίνονται στην απόληξη του ανατολικού σκέλους (Εικ. 157, 158). Στη γένεση επίσης του βόρειου λιμενοβραχίονα υπάρχουν τα κατάλοιπα ισχυρού πύργου, κτισμένου με υλικό σε δεύτερη χρήση (Εικ. 164). Η χρονολόγησή του πρέπει να είναι τουλάχιστον μεταγενέστερη της Ελληνιστικής περιόδου²⁰⁶, εν τούτοις η θέση του στο σημείο αυτό, όποτε και αν αυτός κατασκευάστηκε, δεν μπορεί παρά να είχε άμεση σχέση με τη λειτουργία ή την προστασία του λιμανιού. Μια παρόμοια κατασκευή που πιθανότατα ανήκε σε ένα δεύτερο πύργο βρισκόταν στην παραλία, δυτικά του λιμανιού, κοντά στον νότιο/δυτικό λιμενοβραχίονα. Η κατασκευή φαίνεται σε φωτογραφία του τέλους του 19^{ου} αιώνα, του J.B. Foscolo (Μαλέκος 1992) και έκτοτε έχει προφανώς καταρρεύσει (Εικ. 165). Το απότομο πρηνές της παραλίας σε όλη την έκταση από το λιμάνι μέχρι και τη μονή της Αχειροποιήτου που φαίνεται στη φωτογραφία και παρατηρείται και σήμερα ίσως να αποτελεί άλλη μία ένδειξη για την πορεία του τείχους στην παραλία μέχρι ή και επί των μόλων. Τα δε κατάλοιπα των λατομέυσεων κατά μήκος της παραλίας, δυτικά του λιμανιού και νότια της εκκλησίας του Αγ. Ευλαλίου (Εικ. 166 και 167 αντίστοιχα), εκτός της προμήθειας δομικού υλικού, στόχευαν ίσως και στην εξομάλυνση της περιοχής μπροστά από τα τείχη ώστε να μην μπορεί εύκολα να χρησιμοποιηθεί από τους εχθρούς ως εφαλτήριο για την κατάληψη του τείχους. Θα ήταν εύλογο να υποτεθεί ότι για την κατασκευή του λιμανιού χρησιμοποιήθηκε υλικό προερχόμενο από αυτή την περιοχή της παραλίας, χωρίς να αποκλείεται και η περιοχή της ακρόπολης, καθώς και ανατολικά της μονής της Αχειροποιήτου όπου εντοπίστηκαν επίσης ίχνη λατομέυσεων από τον Κ. Νικολάου (Nicolaou & Flinder 1976, 133).

Από τα στοιχεία που έχουν εκτεθεί παραπάνω μπορεί να διατυπωθούν τα εξής, σχετικά με το λιμάνι της Λαπήθου. Η θέση του λιμανιού δεν αποτελεί φυσικό όρμο επομένως η μετατροπή της σε λιμάνι έγινε με τεχνητές κατασκευές. Αυτές θα πρέπει να έγιναν

²⁰⁶ Η συνάδελφος Σ. Δεμέστιχα, μαζί με την οποίαν έγινε η επίσκεψη στον χώρο, αναγνώρισε υστερορωμαϊκή κεραμική διάσπαρτη στα βορειοανατολικά του πύργου.

πριν από τα μέσα του 4^{ου} π.Χ. οπότε ο Ψευδοσκύλαξ αναφέρει το λιμάνι ως έρημο. Εάν όντως το λιμάνι είχε υποστεί φθορές στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ., τότε ο φοινικικός τύπος που προσδίδει ο Α. Raban στην πρώτη κατασκευαστική φάση ίσως να σχετίζεται με διαμορφώσεις των μέσων του 4^{ου} αι. π.Χ., οπότε ο θρόνος της Λαπήθου φαίνεται να κατέχεται από φοίνικα άρχοντα. Με την πόλη να ακμάζει μέχρι και τον 7^ο αι. μ.Χ. και το λιμάνι να αναφέρεται στα στον Στράβωνα και τον *Σταδισμό* φαίνεται ότι αυτό συνέχισε να εξυπηρετεί τις ανάγκες της και ενισχύθηκε στην Ρωμαϊκή περίοδο, όταν η πόλη κατέστη πρωτεύουσα της μίας από τις τέσσερις επαρχίες της Κύπρου. Η λειτουργικότητά του δεν διακόπηκε ούτε στους μεταγενέστερους χρόνους, με δεδομένο ότι μέχρι το 1963 η λεκάνη του δεν είχε επιχωθεί και τμήμα των κρηπιδωμάτων ήταν ακόμη ορατό. Το γεγονός αυτό δείχνει, προφανώς, τη μηδενική αλλαγή της θαλάσσιας στάθμης από την αρχαιότητα στην βόρεια ακτή της Κύπρου (Flemming 1978, 145). Άλλωστε, το λιμάνι αυτό έχει το πλεονέκτημα των λιμανιών της βόρειας παραλίας (Κερύνεια, Καρπασία) να μην βρίσκεται σε εκβολή ποταμού ώστε να απειλείται με επίχωση από τα ιζήματά τους. Η επίχωση προήλθε από το κυματικό φορτίο όταν οι σύγχρονοι μηχανικοί διαφοροποίησαν επενέβησαν στο αρχαίο σχέδιο των κατασκευών.

ΣΤ.9 ΣΟΛΟΙ

ΣΤ.9.1 Γενικά Στοιχεία

Το βασίλειο των Σόλων ταυτίζεται με την ευρύτερη περιοχή της κοινότητας του Ποταμού του Κάμπου, στον μυχό περίπου του Κόλπου της Μόρφου. Τα κατάλοιπα της πόλης εντοπίζονται στην κορυφή και στους νότιους πρόποδες χαμηλού λόφου, αμέσως νότια της παραλίας (Εικ. 168, 169). Δυτικά του λόφου διέρχεται ο ποταμός του Κάμπου και ανατολικά ο ποταμός του Ξερού. Πέραν των οικοδομικών καταλοίπων της πόλης (SCE III' Des Gagniers 1985) έχουν ανασκαφεί τάφοι στις υπώρειες του λόφου και στην ευρύτερη γύρω περιοχή (Des Gagniers *et al.*, 1967, 50-54' Χρίστου 1973α, 97-102' Χρίστου 1973β, 249-254) και συγκρότημα ιερών εκτός των τειχών στα δυτικά της πόλης (Westholm 1936, SCE III). Το τείχος, κτισμένο από κυβόλιθους περιέβαλλε την πόλη και κατέληγε στους λιμενοβραχίονες του λιμανιού στα νότια (Westholm 1936, 12' SCE III, 402).

Σύμφωνα με τον Στράβωνα (Γεωγρ. XIV. 683)²⁰⁷, η πόλη ανάγει την ίδρυσή της στους αθηναίους τρωικούς ήρωες Φάληρο, και Ακάμαντα, ενώ μια δεύτερη εκδοχή που παραδίδει ο Πλούταρχος (Βίοι, Σόλων XXVI.1-4)²⁰⁸ θεωρεί τη πόλη κτίσμα του βασιλιά Φυλόκυπρου και διάδοχο της αρχαιότερης πόλης Αίπειας, την οποία είχε ιδρύσει ο Δημοφών. Οι αναφορές απηχούν προφανώς την ύπαρξη μιας παλαιότερης πόλης στην περιοχή. Ως τέτοια εθεωρείτο η θέση του Βουνιού, στην κορυφή ενός απότομου λόφου, δυτικότερα των Σόλων, όπου εντοπίστηκε οχυρωμένο ανάκτορο. Εν τούτοις, οι ανασκαφές της Σουηδικής Αρχαιολογικής Αποστολής (*Swedish Cyprus Expedition*) στην κορυφή του λόφου έδειξαν

²⁰⁷ «Εἴτα Σόλοι πόλις, λιμένα ἔχουσα καὶ ἱερὸν Ἀφροδίτης καὶ Ἰσιδος. κτίσμα δ' ἐστὶ Φαλήρου καὶ Ἀκάμαντος Ἀθηναίων. οἱ δ' ἐνοικοῦντες Σόλιοι καλοῦνται. ἐντεῦθεν ἦν Στασάνωρ τῶν Ἀλεξάνδρου ἐταίρων ἀνὴρ ἡγεμονίας ἡξιωμένος ὑπέρκειται δ' ἐν μεσογαίᾳ Λιμενία πόλις»

²⁰⁸ «...ἔπειτα πλεύσας εἰς Κύπρον ἡγαπήθη διαφερόντως ὑπὸ Φυλοκύπρου πινὸς τῶν ἐκεῖ βασιλέων, ὃς εἶχεν οὐ μεγάλην πόλιν ὠκισμένην ὑπὸ Δημοφώντος τοῦ Θησέως περὶ τὸν Κλάριον ποταμὸν ἐν χωρίοις ὀχυροῖς μὲν ἄλλως δὲ δυσχερέσι καὶ φαύλοις κειμένην. ἔπεισεν οὖν αὐτὸν Σόλων ὑποκειμένου καλοῦ πεδίου μεταθέντα τὴν πόλιν ἡδίονα καὶ μείζονα κετασκευάσαι. καὶ παρῶν ἐπεμελήθη τοῦ συνοικισμοῦ καὶ διεκόσμησε πρὸς τὴν διαγωγὴν ἄριστα καὶ πρὸς ἀσφάλειαν, ὥστε πολλοὺς μὲν οἰκήτορας τῷ Φιλοκύπρῳ προσελθεῖν ζηλῶσαι δὲ τοὺς ἄλλους βασιλεῖς. διὸ καὶ τῷ Σόλωνι τιμὴν ἀποδιδούσας Αἰπείαν τὴν πόλιν καλουμένην πρότερον ἔπ' ἐκείνου Σόλους προσηγόρευσε»

ότι τα εκεί οικοδομικά κατάλοιπα χρονολογούνται μέχρι την έναρξη των Κλασικών χρόνων. Αντίστοιχα, σε Γεωμετρικές ταφές στην περιοχή των Σόλων, εντοπίστηκαν αγγεία που ανήκουν στον 11ο ή και το 13ο αι. π.Χ. (Χρίστου 1973α, 97-102· Χρίστου 1973β, 249-254), όπως και ταφή της Ύστερης Εποχής του Χαλκού (Χρίστου 1973β, 253, υπ. 73). Τα οικοδομικά κατάλοιπα των Σόλων χρονολογούνται από την Αρχαϊκή περίοδο μέχρι τις Αραβικές Επιδρομές. Έτσι, παραμένει ανοικτό ζήτημα η θέση της προγενέστερης πόλης. Ο Β. Καραγιώργης πρότεινε τη ταύτιση της με τον οικισμό της Ύστερης Εποχής του Χαλκού στην Τούμπα του Σκούρου (Χρίστου 1973β, 252-253· Karageorghis 1973, 145-149). Τα νεκροταφεία και τα οικοδομικά κατάλοιπα των Σόλων δείχνουν ιδιαίτερη ακμή στην ύστερη Κλασική, Ελληνιστική και Ρωμαϊκή περίοδο, καθώς και τους πρώτους Βυζαντινούς αιώνες, οπότε η πόλη έγινε έδρα επισκόπου. Σε μια τάση παρακμής που διαφαίνεται από τον 4ο αι. μ.Χ. και εξής συνέβαλε πιθανότατα η επίχωση του λιμανιού της και η πιθανή εξάντληση των αποθεμάτων των παρακείμενων πυριτορυχείων της Σκουριώτισσας και της Φουκάσας (De Gagniers 1972, 44 και 1985, xxvii· Hill 1940, 12). Τελικά, όπως και στις άλλες παράλιες πόλεις της Κύπρου, οι Αραβικές Επιδρομές του 7ου αι. μ.Χ., θα σημάνουν την οριστική της υποβάθμιση, για να εγκαταλειφθεί οριστικά γύρω στα μέσα του 15^{ου} αι. μ.Χ. (Χρίστου 1973β, 246).

Το βασίλειο διατηρεί σε όλη την ιστορική του πορεία αιγαιακό προσανατολισμό, όπως δείχνουν οι μύθοι της ίδρυσης του και όπως είναι φυσικό, εξαιτίας της κοντινής γεωγραφικής θέσης του στο Αιγαίο, ακολουθώντας «παράλληλη πορεία» με τη Σαλαμίνα. Στη διάρκεια της Ιωνικής Επανάστασης συμμετείχε με ιδιαίτερο σθένος. Ο βασιλιάς του Αριστόκουπρος²⁰⁹ (Ηροδ. *Ιστ.* V.113), σκοτώθηκε στη μάχη στη Σαλαμίνα, αλλά ακόμη και μετά τον θάνατο του η πόλη προέβαλε ισχυρή αντίσταση ώστε καταλήφθηκε τελευταία ανάμεσα στις κυπριακές πόλεις από τους Πέρσες, μετά από πεντάμηνη πολιορκία²¹⁰ (Ηροδ. *Ιστ.* V.116). Από τότε και μέχρι το τέλος του 5^{ου} αι. π.Χ. η πόλη παρουσιάζει κάμψη (Χρίστου 1973β, 243), αλλά ακολούθησε και πάλι ανοδική πορεία στη διάρκεια του 4^{ου} αι. π.Χ. Ο βασιλιάς της Πασικράτης μετά τη βοήθεια που παρέσχε στον Αλέξανδρο, όπως και οι άλλοι κύπριοι βασιλείς, για την κατάληψη της Τύρου, εμφανίζεται ως χορηγός στους αγώνες για τον εορ-

²⁰⁹ «... ἔπεσον πολλοὶ καὶ δὴ καὶ Ὀνήσιλός τε Χέρσιος, ὅς περ τὴν Κυπρίων ἀπόστασιν ἔπρηξε, καὶ ὁ Σολίων βασιλεὺς Αἰριστόκυπρος ὁ Φιλοκύπρου...» Ηροδ. *Ιστ.* V.113

²¹⁰ « Τῶν δὲ ἐν Κύπρῳ πολλῶν ἀντέσχε χρόνον ἐπὶ πλείστον πολιορκεομένη Σόλοι, τὴν περίεξ ὑπορύσσοντες τὸ τεῖχος πέμπτῳ μηνὶ εἶλον οἱ Πέρσαι» Ηροδ. *Ιστ.* V.116

τασμό του γεγονότος²¹¹ το 331 π.Χ., μαζί με τον Νικοκρέοντα της Σαλαμίνας. Ο Αρριανός (*Ινδ.* 18.1-8)²¹² αναφέρει, επίσης, ως τριήραρχο στη διάβαση του Υδάσπη τον Νικοκλή, γιο του Πασικράτη, ενώ ο σολεύς Ιέρων απεστάλη από τον Αλέξανδρο ως κυβερνήτης τριακοντόρου για να παραπλεύσει την Αραβική χερσόνησο (*Αλεξ.* VII.20.7, βλ. Κεφ. Β.2). Τέλος, ο σόλιος Στασάνωρ αναφέρεται από τον Στράβωνα (*Γεωγρ.* XIV.6.3, βλ. Κεφ. Β.2) ως ένας από τους εταίρους του Αλεξάνδρου, ο οποίος τον διόρισε σατράπη αρχικά της Αρίας και της Δραγγίνης (*Διοδ. Βιβλ.* XVIII.3.3)²¹³ και στη συνέχεια της Βακτρίας και Σογδιανής (*Διοδ. Βιβλ.* XVIII.39.6, βλ. Κεφ. Β.2).

Στα χρόνια των Διαδόχων οι Σόλιοι τάχθηκαν πάντα με το μέρος του Πτολεμαίου εναντίον των Αντιγονιδών (βλ. Κεφ. Α), σύμμαχοι με τους Σαλαμίσιους, τους Αμαθούσιους και τους Παφίους. Το γεγονός των ιδιαίτερων σχέσεων με την αυλή της Αλεξάνδρειας αντικατοπτρίζεται, πέραν των υλικών μαρτυριών (γλυπτική, οικοδομήματα, ταφές), στο γεγονός ότι ο τελευταίος βασιλιάς των Σόλων Εύνοστος παντρεύτηκε την κόρη του Πτολεμαίου Ειρήνη²¹⁴ (*Αθην. Δειπν.* XIII.576e). Την ίδια εικόνα δίνουν και οι λατρείες αιγυπτιακών θεοτήτων όπως η Ίσιδα. Η αναφορά της Ίσιδας σε συνέχεια με την Αφροδίτη και το λιμάνι της πόλης από τον Στράβωνα πιθανόν να υπονοεί μια λατρεία «ευπλοίας» για τις δύο θεότητες (βλ. Hauben 1987, 216-217 και Κεφ. ΣΤ.4.2). Η άνθηση που μαρτυρούν τα συγκροτήματα ναών, στοές, δημόσια οικοδομήματα κλπ., συνεχίζει και στα Ρωμαϊκά χρόνια με νέα οικοδομήματα όπως αυτά της αγοράς, του νυμφαίου του θεάτρου κ.α., καθώς και στα πρώτα Βυζαντινά χρόνια όπως φαίνεται από τη μεγάλη βασιλική δίπλα στο θέατρο και το λιμάνι (Des Gagniers 1985). Η βασιλική κοντά στο λιμάνι έχει αντίστοιχα στην Πάφο, το Κούριον, την Αμαθούντα, τη Σαλαμίνα, την Καρπασία και τη Λάπηθο.

Ο πλούτος που μαρτυρεί η πόλη και η νεκροπόλεις των Σόλων είναι φυσικό να υπάρχουν σε μια θέση, όπου ένα καλά προφυλαγμένο λιμάνι (βλ. παρακάτω) αποτελούσε την πιο αξιόπιστη λιμενική θέση της βόρειας ακτής, βρισκόταν στη δυτική έξοδο ολόκληρης της

²¹¹ «*μάλιστα δὲ Νικοκρέων ὁ Σαλαμίσιος καὶ Πασικράτης ὁ Σόλιος διεφιλονίκησαν. οὗτοι γὰρ ἔλαχον τοῖς ἐνδοξοτάτοις ὑποκριταῖς χορηγεῖν, Πασικράτης μὲν Ἀθηνοδώρω, Νικοκρέων δὲ Θεσσαλῶ, περὶ ὃν ἐσπουδάκει καὶ αὐτὸς Ἀλέξανδρος. οὐ μὴν διέφηνε τὴν σπουδὴν πρότερον ἢ ταῖς ψήφοις ἀναγορευθῆναι νικῶντα τὸν Ἀθηνοδωρον*» Πλουτ. *Αλεξ.* 29.3

²¹² «*...Τριήραρχοι δὲ αὐτῶ ἐπεστάθησαν, ἐκ Μακεδόνων μὲν [...] Κυπρίων δὲ Νικοκλέης Πασικράτης, Σόλιος, καὶ Νιθάφων Πνυταγόρευ, Σαλαμίσιος*» Αρρ. *Ινδ.* 18.1-8

²¹³ «*...Στασάνωρι δὲ τῷ Σολίῳ τὴν Ἄριαν καὶ Δραγγίνην...*» Διοδ. *Βιβλ.* XVIII.3.3

²¹⁴ «*Θαῖς [...] ἐγέννησεν αὐτῶ τέκνον Λεοντίσκον καὶ Λάγον, θυγατέρα δὲ Εἰρήνην, ἣν ἐγγυμὲν Εὐνοστος ὁ Σόλων τῶν ἐν Κύπρῳ βασιλεύς*» Αθην. *Δειπν.* XIII.576e

πεδιάδας της Μεσαορίας, είχε πρόσβαση σε μεταλλεύματα (Σκουριώτισσα, Φουκάσα, ίσως και της Ταμασσού²¹⁵), όριζε μια εύφορη και καλά αρδευόμενη πεδιάδα και βρισκόταν σε απόσταση αναπνοής από τα δασωμένα βουνά του Τροόδους.

Συστηματικές ανασκαφές στους Σόλους και το Βουνί πραγματοποιήσε από το 1927 μέχρι το 1930 η Σουηδική Αρχαιολογική Αποστολή (Westholm 1936: SCE III) και στην πόλη και τις νεκροπόλεις της η Καναδική Αρχαιολογική Αποστολή του Πανεπιστημίου Laval στο Quebec, από το 1965 μέχρι το 1973 (Des Gagniers *et al.*, 1967, 50-58: Des Gagniers 1972, 41-49: Des Gagniers 1985). Αντίστοιχα, σωστικές ανασκαφές σε τάφους πραγματοποίησε το 1962 και 1972, το Τμήμα Αρχαιοτήτων Κύπρου (Χρίστου 1973α, 91-102: Χρίστου 1973β, 235-254).

ΣΤ.9.2 Το λιμάνι των Σόλων στην αρχαία γραμματεία

Το λιμάνι των Σόλων αναφέρεται για πρώτη φορά από τον Ψευδοσκύλακα (77.103), ο οποίος σημειώνει: «...Σόλοι (και αὕτη λιμένα ἔχει χειμερινόν)...», κατ' αντιστοιχία με τη Σαλαμίνα, για την οποία επίσης αναφέρει κλειστό, χειμερινό λιμάνι. Η ακριβής ερμηνεία του όρου χειμερινός δεν είναι ιδιαίτερα διαφωτιστική (Leonard 1997, 170), πιθανόν όμως να μπορεί να αποδοθεί με τη δυνατότητα του λιμανιού να παράσχει καταφύγιο διαχείμασης. Για να διαθέτει μια τέτοια δυνατότητα θα έπρεπε να υπάρχει μια ασφαλής λιμενολεκάνη, με περιορισμένο στόμιο εισόδου, προκειμένου να παραμένει απρόσβλητη από κάθε αέρα. Αυτό προϋποθέτει μία εσωτερική φυσική ή τεχνητή λεκάνη ή τεχνητούς λιμενοβραχίονες που θα δημιουργούσαν μια αντίστοιχη λεκάνη. Χωρίς να μπορεί να αποκλειστεί καμία από τις τρεις υποθέσεις φαίνεται πιο πιθανή η τρίτη, εφόσον επιζούν ακόμη κατάλοιπα των λιμενοβραχιόνων. Στην ίδια κατεύθυνση ίσως να οδηγεί και η σύγκριση με το αντίστοιχο λιμάνι της Σαλαμίνας (βλ. Κεφ. ΣΤ.6), το οποίο διέθετε τόσο στενή είσοδο, ώστε ο Δημήτριος να μπορεί να την επιτηρεί με δέκα πλοία, εγκλωβίζοντας τα εξήντα που διέθετε ο Μενέλαος εντός της λιμενολεκάνης (Διόδ. Βιβλ. XX.51.1: Πλούτ. Δημ. XVI.1 βλ. Γ). Εν τούτοις, στην

²¹⁵ Ο Mitford (1980, 1331) αναφέρει τη σχετική πιθανότητα για τη Ρωμαϊκή περίοδο οπότε υπήρχε δρόμος που συνέδεε τις δύο πόλεις (βλ. σχετικά Εικ. 6). Στη σύγχρονη εποχή η Ελληνική Μεταλλευτική Εταιρεία διαχειριζόταν μέχρι το 1974 τα μεταλλεία της Σκουριώτισσας και της Φουκάσας, ενώ η αμερικάνικη Cyprus Mines Corporation εκμεταλλεύονταν τα μεταλλεία της περιοχής του Μιτσερού, με λιμενικές εγκαταστάσεις η μεν πρώτη επί του αρχαίου λιμανιού των Σόλων (Καραβοστάσι Εικ. 169-172) και η δεύτερη στο Ξερό, μερικές εκατοντάδες μέτρα ανατολικότερα.

περίπτωση της Σαλαμίνας ο Ψευδοσκύλαξ σημειώνει πέραν του χειμερινού και τον χαρακτηρισμό κλειστός.

Στον Στράβωνα (XIV.6.3), αντίστοιχα, οι Σόλοι αναφέρονται ως «... πόλις λιμένα έχουσα καί ποταμόν...», γεγονός που σημαίνει ότι οι εγκαταστάσεις του λιμανιού συνεχίζαν να χρησιμοποιούνται στην εποχή του. Αντίθετα, φαίνεται ότι τίθενται εκτός λειτουργίας τον 4^ο αι. μ.Χ., οπότε οι Σόλοι αναφέρονται στον Σταδισμό (309) ως «...πόλις ἐστὶν ἀλίμενος...». Προς επιβεβαίωση της ύπαρξης και ακμής της πόλης αυτή αναφέρεται και στο Πτολεμαίο (Πτολ. *Υφήγ.* V.13.4). και στον Πλίνιο (Πλιν. *Φυσ. Ιστ.* V.130), χωρίς όμως κάποια ιδιαίτερη αναφορά στο λιμάνι της. Η επίχωση του λιμανιού συνέχισε έκτοτε, καλύπτοντας όλη τη λιμενική λεκάνη και αφήνοντας ελεύθερο μόνο το τμήμα του στομίου του (Εικ. 170, 171). Παρά ταύτα, ο ευρύτερος χώρος του λιμανιού δεν έπαψε ποτέ να χρησιμοποιείται, όπως μαρτυρείται από το όνομα Καραβοστάσι του παρακείμενου, στα ανατολικά, οικισμού και όπως μαρτυρούν οι εγκαταστάσεις της αποβάθρας της *Ελληνικής Μεταλλευτικής Εταιρείας*²¹⁶ και της αντίστοιχης αμερικάνικης *Cyprus Mines Corporation*²¹⁷, οι οποίες εξήγαν από το σημείο αυτό το μέταλλευμα που παρήγαν τα μεταλλεία της Φουκάσας και της Σκουριώτισσας μέχρι το 1974.

Στ.9.3 Τα κατάλοιπα του λιμανιού

Η Σουηδική Αρχαιολογική Αποστολή επεσήμανε τα κατάλοιπα και τη θέση του αρχαίου λιμανιού στο ανατολικό δέλτα του ποταμού του Κάμπου, νότια της ακρόπολης και της πόλης. Ο A. Westholm (1936, 12) αναφέρει στο σχετικό απόσπασμα τα εξής: «*Probably the city wall was continued by the eastern breakwater of the harbor which at low water is clearly to be distinguished. The western arm of the breakwater is also traceable as a line*

²¹⁶ Η Ελληνική Μεταλλευτική Εταιρεία χρησιμοποίησε μέχρι το 1974, τη συγκεκριμένη εγκατάσταση για τη φόρτωση με ιμάντα, του εξαγωγίμου μεταλλεύματος σε πλοία που προσδένονταν σε πλωτήρες στην κορυφή της αερογέφυρας.

²¹⁷ Η αποβάθρα αυτή βρίσκεται σε μικρή απόσταση ανατολικά του λιμανιού (Ξερό). Ο Haslam (1976, 111, sect. 577) αναφέρει σχετικά ότι η *Cyprus Mines Corporation*, μετακίνησε τις λιμενικές της εγκαταστάσεις από την Πεντάγυια στο Ξερό, γιατί η θέση ήταν πιο προστατευμένη από την αρχική και καταλήγει: «*The shelter found at this anchorage from W winds is better than would be expected from the configuration of the land; even in northwest gales it has been found that vessels can ride safely to their anchors, and the small craft ride out the winter at their moorings...*»

of large, badly corroded limestone blocks in the sea. Between these arms was the entrance to the ancient harbor, which now has silted up almost entirely. The circular shape of it, however, can still be seen as a low depression in the garden belonging to Ibrahim» (βλ. επίσης Cagniers 1985, xiv).

Στο λιμάνι δεν έχει γίνει έκτοτε καμία αρχαιολογική έρευνα, η οποία να έχει προσπορίσει περαιτέρω στοιχεία, πλην της επίσκεψης των E. Linder και A. Raban, το 1971. Οι δύο ερευνητές αναφέρουν τα ορατά τμήματα των λιμενοβραχιόνων, οι οποίοι εκτείνονται στη θάλασσα σε μήκος 180μ. από την παραλία, κατασκευασμένοι από διαβρωμένους κυβόλιθους διαστάσεων 0.6X0.6X2μ. (Raban 1995, 165). Ο Κ. Νικολάου (1966, 98) σημειώνει στο άρθρο του σχετικά με τα κυπριακά λιμάνια ότι το λιμάνι από το οποίο διακρίνονται τα άκρα των λιμενοβραχιόνων έχει προσχωθεί και ότι η αερογέφυρα της Ελληνικής Μεταλλευτικής Εταιρείας (Εικ. 172) καταλαμβάνει ακριβώς τη θέση του αρχαίου λιμανιού. Πράγματι, όπως φαίνεται τόσο σε αεροφωτογραφία το 1963 (Εικ. 170), όσο και σε δορυφορική εικόνα από το Google Earth (Εικ. 171), η αερογέφυρα φαίνεται να βρίσκεται μέσα στην εμφανή κοιλότητα της λεκάνης, ενώ στα ανατολικά της διακρίνονται τα κατάλοιπα των άκρων των δύο λιμενοβραχιόνων (Εικ. 173-174).

Στη σύντομη υποβρύχια αυτοψία για την παρούσα μελέτη, η οποία πραγματοποιήθηκε με ιδιαίτερα κακές συνθήκες ορατότητας, διαπιστώθηκε ότι τα εμφανή υποβρύχια κατάλοιπα των λιμενοβραχιόνων είναι κατασκευασμένα από μεγάλους αδρομερώς εργασμένους ογκόλιθους (Εικ. 175-177), το δε μήκος του ανατολικού λιμενοβραχίονα δεν ξεπερνάει τα ~110μ., και του δυτικού τα ~80μ²¹⁸. Εντοπίστηκε ένας μόνο διαβρωμένος κυβόλιθος (Εικ. 178), στην εσωτερική πλευρά του ανατολικού λιμενοβραχίονα, που πιθανόν να δείχνει, είτε διαφορά κατασκευαστικών φάσεων είτε τη διευθέτηση της εσωτερικής πλευράς των μόλων/κυματοθραυστών. Μια ένδειξη για σχετική εσωτερική διευθέτηση της λιμενολεκάνης παρατίθεται από τον Σακελλάριο (1890, 131-132) ο οποίος σημειώνει για το λιμάνι της πόλης των Σόλων: «Ὁ λιμὴν δ' αὐτῆς, ὁ ὑπὸ τοῦ Στράβωνος ἀναφερόμενος, ὑπὸ δὲ τοῦ Σκύλακος καλούμενος χειμερινός. "Σόλοι (πόλις Κύπρου), καὶ αὕτη ἔχει λιμένα χειμερινόν", εἶνε ὅλως κεχωσμένος, ἔλος νῦν σχηματίζων. Ἐν τῷ ἄκρῳ δὲ τοῦ ἔλους σώζεται τείχος ἐκ καλῶς εἰργασμένων λίθων, ὅστις πιθανώτατα ἀπετέλει μέρος τῆς προκυμαίας του

²¹⁸ Εκτίμηση του γράφοντος μετά από κατάδυση και επιβεβαίωση του αποτελέσματος από μέτρηση μέσω του Google Earth.

χειμερινού λιμένος. Ἦτο δ' οὗτος ὁ μόνος ἄξιος λόγου λιμὴν κατὰ τὴν βόρειον παραλίαν τῆς νήσου».

Η περιοχή της λιμενολεκάνης μέχρι τη δεκαετία του 1940-1950 ήταν εμφανές έλος, από το οποίο αλείονταν χέλια. Στη νοτιοδυτική του πλευρά υπήρχε, σε κάποιο σημείο μακρὺς ισχυρὸς τείχος κατασκευασμένον ἀπὸ κυβόλιθους μεγάλων διαστάσεων, τον οποίον οι κάτοικοι αναγνώριζαν ως «παλιά προκουμαία». Στα δυτικά της λιμενολεκάνης, ἐπὶ τῆς παραλίας ἡ θάλασσα ἀποκάλυπτε ἐνίοτε θεμέλια κτισμάτων σε σειρά, τα οποία ἐμοιαζαν με «κελιά» (ἀποθήκες;)²¹⁹. Η περιγραφή για την έντονη παρουσία του έλους ἀπηχεῖ μάλλον μία πληροφορία που ἀναφέρει ὁ Σακελλάριος στην ἐκδοση του 1855 (σ. 118), ἀλλὰ παραλείπει στην ἐκδοση του 1890. Λέει συγκεκριμένα: «Ὡς δὲ μὲ ἐπληροφόρησε χωρικὸς Τούρκος, ἐνταῦθα ἔχων ἀγρούς, τὸ ἐλώδες σχεδὸν ἅπαν ἔμαθεν ὑπὸ τοῦ πατρὸς καὶ πάππου του ὅτι διὰ λέμβων ἐπλέετο, καὶ ὀλίγα ἤδη ἔτη εἶναι, ἀφοῦ τὸ ἔλος οὐ μόνον κατέστη ἀπλευστον, ἀλλὰ διὰ προσχώσεως πρὸς γεωργίαν χρήσιμον». Τὴν ἴδια πληροφορία φαίνεται να ἀπηχεῖ καὶ ἡ περιγραφή του Ἀρχιμανδριτῆ Κυπριανοῦ (1788, 40): «[ἡ πόλη των Σόλων] Ἦτο ὀλίγον μακρὰν ἀπὸ τὴν θάλασσαν. Εἶχεν ὅμως καλὸν λιμένα τὸ παλαιόν, καὶ ποταμὸν Κλάριον, εἰς τὸν ὁποῖον ἐταξίδευαν ἀκάτια μικρὰ, ἢ βάρκαις».

Η περιοχή της λεκάνης εἶναι σήμερα σκεπασμένη με υδρόφιλη βλάστηση (καλαμιές κλπ.), ὡς ἐπίσης καὶ καλλιέργειες με μπανανιές. Αξίζει να σημειωθεῖ ἡ ὑπαρξη εὐκαλύπτων, οἱ ὁποῖοι ὀριοθετοῦν τὴν δυτικὴ πλευρὰ τῆς κοιλότητος-λιμενολεκάνης. Τα συγκεκριμένα δένδρα φυτεύθηκαν ἀπὸ ἰδιώτη ἰδιοκτήτη για να συμβάλουν στην ἀποξήρανση του έλους, ὅπως καὶ στην περίπτωση του κατασκηνωτικὸ ἡμιγυμνασιῶν χώρου στην περιοχή του ἀρχαίου Μαρρίου (Πόλη Χρυσοχούς, βλ. παρόν Κεφ. Στ.1.5). Ἄλλωστε, καὶ αὐτὸ τὸ λιμάνι εἶναι κατασκευασμένο στα ἀνατολικά τῆς ἐκβολῆς ἐνὸς ποταμοῦ (του Κάμπου), ὁ ὁποῖος πιθανότατα συνέτεινε στην ἐπίχωσή του καὶ τὴν ἀλλαγὴ τῆς παλαιοακτογραμμῆς στην ἐυρύτερη περιοχή.

Πάντως, ἡ περιγραφή του A. Westholm δείχνει ὅτι τὸ λιμάνι ἀνήκει πιθανότατα στον τύπο του «κλειστοῦ λιμένα», ἀντιστοιχώντας στα παράλληλα τῆς Πάφου, τῆς Αμαθούνας καὶ προφανῶς τῆς Σαλαμίνας που κατονομάζεται εὐθέως ἀπὸ τὸν Ψευδοσκύλακα, ὡς ἔχουσα «λιμένα κλειστόν» (βλ. ἀντίστοιχα ὑποκεφάλαια παρόντος Κεφ. Στ.2, Στ.4 καὶ Στ.6). Η μαρτυρία του Ψευδοσκύλακα φαίνεται να ὀδηγεῖ στην ὑπόθεση για τὴ χρονολόγηση, τουλάχιστον τῆς ἀρχικῆς φάσης του λιμανιοῦ, πιθανόν στον 5^ο ἢ τὸν 4^ο αι. π.Χ. Ἐάν εὐ-

²¹⁹ Η πληροφορία ἀπὸ τὸν πατέρα του γράφοντος που κατὰγεται ἀπὸ τὴν περιοχή.

σταθεί η υπόθεση, τότε το γεγονός αποτελεί ένδειξη ερμηνείας της «τετραμερούς» συμμαχίας με τον Πτολεμαίο των βασιλέων της Πάφου των Σόλων, της Σαλαμίνας και της Αμαθούνας, πόλεις στις οποίες εμφανίζονται στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. να υπάρχουν ή να δημιουργούνται αξιόλογες λιμενικές εγκαταστάσεις (βλ. περαιτέρω συζήτηση Κεφ. Η).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ'

ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΜΕ ΠΙΘΑΝΗ ΧΡΗΣΗ ΚΑΤΑ ΤΟΥΣ 5^ο ΚΑΙ 4^ο ΑΙ. Π.Χ.

Πέραν των λιμανιών των κυπροκλασικών βασιλείων, τα οποία εξετάστηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο και τα οποία νέμονταν γενικά την ακτή του νησιού, υπήρχαν και αναφέρονται από τους αρχαίους συγγραφείς ή εντοπίστηκαν κατάλοιπά τους, επιπρόσθετα λιμάνια ή λιμενικές θέσεις, τα οποία χρησιμοποιήθηκαν σε μεταγενέστερες περιόδους από τα χρονολογικά όρια της παρούσας μελέτης. Ο Κ. Νικολάου, στο συνοπτικό κείμενο του 1966 για τα αρχαία λιμάνια της Κύπρου, ανεβάζει τον αριθμό τους σε δεκαεννέα, προσθέτοντας σε όσα έχουν ήδη αναφερθεί τις επιπλέον θέσεις, οι οποίες αναφέρονται στα *Γεωγραφικά* του Στράβωνα και τον *Σταδισμό* (βλ. Κεφ. Δ). Σημειώνει τα λιμάνια της Αρσινόης, την οποία ταυτίζει με την Αμμόχωστο και της Λεύκολλας (Πρωταρά;) στην ανατολική ακτή του Ζεφυρίου και της Αρσινόης (αταύτιστη), στα νότια της Πάφου, της Λιμενίας (Λιμνήτη;) και του Μελαβρού (Αγ. Ειρήνης;) στην ευρύτερη περιοχή του κόλπου της Μόρφου της Μακαρίας (Ακρ. Μούλος), Καρπασίας (Ριζοκαρπάσου) και Ουρανίας (θέση Αφέντρικα, βορειοανατολικά του Ριζοκαρπάσου), στη βόρεια ακτή και καταλήγει: «*Αί μνημονευθεῖσαι ἀνωτέρω πόλεις καὶ κῶμαι καὶ οἰκισμοὶ ὅπου καίτοι δὲν ὑπῆρχον λιμένες, παρετηρεῖτο ἐν τούτοις σχετικὴ λιμενικὴ κίνησις, κατὰ τοὺς θερινοὺς κυρίως μῆνας. Αἱ θέσεις αὗται εἶναι πολλαὶ καὶ δὲν δύνανται νὰ ἀπαριθμισθῶσιν ἐνταῦθα, εἰς πολλὰς μάλιστα τούτων σώζονται εἰσέτι λείψανα κρηπιδώματος. Πολλοὶ ὄρμοι ἐχρησιμοποιοῦντο ἐπίσης διὰ τὸν αὐτὸν σκοπὸν*» (Νικολάου 1966, 99). Τον εντοπισμό και την καταγραφή αυτών των επιπλέον θέσεων έχουν ως σκοπό έρευνες διαφόρων φορέων, οι οποίες ξεκίνησαν από τη δεκαετία του 1980 και εξής²²⁰.

Από τη βιβλιογραφία ξεχωρίζει η καταγραφή του λιμενικού δικτύου της Ρωμαϊκής περιόδου, το οποίο κατέγραψε νότια της «Πράσινης Γραμμής» και εξετάζει στη διατριβή του ο J. Leonard (2005), ενώ γενικές πληροφορίες για τις γνωστές αρχαίες και μεσαιωνικές λιμε-

²²⁰ Ινστιτούτο Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου του Λονδίνου το 1983 και 1984 (Giangrande et al. 1987; Morris & Peatfield 1987). *Cyprus Coastal Survey* από το 1989 έως σήμερα (Leonard, 1994, 1995, 1997, 1998, 2002, 2005). *Episcopi Bay Survey*, συνεργασία Πανεπιστημίου του Texas A&M με το Πανεπιστήμιο του Cincinnati, από το 2003 έως σήμερα (Leidwagner 2004, 2005α, 2005β).

