



Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Πάρης Κτενάς

Η αναβίωση της αργοναυτικής εκστρατείας μέσα από την αναγέννηση του μυθικού καραβιού



Ιούνιος 2012

Π ΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	2
ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	4
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	
Η Αργώ ως Ετεροτοπία και η Συμπύεση του Χωροχρόνου.....	8-11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	
Ο Μύθος.....	12-23
2.1 Γενικά στοιχεία.....	12
2.2 Απομυθοποίηση του μύθου	12
2.3 Τα προβλήματα της ανασύστασης του μύθου και οι απαντήσεις που δόθηκαν.....	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	
Επιστροφή στο παρελθόν	24-36
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	
Η Κατασκευή της ρεπλικας.....	37-58
4.1 Γενικά στοιχεία.....	37
4.2 Τα εργαλεία	42
4.3 Η μορφή του πλοίου και οι διαστάσεις του.....	44
4.4 Η υλοποίηση του προγράμματος κατασκευής.	56
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	
Επιστημονική τεκμηρίωση	59-66
5.1 Γενικά στοιχεία.....	59
5.2 Ημερίδα στο πολεμικό μουσείο Αθηνών.....	60
5.3 Αργώ και Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης του Βόλου 2007-2013.....	61
5.4 Η διεύρυνση της ιδέας.....	66
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6	
Καθέλκυση - δοκιμαστικοί πλόες –πειραματικά ταξίδια	68-89
6.1 Η καθέλκυση της αργούς	68
6.2 Οι κωπηλάτες.....	70

6.3 Ο ρόλος της ελληνικής πολιτείας.....	72
6.4 Η χρήση ενεστωτικού χρόνου	74
6.5 Ο Φουκώ επιβεβαιώνεται.....	76
6.6 Η τελική ευθεία και τα 2 πειραματικά ταξίδια.....	78
6.7 Η Τουρκική αργώ.....	87
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	89
ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ.....	91
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	94

Πρόλογος

Μια από τις πλέον γνωστές ιστορίες της Ελληνικής μυθολογίας είναι η Αργοναυτική εκστρατεία. Ο μύθος θέλει μια ομάδα ηρώων, κάποτε μέσα στον 13^ο αιώνα π.χ., να επιβιβάζονται στην Αργώ να πλεύουν σε άγνωστα νερά και μετά από πολλούς κόπους και βάσανα να φτάνουν στη μυθική Κολχίδα για να πάρουν (κλέψουν;) το χρυσόμαλλο δέρασ και την Μήδεια την κόρη του βασιλιά. Η επιστροφή τους υπήρξε το ίδιο επεισοδιακή με τον πηγαιμό και για να τα καταφέρουν χρειάστηκαν τη βοήθεια και τη μεσολάβηση των Θεών. Η ιστορία αυτή ήταν δημοφιλής ήδη από την αρχαιότητα και εξακολουθεί να αποτελεί πηγή έμπνευσης για συγγραφείς, ποιητές, ζωγράφους, τραγουδοποιούς, κινηματογραφιστές, μπλόγκερς κλπ.

Το είδος του πλοίου, η ταυτότητα του πληρώματος, ο τρόπος κατασκευής του, η πορεία του πλοίου και ο ακριβής προορισμός του, αποτελούσαν και εξακολουθούν να αποτελούν πηγή αντιπαράθεσης. Άλλοι διαφωνούν για είδος του πλοίου, άλλοι θεωρούν ότι δεν ισχύει η ευρέως αποδεκτή άποψη περί της τοποθεσίας της Κολχίδος στην σημερινή Γεωργία και του πλου διάμεσου των Δαρδανελίων και των ακτών του Εύξεινου Πόντου και ισχυρίζονται ότι ήταν στην πραγματικότητα ο περίπλους της Γης. Μερικοί μάλιστα ισχυρίζονται ότι η Αργοναυτική Εκστρατεία αποτελούσε μία κοινή εξερευνητική και εμπορική αποστολή όλων των κύριων Ελληνικών πόλεων της εποχής¹ και για αυτό

¹ Ψιμόπουλος Άγγελος, *Μυστική αποστολή «Χρυσόμαλλον Δέρασ»*. Διαβάζουμε στο οπισθόφυλλο του βιβλίου «Είναι άξιο προσοχής ότι ο συγγραφέας μετά από λογική επεξεργασία των στοιχείων, που συνέλεξε, αποφάνεται ότι η Αργοναυτική Εκστρατεία στην ιστορική πραγματικότητα ήταν μια από κοινού σχεδόν όλων των ελληνικών πόλεων εξερευνητική και εμπορική αποστολή στα πέρατα της οικουμένης. Για να πραγματοποιηθεί η αποστολή αυτή έπρεπε να τηρηθεί αυστηρά απόρρητο κάθε τι που είχε σχέση με τον σχεδιασμό και την εκτέλεση της. Οι Αργοναύτες πραγματοποίησαν τον περίπλου της γης με ένα πλοιάριο περίπου 40 τόνων, δηλαδή όσο ήταν το μισό από το μικρότερο πλοίο του Μαγελλάνου....."»

παρέμεινε γνωστή στην Ιστορία και τη Μυθολογία ως μια από τις μεγαλύτερες περιδιαβάσεις και περιπέτειες της αρχαιότητας, αντίστοιχης της Οδύσσειας του Οδυσσέα και της Αινειάδας του Αινεία. Κάποιοι άλλοι θέλουν τους Αχαιούς της Μαγνησίας κατά των 14^ο αιώνα π.χ. στην αναζήτηση ζωτικού οικονομικού χώρου στη θάλασσα να βρίσκουν διέξοδο προς το βορρά, στη Μαύρη θάλασσα². Μάλιστα για να αντιμετωπίσουν τα δυνατά ρεύματα του Βοσπόρου, εξέλιξαν την τριαντάκορο σε πεντήκοντορο (με 50 κουπιά) που η μυθική Αργώ αποτέλεσε αρχέτυπο της.

Στη σημερινή εποχή ανθούν όλες οι ευφάνταστες θεωρίες και η ύπαρξη του διαδικτύου κάνει την κοινοποίηση και κυκλοφορία τους ακόμα πιο εύκολη. Έτσι το διαδίκτυο βρίθει θεωριών που θεωρούν την Αργώ μια ιπτάμενη μηχανή ή περισσότερο ένα διαστημόπλοιο που ήρθε από το διάστημα³. Φυσικά υπάρχουν και οι καθαρά επιστημονικές προσεγγίσεις, οι οποίες προσπαθούν με τη χρήση επιστημονικών μεθόδων και βασιζόμενες στα μέχρι τώρα γνωστά αρχαιολογικά ευρήματα και στις αρχαίες περιγραφές, όπως του Απολλώνιου του Ρόδιου, να ανασυνθέσουν τον μύθο και να τον εξηγήσουν⁴. Έτσι η Αργοναυτική εκστρατεία σύμφωνα με πολλούς μελετητές απηχεί μακρινά ιστορικά γεγονότα της Μυκηναϊκής εποχής τότε που οι Έλληνες άνοιγαν καινούριους εμπορικούς δρόμους στον Εύξεινο πόντο και αναζητούσαν χρυσό και άλλα πολύτιμα εμπορεύματα.

² <http://www.volosinfo.gr/el/component/content/article/61-genika/96-argo-mythiko-karavi>

³ [http://www.diodos.gr/Αρχαία-Ελλάδα/Μυθολογία/61-Αργώ-το-αρχαίο-διαστημόπλοιο-\(I\).html](http://www.diodos.gr/Αρχαία-Ελλάδα/Μυθολογία/61-Αργώ-το-αρχαίο-διαστημόπλοιο-(I).html)

⁴ Roy Burrell: *οι έλληνες*, σελ. 69

Εισαγωγή

Στη σύγχρονη πόλη του Βόλου οι αναφορές στο μακρινό παρελθόν της αργοναυτικής εκστρατείας είναι πολλές και εμφανείς: σε δρόμους (Ιάσωνος, Ιωλκού, Αργοναυτών κλπ), σε αναθηματική στήλη στην παραλία της πόλης, σε ιστοσελίδες που αφορούν την ιστορία της, στο λογότυπο και στη σημαία της πόλης, σε σχολικά βιβλία κλπ. Το 1881 αμέσως μετά την απελευθέρωση της Θεσσαλίας ο Evaristo De Chirico έδωσε όχι τυχαία το μυθικό όνομα «Ιάσων» στο πρώτο τρενάκι του Βόλου. Ο Βόλος κατά συνέπεια δεν διεκδικεί απλώς, θεωρεί δεδομένο ότι αποτελεί τη μητρόπολη του μύθου. Ίσως είναι η μοναδική πόλη στο κόσμο που έχει ανεγείρει άγαλμα σε κεντρικό σημείο στην παραλία της πόλης, ένα επώνυμο καράβι. Αποκορύφωμα όλων αυτών ήταν η κατασκευή της Αργούς και η προσπάθεια αναβίωσης του μύθου της Αργοναυτικής εκστρατείας στα μέσα της δεκαετίας του 2000. Το επιτυχές ή όχι του εγχειρήματος αποτελεί έναν από τους σκοπούς της παρούσας εργασίας, αλλά αυτό που θα πρέπει να τονιστεί είναι ότι μία ολόκληρη πόλη, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο (επίσημοι φορείς, διάφοροι οργανισμοί, απλοί πολίτες) εμπλέκονται με την επιτυχία του εγχειρήματος και συνομιλούν με το απώτατο παρελθόν με όρους της καθημερινής ζωής.

Μέσα από το εγχείρημα της κατασκευής του καραβιού και της επανάληψης του ταξιδιού μια ολόκληρη πόλη συμπιέζει τόσο το χρόνο ώστε τα όρια παρόντος και μακρινού παρελθόντος ελαχιστοποιούνται. Η πόλη προσπαθεί να ρίξει γέφυρες με το παρελθόν, προκειμένου να οικειοποιηθεί ένα πλοίο – σύμβολο και να αλλάξει τη μοίρα της. Βλέπει την τουριστική της προβολή και την οικονομική της ανάπτυξη να περνά μέσα από την αναβίωση και την εκμετάλλευση του μύθου. Κατασκευάζει το πλοίο από τα ίδια ξύλα με την ίδια τεχνοτροπία τα ίδια

εργαλεία, της αρχαίας εποχής. Όλα αυτά δείχνουν πως το παρελθόν είναι εδώ. Ένα παρελθόν όχι μακρινό αλλά που θα μπορούσε να ήταν χθες. Ο λόγος των πρωταγωνιστών, τα ρεπορτάζ των δελτίων ειδήσεων στα τοπικά κανάλια, τα πρωτοσέλιδα των τοπικών εφημερίδων, οι διάλογοι που αναπτύσσονται στην αίθουσα του δημοτικού συμβουλίου είναι για όλα αυτά οι ζωντανές αποδείξεις.

Η πόλη εσκεμμένα ταυτίζεται με το μύθο και υιοθετεί τον αρχηγό της εκστρατείας και οτιδήποτε σχετίζεται μ' αυτήν. Όπως συμβαίνει σε κάθε πόλη ή έθνος η αναφορά στο παρελθόν προσδίδει κύρος και συνέχεια. Αν η καταγωγή αυτή δεν είναι άμεσα πρόδηλη, τότε μπορεί να κατασκευαστεί. Τα παραδείγματα είναι πολλά, με πιο χαρακτηριστικό αυτό του νεόκοπου κράτους της ΠΓΔΜ, όπου στην προσπάθεια δημιουργίας μιας «Μακεδονικής» ταυτότητας συνεκτικής για τον ετερογενή πληθυσμό της, γίνεται προσπάθεια οικειοποίησης του ονόματος και του πολιτισμού των αρχαίων Μακεδόνων και ιδιαίτερα του πιο ένδοξου τέκνου της, του Μεγάλου Αλεξάνδρου. Με τον ίδιο τρόπο και οι κάτοικοι του Βόλου, ενώ κατοικούν σε μια σχετικά νέα πόλη που ιδρύθηκε κατά τους μεσαιωνικούς χρόνους γύρω στον 14^ο αιώνα, θεωρούν ότι είναι οι απόγονοι και συνεχιστές των αρχαίων κατοίκων της Ιωλκού⁵. Το γεγονός αυτό στη σημερινή εποχή, δεν προξενεί καμία εντύπωση. Τι είναι αλήθεια αυτό που επιτρέπει σε μία κοινωνία στις αρχές του 21^{ου} αιώνα να δοκιμάσει να κατασκευάσει και να ανασυστήσει ένα μυθικό παρελθόν και να νιώθει τη σιγουριά ότι αποδίδει πιστά την «πραγματικότητα», με ό, τι και εάν σημαίνει ο όρος αυτός. Πως επιχειρεί να κατασκευάσει το πλοίο και να αναβιώσει το ταξίδι; Πώς είδαν τα υποκείμενα τη δράση τους μέσα στο όλο εγχείρημα και τι αντιπροσωπεύει τελικά η Αργώ; Είναι εντέλει η Αργώ μία χρονομηχανή, η οποία μας επιτρέπει να προσεγγίσουμε και να κατανοήσουμε το παρελθόν ή είναι μια αυταπάτη που δεν έχει καμία σχέση με το τι πραγματικά έγινε ή δεν έγινε;

⁵ <http://www.diki.gr/museum/EL/city/chronos.index.asp>

Κεφάλαιο 1

Η Αργώ ως Ετεροτοπία και η Συμπύεση του Χωροχρόνου

Στο γνωστό δοκίμιο του Φουκώ⁶ η «Ετεροτοπία» ορίζεται ως ένα πραγματικό μέρος, το οποίο είναι απολύτως διαφορετικό από όλα τα υπόλοιπα μέρη τα οποία αντικατοπτρίζει και στα οποία αναφέρεται. Δεν υπάρχει πολιτισμός που να μην έχει δημιουργήσει κάποια στιγμή μία ή περισσότερες ετεροτοπίες. Ο Φουκώ θεωρεί δύο κύριες κατηγορίες ετεροτοπιών. Τις ετεροτοπίες κρίσης, στις οποίες το υποκείμενο βρίσκεται σε οριακό σημείο, όπως είναι το στάδιο της ενηλικίωσης, ή η εγκυμοσύνη. Τα στρατόπεδα ή ο μήνας του μέλιτος αποτελούν ετεροτοπίες αυτής της μορφής. Οι ετεροτοπίες της απόκλισης ονομάζονται έτσι γιατί το υποκείμενο υιοθετεί μία συμπεριφορά αποκλίνουσα από αυτή την οποία η κοινωνία οριοθετεί ως φυσιολογική. Τέτοιες ετεροτοπίες είναι οι φυλακές, τα νοσοκομεία κλπ. Οι κοινωνίες, μας λέει ο Φουκώ, μπορεί να κάνουν μια ετεροτοπία στο πέρασμα του χρόνου να αποκτήσει μία τελείως διαφορετική λειτουργία και νόημα. Επίσης η ετεροτοπία είναι ικανή να αντιπαραβάλλει σε ένα μοναδικό υπαρκτό μέρος, άλλα μέρη τα οποία είναι από μόνα τους ασύμβατα μεταξύ τους, όπως είναι το θέατρο. Συνδέονται πολλές φορές με τμήματα του χρόνου, τα οποία ονομάζει «ετεροχρονίες». Η ετεροτοπία αποκτά την πλήρη λειτουργικότητά της όταν επιβάλλει μία πλήρη αποκοπή από τον παραδοσιακό χρόνο, όπως πχ είναι τα μουσεία και οι βιβλιοθήκες, μέρη στα οποία ο χρόνος

⁶ Foucault Michel & Jay Miskowiec, «*Of Other Places*», JSTOR, Diacritics, Vol. 16, Nr 1 (Spring 1986).

μοιάζει να σταματά και οι εποχές και οι περίοδοι συμπιέζονται και παράλληλα ο χρόνος συσσωρεύεται αέναα, ενώ ο τόπος παραμένει ακίνητος. Για να λειτουργήσει μια ετεροτοπία θα πρέπει να υπάρχει ένα σύστημα το οποίο της επιτρέπει το άνοιγμα και το κλείσιμο και που δεν επιτρέπει την εύκολη πρόσβαση στον οποιοδήποτε, όπως ένας δημόσιος χώρος. Τέλος, οι ετεροτοπίες πρέπει να έχουν μία λειτουργία διακριτή σε σχέση με τον υπόλοιπο χώρο. Ο ρόλος τους είναι να δημιουργούν είτε μια ψευδαίσθηση ότι είναι σαν τους υπόλοιπους χώρους είτε ότι έχουν την τέλεια οργάνωση, δομή, λειτουργία κλπ, σε σχέση με τον υπόλοιπο χαοτικό κόσμο.

Το πλοίο αποτελεί την «*ετεροτοπία par excellence*», μιας και είναι ένα πλωτό κομμάτι χώρου, ένα μέρος χωρίς μέρος, το οποίο υπάρχει αφ' εαυτού, το οποίο είναι περικλειστο και ταυτόχρονα παραδομένο στην απεραντοσύνη της θάλασσας και από λιμάνι σε λιμάνι, σε μέρη μακρινά σε μια διαρκή αναζήτηση κρυμμένων θησαυρών, είναι εργαλείο οικονομικής ανάπτυξης, αλλά και πηγή της φαντασίας⁷.

Από τα παραπάνω είναι εύκολο να καταλάβουμε την σημερινή Αργώ ως ετεροτοπία και πώς αυτή συνδέεται με τον λόγο των υποκειμένων, είτε αυτοί είναι επίσημοι φορείς, είτε μέλη του πληρώματος, είτε απλοί κάτοικοι της πόλης.

Εάν θα έπρεπε να εντάξουμε την Αργώ σε κάποια από τις δύο βασικές κατηγορίες ετεροτοπιών θα λέγαμε ότι αποτελεί *ετεροτοπία απόκλισης*. Στη σημερινή εποχή της αποθέωσης της μηχανής και της ταχύτητας, μια ολόκληρη πόλη με τους φορείς της αποφασίζει την κατασκευή ενός πλοίου που βασίζεται για την πρόωσή του στον άνεμο και τη μυϊκή δύναμη του πληρώματός του. Απαιτεί πολλαπλάσιο χρόνο από το κανονικό για να ολοκληρωθεί το ταξίδι, ενώ στην εποχή της εξειδίκευσης, το πλήρωμά του δεν είναι επαγγελματίες ναυτικοί, αλλά απλοί καθημερινοί άνθρωποι και μάλιστα εθελοντές. Η Αργώ νοούμενη ως πείραμα ναυπηγικής αρχαιολογίας συνιστά μια ετεροτοπία η οποία αποτελεί και ετεροχρονία ταυτόχρονα, ενώ στην περίπτωση που υπάρξει αξιοποίησή της ως πλωτό μουσείο (κάτι που είναι στις προθέσεις της δημοτικής Αρχής), τότε θα λειτουργήσει ως μια χρονομηχανή, κάτι που είναι άλλωστε στις προθέσεις των

⁷ Στο ίδιο.

κατασκευαστών της. Τον καιρό που το πλοίο ήταν δεμένο στο λιμάνι του Βόλου και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού της ήταν ορατό σε όλους όσους βρίσκονταν στο λιμάνι, εν τούτοις δεν ήταν δυνατή η πρόσβαση στο εσωτερικό του πλοίου στον οποιοδήποτε. Δικαίωμα πρόσβασης είχαν μόνο τα μέλη του πληρώματος και οι κατασκευαστές του ή οι δημοτικοί άρχοντες και το λοιπό εξουσιοδοτημένο προσωπικό (πχ φωτογράφοι, δημοσιογράφοι, κλπ), πληρώντας ακόμα μία προϋπόθεση από αυτές που θέτει ο Φουκώ για τα χαρακτηριστικά των ετεροτοπιών.

Σύμφωνα με όλες τις σχετικές με τη σύγχρονη Αργώ ιστοσελίδες, η όλη ιδέα πίσω από την κατασκευή, αλλά και η προβολή του εγχειρήματος, βασίζεται στο ιδεολόγημα ότι το πλοίο αποτελεί μια ακριβή απομίμηση (ρεπλίκα) της αυθεντικής Αργούς, κατασκευασμένης σύμφωνα με τις μεθόδους και την τεχνολογία της εποχής (13^{ος} – 14^{ος} αιώνας π.Χ), ενώ για τη ναυπήγησή της χρησιμοποιήθηκε ξυλεία του Πηλίου. Τα παραπάνω αποτελούν ξεκάθαρη προσπάθεια δημιουργίας μιας ψευδαίσθησης μεταφοράς από το παρόν σε ένα πολύ μακρινό παρελθόν.

Τέλος, ο λόγος των ίδιων των πρωταγωνιστών, αλλά και των δημοτικών αρχόντων μιλάει για μια προσπάθεια αναβίωσης του μύθου και του ταξιδιού, όπου σκοπός είναι το ίδιο το ταξίδι και οι εμπειρίες που αυτό προσφέρει, με την Καβαφική έννοια όπως αυτή εκφράζεται μέσα από την *Ιθάκη* σε συνδυασμό με τα τυχόν εμπορικά, τουριστικά, οικονομικά, πολιτικά κλπ οφέλη που μπορεί να προκύψουν από αυτό το ταξίδι.

Στο άρθρο του Στάιν περί συμπίεσης του χωροχρόνου⁸ γίνεται αναφορά στη θεωρία του Χάρβεϊ (David Harvey), ο οποίος θεωρεί ότι στον ύστερο καπιταλισμό οι τεχνολογικές εξελίξεις έχουν επιφέρει μία αύξηση της ταχύτητας σε όλα τα επίπεδα. Είναι πλέον δυνατή η μεταφορά κεφαλαίων από το ένα μέρος του κόσμου στο άλλο σε δευτερόλεπτα με το πάτημα ενός κουμπιού, ενώ οι αερομεταφορές κάνουν εφικτή τη μετακίνηση ανθρώπων χιλιάδες χιλιόμετρα μακριά, μέσα σε λίγες ώρες. Οι νέες μορφές επικοινωνίας επιτρέπουν τη

⁸ Stein Jeremy, *Reflections on Time, Timespace Compression and Technology in the Nineteenth Century*, στο *Timespace: Geographies of Temporality*, των John May και Nigel Thrift, Routledge, USA, 2001.

μετάδοση εικόνας και ήχου σε πραγματικό χρόνο και την επικοινωνία με ένα παγκόσμιο κοινό. Οι παραπάνω δυνατότητες έχουν δημιουργήσει μία νέα πραγματικότητα γνωστή στους περισσότερους ως «παγκοσμιοποίηση».

Στη σημερινή εποχή της συμπίεσης του χωροχρόνου οι άνθρωποι και οι κοινωνίες καλούνται να διαχειριστούν με ένα νέο τρόπο τη σχέση τους τόσο με το χώρο όσο και με το χρόνο. Η Αργώ αποτελεί ένα κλασικό παράδειγμα του πώς μια κοινωνία συμπίεζει το χωροχρόνο για την παραγωγή νοήματος. Σε προγενέστερες εποχές δεν θα είχε νόημα η κατασκευή ενός τέτοιου πλοίου. Δεν υπάρχουν ιστορικά καταγεγραμμένα παραδείγματα όπου μια κοινωνία θα αποφάσιζε να αντιγράψει κάτι από το παρελθόν και να το διαχειριστεί με σύγχρονους της όρους. Όλοι καταλαβαίνουν ότι η Αργώ είναι ένα πλοίο που κατασκευάστηκε στην εποχή του, μιας και παρακολούθησε την κατασκευή της, αλλά επίσης κανένας δεν αμφισβητεί ότι το ίδιο το σκαρί κατασκευάστηκε με τον τρόπο και τις μεθόδους που χρησιμοποιούσαν τον 13^ο π.Χ αιώνα. Κι' αυτό γιατί κάποιοι άνθρωποι και φορείς τους οποίους θεωρεί αυθεντίες στον τομέα τους και αξιόπιστους, τον διαβεβαίωσαν με τα μέσα που παρέχει η σύγχρονη τεχνολογία (διαδίκτυο, προβολές, ντοκιμαντέρ, ραδιόφωνο, τηλεόραση κλπ) ότι τηρήθηκαν όλα τα κριτήρια που καθιστούν το όλο εγχείρημα όχι μόνο αξιόπιστο, αλλά και εφικτό.

Όσοι είδαν την Αργώ κατά τις δοκιμές πλεύσης, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού της, αλλά και κατά τις επισκέψεις της στα διάφορα λιμάνια, δεν είχαν αμφιβολία ότι αντίκριζαν ένα ακριβές αντίγραφο ενός πλοίου της αρχαιότητας και ότι εάν είχαν τη δυνατότητα μεταφοράς στο χρόνο σε κάποιο λιμάνι της αρχαίας Ελλάδας, θα αντίκριζαν πλοία που θα έμοιαζαν με αυτή.

Πέρα από το γεγονός της σύλληψης της ιδέας και της κατασκευής της Αργούς, η συμπίεση του χωροχρόνου συντελέστηκε και στην καθημερινή ζωή. Με τη χρήση της τεχνολογίας και ιδιαίτερα με την τηλεόραση και το διαδίκτυο, ένα παγκόσμιο κοινό είχε τη δυνατότητα σε πραγματικό (ή σχεδόν πραγματικό) χρόνο (αυτό που αποκαλείται στην Αγγλική γλώσσα *real or near real time*) να παρακολουθήσει τον απόπλου ή το ταξίδι ή να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή το γεωγραφικό μήκος και πλάτος στο οποίο εκείνη βρισκόταν.

Κεφάλαιο 2

Ο μύθος

2.1 Γενικά στοιχεία

«Ο μύθος αποτελεί περιουσία της τέχνης», γράφει ο Nicolas Freret· «είναι μια ανεξάντλητη πηγή από δαιμόνιες ιδέες, γοητευτικές εικόνες, συναρπαστικά θέματα, αλληγορίες και σύμβολα» (Feldman & Richardson, 1972 σελ. 96). Γι αυτό και έχει κάτι να προσφέρει στον καθένα. «Δεν είναι τίποτα άλλο από μια πρωτόγονη επιστήμη, μια ιστορία, μια ενσάρκωση από ασύνειδες φαντασιώσεις, ή κάτι άλλο που ανταποκρίνεται στις φαντασιώσεις της εποχής» (Ruthven, 1976 σελ. 9).

2.2 Απομυθοποίηση του μύθου

Οι Έλληνες έπαυσαν να πιστεύουν στα μυθολογούμενα περίπου από τον 4^ο π.χ. αιώνα. Πρώτος ο Θεαγένης από το Ρήγιο της Κάτω Ιταλίας στα τέλη του 6^{ου} π.χ. μιλάει για την αληγορικότητα των ποιημάτων και μάλιστα του Ομήρου. Υποστηρίζει, ότι στα έργα αυτά εκφράζονται βαθύτατες αλήθειες κρυμμένες σκόπιμα κάτω από μια απατηλή επιφάνεια. Κατά τον 4^ο π.χ. αιώνα ο Ευήμερος προσπάθησε να εξηγήσει το μύθο των θεών, ως ιστορία σπουδαίων βασιλιάδων, οι οποίοι αποθεώθηκαν για τα μεγάλα κατορθώματά τους με συνέπεια να κατατάσσεται στους διάσημους άθεους της αρχαιότητας .

Στους νεότερους χρόνους από την κυριάρχηση της επιστήμης τον 17^ο αιώνα και μετά η μυθολογία απορρίπτεται σαν δημιουργήμα ενός δεισιδαίμονα και

πρωτόγονου νου. (Levi - Strauss, 1978 σελ. 15), ενώ από τον 18^ο αιώνα και μετά αρχίζει στην Ευρώπη μια προσπάθεια να διαπιστωθεί η φύση του μύθου και η βαθύτερη σημασία του (Ψιμόπουλος Α. 2001 σελ.55). Αυτή η προσπάθεια που συνεχίζεται μέχρι σήμερα οδήγησε τον Niccolo Machiavelli να θεωρεί αυταπόδεικτο ότι οι άνθρωποι κατασκευάζουν την ιστορία εφευρίσκοντας πρώτα – πρώτα μύθους στην προσπάθειά τους να κυριαρχήσουν. Βασικές αρχές παρόμοιων επιχειρημάτων περί εξουσίας εμφανίζονται και στη ναζιστική ιδεολογία όπως την επινόησε ο Alfred Rosenberg στα 1930 στο έργο του «Ο μύθος του εικοστού αιώνα». Παρόλο που αυτά τα επιχειρήματα έχουν χαρακτήρα ολοκληρωτισμού δεν είναι ιδιαίτερα σύγχρονα αφού και οι μύθοι του Πλάτωνα έχουν σα στόχο να υποτάξουν τα άτομα στις επιθυμίες του κράτους, και ο Αριστοτέλης θεωρούσε πιθανό πως αυτός ήταν ο πραγματικός σκοπός των μύθων («Μεταφυσική», XI, 8). Ωστόσο αυτό που ονομάζεται «η πολιτικοποίηση του μύθου φαίνεται ολοκάθαρα στη δημιουργία εθνογενών μύθων που επιτρέπουν στους πολιτικά φιλόδοξους να ανακηρύσσονται απόγονοι των αρχαίων». (Ruthven, 1976 σελ. 19).

Ο Levi – Strauss επιπλέον υποστηρίζει ότι «Μυθικές ιστορίες που είναι ή φαίνονται αυθαίρετες, χωρίς νόημα, παράλογες, βλέπουμε να επανεμφανίζονται σε όλα τα μέρη του κόσμου» (Levi - Strauss, 1978 σελ. 39). Αυτή η ευφάνταστη δημιουργία του νου δεν είναι μοναδική σε ένα τόπο. Συναντούμε την ίδια δημιουργία σε περισσότερους και διαφορετικούς τόπους. Το γεγονός αυτό μας πείθει πως ο μύθος είναι νόηση διαμορφωμένη με την επίδραση της φαντασίας. Για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε και εντέλει να απομυθοποιήσουμε ένα μύθο, πρέπει να αναζητήσουμε την έννοια του, όχι τόσο στο περιεχόμενο του αλλά κυρίως στη νοηματική του μορφή.

Έχοντας όλα τα παραπάνω ως γνώμονα θα προσεγγίσω το μύθο της αργοναυτικής εκστρατείας και κυρίως θα προσπαθήσω να αναλύσω την προσπάθεια μεταφοράς και αναβίωσης του μυθικού ταξιδιού στη σύγχρονη εποχή.

2.3 Τα πρώτα προβλήματα για την ανασύσταση του μύθου και οι απαντήσεις που δόθηκαν

Πριν αναλυθεί η όλη προσπάθεια θα πρέπει να αναφερθούν τα προβλήματα που ανέκυψαν για την υλοποίηση του όλου εγχειρήματος και οι λύσεις που δόθηκαν. Είναι ζωτικής σημασίας η κατανόησή τους, γιατί αλλιώς δεν μπορεί να κατανοηθεί το πλαίσιο μέσα στο οποίο εργάστηκαν τα υποκείμενα.

Τα πρώτα και καίρια ερωτήματα αφορούσαν στην εγκυρότητα του μύθου. Έγινε πράγματι η Αργοναυτική εκστρατεία; Ποια διαδρομή ακολούθησε; Ποιος ήταν ο σκοπός της; Πού ήταν η αρχαία Ιωλκός;

Η αρχή του μύθου της αργοναυτικής εκστρατείας μας οδηγεί σε μια πόλη της Φθιώτιδος Αχαΐας, την παραλιακή Άλο⁹, την οποία κατά μια παραλλαγή του μύθου ίδρυσε ο Αθάμας γιός του Αιόλου. Στην πόλη αυτή διαδραματίστηκαν τα τραγικά γεγονότα που οδήγησαν τα παιδιά του Αθάμαντα, Φρίξο και Έλλη να διαφύγουν από την καταδίωξη της μητριάς τους Ινώς πάνω στην πλάτη του χρυσόμαλλου κριαριού που έστειλε η μητέρας τους Νεφέλη. Ο Φρίξος μετά από περιπέτειες φτάνει μόνος του στην Κολχίδα στις ακτές του Εύξεινου Πόντου όπου θυσίασε το κριάρι στο Φύξιο Δία, προστάτη των φυγάδων, ενώ το χρυσό δέρμα του το χάρισε στο φιλόξενο βασιλιά της Αιήτη. Ο Αιήτης, καθιέρωσε το χρυσόμαλλο δέρας ως σύμβολο της βασιλείας του, το κρέμασε σε μια βελανιδιά στο Άλσος του Άρη, όπου το φύλαγε ένας ακοίμητος δράκοντας.

Στην Άλο σήμερα υπάρχουν τα στοιχεία εκείνα που αποδεικνύουν μια διαχρονική κατοίκηση της περιοχής από τη μυκηναϊκή τουλάχιστον εποχή μέχρι τα βυζαντινά χρόνια. Στην περιοχή διασώζεται ακρόπολη, τείχη και οικίες της

⁹ Πόλη της Φθιώτιδος Αχαΐας. Αναφέρεται στην Ιλιάδα. Η αρχαία Άλος βρισκόταν μάλλον στο ανατολικό τμήμα της πεδιάδας του Αλμυρού και καταστράφηκε το 346 π.Χ. από τον Μακεδόνα στρατηγό Παρμενίωνα. Στο λόφο σώζεται ισχυρό τείχος με πύργους (αρχές 4 ου αι. π.Χ.). Η Νέα Άλος ιδρύθηκε μετά το 302 π.Χ. από τον βασιλιά Δημήτριο Πολιορκητή. Κτισμένη σε στρατηγικό σημείο, έφραζε τον παράλιο δρόμο από τη Λάρισα προς τη Λαμία. Η πόλη και η ακρόπολη περιβάλλονται από τείχος με πύλες και πύργους. Βρέθηκαν θεμέλια ελληνιστικών σπιτιών και ίσως λείψανα κτιρίων της αγοράς. Στο λόφο της ακρόπολης, λείψανα μεγαλύτερων, ίσως δημόσιων κτισμάτων. Στην παραλία υπάρχουν ταφικοί τύμβοι, ορισμένοι από αυτούς ανασκαμμένοι.

