

Τα πλοία των Ελλήνων: από τις σχεδίες και τα μονόξυλα των προϊστορικών χρόνων μέχρι τους γίγαντες των θαλασσών της ελληνιστικής περιόδου

Χάρης Τζάλας

*Ιστορικός – Ερευνητής του Αρχαίου Ελληνικού Πλοίου,
Πρόεδρος του Ελληνικού Ινστιτούτου Προστασίας Ναυτικής Παράδοσης*

Δεν μπορούμε να προσδιορίσουμε πότε ο άνθρωπος ξανοίχτηκε πάνω στο υγρό στοιχείο και από πότε πραγματοποιήθηκαν ταξίδια ανοικτής θαλάσσης. Οι ειδικοί αναφέρουν χρονολογίες όπως 200.000 χρόνια από σήμερα για τον διάπλου των στενών του Γιβραλτάρ και ακόμα πιο πρώιμες χρονολογίες για τα στενά του Μπέρινγκ και ταξίδια ανάμεσα σε διάφορα νησιωτικά συμπλέγματα του Ειρηνικού και του Ατλαντικού ωκεανού.

Αφήνοντας όμως αυτές τις πολύ μακρινές χρονολογίες, μπορούμε με βεβαιότητα να πούμε, ότι το αρχαιότερο ταξίδι ανοικτής θαλάσσης στον κόσμο, για το οποίο έχουμε τεκμηριωμένη μαρτυρία, έγινε στο Αιγαίο και αφορά κάποια μεταφορά οψιδιανού από τη Μήλο στο σπήλαιο Φράχθι της Αργολίδας 11.000 χρόνια από σήμερα. Είτε το ταξίδι έγινε απευθείας από τις Κυκλάδες στην Πελοπόννησο, είτε οι μακρινοί θαλασσοπόροι των μεσολιθικών χρόνων ακολούθησαν τον συντομότερο θαλάσσιο δρόμο, που από τη Μήλο οδηγεί στην Λαυρεωτική, πρόκειται για ένα επίτευγμα της πρώιμης ναυσιπλοΐας, μια και τα πρωτόγονα λίθινα εργαλεία που

διέθεταν τότε δεν επέτρεπαν την κατασκευή κάποιου πολύπλοκου ναυπηγήματος.

Δεν θα μάθουμε ποτέ εάν ο οψιδιανός που βρέθηκε στο μεσολιθικό στρώμα της ανασκαφής του σπηλαίου Φράχθι μεταφέρθηκε με μονόξυλα, με ξύλινες σχεδίες ή, όπως εγώ πιστεύω - και προσπάθησα με ένα πρόγραμμα πειραματικής αρχαιολογίας να ερευνήσω - με παπυρένιες σχεδίες.

Δεν είναι περίεργο ότι το Αιγαίο και πιο συγκεκριμένα οι Κυκλάδες, είναι η περιοχή όπου έγιναν πρώιμες προσπάθειες ταξιδιών ανοικτής θαλάσσης. Η θάλασσα αυτή, κατάσπαρτη με νησιά και βραχονησίδες, διαθέτει μια εκτεταμένη ακτογραμμή όπου εναλλάσσονται τα ακρωτήρια με τους κόλπους, και σ' αυτό το περιβάλλον μπορεί ο ναυτικός να έχει συνεχώς τη σιγουριά ότι βλέπει κάποια στεριά στον ορίζοντα. Αν προσθέσουμε τις ήπιες κλιματολογικές συνθήκες, τη διαύγεια της ατμόσφαιρας για μεγάλα διαστήματα, θα κατανοήσουμε ότι αυτά τα στοιχεία ενθάρρυναν τους κατοίκους του νότιου τμήματος της χερσονήσου του Αίμου -που από τη 2η χιλιετία π.Χ. είναι οι Έλληνες- ικανοποιώντας την περιέργεια

τους, την δίψα να πάνε παραπέρα, να πρωτοπορήσουν στην τέχνη του карабоμαραγκού και του ναυτίλου. Στην Πρώιμη Εποχή του Χαλκού οι νησιώτες του Αιγαίου θα εξελιχθούν σε σπουδαίους ναυτικούς.

