

ΝΑΥΤΙΚΗ ΤΕΧΝΗ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΑ ΕΛΛΑΔΑ



ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ:

ΚΟΣΙΝΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ

ΖΗΚΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ

ΖΑΠΑΝΤΙΩΝΤΗΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ

ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ ΓΙΩΡΓΙΟΣ

ΣΤΕΡΓΙΟΠΟΥΛΟΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΑΝΔΡΕΑΣ ΥΦΑΝΤΗΣ

Εργασία Τάξης Α' Λυκείου

8^ο ΓΕΛ ΠΑΤΡΩΝ

ΣΧΟΛ.ΕΤΟΣ 2012-13(1^οΤετράμηνο)

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	2
ΑΠΑΡΧΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ-ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΑ ΕΛΛΑΔΑ	3
ΜΕΤΑΜΥΚΗΝΑΪΚΟΙ ΧΡΟΝΟΙ.....	9
ΝΑΥΜΑΧΙΑ ΤΗΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ.....	10
ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ.....	12
ΤΑ ΕΙΔΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	14
ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΗΣ ΚΕΡΥΝΕΙΑΣ.....	20
ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΩΝ ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΩΝ.....	22
ΑΠΟ ΤΑ ΑΡΧΑΙΑ ΣΤΑ ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΠΛΟΙΑ.....	25
ΕΠΙΛΟΓΟΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	27
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	28

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ναυτιλία είναι η δραστηριότητα των ανθρώπινων δραστηριοτήτων που είναι απαραίτητες για να πραγματοποιηθούν θαλάσσιες μεταφορές πραγμάτων και προσώπων.

Από το 8.000 π.Χ. έως το τέλος της ελληνοιστικής περιόδου οι Έλληνες ανέπτυξαν τόσο πολύ τη ναυτική τέχνη ώστε για αιώνες ήταν οι κυρίαρχοι της Μεσογείου. Η δύναμή τους αυτή στηρίχτηκε πάνω στη γνώση της αστρονομίας που συνέβαλλε, συν το χρόνο, στην ανάπτυξη της γεωγραφίας, της χαρτογραφίας, της πελαγοδρομίας (πλεύση σε ανοικτό πέλαγος), της ναυπηγικής. Στηρίχτηκε ακόμη σε πλήθος ναυτικών οργάνων, χαρτών, ανεμολογίων και άλλων βοηθημάτων ναυτιλίας όπως οι περίπλοι. Για πρώτη φορά επιχειρείται μια συνολική παρουσίαση αυτών των επιτευγμάτων που συνέβαλλαν στην εδραίωση της ναυτικής παράδοσης των Ελλήνων και που πολλά από αυτά ήταν άγνωστα ή σχεδόν άγνωστα: πυξίδα ανεμοσκόπιο, αστρολάβοι, ανεμολόγια, ηλιακά ρολόγια, δρομόμετρα, ουράνιες σφαίρες, περίπλοι και σταδιασμοί είναι μερικά από τα επιτεύγματα αυτά, των οποίων οι παρουσίαση βασίζεται σε πληθώρα επιστημονικών εργασιών.

Στη σύγχρονη εποχή, η ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί να ακμάζει και πρωταγωνιστεί παρά τις πολλές αντιξοότητες και τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει η χώρα. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο ελληνικός στόλος ανταγωνίζεται αντίστοιχους στόλους άλλων χωρών με τεράστιες οικονομίες. Γίνεται, έτσι, αντιληπτό ότι στο χώρο της ναυτικής τέχνης στην Ελλάδα υπάρχει μια συνέχεια και δεν έχει εξασθενήσει η πολύ ανεπτυγμένη αυτή τέχνη.

Τέλος, η ερευνητική μας εργασία έχει ως στόχο την ανάδειξη νέων πτυχών, την περιήγηση μας στο ναυτικό κόσμο και τη συνειδητοποίηση της μεγαλουργίας του λαού μας στα πλαίσια της ναυτικής ιστορίας της Ελλάδας.

ΑΠΑΡΧΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ-ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΑ ΕΛΛΑΔΑ

Η ΕΛΛΑΔΑ ΕΙΝΑΙ Η ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ - ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ

Το πλοίο και η ναυπηγική τέχνη έχουν αφετηρία τους την Ελλάδα, όπως μαρτυρούν τα αρχαιολογικά ευρήματα, οι μύθοι, οι αρχαίοι συγγραφείς (Όμηρος, Ξενοφώντας κ.α.) και οι ναυτικές ορολογίες., π.χ. ναύς, ναυτικό, ναυπηγείο κλπ > nave, nautical etc

Η αιτία για αυτό είναι το ότι στην Ελληνική Θάλασσα (το Αιγαίο Πέλαγος) υπάρχουν πάρα πολλά νησιά που πολλά από αυτά φαίνονται και για γυμνού οφθαλμού από την ξηρά οπότε αυτό προκαλούσε στο να κατασκευάσει κάποιος πλεύσιμο και να πάει εκεί.

Τα αρχαιολογικά ευρήματα δείχνουν ότι στην Ελληνική θάλασσα κυκλοφορούσαν μορφές πλοίων ήδη από πολύ παλιά, 14 – 17 αι. π.Χ. και η η Ιλιάδα και η Οδύσσεια του Ομήρου είναι οι παλαιότερες γραπτές αναφορές, σχετικά με μεθόδους κατασκευής πλοίων, καθώς και οι αρχαιότερες γραπτές μαρτυρίες γύρω από τη ναυτική ζωή και τη ναυπηγική τέχνη, πρβ:

“Κι αφού σκάρωσε κατάστρωμα κι αρμολόγησε στραβόξυλα πυκνά, το μαστόρευε.. και μέσα στήριξε κατάρτι με ταιριασμένη αντένα κι έκαμε και το τιμόνι του να κυβερνάει το σκάφος. . . κι η Καλυψώ λινά τού κουβαλούσε για τα πανιά. Κι αυτός με τέχνη τα έφτιαξε κι αυτά, κι έδεσε μέσα ξάρτια και καραβόσκοινα”. (Οδύσσεια, ε 253-260)

«ότι ο δήμος έστιν ο ελαύνων τα ναύς και ο την δύναμιν περιτιθείς τη πόλει, και οι κυβερνήται και οι κελευσταί και οι ναυπηγοί- ούτοι εισιν οι την δύναμιν περιτιθέντες τη πόλει πολύ μάλλον ή οι οπλίται και οι γενναίοι και οι χρηστοί (Ξενοφών, Αθηναίων Πολιτεία Ι 1-2)

ΑΠΟ ΤΙΣ ΛΑΡΝΑΚΕΣ ΣΤΙΣ ΝΗΣΕΣ

Σύμφωνα με τον Απολλόδωρο αρχικά οι άνθρωποι χρησιμοποιούσαν ως πλεύσιμα τις λάρνακες και μια τέτοια χρησιμοποίησε ο Δευκαλίωνας, ο πατέρας του Έλληνα, για να διασωθεί με τη γυναίκα



Πήλινα ομοιώματα πλοίων, ως αυτά του πολεμικού ναυτικού του Μίνωα, από το Μόχλο και το Παλαίκαстро Κρήτης. 2800 - 2400 π.χ. (Ηράκλειο, Αρχαιολογικό Μουσείο.)



Λάρνακες - πλοία, ως η λάρνακα του Δευκαλίωνα, από την Αγία Τριάδα Κρήτης. (Ηράκλειο, Αρχαιολογικό Μουσείο)

του Πύρρα από τον κατακλυσμό που έγινε επί των ημερών τους.

Ο Απολλόδωρος αναφέρει επίσης ότι ο πρώτος που κατασκεύασε μεγάλο πλοίο (πεντηκόντορο = πλοίο με 50 κουπιά) ήταν ο Δαναός και μ' αυτό ήρθε από την Αίγυπτο με τα παιδιά του, αρχικά στη Ρόδο και από εκεί στο Άργος (= η πόλη, αλλά και η Πελοπόννησος πριν ονομαστεί έτσι) όπου συγχωνεύτηκε με τους εκεί Αχαιούς κατοίκους του Άργους (εξ ου μετά: «Αργείοι = Αχαιοί ή Δαναοί» = οι κάτοικοι του Άργους και κατ' επέκταση όλοι οι εκστρατεύσαντες στην Τροία),

ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΟΝΤΟΡΟΥΣ ΣΤΑ ΙΣΤΙΑ

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.