ελληνιστικής πόλης¹⁰. Αυτό όμως που έχει ιδιαίτερη σημασία είναι το χάλκινο νόμισμα των Αλέων (4^{ου} αι π.χ.) που βρέθηκε στην πόλη με την παράσταση του Φρίξου πάνω στο κριάρι. Το νόμισμα αποτελεί απόδειξη της αποδοχής και προβολής του μύθου μετά από χίλια χρόνια ως άμεσα συνδεδεμένου με την πόλη.
(Εικ. 1)



(Εικ. 1) χάλκινο νόμισμα των Αλέων (4^{ου} αι π.χ.) Χρησιμοποιήθηκε για εμπορικές της συναλλαγές. Αρχαιολογικό μουσείο Αλμυρού.

Το χρυσόμαλλο δέρας αυτού του κριαριού κλήθηκε να φέρει από την Κολχίδα ο Ιάσοντας, γιός του Αίσωνα αποδεχόμενος τον όρο του θείου του Πελία, σφετεριστή του θρόνου της Ιωλκού ως προϋπόθεση για την παράδοση του θρόνου στον φυσικό του κληρονόμο. Στο ταξίδι αυτό ο Ιάσοντας δεν πήγε μόνος. Τον ακολούθησαν επίλεκτοι άνδρες από πολλές περιοχές της Ελλάδας ημίθειοι και θνητοί. Το καράβι με το οποίο ταξίδεψαν ονομάστηκε Αργώ, και οι ταξιδιώτες, Αργοναύτες. Στα αρχαία Ελληνικά «αργώ» σήμαινε «γρήγορη», όπως «αργός» σήμαινε «ταχύς»¹¹. Ο Ορφείας αναφέρει ότι οι αργοναύτες ήταν 49, ο Απολλόδωρος 45, ο Απολλώνιος 64, και ο Διόδωρος 54.

¹⁰ Πηγή: Υπουργείο Πολιτισμού, Ζ. Μαλακασιώτη, Αρχαιολόγος - ΙΓ' ΕΠΚΑ

¹¹ Υπήρχε, όμως, άλλος ένας λόγος για τον οποίο ονομάστηκε το πλοίο Αργώ: ο Άργος, ονομαστός τεχνίτης στην κατασκευή караβιών και γιος του Φρίξου, ήταν ο ναυπηγός του πλοίου της εκστρατείας. Είχε έρθει πριν χρόνια από την Κολχίδα στο θείο του, Πελία, και, παρά του ότι ο Πελίας του είχε δώσει ρητές διαταγές το πλοίο που θα κατασκεύαζε να ήταν από σαθρά και σάπια ξύλα, τα οποία θα συνενώνονταν όχι με μέταλλο, αλλά με κερί - ούτως ώστε με την πρώτη

Κατά τον Στράβωνα η Αργώ ναυπηγήθηκε στο επίγειο των Φερών τις Παγασές που είχε απόσταση 20 στάδια (3.704 μέτρα) από την Ιωλκό. Ο Στράβων θεωρούσε ότι οι Παγασές οφείλουν το όνομα τους στο ναυπηγείο της Αργούς. «...από δε της ναυπηγίας της Αργούς και Παγασάς λέγεται μυθεύουσι τον τόπον¹²». Η θέση των αρχαίων Παγασών τοποθετείτε στη περιοχή «Πευκάκια» και στη θέση των νέων Παγασών Βόλου, όπου αναπτύχθηκε οικισμός την εποχή του Χαλκού όπως μαρτυρούν οικιστικά κατάλοιπα. Στη θέση των Παγασών ιδρύθηκε αργότερα στις αρχές του 3^{ου} αι π.χ. η πόλη της Δημητριάδος από όπου προέρχεται εντυπωσιακό σύνολο γραπτών επιτύμβιων στηλών που φυλάσσονται σήμερα στο αρχαιολογικό μουσείο του Βόλου. Ο Στράβων αναφέρει ότι ο συνεχής της Δημητριάδος αιγιαλός ονομάζονταν Ιωλκός. Η Ιωλκός στα ομηρικά ποιήματα περιγράφεται ως ευρύχωρος και ευκτιμένη¹³ (πόλις δηλ. καλοχτισμένη), ενώ ο Απολλώνιος ο Ρόδιος εγκωμιάζει τους καλοφτιαγμένους δρόμους¹⁴ (ευδμήτους αγυιάς) της φημισμένης πόλης του παρελθόντος που βρίσκονταν κοντά στην ακτή των Παγασών (Παγασίδα)¹⁵.

Από τα παραπάνω είναι φανερό ότι Έλληνες ποιητές και Ιστοριογράφοι καθώς και η Ελληνική προφορική παράδοση διατήρησαν ζωντανή στη μνήμη των μεταγενέστερων Ελλήνων τη μυθική αυτή πόλη, η αναζήτηση της θέσης της οποίας υπήρξε αντικείμενο πολύχρονων αρχαιολογικών ερευνών. Αυτό που οι αρχαιολόγοι έψαχναν να επιβεβαιώσουν ήταν εάν υπάρχει κάποια μυκηναϊκή πόλη στο μυχό του Παγασητικού κόλπου που να μπορεί να ταυτιστεί με τη μυθική Ιωλκό. Ανασκαφικές και επιφανειακές έρευνες που πραγματοποιήθηκαν και συνεχίζουν να πραγματοποιούνται τα τελευταία χρόνια στη Θεσσαλία υποδεικνύουν μια ισχυρή παρουσία των Μυκηναίων σε ολόκληρη την θεσσαλική πεδιάδα επιβεβαιώνοντας και την αντίστοιχη μυθολογική παράδοση¹⁶.

δυσκολία να διαλυθεί το καράβι και να πνιγούν οι Αργοναύτες, ο Άργος αντίθετως έβαλε όλη του την τέχνη στη ναυπήγηση του καραβιού του και κατασκεύασε ένα από τα τελειότερα πλοία. Κατά τον Διόδωρο το Σικελιώτη ο Άργος συνταξίδευσε με τους Αργοναύτες για να επισκευάζει τυχόν που θα προκαλούνταν στο πλοίο.

¹² Στράβωνος Γεωγραφικά, Θ , 5,15 [C436]

¹³ Όμηρος, Οδύσεια Λ, 256-257. Ιλιάδα Β, 712

¹⁴ Απόλλωνιος ο Ρόδιος, Αργοναυτικά, Ι, 317-319

¹⁵ Γενικά για τη θέση της Ιωλκού, βλ. τα επιμέρους άρθρα στο συλλογικό τόμο ΔΗ.Κ.Ι.1994.

¹⁶ Adrymmi- Sismani 2007, 322-357

Έτσι τον 14^ο και 13^ο αι. π.χ. όταν ο μυκηναϊκός πολιτισμός έφτασε στο απόγειο του και απλώθηκε στο Αιγαίο και τη μεσόγειο η Θεσσαλία αποτελούσε μια πυκνοκατοικημένη περιοχή όπου οι αρχαιολογικές ανασκαφές εντόπισαν περισσότερους από 200 μικρούς ή μεγαλύτερους οικισμούς. Σε κανένα από αυτούς τους οικισμούς δεν διαπιστώθηκαν με βεβαιότητα ίχνη οχύρωσης γεγονός που υποδηλώνει ότι ο πληθυσμός αυτός ζούσε ειρηνικά υπακούοντας σε ένα ασφαλές κέντρο, προφανώς αυτό της Ιωλκού.¹⁷ Στον σπουδαιότερο από αυτούς τους οικισμούς αυτόν του Διμηνίου τα ανασκαφικά ευρήματα δηλώνουν ότι στο τέλος του 13^{ου} αι. έχουμε μια πόλη με καλή πολεοδομική οργάνωση ευθείς δρόμους, πλούτο, στο κέντρο της οποίας αναπτύσσεται ένα επιβλητικό κτιριακό συγκρότημα, ίσως ανάκτορο. Η εικόνα της δύναμης και του πλούτου της Ιωλκού ενισχύθηκε από τους θολωτούς τάφους που ανακαλύφθηκαν στην ευρύτερη περιοχή και κυρίως από την μελέτη του θολωτού τάφου που εντοπίστηκε στον περιφερειακό του Βόλου το 2004. Στον τάφο βρέθηκαν μεταξύ άλλων διακοσμημένα αγγεία, χρυσά κοσμήματα, περιδέραια από υαλόμαζα, επιχρυσωμένα γυάλινα πλακίδια. Η χημικά ανάλυση μερικών χρυσών ελασμάτων από τον τάφο που έγινε από τον Ph. Guerra στα εργαστήρια του Μουσείου του Λουβρου στο Παρίσι έχει βεβαιώσει ότι ο συγκεκριμένος τύπος χρυσού είναι «αλλουβιακού» τύπου δηλαδή προέρχεται από ποτάμιες εναποθέσεις¹⁸. Η δεύτερη φάση της έρευνας που βρίσκεται σε εξέλιξη θα εξετάσει αν αυτός ο χρυσός μπορεί να συνδεθεί με κοιτάσματα χρυσού στην περιοχή της αρχαίας Κολχίδας. Σε εξέλιξη είναι και η έρευνα προέλευσης του γυαλιού που χρησιμοποιήθηκε για τα αντίστοιχα κοσμήματα που πραγματοποιείται από τον καθηγητή Rahren στο UCL του Λονδίνου από την οποία πιθανόν να προκύψει ότι υπήρχαν επαφές των κατοίκων της Ιωλκού με την περιοχή του Καυκάσου από όπου έπαιρναν το απαραίτητο για την παραγωγή του γυαλιού αντιμόνιο. Τέλος ο καθηγητής Mommsen απέδειξε ότι τμήματα κεραμικών αγγείων που βρέθηκαν στην ασιατική ακτή προέρχονται από το Μυκηναϊκό Διμήνι.

¹⁷ Αδρύμη Σισμάνη Β., Αρχαία Ιωλκός: Μύθος και πραγματικότητα, Πρακτικά συνεδρίου: Αργοναυτική Εκστρατεία, σελ. 61

¹⁸ Στο ίδιο, σελ.66

Όλα τα παραπάνω επιτρέπουν στους αρχαιολόγους να υποστηρίξουν ότι γύρω από το μυχό του Παγασητικού κόλπου λειτουργούσε ένα μεγάλο μυκηναϊκό κέντρο, το ανακτορικό κέντρο της Ιωλκού. Το ισχυρό αυτό κέντρο διατηρούσε υπό τον έλεγχό του το μεγαλύτερο θεσσαλικό λιμάνι από όπου πραγματοποιούνταν όλες οι εμπορικές συναλλαγές με περιοχές του Αιγαίου της Ανατολίας πιθανά ως τις ακτές του Ευξείνου πόντου. Το λιμάνι ήταν πιθανά χτισμένο γύρω από τη βαθειά Ιώλκα (λέξη που χρησιμοποιεί ο Ησύχιος για να περιγράψει τον αύλακα) που σύμφωνα με τη γεωλογική έρευνα του Zangger¹⁹ ήταν διαμορφωμένος στο μυχό του Παγασητικού κόλπου ήδη από την 3^η χιλιετία π.χ. και η οποία με την πάροδο των αιώνων έχει μπαζωθεί από τις εναποθέσεις του ποταμού Αναύρου. (Εικ. 2)



Εικ.2: Αναπαράσταση της «Ιώλκας» του μυχού του Παγασητικού σύμφωνα με τις έρευνες του γεωλόγου Zangger

Αν δεχθούμε τα παραπάνω συμπεράσματα το υπόβαθρο της μυθικής διήγησης επαναπροσδιορίζεται και τίθεται σε μια πιο ρεαλιστική βάση. Η Αργοναυτική εκστρατεία απηχεί μακρινά ιστορικά γεγονότα της Μυκηναϊκής εποχής τότε που οι Έλληνες άνοιγαν καινούριους εμπορικούς δρόμους στον Εύξεινο πόντο και αναζητούσαν χρυσό και άλλα πολύτιμα εμπορεύματα. Σε αυτό

¹⁹ Zangger 1991, 1-7

το πλαίσιο παράκτιες περιοχές της Θεσσαλίας συνδέονται με το χώρο του Αιγαίου και τα παράλια του Εύξεινου Πόντου, μια περιοχή κατεξοχήν πλούσια σε μέταλλα που ήταν εντελώς απαραίτητα για την οικονομική ανέλιξη των μυκηναϊκών κέντρων.

Ο Roy Burrell στο βιβλίο του “οι έλληνες” αναφέρει: «Οι Έλληνες γνώριζαν ότι η θρυλική Κολχίδα ήταν πλούσια σε χρυσό, αλλά και σε χαλκό, ο οποίος αποτελούσε το βασικό υλικό της εποχής. Από τη γνώση τους αυτή πηγάζει και ο μύθος περί του χρυσόμαλλου δέρατος, ο οποίος όμως δεν είναι και τόσο μύθος! Σύμφωνα με μία τεχνική οι χρυσοθήρες χρησιμοποιούσαν προβιές προβάτων για την συλλογή του πολυτίμου μετάλλου από τους ποταμούς, όπως περίπου οι σύγχρονοι χρυσοθήρες χρησιμοποιούσαν τα κόσκινα. Τα ψήγματα του μετάλλου επεκάθηντο στην προβιά, την οποία όταν ο χρυσοθήρας έβγαζε από το νερό και άφηνε να στεγνώσει στον ήλιο, αυτή έμοιαζε με «χρυσόμαλλη». Κάποιοι πρώιμοι Έλληνες ταξιδευτές μετέφεραν στην πατρίδα το θρύλο της Κολχίδος, ο οποίος ήταν φυσικό να προκαλέσει το ενδιαφέρον των αρχόντων, που επιθυμούσαν να διανοίξουν νέους εμπορικούς δρόμους, ιδιαίτερος προς περιοχές πλούσιες σε μέταλλα»²⁰. Αξίζει να σημειώσουμε πως Αργοναύτες (*Argonauts*) ονομάστηκαν οι χρυσοθήρες που μαζικά και σε τεράστιους αριθμούς κατέκλυσαν την Καλιφόρνια μετά το 1848 όταν βρέθηκε για πρώτη φορά εκεί χρυσός, αναζητώντας το πολύτιμο μέταλλο που θα τους εξασφάλιζε τα αμύθητα κέρδη που ονειρεύονταν.

Ιστορικά, μερικοί φαίνεται να ταυτίζουν την Αργοναυτική Εκστρατεία με το Β' Ελληνικό Αποικισμό²¹, που άρχισε στα μέσα του 8ου αιώνα π.Χ. και συνεχίστηκε μέχρι τα τέλη του 6ου αιώνα π.Χ, με κύρια αίτια την οικονομική και πολιτική εξέλιξη. Πρόκειται για αναχρονισμό που δεν λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι αποικισμός και Αργοναυτική Εκστρατεία αν και αντιστοιχούν σε πολλά σημεία, χρονικά δεν έχουν καμία απολύτως σχέση, αφού απέχουν τουλάχιστον 6 αιώνες μεταξύ τους.

Για να επανέλθουμε στα αρχικά ερωτήματα σχετικά με την εγκυρότητα του μύθου, το σκοπό της εκστρατείας και τη θέση της αρχαίας Ιωλκού ή για να το

²⁰ Roy Burrell: οι έλληνες, σελ. 69.

²¹ <http://el.wikipedia.org/wiki>

διατυπώσω με έναν διαφορετικό τρόπο αν ο μύθος παραχώρησε τη θέση του οριστικά στην ιστορία, σαφής και τεκμηριωμένη απάντηση ουσιαστικά δεν υπάρχει. Τα ερωτήματα αυτά έχουν απαντηθεί εν πολλοίς από την ίδια την κοινωνία και την Πολιτεία μέσω των επίσημων φορέων της. Η σύγχρονη πόλη του Βόλου ως πολεοδομικό συγκρότημα μπορεί να είναι μια σχετικά καινούρια πόλη. Η γειτνίασή της όμως με αρχαίες πόλεις που άκμασαν στο παρελθόν, όπως είναι η Άλος η Δημητριάδα, η Πύρασος, οι Παγασαί, με τους νεολιθικούς οικισμούς του Σέσκλου και του Διμηνίου, καθώς και η ανακάλυψη ευρημάτων που ανάγονται στη Μυκηναϊκή εποχή, έχουν κάνει γενικά παραδεκτό στην επιστημονική κοινότητα και διάμεσο αυτής και στο ευρύ κοινό, ότι αποτελεί τη φυσική συνέχεια της αρχαίας (μυθικής;) Ιωλκού.

Κατά μία εκδοχή άλλωστε η πόλη του Βόλου οφείλει το όνομα της στην Ιωλκό. Από Ιωλκός έγινε Γώλος²² και Γόλος. Στην εφημερίδα «Φωνή των Έξω Ελλήνων» του τέλους του 19ου αιώνα συναντάμε το όνομα Γώλος ή Βώλος που μετατράπηκε σε Βόλος²³ στις αρχές του 20ου αιώνα λόγω της ορθογραφίας του ονόματος.

Στην εποχή της νεωτερικότητας και του έθνους κράτους, όπως έχει αποδείξει ο Χομπσμπάουμ (Hobsbawm)²⁴, θεσμοί όπως οι Ακαδημίες, τα Πανεπιστήμια, τα σχολεία, οι αρχαιολογικές σχολές κλπ, μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τα κράτη για την κατασκευή εθνικών αφηγημάτων και εθνικής συνειδήσης. Από τη στιγμή λοιπόν που έγινε ευρέως αποδεκτό το παραπάνω γεγονός και η επίσημη άποψη καθιερώθηκε στα σχολικά εγχειρίδια²⁵, τότε όλοι αποδέχονται ως πραγματική τη σύνδεση Βόλου – Ιωλκού.

Όσον αφορά στην εγκυρότητα του μύθου ως προς την διαδρομή που η αργώ ακολούθησε, πάλι έχουμε τους μηχανισμούς του κράτους και την τυπική εκπαίδευση να λειτουργούν προς όφελος της επίσημης άποψης. Από τη στιγμή που καθιερώθηκε ως κοινά αποδεκτό ότι ο μύθος έχει ιστορική βάση και ότι

²² Όπως από το «Ιωάννης προέρχεται το «Γιάννης»

²³ Ψιμόπουλος Άγγελος, *Μυστική αποστολή «Χρυσόμαλλον Δέρας»*, σελ.128

²⁴ Hobsbawm Eric, *Age of Revolution: Europe, 1789 – 1848*, Abacus, UK, 1995.

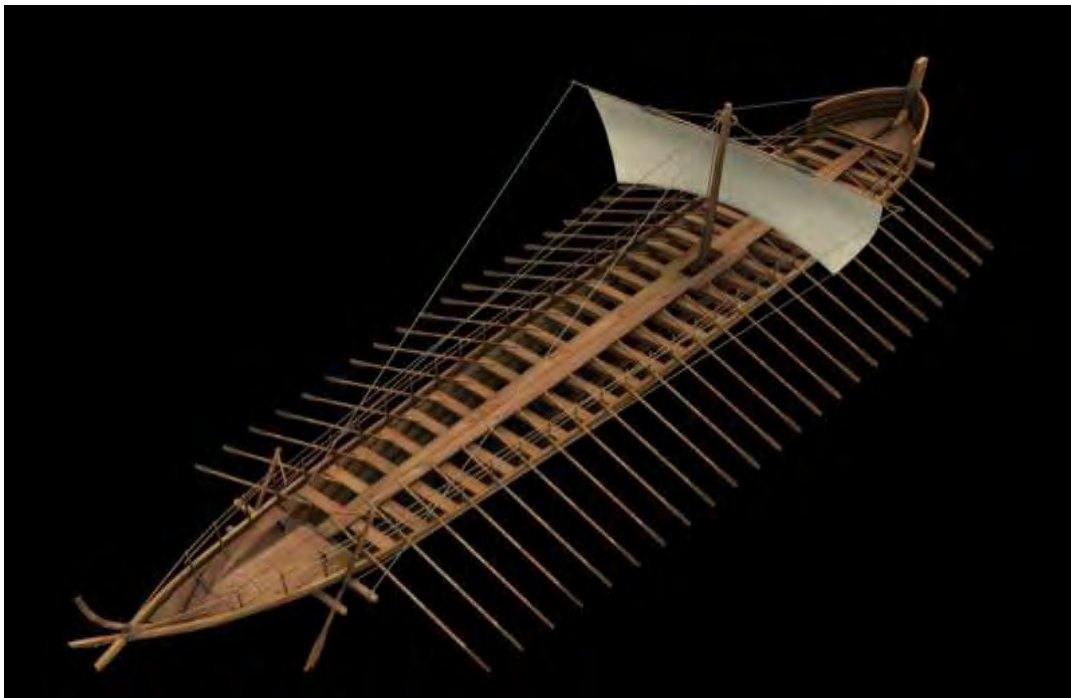
²⁵ Μαιστρέλης Στρατής, Καλύβη Ελένη, Μιχαήλ Μαρίνα, *Ιστορία Γ' Δημοτικού «Από τη μυθολογία στην ιστορία»*, Σελ. 48 -54

μπορεί να έλαβε χώρα στο μακρινό παρελθόν, κάποιας μορφής εκστρατεία από την περιοχή του Βόλου (αρχαίας Ιωλκού) προς την περιοχή της σημερινής Γεωργίας, με κατοπινές περιπλανήσεις ανά την περιοχή της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου, τότε η αμφισβήτησή της δεν είναι εύκολη υπόθεση. Δεν είναι θέμα της παρούσας εργασίας να εξετάσει το πώς και το γιατί, ή την αλήθεια της επίσημης άποψης, πρέπει όμως να ειπωθεί ότι κάθε άλλη άποψη που αμφισβητεί την επίσημη, είναι πολύ δύσκολο να βρει γόνιμο έδαφος. Οι αντιδράσεις των επίσημων κρατικών και επιστημονικών φορέων κυμαίνονται από την απόρριψη έως τον χλευασμό απέναντι στον «αιρετικό». Στην εποχή της νεωτερικότητας παρατηρείται ένα άλλο φαινόμενο που δίνει μεγάλη ισχύ στην εκάστοτε εξουσία να επιβάλλει την άποψή της χωρίς βία. Αυτό είναι η χρήση σε μαζική κλίμακα οπτικοακουστικών μέσων που μέσω κινηματογραφικών ταινιών, ντοκιμαντέρ, δραματοποιημένων ντοκιμαντέρ (Docudramas), διαφημίσεων, ραδιοφωνικών εκπομπών κ.τ.λ. αναπαράγουν και διαδίδουν την επίσημη άποψη ταυτόχρονα σε μεγάλο αριθμό ανθρώπων. Ένα γεγονός που καταγράφηκε ως τέτοιο στις ειδήσεις ή σε ένα ντοκιμαντέρ ή στον τύπο ή έγινε βιβλίο, έχει πολύ περισσότερες πιθανότητες να επικρατήσει και να διαιωνισθεί, σε σχέση με ένα άλλο που δεν μπόρεσε να καταγραφεί σε οπτικοακουστικά μέσα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η προσσελήνωση στις 20 Ιουλίου 1969, σε σχέση με τις 13 ημέρες της κρίσης του Νοεμβρίου του 1962, όταν ο κόσμος έφτασε στο χείλος του πυρηνικού πολέμου. Η σκηνή που ο Νιλ Άρμστρονγκ κατεβαίνει από τη σκάλα του διαστημικού οχήματος, πατάει στο φεγγάρι και προφέρει τη διάσημη φράση «Ένα μικρό βήμα για τον άνθρωπο, ένα τεράστιο άλμα για την ανθρωπότητα», έχουν γίνει μέρος της παγκόσμιας κουλτούρας και μνήμης, σε σχέση με το άλλο επεισόδιο που είναι γνωστό σε ένα πολύ μικρότερο κοινό, χωρίς οπτικές αναφορές, πέρα από κάποιες φωτογραφίες που κυκλοφορούν στο διαδίκτυο και αυτές αρκετά χρόνια μετά τον αποχαρακτηρισμό τους ως απόρρητο κρατικό μυστικό²⁶.

Την δεκαετία του 1960 ο M. MacLuhan, θεωρητικώς των media, ισχυρίζονταν ότι τα μέσα επικοινωνίας αποτελούν «προέκταση» του σώματος μας, που

²⁶ <http://library.thinkquest.org/11046/days/index.html>, την 22 Ιαν 12.

ασκούν ισχυρή επιρροή πάνω μας. Ο MacLuhan επισημαίνει «μια προέκταση, είτε του δέρματος είτε του χεριού είτε του ποδιού μας επηρεάζει ολόκληρο του ψυχικό και κοινωνικό πλέγμα» (MacLuhan:1964:22). Οι θεωρίες του για την επικράτηση «ψηφιακών μέσων», που θα σταθούν αρωγοί στην προαγωγή της συλλογικής κοινωνικής συνείδησης, θεωρήθηκαν τότε πρωτοποριακές και σήμερα άμεσα εφαρμόσιμες. Η μετατόπιση της ενημέρωσης από τα έντυπα στα ψηφιακά μέσα είναι πραγματικότητα με το διαδίκτυο να διεκδικεί ένα ολόενα και αυξανόμενο κομμάτι της. Στην περίπτωση της αργούς τα ψηφιακά μέσα χρησιμοποιήθηκαν εκτεταμένα για την προβολή του εγχειρήματος. Η πρώτη οπτική αποτύπωση της Αργούς ήταν ψηφιακές εικόνες από Η/Υ (**Εικ.3**), και στο διαδύκτιο μεταφορτώθηκαν πλήθος φωτογραφιών του πλοίου στη φάση της κατασκευής του, κατά τη διάρκεια των ταξιδιών του, στο λιμάνι του Βόλου με ή χωρίς κωπηλάτες. Διαθέσιμα είναι επίσης σε διάφορες διευθύνσεις ντοκιμαντέρ, δραματοποιημένα ντοκιμαντέρ (Docudramas), αποσπάσματα ενημερωτικών εκπομπών και συναφές οπτικοακουστικό υλικό που μετέφεραν και εξακολουθούν να μεταφέρουν πτυχές του εγχειρήματος της αναβίωσης της αργοναυτικής εκστρατείας σε ένα μεγάλο αριθμό χρηστών του διαδικτύου.





Εικ. 3 : Μοντέλο του αρχαίου πλοίου σε τρισδιάστατη μορφή με τη βοήθεια η/υ. Διαθέσιμο για μεταφόρτωση στο http://www.youtube.com/watch?v=oc1tUl_m2gA

Κεφάλαιο 3

Επιστροφή στο παρελθόν

Γιατί μια κοινωνία στις αρχές του 21ου αιώνα να δοκιμάσει να κατασκευάσει και να ανασυστήσει ένα μυθικό παρελθόν; Πως ξαφνικά 3.500 χρόνια μετά οι βολιώτες ξανασκέφτηκαν την Αργώ και την Αργοναυτική εκστρατεία; Ποιοι βολιώτες τη σκέφτηκαν;

Καταρχήν οι περισσότερες συζητήσεις σχετικά με την Αργώ και την Αργοναυτική εκστρατεία πραγματοποιήθηκαν στην αίθουσα συνεδριάσεων του Δημοτικού συμβουλίου Βόλου στο Δημαρχείο της πόλης με πρωταγωνιστές κυρίως τους συμβούλους των 2 μεγαλύτερων παρατάξεων της πόλης που χειρίστηκαν το θέμα ενώ διαδέχονταν αμφότερες η μία την άλλη σε θέσεις ευθύνης.

Για πολλούς η πατρότητα της ιδέας σχετικά με την επανάληψη του ταξιδιού στη σύγχρονη εποχή - κατά δήλωση πολλών εν ενεργεία δημοτικών συμβούλων - ανήκει στο συνάδελφο τους Σταύρο Μητσικώστα ο οποίος πρώτος αναφέρεται στην επανάληψη της αργοναυτικής εκστρατείας και στην σημαντικότητα της Αργούς για την περιοχή. Μια πρώτη έρευνα των πρακτικών του δημοτικού συμβουλίου μας πηγαίνει πίσω, στον Μάρτιο του 1984 όταν επί δημαρχίας Μ. Κουντούρη σε συνεδρίαση του δημοτικού συμβουλίου κατατίθενται επίσημη πρόταση για την καθιέρωση της αργοναυτικής εκστρατείας ως παγκόσμιου αθλητικού γεγονότος. Ο Μητσικώστας που υπογράφει την πρόταση, κάνει γνωστό στους δημοτικούς συμβούλους ότι ένας Άγγλος ιστορικός, εξερευνητής

και συγγραφέας ο Tim Severin, κατασκεύαζε εκείνη τη περίοδο σε ναυπηγείο των Σπετσών ένα ακριβές ομοίωμα της μυθικής αργούς. Το πλοίο που βρίσκονταν στην τελική φάση της κατασκευής του αναμένονταν στο Βόλο την 1η Μαΐου του 1984 από όπου θα ξεκινούσε με 20 κωπηλάτες για την Κολχίδα επαναλαμβάνοντας την ιστορική αργοναυτική εκστρατεία²⁷. **(Εικ. 4)**



(Εικ.4)«Νέοι αργοναύτες»1984. Φωτογραφία με αυτόγραφα των μελών του πληρώματος.(αρχείο T.Zoidze)

²⁷ Ο Tim Severin το 1984 ξεκίνησε το ταξίδι του από την πόλη του Βόλου με ντόπιους κωπηλάτες και έπλευσε το Αιγαίο, πέρασε τα Δαρδανέλλια, τη Θάλασσα του Μάρμαρά, το Βόσπορο και τη Μαύρη Θάλασσα και πλησίασε την πόλη Πότι απ' όπου απέπλευσε προς το ριοί ποταμό έως το πόλη της Kutaisi (Κυταία), διανύοντας συνολικά πάνω από 1500 ναυτικά μίλια. Ακολούθησε την ίδια διαδρομή, που ο Ιάσοντας και το πλήρωμά του, κάλυψε τρεισήμισι χιλιάδες χρόνια πριν σε μια εκστρατεία που ονόμασε "Νέα Αργοναυτική εκστρατεία". Το ταξίδι του Tim Severin ήταν ένα ισχυρό επιχείρημα υπέρ του μύθου των Αργοναυτών. Ο Severin εξιστόρησε το ταξίδι του στο βιβλίο που κυκλοφόρησε το 1985 με τίτλο «The Jason Voyage: The Quest for the Golden Fleece». Πηγή:<http://www.svanetitrekking.ge/eng/gold.htm>

Συγκεκριμένα ο Μητσικώστας τόνιζε μεταξύ άλλων στην υπ' αριθμ. 4197/ 02-03-1984 πρόταση του:

«Η νέα αργοναυτική εκστρατεία θα κινηματογραφηθεί, θα προβληθεί υπό δικτύων τηλεοράσεως και θα είναι μια μεγάλη προβολή για την πόλιν μας και την πατρίδα γενικότερα.

Προς τούτους, προτείνω όπως η δημοτική αρχή της πόλεως μας ερχόμενη σε επαφή με τον Άγγλο θαλασσοπόρο, παράσχει σε αυτόν κάθε βοήθεια δια την καλλιτέρα προβολή της αναβιώσεως της αργοναυτικής εκστρατείας.

Προτείνω δε όπως η δημοτική αρχή Βόλου να φροντίσει όπως καθιερωθεί η αργοναυτική εκστρατεία ως παγκόσμιον αθλητικό γεγονός, αναβιούμενον ανα τετραετίαν, ήτοι κάθε Μαιον του έτους που γίνονται οι ολυμπιακοί αγώνες. Η καθιέρωσις της αναβίωσης της ιστορικής αργοναυτικής εκστρατείας θα κάνει την πόλιν μας παγκοσμίως γνωστή»²⁸

Ο Μητσικώστας ολοκληρώνοντας την πρωτοβουλία του προτείνει μετά το τέλος του ταξιδιού το πλοίο, σε συνεννόηση με τον Άγγλο ερευνητή, να παραμείνει στο λιμάνι του Βόλου, σαν ένα μνημείο που αποδεικνύει ότι το ταξίδι έγινε, σαν πλωτό μουσείο όπως ο ίδιος λέει.

Η πρόταση Μητσικώστα βάζει στο τραπέζι τα βασικά ζητήματα που θα απασχολήσουν αρχικά το δημοτικό συμβούλιο και μετέπειτα το σύνολο της πόλης σχεδόν 30 χρόνια αργότερα και για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα.

Αναλυτικά η πρόταση του δημοτικού συμβούλου:

1. Θίγει ζητήματα που έχουν να κάνουν με την αξιοποίηση του μύθου της αργοναυτικής εκστρατείας που θα οδηγήσει στην προβολή και την παγκόσμια αναγνωσιμότητα της πόλης.
2. Μιλάει για μνημείο αργούς, για μουσείο, αρά όχι μόνο για το ταξίδι αυτό καθαυτό, αλλά και για την μετέπειτα αξιοποίηση του караβιού, που για τον Άγγλο ερευνητή θα ήταν άχρηστο, όμως για τη πόλη του Βόλου θα γίνονταν το σύμβολο, η απόδειξη ότι το ταξίδι έγινε με αφετηρία αυτή η

28 Πρακτικά δημοτικού συμβουλίου Βόλου, συνεδρίαση 5η (27/03/1984), σελ 13-15

πόλη, αυτό το λιμάνι, το λιμάνι των αργοναυτών, τη συνέχεια της αρχαίας Ιωλκού. Εάν πραγματοποιούνταν η πρόταση του σε κανένα ντόπιο ή επισκέπτη η θέαση της αργούς δεν θα άφηνε την παραμικρή αμφιβολία για την γνησιότητα της εκστρατείας και την αυθεντικότητα του караβιού. Η ζωντανή απόδειξη θα ήταν το ίδιο το πλοίο τοποθετημένο σε περίοπτη θέση στο λιμάνι του Βόλου.

3. Συνδέει το μύθο με μεγάλης κλίμακας αθλητικά γεγονότα και έτσι μπορούμε εύκολα να κατανοήσουμε πώς μεταγενέστερα συνδέθηκε η αργώ με την διεκδίκηση των μεσογειακών αγώνων. Επιπλέον μιλάει για περιοδική επανάληψη του ταξιδιού σε πολύ σημαντικές χρονικές περιόδους (κάθε τέσσερα χρόνια και μάλιστα ως προπομπός της τέλεσης των ολυμπιακών αγώνων). Η επανάληψη πιστεύει ο Μητσικώστας πως πέρα από υπενθύμιση, θα κρατά συνεχώς το ταξίδι στην επικαιρότητα αφού θα τραβά τα φώτα της δημοσιότητας πάνω του και πάνω στην πόλη. Μακροχρόνια αυτή η διαδικασία και η επαναληψιμότητα της θα ταυτίσει οριστικά το μύθο και το καράβι με την πόλη, θέτοντας μια για πάντα στο περιθώριο οποιαδήποτε εσωτερική ή εξωτερική αμφισβήτηση.

