Tornant del passat

Pau Ribé.

M'agradaria començar aquest senzill article a la manera d'un conte que diguí així: "Fa molts i molts anys hi havia un vell vaixell grec que salpà del port de Samos per escometre la que havia de ser la seva última singladura. Atracà a Kos on carregà pedres per moldre, a Rodes, per embarcar gran quantitat d'àmfores de vi, i continuà endavant, però en arribar a una petita badia de l'illa de Xipre anomenada Kyrénia, l'ancianitat del seu folre no pogué resistir el pes de la seva feixuga càrrega i s'enfondrà lentament per deixar reposar amb molt d'assossec el seu xaruc buc al fons marí....per poder ressorgir més de vint–i–tres segles més tard en ple segle XX".

El seu ressorgiment és mèrit del Departament d'Arqueologia Nàutica de l'Institut de Texas (EUA), que l'any 1967 menà un grup d'arqueòlegs amb el catedràtic d'aquesta especialitat senyor Michael L. Katzev al front, amb la tasca de si era possible tornar a la llum restes d'algun vaixell de certa antiguitat.

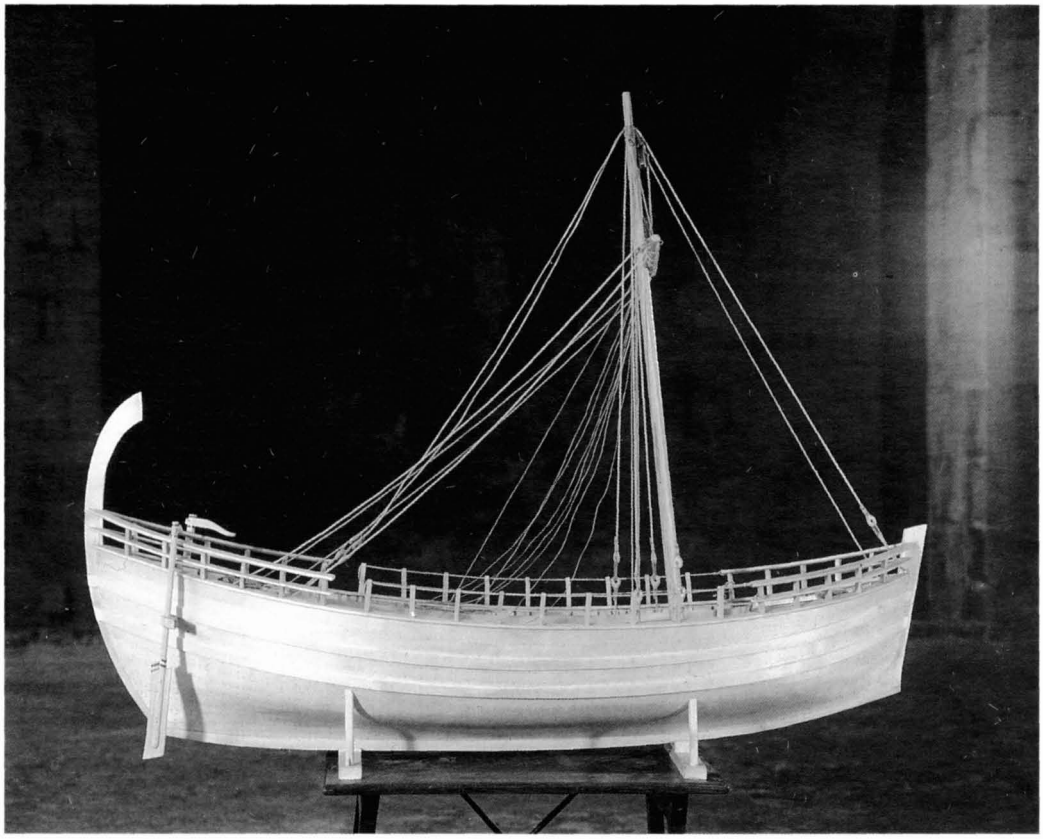
Aquest grup s'establí a la ciutat de Kyrénia en una residència que posà a la seva disposició el president de la República de Xipre, l'arquebisbe Makàrios III.

Després d'esbrinar molts parers, històries i alguna que altra llegenda, toparen amb un vell pescador d'esponges d'aquells indrets que deia saber el lloc on, mar endins, hi havia moltes àmfores. No cal dir el que pensaren aquells buscadors de restes marines: àmfores, vaixell!, i així va ser.