νικές θέσεις με έμφαση στο λιμάνι της Αμμοχώστου παρέχονται και στο βιβλίο (Λεύκωμα) με τα λιμάνια της Κύπρου της Α. Μαραγκού (1997). Σε διάφορα άρθρα δημοσιεύθηκαν επίσης τα αποτελέσματα των ερευνών που αφορούν στην περιοχή του δυτικού Ακάμα και της περιοχής του Ακρωτηρίου της Λεμεσού. Στην παρούσα εργασία εξετάζονται από αυτά όσα λιμάνια ή λιμενικές θέσεις φέρονται να χρησιμοποιήθηκαν στην Κλασική περίοδο. Θέσεις για τις οποίες εντοπίζονται αναφορές στην αρχαία γραμματεία αποτελούν η Καρπασία (Αγ. Φίλων) και η Ουρανία (Αφέντρικα). Αντίστοιχα, η σύγχρονη έρευνα εντόπισε ενδείξεις χρήσης στη διάρκεια της Κλασικής περιόδου στην περιοχή της δυτικής ακτής της Κύπρου, βόρεια της Πάφου (Κιόνι, Μανίκι, Θαλασσινές Σπηλιές, Κερατίδι) στην περιοχή του Ακρωτηρίου της Λεμεσού και στο ακρωτήρι Ελιά (αρχαία Κνίδος;) κοντά στον Αγ. Θεόδωρο και τη Βοκολίδα, στη νότια πλευρά της χερσονήσου της Καρπασίας.

Z.1 ΚΙΟΝΙ

Η διερεύνηση της περιοχής, η οποία βρίσκεται στα δυτικά του ακρωτηρίου του Ακάμα, πραγματοποιήθηκε από τον J. Leonard μεταξύ του 1991 και του 1993 (Leonard, 1994, 133-170 και 1995, 236) σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο του Aarhus της Δανίας, το οποίο ανέσκαπτε τον παρακείμενο Πρωτοβυζαντινό οικισμό του Αγ. Κόνωνα (Fejfer 1994). Στην πραγματικότητα πρόκειται για δύο μικρούς φυσικούς όρμους (*Κάσια του Κουτουρουμού* στα βόρεια και το *Κιόνι* στα νότια), στους οποίους εντοπίζεται κεραμική διάσπαρτη στον πυθμένα της θάλασσας, χρονολογούμενη από την Αρχαϊκή περίοδο μέχρι τη Μεσαιωνική, ενώ κυρίως ο νότιος όρμος συνεχίζει να χρησιμοποιείται και σήμερα από τους ντόπιους ψαράδες ως καταφύγιο (Εικ. 179). Στον νότιο όρμο βρίσκεται ακόμη κατά χώραν, στους υφάλους κοντά στην παραλία, μικρός ιστάμενος κίονας, ο οποίος προκάλεσε προφανώς το τοπωνύμιο του όρμου (κίονας, κίονιον, κίονιν²²¹). Ο βυθός είναι βραχώδης, αλλά ένας αρκετά βαθύς υποβρύχιος διάυλος οδηγεί στο εσωτερικό του νότιου όρμου. Ο κίονας στα βόρεια και ένας δεύτερος βυθισμένος στα νότια του διαύλου αποτελούσαν προφανώς σημεία προσανατολισμού για τους αρχαίους ναυτικούς ή και βοηθητικούς στυλίσκους πρόσδεσης των σκαφών (Leonard 1994, 133). Οι δύο κίονες φαίνεται να βρί-

²²¹ Επίσης *τζιόνιν* στην κυπριακή διάλεκτο, συνδεδεμένο με τον κίονα αλλά και το υλικό του μαρμάρου γενικότερα (βλ. Leonard 1994, 133, υπ. 10)

σκονται σε δεύτερη χρήση, αλλά είναι άγνωστο πότε τοποθετήθηκαν στη συγκεκριμένη θέση. Λιμενικά κτίσματα δεν εντοπίστηκαν. Τα κατάλοιπα των τοίχων ενός κτιρίου στην παραλία, χρονολογούνται, με βάση την ένδειξη της διάσπαρτης γύρω κεραμικής, στα ύστερα Ρωμαϊκά ή στα πρώιμα Βυζαντινά χρόνια (Leonard 1994, 147). Στην ίδια περίοδο χρονολογείται και ο παρακείμενος οικισμός του Αγίου Κώνωνα και ο οποίος φαίνεται να εγκαταλείπεται τον 7^ο αι. μ.Χ. (Fejfer & Mathiesen 1994, 83-85). Ο R. Gunnis (1936, 382), ο οποίος πρώτος αναφέρει το αγκυροβόλιο στο Κίονι το συνδέει με τον οικισμό. Οι διαφορές της κεραμικής του όρμου από την κεραμική του οικισμού δείχνουν ότι το αγκυροβόλιο ήταν ανεξάρτητο από τον οικισμό. Για παράδειγμα, ενώ εντοπίστηκε άφθονη Πρωτορωμαϊκή και Μεσορωμαϊκή κεραμική όταν δεν υπήρχε οικισμός, υπάρχει μικρή παρουσία Πρωτοβυζαντινής, παρά το ότι πρόκειται για την περίοδο ακμής του οικισμού. Αυτό καθορίζει και τη χρήση της θέσης περισσότερο σαν καταφυγίου/αγκυροβολίου παρά σαν μόνιμης λιμενικής εγκατάστασης. Το γεγονός της μείωσης της κεραμικής στην περίοδο ύπαρξης του οικισμού μπορεί να ερμηνευθεί από τη δημιουργία οδικού δικτύου, που καθιστούσε το αγκυροβόλιο λιγότερο χρήσιμο (Leonard 1994, 147).

Στην περιοχή του οικισμού υπάρχει μέχρι σήμερα πηγή που πιθανότατα αποτέλεσε στοιχείο προσέλκυσης για τη χρήση του όρμου. Η περιοχή του ακρωτηρίου του Ακάμα, όπως και σήμερα, αποτελούσε πάντοτε σημείο αναφοράς για την αρχαία ναυσιπλοΐα, είτε στο δρομολόγιο που κατευθυνόταν από την Ρόδο στον κόλπο της Χρυσοχούς και της Μόρφου (Μάριον, Αρσινόη, Σόλοι), είτε προς τα νότια, στην Πάφο και τη νότια ακτή προς τα ανατολικά κυπριακά λιμάνια του Κιτίου και της Σαλαμίνας, τη Συροπαλαιστίνη ή την Αίγυπτο ή και το δρομολόγιο από τη Συροπαλαιστίνη ή την Αίγυπτο για τη Ρόδο. Για το αυτονόητο αυτό γεγονός παρέχει επιπλέον ένδειξη το επεισόδιο με την *Ισιδα*, που αναφέρει ο Λουκιανός (*Πλοῖον ἢ Εὐχαί* 7, βλ. Κεφ. Ε.2).

Η κεραμική που εντοπίστηκε στον όρμο δείχνει συνεχή χρήση από την Αρχαϊκή ή Κλασική μέχρι την Πρώιμη Βυζαντινή περίοδο και μετά ξανά στον Μεσαίωνα. Ανάμεσα στο δείγμα 47 τμημάτων αγγείων που επιλέγησαν για ανέλκυση, με κριτήριο τη τυπολογική διαφορά μεταξύ τους, ανελκυσθήκαν μία λαβή αμφορέα ανατολικής προέλευσης τύπου "basket amphora", χρονολογούμενη στην Κυπροαρχαϊκή ή Κυπροκλασική περίοδο και οκτώ αμφορέων ανατολικού τύπου, μεταξύ των οποίων έξι του τύπου της Χαναάν, χρονολογούμενα από την Κυπροαρχαϊκή Ι μέχρι την Κυπροκλασική Ι περίοδο (Leonard 1994, 140-141).

Το συμπέρασμα για τη συγκεκριμένη θέση αφορά στη ναυσιπλοΐα της Κλασικής περιόδου, η οποία φαίνεται να χρησιμοποιεί τα δρομολόγια που αναφέρθηκαν παραπάνω, όπως και το συγκεκριμένο αγκυροβόλιο ως καταφύγιο προστατευμένο από τους βόρειους ανέμους και σταθμό ανεφοδιασμού σε νερό και ξυλεία.

Z.2 ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ

Το 1983 και 1984 πραγματοποιήθηκαν δύο αποστολές από το Ινστιτούτο Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου του Λονδίνου, με σκοπό την έρευνα της θαλάσσιας περιοχής βόρεια της Μάας και μέχρι το ακρωτήριο της Λάρας στα δυτικά του ακρωτηρίου του Ακάμα. Σκοπός της έρευνας, χερσαίας και υποβρύχιας, ήταν η μελέτη της αλλαγής στη συγκεκριμένη ακτογραμμή από την αρχαιότητα και ο συσχετισμός των αλλαγών του ευρύτερου φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, με βάση τις αρχαιολογικές ενδείξεις. Τα γενικά αποτελέσματα και τα αποτελέσματα από τη μελέτη της κεραμικής που προέκυψε δημοσιεύθηκαν στο *RDAC* (Giangrande *et al.*, 1987, 185-197· Morris & Peatfield 1987, 199-212). Τα σημεία που επελέγησαν για έλεγχο, με βάση μορφολογικά κριτήρια σχετικά με το κατά πόσον θα μπορούσαν να αποτελούν πιθανά ναυτικά καταφύγια, ήταν οι θέσεις Παλαιόκαστρο στη Μάα, Κερατίδι, Θαλασσινές Σπηλιές, Μανίκι, Αγ. Γεώργιος, Λιμιώνας, Λάρα νότια και Ξερολίμνη (Εικ. 180). Από τις θέσεις αυτές ενδείξεις για χρήση στην Κλασική περίοδο εντοπίστηκαν σε αυτές που ακολουθούν παρακάτω.

Θα πρέπει, πάντως, να τονιστούν οι αδυναμίες που μπορεί να παρουσιάζει η συλλογή κεραμικής από τη θάλασσα και η προσπάθεια εξαγωγής συμπερασμάτων, όταν δεν ανήκει σε συγκεκριμένα σύνολα ναυαγίων. Το δείγμα είναι συνήθως τυχαίο, εξαρτώμενο από σειρά αστάθμητων παραγόντων της συγκεκριμένης στιγμής (ορατότητα, κατάσταση διατήρησης του ίδιου του αντικειμένου, αναγνωρισιμότητα, δυνατότητα και ικανότητα αναγνώρισης από τον συλλογέα κλπ.). Εν πάση περιπτώσει το γεγονός του εντοπισμού δείχνει αν μη τη άλλο τη χρήση συγκεκριμένων ναυτικών δρόμων και σταθμών στη διάρκεια της υπό μελέτη περιόδου.

Z.2.1 Κερατίδι

Πρόκειται για αρκετά μεγάλο όρμο με τομέα πελάγους προς τα δυτικά, καλά προστατευμένο από τον βόρειο άνεμο (Εικ. 181). Η κεραμική δείχνει έντονη χρήση το 18^ο και 19^ο

αιώνα, προφανώς σε σχέση με το εμπόριο χαρουπιών. Δύο αποθήκες για την αποθήκευση του συγκεκριμένου καρπού, μάλλον του τέλους του 19^{ου} αιώνα βρίσκονται ακόμη στη νοτιοανατολική παραλία του όρμου. Γενικά ο όρμος απέδωσε κεραμική σε μεγάλες ποσότητες και από όλες σχεδόν τις εποχές, γεγονός που συντείνει στην ταύτισή του με λιμενικό σταθμό παρά ως πρόσκαιρο αγκυροβόλιο (Giangrante *et al.*, 1987, 190; Morris & Peatfield 1987, 201-202).

Ανάμεσα στα ευρήματα των οποίων αναγνωρίστηκε ο τύπος και η χρονολόγηση είναι τμήματα από ένα ροδιακό αμφορέα του 4^{ου} αι. π.Χ. (Κ.008), και από δύο κυπριακούς πιθοειδείς αμφορείς (Κ.023, Κ.085²²²) της Κυπροκλασικής ΙΙ περιόδου(400-325 π.Χ.).

Ζ.2.2 Θαλασσινές Σπηλιές

Η θέση βρίσκεται βόρεια από το Κερατίδι, είναι βραχώδης και είναι απροσπέλαστη από την ακτή. Εν τούτοις, εντοπίστηκαν συσσωματώσεις κεραμικής που αποδίδονται μάλλον σε ναυάγιο ή ναυαγία πλοίων που πήγαιναν προς τον όρμο στο Μανίκι (βλ. παρακάτω). Ένα από τα θραύσματα που περισυνελέγησαν είναι του 4ου αι. π.Χ. και προέρχεται από αμφορέα ροδιακού τύπου (TS121), που θυμίζει τους αντίστοιχους αμφορείς του ναυαγίου της Κερύνειας (Giangrante *et al.*, 1987, 191; Morris & Peatfield 1987, 202).

Ζ.2.3 Μανίκι

Μικρός κόλπος που καλύπτεται στα βορειοδυτικά από βραχώδη προεξοχή της παραλίας, με μικρή νησίδα (Μανίκι), στα νοτιοδυτικά του (Εικ. 182). Μέσα στον ίδιο τον όρμο δεν παρατηρήθηκε ιδιαίτερη συγκέντρωση κεραμικής, πιθανόν εξαιτίας της γεωμορφολογίας. Το σαθρό υλικό που περιβάλλει τον όρμο διαβρώνεται και καλύπτει με λάσπη τον βυθό. Στον διάυλο, μεταξύ της νησίδας και του όρμου, εντοπίστηκε δύο ολόκληροι αμφορείς και πέντε λίθινες άγκυρες. Οι δύο άγκυρες προέρχονται μάλλον από μεγάλα πλοία, όπως δείχνει το μέγεθός τους, τα οποία ενδεχομένως δεν θα ήταν δυνατόν να αγκυροβολήσουν εντός του όρμου εξαιτίας του μεγέθους τους. Ο ένας αμφορέας είναι χιακού τύπου και χρο-

²²² Ο συγκεκριμένος τρόπος αρίθμησης χρησιμοποιείται στο κείμενο της σχετικής δημοσίευσης (Morris & Peatfield 1987, 202).

νολογείται στο τρίτο τέταρτο του 5ου αι. π.Χ. (Giangrante et al 1987, 191· Morris & Peatfield, 1987, 202-203).

Στην παραλία του όρμου, ο Σ. Χατζησάββας (Hadjisavvas 1995, 95) αναφέρει την παρουσία σκαλισμένου στον βράχο κεκλιμένου επιπέδου για ανέλκυση/καθέλκυση σκαφών και λάξευμα το οποίο ερμηνεύει ως πιθανό κατάλοιπο θεμελίωσης νεωσοίκου: «*A rock-cut ramp facilitates the removal of boats in case of emergency and a rock-cut channel running parallel to the beach was most probably the foundation trench of the boat house (neoria)*» (Εικ. 196). Αντίστοιχα λαξεύματα εντοπίστηκαν στην αυτοψία για την παρούσα μελέτη στη θέση Αφέντρικα (Ουρανία) στη χερσόνησο της Καρπασίας, τα οποία όμως δεν μπορεί να αποτελούν κατάλοιπα νεωσοίκων (βλ. Κεφ. Ζ.5).

Z.3 ΑΚΡΩΤΗΡΙ (DREAMER'S BAY)

Η θέση βρίσκεται στη νότια πλευρά της χερσονήσου του Ακρωτηρίου της Λεμεσού, μεταξύ των ακρωτηρίων Ζευγάρι και Γάτα (Εικ. 183), μέσα στα όρια της αγγλικής Βάσης (British RAF Akrotiri Base). Ο ανοικτός όρμος μεταξύ των δύο ακρωτηρίων ονομάζεται Dreamer's Bay και στην περιοχή του καταγράφηκε από τον H.C. Heywood (1982, 162-175) η ύπαρξη ενός οικισμού χρονολογούμενου στον 5^ο και 6^ο αι. μ.Χ. Την περιοχή επανεξέτασε, μεταξύ 1999 και 2003, ο J. Leonard με τη Σ. Δεμέστιχα (Leonard & Demesticha 2003, 189-202). Σύμφωνα με την εκτίμηση των δύο ερευνητών η περιοχή νότια της Αλυκής αποτελούσε μέχρι την ύστερη Ελληνιστική ή την πρώιμη Ρωμαϊκή περίοδο νησίδα, η οποία ενώθηκε στη συνέχεια με την απέναντι ακτή (ο.π. 191). Η περιοχή γύρω από τον όρμο περιλαμβάνει μια ανατολική νεκρόπολη, λείψανα ενός δρόμου, θεμελιώσεις από επιμήκη κτίρια κοντά στην ακτή, πιθανόν αποθήκες, τις θεμελιώσεις ενός κτιρίου που υπέρκειται του κόλπου και μια δυτική νεκρόπολη (ο.π. 192· Heywood 1982, 169-171· Εικ. 184). Παρά το ότι η επιφανειακή κεραμική επιβεβαιώνει την υπόθεση της χρονολόγησης του οικισμού στον 5^ο και 6^ο αι. μ.Χ. εντοπίστηκαν πέντε λαβές αμφορέων, οι οποίες χρονολογούνται από τον 1^ο μέχρι τον 4^ο αι. μ.Χ. και μία βάση αμφορέα που προέρχεται μάλλον από αγγείο θασιακής προέλευσης και χρονολογείται στον 4^ο αι. π.Χ. (ο.π. 198).

Εντός του όρμου εντοπίζονται, επίσης, λείψανα ενός προβόλου ή λιμενοβραχίονα κτισμένου με κυβόλιθους (Εικ. 185). Την κατασκευή αυτή ερεύνησε, καθάρισε και αποτύπω-

σε ο ερασιτέχνης αρχαιολόγος F. Haggerty²²³ από το 1984 μέχρι το 1989. Ο βραχίονας ακολουθεί βορειοδυτική - νοτιοανατολική κατεύθυνση με το βόρειο άκρο του να εντοπίζεται σε απόσταση 40μ. από την ακτή. Η πορεία του στην πραγματικότητα διαφοροποιείται ελαφρά δύο φορές (τρία τμήματα), ακολουθώντας πιθανόν υποκείμενο ύφαλο, ο οποίος χρησιμοποιήθηκε σαν βάση έδρασης (ο.π. 193) ή αποτελώντας ένα σκόπιμο τεχνικό στοιχείο για την απόδοση σταθερότητας στην κατασκευή. Το σωζόμενο μήκος του φτάνει τα ~165μ., ενώ το πλάτος του μειώνεται από τα 10μ. κοντά στην ακτή στα 5μ. προς την πλευρά του πελάγους (νότια). Για την κατασκευή χρησιμοποιήθηκαν εναλλασσόμενοι πλατείς και στενοί κυβόλιθοι. Ο F. Haggerty (βλ. προηγούμενη υποσημείωση) αναφέρει επίσης την ύπαρξη δύο σπονδύλων κίωνων. Αμφότερα τα δύο στοιχεία της τεχνικής και υλικού δόμησης, καθώς και της παρουσίας σπονδύλων από κίονες θυμίζουν αντίστοιχα στοιχεία από το λιμάνι της Νέας Πάφου (ο.π. 193-194, βλ. επίσης Κεφ. ΣΤ.2. 3).

Η περιοχή του Ακρωτηρίου ταυτίζεται από τον J. Leonard (1995, 232, υπ. 14 και 234, υπ. 20` Leonard & Demesticha 2003, 192) με την περιοχή που αναφέρεται στον Στράβωνα ως Κουριάς και τον *Σταδισμό* ως Καργαία. Ο αρχαίος γεωγράφος σημειώνει συγκεκριμένα μετά την Αμαθούντα: «*εἶτα Κουριάς χερρονησώδης εἰς ἦν ἀπὸ Θρόνων στάδιοι ἑπτακόσιοι.*» (Στρ. *Γεωγρ.* XIV.6.3). Η αναφορά σε «χερρονησώδη» και όχι «χερρόνησο» παρέχει μάλλον ένδειξη για την ορθότητα της άποψης των δύο ερευνητών για την ταύτιση της περιοχής με νησίδα, η οποία ενώθηκε με την χέρσο στην ύστερη Ελληνιστική περίοδο (βλ. παραπάνω), καθώς υποδηλώνει ότι δεν είχε σαφώς ολοκληρωθεί η διαδικασία της ένωσης. Ο Πλίνιος, αντίστοιχα, την αναφέρει με το όνομα «Curias» (*Φυσ. Ιστ.* V.129-131) και ο Πτολεμαίος (*Υφηγ.* V.13.1-7) ως «ἄκρα Κουριάς». Περισσότερο περιγραφικός ο *Σταδισμός* (303) σημειώνει: «*Ἀπὸ δὲ τοῦ Κουριακοῦ ἐπὶ Καργαίας στάδιοι μ'. ἀκρωτήριόν ἐστιν ἔχον λιμένα, ὕψορον καὶ ὕδωρ.*».

Στην ίδια περιοχή του Ακρωτηρίου η έρευνα επαναλήφθηκε το 2003 και από ομάδα του προγράμματος *Episkopi Bay Survey*, με φοιτητές από το Πανεπιστήμιο του Texas A&M, υπό την αιγίδα του Πανεπιστημίου του Cincinnati, το οποίο ανασκάπτει στην Επισκο-

²²³ Στο κείμενο των J. Leonard και S. Demesticha αναφέρεται ότι οι πληροφορίες για τον λιμενοβραχίονα και τα σχέδια που δημοσιεύουν προέρχονται από την αδημοσίευτη αναφορά του F. Haggerty, η οποία δεν κατέστη δυνατόν να εντοπιστεί για τους σκοπούς της παρούσας μελέτης. Έτσι οι σχετικές πληροφορίες προέρχονται κυρίως από το κείμενο των δύο ερευνητών (ο.π. 192-194).

πή στη θέση Παμππούλα (Leidwanger 2004, 17-27, 2005α, 9-14 και 2005β, 269-277· Howitt-Marshall & Leidwanger, 2005). Στην έρευνα εντοπίστηκε υστερορωμαϊκή και πρωτοβυζαντινή κεραμική, καθώς και εννέα λίθινες άγκυρες, μία εκ των οποίων αναφέρεται από τους ερευνητές να προσομοιάζει στις άγκυρες των ναυαγίων της Χελιδονίας Άκρας (Cape Gelidonya) και του Ulu Burun (Leidwanger 2005β, 270-1).

Από τα παραπάνω στοιχεία γενικά, της αρχαίες αναφορές και τις ενδείξεις του οικισμού διαφαίνεται η χρήση της συγκεκριμένης λιμενικής εγκατάστασης τουλάχιστον στην Ρωμαϊκή περίοδο. Επιπλέον, σε συνδυασμό με τα δομικά στοιχεία και την παρουσία του θραύσματος του θασιακού αμφορέα, μπορεί να υποθεθεί η χρήση της περιοχής ως αγκυροβολίου στην Κλασική περίοδο ή και ενωρίτερα, εάν ισχύει η ταύτιση της άγκυρας. Ταυτόχρονα, η κατασκευή του προβόλου/λιμενοβραχίονα ίσως να μπορούσε να αναχθεί στο τέλος του 4^{ου}-αρχές του 3^{ου} αι. π.Χ., όπως φαίνεται να εισηγείται η ομοιότητα με το λιμάνι της Πάφου. Όπως θα φανεί παρακάτω στη συγκεκριμένη περίοδο παρατηρείται ένα ευρύτερο πρόγραμμα οικοδόμησης λιμενικών εγκαταστάσεων (βλ. Κεφ. Η).

Z.4 ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΝ ΕΛΑΙΑ (ΚΝΙΔΟΣ)

Η θέση βρίσκεται στο ακρωτήρι Ελαία, νότια του Αγ. Θεοδώρου, ανατολικά του Μπογαζιού και νοτιοδυτικά της Βοκολίδας στη νοτιοανατολική ακτή της χερσονήσου της Καρπασίας (Εικ. 186). Η αρχαιολογική περιοχή βρίσκεται γύρω από ένα μικρό ακρωτήριο που εξέχει προς τα νότια. Με δεδομένο ότι μέχρι και το 1974 ο συγκεκριμένος χώρος ήταν ακατοίκητος και είχε αποδώσει ευρήματα κυρίως από τάφους, το Τμήμα Αρχαιοτήτων προγραμματίζε την έναρξη ανασκαφών, σε συνεργασία με τσεχοσλοβάκικη αποστολή. Για την προετοιμασία της πραγματοποιήθηκε προκαταρκτική επιφανειακή έρευνα το 1972. Τελικά, όμως η ανασκαφή δεν πραγματοποιήθηκε εξαιτίας της Τουρκικής Εισβολής, το 1974. Τα αποτελέσματα της προκαταρκτικής έρευνας δημοσιεύτηκαν το 1988 από τον J. Bouzek (1988, 71-75), ο οποίος ήταν μέλος της αποστολής που ερεύνησε τον χώρο.

Στη θέση αναφέρεται η ύπαρξη τειχισμένης ακρόπολης και κατάλοιπα οικοδομημάτων. Στην ευρύτερη περιοχή μαρτυρούνται δύο κλασικοί οικισμοί και δύο σύγχρονα νεκροταφεία, ένα κυπροκλασικό κτίριο και ενδείξεις για συνεχή χρήση του χώρου από την Ύστερη Εποχή του Χαλκού μέχρι και τη Μεσαιωνική περίοδο (Εικ. 187).

Στα νότια της πόλης, όπου εντοπίζεται το μικρό ακρωτήρι Ελαία, αναφέρεται η ύπαρξη λιμενικών εγκαταστάσεων (Bouzek 1988, 73). Συγκεκριμένα ο ερευνητής αναφέρει ότι το

λιμάνι ήταν, το 1972, πλήρως επιχωμένο, με βάθος ενός περίπου μέτρου και συμπληρώνει ότι, παρά την επίχωση τα ίχνη ενός λιμενοβραχίονα, ο οποίος ξεκινούσε από το μικρό ακρωτήριο και κατευθυνόταν δυτικά, ήταν ακόμη ορατά στην άμμο, αν και δεν διευκρινίζεται κατά πόσον υπονοείται η άμμος της παραλίας ή του πυθμένα.

Την κατάσταση αυτή φαίνεται, πράγματι, να επιβεβαιώνει αεροφωτογραφία του 1963 (Εικ. 188). Διακρίνεται η πορεία ενός βυθισμένου λιμενοβραχίονα, ο οποίος εμφανίζει μικρή καμπύλωση στην πορεία του και πιθανόν στροφή προς τα βορειοδυτικά στο άκρο του. Επιπλέον, στα βορειοδυτικά του φαίνονται στην παραλία πιθανά λείψανα ενός δεύτερου, υπήνεμου βραχίονα. Η προστασία της λιμενολεκάνης είναι πλήρης, καθώς οι επικρατούντες άνεμοι της περιοχής, είναι οι ανατολικοί όπως μπορεί να συμπεράνει κανείς από τη γεινιάσή της με τη Σαλαμίνα (Flemming 1974, 164). Η επίχωσή της φαίνεται να προέρχεται από τα υλικά που παρασύρονται από τη χέρσο στα βορειοανατολικά. Στην φωτογραφία εντοπίζονται εκτεταμένες καλλιέργειες, γεγονός που δείχνει ότι πρόκειται για καλλιεργήσιμη γη με κλίση προς τη θάλασσα. Στη συγκεκριμένη περιοχή δεν πραγματοποιήθηκε αυτοψία για τους σκοπούς της παρούσας μελέτης, καθότι διαπιστώθηκε από δορυφορική εικόνα του Google Earth (Εικ. 189), ότι τα κατάλοιπα των αρχαίων έργων έχουν πλέον καλυφθεί κάτω από σύγχρονες λιμενικές εγκαταστάσεις βιομηχανικού συγκροτήματος, γεγονός που πιθανόν να καθιστούσε την παρουσία μας ύποπτη.

Με διαπιστωμένη την έντονη χρήση της περιοχής στην Κλασική περίοδο θα ήταν δυνατόν το λιμάνι να ανάγει την κατασκευή του στη συγκεκριμένη περίοδο. Ενδεχομένως, μάλιστα, να συνδέεται και με την τείχιση της πόλης, όπως φαίνεται στην Εικ. 187. Εάν πάντως ισχύει το ότι το λιμάνι είναι προγενέστερο της Ρωμαϊκής περιόδου, είναι πιθανόν να επηρεάστηκε και αυτό από τους μεγάλους σεισμούς του 4^{ου} αι. μ.Χ. που έπληξαν έντονα την περιοχή της γειτονικής Σαλαμίνας (βλ. Κεφ. Στ.6)

Η περιοχή ταυτίζεται με την αρχαία πόλη Κνίδο, όπως αναφέρει ο J. Bouzek (1988, 71) ότι ήταν η άποψη του Β. Καραγιώργη. Πράγματι, την ταύτιση της πόλεως, είχε κάνει ο Α. Σακελλάριος (1890, 168-169), βασιζόμενος στην ανακάλυψη στην περιοχή επιτύμβιας επιγραφής που σημειώνει ο D.G. Hogarth (1889, 65): «*Συμμάχο ἐστὶ τὸ σᾶμα τριηράχο Κνιδίου*». Επιπλέον, ο Α. Σακελλάριος (ο.π.) αναφέρει ότι την πόλη αναφέρει και ο Τζέτζης λέγοντας: «*Ὁ δὲ Κτησίας ἰατρός, υἱὸς τοῦ Κτησιόχου ἐξωρμημένος πόλεως ἐκ Κνίδου τῆς Κυπρίας*», καθώς και ο Οβίδιος: «*...non alto repetit Paphon aequore cinctam, piscosamque Cnidon gravidamque Amathunta metallis*» (*Μεταμορφώσεις* 10.530-531). Η δε αναφορά του ποιητή γίνεται αφ' ενός γιατί την τοποθετεί κοντά στην Αμαθούντα, αφετέρου για-

τί θεωρεί ότι και αυτή έχει ναό της Αφροδίτης και επιπλέον γιατί στον κόλπο που συνορεύει μαζί της ψαρεύονται τα περισσότερα από τα ψάρια της Κύπρου. Τόσο, από την επιτύμβια επιγραφή όσο και από το απόσπασμα από τον Οβίδιο φαίνεται ότι η πόλη είχε ιδιαίτερη σχέση με τη θάλασσα, εφόσον εκτός από αλιείς αποτελούσε τόπο καταγωγής ικανών ναυτικών ώστε να είναι τριήραρχοι.

Z.5 ΟΥΡΑΝΙΑ

Με την αρχαία πόλη της Ουρανίας, ταυτίζονται τα κατάλοιπα μικρής παραλιακής πόλης, σε απόσταση 8χλμ. βορειανατολικά του Ριζοκαρπάσου, στη χερσόνησο της Καρπασίας, γνωστής ως Παναγίας Αφέντρικας (Hogarth 1889, 85). Το τοπωνύμιο συνδέεται με την ομώνυμη εκκλησία, η οποία σώζεται μέχρι σήμερα (2006) στα ερείπια παλαιότερης, μάλλον Παλαιοχριστιανικής βασιλικής ως κύριο ιστάμενο μνημείο στην περιοχή. Τα ορατά λείψανα καλύπτουν μια αρκετά μεγάλη περιοχή, νότια της παραλίας, στην πεδιάδα και στους πρόποδες της πλαγιάς της «ράχης» που βαίνει κατά μήκος της χερσονήσου της Καρπασίας. Η ακρόπολη ορίζει την νότια άκρη της πόλης στην πλαγιά.

Αναφορά στην πόλη της Ουρανίας κάνει ο Διόδωρος Σικελιώτης (*Βιβλ. ΧΧ.47.2*)²²⁴ και ο Νόννος Πανοπολίτης (13.452)²²⁵. Τίποτα άλλο δεν είναι γνωστό για τις απαρχές της πόλης. Εν τούτοις, γεωμετρικοί και αρχαϊκοί τάφοι γεινιάζοντες με τα κλασικά λείψανά της ίσως συνδέονται μαζί της. Για τον ίδιο τον οικισμό δεν μπορεί, όμως, να αποδοθεί χρονολόγηση προγενέστερη της Κλασικής περιόδου, ενώ φαίνεται να ήκμασε ιδιαίτερα στους Βυζαντινούς χρόνους (τα μόνα ιστάμενα μνημεία είναι τρεις εκκλησίες, Αγ. Γεώργιος, Ασώματος και Αφέντρικα) και να εγκαταλείφθηκε μετά την πρώτη Αραβική Επιδρομή το 647 π.Χ. (Nicolau 1976α).

²²⁴ Ο ιστορικός αναφέρει ότι ο Δημήτριος Πολιορκητής, προερχόμενος από την Κιλικία έφτασε στην βόρεια ακτή της Κύπρου: «*και τὸ μὲν πρῶτον κατεστρατοπέδευσεν ἐν τῇ παραλίᾳ τῆς Καρπασίας, καὶ νεωκλήσας τὰ σκάφη χάρακι καὶ τάφρῳ βαθείᾳ τὴν παρεμβολὴν ὀχύρωσεν· ἔπειτα τοῖς πλησιόχωροις προσβολὰς ποιησάμενος εἴλε κατά κράτος Οὐρανίαν καὶ Καρπασίαν, τῶν δὲ νεῶν τὴν ἰκανὴν φυλακὴν ἀπολιπὼν ἀνέζευξε μετὰ τῆς δυνάμεως ἐπὶ τὴν Σαλαμίνα*».

²²⁵ «*Οἱ τὲ πόλιν Κινύρειαν ἐπώνυμον εἰσέτι πετρῶν ἀρχεγόνου Κινύραο καὶ Οὐρανίας πέδον ἔδρης, αἰθερίου κενενῶννος ἐπώνυμον*». Το απόσπασμα αντιγραμμένο από τον Α. Σακελλάριο (1890, 152), ο οποίος αντίθετα με τον D.G. Hogarth θεωρεί ότι η Ουρανία θα πρέπει να ταυτιστεί με τη θέση *Λιαστρικά*.

Στην παραλία ένας διμερής μικρός κόλπος, ανοικτός βορειοανατολικά (Εικ. 191, 192) ταυτίζεται με το λιμάνι της πόλης. Τη δυτική του πλευρά προστατεύει μικρή βραχονησίδα που ενώνεται υποθαλάσσια με την ακτή. Ο D.G. Hogarth (1889, 86-88) αναφέρει σχετικά με λιμάνι της Ουρανίας: *“At a distance of barely half-a-mile below the city lies a little horse-shoe bay which served as harbour: the entrance is only a few yards in width, and the space within would afford room for many vessels of small draught. On the beach still stand four mooring-posts of stone, three feet high and two in diameter and among the heavy sand may be traced for some distance the masonry of the quay. It stands now some yards back from the edge of the water, which has receded, owing either to encroaching sand or to an upheaval of the coast. There are no traces of fortifications about the harbour”*. Την ίδια πληροφορία αναπαράγει και ο Κ. Νικολάου (1966, 99) στο άρθρο του για τα λιμάνια, αναφέροντας ότι διακρίνονταν μέχρι τότε (δεκαετία 1960) «κτίσματα τῆς ἀποβάθρας καὶ οἱ λίθινοι πάσσαλοι ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐδένοντο τὰ πλοῖα». Ο μικρός όρμος, αποτυπώθηκε από το Τμήμα Αρχαιοτήτων Κύπρου, με άλλες αρχαιότητες της περιοχής σε χάρτη 1:2500 (Εικ. 190). Στην αυτοψία που πραγματοποιήθηκε για την παρούσα μελέτη, παρά τον εντοπισμό της θέσης του όρμου δεν κατέστη δυνατόν να εντοπιστούν τα ίχνη της προκυμαίας ή οι αναφερόμενοι πάσσαλοι (κίονες ;). Τρεις είναι οι πιθανές εξηγήσεις: α] Να έχουν μετακινηθεί από τη δεκαετία του 1960, οπότε αναφέρονται από τον Κ. Νικολάου (ο.π.), μεσολαβούσης έκτοτε και της Τουρκικής Εισβολής. β] Να έχουν καταπλακωθεί από κομμάτια βράχου της παραλίας, η οποία πέριξ του λιμανιού αποτελείται από σαθρό πέτρωμα ύψους ~3-4μ. από τη στάθμη του νερού και σε αρκετά σημεία παρουσιάζει αποκολλησεις μεγάλων τμημάτων που καταπίπτουν στη θάλασσα (σε κάποια μάλιστα παρατηρήθηκαν λαξεύματα· βλ. Εικ. 195). Στη διαδικασία αυτή θα πρέπει να προστεθεί και η απόθεση ιζημάτων από την χέρσο. Για τη συγκράτησή τους ώστε να μην μειώνεται το έφορο έδαφος, ένα άνδρηρο διατρέχει τον παρακείμενο αγρό στα νότια του λιμανιού. Στην ουσία πρόκειται για μια σειρά μικρών κυβολίθων που εδράζονται σε στρώμα σκυροδέματος. Η κατασκευή πρέπει να είχε γίνει πριν το 1974. γ] Να πρόκειται για λάθος απόδοση της θέσης στο συγκεκριμένο σχέδιο και η θέση των καταλοίπων να εντοπίζεται σε άλλο όρμο, γεγονός το οποίο δεν κατέστη δυνατόν να ελεγχθεί, ιδίως για τη δυτική πλευρά λόγω εξάντλησης του χρόνου που ήταν στη διάθεσή μας στη διάρκεια της αυτοψίας.

Στην επιφάνεια του εδάφους μεταξύ του ανδρήρου και του ορίου της κάθετης παραλίας, στα νοτιοανατολικά της λεκάνης εντοπίζονται τα θεμέλια ενός επιμήκους κτιρίου που πιθανόν να σχετιζόταν με τη λειτουργία του λιμανιού (αποθήκη; Εικ. 197, 198). Επίσης, εντοπί-

στηκαν διάφορα λαξεύματα πλάτους έως 0.6-0.7μ. βάρους 0.10-0.15μ., χωρίς να μπορεί να εντοπιστεί το μήκος τους (Εικ. 193). Κάποια μάλιστα διακόπτονται στο χείλος της παραλίας και διακρίνονται σε κατακρημνισμένα τμήματα του βράχου (Εικ. 194). Τα λαξεύματα αυτά είναι τουλάχιστον τέσσερα και βαίνουν παράλληλα σε πολύ μικρή απόσταση μεταξύ τους (~1μ.) ώστε να μην μπορούν να θεωρηθούν θεμελιώσεις ενός κτιρίου. Είναι σχεδόν πανομοιότυπα με παρόμοιο λάξευμα στη θέση Μανίκι στη δυτική ακτή της Κύπρου (βλ. Ζ.2.3), το οποίο δημοσιεύθηκε από τον Σ. Χατζησάββα (1995, 95) και ερμηνεύθηκε ως θεμελίωση νεωρίου (νεωσοίκου). Εν τούτοις, η θέση των λαξευμάτων αυτών παράλληλα με την παραλία και στις δύο περιπτώσεις, δημιουργεί αμφιβολίες για την ταύτιση. Στην περίπτωση της Ουρανίας, μάλιστα, τα λαξεύματα είναι πολύ κοντά μεταξύ τους για να αποτελούν τις θεμελιώσεις κτιρίου μέσα στο οποίο να χωρούσε κάποιο σκάφος. Επιπλέον, η στάθμη της παραλίας στο συγκεκριμένο σημείο παρουσιάζει διαφορά ~4μ. από τη στάθμη της θάλασσας γεγονός που εάν ίσχυε και στην αρχαιότητα θα ήταν μάλλον αποτρεπτικό για την ανέλκυση και καθέλκυση σκαφών.

Συμπερασματικά, από τα στοιχεία που παρατέθηκαν φαίνεται ότι ο συγκεκριμένος όρμος βρισκόταν σε χρήση σε κάποια ιστορική στιγμή ως λιμενικό καταφύγιο. Η ύπαρξη του κλασικού οικισμού που σημειώνει ο Κ. Νικολάου (1976α) είναι πολύ πιθανόν να δείχνει χρήση του όρμου και στη συγκεκριμένη περίοδο ή τουλάχιστον στο τέλος του 4^{ου} αι. π.χ., όπως μαρτυρεί η σχετική αναφορά της πόλης στο χωρίο του Διόδωρου.

