

Δεσβιακό Ημερολόγιο

2011

οράγματα
τέχνες
πολιτικός

XXV

XXIV

XXIII

XXII

XXI

XX

XIX

XVIII

XVII

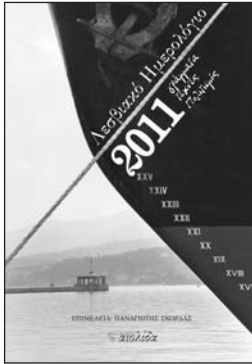
XVI

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΟΡΛΑΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ
αίολίδα

Λεσβιακό
Ημερολόγιο
γράμματα
τέχνες
πολιτισμός

2011



ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΕΞΩΦΥΛΛΟΥ: ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΓΕΡΟΣ

Λεσβιακό Ημερολόγιο 2011
Γράμματα – Τέχνες – Πολιτισμός

Υπεύθυνος ύλης, Διορθώσεις, Επιμέλεια: Παναγιώτης Στυλ. Σκορδάς
Στοιχειοθεσία: Ανθή Σκαλοχωρίτου-Σκορδά
Σχεδιασμός - Σελιδοποίηση – Επιμέλεια εξωφύλλου: Χρήστος Παρασκευαΐδης



Copyright: © Εκδόσεις: Αιολίδα
Καρά Τεπέ Μυτιλήνη 81100
Τηλ: 22510 27801
sales@emprosnet.gr

- Τα κείμενα εκφράζουν τις απόψεις των συγγραφέων.
- Αναδημοσιεύσεις κειμένων και φωτογραφιών επιτρέπονται με αναφορά της βιβλιογραφικής πηγής.
- Τα κοσμήματα του τόμου είναι δημιουργίες του Δημήτρη Γέρου. Μας παραχωρήθηκαν ευγενικά από τον ποιητή Γιάννη Πατίλη, εκδότη του περιοδικού «Πλανόδιον», τις σελίδες του οποίου κοσμούν. Θερμά ευχαριστούμε.
- Ευχαριστούμε όλους τους συγγραφείς του τόμου, τον Δημήτρη Γέρο για την παραχώρηση των φωτογραφιών, τους συλλέκτες για τα ιστορικά τεκμήρια και τους σκιτσογράφους για τις γελοιογραφίες τους.

ISBN 978-960-99323-6-3

Λεσβιακό Ημερολόγιο

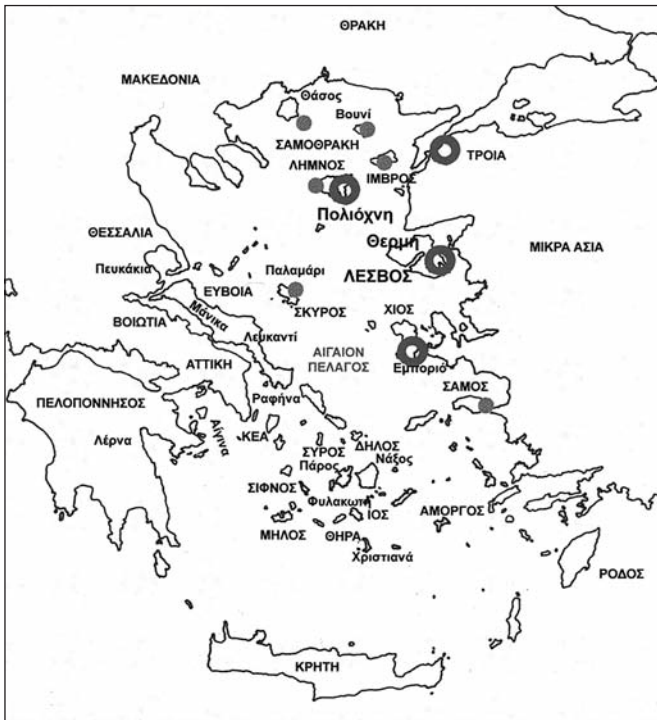
δράματα
τέχνες
πολιτισμός

2011

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΟΡΔΑΣ

Λιμάνια και ναυτικοί δρόμοι στην αρχαία Λέσβο

Τα νησιά του βορειοανατολικού Αιγαίου απομακρυσμένα για αρκετές δεκαετίες από την Ελλάδα της τουριστικής «ανάπτυξης» κατάφεραν να σώσουν στα σπλάχνα της γης και της θάλασσάς τους κατάλοιπα αλλοτινών εποχών, σχεδόν άθικτα από το χρόνο ή από τον άνθρωπο καλύτερα, καθώς ο χρόνος από μόνος του δεν καταστρέφει, παλιώνει...

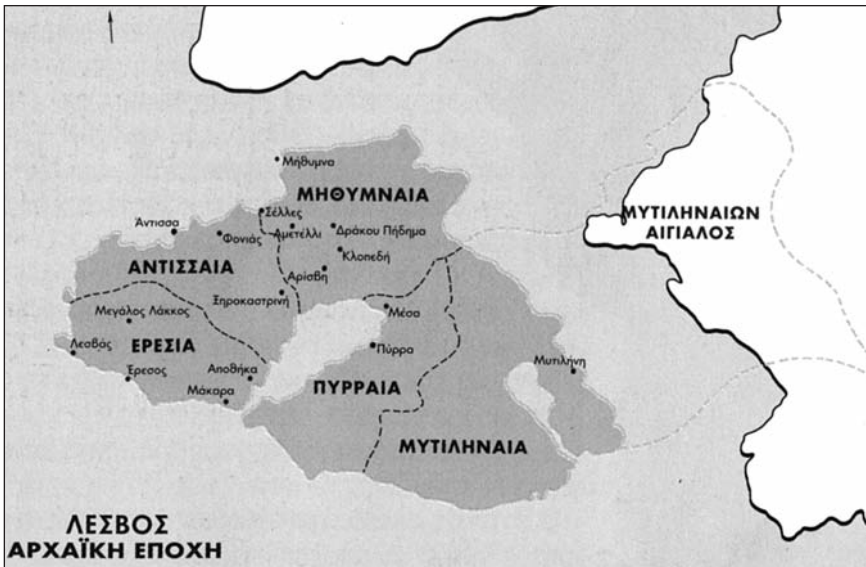


ΕΙΚ. 1 Χάρτης με σημειωμένες τις σημαντικότερες θέσεις του λεγόμενου «Πολιτισμού του Βόρειου-Βορειοανατολικού Αιγαίου» κατά τη 3η χιλιετία π.Χ.

Προικισμένα από τη φύση με γη, κλίμα και προϊόντα ικανά, στα πλαίσια μιας αγροτικής οικονομίας, να θρέψουν τους κατοίκους τους και να δημιουργήσουν πλεόνασμα, αποτέλεσαν ταυτόχρονα κομβικούς σταθμούς στο πιο πολυσύχναστο ναυτικό σταυροδρόμι της Μεσογείου, ανοίγοντας ορίζοντες εξάπλωσης και επέκτασης των κατοίκων τους. Από εκεί περνούσαν οι ρότες προς την Προποντίδα και τη Μαύρη Θάλασσα και οι ναυτικοί δρόμοι που ένωναν τις δύο πλευρές του Αιγαίου. Ήταν ακόμα αρκετά κοντά στη μεγάλη και εύφορη στεριά της ασιατικής ηπείρου ώστε να δραστηριοποιούνται, σε ένα εμπορικό πλαίσιο που ξεπερνούσε το κλειστό νησιωτικό

περιβάλλον. Από πολύ νωρίς, στην Προϊστορική περίοδο, κάτοικοι του λεγόμενου *Πολιτισμού του Βορειοανατολικού Αιγαίου* θεμελίωσαν οικισμούς στις ακτές της Λέσβου, της Λήμνου, της Χίου, και αλλού, αδιάνευστους μάρτυρες της ικανότητάς τους να διαπλέουν τη θάλασσα και της σημασίας που της έδιναν για την επιλογή της χωροθέτησης των πόλεών τους.

Στο κατώφλι της ιστορίας (12^{ος} -10^{ος} αι. π.Χ.) κατέληξαν στην Λέσβο Αιολείς οικιστές που καθόρισαν τη γλώσσα και τα πολιτιστικά χαρακτηριστικά του νησιού. Στους ιστορικούς χρόνους οι Λέσβιοι εκμεταλλεύθηκαν την εύφορη γη του νησιού και ανέπτυξαν τις θαλάσσιες επικοινωνίες, κυρίως με την αντικρινή ακτή της Μικρασίας. Από τον 8^ο αιώνα οι Λέσβιοι εγκαταστάθηκαν στην Μικρά Ασία, ιδρύοντας από κοινού τη Σηστό και τη Μάδυτο και μέχρι το α' μισό του 7^{ου} αιώνα π.Χ. η αριστοκρατική τάξη της Μυτιλήνης είχε εδραιώσει την κυριαρχία της στο δυτικό τμήμα της μικρασιατικής ακτής.



ΕΙΚ. 2. Οι επικράτειες των λεσβιακών πόλεων κρατών κατά την αρχαϊκή εποχή και τα όρια του «Αιγαίου των Μυτιληναίων».

