

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ Α.Ε.Ν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Η ελληνόκτητη ναυτιλία κατά τους Βυζαντινούς χρόνους

Επιβλέπων καθηγητής: Ιωάννης Σιδεράς

Σπουδαστής: Τσαρτσίδης Νικόλαος

Α.Γ.Μ: 3573



Θεσσαλονίκη 2017

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Ιωάννης Σιδερός

ΘΕΜΑ

Η ελληνόκτητη ναυτιλία κατά τους Βυζαντινούς χρόνους

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: Τσαρτσίδα Νικολάου

Α.Γ.Μ:3573

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

<i>A/A</i>	<i>Ονοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότης</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη	5
Σκοπος.....	6
Εισαγωγή στη Ναυτιλία	6
1. Αρχαίοι χρόνοι και ναυτιλία	8
1.1. Η Ελληνική ναυτιλία από των Μινωικών χρόνων μέχρι το Βυζάντιο.....	8
2. Βυζαντινή περίοδος	13
2.1. Η γέννηση και πορεία του Βυζαντίου	13
2.2 Η περίοδος από το 300 π.χ. μέχρι τους ελληνοιστικούς χρόνους.....	14
3. Η ελληνοκτητη ναυτιλία κατά τους Βυζαντινούς χρόνους.....	18
3.1. Συγκρότηση	18
3.2. Ναυτιλιακοί προορισμοί	20
3.3 Σημαντικοί Σταθμοί και κλιματολογικές συνθήκες της θάλασσας	20
3.4 Χωρικά ύδατα της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας.....	23
4. Ο βυζαντινός στόλος και οι ναυτικές μονάδες και βάσεις του	24
4.1. Ιστορικά	24
4.1.1. Ο Βυζαντινός στόλος	25
4.2. Η ναυπηγική και τα πλοία κατά τη Βυζαντινή περίοδο.....	25
4.2.1. Οι ναυτικοί αγώνες	25
4.3. Τύποι πλοίων.....	26
4.4. Τα πολεμικά καράβια.....	27
4.4.1. Οι Δρόμωνες	27
4.4.2. Χαρακτηριστικά – τύποι δρόμωνος.....	28
4.4.2. Η Διήρης	30
4.4.3. Η Τριήρης	30
4.4.4. Η Γαλέα.....	31
4.4.5. Η Μονήρης.....	31

4.5. Βοηθητικά πλοία.....	32
4.5.1. Χελάνδιον	32
4.5.2. Η Πάμφυλος.....	32
4.5.3. Το Σανδάλιον	32
4.6. Εμπορικά πλοία.....	33
5. Το εμπόριο	33
5.1. Το τέλος.....	38
Βιβλιογραφία	39

Περίληψη

Η παρούσα εργασία έχει ως αντικείμενο μελέτης την Ελληνόκτητη Ναυτιλία κατά τους Βυζαντινούς χρόνους, μέσω της παρουσίασης των θετικών και αρνητικών πτυχών τους. Στόχος της εν λόγω εργασίας είναι η καταγραφή της συγκρότησης, των προορισμών, των εμπορευμάτων και των πλοίων της τότε ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Η ναυτιλία αποτελεί έναν κλάδο, όπου οι συνθήκες και οι καταστάσεις μεταβαλλόταν έντονα σε εκείνες τις περιόδους.

Η εργασία αποτελείται από πέντε κεφάλαια.

Συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας γίνεται αναφορά στα αρχαία χρόνια. Περιγράφεται με λίγα λόγια η ναυτιλία κατά τους αρχαίους χρόνους δηλαδή, από την μινωική, στους κλασσικούς χρόνους, την ελληνική και μακεδονική εποχή, την ρωμαϊκή και τέλος, την βυζαντινή εποχή.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, περιγράφεται η Βυζαντινή περίοδος. Ιστορικά στοιχεία που διαμόρφωσαν το Βυζάντιο από την ίδρυση του μέχρι την καταστροφή του. Η αναφορά που γίνεται είναι περιγραφική, ώστε να γνωρίζει κανείς λίγα στοιχεία για την περίοδο αυτή.

Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται στη ναυτιλία, την περίοδο του Βυζαντίου. Γίνεται λεπτομερής αναφορά για την ναυτιλία, τις καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν στην θάλασσα, οι προορισμοί που είχαν τα καράβια καθώς, και οι διαδρομές που ακολουθούσαν.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, γίνεται πλήρης αναφορά στον Βυζαντινό στόλο, όπως, επίσης, και στους ναυτικούς αγώνες. Επιπλέον, αναλύονται οι διάφοροι τύποι των πλοίων που υπήρχαν την περίοδο εκείνη και τα πλοία που χρησιμοποιούσαν για πόλεμο και εμπόριο.

