

Το θαλάσσιο ταξίδι στους αρχαίους χρόνους

Αναστάσιος Ι. Τζαμτζής

Πλοίαρχος Ε.Ν. - Ιστορικός

Πότε άρχισαν οι άνθρωποι που κατοίκησαν στις ακτές και τα νησιά της Μεσογείου να επικοινωνούν μεταξύ τους από τη Θάλασσα; Η απάντηση στο ερώτημα αυτό, με όσα τουλάχιστον γνωρίζουμε σήμερα, παρουσιάζεται εξαιρετικά δύσκολη. Ο πρωτόγονος άνθρωπος, σε κάθε του εκδήλωση, έκανε τα πιο σοβαρά βήματα προς την πρόοδο και τον πολιτισμό, πολύ πριν ν' αρχίσει ν' αφήνει πίσω του οτιδήποτε το οποίο περιγράφει με κάποιο τρόπο αυτό που επινόησε. Για παράδειγμα, ο άνθρωπος ανακάλυψε πως ν' ανάβει φωτιά, πως να φτιάχνει εργαλεία, πως να πλέκει ψάθες, έγραψε όμως γι' αυτά πολύ αργότερα. Έτσι μας μένει να προσπαθήσουμε να μάθουμε για τον τρόπο της ζωής του και της εργασίας του, απ' όσα κατάλοιπα και συντρίμια έμειναν πίσω του και βρίσκονται από τους αρχαιολόγους και τους ειδικούς θαμμένα στους τόπους που έζησε ή βυθισμένα στη θάλασσα.

Φυσικό όμως είναι, με τέτοιου είδους στοιχεία, η γνώση μας γενικά να μην παρουσιάζεται ολοκληρωμένη αλλά αποσπασματική και χωρίς την απαραίτητη συνοχή. Και η ναυτιλία στην περίπτωση μας δεν είναι δυνατόν ν' αποτελέσει εξαίρεση.

Με βάση όμως τα στοιχεία αυτά ο μόνος τρόπος για να διαπιστώσουμε την ύπαρξη επικοινωνίας από τη θάλασσα ανάμεσα σε διαφορετικούς τόπους, είναι τα αρχαιολογικά ευρήματα που ενώ ξέρουμε ότι προέρχονταν από μία ορισμένη περιοχή, βρίσκονται θαμμένα στα ερείπια μιας άλλης. Μαρτυρίες

όμως αυτού του είδους αφήνουν συχνά αμφιβολίες αν αυτά μεταφέρθηκαν εκεί με καράβια ή από την ξηρά. Εκεί βέβαια που δεν χωρεί αμφιβολία είναι η περίπτωση των προϊόντων των νησιωτικών περιοχών όπως της Κρήτης, των Κυκλάδων κ.λπ.

Μία άλλη πηγή πληροφοριών αποτελούν οι μύθοι και οι θρύλοι των λαών και αργότερα άσματα που στην συγκεκριμένη περίπτωση τραγουδούσαν οι πλανόδιοι ραψωδοί και που σιγά-σιγά πήραν τη μορφή των ηρωικών και διδακτικών επών. Όμως στις διηγήσεις αυτές μπαίνει το μυθικό ή το ποιητικό στοιχείο και με τον τρόπο αυτόν η αλήθεια γίνεται δυσκολογνώριστη, αν δεν εξαφανίζεται, ολοκληρωτικά.

Με το υλικό αυτό που αναφέραμε είμαστε υποχρεωμένοι να συνθέσουμε ψηφίδα-ψηφίδα τη ναυτική εικόνα της εποχής εκείνης στη Μεσόγειο, μιας θάλασσας κλειστής, χωρίς σοβαρά ρεύματα και παλίρροιες, που μοιάζει περισσότερο με κλειστή λίμνη και που κάποτε έκλεινε στα όριά της όλο το γνωστό κόσμο και αποτελεί πρόκληση ακόμα και σήμερα, σε όποιον βρεθεί στις ακτές της, να ταξιδέψει σ' αυτήν. Πουθενά αλλού δεν υπάρχουν τόσο ασφαλή νερά και τόσο ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες γι' αυτόν που θα θελήσει να περάσει στην αντικρινή στεριά. Ειδικότερα, η ανατολική λεκάνη της Μεσογείου έχει όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά της κλειστής θάλασσας. Είναι μία θάλασσα που οι ουρανοί της είναι σχεδόν πάντα καθαροί και τα νερά της

από τον Απρίλιο ως τον Οκτώβριο, σπάνια ταράζονται από φουρτούνες. Οι κόλποι και τα ασφαλή φυσικά καταφύγια αφθονούν, υπάρχουν ακόμα ψηλά βουνά και πληθώρα από νησιά το ένα κοντά στο άλλο που κάνουν τον προσανατολισμό εύκολο και τέλος οι ακτές δεν κρύβουν ναυπλιακούς κινδύνους.

Ύστερα από όλα τα παραπάνω, μπορούμε να συμπεράνουμε πως η ανάγκη της επαφής με τον γύρω γνωστό κόσμο, η ευκολία της επικοινωνίας από τη θάλασσα και η προσφορά της ανατολικής Μεσογείου για ταξίδεμα, αποτέλεσαν τις βασικές αιτίες που έκαναν τους κατοίκους του ελλαδικού χώρου να στραφούν προς τη θάλασσα.

Οι θαλάσσιες επικοινωνίες στο Αιγαίο χρονολογούνται από τη Νεολιθική εποχή και οι πρώτες συναλλαγές φαίνεται να είχαν ως αντικείμενο τον οψιδιανό. Πρόκειται για ένα ηφαιστειακό γυαλί που όταν σπάσει αποκτάει κοφτερές κόγχες και χρησιμοποιήθηκε από τον πρωτόγονο άνθρωπο για να κατασκευάσει τα εργαλεία του.

Ένα από τα λατομεία του οψιδιανού υπήρχε στη Μήλο και οψιδιανό της Μήλου βρίσκουμε σε πολλούς από τους πρώτους νεολιθικούς οικισμούς της ηπειρωτικής Ελλάδας. Τα πιο εκπληκτικά όμως ευρήματα του οψιδιανού, που έχει αποδειχθεί ότι προέρχονται από τη Μήλο, ανακαλύφθηκαν σε μεσολιθικά στρώματα στο σπήλαιο Φράγχθι στην Αργολίδα και χρονολογούνται γύρω στο 8.000 π.Χ.

Η ένδειξη πως σε μία τόσο παλιά εποχή ο οψιδιανός μεταφέρονταν από θάλασσα και σε απόσταση περίπου 70 μιλίων, τόσο απέχει η Μήλος από το σπήλαιο Φράγχθι, είναι συναρπαστική. Επίσης, τα ταξίδια αυτά, και με επιστροφή, πρέπει να γίνονταν πολλές φορές, καθώς ο οψιδιανός της Μήλου βρίσκεται και σε διαδοχικά μεταγενέστερα στρώματα.

Οι ειδικοί σήμερα πια είναι βέβαιοι πως ο οψιδιανός του Φράγχθι μπορεί να θεωρηθεί ανά τον κόσμο ως η πιο παλιά θετική ένδειξη για μεταφορά αγαθών από τη θάλασσα.