Σημαντικές μαρτυρίες για τα άλματα που έγιναν στη ναυπηγική βλέπουμε στις απεικονίσεις πλοίων της 3ης χιλιετίας π.Χ. σε βραχογραφίες, χαράγματα σε σκεύη και σε σφραγιδόλιθους. Τα καράβια που παριστάνονται δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να χαρακτηριστούν ως πρωτόγονα αλλά, είναι το αποτέλεσμα μίας μακράς εξέλιξης που κορυφώνεται στα μέσα της 2ης π.Χ. χιλιετίας με την παράσταση του αποκαλούμενου «στόλου» στη Δυτική Οικία των τοιχογραφιών της Σαντορίνης, που χρονολογείται περίπου στο 1500 π.Χ.

Η παράσταση αυτή είναι εξαιρετικά σημαντική γιατί, στα δεκατέσσερα πλοία και πλοιάρια που συμμετέχουν στην «πομπή», απεικονίζονται όλα τα μέσα προώθησης: το πανί, το κουπί στηριγμένο σε σκαρμό και η ελεύθερη κωπηλασία τύπου καγιάκ που στα Γαλλικά λέγεται *ragayer* και στα Αγγλικά *paddling*. Ο αείμνηστος Σπυρίδων Μαρινάτος εφεύρε τη λέξη «ταρσοπλοΐα» από την ομηρική λέξη *ταρσός* για να περιγράψει αυτόν τον τρόπο κωπηλασίας.

Πιστεύω ότι απεικονίσεις πλοιαρίων της 4ης χιλιετίας και πιθανώς πρωιμότερες χάθηκαν με την ανύψωση της θάλασσας που σε κάποια σημεία - όπως συγκεκριμένα στο Φράχθι - φτάνει τα 100 μέτρα.

Πολλές άλλες παραστάσεις πλοίων των Μινωιτών και των Μυκηναίων μαρτυρούν ότι από τα μέσα της 2ης π.Χ. χιλιετίας υπήρχε στο Αιγαίο μια ισχυρή θαλασσοκρατία και ότι η τέχνη της ναυπηγικής βρισκόταν σε πλήρη εξέλιξη.

Εάν για τα προϊστορικά χρόνια έχουμε μόνο εικονογραφικές μαρτυρίες για τα πλοία των Ελλήνων, συνεπικουρούμενες βεβαίως από ναυτικές περιγραφές των ομηρικών επών, που λογικό είναι να μετα-

φέρουν μνήμες προγενέστερες, για τα μετέπειτα χρόνια έχουμε μια πλούσια ποικιλία παραστάσεων αλλά και κειμένων τα οποία μας βοηθούν να κατανοήσουμε καλύτερα τις ναυτικές δραστηριότητες των προγόνων μας, εν καιρώ ειρήνης και εν καιρώ πολέμου.

Γύρω στα μέσα του 13ου αιώνα π.Χ. και λίγο μετέπειτα, οι πολιτισμοί της Ανατολικής Μεσογείου συγκλονίζονται από μαζικές εισβολές νέων πληθυσμών που σαρώνουν τους παλαιότερους. Για τον ελληνικό χώρο από τον 11ο π.Χ. αιώνα αρχίζει η περίοδος, που θεωρήθηκε των «σκοτεινών αιώνων», και διήρκησε έως τον 9ο π.Χ. αιώνα περίπου. Την περίοδο αυτή, ωστόσο, σημαντικές ανακατατάξεις λαμβάνουν χώρα στο Αιγαίο και διαμορφώνουν τις συνθήκες για τη μετέπειτα ανάπτυξη του ελληνικού πολιτισμού των αρχαϊκών και κλασικών χρόνων. Αχαιοί, κάτω από την πίεση των Δωριέων και άλλων ελληνικών φύλων που ήρθαν από τα ορεινά της σημερινής Κεντρικής Ελλάδας και την Ήπειρο, μεταναστεύουν στα νησιά του Αιγαίου και στα παράλια της Μικράς Ασίας. Στην ηπειρωτική Ελλάδα, οι Αχαιοί περιορίζονται στην Αττική και την Εύβοια και θεμελιώνουν το νέο πολιτικό σύστημα των πόλεων-κρατών.