Στο πέμπτο κεφάλαιο, γίνεται μια αναφορά στο εμπόριο, γιατί αυτό αποτέλεσε το πιο σημαντικό κομμάτι της ναυτιλίας, πέρα από τα πολεμικά πλοία. Τέλος, γίνεται λόγος για τον τρόπο με τον οποίο το εμπόριο και η οικονομία, οδήγησαν στην καταστροφή της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας.

Σκοπός

Σκοπός της εργασίας αυτής είναι να μελετηθεί η ελληνοκτητη ναυτιλία στην Βυζαντινή περίοδο. Να επισημανθεί ο ρόλος και η σημαντικότητα της ναυτιλίας στην ανάπτυξη και πρόοδο της Αυτοκρατορίας, καθώς το σημείο της Κωνσταντινούπολης και οι θάλασσες τριγύρω, όπως η Μεσόγειος θάλασσα, έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στη διατήρηση της Αυτοκρατορίας. Τέλος, να τονιστεί πως το εμπόριο κατά την Βυζαντινή περίοδο άκμασε όσο ποτέ άλλοτε.

Εισαγωγή στη Ναυτιλία

Η ανάγκη ανταλλαγής αγαθών και μετακίνησης προσώπων σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης, οδήγησε σταδιακά στην ανάπτυξη των μεταφορών, στις οποίες οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος τους, πράγμα αναμενόμενο μιας και η θάλασσα καλύπτει το 70% της γήινης επιφάνειας.

Με τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα επιτυγχάνεται διακίνηση μεγάλων φορτίων και μεγάλου αριθμού επιβατών με χαμηλό κόστος, σε μεγάλες αποστάσεις, και επί πλέον, με την εξειδικευμένη κατασκευή πλοίων, ικανοποιούνται οι ειδικές απαιτήσεις διαφόρων φορτίων.

Η ναυτιλία είναι ένας από τους σημαντικότερους τομείς της παγκόσμιας οικονομίας που περιλαμβάνει τις θαλάσσιες μεταφορές και τη γενικότερη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Επιπλέον, μέσω της δυνατότητας διακίνησης δια θαλάσσης μεγάλων ποσοτήτων αγαθών και βιομηχανικών προϊόντων, συντελεί στην οικονομική ανάπτυξη και στην γεωγραφική ανακατανομή του διεθνούς εμπορίου¹.

Σε μια εποχή που κυριαρχούν οι παγκόσμια μεγάλες οικονομικές δυνάμεις, η πορεία της ελληνικής ναυτιλίας αποτελεί ένα αξιοσημείωτο παράδειγμα. Σε ένα διεθνές περιβάλλον ραγδαία εξελισσόμενο και αμείλικτα ανταγωνιστικό, η ελληνοκτητος ναυτιλία έχει καταφέρει να αποτελεί μια από τις σημαντικότερες δυνάμεις του κόσμου.

Πρωταγωνιστικό ρόλο στην διεθνή ναυτιλία διαδραματίζουν εδώ και πολλά χρόνια οι έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό και δύσκολο διεθνές περιβάλλον κατορθώνουν, με την εμπειρία και την ικανότητά τους, να πρωτοπορούν, να αναπτύσσονται επενδύοντας αποτελεσματικά τα κεφάλαιά τους και παράλληλα να προσφέρουν πολλά στην εθνική μας οικονομία:

- Προσφέρουν πολλές θέσεις εργασίας τόσο στα πλοία, όσο και στα πάρα πολλά γραφεία τους, που διατηρούν στην Ελλάδα και σε όλο τον κόσμο.
- Συντελούν στην εισροή μεγάλων ποσών συναλλάγματος.

- Επενδύουν μεγάλα ποσά στη χώρα μας και σε άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες.
- Συμμετέχουν και συμβάλλουν στην κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη της χώρας μας με ευεργεσίες, αγαθοεργίες και χορηγίες.
- Μεταφέρουν την ελληνική σημαία στα πέρατα της υφηλίου και "επεκτείνουν" το ελληνικό έδαφος.