Σύμφωνα με τον Απολλόδωρο (Α 7, 2) 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 πήρε και το όνομά της: Μετά επινοήθηκαν τα πλοία με πανιά (ιστία), που, σύμφωνα με τον Πausανία (βοιωτικά 11), ο Δαίδαλος ήταν εκείνος που τα επινόησε, προκειμένου να αποφύγει το πολεμικό ναυτικό του Μίνωα που μέχρι

τότε ήταν χωρίς πανιά, πρβ: *Ο Δαίδαλος, λέγεται, για να φύγει από την Κρήτη κατασκεύασε δυο μικρά πλοία για τον ίδιο και το γιο του τον Ίκαρο, και πρόσθεσε σ' αυτά πανιά (ιστία) που δεν είχαν ακόμη επινοηθεί, ώστε εξαιτίας του ευνοϊκού ανέμου να ξεπεράσουν το ναυτικό του Μίνωα που έπλεε με κουπιά. Ο ίδιος ο Δαίδαλος σώθηκε τότε. Το πλοίο όμως του Ικάρου, που ήταν λιγότερος εμπειρος στη διακυβέρνησή του, ανατράπηκε. αυτός πνίγηκε και το κύμα τον έβγαλε στο νησί πέρα από τη Σάμο, που τότε ήταν ανώνυμο. Ο Ηρακλής, όταν βρήκε το νεκρό, τον ανεγνώρισε και τον έθαψε εκεί όπου και τώρα σώζεται μικρός σωρός χώματα σε ακρωτήριο που προβάλλει από Αιγαίο. Από τον Ίκαρο πήρε το όνομα και το νησί και η γύρω απ' αυτό θάλασσα..(Πausanias «Ελλάδος Περιήγησις, Βοιωτικά», 11)*

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΤΕΧΝΗ

Σήμερα τα πλοία άλλα είναι από ξύλο, άλλα από πλαστικό και άλλα από σίδερο ή ανάμεικτα.

Τα πρώτα πλοία στην Ελλάδα, εμπορικά και πολεμικά, ήταν από ξύλο και η κινητήριος δύναμή τους ήταν η κωπηλασία. Μετά, επί Μίνωα,



Κατασκευή του πλοίου Αργώ (Ρωμαϊκό ανάγλυφο, 50 μ.Χ.)

επινοήθηκαν τα ιστία από το Δαίδαλο. Όπως δείχνουν τα αρχαιολογικά ευρήματα, αλλά και όπως λέει ο Απολλόδωρος, αρχικά οι άνθρωποι χρησιμοποίησαν για πλεούμενα τις λάρνακες (= κορμοί δέντρων από δρυ που είχαν σκαλιστεί ως σκάφες – γούρνες) και κατόπιν κιβωτούς (= πλεούμενα με σανίδες). Η χρήση σανίδων, που καρφώνονταν ή δενόταν πάνω σ' ένα σκελετό, γενικεύτηκε μετά και στο κατάστρωμα δημιουργήθηκε ένας στεγασμένος

χώρος για τη μεταφορά προϊόντων, ενώ ενισχύθηκαν παράλληλα και τα πλαϊνά τοιχώματα των πλοίων. Σύμφωνα επίσης με τον Απολλόδωρο (Α 7, 2) και όπως είδαμε πιο πριν, 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 πήρε και το όνομά της. Για τη ναυπήγησή αρχικά των Ελληνικών εμπορικών πλοίων χρησιμοποιείται ανθεκτική ξυλεία, συνήθως από δρυ ή πεύκο, που υπάρχει άφθονη στην Ελλάδα. Για το πολεμικό πλοίο χρησιμοποιείται ελαφρότερη ξυλεία, ώστε να είναι από τη μια πιο ευκίνητο (το ελαφρύ φορτίο πάει πιο γρήγορα) και από την άλλη πιο εύκολο στην ανέλκυση - μεταφορά του στην ξηρά για προφύλαξή του από πυρπόληση των εχθρών. Οι ειδικοί λένε, επίσης, ότι τα πλοία με βασική ύλη το ξύλο κατασκευαζόταν με μεθόδους αρκετά διαφορετικές απ' τις σημερινές. Αρχικά φτιαχνόταν το εξωτερικό κέλυφος και στη συνέχεια τοποθετούνταν εσωτερικά οι ενισχύσεις.

Σε κάποια απ' αυτά έχουν βρεθεί μέχρι και ενώσεις που γινόταν με ένα είδος ραφής. Τα συνηθέστερα μεγέθη ήταν μέχρι 6 μέτρα πλάτος και μέχρι 40 μήκος. Για να αποφύγουν τη διάβρωση του ξύλου απ' τους μικροοργανισμούς του νερού, αν το πλοίο δε χρησιμοποιούταν για κάποιο χρονικό διάστημα (όπως τα πολεμικά πλοία) ανελκυόταν στην ξηρά. Οι εγκαταστάσεις στέγασης και συντήρησης των ανελκυόμενων πλοίων ονομαζόταν νεώσοικοι και υπολείμματα τους βρίσκουμε σε πολλά αρχαία λιμάνια. Στο λιμάνι του Πειραιά λέγεται ότι υπήρχαν 372 νεώσοικοι.

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΤΕΧΝΗ ΣΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΛΑΟΥΣ

Πολλοί άλλοι λαοί λόγω έλλειψης νησιών στις χώρες τους (τα νησιά προκαλούν την ανάγκη ανάπτυξης της ναυσιπλοΐας – ναυπηγικής) είχε ως συνέπεια την καθυστέρηση εμφάνισης της ναυσιπλοΐας, άρα και της ναυπηγικής τέχνης.

Σε άλλες χώρες λόγω έλλειψης κατάλληλης ξυλείας για την κατασκευή πλοίων, όπως η Αίγυπτος, είχε ως συνέπεια την εμφάνιση πλοίων φτιαγμένα από καλάμια παπύρου, που αφθονούσε στον ποταμό Νείλο. Υπάρχουν βέβαια παραστάσεις πλοίων στους αιγυπτιακούς τάφους από την 3η χιλιετία π.Χ., όμως τα πλοία αυτά, όπως δείχνουν τα σκαριά τους, ήταν μόνο για μικρά ταξίδια ή για τοπική απλή αλιεία.

Είναι γνωστές κι άλλες ναυπηγικές τεχνικές, όπως το καγιάκ των Εσκιμώων (δέρμα φώκιας ραμμένο γύρω από κλαδιά ή οστά φάλαινας), πράγμα που οφειλόταν αφενός στην έλλειψη ξύλου στις αρκτικές περιοχές και αφετέρου στη μη ύπαρξη οργανωμένων πόλεων και ναυπηγικής τέχνης.

Επίσης, οι Ινδιάνοι της Αμερικής κατασκεύαζαν πιρόγες με φλούδες από κορμούς δέντρων που έπαιρναν μορφή γύρω από κλαδιά και συγκολλούνταν με ρητίνη και τη βοήθεια φωτιάς.

Η Γένεση μιλά και για κιβωτό που χρησιμοποιήθηκε στον κατακλυσμό του Νώε, γεγονός που πρέπει να είναι κάτι αντίστοιχο με τον κατακλυσμό του Δευκαλίωνα που περιγράφουν οι Αριστοτέλης, Απολλόδωρος, Πάριο χρονικό κ.α.



ΜΙΝΩΑΣ ΚΑΙ ΜΙΝΩΙΚΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

Ανατρέχοντας στους αρχαίους συγγραφείς: Όμηρο (Ιλιάδα και Οδύσεια), Πλάτωνα (Νόμοι, Μίνως), Πλούταρχο (Σόλων και Λυκούργος), Θουκυδίδη, Διόδωρο, Στράβωνα, Ισοκράτη κ.α., βλέπουμε να αναφέρουν ότι ο Μίνωας με τον αδελφό του Ραδάμανθυ είναι αφενός οι οργανωτές της περίφημης πολιτείας των Κρητών, την οποία αντέγραψαν όλοι οι Έλληνες και έτσι εκπολιτίστηκαν και αφετέρου οι θεμελιωτές της θαλασσοκρατορίας των Κρητών, της οποίας το Πολεμικό Ναυτικό είναι η αιτία που υπάρχει Ελλάδα. Όταν άρχισε να αναπτύσσεται η ναυτιλία και οι άνθρωποι να επικοινωνούν και με τα πλοία, οι Κάρες και οι Φοίνικες κατέλαβαν τις Κυκλάδες που μέχρι τότε ήταν ακατοίκητες και το έριξαν στην πειρατεία και στις ληστείες, με συνέπεια ο Μίνωας να συγκροτήσει πολεμικό ναυτικό (άρα ο Μίνωας είναι ο ιδρυτής τους Ελληνικού πολεμικού ναυτικού) και να τους διώξει από τις Κυκλάδες και να τις οικήσει με Κρήτες. Αποτέλεσμα του Πολεμικού ναυτικού του Μίνωα ήταν από τη μια ο ίδιος να γίνει θαλασσοκράτορας και από την άλλη να ελευθερωθούν οι θαλάσσιοι διάδρομοι και έτσι οι Έλληνες να μπορέσουν να ασχοληθούν και με τη ναυτιλία, να πλουτίσουν, να επικρατήσουν, να σταματήσουν το μεταναστευτικό βίο που τους εξανάγκαζαν οι κακοποιοί και να κτίσουν πόλεις κ.τ.λ.