Από τα τέλη αυτής της περιόδου σώζονται πολλών ειδών παραστάσεις πλοίων. Παρατηρούμε ότι μεγαλώνει το εκτόπισμα των караβιών όπως μπορούμε να κρίνουμε από τον όλο και αυξανόμενο αριθμό των κωπηλατών. Τότε εμφανίζεται και ένα σημαντικό πολεμικό πλοίο, ή πολυήρης, η εξέλιξη της οποίας κορυφώνεται κατά τα κλασικά χρόνια με την τελειοποίηση της Αθηναϊκής τριήρους, ενός ευλύγιστου κωπήλατου ναυπηγήματος που μας χάρισε πολλές νίκες, με κορυφαία στιγμή τη ναυμαχία στα στενά της Σαλαμίνας (480 π.Χ.) και επισφράγισε την ελληνική κυριαρχία στις θάλασσες από τα στενά της Μεσσηνίας της Σικελίας μέχρι τα Μικρασιατικά παράλια.

Κατά τα κλασικά και ελληνιστικά χρόνια το πλοίο δεν απεικονίζεται μόνο σε παραστάσεις αγγείων

αλλά γίνεται συνηθισμένο θέμα σε ανάγλυφα και ολόγλυφα έργα. Έχουμε επίσης ωραιότατες απεικονίσεις πλοίων που διασώθηκαν σε ακιδογραφήματα. Τα πλοία όλο και μεγαλώνουν, τελειοποιούνται οι ναυπηγικές τους γραμμές και ο εξοπλισμός τους. Τα θαλάσσια ταξίδια των Ελλήνων γίνονται όλο και πιο οργανωμένα.

Τα ταξίδια τα εξερευνητικά και τα ταξίδια περιπέτειας αντικαθίστανται από την οργάνωση των θαλάσσιων δρόμων και η Μεσόγειος με τις ελληνικές αποικίες από τη Μασσαλία μέχρι τη Μαύρη Θάλασσα και τη Συρία γίνεται μια απέραντη Ελληνική θάλασσα.

Αλλά και στους αιώνες που θα ακολουθήσουν, όταν η κυριαρχία του κόσμου του Μέγα Αλέξανδρου και των Διαδόχων του, περνά στους Ρωμαίους, ο Έλληνας θα συνεχίσει να ακουμπά πάνω στη θάλασσα και η τέχνη του караβομαραγκού και του ναυτίλου δεν θα σβήσει.

Το ότι σήμερα ο Ελληνικός Εμπορικός Στόλος έχει παγκοσμίως την πρώτη θέση δεν είναι ένα φαινόμενο ξαφνικό που εξηγείται μόνο με το επιχειρηματικό δαιμόνιο του Έλληνα караβοκύρη και εφοπλιστή. Είναι το αποτέλεσμα μίας μακρότατης διαδικασίας, μιας άρρηκτης αλυσίδας κιλιτιών που μας πάει στα βάθη των αιώνων και ξεκίνησε στο Αιγαίο. Χρωστάμε τα μέγιστα στην τέχνη του Έλληνα караβομαραγκού και του Έλληνα ναυτικού που δημιούργησαν τα ξύλινα τείχη για να μας προστατεύσουν, ενώ καθέλκυαν γοργοτάξιδα καράβια και τα ταξίδευαν μεταφέροντας τα αγαθά του ελληνικού πολιτισμού στα πέρατα του γνωστού κόσμου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Anderson R. C., *Oared Fighting Ships*, Λονδίνο 1962.
 Arenson Sarah, *The Encircled Sea*, Λονδίνο 1990.
 Basch Lucien, *Le Musée Imaginaire de la Marine Antique*, Αθήνα 1987.

Casson Lionel, *The Ancient Mariners*, Νέα Υόρκη 1959. 2η Εκδ. Princeton 1991. Ελληνική έκδοση: *Το Ταξίδι στον Αρχαίο Κόσμο* (Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης) Αθήνα 1995.

Casson Lionel, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton 1971.

Casson Lionel, *Ships and Seafaring in ancient times*, Λονδίνο 1994.

Frost Honor, *Under the Mediterranean*, Λονδίνο 1963.

Hoeckmann Olaf, *Antike Seefahrt*, Μόναχο 1985.

Johnstone Paul, *The Archaeology of the Ship*, Λονδίνο 1974.

Landstrom Bjorn, *The Ship*, κ.τ., 1961.

Morrison John, *Greek and Roman Oared Warships 399-30 B.C.*, Οξφόρδη 1996.

Pomey Patrice et Ali, *La Navigation dans l'Antiquité*, Αιξ Προβηγκίας 1997.

Rougé Jean, *Ships and Fleets of the Ancient Mediterranean*, Middletown/Connecticut, 1981.