Η απάντηση του Δημάρχου Κουντούρη στην πρόταση Μητσικώστα, όπως προκύπτει από την ανάγνωση των πρακτικών δεν φαίνεται να συμεριζεται τον ενθουσιασμό του δημοτικού συμβούλου της μείζονος αντιπολίτευσης. Εστιάζεται κυρίως στην εφαρμογή της τυπικής γραφειοκρατικής διαδικασίας. Ο δήμαρχος στην τοποθέτηση του απαντά πως δεν έχει γίνει καμία απολύτως πρόσκληση ή επαφή του Severin με την δημοτική αρχή και δεν έχει υποβληθεί κανένα επίσημο αίτημα από πλευράς του Άγγλου. Κατά τα άλλα βρίσκει τις προτάσεις Μητσικώστα ενδιαφέρουσες και κατά συνέπεια κάποτε θα έπρεπε να συζητηθούν. Όπως αργότερα υποστηρίζει ο Δημοτικός σύμβουλος Ε. Γούσιος «Ο τότε δήμαρχος Κουντούρης, θεωρώντας ότι το όλο εγχείρημα ήταν ιμπεριαλιστικό είχε διαφορετική άποψη και σταμάτησε την όλη διαδικασία²⁹». Το θέμα πάντως κλείνει κάπου εδώ. Κανείς άλλος σύμβουλος δεν τοποθετείτε σχετικά και στη

²⁹ Πρακτικά δημοτικού συμβουλίου Βόλου, συνεδρίαση 6η (20/04/2005), σελ 9

συζήτηση έρχεται το επόμενο θέμα της ημερήσιας διάταξης. Στην ουσία η πρόταση δεν συναντά την αναμενόμενη ανταπόκριση, δεν λαμβάνεται καμία απόφαση, αναμένεται πρωτοβουλία από τον Severin και το θέμα μετατίθεται για μελλοντική συζήτηση. Αυτή η συζήτηση άργησε 11 ολόκληρα χρόνια. Φτάνουμε στα 1995. Δήμαρχος Βόλου είναι ο Δ. Πιτσιώρης. Ο Μητσικώστας συνεχίζει να είναι δημοτικός σύμβουλος και επαναφέρει την πρόταση του σε μια πιο εξελιγμένη μορφή. Προτείνει τη σύγχρονη αναβίωση της αργοναυτικής εκστρατείας. Επικαλείται την ευνοϊκή συγκυρία αφού την ίδια ιδέα έχει ενστερνιστεί και ο Γιάννης Δραγασάκης, πρόεδρος του Κέντρου Ερευνών και Τεκμηρίωσης Αθηνών ο οποίος έχει ήδη εξασφαλίσει τη σύμφωνη γνώμη του παγκόσμιου οργανισμού τουρισμού και χωρών όπως η Ρωσία η Ουκρανία και η Γεωργία.³⁰ Για την υλοποίηση της πρότασης του ο Μητσικώστας υποστηρίζει πως πάση θυσία θα πρέπει να αγοραστεί το ομοίωμα της Αργούς που κατασκεύασε ο Severin το οποίο βρίσκονταν στο Λονδίνο ή εάν αυτό ήταν αδύνατο να κατασκευαστεί επείγοντος ένα άλλο. Επιπλέον προτείνει ο Δήμος να ιδρύσει μουσείο αργοναυτικής εκστρατείας στο κτίριο Σπίρερ, το αρχαίο θέατρο να ανεβάσει αρχαίες τραγωδίες και να προσληφθεί άμεσα ένας μάνατζερ που να ασχοληθεί αποκλειστικά με την υλοποίηση της ιδέας. Καταλήγει πως έφτασε η εποχή να υλοποιήσουμε το μεγάλο όνειρο της πόλης η αναβίωση της αργοναυτικής εκστρατείας είναι η ευκαιρία του Βόλου για να γίνει διάσημος.

«Όπως οι Κάννες έγιναν γνωστές με το κινηματογραφικό φεστιβάλ, το Λεμάν με το ράλι, έτσι να γίνει γνωστή και η πόλη μας με σύμβολο τη αργώ»³¹.

Αυτή η αποστροφή του λόγου του Μητσικώστα στην ουσία εισάγει για πρώτη φορά την ανάγκη να αποκτήσει η πόλη ένα διεθνώς αναγνωρίσιμο σύμβολο που θα την χαρακτηρίζει. Ετυμολογικά, η λέξη σύμβολο προέρχεται από το (αρχαίο) ελληνικό συμβάλλειν (συμβάλλω), που σημαίνει δένω μαζί. *«Ένα σύμβολον ήταν αρχικά ένα σημείο αναγνώρισης, ένα αντικείμενο κομμένο σε δυο ήμισυ, που η*

³⁰ Πρακτικά δημοτικού συμβουλίου Βόλου, συνεδρίαση 7η (12/07/1995), σελ 71

³¹ Πρακτικά δημοτικού συμβουλίου Βόλου, συνεδρίαση 7η (12/07/1995), σελ 72

προσέγγιση των μερών, επέτρεπε στους κομιστές/ φορείς κάθε μέρους να αναγνωρίζονται ως αδελφοί και να υποδέχονται ο ένας τον άλλο ως αδελφοί, χωρίς ποτέ να έχουν ιδωθεί προηγουμένως. Αλλά μέσα στην τάξη των ιδεών, ένα σύμβολο είναι επίσης, ένα στοιχείο σύνδεσης, πλούσιο σε μεσολάβηση και σε αναλογία. Ενώνει τα αντιφατικά και μειώνει τις αντιθέσεις»³². Το σύμβολο όπως ένα θαυματοποιός ανασταίνει μια σβησμένη εποχή, και ένα σβησμένο συναίσθημα, χάρη στις εικόνες που ανακαλεί, εικόνες που απουσιάζουν ή έχουν εξαφανιστεί. Αυτές οι εικόνες λέξεων ή σχημάτων ποτέ δεν κατανοούνται στο ακέραιο όπως τις σκέφτηκε ή τις έζησε ο δημιουργός τους. Ο καθένας είναι αιχμάλωτος της εποχής του, ζει και σκέφτεται μέσα στο κλειστό περίβολο του συστήματος αξιών που η κάθε εποχή αποδέχεται. Άλλωστε τίποτε δεν μπορούμε να καταλάβουμε αν αυτό δεν ανακαλεί μια από τις αναμνήσεις μας. Τίποτε δεν μπορούμε να αποδεχθούμε προτού να μπορέσουμε να το παραβάλουμε με κάτι προηγούμενο που έχει διατηρηθεί στη μνήμη μας. Οι στοχαστές όλων των εποχών το έχουν επαναλάβει χωρίς να κουράζονται. «Η γνώση μας εξαρτάται από την ανάμνηση λέει χαρακτηριστικά ο Πλάτων».

Είχε όλα αυτά ο Μητσικώστας στο πίσω μέρος του μυαλού του μιλώντας για σύμβολο που θα έκανε τη πόλη διάσημη; Δυσκολεύομαι να πιστέψω κάτι τέτοιο. Ίσως θα ήταν χρήσιμο για τη πόλη ένα σύμβολο που θα την χαρακτήριζε και θα ανέσταινε μια σβησμένη εποχή, όμως σίγουρα οι Βολιώτες δεν έχουν την ανάγκη από ένα σύμβολο που θα ένωνε μεταξύ τους αγεφύρωτες αντιθέσεις. Τέτοιου είδους αντιθέσεις δεν υπάρχουν στη δεκαετία του 2000. Συνέβαινε όμως το ίδιο μερικά χρόνια νωρίτερα; Τι ήταν αυτό που οδήγησε το 1964 στην ανέγερση ομοιώματος του αρχαίου καραβιού στην είσοδο του επιβατικού λιμανιού της πόλης; Εδώ κάλλιστα μπορούμε να επικαλεστούμε λόγους γεφύρωσης αντιθέσεων αφού η δεκαετία του '70 χαρακτηρίζεται από πολιτικές και κοινωνικές διαμάχες, διαφορές και διαμαρτυρίες των πολιτών. Η επιστροφή στο παρελθόν και τις αξίες του και ιδιαίτερα η αρχαιολατρία που ήδη είχε ξεκινήσει και κορυφώθηκε την περίοδο της δικτατορίας, χρησιμοποιήθηκε ευρύτατα ως το ενοποιητικό στοιχείο που θα άμβλυνε τις διαφορές και θα μείωνε τις αποστάσεις.

³² Benoist Luc, Σημεία, σύμβολα και μύθοι, σελ. 8

Η ανέγερση του χάλκινου ομοιώματος του αρχαίου καραβιού πάνω σε μαρμάρινο βάθρο εκείνη την εποχή αυτό το ρόλο καλούνταν να παίξει. Το ιδεολόγημα είναι σχετικά απλό. Το ένδοξο παρελθόν των προγόνων μας είναι ένα παρελθόν κοινό σε όλους. Είναι αυτό το παρελθόν η κληρονομιά που μας ενώνει. Δεν πρέπει ποτέ να το σβήσουμε από τη μνήμη μας γιατί τότε είναι σαν να διαχωρίζουμε τις ρίζες του έθνους μας από το δέντρο της ιστορικής του συνέχειας. Και πως θα επαναφέρουμε το παρελθόν; Μα φυσικά αναδεικνύοντας ή ελλείψει αυτού κατασκευάζοντας οτιδήποτε συμβολίζει αυτό το παρελθόν. Στο Βόλο μπορεί να μην υπάρχουν ερείπια αρχαίων ναών υπάρχει όμως ο μύθος της αργοναυτικής εκστρατείας. Το άγαλμα της αργούς όπως τη φαντάστηκε ο Πηλιορείτης γλύπτης Νικόλας **(εικ.5)**. Θυμίζει και τονίζει από τότε στους κατοίκους της πόλης αλλά και

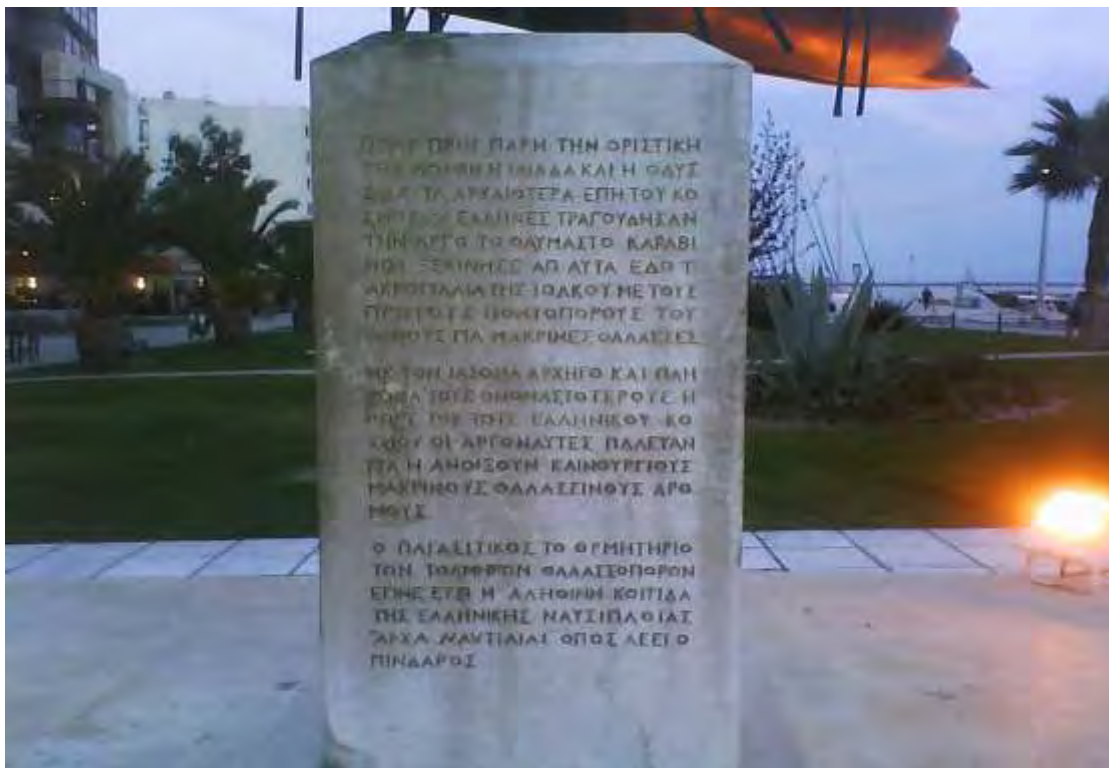


Εικ.5: Χάλκινο ομοίωμα αργούς. Έργο του Πηλιορείτη γλύπτη Νικόλα στους επισκέπτες ότι από εδώ ξεκίνησε ο Ιάσοντας για την αργοναυτική εκστρατεία. Στην πλευρά του μαρμάρινου βάθρου που βλέπει προς την θάλασσα αναφέρεται:

«...το θαυμαστό καράβι ξεκίνησε από αυτά εδώ τα ακρογιάλια της Ιωλκού με τους πρώτους ποντοπόρους του έθνους για μακρινές θάλασσες»

Στις άλλες 2 πλευρές του βάθρου (εικ.6) βρίσκονται σκαλισμένα τα ονόματα των αργοναυτών και αποσπάσματα αρχαίων συγγραφέων που αναφέρονται στην εκστρατεία (Όμηρου: Ιλιάδα, Οδύσεια, Απολλώνιου του Ρόδιου: Αργοναυτικά).

Τα σύμβολα σε συνδυασμό με τις ιστορικές αναφορές συνέβαλαν και αυτά ώστε ο μύθος να παραμένει ζωντανός στην ανάμνηση των Βολιωτών. Στη συλλογική μνήμη των κατοίκων - πλέον του μύθου - επιβιώνει και η πεποίθηση ότι η περιοχή τους είναι η αφετηρία του μυθικού ταξιδιού. Η παραλιακή οδός του Βόλου – η κεντρικότερη οδός της πόλης– νοητά καταλήγει στο άγαλμα της Αργούς, στο σημείο αναφοράς που σηματοδοτεί το χώρο από όπου ξεκίνησε η αργοναυτική εκστρατεία.



Εικ.6: Το βάθρο πάνω στο οποίο είναι τοποθετημένο το χάλκινο ομοίωμα αργούς.

Επιστρέφοντας στην πρόταση Μητσικώστα και στη συνεδρίαση του 1995 για μια ακόμη φορά δεν οδηγούμαστε σε αποτέλεσμα. Αν και το περιβάλλον είναι πιο φιλικό, προφορικά πολλοί δημοτικοί σύμβουλοι συμφωνούν, και η δημοτική αρχή είναι απαλλαγμένη από τις αγκυλώσεις της προηγούμενης το δημοτικό συμβούλιο σε εκείνη τη συνεδρίαση δεν οδηγείται στη λήψη επίσημης απόφασης επί της προτάσεως. Ο Δήμαρχος Πιτσιώρης περιορίζεται στο να δηλώσει πως ο δήμος βρίσκεται σε επαφή και συζητήσεις με όλους τους ενδιαφερόμενους και ότι ο ΕΟΤ υποστηρίζει την ιδέα. Ωστόσο τίποτα δε γίνεται και δυο χρόνια αργότερα ο Μητσικώστας επανέρχεται με την πρόταση του λέγοντας πως ούτε Αργώ αγοράστηκε ή κατασκευάστηκε ούτε μουσείο ιδρύθηκε ούτε το αρχαίο θέατρο ανέβασε κάποια τραγωδία αφιερωμένη στην αργοναυτική εκστρατεία. Προτείνει, χωρίς πάλι να γίνει αποδεκτό, έστω να ανεγερθεί άγαλμα του Ιάσονα και να αδελφοποιηθεί ο Βόλος με την πόλη της Γεωργίας Κουτάισι (αρχαία Αία).

Ένα χρόνο αργότερα το 1998 όταν στη δημαρχία της πόλης επανέρχεται ο Μ. Κουντούρης κάτι αλλάζει. Σε συνδιάσκεψη της επιτροπής πολιτιστικών και μορφωτικών υποθέσεων της Οικονομικής Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου (ΟΣΕΠ)³³ στο ξενοδοχείο Ξενία Βόλου οι τότε βουλευτές Α. Νάκος, Α. Βούλγαρης και ο δήμαρχος Βόλου αναφέρθηκαν εκτεταμένα για πρώτη φορά εκτός δημοτικού συμβουλίου, στην αργοναυτική εκστρατεία και τους δεσμούς που αυτή δημιούργησε με τις χώρες του Εύξεινου πόντου.

Ήδη σε κάποιους κύκλους δημοτικών συμβούλων το ζήτημα ζυμώνεται και αρχίζει να διαμορφώνεται ένα θετικό κλίμα στην ιδέα της «αναβίωσης της αργοναυτικής εκστρατείας». Βέβαια η ιδέα ακόμη δεν έχει εκφραστεί ξεκάθαρα με επίσημο τρόπο στα πλαίσια ενός ολοκληρωμένου και τεκμηριωμένου σχεδίου. Ο νεοεκλεγείς τότε δημοτικός σύμβουλος Ευάγγελος Γούσιος συζητά και προβάλλει το θέμα στον δήμαρχο Μ. Κουντούρη, χωρίς την αναμενόμενη ανταπόκριση. Το ζήτημα χωρίς να απορρίπτεται δεν τίθεται στην πρώτη γραμμή των

³³ Η Κοινοβουλευτική Συνέλευση της ΟΣΕΠ ιδρύθηκε το Φεβρουάριο του 1993 και άρχισε να λειτουργεί τον Ιούνιο του ίδιου έτους. Μετέχουν κοινοβουλευτικές αντιπροσωπείες από 12 κράτη και συγκεκριμένα από το Αζερμπαϊτζάν, την Αλβανία, την Αρμενία, τη Βουλγαρία, τη Γεωργία, την Ελλάδα, τη Μολδαβία, την Ουκρανία, τη Ρουμανία, τη Ρωσία, τη Σερβία και την Τουρκία. Η δραστηριότητά της καλύπτει ένα ευρύ φάσμα τομέων που αφορούν στη σύσφιξη των σχέσεων των λαών της περιοχής και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και την περαιτέρω ανάπτυξή τους. Πηγή <http://www.hellenicparliament.gr/Diethneis-Drastiriotites/Evropaiki-Enosi/Evropaikes-Perifereiakes-Diaskepsis-kai-Synergasies/?orgId=0340f3c6-f752-4db7-9111-16ed5a84ca48>

προτεραιοτήτων της δημοτικής αρχής. Όμως οι συνθήκες έχουν πια ωριμάσει. Καταλυτική επίδραση για τις μετέπειτα εξελίξεις έπαιξαν 2 γεγονότα:

Πρώτον, το Ναυτικό Μουσείο Κρήτης στα πλαίσια ενός ώριμου σχεδίου αναθέτει την ανακατασκευή ενός Μινωικού караβιού του 15^{ου} αιώνα στο Ινστιτούτο Έρευνας Αρχαίας Ναυπηγικής και Τεχνολογίας «ΝΑΥΔΟΜΟΣ»³⁴. Η ανακατασκευή του караβιού εντάσσεται σε ένα ολοκληρωμένο ερευνητικό πρόγραμμα Πειραματικής Ναυτικής Αρχαιολογίας, διάρκειας 4 ετών (2000 - 2004), που υλοποιείται σύμφωνα μ' όλους τους κανόνες επιστημονικής δεοντολογίας και με τη χρήση αυθεντικών υλικών, εργαλείων και διαδικασιών της εποχής που αφορά³⁵. Για πρώτη φορά στον ελληνικό χώρο γίνεται μια σοβαρή προσπάθεια για την ανακατασκευή ενός αρχαίου караβιού, και το παράδειγμα της Κρήτης διαπερνά τα γεωγραφικά της όρια και γίνεται γνωστό σε πολιτικούς παράγοντες της πόλης του Βόλου.

Δεύτερον, το 2000 στο Δήμο Βόλου εν μέσω διαφωνιών και παραιτήσεων η θέση του δημάρχου αλλάζει. Ο Μ. Κουντούρης παραιτείται και δήμαρχος αναλαμβάνει ο Κυριάκος Μήτρου. Ο νέος δήμαρχος αλλάζει τη σειρά στη λίστα των προτεραιοτήτων που η δημοτική αρχή θέτει για πόλη. Στην κορυφή τοποθετείται η ανακατασκευή της αργούς και η επανάληψη του αρχαίου ταξιδιού. Ταυτόχρονα ξεκινούν διερευνητικές συζητήσεις με πανεπιστημιακούς για την εκπόνηση ενός στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης της πόλης που θα αξιολογεί τα αναπτυξιακά δεδομένα και θα καταθέτει συγκεκριμένες προτάσεις για την ολόπλευρη και ισόρροπη ανάπτυξη της πόλης. Η υλοποίηση αυτών των 2 σημαντικών θεμάτων ανατίθεται στη Δημοτική Τουριστική Επιχείρηση, (ΔΗ.Τ.Ε.Β) ο ρόλος της οποίας με σειρά αποφάσεων του δημοτικού συμβουλίου επίσημα αναβαθμίζεται (αποφάσεις 362, 363,364,398/2003)³⁶.

³⁴ Κατά τον πρόεδρο του Ινστιτούτου απόστρατο πλοίαρχο του Λιμενικού σώματος Απ. Κούρτη η λέξη «ναυδόμος» βρέθηκε γραμμένη με γραμμική γραφή Β, σε πήλινες πινακίδες της Πύλου και προφανώς σήμαινε τον αρχαίο ναυπηγό. Το παραπάνω βεβαιώνεται και από τον Ιωάννη Λουκάς, καθηγητής έδρας Ναυτικής Ιστορίας Σ.Ν.Δ και έταιρο μέλος του Ινστιτούτου.

Πηγή : http://www.efoplistis.gr/pdf/EF_0908_040.pdf

³⁵ <http://www.mar-mus-crete.gr/minoiko1.html>

³⁶ <http://apofaseisds.volocity.gr/ApofaseisSearch.aspx?s=1&aa=&etos=&Hmerom=&Organo=1&AApofasis=&AAThemos=&Kathgoria=&KeimApof=&PerigrThem=&PerilipsApof=&LeksKI=36>

Ήδη από το καλοκαίρι του 2001 ο δημοτικός σύμβουλος και μέλος του Δ.Σ. της ΔΗ.Τ.Ε.Β. Μιλτ. Ζιάκας είχε ξεκινήσει τις επαφές με την επιστημονική ομάδα του «ναυδόμου» όπως αποκαλύπτει πολύ αργότερα στην εφημερίδα «Μαγνησία»³⁷. Οι επαφές και οι διαπραγματεύσεις που ακολούθησαν κατέληξαν τον Ιούνιο του 2002 με την υπογραφή της σύμβασης μεταξύ του Ινστιτούτου Έρευνας Αρχαίας Ναυπηγικής και Τεχνολογίας και του τότε Διευθύνοντα συμβούλου και προέδρου της ΔΗ.Τ.Ε.Β. Νίκου Πατσιαντά για την κατασκευή του πλοίου. Πριν την υπογραφή της σύμβασης στις 24/4/2002 με την υπ' αριθμ. 112 ομόφωνη απόφαση του το Δημοτικό Συμβούλιο Βόλου δίνει το πράσινο φως στην ΔΗΤΕΒ για την υπογραφή της³⁸. Σε αυτή τη συνεδρίαση ο πρόεδρος της ΔΗΤΕΒ Ν. Πατσιαντάς δίνει ενδιαφέρουσες πληροφορίες για το εγχείρημα. Στην εισήγηση του αναφέρει:

Το κόστος του εγχειρήματος ανέρχεται σε 200 εκατομμύρια δραχμές ή 587.000€ . Αναλυόμενο το ποσό αυτό περιλαμβάνει την αποζημίωση της επιστημονικής ομάδας (4 έτη επί 9 άτομα 235.000 € το συνέδριο για την τεκμηρίωση του εγχειρήματος 30.000€ την ναυπήγηση 235.000€, και την αποζημίωση των επιστημονικών συμβούλων παρακολούθησης του εγχειρήματος 15.000€ . Για το πειραματικό ταξίδι της «Αργούς» το κόστος όπως τονίστηκε από την επιστημονική ομάδα θα είναι μηδενικό. Και αυτό, γιατί το μέν πλήρωμα θα καλυφθεί από εθελοντές φοιτητές, αθλητές κ.τ.λ., το δε πλοίο υποστήριξης θα επιδιωχθεί να το προσφέρει το πολεμικό ναυτικό³⁹.

Στην ίδια συνεδρίαση μαθαίνουμε για το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του εγχειρήματος διάρκειας 3 έως 5 ετών, καθώς και για την επιστημονική του τεκμηρίωση. Συγκεκριμένα αναφέρεται ότι το εγχείρημα θα υλοποιηθεί σε 4 φάσεις:

α' φάση:μελέτη(ταξινόμηση – σχεδίαση)

β' φάση:κατασκευή μοντέλου

³⁷ <http://www.magnesianews.gr/News/?EntityID=4e3ac583-2535-4019-acd6-6d83f9756a49>

³⁸ Πρακτικά δημοτικού συμβουλίου Βόλου, συνεδρίαση 6η (24/04/2002), σελ.27-46

³⁹ Πρακτικά δημοτικού συμβουλίου Βόλου, συνεδρίαση 6η (24/04/2002), σελ.30

γ' φάση:ναυπήγηση

δ' φάση πιστοποίηση (δοκιμαστικοί πλόες, τελικό πειραματικό ταξίδι)

Μετά την ολοκλήρωση των δυο πρώτων φάσεων θα πραγματοποιηθεί επιστημονική ημερίδα - συνέδριο, στην οποία το σύνολο των μελών της ερευνητικής ομάδας θα ανακοινώσουν τα μέχρι τότε αποτελέσματα της έρευνας τους ενώπιον ανάλογου επιστημονικού ακροατηρίου, ειδικευμένου κυρίως στην έρευνα της αρχαίας ναυπήγησης. Το συνέδριο αυτό θα έχει ως κυρίαρχο στόχο την επιστημονική τεκμηρίωση του εγχειρήματος και ως εκ τούτου ορισμένοι προτείνουν να έχει ένα παγκόσμιο χαρακτήρα. Από την αρχή δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην πραγματοποίηση του επιστημονικού συνεδρίου που θα αποδώσει την επίσημη σφραγίδα ότι η «κατασκευή» που έχει σχεδιαστεί πλησιάζει προς το αυθεντικό πλοίο και θα λειτουργήσει ως ασφαλιστική δικλείδα έναντι της ενδεχόμενης κατηγορίας για αποτυχία της κατασκευής.

Επίσης στην ίδια συνεδρίαση μέσα από τις τοποθετήσεις των δημοτικών συμβούλων αναπτύσσεται το σκεπτικό και η βασική επιχειρηματολογία που θα συναντήσουμε μετέπειτα σε κάθε επίσημη εκδήλωση. Σχεδόν όλοι οι σύμβουλοι που τοποθετούνται διαβλέπουν μέσα από την υλοποίηση του εγχειρήματος μεγάλα οφέλη για την τουριστική ανάπτυξη της πόλης και φαντασιώνονται μια αλματώδη αύξηση της τουριστικής κίνησης που θα επεκτείνεται σε όλους τους μήνες του χρόνου. Ορισμένοι μάλιστα (π.χ. Μ. Ζιάκας) υποστηρίζουν ότι η πιστοποίηση του εγχειρήματος θα οδηγήσει στην δημιουργία ενός αυθεντικού σήματος για την πόλη (όπως η Αθήνα έχει τον Παρθενώνα και η Θεσσαλονίκη το λευκό πύργο) το οποίο δεν θα μπορεί να αμφισβητηθεί από κανένα ειδικό επιστήμονα ή πολίτη.

Στην ουσία ο Δήμος Βόλου μέσω της ΔΗ.Τ.Ε.Β. (ως εκ τρίτο συμβαλλόμενο μέλος) σε συνεργασία με το ΝΑΥΔΟΜΟ συμφωνούσε να ξεκινήσει την υλοποίηση ενός ερευνητικού προγράμματος μαμούθ αρχικά υπολογιζόμενου να κοστίσει 587.000,00€ με αντικείμενο την υλοποίηση μιας εκδοχής που θα πλησίαζε το αυθεντικό ενός 50-κωπου προϊστορικού πλοίου του 13^{ου} αιώνα π.χ.

Στις 8 Ιουνίου 2002 τελικά υπογράφεται η σύμβαση. Ο Δήμος θα ανελάμβανε όλα τα έξοδα, ο δε «ναύδομος» θα ανελάμβανε την κατασκευή του πλοίου, το

σχεδιασμό του ταξιδιού και θα κρατούσε την ιδιοκτησία του πλοίου μέχρι την επιστροφή του από το ταξίδι στην Κολχίδα (Πότι Γεωργίας)⁴⁰. Ο Δήμος δεν θα μπορούσε να κάνει οποιαδήποτε τροποποίηση στο σκάφος ή τα παρακολουθήματα του, ούτε να κάνει αναπαραγωγή ή να μεταβιβάσει οτιδήποτε σε τρίτους⁴¹. Επίσης την αποκλειστική αρμοδιότητα για κάθε είδους επιστημονική ανακοίνωση, δημοσίευση, έκδοση και παραγωγή προγραμμάτων θα είχε για μια τριετία ο «Ναυδόμος»⁴². Στην ίδια σύμβαση ορίζονταν το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των εργασιών αποτελούμενο από στάδια καταμεμημένα σε 6 εξάμηνα και 2 τρίμηνα. Ήταν δηλαδή ένα πρόγραμμα διάρκειας 42 μηνών που θα αποπληρώνονταν σε 10 δόσεις ανάλογα με την πρόοδο των εργασιών με αυστηρές προθεσμίες που θα μπορούσαν μόνο κατόπιν έγγραφης συναίνεσης αμφοτέρων των μερών να παραταθούν πλέον του εννεάμηνου επί ποινής εγκατάλειψης του προγράμματος.

Ακολουθούν οι δημοτικές εκλογές. Ο Κυριάκος Μήτρου επανεκλέγεται δήμαρχος και στη θέση του προέδρου της ΔΗ.Τ.Ε.Β τοποθετείται ο Ε. Γούσιος, ένθερμος υποστηρικτής του εγχειρήματος που αναλαμβάνει πρόθυμα την υλοποίηση των συμφωνηθέντων. Η δημοτική αρχή όπως εκφράζονταν από το δήμαρχο στην τελετή «Τρόπιδας» της Αργούς που πραγματοποιήθηκε στις 7 Αυγούστου του 2004 υποστήριζε «Ο Βόλος δεν έχει Παρθενώνα, αλλά θα έχει την Αργώ που αποτελεί το έμβλημα της πόλης»⁴³

⁴⁰ Ιδιωτικό συμφωνητικό συνεργασίας (08-06-2002), Α΄ Αντικείμενο της συμφωνίας, σελ.1,2 - Γ΄ Υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων σελ.3,4

⁴¹ Ιδιωτικό συμφωνητικό συνεργασίας (08-06-2002), Δ΄ Δικαιώματα των συμβαλλομένων σελ.4

⁴² http://www.efoplistis.gr/pdf/EF_0908_040.pdf

⁴³ Πρακτικά δημοτικού συμβουλίου Βόλου, συνεδρίαση 6η (20/04/2005), σελ 7

Κεφάλαιο 4

Η Κατασκευή της ρεπλίκας

4.1 Γενικά στοιχεία

Ένα από τα θέματα που έπρεπε να αντιμετωπιστούν ήταν η ακρίβεια της κατασκευής του αντίγραφου πλοίου. Σύμφωνα με τη σύμβαση υλοποίησης του προγράμματος την ευθύνη της ναυπήγησης είχε το Ινστιτούτο «ΝΑΥΔΟΜΟΣ». Συγκεκριμένα το Ινστιτούτο ανέλαβε τη Διεξαγωγή της όλης Έρευνας, τη Διεύθυνση του Ερευνητικού Προγράμματος, την Πειραματική Ναυπήγηση του πλοίου και την Εκτέλεση του Πειραματικού Ταξιδιού. Ο «ΝΑΥΔΟΜΟΣ»⁴⁴, έχει νομική μορφή Αστικής Εταιρίας (μη κερδοσκοπικός / μη κυβερνητικός οργανισμός). Κύριος καταστατικός σκοπός του είναι η έρευνα της αρχαίας ναυπηγικής και τεχνολογίας, δηλαδή ο τομέας ανάδειξης και διαχείρισης του Ναυτικού / Τεχνικού Πολιτισμού. Η ενεργός σύνθεση του Ινστιτούτου, αποτελείται από 6 μόνιμα μέλη/ερευνητές, τα 5 εκ των οποίων έχουν διδάξει σε Πανεπιστημιακές έδρες (οι 3 ως Τακτικοί Καθηγητές), και συνδυάζουν υπόβαθρο "homo maritimus" και "homo literaris". Αυτοπαρουσιάζονται δηλαδή ως άνθρωποι της θάλασσας και της ξηράς.

Τα μέλη της διεπιστημονικής ομάδας του Ινστιτούτου "ΝΑΥΔΟΜΟΣ", που υλοποίησαν το πρόγραμμα είναι⁴⁵:

⁴⁴ <http://www.argonautes2008.gr/el/argo-argw/new-argo-ship-synxroni-argw.html>, την 22 Ιαν 12.

⁴⁵ Φυλλάδιο: «ΑΡΓΩ – Η αναγέννηση του μυθικού караβιού».