«Ο Μίνως, εξ όσων κατά παράδοσιν γνωρίζομεν, πρώτος απέκτησε πολεμικόν ναυτικόν, και εκυριάρχησεν επί του μεγαλυτέρου μέρους της θαλάσσης, η οποία ονομάζεται σήμερον Ελληνική[...]Αλλ' αφότου συνεκροτήθη το πολεμικόν ναυτικόν του Μίνωος, αι δια θαλάσσης συγκοινωνίαι έγιναν ασφαλέστεροι, αφ' ενός μεν διότι οι κακοποιοί των νήσων αυτών εξεδιώχθησαν υπ' αυτού, κατά την εποχήν ακριβώς που προέβη εις εποικισμόν των περισσοτέρων, εξ αλλού δε διότι οι κάτοικοι των παραλίων ήρχισαν ήδη ν' αποκτούν μεγαλυτέρας περιουσίας και να έχουν μονιμωτέραν κατοικίαν, και μερικοί μάλιστα, όπως ήτο φυσικόν δι' ανθρώπους, των οποίων ηύξανε καθημερινώς ο πλούτος, και με τείχη περιέβαλλαν τας πόλεις των.» (Θουκυδίδη Α, 4 – 8)

ΜΕΤΑΜΥΚΗΝΑΙΚΟΙ ΧΡΟΝΟΙ

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΟΡΙΝΘΟΥ & ΤΑ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΜΕΤΑ ΤΑ ΤΡΩΙΚΑ

Μετά τα τρωικά, σύμφωνα με το Θουκυδίδη (Α 3 -10), το πρώτο από τα πιο αξιόλογα ελληνικά ναυτικά που συγκροτήθηκαν ήταν αυτό των Κορίνθιων και η Κόρινθος ήταν το πιο αξιόλογο εμπορικό και ναυτικό κέντρο μετά τον πόλεμο αυτό. Οι Κορίνθιοι, λέει πάντα ο Θουκυδίδης, πρώτοι απεδέχθησαν σχεδόν εξ ολοκλήρου το σημερινό τρόπο της κατασκευής των πλοίων και της διοικήσεως του ναυτικού και οι πρώτες ελληνικές τριήρεις ναυπηγήθηκαν στην Κόρινθο από τον Κορίνθιο ναυπηγό Αμεινοκλή, ο οποίος έκανε και τις πρώτες τριήρεις των Σαμίων, τι καλούμενες «Σάμαινες» (= μεταγωγικά και ταυτόχρονα πολεμικά πλοία) επί εποχής του Τύραννου Πολυκράτη.

Τα άλλα αξιόλογα ναυτικά ήταν αυτό των Ιώνων (επί εποχής που ήταν βασιλιάς της Περσίας ο Κύρος), μετά των Σαμίων (επί τυράννου Πολυκράτη και επί εποχής που ήταν βασιλιάς της Περσίας ο Καμβύσης) και τέλος αυτό των Φωκαέων (που εποίκισαν τη Μασσαλία και νίκησαν τους Καρχηδόνιους). Τα ναυτικά αυτά μολονότι λέει συγκροτήθηκαν μετά από πολλές γενεές των Τρωικών αποτελούνταν από πεντηκοντόρους και μακρά πλοία, όπως και αυτά της εποχής του Τρωικού πολέμου. Διέθεταν και λίγες τριήρεις. Τα τελευταία αξιόλογα ναυτικά που συγκροτήθηκαν προ των Περσικών πολέμων και του θανάτου του Δαρείου, ο οποίος διαδέχθηκε τον Καμβύση (προ της εκστρατείας του Ξέρξη κατά της Ελλάδας), ήσαν, λέει πάντα ο Θουκυδίδης, της Κέρκυρας και των Τυράννων της Σικελίας. Η Αίγινα, η Αθήνα και κάθε άλλη ναυτική δύναμη είχαν τότε ασήμαντους στόλους και τούτους κατά το πλείστον αποτελούμενους από πεντηκοντόρους.

Η ΝΑΥΜΑΧΙΑ ΤΗΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ 480 π.Χ. **Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΚΑΙ Η ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΕΡΗ ΤΗΣ** **ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑΣ**

Η Ναυμαχία της Σαλαμίνας διεξήχθη στις 22 Σεπτεμβρίου του 480 π.Χ, στα Στενά της Σαλαμίνας (στον Σαρωνικό Κόλπο, κοντά στην Αθήνα) μεταξύ της συμμαχίας των ελληνικών πόλεων-κρατών και της Περσικής Αυτοκρατορίας. Η ναυμαχία της Σαλαμίνας αποτέλεσε την σημαντικότερη σύγκρουση και την αρχή του τέλους της δεύτερης περσικής εισβολής στην Ελλάδα, η οποία ξεκίνησε το 480 π.Χ.

ΔΥΝΑΜΕΙΣ

Ελληνικός στόλος

Ο Ηρόδοτος αναφέρει ότι ο συμμαχικός στόλος είχε 378 τριήρεις, και αναφέρει τον αριθμό των πλοίων που έστειλε κάθε πόλη-κράτος (όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα):

Πόλη	Αριθμός πλοίων	Πόλη	Αριθμός πλοίων	Πόλη	Αριθμός πλοίων
Αθήνα	180	Κόρινθος	40	Αίγινα	30
Χαλκίδα	20	Μέγαρα	20	Σπάρτη	16
Σικυώνα	15	Επίδαυρος http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CE%B	10	Ερέτρια http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%B1%CF%85%CE%B	7

%CE%B1%CE%BB%CE%B1%CE%BC%CE%AF%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CF%82 - cite not e-VIII45-74					
Λευκάδα ^f	3	Επιμόνη http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CE%BC%CE%B1%CF%87%CE%AF%CE%B1%CF%84%CE%B7%CF%82%CE%A3%CE%B1%CE%BB%CE%B1%CE%BC%CE%AF%CE%BD%CE%B1%CF%82 - cite not e-VIII43-	3	Στύρα	2

		73			
Κύθνος	1 (1)	Κέα	2	Μήλος	(2)
Σίφνος	(1)	Σέριφος	(1)	Κρότωνα http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CE%BC%CE%B1%CF%87%CE%AF%CE%B1%CF%84%CE%B7%CF%82%CE%A3%CE%B1%CE%BB%CE%B1%CE%BC%CE%AF%CE%BD%CE%B1%CF%82-cite_note-VIII47-75	1
Σύνολο	366 ή 378 (5)				

Οι αριθμοί στην παρένθεση αναφέρονται σε πεντηκοντόρους, ενώ τα υπόλοιπα είναι τριήρεις.

Περσικός στόλος

Σύμφωνα με τον Ηρόδοτο, ο περσικός στόλος είχε 1.207 τριήρεις. Ωστόσο, πολύ λίγοι φαίνεται να δέχονται ότι στη Σαλαμίνα συμμετείχαν τόσα περσικά πλοία - ο πιο σωστός, κατά τους περισσότερους, αριθμός είναι περίπου 600-800 περσικά πλοία.

ΕΚΒΑΣΗ ΤΗΣ ΜΑΧΗΣ

Οι Έλληνες έχασαν 40 τριήρεις, ενώ οι Πέρσες φαίνεται να έχασαν 200 πλοία - είναι γνωστό ότι το επόμενο έτος είχαν 300 πλοία. Ο αριθμός των περσικών απωλειών εξαρτάται από τον αριθμό των περσικών πλοίων που θα δεχτούμε ότι βυθίστηκαν ή αιχμαλωτίστηκαν - ο Ηρόδοτος δηλώνει ότι πολλοί Πέρσες χάθηκαν επειδή δεν ήξεραν να κολυμπούν.

ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ

Ο ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΦΤΙΑΧΝΕΙ

ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΥΠΟΒΡΥΧΙΟ (ΒΑΘΥΣΚΑΦΟΣ)



Ο Μ. Αλέξανδρος επισκέπτεται το βυθό της θάλασσας στη Τύρο το 332 π.Χ.

Λέγεται ότι ο μέγας Αλέξανδρος χρησιμοποίησε μια πρώτη μορφή υποβρυχίου για να παρατηρήσει από κοντά τα παράξενα ψάρια στον βυθό του Ινδικού ωκεανού (332 π.Χ.). Χρειάστηκε να φτάσουμε στα 1620 για να μας δώσει ο Κ.Ντρέμπελ στην Ολλανδία ένα σύγχρονο υποβρύχιο. Ο Αριστοτέλης λέει ότι ο Μ. Αλέξανδρος θέλοντας να ελέγξει σωστά τα ναυτικά αμυντικά έργα της Τύρου, πριν την πολιορκήσει, μπήκε μέσα σε ένα βαρέλι που είχε γυάλινο παράθυρο και στη συνέχεια διέταξε να το βυθίσουν στη θάλασσα. Το γεγονός αυτό αναφέρεται επίσης σε ρωμαϊκό έγγραφο του 12ου αι. της Αλεξάνδρειας κ.α. Ο Ηρόδοτος αναφέρει επίσης ότι ο Σκυλίας και η κόρη του Κυάνα ήταν Έλληνες δύτες που, για να ανασύρουν από τη θάλασσα (γύρω στο 500 π.Χ.) ένα βυθισμένο σκάφος με θησαυρούς του Ξέρξη, επινόησαν τα εργαλεία των δυτών.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΔΙΑΔΟΧΩΝ ΤΟΥ Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ

Στη διάρκεια της ελληνιστικής περιόδου και ανάμεσα στους διαδόχους, απογόνους και κυβερνήτες της τεράστιας αυτοκρατορίας του Αλεξάνδρου, αναπτύχθηκε ένας ανταγωνισμός που αφορούσε τη ναυπήγηση τεράστιων πλοίων μεγάλης χωρητικότητας, πλοίων κυρίως πολεμικών αλλά και ψυχαγωγικών, για να καλυφθούν οι αυξημένες ανάγκες.

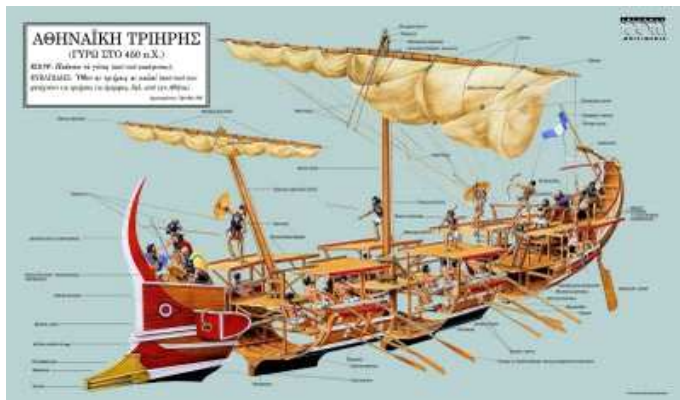
Τα πλοία αυτά των Μακεδόνων και κυρίως του Δ. Πολιορκητή αντέγραψαν κατόπιν οι Ρωμαίοι, για να τους συναγωνιστούν, αλλά και στη συνέχεια, για να τους κατακτήσουν. Σχετικά με τα ναυτικά της εποχής εκείνης, ο Αθηναίος, λέει τα εξής:

«περί ων ο αυτός Καλλίξεινος ιστορεί εν τω πρώτω περί Αλεξανδρείας ούτωςι λέγων "την τεσσαρακοντήρη ναύν κατεσκεύασεν ο Φιλοπάτωρ το μήκος έχουσαν διακοσίων ογδοήκοντα πηχών, οκτώ δε και τριάκοντα από παρόδου επί πάροδον, ύψος δε έως ακροστολίου τεσσαράκοντα οκτώ πηχών. από δε των πρυμνητικών αφλάστων επί τὸ <υπό> τη θαλάσση μέρος αυτής τρεῖς προς τοῖς πενήκοντα πήχεις. πηδάλια δ' εἶχε τέτταρα τριακονταπήχη, κώπας δε θρανιτικὰς οκτώ και τριάκοντα πηχών τας μεγίστας, αι δια το μόλυβδον ἔχειν εν τοῖς εγχειριδίοις και γεγονέναι λίαν εἰσω βαρεῖαι κατά τὴν ζύγωσιν ευήρεις υπήρχον επί της χρείας. δίπρωρος δ' εγγόνει και δίπρυμος και ἔμβολα εἶχεν επτά· τούτων ἓν μεν ηγούμενον, τα δ' υποστέλλοντα, τινὰ δε κατὰ τὰς επωτίδας. ὑποζώματα δε ελάμβανε δώδεκα· εξακοσίων δ' ἦν ἕκαστον πηχών. εύρυθμος δ' ἦν καθ' ὑπερβολήν. θαυμαστός δ' ἦν και ὁ ἄλλος κόσμος της νεώς· ζώα μεν γάρ εἶχεν ουκ ελάττω δώδεκα πηχών κατά πρύμναν τε και κατά πῶραν, και πας τόπος αυτής κηρογραφία κατεπεποίκιλτο, τὸ δ' ἔγκωπον ἅπαν μέχρι της τρόπεως κισσίνην φυλλάδα και θύρσους εἶχε περίξ.

ΤΑ ΕΙΔΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΑ ΚΩΠΗΛΑΤΑ ΠΛΟΙΑ

Αρχικά, όπως είδαμε πιο πριν, τα πλοία ήταν μόνο με κουπιά και με μια σειρά από κάθε πλευρά, οι καλούμενες μονήρεις. Αργότερα, μετά την Τροία, και έγιναν πλοία με δυο σειρές, οι καλούμενες διήρεις (τα οποία είχαν δύο καταστρώματα) και αργότερα με τρεις σειρές, οι

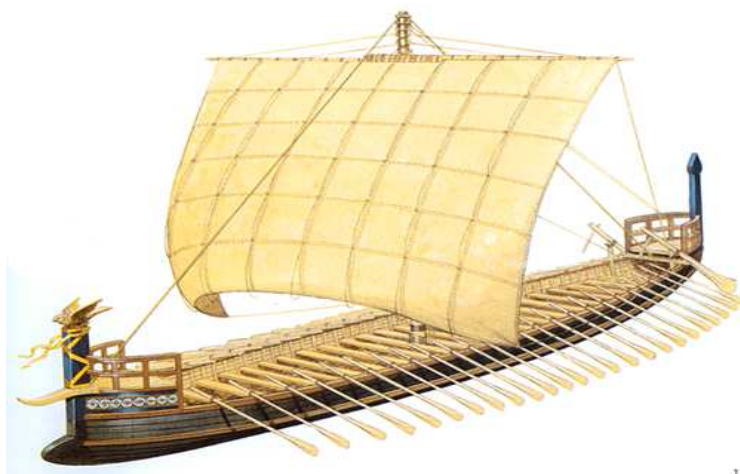


τριήρεις (με τρία καταστρώματα). Η ναύτες με μία μόνο σειρά κουπιών από κάθε πλευρά είχε είτε δυο μόνο κουπιά, όπως οι σημερινές μικρές βάρκες, είτε τέσσερα, έξι κ.α. Δημιουργήθηκαν λοιπόν μετά από τους τρωικούς πολέμους πλοία που είχαν ακόμη και 25 κουπιά από κάθε πλευρά, σύνολο πενήντα είχαν οι αποκαλούμενοι πεντηκόνταροι.

ΤΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ ΠΛΟΙΑ

Τα ιστιοφόρα πλοία όπως είδαμε και πιο πριν επινοήθηκαν από τον Αθηναίο μηχανικό Δαίδαλο. Ο Δαίδαλος και ο Ίκαρος έφυγαν από την Κρήτη με δυο μικρά πλοία που πρόσθεσαν σ' αυτά πανιά, για να αναπτύξουν ταχύτητα προκειμένου να διαφύγουν το πολεμικό ναυτικό του Μίνωα που μέχρι τότε δεν χρησιμοποιούσε πανιά. Σημειώνεται ότι τα πολεμικά πλοία, ακόμη και όταν είχαν ανακαληφθεί τα πανιά δεν χρησιμοποιούσαν ιστία επειδή ήθελαν να αποφύγουν το βάρος των κονταριών όπου στηρίζοταν τα πανιά για να είναι πιο ευέλικτα. Τα πολεμικά πλοία έβαλαν ιστία μόνο όταν επινοήθηκαν οι διήρεις. Στην τοιχογραφία αυτή η οποία χρονολογείται περίπου στα 1650 π.Χ. είναι μινωικής τεχνοτροπίας και απεικονίζει μία νηοπομπή 14 διαφορετικών σε μέγεθος κωπήλατων πλοίων, μεταξύ δύο λιμανιών. Η ως άνω τοιχογραφία ανακαλύφθηκε από τον καθηγητή Μαρινάτο το 1972, στο Ακρωτήριο της Σαντορίνης (Θή-ρας). Τα πολεμικά πλοία είχαν έμβολο, για εμβολισμό των εχθρικών πλοίων και μακρόστενο

σχήμα, για να διασχίζουν με ευκολία τη θάλασσα. Επίσης ήταν κωπήλατα και βοηθητικά είχαν τα πανιά, επειδή στις μάχες απαιτούνται ειδικές κινήσεις (ταχύτητες και ελιγμοί).



Τα εμπορικά πλοία ήταν αρκετά πιο μεγάλα από τα πολεμικά, ώστε να χωρούν πολύ εμπόρευμα και λίγους κωπηλάτες, ώστε να μην απαιτείται μεγάλο κόσμος (διατροφή, μισθοί κ.τ.λ.), όμως με πολύ μεγάλα πανιά, ώστε όταν φυσά αέρας να μη απαιτείται η κουραστική κωπηλασία. Τα κατεξοχήν εμπορικά πλοία, οι στρογγύλαι νήες, είχαν την πλώρη και την πρύμνη ψηλές και στρογγυλεμένες και το αμπάρι ευρύχωρο. Τον 7ο αιώνα π.Χ., τα πλοία αυτά απέκτησαν μεγάλα ι-στία και βοηθητικά κουπιά - αυξάνοντας έτσι την ταχύτητά τους- και εφοδιάστηκαν με άγκυρα. Το σκαρί τους παρέμεινε το ίδιο και στις επόμενες εποχές. Τα κατεξοχήν εμπορικά πλοία ονομάζονταν ολκάδες και ο Αριστοτέλης αργότερα τα παρομοίασε με μεγάλα έντομα που είχαν μικροσκοπικά φτερά.

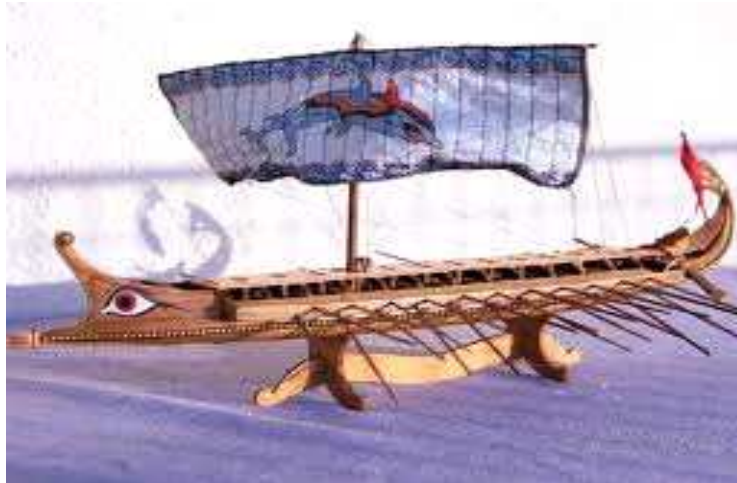
Οι ναυμαχίες την αρχαία εποχή ομοιάζαν προς τειχομαχίες στις οποίες συμμετείχαν όλα τα μέλη του πληρώματος με εκηβόλα, αλλά και αγχέμαχα όπλα. Το «ναυμάχον δόρυ» ήταν μακρύτερο του συνηθισμένου δι' ευνόητους λόγους. Οι Έλληνες πεζοί, από τους Μινωικούς τουλάχιστον χρόνους, ήσαν εξοπλισμένοι με μακρά δόρατα, μήκους τουλάχιστον 3,5 μέτρων (=σάριες). Οι αρχαίοι ένοπλοι Έλληνες, οι καλούμενοι οπλίτες, ήσαν και απλοί πεζοί στρατιώτες και πεζοναύτες. Μέχρι το 16ο αι. μ.Χ. οι ναυμαχίες γινόταν με τη χρησιμοποίηση κυρίως των εμβόλων των πλοίων και με την εκτέλεση διαφόρων ελιγμών.

Μετά την επινόηση των ιστίων για την κίνηση των πλοίων και αργότερα του ατμού και των πυρο-βόλων όπλων είχε ως αποτέλεσμα οι αποστάσεις μεταξύ των εμπολέμων πλοίων να αυξάνονται. Νέες μορφές ναυμαχίας δημιουργήθηκαν με την τελειοποίηση της τορπίλης και την ανάπτυξη των αεροπλανοφόρων

σε συνδυασμό με τη χρησιμοποίηση κατευθυνόμενων πυραύλων και πυρηνικών όπλων.

Η ΔΙΗΡΗΣ

Η διήρης ήταν πλοίο με δύο σειρές κουπιών σε κάθε πλευρά αντί μια που είχε η πεντηκόντορος ή τριών που είχε η τριήρης. Η διήρης αποτελεί τον ενδιάμεσο κρίκο εξέλιξης από την πεντηκόντορο προς τα μεταγενέστερα σκάφη. Είχαν κατασκευαστεί διήρεις με τριάντα ή με πενήντα κουπιά και οι διαστάσεις των πλοίων αυτών κυμαίνονται στα 18 μ. μήκος, 3-3,60 μ. πλάτος, εκτόπισμα 22 τόνοι και μήκος κουπιών 4-6 μ.



Η ΤΡΙΗΡΗΣ

Κατά τον 8 - 5ο αι. π.Χ. χρησιμοποιήθηκε ευρύτερα ένα νέο πολεμικό πλοίο, η καλούμενη τριήρης, με τρεις σειρές κουπιών - από όπου και το όνομά του. Στην επάνω σειρά - κατάστρωμα καθόντουσαν οι θρανίτες, στη μεσαία οι ζυγίτες και στην κάτω οι θαλαμίτες. Για να είναι γρήγορες και ευκίνητες οι Τριήρεις, από τη μια εκτός από τους κωπηλάτες χρησιμοποιούσαν και πανιά, όταν οι άνεμοι ήταν ευνοϊκοί και έτσι ξεκουράζονταν και το πλήρωμα και από την άλλη δεν είχαν μεγάλους χώρους αποθήκευσης νερού και τροφίμων και γι αυτό το λόγο τους ακολουθούσαν εμπορικά σκάφη, γεμάτα με τρόφιμα και εφόδια. Η τριήρης είχε στην της έμβολο ως επιθετικό όπλο, το οποίο ήταν κατασκευασμένο από ξύλο με επένδυση χαλκού και το οποίο, με κατάλληλους χειρισμούς, δημιουργούσε ρήγματα στα αντίπαλα πλοία. Οι τριήρεις είχαν εκτός από τις τρεις σειρές κωπηλατών σε διαφορετικό επίπεδο και έναν ή δύο ι-στούς. Υπολογίζεται ότι η