“Η θάλασσα είναι η μεγάλη λεωφόρος συγκοινωνιών της Υδρογείου ... οι πρωτόγονοι χωρίζονται και οι πολιτισμένοι δι’ αυτής ενώνονται ... η ποταμοπλοΐα ανήκει εις τας συγκοινωνίας της ξηράς, όταν όμως οι λαοί αναπτύσσονται εις τας όχθας ποταμού, τότε γίνονται ναυτικοί όπως πολύ ορθά έγραφε ο αείμνηστος Καθηγητής Γεώργιος Χαριτάκης. Και οι λόγοι αυτοί“ ισχύουν μέχρι και σήμερα, παρά την σμίκρυνση των αποστάσεων και του χρόνου από τα αεροπλάνα, οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν το πρώτο λόγο τουλάχιστον όσον αφορά τα εμπορεύματα. Και αυτό αποδεικνύεται από τις επενδύσεις των πλοίων ,την αύξηση της χωρητικότητας τους, ως και των συνεχών βελτιώσεων των λιμανιών και των εγκαταστάσεων τους.

Η Ελλάδα είναι μια χώρα ναυτική. Η σχέση του Έλληνα με τη θάλασσα έχει διάρκεια αλλά και συνέχεια μέσα στο χρόνο. Η ελληνική ναυτιλία ανέκαθεν σε όλη την ιστορία της υπήρξε ο κατεξοχήν τομέας διεθνοποίησης τόσο της ελληνικής οικονομίας, όσο και της κοινωνίας. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία σήμερα εκτός από τη συμβολή της στην εθνική οικονομική ανάπτυξη έχει και ρόλο εθνικής ασφαλείας, δεδομένου ότι ο ακτοπλοϊκός της στόλος συνδέει τα πολλά νησιά της Ελλάδας με την ηπειρωτική χώρα. Έχει, επίσης, και ευρωπαϊκό ρόλο καθώς με το μέγεθος και την ποικιλία των εμπορικών δραστηριοτήτων της συντελεί με ποσοστό περίπου 50% στις ναυτιλιακές δραστηριότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τέλος, έχει και παγκόσμιο ρόλο δεδομένου ότι κατέχει το 10% περίπου του παγκόσμιου στόλου και η ναυτιλία είναι ο μοναδικός τομέας που η Ελλάδα έχει κάποια διαπραγματευτική ισχύ και πρωταγωνιστεί στις παγκόσμιες εξελίξεις των διεθνών οργανισμών στην κατεύθυνση του ελεύθερου ανταγωνισμού.

1. Αρχαίοι χρόνοι και ναυτιλία

Η 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. Ο όρος ναυτοσύνη ταυτίζεται και συνδέεται πλήρως με τον Έλληνα και την Ελλάδα από την αρχαϊκή περίοδο μέχρι και σήμερα. Η Ελλάδα αποτελεί μια χώρα με μακρά παράδοση στη ναυτιλία που ξεκινάει από την αρχαϊκή εποχή και καταλήγει στο σήμερα, μεταφέροντας όλη την γνώση και την εμπειρία στις επόμενες κάθε φορά γενιές. Είναι μια χώρα ναυτική, ενώ ταυτόχρονα η σχέση του Έλληνα με τη θάλασσα έχει διάρκεια, καθώς και μια αέναη συνέχεια στο πέρασ του χρόνου.

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 περιοχή².

1.1. Η Ελληνική ναυτιλία από των Μινωικών χρόνων μέχρι το Βυζάντιο

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. ναυς, ναυτικό, ναυπηγείο κλπ. Η αιτία για αυτό είναι το ότι στην Ελληνική Θάλασσα (= το Αιγαίο Πέλαγος) υπάρχουν πάρα πολλά νησιά που πολλά από αυτά φαίνονται και δια γυμνού οφθαλμού από την ξηρά οπότε αυτό προκαλούσε στο να κατασκευάσει κάποιος πλεούμενο και να πάει εκεί. Τα αρχαιολογικά ευρήματα δείχνουν ότι στην Ελληνική θάλασσα κυκλοφορούσαν μορφές πλοίων ήδη από πολύ παλιά, 14^ο-17^ο αιώνας π.χ. και 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 τέχνη³. Μαρτυρίες για τις απαρχές της ναυπηγικής βρίσκουμε στα ομηρικά έπη, στο Πάριο χρονικό και στις περιγραφές των ιστορικών και μυθικών συγγραφέων καθώς και στα ποιήματα των λυρικών ποιητών. Ειδικότερα, και σύμφωνα με τον Απολλόδωρο, οι άνθρωποι αρχικά χρησιμοποιούσαν ως πλεούμενα τις λάρνακες και μια τέτοια χρησιμοποίησε ο Δευκαλίωνας, ο πατέρας του Έλληνα για να διασωθεί με τη γυναίκα του Πύρρα από τον κατακλυσμό που έγινε επί των ημερών τους. Επίσης, σε διάφορα νησιά του Αιγαίου έχουν ανακαλυφθεί εργαλεία και όπλα τα οποία χρονολογούνται γύρω στο 8.000 π.χ., γεγονός που αποδεικνύει ότι ήδη πριν από εκατό αιώνες οι κάτοικοι του ελλαδικού χώρου μπορούσαν να διαπλεύσουν τουλάχιστον την απόσταση που χωρίζει την ανατολική Πελοπόννησο ή τις βόρειες Σποράδες από τη Μήλο.