- Υποναύαρχος Λ.Σ. ε.α. Απ. Κούρτης – Ερευνητής Αρχαίας Ναυπηγικής, καθηγητής έδρας Ναυτικής Ιστορίας Σχολής Ναυτικών Δοκίμων διευθυντής του προγράμματος.(Συνολική μελέτη πλοίου - Ναυπήγηση)
- Παντζόπουλος Ιωάννης, Γενικός Γραμματέας Ινστιτούτου Προστασίας Ναυτικής Παράδοσης. (Ανάλυση / Ερμηνεία Παραστάσεων)
- Δρ. Στέλλα Κοκκίνη, καθηγήτρια Βοτανικής Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης. (Φυτογεωγραφική Τεκμηρίωση)
- Δρ. Αθανάσιος Αναγνωστόπουλος, καθηγητής Ελληνικής Φιλολογίας Πανεπιστημίου Βοστώνης, Διευθυντής του ιδρύματος "Θησαυρού Ελληνικής Γλώσσας". (Φιλολογική Τεκμηρίωση)
- Δρ.Ιωάννης Λουκάς, Τ. καθηγητής έδρας Ναυτικής Ιστορίας Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, αρχαιολόγος, καθηγητής γεωπολιτικής στο πανεπιστήμιο ενόπλων δυνάμεων της Γερμανίας. (Ιστορική Τεκμηρίωση της έρευνας)
- Νίκος Ορφανουδάκης, μοντελιστής, βοηθός για τα κατασκευαστικά μοντέλα πλοίων
- Δρ. Τάσος Κατσίκας, Φυσικός. Διδάσκων στη σχολή καλών τεχνών Αθήνας. Ειδικός Ψηφιακής Τεχνολογίας. (Υπεύθυνος για το 3D Ψηφιακό Μοντέλο Πλοίου)
- Νίκος Ορφανουδάκης, Ερευνητής Αρχαίας Τεχνολογίας.(Υπεύθυνος για την ανακατασκευή πιστών αντιγράφων Αρχαίων Εργαλείων)

Το Ινστιτούτο πιστώνεται την διεξαγωγή των δύο από τα πέντε ⁴⁶ ολοκληρωμένα Προγράμματα Πειραματικής Ναυτικής Αρχαιολογίας, που έχουν

⁴⁶ Τα άλλα τρία προγράμματα πειραματικής αρχαιολογίας υλοποιήθηκαν από το Ελληνικό Ινστιτούτο προστασίας ναυτικής παράδοσης: Το πρώτο το 1985 στο πέραμα και αφορούσε την ανακατασκευή του αρχαίου πλοίου της Κυρήνειας που βυθίστηκε στο ομώνυμο λιμάνι της Κύπρου το 300π.χ., το δεύτερο με την ναυπήγηση της «Αθηναϊκής Τριήρους» με βάση τα σχέδια και τις μακρόχρονες μελέτες του άγγλου ερευνητή, καθηγητή John Morrison. Κάτω από την επίβλεψη άγγλων ειδικών το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό έκτισε ένα 37μετρο κωπήλατο αρχαίο πλοίο με τη συμμετοχή και μελών του ΕΙΠΝΠ. Και το τρίτο το 1989 με την κατασκευή της «Παπυρέλας». Το

γίνει στη χώρα μας. Εκτός από την ΑΡΓΩ κατασκεύασε την περίοδο 2000 – 2004 και ένα Μινωικό καράβι της προϊστορικής περιόδου (15^{ος} π.χ. αιώνας).

Όμως με ποιο τρόπο επιχειρήθηκε να τεκμηριωθεί η ακρίβεια της κατασκευής του πλοίου αρχικά από τον Ναυδόμο και έπειτα από δημόσιους φορείς (δήμος Βόλου) ώστε τελικά κανείς να μην είναι σε θέση να αμφισβητήσει ότι το τελικό προϊόν είναι ένα ακριβές αντίγραφο του αρχαίου πλοίου;

Αξίζει να παραθέσουμε την επιχειρηματολογία που χρησιμοποιήθηκε αντλώντας στοιχεία από site του ιστοιτού, καθώς επίσης και πληροφορίες από δηλώσεις, συνεντεύξεις και ανακοινώσεις μελών του σε συνέδρια και ημερίδες.

Το πλοίο που σαν ζητούμενο ήταν να κατασκευαστεί, αρχικά κανείς δεν είχε ιδέα πως θα έπρεπε να είναι. Φυσικά δεν διασώζονται σχέδια του αρχετύπου πλοίου της αργοναυτικής εκστρατείας ούτε ήταν γνωστό κάποιο ναυάγιο προϊστορικού πλοίου της ίδιας κατηγορίας ώστε με βεβαιότητα να ανακατασκευαστεί ένα πανομοιότυπο. Τα μόνα, και με επιφύλαξη σταθερά δεδομένα σχετικά με το αρχικό πλοίο, ήταν ο χρόνος δημιουργίας του (μέσα του 13^{ου} αιώνα) και το γεγονός ότι η αργώ ήταν μια πεντηκόντορος⁴⁷ δηλαδή ένα καράβι με 50 κουπιά. Πράγματι σύμφωνα με τον Απολλόδωρο (Α 7, 2)⁴⁸ η πρώτη πεντηκόντορος ναύς (= το πλοίο με 50 κουπιά) που κατασκευάστηκε, ήταν η Αργώ, το πλοίο των Αργοναυτών, την οποία κατασκεύασε από ξύλο φηγός (= η δρυς, η βελανιδιά) της Δωδώνης ο Άργος απ' όπου και πήρε και το όνομά της:

«επί τούτο πεμπόμενος Ιάσων Άργον παρεκάλεσε τον Φρίξου, κακείνος Αθηνάς υποθεμένης πεντηκόντορον ναύν κατεσκεύασε την προσαγορευθείσαν από του

πρόγραμμα αυτό κατασκεύασε ένα δμετρο κωπήλατο παπυρένιο πλοιάριο με σκοπό να ερευνηθούν οι δυνατότητες μεταφοράς του οφιανού της Μήλου στα Μεσολιθικά χρόνια (9000π.Χ.). Πηγή: http://www.naftotopos.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=186&Itemid=71&lang=el

⁴⁷ Αρχικά τα πλοία ήσαν μόνο με κουπιά και επειδή τα κουπιά λέγονταν «κόντοροι» (κοντάρι = το κουπί, αλλά και κάθε μακρύ ξύλο κ.α.) τα πλοία αυτά λέγονταν «κόντοροι νήες» ή ανάλογα με την ποσότητα των κουπιών τους: τριαντακόντοροι (= με 30 κουπιά), πεντηκόντοροι (= με 50 κουπιά κ.τ.λ.) κ.ο.κ.ε.

⁴⁸ Ο Απολλόδωρος ο Αθηναίος ή Απολλόδωρος, βιβλιοθήκη, 2^{ος} αι π.χ. ή 1^{ος} αι μ.Χ.

κατασκευάσαντος Αργώ· κατα δε την πρώραν ενήρμοσεν Αθηνά φωνήεν φηγοῦ της Δωδωνίδος ξύλον. ως δε η ναύς κατεσκευάσθη, χρωμέν ο θεός αυτώ πλειν επέτρεψε συναθροίσαντι τούς αρίστους της Ελλάδος. (Απολλόδωρος Α 9, 16).

Αν και ο Απολλόδωρος (180π.χ – περ.110 π.χ.) γράφει τα έργα του τουλάχιστον 10 αιώνες μετά την πραγματοποίηση της αργοναυτικής εκστρατείας ωστόσο η μαρτυρία του ελλείπει άλλων πηγών έχει τη βαρύτητα της.

«Άλλωστε για να περάσεις το Βόσπορο χρειάζεσαι ένα καράβι με πολύ δυνατή μηχανή. Τα ρεύματα του Βοσπόρου που ρέουν προς το Αιγαίο δεν είναι εύκολα διαπλεύσιμα με τα καράβια που φέρουν μικρό αριθμό κουπιών. Έτσι αναγκάστηκαν να δημιουργήσουν κάτι μεγαλύτερο. Τα πενήντα κουπιά είναι μια επαρκής ισχύς με την οποία μπορείς να διασχίσεις τη μαύρη θάλασσα⁴⁹».

Το γεγονός ότι η Αργώ ήταν ένα πλοίο με 50 κουπιά φυσικά δεν αρκεί ως μόνο δεδομένο για να προχωρήσει η κατασκευή της. Απαιτούνταν και άλλες πληροφορίες. Απαιτούνταν δηλαδή έρευνα στο παρελθόν από όπου θα αντλούνταν το κατάλληλο υλικό τεκμηρίωσης. Σχετικά με τη μεθοδολογία αυτής της έρευνας και τα πεδία πληροφοριών διαβάζουμε στο επίσημο site του ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ.

Μεθοδολογία Έρευνας⁵⁰

Λόγω έλλειψης πρωτογενών αρχαιολογικών ευρημάτων (δηλ. υπολειμμάτων ναυαγίου ενός τέτοιου πλοίου), η έρευνα βασίζεται σε δευτερογενείς κυρίως πηγές σχετικές με αυτό (δηλαδή κείμενα και παραστάσεις), που όμως χρειάζεται να αναλυθούν, ερμηνευθούν και συνδυασθούν μεταξύ τους, ώστε να αποδώσουν ασφαλείς πληροφορίες και συμπεράσματα. Γι' αυτό, η όλη προσέγγιση επιχειρείται μέσα από μια καινοτόμο τεχνοκρατική διαδικασία «Εμπειρογνωμονικής Προσέγγισης»,⁵¹ η οποία έπεται της αρχαιολογικής έρευνας .

⁴⁹ Απόστολος Κούρτης, Η αργώ, η κατασκευή της, το ταξίδι, Πρακτικά συνεδρίου: Αργοναυτική Εκστρατεία σελ. 127

⁵⁰ <http://therocket.gr/archive/argo/egxeirima.html>

⁵¹ Η μέθοδος αυτή, με τη χρήση της ψηφιακής τεχνολογίας και των κανόνων των σύγχρονων φυσικών επιστημών, ερμηνεύει τις δευτερογενείς κυρίως πηγές, σε συνδυασμό με τις βασικές αρχές λειτουργίας του κόσμου μας. (Δηλαδή, τις προϊστορικές παραστάσεις, φυτικές πρώτες ύλες, το τεχνολογικό πλαίσιο της εποχής και τέλος τους κανόνες ναυπηγικής που έστω και εμπειρικά, οι

Πεδία Πληροφοριών

Τα δεδομένα αυτού του τρόπου έρευνας είναι αρκετά πλούσια και ασφαλή (αφού εκτός των άλλων στηρίζονται στις αμετάβλητες βασικές αρχές λειτουργίας του κόσμου μας, όπως και στους κανόνες των αντίστοιχων σύγχρονων φυσικών επιστημών), αφορούν δε πληροφορίες που προέρχονται από διάφορα γνωστικά πεδία, όπως:

- α) Ιστορική και γεωπολιτική τεκμηρίωση*
- β) Φυτογεωγραφική τεκμηρίωση*
- γ) Γεωτεχνολογική τεκμηρίωση*
- δ) Φιλολογικές πηγές*
- ε) Αρχαιολογικά ευρήματα και παραστάσεις*
- στ) Μελέτες ναυπηγικής εκδοχής.*

Η παράθεση των παραπάνω πεδίων μας οδηγεί σε δύο πρώτα συμπεράσματα:

Πρώτον, η έρευνα βασίζεται σε ερμηνεία δευτερογενών κυρίως πηγών σε συνδυασμό με βασικές αρχές λειτουργίας του κόσμου μας. Γίνεται δηλαδή προσπάθεια να ερμηνευτούν προϊστορικές παραστάσεις, φυσικές πρώτες ύλες, αντοχές υλικών, τεχνολογικό πλαίσιο της εποχής σε συνδυασμό με τους εμπειρικούς κανόνες ναυπηγικής που οι προϊστορικοί ναυπηγοί χρησιμοποιούσαν. Το παραπάνω πλαίσιο βασίζεται στην παραδοχή πως ο φυσικός κόσμος δεν έχει αλλάξει, άρα και η κυματομηχανική, αεροδυναμική, υδροδυναμική είναι η ίδια τότε και τώρα.

Δεύτερον οι πληροφορίες αντλούνται από ένα μεγάλο αριθμό γνωστικών αντικειμένων και η έρευνα έχει διεπιστημονικό χαρακτήρα. Αρχαιολόγοι συνεργάζονται με ναυπηγούς, βοτανολόγους και φυτογεωγράφους.

«Η καθηγήτρια Βοτανικής και Φυτογεωγραφίας του Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης κ. Στέλλα Κοκκίνη που ανέλαβε να βρει ποια ήταν τα υλικά κατασκευής του πλοίου, εντόπισε και από την επιστήμη της και από έρευνα σε αρχαίες πηγές, ότι οι άνθρωποι τότε ήταν αδίστακτοι στη χρήση των ειδών της

προϊστορικοί ναυπηγοί τηρούσαν μέσω της διαδικασίας δοκιμής και λάθους.) πηγή:
<http://www.mar-mus-crete.gr/minoiko1.html#e4>

ξυλείας που θα χρησιμοποιούσαν. Ότι τους έκανε, όπου το έβρισκαν, το χρησιμοποιούσαν»⁵²

Η ομάδα έρευνας διαπίστωσε πως 5 είδη δέντρων κυριαρχούν στη δασική βλάστηση σε κοντινές γεωγραφικές αποστάσεις γύρω από το Βόλο (δρύς, οξιά, πεύκο, έλατο, μελιά = δεσποτάκι). Θεώρησε πως αυτή η βλάστηση έχει ιστορική συνέχεια και είναι η ίδια με την αρχαία εποχή. Άρα η απάντηση στο ερώτημα σχετικά με την πρώτη ύλη που θα έπρεπε να χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή του πλοίου ήταν εύκολη. Δεν χρησιμοποιήθηκε εμπορική ξυλεία αλλά ξυλεία προερχόμενη από τα δέντρα της περιοχής. Η εξασφάλιση των απαραίτητων αδειοδοτήσεων από το τοπικό δασαρχείο ήταν δεδομένη αφού ο αριθμός των δέντρων που χρειάστηκε τελικά να κοπούν δεν ήταν ιδιαίτερα μεγάλος αλλά κυρίως ο σκοπός ήταν ιδιαίτερα υψηλός.

4.2 Τα εργαλεία

Αφού το ερώτημα σχετικά με την πρώτη ύλη απαντήθηκε, το επόμενο θέμα στο οποίο η ερευνητική ομάδα έπρεπε να απαντήσει ήταν σχετικά με το ποιά εργαλεία θα έπρεπε να χρησιμοποιηθούν. Η εύκολη και λιγότερο δαπανηρή λύση θα ήταν να χρησιμοποιηθούν σημερινά εργαλεία που διαθέτουν υψηλές δυνατότητες επεξεργασίας του ξύλου και εύκολα μπορούν να εξευρεθούν. Σε αυτή όμως την περίπτωση θα υπήρχε ο κίνδυνος η ερευνητική ομάδα να κατηγορηθεί ότι μέσα από τη χρήση των σημερινών δυνατοτήτων της τεχνολογίας τελικά φτιάχνει κάτι διαφορετικό από το πλοίο που κατασκεύασαν οι αρχαίοι μας πρόγονοι. Το ζητούμενο ήταν η κατασκευή ενός πλοίου με τα ίδια υλικά και τα ίδια εργαλεία που χρησιμοποιούνταν στα μέσα του 13^{ου} π.χ. αιώνα ώστε να ήταν ένα ίδιο πλοίο. Ο εντοπισμός του είδους των εργαλείων που οι αρχαίοι τεχνίτες χρησιμοποιούσαν θα διασφάλιζε στους σύγχρονους караβομαραγκούς ότι πραγματοποιούν ακριβώς τις ίδιες κατασκευές ή τουλάχιστον θα τους έδινε ένα ισχυρό επιχείρημα. Στο σημείο αυτό οι

⁵² Απόστολος Κούρτης, Η αργώ, η κατασκευή της, το ταξίδι, Πρακτικά συνεδρίου: Αργοναυτική Εκστρατεία, σελ.130

παραστάσεις σε αγγεία (εικ.7,8) και η αρχαιολογική ανασκαφή σε συνδυασμό με τις ταφικές συνήθειες των αρχαίων Ελλήνων βοήθησαν αρκετά.



(Εικ.7) Κατεργασία ξύλου με το αμφίξοο , καμπύλου σκεπάρνου, σε ερυθρόμορφο αγγείο του 5 ου αι . μ.Χ. του Βρετ . Μουσείου



(Εικ.8) Αναθηματικός βωμός του Μουσείου του Καπιτωλίου, με παράσταση εργαλείων ξυλουργού.

Η ερευνητική ομάδα συνέλεξε στοιχεία από πάνω από 300 τάφους όπου ήταν θαμμένος μεταξύ των άλλων και αντίστοιχος αριθμός σειράς ξυλουργικών εργαλείων των μαστόρων – κατόχων τους. Η σειρά αυτών των εργαλείων αποτελούνταν από 5 βασικά ξυλουργικά εργαλεία (Ο Πέλεκυς, το σκέπαρνον, ο πρίων: πριόνι, η σφύρα: σφυρί ή μεταλλική σφύρα, το τρύπανον ή τέρετρον : τρυπάνι). Σχεδόν την ίδια σειρά με ελάχιστες παραλλαγές τα συναντούμε για τρεις περίπου αιώνες (συμπεριλαμβανομένης και τις περιόδου αναφοράς μας : 13ος αιώνας) σε μια γεωγραφική διασπορά από την Κρήτη μέχρι τη Θεσσαλία. Η ερευνητική ομάδα υποστηρίζει πως όλα τα εργαλεία μοιάζουν μεταξύ τους επειδή προορίζονταν και ήταν προσαρμοσμένα στο ανθρώπινο χέρι. Τα υπολείμματα

των εργαλείων που είχαν ανακαλυφθεί σε αρχαίους τάφους ήταν τέτοιας μορφής που επέτρεψαν στην ερευνητική ομάδα να τα ανακατασκευάσει σε πιστά αντίγραφα όσον αφορά το κράμα, τις διαστάσεις και το βάρος **(εικ. 9)**



Εικ.9 Αντίγραφα αρχαίων εργαλείων. Πηγή: <http://therocket.gr/archive/argo/egxeirima.html>

4.3 Η μορφή του πλοίου και οι διαστάσεις του

Τα πρώτα κομμάτια στο παζλ της κατασκευής της Αργούς άρχισαν σιγά – σιγά να μπαίνουν στη θέση τους. Τα δάση του Πηλίου θα έδιναν τη ξυλεία τους για να κατασκευαστεί το πλοίο, όπως και τότε, ενώ οι τάφοι θα έδιναν την γνώση για να ανακατασκευαστούν τα ίδια εργαλεία με τα οποία οι σύγχρονοι ναυπηγοί θα μορφοποιούσαν το ξύλο στα χνάρια των αρχαίων προγόνων τους. Όμως το πλοίο τη σχήμα, τη μορφή θα είχε; Ποιο το μήκος και το πλάτος του; Η ερευνητική ομάδα για να απαντήσει σε αυτά τα ερωτήματα στηρίχθηκε κατά βάση σε προϊστορικές παραστάσεις πλοίων. Αρχικά η έρευνα εστιάστηκε στην περιοχή της Μαγνησίας με αποτέλεσμα να αποδώσει μια και μοναδική παράσταση θραύσματος αγγείου με αρχαίο πλοίο. **(εικ.10)** Η τεχνοτροπία είναι χαρακτηριστική του τέλους των Μεσοελλαδικών χρόνων, ακριβέστερα της μεταβάσεως προς την Υστεροελλαδική, τη Μυκηναϊκή δηλαδή περίοδο. Παραδείγματα της φάσεως αυτής έδωσαν οι Μυκήνες, η Θήρα και οι Κυκλάδες

γενικότερα. Από ιστορική άποψη η παράσταση δείχνει πολύκωπα πλοία στη σειρά⁵³ και μας παρέχει μια πρώτη ιδέα για τη μορφή και το σχήμα τους.



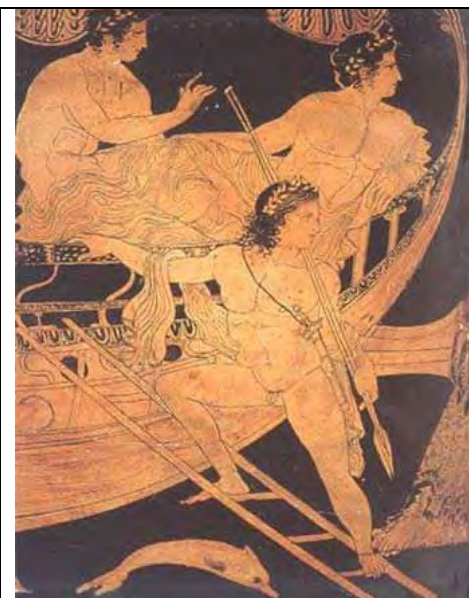
Εικ.10. Γραπτή απεικόνιση караβιού από αγγείο της μυκηναϊκής Ιωλκού (μουσείο Βόλου)

Η επέκταση των ερευνών σε ευρύτερες ηπειρωτικές και νησιωτικές περιοχές του Ελλαδικού χώρου έδωσε αρκετές αναπαραστάσεις αρχαίων πλοίων της μυκηναϊκής περιόδου. Είναι αυτονόητο πως επιλέχθηκαν παραστάσεις που χρονολογικά και γεωγραφικά αναφέρονταν στον τύπο του πλοίου που η ερευνητική ομάδα ήθελε να ανασυνθέσει (**Εικ. 11,12**). Ενδιαφέρουσα είναι η τεκμηρίωση της εγκυρότητας αυτής της μεθόδου που επιχειρείτε από τον επικεφαλής της ερευνητικής ομάδας ναύαρχο Απ. Κούρτη :

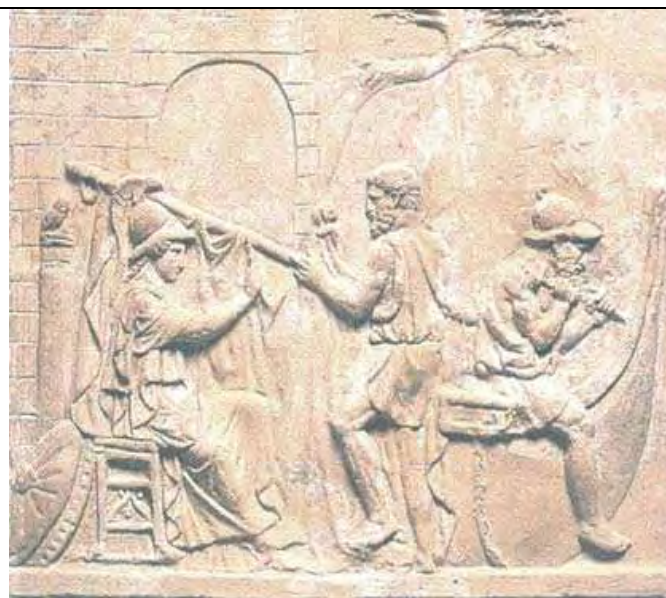
«Θα σας φαίνεται παράξενο πως είναι δυνατόν από τέτοιες παραστάσεις να βγάζουμε συμπεράσματα. Υπάρχει μια διαδικασία ανάλυσης της εικόνας που θέλει χαρισματικούς ανθρώπους να την ασκήσουν. Έχει μόνο μια απλή αρχή για να την κατανοήσετε: όσο άτεχνος και να είναι ο καλλιτέχνης ή οι καλλιτέχνες έπειτα από μια επίμονη επαναληψιμότητα κάποιων χαρακτηριστικών στην απόδοση τη σχεδιαστική των πλοίων, ξέρεις ότι έχεις ένα στοιχείο που δεν μπορείς να το αγνοήσεις, πρέπει να το ερμηνεύσεις και να το υιοθετήσεις και εσύ...»⁵⁴

⁵³ <http://users.sch.gr/maritheodo/history-pi/section7/images/index.htm>

⁵⁴ Απόστολος Κούρτης, Η αργώ, η κατασκευή της, το ταξίδι, Πρακτικά συνεδρίου: Αργοναυτική Εκστρατεία, 132



Εικ.11. Ο αργοναύτης και η αργώαπό ερυθρόμορφη αγγειογραφία του Ζωγράφου του Τάλω Υστεροκλασικοί χρόνοι. (420 - 390 π.Χ)



Εικ. 12. Η Αθηνά βοηθάει τον Τίφυ να υψώσει το κατάρτι, ενώ Άργος αφρηλατεί το πλοίο, 50 μ.Χ Ρωμαϊκό ανάγλυφο. (Βρετανικό μουσείο)

Υιοθετώντας αυτή τη τεχνική η ερευνητική ομάδα προχώρησε στη σχεδίαση του πλοίου συμπληρώνοντας με τη λογική τμήματα όπου τα στοιχεία ή τα ευρήματα δεν έδιναν επαρκείς απαντήσεις. Για παράδειγμα οι πηγές δεν αποκαλύπτουν το μέγεθος του караβιού. Οι ερευνητές μας λένε πως χρησιμοποιώντας τη λογική μας μπορούμε κατά προσέγγιση να το υπολογίσουμε. Ξέρουμε πως ήταν πεντηκόντορος. Ήταν δηλαδή ένα πλοίο που χώραγε 50 κωπηλάτες. Και εύκολα καταλαβαίνουμε πως αυτοί οι κωπηλάτες θα έπρεπε να κωπηλατούν, άρα θα έπρεπε να βρίσκονται σε ένα περιβάλλον στοιχειωδώς άνετο και λειτουργικό. Η εργονομία και η ανθρωπομετρία – έστω και αν δεν τις γνώριζαν θεωρητικά οι αρχαίοι ναυπηγοί υποχρεωτικά τις εφαρμόζαν. Ο χώρος που θα καταλάμβανε στο πλοίο κάθε θέση κωπηλάτη θα έπρεπε να εξασφάλιζε στον ίδιο άνεση κινήσεων, προστασία από τα κύματα και ασφάλεια από τις κινήσεις των συναδέλφων του. Βέβαια από την άλλη σε καμία περίπτωση δεν υπήρχε η πολυτέλεια να παραβιαστούν προς τα πάνω οι αρχές της εργονομίας –

ανθρωπομετρίας. Αν σπαταλούσαν άσκοπα το χώρο θα κατασκεύαζαν ένα πολύ μεγαλύτερο πλοίο, η κίνηση του οποίου θα ήταν δύσκολη και θα υποχρέωνε τον κάθε κωπηλάτη να καταβάλει περισσότερη προσπάθεια. (εικ. 13).



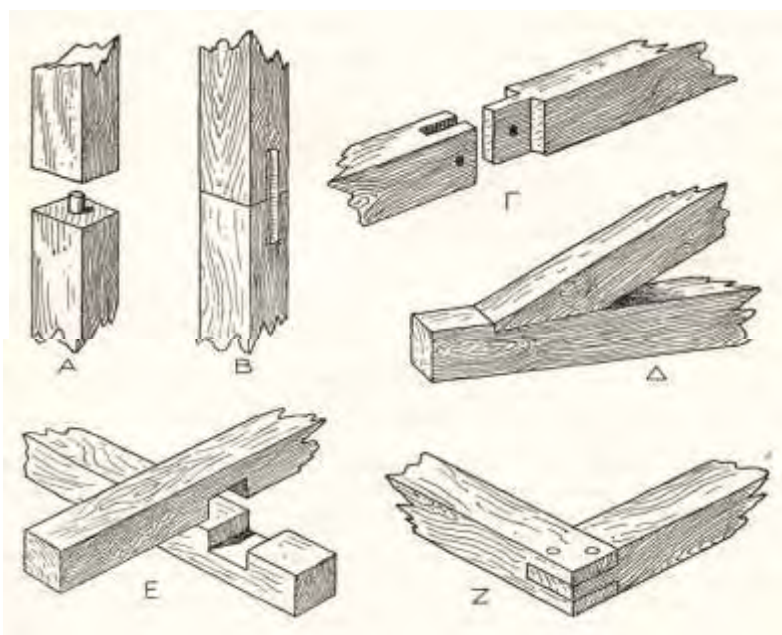
Εικ.13. Σχηματική απεικόνιση των κωπηλατών στο εσωτερικό του πλοίου. Πηγή φυλλάδιο «Αργώ: Το ζωντάνεμα του μύθου»

*«Η Αργώ λοιπόν ήταν ένα μινιμαλιστικό / υδροδυναμικό περιτύλιγμα, ενός καθαρού κωπηλατοστασίου, ενός μηχανισμού κωπηλασίας. Τίποτα άλλο! Δεν είχε καμία ευκολία, κανένα αξεσουάρ, καμία πολυτέλεια καμία άνεση. Δεν είχε κουζίνα, δεν είχε καμπίνες, δεν είχε τίποτε. Ξέρουμε ότι έμπαιναν το πρωί στο καράβι τους και κωπηλατούσαν όλη τη μέρα, μέχρι να φτάσουν κάπου το βράδυ, να το τραβήξουν στη ξηρά, να βγάλουν τις προβιές που είχαν μαζί τους και να κοιμηθούν γύρω από τη φωτιά».*⁵⁵

Το επόμενο ζήτημα στο οποίο η ερευνητική ομάδα θα έπρεπε να δώσει πειστική απάντηση σχετίζονταν με την τεχνολογία κατασκευής και ειδικότερα με τις τεχνικές συναρμολόγησης του πλοίου. Πώς θα συνδέονταν τα ξύλα; Θα έπρεπε ή όχι να χρησιμοποιηθούν μεταλλικοί σύνδεσμοι; Η ερευνητική ομάδα απαντά πως την περίοδο που τοποθετείται η κατασκευή του πλοίου (13^{ος} αιώνας) ο ορείχαλκος, το μοναδικό διαθέσιμο μέταλλο για μεταλλικές συνδέσεις

⁵⁵ Απόστολος Κούρτης, Η αργώ, η κατασκευή της, το ταξίδι, Πρακτικά συνεδρίου: Αργοναυτική Εκστρατεία, 133

ήταν πολύ ακριβό, με τα σημερινά δεδομένα ίσως πιο ακριβό και από το τιτάνιο. Για να φτιάξεις ένα πλοίο στο μέγεθος της Αργούς χρησιμοποιώντας ορειχάλκινα καρφιά θα ξόδευες τόσο μέταλλο όσο θα έφτανε για να εξοπλίσεις ένα μικρό στρατό και αυτό με κίνδυνο το καράβι να σου βουλιάξει στο πρώτο του ταξίδι και η περιουσία που θα επένδυες σε αυτό να χαθεί οριστικά. Η λογική σε συνδυασμό με την οικονομία τοποθετείτε στο τρόπο σκέψης των αρχαίων ναυπηγών και οδηγεί τους σύγχρονους σχεδιαστές της Αργούς να επιλέξουν τελικά ξύλινους συνδέσμους για τη συνδεσμολογία των επιμέρους τμημάτων του καραβιού υποθέτοντας πως και οι αρχαίοι έκαναν το ίδιο. Η ερευνητική ομάδα σαφώς δεν καινοτομεί. Η τεχνολογία συναρμολόγησης στη βάση ξύλινων συνδέσμων είναι καταγεγραμμένη σε κείμενα αρχαίων συγγραφέων. Ο Όμηρος⁵⁶ γράφει για τόρμους, εντορμίες και γόμφους (μόρσα και καβίλιες τα ονομάζουν σήμερα).



(Εικ. 14) Διάφορα είδη συνδέσεως και πήξεως των ξύλων γενικά

Η σύζευξη των ξύλων και συναρμογή γινόταν συνήθως "δια γομφώσεως, πήξεως, ή και εντορμίας" (πατούρα, γκινισιά), δηλαδή με τη διείδυση του τμήματος ή γλώσσας του ενός ξύλου εντός της αντίστοιχης εσοχής (Εικ. 14,15) ή ακόμη με πελεκόμορφη αντίστοιχη τομή ("πελεκίνου") σε κάθε ένα από τα

⁵⁶ Οδύσσεια ε 247, Ιλιάδα Ι, 538, Ιλιάδα Ο 678

συνδεόμενα ξύλα. Τα ξύλα που συνδέονταν με αυτόν τον τρόπο ονομάζονταν "ενήλατα", "πηκτά" "σύμπηκτα". Ο Πausanías⁵⁷ αναφέρει ότι το αρχαίο ιερό του Ιππιου Ποσειδώνα στην Μαντίνεια, το κατασκεύασαν ο Αγαμήδης και ο Τροφώνιος "δρυών ξύλα εργασάμενοι και αρμόσαντες προς άλλαλα" αναμφίβολα με εντορμία. Με ανάλογη εντορμία συνδέονταν οι βαθμίδες των κλιμάκων προς τους "κλιμακτήρας", δηλαδή τα κεκλιμένα πλάγια ξύλα, όπως προκύπτει από δύο χωρία του Ευριπίδη, όπου γίνεται λόγος περί " ενήλατων βάθρων" και "βάθρων κλιμάκων". Εκτός της συναρμολόγησης με γόμφους (= ξυλοκάρφια) έχουμε και τη συναρμολόγηση με «αρμονίας», δηλαδή μέσα συναρμολογήσεως, όπως Ιμάντες από δέρμα, σχοινιά από φυτικές ίνες κ.λ.π. Όπως μας ενημερώνει ο υπεύθυνος για την κατασκευή της σύγχρονης Αργούς για τη σύνδεση κομματιών ξύλου στο πλοίο χρησιμοποιήθηκαν 2,5 χιλιόμετρα σχοινοῦ.



(Εικ. 15) Διάφορα είδη συνδέσεως και πήξεως των ξύλων που χρησιμοποιήθηκαν στην κατασκευή της Αργούς Πηγή: φυλλάδιο «Η αναγέννηση του μυθικού караβιού»

Κι ας περάσουμε στην εξαρτία. Στη πεντηκόντορο υπήρχε ένα και μοναδικό ιστίο, το οποίο κρεμούσαν σε ένα κατάρτι, όπου και μπορούσε να υψώνεται και να καθαιρείται. (Ιλ. Α. 481, Ο. 627, Α. 433, 480. Οδ. β. 425 -27, γ. 11).

⁵⁷ Πausanías ΖΧ 3,7, Ζ,114

Τετράγωνο ήταν το ιστίο, φτιαγμένο από караβόπανο τής εποχής (Οδ. ε. 258). Το χρώμα του ήταν λευκό. (Οδ. 3. 426, ο. 291. «Έλκον δ' ιστία λευκά ευστρέπτοισι βοεύσιν» = έσυραν το λευκά ιστία με καλοστριμμένους δερμάτινους ιμάντες).