ανώτατη ταχύτητα των τριήρων έφτανε στα 8-12 μίλια ανά ώρα, έφε-ραν πλήρη εξαρτισμό ιστιοπλοΐας, είχαν συνολικό μήκος περίπου 38 μ. με 5,20 μ. πλάτος, βύθι-σμα 1,50 μ. και εκτόπισμα 70 περίπου τόνοι. Η αναλογία του πλάτους προς μήκος ήταν περίπου 1 προς 10. Υπήρχαν διάφοροι τύποι Τριήρων, ανάλογα με την πόλη προέλευσής τους και τη χρήση τους. Έτσι έχουμε εκτός από τις γνωστές Αθηναϊκές, τις Κορινθιακές, Ροδιακές, Μηλιακές κ.α. Οι τριήρεις ξεκινούσαν με την Ανατολή του ήλιου και αγκυροβολούσαν με τη Δύση, καθώς τα σκά-φη αυτά δεν μπορούσαν να φιλοξενήσουν κουκέτες, μαγειρεία κ.α. (μόνο νερό υπήρχε για τους ε-πιβαίνοντες). Σε μακρινές πολεμικές εχθροπραξίες οι τριήρεις αγκυροβολούσαν καθημερινά σε α-πάνεμα λιμάνια και όρμους, ενώ οι επιβαίνοντες τροφοδοτούνταν από άλλα συνοδευτικά – εφοδια-στικά πλοία. Την κυβέρνηση της Τριήρους ασκούσε ο τριήραρχος με τη βοήθεια 5 αξιωματικών και 4 υπαξιωματικών. Στο σκάφος επέβαιναν και οι επιβάτες (πολεμιστές). Σύμφωνα με τους ειδικούς, το πλήρωμά της τριήρους περιλάμβανε περίπου 300 άτομα (ναύτες) από τα οποία οι «θρανίτες» (= οι κωπηλάτες» που κάθονταν στο θρόνο) ανέρχονταν στους 62, οι «ζυγίτες» (οι κωπηλάτες που βρισκόταν σε ζυγούς) στους 54 και οι «θαλαμίτες» (οι κωπηλάτες που βρισκόταν στο κατώτερο μέρος του πλοίου, στο ύψος του τριηράρχου) στους 54. Υπήρχαν ακόμη οι πολεμιστές (18 – 30 άτομα), το ναυτικό προσωπικό (20 – 30 άτομα), ο κυβερνήτης, που είχε την ανώτερη εξουσία (τριηράρχης), ο κελευστής και ο πρωράτης που εκτελούσε καθήκοντα ναύκληρου και υπάρχου. Κατ' άλλους συνολικό πλήρωμα της τριήρους ήταν 210-216 άνδρες, από τους οποί-ους οι 172 περίπου κωπηλάτες, 86 ανά πλευρά, κατανεμημένοι σε τρεις σειρές (τους «θαλαμίτες», τους «Ζυγίτες» και τους «θρανίτες»). Οι Τριήρεις ήταν το αριστούργημα της αρχαίας ελληνικής ναυπηγικής, ένα πρωτοποριακό πλοίο για την εποχή του, που συνέβαλε όχι μόνο στη προστασία της Ελλάδας από τους εχθρούς της, αλλά και στη δημιουργία και διάδοση του Ελληνικού πολιτισμού. Στη ναυμαχία της Σαλαμίνας, το 480 π.Χ. για παράδειγμα, οι Ελληνικές ευέλικτες και γρήγορες τριήρεις εξουδετέρωσαν τα βαρύτερα και πιο δυσκίνητα Περσικά και Φοινικικά καράβια με συνέπεια αφενός η Ευρώπη να αποφύγει το βαρ-βαρισμό και αφετέρου η Μεσόγειο και να γίνει "Ελληνική θάλασσα".



Η ΑΘΗΝΑΪΚΗ ΤΡΙΗΡΗΣ

Η Αθηναϊκή Τριήρης, σύμφωνα με την πλειοψηφία των μελετητών, είχε μήκος 36 μ., πλάτος 5μ., ύψος από την ίσαλο 1,80 μ. και βύθισμα 1,20 μ. Το εκτόπισμά της ήταν 70 έως 80 τόνοι. Είχε 200 άνδρες πλήρωμα, από τους οποίους 170 κωπηλάτες - ερέτες. Κάθε κωπηλάτης - ερέτης τραβούσε μόνο ένα κουπί, μήκους 4,40 μ. Το πλήρωμα συμπλήρωναν, ο τριήραρχος που ασκούσε την ανώ-τερη εποπτεία του πλοίου, ο κυβερνήτης υπεύθυνος ναυτιλίας, ο πρωρεύς που ήταν υπεύθυνος στην πλώρη, ο κελευστής υπεύθυνος του πληρώματος, δύο τριήραρχοι, ο αυλητής που έδινε το ρυθμό κωπηλασίας με τον αυλό του, 13 ναύτες για άλλες δουλειές, εκτός κωπηλασίας, και τέλος 10 πολεμιστές με βαρύ οπλισμό. Η ταχύτητα των Τριηρών έφτανε τους 6-7 κόμβους, ενώ σε περί-πτωση ναυμαχίας και για ορισμένο χρονικό διάστημα άγγιζε τους 10 κόμβους.



ΚΩΠΗΛΑΤΙΚΟ - ΙΣΤΙΟΦΟΡΟ

Αρχαιολογικά ευρήματα δείχνουν ότι στο Αιγαίο κυκλοφορούσαν οι **Σφάλμα! Η αναφορά της υπερ-σύνδεσης δεν είναι έγκυρη.** πρώτες μορφές πλοίων απ' το 7000 π.Χ. Οι πρώτοι γνωστοί που εμφανίζονται είναι οι Κυκλαδίτες (3000 - 2000 π.Χ.) οι οποίοι όμως δίνουν την θέση τους στους Κρήτες της Μινωικής περιόδου που είχαν ναυτικό στην βάση του κράτος (1700-1450 π.Χ.). Στα 1470 π.Χ. έγινε η έκρηξη του ηφαιστείου της Σαντορίνης με πολύ μεγάλη ισχύ. 5 φορές μεγαλύτερη απ' την έκρηξη του Κρακατόα στην Ινδονησία. Αυτό προφανώς προκάλεσε την καταστροφή του Μινωικού πολιτισμού. Στην συνέχεια παρουσιάζονται οι Μυκηναίοι Αργοναυτική εκστρατεία αλλά και ο Τρωικός πόλεμος, αν και πολλοί θεωρούν τον Τρωικό πόλεμο αρκετά παλαιότερο. Μετά τον ένατο αιώνα παρουσιάζονται δυναμικά στον Θαλάσσιο χώρο και η Κόρινθος, η Αίγινα, η Σάμος, η Κέρκυρα, οι Συρακούσες και άλλες μικρότερες πόλεις. Αρκετά αργότερα τον έκτο αιώνα π.Χ. οι Αθηναίοι δημιουργούν στόλο και κυριαρχούν με την σειρά τους για λίγο στον χώρο. που και αυτοί δρούσαν σε όλη την γνωστή ανατολική Μεσόγειο.



ΘΗΡΑΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Τα πρώτα διάσημα πλοία στον Ελλαδικό χώρο ήταν τα πλοία της Θήρας που παραστάσεις τους σώζονται σε αγγεία αλλά και σε τοιχογραφίες που ήρθαν πρόσφατα στην επιφάνεια στις ανασκαφές της Θήρας. Οι τοιχογραφίες χρονολογούνται στο 1500 - 1600 π.Χ. οπότε μιλάμε για ακόμη παλιότερη χρήση. Το παράξενο είναι ότι αυτή η γνώση φθίνει μέχρι πολύ αργότερα κοντά στο 700 π.Χ. που η Κόρινθος ξανά παρουσίασε την πρώτη μορφή τριήρεως. Είχε 40 μέτρα μήκος και χρησιμοποιούσε 150 κωπηλάτες σε τρεις σειρές και 50 ακόμα άτομα για τις υπόλοιπες ανάγκες.

ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΗΣ ΚΕΡΥΝΕΙΑΣ

Το Ναυάγιο

Στις 20 Νοεμβρίου 1965, ο Κερυνειώτης δύτης Αντρέας Καριόλου, ανακάλυψε στο βυθό της θάλασσας, στα ανοικτά της Χρυσοκάβας, μισό μίλι ανατολικά του λιμανιού της Κερύνειας, το ναυάγιο ενός αρχαίου караβιού της εποχής του Μεγάλου Αλεξάνδρου. Από το 1967 μέχρι το 1973, αρχαιολογική ομάδα από 54 αρχαιολόγους, δύτες και άλλους επιστήμονες, κάτω από της καθοδήγηση του καθηγητή Michael Katzev, του πανεπιστημίου της Πενσυλβανίας, ανέλκυσαν αυτόν το μοναδικό στον κόσμο αρχαιολογικό θησαυρό, που αποδείχτηκε το καλύτερα διατηρημένο ναυάγιο στον κόσμο, μια και διασώθηκε το 70 % του αρχαίου σκάφους.

Μετά την ανέλκυση και συντήρηση του ναυαγίου, ο καθηγητής του πανεπιστημίου του Texas, Richard Steffy, συναρμολόγησε το καράβι στο Κάστρο της Κερύνειας, όπου βρίσκεται μέχρι σήμερα αιχμάλωτο, μακριά από τους Κερυνειώτες.

