



σχέση του Ελληνικού λαού με τη θάλασσα δεν χάθηκε ουδέποτε στο πέρασμα του χρόνου και αυτό δεν είναι καθόλα τυχαίο. Δαμάζοντας τα κύματα, ταξιδεύοντας και γνωρίζοντας νέους τόπους, οι Έλληνες εδώ και χιλιάδες χρόνια ανέπτυξαν τη ναυτοσύνη τους, κυριάρχησαν στο εμπόριο, δημιούργησαν αλλά και διέδωσαν τον ελληνικό πολιτισμό.

Εξετάζοντας σφαιρικά την ιστορική πορεία του τόπου, εύκολα διαπιστώνει κάποιος πως ανέκαθεν υπήρξε μια σχέση δυνατή και καταλυτική με το υγρό στοιχείο.

Βγαίνοντας από περιόδους μακράς κυριαρχίας, όπως τη ρωμαϊκή ή αργότερα την οθωμανική, η σχέση με τη θάλασσα αποτέλεσε κύριο παράγοντα εξέλιξης σε τομείς οικονομικής ανάπτυξης και κοινωνικής ευημερίας που οδήγησαν σε ευρύτερες κυριαρχικές σχέσεις την περιοχή.

Καμπή στην ιστορική σχέση του Έλληνα με τη θάλασσα αποτέλεσε αναμφισβήτητα η έναρξη της Βυζαντινής περιόδου, όπου στη νέα πρωτεύουσα της διχασμένης πια ρωμαϊκής αυτοκρατορίας, την Κωνσταντινούπολη, η εγκαθίδρυση της ορθοδοξίας συμβάλλει καταλυτικά στην μεταγενέστερη πορεία και ανάπτυξη της. Σύντομα μετατρέπεται σε σύμβολο πίστης και πόλο προσέλευσης χιλιάδων χριστιανών. Η γεωγραφική της θέση συνέβαλε στην αλυσιδωτή οικονομικό-κοινωνική της ανάπτυξη και αποτέλεσε για αιώνες το μεγαλύτερο εμπορικό σταυροδρόμι μεταξύ δύσης και ανατολής.

Οι θαλάσσιες επικοινωνίες ανθούν κατά την περίοδο της κοσμοκρατορίας της και ενώνουν τα πιο απομακρυσμένα μέρη της Μεσογείου μεταξύ τους. Την περίοδο εκείνη ανεκμετάλλευτο δεν μένει κανένα νησί, κανένα λιμάνι.

Οι θαλασσοπόροι της εποχής δεν διαθέτουν ιδιαίτερα βοηθητικά μέσα σε ότι αφορά τη χάραξη της πορείας τους στα πελάγη. Έτσι στη βυζαντινή ναυσιπλοΐα συναντούμε κυρίως τους περίπλους, δηλαδή αρχαίους οδηγούς που περιείχαν σημειώσεις για λιμάνια, ακτογραμμές και κατά προσέγγιση αποστάσεις μεταξύ τους, αργότερα πολύ γνώρισαν και τους πορτολάνους, ένα επίτευγμα του 12ου αιώνα μ.Χ αλλά και τους ναυτικούς χάρτες από τους γείτονες Ιταλούς.

Τις θάλασσες οργώνουν ασταμάτητα πλοία εμπορικά, αλιευτικά και πολεμικά. Υπάρχει μια διαρκής και αναπόφευκτη επιρροή ποικιλόμορφων πολιτισμικών στοιχείων αλλά και ταυτοχρόνως μέριμνα για την εξασφάλιση της βυζαντινής κυριαρχίας.

Αν και τα πολεμικά πλοία καθυστέρησαν λίγο να κάνουν τη συστηματική εμφάνιση τους, τα συναντάμε αρχικά μόλις στα μέσα του 5ου αιώνα και οργανωμένος κρατικός πολεμικός στόλος συγκροτείται επί Βασιλείου του Α' του Μακεδόνα, κατά το δεύτερο ήμισυ του 9ου αιώνα μ.Χ.

Το πιο περίφημο πολεμικό πλοίο του βυζαντινού ναυτικού υπήρξε ο δρόμων. Ένα γρήγορο κωπήλατο σκάφος με βοηθητικά ιστία το οποίο εξελίσσεται γρήγορα και γύρω στον ένατο αιώνα κατασκευάζεται πλέον σε διάφορους τύπους. Έτσι συναντούμε τη διήρης, την τριήρης, την μονήρης και την γαλαΐα.

Το διασημότερο πολεμικό σκαρί ήταν η τριήρης, στα 37μ. μήκος και μέγιστο πλάτος στα 5,5μ. Ως κινητήρια δύναμη χρησιμοποιούσε 170 κωπηλάτες καθισμένους σε τρία επίπεδα, καθώς και πανιά. Κύριο χαρακτηριστικό της τα σιφώνια, με τα οποία ήταν εξοπλισμένη για την εκτόξευση του περιβόητου υγρού πυρ.