Τα ιστία ήταν από λινάρι και δεν ήσαν μονοκόμματα. Αποτελούνταν από πολλά κομμάτια ραμμένα μαζί, για μεγαλύτερη αντοχή. Ήταν από λινάρι και όχι από βαμβάκι, έφ' όσον εκείνη την εποχή το βαμβάκι ήταν ακριβό υλικό, εισαγόμενο από την Ινδία.

Τέλος δυο λόγια για τη αισθητική των πλοίων. Είναι καταγεγραμμένο ότι οι αρχαίοι ναυπηγοί έβαφαν τα πλοία τους. Ο Όμηρος περιγράφει νήες με μπλέ πλώρες και κόκκινες παρειές. Η πλώρη τού ομηρικού πλοίου είναι στολισμένη στις παρειές (μάσκες), με κόκκινα, πορφυρά ή γαλάζια «μπαλώματα». Μιλτοπάρηοι, δηλαδή με κόκκινες παρειές (Οδ. ι. 125), φοινικοπάρηοι δηλαδή πορφυρόχρωμες (Οδ. λ. 124) και κυανόπωροι (Οδ. ι. 482)— έτσι ονομάζονται από τον Όμηρο στην Οδύσεια, αλλά και την Ίλιάδα. Η διακόσμηση αυτή στην πλώρη μάς φαίνεται κάπως περίεργη δεν είναι όμως απίθανη διότι είναι μια παράδοση που ακολουθούν ακόμη και σήμερα πολλοί ναυτικοί στο Αιγαίο.

Η συλλογή όλων αυτών των στοιχείων από την ερευνητική ομάδα συνέθεσε το ruzzle της Αργούς και οδήγησε τα μέλη της στο σχεδιαστήριο. Χρησιμοποιώντας ψηφιακή τεχνολογία ξεκίνησαν την εικονική ναυπήγηση του πλοίου. Τα πρώτα αποτελέσματα ήταν εντυπωσιακά όμως τα πάντα ήταν μέσα στην οθόνη ενός υπολογιστή όπου τίποτα δεν είναι χειροπιαστό όλα είναι άυλα. Η ερευνητική ομάδα ομολογεί στο σημείο αυτό σύμφωνα με δηλώσεις του επικεφαλής της ότι αισθάνεται ανασφάλεια να περάσει στο επόμενο στάδιο δίνοντας την εντολή κατασκευής στο ναυπηγείο. Φοβάται αβλεψίες ή ελλείψεις που πιθανά δεν είχε λάβει υπόψη της η μελέτη. Η εμπιστοσύνη επανέρχεται όταν κατασκευάζεται επιτυχώς ένα κατασκευαστικό μοντέλο του πλοίου υπό κλίμακα 1/8 με τα κάτωθι χαρακτηριστικά.

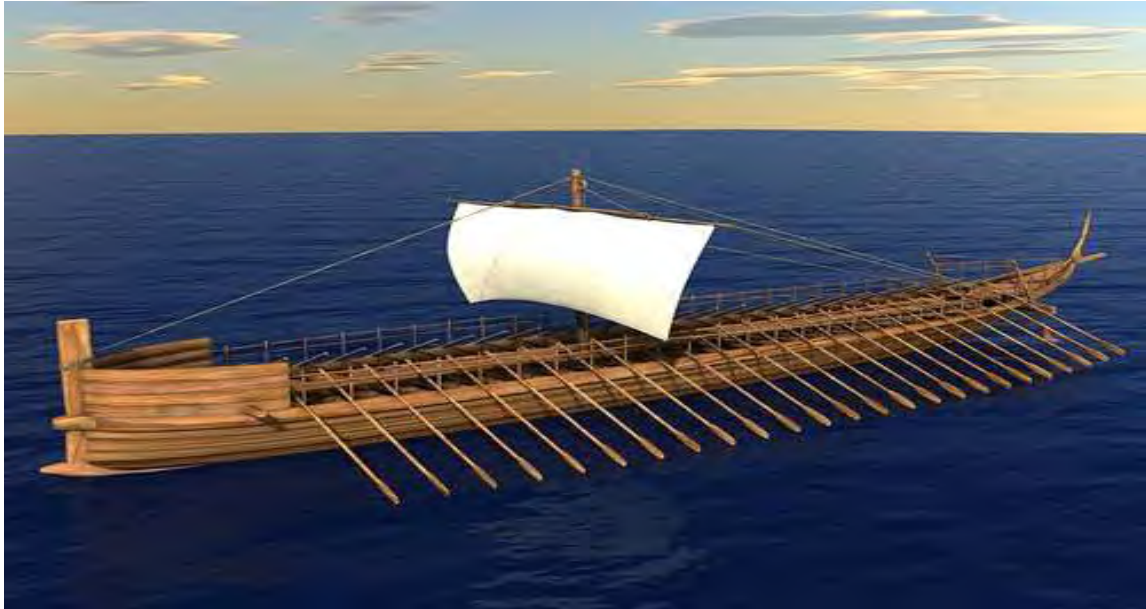
	Κλίμακα	Μήκος	Πλάτος	Ύψος
Διαστάσεις / Dimensions :	1:8	3,5 m	0,54 m	1,15 m
Ιστοφορία / Type of sail :	Ένα τετράγωνο πανί			
Κατασκευαστής / Shipbuilder :	Καρκατσούλης Χαράλαμπος			

Το μοντέλο κατασκευάστηκε από ίδια δέντρα μικρότερης ηλικίας, από κορμούς δηλαδή δρυός, οξιάς, πεύκου, ελάτων. Οξυά για τον τρόπιδα και το σωτρόπι, βελανιδιά για το εφόλκιο και την στείρα, πεύκο για το κήτος και έλατο για το κατάρτι. Δεν χρησιμοποιήθηκαν μεταλλικά στοιχεία για τις ενώσεις, σε αναπαράσταση του πραγματικού. Έγιναν οι απαραίτητες δοκιμές και μελετήθηκε ο τρόπος συμπεριφοράς των υλικών στον ασυνήθιστο τρόπο κατασκευής χωρίς καρφιά, χωρίς σκελετό. (Εικ. 16)



Η αποκατάσταση της εμπιστοσύνης οδήγησε στην ολοκλήρωση της εικονικής ναυπήγησης του πλοίου την οποία η ερευνητική ομάδα περιγράφει σε τέσσερα βήματα. Το πρώτο βήμα ήταν η κατασκευή των θεμελίων του πλοίου, της τρόπιδας. Έπειτα κατασκευάστηκε το περίβλημα του, στη συνέχεια η εσωτερική του διαρρύθμιση και τέλος προγραμματίστηκε ο εξοπλισμός του (τέταρτο βήμα).

Η ολοκλήρωση του ψηφιακού μοντέλου του πλοίου επέτρεψε στην ερευνητική ομάδα να παρατηρήσει τη μετάφραση του σχεδίου σε τρισδιάστατο αντικείμενο (Εικ. 17)



Εικ. 17. Μοντέλο του αρχαίου πλοίου σε τρισδιάστατη μορφή με τη βοήθεια η/υ. Διαθέσιμο για μεταφόρτωση στο http://www.youtube.com/watch?v=oc1tUI_m2gA

Οι ερευνητές πια είχαν τη δυνατότητα εικονικά να περπατήσουν πάνω στο πλοίο, να αντιληφθούν τις αναλογίες του, να το παρατηρήσουν από διάφορες οπτικές γωνίες, να κολυμπήσουν από κάτω του. Στο σημείο αυτό μας έρχεται στη σκέψη η άποψη του Walter Benjamin «πως η τεχνική αναπαραγωγή μπορεί να μεταφέρει το αντίγραφο του πρωτότυπου σε συνθήκες, που δεν είναι εφικτές στο ίδιο το πρωτότυπο. Πάνω απ' όλα του δίνει τη δυνατότητα να πηγαίνει αυτό το ίδιο στο θεατή ή τον ακροατή» (Benjamin:1978:15). Επίσης ενδιαφέρουσα είναι και η διάσταση της παραγωγής ενός νέου μέσου (ψηφιακή απεικόνιση) από το μέσο. Το «νέο» μέσο πιο αποκαλυπτικό, πιο λεπτομερές, στόχο έχει να φωτίσει, να αποδείξει, να πιστοποιήσει. Η πιστοποίηση έρχεται μέσω της προβολής μιας διαδοχικής σειράς, φωτογραφιών εικονικών φωτογραφιών που δίνουν την ψευδαίσθηση της κίνησης. Η φωτογραφία δεν ξαναφέρει στη μνήμη το παρελθόν, αλλά πιστοποιεί πως αυτό που βλέπω, έχει πραγματικά υπάρξει (Barths:1980:115). Είναι συνδυασμός παρελθόντος και πραγματικότητας

(Barths:1980:116). Οι φωτογραφικές μηχανές είναι στην ουσία οπτικά ρολόγια (Barths: 1980:28) και έτσι το προϊόν τους οι φωτογραφίες γίνονται εργαλεία αναπαράστασης του χρόνου. Βλέποντας το πορτρέτο του William Casby, **(Εικ.18)** «του γεννημένου σκλάβου που φωτογράφησε ο Avedon βλέπουμε ένα σκλάβο, η φωτογραφία πιστοποιεί ότι η δουλεία υπήρξε, (Barths:1980:111). Με τον ίδιο τρόπο η ψηφιακή απεικόνιση του καραβιού και η δημοσιοποίηση της μέσω της παρουσίαση ενώπιον του κοινού, στόχο είχε να αποδείξει ότι το καράβι πράγματι υπήρξε.



Εικ. 18 R. Avedon: Ο William Casby, γεννημένος σκλάβος, 1963

Στις 23/06/2003 έγινε η παρουσίαση ψηφιακού μοντέλου της Αργούς σε τρισδιάστατη μορφή κατά τη διάρκεια εκδήλωσης της Δημοτικής τουριστικής Επιχείρησης Βόλου (ΔΗΤΕΒ) στο Πεδίο του Άρεως. Στην εκδήλωση αναφέρεται πως το κόστος κατασκευής του πλοίου υπολογίζεται στις 750.000€. Η ψηφιακή κατασκευή του βασίστηκε στα στοιχεία που είχε συγκεντρώσει η επιστημονική ερευνητική ομάδα «Ναύδομος» η οποία μετεξελίχθηκε σε Ινστιτούτο Έρευνας Αρχαίας Ναυπηγικής και Τεχνολογίας. Οι ερευνητές ανακοίνωσαν τα ακριβή τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου. Ύστερα από λίγο καιρό τα στοιχεία ανέβηκαν στην ηλεκτρονική πύλη του Δήμου Βόλου όπου τα βρίσκουμε μέχρι σήμερα.

«Εμβολοφόρο 50 κωπήλατο πλοίο (μονήρης πεντηκόντορος) με βοηθητική απλή ιστιοφορία, χτισμένο χωρίς σκελετό από ημικατεργασμένη δασική ξυλεία.

Προϊστορικό πλοίο του 13ου αιώνα π.χ. Ανήκει στη τυπολογία της ηπειρωτικής ναυπηγικής σχολής δηλαδή στην ίδια οικογένεια με τα μακριά καράβια του Ομήρου και τα μετέπειτα γνωστά εμβολοφόρα πολεμικά πλοία της αρχαιότητας.⁵⁸

ΤΕΧΝΗ ΚΑΣΤΟ ΧΕΙΡΑ

Διαστάσεις:

Μήκος 28,5 μ.

Πλάτος 4,20 μ.

Εξωτερικό ύψος 1,95 μ.

Καράτι:

Ύψος: 8 μ.

Υλικό έλατο (λόγω ελαστικότητας)

Γνήσι:

Εμβαδό: 55 τ.μ. (υλικό καραβόπανο υφαντό)

Άγκυρα:

2 άγκυρες πέτρινες -

βράχια σε σχήμα καμπάνας με σχοινιά.

Στηρίξεις:

Στερεώνει με σχοινιά και ναυτικούς κόμπους.

Κατασκευή συνδεδεμένη με τόρμους, εντορμίες και γόμφους (μόρσα και καβίλλες) χωρίς χρήση μεταλλικών συνδετικών μέσω (καρφιών).

Τύπος ξύλων: (5 είδη ξύλων)

Καρίνα: οξυά, Χέλια: μελιά, Στείρα:

βελανιδιά, Γέτασμα: πεύκο, Καράτι: έλατο

Μέγιστη εκτιμώμενη ταχύτητα:

8,5 ναυτικά μίλια

Μέση προβλεπόμενη ταχύτητα:

6 ναυτικά μίλια

Κουπί

Μήκος από 4,50 έως 5,00 μέτρα

Υλικό κατασκευής: έλατο

Αριθμός κουπιών

50 κωπηλάτες, 50 κουπιά»



«Στόχος της ερευνητικής ομάδας είναι η ανασύνθεση μια ρεαλιστικής και τεκμηριωμένης έκδοσης ενός κωπήλατου προϊστορικού πλοίου της μυκηναϊκής εποχής (13ος αιώνας)»⁵⁹ δήλωνε ο τότε Πρόεδρος της Δημοτικής Τουριστικής Επιχείρησης Βόλου Ευάγγελος Γούσιος και συνέχισε: η έρευνα της ομάδας

⁵⁸ Πηγή: Ηλεκτρονική πύλη Δήμου Βόλου. Διαθέσιμο για μεταφόρτωση στο <http://www.volos-city.gr/default.aspx?id=26103&nt=18&lang=1>

⁵⁹ Πηγή: Άρθρο εφημερίδας Ελευθεροτυπία με τίτλο «Η Αργώ σε ψηφιακό ταξίδι» (24/06/2003). Διαθέσιμο για μεταφόρτωση στο <http://archive.enet.gr/online/ss3?q=%C1%D1%C3%D9&a=&pb=0&dt1=&dt2=&r=1&p=300&id=28362648>

ελλείψει πρωτογενών αρχαίων πηγών στηρίχθηκε σε δευτερογενείς πηγές, όπως κείμενα, παραστάσεις κ.λ.π. Τα δεδομένα της έρευνας είναι πλούσια και ασφαλή, κατά τον διευθυντή του ερευνητικού προγράμματος, ναύαρχο Απ. Κούρτη, γιατί προέρχονται από το φυσικό και γεωγραφικό περιβάλλον στο οποίο κινήθηκε το πλοίο. Πλέον όλα ήταν έτοιμα για την έναρξη της κατασκευής σε κανονική κλίμακα πια.

Το τμήμα που εκπροσωπεί την επιστημονική κοινότητα δανείζει το κύρος της και αποφάνθηκε ότι γνώριζε με ποιο τρόπο η Αργώ είχε κατασκευαστεί. Εξηγεί σε επίσημη εκδήλωση όσο πιο αναλυτικά μπορεί πως ήταν το αρχαίο πλοίο. Παρουσιάζει τα τεκμήρια και τον τρόπο που εργάστηκε. Δείχνει στους θεατές την ψηφιακή εκδοχή του πλοίου και μπορεί πια να μιλήσει ανοιχτά για το κόστος κατασκευής του. Περισσότερο όμως μοιράζει δελτία τύπου θέλοντας να επικοινωνήσει σε όσο το δυνατόν περισσότερους το εγχείρημα. Γρήγορα οι δημοσιεύσεις σε έντυπα και ηλεκτρονικά μέσα ξεπερνούν το θεσσαλικό γεωγραφικό χώρο και καταλαμβάνουν θέση σε εφημερίδες εθνικής κυκλοφορίας και γνωστές ηλεκτρονικές πύλες ενημέρωσης⁶⁰. (Εικ. 19)



Εικ. 19 Δημοσίευμα της τοπικής εφημερίδας «Πρώτη» όπου τονίζεται ότι επιστήμονες θα ανακατασκευάσουν την αργώ

⁶⁰ news.in.gr/ajax.aspx?m=Common.Pdf&Name=Article&la=1&aid. «Η αργώ σαλπάρει και πάλι προς την Κολχίδα».

Κύρια οι οργανωτές τους εγχειρήματος θέλουν να προσδώσουν στο όλο εγχείρημα μία επιστημονική προσέγγιση, παρουσιάζοντάς το ως μια ευκαιρία πειραματικής ναυπηγικής αρχαιολογίας, για την κατανόηση του τρόπου ναυπήγησης κατά τους αρχαίους χρόνους. Η πόλη αφυπνίζεται, οι πολίτες συζητούν, το παρόν αρχίζει να αναζητά το ένδοξο παρελθόν, ο μύθος έρχεται ξανά δυναμικά στο προσκήνιο. Επιστήμονες και πολίτες αναζητούν και εξερευνούν εκείνα τα στοιχεία (εργαλεία, υλικά, τεχνοτροπία κατασκευής κ.τ.λ.) που παρέχουν τις αντιστοιχίσεις με το αρχαίο παρελθόν (13^{ος} αι.) Αυτή η διαδικασία οδηγεί σταδιακά σε μια απόλυτη ρήξη με τον παραδοσιακό χρόνο. Στο επίκεντρο δεν είναι η κατασκευή ενός πλοίου με τις δυνατότητες της σημερινής εποχής αλλά η κατασκευή ενός πλοίου με την τεχνολογία και τα υλικά του 13^{ου} αι με την απαραίτητη αντιστοίχιση βέβαια. Ο χώρος και ο χρόνος αντιπαραθέτονται με παρελθοντικούς χώρους και χρόνους. Η πόλη βιώνει μια ετεροτοπία και μια ετεροχρονία ταυτόχρονα που έρχεται να επιβεβαιώσει τη βασική αρχή του Φουκώ που υποστηρίζει πως η ετεροτοπία ξεκινάει να λειτουργεί πλήρως όταν οι άνθρωποι βρίσκονται σε ένα είδος απόλυτης ρήξης με τον παραδοσιακό τους χρόνο.

4.4 Η υλοποίηση του προγράμματος κατασκευής.

Δύο χρόνια μετά την υπογραφή της σύμβασης και την αποδοχή των απαντήσεων που δόθηκαν στα ερωτήματα σχετικά με την εγκυρότητα του μύθου και την κατασκευή του караβιού ξεκίνησε η ναυπήγηση του. Τα ξύλα προήλθαν από 5 διαφορετικά είδη δέντρων που κόπηκαν από δασικές περιοχές του Πηλίου. Στη συνέχεια μεταφέρθηκαν στη θέση πευκάκια δίπλα στο υπάρχων καρνάγιο όπου στήθηκε ένα πρόχειρο ναυπηγείο, και στις αρχές του 2004 ξεκίνησε η πειραματική ναυπήγηση του πλοίου. Το πρόχειρο ναυπηγείο στήθηκε χάρη στην εξασφάλιση πίστωσης ύψους 200.000,00€ που εξασφάλισε από τη Γενική Γραμματεία Ολυμπιακών Αγώνων ο Δήμος Βόλου για τη διαμόρφωση του χώρου όπου θα ξεκινούσε η κατασκευή της Αργούς⁶¹.

⁶¹ <http://www.volos-city.gr/ECPage.aspx?id=3596&nt=103&lang=1>

Αρχικά έγινε η ξήρανση και η σκλήρυνση των ξύλων με φωτιά και κατασκευάστηκε η τρόπιδα, το κεντρικό ξύλο στην καρίνα του πλοίου που χρησιμοποιήθηκε ως βάση για το χτίσιμο των πλαϊνών τμημάτων. Για κάθε στοιχείο του πλοίου χρησιμοποιήθηκε ένας ολόκληρος κορμός δέντρου.

«Έβαζαν ένα ολόκληρο κορμό στη θέση που ήθελαν να δημιουργήσουν ένα κατασκευαστικό στοιχείο και μετά τον έσκαβαν, τον πελεκούσαν, αφαιρούσαν μάζα και κρατούσαν αδρανές αυτό που τελικά ήθελαν, χωρίς να το λυγίσουν.»⁶²

Στην ουσία το ζητούμενο ήταν η κατασκευή ενός ανάγλυφου πλοίου στην κυριολεξία σε απόλυτη αντιστοιχία με τις αναφορές στα ομηρικά κείμενα για «γλαφυρές νήες».

Πάνω στα ξύλα δοκιμάστηκαν τα αντίγραφα των προϊστορικών ορειχάλκινων εργαλείων για να μετρηθούν οι χρόνοι απόδοσης της κάθε εργασίας. Δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι η ανακατασκευή της Αργούς όπως μας διαβεβαιώνουν σε κάθε ευκαιρία οι ανάδοχοι του έργου εντάσσεται σε ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα, κεντρικό στοιχείο του οποίου είναι και ο πειραματικός έλεγχος. Ο έλεγχος αυτός αφορούσε αφενός την εφαρμογή των εργαλείων και τις τεχνολογίες που χρησιμοποιούσαν οι ναυπηγοί της αρχαιότητας και αφετέρου τη συνολική δοκιμή του αξιόπλου του караβιού, τη πιστοποίηση δηλαδή στη πράξη ότι η νέα αργώ μπορεί να κάνει ότι ακριβώς ότι και το αρχέτυπο καράβι.

Στη συνέχεια άρχισε να χτίζεται το περίβλημα του πλοίου χωρίς σκελετό και με συνδέσεις ομηρικής τεχνολογίας. Η ομάδα που ανέλαβε την υλοποίηση της ναυπήγησης του πλοίου συνθέτονταν⁶³:

- Από την οικογένεια των ναυπηγοξυλουργών Νικολάου και Ιωάννη Ρέπου
- Τον ναυτικό Γιάννη Βογιαντζή, για τις σχοινοδεσιές και την αρματωσία του πλοίου.
- Τον ιστοράπτη Βασίλη Ιορδανίδη, για την ιστιοφορία του πλοίου.

⁶² Απόστολος Κούρτης, Η αργώ, η κατασκευή της, το ταξίδι, Πρακτικά συνεδρίου: Αργοναυτική Εκστρατεία, 134

⁶³ Φυλλάδιο: «ΑΡΓΩ – Η αναγέννηση του μυθικού караβιού».

Και ενώ η ναυπήγηση ήταν σε εξέλιξη, άρχισαν να παρουσιάζονται τα πρώτα προβλήματα. Ο Δήμος κατά το «Ναυδόμο» καθυστέρωσε την καταβολή των συμφωνηθέντων εξαιτίας της δυσκολίας του να εξασφαλίσει τις απαραίτητες πιστώσεις με αποτέλεσμα το εγχείρημα να εισέλθει στις πρώτες περιπέτειες⁶⁴. Η χρηματοδότηση του μέσω της ένταξης του σε διάφορα ευρωπαϊκά ή εθνικά προγράμματα δεν αποδίδει τα αναμενόμενα ενώ φορείς, υπουργεία σύλλογοι κ.τ.λ. δηλώνουν χαμηλό ενδιαφέρον για να συνεισφέρουν οικονομικά. Παρά τις διαφαινόμενες οικονομικές δυσκολίες και καθυστερήσεις η ναυπήγηση δεν διακόπηκε. Λυτρωτικά φαίνεται να λειτούργησε η απόφαση στις αρχές του 2006 της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Μαγνησίας να συνεισφέρει οικονομικά στην προσπάθεια. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το σκεπτικό της πρωτοβουλίας όπως καταγράφεται στο προοίμιο της προγραμματικής σύμβασης που ακολούθως υπογράφηκε.

ΑΡΘΡΟ 2^ο (Προοίμιο σύμβασης)

Η Ν. Α. Μαγνησίας θέλοντας να συμβάλει σ' αυτή τη προσπάθεια που θα έχει σαν αποτέλεσμα την διεθνή προβολή και μια πιο διευρυμένη δημοσιότητα της ευρύτερης περιοχής της Μαγνησίας καθώς και το κληροδότημα ενός σημαντικού δημιουργήματος που θα συνδεθεί άμεσα με τον τόπο μας και ειδικότερα με την πόλη του Βόλου, έκρινε αναγκαία και αποφάσισε με την υπ' αριθμ. 88/2006 απόφαση του Νομαρχιακού Συμβουλίου την συμμετοχή της στο Πρόγραμμα ΑΡΓΩ με το ποσό των 50.000 €⁶⁵.

Η απόφαση της Ν.Α.Μ. επικυρώνεται με προγραμματική σύμβαση που υπογράφεται ανάμεσα στην ΝΑΜ το Δήμο Βόλου και τη ΔΗΤΕΒ αντικείμενο της οποίας είναι η χρηματοδότηση μέρους των λειτουργικών εξόδων που μεταξύ

⁶⁴ http://www.efoplistis.gr/pdf/EF_0908_040.pdf

⁶⁵ Απόφαση Δημοτικού συμβουλίου Βόλου 485/2006. Διαθέσιμη για μεταφόρτωση στο <http://apofaseisds.volos-city.gr/>

άλλων αφορούν: αμοιβές ερευνητικής ομάδας, αμοιβές ναυπηγείου, προμήθειες υλικών κατασκευής κ.τ.λ. Η προγραμματική σύμβαση στην οποία εκτός από την Ν.Α.Μ. συμμετέχουν και ο Δήμος Βόλου με 10.000€ και η ΔΗΤΕΒ με 5.000€ θα δώσει την απαιτούμενη ρευστότητα και θα οδηγήσει στην ολοκλήρωση της κατασκευής του πλοίου τέλη του 2006. Πράγματι 2 χρόνια μετά την έναρξη της κατασκευής το πλοίο είναι έτοιμο (Σεπτέμβριος 2006).

Κεφάλαιο 5

Επιστημονική τεκμηρίωση

5.1 Γενικά στοιχεία

Όπως το άρθρο 6 της σύμβασης υλοποίησης του προγράμματος (ΔΗΤΕΒ – ναυδόμου) προέβλεπε, μετά την ολοκλήρωση της ταξινόμησης και σχεδίασης και πριν την έναρξη της ναυπήγησης του πλοίου θα ακολουθούσε η φάση της τεκμηρίωσης. Σε αυτή τη φάση εντάσσονταν και η πραγματοποίηση ημερίδας ή συνεδρίου για την επιστημονική τεκμηρίωση του εγχειρήματος. Άλλωστε πολλές φορές οι δημοτικοί σύμβουλοι επικαλούνται την αναγκαιότητα πραγματοποίησης μιας εκδήλωσης που θα διασφάλιζε την εγκυρότητα του εγχειρήματος. Χαρακτηριστική είναι η δήλωση του επικεφαλής της μείζονος αντιπολίτευσης το 2005 και σημερινού Δημάρχου Π. Σκοτινιώτη.

Το επιστημονικό συνέδριο θα είχε ως σκοπό να αναζητήσει την ταυτότητα της «Αργούς».....Διότι ξέρετε ότι υπάρχουν αντιθέσεις αρχαιολόγων, άλλων επιστημόνων. Και θα κοιτούσε το επιστημονικό συνέδριο του Οκτωβρίου, να ξεπεράσει αυτές τις αντιθέσεις, να διασφαλίσει τη μεγαλύτερη δυνατή εγκυρότητα και τη μεγαλύτερη δυνατή συναίνεση στο μεγάλο αυτό εγχείρημα το οποίο πάμε να κάνουμε, ώστε η «Αργώ» που θα κατασκευάζαμε να ήταν όσο γίνεται πιο αποδεκτή και όσο γίνεται πιο κοντά σε αυτό που φέρεται ότι ήταν η «Αργώ»⁶⁶.

5.2 Ημερίδα στο πολεμικό μουσείο Αθηνών

Με αρκετούς μήνες καθυστέρηση τελικά επιλέγεται η πραγματοποίηση ημερίδας στο Πολεμικό Μουσείο στην Αθήνα. Η ημερίδα πραγματοποιείται στις 21/01/2006 στο αμφιθέατρο του μουσείου⁶⁷ και ενώ η Αργώ βρίσκεται στην τελική φάση της κατασκευής της. Κατά τη διάρκεια αυτής της εκδήλωσης έγινε αναλυτική παρουσίαση της συνολικής μελέτης και της πειραματικής ναυπήγησης του πλοίου, παρουσιάστηκαν ξανά το τριασδιάστατο ψηφιακό μοντέλο του και το κατασκευαστικό μοντέλο και αναλύθηκε η κωπηλάτηση της πεντηκοντόρου. Ομιλητές (οι 8 από τους 9) ήταν τα μέλη του ινστιτούτου «ναυδόμος». Οι ομιλίες τους στόχευαν στην τεκμηρίωση των επιμέρους επιστημονικών κομματιών της έρευνας που κάθε μέλος του ινστιτούτου είχε αναλάβει.

Από την όλη πρωτοβουλία ήταν φανερό πως έγινε μια προσπάθεια διεύρυνσης του χαρακτήρα του εγχειρήματος. Μια κεντρική εκδήλωση μεταφέρθηκε στην Αθήνα, στο κέντρο λήψης των αποφάσεων, στον αναγνωρίσιμο χώρο του πολεμικού μουσείου που συνδέεται σημειολογικά τουλάχιστον με την ιστορία. Προφανής ο στόχος: η ιστορία της αναγέννησης του μυθικού караβιού να ξεπεράσει το στενά τοπικά όρια και να γίνει μια εθνική ιστορία.

Για λίγο τα φώτα στράφηκαν προς την πόλη όμως η ημερίδα απείχε πολύ από ένα επιστημονικό γεγονός όπου θα ανταγωνίζονταν οι απόψεις ειδικών επιστημόνων και μέσα από το διάλογο θα προβάλλονταν αυτές με την

⁶⁶ Πρακτικά δημοτικού συμβουλίου Βόλου, συνεδρίαση 6η (20/04/2005), σελ 12

⁶⁷ <http://www.volos-city.gr/ecPage.aspx?id=11962&nt=18&lang=1>

ισχυρότερη τεκμηρίωση. Άλλωστε η πλειοψηφία του κοινού που την παρακολούθησε ανήκε στην πολιτική και όχι στην επιστημονική κοινότητα. Ήταν κατά βάση υπουργοί, υφυπουργοί, βουλευτές, πολιτευτές, δήμαρχοι, δημοτικοί - νομαρχιακοί σύμβουλοι και απλοί πολίτες⁶⁸.

Ο πρόεδρος της ΔΗΤΕΒ Ε. Γούσιος όπως υποστηρίζει και στον χαιρετισμό του πιστεύει πως η αναβίωση του μύθου θα οδηγήσει στην ανάδειξη ενός ισχυρού σημείου αναφοράς για την πόλη και θα λειτουργήσει τόσο ως πόλος έλξης επισκεπτών / τουριστών όσο και ως έναυσμα για την ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας με τις χώρες του Εύξεινου Πόντου⁶⁹. Και δεν είναι ο μόνος που το πιστεύει. Στο ίδιο συμπέρασμα καταλήγει λίγο αργότερα και το Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης του Βόλου 2007-2013 που παραδόθηκε στη ΔΗ.Τ.Ε.Β. τον Ιούλιο του 2006 και τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση ένα χρόνο σχεδόν αργότερα⁷⁰. Βέβαια πολλοί δημοτικοί σύμβουλοι γνωρίζουν πολύ πριν τη παράδοση τα συμπεράσματα στα οποία κατέληγε και προσαρμόζουν ανάλογα τις πολιτικές επιλογές και τη στρατηγική τους.

5.3 Αργώ και Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης του Βόλου 2007-2013

Το αναπτυξιακό σχέδιο δέχεται ότι ο Βόλος είναι ίσως μοναδική περίπτωση πόλης με παγκόσμια αναγνωρισιμότητα λόγω του μύθου των Αργοναυτών, που δεν έχει καταφέρει να εκμεταλλευτεί οικονομικά αυτό το σημαντικό κεφάλαιο.

«Οι τουρίστες που φτάνουν στην πατρίδα του Μυθικού Ιάσονα, μάταια θα αναζητήσουν την Αργώ και μια αναπαράσταση του μύθου για να επισκεφθούν. Η

⁶⁸ <http://www.volos-city.gr/Default.aspx?id=12028&nt=103&lang=1>

⁶⁹ «Δεδομένης της διαχρονικότητας των σχέσεων μεταξύ των λαών, αλλά και της γεωπολιτικής - οικονομικής και πολιτιστικής σημασίας που το ταξίδι αυτό έχει, η έναρξη της προσπάθειας μέσω της ανακατασκευής της "Αργούς" έχει ιδιαίτερη επιστημονική και σημειολογική αξία» Πηγή:<http://www.voloscity.gr/ecPage.aspx?id=11962&nt=18&lang=1>

⁷⁰ <http://www.volos-city.gr/Default.aspx?id=19463&nt=18&lang=1>

*πόλη τώρα συμπεριφέρεται σαν να μην της ανήκει ο μύθος, σαν να τον έχει ξεχάσει».*⁷¹

Το Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης του Βόλου 2007-2013 συντάχθηκε την περίοδο 2004-2006 από πολυπληθή ομάδα καθηγητών και συνεργατών του τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Καταγράφει την πολιτιστική κληρονομιά σαν ένα από τα σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα της πόλης του Βόλου με κεντρικό στοιχείο το μυθολογικό παρελθόν (αργοναυτική εκστρατεία, κένταυροι κ.τ.λ.), και προτείνει να εξελιχθεί σε στρατηγική επιλογή της πόλης η ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα της οικονομίας.

*«Θα πρέπει να γίνουν συγκεκριμένες επιλογές οι οποίες αφορούν τη δυνατότητα της πόλης να αναπτύξει τον τουρισμό και να εξελιχθεί σε μια μεσογειακή «Ριβιέρα» και οι οποίες απαιτούν επενδύσεις σε ξενοδοχειακό εξοπλισμό, υποδομές αναψυχής και πολιτισμού με μεγάλη επισκεψιμότητα που να συμβάλουν προς αυτή την κατεύθυνση»*⁷².

Εξειδικεύοντας τις αναγκαίες και σημαντικές παρεμβάσεις που απαιτούνται για την ανάπτυξη της πόλης σε επιμέρους άξονες δράσης τοποθετεί στην κορυφή της ιεραρχίας τον τουρισμό.