Ηλικία , Κατασκευή και Φορτίο

Το σχετικά μικρό, μήκους μόλις 15 μέτρων, εμπορικό αυτό σκάφος, όπως διαπιστώθηκε με τη μέθοδο Άνθρακα 14, μέρος της γάστρας κατασκευάστηκε πιθανόν το 389 π.Χ., από ξύλο πεύκου *Pinus Halerensis*. Τα αμύγδαλα που μετέφερε διαπιστώθηκε ότι είχαν συλλεγεί το 288 π.Χ., πράγμα που μας κάνει να πιστεύουμε, πως επρόκειτο για ένα σχετικά μεγάλης ηλικίας σκάφος, που, παρ' όλες τις 2- 3 επισκευές του, βρισκόταν σε χρήση για 80 περίπου χρόνια πριν βυθιστεί. Η κατασκευή του είχε γίνει με την παραδοσιακή για την εποχή εκείνη μέθοδο « πρώτα μαδέρωμα» , δηλαδή κατασκευάστηκε πρώτα το εξωτερικό μέρος, και μετά ο σκελετός των εσωτερικών « σκαρμών», σε αντίθεση με τη σημερινή μέθοδο « πρώτα σκαρμοί».

Το σκάφος μετέφερε 380 περίπου αμφορείς, οι περισσότεροι από τη Ρόδο και μερικοί από τη Σάμο και την Παλαιστίνη και 29 μυλόπετρες από ηφαιστιογενή περιοχή της Νισύρου. Βρέθηκαν επίσης 4 πιάτα, 4 ποτήρια και 4 ξύλινα κουτάλια (όσα πιθανόν και τα μέλη του

πληρώματος), 5 χάλκινα νομίσματα της εποχής του Δημητρίου του Πολιορκητή (306 π.Χ.), φορτίο από 10.000 αμύγδαλα και ίχνη από άλλα τρόφιμα (φακές, σύκα, σταφύλι, ελιές). Βρέθηκε επίσης ένα μοναδικό εύρημα, ίσως το αρχαιότερο σιδερένιο κλειδί με 8 πλευρικά δόντια, το οποίο πολύ λίγο διαφέρει από τα σύγχρονα παραδοσιακά κλειδιά της υπαίθρου μας. Στο ναυάγιο δεν βρέθηκαν οποιαδήποτε πολύτιμα αντικείμενα εκτός από 4 κέρματα. Ο λόγος αυτός και το γεγονός ότι στο κάτω εσωτερικό μέρος της γάστρας του βρέθηκαν μερικές αιχμές δοράτων, δημιούργησαν την υποψία για επίθεση πειρατών, σαν αιτία ναυαγίου. Επικρατέστερη όμως άποψη είναι η πιθανή μετατόπιση του φορτίου, λόγω θαλασσοταραχής.

ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΩΝ ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΩΝ

Ήταν Μάιος του 1900 και οι σφουγγαράδες από τη Σύμη, λόγω σφοδρής θαλασσοταραχής κάνουν μια υποχρεωτική στάση στα Αντικύθηρα. Όταν η θάλασσα ηρεμεί, Μεγάλη Τρίτη ανήμερα, ένας από αυτούς, ο Ηλίας Λυκοπάντης, θα βουτήξει στα νερά, όπου όμως αντί για σφουγγάρια θα αντικρίσει σε βάθος περίπου 50 μ. το ναυάγιο ενός πλοίου με σπαρμένα γύρω του αγάλματα από χαλκό και μάρμαρο. Έτσι, όταν θα ξανανεβεί στην επιφάνεια, θα κρατά έναν χάλκινο βραχίονα ως απόδειξη! Χρειάστηκε να περάσουν όμως έξι μήνες από τότε ώσπου οι σφουγγαράδες να έρθουν σε επαφή με τον αρχαιολόγο και υπουργό Παιδείας εκείνη την εποχή Σπυρίδωνα Στάη για να αρχίσει η οργάνωση της επιχείρησης ανέλκυσης του πολύτιμου φορτίου του πλοίου με τη συνδρομή και του Βασιλικού Ναυτικού. Έναν και πλέον αιώνα μετά και αφού εν τω μεταξύ το ναυάγιο έχει γίνει διάσημο όχι μόνο για τα έργα τέχνης που μετέφερε, αλλά και για τον μυστηριώδη Μηχανισμό των Αντικυθήρων, «το παλαιότερο δείγμα επιστημονικής τεχνολογίας που διασώζεται ως σήμερα και αλλάζει τελείως τις απόψεις μας για την αρχαία ελληνική τεχνολογία», όπως έχει πει ο πρώτος μελετητής του, ο φυσικός, μαθηματικός και ιστορικός των Επιστημών Ντέρεκ Ντε Σόλα Πράις, τα ευρήματα από αυτό το ρωμαϊκό πλοίο παρουσιάζονται για πρώτη φορά μαζί.

Πρόκειται συνολικά για 378 αντικείμενα που βρίσκουν τη θέση τους στην έκθεση του Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου «Το ναυάγιο των Αντικυθήρων. Ανάμεσά τους και τα ευρήματα της δεύτερης αρχαιολογικής έρευνας στο ναυάγιο που πραγματοποιήθηκε το 1976 με τη βοήθεια του ωκεανογραφικού πλοίου του Κουστό, του περίφημου Καλυψώ. Γλυπτά και σκεύη πολυτελείας, γυάλινα, κεραμικά και χάλκινα αγγεία, κοσμήματα, νομίσματα, τμήματα μιας κλίνης, κομμάτια και από το ίδιο το πλοίο, κατάλοιπα ακόμη και τροφών, και φυσικά ο Μηχανισμός, στον οποίο αφιερώνεται μία ολόκληρη αίθουσα, ανασυνθέτουν το ταξίδι αυτού του άτυχου σκάφους που ναυάγησε γύρω στο 60-50 π.Χ. Μια εποχή που η εμπορική ναυσιπλοΐα και οι θαλάσσιες μεταφορές έργων τέχνης από την Ανατολή προς τη Δύση είχαν φθάσει στο απόγειό τους. Το φορτίο ωστόσο χρονολογείται κυρίως στην Ελληνιστική Εποχή (τέλη 2ου – αρχές 1ου αιώνα π.Χ.), με μία εξαίρεση: το εξαιρετικής

τέχνης χάλκινο άγαλμα του λεγόμενου Εφήβου των Αντικυθήρων, που ανήκει στον 4ο αιώνα π.Χ.

«Παραγγελία για να κοσμήσουν την έπαυλη κάποιου πλούσιου Ρωμαίου ήταν τα έργα τέχνης που μετέφερε το πλοίο ή επρόκειτο να πουληθούν στις αγορές» λέει ο διευθυντής του Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου κ. Νίκος Καλτσάς.

Τα ευρήματα μαρτυρούν τις αισθητικές προτιμήσεις των παραγγελιοδοτών ή των υποψήφιων αγοραστών, παράλληλα όμως σηματοδοτούν για πρώτη φορά το φαινόμενο της εμπορίας των έργων τέχνης, το οποίο στη συνέχεια θα πάρει μεγάλες διαστάσεις στον δυτικό πολιτισμό». Εξι μαρμάρινα γλυπτά, έξι χάλκινα αγαλμάτια ανδρικών μορφών και αθλητών (είναι αυτά που ήρθαν στο φως από τη νεότερη έρευνα στο ναυάγιο) και πολλά μέλη από μεγάλα χάλκινα αγάλματα θα πλαισιώσουν τον Έφηβο των Αντικυθήρων. Πρόκειται για το άγαλμα ενός νέου παλαιστή και τα αγάλματα του Οδυσσέα και του Αχιλλέα, τα οποία προορίζονταν να τοποθετηθούν μαζί σε μια σύνθεση εμπνευσμένη από τον Τρωικό κύκλο, ο οποίος στους κύκλους των φιλοτέχνων της εποχής ήταν πολύ της μόδας! Συνταρακτική είναι ωστόσο η εντύπωση που αφήνουν τα γλυπτά τα οποία βγήκαν από τις αποθήκες ειδικά για την έκθεση, λόγω του τρόπου διατήρησής τους μέσα στη θάλασσα. Ένας Απόλλωνας, ένας Ερμής, ο κορμός αλόγου που προερχόταν από κάποιο τέθριππο, όλα από παριανό μάρμαρο, μισοφαγωμένα όμως από μικροοργανισμούς – αντίθετα με το τμήμα τους που ήταν βυθισμένο στη λάσπη και γι' αυτό διατηρήθηκε ατόφιο.