Enfront de la badia de Kyrènia i a 28 metres de fondària, després de treure bastants metres quadrats de sorra i fanguet del fons del mar per mitjans mecànics, quedaren al descobert les restes del vell mercant grec, bastant ben conservades ja que en gran part foren cobertes pel llim d'un riu proper. Aquest cobertor de llim protegí el mercant de l'efecte destructiu de l'oxigen, fet que ha permès després de tants segles, construir–ne un de nou igual que el vell i amb les mateixes tècniques artesanals de l'antiguitat.

Una vegada aflorades del tot les despulles i després d'un treball molt acurat per quadrejar–les, foren hissades amb 28 safates a una barcassa que les traslladà a terra i allotjades al castell d'aquesta ciutat, cedit pel Departament d'Antiguitats de Xipre. El fustam extret xop d'aigua, tenia un pes de 5 tones.

En primer lloc, es dibuixà quaderna per quaderna per tenir constància de la seva curvatura, per a una posterior reproducció. Més tard, després de renar–lo amb aigua dolça, fou sotmès a un bany de polietilè glicol amb el suport d'una substància semblant a la cera, per regenerar les fibres perdudes. A continuació el varen recobrir d'un producte que li donà una capa protectora semblant al vidre, que l'aïlla del contacte amb l'aire. Després d'aquest treball de rentat, desinfectat, regenerat i de protecció que ocupà els arqueòlegs durnat un hivern, es portà a terme el muntatge damunt d'un llit de fusta, de les restes peça per peça fins a donar–li la seva forma primitiva.



Model del vaixell mercant grec Kyrenia, *construït als tallers de l'*MMB

Les característiques del vaixell en qüestió són: eslora gairebé de 14 metres, mànega quasi 4,60 metres, puntal quasi 2,5 metres i amb un tonatge de 25 tones aproximadament.

A part de les restes del buc, també es trobaren molts objectes que han permès estudiar el recorregut de la

nau, i també la vida diària dels seus navegants. Els objectes trobats foren: 4 cullères, 4 plats, 4 gerretes d'oli, 4 copes de fusta, 1 perol de coure, 1 olla de terrissa, uns grapats d'ametlles, gran quantitat de claus de coure i anelles de plom, algunes monedes de coure molt rosegades i restes de planxa de plom.

Segons les proves efectuades en mostres de la fusta del vaixell per mitjà del carboni 14 es demostrà: que les planxes de fusta del folre foren tallades cap a l'últim quart del segle IV a. C., si tenim en compte que les monedes de coure que s'hi trobaren no foren encunyades abans del 306 a.C, ens dona com a resultat que aquest vaixell tenia més de 80 anys de vida!.

Fou construït amb fusta de pi d'Alepo (Síria), quant als mètodes de construcció era "l'antic", que consistia a començar el buc a partir de la quilla superposant grosses taules de fusta, escolpides amb la forma apropiada i afermades entre elles per mitja de falques i clavilles de roure, sistema anomenat "a caixa i espiga", la qual cosa feia que en posar-lo a l'aigua la fusta de pi es reinflava i quedaven compactes entre si de tal manera que no necessitava estopada.

Al contrari d'ara, les quaderne es col.locaven després d'acabat el folre del buc, i clavades amb claus de coure que entraven pel tauló del folre i sortien per la cara exterior de la quaderna, on es feien ferms doblegant-los i clavant la punta a la mateixa quaderna. Aquest buc portava 27 medissos i 27 estameneres i entre estamenera i estamenera portava una semiestamenera com a reforç del pantoc del buc, en total 26 per banda, considerant que tenia 16 taulons de folre a cada costat i que portava 2 claus per tauló i estamenera i reforç, tenim un total de més de 2.500 claus!.

El buc també tenia una petita coberta a proa i una altra una mica més gran a popa amb una bodega a sota i un escotilló a coberta per tenir-hi accés, bodega on es guardaven l'ormeig i els queviures. Aquestes dues cobertes les unien dos estrets corredors.

Fins aquí, això es el se que sap del cert sobre aquest vaixell ja que en tenim constància amb les restes. Respecte a l'arboradura només se sap l'afogament del pal i res més. De la vela i la seva maniobra sols en resten unes anelles de plom. L'autor d'aquest article es desplaçà personalment al Museu Arqueològic de Barcelona per esbrinar per mitjà de nombrosos llibres que molt amablament posà a la meva disposició l'arqueòloga d'aquesta casa, la senyora Àngels Casanovas, els quals mostren nombroses fotografies de la iconografia d'aquell període, i totes les que tracten el tema que ens ocupa coincideixen en el mateix: vela quadra i que es carregava per mitjà de briols, fet que ho confirmen les anelles de plom trobades entre les restes.