Λίγο αργότερα, το πρώτο μισό του 6^{ου} αιώνα π.Χ., οι Αιολείς της Λέσβου και κυρίως οι Μυτιληναίοι συμμετείχαν μαζί με άλλες ελληνικές πόλεις στην ίδρυση του εμπορικού σταθμού του *Ελληνίου* στη Ναύκρατη της Αιγύπτου. Επίσης, μαζί με τη μικρασιατική αιολική Κύμη ίδρυσαν την Αίνο στη θρακική χερσόνησο. Την πρωτοστασία της Λέσβου στις ναυτικές δραστηριότητες της Αιολίδας επιβεβαιώνει ο Στράβωνας. Ο αρχαίος γεωγράφος θεωρεί τη Λέσβο ως μητρόπολη του αιολικού πολιτισμού, τα δείγματα του οποίου, πνευματικά (ποίηση, φιλοσοφία κ.α.) και υλικά (αρχιτεκτονική, γλυπτική, κλπ.) είναι διάσπαρτα σε όλη την έκταση του νησιού, απτές μαρτυρίες του ανθρώπινου πολιτισμού.

Η Κλασική περίοδος βρίσκει στη Λέσβο παγιωμένη τη *Λεσβιακή Πεντάπολη*, Μυτιλήνη, Μήθυμνα, Αντισσα, Ερεσός και Πύρρα, στο πρότυπο των πόλεων – κρατών της εποχής. Το ειδικό πολιτικό βάρος, ο πλούτος και η συνεπαγόμενη δύναμη, άμεσα συν-

δεδεμένη με το ναυτική υπεροχή, φαίνεται από το ότι μόνο η Λέσβος, η Χίος και η Σάμος συμμετείχαν στην Αθηναϊκή Συμμαχία, συνεισφέροντας επανδρωμένα πλοία, σε αντίθεση με όλα τα υπόλοιπα νησιά του Αρχιπελάγους που κατέβαλλαν στο ταμείο της συμμαχίας μόνο χρήματα, έτσι ώστε σιγά – σιγά να εκτραπούν σε υποτελείς αντί για συμμάχους των Αθηναίων. Όταν αυτό πήγε να γίνει με τους Λέσβιους, τους Χίους και τους Σάμιους συνάντησε την αντίδρασή τους, προκαλώντας στρατιωτικά γεγονότα που περιγράφει γλαφυρά ο Θουκυδίδης στην Ιστορία του Πελοποννησιακού Πολέμου. Η εξιστόρηση του Θουκυδίδα με αφορμή τα γεγονότα της αποστασίας παρέχει άπειρες πληροφορίες για τα ναυτικά γεγονότα, τη τοπογραφία και τα λιμάνια των πόλεων της Λέσβου.

Το παραγμένο τέλος του 5^{ου} π.Χ. αιώνα θα ακολουθήσει η περίοδος των αψιμαχιών μεταξύ νέων συνασπισμών πόλεων, στις οποίες ηγούνται η Αθήνα, η Σπάρτη και η Θήβα, μέχρι την εμφάνιση του Αλέξανδρου, ο οποίος θα ορίσει ένα νέο παγκοσμιοποιημένο πλαίσιο, στο οποίο συνεχίζουν να ευημερούν τα νησιά του βορειοανατολικού Αιγαίου και φυσικά μεταξύ τους η Λέσβος. Η ευημερία συνεχίζεται στα χρόνια των Διαδόχων του Αλέξανδρου και στη Ρωμαϊκή περίοδο, έτσι ώστε η Μυτιλήνη να υμνείται σαν μία από τις ωραιότερες πόλεις της αυτοκρατορίας, από συγγραφείς όπως ο Βιτρούβιος και ο Οράτιος, ο οποίος την αντιπαραβάλλει με την Έφεσο και τη Ρόδο, ενώ ο Στράβωνας στις αρχές του 1^{ου} αι. μ.Χ. μας μεταφέρει πληροφορίες για τα λιμάνια της Μυτιλήνης και τη χωρητικότητά τους: «έχει δ' ἡ Μυτιλήνη λιμένας δύο, ὧν ὁ νότιος κλειστός τριηρικὸς ναυσὶ πενήκοντα, ὁ δὲ βόρειος μέγας καὶ βαθύς, χῶματι σκεπαζόμενος».

Όταν η Κωνσταντινούπολη αντικαθιστά τη Ρώμη ως πρωτεύουσα της Ανατολικής Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, η σημασία των νησιών του βορειοανατολικού Αιγαίου αυξάνεται ακόμα περισσότερο, καθώς συγκαταλέγονται στους κυριότερους σταθμούς από και προς τη νέα οικουμενική πρωτεύουσα. Την πρώτη άνθιση θα διαδεχθεί η δύσκολη περίοδος των Αραβικών Επιδρομών. Η Λέσβος θα δεχθεί τις επιθέσεις Σλάβων, Σαρακηνών, Ρώσων, Φράγκων, Σταυροφόρων για να καταλήξει στα μέσα του 14^{ου} αιώνα (1355) προίκα στο Γενουάτη Φραγκίσκο Γατελούζο που θα εγκαινιάσει μια νέα περίοδο ακμής μέχρι την οθωμανική κατάκτηση που θα τη διακόψει στα μέσα του 15^{ου} αιώνα (1462). Η κάμψη της οικονομικής δραστηριότητας να διατηρηθεί μέχρι τα μέσα του 18^{ου} αιώνα. Έπειτα, αρχίζει και πάλι μία εποχή αναγέννησης, ειδικά μετά της *Συνθήκη του Κουτσιούκ Καϊναρτζή* (1774). Το λεσβιακό εμπορικό δαιμόνιο απογειώνεται κυρίως από τα μέσα του 19^{ου} αι., οπότε το νησί στολίζεται με αρχιτεκτονήματα απαράμιλλης, παραμυθένιας σε μερικές περιπτώσεις, ομορφιάς και δημιουργούνται συνθήκες ανάπτυξης των γραμμάτων και των τεχνών. Η ευημερία αυτή θα διακοπεί οριστικά με τη Μικρασιατική Καταστροφή. Η φυσική περαία του νησιού, η «καρσινή» του στεριά και η σύνδεσή του με τις κοσμοπολίτισσες Σμύρνη και Κωνσταντινούπολη θα αντικατασταθεί από την μακρινή, αδύναμη και ομφαλοσκοπούσα Παλιά Ελλάδα. Τα νησιά του βορειοανατολικού Αιγαίου βρέθηκαν σε «δεύτερη» μοίρα, εξαιτίας της απόστασής τους από την πρωτεύουσα και το κύριο λιμάνι του νεοσύστατου ελληνικού κράτους. Παράλληλα, όμως, η ίδια αιτία, επέτρεψε στη Λέσβο να διατηρήσει ανέπαφο το φυσικό και δομημένο περιβάλλον της. Έτσι, έχει σήμερα, αν το θελήσει, τη δυνατότητα της *ανάπτυξης* που δεν χρειάζεται εισαγωγικά. Αυτής που ευτυχώς νιώθουμε την ανάγκη να αποκαλούμε αειφόρο και ισόρ-

ροπη για να την ξεχωρίσουμε από την άλλη!

Η Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων, ο φορέας του Υπουργείου Πολιτισμού με περιοχή ευθύνης και αρμοδιότητάς τη θάλασσα και τη ζώνη της παραλίας, προσπαθεί χρόνια τώρα κάτω από αντίξοες διοικητικές και πρακτικές συνθήκες να ερευνήσει τα υλικά κατάλοιπα των θαλάσσιων και ναυτικών δραστηριοτήτων. Κατάλοιπα με ιδιαίτερη σημασία, καθώς το νερό και η λάσπη διατηρούν ακόμα και φθαρτά, σε άλλες συνθήκες, υλικά. Τα ναυάγια, χρονοκάψουλες πληροφοριών συγκεκριμένων ιστορικών στιγμών και τα λιμενικά έργα, αποτελέσματα άφθαστης τεχνικής δεινότητας, αποτελούν πρόκληση και πρόσκληση για έρευνα, αλλά πάνω από όλα ευθύνη για την προστασία, γνωστοποίηση, διάσωση, ανάδειξη και διασύνδεσή τους με την ντόπια κοινωνία.