Ο Θουκυδίδης στην *Ιστορία* του γράφει: «Ο πρώτος, που καθώς ξέρουμε από την προφορική παράδοση, απέκτησε ναυτικό ήταν ο Μίνως, που κυριάρχησε στο μεγαλύτερο μέρος της ελληνικής θάλασσας».¹ Και αργότερα ο Στράβων αναφέρει: «Θρυλείται η θαλασσοκρατία του Μίνωα και η θαλασσοπλοΐα των Φοινίκων».² Οι μαρτυρίες αυτές του Θουκυδίδη και του Στράβωνα επιβεβαιώνονται και από τα αρχαιολογικά δεδομένα. Οι έμποροι της μινωϊκής Κρήτης φαίνεται να έπαιζαν σπουδαίο ρόλο την περίοδο 1999 – 1786 π.Χ., περίοδο της XIIIης Αιγυπτιακής Δυναστείας. Τα χαρακτηριστικά αγγεία της Μεσομινωϊκής II περιόδου έφθαναν ως τη Βίβλο και τη Ρας Σμάρια της συριακής ακτής, τη βόρεια Κύπρο και την Κουάτνα στον ποταμό Ορόντη, καθώς και στις αιγυπτιακές πόλεις. Παράλληλα, σε ανασκαφές της Κρήτης βρέθηκαν αιγυπτιακά αγάλματα και σκαραβαίοι. Όταν αποκρυπτογραφήθηκαν τα σε σφηνοειδή γραφή αρχεία της Βαβυλώνας, διαπιστώθηκαν εμπορικές επαφές με τους Μινωίτες.

Στους πλούσια εικονογραφημένους τάφους της αιγυπτιακής Θήβας απεικονίζεται καλύτερα απ' οπουδήποτε αλλού η κρητική ναυτική δραστηριότητα. Στις ζωγραφικές παραστάσεις ξεχωρίζουν πομπές ξένων. Ανάμεσα στους ξένους διακρίνονται οι *κεφτιού* να φέρνουν πολύτιμα δώρα στην παντοδύναμη τότε Αίγυπτο. Οι *κεφτιού* φορούν μινωϊκά ρούχα και προσφέρουν μεταλλικά αγγεία, ρυτά σε σχήμα κεφαλών ζώων, χελώνες από μέταλλα και τόπια από ακριβά υφάσματα.

Οι τροφές και οι πρώτες ύλες που εξάγονταν από την μινωϊκή Κρήτη στην Αίγυπτο φαίνεται να ήταν

1. Θουκυδίδου: *Ιστορία* Α, 4.

2. Στράβωνος: *Γεωγραφικά* Α, Γ-2

λάδι, ελιές, κρασί, ίσως σταφίδες, και ασφαλώς ξυλεία, ειδικότερα δε κυπαρίσσια.

Η μακρόχρονη ασχολία των Κρητών με τα ναυτικά έφεραν τη νήσο σε θέση να εξουσιάζει τις θάλασσες και να έχει επαφές όχι μόνον με την Ανατολή αλλά και με τα νησιά του Αιγαίου πελάγους και την ηπειρωτική ενδοχώρα. Τα Κύθηρα, η Θήρα, η Μήλος, η Αίγινα χρησιμοποιήθηκαν ως ενδιάμεσοι σταθμοί. Οι Μυκίνες και η Πύλος φαίνεται να ήταν για τους Κρήτες τακτικά λιμάνια προς επίσκεψη καθώς το κέρδος αποτελούσε και τότε την κινητήρια δύναμη. Η Κρήτη πρόσφερε την προηγμένη τεχνολογία της, είδη πολυτελείας και την εκτεταμένη γνώση της για το αιγυπτιακό εμπόριο και τα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου. Η ηπειρωτική χώρα αντιπρόσφερε άλογα, στρατιώτες και κάθε άλλη βοήθεια για τις κρητικές επιχειρήσεις. Επιγαμίες ανάμεσα στην Κνωσό και τις Μυκίνες θεωρούνται μάλλον πιθανές.

Οι Κυκλάδες ανέπτυξαν και αυτές εμπορικές σχέσεις, τόσο με την Κρήτη όσο και με την ηπειρωτική Ελλάδα. Πολλά δείχνουν πως οι λαοί αυτοί μεταξύ τους δεν ήταν ξένοι σε προέλευση και πολιτισμό και φαίνεται πως μπορούσαν να έλθουν σε επικοινωνία χωρίς διερμηνείς στις εμπορικές ή πειρατικές τους συναλλαγές. Η κυκλαδική βιοτεχνική παραγωγή θα πρέπει να ήταν πολύ καλή και ασφαλώς οι νησιώτες θα περίμεναν το άνοιγμα της περιόδου των θαλάσσιων ταξιδιών κάθε άνοιξη. Τα κυκλαδικά προϊόντα έφταναν προς το βορρά ως τη σημερινή Βουλγαρία, την Τροία και τις Δαλματικές ακτές και στη δύση ως τη Σικελία. Τι έφερναν πίσω οι νησιώτες ναυτικοί δεν είναι βεβαιωμένο. Οι τάφοι τους δεν περιέχουν σχεδόν τίποτε που να προέρχεται από άλλους τόπους. Πιθανόν να έφερναν χαλκό από την Κύπρο, ψευδάργυρο για κράμματα ορείχαλκου από τον Πόντο, υφάσματα και κρέατα από την Κρήτη και σάρι από την ηπειρωτική Ελλάδα.

Δεν θα πρέπει κανείς να νομίσει πως ένας στόλος από εμπορικά καράβια περίμενε την άνοιξη για

να ξεκινήσει. Τα ταξίδια φαίνεται να ήταν ασύνδετα μεταξύ τους. Δύο ή τρεις ντόπιοι πλοιοκτήτες, με πλήρωμα μέλη από την οικογένειά τους ή μερικούς από τους φτωχότερους αγρότες, ξεκινούσαν για λιμάνια όπου υπολογίζανε να βρουν αγοραστής για τα λιγοστά πράγματα που είχαν φτιάξει στη διάρκεια του χειμώνα. Έργα τους, αυτά τα συμπαθητικά οικιακά σκεύη που βρίσκουμε σήμερα στις ανασκαφές, όπως τηγάνια, μικρά πλίνια ή πέτρινα αγγεία με σκέπασμα, δίσκοι, φιάλες, ειδώλια, οψιδιανός, χαλκώματα και ασημικά. Τα κοσμήματα και τα εργαλεία μεταφέρονταν στην τελική τους μορφή, τα κομμάτια όμως του οψιδιανού και τα άλλα ορυκτά από τα οποία έπερναν τα μέταλλα μάλλον φορτώνονταν στην αρχική τους μορφή, για να δουλευτούν από τους αγοραστής ή σύμφωνα με τις επιθυμίες τους, από τους ναύτες-τεχνίτες που ταξίδευαν με τα πλοία και οι πελάτες τους περίμεναν στην ακτή. Η συνήθεια των ναυτών-τεχνιτών φαίνεται να επικρατούσε όλη την περίοδο του Χαλκού.

Μετά το 1460 π.Χ. οι Μυκηνάιοι κυριάρχησαν στην Κρήτη, συνέχισαν την ναυτική παράδοση του νησιού και καθώς πια το κέντρο της δυνάμεώς τους βρισκόταν στην ηπειρωτική Ελλάδα, ξανοίξανε το εμπόριο και προς τη Δύση, πέρα από τη Σικελία ως τη Μασσαλία και την ακτή της ιβηρικής χερσονήσου. Οι Μυκηνάιοι φαίνεται ακόμη να αντικαταστήσανε τους Κρήτες την περίοδο 1400-1200 π.Χ. στις εμπορικές τους σχέσεις και προς τη Μέση Ανατολή. Σε συριακούς τάφους βρέθηκαν να πλεονάζουν τα μυκηνναϊκά αγγεία.