Σίμψας Μάρκος-Μάριος, *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, τ. I-IV, Αθήνα, Έκδοση του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, 1982.

Σπαθάρη Έλση, *Αρμενίζοντας στο Χρόνο-*, *Το πλοίο στην Ελληνική Τέχνη*, Αθήνα 1994.

Steffy J. Richard, *Wooden Ship Building and the Interpretation of Shipwrecks*, College Station, Τέξας 1993.

Throckmorton Peter, *Shipwrecks and Archaeology: The Unharvested Sea*, Βοστόν & Τορόντο 1968.

Throckmorton Peter (Ed.), *History from the Sea: Shipwrecks and Archaeology*, Leeds 1987.

Torr Cecil, *Ancient Ships*, Σικάγο 1964.

Tzalas Harry (Ed.) *The Tropis series. Tropis I to Tropis VII (Tropis VIII under publication)*. The Proceedings of the International Conferences on Ship Construction in Antiquity, Αθήνα, 1985 to 2003.

Wachsmann Shelley, *Seagoing Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant*, College Station, Τέξας & Λονδίνο 1997.

Woodburn Hide Walter, *Ancient Greek Mariners*, Οξφόρδη 1947.

ΕΙΚΟΝΕΣ



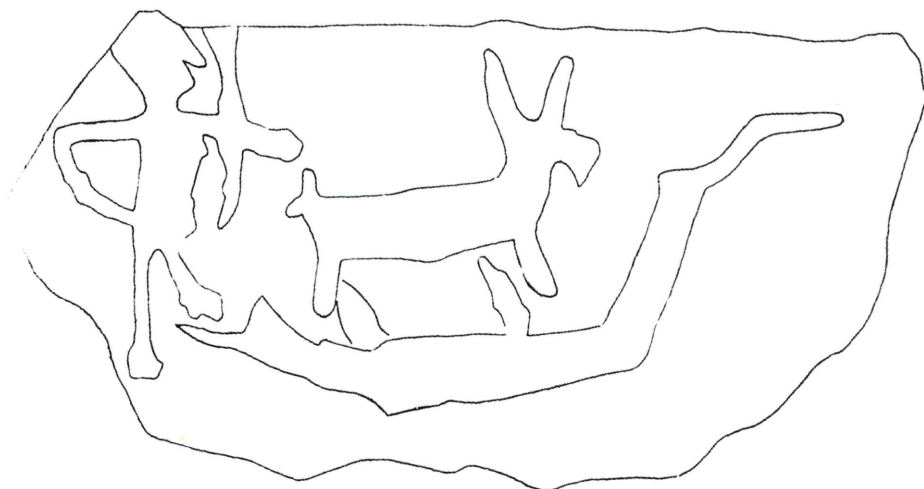
▲ Εικ. 1α, 1β

Η «Παπυρέλλα», η σχεδιά από πάπυρο με την οποία έγινε μια προσπάθεια πειραματικής αρχαιολογίας για να ερευνηθεί ο τρόπος μεταφοράς του οψιδιανού στα Μεσολιθικά χρόνια.