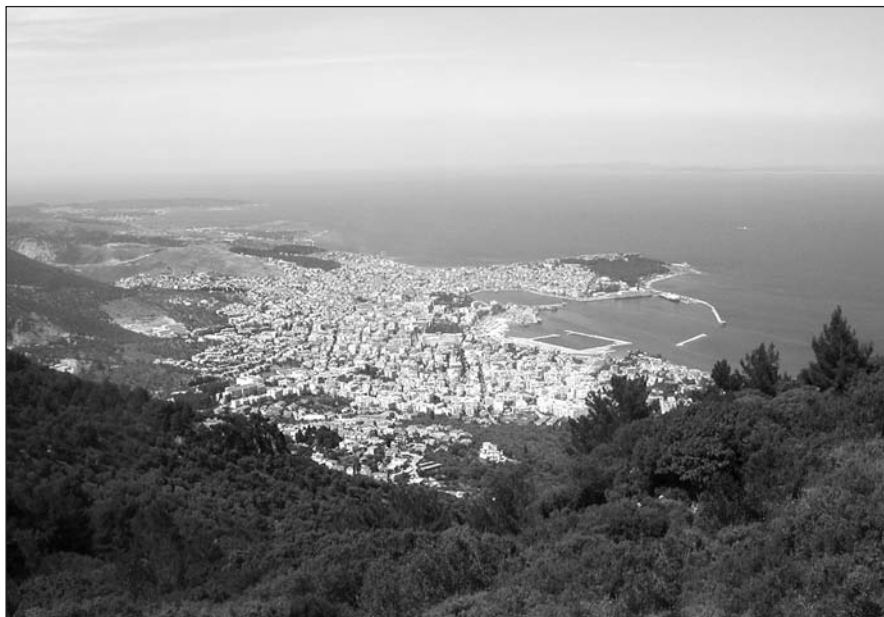


ΕΙΚ. 3. Τα αρχαία λιμενικά έργα σε όλο τον ελλαδικό χώρο είναι αξιοθαύμαστα έργα τεχνικής και τεχνολογικής δεινότητας των δημιουργών τους και αποτελούν ένα σημαντικό κεφάλαιο της ενάλιας αρχαιολογίας.

Τα αρχαία λιμενικά έργα αποτελούν ιδιαίτερο αντικείμενο μελέτης της υποβρύχιας αρχαιολογίας, με βαρύνουσα σημασία για την κατανόηση των αρχαίων τεχνικών και όχι μόνο δυνατοτήτων. Ευτυχώς, μετά από χρόνια επικέντρωσης στα εντυπωσιακά κατάλοιπα των ναυαγίων, στις μέρες μας η υποβρύχια αρχαιολογική μελέτη αρχίζει να αντιμετωπίζει τα αρχαία λιμενικά έργα στην πραγματική τους διάσταση. Είναι έργα που μαρτυρούν υψηλή τεχνογνωσία, ακριβείς υπολογισμούς, κατανόηση, σεβασμό και συνεργασία με τις φυσικές δυνάμεις και τεχνική αρτιότητα, ικανή να αντέχει σε αντικρουόμενες δυνάμεις για αιώνες. Τα έργα αυτά, παρά το ότι κατασκευάστηκαν στο ασταθές περιβάλλον του ορίου γης και θάλασσας, παραμένουν σε πολλές περιπτώσεις λειτουργικά μέχρι σήμερα και εξακολουθούν να εξυπηρετούν τους αλιείς και τους ναυτικούς. Αυτό ακριβώς που δυστυχώς δεν συμβαίνει στις πλείστες των περιπτώσεων με τα σύγχρονα λιμενικά έργα ελάχιστο χρόνο μετά την κατασκευή τους. Πέρα από τις τεχνικές και τεχνολογικές

τους αρετές τα λιμάνια αποτέλεσαν τις κύριες και συχνά τις μοναδικές πύλες επικοινωνίας των αρχαίων πόλεων με τον έξω κόσμο ώστε διά μέσου τους αναπτύχθηκε η όποια εμπορική δραστηριότητα που οδήγησε σε ναυτική-στρατιωτική ισχύ, με συνέπεια την οικονομική, πολιτική και πολιτιστική ανάπτυξη πόλεων και πολιτισμών. Η θάλασσα ήταν ανέκαθεν ο ευκολότερος δρόμος μεταφοράς. Οι χερσαίοι δρόμοι απαιτούν οικονομικό πλεόνασμα και κεντρική συντονιστική εξουσία για να κατασκευαστούν, καθώς και συνθήκες ασφάλειας για να λειτουργήσουν. Στον κατακερματισμένο χώρο των αρχαίων ελληνικών πόλεων – κρατών αυτό ήταν αδύνατον να γίνει. Έτσι, η θάλασσα αποτελούσε μονόδρομο, με αφετηρία και κατάληξη τα λιμάνια.

Στη νησιωτική Ελλάδα, με τη ναυτική δραστηριότητα των 10.000 ετών, είναι γνωστές, αν και όχι επαρκώς μελετημένες, δεκάδες θέσεις ελλιμενισμού που διαθέτουν κατάλοιπα λιμενικών έργων. Η Λέσβος ξεχωρίζει σ' όλο το Αιγαίο με εντυπωσιακά, ιστάμενα αρχαία λιμενικά έργα που μπορούν να χρονολογηθούν από την Κλασική περίοδο (5^{ος} – 4^{ος} αι. π.Χ.) και ίσως προϋμότερα. Όλες οι πόλεις της *Λεσβιακής Πενταπόλεως* των Κλασικών χρόνων έχουν να επιδείξουν λιμενικά λείψανα με διαφορετικό βαθμό διατήρησης στην κάθε μία. Στην Πύρρα και την Άντισσα τα λιμάνια είναι σήμερα επιχωμένα, στη Μήθυμνα και την Ερεσό τα αρχαία λιμενικά έργα είναι ακόμα εμφανή και εν μέρει σε χρήση, ενώ στη Μυτιλήνη το βόρειο λιμάνι της Επάνω Σκάλας, ο *Μαλόεις Λιμὴν* των πηγών, στέκει ως το εντυπωσιακότερο διατηρημένο λιμάνι της αρχαιότητας του Αιγαίου, σε αντίθεση με το αντίστοιχο νότιο πολεμικό λιμάνι της πόλης που έχει καλυφθεί ολοκληρωτικά κάτω από τόνους σκυροδέματος της σύγχρονης «ανάπτυξης».



ΕΙΚ. 4. Πανοραμική άποψη της σύγχρονης πόλης της Μυτιλήνης. Διακρίνονται τα τοπογραφικά στοιχεία της αρχαίας πόλης, δηλαδή η περιοχή του Κάστρου και τα δύο λιμάνια, αλλά και το μέγεθος της οικιστικής επέκτασης. Ειδικά η περιοχή του σύγχρονου επιβατικού λιμανιού έχει υποστεί τη μεγαλύτερη αλλοίωση σε σχέση με την αρχαιότητα.

Πέραν των λιμανιών των κυρίων λεσβιακών πόλεων, λιμενικά κατάλοιπα βρίσκονται βυθισμένα στο Καλό (Τσαμούρ) Λιμάνι και στον Άγιο Φωκά, ενώ η πρόσφατη έρευνα εντόπισε αντίστοιχα απομεινάρια στο Μεσιτζίκι στον κόλπο της Καλλονής και τη Σκάλα Συκαμιάς. Είναι σχεδόν σίγουρο ότι και άλλες ακόμα θέσεις περιμένουν την υποβρύχια έρευνα να τις αποκαλύψει.

Η Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων, εγκαινίασε από το 2007 το πρόγραμμα «Αποτύπωσης του αρχαίου λιμενικού δικτύου Λέσβου». Το πρόγραμμα έχει στόχο σε πρώτη φάση την τοπογραφική και αρχιτεκτονική αποτύπωση των λιμενικών καταλοίπων του νησιού και ταυτόχρονα την έρευνα για εντοπισμό νέων θέσεων με λιμενικά ή άλλα παράκτια κατάλοιπα. Ακολούθως, η πληροφορία που θα προκύψει θα ψηφιοποιηθεί και θα ενταχθεί σε τρισδιάστατο μοντέλο του νησιού, ενώ ταυτόχρονα θα επιχειρηθούν με βάση τα αρχαιολογικά στοιχεία ψηφιακές συμπληρώσεις και αναπαραστάσεις.



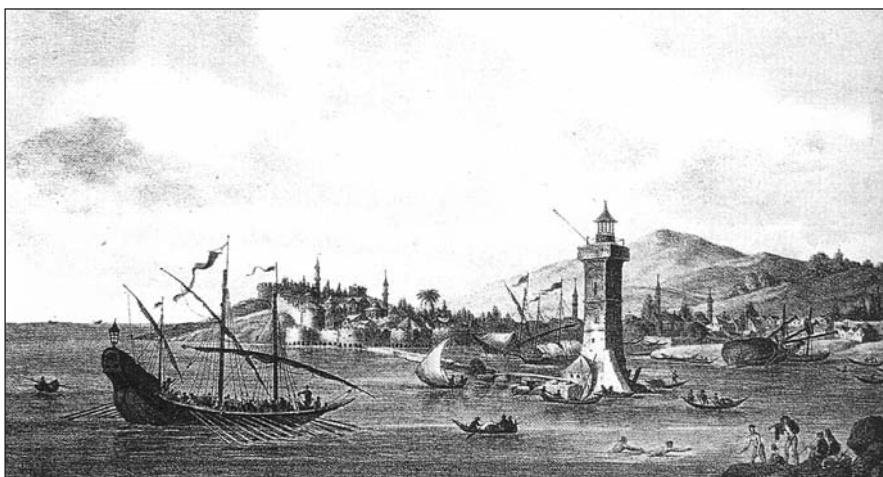
ΕΙΚ. 5. Τρισδιάστατη ψηφιακή αναπαράσταση του ανατολικού λιμενοβραχίονα πάνω στο σύγχρονο περιβάλλον, η οποία οπτικοποιεί την πρόταση του Robert Koldewey, για την αρχική μορφή του λιμενοβραχίονα και του αμυντικού τείχους της πόλεως.