Από την πρώιμη κίολας μυκηνναϊκή περίοδο ναυτικοί και έμποροι φαίνεται να ταξίδευαν στα δυτικά ως τα νησιά Λίπαρι και την νότια Ιταλία, στα ανατολικά ως την Τροία και τη Συρία, την Αίγυπτο και την Παλαιστίνη. Σε όλες τις περιοχές που βρέθηκαν δείγματα του Μυκηνναϊκού πολιτισμού φαίνεται καθαρά πως οι επαφές περιορίζονταν στις παράκτιες περιοχές και σε μερικές παραποτάμιες στο εσωτερι-

κό. Σπάνια βρίσκονται μυκηναϊκά αντικείμενα βαθύτερα στην ενδοχώρα, γεγονός που δείχνει καθαρά πως αυτά έφτασαν εκεί από θαλάσσιους δρόμους.

Τα φορτία που εξάγονταν ήταν κυρίως τα έξοχα κατεργασμένα μυκηναϊκά αγγεία που χρησιμοποιούνταν για τη μεταφορά του λαδιού, ζωγραφισμένοι κρατήρες και φιάλες για αγορές πολυτελείας, χυτά ορειχάλκινα όπλα κ.λπ. Άλλα είδη προς εξαγωγή, που είναι δύσκολο να ανιχνευθούν αρχαιολογικά, θα πρέπει να ήταν το ελληνικό κρασί, υφάσματα, κατεργασμένη ξυλεία, ακόμη δε μισθοφόροι και τεχνίτες που κατασκεύαζαν τα χάλκινα ή πήλινα αντικείμενα στις παοικίες που είχαν ιδρύσει.

Τα είδη που τα μυκηναϊκά πλοία έφερναν πίσω στη χώρα τους ήταν χαλκός και ψευδάργυρος από την Κύπρο και τη Χαναάν, ασήμι και άλογα από την ακτή της Παλαιστίνης, καθώς και υφάσματα βαμμένα με πορφύρα, μικρά πορσελάνινα είδη, αλάβαστρα και χρυσάφι από την Αίγυπτο ή άλλες πόλεις της ανατολικής Μεσογείου. Επίσης το εμπόριο με τη Δύση απέκτησε μεγάλη έκταση με τις εισαγωγές οψιδιανού από τα νησιά Λίπαρη και μέταλλα από την Τοσκάνη.

Πότε γίνονταν τα θαλάσσια ταξίδια; Ο Ησίοδος σε μία σύντομη αναφορά του για την ταξιδιωτική περίοδο στη θάλασσα παρατηρεί: «Τον χειμώνα δεν υπάρχει δυνατότητα για δουλιές στη θάλασσα. Όταν πλησιάζει ο χειμώνας καλόν είναι να τραβάει κανένας το καράβι του στη στεριά και να το κρατάει προφυλαγμένο πίσω από έναν τοίχο, να βγάζει τον πείρο για να μη μαζεύονται τα νερά μέσα στο κύτος, να μεταφέρονται στο σπίτι τα ξάρτια, τα πανιά και το τιμόνι και να περιμένει ο ναυτικός ξανά την καλοκαιριά. Όταν έρχεται η καλή εποχή μπορεί ο έμπορος ναυτικός να ξαναρχίσει την άνοιξη τη δραστηριότητά του». ³ Γενικά στον αρχαίο κόσμο η ταξιδιωτική

περίοδος περιοριζόταν στους ανοιξιάτικους και καλοκαιρινούς μήνες.

ΑΠΟΙΚΙΣΜΟΣ

Μαζί με τις πρώτες κιόλας ναυτικές εξορμήσεις των κατοίκων των ελληνικών παραλίων αρχίζουν να εμφανίζονται και οι πρώτες προσπάθειες αποικισμού.

Η ναυτική κυριαρχία της Κρήτης εκδηλώθηκε με μία αλυσίδα πόλεων που, εκτός από τις Κυκλάδες και την ηπειρωτική Ελλάδα, ιδρύθηκαν στις ακτές της Συρίας, της Παλαιστίνης, της Κύπρου και της Σικελίας. Οι αρχαίες παραδόσεις φέρνουν Μινωίτες εγκατεστημένους στην Κιλικία, τη Λυκία, την Τροία και στην υπόλοιπη Μικρά Ασία.

Στους μύθους του Ηρακλή και των Αργοναυτών βλέπουμε τους ταξιδευτές αυτούς να ιδρύουν πόλεις στη Μεσόγειο και τον Πόντο.

Στους ιστορικούς χρόνους παρατηρείται ένα πρώτο κύμα αποικισμού, περί το τέλος του 12ου π.Χ. αιώνα, το δεύτερο κύμα όμως, από τις αρχές του 8ου αιώνα και ύστερα, υπήρξε εκείνο που εδραίωσε την κυριαρχία των ναυτιλών του Αιγαίου σε όλη τη Μεσόγειο, αλλά και έξω από αυτή. Με επί κεφαλής την Αθήνα, τα Μέγαρα, την Κόρινθο, τη Χαλκίδα, την Κύμη από την ηπειρωτική Ελλάδα, τη Φώκεια, τη Σμύρνη και προ παντός τη Μίλητο από τις αποικίες, οι Έλληνες ξεχύθηκαν προς όλες τις ακτές της Μεσογείου και του Εύξεινου Πόντου.

Αποικίες ιδρύθηκαν και στις δύο ακτές του Ελλήσποντου, της Προποντίδας και του Εύξεινου Πόντου ως τον μυκό της Αζοφικής και όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Πλάτων: «Οι Έλληνες εγκαταστάθηκαν εκεί όπως οι βάτραχοι γύρω από το τέλμα». ⁴

3. Ησίοδος, Έργα και Ημέραι 624-684.

4. Πλάτωνος, Φαίδων 109.

Μία άλλη ομάδα αποικιών ιδρύθηκε στις βαλκανικές ακτές της Αδριατικής. Η νότιος Ιταλία και η Σικελία αποικίσθηκαν τόσο πυκνά που ονομάσθηκαν *Μεγάλη Ελλάδα*.

Οι λόγοι που ωθούσαν τους κατοίκους του ελλαδικού χώρου προς τον αποικισμό, συνήθως προέρχονταν ή από την ήττα μιας πολιτικής φατρίας που αναγκάζονταν να εκπατρισθεί ή από το φαινόμενο του υπερπληθυσμού, αλλά το κυριώτερο φαίνεται να ήταν η ανάπτυξη της εμποροναυτικής δραστηριότητας. Και στις τρεις αυτές περιπτώσεις μπορεί η ίδρυση μιας αποικίας να ήταν αποτέλεσμα οικονομικο-πολιτικών πιέσεων, βασικός όμως σκοπός παρέμενε πάντοτε η άντληση των μέσων ζωής από το ναυτικό εμπόριο.

Το πλοίο ήταν το μέσον που χρησιμοποιούνταν για την ίδρυση της αποικίας και στη συνέχεια αποτελούσε τον ομφάλιο λώρο με τη μητρόπολη και τον υπόλοιπο κόσμο. Απόδειξη πως οι αποικίες ιδρύθηκαν κατά μήκος των ακτών και ο αποικισμός τους ήταν έργο των ναυτικών πόλεων. Και αντίστροφα, όσες αποικίες μπόρεσαν να αναπτυχθούν και να ξεχωρίσουν το πέτυχαν γιατί στράφηκαν προς τη θάλασσα και το ναυτικό εμπόριο. Η Χίος, η Σάμος, η Μίλητος, η Φώκαια, η Έφεσος, η Ρόδος από τις πύο παλιές, το Βυζάντιο, η Σινώπη, οι Συρακούσες, η Μασσαλία, η Αλεξάνδρεια από τις νεώτερες, εξελίχθηκαν σε μεγάλα ναυτικά κέντρα.