Z.6 ΚΑΡΠΑΣΙΑ

Τα ερείπια της Καρπασίας βρίσκονται στη βόρεια πλευρά της ομώνυμης χερσονήσου, σε απόσταση 3 χλμ. από το Ριζοκάρπασο. Τα κατάλοιπα του οικισμού βρίσκονται διεσπαρμένα σε μεγάλη έκταση γύρω από την μεσαιωνική εκκλησία του Αγ. Φίλωνα, στην οποία οφείλεται το τοπωνύμιο, το οποίο χρησιμοποιείται για την ευρύτερη περιοχή (Εικ. 199). Στα δυτικά εντοπίζεται η νεκρόπολη, στην περιοχή Τσάμπρες. Κύριο στοιχείο αποτελεί η διαγνώσιμη περίμετρος των τειχών της πόλης, τα οποία καταλήγουν στη βάση δύο βραχιόνων που διαμορφώνουν μια μεγάλη λιμενική λεκάνη στα βόρεια της πόλης. Ως εκ τούτου, η πόλη φαίνεται σαν να ήταν κάστρο για την προστασία του λιμανιού όπως σημειώνει ο R. Pococke (1745, 218).

Η πρώτη μνεία στην πόλη, αφορά στο 399 π.Χ. όταν ένας ανώνυμος Καρπασιώτης υποκίνησε σε ανταρσία τους κύπριους μισθοφόρους του στρατεύματος του Κώνωνα στην

Καύνο (Ρόδος) (Hill 1940, 131, υπ. 1). Η επόμενη αναφορά προέρχεται από τον Ψευδο-σκύλακα (77.103), ο οποίος σημειώνει την Καρπασία μαζί με της υπόλοιπες πόλεις που διέθεταν έρμημα λιμάνια. Ακολουθεί η διήγηση του Διόδωρου Σικελιώτη (βλ. Ζ.5) σχετικά με την άφιξη του Δημητρίου στην παραλία της Καρπασίας, το 306 π.Χ., πριν προελάσει πεζή προς τη Σαλαμίνα. Ο Δημήτριος, αφού εξασφάλισε πρώτα τα πλοία του στόλου του, τα οποία είχαν ελκυσθεί στην παραλία, περιβάλλοντάς τα με τάφρο, στη συνέχεια κατέλαβε την Καρπασία και την Ουρανία. Πλέον κατάλληλη θέση στην περιοχή για τη συγκεκριμένη ενέργεια είναι η εκτεταμένη αμμώδης παραλία Τσάμπρες, στα δυτικά του λιμανιού (Taylor 1980, 156).

Στα ελληνιστικά χρόνια οι καρπασιώτες μαρτυρούνται από επιγραφές στη Δήλο και στα Παναθήναια (Taylor ο.π.) και η πόλη αναφέρεται στους καταλόγους των Θεοδωροδόκων στους Δελφούς (Nicolau 1976α). Ο Στράβων αναφέρει την Καρπασία μετά από την *Αχαιών Ακτή* και σημειώνει την ύπαρξη του λιμανιού της: «*εἶτα Καρπασία πόλις λιμένα ἔχουσα. Κεῖται δε κατὰ τὴν ἄκρην τὴν Σαρπηδόνα*». Αναφορές στην πόλη κάνουν επίσης ο Πλίνιος (*Φυσ. Ιστ.* V.130), ο οποίος την αναφέρει ως *Carpasium*, ο Πτολεμαῖος (*Υφήγ.* V.13.1-7) και ο *Σταδισμός* (297-317), όπου παρέχονται περαιτέρω πληροφορίες σχετικά στο λιμάνι της: «*Ἀπὸ Λαπάθου εἰς Καρπασεῖαν στάδιοι τν'. πόλις ἐστίν. ἔχει λιμένα μικροῖς πλοίοις. χειμάζει βορέου*». Το βάθος του λιμανιού δεν ξεπερνάει τα 2-2.5μ. και το μεγάλο άνοιγμα της εισόδου στα βορειοδυτικά ερμηνεύει ακριβώς την περιγραφή του *Σταδισμοῦ* (βλ. και Κεφ. ΣΤ.1).

Στον Αγ. Φίλωνα (Καρπασία), πραγματοποιήθηκε ανασκαφή εκ μέρους του Τμήματος Αρχαιοτήτων από την J. du Plat Taylor το 1935, 1937 και 1938 (Taylor 1980, 152-211 και Taylor & Megaw 1981, 209-250). Ερευνήθηκε κυρίως η περιοχή γύρω από την εκκλησία, όπου ανασκάφηκε μια Πρωτοχριστιανική βασιλική με βαπτιστήριο και άλλα προσκτίσματα και εν μέρει οικιστικά λείψανα από τις προηγούμενες φάσεις της πόλης, τμήμα του τείχους και ταφές στην περιοχή Τσάμπρες στα δυτικά. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των ανασκαφών τα πρώτα σπίτια του οικισμού κτίστηκαν στο τέλος 5^{ου}-αρχές 4^{ου} αι. π.Χ. και η πόλη συνέχιζε να υφίσταται τουλάχιστον μέχρι τα Μεσαιωνικά χρόνια, με μία διακοπή στους 4^ο και 5^ο αι. μ.Χ., πιθανόν εξαιτίας των σεισμών της περιόδου (Taylor 1980, 210). Το τείχος της πόλης χρονολογείται στην πρώιμη Βυζαντινή περίοδο (Taylor & Megaw 1981, 209-250), αν και η κατάληξή τους στους βραχίονες του λιμανιού ίσως να υπονοεί κάποια πρωιμότερη φάση.

Το λιμάνι της Καρπασίας, αυτό με της εντυπωσιακότερες ορατές στην επιφάνεια κατασκευές στην Κύπρο, αναφέρεται από τον R. Pococke (1745, 218). Πληρέστερη περιγραφή του δίνει ο D.G. Hogarth (1889, 90), ο οποίος αναφέρει χαρακτηριστικά: «... *its pair of artificial moles are the most considerable works of the kind in Cyprus. That on the eastern side can be followed for 370 feet from its starting-place on the shore: it is made for the most part of large squared blocks, formerly riveted to each other by clamps of metal, the marks of which only remain, thus:* [παραθέτει σχέδιο τριών κυβολίθων με πελεκίνους συνδέσμους] *but near the outer end it has been patched in later times with fragments of columns, marble and basalt, clamped together and to the neighboring blocks, while other drums may be seen through the clear water lower down. The uniform width of the mole is eight feet and its height above the present water-level about four. It projects from the shore in a north-westerly direction towards the point of the other mole which runs due north; the latter cannot be followed far, but its massive abutment on the shore is probably a fair sample of its character*». Αντίστοιχη είναι και η περιγραφή του Α. Σακελλάριου (1890, 159): «*Τοῦ λιμένος δ' αὐτῆς, καίπερ μικροῦ ὄντος, σώζονται ἔτι ἱκανὰ λείψανα τῆς προκυμαίας ἐκ μεγάλων τετραγωνικῶν λίθων κάλλιστα εἰργασμένων καὶ διὰ μεταλλικῶν συνδέσμων πρὸς ἀλλήλους συνδεμένων. Ἀπὸ τούτων δὲ δυστυχῶς οἱ προσομιζόμενοι εἰς αὐτὸν ἀλιεῖς, ἀφαιροῦντες διὰ τὴν ἀλιείαν των τὸν μόλυβδον, θέλουσι καταστρέψει καὶ τὰ μένοντα αὐτοῦ εἰσέτι λείψανα. Ἐναπόκειται δὲ νῦν εἰς τὴν κυβέρνησιν τῆς Κύπρου νὰ λάβῃ τὴν δέουσαν πρόνοιαν, αὐστηρῶς νὰ ἀπαγορεύσῃ εἰς τοὺς ἀλιεῖς τῶν μερῶν ἐκείνων τῆς νήσου τὴν ἐκ τῶν τοιούτων μνημείων τοῦ μολύβδου ἀφαίρεσιν, ἂν θέλει νὰ σώσῃ ἀπὸ τῆς καταστροφῆς τὰ ἀξιολογώτερα ἐνταῦθα σωζόμενα προκυμαίας λείψανα. Σώζεται δ' αὐτῆς τμήμα, ἕκτασιν ἔχον 370 ποδῶν*». Πέραν της αφαίρεσης του μολύβδου από όλους τους τὸρμους των συνδέσμων, και την απουσία της επιδιόρθωσης με σπονδύλους κιόνων στο ανατολικό άκρο του βόρειου λιμενοβραχίονα, η οποία απουσίαζε ήδη από την εποχή των ανασκαφών το 1935-1938, η κατάσταση των καταλοίπων του λιμανιού της Καρπασίας δεν έχει αλλάξει μέχρι σήμερα. Το λιμάνι φαίνεται σε γενικό σχέδιο του δημοσιεύτηκε από την J. du Plat Taylor (1980, fig.2, βλ. Εικ. 199), η οποία παραδίδει, επιπλέον, σύντομη περιγραφή της κατάστασης στη δεκαετία του 1930 με διαστάσεις για τους δύο σωζόμενους κτιστούς λιμενοβραχίονες²²⁶.

²²⁶ Ο όρος αναφέρεται συμβατικά. Η μορφή της κατασκευής στα βόρεια, με τη μορφή που έχει σή-

Στην πραγματικότητα πρόκειται για ένα φυσικό όρμο, του οποίου τη βόρεια πλευρά καλύπτουν επάλληλα βραχώδη ακρωτήρια, στα ενδιάμεσα των οποίων δημιουργούνται εσοχές, στις οποίες εισέρχεται η θάλασσα (Εικ. 199, 200). Η J. du Plat Taylor (ο.π. 155) θεωρεί ότι σε αυτές τις εσοχές μπορούσαν να φιλοξενηθούν μικρά σκάφη. Εν τούτοις, η μορφολογία του βόρειου λιμενοβραχίονα δημιουργεί ερωτηματικά. Επί της βόρειας πλευράς του ακρωτηρίου που διαμορφώθηκε διατηρούνται τα λείψανα μιας κατασκευής που εκ πρώτης όψεως ερμηνεύεται ως αποβάθρα (Εικ. 201-203, 205, 206). Πρόκειται για επιμελώς τοποθετημένους κυβόλιθους, αδιατάρακτους από την αρχική κατασκευή τους, οι οποίοι διατηρούν τους τόρμους για μεταλλικούς πελεκίνους συνδέσμους (Εικ. 205, 206, 213). Το μήκος της κατασκευής αυτής φτάνει τα 78μ. και το πλάτος τα 2.5μ. σύμφωνα με την J. du Plat Taylor (ο.π.), ενώ το μέγεθος των κυβολίθων αναφέρεται ως 1Χ0.5Χ0.5μ. Αντίστοιχα, ο Κ. Νικολάου (1976α) παραδίδει μήκος 100μ. και πλάτος 3μ. για τον βόρειο λιμενοβραχίονα και 120μ. για τον νότιο ή δυτικό. Όλα τα παραδιδόμενα μεγέθη θα πρέπει να θεωρηθεί ότι είναι κατά προσέγγιση, καθώς η κατασκευή δεν έχει σταθερό φάρδος σε όλη της την επιφάνεια και οι κυβόλιθοι δεν έχουν όλοι το ίδιο μέγεθος. Στη σημερινή κατάσταση δεν είναι ορατή η γένεση των βραχιόνων στην παραλία. Τα πραγματικά μεγέθη θα φανούν μόνο με αρχιτεκτονική αποτύπωση των έργων.

Σε συνάρτηση με την σωζόμενη κατασκευή η J. du Plat Taylor (ο.π.) θεωρεί ότι μια δεύτερη αντίστοιχη βρισκόταν στην νότια πλευρά του ακρωτηρίου και το μεταξύ τους διάστημα συμπληρωνόταν από αργούς λίθους. Πράγματι, στο ανατολικό πέρας του ακρωτηρίου, μεταξύ της ράχης του και των κτιστών κυβολίθων παρατηρείται γέμισμα από λιθολόγημα (Εικ. 204). Στη νότια πλευρά, όμως, του ακρωτηρίου δεν διατηρούνται ίχνη διαμορφώσεων για την έδραση μιας αντίστοιχης κατασκευής, ούτε ο αριθμός των κυβολίθων που εντοπίζονται στο πυθμένα είναι τέτοιος που να δείχνει ότι η κατασκευή υπήρχε και κατέπεσε ή απομακρύνθηκε σκόπιμα το υλικό κατασκευής της. Αντίθετα, εντοπίζονται περισσότερο φυσικοί ογκόλιθοι. Χωρίς περαιτέρω έρευνα δεν είναι δυνατόν να διαπιστωθεί με ασφάλεια το τι ακριβώς συμβαίνει. Τα κατάλοιπα από τους σπονδύλους που ανέφερε ο D.G. Hogarth (βλ. παραπάνω) δεν εντοπίστηκαν, πάντως, ούτε στον βυθό. Στο μέσον περίπου

μερα θα ταίριαζε περισσότερο σε αποβάθρα, αλλά δεν είναι βέβαιο ότι αυτή ήταν και η αρχική διαμόρφωση, ούτε της ίδιας ούτε του ακρωτηρίου. Περισσότερο, ως λιμενοβραχίονας μπορεί να αναφέρεται η κατασκευή στα νότια, αν και είναι πολύ πιθανό να χρησιμοποιήθηκε ως αποβάθρα επίσης, ενδεχομένως και από τις δύο του πλευρές.

του μήκους της κατασκευής υπάρχει η επιδιόρθωσή της μετά την αρχική κατασκευή (Εικ. 202, 203), την οποία αναφέρει η J. du Plat Taylor (ο.π.) Αμέσως ανατολικά από το σημείο αυτό σώζεται τμήμα ανωδομής μεταγενέστερης χρονολόγησης, όπως δείχνει η χρήση κονιάματος, επάνω στην αρχική κατασκευή των κυβολίθων με τους συνδέσμους (Εικ. 201, 202).

Στη νοτιοδυτική πλευρά του όρμου βρίσκεται μία επιμήκης βραχονησίδα (Εικ. 207, 208), μήκους ~50μ., με άξονα βορειοανατολικά–νοτιοδυτικά, που εξέχει από την επιφάνεια της θάλασσας γύρω στα 3μ. Η νότια πλευρά της είναι σε μεγάλο βαθμό λατομημένη, ενώ ημίεργοι κυβόλιθοι, στο μέγεθος των κυβολίθων των μόλων, βρίσκονται ακόμη κατά χώραν στα αρχικά στάδια λατόμευσης (Εικ. 211). Η πλευρά αυτή είναι επίπεδη, και η J. du Plat Taylor (ο.π.) θεωρεί ότι είχε χρησιμοποιηθεί ως αποβάθρα. Επί της επιφάνειας της υπάρχουν δύο αρκετά μεγάλα τετράπλευρα λαξεύματα, βάθους έως 0.60μ., τα οποία θα πρέπει να ταυτιστούν μάλλον με ιχθυοδεξαμενές (Εικ. 211). Την ύπαρξη περαιτέρω ιχθυοδεξαμενών αναφέρει η ερευνήτρια και στις βραχώδεις ακτές στα ανατολικά της πόλης (ο.π. 154). Έτσι, πιθανότατα η εσωτερική πλευρά της βραχονησίδας παρουσιάζεται με επάλληλες ή παράλληλες χρήσεις: ως χώρος λατόμευσης υλικού, πιθανόν για την κατασκευή των ίδιων των μόλων, ως χώρος απόβασης, εφόσον ο βράχος στα βόρεια και ο βραχίονας (ή αποβάθρα επίσης) στα βορειοανατολικά δημιουργούν ένα ιδιαίτερα ασφαλές σημείο, αν και το μικρό βάθος δεν θα ήταν κατάλληλο για μεγάλα σκάφη, και ως χώρος για τη διατήρηση ζωντανών ψαριών. Οι κατασκευές ιχθυοδεξαμενών είναι γνωστές κυρίως από τη Ρωμαϊκή περίοδο (Nicolau & Flinder 1966, 135), επομένως θα μπορούσε να υποθεθεί και εδώ μια παρόμοια χρονολόγηση, με δεδομένο ότι ο οικισμός υφίσταται στη συγκεκριμένη περίοδο.

Μια βραχώδης προέκταση από τη νοτιοανατολική πλευρά της βραχονησίδας κατευθύνεται προς την παραλία, με άξονα βορειοδυτικά–νοτιοανατολικά, χωρίς να φθάνει μέχρι την ακτή (Εικ. 208). Η προέκταση αυτή αποτελεί τη βάση του νότιου κτιστού βραχίονα (Εικ. 209), ο οποίος σώζεται στο βόρειο τμήμα του, αλλά είναι αρκετά κατεστραμμένος στο νότιο, προς την παραλία (Εικ. 210). Οι κυβόλιθοι είναι επιμελώς τοποθετημένοι στην κατάλληλα διαμορφωμένη βραχώδη βάση και σώζουν τους τórμους για τους πελεκίνους συνδέσμους που παρατηρούνται και στον βόρειο λιμενοβραχίονα. Προς την πλευρά της παραλίας, όπου διακόπτεται ο βράχος, εντοπίζονται κατάλοιπα από μικρούς ακατέργαστους ογκόλιθους, οι οποίοι αποτελούν μάλλον λείψανα λιθορριπής έδρασης του κρηπιδώματος. Ένας από τους κυβόλιθους του έργου, ο οποίος έχει μετακινηθεί από την αρχική του θέση φέρει στην μία του επιφάνεια δέκα τέτοιους τórμους (Εικ. 212). Το γεγονός μπορεί να ερ-

μηνευθεί με δύο τρόπους, είτε φανερώνει την πρόνοια των κατασκευαστών για την ανθεκτικότητα του έργου, επομένως υπολόγιζαν ότι η κατασκευή θα δεχόταν ιδιαίτερη καταπόνηση, είτε το έργο κατασκευάστηκε σε μια περίοδο που η λιμενική αρχιτεκτονική ήταν ακόμη σε πρώιμο στάδιο ανάπτυξης και λαμβάνονταν υπερβολικά μέτρα ώστε να μειωθεί η πιθανότητα να παρουσιαστούν αστοχίες.

Το άνοιγμα της εισόδου μεταξύ του βράχου και του βόρειου λιμενοβραχίονα ξεπερνάει τα 120μ. γεγονός που αφήνει εκτεθειμένη γενικά τη λιμενολεκάνη. Δύο μόνο σημεία θα ήταν κατάλληλα για προφύλαξη από τον βόρειο και βορειοανατολικό κύριο άνεμο της περιοχής, η παραλία στα νοτιοανατολικά του βόρειου λιμενοβραχίονα και αντίστοιχα στα νοτιοανατολικά του βράχου στον οποίο καταλήγει ο δυτικός λιμενοβραχίονας, έξω από τη λιμενολεκάνη.

Στην παραλία βόρεια από την εκκλησία του Αγ. Φίλωνα υπάρχει μέχρι σήμερα πηγή. Στα δυτικά της εντοπίστηκε στη διάρκεια της αυτοψίας για την παρούσα μελέτη κυβόλιθος με οπή για πρόσδεση σκαφών (mooring stone, βλ. Εικ. 215), πανομοιότυπος με αντίστοιχο μέλος στο λιμάνι της Φαλάσαρνας (Χατζηδάκη 2006, εικ. 6' ΑΔ 1993, 589' βλ. Εικ. 216). Είναι μετακινημένος από την αρχική του θέση, η οποία βρισκόταν είτε σε κάποιον από τους δύο σωζόμενους βραχίονες ή ακόμη και σε κάποια επιπλέον κατασκευή στην παραλία, σκεπασμένη πλέον κάτω από την άμμο και τα τμήματα που αποκολλώνται από τη βραχώδη ακτή.

Εντοπίστηκε επίσης λίθινο βάρος ή άγκυρα, κολουροκωνικού περιπίου σχήματος, σε δεύτερη χρήση, ενσωματωμένο σε τοίχο στο πρανές που υπέρκειται του σημείου γένεσης του νότιου/δυτικού λιμενοβραχίονα (Εικ. 214). Παρά το ότι η πρώτη εντύπωση είναι ότι πρόκειται για άγκυρα, εξαιτίας της σχέσης της θέσης του αντικειμένου με το λιμενοβραχίονα –χρήση η οποία, πάντως, δεν μπορεί να αποκλειστεί²²⁷– φαίνεται να μοιάζει περισσότερο με βάρος ελαιοπιεστηρίου του τύπου 1b²²⁸ του Σ. Χατζησάββα (1992, 60-61).

²²⁷ Άγκυρες με σχήμα κολουρης πυραμίδας έχουν εντοπιστεί στο ναυάγιο της Αντιδραγονέρας στα Κύθηρα, καθώς και στο λιμάνι του Πειραιά, το ναυάγιο της Ognina κλπ. (Θεοδούλου & Κουρκουμέλης 2002, 725-733 με σχετική βιβλιογραφία).

²²⁸ Σύμφωνα με την τυπολογία του η συγκεκριμένη κατηγορία βαρών εμφανίζεται στην Κυπροκλασική περίοδο με παραδείγματα από το Μαρί-Κόπετρα και συναντάται στα ελαιουργεία στο Διόριος και στην ΠΑΣΥΔΥ (Λευκωσία). Όμοια με το βάρος της Καρπασίας είναι τα παρατιθέμενα (ο.π. fig. 126, 127) από ιδιωτική συλλογή στο Μαρώνι (Κολλιτσής), τα οποία χρονολογούνται στην Ύστερορωμαϊκή-Πρωτοβυζαντινή περίοδο. Το βάρος από την Καρπασία έχει σχήμα κολουρης πυραμίδας με

Η J. du Plat Taylor (ο.π. 199) αποδίδει την κατασκευή των λιμενικών έργων στην Περίοδο IV της πόλης αναφέροντας συγκεκριμένα: «*Period IV seems to have been a prosperous period, for most of the substantial ashlar walls can be attributed to it; perhaps also the fine stone quays on the two arms of the harbour*». Η χρονολόγηση της κεραμικής (ο.π. 199-207, ειδικά 201) ταυτίζει την περίοδο με τον ύστερο 2^ο μέχρι τον 1^ο αι. π.Χ. Πάρα την άποψη της ερευνήτριας, οι λιμενικές κατασκευές θα πρέπει μάλλον να χρονολογηθούν πρωιμότερα, για τους παρακάτω λόγους, αν και η πρόταση δεν μπορεί να είναι οριστική χωρίς την διεξαγωγή εμπειριστατωμένης έρευνας του χώρου. α] Το λιμάνι της Καρπασίας αναφέρεται ήδη από τον Ψευδοσκύλακα στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ., γεγονός που μάλλον δεν θα συνέβαινε εάν επρόκειτο για ένα απλό όρμο χωρίς λιμενικές κατασκευές. Ο όρμος είναι εκτεθειμένος ακόμη και με τα υπάρχοντα λιμενικά έργα, επομένως δεν θα υπήρχε λόγος να αναφερθεί ως λιμάνι, έστω και έρημο. β] Ο κυβόλιθος με την οπή πρόσδεσης έχει αντίστοιχο στο λιμάνι της Φαλάσαρνας που χρονολογείται στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ. (ΑΔ 1993, 589). γ] Οι σύνδεσμοι που χρησιμοποιούνται ανήκουν στον τύπο του πελεκίνου με καμπύλες πλευρές για τους οποίους ο Α. Ορλάνδος (1958, 183, εικ. 135), αναφέρει: «*Καίτοι δὲ τὸ πατροπαράδοτον σχῆμα τῶν καμπυλοπλευρῶν τῶν πελεκίνων ἐξηκολούθησε ἐφαρμοζόμενον καὶ μέχρι τῶν ἐλληνιστικῶν χρόνων, ἐν τούτοις, ἤδη ἀπὸ τοῦ 5^{ου} αἰ. τὸ σχῆμα τοῦ τῶρμου ἀρχίζει νὰ πλησιάζη τὸ ὀρθογώνιον, τοῦ ὁποίου μόνον τὰ ἄκρα διεμορφοῦντο μὲ δύο τραπεζιομόρφους ἀποφύσεις, ὡς διδάσκουσιν ὁ ἐν Ὀλυμπίᾳ θησαυρὸς τῶν Συρακοσίων, τὰ Προπύλαια τοῦ ἱεροῦ τοῦ Διὸς Λαβραυνδέως εἰς Λάβραυνδα τῆς Μ. Ασίας (μέσα 4^{ου} αἰ. π.Χ.) καὶ ὁ μαρμάρινος ναὸς τοῦ Ἀσκληπιείου τῆς Κῶ (168 π.Χ.). Ἦδη ὅμως, κατὰ τὸν 4^{ον} αἰῶνα, ὁ τῶρμος ἀπέβη τελείως ὀρθογωνικὸς ὁ δὲ σύνδεσμος πειόμορφος ἀμειγής*». Οι σύνδεσμοι της Καρπασίας, όπως φαίνεται στην Εικ. 213 έχουν ξεκάθαρα καμπύλες πλευρές, στοιχείο που θα μπορούσε να τους αποδώσει ὅμοια ή και προγενέστερη χρονολόγηση από το λιμάνι της Αμαθούντας (τέλος 4^{ου} αρχές 3^{ου} αι. π.Χ.). Με δεδομένη την αναφορά του λιμανιού της πόλης από τον Ψευδοσκύλακα

στρογγυλεμένες ακμές και διαστάσεις που ακολουθούν περίπου τον μέσο ὄρο του τύπου 1b (0.75X0.55μ.). Διαθέτει οριζόντια οπή αλλά δεν κατέστη δυνατόν να ελεχθεί κατά πόσον υπάρχει και δεύτερη κάθετη οπή που αποτελεί το στοιχείο που διαφοροποιεί τον τύπο 1b από τον τύπο 1a. Παρά ταύτα, είναι έντονη η ομοιότητα ως προς το σχήμα, τις διαστάσεις και το υλικό (σκληρός ασβεστόλιθος).

είναι πιθανόν οι λιμενοβραχίονες να μπορούσαν να προηγούνται των μέσων του 4^{ου} αι. π.Χ.

Η τείχιση της πόλης, παρά το ότι καταλήγει στη γένεση των δύο λιμενοβραχιόνων χρονολογείται μετά την κατασκευή των λιμενικών έργων. Η δε έννοια του κλειστού λιμένα δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί ακόμη και εάν επρόκειτο για σύγχρονες κατασκευές (λιμενοβραχίονες και τείχη), εξαιτίας του μεγάλου ανοίγματος της εισόδου. Παραμένει, επομένως το ερώτημα της σχέσης των δύο κατασκευών μεταξύ τους, το οποίο μπορεί να απαντηθεί μόνο κατόπιν αρχαιολογικής έρευνας, αποτύπωσης και ανασκαφής.

Μελετώντας τη μορφή των λιμενικών έργων της Καρπασίας διαπιστώνεται ότι θα προσέφεραν ελάχιστη προστασία από του επικρατούντες βόρειους ανέμους της περιοχής, με την εξαίρεση της περιοχής νότια του βόρειου λιμενοβραχίονα και νότια (δηλ. εκτός λιμενολεκάνης) του νότιου/δυτικού λιμενοβραχίονα. Η προστασία αυτή λίγο έως πολύ παρείχετο και από τους φυσικούς σχηματισμούς, επάνω στους οποίους εδράζονται τα λιμενικά έργα. Επομένως, τίθεται το ζήτημα της σκοπιμότητας της κατασκευής τους, καθώς και το ερώτημα γιατί οι αρχαίοι τεχνικοί δεν προχώρησαν στην κατασκευή ενός τρίτου –του πιο αναγκαίου– λιμενοβραχίονα στα βόρεια, ο οποίος θα δημιουργούσε συνθήκες ασφάλειας εντός της λιμενολεκάνης. Η απάντηση που φαίνεται πιθανή είναι αυτή, που η παρούσα μελέτη προτείνει και για τα κατάλοιπα στο Λατσί και την Αμαθούντα (βλ. Κεφ. Στ.1.2-3, Στ.4.3 και Κεφ. Η), τα οποία παρουσιάζουν αντίστοιχα χαρακτηριστικά. Πιθανόν και τα λιμενικά έργα της Καρπασίας να διακόπηκαν πριν ακόμα ολοκληρωθούν, εντασσόμενα σε ένα δίκτυο ναυτικών βάσεων του Πτολεμαίου Α΄ που δεν ολοκληρώθηκαν, εξαιτίας της κατάληψης της Κύπρου από τον Δημήτριο, το 306 π.Χ. (βλ. επόμενο Κεφ. Η΄).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η΄

ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΑΦΟΥ, ΑΜΑΘΟΥΝΤΑΣ, ΜΑΡΙΟΥ²¹⁶ ΚΑΙ ΚΑΡΠΑΣΙΑΣ.

ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΒΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΥ Α΄;

Η συγκέντρωση των γνωστών πληροφοριών που αφορούν στα λιμάνια των δύο υπό μελέτη αιώνων οδηγεί στο συμπέρασμα ότι τρία από αυτά κατασκευάστηκαν στο τέλος του 4ου αι. π.Χ.²¹⁷. Πρόκειται για τα λιμάνια της Πάφου, της Αμαθούντας και του Μαρίου στο Λατσί²¹⁸ (βλ. Κεφ. Στ.2, Στ.4 και Στ.1 αντίστοιχα). Από τα τρία αυτά λιμάνια τα δύο, της Αμαθούντας και του Μαρίου, εγκαταλείφθηκαν σχεδόν αμέσως μετά την κατασκευή τους, εάν αυτή ολοκληρώθηκε ποτέ (Empereur & Verlinden 1987, 8 και 15 για Αμαθούντα). Ο συγχρονισμός που παρατηρείται οδηγεί σε δύο ερωτήματα: α] κατά πόσον η κατασκευή τους οφείλεται σε κοινό σχεδιασμό, προερχόμενο από κάποιον που είχε συμφέρον να τα ιδρύσει ή να προωθήσει τη δημιουργία τους και β] ποιος ήταν ο λόγος της σύντομης εγκατάλειψης των δύο από τα λιμάνια, αλλά όχι και του λιμανιού της Πάφου. Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει προσπάθεια ώστε να απαντηθούν τα δύο αυτά ερωτήματα.

Είναι προφανές από τα ιστορικά γεγονότα που αναφέρονται στις πηγές (βλ. Κεφ. Α) ότι η Κύπρος στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. αποτελούσε πεδίο ανταγωνισμού μεταξύ του Πτολε-

²¹⁶ Πρόκειται για το λιμάνι στο Λατσί, το οποίο πιθανότατα κατασκευάστηκε πριν από την ίδρυση της Αρσινόης το 270 π.Χ., η οποία διαδέχτηκε το Μάριον (βλ. συνέχεια παρόντος κεφαλαίου). Επομένως, παρά το ότι δεν είναι γνωστό κατά πόσον το λιμάνι ξεκίνησε να κατασκευάζεται πριν από το 312 π.Χ., οπότε καταστράφηκε η έδρα του βασιλείου από τον Πτολεμαίο Α΄ (βλ. σχετικά ιστορικά στοιχεία στο Κεφ. Στ.1.1), αναφέρεται συμβατικά ως λιμάνι του Μαρίου.

²¹⁷ Στην ίδια περίοδο πιθανόν να ανήκει και ο πρόβολος/λιμενοβραχίονας στο Ακρωτήρι (βλ. Κεφ. Ζ.3) εξαιτίας των ομοιοτήτων που παρουσιάζει με το λιμάνι της Πάφου. Δεν συνεξετάζεται όμως γιατί φαίνεται να λειτουργεί περισσότερο ως πρόβολος φορτοεκφόρτωσης, παρά ως λιμενοβραχίονας κλειστού λιμένα, σχετιζόμενος πιθανόν με εμπορική παρά με στρατιωτική χρήση. Εάν, όντως, ισχύει η υπόθεση τότε μάλλον η οικοδόμησή του θα πρέπει να έπεται του 306 ή του 294 π.Χ., οπότε υπήρχαν οι κατάλληλες συνθήκες προκειμένου να κατασκευαστούν «ειρηνικά» λιμενικά έργα. Εν τούτοις, δεν παύει να αποτελεί άλλο ένα στοιχείο για το λιμενικό δίκτυο της Ελληνιστικής περιόδου, το οποίο όμως εκφεύγει των χρονολογικών ορίων της παρούσας μελέτης.

²¹⁸ Για το τέταρτο λιμάνι της Καρπασίας που η παρούσα μελέτη θεωρεί ότι ανήκει στο ίδιο δίκτυο, τα στοιχεία προκύπτουν όχι άμεσα από τις παραδιδόμενες πληροφορίες, αλλά από την επιτόπια παρατήρηση και τη συγκριτική θεώρησή του σε σχέση με τα άλλα τρία λιμάνια.

μαίου Α' Σωτήρα και των Αντιγονιδών (Αντίγονος Α' Μονόφθαλμος και ο γιος του Δημήτριος Πολιορκητής). Επομένως, ένα σχέδιο λιμενικής θωράκισής της αυτή την περίοδο, θα περιλάμβανε κυρίως την κατασκευή ναυτικών βάσεων (πολεμικών λιμανιών) και θα προωθειό από κάποια από τις δύο συγκεκριμένες «μεγάλες δυνάμεις». Άλλωστε, τα κυπριακά βασίλεια άρχισαν να χάνουν την αυτονομία τους ήδη από τα χρόνια του Αλέξανδρου, για να την απωλέσουν οριστικά γύρω στο 310 π.Χ., παρά τις τάσεις ανάκαμψής της, οι οποίες εμφανίστηκαν στη δεκαετία του 320-310 π.Χ. (Daszewski 1987, 173). Λαμβάνοντας αυτό υπόψη, εάν το πρόγραμμα κατασκευής τέθηκε σε εφαρμογή πριν από το 310 π.Χ., θα μπορούσε να θεωρηθεί πιθανή η συμβολή και των κυπρίων βασιλέων, σε συνεργασία με κάποια από τις εξωτερικές δυνάμεις. Εάν αυτό συνέβη μεταξύ 310 και 306 π.Χ. πρέπει να αποδοθεί εξολοκλήρου στον Πτολεμαίο, ή τους Πτολεμαίους γενικότερα, εάν αυτό έγινε μετά το 294 π.Χ. Στο μεσοδιάστημα μεταξύ 306 και 294 π.Χ. το πρόγραμμα πρέπει να αποδοθεί αρχικά στους Αντιγονίδες και στη συνέχεια αποκλειστικά στο Δημήτριο από το 301 μέχρι το 294 π.Χ.

Ο γενικός συγχρονισμός κατασκευής των τριών λιμανιών στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. ενισχύεται επιπλέον και από τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά τους:

α] Χρήση πελεκίνων συνδέσμων

Κατ' αρχάς και παρά το γεγονός ότι η πληροφορία μπορεί να επαληθευθεί προς το παρόν μόνο για το λιμάνι της Αμαθούνας, παραδίδεται ότι και στις τρεις περιπτώσεις εμφανίζονται στις κατασκευές πελεκίνοι σύνδεσμοι. Για το λιμάνι της Πάφου η πληροφορία προέρχεται από τον D.G. Hogarth (1889, 7), ο οποίος αναφέρει ότι «*Within the city the most interesting remains are those of the northern breakwater formed like the wall of a rough cemented core, and faced with massive blocks clamped together with metal*». Οι σύνδεσμοι ή οι τόρμοι για την υποδοχή τους δεν εντοπίστηκαν ούτε από τη σύγχρονη έρευνα του λιμανιού (ΠΑΗΡ, βλ. Κεφ. Στ.2), ούτε από τους W.A. Daszewski (1981, 3) και K. Nicolaou (1966, 578, υπ. 41) που ερεύνησαν την περιοχή στη δεκαετία του 1960. Εν τούτοις, ο D.G. Hogarth είναι γενικά αξιόπιστος στις παρατηρήσεις του, συνεπώς δεν μπορεί να αποκλειστεί η ύπαρξή τους. Είναι πιθανόν το τμήμα του έργου στο οποίο τους παρατήρησε να έχει καταστραφεί ή καλυφθεί έκτοτε, εφόσον μάλιστα δεν αμφισβητείται το σύστημα δόμησης με κυβόλιθους τους οποίους αναφέρει, τμήματα από το οποίο σώζονται μέχρι σήμερα. Η J. Młynarczyk (1990, 104, υπ. 162) συσχετίζει τους συνδέσμους αυτούς με τον σύνδεσμο που αποκάλυψε η υποβρύχια έρευνα της Γαλλικής Αρχαιολογικής Σχο-

λής Αθηνών στο λιμάνι τη Αμαθούντας (Empereur & Verlinden 1986, 904, βλ. Εικ. 86), ως επίσης και με παρόμοιους συνδέσμους από το νότιο λιμάνι της Μυτιλήνης (*BCH* 1978, 729 και fig. 188· *ΑΔ* 28, 1973, 507-509). Ο λιμενοβραχίονας του νότιου λιμανιού της Μυτιλήνης δεν είναι επί της ουσίας δημοσιευμένος και έτσι δεν παρέχονται στοιχεία χρονολόγησης²¹⁹. Γενικά, όμως, οι κατασκευές των δύο λιμανιών της Μυτιλήνης (βόρειο και νότιο) θεωρούνται ότι ανήκουν στην Κλασική περίοδο, ενδεχομένως στο τέλος του 5^{ου} αι. π.Χ. (Lehmann-Hartleben 1923, 87· Koldewey 1890, 6-7· Κοντής 1978, 221· βλ. επίσης Θεοδούλου 2005-6, δελτίο λιμένων Μυτιλήνης). Οι σύνδεσμοι των λιμανιών της Μυτιλήνης ανήκουν στον τύπο του πελεκίνου, όπως και ο αντίστοιχος από το λιμάνι της Αμαθούντας. Ο συγκεκριμένος σύνδεσμος οδήγησε τους ανασκαφείς στο συμπέρασμα ότι η κυβόλιθοι του τελευταίου επιφανειακού δόμου ενώνονταν με πελεκίνους συνδέσμους («swallow tail»), οι οποίοι (σύνδεσμοι και λίθοι) λεηλατήθηκαν²²⁰ στη διάρκεια των Ρωμαϊκών και των πρώιμων Χριστιανικών χρόνων (Empereur & Verlinden 1987, 11 και 15). Η Εικ. 86 του συνδέσμου της Αμαθούντας δημοσιεύτηκε από τον αρχιτέκτονα της ανασκαφής του λιμανιού Τ. Κοζελί (2003, 243 εικ. 6) ως παράδειγμα για όμοιους συνδέσμους από στη νοτιοδυτική αποβάθρα, η οποία κατασκευάστηκε στα Ελληνιστικά χρόνια στο λιμάνι της Θάσου. Η κατασκευή χρονολογείται επίσης στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. από τον J.-Y. Empereur, ο οποίος ερευνήσε και τα δύο λιμάνια (Θάσου και Αμαθούντας), και την Α. Σίμωσι (*BCH* 112, 1988, 736-742, fig. 12)

Ο Α. Raban (1995, 165) σημειώνει την ύπαρξη παρόμοιων συνδέσμων, τους οποίους εντόπισε στο λιμάνι του Λατσιού και τους αποκαλεί «typical, Hellenistic “Dove tail” type», ενώ αναφέρει ως «typical of Classical Greek architecture» τους αντίστοιχους συνδέσμους από την Αμαθούντα (ο.π., 161). Δυστυχώς, το ανώτερο τμήμα του λιμενοβραχίονα στο Λατσιό έχει καταχωθεί κάτω από σύγχρονα λιμενικά έργα και δεν είναι πλέον δυνατόν να ελεγχθεί η πληροφορία. Πάντως, η αξιοπιστία του Α. Raban δεν μπορεί να αμφισβητηθεί, με δεδομένη τη θέση που κατέχει ανάμεσα στους ερευνητές της «λιμενικής» αρχαιολογίας,

²¹⁹ Παρόμοιοι σύνδεσμοι εμφανίζονται και στους λιμενοβραχίονες του βόρειου λιμανιού της Μυτιλήνης (Επάνω Σκάλα). Αυτοί αναφέρονται από την Α. Σίμωσι (*ΑΔ.Β.2*, 1995, 483) χωρίς να παρέχονται στοιχεία χρονολόγησης. Σημειώνει, όμως, ότι η τεχνική δόμησης του συγκεκριμένου λιμενοβραχίονα είναι με παρειές από κυβόλιθους με εσωτερικό γέμισμα, όπως αποτυπώνεται και στην Εικ. 85 που αποτελεί αναπαράσταση του Τ. Κοζελί (2003, 348, εικ.116) για το λιμάνι της Αμαθούντας.

²²⁰ Βλ. αντίστοιχο γεγονός λεηλασίας του μετάλλου των συνδέσμων στο λιμάνι της Καρπασίας από τους χωρικούς του 19^{ου} αιώνα, παραδιδόμενη από τον Α. Σακελλάριο (1890, 159 Κεφ. Ζ.6).