² Λιναρδάτου Ι., Θάλασσα και Βυζάντιο, άρθρο.

³ Λιναρδάτου Ι., Θάλασσα και Βυζάντιο, άρθρο.

Τα πρώτα πλοία στην Ελλάδα, εμπορικά και πολεμικά, ήταν από ξύλο και η κινητήριος δύναμή τους ήταν η κωπηλασία. Μετά, επί Μίνωα, 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 της⁴.

Για τη ναυπήγηση 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 προφύλαξη 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.

Αρχαιολογικά ευρήματα δείχνουν ότι στο Αιγαίο κυκλοφορούσαν οι πρώτες μορφές πλοίων γύρω στο 2000 π.χ., ένας νέος τύπος ελαφρύ πλοίου, ικανού να ταξιδεύει με κουπιά και με πανιά, το αιγαιοπελαγίτικο σκαρί: μια πραγματική επανάσταση στη ναυτική τεχνολογία, που υιοθετήθηκε αμέσως από τους λαούς του Αιγαίου και στη συνέχεια από τους Αχαιούς. 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 ανέπτυξε τον Κρητοκυκλαδίτικο πολιτισμό και μετέδωσε τις ναυτιλιακές γνώσεις του στους Αχαιούς, οι οποίοι κατέκλυσαν τη Θεσσαλία (2000 π.χ.) και την Νότια Ελλάδα, αφού εξεδίωξαν τις Πελάγιες και έτερες ελληνικές φυλές του Βορρά⁵.

Η Χίος από την αυγή του ιστορικού της βίου, παράλληλα με την πρόωμη επίδοσή της στα θαλάσσια έργα, λάμπει με το φως του τυφλού ραψωδού στον τότε γνωστό κόσμο και θεμελιώνει μαζί με τους φιλόσοφους της Ιωνίας που θα ακολουθήσουν, τις αξίες του πολιτισμού του μέλλοντος. Και όχι μόνο στην ποίηση και τη σοφία, αλλά και στην τέχνη, όπως στη γλυπτική, όπου δημιουργεί μάλιστα σχολή με πλειάδα καλλιτεχνών και ιδρυτή τον Μάλα και συνεχιστές του τον Μικκιάδη, τον Αχερμο, τον Δεξαμενό που ειδικεύεται στο σκάλισμα των περίφημων σφραγιδόλιθων⁶.

Το 496 π.χ., με την εμφάνιση των Περσών από τα βάθη της Ασίας, αρχίζει να διαγράφεται ο ακριτικός ρόλος της Χίου, που με τη συμμετοχή των 100 πλοίων της στη ναυμαχία της Λάδης, κερδίζει κύρος και κατακτά ηγετική θέση στην περιοχή.

⁴ Μαντά Ε. (2003), *100 ΑΙΩΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΑ*, Θράκη, Εκδόσεις ΠΕΛΤΗ

⁵ Κρασανάκη Γ.,(2008), *Ναυτική ιστορία του ελληνικού έθνους*, Αθήνα, Εκδ. Αθήνα.

⁶ Λιναρδάτου Ι., *Θάλασσα και Βυζάντιο*, άρθρο.

Γιατί σύμφωνα με τον Ηρόδοτο οι Χίοι παρέμειναν για να ανακρούσουν τους Πέρσες, έναν εχθρό με εξαπλάσια δύναμη της δικής τους. Οι υπόλοιποι της συμμαχίας των ιωνικών πόλεων με 253 πλοία "ετράπησαν εις φυγήν". Η ιστορική αυτή ναυμαχία πήρε το όνομά της από ένα νησάκι απέναντι από τη Μίλητο⁷.

Από την περίοδο αυτή και ύστερα (479 π.χ.) η Χίος θα διατηρήσει στο Αιγαίο την αυτόνομη και δυναμική παρουσία της, ακόμη και μέσα στους κόλπους της Αθηναϊκής συμμαχίας, στην οποία παρέμεινε όχι ως φόρου υποτελής, αλλά ως ανεξάρτητη και ισχυρή ναυτική δύναμη. Το πιστοποιεί ο Ηρόδοτος με σαφήνεια: "Τούτων Χίοι ουχ Υποτελείς όντες φόρου, ναυς δέ παρέχοντες, αυτόνομοι ξυνέσποντο". Εξάλλου ο Δημοσθένης, μνημονεύοντας τα κέντρα της ναυτικής ισχύος της αρχαίας Ελλάδας, αποκαλεί τη Χίο, τη Ρόδο και την Κέρκυρα ως "δυνατότατες κατά θάλασσαν νήσους"⁸.