Από το 800 π.Χ. και στους αιώνες που ακολούθησαν, συνεχίσθηκε η ανοδική πορεία της ναυτικής δραστηριότητας των πληθυσμών που κατοικούσαν στις ακτές και τα νησιά του ελλαδικού χώρου, προς όλες τις κατευθύνσεις και προς όλες τις θάλασσες. Ο Εύξεινος Πόντος, το Αιγαίο, η Ανατολική και Δυτική Μεσόγειος, η Ερυθρά θάλασσα, ο Περσικός κόλπος ακόμη και ο Ινδικός ωκεανός διασχίζονταν αδιάκοπα από τα πολυάριθμα σκάφη που συνέδεαν μεταξύ τους τα διάφορα εμπορικά κέντρα του κλασικού και αργότερα του ελληνιστικού και ρωμαϊκού κόσμου.

Πρός και από τα μητροπολιτικά και αποικιακά λιμάνια διακινούνταν τα προϊόντα της γης και της ανθρώπινης τέχνης. Τα σιτηρά του Πόντου και της Σικελίας έφθαναν στους κατοίκους των ελληνικών πόλεων και νησιών και ως τη Μασσαλία και την Ισπανία. Ξηροί καρποί, όσπρια, δέρματα, μαλλιά, ξυλεία, μέταλλα ήταν τα συνήθη φορτία των εμπορικών πλοίων. Τα είδη αγγειοπλαστικής ταξίδευαν σε όλον τον γνωστό τότε κόσμο. Η παραγωγή των ελληνικών αγγείων ήταν τεράστια. Αυτά, δεν ήταν σε χρήση μόνον για τις οικιακές ανάγκες αλλά και για να συσκευάζονται ή να αποθηκεύονται σε αυτά λάδι, ελιές, όσπρια, σιτηρά κ.λπ. Οι γνωστοί μας αμφορείς αποτελούσαν τα «κοντέϊνερς» των θαλάσσιων μεταφορών της εποχής εκείνης.

Δύο ήταν τα κύρια φορτία όπου επικεντρώνονταν ζωηρό ενδιαφέρον. Τα σιτηρά και το κρασί. Τα πρώτα εισάγονταν κυρίως από τον Πόντο (Κιμμέριο Βόσπορο) και τη Σικελία, ενώ το κρασί προέρχονταν από τη Χαλκιδική, τη Χίο, την Κω, τη Θάσο κ.λπ. Μόλις άρχιζε η καλοκαιρινή περίοδος εκατοντάδες πλοία ξεκινούσαν από τα λιμάνια της Κριμαίας με σιτοφορτία για τον Πειραιά. Ο Πόντος καθώς και οι Συρακούσες ήταν οι μεγάλοι σιτοβολώνες της Ελλάδας των κλασικών χρόνων. Στην Αθήνα όπου, καθώς και στον υπόλοιπο κόσμο, το ψωμί ήταν η βασική τροφή είχαν θεσπισθεί δρακόντιοι κυριολεκτικά νόμοι που ρύθμιζαν το εμπόριο του σταριού, τη διανομή από τους σιτοπώλες ακόμη και την πώλησή του.

Αξίζει να αναφερθούμε εδώ στην αναβίωση των εορτών προς τιμή του Απόλλωνος στη Δήλο. Η πρωτοβουλία αρχικά οφείλεται στον Πεισίστρατο, ο οποίος προσπάθησε να κάνει τις γιορτές αφορμή και ευκαιρία για εμπορικές συναλλαγές. Αυτό τελικά πραγματοποιήθηκε μετά τους Μηδικούς πολέμους. Το 475 π.Χ. οι Αθηναίοι ίδρυσαν την Αμφικτυονία της Δήλου στην οποία μετείχαν οι σύμμαχοι πόλεις της Αθήνας. Αποτέλεσμα αυτών ήταν η Δήλος να

συγκεντρώνει σοβαρή ναυτική κίνηση και να εξελιχθεί σε διεθνές διαμετακομιστικό κέντρο ως το 69 π.Χ. όταν καταστράφηκε ολοσχερώς από τους πειρατές.

Το 408 π.Χ. οι τρεις ροδιακές πόλεις Λίνδος, Ιαλυσός και Κάμειρος ίδρυσαν την πόλη της Ρόδου, δίνοντας έτσι ώθηση στην ναυτική δραστηριότητά τους και έγιναν συγχρόνως οι βασικοί παράγοντες του ναυτικού εμπορίου μεταξύ Δυτικής και Ανατολικής Μεσογείου. Η πόλη της Ρόδου κατείχε επίκαιρη θέση στις γραμμές των πλοίων καθώς περνούσαν από εκεί και συχνά αναγκάζονταν να διαχειμιάσουν, ενώ άλλα πλοία έφταναν εκεί για να ξεφορτώσουν ή να φορτώσουν. Αποτέλεσμα ήταν η Ρόδος να γίνει τόσο ένα λιμάνι καταφυγής, όσο και κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου. Η ακμή της Ρόδου κράτησε τον 4ο και 3ο αιώνα π.Χ. Η παρακμή της επήλθε γρήγορα όταν το 169 π.Χ. η Δήλος ανακηρύχθηκε ελεύθερο λιμάνι.

Τα εμπορικά πλοία της κλασικής εποχής είχαν περίπου τριάντα μέτρα μήκος και ήταν ικανά να μεταφέρουν φορτίο βάρους και εκατό τόνων. Υπήρχαν φυσικά και μεγαλύτερα που έφθαναν τους πεντακίσιους τόνους αλλά και πολύ μικρότερα για τις ακτοπλοϊκές μεταφορές. Υπήρχαν σκάφη που μπορούσαν να μεταφέρουν και δέκα χιλιάδες αμφορείς. Ο Στράβων γράφει: «ο δε Τάγος και το πλάτος του στόματος είκοσι που σταδίων και το βάθος μέγα ώστε μυριαγωγούς αναπλείσθαι».⁵ δηλαδή ότι: «ο ποταμός Τάγος έχει το πλάτος της εκβολής του είκοσι περίπου στάδια και μεγάλο βάθος ώστε να μπορούν να τον ανεβαίνουν και μυριαγωγά». Και σε άλλο σημείο αναφέρει: «πλάτος δ' έχει πηχών εκατόν η διώρυξ, βάθος δ' όσον αρκείν μυριοφόρω νηί».⁶ Φαίνεται δηλαδή καθαρά ότι την εποχή του Στράβωνος υπήρχαν μυριογωγά ή μυριοφόρα πλοία.