▲ Εικ. 2

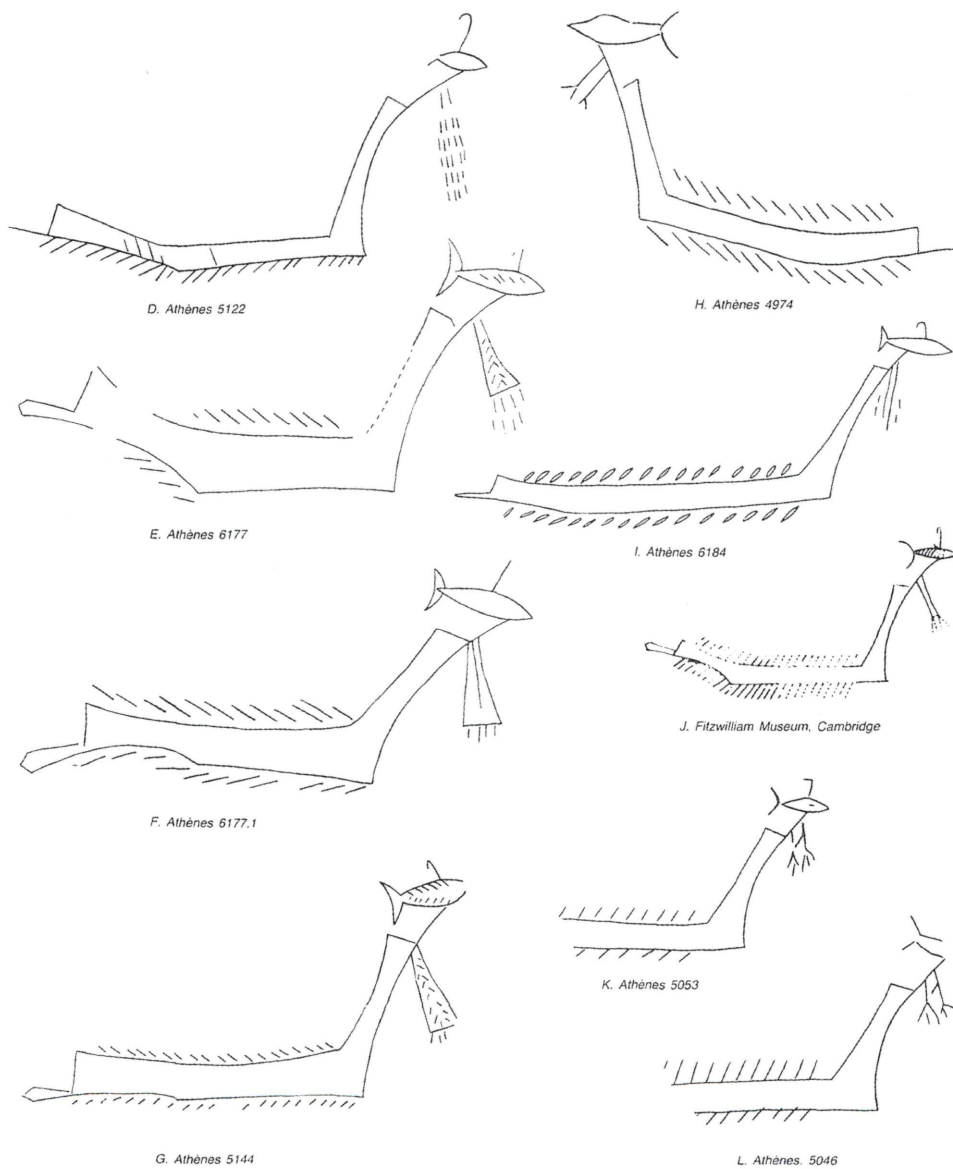
Ο Ηρακλής πάνω σε σχεδία. Ετρουσκικό χάραγμα.
(Κατά E. Courbaud).



▲ Εικ. 3

Βραχογραφία από την Κορφή τ'Αρωνίου (Νάξος).
Απεικονίζει ένα πλοιάριο και πάνω του ένα αιγοπρόβατο.
Μουσείο Απειράνθου (Νάξος). 3η χιλιετία π.Χ. [:] Από το έργο:
L. Basch, *Le Musée Imaginaire de la Marine Antique*.

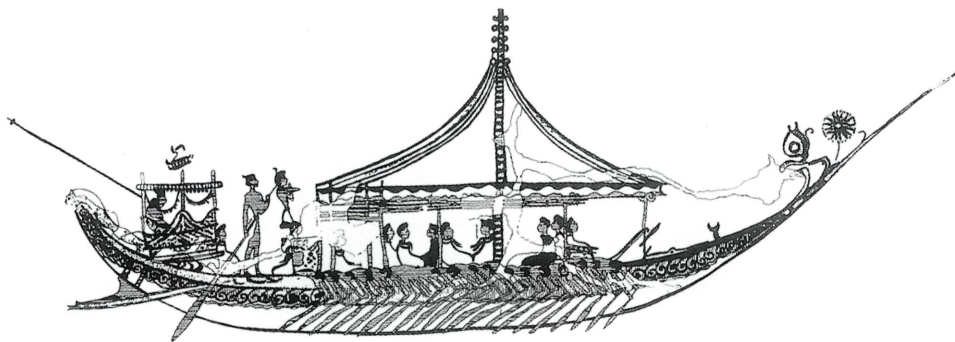
ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΑΡΧΑΙΟΥΣ ΕΩΣ ΤΟΥΣ ΝΕΟΤΕΡΟΥΣ ΧΡΟΝΟΥΣ