*«Ο πρώτος άξονας περιλαμβάνει παρεμβάσεις οι οποίες αποσκοπούν στην ανάπτυξη της τουριστικής ταυτότητας της πόλης και την καθιέρωση της ως σημαντικό τουριστικό προορισμό με την αξιοποίηση της μυθολογίας, του πολιτισμού και την ανάπτυξη των υπηρεσιών αναψυχής και ελεύθερου χρόνου».*⁷³

71 Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης του Βόλου 2007-2013, σελ. 373

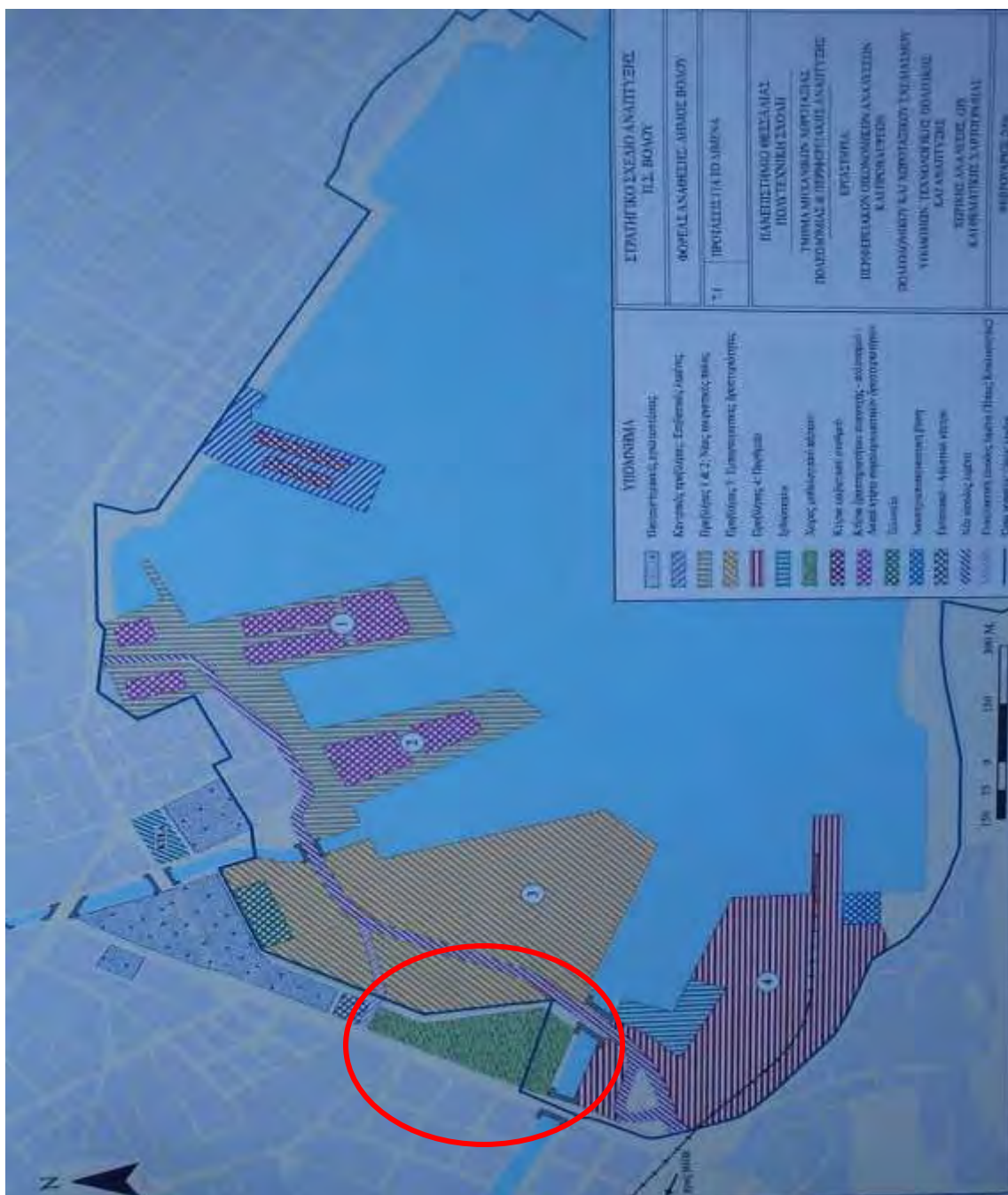
72 Στο ίδιο, σελ. 316

73 Στο ίδιο σελ. 321

Η πρόταση που καταθέτει αφορά στη δημιουργία του πρώτου Μυθολογικού Πάρκου στην Ελλάδα για την αξιοποίηση του μύθου της Αργούς⁷⁴. Το Μυθολογικό πάρκο το οποίο προτείνεται να καταλαμβάνει μια σημαντική έκταση θα έχει τη μορφή Disneyland (με την έννοια ότι θα αξιοποιεί όλες τις σύγχρονες τεχνολογικές και ψηφιακές εφαρμογές) και θα περιλαμβάνει αναπαραστάσεις του μύθου happenings, αίθουσες με προβολές και Multimedia, Μουσείο Αργοναυτικής Εκστρατείας, βιβλιοθήκη, βιβλιοπωλείο, αντίγραφα αρχαιολογικών ευρημάτων, κ.λ.π. Η πρόταση στοχεύει στην αξιοποίηση του μύθου της Αργοναυτικής Εκστρατείας και της σχέσης της με μυθικούς ήρωες για τη δημιουργία ενός τουριστικού προορισμού εθνικής αλλά και διεθνούς εμβέλειας. Η υλοποίηση της πρότασης θα δώσει τη δυνατότητα στους τουρίστες να προσεγγίζουν το Μυθολογικό Πάρκο οδικώς και πεζή αλλά και από τη θάλασσα, χρησιμοποιώντας ως μέσο μεταφοράς αντίγραφο της Αργούς. Το πάρκο θα έχει την μορφή αρχαίας πόλης, θα περιβάλλεται από τείχη και θα περιλαμβάνει πιστά αντίγραφα ναών, θεάτρου, αγοράς, και σημαντικών δημόσιων κτιρίων, στο εσωτερικό των οποίων θα φιλοξενούνται οι δραστηριότητες του. Με δεδομένο ότι δεν υπάρχει άλλο μυθολογικό πάρκο στην Ελλάδα, η πόλη θα έχει μια σημαντική ευκαιρία να προκαλέσει σημαντικό τουριστικό ενδιαφέρον και να ενταχθεί στους σημαντικούς τουριστικούς προορισμούς που θα προτείνουν οι tour operators στην Ελλάδα.

Προτείνει το μυθολογικό πάρκο να βρίσκεται σε μικρή απόσταση από την πόλη και να είναι προσβάσιμο δια θαλάσσης με αντίγραφο της Αργούς, ώστε να αξιοποιείται τουριστικά αλλά και εκπαιδευτικά η εμπειρία της Αργοναυτικής Εκστρατείας. Στις πιθανές τοποθεσίες εγκατάστασης συμπεριλαμβάνονται η θέση «Σωρός», «τα πευκάκια», και το Πάρκο στο πεδίο του Άρεως. Το πάρκο στο πεδίο του Άρεως συγκεντρώνει τις αναγκαίες προϋποθέσεις με μεγαλύτερο πλεονέκτημα την εύκολη προσβασιμότητα από την πόλη. Πρόκειται για δημοτική έκταση 60 στρεμμάτων μεταξύ του χειμάρρου ξηριά και του Εκθεσιακού κέντρου Βόλου που οριοθετείται από τη Λεωφόρο Αθηνών και το λιμάνι. (Χάρτης 1)

⁷⁴ Στο ίδιο σελ. 406



Χάρτης 1: πρόταση χωροθέτησης μυθολογικού πάρκου

Το Εγχείρημα της κατασκευής του μυθολογικού πάρκου εντάσσεται σε μια συνολική ενίσχυση της τουριστικής ταυτότητας της πόλης για τη δημιουργία ενός ανταγωνιστικού τουριστικού προϊόντος που αποτελεί και το ζητούμενο.

Η υλοποίηση της πρότασης θα πρέπει να γίνει με ιδιωτικά κεφάλαια τα οποία εξειδικεύονται σε αντίστοιχες δραστηριότητες και τα οποία ενδεχομένως θα

αναζητηθούν είτε με πρωτοβουλίες του Δήμου, είτε με τη συνδρομή του Ελληνικού Κέντρου Επενδύσεων. Λόγω της σημασίας του το έργο δύναται να συγχρηματοδοτηθεί και από τον αναπτυξιακό νόμο.

Αυτή η σχεδιαζόμενη μεταφορά μιας αρχαίας πόλης με τείχη, ναούς, αρχαία καράβια κ.τ.λ. στην σύγχρονη εποχή αποτελεί μια ακόμη ετεροτοπία. Είναι εμφανής η προσπάθεια αντιστοίχισης ενός χώρου σε δυο διαφορετικές εποχές. Μάλιστα ενός χώρου αυστηρά οροθετημένου με περίφραξη (τείχη) η προσπέλαση του οποίου θα γίνεται από συγκεκριμένες εισόδους έναντι αντίτιμου. Άλλωστε όπως και ο Φουκώ υποστηρίζει *«Οι ετεροτοπίες προϋποθέτουν πάντοτε την ύπαρξη ενός συστήματος ανοίγματος και κλεισίματος το οποίο τις απομονώνει και συγχρόνως τις καθιστά προσπελάσιμες.»*⁷⁵

Η ιδέα για την κατασκευή «μυθολογικού πάρκου» δεν φέρει την πρωτοτυπία των συντακτών του αναπτυξιακού σχεδίου. Στην ουσία αποτελεί προέκταση τοποθετήσεων δημοτικών συμβούλων όταν κατά καιρούς συζητούνταν το θέμα της «Αργούς» στο δημοτικό συμβούλιο. Για παράδειγμα ο Μ. Πατσιαντάς στην συνεδρίαση της 24/04/2003 σχετικά με την αξιοποίηση της Αργούς μετά την ανακατασκευή της μίλησε για τη δημιουργία ενός εκθετηρίου σε χώρο 3 στρεμμάτων⁷⁶. Πιο στοχευμένα στην ίδια συνεδρίαση ο Μ. Ζιάκας προτείνει το εκθετήριο – μουσείο όπου θα φυλάσσεται η Αργώ να γίνει στο χώρο μεταξύ του πεδίου του Άρεως και της θέσης πευκάκια⁷⁷.

Συμπληρωματικά της δημιουργίας του μυθολογικού πάρκου το αναπτυξιακό σχέδιο προτείνει μια δράση με τίτλο «πολιτιστική – τουριστική διαδρομή στον Παγασητικό ή το λιμάνι με την Αργώ»⁷⁸. Η δράση αυτή στοχεύει στην αξιοποίηση της υπό κατασκευής Αργούς για πολιτιστικούς και τουριστικούς σκοπούς. Ειδικότερα τα σκάφος θα μπορούσε να προσφέρει μικρές διαδρομές στον Παγασητικό με κωπηλάτες της Πόλης ή να δύναται οι επισκέπτες να κωπηλατούν οι ίδιοι έναντι ναύλου. Η δράση εντάσσεται σε ένα ευρύτερο σχέδιο προώθησης

⁷⁵ Foucault Michel & Jay Miskowiec, «Of Other Places», JSTOR, Diacritics, Vol. 16, Nr 1 (Spring 1986).

⁷⁶ Πρακτικά δημοτικού συμβουλίου Βόλου, συνεδρίαση 6η (24/03/2002), σελ.31

⁷⁷ Στο ίδιο, σελ.41

⁷⁸ Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης του Βόλου 2007-2013, σελ. 410

δραστηριοτήτων τουρισμού και ψυχαγωγίας. Η υλοποίηση της θα συνέβαλε στην απόσβεση της κατασκευής της Αργούς, στην κάλυψη των δαπανών συντήρησης της, στην δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση του μυθολογικού πάρκου.

Οι συντάκτες του σχεδίου προσπάθησαν να επικοινωνήσουν τις προθέσεις τους στην κοινωνία του Βόλου. Πληροφόρησαν τους πολίτες για τις σκέψεις τους και μέτρησαν το βαθμό στον οποίο οι Βολιώτες συμφωνούν ή διαφωνούν με όλες αυτές τις προτάσεις και τα σχέδια. Τα αποτελέσματα απηχούν το σφυγμό της τοπικής κοινωνίας. Το ποσοστό αποδοχής των προτάσεων στον τοπικό πληθυσμό είναι εντυπωσιακό. Η έρευνα φοιτητών – ερευνητών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας (2003) σε 370 κατοίκους του Π.Σ. Βόλου έδειξε ότι οι Βολιώτες υποστηρίζουν την ιδέα της δημιουργίας ενός μυθολογικού πάρκου σε ποσοστό 87%.⁷⁹

Και αυτά τα αποτελέσματα στο συγκεκριμένο χρόνο είναι απολύτως φυσιολογικά. Την περίοδο του 2003 - αρχών του 2004 η Ελλάδα και οι Έλληνες ζούν έναν άλλο μύθο, αυτό των ολυμπιακών αγώνων. Αρχικά η χώρα κινείται σε ρυθμούς εντατικής προετοιμασίας για το μεγάλο γεγονός και έπειτα στη μέθη και τους πανηγυρισμούς της διοργάνωσης. Μέσα σε αυτό το κλίμα οτιδήποτε ερχόταν στο προσκήνιο και συντελούσε στην παγκόσμια αναγνωσιμότητα μιας περιοχής δεν μπορούσε παρά να εκλαμβάνεται σαν καλοδεχούμενο. Η τοπική πολιτική ηγεσία δείχνει το δρόμο, η επιστημονική κοινότητα τεκμηριώνει και επικυρώνει, οι πολίτες συμφωνούν, τα δημοσιεύματα πληθαίνουν, ο μύθος που ποτέ δεν είχε ξεχαστεί, επανέρχεται δυναμικά και επιτέλους αξιοποιείται.

5.4 Η διεύρυνση της ιδέας

Η ιδέα μετά τη γνωστοποίηση των συμπερασμάτων του αναπτυξιακού σχεδίου της πόλης δεν περιορίζεται πια μόνο στην ανακατασκευή της Αργούς, και στην επανάληψη του ταξιδιού, διευρύνεται και στοχεύει στην πλήρη αξιοποίηση του μύθου που θα δώσει μια νέα αναπτυξιακή δυνατότητα στην πόλη. Το πρώτο

⁷⁹ Στο ίδιο σελ. 109-120

μυθολογικό πάρκο στην Ελλάδα, μια Disneyland μέσα στην πόλη, δίπλα μας μια «argoland», πίσω από το λιμάνι, και στο επίκεντρο η αργώ.

Οι πολιτικοί δηλώνουν πως επιτέλους το αίτημα για μια ανθρώπινη πόλη, με καλύτερη ποιότητα ζωής, με περισσότερες ευκαιρίες για απασχόληση και υψηλότερα εισοδήματα για τους κατοίκους βρίσκει ανταπόκριση. Οι συντάκτες του σχεδίου μας υποδεικνύουν πως το πρώτο που πρέπει να κάνουμε είναι να αποδεχθούμε την αλλαγή ως μόνιμο συστατικό της διαδρομής της πόλης προς το μέλλον. Όλος ο ανεπτυγμένος κόσμος - και κατά συνέπεια και εμείς αν θέλουμε να ανήκουμε σε αυτόν - στηρίζει την ευημερία και την ανάπτυξη του σε δραστηριότητες και υπηρεσίες που βασίζονται στην τεχνολογία, την καινοτομία και στη γνώση. Καλώς ή κακός ο Βόλος δεν μπορεί να είναι η «βιομηχανική πόλη του παλιού καλού καιρού» με το μεγαλύτερο μέρος του εργατικού δυναμικού να εργάζεται στα εργοστάσια και στις βιοτεχνίες. Αυτό δεν είναι διαπίστωση μόνο της επιστημονικής και πολιτικής κοινότητας της πόλης αλλά αποτελεί κοινή πεποίθηση στους κατοίκους της περιοχής. Ο νέος στόχος θα πρέπει να είναι η τουριστική ανάπτυξη της πόλης. Το φυσικό περιβάλλον και η ιστορική διαδρομή πρέπει να αναδειχθούν σε «κρίσιμα μεγέθη» και ο μύθος προσφέρεται ως τον καλύτερο δυνατό μέσο που μπορεί να υπηρετήσει μια τέτοια προοπτική.

Ποιος άραγε θα μπορούσε να διαφωνήσει τότε με όλα αυτά και ποια αντεπιχειρήματα θα μπορούσε να προβάλλει; Η αρνητική κριτική μάλλον θα δυσκολεύονταν να βρει πρόσφορο έδαφος. Η συμφωνία της κοινής γνώμης ήταν σχεδόν δεδομένη.

Κεφάλαιο 6

Καθέλκυση - δοκιμαστικοί πλόες –πειραματικά ταξίδια

6.1 Η καθέλκυση της αργούς

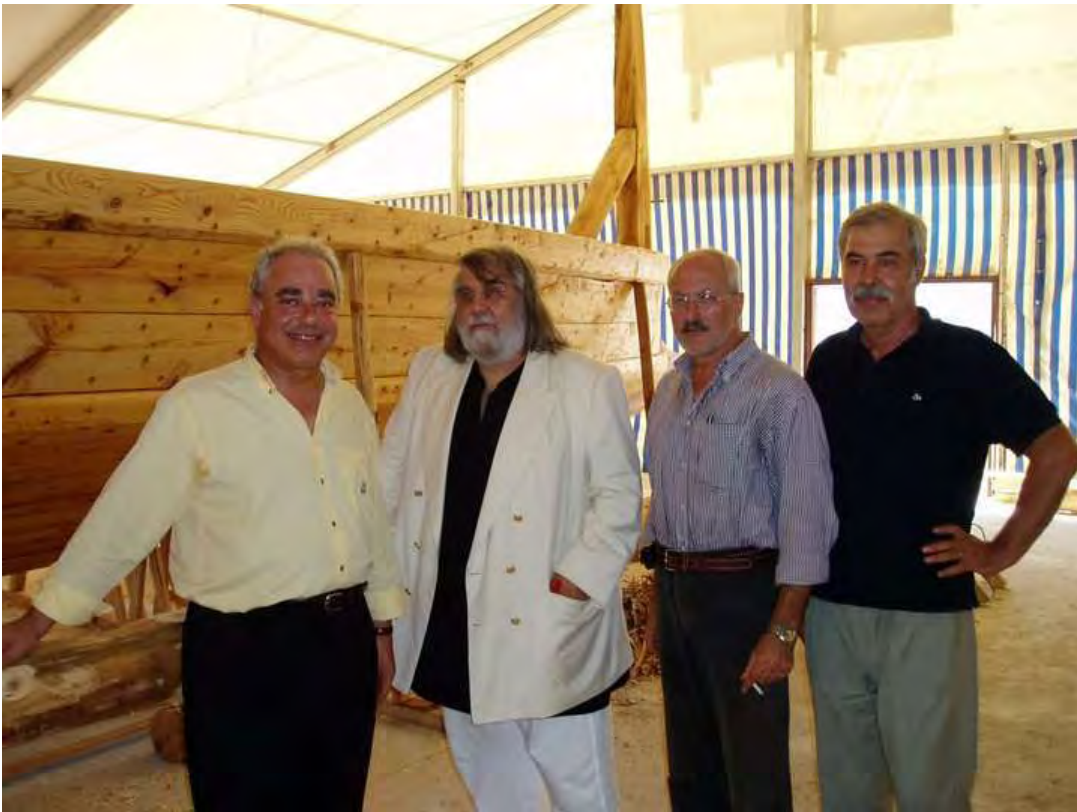
Παράλληλα με τη συζήτηση όλων αυτών των μεγαλεπήβολων σχεδίων που θα άλλαζαν τη φυσιογνωμία της πόλης στις 17 Σεπτεμβρίου του 2006 η αργώ βγαίνει από το στεγασμένο χώρο του ναυπηγείου και πέφτει στη θάλασσα. Στην τελετή καθέλκυσης είχε προσκληθεί ο τότε πρωθυπουργός αλλά τελικά παρευρέθηκε ο υπουργός εθνικής άμυνας Ε. Μειμαράκης. (Εικ.20)



Εικ.20. ο υπουργός εθνικής άμυνας Ε. Μειμαράκης στην τελετή καθέλκυσης. Πηγή http://athens.indymedia.org/front.php3?lang=el&article_id=572127

Οι συνοδευτικές εκδηλώσεις με τίτλο «αργοναυτικά» είχαν ξεκινήσει μια εβδομάδα νωρίτερα και περιελάμβαναν δρώμενα και μουσικοχορευτικές παραστάσεις που πραγματοποιήθηκαν σε συνεργασία με το γεωργιανό ινστιτούτο Αθηνών.

Ο Δήμαρχος του Βόλου Κ. Μήτρου κατά την διάρκεια της τελετής καθέλκυσης ανακοινώσε πως το πλοίο το επόμενο καλοκαίρι (2007) θα ξεκινούσε το ταξίδι του στην Ανατολή και ότι ο απόπλους του θα συνοδευτεί από σημαντικές εκδηλώσεις που είχε αναλάβει να οργανώσει αφιλοκερδώς ο γνωστός μουσικοσυνθέτης Βαγγέλης Παπαθανασίου. Για το σκοπό αυτό ο συνθέτης ήδη είχε επισκεφθεί το πλοίο στο ναυπηγείο του και είχε αντλήσει στοιχεία για το σχεδιασμό των εκδηλώσεων οι οποίες θα χάριζαν στη πόλη παγκόσμια απήχηση και προβολή⁸⁰. **(Εικ.21)**



Εικ.21. Ο μουσικοσυνθέτης Βαγγέλης Παπαθανασίου επισκέπτεται το ναυπηγείο της Αργούς. Πηγή: <http://www.facebook.com/profile.php?id=1479518768#!/photo.php?fbid=1463888645417&set=t.1479518768&type=3&theater>

⁸⁰ 2006 «Η Αργώ ανοίγει πανιά». Ελευθεροτυπία 01 Σεπτεμβρίου

6.2 Οι κωπηλάτες

Παράλληλα από τις αρχές καλοκαιριού συλλέγονται αιτήσεις από εθελοντές στα πλαίσια της συγκρότησης της ομάδας των κωπηλατών που θα οδηγούσαν το πλοίο στο προορισμό του. Σύμφωνα με το άρθρο 10 του συμφωνητικού υλοποίησης του προγράμματος θα έπρεπε να εξασφαλιστεί η ύπαρξη και διαρκή διαθεσιμότητα δυο πεντηκονταμελών κωπηλατικών πληρωμάτων (2x50=100 άτομα). Ο όρος αυτός της σύμβασης ποτέ δεν εκπληρώθηκε αφού οι αιτήσεις ήταν λιγότερες και οι κωπηλάτες που τελικά πήραν μέρος στις πρόβες και στα πειραματικά ταξίδια ήταν συνολικά 74 άτομα. Το πλήρωμα αυτό σύμφωνα με την ιστοσελίδα που δημιούργησαν οι ίδιοι, το συγκροτούσαν εθελοντές καθημερινοί άνθρωποι (γιατροί, δικηγόροι, φοιτητές, ιδιωτικοί και δημόσιοι υπάλληλοι, δάσκαλοι, στρατιωτικοί κλπ)⁸¹. Αυτό έρχεται σε ευθεία αντίθεση με τα γνωστά στοιχεία του μύθου, ότι δηλαδή το πλήρωμα ήταν οι ήρωες του αρχαίου Ελληνικού κόσμου και ό, τι καλύτερο είχε να επιδείξει η κοινωνία της εποχής τους. Οι σύγχρονοι κωπηλάτες μπορεί να αυτοπροσδιορίζονται ως καθημερινοί άνθρωποι, αλλά εμμέσως υπονοούν ότι και αυτοί εφόσον είναι εθελοντές αποτελούν το καλύτερο κομμάτι της σημερινής κοινωνίας. Οι άνθρωποι αυτοί έγιναν ήρωες στα μάτια των συμπολιτών τους γιατί υπερέβησαν εαυτούς κατά τη διάρκεια των προετοιμασιών και του ταξιδιού, αλλά και για το χαρακτήρα που επέδειξαν. Στην ιστοσελίδα τους υπάρχει αναλυτικό ημερολόγιο καταστρώματος, φωτογραφικό υλικό και βίντεο από τις διάφορες δραστηριότητές τους, σε μια προσπάθεια μνημειοποίησης του εγχειρήματος και των εμπειριών τους. Θεωρούν τα βιώματά τους τόσο σημαντικά ώστε να αξίζει να καταγραφούν και να διατηρηθούν όχι μόνο για τον περίεργο που θα θέλει να περιηγηθεί στη σημερινή εποχή, αλλά και για να χρησιμεύσει ως ιστορική πηγή για τον ερευνητή και τον ιστορικό του μέλλοντος.

Αξίζει να παραθέσουμε ορισμένες φράσεις από δηλώσεις των αργοναυτών που υπογραμμίζουν τη προσπάθεια μνημειοποίησης του εγχειρήματος :*«Το ταξίδι είναι ένα κοινό όνειρο και μάλιστα το αντίτιμο για αυτό το όνειρο είναι πολύ*

⁸¹ <http://www.argonautes2008.gr/el/argo-argw/new-argo-ship-synxroni-argw.html>

μικρό» «Ότι η Αργώ θα γράψει ιστορία είναι σίγουρο», «Το ταξίδι κατά βάση είναι πνευματικό», «Το βλέπω (το καράβι) να περνά τη προποντίδα, το Βόσπορο, το Τσανάκαλε..»⁸².

Και όταν λίγο αργότερα το ταξίδι πραγματοποιείται σε κάθε λιμάνι οι αργοναύτες γίνονται δεκτοί σαν ήρωες. Απαντούν σε ερωτήσεις δημοσιογράφων, προσκαλούνται σε γεύματα και επισκέπτονται αρχαιολογικούς χώρους (π.χ. τους δελφούς). Οι επίσημες αρχές στεφανώνουν το πλοίο και σε πολλές περιπτώσεις και τους ίδιους τους αργοναύτες. Σε κάθε επίσημο λόγο δεν λείπουν οι κολακευτικές αναφορές στην συνεισφορά τους στο ταξίδι και οι επίσημοι σπεύδουν να φωτογραφηθούν μαζί τους. **(Εικ. 22)** Οι φωτογραφίες αυτές που αμέσως διοχετεύονται και δημοσιεύονται στον τύπο στοχεύουν μεταξύ των άλλων στο να αποδείξουν ότι αργοναύτες διαθέτει και η σημερινή εποχή χωρίς να αποτελούν αποκλειστικό προνόμιο των αρχαίων.



Εικ.22 Οι κωπηλάτες μαζί με τους δημάρχους Πειραιά, Βόλου και δημοτικούς συμβούλους. Πηγή: Γραφείο τύπου δήμου Βόλου

⁸² Διαθέσιμο για μεταφόρτωση στο <http://www.youtube.com/watch?v=NGKImAn2WXw>

Παρόλα αυτά κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και πάνω στο πλοίο κυριαρχεί αυστηρή οργάνωση και πειθαρχία. Η έγερση ήταν προγραμματισμένη για όλους την ίδια ώρα, κάθε κωπηλάτης κατείχε τον δικό του προσωπικό χώρο τον οποίο αναλάμβανε κάθε φορά που επιβιβάζονταν στο πλοίο. Οι κινήσεις του δεν ήταν ελεύθερες αλλά υπάκουαν πλήρως στα προστάγματα του καπετάνιου. Ο συγχρονισμός όλων ήταν απαραίτητος διαφορετικά ήταν αδύνατη η κίνηση του πλοίου. Κάθε κωπηλάτης πάνω στο πλοίο στην ουσία αποτελεί κομμάτι ενός μηχανισμού κωπηλασίας ενός καθαρού κωπηλατοστασίου που δέχεται και εκτελεί εντολές.

6.3 Ο ρόλος της ελληνικής πολιτείας

Επιστρέφοντας στο χρονοδιάγραμμα, όπως περιγράφεται στη σύμβαση, βαδίζουμε προς την ολοκλήρωση του επιστημονικού – ερευνητικού προγράμματος και θα έπρεπε κανονικά να περάσουμε στην τέταρτη και τελευταία φάση του δηλαδή στους δοκιμαστικούς πλόες και στο τελικό πειραματικό ταξίδι προς το Πότι της Γεωργίας. Κάτι τέτοιο δεν συμβαίνει όμως γιατί στο ενδιάμεσο (τέλη 2006) πραγματοποιούνται οι δημοτικές εκλογές και η δημοτική αρχή αλλάζει. Δήμαρχος εκλέγεται ο Α. Βούλγαρης και περνά στην αντιπολίτευση ο Κ. Μήτρου. Ο νέος δήμαρχος λίγες ημέρες μετά την εκλογή του ενημερώνει το δημοτικό συμβούλιο για το θέμα της «Αργούς»⁸³ και συνδέει το ταξίδι με την διεκδίκηση των μεσογειακών αγώνων. Πληροφορεί τους συμβούλους πως οι επαφές με τον κ. Παπαθανασίου συνεχίζονται και διευρύνονται αφού έχει γίνει ήδη αποδεκτή η πρόταση ο σχεδιαζόμενος απόπλους της «Αργούς» να συνδυαστεί με την πραγματοποίηση στο Βόλο ενός παγκόσμιου συνέδριου της NASA στα πλαίσια της έναρξης ενός νέου διαστημικού προγράμματος. Ο νέος δήμαρχος επιπλέον υποστηρίζει πως είναι απαραίτητη η διπλωματική θωράκιση του ταξιδιού και άρα η αναβάθμιση του σε γεγονός που θα πρέπει να χειριστεί η κεντρική κυβέρνηση και ειδικότερα το Υπουργείο Εξωτερικών σε συνεργασία με

⁸³ Πρακτικά δημοτικού συμβουλίου Βόλου, συνεδρίαση 2η (07/02/2007), σελ 5-19

τα Υπουργεία ναυτιλίας, εθνικής άμυνας, Τουρισμού και πολιτισμού ώστε να εξασφαλιστούν οι απαραίτητες εγγυήσεις ασφαλείας από την Τουρκική και Γεωργιανή κυβέρνηση. Σε αυτή την κατεύθυνση ο δήμαρχος προτείνει να συνταχθεί ένα κείμενο που να εξηγεί το όραμα της πόλης και το οποίο μαζί με τον φάκελο που θα περιλαμβάνει το σύνολο των πληροφοριών για την «Αργώ» να αποσταλεί στον Πρωθυπουργό τους υπουργούς και τους βουλευτές όλων των κομμάτων. Στο συγκεκριμένο κείμενο ζητείτε από την «ελληνική πολιτεία» να αναλάβει συγκεκριμένους ρόλους σε αυτή τη μεγάλη αποστολή όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται. Ο πρωθυπουργός και οι αρμόδιοι υπουργοί θα έπρεπε:

- να πείσουν την Τουρκία ώστε να εγγυηθεί την ασφαλή διέλευση του πλοίου και του πληρώματος από όλα τα λιμάνια της.
- να βρουν και να ναυλώσουν συνοδευτικό πλοίο.
- να σχεδιάσουν το πολιτιστικό ταξίδι της «Αργούς» που θα κάνει σε δεύτερη φάση το 2008 στα πλαίσια της διεκδίκησης των μεσογειακών αγώνων.

Ένα προσχέδιο της επιστολής που διαβάζεται στο δημοτικό συμβούλιο ξεκινά ως εξής:

«Η κατασκευή της «Αργούς» και η αναβίωση της αργοναυτικής εκστρατείας αποτελούσε και αποτελεί ένα όραμα της πόλης που ενώνει όλους τους πολίτες και αναδεικνύει την πόλη του Βόλου μέσα από την παγκόσμια αναγνωρισιμότητα που ο μύθος της αργοναυτικής εκστρατείας απολαμβάνει»⁸⁴.

Η επιστολή του δημάρχου που συνεχίζει σε ανάλογο ύφος, αλλά και γενικότερα ο λόγος των πολιτικών (όπως για παράδειγμα ο λόγος του τότε υφυπουργού εσωτερικών Α. Νάκου) συνδέουν άμεσα το παρόν με το παρελθόν θολώνοντας το μεταξύ τους διάστημα. Το μέσο που χρησιμοποιείται για την επίτευξη αυτού του σκοπού είναι η ευρεία χρήση του ενεστωτικού χρόνου.

⁸⁴ Πρακτικά δημοτικού συμβουλίου Βόλου, συνεδρίαση 2η (07/02/2007), σελ. 7

6.4 Η χρήση ενεστωτικού χρόνου

*«Από την αρχαιότητα ως σήμερα η αργοναυτική εκστρατεία συμβολίζει την υπέρβαση των ορίων, τη σύνδεση λαών και πολιτισμών την ανάγκη εξερεύνησης και επικοινωνίας. Η θάλασσα που ενώνει τα κράτη που θα επισκεφτεί η Αργώ στο ταξίδι της ενώνουν και τους λαούς μας. Και η Αργώ είναι η αναγέννηση του οράματος για την οικοδόμηση του διαλόγου της ειρήνης και της ευημερίας για όλους τους λαούς».*⁸⁵

Η χρήση ενεστωτικού χρόνου ως γέφυρα που ενώνει την αρχαιότητα με το σήμερα, το παρόν με το παρελθόν εξυπηρετεί την προσπάθεια αποτύπωσης της εγγύτητας μεταξύ των δυο. Η υπέρβαση των ορίων είναι το ζητούμενο και τότε και τώρα, το ίδιο ζητούμενο, επίσης το όραμα είναι το ίδιο όπως και η αναγέννηση του, και φυσικά αυτό το όραμα αποκτά πλέον υλική υπόσταση, είναι η Αργώ το ίδιο καράβι τότε και τώρα. Και αφού όλα είναι ίδια πλέον δεν χρειαζόμαστε το τότε και το τώρα αφού παρελθόν και παρόν είναι το ίδιο.