Τα σκάφη ήταν σχετικά ευρύχωρα μ' ένα άλμπουρο και ένα μεγάλο τετράγωνο πανί μεγαλύτερο σε πλάτος παρά ύψος για καλύτερη ευστάθεια, ήταν δηλαδή ναυπηγημένα για ασφαλέστερη μεταφορά φορτίων παρά για ταχύτητα. Κοντά στην πρύμνη υπήρχε κατά κανόνα ένα μικρό υπόστεγο που οδηγούσε στις καμπίνες οι οποίες προορίζονταν για τον καπετάνιο, τον πλοιοκίτη ή τον συνοδό που συνήθως ήταν και ο έμπορος του φορτίου. Οι καμπίνες δεν ήταν τίποτε παραπάνω παρά ένας στεγασμένος χώρος για προστασία από τη βροχή, το κρύο και τον ήλιο. Οι επιβάτες και οι υπηρέτες κοιμόντουσαν στο κατάστρωμα. Όλοι έφερναν μαζί τους τρόφιμα και σπάνια μαγείρευαν φαγητό πάνω στο πλοίο· όλοι, επιβάτες και πλήρωμα, συνήθως περιορίζονταν στην ξηρά τροφή. Για νερό και κρασί υπήρχαν οι αμφορείς που ήταν το απαραίτητο παρακολούθημα των πλοίων της εποχής. Με την προϋπόθεση ότι ο καιρός θα ήταν καλός, το θαλάσσιο ταξίδι δεν ήταν καθόλου δυσάρεστο, αφού ο ταξιδιώτης είχε φέρει στο πλοίο το φαγητό του, το πιστό του και τα υπόλοιπα υπάρχοντά του· δεν χρειάζονταν να κάνει τίποτε άλλο, το καράβι του εξασφάλιζε ανάπαυση και ύπνο. Όταν το σκάφος έφτανε σε λιμάνι, η πρώτη δουλειά του εμπόρου ήταν να τρέξει στο ναό του Ποσειδώνα, που συνήθως υπήρχε πάντοτε κάπου εκεί κοντά στην ακτή και να προσφέρει θυσία ευχαριστίας για την αίσια έκβαση του ταξιδιού.

Στην κλασική περίοδο το λιμάνι του Πειραιά αποτελούσε το κεντρικό σημείο όλης της ναυτιλιακής κινήσεως στην ανατολική Μεσόγειο. Στο εμπορικό λιμάνι, το *Εμπόριο* υπήρχαν πέντε *στοές*, αποθήκες δηλαδή με διαφορετική όμως έννοια από τη σημερινή καθώς, εκτός από την αποθήκευση των εμπορευμάτων, εκεί διεξάγονταν και οι διαπραγματεύσεις για την αγοραπωλησία των διαφόρων προϊόντων που

5. Στράβωνος, *Γεωγραφικά* III 3, 1.

6. Στράβωνος, *Γεωγραφικά* XVII 1, 26.

έφθαναν απ' όλα τα μέρη της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Εκεί υπήρχε το *Δείγμα*, η περίφημη *Μακρά Στοά*, που είχε ιδρυθεί για να διευκολύνει τους ξένους εμπόρους να επιδεικνύουν τα δείγματα των εμπορευμάτων τους σε σάρι και κρασί κυρίως. Έμποροι κρασιών από τη Χίο, τη Θάσο και άλλες οινοπαραγωγικές περιοχές έφερναν εκεί τα δείγματα τους. Παράλληλα οι έμποροι της Αθήνας έφερναν εκεί τα δείγματα των βιοτεχνικών τους προϊόντων. Στο χώρο αυτό των διαπραγματεύσεων των εμπορών παρευρίσκονταν επίσης και τραπεζίτες πρόθυμοι για δάνεια για την εξασφάλιση των πλοίων ή των εμπορευμάτων πράγμα που έκανε το λιμάνι τον 4ο αιώνα π.Χ. κεντρικό άξονα της ναυτιλιακής δραστηριότητας της Μεσογείου και που έκανε τον Περικλή να υπερηφανεύεται λέγοντας: «*Επειδή δε η πόλη μας είναι μεγάλη, εισάγονται σ' αυτήν όλα τα προϊόντα απ' όλα τα μέρη του κόσμου, και έτσι μπορούμε να απολαμβάνουμε τα αγαθά που παράγονται από άλλους, όπως και τα δικά μας*».⁷

Ο Αθήναιος στους *Δειπνοσοφιστές* του αναφέρει πως στο λιμάνι του Πειραιά μπορούσε να βρεί κανένας: «...*από την Κυρήνη βλαστάρια και βοδινά δέρματα, από τον Ελλήσποντο σκουμπριά και κάθε είδος παστό ψάρι, από τη Θεσσαλία μπούτια και πλευρά βοδινά, από τις Συρακούσες χοιρινά και τυρί, από την Αίγυπτο πανιά για τα πλοία και πάπυρους, από τη Συρία λιβάνι, από την Κρήτη θεόρατα κυπαρίσσια, από τη Λιβύη ελεφαντόδοντα, από τη Ρόδο σαφίδες και γλυκα σύκα...κ.λπ.*».

Εκατοντάδες μικροί και μεγάλοι έμποροι συνωστίζονταν στις στοές και ανάμεσά τους βρίσκονταν τα τραπεζάκια των σαράφηδων, καθώς οι ελληνικές πόλεις-κράτη επέμεναν να έχουν καθεμιά το δικό της νομισματικό σύστημα· ο αργυραμοιβός ήταν ακόμη πιο απαραίτητος για τον ταξιδιώτη απ' όσο είναι σή-

μερα. Τον έβρισκε κανένας σε κάθε εμπορική πόλη, καθισμένο πίσω από το τραπεζάκι του, κοντά στην αποβάθρα ή στην αγορά ή μπροστά από κάποιον πολυσύχναστο ναό. Η λέξη *τραπεζίτης* σημαίνει ακριβώς «αυτόν που κάθεται στο τραπέζι». Ζύγιζε όλα τα νομίσματα που του προσφέρονταν, για να βεβαιωθεί ότι έχουν το σωστό βάρος, και ψηλαφούσε, ή μύριζε, ή κουδούνιζε όποιο του φαινόταν ύποπτο ή τα έλεγχε τρίβοντάς τα πάνω σε λυδία λίθο· ένα κομμάτι από μαύρο ειδικό ίσαπη που προέρχονταν μόνο από μερικά ποτάμια της Λυδίας. Στη Δύση και την κυρίως Ελλάδα, τα νομίσματα ήταν τα περισσότερα αργυρά, ενώ πέρα στην Ανατολή οι συναλλαγές γίνονταν με χρυσό ή με ήλεκτρο, ένα φυσικό κράμμα χρυσού και αργύρου. Όταν η Αθήνα βρίσκονταν στη μεγάλη ακμή της, κατά το 5ο και 4ο αιώνα π.Χ., το νόμισμά της αποτελούσε το διεθνώς αποδεκτό μέσο συναλλαγής και καθένας που σχεδίαζε να ταξιδέψει το έβρισκε πολύ χρήσιμο να είναι εφοδιασμένος με κάμποσες γλαύκες, το χαρακτηριστικό αργυρό νόμισμα με την γουρλομάτα κουκουβάγια, το ιερό πουλί της Αθηνάς. Όσοι ταξίδευαν αντολικά έκαναν εξίσου καλά τη δουλειά τους με τους *στατήρες* της Κυζίκου, μιας ακμαίας πόλης στην Προποντίδα, ή τους χρυσούς περσικούς *δαρικούς*, τους οποίους είχε κόψει, όπως μαρτυρεί και το όνομά τους, ο Δαρείος ο Μέγας. Αυτά κυρίως τα τρία νομίσματα ήταν διεθνώς αποδεκτά και εξασφάλιζαν όχι μόνον μεγάλη άνεση στις συναλλαγές του ταξιδιώτη, αλλά και οικονομία καθώς οι αρχαίοι εκείνοι αργυραμοιβοί δεν χρέωναν για τις υπηρεσίες τους τα μηδαμινά ποσά που πληρώνονται σήμερα αλλά ένα τρομακτικό ποσό που έφτανε τα πέντε και έξι τα εκατό.

Όταν γύρω στο 270 π.Χ. έληξαν οι διαμάχες των Επιγόνων, ο Αλέξανδρος πέθανε το 323 π.Χ., η

7. Θουκυδίδου: *Ιστορία Β*, 38.