▲ Εικ. 4

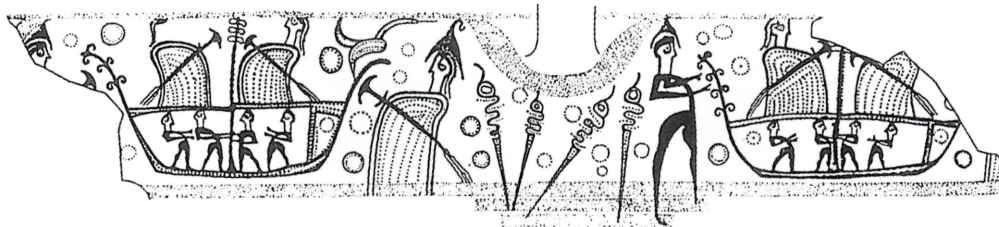
Πλοία από τις παραστάσεις σε τηγανόσχημα σκεύη της Σύρου.
3η χιλιετία π.Χ. Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο Αθηνών
(Σχέδια του L. Basch από το έργο:
Le Musée Imaginaire de la Marine Antique)

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ



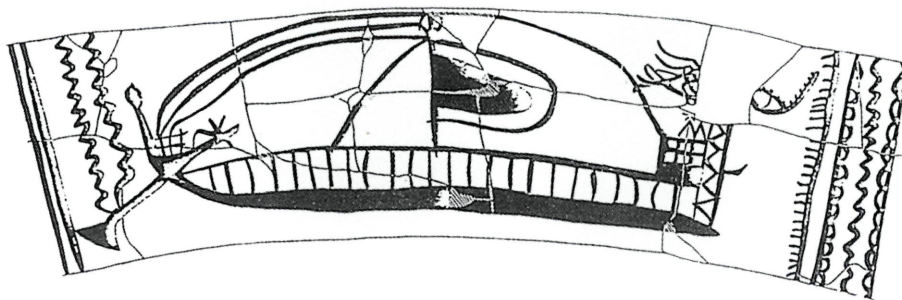
▲ Εικ. 5

Το καλύτερα διατηρημένο πλοίο της τοιχογραφίας της Θήρας.
Περί το 1500 π.Χ. Προϊστορικό Μουσείο Θήρας.
(Κατά Σπυρίδωνα Μαρινάτο).



▲ Εικ. 6

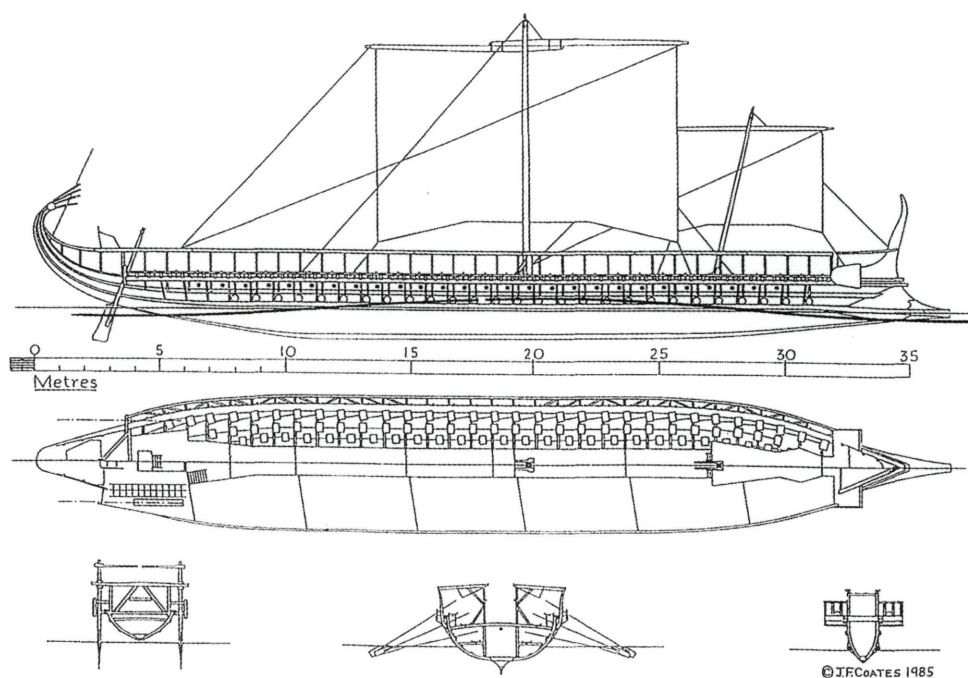
Μινωικό πλοίο από την Έγκωμη. Περί το 1200 π.Χ.
(Κατά Sjöqvist).