Quant a la maniobra d'aquests briols, neixen a la ralinga de pujament i en un 70 per cent fan ferm a la coberta de popa, els 8 briols que en totes les naus es veuen, i en un 30 per cent aquests 8 briols es divideixen, fent ferm, 4 a cada costat del corredor de babord i estribord. Les iconografies també presenten estais a proa i popa i obenc a les dues bandes; i així mateidx també hi figuren braces i escotes.

És raonable suposar que al llarg dels corredors portés uns pals a manera d'escàlems, que encaixats a la regala s'afermaven a la coberta d'aquests, i que es podien treure i posar per facilitar la càrrega i descàrrega de les mercaderies, però al mateix temps servien de barana de protecció perquè els tripulants no caiguessin a l'aigua, i en cas de maror hi col.locaven unes estores de lona, palla o pell per protegir la càrrega dels esquitxos de les ones.

Tota l'obra viva del buc estava recoberta per unes planxes de plom, entre el folre de fusta i el de plom hi havia una capa de pell per fer-lo més estanc, i protegir-lo del molusc.

La càrrega del vaixell en el moment del seu enfonsament era d'àmfores de vi de Rodes i pedres de Kos per moldre artesanalment el gra. Això permet establir amb bastant d'encert l'últim viatge d'aquest vaixell, que els seus descobridors batejaren amb el nom de la badia on fou trobat: Kyrénia. La seva probable ruta va començar a l'illa de Samos per dirigir-se a les de Kos i Rodes i acabar-la a la costa de migjorn de Turquia, on era molt preuat el vi de Rodes.

La vida a bord també la podem veure amb bastant claredat per mitjà dels objectes trobats. La tripulació estava formada per 3 tripulants i el patró del vaixell, probablement també el propietari. Això ho confirmen els estris que es trobaren per fer els àpats i que ja han estat ressenyats. El fet de no trobar entre les restes cap tipus de pedra per encendre una foguera a bord per condimentar els àpats diaris, dóna a entendre qué diàriament recalaven a qualsevol cala de les moltes illes que hi havia al sud del mar Egeu per fer un menjar calent com fan suposar l'olla de coure i la cassola de terrissa. De no ser així no s'entendria la presència d'aquests estris a bord. La resta del dia es pressuposa que s'alimentaven de les restes fredes dels condiments, pa, fruits secs i vi.

La governabilitat d'aquesta nau, sempre basant-se en la iconografia d'aquell temps, es duia a terme per mitjà de dos rems de pala molt ampla, fixats a la popa del vaixell. Un sol home portava el govern de la nau mitjançant l'arjau de cada un dels rems que feien de timó.

En el programa Trossos de TV3 emès el dia 19 de setembre de 1986, es va dir que la causa del seu enfonsament va ser un atac dels pirates. Podria ser, però crec més encertat atribuir-lo al mal estat del seu folre que en estar tapat per la pell i el plom, impedia veure com estava de malmès, i que per qualsevol alteració de la mar va obrir-se alguna via d'aigua al buc que el precipità a la seva fi. Això ho confirma el fet de no percebre cap destrossa excepte les naturals de romandre tants segles al fons del mar. També resulta significatiu que la seva càrrega restés intacta.

Els arqueòlegs de l'Institut Nàutic de Texas construiren una rèplica basada en les restes trobades que fou llançat al mar a principis de l'any 1982. Van anomenar-lo Kyrénia II i el 6 de setembre del mateix any salpava del port de Kyrènia amb 4 tripulants a bord, per iniciar el viatge simbòlic que havia fet el vell vaixell grec feia 2300 anys aproximadament.

Nota: *Aquest article està basat en els reportatges escrits per* Michael L.Katzov *i la seva germana, cap i membre del grup arqueològic descobridor del derelicte de l'antic mercant grec, i publicats en les revistes* National Geographic, INA Newsletter *i l'*American Journal of Archeologic, *a la informació aconseguida gràcies al Museu Arqueològic de Barcelona, i no podia ser d'una altra manera, a l'observació de la magnífica reproducció d'aquest vaixell a escala 1/10 del Museu Marítim de Barcelona. L'últim número de la revista* Classic Board *(gener de 1995), informa d'una reproducció d'aquest vaixell a escala 1/4 aproximadament, exposada a la Galeria Mediterrània del Nou Museu de Manchester.*