αυτοκρατορία του είχε μοιραστεί στα τρία. Οι Αντιγονίδες κράτησαν τον πατρογονικό θρόνο της Μακεδονίας, μαζί με τον γενικό έλεγχο στις πόλεις-κράτη της κυρίως Ελλάδος. Οι Σελευκίδες κυριάρχησαν σε μεγάλα τμήματα της Μικράς Ασίας, της Συρίας, της Παλαιστίνης και της Μεσοποταμίας και οι Πτολεμαίοι κατείχαν την πλούσια κοιλάδα του Νείλου. Όταν ο Αλέξανδρος προχωρούσε ανατολικά, άφηνε πίσω του ομάδες στρατιωτών του για να ιδρύσουν αποικίες, που καθε μία τους υπήρξε τελικά μία ένεση του ελληνικού τρόπου ζωής στο σώμα της αρχαίας Ανατολής.

Την εποχή των Επιγόνων η ροή των Ελλήνων συνεχίσθηκε με ταχύτατο ρυθμό. Οι Σελευκίδες και οι Πτολεμαίοι δημιούργησαν στρατό από Έλληνες αλλά και κάλεσαν κοντά τους Έλληνες τεχνικούς και υπαλλήλους για να επανδρώσουν τη διοίκηση και ουσιαστικά άνοιξαν τις πύλες της Ανατολής σε κάθε Έλληνα μετανάστη, έμπορο, τεχνίτη, αγρότη. Έτσι από το 300 π.Χ. και ύστερα, η Εγγύς Ανατολή ως πέρα στη Βαβυλώνα μεταμορφώθηκε, με αποτέλεσμα να εξελληνισθεί και να γίνει ένα αδιάσπαστο κομμάτι του ελληνικού κόσμου της Μεσογείου που ζούσε στα δυτικά της. Τα προβλήματα της γλώσσας που υπήρχαν ως τότε ανήκαν πια στο παρελθόν. Τα ελληνικά σε πήγαιναν πλέον παντού, και, για να γίνουν τα πράγματα πιο εύκολα, διαμορφώθηκε με το χρόνο μια ελληνική γλώσσα: η κοινή, η οποία αντικατέστησε το χάος των παραδοσιακών διαλέκτων ή μιλήθηκε παράλληλα με αυτές.

Καινούργια λιμάνια ξεφύτρωσαν για τις ανάγκες της αυξημένης ναυτιλιακής κίνησης. Έτσι άρχισε η μακρά σταδιοδρομία της Αντιόχειας, που ιδρύθηκε το 300 π.Χ. από τους Σελευκίδες. Η Αλεξάνδρεια, όπως δείχνει και το όνομά της, είχε ιδρυθεί λίγο νωρίτερα, (το 331 π.Χ.)· οι Πτολεμαίοι την έκαναν πρωτεύουσα του κράτους τους κι' ένα από τα μεγαλύτερα εμπορικά κέντρα του αρχαίου κόσμου. Και από τα δύο αυτά λιμάνια μπορούσε κανένας να επι-

βιβαστεί στα μεγάλα φορτηγά πλοία που ταξίδευαν στη Μεσόγειο ως τις Συρακούσες και τη Μασσαλία.

Ο κόσμος της Μεσογείου, ενωμένος όσο ποτέ άλλοτε με τη γλώσσα, το εμπόριο και τον κοινό τρόπο ζωής ανέπτυξε έναν διεθνή, κοσμοπολιτικό πολιτισμό. Ο οίστρος και η ορμή που έσπρωξαν τους Έλληνες ανατολικά σε αναζήτηση πλούτου και δόξας, έσπρωξαν ορισμένους ακόμη πιο μακριά, τους έκαναν εξερευνητές που επεξέτειναν τα όρια του γνωστού κόσμου. Γύρω στο 300 π.Χ. ο Πυθέας ξεκίνησε από τη Μασσαλία, πέρασε τα στενά του Γιβραλτάρ και έφτασε στη Βρετανία και την απώτατη Θούλη που την ταυτίζουν με την Ισλανδία ή τη βόρεια Νορβηγία. Δύο αιώνες αργότερα ο Εύδοξος από την Κύζικο της Προποντίδας έπλευσε ανατολικά, πέρασε την Ερυθρά Θάλασσα, μπήκε στον Ινδικό ωκεανό και έκανε δύο ταξίδια ως τις Ινδίες. Στη συνέχεια επεχείρησε να πλεύσει ως τις Ινδίες, ακολουθώντας τον δυτικό δρόμο και έφτασε ως τις ακτές του Μαρόκου στον Ατλαντικό ωκεανό, για να χαθεί κατά την επιστροφή του.

ΡΩΜΑΪΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Αυτό που είχε αρχίσει με τον Αλέξανδρο και τους διαδόχους του βρήκε την εύλογη κατάληξη του στη Ρώμη. Με την επικράτησή της και την πώση του προχριστιανικού Ελληνισμού, που μπορεί να οριοθετηθεί με την κατάληψη της ελληνικότητας Αλεξάνδρειας από τον Οκτάβιο και την παράδοση στις φλόγες της Κορίνθου από τον Καίσαρα, θα περίμενε κανείς να αφανισθεί η ναυτική δύναμη των Ελλήνων στα τετρακόσια χρόνια της ρωμαϊκής κυριαρχίας.

Συνέβη όμως ακριβώς το αντίθετο. Πρώτον, γιατί το ελληνικό ναυτιλιακό δίκτυο (αποικίες, εμπορεία) ποτέ δεν έπαψε να υπάρχει· δεύτερον, γιατί οι Ρωμαίοι ελάχιστη κλίση έδειχναν προς τη θάλασσα όπως παρατηρεί και ο Πολύβιος: «ουδ' επίνοιαν

ουδέποτε ποιησάμενοι της θαλάσσης»· πολύ αργά μάλιστα «πρώτον ανέβησαν εις θάλαπταν» και συγκεκριμένα όταν χρειάσθηκε να αντιμετωπίσουν την Καρχηδόνα και τρίτον, γιατί οι μεγάλες επισιτιστικές και άλλες ανάγκες της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας, ώθησαν τους κυρίαρχους Ρωμαίους να καταφύγουν στους ειδικευμένους στα θαλάσσια έργα Έλληνες. Έτσι μία ευτυχής σύνθεση από ποικίλους παράγοντες συνέβαλε στο να διατηρηθεί το κατά θάλασσα ελληνικό δυναμικό, ως το σημείο μάλιστα πολλοί Ρωμαίοι εφοπλιστές να υποστούν πραγματικό εξελληνισμό καταφεύγοντας σε ελληνικά εμπορικά κέντρα για να επωφεληθούν από την πείρα και τη γνώση των ελλήνων πλοιοκτητών και εμποροπλοιάρχων.

Τα μεγάλα σπαταριά που πηγαινοέρχονταν ανάμεσα στην Αίγυπτο και τον Εύξεινο Πόντο και το Πουτεόλι, το λιμάνι της Ρώμης, είχαν ελληνικά κατά το πλείστον πληρώματα. Οι *socii navalis*, δηλαδή οι σύμμαχοι ναυτικοί, ήταν μια στερεότυπη φράση για τα πληρώματα των πλοίων της εποχής. Η Ρόδος, η Πέργαμος, η Αλεξάνδρεια, οι ελληνικές αποικίες της Μεγάλης Ελλάδας τροφοδοτούσαν τα ρωμαϊκά πλοία με πληρώματα.