Τρόφιμα και Εξαρτήματα

Η μεγάλη ποσότητα ερυθροβαφούς κεραμικής εξάλλου, αλλά και η ποιότητά της, υποδηλώνει ότι προοριζόταν για πώληση. Στην έκθεση παρουσιάζονται 20 πινάκια, 30 λαγήνοι αλλά και μερικοί οξυπύθμενοι αμφορείς, που χρησίμευαν για τη μεταφορά νερού, λαδιού, κρασιού και παστών τροφών, που ήταν απαραίτητα για το ταξίδι. Καρποί ελιάς και σαλιγκάρια δείχνουν τι έτρωγαν οι ταξιδιώτες και το πλήρωμα. Χωρητικότητας 300 τόνων ήταν, σύμφωνα με τους μελετητές, αυτό το πλοίο (ολκάς για τους αρχαίους), το οποίο ξεκίνησε από το Ανατολικό Αιγαίο για να χαθεί στη θάλασσα των Αντικυθήρων, ανοιχτά από τα Κύθηρα.

Κομμάτια ξύλου από το κύτος του, πολλά καρφιά χάλκινα και σιδερένια, αλλά και εξαρτήματα από τον εξοπλισμό του, όπως το σύστημα παροχέτευσης νερού, μετρητές – ανιχνευτές βυθού κ.ά. παρουσιάζονται επίσης στην έκθεση συμπληρώνοντας την εικόνα του ναυαγίου.

ΑΠΟ ΤΑ ΑΡΧΑΙΑ ΣΤΑ ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΠΛΟΙΑ

Η ελληνική ναυτιλία συνέχισε καθ'όλη την διάρκεια του ελληνικού έθνους χάρις την ανάγκη των Ελλήνων (κυρίως στα νησιά) να επιβιώσουν από την θάλασσα.

Στους αιώνες που ακολούθησαν κατασκευάζονταν πλοία με την σκελετική μέθοδο που χρησιμοποιούσαν και οι αρχαίοι έλληνες. Ακόμα και σήμερα κατασκευάζονται κάποια ελληνικά παραδοσιακά πλοία (οι ταρσανάδες)

Μεγάλο ρόλο στην κατασκευή των πλοίων κατά τον 18-19 αιώνα έπαιξαν τα αγγλικά και τα γαλλικά πλοία αφού οι έλληνες που έσπαγαν τον γαλλικό και τον αγγλικό δεσμό έπαιρναν στοιχεία από τα πλοία τους.

Από τον 19^ο αιώνα και μετά οι έλληνες υιοθέτησαν καινούριες μεθόδους για την κατασκευή των πλοίων τους όπως την κίνηση με την βοήθεια του ατμού (ατμόπλοια) και την αντικατάσταση των ξύλινων σκαριών από σιδερένιες πλάκες. Έτσι ο ελληνικός στόλος έφτασε να εμπορεύεται πλοία και με άλλες χώρες. Φτάνοντας έτσι στο να κατέχει μια από τις πρώτες θέσεις στην παγκόσμια πλοιοκτησία.

ΑΡΧΑΙΑ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΑΓΙΑ

Στα σημερινά μόνο χωρικά ύδατα της Ελλάδος, υπάρχουν βυθισμένα περισσότερα από 20.000 ναυάγια! Επισήμως, τα ναυάγια στις ελληνικές θάλασσες είναι περί τα 6.000. Τα 1.000 εξ αυτών είναι γνωστά αρχαία ναυάγια, 35 εντοπισμένα από αρχαιολόγους την 5ετία 2000-2005 σε βάθος έως 600 μ. και πολλά άλλα ναυάγια της ρωμαϊκής περιόδου, της εποχής του Βυζαντίου, κλπ.

Υπάρχουν, όμως, ακόμη, άγνωστα στις Αρχές αρχαία ναυάγια, που εκτίμησεις τα ανεβάζουν στα χίλια. Μην ξεχνάμε άλλωστε, ότι το 80% των αρχαίων ελληνικών αντικειμένων που δημοπρατούνται στο εξωτερικό, αφορά αρχαιότητες που προέρχονται από ναυάγια...

Το πιο αρχαίο που έχει εντοπισθεί ανάγεται στο 2200 π.Χ. και το νεώτερο στο... 2007. Δηλαδή περίπου 4.500 χρόνια ναυτικής ιστορίας μπορεί κανείς να «διαβάσει» καταδυόμενος στις ελληνικές θάλασσες.

Στους ελληνικούς βυθούς υπάρχουν διάσπαρτα χιλιάδες ναυάγια όλων των εποχών και κάθε προσπάθεια καταγραφής και ανάδειξης

αυτών των πολιτισμικών θησαυρών αναδεικνύει την σπουδαία ναυτική κληρονομιά και παράδοση της χώρας μας. Ανατρέχοντας κανείς στον χρόνο διαπιστώνει ότι η πορεία της Ελλάδος ήταν ανέκαθεν άρρηκτα συνδεδεμένη με την θάλασσα και τα πλοία. Γι' αυτό και οφείλουμε να έχουμε γνώση των πλοίων που με την δράση τους σφράγισαν τις σελίδες της ναυτικής μας ιστορίας.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Ελλάδα ανέκαθεν υπήρξε το εμπορικό και πολιτιστικό σταυροδρόμι μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Οι Έλληνες, πρωτοπόροι στις θαλάσσιες μεταφορές, εκμεταλλευόμενοι αυτή τη εξέχουσα φυσική γεωγραφική θέση της χώρας ανέπτυξαν αρχικά το εμπόριο, ενώνοντας με ναυτικά μονοπάτια τρεις διαφορετικές ηπείρους Ευρώπη, Ασία, Αφρική.

Από την εποχή που οι Έλληνες πρωτοεμφανίστηκαν στην ελληνική επικράτεια η ναυτική τέχνη είναι ξεκάθαρα συνδεδεμένη με τον ελλαδικό χώρο και τους κατοίκους του. Οι Έλληνες ήταν αυτοί που ανέπτυξαν όσο κανείς άλλος λαός τη ναυτική τέχνη και άφησαν πολύτιμη παρακαταθήκη στους μεταγενέστερους λαούς. Τόσο η γεωγραφική θέση της χώρας όσο και οι ανάγκες για επικοινωνία και μεταφορές οδήγησαν στην ραγδαία ανάπτυξη της συγκεκριμένης τέχνης και ακόμα και σήμερα παραμένει σημείο αναφοράς στον πολιτισμό των Ελλήνων.

Συνεπώς, ήταν φυσικό με την πάροδο του χρόνου τα πλοία να εξελίσσονται και να διευρύνονται το πλήθος και τα είδη τους. Από την αρχαία εποχή έως και τα μινωικά χρόνια τα πλοία που έκαναν την εμφάνιση τους στην Ελλάδα ήταν αναρίθμητα και διέφεραν στο μέγεθος, στο σχήμα και στο σκοπό χρήσης. Εκτός των άλλων, οι Έλληνες, και κυρίως οι Αθηναίοι ανέπτυξαν πάρα πολύ τα πολεμικά πλοία και το πολεμικό ναυτικό, γενικότερα, δημιουργώντας μια υπερδύναμη στο θαλάσσιο χώρο. Το πολεμικό ναυτικό έπαιζε σπουδαίο ρόλο στην έκβαση πολέμων και στη διατήρηση της εξουσίας. Μάλιστα, στον ελλαδικό χώρο έλαβαν χώρα μερικές από τις πιο σπουδαίες ναυμαχίες στη ναυτική ιστορία. Σήμερα, αντλούμε σημαντικότερες πληροφορίες για το τρόπο ζωής των Ελλήνων από τα δεκάδες ναυάγια πλοίων που έχουν διασωθεί στο χώρο της Μεσογείου και τα οποία αποτελούν πολιτιστική κληρονομιά για το λαό μας.

“Ένα θωρηκτό φτιάχνεται σε δύο χρόνια, μια ναυτική παράδοση χρειάζεται διακόσια”.

Άγγλος ναύαρχος Κάννιγκαν.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

<http://www.greekbooks.gr>

<http://el.wikipedia.org>

<http://www.kithera.gr>

<http://www.krassanakis.gr/Greek%20nautical%20history.htm>

<http://www.hellinon.net/Ploia.htm>

<http://www.nautilia.gr/>