Όλες οι παραπάνω πληροφορίες θα γνωστοποιούνται ταυτόχρονα στην επιστημονική κοινότητα, αλλά κυρίως στην ντόπια κοινωνία, η ευαισθητοποίηση της οποίας θα αποτελέσει τον καλύτερο προστάτη τους.

Η περιήγησή μας θα ξεκινήσει από τα δύο λιμάνια της πρωτεύουσας πόλης του νησιού. Ξεχωρίζουν τα εντυπωσιακά κατάλοιπα του αρχαίου βόρειου λιμανιού της Μυτιλήνης στην Επάνω Σκάλα, εικόνες του οποίου έχουν αποτυπωθεί και σε γκραβούρες του 18^{ου} αιώνα, παρουσιάζοντας την μακροχρόνια χρήση του ανά τους αιώνες. Οι λιμενοβραχίονες 260 και 75 μέτρων περίπου ο καθένας, εξέχουν ακόμα από τη θάλασσα, παρά τα κύματα του βόρειου «Θηβάνα», που ανατάρασσε την λιμενολεκάνη, σύμφωνα με τον Αριστοτέλη, και παρά τα κοντά δυόμισι χιλιάδες χρόνια ζωής τους, καθώς η κατασκευή τους ανάγεται στον 4^ο αι. π.Χ., εάν όχι στον 5^ο, όπως φαίνεται από τη διήγηση του Θουκυδίδη.



ΕΙΚ. 6. Αεροφωτογραφία της Μυτιλήνης από τα ανατολικά. Διακρίνονται ιδιαίτερα η περιοχή του μεσαιωνικού κάστρου και το μέγεθος της λιμενολεκάνης του βόρειου-εμπορικού λιμανιού.



ΕΙΚ. 7. Εικόνα του βόρειου λιμανιού της Μυτιλήνης στο 18ο αιώνα με τον φάρο στο άκρο του αρχαίου λιμενοβραχίονα, (Choiseul- Gouffier, 1782).

Οι βραχίονες εδράζονται σε λιθορριπή μεγάλου πλάτους που «εξυγίανε» τον αμμώδη βυθό. Πάνω στη λιθορριπή τα κρηπιδώματα, κτισμένα με τεράστιες λιθοπλίνθους στις προσόψεις –στον ανατολικό λιμενοβραχίονα μετρήσαμε διαστάσεις: 2.8X 1.30 X 0.70μ.– και εσωτερικό γέμισμα από ακατέργαστους λίθους, κατά το *έμπλεκτον* σύστημα δόμησης δηλαδή, εντυπωσιάζουν ακόμα και σήμερα με τη στιβαρότητα και την άρτια τεχνική της κατασκευής τους.



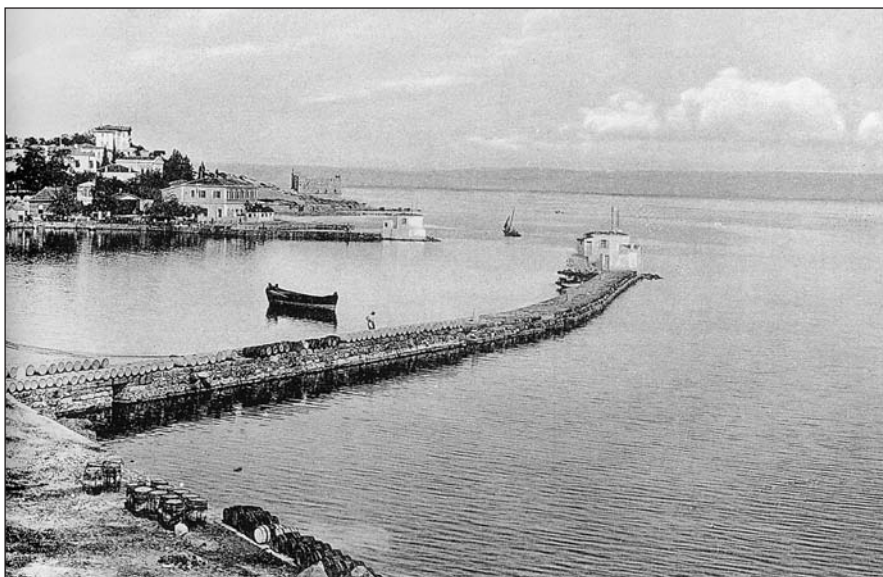
ΕΙΚ. 8. Ο ανατολικός λιμενοβραχίονας του βόρειου λιμανιού της Μυτιλήνης. Διακρίνονται ο ιδιαίτερος τρόπος προσαρμογής των λίθων, η γωνίωση, καθώς και η λιθορριπή έδρασης για την εξυγίανση του θαλασσιού πυθμένα, προκειμένου να καταστεί εφικτή η κατασκευή αυτού του τεράστιου τεχνικού έργου.

Η λεκάνη έχει πλέον επιχωθεί κατά μεγάλο μέρος, ίσως εξαιτίας της απόφραξης του *Ευρίπου*, του καναλιού, που ένωνε το βόρειο με το νότιο λιμάνι –στην πορεία της σημερινής οδού Ερμού–, καθιστώντας την περιοχή του σημερινού κάστρου νησί, και λειτουργώντας πιθανότατα ως διαμπερές ρεύμα καθαρισμού των δύο λιμανιών. Ίσως πάλι η κατάσταση να οφείλεται ή να επιδεινώθηκε από την καταστροφή των ανακουφιστικών ανοιγμάτων που υπάρχουν κατά διαστήματα στους δύο λιμενοβραχίονες ώστε να εμποδίζουν να χτυπάει «ζωντανό» το κύμα στο κρηπίδωμα και το τείχος που το διέτρεχε. Η εικόνα των λιμενικών κατασκευών όταν είναι ήρεμα τα νερά είναι ίσως η επιβλητικότερη που μπορεί να έχει κάποιος από τα σωζόμενα κλασικά λιμενικά έργα στο Αιγαίο, μιας και τα έργα του Πειραιά που θα μπορούσαν να ανταγωνιστούν τα κρηπιδώματα του βόρειου λιμανιού δεν κατάφεραν να επιζήσουν ιστάμενα μέχρι τις μέρες μας. Ίσως να ακούγεται σαν υπερβολή, αλλά το τούρκικο νεκροταφείο στο μυχό του λιμανιού, τα βυρσοδεψεία, τα σφαγεία και οι οίκοι ανοχής γύρω από τη λιμενολεκάνη του έσωσαν τελικά το βόρειο λιμάνι της Μυτιλήνης από την «ανάπτυξη»!

Το εσωτερικό νότιο λιμάνι, γύρω από το οποίο αναπτύσσεται ο παραδοσιακός πυρήνας του οικισμού της Μυτιλήνης, αποτελούσε τον πολεμικό ναύσταθμο της πόλης, τον «τριηρικό» λιμένα κατά το Στράβωνα. Σε αυτό παραμένουν ακόμα ορατές ελάχιστες αρχαίες λιθόπλινθοι στην πορεία του προβόλου «Φανάρι» και της οδού Χριστουγέννων. Κάποιους από αυτούς μπορεί να εντοπίσει εύκολα κανείς γύρω από το συζερί «Φανάρι» στο ακρομόλιο του αλλοτινού ομώνυμου λιμενοβραχίονα που έκλεινε τη λιμενολεκάνη από νοτιοδυτικά. Όλο τα υπόλοιπα έργα της αρχαιότητας, αλλά και της προκυμαίας που διέτρεχε μέχρι και τη δεκαετία του 1970 τη λιμενολεκάνη, κατασκευασμένη στα μέσα του 19^{ου} αιώνα, καταχώθηκαν πίσω από τους όγκους τεχνητών ογκολίθων από σκυρόδεμα.



ΕΙΚ. 9. Ανοιγμα στον ανατολικό λιμενοβραχίονα του αρχαίου λιμανιού της Επάνω Σκάλας.



ΕΙΚ. 10. Φωτογραφία του νότιου λιμανιού στις αρχές του αιώνα. Διακρίνονται ο λιμενοβραχίονας, τα δύο «φανάρια» της εισόδου, αλλά και το «Καστρέλλι» στη θέση του σημερινού αγάλματος της Ελευθερίας. Η εικόνα παρουσιάζει με τον καλύτερο τρόπο τις τεράστιες αλλαγές που προκάλεσε η «τσιμεντοποίηση» του δεύτερου μισού του 20^{ου} αιώνα.