Η περίφημη *Pax Romana* είχε σπουδαίες επιπτώσεις στις θαλάσσιες επικοινωνίες. Μετά την ναυμαχία στο Άκτιο (31 π.Χ.), ο Αύγουστος επέβαλε στη Μεσόγειο όχι μονάχα ναυτική ειρήνη, αλλά και μία τάξη στα ναυτικά πράγματα. Μέσα σε αφάνταστα μικρό χρονικό διάστημα κατάφερε να εξαλείψει το πρόβλημα της πειρατείας που αποτελούσε θεσμό στη Μεσόγειο από τα αρχαία χρόνια. Ο ρωμαϊκός στόλος αφού τσάκισε κυριολεκτικά τους πειρατές χωρίστηκε σε τρεις μοίρες που στάθμευαν στην Αλεξάνδρεια, τη Σελεύκεια, το λιμάνι της Αντιόχειας και την Κάρπαθο. Για πρώτη φορά η Μεσόγειος παρουσίαζε τόση ασφάλεια στο θαλάσσιο εμπόριο. Τα σιτηρά κυρίως, αλλά και τα άλλα προϊόντα από την Αίγυπτο και τη Συρία που σ' αυτά εξαρτούσε η Ρώμη την

τροφή της, μεταφέρονταν με κάθε ασφάλεια στον προορισμό τους.

Ο Αριστείδης ο ρήτωρ (129-189 μ.Χ.), στον λόγο του προς τον Μάρκο Αυρήλιο παρατηρούσε το 178 μ.Χ.: «...τις αμείνων και λυσιτελέστερα γένοιτο αναταύτης κατάστασις; Νυν πάσα μεν άδεια πάσιν όπη βούλεται τις, πάντες δε οι πανταχού λιμένες ενεργοί, νυν τα μεν όρη την αυτήν έχει τοις οδεύουσιν ήνπερ πόλεις τοις οίμέσιν αυτάς ασφάλειαν». δηλαδή «... τι θα μπορούσε να είναι καλύτερο ή επωφελέστερο από την παρούσα κατάσταση; Τώρα οποιοσδήποτε μπορεί να πάει όπου θέλει με απόλυτη εμπιστοσύνη, όλα τα λιμάνια είναι πολυάσχολα, ακόμη και τα όρη είναι ασφαλή για όσους οδοιπορούν, όσο είναι και οι πόλεις για εκείνους που κατοικούν σ' αυτές». Κάποιος Φλάβιος Ζεύξης έβαλε να χαράξουν επιγραφή στον τάφο του, στην Ιεράπολη της Μικράς Ασίας, που έλεγε ότι ως έμπορος είχε *ανακάμψει* τον Μαλέα εβδομήντα δύο φορές!! ταξιδεύοντας προς την Ιταλία. Αριθμός άπίστευτος εκτός αν δεχθούμε ότι το ταξίδι από και προς τη Ρώμη υπολογίζονταν για δύο ταξίδια.

Η Μεσόγειος που ήταν ήδη χίλια χρόνια, ο μεγάλος δρόμος όπου διασταυρώνονταν όλοι οι πολιτισμοί και όλες οι ιδέες, με την επικράτηση της Ρώμης και την πάταξη της πειρατείας μετατράπηκε σε μία απαρámλλη συγκοινωνιακή οδό. Ένας πολυάριθμος ακτοπλοϊκός στόλος καθιστούσε πολύ εύκολα τα ταξίδια στα παράλια της μεγάλης αυτής λίμνης. Η σχετική ασφάλεια που εξασφάλιζαν οι δρόμοι της Αυτοκρατορίας, οι εγγυήσεις που έβρισκαν οι πολίτες από τις δημόσιες αρχές, η διασπορά των διαφορών λαών (Ελλήνων, Εβραίων κ.λπ.), η χρήση της ελληνικής γλώσσας στο ανατολικό της τμήμα, η ενότητα του πολιτισμού που είχαν δημιουργήσει πρώτα οι Έλληνες και μετέπειτα οι Ρωμαίοι, έκαναν τη θάλασσα αυτή ένα ενιαίο σύνολο. Το *civis romanus sum* (είμαι ρωμαίος πολίτης) αποτελούσε το διπλωματικό διαβατήριο της εποχής. Χαρακτηριστική είναι

η δίλωση του Αποστόλου Παύλου από την Κόρινθο το 56 μ.Χ. προς τους φίλους του στη Ρώμη, που τους ανακοινώνει τα σχέδιά του να πάει στην Ισπανία και τους λέγει: «...ως εάν πορεύομαι εις την Σπάνιαν ελεύσομαι και εις υμάς». Και όταν συλλαμβάνεται στην Καισάρεια της Παλαιστίνης, ως ρωμαίος πολίτης ζητεί να δικαστεί στη Ρώμη και δηλώνει: «... Καίσαρος εστώς εμί... Καίσαρα επικαλούμαι» και η απάντηση, με δεδομένη την κατάσταση που επικρατεί στη Μεσόγειο έρχεται αβίαστη: «...Καίσαρα επικέκλησε, επί Καίσαρα πορεύση». Απάντηση που δείχνει πόσο εύκολο ήταν το εγχείρημα αυτό δηλαδή η μετάβαση στη Ρώμη και την Ισπανία.

* * *

Και λίγα λόγια για τα πλοία της εποχής. Κατά κανόνα κατατάσσονταν σε δύο τύπους. Τα *μακρά πλοία* που ήταν τα πολεμικά και βασίζονταν για την πρόωσή τους κυρίως στα κουπιά και διέθεταν μόνον βοηθητική ιστιοφορία και τα *στρογγύλα πλοία* ή *ολκάδες* (λατ. *Navis oneraria*) που ήταν τα φορτηγά· αυτά ήταν ιστιοφόρα και χρησιμοποιούσαν τα κουπιά που είχαν στη διάθεσή τους μόνον όταν έμπαιναν ή έβγαιναν από τα λιμάνια. Στην ανοικτή θάλασσα ταξίδευαν με τα πανιά. Υπήρχαν επίσης αρκετοί τύποι εξειδικευμένων πλοίων όπως: οι *φάσιλοι* που μετέφεραν κυρίως επιβάτες, οι *άκατοι* (λατ. *actuariae*) για φορτία, οι *κέλητες* (λατ. *celoces*) για γρήγορες μεταφορές. Υπήρχαν ακόμη και άλλοι τύποι πλοίων, περισσότερο εξειδικευμένοι, ανάλογα με τα φορτία για τα οποία ήταν προορισμένοι να μεταφέρουν όπως ολκάδες σιταγωγοί ή πλοία σιτηγά, ολκάδες οйнаγωγοί για μεταφορά κρασιού, λιθνοί για μεταφορά πέτρας κ.λπ.

Τα αρχαία πλοία δεν είχαν πανιά σε σειρές, τη μία πάνω στην άλλη. Η κίνησή τους εξασφαλιζονταν από ένα μεγάλο παραλληλόγραμμο σε σχήμα πανί που κρέμονταν από μία κεραία και συχνά το μήκος του έφθανε εκείνο του πλοίου, στερεώνονταν δε στο

κυρίως ιστό στη μέση του πλοίου. Στα χρόνια της Ρώμης, στα μεγάλα πλοία προστέθηκε στην κορυφή του ιστού και ένα άλλο τρίγωνο πανί, συχνά χωρισμένο στα δύο, ώστε να πιάνει τον αέρα όταν φυσούσε ελαφρό αεράκι ή επικρατούσε σχετική άπνοια. Ένα μικρό τεράγωνο πανί κρέμονταν συνήθως στο μπαστούνι της πλήρωσης ο *αρτέμων* (φλόκος) για να βοηθάει στο κυβέρνημα ή για να κρατάει την πλήρη σε περίπτωση κακοκαιρίας όταν μαζεύονταν τα άλλα πανιά.