Κατά τους κλασικούς χρόνους η ναυμαχία της Σαλαμίνας έγινε στις το 480 π.χ. στα στενά μεταξύ του νησιού της Σαλαμίνας και των ακτών της Αττικής. Στη ναυμαχία αυτή, οι χερσαίες δυνάμεις (πεζικό) του Ξέρξη ξεπερνούσαν τις 800.000 άντρες και οι ναυτικές είχαν πάνω από 1200 τριήρεις, 850 πλοία μεταγωγικά αλόγων και 3.000 τριαντακόρους (= πλοία με 30 κωπηλάτες, από 15 σε κάθε πλευρά), ποσά τεράστια για την εποχή εκείνη. Ωστόσο, νικήθηκε. Εκείνος που ήταν αιτία να νικήσουν οι Έλληνες στη ναυμαχία της Σαλαμίνας, αλλά και έκανε την Αθήνα πρώτη ναυτική δύναμη, σύμφωνα με το Θουκυδίδη (Ιστορία Α), ήταν ο Θεμιστοκλής (525 - 460 π.χ.). Το τέχνασμα του Θεμιστοκλή με το οποίο οι Έλληνες νίκησαν το μέγα στόλο των Περσών ήταν να παρασύρει το Περσικό στόλο στα στενά της Σαλαμίνας, όπου δε μπορούσε όλος να λάβει μέρος στη ναυμαχία⁹.

Μετά τη ναυμαχία της Σαλαμίνας και επειδή οι Πέρσες εξακολουθούσαν να κατέχουν τις Ελληνικές πόλεις που είχαν καταλάβει στη Μ. Ασία, ο Κίμωνας, που είχε αντικαταστήσει στο μεταξύ το Θεμιστοκλή, με ένα μεγάλο στόλο έπλευσε στη Θράκη και πολιορκήσε το Ίον, στον ποταμό Στρυμόνα. Ο Κίμωνας αργότερα έπλευσε εναντίον της νήσου Σκύρου (476 π.χ.) και σαν διοικητής της Αμφικτιονικής συμμαχίας, εκδίωξε τους Δόλοπες πειρατές και έφερε Αθηναίους να κατοικήσουν στο νησί¹⁰. Μαζί του, έφερε πίσω τα οστά του Θησέα ο οποίος είχε δολοφονηθεί στο νησί οχτακόσια χρόνια πριν. Ακολούθως ο Κίμωνας έπλευσε στην Ασία και αφού συγκέντρωσε ένα στόλο από 200 τριήρεις, πολιορκήσε την Ελληνική πόλη της Φασελής. Αμέσως μετά την κατάληψη της, έπλευσε στον ποταμό Ευρυμέδων το 466 π.χ., για να επιτεθεί στον Περσικό στόλο. Μετά από ολοκληρωτική νίκη, όπου 200 πλοία κατελήφθησαν, ο Κίμωνας κατεδίωξε τους Πέρσες, οι οποίοι είχαν στο μεταξύ αποβιβασθεί στην Ξηρά και τους νίκησε. Όταν έλαβε μήνυμα, ότι 80 Φοινικικά πλοία βρισκόταν στην Ίδρο της Κύπρου, έπλευσε όσο το γρηγορότερο μπορούσε, νικώντας τους και καταστρέφοντας αρκετά πλοία. Αυτή ήταν η τρίτη νίκη μέσα σε μια μέρα

⁷ Κρασανάκη Γ.,(2008), Ναυτική ιστορία του ελληνικού έθνους, Αθήνα, Εκδ. Αθήνα.

⁸ Κρασανάκη Γ.,(2008), Ναυτική ιστορία του ελληνικού έθνους, Αθήνα, Εκδ. Αθήνα.

⁹ Μαντά Ε. (2003), *100 ΑΙΩΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΑ*, Θράκη, Εκδόσεις ΠΕΛΤΗ

¹⁰ Κρασανάκη Γ.,(2008), Ναυτική ιστορία του ελληνικού έθνους, Αθήνα, Εκδ. Αθήνα.

του γενναίου και ένδοξου στρατηγού Κίμωνα, ανεβάζοντας την Αθήνα στο απόγειο της δύναμης της.