Την ίδια περίοδο ετοιμάζεται και η επίσημη ταινία που προβάλλει το εγχείρημα στην οποία και πάλι ο ενεστωτικός χρόνος κυριαρχεί. Ειδικά στα τελευταία 20 δευτερόλεπτα της ταινίας και ενώ η μουσική χαμηλώνει και τα πλάνα αποκτούν ψηφιακή μορφή η αφηγήτρια σε ενεστωτικό χρόνο εκφωνεί: *«Η Αργώ σαλπάρει από το Βόλο, πλέει από τη δύση στην ανατολή, περνάει από τα λιμάνια σταθμούς και γίνεται το καράβι του πολιτισμού, το καράβι της φιλίας των λαών και της σύσφιξης των σχέσεων των χωρών που βρίσκονται πάνω στη ρότα του μύθου».*⁸⁶

Το απόσπασμα εντάσσεται στην προσπάθεια υπέρβασης του παρόντος και των προβλημάτων του και ταύτισης με το ένδοξο παρελθόν όπου τα καράβια δεν ρυπαίνουν μεταφέροντας παλιοσίδερα στο λιμάνι του Βόλου, αλλά είναι τα καράβια της φιλίας και του πολιτισμού. Και εμείς τέτοια καράβια θέλουμε και όχι

⁸⁵ Πρακτικά διεθνούς συνεδρίου «αργοναυτική εκστρατεία» σελ.26

⁸⁶ Η ταινία κατασκευάστηκε το 2007 από τη Δημοτική Τουριστική Επιχείρηση Βόλου για την περαιτέρω διαφήμιση του όλου εγχειρήματος. Είναι διάρκειας 9,19 λεπτών, ξεκινά με την εισαγωγή του μύθου, περνά στην ανάλυση του τρόπου κατασκευής του πλοίου, μας δίνει πληροφορίες για το ταξίδι και τους σταθμούς του καθώς και για τα μελλοντικά σχέδια αξιοποίησης του πλοίου. Διαθέσιμο για μεταφόρτωση στο http://www.youtube.com/watch?v=oc1tUI_m2gA

μόνο τα θέλουμε, μπορούμε να τα φτιάξουμε και να τα φτιάξουμε σε πραγματικό μέγεθος με τα ίδια υλικά, με τα ίδια εργαλεία, αξιόπλοα όπως παλιά. Και ιδού το αποτέλεσμα. Δίπλα στα κότερα από πολυεστέρα και απέναντι από τα σκουριασμένα εμπορικά πλοία που μεταφέρουν παλιοσίδερα είναι μια αρχαία πεντηκόντορος έτοιμη για την επανάληψη του ταξιδιού στην Κολχίδα. Σε αυτή τη προσπάθεια εντάσσεται και η τρισδιάστατη ψηφιακή απεικόνιση του πλοίου όπου όλα είναι ιδανικά. Η Αργώ παρουσιάζεται να σαλπάρει προς το ηλιοβασίλεμα, γλιστρώντας στα διάφανα νερά του αμόλυντου Παγασητικού και η αφηγήτρια μας πληροφορεί πως κινείται στη ρότα του μύθου. Αν και φαίνεται να ξεμακραίνει στην ουσία είναι τόσο κοντά μας που μπορούμε όχι μόνο να τη δούμε αλλά με μια κίνηση να την αγγίξουμε. Και μαζί με το πλοίο μπορούμε να δούμε και να αγγίξουμε το παρελθόν άρα και να το ζήσουμε. Βέβαια όχι ένα τυχαίο παρελθόν αλλά ένα ένδοξο παρελθόν. Χαρακτηριστική είναι η φράση του προέδρου της Δημοτικής Τουριστικής Επιχείρησης σε συνέντευξη του στον τοπικό τηλεοπτικό σταθμό άστρα «Ο Βόλος με την Αργώ έχει αλλάξει. Είναι μια άλλη πόλη.... Έχει ανέβει επίπεδο....»⁸⁷

Ακολουθεί μια περίοδος χωρίς κάποια σημαντική εξέλιξη. Τα υπουργεία δεν έχουν απαντήσεις σχετικά με τα αιτήματα. Οι κωπηλάτες δεν προετοιμάζονται και το καλοκαίρι φτάνει. Αποστέλλονται επιστολές προς τους 15 δημάρχους της Τουρκίας και τους 2 της Γεωργίας σχετικά με τις δυνατότητες ελλιμενισμού της «Αργούς» στα συγκεκριμένα λιμάνια που βρίσκονται στην πορεία από το Βόλο στην Κολχίδα⁸⁸. Έτσι φτάνουμε στις 04/06/2007 οπότε και η «αργώ» ξαναπέφτει στη θάλασσα μπροστά στα πευκάκια μόνο και μόνο για να υποδεχθεί τους συνέδρους – επιστήμονες της NASA. Ο δήμαρχος δηλώνει ότι η στιγμή είναι ιστορική, σε λίγες μέρες υπόσχεται να ξεκινήσουν οι δοκιμαστικοί πλόες και η εκπαίδευση των κωπηλατών, αφού η Αργώ είναι πλέον έτοιμη, αλλά το ταξίδι της αναβάλλεται γιατο επόμενο καλοκαίρι⁸⁹ (2008).

⁸⁷ Διαθέσιμο για μεταφόρτωση στο <http://www.youtube.com/watch?v=NGKImAn2WXw>

⁸⁸ Πρακτικά δημοτικού συμβουλίου Βόλου, συνεδρίαση 4η (28/03/2007), σελ. 31

⁸⁹ 2007 «Η Αργώ εν πλώ». Ταχυδρόμος 08 Ιουνίου

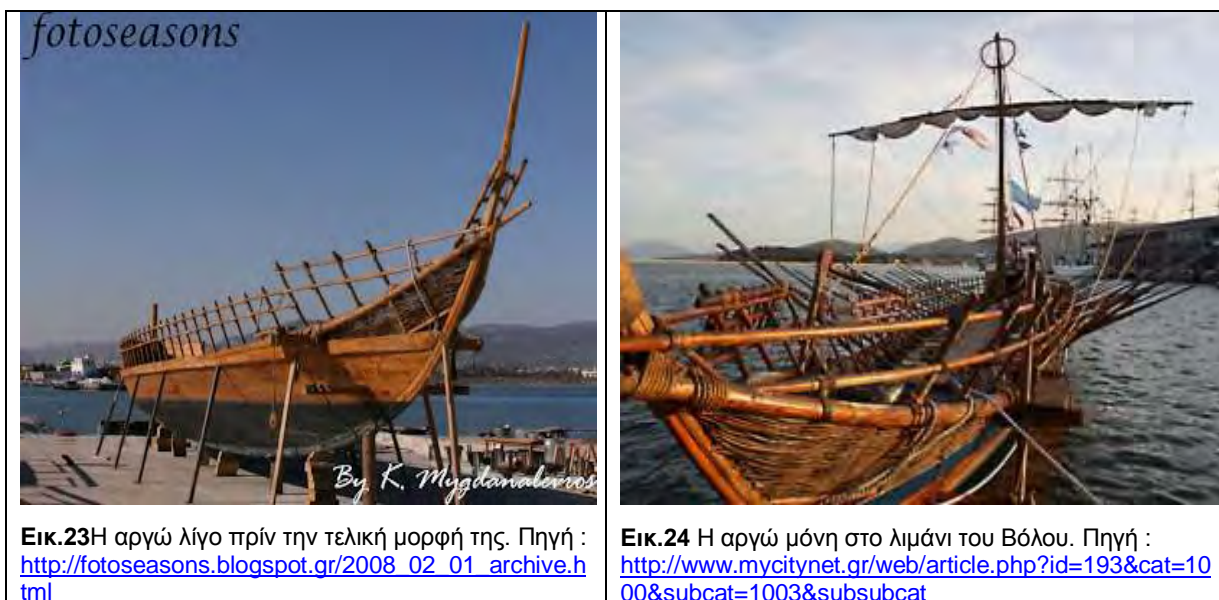
6.5 Ο Φουκώ επιβεβαιώνεται...

Λίγες μέρες αργότερα στις 13/06/2007 επισκέφτηκαν το καράβι οι σύνεδροι της NASA στο χώρο ελλιμενισμού του και παρά τις αντιρρήσεις του καπετάνιου και υπευθύνου του εγχειρήματος επιβιβάστηκαν σε αυτό έχοντας την ευκαιρία να κωπηλατήσουν για λίγο ⁹⁰. Αυτό προκάλεσε τη έντονη διαμαρτυρία του καπετάνιου και αμέσως μετά φραστικό επεισόδιο⁹¹ μεταξύ του προέδρου της ΔΗΤΕΒ Μ. Ζιάκα και του Καπετάνιου Α. Κούρτη παρουσία του Β. Παπαθανασίου. Η διαφωνία επικεντρώθηκε σχετικά με τη δυνατότητα χρήσης του καραβιού από τρίτους. Ο πρόεδρος της ΔΗΤΕΒ θεώρησε δείγμα απρέπειας την άρνηση του καπετάνιου στους «επιστήμονες» να γίνουν για λίγο αργοναύτες. Ο καπετάνιος από τη πλευρά του θεώρησε την επιβίβαση των συνέδρων γεγονός αδιανόητο και ακύρωση της όλης προσπάθειας, κεντρικό σημείο της οποίας είναι η δεσπόζουσα θέση που κατέχει το ίδιο το πλοίο. Σύμφωνα με τον καπετάνιο σε αυτό είχε τη δυνατότητα να ανεβαίνει ένας περιορισμένος αριθμός ανθρώπων που σχετίζονται άμεσα με αυτό, (κωπηλάτες, καπετάνιος, δήμαρχος) και όχι ο καθένας. Αυτή τη πίστη συμμερίζονταν εκτός από τον καπετάνιο και η πλειοψηφία των πολιτικών και επιστημόνων που συμμετείχαν στο εγχείρημα. Όλοι αυτοί πίστευαν πως το πλοίο θα πρέπει να αυτονομηθεί από τους επιβάτες του και να αποκτήσει τη δική του ζωή και προσωπικότητα. Έτσι εξηγείται και το

⁹⁰ 2007 «Αργοναύτες οι επιστήμονες της NASA». Ταχυδρόμος 13 Ιουνίου.

⁹¹ Μετά το επεισόδιο ο μουσικοσυνθέτης εγκαταλείπει τη συνεργασία του με το δήμο και παραιτείται της προσφοράς του για σχεδιασμό των εκδηλώσεων απόπλου.

ότι το φωτογραφικό αρχείο είναι γεμάτο από φωτογραφίες του πλοίου σε διάφορες φάσεις, από την κατασκευή έως τον πλου, όπου ποζάρει μόνο του, άδειο από ζωή, έχοντας αυτό το ίδιο τη δική του ζωή. (Εικ.23,24)



Αυτή η επιλεκτική χρήση του караβιού από πολύ συγκεκριμένους ανθρώπους σε συνδυασμό με τον αποκλεισμό των υπολοίπων εκπληρώνει μια από τις βασικές προϋποθέσεις που ο Φουκώ θέτει για τα χαρακτηριστικά των ετεροτοπιών. Το πλοίο λειτουργεί ως οργανωμένο σύστημα με διακριτά όρια που δεν επιτρέπουν την εύκολη πρόσβαση στον οποιονδήποτε που δεν έχει έναν πολύ συγκεκριμένο χαρακτηριστικό ή διακριτό ρόλο. Το γεγονός αυτό δεν ξενίζει και δεν προκαλεί εντύπωση, ιδίως στους κατοίκους του Βόλου, διότι είναι γαλουχημένοι με την ιστορία της Αργοναυτικής εκστρατείας και της Αργούς. Κάποια πλοία όπως ο Τιτανικός, το Θ/Κ Αβέρωφ, το Μπέλφαστ, κ.α. έχουν αποκτήσει μια ιστορική αξία στη συνείδηση των λαών και θεωρούνται εθνικά κειμήλια που η διατήρησή τους αξίζει (πχ Αβέρωφ ή Μπέλφαστ) ή η ιστορία τους ενέχει το τραγικό στοιχείο που αποτέλεσε τη βάση για ιστορίες μυθοπλασίας περνώντας στην παγκόσμια λαϊκή κουλτούρα (πχ Τιτανικός, Ποτέμκιν).

Μετά από αυτή την κρίση ο μουσικοσυνθέτης Παπαθανασίου έντονα θιγμένος από τη συμπεριφορά του καπετάνιου αποσύρει την υποστήριξη του

προς το εγχείρημα και εγκαταλείπει οριστικά την οργάνωση των εκδηλώσεων που σχετίζονται με τον απόπλου.

6.6 Η τελική ευθεία και τα 2 πειραματικά ταξίδια

Την ίδια χρονιά (2007) στο διπλωματικό επίπεδο το Ελληνικό Υπουργείο Εξωτερικών αποστέλλει αίτημα προς το αντίστοιχο τουρκικό προκειμένου να εξασφαλιστεί ο ασφαλής διάπλους της ΑΡΓΟΥΣ από τα τουρκικά χωρικά ύδατα. Αρχικά το Υπουργείο Εξωτερικών της Τουρκίας δεν απαντά, και όταν το Μάιο του 2008 οι ελληνικές αρχές επαναφέρουν το αίτημα εισπράττουν αρνητική απάντηση από τις αντίστοιχες τουρκικές. Ερμηνεύοντας αυτή την άρνηση η τουρκική εφημερίδα «Sabah» υποστηρίζει πως “το Υπουργείο Εξωτερικών (Τουρκίας) δεν έδωσε την άδεια για το ασφαλές πέρασμα του караβιού επειδή ερμηνεύτηκε ότι είναι μία προσπάθεια να υλοποιηθεί το όνειρο του ελληνισμού στον Πόντο”⁹². Όποιος και αν ήταν ο πραγματικός λόγος η είδηση προκαλεί σοκ στην κοινωνία του Βόλου. Το πολυδιαφημισμένο ταξίδι αρχικά έχασε τους επώνυμους συμπαραστάτες του, έπειτα αναβλήθηκε και τώρα βρίσκεται σε αδιέξοδο εξαιτίας διπλωματικών αδυναμιών. Το καλοκαίρι έχει φτάσει, οι κωπηλάτες είναι σχεδόν έτοιμοι, το συνοδευτικό πλοίο έχει βρεθεί, όμως η Τουρκία αρνείται τη διέλευση από τα χωρικά της ύδατα. Ο καπετάνιος και ο δήμαρχος μιλούν για άρνηση των γειτόνων σε ένα μεγάλο επιστημονικό και πολιτιστικό γεγονός. Γρήγορα η αντιπολίτευση ανεβάζει τους τόνους και από τον τύπο ξεσπά αρνητική κριτική και κατηγορίες προς τη δημοτική αρχή για καθυστερήσεις και αδυναμίες στους χειρισμούς. Εσπευσμένα η δημοτική αρχή σε συνέντευξη τύπου απαντά πως ο δήμος Βόλου ποτέ δεν θα παραιτηθεί από τον αρχικό σχεδιασμό, το ταξίδι θα γίνει, όμως ο προορισμός και η διαδρομή στη παρούσα φάση θα αλλάξουν. Η «αργώ» θα ταξιδέψει για 60 ημέρες και θα

⁹² Πηγή: Άρθρο Τούρκικης εφημερίδας Sabah Με τίτλο “μία καλή χειρονομία και ένα βέτο...” τμήμα του οποίου αναδημοσιεύεται στην Θεσσαλική εφημερίδα Ταχυδρόμος στο φύλο της 28/05/2008. Διαθέσιμο για μεταφόρτωση στο <http://www.taxydromos.gr/article.php?id=10504&cat=1>

τερματίσει όχι στην Κολχίδα αλλά στη Βενετία!⁹³ Θα διανύσει δηλαδή μια ισοδύναμης τεχνικής δυσκολίας (όσον αφορά τους χρόνους, τις αποστάσεις και τις συνθήκες) διαδρομή 1200 ναυτικών μιλίων στη μεσόγειο και την αδριατική προκειμένου να πιστοποιηθεί η αξιοπλοΐα του πλοίου.

Δύο μέρες πριν την αναχώρηση των αργοναυτών, η βουλή των Ελλήνων σε συνεργασία με το δήμο Βόλου διοργανώνουν στο Βόλο διεθνές συνέδριο για την αργοναυτική εκστρατεία με συμμετοχή αρκετών προσωπικοτήτων (αρχαιολόγοι, ιστορικοί, ερευνητές κ.τ.λ.) από την Ελλάδα και τη Γεωργία. Κηρύσσοντας την έναρξη των εργασιών του συνεδρίου ο Πρόεδρος της Βουλής των Ελλήνων Δ. Σιούφας εύχεται και ελπίζει «η Αργώ να συνεχίζει πάντα το ταξίδι αλλά και για πάντα σε όλες τις θάλασσες τις ανοιχτές λεωφόρους επικοινωνίας λαών και πολιτισμών για να φέρει τους ανθρώπους και τους πολιτισμούς όλο και πιο κοντά»⁹⁴. Εδώ πλέον δεν μιλάμε για συμπίεση του χρόνου αλλά για προσπάθεια κατάργησης των χρονικών ορίων και μια συνεχούς επανάληψης του ταξιδιού χωρίς χρονικούς προσδιορισμούς. Όχι μόνο το παρόν έρχεται κοντά στο παρελθόν αλλά στην ουσία παρελθόν, παρόν και μέλλον δεν έχουν καμία σημασία. Το σημαντικό είναι το ταξίδι και η επανάληψη του που θα κρατά ανοιχτές τις λεωφόρους επικοινωνίας λαών και πολιτισμών.

Ο α΄ αντιπρόεδρος της βουλής των Ελλήνων Γ. Σούρλας στο ίδιο συνέδριο αναφερόμενος στους εθελοντές κωπηλάτες τονίζει: «Μπορεί να μην έχουν ναυπηγό τον Άργο, το γιό του Φρίξου, και τη θεά Αθηνά που φρόντιζε το μυθικό καράβι, αλλά έχουν το δικό τους ναυπηγό τον Απόστολο Κούρτη και τον Άγιο Νικόλαο τον πολιούχο της πόλης μας στο τιμόνι»⁹⁵. Δηλαδή στη διάρκεια των 3500 χρόνων παρουσιάζονται ελάχιστες αλλαγές. Στην ουσία αυτό που έχει αλλάξει είναι μόνο τα πρόσωπα: ο Κούρτης πήρε τη θέση του Άργου, ο Άγιος Νικόλαος την θέση της Αθηνάς και οι Έλληνες οι τολμηροί θαλασσοπόροι διασχίζουν ανά τους αιώνες τον Εύξεινο Πόντο και τη Μεσόγειο οδηγημένοι από την πρώτη αργοναυτική εκστρατεία.

⁹³ 2008 «Ανοίγει πανιά αύριο η Αργώ». Εφημερίδα: Θεσσαλία 13 Ιουνίου

⁹⁴ Πρακτικά διεθνούς συνεδρίου «αργοναυτική εκστρατεία» σελ.16

⁹⁵ Πρακτικά διεθνούς συνεδρίου αργοναυτική εκστρατεία» σελ.11

Στα συμπεράσματα του συνεδρίου συγκαταλέγεται η διαπίστωση πως πια «ο μύθος παραχωρεί τη θέση του στην ιστορία» αφού αρχαιολογικά ευρήματα συνδέουν την αφετηρία και τον τερματισμό του μυθικού ταξιδιού και αποδεικνύουν περίτρανα ότι αυτό πράγματι έγινε, καθώς και η πρόταση πως η «αργώ» εάν δεν πάει στη Κολχίδα δεν πρέπει να επιστέψει στο Βόλο!

*“Θα πάει εκεί με οποιονδήποτε δρόμο και με οποιοδήποτε μέσον. Υπάρχουν μέσα αερομεταφοράς, έχουμε στρατιωτικά αεροπλάνα που μπορεί να μεταφέρουν την αργώ στην Κολχίδα, έχουμε θαλάσσιες διόδους – δεν ξέρω πως θα γίνει- έχουμε και δια ξηράς. Πρέπει να πάει οπωσδήποτε εκεί. Αλλιώς δεν θα είμαστε αντάξιοι των αργοναυτών που ξεκίνησαν σε μια εποχή πολύ μακρινή από τώρα, αλλά με πολλές δυσκολίες, και τα κατάφεραν να φτάσουν”.*⁹⁶

Και ενώ το κλίμα είναι αρκετά φορτισμένο και από πολλούς εκφράζεται μια διάχυτη πικρία το Σάββατο 14 Ιουνίου 2008 η «αργώ» αποπλέει από το λιμάνι του Βόλου για το πρώτο πειραματικό της ταξίδι. **(Εικ.25)**



Εικ.25. Απόπλους «Αργούς» 14/06/2008. Διακρίνεται εκτός από την Αργώ και το συνοδευτικό σκάφος. Πηγή: <http://www.volosradio.gr/images/PHOTOS/argo08a.JPG>

⁹⁶ Γ. Σούρλας, Συμπεράσματα – κλείσιμο εργασιών, Πρακτικά συνεδρίου: Αργοναυτική Εκστρατεία, σελ.199

Στην τελετή δεν παρουσιάζει το έργο του ο μουσικοσυνθέτης Βαγγέλης Παπαθανασίου αλλά η συμφωνική ορχήστρα του δήμου Βόλου παίζει το «άξιον εστί» του Οδυσέα Ελύτη σε μουσική Μίκυ Θεοδωράκη. Οι πολιτικοί στους λόγους τους επιχειρούν ενέσεις αισιοδοξίας στο συγκεντρωμένο πλήθος προκειμένου να σκεπαστούν οι εμφανείς αστοχίες.

Χαρακτηριστικά ο δήμαρχος παρουσία εκατοντάδων θεατών και επισήμων δήλωνε:

*«καταβάλαμε μεγάλες προσπάθειες για να φτάσουμε μέχρι εδώ. Ξοδέψαμε εκατοντάδες ώρες για να είμαστε συνεπείς. Πήραμε πρωτοβουλίες και αναλάβαμε ευθύνες. Εξασφαλίσαμε τις καλύτερες προϋποθέσεις για το πειραματικό ταξίδι».*⁹⁷

Όλοι μαζί, στην ουσία όλη η πόλη μαζί καταβάλαμε, ξοδέψαμε, πήραμε, αναλάβαμε, εξασφαλίσαμε.... Δεν λείπουν βέβαια και κάποιοι δημοτικοί σύμβουλοι που υποστηρίζουν ότι το ταξίδι δεν θα λύσει όλα τα προβλήματα και καλούν τη δημοτική αρχή να σταματήσει την επικοινωνιακή προβολή και να ασχοληθεί με τα προβλήματα της καθημερινότητας του πολίτη. Ωστόσο οι απόψεις τους είτε προβάλλονται ελάχιστα είτε γίνονται αντικείμενο αρνητικής κριτικής. Αντιθέτως οι τοπικές εφημερίδες καλύπτουν το γεγονός της αναχώρησης με πρωτοσέλιδα, ενώ εκτενή ρεπορτάζ συναντούμε και στον αθηναϊκό τύπο. Οι πολιτικοί δεν σταματούν να δίνουν συνεντεύξεις. Ο δήμαρχος Βόλου μιλά για το όραμα της πόλης που πήρε σάρκα και οστά ενώ ο βολιώτης υφυπουργός εσωτερικών χαρακτηρίζει την ημέρα του απόπλου ως «ημέρα συλλογικής υπερηφάνειας και χαράς». Ο επικοινωνιακός βομβαρδισμός έχει αποτελέσματα. Σχεδόν ολόκληρη η πόλη μιλά για την επανάληψη του μεγάλου ταξιδιού.

Ενδιαφέρουσες είναι και κάποιες λεπτομέρειες που σχετίζονται με το ταξίδι και γίνονται γνωστές την τελευταία στιγμή.

- Η αργώ θα ταξιδεύει μόνο με το φώς της ημέρας. Τη νύχτα οι αργοναύτες θα ξεκουράζονται στο συνοδευτικό επιβατηγό πλοίο «εξπρές πήγασος»

⁹⁷ Πηγή: Άρθρο εφημερίδας Θεσσαλία με τίτλο «Σαλπάρισε χθές με τιμές και δόξες η Αργώ» (14/06/2008).

που διαθέτει 131 κλίνες καθώς και το κατάλληλο επιστημονικό, ιατρικό και βοηθητικό προσωπικό, (45 άτομα), ευγενική χορηγία του εφοπλιστικού ομίλου «Βίκτωρα Ρέστη».

- Το Υπουργείο εσωτερικών ανέλαβε το συντονισμό των συναρμόδιων υπουργείων και θα στηρίξει οικονομικά το εγχείρημα με το ποσό των 350.000 €.⁹⁸
- Σύμφωνα με τον προγραμματισμό που δόθηκε στη δημοσιότητα και παρατίθεται παρακάτω, η αργώ θα περνούσε από 37 λιμάνια και θα έφτανε στον τερματικό σταθμό της, τη Βενετία στις 12 Αυγούστου έπειτα από 60 ημέρες ακριβώς. Καθημερινά δηλαδή οι αργοναύτες θα έπρεπε με οποιοσδήποτε συνθήκες να διανύουν κατά μέσο όρο 20 ναυτικά μίλια.

ΙΣΟΔΥΝΑΜΟ / ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΠΕΙΡΑΜΑΤΙΚΟ ΤΑΞΙΔΙ - «ΑΡΓΩ»						
Σκ	ΔΙΑΔΡΟΜΗ		ΝΑΥΤ. ΜΙΛΙΑ	ΗΜΕΡΕΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ	60 ΗΜΕΡ 1200 NM
	ΑΠΟ	ΕΩΣ				
1	ΒΟΛΟΣ	ΓΛΥΦΑ	30	1	ΣΑΒ 14/06/08	(07 // 165)
2	ΓΛΥΦΑ	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	30	1	15/06	
3	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	ΧΑΛΚΙΔΑ	30	1+1	16-17/06	
4	ΧΑΛΚΙΔΑ	ΜΑΡΜΑΡΙ	45+	1+1	18-19/06	
5	ΜΑΡΜΑΡΙ	ΣΟΥΝΙΟ	30+	1	20/06	
6	ΣΟΥΝΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	25	1+1	ΣΑΒ 21-22/06	(08 // 145)
7	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΛΟΥΤΡΑΚΙ	40	1+1	23-24/06	
8	ΛΟΥΤΡΑΚΙ	ΓΑΛΛΞΙΔΙ	40	1+1	25-26/06	
9	ΓΑΛΛΞΙΔΙ	ΠΑΤΡΑ	40	1+1	27-28/06	
10	ΠΑΤΡΑ	ΟΞΥΑ	30	1	29/06	(08 // 150)
11	ΟΞΥΑ	ΙΘΑΚΗ	20	1+1	30/6-03/07	
12	ΙΘΑΚΗ	ΠΡΕΒΕΖΑ	40	1+1	02-03/07	
13	ΠΡΕΒΕΖΑ	ΠΑΞΟΙ	30	1	04/07	
14	ΠΑΞΟΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ	30	1+1	05-06/07	GR: 23-460
15	ΚΕΡΚΥΡΑ	HIMARË	30	1	-07/07	AL: 07-165
16	HIMARË	VLORE	40	1+1	08-09/07	
17	VLORE	SH. KOZMA	30	1	10/07	
18	SH.KOZMA	DÛRRES	30	1+1	11-12/07	
19	DÛRRES	LEZHE	35	1	13/07	
20	LEZHE	BUDVA	45	1+1	14-15/07	MN: 02-45
21	BUDVA	DUBROVNIK	35	1+1	16-17/07	(08 // 170)
22	DUBROVNIK	ZULJANA	40	1+1	18-19/07	
23	ZULJANA	KORCULA	20	1	20/07	
24	KORCULA	HVAR	30	1	21/07	

⁹⁸ 2008 «Ανοίγει πανιά αύριο η Αργώ». Εφημερίδα Θεσσαλία, 13 Ιουνίου

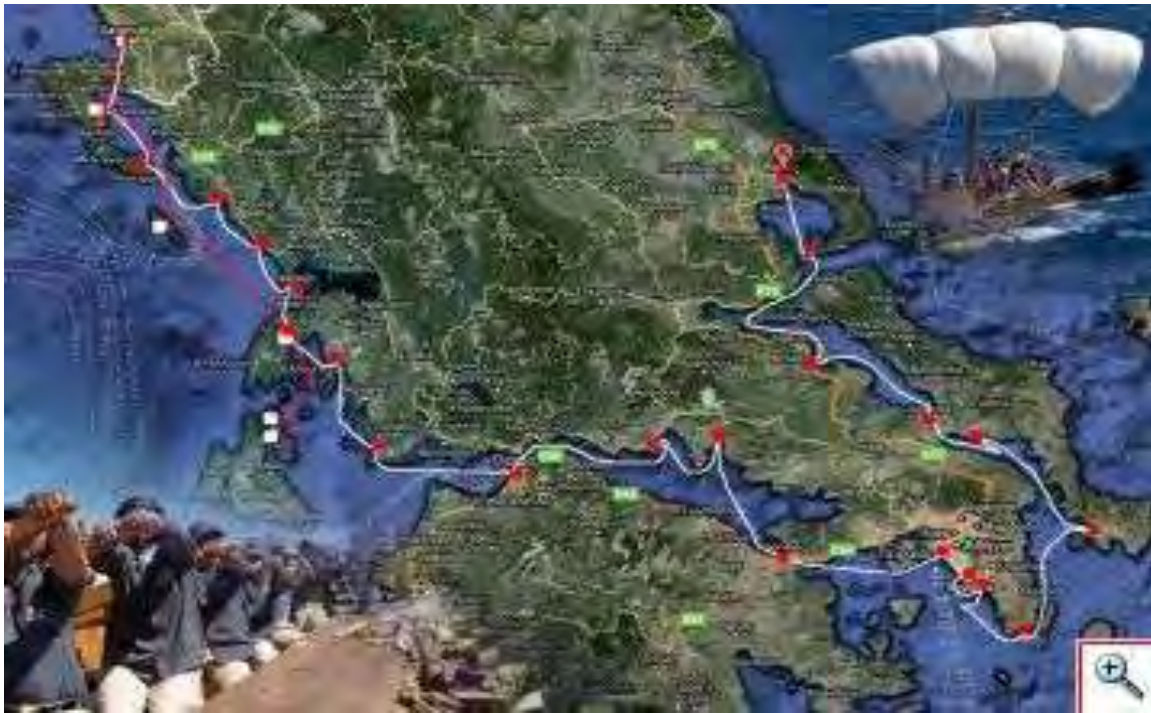
25	HVAR	SPLIT	25	1+1	22-23/07	(08 // 140)
26	SPLIT	SIBENIK	40	1+1	24-25/07	
27	SIBENIK	ZADAR	40	1+1	26-27/07	
31	RIJEKA	CRES	25	1	02/08	
32	CRES	PULA	40	1+1	03-04/08	
33	PULA	NOVIGRAD	35	1	05/08	
34	NOVIGRAD	KOPER *	30	1+1	06-07/08	SL: 02-30
35	KOPER	TRIESTE	10	1+1	08-09/08	(07 // 105)
36	TRIESTE	L.D MARANO	35	1	10/08	
37	LAGN.D.MAR	VENEZIA	30	1+1	11-12/08	

Σε όλες τις πόλεις και τα λιμάνια που προσέγγισε η Αργώ γίνονταν αποδεκτή με ενθουσιασμό και θερμές εκδηλώσεις από τη μεριά των πολιτών και των τοπικών αρχών. Ωστόσο είτε εξαιτίας ζημιών, κακών καιρικών συνθηκών και αστοχιών παρατηρήθηκαν μεγάλες αποκλίσεις σε σχέση με τον αρχικό προγραμματισμό. Μετά από 44 ημέρες ταξιδιού το πλοίο βρίσκεται ακόμα επί ελληνικού εδάφους καταγράφοντας 24 ημέρες καθυστέρηση! ⁹⁹. Επιπλέον λίγο πριν η αποστολή φτάσει στην Πρέβεζα η πλοιοκτήτρια εταιρεία που έχει παραχωρήσει το συνοδευτικό πλοίο EXPRESS ΠΗΓΑΣΟΣ διαμηνύει πως το ποσό ύψους 1,2 εκατ. € που είχε διατεθεί από τους χορηγούς είχε ήδη δαπανηθεί¹⁰⁰ και συνεπώς θα πρέπει να αναζητηθούν νέοι οικονομικοί πόροι. Η εταιρεία συμφερόντων της οικογένειας Βαρδινογιάννη ουσιαστικά απηύθυνε τηλεσίγραφο ότι εάν δεν καταβληθούν τα επιπλέον χρήματα για το κόστος του ταξιδιού, θα αποσύρει το συνοδευτικό πλοίο από το ταξίδι, γεγονός που ουσιαστικά θέτει εν αμφιβόλω τη συνέχιση του εγχειρήματος. Ακολουθούν αλληλοκατηγορίες διαβουλεύσεις, και επιστολές προς κυβερνητικούς παράγοντες που δεν οδηγούν πουθενά. Το συνοδευτικό πλοίο τελικά εγκαταλείπει την αργώ στην Πρέβεζα και λίγες μέρες αργότερα δρομολογεί στη γραμμή Νεάπολη - Κύθηρα. Μπροστά στο διαφανόμενο αδιέξοδο ο Δήμος Βόλου αποφασίζει να νοικιάσει μικρότερο συνοδευτικό σκάφος με δαπάνη 100.000€ που θα καλύψει το Υπουργείο Εσωτερικών. Το ταξίδι που ξεκίνησε ως αργοναυτική εκστρατεία έπαιρνε ολοένα και περισσότερο τα χαρακτηριστικά μιας σύγχρονης οδύσσειας.

⁹⁹ 2008 «Σταύρωσαν τον καπετάνιο της Αργούς». Εφημερίδα Ταχυδρόμος, 30 Ιουλίου

¹⁰⁰ Πηγή: Γραφείο τύπου δήμου Βόλου, δελτίο τύπου 31/07/2008

Η πίεση του χρόνου οδηγεί τον υποστηρικτικό μηχανισμό σε μια ακόμη αστοχία. Ο Δήμος Βόλου μίσθωσε ένα πλοiάριο ονόματι «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΡΟΥΦΑΣ», που δεν είχε ναύλο για πλεύση σε διεθνή ύδατα, αλλά ούτε και δυνατότητα πλεύσης όταν ο καιρός έπιανε τα 5 μποφόρ για να συνεχίσει το ταξίδι μέχρι και τις 8 Αυγούστου οπότε και έληξαν οι άδειες των αργοναυτών.¹⁰¹ Ήδη όμως έχει χαθεί πολύτιμος χρόνος. Η αργώ μετά από 8 ημέρες αδράνειας ξεκινά και πάλι το ταξίδι την Κυριακή 27 Ιουλίου με νέα αναπροσαρμογή του τελικού προορισμού. Πλέον ρεαλιστικός στόχος στο χρόνο που απέμενε ήταν να φτάσει ως τους Αγίους Σαράντα της Αλβανίας! Ο αναθεωρημένος στόχος επιτυγχάνεται κατόπιν συνεννόησης και παροχής σκάφους συνοδείας από πλευράς Αλβανίας, έτσι ώστε να καταστεί δυνατή η πλεύση εκτός ελληνικών χωρικών υδάτων. Το ταξίδι τελειώνει στις 8 Αυγούστου 2008 αφού η Αργώ είχε διανύσει 616 ναυτικά μίλια. (Εικ.26).