Για τα μεγέθη των πλοίων υπάρχουν πολλές αμφιβολίες, καθώς κάθε περιοχή είχε τα δικά της μέτρα. Παράδειγμα: το μέτρο για το σιπάρι στην Αίγυπτο ήταν η *αρτάβη*, στην Αθήνα ο *μέδιμνος* και στη Ρώμη το *μόδιο*. Γενικά όμως μπορούμε να πούμε πως για τις μακρές μεταφορές τα πλοία ήταν 70-80 τόνων φορτίου. Για την περίοδο όμως των πρώτων χριστιανικών χρόνων τα μεγέθη έφταναν τους 350-500 τόνους και το μήκος τους τα 35-40 μέτρα. Ο οβελίσκος που βρίσκεται σήμερα στην πλατεία του Αγίου Πέτρου στη Ρώμη και μεταφέρθηκε εκεί από την Αίγυπτο την εποχή του Καλιγούλα με πλοίο που ναυπηγήθηκε ειδικά για τον σκοπό αυτό, έχει βάρος 322 τόνους και η βάση του 174 τόνους. Επί πλέον το πλοίο μετέφερε και 120 μόδια φακές για έρμα, καθώς ο οβελίσκος είχε στερεωθεί στο κατάστρωμα.

Δεν υπήρχαν αποκλειστικά επιβατηγά πλοία που να εκτελούν τακτικά δρομολόγια ανάμεσα στα διάφορα λιμάνια. Όσοι ήθελαν να ταξιδέψουν έπρεπε να κατεβούν στο λιμάνι και να περιμένουν να βρεθεί πλοίο που θα κατευθύνονταν προς το λιμάνι που ήθελαν να πάνε ή σε κάποιο ενδιάμεσο λιμάνι, όπου εκεί θα εύρισκαν πλοίο για τον τελικό τους προορισμό τους. Χαρακτηριστικό είναι ένα ταξίδι που έκανε ο Βεσπασιανός, ο οποίος αναγορεύθηκε αυτοκράτωρ ενώ βρισκόταν στην Καισάρεια της Παλαιστίνης και προκειμένου να σπεύσει στη Ρώμη για να καταβάλει τον αντίπαλό του Βιτέλλιο, επιβιβάσθηκε σε

ένα φορτηγό πλοίο που έπλεε από την Αλεξάνδρεια στη Ρόδο και από εκεί με άλλο πλοίο έπλευσε στην Ελλάδα, στην Κέρκυρα και τέλος στο σημερινό Μπρίντζι.

Τα πλοία της εποχής εκείνης μπορούσαν να μεταφέρουν μέχρι και 600 επιβάτες. Για το πλοίο που μετέφερε τον Απόστολο Παύλο στη Ρώμη ο Ευαγγελιστής Λουκάς, που τον συνόδευε, γράφει: «Ήμασταν μέσα στο πλοίο όλοι μαζί διακόσιες εβδομήντα ψυχές» και ο Συνέσιος, που έγινε επίσκοπος Πτολεμαΐδος και ταξίδεψε με ένα μικρό ακτοπλοϊκό σκάφος το 404 μ.Χ. σε μια επιστολή του λέει πως: «Ήμασταν περισσότεροι από πενήντα επιβάτες πάνω στο πλοίο, και το ένα τρίτο ήταν γυναίκες, οι πιο πολλές νέες και όμορφες», και συνεχίζει: «Αλλά μη ζηλέψεις, υπήρχε ανάμεσά μας παραπέτασμα, πολύ πυκνό μάλιστα, κομμάτι από παλιό σχισμένο πανιά, αληθινό τείχος της Σεμίραμης για ευπρεπείς συγκρατημένους ανθρώπους». Ακόμα και ο ίδιος ο Πρίαπος θα ήταν ευπρεπής και συγκρατημένος αν ταξίδευε με το καράβι του Αμάραντου. Δεν μας άφηνε στιγμή να πουχάσουμε από το φόβο του έσχατου κινδύνου».

Ένα μειονέκτημα στις θαλάσσιες μεταφορές ήταν ότι τα θαλάσσια ταξίδια δεν ήταν εφικτά όλο τον χρόνο. Οι ταξιδιωτικές περίοδοι κανονικά περιορίζονταν στους καλοκαιρινούς μήνες όταν οι καιρικές συνθήκες ήταν σταθερές και οι άνεμοι που επικρατούσαν, ιδιαίτερα στην ανατολική Μεσόγειο, βόρειοι. Τους χειμερινούς μήνες τα θαλάσσια ταξίδια περιορίζονταν στο ελάχιστο. Ο Βεγέτιος, συγγραφέας ενός στρατιωτικού εγχειριδίου του 4ου μ.Χ. αιώνα, δίνει ακριβώς τις χρονικές περιόδους στις οποίες τα θαλάσσια ταξίδια ήταν εφικτά: «Από την έκτη ημέρα πριν από τις καλένδες του Ιουνίου (27 Μαΐου) μέχρι την ανατολή του Αρκτούρου, που γίνεται την δέκατη

όγδοη μέρα πριν από τις καλένδες του Οκτωβρίου (24 Σεπτεμβρίου) πιστεύεται ότι η ναυτιλία είναι ασφαλής. Από τότε και πέρα ως τη τρίτη πριν από τας ειδούς του Νοεμβρίου (11 Νοεμβρίου) η ναυτιλία είναι αβέβαιη. Από την τρίτη πριν από τις ειδούς του Νοεμβρίου μέχρι και την έκτη πριν από τας ειδούς του Μαρτίου (10 Μαρτίου) οι θάλασσες είναι κλειστές».

Αξίζει να παρατηρήσουμε, πριν κλείσουμε, ότι και η ναυπηγική δραστηριότητα στη ρωμαϊκή περίοδο βρισκόταν σε μεγάλο μέρος στα ελληνικά χέρια. Και όταν ακόμα με το πέρασμα των χρόνων η ανάμιξη των Ρωμαίων στις θαλάσσιες μεταφορές πήρε κάποιο σοβαρότερο χαρακτήρα, οι ναυπηγικές εντολές δίνονταν κατά προτίμηση στα ελληνικά ναυπηγεία που είχαν εγκατασταθεί κυρίως κατά μήκος της νότιας Ιταλίας και της Σικελίας, χάρη στην άριστη φήμη που απολάμβαναν.

Τα όσα συνέβησαν κατά το δεύτερο ήμισυ της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας προανήγγειλαν και το επερχόμενο τέλος της. Εμφύλιες συρράξεις, ταραχές, κοινωνικές ανακατατάξεις και τέλος επιδρομές βαρβάρων οδήγησαν την αυτοκρατορία στη διάλυσή της. Ο ελληνισμός επανήλθε στο προσκήνιο με τη νέα του μορφή, τη βυζαντινή, που χάρη στη ναυτική παράδοσή του συνέχισε τα θαλάσσια έργα σε όλες τις γνωστές ως τότε θάλασσες. Μία παράδοση που δεν διακόπηκε στους αιώνες που ακολούθησαν και συνεχίζεται με επιτυχία ως τις μέρες μας.

Πριν κλείσω θα ήθελα να ευχαριστήσω την Οργανωτική Επιτροπή που μου εμπιστεύθηκε αυτό το βήμα και όλους εσάς που με τιμήσατε απόψε με την παρουσία σας.

Αγριά, Φεβρουάριος 2003