Στη Μήθυμνα το γραφικό λιμανάκι, με την εξαίρεση του εξωτερικού σύγχρονου λιμενοβραχίονα, παρουσιάζει την εικόνα που είχε από τα μεσαιωνικά πιθανότατα χρόνια μέχρι και τη δεκαετία του 1980. Παρά τη επιστροφή των κρηπιδωμάτων με οριζόντιες

και κάθετες στρώσεις σκυροδέματος, που κάλυψε τα προγενέστερα έργα σε αρκετά σημεία, είναι εμφανείς οι κυβόλιθοι των παλαιότερων προκυμαιών, ενώ μπορεί ακόμα να δει κανείς τμήματα αρχαίων κίωνων όρθια στην περίμετρο του λιμανιού, τα οποία είχαν χρησιμοποιηθεί σαν δέστρες.



ΕΙΚ. 11. Πανοραμική άποψη του λιμανιού της Μήθυμνας. Διακρίνονται το εσωτερικό μάλλον μεσαιωνικό λιμάνι και οι σύγχρονες επεμβάσεις για την εξυπηρέτηση των αλιέων και των επισκεπτών του γραφικού οικισμού.

Εξωτερικά του λιμενοβραχίονα, βυθισμένα λίγο κάτω από την επιφάνεια του νερού, βρίσκονται τα κατάλοιπα από ένα πολύ καλά διατηρημένο τμήμα ενός αρχαίου ακρομολίου, πιθανότατα του 4^{ου} αι. π.Χ. Η κατασκευή αυτή, τμήμα προφανώς ενός αρχαίου λιμενοβραχίονα, έχει τα ίδια περίπου οικοδομικά χαρακτηριστικά όπως και ο μικρός δυτικός λιμενοβραχίονας του λιμανιού της Επάνω Σκάλας. Στη Μήθυμνα, όμως, εδράζεται σε μια τεράστια τεχνητή λιθορριπή, η οποία καταλήγει στον αμμώδη βυθό σε βάθος που ξεπερνάει τα 25 μέτρα σε κάποια σημεία. Ανάμεσα στο υλικό της λιθορριπής ξεχωρίζουν συσσωματωμένα τμήματα από το γέμισμα του αρχαίου κρηπιδώματος ή του τείχους που υψωνόταν επάνω του. Μάλιστα η διατήρηση ενός λίθινου ναυδέτου (δέστρα), σε συνδυασμό με τη θέση του ακρομολίου δείχνουν ότι ο προσανατολισμός της εισόδου στη λιμενολεκάνη ήταν διαφορετικός στην αρχαιότητα από ότι σήμερα. Η είσοδος ανοιγόταν στα νότια αντί τα νοτιοανατολικά.



ΕΙΚ. 12. Υποβρύχια λήψη τμήματος λιμενοβραχίονα (ακρομολιού) του αρχαίου λιμανιού της Μήθυμνας. Διακρίνεται να προεξέχει τμήμα του λίθινου ναυδέτου (δέξτερα) για την πρόσδεση των πλοίων.

Ακολουθώντας τη βορειοδυτική ακτή του νησιού φτάνουμε στα κατάλοιπα της αρχαίας Άντισσας. Είναι ένα βραχώδες ακρωτήριο στεφανωμένο από τα τείχη ενός γενοβέζικου κάστρου, γνωστού σήμερα σαν *Οβριόκαστρο*. Προσεκτική παρατήρηση θα αποκαλύψει ότι σε διάφορα σημεία μπορεί κανείς να διακρίνει τη διαφορετική ισόδομη δόμηση τμημάτων από τα αρχαία, κλασικά τείχη. Πληροφορίες και για το λιμάνι της Άντισσας, όπως και για τα λιμάνια των υπόλοιπων πόλεων της Λέσβου αντλούμε από το μνημειώδες έργο του Γερμανού αρχαιολόγου Robert Koldewey, *Die antiken Baureste der Insel Lesbos*, με το οποίο θεμελίωσε τη λεσβιακή αρχαιολογία, απεσταλμένος της Γερμανικής Ακαδημίας στο νησί τη δεκαετία του 1880. Κατά το σοφό επιστήμονα, η λεκάνη του λιμανιού βρίσκεται στα νοτιοανατολικά της πόλης έξω από τα τείχη με ένα μέρος της προσχωμένο, έτσι που το βάθος του να μην ξεπερνάει το μισό μέτρο, ενώ το υπόλοιπο τμήμα της αναγνωρίζεται στην αμμώδη επίπεδη έκταση στην παραλία. Με την έναρξη της αποτύπωσης νέα στοιχεία ήρθαν και εδώ να συμπληρώσουν τις γνώσεις μας. Ο λιμενοβραχίονας που περιβάλλει από βόρεια και ανατολικά τη λιμενολεκάνη αποτελεί συνέχεια ενός φυσικού βραχώδους εξάρματος, το οποίο προεκτάθηκε με μια τεχνητή λιθορριπή. Στο εσωτερικό της προσχωμένης λεκάνης μπορεί κανείς να εντοπίσει ακόμα λιθοπλίνθους, λείψανα προφανώς του κρηπιδώματος που θα συμπλήρωνε το λιμενοβραχίονα. Πολύ κοντά στη γένεσή του, ώστε να συνδέεται μαζί του, εντοπίσαμε στο βυθό τα κατάλοιπα από τη θεμελίωση ενός ισχυρότατου τοίχου, χτισμένου κατά το *λέσβιο* σύστημα δόμησης που παραπέμπει στην αρχαϊκή περίοδο. Παρόμοιες θεμελιώσεις ισχυρών τοίχων εντοπίσαμε και βορειότερα στις δύο πλευρές του ακρωτηρίου, όπου βρίσκεται στο κάστρο. Είναι πολύ πιθανόν

οι υποβρύχιες πλέον κατασκευές να αποτελούν τμήματα της αρχαϊκής οχύρωσης, η οποία περιορίστηκε σε μικρότερο κύκλο με την άνοδο της θαλάσσιας στάθμης. Ένα τμήμα από τις παραπάνω κατασκευές μοιάζει με λιμενοβραχίονα μιας δεύτερης λιμενολεκάνης, ενταγμένης λειτουργικά στην περίμετρο των «αρχαϊκών τειχών» κατά το γνωστό τύπο των «κλειστών λιμένων», οι οποίοι αποτελούσαν, στην ουσία, τους ναυστάθμους των αρχαίων πόλεων. Εάν η συνέχιση της έρευνας αποδείξει ότι αυτή η υπόθεση είναι σωστή, τότε θα έχουν εντοπιστεί τα αρχαιότερα κατάλοιπα τεχνητού λιμενοβραχίονα με κρηπίδωμα στο Αιγαίο.



ΕΙΚ. 13. Γενική άποψη της περιοχής του αρχαίου λιμανιού της Άντισσας από το λόφο του Οβριόκαστρου.



ΕΙΚ. 14. Λιθόπλινθοι που ανήκουν σε παράκτιες κατασκευές, που σχετίζονται με το αρχαίο λιμάνι. Στο βάθος το Οβριόκαστρο.

Ως πολεμικός λιμένας έχει προταθεί να ερμηνευθεί και ένα δεύτερο λιμάνι που εντόπισε η Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων δύο χιλιόμετρα πιο ανατολικά, στη δεκαετία του 1990. Πρόκειται για τον όρμο Καλό ή Τσαμούρ Λιμάνι, όπου μια εντυπωσιακή υποβρύχια σήμερα λιθορριπή ενώνει το ακρωτήριο *Νησί*, πραγματικό νησί στην αρχαιότητα, με την απέναντι στεριά της Λέσβου.



ΕΙΚ. 15. Γενική άποψη της περιοχής Καλό ή Τσαμούρ Λιμάνι. Σε πρώτο πλάνο το ακρωτήριο *Νησί*. Αμέσως μετά το ακρωτήριο όπου αναπτυσσόταν η αρχαία *Αντισσα*.

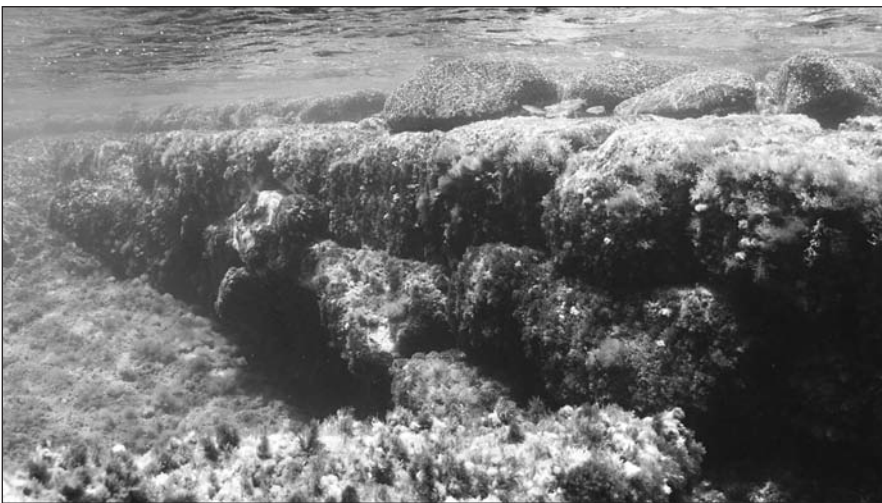
Η κορυφή της κατασκευής αυτής βρίσκεται μισό μέτρο κάτω από την επιφάνεια του νερού και επάνω της συναντάει κανείς πλήθος οστράκων σπασμένων αγγείων, προερχόμενων από πλοία που προφανώς προσπάθησαν να την περάσουν, όταν αυτή βρέθηκε κάτω από το νερό, αποτελώντας πλέον παγίδα αντί μέτωπο προστασίας από τους βόρειους ανέμους. Η γλώσσα γης που ενώνει σήμερα το ακρωτήριο με τον κύριο κορμό της Λέσβου δεν υπήρχε στην αρχαιότητα. Έτσι, κατασκευάζοντας στην μία άκρη του νησιού αυτό το φράγμα, το οποίο προφανώς εξείχε αρχικά από το νερό, οι αρχαίοι *Αντισσαίοι* δημιούργησαν ένα βαθύ προστατευμένο κόλπο. Το συγκεκριμένο έργο δεν αναφέρεται στις αρχαίες πηγές και παρέμενε άγνωστο μέχρι που κλιμάκιο της Εφορείας προέβη σε υποβρύχιο έλεγχο μετά από αίτημα για σύγχρονα λιμενικά έργα στον όρμο, το 1994. Είχε προηγηθεί η καταστροφή τμήματος του αρχαίου έργου με εκρηκτικά στη δεκαετία του 1960 όταν ακόμα η Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων δεν είχε δημιουργηθεί –αυτό έγινε το 1976– και η υποβρύχια αρχαιολογία γενικά βρισκόταν στα πρώτα της βήματα.