Στην Ελληνική και Μακεδονική περίοδο και συγκεκριμένα, πριν ξεκινήσει την εκστρατεία στην Ασία, ο Μ. Αλέξανδρος όρισε ορισμένους τριήραρχους από τα διάφορα μέρη της Ελλάδας (Κω, Μακεδονία κ.ά.) και μεταξύ αυτών και το Νέαρχο, γιο του Ανδρότιμου με καταγωγή από την Κρήτη, από την πόλη Λατώ, ο οποίος ζούσε, όμως, στην Αμφίπολη, κοντά στο Στρυμόνα, όπου και είχε ιδρύσει ιερό της θεάς Λατούς ή Ιωνικά Λητούς και όπου μετά αναπτύχθηκε πόλη με το όνομα «Λητή». Τον ίδιο όρισε μετά ο Αλέξανδρος ως Ναύαρχος του στόλου του. Ο Νέαρχος υπέγραφε με το όνομα «Νέαρχος Ανδροτίμου ο Κρής». Ο στόλος του Μ. Αλεξάνδρου, στην αρχή της εκστρατείας του, περιλάμβανε 150 - 160 πολεμικά πλοία, κυρίως τριήρεις από τις οποίες 29 ήταν Αθηναϊκές και δεκάδες μεταγωγικά. Τα πληρώματα των πλοίων ήταν από τα διάφορα μέρη της Ελλάδας (Μακεδονία, Κύπρο, Κω κ.τ.λ.), όμως υπήρχαν μεταξύ τους και μερικοί Φοίνικες και Αιγύπτιοι¹¹.

Ξεκινώντας ο Νέαρχος από τον Υδάσπη ποταμό, έπλευσε στις ακτές του Περσικού κόλπου και έφτασε στις εκβολές του Ευφράτη ποταμού στην Ινδία. Αποκομμένος ο στόλος, χωρίς τρόφιμα και χωρίς την υποστήριξη του στρατού, περνώντας από άγνωστα μέρη και μετά από πολλές δυσκολίες κατόρθωσε να φτάσει στο Ευφράτη, χάρη της ικανότητας του Νέαρχου που με πραότητα, αποφασιστικότητα και θάρρος ξεπέρασε τα εμπόδια και τη δεισιδαιμονία των ναυτών του, που διογκώθηκε λόγω του άγνωστου του επιχειρήματος. Η κάθοδος του Ινδού ποταμού από το στόλο του Μ. Αλεξάνδρου με το Ναύαρχο Νέαρχο και το μεγάλο ταξίδι από τις εκβολές του Ινδού ποταμού μέχρι τον Περσικό Κόλπο ήταν ένα φοβερά μεγάλο κατόρθωμα, επειδή η διαδρομή ήταν άγνωστη και μεγάλης απόστασης, ενώ παράλληλα επικίνδυνη και μέσα από ποτάμια, άρα με πολλές ενέδρες. Αποτελεί μια απ' τις μεγαλύτερες εποποιίες του αρχαιοελληνικού ναυτικού¹².

Σύντομα ακολούθησαν η εξερεύνηση των ακτών της Αραβίας και της Κασπίας, ενώ η Α. Μεσόγειος γίνεται Ελληνική λίμνη προστατευμένη από τα καράβια των Πτολεμαίων και των Σελευκιδών. Με την επικράτηση των Μακεδόνων το εμπόριο και η ναυτιλία γνωρίζουν νέα άνθιση, όμως, λόγω της επέκτασης των Μακεδόνων, τα λιμάνια της Ασίας και της Αιγύπτου μεγαλώνουν σε βάρος του Πειραιά. Οι Μακεδόνες επεκτείνουν συνεχώς την επικράτειά τους και μεταφυτεύουν το Ελληνικό στοιχείο μέχρι τις εσχατιές του τότε γνωστού κόσμου. Εξ αιτίας αυτού, η Ελληνική γλώσσα και γραφή θα γίνουν διεθνείς¹³.

Στην Ρωμαϊκή περίοδο η Ρώμη με πολλές ελλείψεις στο ναυτικό της στην αρχή, ηττήθηκε επανειλημμένα στις θαλάσσιες αναμετρήσεις της με τους έμπειρους Καρχηδόνιους και Έλληνες, ειδικά από τους Κρήτες και γι' αυτό ισοπέδωσαν την Κρήτη. Αργότερα, όμως έδωσε μεγαλύτερη σημασία στο στόλο της, που με την ενίσχυσή του βοήθησε στις κοσμοκρατορικές τις βλέψεις. Για τη δημιουργία του μεγάλου εμπορικού και πολεμικού στόλου των Ρωμαίων, υπόβαθρο αποτέλεσε η

¹¹ Μαντά Ε. (2003), *100 ΑΙΩΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΑ*, Θράκη, Εκδόσεις ΠΕΛΤΗ.