παρά τη λανθασμένη απόδοση του σχήματος του λιμανιού του Λατσιού, που πρέπει μάλλον να αποδοθεί στην επιφανειακή ενασχόλησή του με το συγκεκριμένο έργο (βλ. Κεφ. Στ.1). Θα ήταν, πάντως, περίεργο να αναφέρει τύπους συνδέσμων χωρίς να τους έχει καν εντοπίσει. Επομένως, πελεκίνοι σύνδεσμοι πρέπει να είχαν χρησιμοποιηθεί και στο λιμάνι του Λατσιού όπως στο λιμάνι της Αμαθούνας και της Πάφου.

Σε όλες τις αναφερθείσες περιπτώσεις οι σύνδεσμοι ανήκουν στον τύπο Α1 των πελεκίων κατά τον Α. Ορλάνδο (1958, 179-183, εικ. 135), ο οποίος αποδεικνύει ότι οι καμπύλες πλευρές των συνδέσμων αυτών τείνουν από τον 5^ο αι. π.Χ. και εξής να αντικατασταθούν από ευθείες, σχηματίζοντας δύο ενωμένα στην στενή τους πλευρά τραπέζια παρά το ότι και οι «καμπυλόπλευροι» σύνδεσμοι εξακολουθούν να βρίσκονται σε χρήση μέχρι και την Ελληνιστική περίοδο (βλ. αναλυτικά Κεφ. Ζ.6).

Ένα τέταρτο κυπριακό λιμάνι στο οποίο εμφανίζονται πελεκίνοι σύνδεσμοι με καμπύλες πλευρές είναι αυτό της Καρπασίας, όπου οι τόρμοι των συνδέσμων διατηρούνται μέχρι σήμερα σε πολύ καλή κατάσταση (Εικ. 205, 206, 212, 213α, β), αποτελώντας κοινό στοιχείο με τα άλλα τρία λιμάνια και παρέχοντας ενδείξεις για την πιθανή υπαγωγή και του λιμανιού αυτού στο ίδιο λιμενικό πρόγραμμα.

β] Σύστημα δόμησης

Ως προς το σύστημα δόμησης στα τρία λιμάνια εμφανίζεται η χρήση κυβολίθων, οι οποίοι μάλλον δομούνται σε κάθετες παρειές και εσωτερικό γέμισμα μεταξύ τους. Αυτό είναι σαφές από τα αποτελέσματα της ανασκαφής στην Αμαθούνα και μπορεί να υποθεθεί από την παρουσία των κυβολίθων στα λιμάνια της Πάφου και του Λατσιού (βλ. Κεφ. Στ.1, 2 και 4). Στην περίπτωση της Αμαθούνας, πέραν των άλλων, η συγκεκριμένη πρακτική είναι φανερή στις προτεινόμενες από τους ανασκαφείς αναπαραστάσεις (Aupert 1999, 95, εικ. 37, βλ. Εικ. 76 και Kozelj 2003, 348, εικ.116, βλ. Εικ. 85). Αποτυπώνονται αποβάθρες με κάθετες πλευρές περιμετρικά του λιμανιού και αποδίδεται, επιπλέον, ο κυματοθραύστης από αδρά λαξευμένους ογκολίθους στην εξωτερική πλευρά τους. Την αντίστοιχη χρήση κυβολίθων επιβεβαιώνουν και οι έρευνες που έχουν γίνει στο λιμάνι της Πάφου, χωρίς να είναι βέβαιο εάν ήταν δομημένοι σε κάθετες στρώσεις με εσωτερικό γέμισμα ή όχι. Η παρουσία τους όμως (Εικ. 55-58), σε συνδυασμό με το γεγονός ότι θεωρείται σχεδόν βέβαιο ότι επί των μόλων έβαιναν τα τείχη της πόλης (Nicolau 1966, 567· Daszewski 1987, 174· Leonard & Hohlfelder 1993, 365, 367· Balandier 199, 249-250), δεν αφήνει τη δυνατότητα για άλλο σύστημα δόμησης. Τουλάχιστον η εσωτερική πλευρά πρέπει να ήταν κάθετη και

εάν η εξωτερική δεν ήταν επίσης, τότε εκεί θα πρέπει να γινόταν χρήση ογκολίθων που λειτουργούσαν ταυτόχρονα ως αντιστήριγμα της εσωτερικής και ως κυματοθραύστης. Το γεγονός της ύπαρξης των κυβολίθων επιβεβαιώνουν τα κατάλοιπα του δυτικού λιμενοβραχίονα στα βορειοδυτικά του Κάστρου (Εικ. 47, 48), ενώ η παρουσία αδρομερώς εργασμένων ογκολίθων αναφέρεται από τον W.A. Daszewski (1981, 3) και από τους J. Leonard και R. Hohlfelder (1993, 374) και διαπιστώθηκε στην αυτοψία για την παρούσα μελέτη (Εικ. 54).

Παρόμοια τεχνική πρέπει να χρησιμοποιήθηκε και στο λιμάνι στο Λατσί, όπως δείχνει η μαρτυρία του A. Raban (1995, 165) για τη χρήση συνδέσμων και η παρουσία κυβολίθων, αρκετοί από τους οποίους σώζονται μέχρι σήμερα υποβρυχίως, αναμεμιγμένοι με αδρά εργασμένους ογκολίθους (Εικ. 15-18). Τη διάταξή τους στο, μέχρι το 1960, έξαλο τμήμα της κατασκευής δείχνει η αποτύπωση του Τμήματος Αρχαιοτήτων (Εικ. 8). Ογκόλιθοι, κυβόλιθοι και μικρότεροι λίθοι γεμίσματος χρησιμοποιήθηκαν στο κύριο σώμα του έργου όπως φαίνεται στο ορατό τμήμα της τομής επί του αρχαίου λιμενοβραχίονα, η οποία δημιουργήθηκε για την ανανέωση των νερών του σύγχρονου αλιευτικού καταφυγίου (Εικ. 14).

Επομένως, το δομικό σύστημα που παρουσιάζεται στην Αμαθούντα, με κάθετες εσωτερικές πλευρές/αποβάθρες και εξωτερική ενίσχυση από αδρά εργασμένους ογκόλιθους είναι πιθανόν να υπήρχε και στα άλλα δύο λιμάνια, όπως δείχνουν τα κατάλοιπα των ογκολίθων και κυβολίθων που εντοπίζονται τόσο στην Πάφο όσο και στο Λατσί.

Στο λιμάνι της Καρπασίας παρουσιάζεται διαφοροποίηση ως προς την τεχνική της έδρασης των λιμενικών έργων με την αξιοποίηση βραχωδών σχηματισμών, τεχνική που παραπέμπει σε φοινικικά πρότυπα, αντί της έδρασης επί λιθορριπών με τις οποίες διαστρώνεται ο βυθός και αποτελούν το αντίστοιχο της ελληνικής, αιγαιακής λιμενικής παράδοσης (Raban 1995, 164-165 και Κεφ. Ε.3). Βέβαια, αυτό το στοιχείο δεν αποκλείει την υπαγωγή του στο ίδιο λιμενικό πρόγραμμα, καθώς η χρήση της συγκεκριμένης τεχνικής προκύπτει από το γεγονός της αξιοποίησης των υπαρχόντων βραχωδών διαμορφώσεων. Άλλωστε, παρόμοιο κατά κάποιο τρόπο στοιχείο θα μπορούσε να αποδοθεί και στο λιμάνι του Λατσιού, όπου η αυτοψία για την παρούσα μελέτη διαπίστωσε την ύπαρξη υφάλου, ο οποίος αξιοποιήθηκε ως βάση έδρασης. Αντίθετα, στην Αμαθούντα φαίνεται ότι η έδραση

έγινε κατευθείαν στον αμμώδη πυθμένα²²¹, οδηγώντας πιθανόν στη σύντομη καθίζηση του έργου (Raban 1995, 161). Η χρήση, δε, των αρμοσμένων με συνδέσμους κυβολίθων διατηρείται στην Καρπασία στην καλύτερη κατάσταση από κάθε άλλο λιμάνι στην Κύπρο, μέχρι σήμερα.

γ] Τύπος λιμανιού

Κοινό στοιχείο για τα δύο λιμάνια, της Πάφου και της Αμαθούντας, αποτελεί το γεγονός της τείχισής τους κατά το αιγαιακό πρότυπο του «κλειστού λιμένα», όπου τα τείχη της πόλης περιλαμβάνουν τη λιμενική λεκάνη. Στην Πάφο η είσοδος, με πλάτος 41.4μ., πλαισιωνόταν από πύργους, όπως δείχνουν τα υποβρύχια αρχιτεκτονικά κατάλοιπα (Leonard & Hohlfelder 1993, 375· Hohlfelder 1995, 200) και κλεινόταν πιθανόν με αλυσίδα (Hohlfelder 1995, 201). Αντίστοιχα, για την Αμαθούντα, το πλάτος της εισόδου ήταν μόλις 20μ. και η περίμετρος της λιμενολεκάνης ήταν επίσης τειχισμένη (βλ. Κεφ. Στ.4.4 και παραπάνω). Η ομοιότητα στις οχυρώσεις των λιμανιών των δύο πόλεων είναι φανερή εάν συγκριθούν τα κατάλοιπα των παραλίων οχυρώσεων της Αμαθούντας (Εικ. 87-89) που συνδέονται με την κατασκευή του λιμανιού (Balandier 2002, 232) και τα κατάλοιπα στον Φράγκικο Πύργο (Εικ. 52), και το Κάστρο (Εικ. 49) επί του δυτικού λιμενοβραχίονα της Πάφου, τα οποία από αυτή την ομοιότητα και τον τρόπο δόμησής τους θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως λείψανα της πρώτης ελληνιστικής οχύρωσης, όπως άλλωστε αφήνει να νοηθεί και η C. Balandier (1999, 249).

Για το λιμάνι του Λατσιού είναι άγνωστο εάν υπήρχε τείχιση ή προβλεπόταν στον σχεδιασμό του λιμανιού²²². Εν τούτοις, ο μοναδικός λιμενοβραχίονας που σωζόταν μέχρι το

²²¹ Ο συνδυασμός των δύο τεχνικών εμφανίζεται στον λιμενοβραχίονα στη νότια απόληξη του λιμανιού της Σαλαμίνας, όπου αφενός αξιοποιήθηκε ο υπάρχων ύφαλος και στη νότια συνέχειά του χρησιμοποιήθηκε η τεχνική της χρήσης λιθορριπής στον αμμώδη πυθμένα με υπερκατασκευή από κυβολίθους.

²²² Στο Λατσί δεν είναι γνωστή οιαδήποτε άλλη κατασκευή πέραν αυτής του λιμενικού έργου. Στο οικισμό του Μαρίου/Αρσινόης, όμως, έχει εντοπιστεί τμήμα τείχους, το οποίο ο W. Childs (1999, 229) αποδίδει στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. ή στη διάρκεια των παραγμένων χρόνων του 321 ή 315 π.Χ. ή και στην Αρσινόη (μετά το 270 π.Χ.). Σημειώνει, ότι όταν το είδε το 1998 η C. Balandier το θεώρησε ξεκάθαρα ως «rushed and provisional» (ο.π. υπ. 29). Η ίδια, πάντως, το περιλαμβάνει ανάμεσα στα έργα του τέλους του 4^{ου} αι. π.Χ. (Balandier 2000, 178) και το παραλείπει από τον κατάλογο των ελληνιστικών οχυρωματικών έργων (Balandier 2002, 327). Συνεπώς, παρά την διαφορετική μορφή που μπορεί να έχουν, τα οχυρωματικά έργα στην Αμαθούντα και στο Μάριον, φαίνε-

1960 δεν φαίνεται να αποτελεί ολοκληρωμένη λιμενική εγκατάσταση, διότι στην πραγματικότητα δεν προσφέρει καμία προστασία από τους κύριους βόρειους ανέμους που πλήττουν την περιοχή, ακριβώς όπως και οι λιμενοβραχίονες της Καρπασίας. Επιπλέον, ενώ το έργο εμφανίζεται με κανονικές ευθείες πλευρές, δημιουργώντας σε αδρές γραμμές ένα ορθογώνιο με άξονα προς τα βορειοανατολικά, στο βόρειο πέρας του εμφανίζεται στην αεροφωτογραφία του 1963 (Εικ. 9) και διαγιγνώσκεται υποβρυχίως ένα κενό προς τα δυτικά, σαν να επρόκειτο για υποδοχή ώστε να ενωθεί στο σημείο αυτό ένας δεύτερος λιμενοβραχίονας, πιθανόν με τη διεύθυνση που έχει ο βόρειος σημερινός. Με βάση τις δύο προηγούμενες παρατηρήσεις το έργο θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ανολοκλήρωτο, ερμηνεύοντας το γεγονός της πρόσκαιρης χρήσης του που διαπίστωσε ο A. Raban (1995, 165) και το γεγονός ότι «χειμάζει βορέου» σύμφωνα με τον *Σταδισμό* (310). Εάν ευσταθεί η υπόθεση τότε παρουσιάζεται αφ' ενός άλλη μία ομοιότητα με το λιμάνι της Αμαθούντας, βασισμένη στη σύντομη εγκατάλειψή των δύο λιμανιών και αφ' ετέρου η δυνατότητα να είχε προγραμματιστεί ώστε να ολοκληρωθεί με διαφορετικό σχήμα, πιθανόν κλειστού λιμένα, ιδιαίτερα εάν προοριζόταν για στρατιωτική χρήση, αλλά και αυτό το λιμάνι έμεινε ανολοκλήρωτο σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι της Αμαθούντας.

Στην Καρπασία ενώ τα τείχη φαίνεται να καταλήγουν στη γένεση των λιμενοβραχιόνων, υπάρχει χάσμα στη χρονολογική σύνδεση των μεν με τους δε. Με τη συγκεκριμένη, πάντως, μορφή των βραχιόνων, δεν θα υπήρχε νόημα τα τείχη της πόλεως να βαίνουν επί των λιμενικών έργων, εφόσον το άνοιγμα της εισόδου της λιμενολεκάνης ήταν αδύνατον να φραχθεί. Παρατηρώντας κανείς τη μορφή που διατηρεί το λιμάνι της Καρπασίας διαπιστώνει ότι οι λιμενοβραχιόνες του προσφέρουν ελάχιστη προστασία, εξαιτίας του μεγάλου ανοίγματος της εισόδου. Ένα λιμενικό έργο στον συγκεκριμένο χώρο θα χρειαζόταν πρώτα από όλα ένα βόρειο λιμενοβραχίονα –αντί των δύο υφισταμένων που απλώς διαμορφώνουν, ούτως ή άλλως, υπάρχοντες φυσικούς σχηματισμούς–, προκειμένου να παράσχει οιαδήποτε αξιοπρόσεκτη προστασία στη λιμενολεκάνη. Μήπως, άραγε, θα έπρεπε να υποθεθεί ότι και αυτό το λιμάνι έμεινε τελικά ημιτελές, ενώ ο αρχικός σχεδιασμός του προέβλεπε διαφορετική μορφή;

ται ότι κατασκευάστηκαν κάποια βιαστικά οχυρωματικά έργα στην τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. και στην πόλη του Μαρίου. Στην πραγματικότητα η ύπαρξή τους δεν προσφέρει κάτι στη γνώση για το λιμάνι στο Λατσί, αλλά θα μπορούσε να υποθεθεί ότι αυτά έγιναν πιθανόν για να υποστηρίξουν την αντιππολεμαϊκή πολιτική του μαριέα βασιλιά.

δ] Χρονολόγηση

Ως προς τη χρονολόγηση των τεσσάρων λιμανιών η οποία έχει άμεση σχέση με την απόδοση σε συγκεκριμένο κτήριο παραδίδονται τα εξής:

δ.1 Πάφος

Υπάρχουν τρεις απόψεις για τη χρονολόγηση της πρώτης τουλάχιστον φάσης των λιμενικών έργων, η οποία ταυτίζεται με την ίδρυση της πόλης της Νέας Πάφου. Η πρώτη εκπεφρασμένη από τον Κ. Σπυριδάκη (1940 1-11 και 1963 *passim*) ακολουθείται από διάφορους ερευνητές (Mitford 1960, 198, 204-5· Nicolaou 1966, 564· Daszewski 1987, 173· Młynarczyk 1990, 23-25· Maier 1995, 79· Maier & Karageorghis 1984, *passim*) και αποδίδει την ίδρυση της πόλης στον δραστήριο τελευταίο βασιλιά του παφιακού βασιλείου, Νικοκλή, στις αρχές της δεκαετίας 320-310 π.Χ. Η δεύτερη οφείλεται στον W.A. Daszewski (1987, 173-175) ο οποίος δέχεται τη μεγέθυνση του προϋπάρχοντος οικισμού από τον Νικοκλή στη συγκεκριμένη περίοδο, αλλά θεωρεί ότι το τελικό στάδιο της διαμόρφωσης της πόλης και του λιμανιού οφείλεται στον Πτολεμαίο μετά το 315 π.Χ. Στη ενίσχυση της νέας πόλης αποδίδει την μεταφορά των κατοίκων του Μαρίου στην Νέα Πάφο μετά την καταστροφή του 312 π.Χ. και τονίζει την ιδιαίτερη σημασία της Νέας Πάφου, εξαιτίας της γειννιάσής της με τα δάση ναυπηγικής ξυλείας που έλειπαν από την αιγυπτιακή επικράτεια του Πτολεμαίου. Την τρίτη άποψη εξέφρασε ο T. Bekker-Nielsen (2000, 202), ο οποίος απορρίπτει με σειρά λογικών επιχειρημάτων την απόδοση της ίδρυσης της Νέας Πάφου στον Νικοκλή γιατί: 1) δεν είχε λόγο να μετακινήσει την έδρα της πολιτικής εξουσίας τόσο μακριά από το ιερό της Αφροδίτης που αποτελούσε το θρησκευτικό κέντρο από το οποίο εκπορευόταν η θρησκευτική του εξουσία, 2) θα ήταν αντιφατικό να τειχίζει την Παλαίπαφο αντί τη νέα έδρα του βασιλείου²²³ και 3) πιθανότατα με το τραγικό τέλος που είχε ο Νικοκλής²²⁴ θα του αποδιδόταν τουλάχιστον ο ιδρυτικός μύθος της νέας πόλεως εάν την είχε θεμελιώσει ο ίδιος. Αυτός που είχε λόγους να ιδρύσει μια νέα πόλη στη συγκεκριμένη περιοχή θεωρεί ότι ήταν ο Πτολεμαίος. Πιστεύει, όμως, ότι ο Λαγίδης προχώρησε πρώτα στην ίδρυση

²²³ Αποδεικνύει αρκετά πειστικά ότι η επιγραφή σχετικά με τα τείχη που ανήγειρε ο Νικοκλής αναφέρεται στα τείχη της Παλαιπάφου και όχι της νέας πόλης (ο.π. 196).

²²⁴ Αποδέχεται την άποψη ότι δεν είναι λάθος του Διόδωρου Σικελιώτη η αναφορά στο Νικοκλή της Πάφου σχετικά με τον βασιλιά που αναγκάστηκε σε αυτοκτονία από το Πτολεμαίο το 310 π.Χ. (βλ. Κεφ. Α).

του λιμανιού της Αμαθούνας, το οποίο εν τούτοις επιχώθηκε στη διάρκεια της κατάληψης της Κύπρου από τον Δημήτριο ή εν πάση περιπτώσει διακόπηκε η κατασκευή του. Ως εκ τούτου, προχώρησε στην ίδρυση της Νέας Πάφου, μετά την επάνοδό του, το 294 π.Χ.

δ.2 Αμαθούνα

Ο J.-Y. Empereur (1995, 135) στο συμπέρασμά του σχετικά με την χρονολόγηση του λιμανιού της Αμαθούνας αποδίδει την κατασκευή του στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ., στην εποχή της κατάληψης της Κύπρου από τον Δημήτριο²²⁵. Συγχρόνως αναφέρει (ο.π. 133) ότι η κεραμική που εντοπίστηκε στις τομές κατά μήκος των μόλων, εφόσον πρόκειται για αμφορείς χρονολογείται στο τελευταίο τέταρτο του 4^{ου} αι. π.Χ., ενώ εντοπίστηκαν και κάποια παραδείγματα των οποίων η εξαφάνιση ανάγεται στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ. Σημειώνει ακόμη μια ομάδα αγγείων κυπριακής κεραμικής, η οποία χρονολογείται ακριβέστερα μεταξύ 310 και 300 π.Χ. από συνευρήματα νομισμάτων σε στρώμα καταστροφής της ακρόπολης. Με αυτά τα δεδομένα ο ανασκαφέας προτείνει η κατασκευή του λιμανιού να αποδοθεί στον Δημήτριο Πολιορκητή, ο οποίος θα αποκτούσε έτσι μια ισχυρή ναυτική βάση στα νότια της Κύπρου ώστε να ασφαλίσει τις ναυτικές του δυνάμεις και ταυτόχρονα να απειλεί τις κτήσεις του αντιπάλου του, με την Αλεξάνδρεια σε απόσταση μόνο δύο ημερονυκτίων ταξιδιού. Κατ' αυτό τον τρόπο, το λιμάνι εμφανίζεται να είναι σε χρήση μέχρι το 294 π.Χ., ενώ στη συνέχεια χρησιμοποιήθηκε μόνο από τις βάρκες των ψαράδων. Δεν θα ήταν λογικό, σημειώνει, το λιμάνι να αποδοθεί στον Πτολεμαίο γιατί δεν θα ήθελε να αφήσει ένα τέτοιο έργο στον αντίπαλό του στην περίπτωση που έχανε την Κύπρο, φόβος ο οποίος τελικά επαληθεύτηκε. Για αυτό μάλιστα θεωρεί ότι μετά την οριστική ανακατάληψη της Κύπρου, το 294 π.Χ., ο Πτολεμαίος κατέστρεψε το παλάτι της Αμαθούνας, όπως είχε κάνει και με την Πάφο το 310 π.Χ. και έθεσε το πιθανόν ανολοκλήρωτο ακόμη λιμάνι του Δημητρίου σε αχρηστία, με αποτέλεσμα αυτό να εγκαταλειφθεί. Η υπόθεση του ερευνητή είναι αρκετά λογική, αλλά τα ευρήματα της κεραμικής επιτρέπουν χρονολόγηση και πριν το 306 π.Χ., οπότε το λιμάνι θα μπορούσε να αποδοθεί και στον Πτολεμαίο. Με την υπόθεση αυτή τάσ-

²²⁵ Στην πραγματικότητα αναφέρεται επακριβώς (1995, 135): «... *de la fin du IV^{ème} siècle avant J.C., a l'époque (en 316)* [εννοεί προφανώς το 306 π.Χ.] *où Antigone Gonatas* [εννοεί προφανώς τον Μονόφθαλμο], *son fils Démétrios Poriorcète et leur marine, enlevèrent Chypre à Ptolémée Soter*». Παρ' όλο που είναι προφανές ότι η αναφορά στο 316 π.Χ. αποτελεί λάθος, όπως και η αναφορά στον Αντίγονο Γονατά, μήπως δείχνει δεύτερες σκέψεις του ανασκαφέα για πιθανή πρωιμότερη χρονολόγηση;

σεται και ο T. Bekker-Nielsen (2000, 202), ο οποίος αναφέρει συγκεκριμένα: «*As far as dating evidence is concerned, a date either shortly before or shortly after 306 is possible, leaving both interpretations open*», αφήνοντας ανοικτό το ενδεχόμενο για χρονολόγηση πριν το 306 π.Χ. ή μετά το 294 π.Χ. Ταυτόχρονα, ένα άλλο επιχείρημα του J.-Y. Empereur (ο.π.) για την απόδοση του λιμανιού στο Δημήτριο είναι ότι δεν θα έφτιαχνε ο Πτολεμαίος μια τόσο ισχυρή ναυτική βάση, διότι δεν θα ήθελε να μείνει ένα τέτοιο έργο στα χέρια του αντιπάλου του ώστε να το χρησιμοποιήσει εναντίον του στην περίπτωση που θα κατάφερνε να του αποσπάσει την Κύπρο. Το επιχείρημα αυτό όμως είναι αρκετά αδύναμο για δυο λόγους, αφ' ενός το ίδιο θα μπορούσε να ισχύει και για το Δημήτριο και αφ' ετέρου όποιος από τους δύο και εάν συνελάμβανε το σχέδιο δημιουργίας του λιμανιού θα το έφτιαχνε πρωτίστως γιατί θα πίστευε ότι θα τον βοηθούσε στην εδραίωσή του στο νησί και όχι υπολογίζοντας το τι θα συνέβαινε στην περίπτωση που το έχανε, και αυτός που επέδειξε ιδιαίτερο ζήλο στο να κατακτήσει και να κρατήσει την Κύπρο ήταν ο Πτολεμαίος.

δ.3 Μάριον

Ο A. Raban (1995, 165) αναφέρει ότι στην κατασκευή του λιμενικού έργου στο Λατσί χρησιμοποιήθηκαν σύνδεσμοι χαρακτηριστικού ελληνιστικού τύπου και ότι το λιμάνι εγκαταλείφθηκε στα πρώιμα Ελληνιστικά χρόνια²²⁶. Επομένως, κατασκευάστηκε και εγκαταλείφθηκε στην πρώιμη Ελληνιστική περίοδο. Η συγκεκριμένη χρονολόγηση της κατασκευής φαίνεται να ενισχύεται και από τις ομοιότητες που παρουσιάζει με το λιμάνι της Πάφου και Αμαθούντας, ως προς τα υλικά και τον τρόπο δόμησης που αναφέρθηκαν παραπάνω.

δ.4 Καρπασία

Η J. du Plat Taylor (1981, 199 και 207) χρονολογεί το λιμάνι της Καρπασίας στο τέλος τους 2ου-αρχές 1ου αι. π.Χ., χωρίς να παραδίδεται το σκεπτικό της χρονολόγησης. Ο K. Lehmann-Hartleben (1923, 257), χρονολογεί τα έργα της Καρπασίας γενικά στην Ελληνιστική περίοδο. Η J. du Plat Taylor δεν αναφέρει τα στοιχεία που την οδήγησαν στην συγκεκριμένη χρονολόγηση των λιμενικών έργων, ενώ ο K. Lehmann-Hartleben αποδίδει τη δική του πρόταση στη μορφή των συνδέσμων. Αυτό όμως είναι ένα στοιχείο, το οποίο φαίνεται να είναι αμφισβητήσιμο, καθώς οι πελεκίνοι σύνδεσμοι με καμπύλες πλευρές, δεί-

²²⁶ Δεν αναφέρονται οι λόγοι που τον οδήγησαν στο συγκεκριμένο συμπέρασμα και η έρευνά του για το συγκεκριμένο λιμάνι παρουσιάζει λάθη, όπως έχει ήδη αναφερθεί, αλλά αποτελεί την μόνη χρονολόγηση του έργου.

χνουν μάλλον πρωιμότητα, παρά το ότι βρίσκονταν σε χρήση και στην Ελληνιστική περίοδο (βλ. παραπάνω και Κεφ. Ζ.6). Στη πραγματικότητα δεν υπάρχει συγκριτική μελέτη για τα κυπριακά δεδομένα του συγκεκριμένου αρχιτεκτονικού στοιχείου. Η ομοιότητα όμως των συνδέσμων της Καρπασίας με τον σύνδεσμο από το λιμάνι της Αμαθούντας θα μπορούσαν να χρονολογήσουν στην ίδια περίοδο τα δύο έργα, εάν όχι και πρωιμότερα το έργο της Καρπασίας.

Από τα στοιχεία που παρατέθηκαν συνάγεται το συμπέρασμα ότι υπάρχει ομοιότητα και χρονολογική συνάφεια των τριών λιμανιών, ενδεχομένως δε και του λιμανιού της Καρπασίας. Συνεπώς είναι πιθανόν να αποτελούν επιμέρους τμήματα ενός ευρύτερου, κοινού σχεδιασμού. Ποιος θα ήταν, άραγε, αυτός που είχε συμφέρον να τον εκπονήσει και να τον υλοποιήσει; Η απάντηση, παρά το ότι δεν μπορεί να είναι οριστική και αμετάκλητη, φαίνεται ότι είναι ο Πτολεμαίος Α'. Αυτός, είναι που δείχνει εμμονή στην κατάληψη της Κύπρου, κατανοητή εν πολλοίς, εξαιτίας της στρατηγικής θέσης της απέναντι στις κτήσεις του αντιπάλου του, της ύπαρξης λιμανιών, της αφθονίας σε ναυπηγική ξυλεία και της παρουσίας έμπυχου δυναμικού εκπαιδευμένου στα ναυτικά, όπως καταδεικνύει στο άρθρο του για την Κύπρο και το πτολεμαϊκό ναυτικό ο Η. Hauben (1987, 214-226) και όπως εξάγεται ως συμπέρασμα από τη συγκέντρωση των σχετικών πηγών στα Κεφ. Β και Γ της παρούσας μελέτης. Για τον Πτολεμαίο η Κύπρος είχε ζωτική σημασία, ενώ οι Αντιγονίδες μπορούσαν να εξασφαλίσουν όλα τα παραπάνω από τις κτήσεις τους στη Συροπαλαιστίνη και την Κιλικία και ακόμα βορειότερα. Επομένως, η κατάληψη της Κύπρου το 306 π.Χ. αποτέλεσε ουσιαστικά την προσπάθεια για απόκτηση πλεονεκτήματος και όχι πρωταρχική αναγκαιότητα. Τη συγκεκριμένη αναγκαιότητα αντιμετώπισε ο Αντίγονος πριν το 315 π.Χ., όταν βρέθηκε χωρίς ναυτικές δυνάμεις, αλλά την ξεπέρασε με ναυπήγηση στόλου στην επικράτειά του²²⁷

²²⁷ Αυτό έγινε το 315 π.Χ. όταν ο Αντίγονος ασχολήθηκε με την οργάνωση ναυτικών δυνάμεων ώστε να εξισορροπήσει τον φοινικικό στόλο που κατείχε ο Πτολεμαίος από τον Αλέξανδρο στην Αίγυπτο (Διόδ. Ιστ. ΧΙΧ.57-58). Για τον σκοπό αυτό εγκατέστησε ναυπηγία στην Τρίπολη, τη Βύβλο, τη Σιδώνα, την Κιλικία και τη Ρόδο. Μάλιστα, θέλησε να κατασκευάσει στόλο όχι απλώς από τριήρεις, ούτε καν από τετρήρεις και πενήρεις, προχώρησε ακόμη περισσότερο παραγγέλλοντας εξήρεις και επτήρεις (Casson 1990, 129-130). Η υπεροπλία στη θάλασσα ήταν εκ των ουκ άνευ για τη διατήρηση αξιώσεων πολιτικής ισχύος. Ταυτόχρονα, ο Αντίγονος είχε εξασφαλισμένη τη φοινικική ακτή και δυνάμεις στην Κιλικία, ελέγχοντας κατά συνέπεια την ξυλεία της Ανατολικής Μεσογείου (Hauben 1987, 217-222).

(Διόδ. *Ιστ.* XIX.57-58 βλ. παρακάτω). Άλλωστε με την ειρήνη του 311 π.Χ. μεταξύ Πτολεμαίου και Αντίγονου, μετά τη νίκη του πρώτου επί του Δημητρίου στη Γάζα, η Κύπρος βρισκόταν *de facto* και *de jure* στην επικράτεια του Πτολεμαίου, παρά το ότι δεν αναφερόταν ρητά στη συνθήκη²²⁸. Για αυτό ίσως δεν επέδειξε πλέον καμία ανοχή στον Νικοκλή της Πάφου όταν αυτός, ερχόμενος σε συνεννόηση με τον Αντίγονο αμφισβητούσε την «αναγνωρισμένη κατάσταση». Κατά συνέπεια ο Πτολεμαίος θεωρητικά είχε όλο τον χρόνο μπροστά του για να θωρακίσει το νησί και να ενδυναμώσει εμπράκτως την παρουσία του.

Ο Πτολεμαίος μαζί με τον Λυσίμαχο της Θράκης είχε διαμορφώσει αμέσως μετά τον θάνατο του Αλέξανδρου, την τάση για τη διαίρεση της αυτοκρατορίας, σε αντίθεση με τον Περδίκκα αρχικά, τον Ευμένη στη συνέχεια και τον Αντίγονο μονόφθαλμο πιο δυναμικά αργότερα, οι οποίοι στήριζαν τη διατήρησή της ως ενιαίας (Bengston 1969, 325). Όντας, αποφασισμένος ο Πτολεμαίος να ενισχύσει τη θέση του και με την Κύπρο σε καίρια στρατηγική θέση για την υποστήριξη των τάσεων ανεξαρτησίας και επέκτασής των εδαφών του, εμφανίζεται ήδη από το 321 π.Χ. να συνάπτει συμμαχία με τέσσερις από τους κύπριους βασιλείς, τον Νικοκρέοντα της Σαλαμίνας, τον Πασικράτη των Σόλων, τον Νικοκλή της Πάφου και τον Ανδροκλή της Αμαθούντας εναντίον του Περδίκκα (Αρρ. *Τὰ μετὰ Ἀλέξανδρον* FHG IIB p. 648 fr. 156.10.6' βλ. Κεφ. Α).

Οι τέσσερις βασιλείς πολιόρκησαν με 200 πλοία μια άλλη, προφανώς αντιτιθέμενη πόλη, η οποία ταυτίζεται με το Μάριον ή το Κούριον (βλ. Κεφ. Α)²²⁹. Δεν είναι γνωστή η έκβαση των γεγονότων, μέχρι και την εξουδετέρωση του Ευμένη από τον Αντίγονο, το 317 π.Χ., οπότε η διαμάχη διαγράφεται πλέον μεταξύ των δύο, Αντιγόνου και Πτολεμαίου. Ιδιαίτερης σημασίας είναι η σειρά που παρατίθενται οι σύμμαχοι βασιλείς και οι ναυτικές τους δυνατότητες εφόσον είναι σε θέση να συγκεντρώσουν 200 πλοία και προφανώς το γεγονός της ύπαρξης λιμανιών ή όχι στις πόλεις τους. Ως προς τη σειρά φαίνεται ότι παρατίθενται ανάλογα με τη δύναμη που διαθέτει κάθε βασίλειο. Η Σαλαμίνα και οι Σόλοι, πόλεις ανέκαθεν στραμμένες προς το Αιγαίο, ανάγουσες και οι δύο την ίδρυσή τους σε αττικούς ήρωες και με διάφορες συμμαχίες μεταξύ τους στην Κλασική περίοδο, είχαν και οι δύο «κλειστούς λιμένες» κατά τον Ψευδοσκύλακα (77.103), και διέθεταν ναυτικές δυνάμεις²³⁰.

²²⁸ Ο Π. Στυλιανού (2000, 638), θεωρεί ότι η Κύπρος δεν ήταν σκόπιμα μέρος της συνθήκης για να μπορεί ο Αντίγονος να εγείρει στη συνέχεια αξιώσεις.

²²⁹ Γενικά για τα ιστορικά γεγονότα που αναφέρονται στο παρόν κεφάλαιο βλ. Κεφ. Α

²³⁰ Το ναυτικό τους μαρτυρείται ποικιλοτρόπως βλ. Κεφ. Στ.6 και Στ.9 καθώς και Κεφ. Β.3

Η Πάφος αποτελούσε την κύρια πόλη της δυτικής ακτής και η Αμαθούντα ήλεγχε τον νότιο ναυτικό δρόμο κατά μήκος των ακτών της Κύπρου για τη Συροπαλαιστίνη. Στην Αμαθούντα βρισκόταν πιθανότατα σε χρήση η εσωτερική λιμενική λεκάνη και ο βασιλιάς της Ανδροκλής έλαβε μέρος στην πολιορκία της Τύρου, μια δεκαετία νωρίτερα, επιβαίνοντας ήδη σε πενήτηρη (βλ. Κεφ. Στ.4.3). Αντίστοιχα, η Πάφος δεν μπορεί να μην χρησιμοποιούσε κάποιο χώρο ελλιμενισμού, εφόσον αναφέρεται παφιακός στόλος, ο οποίος συμμετείχε στην εκστρατεία του Ξέρξη στην Ελλάδα ήδη από τις αρχές του 5^{ου} αι. π.Χ. (βλ. Κεφ. Στ.2.2) και ήταν σε θέση τώρα να συμμετέχει στον στόλο των 200 πλοίων.

Επομένως, ο Πτολεμαίος συμμαχούσε με τα βασίλεια (Σόλοι, Σαλαμίνα), τα οποία διέθεταν τα δύο από τα τρία κλειστά λιμάνια που υπήρχαν στην Κύπρο. Το τρίτο ήταν το Κίτιο που προτίμησε προφανώς τη συμμαχία των Αντιγονιδών, ακολουθώντας την τύχη της μητροπόλης του Τύρου και αντίστοιχη οδό ακολούθησαν τα βασίλεια της βόρειας ακτής (Λάπηθος, Κερύνεια), συνειδητοποιώντας ότι ήταν σαφώς πιο ευπρόσβλητα από τη Συροπαλαιστίνη – Κιλικία παρά από την Αίγυπτο. Συμμαχούσε επιπλέον με τα τέσσερα βασίλεια που ήταν σε θέση να συγκεντρώσουν τον τεράστιο αριθμό των 200 σκαφών, εάν αυτός συγκριθεί με τις δυνάμεις του ίδιου του Πτολεμαίου ή του Δημήτριου, το 306 π.Χ. στη ναυμαχία της Σαλαμίνας. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις της Πάφου και της Αμαθούντας δεν είχαν τη μορφή των κλειστών λιμένων της Σαλαμίνας και των Σόλων, αλλά δεν ήταν ανύπαρκτες όπως μαρτυρούν οι ναυτικές τους δυνάμεις. Άλλωστε, με τη συγκεκριμένη συμμαχία ο Πτολεμαίος αποκτούσε πρόσβαση στις τέσσερις πλευρές του νησιού. Γίνεται έτσι προφανές ότι η στόχευσή του στην Κύπρο είχε σχέση με τις ναυτικές της δυνατότητες. Η συγκεκριμένη συμμαχία μαζί με τη στρατηγική θέση και τις ναυτικές/ναυπηγικές της δυνατότητες έφεραν αναπόφευκτα την Κύπρο στο επίκεντρο των εξελίξεων (βλ. και Balandier 2002, 331).

Ο Πτολεμαίος έπρεπε να αποκτήσει μια δεύτερη ναυτική βάση εκτός από την Αλεξάνδρεια και να εξασφαλίσει την προμήθεια ναυπηγικών υλών, που στερείτο η Αίγυπτος. Η εκστρατεία του στην Κύπρο το 315-313 π.Χ. εξυπηρετούσε ακριβώς αυτό τον σκοπό, ενταγμένη στην μεγαλύτερη συντονισμένη προσπάθεια του Πτολεμαίου, του Λυσιμάχου του Κασσάνδρου και του Σέλευκου για να αντιμετωπίσουν τον Αντίγονο στην Ασία (Daszewski 1987, 175). Ο Αντίγονος, όπως και ο Πτολεμαίος προσπάθησε να εξασφαλίσει τη συμμαχία κυπρίων βασιλέων. Τον ακολούθησαν οι ίδιοι βασιλείς που τάχθηκαν με το μέρος του Περδίκκα, συγκεκριμένα οι του Κιτίου, της Κερύνειας, της Λαπήθου και του Μαρίου (Διόδ. Ιστ. ΧΙΧ.58). Οι υπόλοιποι βασιλείς, δηλ. ο Νικοκρέων και όσοι είχαν συμμαχήσει με τον

Πτολεμαίο και το 321 π.Χ., τους οποίους ο Διόδωρος χαρακτηρίζει κράτιστους, τον ακολούθησαν ξανά. Ο Σέλευκος με τον Μενέλαο κατάφερε να εκπολιορκήσει για λογαριασμό του Πτολεμαίου τις πόλεις των τριών, όχι όμως του Κιτίου. Φαίνεται μάλιστα ότι στη διάρκεια των γεγονότων παρασπόνδησε από τον Πτολεμαίο και η Αμαθούντα, γιατί ο Σέλευκος επανέφερε τον βασιλιά της στην τάξη αναγκάζοντάς τον *«ὄμηρα δοῦναι»* (Διόδ. Βιβλ. ΧΙΧ.62.6). Συνεπώς, μπορούσε ακόμα να είναι σύμμαχος αλλά χρειαζόταν εγγυήσεις για αυτό. Η στρατηγική θέση της Αμαθούντας ήταν σημαντική και ο Πτολεμαίος δεν ήταν ακόμα σε θέση να προχωρήσει ξεκάθαρα στην εξόντωση όποιου κύπριου βασιλιά δεν συμφωνούσε μαζί του, γεγονός που θα συνένωνε προφανώς όλους τους υπόλοιπους εναντίον του, τη στιγμή που είχε διακηρύξει και αυτός, όπως και ο Αντίγονος, την ελευθερία των ελληνικών πόλεων (Διόδ. Βιβλ. ΧΙΧ.62.1). Αυτό θα γίνει λίγο αργότερα μεταξύ 312-309 π.Χ. Έτσι, όλη η Κύπρος, πλην του Κιτίου που βρισκόταν υπό πολιορκία, περιήλθε στην κυριαρχία του Πτολεμαίου.