Νοτιότερα, στην Ερεσό, γενέθλιο τόπο των ποιητών Σαπφούς και Αλκαίου και του φιλόσοφου Θεόφραστου, το σημερινό αλιευτικό καταφύγιο χρησιμοποιεί ως βάση του το τμήμα του αρχαίου λιμενοβραχίονα, ο οποίος ξεκινούσε από την ακτή και με νότια κατεύθυνση προς το ανοικτό πέλαγος κατέληγε, σε απόσταση 150μ. περίπου, σε μια συστάδα βράχων που μόλις εξέχουν σήμερα από το νερό, ενώ θα ήταν σαφώς πιο εμφανείς στην αρχαιότητα.



ΕΙΚ. 16. Αποψη του αρχαίου προβόλου/λιμενοβραχίονα στη Σκάλα της Ερεσού. Διακρίνεται τμήμα των σύγχρονων επεμβάσεων του αλιευτικού καταφυγίου, το οποίο εδράζεται κατά μεγάλο μέρος του επάνω στην αρχαία κατασκευή.

Η ανύψωση της στάθμης της θάλασσας στην περιοχή της Λέσβου από την Κλασική περίοδο φαίνεται να είναι της τάξης των $\pm 1,3 - 2$ μέτρων. Η λειτουργία του λιμανιού είναι εν μέρει ακατανόητη καθώς πρόκειται για ένα μόνο πρόβολο, ο οποίος εκτείνεται στο πέλαγος, χωρίς να δημιουργεί μια προστατευμένη λιμενολεκάνη. Πιθανόν τα αρχαία πλοία να κατέφευγαν στη μία ή την άλλη του πλευρά ανάλογα με την κατεύθυνση του ανέμου. Και εδώ ο τρόπος δόμησης είναι κατά το *έμπλεκτον* σύστημα, το οποίο συναντάται και σε όλες τις άλλες θέσεις που έχουμε αναφέρει. Υπάρχει όμως μια διαφορά που αποτελεί ένα από τα νέα στοιχεία που έχει αποκαλύψει η πρόσφατη έρευνα. Ο όψεις του λιμενοβραχίονα, όπως και στα νέα τμήματα που εντοπίσαμε στην Άντισσα, κτισμένες κατά το *λέσβιο* τρόπο δόμησης, γεγονός που χρονολογεί τη συγκεκριμένη κατασκευή πριν από τα λιμάνια της Μήθυμνας και της Μυτιλήνης.



ΕΙΚ. 17. Υποβρύχια λήψη του αρχαίου λιμενοβραχίονα της Ερεσού.

Λίγο νοτιότερα από τη Σκάλα της Ερεσού ανοίγεται ο πλούσιος κόλπος της Καλλονής, γνωστός ήδη από την αρχαιότητα για τα φημισμένα οστρακοειδή και τα αλιεύματά του. Στην αρχαία Πύρρα, στην ανατολική πλευρά του κόλπου, η ακτογραμμή έχει αλλάξει σημαντικά από την αρχαιότητα. Τα λιμενικά κατάλοιπα, που είδε ο R. Koldewey στα μέσα του 19^{ου} αιώνα, δεν μπορούσαμε να τα εντοπίσουμε σήμερα, καθώς έχουν καλυφθεί κάτω από τα ιζήματα που έχει συσσωρεύσει ο ποταμός Βούβαρης. Το κλασικό λιμάνι της πόλης πρέπει να βρισκόταν στην εκβολή του ποταμού, στα βόρεια του τειχισμένου λόφου της πόλης.



ΕΙΚ. 18. Γενική άποψη της εκβολής του ποταμού Βούβαρη, στα βόρεια της Πύρρας.

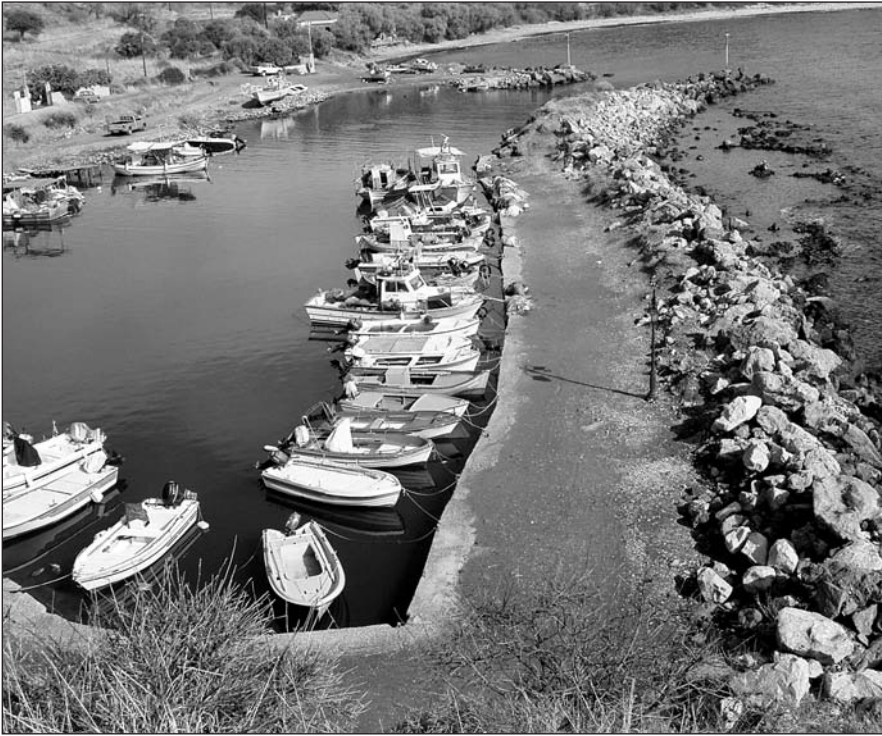
Εκεί ο R. Koldewey σημειώνει την παρουσία νεωσοίκων (ναῦς + οἶκος), τα ειδικά κτίρια μέσα στα οποία φυλάσσονταν τα πολεμικά πλοία κατά τους χειμερινούς μήνες. Τίποτα όμως δεν είναι πλέον ορατό.



ΕΙΚ. 19. Κατάλοιπα παράκτιων εγκαταστάσεων και κτιρίων στο νότιο όρμο της Πύρρας.

Στα νότια όπου και σήμερα σχηματίζεται μικρός όρμος, υπάρχουν βυθισμένα κατάλοιπα που ο Γερμανός μελετητής ταύτισε με λείψανα λιμενοβραχίονα. Η δική μας έρευνα μας οδηγεί μάλλον στο συμπέρασμα ότι πρόκειται για ακρωτήριο που καταποντίστηκε, συμπαρασύροντας τα κτίρια που ήταν κτισμένα επάνω του, λείψανα των οποίων εντοπίζονται στο βυθό. Παρά το ότι δεν εντοπίσαμε κατάλοιπα λιμενικών κατασκευών στο σημείο αυτό, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι στον κολπίσκο θα μπορούσαν να προσορμίζονται σκάφη για να φορτώσουν ή να ξεφορτώσουν τα εμπορεύματά τους, ιδιαίτερα όταν το ακρωτήριο που προεξείχε περισσότερο στη θάλασσα προστάτευε ακόμα καλύτερα από το βόρειο άνεμο.

Μετά τον κόλπο της Καλλονής, συναντάει ο θαλασσινός ταξιδευτής το λιμανάκι του Αγ. Φωκά, στο τέλος της εκτεταμένης παραλίας των Βατερών.