Ο επιβλητικός αυτοκρατορικός στόλος που δημιουργήθηκε ήταν αγκυροβολημένος στην Κωνσταντινούπολη και ανελάμβανε μακρινές αποστολές, ήταν ο λεγόμενος στόλος της «ανοικτής θαλάσσης».

Υπήρχε και ο επαρχιακός στόλος που διέθετε ελαφριές πολεμικές μονάδες και λειτουργούσε ως αμυντικός σχηματισμός. Για τη συντήρηση του είχαν δημιουργηθεί ναύσταθμοι και ναυπηγεία σε πολλά σημεία της βυζαντινής επαρχίας. Οι συνεχόμενες εκστρατείες που δραματοποιόντουσαν κατά το απόγειο της Βυζαντινής περιόδου, οδήγησαν στην ανάγκη κατασκευής και κάποιων πολεμικών πλοίων, που χρησίμευαν ενίοτε ως βοηθητικά, για τη μεταφορά στρατιωτών, αλόγων και πυρομαχικών. Το συγκεκριμένο τύπο πλοίου ονομαζόταν «χελάνδιον».

Σε κάθε περίπτωση η ναυτική πολεμική μηχανή που κατασκευάστηκε έπρεπε να διατηρείται πάντα ακμαία και να είναι επαρκής τόσο για την διατήρηση της ευρύτερης κυριαρχίας και δόξας όσο και για την ομαλή διεξαγωγή του εμπορίου.

Για τα εμπορικά πλοία της εποχής οι πληροφορίες είναι λίγες. Ήταν ως επί το πλείστο πλοία μικρά με στρογγυλό κύτος, ελαφριά και ευέλικτα ώστε να

μανουβράρονται γενικότερα εύκολα, να αποφεύγουν τις πειρατικές επιδρομές και να περνούν άνετα τα Ησθενά του Κεράτιου κόλπου.

Ήταν κατεξοχήν ιστιοφόρα, διέθεταν τριγωνικά ιστία, το αρχαίο λατίνι και διευθυνόταν με τη βοήθεια δύο πηδαλίων στη πρύμνη. Χρησιμοποιούσαν ενίοτε και κουπιά. Εντούτοις όμως οι κωπηλάτες αποφεύγονταν ως οικονομικά ασύμφορη λύση και είχαν επικουρικό ρόλο.

Πρώτοι ήταν οι Βυζαντινοί που εκμεταλλεύτηκαν τα πλεονεκτήματα του τριγωνικού πανιού στα μεγάλα εκτοπίσματος πλοία. Η χρήση του αυτή, σήμερα μας είναι γνωστή από απεικονίσεις σε χειρόγραφα και από σύγχρονες αγιογραφίες. Αποκαλούσαν όλα τα πανιά, άρμενα και τα ξεχώριζαν σε αρμενόπουλα (τους φλώκους) και σε μεγάλα άρμενα.

Το αξιοσημείωτο είναι πως το Βυζάντιο είχε θεσπίσει μια ολοκληρωμένη νομοθεσία για την προστασία και ανάπτυξη των εμπορικών στόλων. Το νομοθετικό πλαίσιο για τους πλοιοκτήτες ήταν αρκετά ελαστικό και απαγόρευε ρητά το δανεισμό με επιτόκιο.

Οι ονομασίες των πλοίων είχαν να κάνουν με τους σκοπούς που εξυπηρετούσαν. Εκείνο που μετέφερε για παράδειγμα καρπούς και ήταν κυρίως εμπορικό, λεγόταν “πάμφιλον” και “σανδάλιον” το φορτηγό και αλιευτικό πλοίο.

Προς το τέλος της Βυζαντινής αυτοκρατορίας τα εμπορικά πλοία αριθμούσαν πολύ περισσότερα από τα πολεμικά. Είχε αρχίσει η παρακμή και οι θαλασσοπόροι και έμποροι είχαν ήδη αρχίσει να χρησιμοποιούν και διάφορους ξένους τύπους σκαφών για τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους.

Προς τον 13ο αιώνα μ Χ πλησιάζει σταδιακά το τέλος μιας ένδοξης εποχής που χαρακτηρίστηκε μεταξύ άλλων και έντονα από τη σχέση μεταξύ του Ελληνικού πολιτισμού και του θαλασσινού στοιχείου. Η άλωση θα φέρει την οθωμανική κυριαρχία και η σχέση αυτή θα πάρει άλλες μορφές, ίσως θα λέγαμε πιο υποτονικές, για να παίξει και πάλι πρωταγωνιστικό και καθοριστικό ρόλο στην απελευθέρωση της ελλήνων μετά από τέσσερις περίπου αιώνες.

Δεν μπορεί να αμφισβητηθεί το γεγονός, ότι η θάλασσα είναι άρρηκτα δεμένη με κάθε κομμάτι της ελληνικής ιστορίας και κάθε φορά η σχέση του Έλληνα μαζί της προσδιορίζεται από το ιστορικό πλαίσιο και τα γεγονότα της εποχής.

Το άρθρο είναι της Ίριδας Λιναρδάτου

Πηγές: yachttime.gr-vizantinonistorika.blogspot.gr