Η μέχρι τότε πολιτική του, σε σχέση με τη διεκδίκηση της Κύπρου, αφήνει να νοηθεί η σοβαρή πιθανότητα ότι στη συγκεκριμένη κατάσταση συνέλαβε το σχέδιο για περαιτέρω ενίσχυση της θέσης του στο νησί με την ίδρυση ή την προώθηση της ίδρυσης μιας νέας πόλης, με ναυτικό, στρατηγικό ρόλο. Στην περιοχή της Νέας Πάφου υπήρχε η κατάλληλη θέση με πεδινή περιοχή και προστατευμένο όρμο ώστε να εγκατασταθεί μια νέα πόλη/λιμάνι «ελληνιστικών προδιαγραφών», με ιπποδάμειο σύστημα, περιμετρική τείχιση που να καταλήγει στους λιμενοβραχίονες ώστε να σχηματίζει κλειστό λιμένα κλπ. Επιπλέον, η θέση βρισκόταν κοντά στα δάση με τη ναυπηγική ξυλεία, επάνω στον ναυτικό δρόμο που ένωνε τη Ρόδο (Αιγαίο) με την Αίγυπτο, όσο μακρύτερα γινόταν από την Κιλικία και τη Συροπαλαιστίνη που κατείχε ο Αντίγονος και όσο κοντύτερα στην Αλεξάνδρεια.

Στο ερώτημα για τη συμβολή του Νικοκλή στην ίδρυση της Νέας Πάφου, μετά και το άρθρο του T. Bekker-Nielsen (2000), η απάντηση είναι δύσκολη. Ο Νικοκλής παρουσιάζεται ως δυναμικός βασιλιάς (βλ. Κεφ. Στ.2), ανάμεσα στους «κράτιστους» της Κύπρου και σύμμαχος του Πτολεμαίου μέχρι και το 310 π.Χ. Η Νέα Πάφος και το λιμάνι της εμφανίζονται όμως με «εξωκυπριακές προδιαγραφές». Ο W.A. Daszewski (1987, 174) αναφέρει την έκταση της Νέας Πάφου σε 90 εκτάρια και του λιμανιού της σε 22 εκτάρια. Δηλαδή η περιτειχισμένη Νέα Πάφος χωρίς το λιμάνι ήταν τρεις φορές σαν την Πριήνη, δύο φορές σαν την Όλυνθο και μεγαλύτερη από τη Μίλητο. Το πλάτος των δρόμων της ήταν 12μ. και σε κάποιες περιπτώσεις 20μ., όμοια με τα μεγέθη των δρόμων της Ρόδου και της Αλεξάνδρειας. Μπορούσε ο Νικοκλής να κάνει κάτι τέτοιο; Και εάν ναι το χρειαζόταν; Στα εύλογα ερω-

τήματα του ερευνητή η απάντηση θα ήταν μάλλον όχι. Αλλά δεν θα μπορούσε να αποκλειστεί η συνεργασία του πάφου βασιλιά με τον Πτολεμαίο για την ίδρυση μιας νέας πόλης στα όρια του βασιλείου του, εφόσον παρουσιάζεται ως πιστός του σύμμαχος. Γιατί, άλλωστε να αρνηθεί μια τέτοια προσφορά, η οποία θα αύξανε κατακόρυφα το ειδικό βάρος του βασιλείου του; Η αύξηση όμως του κύρους του, ίσως ήταν και το κίνητρο που τον έκανε, το 310 π.Χ., να πιστέψει ότι μπορούσε να οικειοποιηθεί τη νέα πόλη, εάν συμμαχούσε με τον Αντίγονο. Την πίστη του αυτή ενίσχυσε πιθανόν και η δυσαρέσκεια που του προκάλεσε η ανάθεση των προσόδων των κυπριακών πόλεων στον Νικοκρέοντα αντί στον ίδιο όπως πιθανόν να περίμενε, κατά την Η. Gesche (1974, 111).

Ο Πτολεμαίος, όμως δεν ήταν πλέον σε θέση να δεχτεί τέτοιες συμπεριφορές. Δυο χρόνια πριν (312 π.Χ.), κατέπλευσε ο ίδιος στην Κύπρο, προκειμένου να αποσοβήσει τον κίνδυνο από τέτοιες ενέργειες που επέδειξαν οι «συνήθεις ύποπτοι» βασιλείς της Λαπήθου, Κερύνειας, Μαρίου και Κιτίου. Θανάτωσε τον βασιλιά του Κιτίου και κατέστρεψε τον στόλο του όπως έδειξε η ανασκαφή των νεωρίων του (βλ. Κεφ. ΣΤ.5.3), συνέλαβε τους βασιλείς της Κερύνειας και της Λαπήθου, και κατέσκαψε εκ βάθρων το Μάριον, μεταφέροντας τους κατοίκους του ώστε να μην υπάρχει καν η δυνατότητα αποστασίας τους (Διόδ. Βιβλ. ΧΙΧ.79.4-5). Δεν υπήρχε πλέον τρόπος να ανεχτεί νέα προδοσία όταν, μάλιστα, είχε προικίσει την Πάφο (Παλαιά ή τη Νέα δεν έχει μάλλον ιδιαίτερη σημασία)²³¹ με τους κατοίκους του Μαρίου μετά την καταστροφή της πόλης τους. Ως εκ τούτου, ανάγκασε τον Νικοκλή στην αυτοκτονία²³², χωρίς να του παράσχει καν το δικαίωμα της απολογίας. Η εντολή του στους Αργαίο και Καλλικράτη αφορούσε ξεκάθαρα τη θανάτωσή του, όπως φάνηκε από την εξέλιξη των γεγονότων (Διόδ. Βιβλ. ΧΧ.21.1-2).

Άλλωστε, φαίνεται ότι ήδη από τα γεγονότα του 312 π.Χ., με την τρίτη αντιπαράθεσή του με τους απειθούντες βασιλείς, ότι ο στόχος του δεν θα ήταν πλέον η σύναψη συμμαχιών στο νησί, αλλά η κυριαρχία. Αυτήν προώθησε στηριζόμενος στον δυνατότερο από τους βασιλείς, τον Νικοκρέοντα της Σαλαμίνας, προχειρίζοντάς τον σε στρατηγό-τοπιοτηρητή του, αλλά ελέγχοντάς τον ταυτόχρονα με την παρουσία του συστράτηγου αδελφού του Μενελάου. Αυτή, περίπου την άποψη εκφράζει και η C. Balandier (2002, 331),

²³¹ Οι Κ. Σπυριδάκης (1940, 2-3), G.Hill (1940, 164), T.B. Mitford (1960, 205) και W.A. Daszewski (1987, 171) θεωρούν πιο πιθανή την μεταφορά των κατοίκων στη Νέα Πάφο, ενώ ο T. Bekker-Nielsen (2000, 198-200) αμφισβητεί την υπόθεση αυτή.

²³² Βλ. Κεφ. Α σχετικά με τις απόψεις περί μεταγραφής του ονόματος του Νικοκλή σε Νικοκρέων.

σημειώνοντας σχετικά: *«I believe he did not even consider suppressing the kingdoms at that time. This suppression was progressive, according to circumstances: if he suppressed the kingdoms of Lapithos and Keryneia in 315 and then Marion in 312, it is because he could not tolerate the existence of kingdoms whose kings had betrayed him».*

Τα δύο λιμάνια της Σαλαμίνας και των Σόλων εξακολουθούσαν να είναι στη διάθεσή του, η κοντινή όμως στην Αλεξάνδρεια Αμαθούντα δεν είχε την απαιτούμενη ναυτική βάση ώστε να περιφρουρεί τον νότιο ναυτικό δρόμο. Και το Μάριον στον βορρά εμφανίστηκε για τρίτη φορά εχθρικό, παρεμβαλλόμενο στην κρίσιμη ναυτική διαδρομή από το Αιγαίο και τη δυτική Κύπρο (Πάφο) προς το σημαντικό για τη θωράκιση της βόρειας πλευράς, λιμάνι των Σόλων. Ο ναυτικός δρόμος από την Αίγυπτο προς τη βόρεια πλευρά της Κύπρου, μέσω Συροπαλαιστίνης θα μπορούσε να ελεγχθεί εύκολα από τους αντιπάλους του Πτολεμαίου. Επομένως, έπρεπε να εξασφαλισθεί η προσέγγιση από δυτικά. Έχοντας μάλλον ξεκινήσει ήδη την κύρια ναυτική βάση στην Νέα Πάφο, εάν εξασφαλιζόταν με δύο επιπλέον βοηθητικές ναυτικές βάσεις, μία στη Αμαθούντα και μία στην περιοχή του Μαρίου, έχοντας σταθερή τη συμμαχία Σαλαμίνας και Σόλων, τότε ολόκληρη η Κύπρος θα περιερχόταν σταθερά στην εξουσία του. Η συμμαχία με τη Σαλαμίνα εξασφαλιζόταν με τη στρατηγία και την απόδοση των προσόδων των απειθούσων πόλεων στον Νικοκρέοντα, ενώ η συμμαχία με τους Σόλους θα σφραγιζόταν με ένα γάμο (Αθην. Δειπν. XIII.576e· Βλ. Κεφ. Στ.9.1), ο οποίος μπορεί να αποδοθεί σε αυτή την περίοδο (Hill 1940, υπ. 2). Απέμενε η εξασφάλιση της Αμαθούντας και του Μαρίου με ναυτικές βάσεις.

Η J. Mlynarczyk (1990, 27) θεώρησε την πληροφορία του Διόδωρου (Βιβλ. XX.49.1) για την άφιξη του Πτολεμαίου στην Πάφο, το 306 π.Χ., ως ένδειξη για το ότι λειτουργούσε ήδη το λιμάνι της και μπορούσαν να χωρέσουν σε αυτό τα σκάφη του. Ο T. Bekker-Nielsen (2000, 200) αμφισβήτησε το γεγονός, σημειώνοντας ότι δεν αναφέρεται στο κείμενο του Διόδωρου η Νέα Πάφος και ότι ο κατάπλους θα μπορούσε να γίνει στην Παλαίπαφο ή και στον όρμο της Νέας Πάφου, χωρίς να υπάρχει απαραίτητα η νέα πόλη. Εάν, όμως δεν υπήρχε κάποιος ιδιαίτερος λόγος να πάει στην Πάφο, τότε γιατί να μην κατευθυνθεί από την Αλεξάνδρεια στη Σαλαμίνα ή τις σχετικά κοντινές πόλεις του Κιτίου ή της Αμαθούντας; Άλλωστε στο Κίτιο κατέληξε, τελικά, πριν κατευθυνθεί στη Σαλαμίνα.

Ο κατάπλους από μόνος του, ίσως, όντως, να μη σημαίνει την ύπαρξη λιμενικών εγκαταστάσεων. Πώς εξηγείται όμως η συνέχεια της πρότασης του Διόδωρου (ο.π.), σχετικά με την παραλαβή των σκαφών των πόλεων: *«κατενεχθείς δὲ τῆς Κύπρου πρὸς Πάφον ἔκ τε τῶν πόλεων παρεδέξατο τὰ σκάφη καὶ παρέπλευσεν εἰς Κίτιον τῆς Σαλαμίνας ἀπέχον στα-*

δίους διακοσίους». Γιατί πήγε στην Πάφο για να παραλάβει τα σκάφη των υπόλοιπων πόλεων, εάν δεν ήταν εκεί η κύρια ναυτική βάση του; Θα μπορούσε, απλά, να φτάσει στην κοντινή Αμαθούντα ή τον ανοικτό κόλπο της Λεμεσού ή το Κίτιον και να περιμένει εκεί τα πλοία των κυπριακών πόλεων. Κατέπλευσε, επομένως, στην Πάφο γιατί το λιμάνι είτε είχε ήδη κατασκευαστεί είτε βρισκόταν σε εξέλιξη έτσι ώστε να θεωρείται πλέον ο χώρος του ως η κύρια ναυτική βάση της δυτικής Κύπρου. Κατευθυνόμενος στην Πάφο, δεν πήγε προφανώς να παραλάβει τα πλοία των πόλεων της νότιας ακτής τα οποία θα παραλάμβανε στη διάρκεια του παράπλου για τη Σαλαμίνα. Πήγε να παραλάβει εκεί τα πλοία των βόρειων πόλεων, που θα ήταν παρακινδυνευμένο να πλεύσουν γύρω από τη χερσόνησο της Καρπασίας, όταν ο στόλος του Δημητρίου πολιορκούσε ήδη τη Σαλαμίνα και είχε κατακτήσει την Καρπασία και Ουρανία (Βιβλ. ΧΧ.47.2). Θα ανέμενε, συνεπώς, αγήματα από την Κερύνεια, τη Λάπηθο, τους Σόλους και πιθανόν το Μάριον, εάν είχε ακόμα μέρος των κατοίκων του, γεγονός που δεν αποκλείεται (Bekker-Nielsen 2000, 198-200). Από την πόλη αυτή θα ανέμενε πλοία μόνο εάν υπήρχε μια νέα δική του ναυτική βάση, εφόσον η πόλη του Μαρίου είχε ήδη καταστραφεί το 312 π.Χ. Προφανώς, εάν υπήρχε εκεί κάποιος διοικητής θα είχε τοποθετηθεί από τον ίδιο, καθώς θα ήταν απίθανο να είχε κατασκάψει όλη την πόλη και να εξορίσει τους κατοίκους της, αλλά να μην τιμωρήσει δεόντως τον βασιλιά της, ο οποίος έταξε την πόλη του τρεις φορές με τους Αντιγονίδες.

Το λιμάνι στο Λατσί θα μπορούσε να αποδοθεί σε μια νέα ναυτική βάση του Πτολεμαίου στην περιοχή. Ακόμη και αν ήταν ανολοκλήρωτο (βλ. παραπάνω), με δεδομένη την κατάσταση δεν θα εμπόδιζε την παραμονή κάποιων πλοίων επιτήρησης στην περιοχή. Εξαιτίας της απόστασης από το οικιστικό κέντρο του βασιλείου δεν φαίνεται τα λιμενικά έργα του Λατσιού να σχετίζονται με το εμπορικό λιμάνι ούτε της κλασικής ούτε της ελληνιστικής πόλης (βλ. Κεφ. ΣΤ.1.4, ΣΤ.1.5 και Theodoulou 2005). Η απόσταση πιθανόν να σημαίνει την κατασκευή της ναυτικής βάσης σε εχθρικό περιβάλλον, αρκετά μακριά ώστε να μην μπορεί να απειληθεί αιφνιδιαστικά από τους «αντιφρονούντες» του βασιλείου, αλλά ταυτόχρονα αρκετά κοντά ώστε να μπορεί να επιτηρηθεί από το λιμάνι η πόλη του Μαρίου. Το γεγονός ότι έμεινε μάλλον ανολοκλήρωτο το λιμάνι, όπως και το λιμάνι της Αμαθούντας, ίσως να δείχνει ότι προτεραιότητα δόθηκε αρχικά στο λιμάνι της Πάφου και η κατάληψη της Κύπρου από τον Δημήτριο διέκοψε τα έργα.

Η χρονολογία ίδρυσης της Πάφου, εάν συνδέεται με τον Νικοκλή ο οποίος ενθαρρύνθηκε σχετικά από τον Πτολεμαίο πρέπει να ξεκίνησε, όπως εισηγείται ο W.A. Daszewski (1987, 175), γύρω στο 315 π.Χ., οπότε μέσα σε μια δεκαετία θα είχε σχεδόν ολοκληρωθεί

μέχρι το 306 π.Χ. Έτσι, δικαιολογείται και ο κατάπλους του Πτολεμαίου εκεί και όχι οπουδήποτε αλλού στη νότια ακτή. Η κατασκευή των άλλων δύο λιμανιών της Αμαθούντας και του Μαρίου είναι πιθανόν να ακολούθησε τα γεγονότα του 310 π.Χ. και την οριστική κατάργηση των κυπριακών βασιλείων για αυτό και δεν πρόλαβαν να ολοκληρωθούν μέχρι την κατάκτηση της Κύπρου από τον Δημήτριο Πολιορκητή. Μάλιστα, η Αμαθούντα ίσως να προηγείται κατά τι του Μαρίου για αυτό και τα έργα προχώρησαν περισσότερο. Την υπόθεση της πρωιμότερης από το 306 π.Χ. χρονολόγησης του λιμανιού της Αμαθούντας δέχεται και ο T. Bekker-Nielsen (2000, 205). Αντίστοιχα, τα δεδομένα της κεραμικής στα οποία βασίζεται ο J.-Y. Empereur (1995, 133) για να καταλήξει στο συμπέρασμα της απόδοσης του λιμανιού στα χρόνια της κατοχής του Δημητρίου εύκολα θα μπορούσαν να υποστηρίξουν μια χρονολόγηση μεταξύ 310 π.Χ. και 306 π.Χ.

Εάν, όντως ισχύουν τα παραπάνω σχετικά με το δίκτυο των πολεμικών λιμανιών που έτεινε να ολοκληρώσει ο Πτολεμαίος με τα υπάρχοντα κλειστά λιμάνια της Σαλαμίνας και των Σόλων, και τα πιθανά κλειστά λιμάνια της Λαπήθου και της Κερύνειας τα οποία ήταν επίσης στην κυριαρχία του, το πρόσφατα ολοκληρωμένο λιμάνι της Πάφου και τα υπό κατασκευή λιμάνια της Αμαθούντος και του Μαρίου, τότε η αχίλλειος πτέρνα του σε ολόκληρη την Κύπρο θα ήταν μόνο η περιοχή της χερσονήσου της Καρπασίας. Αυτό ακριβώς το σημείο εκμεταλλεύτηκε ο Δημήτριος, το 306 π.Χ., αποβιβαζόμενος στην Καρπασία. Αλλά ακόμη και εκεί ο Πτολεμαίος ενδεχομένως να έλαβε την πρόνοια για τη θωράκιση της. Η πόλη της Καρπασίας, δεν αναφέρεται σε καμία από τις τρεις περιπτώσεις (321, 315, 312 π.Χ.) να προκάλεσε την επέμβαση των δυνάμεων του Πτολεμαίου. Υπαγόταν, προφανώς, στην Σαλαμίνα και ακολουθούσε τις συμμαχίες της για αυτό και χρειάστηκε να την κατακτήσει ο Δημήτριος πριν προχωρήσει προς τη Σαλαμίνα. Ο Πτολεμαίος, αναγνωρίζοντας, την κρισιμότητα της θέσης της για την υπεράσπισή της Κύπρου από τις δυνάμεις των αντιπάλων του, φαίνεται αρκετά πιθανόν να την περιέλαβε στο πρόγραμμα ναυτικών βάσεων του. Με την υπόθεση αυτή θα δινόταν ερμηνεία για την «ατελή» μορφή του λιμανιού της και τι ομοιότητες που παρουσιάζει με τα άλλα τρία λιμάνια.

Όταν, ο Δημήτριος επικράτησε, καταλαμβάνοντας όλες τις κυπριακές πόλεις και δίνοντας τη δυνατότητα στον πατέρα του να αυτοανακηρυχθεί βασιλιάς, τίτλο που πήρε και ο ίδιος (Διοδ. Βιβλ. XX.53.1-2), δεν υπήρχε πλέον περιθώριο αμφισβήτησης της κυριαρχίας του, εφόσον *«από τότε και για δύο δεκαετίες, η κυριαρχία στο Αιγαίο και την Ανατολική Μεσόγειο ανήκει απερίοριστα στον Αντίγονο και τον "βασιλιά της θάλασσας" Δημήτριο»* (Bengston 1969, 329). Η αδυναμία αμφισβήτησης της κυριαρχίας φαίνεται και από την από

ξηρά και θάλασσα επίθεση των Αντιγονιδών στην Αίγυπτο που ακολούθησε, όπου παρά την αποτυχία της, στην ουσία ο Πτολεμαίος δεν τους αντιμετώπισε σε τακτική μάχη. Επομένως, ο Δημήτριος δεν φαίνεται να ασχολήθηκε με την κατασκευή νέων έργων στην Κύπρο, ενώ δεν θα υπήρχε κανένας λόγος να μην χρησιμοποιήσει τα υπάρχοντα.

Μια αποχρώσα ένδειξη της χρήσης του λιμανιού ή καλύτερα των νεωρίων της Πάφου από τον Δημήτριο είναι πιθανόν η κατασκευή του καταρτιού της ενδεκήρης του από κέδρο της Κύπρου (Πλιν. *Φυσ. Ιστ.* XVI.203, βλ. Casson 1990, 129-130). Τα μοναδικά κέδρα της Κύπρου εντοπίζονται στην περιοχή των βουνών της Πάφου (Κοιλιάδα των Κέδρων) και η Πάφος διέθετε ναυπηγική παράδοση όπως δείχνουν αργότερα οι επιγραφές για τον Πρίπιο και τον Πυργοτέλη (βλ. Κεφ. Β.1 και Hauben 1987, 219). Αν και θα ήταν πιο πιθανόν ο Δημήτριος να εγκατέστησε τη ναυτική του βάση στη Σαλαμίνα, ένα νέο κλειστό λιμάνι στην Πάφο, με ναυπηγεία, κοντά στα δάση της ξυλείας δεν θα το άφηνε ανεκμετάλλευτο.

Οι αρχαίες πηγές δεν διαφωτίζουν σχετικά με τα έργα των Αντιγονιδών στην Κύπρο. Ο Δημήτριος ένα χρόνο μετά τη νίκη του βρισκόταν ήδη εκτός Κύπρου για την πολιορκία της Ρόδου. Ως κύρια βάση του ιδίου και του στόλου του στη διάρκεια της παραμονής του στην Κύπρο χρησιμοποίησε προφανώς το λιμάνι της Σαλαμίνας που είχε εκπορθήσει, το οποίο είχε τη δυνατότητα να δέχεται τη συγκεκριμένη περίοδο τουλάχιστον 60 καράβια (βλ. Κεφ. Στ.6.3). Ένδειξη εάν όχι απόδειξη για τη συγκεκριμένη υπόθεση αποτελεί η αναφορά του Διόδωρου (*Βιβλ.* XXI.1.4)²³³ σχετικά με τον κατάπλου του Δημητρίου στη Σαλαμίνα, μαζί με την μητέρα του Στρατονίκη και όλο το θησαυροφυλάκειο μετά τη μάχη της Ιψού το 301 π.Χ. Εκεί την βρήκε και ο Πτολεμαίος όταν κατέλαβε την πόλη, το 294 π.Χ. μαζί με τα παιδιά του Δημητρίου (Πλουτ. *Δημ.* 35.5).

Με αυτά τα δεδομένα φαίνεται σχετικά απίθανο να χρησιμοποίησε ως κύρια ναυτική βάση του την Αμαθούντα. Φυσικά θα χρησιμοποίησε τις ναυτικές και ναυπηγικές δυνατότητες ολόκληρου του νησιού στους διάφορους αγώνες κατά τον τρόπο που έκαναν όλες οι «μεγάλες δυνάμεις» μέχρι τότε. Μάλλον, όμως, δεν είχε τον χρόνο για τον προγραμματισμό νέων έργων. Μπορούσε να χρησιμοποιήσει, άλλωστε, τα υπάρχοντα, μεταξύ των οποίων πρέπει να ενταχθεί το λιμάνι της Αμαθούντας και της Πάφου. Αυτό που δεν μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ήταν η ναυτική βάση του Μαρίου γιατί τα έργα δεν είχαν προχωρήσει αρ-

²³³ «Δημήτριος σύν τῇ μητρὶ αὐτοῦ Στρατονίκη διατριβούση περὶ Κιλικίαν σύν τοῖς χρήμασι πᾶσιν ἔπλευσεν εἰς Σαλαμίνα τῆς Κύπρου διὰ τὸ κατέχεσθαι ὑπὸ Δημητρίου»

κετά πριν από την κατάληψη της Κύπρου, αλλά η θέση δεν είχε πλέον τη στρατηγική σημασία που είχε για τον Πτολεμαίο. Η επίτευξη της ναυτικής επικοινωνίας της βορειοδυτικής Κύπρου μπορούσε να γίνει από παντού, εφόσον ο Δημήτριος ήταν ναυτικός κυρίαρχος από τη Συροπαλαιστίνη μέχρι το Αιγαίο. Το ίδιο θα συνέβαινε και με την Καρπασία. Η θέση της είχε στρατηγικό χαρακτήρα για τον Πτολεμαίο, όχι όμως για τον Δημήτριο που κατείχε τις απέναντι ακτές.

Επιπλέον, θα φαινόταν κάπως παράδοξο να αποδοθεί στην ολιγόχρονη παραμονή του ίδιου του Δημήτριου ή στη δωδεκάχρονη κυριαρχία του στο νησί το δίκτυο των λιμανιών και των οχυρώσεων, όπως εισηγείται η C. Balandier (2000, 331), με δεδομένη τη δεκαπενταετή λυσσαλέα προσπάθεια του Πτολεμαίου για κατάληψή της και την οριστική κατοχή της για σχεδόν τρεις αιώνες, μετά το 294 π.Χ. Ιδιαίτερα, μάλιστα, όταν το λιμάνι της Αμαθούνας, το οποίο αποδίδεται στον Δημήτριο (βλ. παραπάνω), δεν φαίνεται να αποτελεί μεμονωμένο έργο αλλά τμήμα ενός ευρύτερου δικτύου. Ως ανήκοντα σε αυτό το δίκτυο, τα λιμάνια/ναυτικές βάσεις του Μαρίου και της Καρπασίας είχαν νόημα δημιουργίας για τον Πτολεμαίο, όχι όμως για τον Δημήτριο που είχε στην εξουσία του τις ακτές της Φοινίκης και της Κιλικίας.

Όταν, τέλος, ο Πτολεμαίος επανήλθε το 294 π.Χ., ο Δημήτριος ήταν απασχολημένος από τους πολέμους του στην Ελλάδα ενώ στις κτήσεις του Λαγίδη μονάρχη θα προστεθεί και η πολυπόθητη Κοίλη Συρία. Ο Δημήτριος ήταν αρκετά αποδυναμωμένος αφού είχε χάσει ήδη τις πόλεις της Μικρασίας από τον Λυσίμαχο (Πλουτ. *Δημ.* 35.5), καθώς και τον μισό του στόλο στην Αττική (Πλουτ. *Δημ.* 33.2), γεγονός που τον ανάγκασε να συγκεντρώσει νέα πλοία από την Πελοπόννησο και την Κύπρο (Πλουτ. *Δημ.* 33.2), προφανώς τις ναυτικές του δυνάμεις που στάθμευαν στο νησί, παρέχοντας την ευκαιρία που αποζητούσε ο Πτολεμαίος (Hill 1940, 171) Έτσι, το μέγεθος του κινδύνου ήταν μικρότερο και η στρατηγική θέση της Κύπρου είχε υποβαθμιστεί κάπως για τον Πτολεμαίο, εφόσον διέθετε και δεύτερη περιοχή με ναυπηγική ξυλεία. Συνεπώς, δεν είχε λόγο να συνεχίσει να επενδύει στα λιμενικά έργα της Αμαθούνας, του Μαρίου και της Καρπασίας, ιδιαίτερα εάν αυτά είχαν υποφέρει από τη φυσική φθορά στα χρόνια που είχαν μεσολαβήσει από την έναρξή τους. Ένωθε αρκετά ασφαλής στην επικράτειά του ώστε η στρατηγική σημασία του ευρύτερου δικτύου των πολεμικών λιμανιών μειώθηκε και αντικαταστάθηκε από τη λειτουργία των κύριων λιμανιών της Πάφου και πιθανόν της Σαλαμίνας και των Σόλων. Φυσικά θα συνέχισαν να χρησιμοποιούνται και όλα τα υπόλοιπα λιμάνια, ενώ ο στρατιωτικός τους χαρακτήρας θα ήταν πιθανόν να ισοσκελίστηκε στη συνέχεια και από εμπορικές χρήσεις.

Η εναλλακτική λύση της Κοίλης Συρίας, μείωνε τη σημασία της Κύπρου για τον Πτολεμαίο, αλλά δεν εκμηδένιζε τη στρατηγική της θέση. Έτσι, το ευρύχωρο λιμάνι της Πάφου διατήρησε και πάλι το στρατηγικό του πλεονέκτημα. Μπορούσε να λειτουργεί ως κύρια ναυτική βάση, ως ναυπηγική ζώνη, ως χώρος εξαγωγής ναυπηγικών υλών και ταυτόχρονα ως εμπορικός κόμβος στο πιο καίριο σημείο του ναυτικού δρόμου από το Αιγαίο και τη Ρόδο προς την Αλεξάνδρεια και αντίστροφα, όπως δείχνει η διήγηση του Λουκιανού για την Ίσιδα (*Γλοῖον ἢ Εὐχαί* 7, βλ. Κεφ. Ζ.1). Ταυτόχρονα εξακολουθούσε να παραμένει ο κοντινότερος προορισμός προς την Αίγυπτο. Αυτά ακριβώς τα χαρακτηριστικά ήταν που οδήγησαν την Πάφο στο να αντικαταστήσει τη Σαλαμίνα ως πρωτεύουσα πόλη στα Ελληνιστικά χρόνια και ταυτόχρονα συνέτειναν ώστε το λιμάνι της να μην εγκαταλειφθεί όπως τα λιμάνια της Αμαθούντας, του Μαρίου και της Καρπασίας για να απαντηθεί και το δεύτερο ερώτημα που τέθηκε στην αρχή του κεφαλαίου.

Ανακεφαλαιώνοντας, τα κοινά στοιχεία των τεσσάρων λιμανιών (σύνδεσμοι, τρόπος δόμησης, τύπος λιμένα, χρονολόγηση) σε συνδυασμό με τα ιστορικά γεγονότα της περιόδου οδηγούν στο συμπέρασμα ότι αυτά ξεκίνησαν να κατασκευάζονται ως ένα κοινό λιμενικό δίκτυο ναυτικών βάσεων του Πτολεμαίου πριν την κατάκτηση της Κύπρου από το Δημήτριο, η οποία διέκοψε την κατασκευή τους, πιθανότερα κατά τη σειρά Πάφος, Αμαθούντα, Μάριον - Καρπασία. Όταν ο Πτολεμαίος επανήλθε χρησιμοποίησε και ενδεχομένως συνέχισε την ενίσχυση και διαμόρφωση μόνο του λιμανιού της Πάφου για τους ιδιαίτερους λόγους που ευνοούσαν τη θέση της.

Στο όλο σκεπτικό που αναπτύχθηκε θα μπορούσε κανείς να αντιτείνει τη μετάθεσή του ίδιου μοντέλου στα χρόνια του Δημητρίου ή και την περίοδο μετά την ανακατάληψη της Κύπρου από τον Πτολεμαίο. Αυτό, όμως, θα έθετε μια σειρά από άλλα ζητήματα τα οποία αναφέρθηκαν ακροθιγώς (ελλιπής πληροφόρησης από τις πηγές σχετικά με την περίοδο κυριαρχίας των Αντιγονιδών, χρήση Σαλαμίνας ως βάσης του Δημητρίου, απουσία ισχυρής στρατηγικής αιτίας για ανάπτυξη δικτύου ναυτικών βάσεων από τον Δημήτριο ή τον Πτολεμαίο μετά το 294 π.Χ., μη ερμηνεία του ότι τα έργα έμειναν ημιτελή εάν αποδοθούν στον Πτολεμαίο μετά το 294 π.Χ. κλπ.). Εν τούτοις με την περιορισμένη αρχαιολογική έρευνα και γνώση των λιμανιών, με την εξαίρεση της Αμαθούντας, όπου και πάλι τίθενται αναπάντητα ερωτήματα και με την ένδεια των πηγών, οιαδήποτε πρόταση θα μπορούσε να υποστηριχθεί μέχρι η αρχαιολογική διερεύνηση και ανασκαφή των λιμενικών εγκαταστάσεων τα λύσει τα ζητήματα της χρονολόγησής τους και της μορφολογικής τους συνάφειας.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα μελέτη κινήθηκε επάνω σε δύο κύριους άξονες, την εξέταση των πηγών της αρχαίας ελληνικής γραμματείας και των γεωμορφολογικών και κλιματολογικών συνθηκών και την διερεύνηση των αρχαιολογικών καταλοίπων των λιμενικών έργων του 5^{ου} και 4^{ου} αι. π.Χ. Η συγκέντρωση των πληροφοριών της αρχαίας γραμματείας σχετικά με τη ναυτική δραστηριότητα των Κυπρίων και η καταγραφή των αντίστοιχων δεδομένων για τα λιμενικά έργα, σε συνάρτηση με τα πορίσματα της σύγχρονης έρευνας, οδηγεί σε μια σειρά από σχετικές διαπιστώσεις. Για την πρώτη περίπτωση τα συμπεράσματα σχετικά με τις ναυτικές και ναυπηγικές επιδόσεις των Κυπρίων αναφέρονται στο τέλος κάθε υποκεφαλαίου στα Κεφ. Β και Γ και μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

Ως προς τις ναυπηγικές της επιδόσεις η Κύπρος εμφανίζεται να αξιοποιεί την αφθονία κατάλληλης ξυλείας που διαθέτει, κυρίως στο δυτικό τμήμα της (Hauben 1987, 213-223), καθώς και τα υπόλοιπα αναγκαία υλικά, τα οποία παράγει (Amm. Res XIV.8.14 Σακελλάριος 1890, 237-263). Φαίνεται, μάλιστα, να διαθέτει τη σχετική τεχνογνωσία και να δημιουργεί παράδοση στη ναυπηγική ήδη από την Προϊστορική περίοδο (Wachsmann 1998, 61-67). Η ίδια αυτή παράδοση παρακολουθείται σε όλη τη διάρκεια του 5^{ου} και 4^{ου} αι. π.Χ. μέσα από αναφορές στην αρχαία γραμματεία που εντάσσουν την Κύπρο ανάμεσα στις τρεις βασικές περιοχές (βλ. Πιν. 1), από όπου προμηθεύονται πλοία αρχικά η Περσική Αυτοκρατορία και στη συνέχεια η αυτοκρατορία του Αλέξανδρου. Αυτή κυρίως η δυνατότητα, σε συνδυασμό με τη στρατηγική θέση ελέγχου των ναυτικών δρόμων της Ανατολικής Μεσογείου κάνουν το νησί αντικείμενο του διακαούς πόθου των Διαδόχων του Αλέξανδρου. Με ιδιαίτερη ζέση τη διεκδίκησε ο Πτολεμαίος Α΄, ο οποίος κατάφερε να την προσεταιριστεί μέχρι το 312/10 π.Χ., να την υποτάξει πρόσκαιρα μέχρι το 306 π.Χ. και να την κατακτήσει οριστικά το 294 π.Χ. (βλ. Κεφ. Α και Η), καθώς η Αίγυπτος δεν διέθετε τη ξυλεία και την επαρκή τεχνογνωσία που ήταν αναγκαία για την υποστήριξη ναυτικής δύναμης με αξιώσεις θαλασσοκρατίας στην περιοχή. Η ίδια παράδοση συνεχίζει και μετά την κατάληψη του νησιού, όπως μαρτυρείται από την προαγωγή της Πάφου, που βρίσκεται κοντά στις πηγές της ξυλείας, σε πρωτεύουσα του νησιού (Hill 1940, 174) και η μαρτυρημένη από επιγραφές παρουσία ναυπηγών στην ίδια περιοχή όπως ο Πρίπιος και πιθανότατα ο Πυργοτέλης (βλ. Κεφ. Β.1). Την ίδια παράδοση μαρτυρούν η απόδοση στους κύπριους ναυπηγούς της

επιπόνησης του κέρκουρου, εμπορικού πλοίου με μεγάλη χωρητικότητα (Πλιν. *Φυσ. Ιστ.* VII.LVI.208), καθώς και η εμφάνιση των κυπρίων βασιλέων στην Τύρο το 332 π.Χ. με πενήντηρεις (Αρρ. *Αλεξ.* II.22.2), όταν ο συγκεκριμένος τύπος πλοίου θα υιοθετηθεί από την Αθήνα για το ναυτικό της επτά χρόνια αργότερα (Casson 1991, 113).

Το ίδιο συμπέρασμα εξάγεται και σε σχέση με τις ναυτικές γνώσεις και ικατότητες των Κυπρίων, οι οποίοι επίσης χρησιμοποιούνται από τις δυνάμεις της εποχής για την επάνδρωση των στόλων τους. Συχνά αναφέρονται να συμμετέχουν ως επικεφαλής ναυτικών μοιρών σε ναυτικές επιχειρήσεις οι ίδιοι οι βασιλείς των κυπριακών βασιλείων. Τέτοια παραδείγματα αναφέρονται από την εκστρατεία του Ξέρξη στην Ελλάδα (Γόργος, βλ. Ηροδ. *Ιστ.* VII.98.1) ή κατά τους αγώνες του Ευαγόρα αργότερα, καθώς και στην κατάληψη της Τύρου από τον Αλέξανδρο (Πνυταγόρας, Πασικράτης, Ανδροκλής, βλ. Αρρ. *Αλεξ.* II.22.2). Στην περίπτωση της περσικής εκστρατείας στην Ελλάδα αναφέρονται να ηγούνται κυπριακών ναυτικών μοιρών οι επίσης κύπριοι Τιμώνας και Πενθύλος (Ηροδ. *Ιστ.* VII.98.1). Αντίστοιχα, ο Αλέξανδρος χρησιμοποίησε ως τριήραρχους τους βασιλικούς γόνους Νιφάθωνα, γιο του Πνυταγόρα της Σαλαμίνας και Νικοκλή, γιο του Πασικράτη των Σόλων (Αρρ. *Ινδ.* XVIII.2-3). Ως θαλασσοπόρος έδρασε κάτω από τις διαταγές του Αλέξανδρου και ο Ιέρωνας (Αρρ. *Αλεξ.* VII.20.7), ο οποίος πιθανόν να καταγόταν από τους κυπριακούς Σόλους. Τα κυπριακά πληρώματα μνημονεύονται να χρησιμοποιήθηκαν κατά κόρον από τους Πέρσες και από τον Αλέξανδρο ως «*θαλασσίων έργων δαήμονες*» (Αρρ. *Ινδ.* XVIII.1-2). Η χρησιμοποίησή τους μπορεί να εικάζεται με αρκετή ασφάλεια ακόμα και όταν δεν αναφέρεται ρητώς για την επάνδρωση των κυπριακών πλοίων που επιτάσσουν οι κυρίαρχες δυνάμεις. Τόσο ο Αρταξέρξης (Διοδ. *Βιβλ.* XIV.98.3-4) όσο και ο Αλέξανδρος (Αρρ. *Αλεξ.* I.18.7 και II.17.1-4) αναφέρονται ρητά στη σημασία του «ήσκημένου» κυπριακού ναυτικού. Η άσκηση δε του κυπριακού ναυτικού συντελείται όχι μόνο από τη συμμετοχή στα ναυτικά γεγονότα, αλλά και από τη συνεχή εκγύμνασή του, είτε ως μέρος της στρατιωτικής του εκπαίδευσης (Διοδ. *Βιβλ.* XV.3.4), είτε ως μέρος ειρηνικότερων δράσεων όπως η συμμετοχή σε ναυτικούς αγώνες (Ισοκρ. *Ευαγ.* 1)

Η στρατηγική σημασία της Κύπρου εξαιτίας των ναυπηγικών και ναυτικών της δυνατοτήτων, αλλά και της θέσης της καταδεικνύεται, πέραν των λόγων του Αρταξέρξη και του Αλέξανδρου, από τις ακατάπαυτες ναυτικές πολεμικές επιχειρήσεις για την κατοχή και κυριαρχία της. Ναυτικές μοίρες και στόλοι, συχνά με τεράστιους αριθμούς σκαφών κατέπλεαν και ναυμαχούσαν στα νερά της διεκδικώντας την, ενώ αντίστοιχες κυπριακές μοίρες αναχωρούσαν για να ενταχθούν στους στόλους των ισχυρών της εποχής (βλ. Κεφ. Γ). Οι δυ-

νατότητες των κυπριακών βασιλείων φαίνονται από τις πηγές σαν να είναι ανεξάντλητες και συχνά εκπλήτουν με τους αριθμούς σκαφών που διαθέτουν, οι οποίοι μπορούν να συγκρίνονται επάξια ή και να υπερέχουν από τους στόλους πολύ μεγαλύτερων δυνάμεων (Hauben 1987, 218-219). Ο στόλος των 150 πλοίων που προσέφεραν οι Κύπριοι για την εκστρατεία του Ξέρξη στην Ελλάδα αποτελεί το ένα όγδοο της συνολικής ναυτικής δύναμης που συγκέντρωσε η Περσική Αυτοκρατορία (Ηροδ. *Ιστ.* VII.90.1· Διόδ. *Βιβλ.* XI.2.1), ο στόλος του Ευαγόρα με 130 πλοία, τα οποία προσαύξησε σε 200 τουλάχιστον (Διόδ. *Ιστ.* XV.2.4-3.4) και ο στόλος των τεσσάρων βασιλέων που πολιορκήσαν το Μάριον ή το Κούριον, επίσης με 200 πλοία, ξεπερνούν τους στόλους του Δημητρίου (170/190) και του Πτολεμαίου (140/150) στη ναυμαχία της Σαλαμίνας. Στην πολιορκία της Τύρου οι κύπριοι βασιλείς με 120 σκάφη ξεπερνούν το 50% του στόλου που συγκρότησε ο Αλέξανδρος από 224 πλοία.