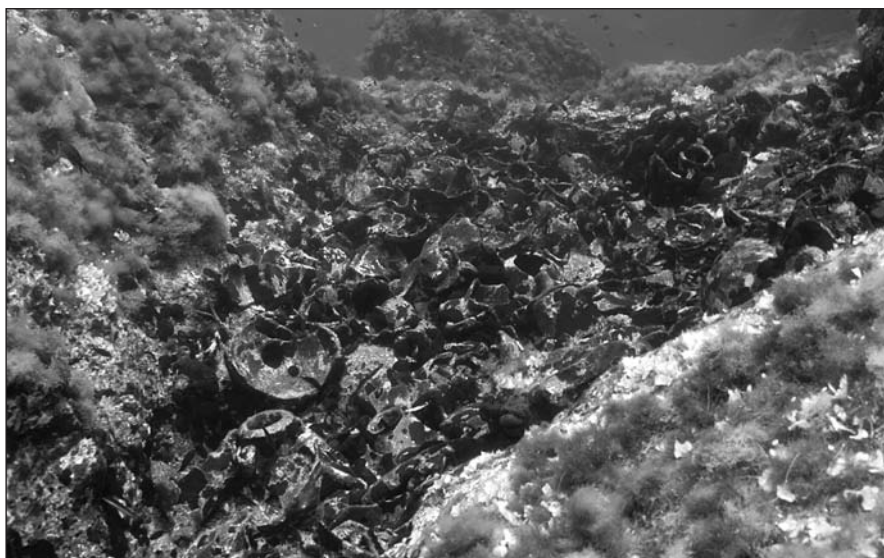


ΕΙΚ. 20. Γενική άποψη του αλιευτικού καταφυγίου στον Άγιο Φωκά. Τα σύγχρονα λιμενικά έργα έχουν χρησιμοποιήσει ως βάση τους τα αρχαία.

Το λιμάνι αυτό δεν αναφέρεται επίσης σε καμία αρχαία πηγή. Το όνομα του ακρωτηρίου και το αντίστοιχο εκκλησάκι του Αγ. Φωκά δείχνουν τη λειτουργία του ως ναυτικού αναγνωριστικού σημείου, μιας και ο εν λόγω άγιος ήταν ο προστάτης των ναυτικών πριν από τον Άγιο Νικόλαο. Στο χώρο ταυτίστηκε μικρός δωρικός ναός αφιερωμένος στο Βρησαγενή Διόνυσο (τα κατάλοιπα της αρχαίας πόλης Βρήσας βρίσκονται βορειοανατολικότερα) και τα λείψανα στο ακρωτήριο δείχνουν χρήση από τον 1^ο αι. π.Χ. Στην κορυφή του προσήνεμου ανατολικού λιμενοβραχίονα εντοπίσαμε και αποτυπώσαμε, όπως και στην Μήθυμνα, την Ερεσό και εν μέρει στην Άντισσα, τα κατάλοιπα αρχαίου κρηπιδώματος με πρόσοψη από λιθοπλίνθους που σώζεται σε δύο στρώσεις. Στην υπόλοιπη περίμετρο του λιμανιού η επιμελημένη όψη του κρηπιδώματος (προκυμαία) έχει εξαφανισθεί, αλλά διατηρείται συσσωματωμένο το γέμισμα που υπήρχε πίσω της. Η πλευρά του λιμενοβραχίονα προς τη θάλασσα, η οποία αρχικά πιστέψαμε ότι ήταν φυσικός σχηματισμός, αποδείχτηκε ότι είναι τεχνητό επίπεδο που διατηρεί θεμελιώσεις αρχαίων κτηρίων, μάλλον ρωμαϊκών χρόνων. Λίγο πιο ανατολικά εντοπίσαμε έναν άγνωστο ύφαλο κυματοθραύστη, ο οποίος δημιουργήθηκε προφανώς για να περιορίσει την καταστροφική δράση των κυμάτων στα θεμέλια των κτηρίων, όταν με την άνοδο της στάθμης βρέθηκαν στην ίσαλο. Στον προσήνεμο λιμενοβραχίονα εντοπίσαμε τα λείψανα της αρχαίας λιθορριπής που τον σχημάτιζε, η οποία είναι σε μεγάλο μέρος της καλυμμένη κάτω από τις σύγχρονες ενισχύσεις με φυσικούς ογκόλιθους. Ανάμεσα στους αργούς λίθους της βρίσκονται αρχαία αρχιτεκτονικά μέλη.



ΕΙΚ. 21. Υποβρύχια λήψη του σωζόμενου τμήματος της προκυμαίας στον προσήνεμο λιμενοβραχίονα του λιμανιού του Αγίου Φωκά.



ΕΙΚ. 22. Φορτίο αρχαίου ναυαγίου με χιακούς αμφορείς του 5^{ου} αιώνα π.Χ. στην περιοχή του αγίου Φωκά.

Στον Άγ. Φωκά η έρευνα δεν περιορίστηκε στο λιμάνι. Μετά την ολοκλήρωση του τοπογραφικού σχεδίου και μετά από την υπόδειξη του ντόπιου αλιέα κ. Αντώνη Φωτεινού, η καταδυτική ομάδα εντόπισε στην περιοχή τα κατάλοιπα δύο φορτίων από αρχαία ναυάγια. Πρόκειται για δύο κύριες συγκεντρώσεις χιακών αμφορέων του 5^{ου} και του 4^{ου} αιώνα π.Χ.

Η Χίος είναι ορατή με καλό καιρό από το ακρωτήριο του Αγ. Φωκά. Στη βόρεια πλευρά της πιστεύεται ότι καλλιεργούνταν, όπως και σήμερα, τα αμπέλια τα οποία παρήγαν τον *αριούσιο οίνο*, ένα από τα πιο γνωστά και ακριβά κρασιά της αρχαιότητας. Από την πόλη της Χίου ή κάποιον από τα λιμάνια της στα βόρεια, τη Βολισσό, τα Καρδάμυλα ή από τη ονομαστή Οινούσσα είχαν φορτώσει πιθανόν τα δύο καράβια που τέλειωσαν άδοξα το ταξίδι τους, λίγο πριν τον Αγ. Φωκά, τους χιώτικους αμφορείς με το ονομαστό κρασί. Θεριεμένος νοτιάς ή κάποιος άλλος άνεμος τους έφραξε το δρόμο. Ο ναός ή το ιερό στο ακρωτήριο έδιναν το σημάδι για το απάνεμο απάγκιο, αλλά οι ύπουλες ξέρες σκεπασμένες από τους αφρούς των κυμάτων έστειλαν τα δυο σκαριά σε αιώνιο ταξίδι στην αγκαλιά του Ποσειδώνα, πριν τον κατάπλου στο ποθητό λιμάνι. Τα υπολείμματα από τα φορτία τους σηματοδοτούν το ναυτικό δρόμο που περνούσε από τον Αγ. Φωκά, εντάσσοντας το συγκεκριμένο λιμάνι, αλλά και όλη τη δυτική πλευρά της Λέσβου στο δίκτυο των αρχαίων ναυτικών διαδρομών του Αιγαίου.

Αλλά ο περίπλους στα λιμάνια της Λέσβου με τα έως τώρα στοιχεία της έρευνάς μας κάπου εδώ πρέπει να τελειώσει. Μαζεύουμε την άγκυρα. Ο κυρ Αντώνης έχει βάλει μπρος τη μηχανή. Ο ήλιος χαμηλώνει και 'μεις έχουμε ακόμα δρόμο μπροστά μας μέχρι τη Σκάλα Καλλονής, όπου έχει στηθεί η βάση της ερευνητικής ομάδας. Έχουμε ακόμα δρόμο μπροστά μας... στη θάλασσα και στο χρόνο.