¹² Μαντά Ε. (2003), *100 ΑΙΩΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΑ*, Θράκη, Εκδόσεις ΠΕΛΤΗ.

¹³ Μαντά Ε. (2003), *100 ΑΙΩΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΑ*, Θράκη, Εκδόσεις ΠΕΛΤΗ.

μεγάλη ναυτική παράδοση των αρχαιοελληνικών και ελληνοιστικών χρόνων. Μια παράδοση που συνέχισαν, βελτίωσαν κι απ' την οποία άντλησαν τεχνικές γνώσεις και ναυτικές εμπειρίες οι μετέπειτα διεκδικητές της Μεσογείου Άραβες, Βενετοί και Οθωμανοί¹⁴.

Τα εμπορικά πλοία της ρωμαϊκής περιόδου χωρίζονται στα μικρά, που έχουν μεταφορική ικανότητα μέχρι και 3000 αμφορείς, και στα μεγάλα, τα αποκαλούμενα από τους Έλληνες μυριοφόρα, που μπορούν να μεταφέρουν 10000 αμφορείς. Μια τρίτη ειδική κατηγορία αποτελούν τα κατά πολύ μεγαλύτερα σιταγωγά, που μεταφέρουν από την Αλεξάνδρεια στη Ρώμη τους 50.000 τόνους σιτάρι που χρειάζεται κάθε χρόνο η Αυτοκρατορία. Στην αρματωσιά τους χρησιμοποιείται για πρώτη φορά ένα δεύτερο πανί σε επικλινή ιστό στην πλώρη, που εξασφαλίζει μεγαλύτερη ταχύτητα. Επίσης, για πρώτη φορά εμφανίζονται εμπορικά πλοία χωρίς κουπιά¹⁵.

Από το 2^ο αι. π.Χ. και εξής, οι Ρωμαίοι άρχισαν σιγά-σιγά να κατακτούν διάφορα Ελληνικά μέρη από αυτά που βρισκόταν εκτός Ιταλίας και το 146 π.χ., μετά τη μάχη της Λευκόπετρας (όπου οι Ρωμαίοι του Λεύκιου Μόμμιου νίκησαν τα Ελληνικά στρατεύματα), η υποταγή των Ελλήνων στους Ρωμαίους ολοκληρώθηκε και τυπικά. Συνέπεια του γεγονότος αυτού ήταν να πάψουν οι Ελληνικές πόλεις να πρωτοστατούν στη Μεσόγειο και ως εξ αυτού και το ναυτικό τους. Το θαλάσσιο εμπόριο, βέβαια, εξακολουθεί να αποτελεί το βασικό παράγοντα της οικονομικής ζωής των Ελλήνων. Οι Έλληνες ναυτικοί συνεχίζουν τον προαιώνιο ρόλο τους στη θάλασσα και ταυτόχρονα γίνονται ποδηγέτες, εκπαιδευτές και πληρώματα του δημιουργούμενου και αργότερα ισχυρού ναυτικού της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας. Οι Έλληνες ναυπηγοί, υπακούοντας στα κελεύσματα των αξιωματούχων της Ρώμης, κατασκευάζουν υπερμεγέθη και βαριά καράβια, πάνω στα οποία τοποθετούνται πολεμικές πολιορκητικές μηχανές και κατασκευές που χρησιμοποιούνται στις επιχειρήσεις της ξηράς¹⁶.

¹⁴ Κρασανάκη Γ.,(2008), Ναυτική ιστορία του ελληνικού έθνους, Αθήνα, Εκδ. Αθήνα.

¹⁵ Κρασανάκη Γ.,(2008), Ναυτική ιστορία του ελληνικού έθνους, Αθήνα, Εκδ. Αθήνα.

¹⁶ Μαντά Ε. (2003), *100 ΑΙΩΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΑ*, Θράκη, Εκδόσεις ΠΕΛΤΗ.

2. Βυζαντινή περίοδος

2.1. Η γέννηση και πορεία του Βυζαντίου

Οι όροι «Βυζάντιο» και «Βυζαντινός», που περιγράφουν την περίοδο της μεσαιωνικής ιστορίας των χωρών που αποτέλεσαν την αυτοκρατορία, την οποία σήμερα ονομάζουμε καταχρηστικά Βυζαντινή, εφευρέθηκαν από τους πρώτους μελετητές της εποχής και της περιοχής αυτής. Βυζάντιο είναι, και ονομάζεται έτσι σήμερα, η πολιτεία, η αυτοκρατορία που κληρονόμησε και συνέχισε το πολίτευμα, το κράτος της αρχαίας αυτοκρατορικής Ρώμης, κυρίως στο ανατολικό τμήμα της παλιάς ρωμαϊκής επικράτειας, με αναφορά την πρωτεύουσα πόλη Κωνσταντινούπολη, που γρήγορα ονομάστηκε Νέα Ρώμη και κάποτε Δευτέρα ή Ετέρα¹⁷.