Σε σχέση με τα ειρηνικά έργα που έχουν σχέση με το υγρό στοιχείο οι πληροφορίες είναι αρκετά περιορισμένες, μιας και η απόδειξή τους γράφεται περισσότερο στην ύλη παρά στην ιστορία. Επομένως, οι σχέσεις που μαρτυρούν θαλάσσιο εμπόριο και ειρηνικές θαλάσσιες δραστηριότητες τεκμαίρονται πιο πολύ από τα αρχαιολογικά ευρήματα παρά τις πηγές. Εν τούτοις, καταγράφονται κάποιες αναφορές που δείχνουν την άσκηση θαλασσιού εμπορίου που διεξάγεται προς τη Φοινίκη, την Αίγυπτο, την Αττική το Αιγαίο και τη Μικρά Ασία, τον Βόσπορο και τη Μαύρη θάλασσα (βλ. αναλυτικά Κεφ. Β.3). Τα προϊόντα που αναφέρονται ότι εξάγονται από την Κύπρο περιλαμβάνουν τον χαλκό, σιτηρά (κριθάρι, σιτάρι) και πορφύρα, η οποία αναφέρεται ως φοινικικό προϊόν, αν και αλιεύεται πιθανόν και στην Κύπρο, όπως πιθανόν υποδηλώνει η επιτύμβια στήλη του μαριέα αλιέα Εβδομαία (Mitford 1961, 93, no 1). Στη διεξαγωγή του εμπορίου δραστηριοποιούνται η Σαλαμίνα, το Κίτιον, η Αμαθούντα και το Μάριον, όπως προκύπτει από τις γραπτές αναφορές. Συνάγεται, επιπλέον, ότι η διεξαγωγή του εμπορίου δεν περιοριζόταν μόνο στην μεταφορά και διάθεση των προϊόντων, αλλά είχε ευνοήσει την ανάπτυξη εμπορικών παροικιών (Κιτιείς και Σαλαμίνοι στον Πειραιά) και ανάλογου συστήματος δανεισμού για εμπορικούς σκοπούς (Ζήνων, Αντίπατρος). Την εμπορική δραστηριότητα τεκμηριώνει αρχαιολογικά το μοναδικό ανασκαμμένο στα κυπριακά νερά ναυάγιο της Κερύνειας, το οποίο συνδέει την Κύπρο με τα νησιά του Αιγαίου (Σάμο, Ρόδο, Κω, Νίσυρο), παρά το γεγονός ότι το κρίσιμο ταξίδι του πρέπει να έγινε στις αρχές του 3^{ου} αι. π.Χ. (βλ. Κεφ. Στ.6.2). Εν τούτοις, ο ναυτικός δρόμος και οι ανταλλαγές ούτε γεννήθηκαν ούτε εξέλιπαν σε ελάχιστο χρόνο, ώστε το

ναυάγιο να δείχνει απόλυτα διαφορετική κατάσταση από αυτή που επικρατούσε αμέσως πριν από τη βύθισή του.

Την άσκηση του θαλάσσιου εμπορίου καταδεικνύει, επιπρόσθετα, η απόδοση στους Κύπριους της επινόησης του εμπορικού πλοίου του κέρκουρου, καθώς και οι δυσδιάστατες απεικονίσεις και οι τρισδιάστατες αναπαραστάσεις πλοίων, κυρίως εμπορικού τύπου (Wersterberg 1983, 64-68), αν και οι παραστάσεις αυτές προέρχονται από τις περιόδους πριν και μετά την περίοδο υπό μελέτη. Από αυτές προκύπτει και άσκηση αλιείας όπως φαίνεται από τα μικρά, παράκτια μάλλον σκάφη που αναπαρίστανται (βλ. σχετικά Κεφ. Β.4).

Με δεδομένο ότι οι μεταφορές ήταν ευκολότερες και προτιμητέες διά θαλάσσης στην αρχαιότητα (Reed 2003, 8 και υπ. 7 για σχετική βιβλιογραφία), καθώς η ανάπτυξη οδικού δικτύου υπήρχε μόνο με ισχυρή κεντρική εξουσία (Theodoulou & Memos 2006, 686), η οποία δεν ήταν σαφώς η περίπτωση για τον 5^ο και 4^ο αι. π.Χ. στην Κύπρο (Bekker-Nielsen 2004, 228-231). Η θέση των εδρών σχεδόν όλων των αναφερόμενων κυπριακών βασιλείων στην παράκτια ζώνη είχε σαν βασική παράμετρο τη δυνατότητα εμπορικής επικοινωνίας. Ταυτόχρονα, εξυπηρετούσε και την ανάγκη για ναυτική, στρατιωτική δύναμη. Κατ' αυτό τον τρόπο, το λιμενικό δίκτυο που είχε διαμορφωθεί γύρω από τις κυπριακές ακτές δείχνει εμμέσως πλην σαφώς τη σημασία και την παρουσία του θαλασσίου εμπορίου και της επικοινωνίας διά θαλάσσης (βλ. Κεφ. Ε.2) είτε ενδοκυπριακά είτε με τον ευρύτερο μεσογειακό χώρο.

Η διερεύνηση του λιμενικού δικτύου και των καταλοίπων του στο δεύτερο μέρος της μελέτης αυτής (βλ. Κεφ. Στ., Ζ και Η) έχει οδηγήσει επίσης σε μια σειρά από διαπιστώσεις για τη σκιαγράφηση της εικόνας του δικτύου αυτού στους 5^ο και 4^ο αι. π.Χ. Ταυτόχρονα, έχει ανασκευάσει κάποιες παραδοχές, έχει εντοπίσει και καταγράψει προβλήματα που προκύπτουν για μελλοντική έρευνα και έχει κάνει, όπου ήταν δυνατόν, προτάσεις ερμηνείας. Κατ' αρχάς, οι πόλεις με λιμάνια στη διάρκεια της Κλασικής περιόδου συνοψίζονται σύμφωνα με τις σύγχρονες της εποχής πηγές, δηλ. τον Ψευδοσκύλακα (77.103, στα μέσα 4^{ου} αι. π.Χ. βλ. Κεφ. Δ.1) και τον Ισοκράτη (*Ευαγ.* 47), στις εξής: Σαλαμίνα, Καρπασία, Κερύνεια, Λάπηθο, Σόλους, Μάριον, Αμαθούντα. Από αυτές η Καρπασία δεν μαρτυρείται να αποτελούσε την έδρα ανεξάρτητου βασιλείου. Αντίθετα παραθαλάσσιες έδρες βασιλείων, χωρίς να αναφέρονται από τον γεωγράφο ήταν το Κίτιον, η Πάφος και το Κούριον (βλ. Κεφ. Α και Στ).

Από τις πόλεις αυτές η Σαλαμίνα και οι Σόλοι διέθεταν κατά τον Ψευδοσκύλακα, κλειστούς λιμένες, ενώ οι υπόλοιπες πέντε πόλεις είχαν έρημους λιμένες. Η αναφορά στα έρημα λιμάνια είναι ιδιαίτερα προβληματική καθώς τα αρχαιολογικά ευρήματα μαρτυρούν εμπορική επικοινωνία και δεν θα ήταν δυνατόν όλη η Κύπρος να εξυπηρετείτο μόνο από τα λιμάνια της Σαλαμίνας και των Σόλων, τα οποία ως κλειστά θα έπρεπε να νοηθούν μάλλον ως πολεμικές βάσεις. Πάντως, ακόμα και εάν ήταν όντως έρημα τη συγκεκριμένη περίοδο, γεγονός που ελέγχεται (βλ. Κεφ. Δ.1), η ερημοποίηση των λιμανιών προϋποθέτει την ύπαρξη τους. Ο P. Aupert (1984, 14) πρότεινε τη διόρθωση του επιθέτου «έρημους» σε θερινούς, με περιεχόμενο του όρου θερινός την απουσία λιμενικών κατασκευών. Η διόρθωση θα ήταν λογική, εφόσον στις πόλεις, στις οποίες αποδίδονται οι έρημοι λιμένες, παρατηρείται αρχαιολογικά εμπορική επικοινωνία. Επίσης, δεν εμφανίζεται στον κατάλογο το λιμάνι του Κιτίου, του οποίου οι νεώσοικοι είναι αρχαιολογικά τεκμηριωμένοι (βλ. Κεφ. Στ.5.3), ενώ απουσιάζουν παντελώς το Κούριον και η Παλαίπαφος.

Το λιμάνι της Σαλαμίνας αποδίδεται από τον Ισοκράτη στον Ευαγόρα, επομένως στην περίοδο μεταξύ 411-374 π.Χ. αλλά τα αρχαιότερα τεκμηριωμένα κυπριακά λιμενικά κατάλοιπα, σύμφωνα με τις έως τώρα διενεργηθείσες έρευνες, είναι αυτά των νεωσοίκων του Κιτίου, η πρώτη φάση των οποίων ανάγεται στο τέλος του 5^{ου} αι. π.Χ. Η χρήση του κόλπου που πιθανότατα διαμορφώθηκε σε κλειστό λιμάνι μαζί με την κατασκευή των νεωσοίκων φτάνει μέχρι και την Ύστερη Εποχή του Χαλκού (Yon 2000, 113). Συνεπώς, μπορεί να υποτεθεί ότι μαζί με τη δημιουργία του κλειστού πολεμικού λιμανιού λήφθηκε πρόνοια για την εξυπηρέτηση και των εμπορικών αναγκών. Παράλληλα, η δημιουργία κλειστού λιμένα σε ένα ανοικτό κόλπο δείχνει ότι και το Κίτιον είχε λιμάνι ελληνικού, αιγαιακού τύπου και όχι «κώθωνα» όπως θα αναμενόταν εξαιτίας της μορφής που παρουσιάζεται σήμερα. Άλλωστε και τα μεγέθη των νεωσοίκων οδηγούν στο συμπέρασμα ότι φιλοξενούσαν τριήρεις ελληνικού τύπου (Yon 2000, 113).

Τα κατάλοιπα της Σαλαμίνας είναι στην ουσία αχρονολόγητα, αλλά θεωρείται βέβαιη η ύπαρξη λιμανιού τουλάχιστον από τα χρόνια του Ευαγόρα και εξής, με βάση τις γραπτές πηγές, τόσο τις αναφερθείσες παραπάνω, όσο και τις ιστορικές που αναφέρονται στην ναυμαχία του Δημητρίου και Πτολεμαίου το 306 π.Χ. (Διόδωρος Σικελιώτης, Πλούταρχος, Πολύαινος βλ. Κεφ. Δ Στ.6). Στην παραλία της πόλης εντοπίζονται τα κατάλοιπα από δύο τουλάχιστον λιμενολεκάνες, μία στη νότια απόληξη του υφάλου με βεβαιωμένες, αλλά αχρονολόγητες λιμενικές κατασκευές στην προέκτασή του και μία δεύτερη σε άνοιγμα του υφάλου στα νοτιοανατολικά του Θεάτρου και του Γυμνασίου. Καμία, όμως από τις δύο λε-

κάνες δεν φαίνεται να είναι αυτή με την στενή έξοδο που αναφέρεται στις πηγές. Η βόρεια από τις δύο, της οποίας η ύπαρξη συμπεραίνεται από όλους τους μελετητές της περιοχής, εντοπίστηκε από την παρούσα μελέτη πιθανότατα σε αεροφωτογραφία του 1963 (Εικ. 117, 118) και είναι η πρώτη φορά που δημοσιεύεται. Μια τρίτη λιμενολεκάνη στα νότια του όρμου της εκβολής του Πεδιαίου ίσως να έπρεπε να συσχετισθεί μάλλον με την αναφερόμενη από τον Στράβωνα Αρσινόη. Πάντως, φαίνεται να υπήρχε από την εποχή του Ευαγόρα και εξής τουλάχιστον, εμπορικό και πολεμικό λιμάνι, με τεχνητές κατασκευές, εάν ισχύει η ρήση του Ισοκράτη (*Euag.* 47) περί των έργων του Ευαγόρα, σχετικά με το ότι απεκατέστησε την έλλειψη που είχε η Σαλαμίνα σε λιμάνι και εμπορίον (πολεμικό και εμπορικό λιμάνι;). Τέλος, μία τέταρτη εσωτερική, επιχωμένη σήμερα λιμενολεκάνη αποτυπώνεται σε σχέδιο του R. Roscoe (Εικ. 109), η οποία θα πρέπει, επίσης, να ληφθεί υπόψη στο πλαίσιο μελλοντικής διερεύνησης για τη διασάφηση των λιμανιών της πόλης.

Στο λιμάνι της Κερύνειας, το οποίο αναφέρεται επίσης από τον Ψευδοσκύλακα, η μόνη σύντομη έρευνα/αυτοψία που έχει γίνει οφείλεται στους A. Raban και E. Linder (Raban 1995, 166) οι οποίοι αναφέρουν ορατά στην επιφάνεια κατάλοιπα του δυτικού λιμενοβραχίονα, που τα χρονολογούν στη Ρωμαϊκή ή τη μεσαιωνική περίοδο. Η μορφή του λιμανιού έχει αλλάξει σήμερα, μετά από έργα που πραγματοποιήθηκαν στο τέλος του 19^{ου} αιώνα και στη δεκαετία του 1960. Ως αρχική λιμενολεκάνη πρέπει να λειτουργούσε ο όρμος στα δυτικά του Κάστρου, ο οποίος είχε είσοδο από βόρεια μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1960. Ο όρμος οριζόταν από δύο λιμενοβραχίονες, τον δυτικό και ένα ανατολικό στην άκρη του οποίου διατηρείται μέχρι σήμερα πύρινο κτίσμα. Στην προέκταση του δυτικού λιμενοβραχίονα ο A. Raban (ο.π.) διαπίστωσε την ύπαρξη μιας υποβρύχιας κατασκευής από κυβόλιθους, επί της οποίας εντόπισε κλασική και ελληνιστική κεραμική. Κατάλοιπα λιμενικών κατασκευών διακρίνονται και στον όρμο ανατολικά του φρουρίου. Ένας, μάλλον μεσαιωνικός κυματοθραύστης, για την προστασία του Κάστρου στη βόρεια πλευρά του ενσωματώθηκε στη δεκαετία του 1960 στον ενιαίο σύγχρονο βόρειο λιμενοβραχίονα που έκλεισε και τη βόρεια είσοδο της δυτικής λεκάνης. Ο A. Raban (ο.π.) σημειώνει τα συγκεκριμένα κατάλοιπα ως πιθανά αρχαία. Κατά την παρούσα μελέτη θα πρέπει να συνδέονται μάλλον με την προστασία του κάστρου, επομένως θα πρέπει να χρονολογηθούν σε σχέση με αυτό. Η αναφορά στον Ψευδοσκύλακα, η παρουσία της υποβρύχιας κατασκευής με τα λείψανα κλασικής κεραμικής και ο εντοπισμός του ναυαγίου της Κερύνειας σε απόσταση ~1ν.μ. στα βορειοανατολικά του λιμανιού δείχνουν πιθανότατα τη χρήση του, τουλάχιστον από τα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ., οπότε αναφέρεται για πρώτη φορά για πρώτη φορά η Κερύνεια από

τον Ψευδοσκύλακα. Η μορφή του λιμανιού, σύμφωνα με τη διάταξη των δύο μόλων, πρέπει να ήταν μάλλον αυτή του κλειστού λιμένα, ειδικά εάν τα κατάλοιπα του φάρου στον ανατολικό λιμενοβραχίονα και οχυρωματικού πύργου στη σημερινή γένεση του δυτικού λιμενοβραχίονα αποτελούν αναμνήσεις ή εξελίξεις τειχών που περιέβαλαν την αρχαία λιμενολεκάνη.

Στη Λάπηθο υπήρχαν μέχρι και τη δεκαετία του 1960 τα κατάλοιπα δύο λιμενοβραχιόνων, οι οποίοι σχημάτιζαν κλειστή λεκάνη με στενή είσοδο από δυτικά. Οι δύο λιμενοβραχίονες καλύφθηκαν έκτοτε με επιμελώς τοποθετημένους ογκόλιθους. Ένα άνοιγμα που προφανώς είχε σκόπιμα αφεθεί στον βόρειο λιμενοβραχίονα από τους σύγχρονους μηχανικούς είχε ως αποτέλεσμα την επίχωση του ανατολικού μισού της λιμενολεκάνης στην τεσσαρακονταετία που ακολούθησε. Στην παραλία εντοπίζονται επίσης οχυρωματικοί πύργοι, ένας στη γένεση του βόρειου λιμενοβραχίονα και ένας δεύτερος, ο οποίος επιζούσε μέχρι τα τέλη του 19^{ου} αιώνα στην περιοχή του νοτιοδυτικού υπήνεμου λιμενοβραχίονα, οι οποίοι υποδεικνύουν πιθανή σχέση της τείχισης της πόλης με το λιμάνι. Οι A. Raban και E. Linder (Raban 1995, 165) αναγνώρισαν δύο οικοδομικές φάσεις, μία που αποδίδουν στη φοινικική παράδοση και μία δεύτερη στη Ρωμαϊκή περίοδο. Επομένως, είναι πιθανόν και η Λάπηθος να εξυπηρετείτο από το συγκεκριμένο λιμάνι ήδη από τα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ. Τα φοινικικά στοιχεία δείχνουν να συμφωνούν με την αναφορά του Ψευδοσκύλακα, ο οποίος σημειώνει «*Λήπηθις Φοινικίων*». Η μορφή του λιμανιού δείχνει, όμως, κλειστό λιμένα και η δόμηση με κυβόλιθους, που αναφέρεται ως φοινικικής τεχνοτροπίας αποτελεί κοινό στοιχείο με τις αιγαιακές τεχνικές. Μήπως, η αναφορά του Ψευδοσκύλακα επηρέασε τους δύο ερευνητές στην ταύτιση;

Τα κατάλοιπα του λιμανιού των Σόλων μαρτυρούν επίσης μια κλειστή λεκάνη, η οποία προφανώς ταυτίζεται με την αναφερόμενη από τον Ψευδοσκύλακα, άρα χρονολογικά θα μπορούσε να αναχθεί τουλάχιστον μέχρι τα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ. Η μορφή της και ο τύπος του κλειστού λιμανιού που της αποδίδεται από τον συγγραφέα υποδηλώνει πολεμικό λιμάνι. Θα ήταν, όμως, περίεργο μια πόλη να διαθέτει πολεμικό στόλο, αλλά όχι θαλάσσια εμπορική κίνηση. Επομένως, είναι φυσικό να υπήρχε είτε εντός είτε εκτός της λιμενολεκάνης κάποιος χώρος εξυπηρέτησης των εμπορικών πλοίων. Η επιχωμένη στη χέρσο κλειστή λιμενολεκάνη είναι ορατή σε αεροφωτογραφίες και γνωστή από την έρευνα ήδη της Σουηδικής Αποστολής (Westholm 1936, SCE III) στη δεκαετία του 1930, περαιτέρω στοιχεία όμως δεν μπορούν να εξαχθούν από τα υποβρύχια κατάλοιπα των δύο ακρομολίων που εξέχουν σήμερα στη θάλασσα.

Στο Μάριον, διατηρούνται κατά ένα μέρος τα κατάλοιπα ενός λιμενοβραχίονα στην περιοχή του Λατσιού, το οποίο απέχει γύρω στα 3χλμ. από το οικιστικό κέντρο του Μαρίου αρχικά και της Αρσινόης μετά το 270 π.Χ. Για τα κατάλοιπα αυτά ο A. Raban (1995, 161) αναφέρει ότι κατασκευάστηκαν και εγκαταλείφθηκαν στην πρώιμη Ελληνιστική περίοδο. Συμπέρασμα της παρούσας μελέτης είναι ότι τα έργα παρουσιάζουν ομοιότητες με τα λιμάνια της Πάφου, της Αμαθούνας και της Καρπασίας και πρέπει να χρονολογηθούν στην ίδια περίοδο κατασκευής, πριν το 306 π.Χ. Μάλιστα, φαίνεται τα έργα αυτά να μην ολοκληρώθηκαν ποτέ, παρέχοντας την ένδειξη ότι ξεκίνησαν να κατασκευάζονται για να εξυπηρετήσουν ένα δίκτυο πολεμικών βάσεων, που προσπάθησε να δημιουργήσει ο Πτολεμαίος γύρω από την Κύπρο, μετά τα γεγονότα του 312 π.Χ. και διακόπηκαν από την κατάληψη του Δημητρίου (βλ. Κεφ. Η). Εάν η υπόθεση ευσταθεί τότε το λιμάνι που εξυπηρέτούσε το Μάριον πριν από το τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. πρέπει να αναζητηθεί σε άλλο σημείο. Η παρούσα μελέτη προτείνει ως τέτοιο πιθανό σημείο την εκβολή του ποταμού της Χρυσοχούς (βλ. Κεφ. Στ.1.4). Η γειτνίαση του Μαρίου με τα μεταλλεία της Λίμνης και η παρουσία μαριέως χαλκού στο πρότυπο του Τελεστηρίου της Ελευσίνας (I.G. II² 1675, γρ. 18) δείχνει την αναμενόμενη εμπορική χρήση του λιμανιού. Πιθανή πολεμική χρήση μπορεί να υπονοηθεί εάν οι τέσσερις βασιλείς που αναφέρονται να πολιορκούν μια πόλη με σχεδόν 200 σκάφη πολιορκούσαν το Μάριον (Αρρ., *Τὰ μετὰ Ἀλέξανδρον* FHG IIB p. 648 fr. 156.10.6). Σε μια πόλη χωρίς πολεμικό στόλο δεν θα υπήρχε ανάγκη για τέτοιου είδους και κλίμακας πολιορκία. Ένα, επιπλέον στοιχείο που προσφέρει η παρούσα μελέτη είναι η αποκατάσταση της εικόνας των καταλοίπων του Λατσιού σε ένα λιμενοβραχίονα, κατά το σχέδιο που εντοπίστηκε στο Αρχείο του Τμήματος Αρχαιοτήτων και αεροφωτογραφία του 1963 και όχι κατά το σχέδιο που δημοσίευσε ο A. Raban (1995, 164, fig. 38).

Το λιμάνι της Παλαιπάφου δεν αναφέρεται από τον Ψευδοσκύλακα και δεν είναι γνωστά ούτε κατάλοιπά του παρά το ότι δεν μπορεί παρά να υπήρχε κάποιος χώρος με λιμενικές διευκολύνσεις. Η παρουσία του θρησκευτικού κέντρου της Αφροδίτης με την τεράστια ακτινοβολία που είχε εκτός Κύπρου και οι αρχαιολογικά μαρτυρημένες επαφές του βασιλείου αφ' ενός και η αναφορά στην παφιακή μοίρα που έλαβε μέρος στην εκστρατεία του Ξέρξη στην Ελλάδα αφ' ετέρου, δεν αφήνουν αμφιβολία για αυτό. Συμπέρασμα της παρούσας μελέτης είναι ότι οι εγκαταστάσεις αυτές πρέπει να έχουν πλέον καταχωθεί από τις επιχώσεις του Διαρίζου (βλ. Κεφ. Στ.2.2), γεγονός που απηχείται στην περιγραφή του αρχιμανδριτή Κυπριανού για την περιοχή (1788, 18, βλ. Κεφ. Στ.2.2).

Το λιμάνι της Νέας Πάφου κλειστό όπως φαίνεται από τα κατάλοιπά του και «*τριπλοῦν παντί άνέμω*» κατά τον *Σταδιασμό* (298) κατασκευάστηκε πιθανότατα με την ίδρυση της νέας πόλης, στο τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. Οι γνώμες για την ίδρυσή της πόλης ποικίλλουν μεταξύ των αρχών της δεκαετίας 320-310 π.Χ. (Σπυριδάκης 1940 1-11 βλ. Κεφ. Στ.2.2 και Η), μετά το 315 π.Χ. (Daszewski 1987, 173-175) και μετά το 294 π.Χ. (Bekker-Nielsen 2000, 202). Κατά την παρούσα μελέτη, η ίδρυση της πόλης πρέπει να χρονολογηθεί μεταξύ 315 και 306 π.Χ., η σύλληψη της ιδέας να αποδοθεί στον Πτολεμαίο και η υλοποίηση είτε αποκλειστικά στον ίδιο είτε σε αρχική τουλάχιστον συνεργασία με τον Νικοκλή. Η επιλογή της συγκεκριμένης θέσης της πόλης έχει άμεση σχέση με το λιμάνι, επομένως τα λιμενικά έργα πρέπει να θεωρηθούν ότι συντελέστηκαν σε μεγάλο βαθμό μέχρι και το 306 π.Χ. και σίγουρα συμπληρώθηκαν, ολοκληρώθηκαν ή ενισχύθηκαν και μετά το 294 π.Χ., όπως δείχνει η γενικότερη ιστορική πορεία της Πάφου. Η πορεία ανάπτυξης της πόλης, δε, πρέπει να συνδεθεί με τις χρήσεις του λιμανιού (εμπορική, πολεμική, ναυπηγοεπισκευαστική) και την καίρια θέση του στον ναυτικό δρόμο από και προς την Αλεξάνδρεια.

Τα κατάλοιπα του λιμανιού του Κουρίου συνίστανται σε ένα πρόβολο/κυματοθραύστη που επιζεί επιχωμένος στο μεγαλύτερο τμήμα του, για τον οποίον η σύγχρονη έρευνα περιορίζεται κυρίως στην αποτύπωσή του. Κανένα στοιχείο χρονολόγησης του δεν αναφέρεται, αν και πιθανόν να μπορούσαν να διαγνωστούν ομοιότητες με το λιμάνι της Αμαθούνας (βλ. Κεφ. Στ.3). Ο Διόδωρος αναφέρει ανάμεσα στις πεντήρεις των κυπρίων βασιλέων που καταστράφηκαν από τους Τύριους το 332 π.Χ. και πενήτη του βασιλιά του Κουρίου Πασικράτη (Αρρ. Αλεξ. ΙΙ.22.2). Συνεπώς, το βασίλειο διέθετε στόλο, ο οποίος θα είχε κάποια περιοχή ελλιμενισμού. Πιθανότατα ο χώρος αυτός να βρίσκεται επιχωμένος πλέον στην μεγάλη αμμώδη παραλία που βρίσκεται κάτω από την ακρόπολη του Κουρίου, ίσως κοντά στον πρόβολο/κυματοθραύστη και τη βασιλική που ανασκάφηκε στη δεκαετία του 1990 (Christou 1997, 371).

Το λιμάνι της Αμαθούνας διαθέτει δύο λιμενολεκάνες, μία εσωτερική, επιχωμένη σήμερα και μία εξωτερική ποντισμένη κατά τι κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. Η εξωτερική τραπεζιόσχημη λεκάνη σχηματίζεται από κτιστούς λιμενοβραχίονες, οι οποίοι προστατεύονται εξωτερικά από κυματοθραύστη από αδρά εργασμένους ογκόλιθους. Τα τείχη της πόλης περιλάμβαναν τη λιμενολεκάνη και η κατασκευή τους συνδέεται με αυτή του λιμανιού. Το έργο αυτό χρονολογείται από τον ανασκαφέα του (Empereur 1995, 135) στην περίοδο της κυριαρχίας των Αντιγονιδών (306-294 π.Χ.) και θεωρεί ότι εγκαταλείπεται αμέσως μετά. Το συμπέρασμα της παρούσας μελέτης είναι ότι θα έπρεπε μάλλον να χρονο-

λογηθεί αμέσως πριν το 306 π.Χ., με βάση μια δεύτερη ανάγνωση των ίδιων των επιχειρημάτων που χρησιμοποιεί ο ο ανασκαφέας (βλ. Κεφ. Η και Στ.4.4) σε συνδυασμό με τα ιστορικά γεγονότα της περιόδου και τα αρχαιολογικά δεδομένα από τα λιμάνια της Πάφου, του Μαρίου και της Καρπασίας (βλ. Κεφ. Η).

Η εσωτερική, επιχωμένη λιμενολεκάνη αποτελούσε το λιμάνι που εξυπηρετούσε την Αμαθούντα πριν από το τέλος του 4^{ου} αι. π.Χ. και πιθανόν μετά τη σύντομη περίοδο χρήσης της εξωτερικής. Σε αυτή μπορεί ασφαλώς να υποτεθεί μικτή εμπορική και πολεμική χρήση, εφόσον ο βασιλιάς της Ανδροκλής αναφέρεται ως κάτοχος πεντήρους στη πολιορκία της Τύρου (βλ. Κεφ. Β.1) και εφόσον στις ταφές της πόλης εμφανίζονται εισηγμένα αντικείμενα. Κατά πόσον αυτή θα μπορούσε να ανήκει στον τύπο του κώθωνα, εξαρτάται κυρίως από το εάν το έξαρμα το οποίο την έκλεινε από νότια, επί του οποίου βαίνει τώρα ο δρόμος, αποτελούσε φυσικό ή τεχνητό σχηματισμό, γεγονός που μπορεί να αποδειχθεί μόνο με ανασκαφή. Πάντως, σε αυτήν τη λιμενολεκάνη θα πρέπει να αναζητηθούν τα όποια κατάλοιπα πιθανών νεωσοίκων και όχι στην εξωτερική λεκάνη και με τη μορφή που δημοσιεύθηκαν από τον Τ. Kozelj (2003, 347-348) για τους λόγους που αναφέρονται στο Κεφ. Στ.4.4 και γιατί η Αμαθούντα φαίνεται να διέθετε ναυτικό πριν από την κατασκευή του εξωτερικού λιμανιού.

Πέραν των παράκτιων εδρών των βασιλείων, ο Ψευδοσκύλαξ αναφέρει την ύπαρξη λιμανιού στην Καρπασία, μολονότι επίσης έρημου. Πράγματι, εντοπίζονται μέχρι σήμερα τα κατάλοιπα δύο λιμενοβραχιόνων που ορίζουν μια αρκετά μεγάλη λιμενολεκάνη, με μια είσοδο ~120μ. στη βορειοδυτική πλευρά της. Οι βραχίονες προσφέρουν στην πραγματικότητα περιορισμένη προστασία από τους επικρατούντες βόρειους ανέμους. Το λιμάνι χρονολογείται από την J. du Plat Taylor (1988, 201) στα τέλη του 2^{ου}-αρχές 1^{ου} αι. π.Χ. Η άποψη της παρούσας μελέτης, όμως είναι ότι θα πρέπει να χρονολογηθεί αρκετά πρωιμότερα, στα τέλη του 4^{ου} π.Χ. αι. εάν συνδεθεί με το δίκτυο πολεμικών βάσεων του Πτολεμαίου ή και ακόμα νωρίτερα, σύμφωνα με τον Ψευδοσκύλακα.

Σε μικρή απόσταση από την Καρπασία εντοπίζονται κατάλοιπα κλασικού οικισμού που ταυτίζονται με την αναφερόμενη από τον Διόδωρο (*Βιβλ. ΧΧ.47.2*) Ουρανία, την οποία κατέκτησε, όπως και την Καρπασία, ο Δημήτριος το 306 π.Χ. πριν προχωρήσει στην πολιορκία της Σαλαμίνας. Σε μικρό διμερή όρμο αναφέρονται κατάλοιπα λιμενικών έργων, τα οποία με βάση τα παραπάνω δεδομένα είναι πιθανόν να ήταν σε χρήση στην Κλασική περίοδο. Παρά τις αναφορές τα έργα αυτά δεν εντοπίστηκαν κατά την αυτοψία στο χώρο.

Λείψανα λιμενικού έργου εντοπίστηκαν το 1972 στην περιοχή του Ακρωτηρίου Ελαία, που ταυτίζεται με την πόλη Κνίδο (Bouzek 1988, βλ. Κεφ. Ζ.4). Με δεδομένη την άμεση γεινίαση με τα κατάλοιπα δύο κλασικών οικισμών και δύο κλασικών νεκροταφείων είναι αρκετά πιθανό το λιμάνι να ήταν επίσης σε χρήση στην Κλασική περίοδο. Σήμερα, τα κατάλοιπα είναι πλέον καταχωμένα κάτω από σύγχρονη βιομηχανική εγκατάσταση.

Ένα άλλο λιμενικό έργο εντοπίστηκε πρόσφατα (Leonard & Demesticha 2003) στα νότια του Ακρωτηρίου της Λεμεσού, στον όρμο Dreamer's Bay. Πρόκειται για ένα πρόβολο/λιμενοβραχίονα, κτισμένο από κυβόλιθους που παρουσιάζουν ομοιότητες τα έργα στο λιμάνι της Πάφου. Ο παρακείμενος οικισμός χρονολογείται από την επιφανειακή έρευνα στους 4^ο -5^ο αι. μ.Χ. Εν τούτοις, ο εντοπισμός ενός θραύσματος κεραμικής του 4^{ου} αι. π.Χ. μπορεί να ανάγει μέχρι τότε τη χρήση της θέσης τουλάχιστον ως αγκυροβολίου.

Με τον εντοπισμό κεραμικής μπορεί να αναχθεί στην Κλασική περίοδο και η χρήση τεσσάρων όρμων στη δυτική ακτή της Κύπρου, στη θέση Κιόνι, Θαλασσινές Σπηλιές, Κερατίδι και Μανίκι. Αυτές οι θέσεις αποτελούν μάλλον περιστασιακά αγκυροβόλια. Παρόμοιες θέσεις είναι φυσικό να υπήρχαν σε όλη την περίμετρο του νησιού. Το ότι δεν είναι γνωστές οφείλεται κατά πάσα πιθανότητα στην έλλειψη διεξαγωγής έρευνας.

Τα παραπάνω λιμάνια αποτελούν το λιμενικό δίκτυο της Κλασικής Κύπρου. Μπορούν να χωριστούν σε πρωτεύον δίκτυο, το οποίο περιλάμβανε τα λιμάνια των βασιλικών εδρών, την Καρπασία και πιθανόν την Κνίδο και την Ουρανία και σε ένα δευτερεύον δίκτυο, με ελάχιστες έως καθόλου λιμενικές κατασκευές το οποίο περιλάμβανε τις υπόλοιπες θέσεις στο Ακρωτήριο της Λεμεσού, το Κιόνι, τις Θαλασσινές Σπηλιές, το Κερατίδι και το Μανίκι στη δυτική ακτή, καθώς και πολλές άλλες θέσεις όρμων και αγκυροβολίων χωρίς κατασκευές που δεν έχουν ακόμα εντοπιστεί.

Από τις παρατηρήσεις στα λιμάνια που αναφέρει ο Ψευδοσκύλακας φαίνεται ότι και τα αναφερόμενα ως έρημα (Καρπασία, Κερύνεια, Λάπηθος, Μάριον, Αμαθούντα²³⁴) διέθεταν πιθανότατα κάποιας μορφής λιμενικές κατασκευές στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ., άλλως δεν θα υπήρχε λόγος αναφοράς τους ως λιμανιών. Επομένως, θα πρέπει να διαφοροποιηθεί η έννοια του όρου θερινός που προτείνει ο P. Auret, αν και όχι ο ίδιος ο όρος. Πιθανόν να σημαίνει απλά περιορισμένης προστασίας κατά τους χειμερινούς μήνες.

²³⁴ Το εσωτερικό λιμάνι

Με βάση τα έως τώρα δεδομένα της έρευνας φαίνεται ότι η χρονολόγηση των πρώτων τεχνητών λιμενικών έργων ανάγεται στο τέλος του 5^{ου} αι. π.Χ. (Κίτιον, Σαλαμίνα). Μέχρι τότε, ως χώροι εξυπηρέτησης και ελλιμενισμού των πλοίων, εμπορικών και πολεμικών θα είχαν χρησιμοποιηθεί πιθανότατα οι ίδιοι όρμοι χωρίς καθόλου κατασκευές ή με υποτυπώδεις ξύλινους προβλήτες, οι οποίοι δεν έχουν αφήσει κατάλοιπα. Με δεδομένη τη ναυτική επικοινωνία από τις απαρχές της εμφάνισης ανθρώπινης παρουσίας στην Κύπρο και την οργάνωση παραλίων προϊστορικών πόλεων, τις οποίες διαδέχονται οι πόλεις των ιστορικών χρόνων δεν μπορεί παρά οι λιμενικές τους ανάγκες να εξυπηρετούντο από κοντινούς όρμους και παραλίες, οι οποίοι θα εξελιχθούν σε λιμάνια με τεχνητές κατασκευές τουλάχιστον από τα τέλη του 5^{ου} αι. π.χ. και εξής. Τα λιμενικά έργα στη Σαλαμίνα και το Κίτιον θα πρέπει να ακολούθησαν αντίστοιχες κατασκευές και στις υπόλοιπες πόλεις που αναφέρει ο Ψευδοσκύλαξ (Καρπασία, Κερύνεια, Λάπηθο, Σόλους, Μάριον, Αμαθούντα). Η υιοθέτηση τεχνητών λιμενικών κατασκευών και η έκτασή τους, θα είχε προφανώς σχέση με τον πλούτο και τη δύναμη των βασιλείων. Επομένως, πιο πιθανό είναι να ακολούθησε η κατασκευή του λιμανιού των Σόλων και της Παλαιπάφου. Αλλά τα κλασικά λιμάνια τόσο της Παλαιπάφου όσο και του Μαρίου δεν έχουν εντοπιστεί, ενώ των Σόλων, το «κλασικό» της Αμαθούντας, της Καρπασίας και της Λαπήθου δεν έχουν ερευνηθεί ουσιαστικά. Επομένως το ζήτημα αυτό μένει προς απάντηση από την μελλοντική έρευνα, όπως άλλωστε και η τεκμηρίωση ή απόρριψη όλων των υποθέσεων που έχουν γίνει σε αυτή τη μελέτη.