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Archonidou A., Kourtzellis Y.**, 2008, "The Ancient Ports of Lesbos; The case of the Town of Mytilini" στο Χ. Τζάλας, *Τρόπικς Χ. Πρακτικά 10^{ου} Διεθνούς Συμποσίου Αρχαίας Ναυπηγικής*, Ύδρα 28 Αυγ. - 2 Σεπτ. 2008, ΕΙΠΝΠ, Αθήνα (υπό έκδοση).
- Θεοδούλου Θ.**, 2008, "Διαχείριση παράκτιας ζώνης και ενάλια πολιτιστικά αγαθά. Το παράδειγμα της Λέσβου" στο *Πρακτικά 4^{ου} Πανελληνίου Συνεδρίου Διαχείρισης και Βελτίωσης Παρακτίων Ζωνών*, Μυτιλήνη 23-27 Σεπτ. 2008, ΕΜΠ, Εργαστήριο Λιμενικών Έργων, Αθήνα, 223-232.
- Theodoulou T.**, 2008, "The harbour network of ancient Lesbos. First step of an underwater approach", στο Χ. Τζάλας, *Τρόπικς Χ. Πρακτικά 10ου Διεθνούς Συμποσίου Αρχαίας Ναυπηγικής*, Ύδρα 28 Αυγ. - 2 Σεπτ. 2008, ΕΙΠΝΠ, Αθήνα (υπό έκδοση).
- Θεοδούλου Θ.**, 2010, «Υποβρύχια έρευνα στα αρχαία λιμάνια της Λέσβου», *περιοδικό Αρχαιολογία και Τέχνες*, τεύχος 116, 9^{ος}/2010, σ. 93-102.
- Koldewey R.**, 1890, *Die Antiken Baureste der Insel Lesbos*, Berlin.
- Κουρτζέλλης Γ.**, 2006, «Νομίσματα από τις αρχαίες λιμενικές εγκαταστάσεις του Βόρειου Λιμένα Μυτιλήνης», *Πρακτικά Συνεδρίου, 5^{ης} Επιστημονικής Συνάντησης με θέμα «Το νόμισμα στα νησιά του Αιγαίου»*, Μυτιλήνη, 16-19 Σεπτεμβρίου 2006 (υπό εκτύπωση).
- Kourtzellis Y., Archonidou A.**, 2008, "Study and three-dimensional reconstruction of the north harbour of Mytilene" στο Χ. Τζάλας (εκδ.), *Τρόπικς Χ. 10^ο Διεθνές Συμπόσιο Αρχαίας Ναυπηγικής*, Ύδρα, 27 Αυγ. - 2 Σεπτ. 2008, ΕΙΠΝΠ, Αθήνα (υπό έκδοση).
- Κοντής Ι.**, 1973, *Λεσβιακό Πολύπτυχο. Από την Ιστορία, την Τέχνη και τη Λογοτεχνία*, Έσπερος, Αθήνα.
- Κοντής Ι.**, 1977, *Η Λέσβος και η Μικρασιατική της περιοχή*, Αθήνα.
- Labarre G.**, 1996, *Les cités de Lesbos, aux époques Hellénistique et Impériale, Collection de l' institut d' archéologie et de l'antiquité, Université Lumière Lyon 2, Diffusion de Boccard.*
- Παρασκευαΐδης Π.**, 2002, *Το αρχαίο λιμάνι της Μυτιλήνης*, Λιμενικό Ταμείο Λέσβου, Μυτιλήνη.
- Pistorius H.**, 1913, *Beiträge zur Geschichte von Lesbos im vierten Jahrhundert v. Chr.*, Jenaer Historische Arbeiten Heft 5, Bonn.
- Williams H.**, 2007, "The Harbors of Ancient Lesbos" in P. Betancourt, M.C. Nelson, H. Williams (eds), *Krinoi kai Limenes: Studies in honor of Joseph and Maria Shaw*, INSTAP Press, 107-116.
- Σίμωνι Α.**, 2000, "Καλός Λιμένας (Τσαμούρ Λιμάνι). Ο Πολεμικός Ναύσταθμος της Αρχαίας Αντισσας", *Αρχαιολογικά Ανάλεκτα ες Αθηνών XXIX-XXXI (1996-1998)*, 147-156.

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΕΙΚΟΝΩΝ

Η Εικ. 1 (χάρτης με τις προϊστορικές θέσεις) αναδημοσιεύεται από το λεύκωμα *ΠΟΛΙΟΧΝΗ, Ένα κέντρο της Πρώιμης εποχής του Χαλκού στο Βόρειο Αιγαίο*, έκδοση Υπουργείου Αιγαίου, Αθήνα 1997, σ. 28.

Η εικόνα 2 (χάρτης της Λέσβου με σημειωμένα τα όρια των επικρατειών) αναδημοσιεύεται από τον αρχαιολογικό οδηγό του αρχαιολογικού μουσείου Μυτιλήνης, Κ' ΕΠΚΑ, 1999, σ. 28.

Οι εικόνες 4, 6 προέρχονται από το διαδίκτυο, χωρίς εμφανή τα πνευματικά δικαιώματα.

Η εικόνα 5 είναι ψηφιακή δημιουργία του Γιάννη Κουρτζέλλη.

Η εικόνα 7 (χαλκογραφία με εγχάραξη) αναδημοσιεύεται από έργο του Comte de Choiseul Gouffier, "Voyage pittoresque de la Grece par Marie-Gabriel-Florens-Auguste", Paris 1782.

Η εικόνα 10 είναι έκδοση Κ. & Ε. Τζιβόγλου.

Η εικόνα 14 προέρχεται από το προσωπικό αρχείο του Γ. Κουρτζέλλη

Οι εικόνες 3, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 21, 22 προέρχονται από το Αρχείο της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων ©ΕΕΑ και έχουν ληφθεί στα πλαίσια του προγράμματος *Αποτύπωση αρχαίου λιμενικού δικτύου Λέσβου*. Φωτογράφοι είναι για τις εικόνες 8, 11, 12, 19 ο Θ. Θεοδούλου και για τις υπόλοιπες ο Β. Μεντόγιαννης.



περιεχόμενα

ηρόλοχος ημερολόγιο καιρετισμοί

η Λέσβος μέσα από το φακό του Δημήτρη Γέρου

ΝΑΣΟΣ ΘΕΟΦΙΛΟΥ

Το ποιητικό βλέμμα του Δημήτρη Γέρου.....27

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΓΕΡΟΣ

Φωτογραφίες.....33

ιστορία

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ

Η διοίκηση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας κατά τον 19^ο αιώνα
και οι υπόδουλοι Έλληνες. Ο Δικαστής και Διοικητικός Μαλιάκας Ν. Νιάνιας....61

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Θ. ΠΑΠΑΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Η Κατάληψη των νησιών του Β. Α. Αιγαίου από τους Γερμανούς (1941).....80

ΑΡΗΣ ΚΥΡΙΑΖΗΣ

Ο Μπεκήρ των Δαφίων και ο Καρέκος της Ίσας.....90

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ. ΜΙΧΑΗΛΑΡΗΣ

Ο Πρόδρομος Αναγνώστου βιογραφούμενος
από τον συμπατριώτη του Τριαντάφυλλο Βασιλέλλη111

ΣΤΡΑΤΗΣ Ι. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΥ

Εθνολογικές αλλαγές στα παράλια της δυτικής Μ. Ασίας το 1881
(Σύμφωνα με μια διπλωματική αναφορά του sir Charles Wilson,
στρατιωτικού επιτετραμμένου της Μ. Βρετανίας στη Μικρά Ασία).....121

αρχαιολογία

ΘΕΟΤΟΚΗΣ ΘΕΟΔΟΥΛΟΥ & ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΡΤΖΕΛΛΗΣ

Λιμάνια και ναυτικοί δρόμοι στην αρχαία Λέσβο129

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΟΥΜΑΡΕΛΑΣ

Ο πύργος του Buondelmonti, το Taristieri και το μοναστήρι Apostoli
Αναζητώντας τρία ξεχασμένα μεσαιωνικά μνημεία
στα βόρεια παράλια της Λέσβου.....148

Βιογραφία

Δ. Β. ΚΟΦΤΕΡΟΣ

Μπουρός Αρραβώνας, γάμος, αντίγαμος.....165

ΣΤΡΑΤΗΣ ΑΛ. ΜΟΛΙΝΟΣ

Το κοντραμπάντο στη Λέσβο.....170

Σοκίμιο

ΑΝΘΟΥΛΑ ΔΑΝΙΗΛ

Η παρασημαντική της φύσης Τρεις φορές η Άνοιξη
Μικρό αφιέρωμα στα 100 χρόνια από τη γέννηση του Οδυσσέα Ελύτη.....179

ΣΤΡΑΤΗΣ ΠΑΣΧΑΛΗΣ

Το χρώμα της μελαγχολίας στον Αιολικό λυρισμό187

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΕΛΛΗΣ

Υπερρεαλιστικά στοιχεία στο πεζογραφικό έργο του Νάσου Θεοφίλου.....190

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Ι. ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

Ο Αλέξανδρος Παπαδιαμάντης στη «Χαραυγή» της Μυτιλήνης.....209

Εκπαίδευση

ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΥ

Η προσχολική αγωγή στην τουρκοκρατούμενη Λέσβο215

Γραμματολογία

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΟΡΔΑΣ

Συμβολή στη Λεσβιακή βιβλιογραφία. Οι εκδόσεις των ετών 2007-2008.....223

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΟΡΔΑΣ

Αιρετή Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση 1994-2010

Οι εκδόσεις της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Λέσβου.....235

ΚΩΣΤΑΣ Γ. ΜΙΣΣΙΟΣ

Π. Δ. Πανταζής. Ένας λυρικός οραματιστής, δάσκαλος

του ήθους και της προσφοράς.....240

Θέατρο**ΜΑΡΙΑ ΑΧ. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ**

Η συμβολή των εκπαιδευτικών στη δημιουργία μαθητικών θεατρικών

παραστάσεων στα Σχολεία της Αγίας Παρασκευής Λέσβου253

Κινηματογράφος**ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ**

«Ταξίδι στη Μυτιλήνη» του Λάκη Παπαστάθη Η εκπλήρωση ενός χρέους263

η Λέσβος, οι άνθρωποι, ο χρόνος, οι ιστορίες τους

Συλλεκτικά τεκμήρια του παρελθόντος.....267

στο μεταίχμιο, από το 2010 στο 2011

Γελοιογραφίες.....285

βιογραφικά συντελεστών

ISBN 978-960-99323-6-3



9 789609 932363 >