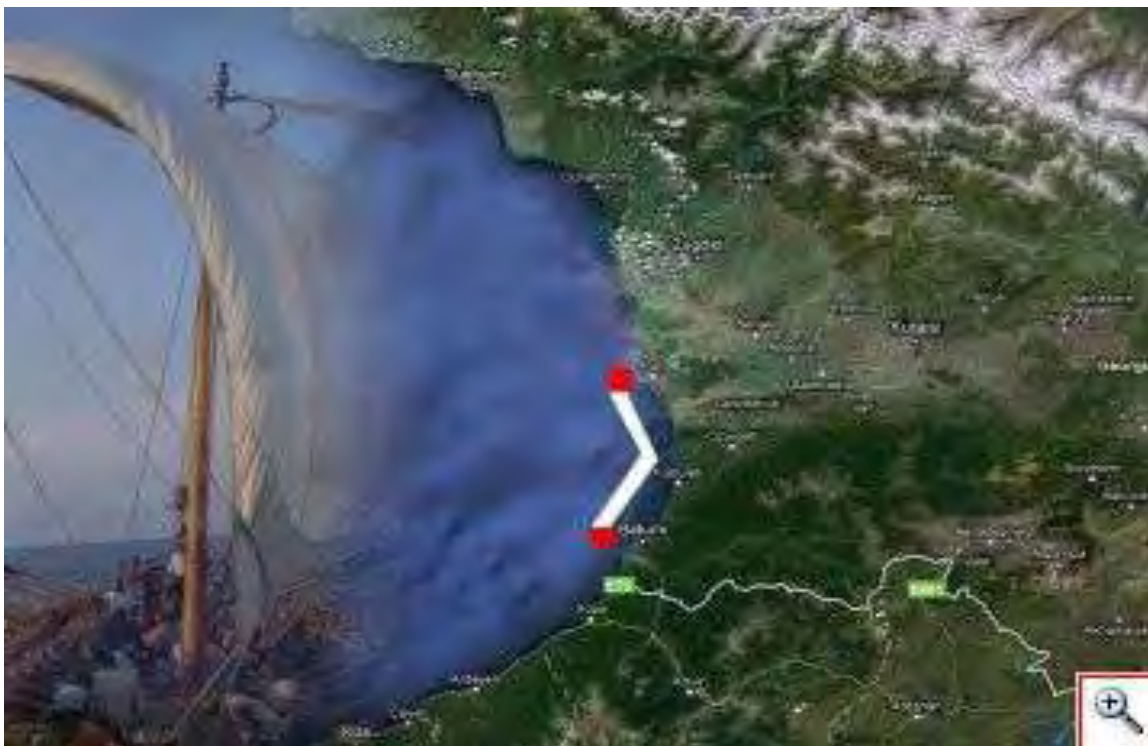
Εικ.26. Βόλος – Άγιοι Σαράντα – Ιθάκη (καλοκαίρι 2008) .

Πηγή: <http://www.argonautes2008.gr/el/argonaftiki-ekstratia.html>

Οι αργοναύτες επιστρέφουν οδικώς στο Βόλο, ενώ η Αργώ στην Ιθάκη φορτώνεται σε μεγαλύτερο πλοίο και επιστρέφει πάνω σ' αυτό στο Βόλο στις 20

¹⁰¹ Πηγή: <http://ellas2.wordpress.com/2011/09/01/η-εκστρατεια-και-η-οδυσσεια-της-συγγρ/>

Αυγούστου. Στην τελετή που οργάνωσε ο δήμος Βόλου για την υποδοχή των αργοναυτών ο δήμαρχος ενημερώνει τους λιγοστούς παριστάμενους πως «σύντομα θα προετοιμάσουμε και θα πραγματοποιήσουμε το ταξίδι μέχρι την αρχαία Κολχίδα». ¹⁰² Στο τελείωμα του πρώτου ταξιδιού προετοιμάζεται η συνέχεια. Και η συνέχεια δεν αργεί πολύ. Η πρωτοβουλία περνά στην Βουλή των Ελλήνων και στο Βολιώτη αντιπρόεδρο της Γ. Σούρλα. Στόχος πια του 2^{ου} ταξιδιού είναι το Πότι της Γεωργίας (περιοχή της αρχαίας Κολχίδας). Ο αντιπρόεδρος της Βουλής αναλαμβάνει την οργανωτική ευθύνη του ταξιδιού, το συντονισμό των υπουργείων πολιτισμού Ελλάδας – Γεωργίας και την εξεύρεση των απαραίτητων οικονομικών πόρων(300.000€)¹⁰³. Στις 05/07/2009 κηρύσσεται η έναρξη του 2^{ου} ταξιδιού υπό την αιγίδα της Βουλής των Ελλήνων. Η ΑΡΓΩ φορτώνεται ξανά σε εμπορικό πλοίο και από το λιμάνι του Βόλου φτάνει στο Μπατούμι της Γεωργίας στις 14/07/2009. **(Εικ.27)**



Εικ.27. Μπατούμι - Πότι Γεωργία (καλοκαίρι 2009)
Πηγή: <http://www.argonautes2008.gr/el/argonaftiki-ekstratia.html>

¹⁰² 2008 «Χειροκροτήματα για τους σύγχρονους αργοναύτες». Εφημερίδα: Ελευθερία, 21 Αυγούστου

¹⁰³ Πηγή: Γραφείο τύπου δήμου Βόλου, δελτίο τύπου «Ομιλία δημάρχου Βόλου για την έναρξη του συνεδρίου «αργοναυτική εκστρατεία», Μπατούμι Γεωργίας, 17/07/2009

Εκεί καταφτάνουν και οι αργοναύτες με αεροπορική πτήση από την Αθήνα για να αναλάβουν το πλοίο¹⁰⁴. Στις 18/07/2009 η «ΑΡΓΩ» πλήρως επανδρωμένη ξεκινά από το Μπατούμι για το Πότι της Γεωργίας. Φτάνει εκεί μετά από 2 ημέρες ταξιδιού και αφού διέσχισε 50 ναυτικά μίλια στη μαύρη θάλασσα).

Ακολουθούν εκδηλώσεις υποδοχής μεταξύ των οποίων και διεθνές συνέδριο αντίστοιχο αυτού που οργανώθηκε στο Βόλο ένα χρόνο πριν από τις ομάδες φιλίας Ελλάδας - Γεωργίας. Σε επίσημη ανακοίνωση μετά τη λήξη του συνεδρίου ο αντιπρόεδρος της ελληνικής βουλής δηλώνει:

“Με τη λήξη του Επιστημονικού Συνεδρίου, καταρρίφτηκε ο μύθος του «μύθου». Η «Αργώ», όπως προέκυψε, έχει ιστορικό πυρήνα γεγονός που επιβεβαιώνεται από τα ευρήματα των ελασμάτων χρυσού που βρέθηκαν στον Περιφερειακό του Βόλου, εξετάστηκαν στο Λούβρο και έπειτα από χημικές αναλύσεις αποδείχθηκε ότι συνδέονται με την Αρχαία Κολχίδα, μαζί με άλλα ευρήματα που τοποθετούνται χρονικά στη Μυκηναϊκή εποχή.

*Ταυτόχρονα προέκυψε πως η «Αργώ» δεν είχε ποτέ «κατακτητικό» σκοπό αλλά το ταξίδι της είχε εξερευνητικό χαρακτήρα αφού επιδίωκε την αναζήτηση ορυκτού πλούτου και στόχευε στην αξιοποίηση και περαιτέρω ανάπτυξη των εμπορικών σχέσεων. Γι’ αυτό και πλέον η «Αργώ», βάσιμα σηματοδοτεί το καράβι της Ειρήνης και της συνεργασίας και με αυτόν το συμβολισμό θα αξιοποιηθεί κατά τη διάρκεια των Μεσογειακών Αγώνων που θα διεξαχθούν στο Βόλο και τη Λάρισα το 2013”.*¹⁰⁵

Στο Πότι η αργώ και οι αργοναύτες έχουν θερμή υποδοχή από πλήθος κόσμου, παρουσία τοπικών αρχόντων και του Γεωργιανού Πρόεδρου Μιχαήλ Σαακασβίλι¹⁰⁶. Η άφιξη της «αργούς» και τον αργοναυτών έστω και με αυτό τον «περίεργο τρόπο» στη Γεωργία θεωρήθηκε η ολοκλήρωση της αναβίωσης της αργοναυτικής εκστρατείας. Ακολουθεί η μεταφορά και επιστροφή της Αργούς στο Βόλο και η στάθμευση της στο εμπορικό λιμάνι.

¹⁰⁴ 2009«Στην αρχαία Κολχίδα από αύριο η σύγχρονη αργώ». Εφημερίδα: Μαγνησία, 13 Ιουλίου.

¹⁰⁵ 2009 «Έφτασε στην Κολχίδα η «Αργώ». Δήλωση του αντιπροέδρου της Βουλής Γ. Σούρλα για την αναβίωση της Αργοναυτικής Εκστρατείας». Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων, 22 Ιουλίου.

¹⁰⁶ 2009 «Θερμή υποδοχή της αργούς στο Πότι». Εφημερίδα: Μαγνησία, 21 Ιουλίου.

6.7 Η «τούρκικη αργώ»

Την ίδια χρονική περίοδο και συγκεκριμένα στις 30 Ιουλίου 2009 στο λιμάνι της Μασσαλίας στη Γαλλία φτάνει ένα άλλο αρχαίο πλοίο που κατασκεύασαν τούρκοι επιστήμονες και βάφτισαν «Κυβέλη».(**Εικ.28**) Το πλοίο είχε βασικό σκοπό να επαναλάβει τον περίπλου του Πρωτέα. Συγκεκριμένα, οι Τούρκοι κατασκεύασαν ένα... «αντίγραφο» αρχαίου ελληνικού πλοίου διαστάσεων 19Χ5 μέτρων, το οποίο ξεκίνησε ένα ταξίδι στη Μεσόγειο, ώστε να φτάσει σαν το αρχαίο πλοίο της «Ανατολίας» στην Ευρώπη και συγκεκριμένα στην αποικία των αρχαίων Φωκαίων, σημερινή Μασσαλία της Γαλλίας, 2.600 χρόνια μετά το πρώτο εκείνο αρχαίο ταξίδι... Το πλοίο, οι εμπνευστές του εγχειρήματος, οραματίζονταν από τη Μασσαλία μέσω ποτάμιων οδών, να μπει θριαμβευτικά στο Παρίσι, και να πάρει μέρος στους εορτασμούς των 320 ετών από την Γαλλική Επανάσταση. Στον γυρισμό, το αρχαίο «τουρκικό» πλοίο σχεδιάζονταν να παρελάσει από την Κεντρική Ευρώπη και μέσω του Δούναβη να βγει στη Μαύρη Θάλασσα, για να καταλήξει θριαμβευτικά το 2010 στην Κωνσταντινούπολη», όπου και θα έπαιρνε μέρος στις εκδηλώσεις «"Ισταμπούλ" - Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης»...



Εικ.28. Η «τουρκική αργώ» Πηγή:<http://metron-ariston.pblogs.gr/2009/06/h-argw-ala-toyrk-to-eidame-kai-ayto.html>

Όλα αυτά τα σχέδια ναυάγησαν όταν το πλοίο στο πρώτο γαλλικό λιμάνι έτυχε ψυχρής υποδοχής και έντονων αποδοκιμασιών,¹⁰⁷ από πλευράς γάλλων, ελλήνων, κυπρίων και αρμενίων κατοίκων της Μασσαλίας (**Εικ.29**). Οι διαμαρτυρόμενοι θεωρούσαν το πλοίο ψευδεπίγραφο, κακέκτυπο του αρχαίου και τους επιβαίνοντες τούρκους πολίτες και σε καμία περίπτωση απογόνους των αρχαίων Φωκαίων. Τα γεγονότα ο τουρκικός τύπος έντονα διαμαρτυρόμενος φτάνει να τα χαρακτηρίζει μέχρι και ρατσιστικά. Ερμηνεύοντας την «τουρκική αργοναυτική εκστρατεία» ίσως μπορέσουμε να εξηγήσουμε την άρνηση λίγους μήνες πριν του τουρκικού κράτους να επιτρέψει τη διέλευση της ελληνικής «αργούς» από τα χωρικά ύδατα της χώρας.



Εικ.29. Η «κυβέλη» ελλιμενίζεται με αστυνομική προστασία και παρουσία λιγοστών θεατών. Πηγή http://koukfamily.blogspot.gr/2009/08/blog-post_05.html

¹⁰⁷ Πηγή: <http://diaspora-grecque.com/modules/altern8news/article.php?storyid=1711>

Συμπεράσματα

Η πόλη του Βόλου, μια σχετικά νέα πόλη οικειοποιήθηκε το μύθο της αργοναυτικής εκστρατείας, «υιοθετώντας» τον Ιάσονα και οτιδήποτε σχετίζεται με το αρχέγονο ταξίδι. Οι δημοτικοί του άρχοντες χωρίς να αποκρύπτουν την βασική τους στόχευση που δεν ήταν άλλη από την οικονομική εκμετάλλευση του μύθου επένδυσαν στην αναβίωση του ταξιδιού ώστε να πετύχουν τη δημιουργία αναγνωρίσιμων συμβόλων και την συνακόλουθη τουριστική ανάπτυξη της πόλης. Σε αυτή τους την προσπάθεια επιζήτησαν τη συμπαράσταση της τοπικής κοινωνίας και την επικύρωση της επιστημονικής κοινότητας. Σχετικά με το πρώτο φρόντιζαν να δημοσιοποιούν κάθε βήμα του εγχειρήματος οργανώνοντας μια σειρά από φιέστες ανοιχτές για όλους (τελετή τρόπιδας, τελετή καθέλκυσης, απόπλου κ.τ.λ.) σε συνδυασμό με τη συνεχή συντήρηση του ενδιαφέροντος. Τα ΜΜΕ δεν έπαψαν να τροφοδοτούνται με μια σειρά από δελτία τύπου που κατέγραφαν τις λεπτομέρειες στην εξέλιξη του εγχειρήματος. Ταυτόχρονα επιχειρήθηκε να εξασφαλιστεί η αρωγή της επιστημονικής κοινότητας μέσω της διοργάνωσης μιας σειράς επίσημων εκδηλώσεων (ημερίδες, επιστημονικά συνέδρια) στις οποίες θεωρητικά παραχωρήθηκε βήμα για να εκφραστούν όλες οι απόψεις, ενώ σε τεχνοκράτες ανατέθηκε η εκπόνηση του σχεδίου στρατηγικής ανάπτυξης της πόλης. Μεταξύ των δύο, των απλών πολιτών από τη μια και των επιστημόνων από την άλλη, κινήθηκαν διάφοροι επώνυμοι (Βαγγέλης Παπαθανασίου, σύνεδροι της ΝΑΣΑ, εφοπλιστικοί παράγοντες, υψηλόβαθμα κυβερνητικά στελέχη κ.τ.λ) που ενεπλάκησαν περιστασιακά με το εγχείρημα και προσωρινά του προσέδωσαν υψηλότερη αίγλη, ενθουσιασμό αλλά και απογοητεύσεις.

Όλη αυτή η μακροχρόνια προσπάθεια πέτυχε να αναγάγει το αίτημα της αναβίωσης της αργοναυτικής εκστρατείας σε αίτημα της πλειοψηφίας των πολιτών του Βόλου σε μια περίοδο όπου παρελθόν και παρόν έρχονται τόσο κοντά που καλά – καλά δεν ξεχωρίζουν.

Η Αργώ νοούμενη ως πείραμα ναυπηγικής αρχαιολογίας στην ουσία συνιστούσε μια ετεροτοπία και μια ετεροχρονία ταυτόχρονα. Η κατασκευή της

από τα ίδια ξύλα με την ίδια τεχνοτροπία και τα ίδια εργαλεία, της αρχαίας εποχής, στην εποχή μας αποκτά νόημα γιατί «έγκυροι» επιστήμονες και φορείς διαβεβαίωσαν τους πάντες ότι τηρήθηκαν όλα τα κριτήρια που καθιστούσαν το όλο εγχείρημα όχι μόνο αξιόπιστο, αλλά και εφικτό. Το πλοίο γενικότερα δεν είναι παρά ένα κομμάτι που επιπλέει στο χώρο, ένας τόπος χωρίς τόπο, κινείται από λιμάνι σε λιμάνι, ζει για τον εαυτό του, κλείνεται στον εαυτό του και αφήνεται ταυτόχρονα στην απεραντοσύνη της θάλασσας. Καταλαβαίνουμε γιατί το πλοίο αποτελεί για τον πολιτισμό μας, ήδη από τον 16ο αιώνα μέχρι και σήμερα όχι μόνο το σπουδαιότερο μέσο οικονομικής ανάπτυξης αλλά και τη σημαντικότερη πηγή φαντασίας. Το πλοίο κατά τον Φουκώ είναι η κατεξοχήν ετεροτοπία.

Με αυτά ως γνώμονα σχεδιάστηκε το ταξίδι αλλά και η κατασκευή ενός μυθολογικού πάρκου στα πρότυπα της Disneyland, μια «argoland» που θα στέγαζε την αργώ και θα κεφαλαιοποιούσε τα οφέλη από την αναβίωση του ταξιδιού. Η εξέλιξη βέβαια δεν ήταν η αναμενόμενη. Όταν οι ελλείψεις στο σχεδιασμό και οι αστοχίες στους χειρισμούς έφεραν αναγκαστικά εκπτώσεις στην διαδρομή της εκστρατείας και συνεχή αλλαγή των στόχων, διολίσθησαν μοιραία και τα σχέδια για τη μελλοντική αξιοποίηση του караβιού. Έτσι η προοπτική της κατασκευής ενός μυθολογικού πάρκου στη πόλη έδωσε τη θέση της στην ανάγκη της κατασκευής ενός μουσείου της «αργούς», ενώ σήμερα θεωρείτε ρεαλιστικός αν και δύσκολος ο στόχος να κατασκευαστεί το «σπίτι» που θα στεγάσει την αργώ και απλά θα τη διασώσει από την καταστροφή του χρόνου.

Εν τέλει όλες οι επανειλημμένες αποτυχίες, οι ασαφείς εξηγήσεις, η εισαγγελική έρευνα σχετικά με το συνολικό κόστος του εγχειρήματος, αλλά και το γεγονός ότι η «αργώ» ακόμη και σήμερα, 6 χρόνια μετά την κατασκευή της, ξεθωριάζει δεμένη σε μια άκρη του λιμανιού επαναφέρει και επανατοποθετεί με ένα διαφορετικό τρόπο τα όρια ανάμεσα στο παρελθόν και το παρόν. Πολλοί πια σπεύδουν να διαχωρίσουν τις δυνατότητες των αρχαίων προγόνων του παρελθόντος από τις αποτυχίες του παρόντος. Βέβαια στη συνείδηση πολλών βολιωτών το ταξίδι απλά έμεινε στη μέση και οι αργοναύτες δεν έφτασαν ποτέ πραγματικά στον προορισμό τους, ενώ άλλοι παρηγορούνται από το γεγονός πως και η «τούρκικη αργώ» δεν έφτασε ποτέ στο Παρίσι...

Xρονολογικός πίνακας

- Αρχές δεκαετίας 1990 (δημαρχία Πιτσιώρη) ο δημοτικός σύμβουλος Σταύρος Μητσικώστας στο δημοτικό συμβούλιο αναφέρεται στη σημαντικότητα της Αργούς για την περιοχή με συνέπια να διεκδικεί κατά πολλούς την πατρότητα της ιδέας σχετικά με την επανάληψη του ταξιδιού στη σύγχρονη εποχή.
- 1998 (δημαρχία Κουντούρη) σε συνδιάσκεψη στο Βόλο της επιτροπής πολιτιστικών και μορφωτικών υποθέσεων της Οικονομικής Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου (ΟΣΕΠ) οι βουλευτές Α. Νάκος, Α. Βούλγαρης και ο τότε δήμαρχος Μ. Κουντούρης αναφέρθηκαν εκτεταμένα στην αργοναυτική εκστρατεία και τους δεσμούς που αυτή δημιούργησε με τις χώρες του Εύξεινου πόντου.
- 2002 (δημαρχία Μήτρου) Η Δημοτική Τουριστική Επιχείρηση υπογράφει με το Ινστιτούτο Έρευνας Αρχαίας Ναυπηγικής και Τεχνολογίας «ΝΑΥΔΟΜΟΣ» τη σύμβαση ανάθεσης μελέτης για την ανακατασκευή της Αργούς. Ήδη το Ινστιτούτο από το 2000 συλλέγει στοιχεία σχετικά με τις μεθόδους κατασκευής, τα απαιτούμενα εργαλεία και υλικά προκειμένου να τεκμηριώσει το σχέδιο. Ο νέος πρόεδρος της Δημοτικής Τουριστικής Επιχείρησης Ε. Γούσιος υποστηρίζει το εγχείρημα και συντελεί αποφασιστικά στην έναρξη του ερευνητικού προγράμματος ανακατασκευής του πλοίου.
- 23/06/2003 Παρουσίαση ψηφιακού μοντέλου της Αργούς σε τρισδιάστατη μορφή κατά τη διάρκεια εκδήλωσης της Δημοτικής τουριστικής Επιχείρησης

Βόλου στο Πεδίο του Άρεως. Στην εκδήλωση αναφέρεται πως το κόστος κατασκευής του πλοίου υπολογίζεται στις 750.000€

- 2003 σχεδίαση του πλοίου.
- 2004 Έναρξη πειραματικής ναυπήγησης (αναζήτηση και συγκέντρωση ξυλείας από το Πήλιο, κατασκευή με χρήση εργαλείων εποχής, κατασκευή μοντέλου, και έναρξη κατασκευής πλοίου σε πραγματικές διαστάσεις, κατασκευή τρόπιδας (καρίνα), χτίσιμο πλαϊνών τμημάτων)
- 2004 - 2006 ολοκλήρωση ναυπήγησης του πλοίου.
- 21/01/2006 διοργάνωση ημερίδας του Δήμου Βόλου στο πολεμικό μουσείο Αθηνών με τίτλο «ΑΡΓΩ ερευνητικό πρόγραμμα ανακατασκευής πεντηκοντόρου»
- 17/09/2006 τελετή καθέλκυσης του πλοίου στον Παγασητικό κόλπο. Της τελετής προηγήθηκαν πενθήμερες εκδηλώσεις με τίτλο «τα αργοναυτικά». Στην τελετή είχε προσκληθεί ο τότε πρωθυπουργός αλλά τελικά παρευρέθηκε ο υπουργός εθνικής άμυνας Ε. Μειμαράκης.
- 2007 Δοκιμαστικοί πλόες.
- 2007 Αίτημα του Ελληνικού Υπουργείου Εξωτερικών προς το αντίστοιχο τουρκικό προκειμένου να εξασφαλιστεί ο ασφαλής διάπλους της ΑΡΓΟΥΣ από τα τουρκικά χωρικά ύδατα. Το Υπουργείο Εξωτερικών της Τουρκίας αρχικά δεν απαντά.
- 12- 13/06/2008(Δημαρχία Βούλγαρη). Διεθνές συνέδριο στο Βόλο ομάδων φιλίας των κοινοβουλίων Ελλάδας – Γεωργίας με θέμα «ΑΡΓΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ»
- Μάιος 2008. Το Ελληνικό Υπουργείο Εξωτερικών επαναφέρει το αίτημα προς τις τουρκικές αρχές για να εισπράξει την απάντηση: “Το Υπουργείο Εξωτερικών (Τουρκίας) δεν έδωσε την άδεια για το ασφαλές πέρασμα του караβιού επειδή ερμηνεύτηκε ότι είναι μία προσπάθεια να υλοποιηθεί το όνειρο του ελληνισμού στον Πόντο”.
- 14/06/2008. Έναρξη 1^{ου} πειραματικού ταξιδιού υπό την αιγίδα του Δήμου Βόλου. (στόχος: Αδριατική- Βενετία, απόσταση 1200 ναυτικά μίλια, διάρκεια ταξιδιού 60 ημέρες).

- 03/08/2008. Η ΑΡΓΩ φτάνει στους Αγίους Σαράντα της Αλβανίας. Λήξη 1^{ου} πειραματικού ταξιδιού και επιστροφή στο Βόλο (διάρκεια ταξιδιού 49 ημέρες, 616 ναυτικά μίλια σε ελληνικές κυρίως θάλασσες. Κόστος ταξιδιού€
- 20/08/2008. Επιστροφή της ΑΡΓΟΥΣ στο Βόλο πάνω σε άλλο πλοίο.
- 05/07/2009 έναρξη 2^{ου} ταξιδιού υπό την αιγίδα της Βουλής των Ελλήνων. Η ΑΡΓΩ φορτώνεται σε εμπορικό πλοίο και από το λιμάνι του Βόλου φτάνει στο Μπατούμι της Γεωργίας στις 14/07/2009. Εκεί καταφτάνουν και οι αργοναύτες με αεροπορική πτήση από την Αθήνα.
- 18 -19 / 07/2009 η ΑΡΓΩ από το Μπατούμι φτάνει στο Πότι της Γεωργίας (περιοχές της αρχαίας Κολχίδας) (διάρκεια ταξιδιού 2 ημέρες, 50 ναυτικά μίλια στη μαύρη θάλασσα). Ακολουθούν εκδηλώσεις υποδοχής μεταξύ των οποίων και διεθνές συνέδριο. Κόστος ταξιδιού 300.000€
- Επιστροφή της Αργούς στο Βόλο και στάθμευση της στο εμπορικό λιμάνι του Βόλου όπου παραμένει μέχρι τον Μάιο του 2010.
- Μάιος – Ιούνιος 2010 η ΑΡΓΩ συμμετέχει στις εκδηλώσεις για τη Regata 2010 μαζί με ιστορικά ιστιοφόρα.

Β ΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Barthes Roland: Ο φωτεινός θάλαμος: δοκίμιο για τη φωτογραφία, εκδ. Ράππα, Αθήνα 1980

Burrell Roy: *οι έλληνες*, μετ. Σ. Γελαδάκη, εκδ. Ε. Ρώσση, Αθήνα 1993

Benoist Luc: Σημεία, σύμβολα και μύθοι, μετ. Αριστέα Παρίση, εκδ. Καρδαμίτσα, Αθήνα 1992

Benjamin Walter ; Δοκίμια για την τέχνη, Εκδόσεις Κάλβος, Αθήνα 1978

Feldman, Burton & Richardson, Robert : «The rise of modern mythology, 1680-1860», Bloomington 1972

Foucault Michel & Jay Miskowiec, «Of Other Places», JSTOR, Diacritics, Vol. 16, Nr 1 (Spring 1986).

Hobsbawm Eric, *Age of Revolution: Europe, 1789 – 1848*, Abacus, UK, 1995

Levi - Strauss, Claude: Μύθος και νόημα, μετ. Β. Αθανασόπουλος, Αθήνα Καρδαμίτσα 1986

McLuhan, Marshall: *Media οι προεκτάσεις του Ανθρώπου*, Αθήνα Κάλβος 1964.

Rosenberg Alfred : «Der Mythos de 20 Jahrhunderts», Μόναχο, 1930

Stein Jeremy, Reflections on Time, Timespace Compression and Technology in the Nineteenth Century, στο Timespace: Geographies of Temporality, των John May και Nigel Thrift, Routledge, USA, 2001.

Zangger, E., Prehistoric Coastal Environments in Greece: The Vanished Landscapes of Dimini Bay and Lake Lerna, Journal of Field Archaeology 18, 1991, 1-15

Βόλτης Αναστάσιος, Απολλωνίου Ροδίου "Τα αργοναυτικά" : μεταφορά στη Νεοελληνική Γλώσσα των τεσσάρων βιβλίων των Ραψωδιών Αθήνα : Καρδαμίτσας , 1988

Βουλή των Ελλήνων, Πρακτικά διεθνούς συνεδρίου ομάδων φιλίας Ελλάδας – Γεωργίας «Αργοναυτική Εκστρατεία» Βόλος, 2008

Ομήρου Οδύσσεια μετάφραση Ν. Καζαντζάκης, Ι.Θ.Κακριδής, Εστία Αθήνα, 1986

Ομήρου Ιλιάδα μετάφραση Ν. Καζαντζάκης, Ι. Θ. Κακριδής, Εστία, Αθήνα 1985

Παπαθεοδώρου Α. Στράβωνος Γεωγραφικά Γ' τόμος. Εκδόσεις Πάπυρος, Αθήνα 1971

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης του Βόλου 2007-2013, Βόλος, 2006

Πρακτικά δημοτικού συμβουλίου δήμου Βόλου, αρχείο Δημοτικού Κέντρου Ιστορίας

Μαιστρέλης Στρατής, Καλύβη Ελένη, Μιχαήλ Μαρίνα : Ιστορία Γ΄ Δημοτικού
«Από τη μυθολογία στην ιστορία», Οργανισμός Εκδόσεων διδακτικών βιβλίων,
Αθήνα

Ψιμόπουλος Άγγελος, Μυστική αποστολή «Χρυσόμαλλον Δέρας», Δωδώνη,
Αθήνα, 2001.

Ηλεκτρονικές πηγές

<http://www.volosinfo.gr/el/component/content/article/61-genika/96-argo-mythiko-karavi>
[http://www.diodos.gr/Αρχαία-Ελλάδα/Μυθολογία/61-Αργώ-το-αρχαίο-διαστημόπλοιο-\(I\).html](http://www.diodos.gr/Αρχαία-Ελλάδα/Μυθολογία/61-Αργώ-το-αρχαίο-διαστημόπλοιο-(I).html)
<http://el.wikipedia.org/wiki>
<http://www.diki.gr/museum/EL/city/chronos.index.asp>
<http://library.thinkquest.org/11046/days/index.html>
http://www.youtube.com/watch?v=oc1tUI_m2gA
<http://www.hellenicparliament.gr/Diethneis-Drastiriotites/Evropaiki-Enosi/Evropaikes-Perifereiakes-Diaskepseis-kai-Synergasies/?orgId=0340f3c6-f752-4db7-9111-16ed5a84ca48>
http://www.efoplistis.gr/pdf/EF_0908_040.pdf
<http://www.mar-mus-crete.gr/minoiko1.html>
<http://apofaseisds.voloscitcity.gr/ApofaseisSearch.aspx?s=1&aa=&etos=&Hmerom=&Organo=1&AApofasis=&AAThemos=&Kathgoria=&KeimApof=&PerigrThem=&PerilipsApof=&LeksKI=36>
<http://www.magnesianews.gr/News/?EntityID=4e3ac583-2535-4019-acd6-6d83f9756a49>
http://www.efoplistis.gr/pdf/EF_0908_040.pdf
<http://www.argonautes2008.gr/el/argo-argw/new-argo-ship-synxroni-argw.html>
http://www.naftotopos.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=186&Itemid=71&lang=el
<http://therocket.gr/archive/argo/egxeirima.html>
<http://www.mar-mus-crete.gr/minoiko1.html#e4>
<http://therocket.gr/archive/argo/egxeirima.html>
<http://users.sch.gr/maritheodo/history-pi/section7/images/index.htm>
http://www.youtube.com/watch?v=oc1tUI_m2gA
<http://www.volos-city.gr/default.aspx?id=26103&nt=18&lang=1>
<http://archive.enet.gr/online/ss3?q=%C1%D1%C3%D9&a=&pb=0&dt1=&dt2=&r=1&p=300&id=28362648>
http://www.naftotopos.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=263&Itemid=64&lang=el
news.in.gr/ajax.aspx?m=Common.Pdf&Name=Article&la=1&aid
<http://www.volos-city.gr/ECPage.aspx?id=3596&nt=103&lang=1>
http://www.efoplistis.gr/pdf/EF_0908_040.pdf
<http://apofaseisds.volos-city.gr/>
<http://www.volos-city.gr/ecPage.aspx?id=11962&nt=18&lang=1>
<http://www.volos-city.gr/Default.aspx?id=12028&nt=103&lang=1>

<http://www.volos-city.gr/ecPage.aspx?id=11962&nt=18&lang=1>
<http://www.volos-city.gr/Default.aspx?id=19463&nt=18&lang=1>
http://athens.indymedia.org/front.php3?lang=el&article_id=572127
<http://www.facebook.com/profile.php?id=1479518768#!/photo.php?fbid=1463888645417&set=t.1479518768&type=3&theater>
<http://www.argonautes2008.gr/el/argo-argw/new-argo-ship-synxroni-argw.html>
http://www.youtube.com/watch?v=oc1tUI_m2gA
<http://www.youtube.com/watch?v=NGKImAn2WXw>
<http://www.taxydromos.gr/article.php?id=10504&cat=1>
<http://www.volosradio.gr/images/PHOTOS/argo08a.JPG>
<http://ellas2.wordpress.com/2011/09/01/η-εκστρατεια-και-η-οδυσσεια-της-συγχρ/>
<http://www.argonautes2008.gr/el/argonaftiki-ekstratia.html>
<http://www.argonautes2008.gr/el/argonaftiki-ekstratia.htm>
<http://metron-ariston.pblogs.gr/2009/06/h-argw-ala-toyrk-to-eidame-kai-ayto.html>
<http://diaspora-grecque.com/modules/altern8news/article.php?storyid=1711>
http://koukfamily.blogspot.gr/2009/08/blog-post_05.html
http://fotoseasons.blogspot.gr/2008_02_01_archive.html
<http://www.mycitynet.gr/web/article.php?id=193&cat=1000&subcat=1003&subsubcat>

Εφημερίδες – Πρακτορεία Ειδήσεων – Γραφεία τύπου

- Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων
- Γραφείο τύπου Δήμου Βόλου
- Ελευθεροτυπία
- Ελευθερία
- Θεσσαλία
- Μαγνησία
- Πρώτη
- Ταχυδρόμος