Ως προς τη χρήση των λιμανιών μπορεί να υποθεθεί ότι ήταν μικτή, εμπορική και πολεμική. Στη Σαλαμίνα πιθανόν να υπήρχε διαφοροποίηση χρήσεων σε δύο λεκάνες, γεγονός που μπορεί να συνέβαινε και σε κάποια άλλα κυπριακά λιμάνια, όπως για παράδειγμα του Κιτίου. Αλλά και αυτό αποτελεί άλλο ένα ζήτημα προς έρευνα. Πάντως, οι τεχνητές λιμενικές κατασκευές στο Αιγαίο φαίνεται να ξεκινούν στα τέλη του 6^{ου}-αρχές 5^{ου} αι. π.Χ. (Σάμος, Πειραιάς, Θάσος) και να συνδέονται με την ανάγκη δημιουργίας ναυστάθμων για τη διαχείριση και διαφύλαξη των τριήρων που είχαν εν τω μεταξύ τελειοποιηθεί. Η Κύπρος, με τη ζωντανή ναυπηγική παράδοση, είχε την ίδια περίοδο ήδη πολεμικό ναυτικό, το οποίο πολύ πιθανόν παρακολουθούσε τις εξελίξεις της σχετικής τεχνολογίας. Επομένως υπάκουε μάλλον στην ίδια ανάγκη κατασκευής τεχνικών λιμενικών έργων για την υποστήριξη και διαφύλαξή του. Παράλληλα, με την κατασκευή ναυστάθμων εξελίχθηκε εκ των πραγμάτων και η δημιουργία αντίστοιχων έργων για τις εμπορικές δραστηριότητες. Κατ' αυτό τον τρόπο θα πρέπει να αντιμετωπισθεί η εξέλιξη των λιμενικών έργων και των χρήσεών τους και στην Κύπρο. Η, δε, παρακολούθηση των αιγαιακών προτύπων δεν θα πρέπει να αποδοθεί α-

παραίτητα στην «εθνική» συγγένεια, αλλά στον κοινό τρόπο πολιτειακής οργάνωσης σε πόλεις-κράτη ή πόλεις-βασιλεία στο Αιγαίο και την Κύπρο αντίστοιχα, χωρίς βεβαίως να αποκλείεται και η συμβολή της γενικής πολιτισμικής κατάστασης του νησιού (βλ. και Raban 1995, 164-165). Οι πόλεις αυτές, οι παράλιες και νησιωτικές ιδιαίτερα, βασισμένες κυρίως στο ναυτικό για τη διατήρηση της αυτονομίας και της αυτάρκειάς τους οργάνωσαν τα λιμάνια ως τμήμα και θαλάσσια πύλη της πόλης, περιλαμβάνοντάς τα στα τείχη της. Αυτό εξηγεί, για παράδειγμα, γιατί και το λιμάνι του Κιτίου εμφανίζεται ως κλειστός λιμένας αιγαιακού και όχι φοινικικού τύπου. Ως εκ τούτου, θα ήταν αναμενόμενο για τα κυπριακά λιμάνια, ανάλογα με τις δυνατότητες της πόλης και του ίδιου του λιμενικού χώρου να συναντούνται, είτε μικτές χρήσεις σε κλειστά λιμάνια, είτε και επιμερισμένες σε διαφορετικές λιμενολεκάνες, με την πλέον προστατευμένη, κλειστή λεκάνη να διατίθεται για τις ανάγκες του πολεμικού ναυτικού.

Κατά συνέπεια και η επικρατούσα μορφή (τύπος) των κυπριακών λιμανιών, της υπό μελέτη περιόδου, φαίνεται να ήταν αυτή του κλασικού κλειστού λιμένα, με τα τείχη της πόλης να βαίνουν επί των λιμενοβραχιόνων. Τέτοιες ενδείξεις υπάρχουν, εκτός από τη Σαλαμίνα και τους Σόλους όπου τα λιμάνια αναφέρονται ως κλειστά στον Ψευδοσκύλακα, στο Κίτιον, την Κερύνεια και τη Λάπηθο. Για την Καρπασία μια τέτοια μορφή, παρ' όλο που δεν αποκλείεται, θα ήταν ιδιαίτερα περίεργη ως προς τη λειτουργικότητα της, εξαιτίας της μεγάλης εισόδου της λιμενολεκάνης. Μια τέτοια διάταξη, επίσης, ίσως να υπήρχε στο λιμάνι του Ακρωτηρίου Ελαία (Κνίδος). Μόνο το εσωτερικό λιμάνι της Αμαθούντας θα μπορούσε να ανήκει πιθανόν στον τύπο του κώθωνα, αλλά και αυτό υπό τους όρους που αναφέρθηκαν παραπάνω. Μας είναι επίσης παντελώς άγνωστη η μορφή των κλασικών κυπριακών λιμανιών στις εξόδους ποταμών, όπως τα υποτιθέμενα του Μαρίου και της Παλαιπάφου ή της Σαλαμίνας (κατά το σχέδιο του R. Roscoe, βλ. Εικ. 109). Γενικά φαίνεται ιδιαίτερη προτίμηση στον ελληνικό τύπο του κλειστού λιμένα που δικαιολογείται από τους λόγους που αναφέρθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο.

Με την αύξηση των στόλων, των μεγεθών των πλοίων και της σημασίας των ναυτικών δυνάμεων στα χρόνια των Διαδόχων και της Ελληνιστικής περιόδου γενικότερα, τα κλειστά λιμάνια έγιναν αναγκαιότητα για κάθε πολιτική δύναμη με αξιώσεις. Αυτή η τάση θα βρει την Κύπρο ανάμεσα στους ανταγωνισμούς των διαδόχων του Αλεξάνδρου για την κατάκτησή της εξαιτίας της στρατηγικής της θέσης και των ναυπηγικών και ναυτικών δυνατοτήτων της. Κύριος, διεκδικητής της αποδεικνύεται από τις ιστορικές πηγές ο Πτολεμαίος, παρά την «απτόμη» νίκη που κατάφερε ο Δημήτριος το 306 π.Χ. Την περίοδο αυτή κατα-

σκευάζονται τρία τουλάχιστον νέα λιμάνια, αυτό της Πάφου, το εξωτερικό της Αμαθούντας και το λιμάνι στο Λατσί (Μάριον). Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις της παρούσας μελέτης και συνθέτοντας τα παραδιδόμενα ιστορικά γεγονότα με τις κατασκευαστικές ομοιότητες τους συμπεραίνεται ότι αυτά πρέπει να αποδοθούν σε ένα δίκτυο ναυτικών βάσεων για τη θωράκιση του νησιού που προώθησε ο Πτολεμαίος, προκειμένου να εδραιώσει την εξουσία του (βλ. αναλυτικά Κεφ. Η). Στο δίκτυο αυτό ανήκει κατά πάσα πιθανότητα και η Καρπασία και έτσι ερμηνεύεται η μορφή του λιμανιού της ως ημιτελής, οπότε δικαιολογείται η μεγάλη είσοδος που εξουδετερώνει κάθε προστασία στη λιμενολεκάνη.

Το λιμάνι της Πάφου συνδυάζοντας τριπλή χρήση, ναυτικής βάσης, εμπορικού σταθμού και ναυπηγικής ζώνης φαίνεται ότι κατασκευάζεται και ολοκληρώνεται πρώτο, μεταξύ 315 και 306 π.Χ., πριν την απώλεια της Κύπρου από τον Δημήτριο. Η καίρια θέση του στον ναυτικό δρόμο Αιγαίου (Ρόδου) – Αλεξάνδρειας, η σύνδεση του με μια εντελώς νέα πόλη «ελληνιστικών προδιαγραφών» και η γεινιάσή του με τα δάση της ναυπηγικής ξυλείας θα καθορίσει την εξέλιξή του στη συνέχεια σε κύριο λιμάνι της Κύπρου και την Πάφο σε πρωτεύουσά της στην Ελληνιστική και Ρωμαϊκή περίοδο. Ακολούθησε το λιμάνι της Αμαθούντας όπου η κατασκευή της εξωτερικής λεκάνης, η τείχισή της και ο συνδυασμός με την εσωτερική λεκάνη δημιουργούσε μια καίρια ναυτική βάση ελέγχου όλης της νότιας ακτής. Η κατασκευή του θα μπορούσε να έχει πραγματοποιηθεί μεταξύ 312/310 και 306 π.Χ. αλλά μάλλον διακόπηκε στα τελευταία της στάδια από την κατάληψη του Δημητρίου. Η έδραση των έργων κατευθείαν στον αμμώδη βυθό και οι τεκτονικές αλλαγές στην περιοχή πιθανόν να προκάλεσαν τη σύντομη εγκατάλειψή του.

Ο συνδυασμός των ισχυρών συμμαχιών του Πτολεμαίου με τις πόλεις που διέθεταν ήδη κλειστά λιμάνια αξιώσεων, εξαιτίας του πλούτου και της δύναμής τους, δηλ. της Σαλαμίνας και των Σόλων δημιουργούσε ένα δίκτυο ναυτικών βάσεων που άφηνε ακάλυπτη μόνο την περιοχή του κόλπου της Χρυσοχούς και της περιοχής βόρεια του Πενταδακτύλου. Για να καλύψει το δυτικό κενό ξεκίνησε πιθανότατα η κατασκευή μιας τρίτης ναυτικής βάσης στο Λατσί, η οποία βρισκόταν πιθανόν σε αρχικό στάδιο κατασκευής το 306 π.Χ. και δεν ολοκληρώθηκε ποτέ. Η βορειοανατολική ακτή θα μπορούσε ως προς το δυτικό τμήμα της να προστατευθεί από τα λιμάνια της Λαπήθου και της Κερύνειας, οι οποίες υποτάχθηκαν με τη βία στην εξουσία του. Παρέμενε όμως το κενό της απροστάτευτης βόρειας ακτής της Καρπασίας, το οποίο εντόπισε και εκμεταλλεύθηκε ο Δημήτριος για να εισβάλει. Μήπως όμως, στην πραγματικότητα, η Καρπασία είχε ενταχθεί στον κοινό σχεδιασμό του

Πτολεμαίου, αλλά με ανολοκλήρωτες τις λιμενικές εγκαταστάσεις της και κοντά στην επικράτεια των Αντιγονιδών να επιλέχθηκε ως σημείο απόβασης του Δημητρίου;

Το κλείσιμο των συμπερασμάτων της μελέτης με ένα ερώτημα είναι ενδεικτικό της όποιας συνεισφοράς της στην κυπριακή αρχαιολογική έρευνα. Στην ουσία η συγκέντρωση των στοιχείων που παρατέθηκαν θέτει κατά το δυνατόν τα ερωτήματα που αναμένουν απάντηση από τη μελλοντική έρευνα σε σχέση με τα ανεξερεύνητα κυπριακά λιμάνια και των απαρχών τους στην Κυπροκλασική περίοδο, ενώ προτείνει υποθέσεις που από τα γνωστά στοιχεία φάνηκαν εύλογες. Νέα στοιχεία που αποκαλύπτει πέρα από τη συγκέντρωση των χωρίων των πηγών που αναφέρονται στα ναυτικά δρώμενα και των στοιχείων για τα κυπριακά λιμάνια της περιόδου είναι: α] η διάγνωση/πρόταση του δικτύου ναυτικών βάσεων του Πτολεμαίου (Κεφ. Η) με συμβολή στη χρονολόγηση των τριών λιμανιών Αμαθούντας, Μαρίου και Πάφου β] η αναθεώρηση των γνωστών από την έρευνα του Α. Raban στοιχείων για τη διάταξη του λιμανιού του Μαρίου, καθώς και η διαπίστωση ότι το συγκεκριμένο λιμάνι δεν πρέπει να συνδέεται με το λιμάνι του κλασικού Μαρίου, με πρόταση για τον χώρο αναζήτησής του (Κεφ. Στ.1), γ] η πρόταση αντίστοιχα για αναθεώρηση της χρονολόγησης του λιμανιού της Καρπασίας (Κεφ. Ζ.6) και η αναθεώρηση της πρότασης του Τ. Kozelj για τη χωροθέτηση των νεωσοίκων της Αμαθούντας δ] ο εντοπισμός της δεύτερης πιθανής λιμενολεκάνης της Σαλαμίνας στα νοτιοανατολικά του αρχαίου Θεάτρου και Γυμνασίου (Κεφ. Στ.6 και Εικ. 117 και 118), ε] η κατά το δυνατόν φωτογραφική αποτύπωση, περιγραφή και ανάλυση στοιχείων από τα μέχρι σήμερα απροσπέλαστα λιμάνια στην κατεχόμενη περιοχή της Κύπρου (Κεφ. Στ.6-9, Ζ.4-6), ζ] και τέλος η συμβολή της σε μια διαφορετική ανάγνωση των γεγονότων της τελευταίας δεκαετίας του 4^{ου} αι. π.Χ.

Θεοτόκης Θεοδούλου

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Archontidou-Argyri A., et al., 1989**, "The underwater excavation at the ancient port of Thasos, Greece", *IJNA* 18.1, 51-59
- Åström P., 1986**, "Hala Sultan Tekke, an international harbour town of the late Cypriot Bronze Age", *OpAth* XVI, 39-47
- Åström P., et al., 1976-2001**, *Hala Sultan Tekke* 1-11, (*SIMA*), Göteborg
- Aupert P., 1979**, "Rapport sur les travaux de la Mission de l'École Française a Amathonte en 1978. Les Activité sur le terrain. Le Port d' Amathonte", *BCH* 103, 725-728
- Aupert P., 1980**, "Amathonte. Rapport préliminaire (1975-1979)", *RDAC*, 217-231
- Aupert P. (ed.), 1996**, *Guide d' Amathonte*, École Française d' Athènes – Fondation A.G. Leventis, Paris
- Aupert P. (ed.), 1999**, *Οδηγός Αμαθούνας*, Πολιτιστικό Ίδρυμα Τράπεζας Κύπρου, Λευκωσία
- Aupert P. and M.-C. Hellmann, 1984**, *Amathonte I. Testimonia I.*, Etudes Chypristes IV, Éditions Recherché sur les Civilisations, Paris
- Bagnall S.R., 1976**, *The administration of the Ptolemaic possessions outside Egypt*, Columbia Studies in the Classical Tradition 4, Leiden
- Baika K., 2005**, "Sounion shipsheds reconsidered" in H. Tzalas (ed.), *Tropis IX*. Proceedings of the 9th International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Ag. Napa, Cyprus 25-29 August 2005, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Athens (υπό έκδοση)
- Bailey D.M. 1969**, "The village Priest's Tomb at Aradippou in Cyprus", *The British Museum Quarterly* XXXIV.1-2, 36-58
- Balandier C., 1999**, "The city walls of Pafos. A rescue excavation on the western rampart", *RDAC*, 243-250
- Balandier C., 2000**, "The defensive organization of Cyprus at the time of the City-Kingdoms (8th Century BC to the End of the 4h Century BC)", *RDAC*, 169-84
- Balandier C., 2002**, "The defensive network of Cyprus at the Hellenistic period and during the first centuries of the Roman Empire (3rd c. B.C. - 3rd c. A.D.) ", *RDAC*, 323-338
- Bartoloni P., 2001**, "Ships and navigation" in S. Moscati (ed.), *The Phoenicians*, I B Tauris & Co Ltd, London-New York, 84-91
- Basch L., 1987**, *Le musée imaginaire de la marine antique*, Institut pour la Préservation de la Tradition Nautique, Athènes
- Basch L., 2005**, "Cultic ceremony on board of a merchantman of the Archaic Cypriot Period" in H. Tzalas (ed.), *Tropis IX*. Proceedings of the 9th International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Ag. Napa, Cyprus 25-29 August 2005, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Athens (υπό έκδοση)
- Basch L. and M. Artzy 1985**, "Ship graffiti at Kition" in V. Karageorghis and M. Demas 1985, *Excavations at Kition* V.1, Department of Antiquities of Cyprus, Nicosia, 322-336

- Bass G.F., 1998**, "Sailing between the Aegean and the Orient in the second millennium BC" in E.H. Cline and D. Harris-Cline (eds.), *The Aegean and the Orient in the Second Millennium*. Proceedings of the 50th Anniversary Symposium, Cincinnati, 18-20 April 1997, Liège-Austin, 183-191
- Bass G.F., 2001**, "Evidence from the Uluburun shipwreck for Cypriot trade with the Aegean and beyond" in L. Bonfante and V. Karageorghis (eds.), *Italy and Cyprus in Antiquity, 1500-450 BCE*, Nicosia 2001, Nicosia, 13-60
- Bekker-Nielsen T., 2000**, "The foundation of Nea Paphos" in S. Isager and I. Nielsen (eds.), *Proceedings of the Danish Institute at Athens III*, The Danish Institute, Athens, 195-207
- Bekker-Nielsen T., 2001**, "The ancient road between Amathus and Tamassos", *RDAC*, 247-254
- Bekker-Nielsen T., 2004**, *The roads of ancient Cyprus*, Museum Tusulanum Press, University of Copenhagen, Copenhagen
- Bengtson H., 1969**, *Griechische Geschichte* (4^η εκδ.), (ελλ. μτφρ. Α. Γαβριλῆς, 1991, *Ιστορία της αρχαίας Ελλάδος*, Μέλισσα, Αθήνα)
- Blackman D.J., 1968**, "The ship-sheds" in J. Morrison and R. Williams, *Greek oared ships 900-322 BC*, Cambridge, 184-192
- Blackman D.J., 1971**, "Evidence of sea level change in ancient harbours and coastal installations" in D.J. Blackman (ed.), *Proceedings of the twenty-third symposium of the Colston Research Society*, Bristol 4-8 April 1971, Colston Papers XXIII, 115-137
- Blackman D.J., 1973**, "The harbour of Phaselis", *IJNA* 2, 355-364
- Blackman D.J., 1982**, "Ancient harbours in the Mediterranean" Parts 1 and 2, *IJNA* 11.2-3, 79-104, 185-211
- Blackman D.J., 1999**, "Double shipsheds?" in H. Tzalas (ed.), *Tropis V. Proceedings of the 5th International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Nauplia 26-28 August 1993*, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Athens, 65-78
- Blue L., 1997**, "Cyprus and Cilicia: the typology and palaeogeography of second millennium harbors" in S. Swiny, et al., (eds.), *Res Maritimae. Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity, Proceedings of the 2nd International Symposium "Cities on the Sea", Nicosia 18-22 Oct. 1994*, (CAARI Monograph Series 1), Scholars Press, Atlanta, 31-43
- Bouzek J., 1988**, "Preliminary prospecting on the site of Akrotiri (Knidos)", *RDAC* II, 71-75
- Bundbury E.H., 1883**, *A history of ancient geography I*, J. Murray, London, 384-388
- Boardman J., 1968**, "A Chian phiale mesomphalos from Marion", *RDAC*, 12-15
- Callot O., 1995**, "Les hangars du port de Kition (Ve-IVe s. av. J.-C.). Description architecturale", *Dossiers d'Archéologie* 205, 61
- Callot O., 1997**, "Les hangars du port de Kition (Ve-IVe s. av. J.C.)" in S. Swiny, et al., (eds.), *Res Maritimae. Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity, Proceedings of the 2nd International Symposium "Cities on the Sea", Nicosia 18-22 Oct. 1994*, (CAARI Monograph Series 1), Scholars Press, Atlanta, 71-81

- Casson L., 1971**, *Ships and seamanship in the ancient world*, Princeton University Press, Princeton
- Casson L., 1991**, *The ancient mariners. Seafarers and sea fighters of the Mediterranean in Ancient Times*, Princeton University Press, Princeton
- Casson L., 1994**, *Ships and seafaring in Ancient Times*, British Museum Press, London
- Catling H.W., 1962**, "Patterns of settlement in Bronze Age Cyprus", *OpAth* IV, 129-163
- Cesnola L.P., 1877**, *Cyprus, its ancient cities, tombs and temples*, London
- Childs W.P., 1988**, "First preliminary report on the excavations at Polis Chrysochous by Princeton University", *RDAC*, 121-130
- Childs W.P., 1994**, "The stone sculpture of Marion: A preliminary assessment" in F. Vandenaabeele and R. Laffineur (eds), *Cypriote stone sculpture: Proceedings of the second international conference of Cypriote studies, Brussels-Liège, 17-19 May, 1993*, Brussels-Liège, Leventis Foundation, Frije Universiteit Brussel-Université de Liège, 107-115
- Childs W.P., 1997**, "The Iron Age kingdom of Marion", *BASOR* 308, 38-48
- Childs W.P., 1999**, "Princeton excavations at Polis tis Chrysochous, 1994-1997. Interim Report", *RDAC*, 223-236
- Christou D., 1996**, *Kourion: Its monuments and local museum*, Filokypros, Nicosia
- Christou D., 1997**, "Some brief thoughts on the ancient harbor of Kourion" in R. Swiny et al., (eds.), *Res Maritimae – Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity, Proceedings of the 2nd International Symposium "Cities on the Sea", Nicosia 18-22 Oct. 1994*, CAARI Monograph Series, v. 1, Scholars Press, Atlanta, 371-372
- Cobham C.D., 1908**, *Excerpta Cypria. Materials for a History of Cyprus*, Cambridge University Press, Cambridge (Kraus Reprint CO, New York, 1969)
- Coldstream J.N., 1979**, "Early Greek visitors to Cyprus and the Eastern Mediterranean" in V. Tatton-Brown (ed.) *Cyprus B.C.: 7000 years of history*, British Museum, London,
- Coldstream J.N., 1988**, "Early Greek pottery in Tyre and Cyprus: some preliminary comparisons", *RDAC* 2, 35-44
- Collombier A.-M., 1987**, "Modifications des lignes de rivage et ports antiques de Chypre: état de la question" in P. Troussset (ed.) *Déplacements de lignes de rivage en Méditerranée d'après les données de l'archéologie*, Paris, 159-192
- Collombier A.-M., 1988**, "Harbour or harbours of Kition on southern coastal Cyprus" in A. Raban (ed.), *Archaeology of Coastal Changes, Proceedings of the First International Symposium "Cities on the Sea – Past and Present", Haifa, 1986*, British Archaeological Reports. International Series 404, Oxford, 35-46
- Daszewski W.A., 1981**, "Port główny i przystanie pomocnicze w Nea Paphos w swietle obserwacji podwodnych", *Meander* 6, 327-336 (engl. transl. by J.R. Leonard (ed.) *The main harbour and auxiliary anchorages of Nea Paphos, in light of underwater observations*, CAARI Library)

- Daszewski W.A., 1985**, "Researches at Nea Paphos 1965-1984" in V. Karageorghis (ed.), *Archaeology in Cyprus 1960-1985*, A. G. Leventis Foundation, Nicosia, 277-291
- Daszewski W.A., 1987**, "Remarks on the early history of Nea Paphos", *RDAC*, 171-175
- Daszewski W.A., και Δ. Μιχαηλίδης, 1989**, *Οδηγός ψηφιδωτών Πάφου*, Πολιτιστικό Ίδρυμα Τράπεζας Κύπρου, Λευκωσία
- Des Gagniers J., 1972**, "Soloï. Fouilles de L' Universit Laval, Quebec" στο Β. Καραγιώργης και Α. Χριστοδούλου, *Πρακτικά του Α' Διεθνούς Κυπρολογικού Συνεδρίου, Λευκωσία 14-19 Απρ. 1969*, Λευκωσία, 41-49
- Des Gagniers J., 1985**, *Soloï : Dix campagnes de fouilles (1964-1974)* I., L' Universit Laval, Sainte-Foy
- Des Gagniers J., et al., 1967**, "Trois campagnes de fouilles à Soloï", *RDAC*, 50-58
- Deshayes J., 1963**, *La nécropole de Ktima*
- Droysen J.G., 1877-78**, *Geshichte Alexanders des Grossen II και Geshichte der Diadochen III* (μτφρ. Ρ. Αποστολίδη, 1993, Ελευθεροτυπία, Αθήνα)
- Empereur J.-Y., 1985**, "Le port d'Amathonte", *BCH* 109, 984-989
- Empereur J.-Y., 1995**, "Le port Hellénistique d' Amathonte" in V. Karageorghis and D. Michaelides (eds.), *Cyprus and the Sea, Proceedings of the International Symposium organized by the University of Cyprus and Cyprus Ports Authority, Nicosia 25-26 Nov. 1993*, Nicosia, 131-138
- Empereur J.-Y. and C. Verlinden, 1986α**, "Le port antique d' Amathonte à Chypre", *Archéologia* 215 (1986), 32-37
- Empereur J.-Y. and C. Verlinden, 1986β**, "Le port d'Amathonte", *BCH* 110, 899-907
- Empereur J.-Y. and C. Verlinden, 1987α**, "Le port d' Amathonte", *BCH* 111, 755-759
- Empereur J.-Y. and C. Verlinden, 1987β**, "The underwater excavation at the Ancient port of Amathus in Cyprus", *IJNA* 16.1, 7-18
- Engel W., 1841**, *Kypros. Eine Monographie*, G. Reimer, Berlin
- Envig O.T., 1984**, "Underwater activities and the situation at Cape Kiti, Cyprus", *OpAth* IX, 181-186
- Envig O.T. and P. Åström, 1975**, *Hala Sultan Tekke II: The Cape Kiti survey, an underwater survey*, (SIMA 45.2), Göteborg
- Fejfer J. (ed.), 1994**, *Ancient Akamas. Settlement and environment I*, Aarhus University Press, Denmark
- Fejfer J. and H.E. Mathiesen, 1994**, "The site of Ayios Kononas" in J. Fejfer (ed.), *Ancient Akamas. Settlement and environment I*, Aarhus University Press, Denmark, 73-86
- Flemming N.C., 1974**, "Report of preliminary underwater investigations at Salamis Cyprus", *RDAC*, 163-174
- Flemming N.C., 1978**, "Holocene eustatic changes and coastal tectonics in the Northeast Mediterranean: Implications for models of crustal consumption", *Phil. Trans. of Royal Society*, A.289, 405-458

- Flemming N.C., 1980**, "Submerged ruins at Salamis, and the location of the harbor" in M. Yon (ed.), 1980, *Salamine de Chypre: Histoire et Archeologie*, (*Colloques Internationaux du CNRS* 578), CNRS, Paris, 49-50
- Flemming N.C. and C.O. Webb, 1986**, "Tectonic and eustatic coastal changes during the last 10.000 years derived from archaeological data" in A. Ozer and C. Vita-Finzi (eds.), *Dating Mediterranean shorelines*, (*Zeitschrift für Geomorphologie*, Suppl. 62), Gebroder Borntraeger, Stuttgart, 1-29
- Flemming N.C. et al., 1971**, "Arhaeological evidence for eustatic and tectonic components of relative sea level change in the south Aegean" in D.J. Blackman (ed.), *Proceedings of the twenty-third symposium of the Colston Research Society, Bristol 4-8 April 1971*, (*Colston Papers XXIII*), 1-66
- Flinn W.H., 1924**, *A brief survey of its history and development*, W.J. Archer, Government Printer, Nicosia
- Frost H., 1971**, "Anchors, the potsherds of marine archaeology: on the recording of pierced stones from the Mediterranean" in D. J. Blackman (ed.), *Proceedings of the twenty-third symposium of the Colston Research Society, Bristol, April 4-8, 1971*, (*Colston Papers XXIII*), 397-409
- Frost H., 1972**, "Ancient harbors and anchorages in the Eastern Mediterranean" in *Underwater archaeology: A nascent discipline*, UNESCO. Paris, 95-114
- Frost H., 1973**, "The offshore island harbour at Sidon and other Phoenician sites in the light of new dating evidence", *IJNA* 2, 75-94
- Frost H., 1985**, "The Kition anchors" in V. Karageorghis and M. Demas 1985, *Excavations at Kition V.1*, Department of Antiquities of Cyprus, Nicosia, 281-321
- Frost H., 1995**, "Harbours and protoharbours. Early Levantine engineering" in V. Karageorghis and D. Michaelides (eds.), *Cyprus and the Sea, Proceedings of the International Symposium organized by the University of Cyprus and Cyprus Ports Authority, Nicosia 25-26 Nov. 1993*, Nicosia, 1-22
- Georgiou H., 1997**, "Seafaring, trade routes, and the emergence of the Bronze Age: Urban centers in the East" in S. Swiny, et al., (eds.), *Res Maritimae. Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity, Proceedings of the 2nd International Symposium "Cities on the Sea", Nicosia 18-22 Oct. 1994*, (*CAARI Monograph Series* 1), Scholars Press, Atlanta, 117-124
- Gesche H., 1974**, "Nicokles von Paphos und Nikokreon von Salamis", *Chiron* 4, 103-125
- Giangrande C., et al., 1987**, "Cyprus underwater survey, 1983-1984", *RDAC*, 185-197
- Gifford J.A., 1985**, "Post-Bronze Age coastal changes in the vicinity of Kition", Appendix IV in V. Karageorghis and M. Demas (eds.), *Excavations at Kition V. The Pre-Phoenician Levels Areas I* Part I, Nicosia, 375-87
- Gould R.A., 2000**, *Archaeology and the social history of ships*, Cambridge University Press, Campridge
- Green J.N., 1973**, "An underwater archaeological survey of Cape Andreas, Cyprus; 1969-1970: a preliminary report" in D.J. Blackman (ed.), *Marine Archaeology*, London, 141-178

- Green J.N., et al., 1970**, *The Research Laboratory for Archaeology Cape Andreas expedition 1969*, Oxford
- Gunnis R., 1936**, *Historic Cyprus*, K. Rustem and Brother, Nicosia (1973 επανέκδοση)
- Hadjidaki E., 1988**, "Preliminary report of excavation at the harbour of Phalasarna in West Crete", *AJA* 92, 463-79
- Hadjidaki E., 1996**, "The Hellenistic harbour of Phalasarna in western Crete. A comparison with the Hellenistic harbour of Sraton's Tower" in A. Raban and K.G. Holum (eds.), *Caesarea Maritima: Retrospective after two millennia*, 53-64
- Hadjidaki E., 1997**, "The Classical shipwreck at Alonnesos" in R. Swiny, et al., (eds.), *Res Maritimae – Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity, Proceedings of the 2nd International Symposium "Cities on the Sea", Nicosia 18-22 Oct. 1994*, (CAARI Monograph Series 1), Scholars Press, Atlanta, 125-134
- Hadjisavvas S., 1992**, *Olive oil processing in Cyprus. From the Bronze Age to the Byzantine Period*, (SIMA 99), Nicosia
- Hadjisavvas S., 1995**, "Cyprus and the Sea. The Archaic and Classical Periods" in V. Karageorghis and D. Michaelides (eds.), *Cyprus and the Sea, Proceedings of the International Symposium organized by the University of Cyprus and Cyprus Ports Authority, Nicosia 25-26 Nov. 1993*, Nicosia, 89-98
- Haslam D. W., 1976**, *Mediterranean pilot, Vol. 5: The coasts of Libya, Egypt, Syria, Lebanon and Israel; The Southern Coast of Turkey and the island of Cyprus*, Royal Navy, Taunton (6th ed.)
- Hauben H., 1987**, "Cyprus and the Ptolemaic navy", *RDAC*, 213-226
- Heywood H. C., 1982**, "The archaeological remains of the Akrotiri Peninsula" in H. W. Swiny (ed.), *An Archaeological Guide to the Ancient Kourion Area and the Akrotiri Peninsula*, Department of Antiquities, Nicosia, 162-75
- Hill G., 1940**, *A history of Cyprus*, v. 1, The University Press, Cambridge
- Hogarth D.G., 1889**, *Devia Cypria*, Oxford
- Hohlfelder R., 1992**, "The Paphos Ancient harbour explorations, 1991", *RDAC*, 255-256
- Hohlfelder R., 1995**, "Ancient Paphos beneath the sea" in V. Karageorghis and D. Michaelides (eds.), *Cyprus and the Sea, Proceedings of the International Symposium organized by the University of Cyprus and Cyprus Ports Authority, Nicosia 25-26 Nov. 1993*, Nicosia, 191-210
- Hohlfelder R. and R.J. Leonard 1994**, "Underwater explorations at Paphos, Cyprus: The 1991 preliminary survey", *ASOR* 51, 45-62
- Howitt-Marshall D. and J. Leidwanger, 2005**, "The maritime face of southwest Cyprus : recent investigations and future potential" in H. Tzalas (ed.), *Tropis IX. Proceedings of the 9th International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Ag. Napa, Cyprus 25-29 August 2005*, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Athens (υπό έκδοση)
- Hurst H., 1979**, "Excavations at Carthage. Forth interim report", *AntJ* 59.1, 19-49

- Iacovou M., 2002**, "From ten to naught. Formation, consolidation and abolition of Cyprus' Iron Age polities", *Cahier du Centre Études Chypriotes* 32, Paris, 73-87
- Iacovou M., 2004**, "Mapping the ancient kingdoms of Cyprus. Cartography and Classical Scholarship during the Enlightenment" in G. Tolia and D. Loupis (eds.), *Eastern Mediterranean Cartographies*, Institute for Neohellenic Research National Hellenic Research Foundation, τετράδια εργασίας 25/26, Athens, 263-285
- Iacovou M., 2006**, "'Greeks', 'Phoenicians' and 'Eteocypriots'. Ethnic identities in the Cypriote Kingdoms" in J. Chrysostomides and C. Dendrinos (eds.) *"Sweet Land...". Lectures on the history and culture of Cyprus*, Porphyrogenitus, Camberley, 27-59
- Inscriptiones Graecae, 1913**, Dittenberger W. (ed.), Berlin (2nd ed.)
- Jacoby H., 1957**, *Die Fragmente der griechischen Historiker*, Leiden
- Karageorghis V., 1964**, *Sculptures from Salamis I*, Department of Antiquities of Cyprus, Nicosia
- Karageorghis V., 1967-1978**, *Excavations in the necropolis of Salamis I-IV*, Department of Antiquities of Cyprus, Nicosia
- Karageorghis V., 1969**, *Salamis in Cyprus. Homeric Hellenistic and Roman*, Thames and Hudson, London
- Karageorghis V., 1973**, "Contribution to the early history of Soloi in Cyprus" *AAA*, VI.1, 145-149
- Karageorghis V., 1974-2003**, *Excavations at Kition I-VI*, Department of Antiquities of Cyprus, Nicosia (vol. V, 1985 with M. Demas)
- Karageorghis V., 1976**, *Kition. Mycenaean and environment discoveries in Cyprus*, Thames and Hudson, London
- Karageorghis V., 1982**, *Cyprus, from the Stone Age to the Romans*, Thames and Hudson, London
- Karageorghis V. and C. Vermule, 1966**, *Sculptures from Salamis II*, Department of Antiquities of Cyprus, Nicosia
- Kenny A.E.J., 1947**, "The ancient docks on the promontory of Sounion", *BSA* 42, London, 194-200
- Kition-Bamboula I-IV, 1982-1993**, Éditions Recherche sur les Civilisations, Paris
- Knoblauch P., 1977**, "Die Hafenanlagen der Stadt Ägina", *ΑΔ* 27.A, 50-85
- Koldewey R., 1890**, *Die antiken Baureste der Insel Lesbos*, Berlin
- Kozelj T. And M. Wurch-Kozelj, 2003**, "Αρχαίοι λιμένες στην Ελλάδα και Κύπρο" στο *Τρίτο Πανελλήνιο Συνέδριο Λιμενικών Έργων, Αθήνα, 24-27 Νοεμβρίου 2003*, Εργαστήριο Λιμενικών Έργων Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, Αθήνα, 337-351
- Kraft J.C., et al., 1985**, "Geological studies of coastal change applied to archaeological settings" in G. Rapp, J. and J.A. Gifford (eds.) *Archaeological Geology*, London, 57-84
- Leatham J. and S. Hood, 1959**, "Submarine exploration in Crete. 1955", *BSA* 53-54, 263-280

- Lehmann-Hartleben K., 1923**, *Die Antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres* (Klio Beiheft 14), Leipzig (επανεκδόση 1963)
- Leidwanger J., 2004**, “Episkopi Bay Survey, Cyprus, 2003”, Ina *Quarterly* 31.2, 17-27.
- Leidwanger J., 2005α**, “Episkopi Bay Survey, Cyprus, 2004”, Ina *Quarterly* 32.1, 9-14.
- Leidwanger J., 2005β**, “The underwater Survey at Episkopi Bay: A Preliminary Report on the 2004 Season” *RDAC*, 269-277
- Leonard R.J., 1994**, “The anchorage at Kioni” in J. Fejfer (ed.), *Ancient Akamas. Settlement and Environment I*, Aarhus University Press, Denmark, 133-152
- Leonard R.J., 1995**, “Evidence for Roman ports, harbours and anchorages in Cyprus” in V. Karageorghis and D. Michaelides (eds.), *Cyprus and the Sea, Proceedings of the International Symposium organized by the University of Cyprus and Cyprus Ports Authority, Nicosia 25-26 Nov. 1993*, Nicosia, 228-246
- Leonard R.J., 1997**, “Harbor terminology in Roman Periploi” in R. Swiny, et al., (eds.), *Res Maritimae – Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity, Proceedings of the 2nd International Symposium “Cities on the Sea”, Nicosia 18-22 Oct. 1994*, (CAARI Monograph Series 1), Scholars Press, Atlanta, 163-200
- Leonard R.J., 1998**, “The Paphos “Lighthouse Block” reconsidered”, *RDAC*, 159-160
- Leonard R.J., 2005**, *Roman Cyprus: Harbors, hinterlands and “hidden powers”*, SUNY-Buffalo (Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή)
- Leonard R.J. and R. Hohlfelder, 1993**, “Paphos harbour, past and present: the 1991-1992 underwater survey”, *RDAC*, 365-379
- Leonard R.J. and S. Demesticha, 2003**, “Fundamental links in the economic chain: local ports and international trade in Roman and Early Cristian Cyprus” in J. Eiring and J. Lund, *Transport amphorae and trade in the Eastern Mediterranean, Monographs of the Danish Institute at Athens* 5, 189-202
- Leonard R.J., et al., 1998**, “Geoarchaeological investigations in Paphos harbour, 1996”, *RDAC*, 141-157
- Lionel C., 1971**, *Ships and seamanship in the ancient world*, Princeton University Press, Princeton (3rd ed. 1973)
- Liphschitz N., 2005**, “Dendroarchaeology of sunken shipwrecks along the coasts of Israel: Timber used during antiquity, possible construction site and navigation route” in H. Tzalas, *Tropis IX. Proceedings of the 9th International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Ag. Napa, Cyprus 25-29 August 2005*, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Athens (υπό έκδοση)
- Lovén P., 2005**, “The ancient Zea harbour – the double shipsheds” in *Tropis IX. Proceedings of the 9th International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Ag. Napa, Cyprus 25-29 August 2005*, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Athens (υπό έκδοση)
- Maier F.G., 1995**, “Paphos in the history of Cyprus” στο *Κύπρος. Από την Προϊστορία στους Νεώτερους Χρόνους*, Πολιτιστικό Ίδρυμα Τραπεζής Κύπρου, Λευκωσία, 71-87
- Maier F.G., 2004**, *Guide to Palaipaphos (Kouklia)*, Bank of Cyprus Cultural Foundation, Nicosia

- Maier F.G., χ.χ.**, *A brief history and description of Old Paphos – Kouklia* (μτφρ. Δ. Χρίστου, *Περίληπτική ιστορία και περιγραφή της Παλαιπάφου (Κούκλια)*, Τμήμα Αρχαιοτήτων Κύπρου, Λευκωσία
- Maier F.G. and M.-L. v. Wartburg, 1985**, “Reconstructioning history from the earth 2800 B.C. – 1600 A.D.: Excavating at Palaepaphos (1966-1984)” in V. Karageorghis (ed.), *Archaeology in Cyprus 1960-1985*, A. G. Leventis Foundation, Nicosia, 142-172
- Maier F.G. and V. Karageorghis, 1984**, *Paphos. History and archaeology*, A.G. Leventis Foundation, Nicosia
- Markides M., 1915**, “Excavations at Lampousa”, *ARDA*, 11-12
- Masson O., 1983**, Les inscriptions chypriotes syllabiques. Recueil critique et commenté, Études Chypriotes 1, Éditions de Boccard, Paris
- Matzourani E.K. and A.J. Theodorou, 1991**, “An attempt to delineate the sea-routes between Crete and Cyprus during the Bronze Age” in V. Karageorghis, *Proceedings of the International Symposium: The civilizations of the Aegean and their diffusion in Cyprus and the Eastern Mediterranean, 2000-600 B.C.*, Pierides Foundation, Larnaca, 38-53
- Mayer K., χ.χ.**, *Diodorus Siculus* in: [<http://mywebpages.comcast.net/pythian/writings/diodorus.html>] (1-2-2006)
- Mitford T.B., 1960**, “Unpublished syllabic inscriptions of the Cyprus Museum”, *Ob.Ath.* 3, 177-210
- Mitford T.B., 1961**, “Further contibution to the epigraphy of Cyprus”, *AJA* 65, 93-99.
- Mitford T.B., 1961α**, “The Hellenistic inscriptions of old Paphos”, *BSA* 56, 1-41
- Mitford T.B., 1971**, *The inscriptions of Kourion*, American Philosophical Society, Philadelphia
- Mitford T.B., 1980**, “Roman Cyprus”, H. Temporini Aufstieg und Niedergang der Romischen Welt, II.7.2, 1285-1384.
- Młynarczyk J., 1990**, *Nea Paphos in the Hellenistic Period*, «Nea Paphos III (Polish Excavations)», Éditions Géologiques, Varsovie
- Morhange C., et al., 1999**, “3000 ans de modifications des environnements littoraux à Kition-Bamboula”, *Quaternaire* 10.2-3, 133-49.
- Morhange C., et al., 2000**, “Recent holocene paleo-environmental evolution and coastline changes of Kition, Larnaca, Cyprus, Mediterranean Sea”, *Marine Geology* 170, 205-230
- Morris C.E. and A.A.D. Peatfield, 1987**, “Pottery from the Cyprus Underwater Survey, 1983”, *RDAC*, 199-212
- Morrison J. and R. Williams, 1968**, *Greek oared ships 900-322 BC*, Cambridge
- Murray W.M., 1987**, “Do modern winds equal ancient winds?”, *Mediterranean Historical Review* 2, 139-167
- Murray W.M., 1995**, “Ancient sailing winds in the Eastern Mediterranean: The case for Cyprus” in V. Karageorghis and D. Michaelides (eds.), *Cyprus and the Sea, Proceedings of the International Symposium organized by the University of Cyprus and Cyprus Ports Authority, Nicosia 25-26 Nov. 1993*, Nicosia, 23-32