▲ Εικ. 7

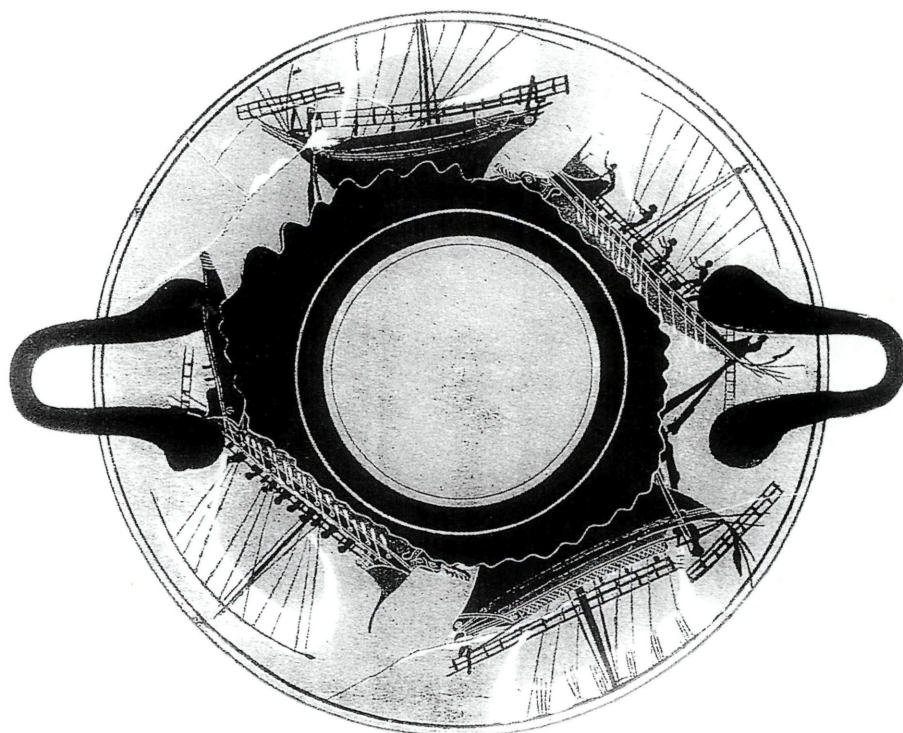
Το Μυκηναϊκό πλοίο της Τραγάνας (Πύλου). Περί το 1150 π.Χ.
Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο Αθηνών. (Κατά Γ. Κορρέ).

ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΑΡΧΑΙΟΥΣ ΕΩΣ ΤΟΥΣ ΝΕΟΤΕΡΟΥΣ ΧΡΟΝΟΥΣ



▲ Εικ. 8

Σχέδια για την κατασκευή της Αθηναϊκής Τριήρους «Ολυμπιάς».
(Σχέδια του J.F. Coates).



▲ Εικ. 9

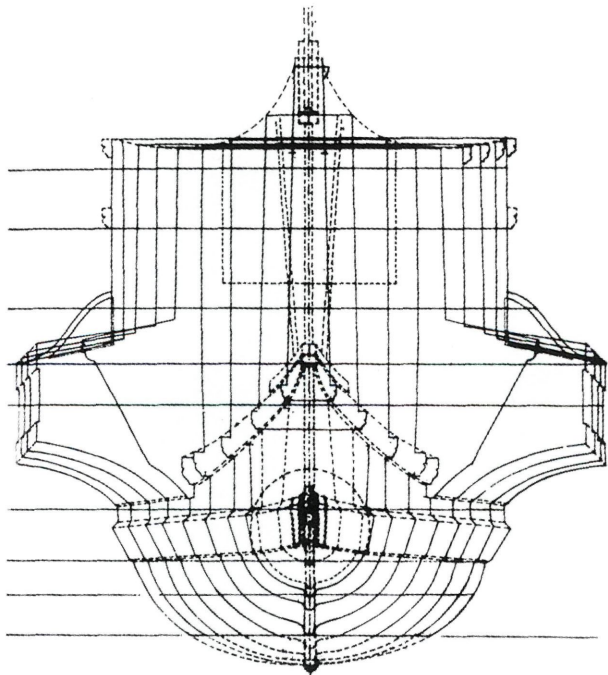
Πολεμικά και εμπορικά πλοία σε μελανόμορφο αγγείο (6ος αι. π.Χ.)
Βρετανικό Μουσείο.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ



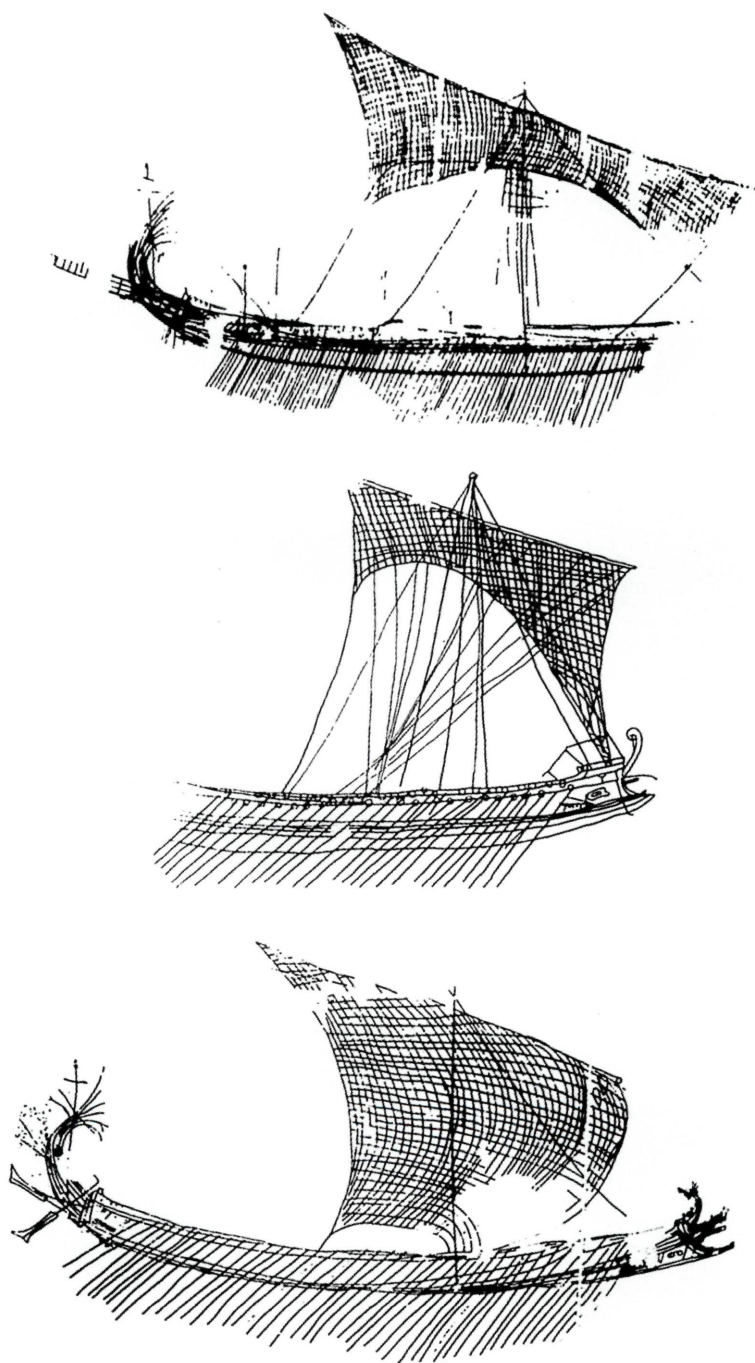
▲ Εικ. 10

Το Κυρήνεια II, ομοίωμα αρχαίου πλοίου του 4ου αι. π.Χ.
Ελληνικό Ινστιτούτο Προστασίας Ναυτικής Παράδοσης, Αθήνα.
(Ναυτικό Μουσείο Αγίας Νάπας, Κύπρου).



▲ Εικ. 11

Η Νίκη της Σαμοθράκης υψώνεται πάνω σε βάθρο που
προσομοιάζει στην πλήρη μεγάλου Ελληνιστικού κωπηλάτου
πλοίου ροδιακού τύπου με δύο σειρές κουπιών. 200 – 180 π.Χ.
Le Musée du Louvre (Σχέδιο D. Carlini).



▲ Εικ. 12

Μεγάλα Ελληνιστικά κωπήλατα πλοία από τα ακιδογραφήματα της Δρίλου. 1ος αι. π.Χ.. (Σχέδια του D. Carlini).