- Myres J. L., 1945**, "Excavations in Cyprus 1913", *BSA* 41 (1940-45), 71-8
- Nicolaou I., 1986**, "Cypriots in the East and West. Foreigners in Cyprus (Archaic to Roman Period)" in V. Karageorghis, *Acts of the International Symposium "Cyprus Between Orient and Occident", Nicosia 1985*, Department of Antiquities of Cyprus, Nicosia, 423-438
- Nicolaou K., 1966**, "The topography of Nea Paphos", *Mélanges Offerts à KI Michalowski*, M.-L. Bernhard, Warsaw, 561-601
- Nicolaou K., 1976α**, *The historical topography of Kition*, (SIMA 43), Göteborg
- Nicolaou K., 1976β**, Λήμματα για κυπριακές θέσεις στο Stillwell R. (ed.), *The Princeton Encyclopedia of Classical Sites*, Princeton University Press, Princeton
[<http://licarus.umkc.edu/sandbox/perseus/pecs/index.html>]
- Nicolaou K. and A. Flinder, 1976**, "Ancient fish-tanks at Lapithos, Cyprus", *The International Journal of Nautical Archaeology*, Academic Press for Council for Nautical Archaeology, London, 13-141
- Ohnefalsch-Richter M., 1893**, *Kypros, die Bibel und Homer*, London
- Paris J., 1916**, "Contributions à l'étude des portes antiques du monde grec II – Les établissements maritimes de Delos", *BCH* 76, 5-73
- Parker A.J., 1992**, *Ancient shipwrecks of the Mediterranean and the Roman provinces*, (BAR 580)
- Phaneuf B.A, et al., 2001**, "Special report: Deepest wreck", *Archaeology* 54.2
- Philipson-Lambrou C., 1996**, "The reliability of ships' iconography: The Thera miniature marine fresco as an example" in H. Tzalas (ed.), *Tropis IV. Proceedings of the 4th International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Athens 28-31 August 1991*, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Athens, 351-365
- Pirazzoli P.A. et al., 1992**, "Historical environmental changes at Phalasarna harbour, West Crete", *Geoarchaeology*, 7.4, 371-392
- Pococke R., 1745**, *Description of the East and Some other Countries*, (*Excerpta Cyprica* II.1), 253-254
- Pouilloux J., 1985**, "Les inconnues de Salamine" in V. Karageorghis, *Archaeology in Cyprus 1960-1985*, A.G. Leventis Foundation, Nicosia, 198-201
- Pouilloux J., 1988**, "Etrangers a Kition et Kitiens a l'étranger" *RDAC*, 95-99
- Pulac C., 1997**, "The Uluburun shipwreck" in R. Swiny, et al., (eds.), *Res Maritimae – Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity, Proceedings of the 2nd International Symposium "Cities on the Sea", Nicosia 18-22 Oct. 1994*, (CAARI Monograph Series 1), Scholars Press, Atlanta, 233-262
- Queyrel F., 1987**, "Aphrodite et les Marins" in H. Tzalas (ed.), *Tropis II. Proceedings of the 2nd International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Delphi 27-29 August 1987*, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Athens, 283-285
- Raban A., 1985**, "The ancient harbours of Israel in Biblical Times" in A. Raban (ed.) *Harbour Archaeology*, (BAR 257), 27-30
- Raban A., 1991**, "The port city of Akko in the MBII, *Michmanim* 5, 17-34

- Raban A., 1995**, "The Heritage of Ancient Harbour Engineering in Cyprus and the Levant" in V. Karageorghis and D. Michaelides (eds.), *Cyprus and the Sea, Proceedings of the International Symposium organized by the University of Cyprus and Cyprus Ports Authority, Nicosia 25-26 Nov. 1993*, Nicosia, 139-190
- Rao S.R., 1965**, "Shipping and maritime trade of the Indus people", *Expedition* 7.3, 30-37
- Reed S.M., 2003**, *Maritime traders in the ancient Greek world*, Cambridge University Press, Cambridge
- Reyes A.T., 1994**, *Archaic Cyprus*, Clarendon Press, Oxford
- Rothaus R., 1995**, "Lechaeon, western port of Corinth", *OJA* 14, 293-306
- Rupp D.W., 1981**, "Canadian Palaepaphos Survey Project: preliminary report of the 1979 season", *RDAC*, 251-268.
- Rupp D.W., 1987**, "Vive le roi: The emergence of the state in Iron Age Cyprus" in D.W. Rupp (ed.), *Western Cyprus connections. An archaeological symposium held at Brock University, St. Catharines, Ontario, Canada, March 21-22, 1986, (SIMA 77)*, Göteborg, 147-168
- Salamine de Chypre I-XV, 1969-1998***, Éditions de Boccard, Paris
- Schaeffer C.F.A., 1952**, *Enkomi-Alasia, Nouvelles missions en Chypre, 1946-1950*, Paris, 102-103
- Schäfer J., 1991**, "Amnisos. Harbour-town of Minos?", *Aegaeum* 7, 111-116
- Schläger et al., 1981**, "Phaselis. Beiträge zur Topographie und Geschichte der Stadt und ihrer Häfen", *Istanbuler Mitteilungen*, Beiheft 24
- Serwint N., 1991**, "The terracotta sculpture from Marion" in *Cypriote terracottae: Proceedings of the first international conference of Cypriot studies, Brussels-Liège-Amsterdam 29 May – 1 June 1989*, Brussels-Liège, 213-219
- Serwint N., 1993**, "An Aphrodite and Eros statuette from ancient Marion", *RDAC*, 207-222
- Shaw J., 1972**, "Greek and Roman harbour works" in G.F. Bass (ed.), *A history of seafaring based on underwater archaeology*, Thames and Hudson, 87-112
- Simossi A., 1988**, "Underwater excavation research in the ancient harbor of Samos: September – October 1988", *IJNA* 20.4, 281-298
- Smith J.S., 1997**, "Preliminary comments on a rural Cyrpo-Archaic sanctuary in Polis-Peristeries", *BASOR* 308, 77-98
- Smith W. (ed.), 1861**, *Dictionary of Greek and Roman Biography and Mythology* III, Walton and Maberly, London
- Soren D. and J. James, 1988**, *Kourion. The search for a lost Roman city*, Anchor Press, New York
- Steinhauer G., 1996**, "La découverte de l'arsenal de Philon" in H. Tzalas (ed.), *Tropis IV. Proceedings of the 4th International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Athens 28-31 August 1991*, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Athens, 471-480

- Stylianou A. and G. Stylianou**, 1980, *The history of the cartography of Cyprus*, Publications of the Cyprus Research Center VIII, Nicosia
- Swiny H. W. (ed.)**, 1982, *An archaeological guide to the ancient Kourion area and the Akrotiri peninsula*, Department of Antiquities, Nicosia
- Sylloge Inscriptiorum Graecarum**, 1924, Dittenberger W. (ed.), Leibzig (3rd ed.)
- Taylor du Plat J.**, 1980, "Excavations at Ayios Philon, the ancient Carpasia. Part I: The Classical to Roman Periods", *RDAC*, 152-211
- Taylor du Plat J. and A. H. S. Megaw**, 1981, "Excavations at Ayios Philon, the ancient Carpasia. Part II: The Early Christian Buildings", *RDAC*, 209-50.
- Theodoulou T.**, 2005, "Looking for the harbour of the Classical kingdom of Marion" in H. Tzalas (ed.), *Tropis IX. Proceedings of the 9th International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Ag. Napa, Cyprus 25-29 August 2005*, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Athens (υπό έκδοση)
- Theodoulou T. and K. Memos**, 2006, "A database of ancient Greek harbours" in A.N. Aggelakis and D. Koutsoyannis, *1st International symposium on water and wastewater technologies in ancient civilizations, Heracleion, Crete, 28-30 Oct. 2006*, Heracleion, 685-691
- Tischendorf C.**, 1851, "Περίοδοι και μαρτύριον του αγίου Βαρνάβα του Αποστόλου", *Acta Apostolorum Apocrypha*, Avenarius et Mendelssohn, Lipsiae
- Tzalas H.**, 1987, "Kyrenia II in the fresco of Pedoula church, Cyprus. A comparison with ancient ship iconography" in H. Tzalas (ed.), *Tropis II. Proceedings of the 2nd International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Delphi 27-29 August 1987*, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Athens, 323-327
- Tzalas H.**, 1996, "Problems in dating a new Cypriot ship model" in H. Tzalas (ed.), *Tropis IV. Proceedings of the 4th International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Athens 28-31 August 1991*, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Athens, 507-518
- Wachsmann S.**, 1998, *Seagoing ships and seamanship in the Bronze Age Levant*, Chatham Publishing, London
- Westerberg K.**, 1983, *Cypriote ships from the Bronze Age to c. 500 BC*, Paul Åströms Förlag, Gothenburg
- Westholm A.**, 1936, *The Temples of Soli*, SCE III
- Wilson V.**, 1969, "A Grave Relief from Marion", *RDAC*, 56-63
- Yon M.**, 1993α, "La Ville de Salamine. Feuilles Françaises 1964-74" *Kinyras. L' Archéologie Française de Chypre*, Maison de l'Orient, 133-158
- Yon M.**, 1993β, "Le port de guerre de Kition (Chypre)", *Dossiers d' Archéologie* 183, 40-1
- Yon M.**, 1994, *Κίτιον. Ανασκαφές στην πόλη και το λιμάνι (1976-1993)*, Μορφωτικό Ίδρυμα Τράπεζας Κύπρου, Λευκωσία, 15-18

- Yon M., 1995**, "Kition et la mer a l' epoque Classique et Hellénistic" in V. Karageorghis and D. Michaelides (eds.), *Cyprus and the Sea, Proceedings of the International Symposium organized by the University of Cyprus and Cyprus Ports Authority, Nicosia 25-26 Nov. 1993*, Nicosia, 119-130
- Yon M., 2000**, "Les hangars du port chyro-phinicien de Kition. Campagnes 1996-1998 (Mission Française de Kition-Bamboula)", *Syria* 77, 95-116
- Yon M. (ed.), 2004**, *Kition dans les textes: "testimonia" littéraires et épigraphiques et "corpus" des inscriptions*, Éditions Recherche sur les Civilisations, Paris
- Yon M. and M. Sznycer, 1991**, "Une inscription royale de Kition (Chypre)", *CRAI*, 791-823
- Yon M. and M. Sznycer, 1992**, "Phoenician victory trophy at Kition", *RDAC*, 157-65
- Yon M., et al., 1996**, "Neosoikoi in Kition, Cyprus" in H. Tzalas (ed.), *Tropis IV. Proceedings of the 4th International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Athens 28-31 August 1991*, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Athens, 597-603
- Αγγελόπουλος Η., 1898**, *Περί Πειραιώς και των λιμένων αυτού κατά τους αρχαίους χρόνους*, Αθήνα
- Δραγάσης Ι., 1885**, "Εκθεσις περι τῶν ἐν Πειραιεὶ ἀνασκαφῶν", *ΓΑΕ*, 64-68
- Δραγάσης Ι. και Η. Αγγελόπουλος, 1899**, "Περί των εν Πειραιεὶ ανασκαφῶν", *ΓΑΕ*, 37-41
- Θεοδούλου Θ., 2002**, "Λέχαιο. Το δυτικό λιμάνι της Κορίνθου", *Ενάλις* VI, Αθήνα, IENAE, 83-99
- Θεοδούλου Θ., 2002β**, Δελτία για τα λιμάνια της Πάφου, Κουρίου, Αμαθούντος, Κιτίου, Σαλαμίνας, Κερύνειας, Λαπήθου, Σόλων, Μαρίου και Λεχαίου στην ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Navis II*: [www2.rgzm.de/navis2/home/FramesGR.cfm]
- Θεοδούλου Θ., 2005-6**, Δελτία για τα λιμάνια του Κανθάρου, Ζέας, Μουνηχίας, Σουνίου, Σαλαμίνας, Ανθηδόνας, Άνδρου, όρμου Οτζιά Κέας, Θάσου, Μυτιλήνης, Σάμου, Λεχαίου, Κεγχρεών, Αιγείρας, Αλιέων, Μαρίου και Αμαθούντας στη δικτυακή βάση δεδομένων *Λιμενοσκόπιον*: [www.limenescope.ntua.gr]
- Θεοδούλου Θ. και Δ. Κουρκουμέλης, 2002**, «Το Ναυάγιο της Αντιδραγονέρας στα Κύθηρα (4^{ος} π.Χ. αιώνας)» στο Χ. Τζάλας (εκδ.) *Τρόπης VII.2, Πρακτικά του VII Συνεδρίου Αρχαίας Ναυπηγικής, Πεταλίδι Πύλου 26-29 Αυγ. 1999*, Ινστιτούτο Προστασίας Ναυτικής Παράδοσης, Αθήνα, 725-733
- Θρεψιάδης Ι. 1935**, «Άνασκαφικαί ἔρευναι ἐν Καστέλλα τοῦ Πειραιῶς», *ΓΑΕ*, 159-195
- Ιακώβου Γ.Ν. και Σ. Ζερβός, 2006**, "Λιμένας Λατσιοῦ: Σχεδιασμός, μελέτη σε φυσικό προσομοίωμα, κατασκευή και επιτόπια παρακολούθηση ενός νέου κυματοθραύστη με αναβαθμό" στο *Τέταρτο Πανελλήνιο Συνέδριο Λιμενικών Έργων, Αθήνα, 20-23 Νοεμβρίου 2006*, Εργαστήριο Λιμενικών Έργων Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, Αθήνα, 383-400
- Ιακώβου Μ., 1993**, Αμμόχωστος. Έγκωμη-Σαλαμίνα-Αμμόχωστος 16^{ος} αι. π.Χ. – 16^{ος} αι. μ.Χ., Πολιτιστική Εταιρεία Πανόραμα, Αθήνα
- Καραγιώργης Β., 1978**, *Αρχαία Κύπρος. Από τη Νεολιθική εποχή ως το τέλος της Ρωμαϊκής*, ΜΙΕΤ, Αθήνα

- Καραγιώργης Β., 1999**, *Ανασκάπτοντας τη Σαλαμίνα της Κύπρου 1952-1974*, Ίδρυμα Α.Γ. Λεβέντη, Αθήνα
- Κασσιανίδου Β., 2006**, “Κύπρος, το νησί του χαλκού. Από την εποχή του Χαλκού μέχρι και τη Ρωμαϊκή περίοδο” στο *Η Ιστορία των Ελλήνων. Κύπρος*, τ. 15, Δομή, Αθήνα, 90-113
- Κολώνας Λ., 1990**, “Ανασκαφή Οινιαδών. Τα νεώρια”, *Αρχαιογνωσία* 6, 153-158
- Κοντής Ι., 1978**, *Λέσβος και η μικρασιατική της περιοχή*, Αθηναϊκό Κέντρο Οικιστικής, Αθήνα
- Κουτρούμπας Δ.Γ., 1999**, “Σκύλακος του Καρυανδέως Περίπλους”, *Αρχαίοι Έλληνες Γεωγράφοι*, τ. Δ΄, Νέα Θέσις, Αθήνα, 90-229
- Κυπριανός Αρχιμανδρίτης, 1788**, *Ιστορία χρονολογική τῆς νήσου Κύπρου*, Βενετία, (Επνκδ. Παπαδόπουλος Θ. (εκδ.), 1971, *Κυπρολογική Βιβλιοθήκη* 1, Κέντρο Επιστημονικών Ερευνών Κύπρου, Λευκωσία)
- Λαζαρίδης Σ.Γ., 2004**, *Θεόδουλος Ν. Τουφεξής*, Πολιτιστικό Κέντρο Ομίλου Λαϊκής, Λευκωσία
- Λαζαρίδης Σ.Γ., 2005**, *Το μεγαλείο και η απλότητα της Κύπρου. Φωτογραφίες του Βαχάν Αβεντισσιάν 1925-1950*, Πολιτιστικό Κέντρο Ομίλου Λαϊκής, Λευκωσία
- Λάζος Χ.Δ., 1994**, “Σκύλαξ ο Καρυανδέυς”, *Ιστορία Εικονογραφημένη* 308, Πάπυρος, Αθήνα, 114-121
- Λάζος Χ.Δ., 1996**, *Ναυτική Τεχνολογία στην Αρχαία Ελλάδα*, Αίολος, Αθήνα
- Μαλέκος Α. (επιμ.), 1992**, *J.P. Foscolo*, Πολιτιστικό Κέντρο Λαϊκής Τράπεζας, Λευκωσία (2^η εκδ.)
- Μαραγκού Α., 1997**, *Τα Λιμάνια της Κύπρου*, Πολιτιστικό Κέντρο Λαϊκής Τράπεζας, Λευκωσία
- Μαραγκού Α., 1999**, “Η Σαλαμίνα πριν από τη Σαλαμίνα. Αναζητώντας το χαμένο χρόνο” στο Β. Καραγιώργης, *Ανασκάπτοντας τη Σαλαμίνα της Κύπρου 1952-1974*, Ίδρυμα Α.Γ. Λεβέντη, Αθήνα
- Ματζουράνη Ε., 2001**, *Η αρχαιολογία της Προϊστορικής Κύπρου*, Ινστιτούτο του Βιβλίου – Α. Καρδαμίτσα, Αθήνα
- Νικολάου Κ., 1964**, “Ανασκαφή τάφων εις Μάριον”, *RDAC*, 131-187
- Νικολάου Κ., 1966**, “Αρχαίοι λιμένες ἐν Κύπρῳ”, *Δελτίον Τμήματος Πολιτιστικής Αναπτύξεως Υπουργείου Παιδείας Κύπρου* 6-7, Λευκωσία, 95-99
- Ορλάνδος Α., 1958**, *Τά ὑλικά δομῆς τῶν ἀρχαίων Ελλήνων*, II, Αρχαιολογική Ἑταιρεία, Αθήναι
- Πανάγος Χ.Θ., 1968**, *Ο Πειραιεύς, Οικονομική και ιστορική έρευνα από των αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι του τέλους της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας*, Αθήνα (επανέκδ. Γ. Σταϊνχάουερ (εκδ.), Αθήνα 1995)
- Παπαδόπουλος Α., 2006**, “Ιστορική επισκόπηση του λιμενικού δυναμικού της Κύπρου” στο *Τέταρτο Πανελλήνιο Συνέδριο Λιμενικών Έργων*, Αθήνα, 20-23 Νοεμβρίου 2006, Εργαστήριο Λιμενικών Έργων Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, Αθήνα, 363-372
- Παπανικόλα-Μπακιριτζή Δ. και Μ. Ιακώβου (επιμ.), 1997**, *Βυζαντινή Μεσαιωνική Κύπρος. Βασίλισσα στην Ανατολή και Ρήγαινα στη Δύση*, Πολιτιστικό Ίδρυμα Τραπεζής Κύπρου, Λευκωσία
- Παπαχατζής Ν., 1974**, *Παυσανίου Ελλάδος Περιήγησις. Ἄπτικά*, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα

- Περισιάνης Ι.Κ., 1910**, *Γενική ιστορία τῆς νήσου Κύπρου ἀπὸ τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων μέχρι τῆς ἀγγλικῆς κατοχῆς*, Φωνή τῆς Κύπρου, Λευκωσία (ανατύπ. Θ. Παπαδόπουλος (εκδ.), Εκδόσεις Κ. Επιφανείου, 1995)
- Σακελλάριος Α.Α., 1890**, *Τὰ Κυπριακὰ Α'*, Αθήνα (επανεκδ. 1991, Πολιτιστικόν Ἴδρυμα Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', Λευκωσία)
- Σαλαμῖς. Οδηγός, 1973**, Τμήμα Αρχαιοτήτων Κύπρου, Λευκωσία
- Σπονδύλης Η., 1998**, "Ένα βυθισμένο λιμενικό έργο στον Οτζιά Κέας" στο L.G. Mendoni and A. Mazarakis-Ainian (eds.), *Kea-Kythnos: History and archaeology, Proceedings of an International Symposium, Kea-Kythnos 22-25 June 1994*, National Hellenic Research Foundation, Athens, 699-712
- Σπυριδάκης Κ., 1940**, "Μικραὶ συμβολαὶ εἰς τὴν ἱστορίαν τῆς Ἑλληνιστικῆς Κύπρου. Νικοκλῆς ὁ Πάφιος", *Κυπριακαὶ Σπουδαί Γ'* (1939), Λευκωσία, 1-11
- Σπυριδάκης Κ., 1942**, "Νικοκλῆς ἢ Νικοκρέων παρὰ Διοδώρω 20, 21", *Κυπριακαὶ Σπουδαί Ε'* (1941), Λευκωσία, xix-xx
- Σπυριδάκης Κ., 1956**, "Ὁ Στράβων καὶ ἡ Κύπρος", *Κυπριακαὶ Σπουδαί ΙΘ'* (1955), Λευκωσία, 1-21
- Σπυριδάκης Κ., 1963**, *Κύπριοι βασιλεῖς τοῦ 4ου αἰ. π.Χ. (411-311/10 π.Χ.)*, Εταιρεία Κυπριακῶν Σπουδῶν, Λευκωσία
- Στυλιανού Π., 2000**, "Τα αρχαία βασίλεια. Η' αἰών - 315 π.Χ." στο Θ. Παπαδόπουλος (εκδ.) *Ιστορία τῆς Κύπρου 2*, Ἴδρυμα Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', Λευκωσία, 466-618
- Τουμαζῆς Α., κ.ά., 2006**, "Νέο προτεινόμενο θεσμικό πλαίσιο κατασκευῆς θαλασσίων έργων στην Κυπριακή Δημοκρατία" στο *Τέταρτο Πανελλήνιο Συνέδριο Λιμενικῶν Ἔργων, Αθήνα, 20-23 Νοεμβρίου 2006*, Εργαστήριο Λιμενικῶν Ἔργων Εθνικοῦ Μετσόβιου Πολυτεχνείου, Αθήνα, 373-382
- Τρεμπέλας Ν.Π., 1980**, *Ἡ Καινὴ Διαθήκη μετὰ συντόμου ἐρμηνείας*, Ἀδελφότης Θεολόγων «Ὁ Σωτήρ», Αθήνα
- Χατζηδάκη Ε., 2006**, "Φαλάσαρνα" στο *Αρχαῖοι τόποι καὶ μνημεῖα*, Ελληνικό Υπουργεῖο Πολιτισμοῦ - ΚΕ' ΕΠΚΑ, Χανιά
- Χατζηγιάννου Κ., 1971**, *Ἡ ἀρχαία Κύπρος εἰς τὰς ἑλληνικὰς πηγὰς Α'*, Ἱερά Αρχιεπισκοπὴ Κύπρου, Λευκωσία (τ. Δ^Α καὶ Δ^Β, 1980)
- Χατζηπασχάλης Α. καὶ Μ. Ιακώβου, 1989**, *Χάρτες καὶ Ἀτλαντες Α'*, Πολιτιστικὸ Ἴδρυμα Τραπεζῆς Κύπρου, Λευκωσία
- Χρίστου Δ., 1973α**, "Νεαὶ ἀρχαιολογικαὶ μαρτυρίαι ἐκ τῆς νεκροπόλεως τῶν Σόλων – Προκαταρκτικὴ περιληπτικὴ ἐκθεσις ἐν συνδυασμῷ μετὰ τῶν κυριωτέρων παρελθοντικῶν ἀνασκαφικῶν ἐνδείξεων", *RDAC*, 91-102
- Χρίστου Δ., 1973β**, "Τὰ μέχρι τοῦδε ἱστορικὰ καὶ ἀρχαιολογικὰ δεδομένα τῶν Σόλων", *Κυπριακαὶ Σπουδαί ΛΖ*, (1973), 235-254

ΑΡΧΑΙΑ ΚΕΙΜΕΝΑ*

- Ανωνύμου, Σταδισμὸς ἤτοι Περίπλους τῆς Μεγάλης Θαλάσσης**, στο C. Mullerus, 1804, Geographi Graeci Minores, Editore Ambrosio Firmin Didot, Parisiis
- Ammianus Marcellinus**, (edited by J.C.Rolfe 1956-63), The LOEB Classical Library, Harvard University Press, London
- Ἀθήναιος, Δειπνοσοφισταί**, (edited by C.B Gulick 1927-57), The LOEB Classical Library, Harvard University Press, W. Heinemann LTD, London
- Ἄρριανός, Ἀλεξάνδρου Ἀνάβασις**, (edited by P. Brunt, 1976-1983), The LOEB Classical Library, Harvard University Press, W. Heinemann LTD, London
- Ἄρριανός, Ἰνδική**, (edited by P. Brunt, 1983) The LOEB Classical Library, Harvard University Press, W. Heinemann LTD, London
- Διόδωρος Σικελιώτης, Βιβλιοθήκη Ἱστορική**, (edited by C.H.Oldfather, 1946 [I-II.1.34 & IX-XII.40], 1953 [II.35-IV.58], 1952 [IV.59-VIII & XII.41-XIII], 1944 [XIV-XV.19] C.L.Sherman, 1952, [XV.20-XVI.65] C.B. Welles, 1963, [XVI-XVII] R.M.Geer, 1947 [XVIII-XIX.1.65] R.M.Geer, 1954 [XIX.1.66-XX] F.R. Walton, 1957 [XXI-XXXII] R.M.Geer, 1967 [XXXIII-XL]), The LOEB Classical Library, Harvard University Press, W. Heinemann LTD, London
- Ἡρόδοτος, Ἱστορίαι** (edited by A.D. Godley, 1946-57), The LOEB Classical Library, Harvard University Press, W. Heinemann LTD, London
- Θουκυδίδης, Ἱστορία**, (edited by C.F.Smith, 1956), The LOEB Classical Library, Harvard University Press, London
- Ἰσοκράτης, Εὐαγόρας**, (edited by La Rue Van Hook, 1955), The LOEB Classical Library, Harvard University Press, W. Heinemann LTD, London
- Ἰσοκράτης, Λόγοι**, (edited by G. Norlin, 1929-1954), The LOEB Classical Library, Harvard University Press, W. Heinemann LTD, London
- Ξενοφῶν, Ἑλληνικά**, (edited by L.C.Brownson, 1957), The LOEB Classical Library, Harvard University Press, W. Heinemann LTD, London
- Pliny, Natural History**, (edited by G.Norlin), 1969, The LOEB Classical Library, Harvard University Press, W. Heinemann LTD, London
- Πλούταρχος, Βίοι Παράλληλοι**, (edited by D.F. Babbit, 1969), The LOEB Classical Library, Harvard University Press, W. Heinemann LTD, London
- Πλούταρχος, Ἠθικά**, (edited by D.F. Babbit, 1969), The LOEB Classical Library, Harvard University Press, London
- Στράβων, Γεωγραφικά**, (edited by H.J Leonard., 1949-1954), The LOEB Classical Library, Harvard University Press, W. Heinemann LTD, London

Όσες αρχαίες περικοπές αναφέρονται στο κείμενο και δεν περιλαμβάνονται στον βιβλιογραφικό κατάλογο προέρχονται από το ηλεκτρονικό πρόγραμμα *Musaios* (Tesaurus Linguae Graecae / Tesaurus Linguae Latinae) ή από άλλους συγγραφείς οι οποίοι αναφέρονται σε παραπομπή.

ΒΑΣΙΚΗ ΟΡΟΛΟΓΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΛΕΤΗ

- Κλειστός λιμένας** Ο όρος χρησιμοποιείται από διάφορους αρχαίους συγγραφείς όπως ο Σκύλλαξ (77.103, κ.α.), ο Στράβων (*Γεωγρ.* XIII.3.2 κ.α.), κ.α. Ο Κ. Lehmann-Hartleben (1923, 65-74), αποδίδει με τον όρο το λιμάνι που περιλαμβάνεται στην οχύρωση της πόλης, τα τείχη της οποίας βαίνουν επί των λιμενοβραχιόνων του, με παραδείγματα από τα λιμάνια του Πειραιά, της Θάσου, της Σάμου, της Κω, κλπ. Ο τύπος του κλειστού λιμένα εμφανίζεται πρώτη φορά στο λιμάνι της Σάμου στο τέλος του 6^{ου} αι. για να καθιερωθεί στη διάρκεια του 5^{ου} σε όλο το Αιγαίο. Ο ίδιος τύπος επιζεί και στην Ελληνιστική περίοδο με αρτιότερη οργάνωση των χώρων και των λειτουργιών του λιμανιού σε μεγαλύτερη κλίμακα.
- Κώθωνας** Η χρήση του όρου συναντάται στον Διόδωρο Σικελιώτη (*Βιβλ.* III.44.8) και τον Στράβωνα (*Γεωγρ.* XVII.3.14) σε σχέση με το λιμάνι της Καρχηδόνας, το οποίο διέθετε εσωτερική τεχνητή λιμενολεκάνη κυκλικού σχήματος, πιθανόν γιατί ομοιάζει με ομώνυμο λακωνικό αγγείο ή αγγεία τα οποία χρησιμοποιούσαν στρατιώτες και ναύτες (Σουΐδας: λήμματα *κώθων* και *κώθωνες*). Από τους νεώτερους ερευνητές λιμανιών, τον όρο χρησιμοποίησε ο Κ. Lehmann-Hartleben (1923, 83, 145-146, 213) και έκτοτε χρησιμοποιείται ως δηλωτικός κάθε εσωτερικής λιμενολεκάνης τεχνητής ή φυσικής που επικοινωνεί με τη θάλασσα μέσω διαύλου.
- Αμφίδυμος λιμένας** Τον όρο χρησιμοποιεί ο Όμηρος στην *Οδύσσεια* (δ 846-7): «*Λιμένες δ' ἔνι ναύλοχοι αὐτῇ ἀμφίδυμοι*», αναφερόμενος στη νησίδα Αστερίς (Δασκαλειό ή Μαθηταριό) ανάμεσα στην Ιθάκη και τη Σάμη της Κεφαλληνίας για να δηλώσει το διπλό λιμάνι, δηλ. δύο όρμους εκατέρωθεν ενός ακρωτηρίου επί του οποίου αναπτύσσεται ο οικισμός και οι οποίοι χρησιμοποιούνται ανάλογα με τους εκάστοτε επικρατούντες ανέμους.
- Νεώσοικος** (Νεῶς-οἶκος) - Ο Σουΐδας αναφέρει σχετικά: «*οἰκήματα παρά τῇ θαλάσσει οἰκοδομούμενα εἰς ὑποδοχὴν νεῶν, ὅτε μὴ θαλαττεύοιεν*». Πρόκειται για επιμήκη κτίρια, στο εσωτερικό συνήθως κλειστών λιμανιών (ναυστάθμων) με επικλινή δάπεδα (γλίστρες) που καταλήγουν στη θάλασσα, στα οποία πιθανότατα επισκευάζονταν, ίσως κατασκευάζονταν και προφυλάσσονταν στη διάρκεια του χειμώνα οι τριήρεις. Ο όρος συναντάται σε επιγραφές (*IG2².505.14*) και διάφορους αρχαίους συγγραφείς (Ηροδ. Ἰστ. III.45, Θουκ. Ἰστ. VII.64.1 και VIII.1.2, Στρ. *Γεωγρ.* IV.1.5, Παιουσ. I.29.16 κλπ.).

Νεώριον

Στο Σουΐδα αναφέρεται στο λήμμα *νεώρια*: «*ὁ ναύσταθμος τῶν νεῶν*» και διευκρινίζεται περεταίρω στα *νεώρια καὶ νεώσοικοι*: «*μήποτε νεώρια λέγεται ὁ τόπος ἄπας, εἰς ὃν ἀνέλκονται αἱ τριήρεις καὶ πάλιν ἐξ αὐτοῦ καθέλκονται, ὡς ὑποσημαίνουσι Λυκοῦργός τε καὶ Ἄνδοκίδης*». Ο όρος αναφέρεται συχνότερα από τους αρχαίους συγγραφείς (Θουκ. *Ἱστ.* I.108.5 και III.7.22, Πλουτ. *Βίοι (Θεμιστ.)* 20.2, Αριστ. *Αχαρνεῖς* 552, κλπ.) υπονοώντας το ναύσταθμο, το πολεμικό λιμάνι, όπου προφανώς κατασκευάζονταν, επισκευάζονταν, συντηρούνταν και ναυλοχούσαν εκτός και εντός των νεωσοίκων τα πολεμικά πλοία. Εν τούτοις, από κάποιες αναφορές αφήνεται να νοηθεί με την ίδια λέξη ο νεώσοικος (π.χ. Πλουτ. *Βίοι (Τιμολέων)* 21.1).

Λιμενοβραχίονας

(Λιμῆν-βραχίων) Τεχνικός όρος της καθαρεύουσας με τον οποίο εννοούνται οι επιμήκεις κατασκευές (μόλοι) που ξεκινούν από την χέρσο και σχηματίζουν ή/και προστατεύουν τη λεκάνη λιμανιού. Ο αντίστοιχος αρχαίος όρος ήταν το *χωμα ἐν θαλάσσι* (Ηρόδ. *Ἱστ.* III.60). Ο πλέον εκτεθειμένος στον αέρα βραχίονας ονομάζεται προσήνεμος και ο προφυλαγμένος υπήνεμος. Στα αρχαία λιμενικά έργα ήταν κτισμένοι με κυβόλιθους, μη εργασμένους φυσικούς ογκόλιθους ή συνδυασμό των δύο. Συχνά, ιδίως σε λιμενικά έργα του Αιγαίου, οι κυβόλιθοι σχηματίζουν το κρηπίδωμα, το οποίο εδράζεται επί των ογκολίθων. Επίσης, οι ογκόλιθοι είναι δυνατόν να τίθενται εξωτερικά του κρηπιδώματος για να λειτουργήσουν ως κυματοθραύστες. Στο εσωτερικό των λιμενοβραχιόνων ήταν δυνατόν να υπάρχει αποβάθρα για παραβολή σκαφών και φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων, ενώ στην περίπτωση των πολεμικών ναυστάθμων (κλειστοί λιμένες) επί των λιμενοβραχιόνων έβαιναν τα τείχη της πόλης.

Κυματοθραύστης

(Κύμα-θραύω) - Τεχνικός όρος για έξαλες ή ύφαλες λιθορριπές από φυσικούς συνήθως ογκολίθους (στη σύγχρονη εποχή και τεχνητούς) . Κατασκευάζονται είτε εξωτερικά των λιμενοβραχιόνων, είτε αποσπασμένες εντελώς από τη χέρσο προκειμένου να περιορίζουν και αναχαιτίζουν τη δράση των κυμάτων και των ρευμάτων ώστε να μην καταπονούν τη λιμενολεκάνη ή άλλες λιμενικές κατασκευές.

Προβλήτας/α

(Προ-βλής, ἦτος, ὁ και ἦ) - Η κατασκευή ή το στοιχείο που προβάλλει προς τα έξω (Liddell & Scott & Jones 1968). Στην περίπτωση των λιμενικών έργων δηλώνεται ο πρόβολος εντός της λιμενολεκάνης που κατασκευάζεται για να δημιουργήσει θέσεις παραβολής σκαφών. Στα αρχαία λιμενικά έργα ήταν συνήθως ξύλινοι ή κτισμένοι με κυβολίθους. Στη σύγχρονη εποχή κατασκευάζονται σταθεροί με έδραση σε εξυγιασμένο πυθμένα ή πλωτοί από διάφορα υλικά και αγκυρώνονται στον βυθό.

Προκουμιά	Τον όρο χρησιμοποιεί ο Φλαύβιος Ιώσηπος (<i>Ιουδαϊκή Αρχαιολογία</i> XV.335 και <i>Ιουδαϊκός Πόλεμος</i> I.412) ως <i>προκουμία</i> . Στη σύγχρονη χρήση του ο όρος δηλώνει την περιοχή της παραλίας μεταξύ των λιμενοβραχιόνων που διαμορφώνεται με κάθετη παρειά για να χρησιμοποιηθεί ως θέση παραβολής.
Αποβάθρα	Ο όρος συναντάται σε διάφορους αρχαίους συγγραφείς (Ηροδ. <i>ΐστ.</i> IX.98, Θουκ. <i>ΐστ.</i> IV.12, κλπ.) με την έννοια της σκάλας που χρησιμοποιήτο από τα πλοία για την απόβαση στη στεριά. Συγκεκριμένα στα <i>Σχόλια στο Θουκυδίδη</i> (IV.12.1) αναφέρεται: « <i>ή από τής νεώς επί τήν γήν έξοδος αποβάθρα καλεῖται</i> ». Ο όρος χρησιμοποιείται στη σύγχρονη βιβλιογραφία των λιμενικών έργων για να υποδηλώσει την κατάλληλα διαμορφωμένη εσωτερική πλευρά λιμενοβραχιόνων για παραβολή σκαφών, φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων και αποεπιβίβαση επιβατών. Επίστε χρησιμοποιείται και για προβλήτες ή προκουμαίες όταν εξυπηρετούν τις ανάγκες αυτές.
Λιθορριπή	(Λίθος-ρίπτω) - Όρος που χρησιμοποιείται στην ελληνική βιβλιογραφία για να δηλώσει λιμενικές κατασκευές, υποβρύχιες ή επιφανειακές από φυσικούς ή τεχνητούς ογκόλιθους. Στην πραγματικότητα υποδεικνύει τρόπο κατασκευής με τη ρίψη λίθων για να δημιουργηθούν σταθερές επιφάνειες έδρασης λιμενικών έργων στον πυθμένα ή για να λειτουργήσουν ως κυματοθραύστες.

ΤΙΤΛΟΙ ΣΥΝΕΔΡΙΩΝ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΜΕ ΘΕΜΑ ΤΗΝ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΤΙΣ ΚΥΠΡΟΥ

Karageorghis V. (ed.), 1986, *Acts of the International Symposium "Cyprus Between Orient and Occident"*, Nicosia 1985, Department of Antiquities of Cyprus, Nicosia

Karageorghis V. (ed.), 1991, *Proceedings of the International Symposium: The civilizations of the Aegean and their diffusion in Cyprus and the Eastern Mediterranean, 2000-600 B.C.*, Pierides Foundation, Larnaca

Karageorghis V. and D. Michaelides (eds.), 1995, *Cyprus and the Sea, Proceedings of the International Symposium organized by the University of Cyprus and Cyprus Ports Authority, Nicosia 25-26 Nov. 1993*, Nicosia

Swiny S., et al., (eds.) 1997, *Res Maritimae. Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity, Proceedings of the 2nd International Symposium "Cities on the Sea", Nicosia 18-22 Oct. 1994*, (CAARI Monograph Series 1), Scholars Press, Atlanta

Cline E.H. and D. Harris-Cline (eds.), 1998, *The Aegean and the Orient in the Second Millenium*. Proceedings of the 50th Anniversary Symposium, Cincinnati, 18-20 April 1997, Liège-Austin

Eiring J. and J. Lund, 2003, *Transport amphorae and trade in the Eastern Mediterranean Monographs of the Danish Institute at Athens 5*, Danish Institute at Athens