Ωστόσο, η αδιαφιλονίκητη αυτή σχέση του Βυζαντίου με τη Ρωμαϊκή αυτοκρατορία δεν είναι το μόνο ειδοποιό χαρακτηριστικό της νέας Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας. Η πρεσβυτέρα Ρώμη παρέδωσε τα σκήπτρα στη νεωτέρα, για λόγους που σημάδεψαν την παγκόσμια ιστορία της εποχής, μιας εποχής κατά την οποία η Μεσόγειος διεκδικούσε το μονοπώλιο, θα λέγαμε, της ιστορίας.

Η μετάλλαξη της Ρώμης σε Βυζάντιο γίνεται υπό την πίεση τριών παραγόντων:

- των βαρβαρικών εισβολών του 3ου και 4ου αιώνα,
- της απειλής της τότε Περσικής αυτοκρατορίας, που διεκδικεί από τη Ρώμη την παγκόσμια αυτοκρατορία και
- της διάδοσης του χριστιανισμού, της νέας θρησκείας, της οποίας οι οπαδοί όλο και περισσότερο διαδραματίζουν σημαίνοντα ρόλο στα τεκταινόμενα της εποχής. Η συμβολή του ανατολικού τμήματος της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας γίνεται όλο και πιο αναγκαία και βαρύνουσα για την επίλυση των προβλημάτων αυτών¹⁸.

Τα θεμελιώδη χαρακτηριστικά που δημιούργησαν το Βυζάντιο είναι η εκχριστιανισμένη και εξελληνισμένη Ρωμαϊκή ανατολική αυτοκρατορία με την Κωνσταντινούπολη για πρωτεύουσα.

Η Βυζαντινή αυτοκρατορία χρειάστηκε πολύ χρόνο για να εκριζώσει την αρχαία ειδωλολατρία -ελληνική την έλεγαν οι Βυζαντινοί- και για να επιβάλει ως επίσημη γλώσσα τα ελληνικά, απέναντι κυρίως στα λατινικά, αλλά και για να εδραιώσει την εξουσία της απέναντι σε εισβολείς και αντιπάλους που απειλούσαν την ακεραιότητά της και αμφισβητούσαν βέβαια την παγκοσμιότητά της· αυτήν που διεκδικούσε ως μοναδική και οργανική κληρονόμος της Ρώμης από την ίδρυση της και ασφαλώς, αν όχι ως το τέλος της, ως τη διάλυσή της από τη φραγκική κατάκτηση της Κωνσταντινούπολης, το 1204¹⁹.

¹⁷ Γλυκατζή-Αρβελέρ Ε., (2012), Γιατί το Βυζάντιο, Αθήνα,Μεταίχμιο.

¹⁸ Γλυκατζή-Αρβελέρ Ε., (2012), Γιατί το Βυζάντιο, Αθήνα,Μεταίχμιο.

¹⁹ Καραγιανοπούλου Ι., (1995), Ιστορία του Βυζαντίου, Τόμος Α', Θεσσαλονίκη, Έκδ. Βαριάς.

Το Βυζάντιο χρειαζόταν μια πολιτική που θα του επέτρεπε να συσπειρώσει τον πολυποικίλο και εθνολογικά πολύμορφο κόσμο που περιέκλειε στους κόλπους του. Η χριστιανική ιδέα έδωσε στη νέα αυτοκρατορία την πνευματική ενότητα, ενώ η ρωμαϊκή ιδέα της εξασφάλισε τη βάση και τη νομιμότητα για την εξάσκηση μιας πολιτικής με παγκόσμια εμβέλεια. Οικουμενικότητα χριστιανική και ρωμαϊκή παγκοσμιότητα αποτελούν τους δύο πόλους της βυζαντινής αυτοκρατορικής ιδεολογίας, της μεγάλης οικουμενικής ιδέας που δεν έπαυε ποτέ να καθοδηγεί το έργο των Βυζαντινών κατά τη μακρά ιστορία τους²⁰.

Αναμφισβήτητα ο Ιουστινιανός (527-565) είναι ο πρώτος αυτοκράτορας που έκανε πραγματικότητα, την ιδέα της βυζαντινής αυτοκρατορίας. Στα χρόνια της βασιλείας του η Μεσόγειος έγινε βυζαντινή, όμως, αμέσως μετά τον θάνατο του Ιουστινιανού η αυτοκρατορία άρχισε να χάνει την αίγλη της.

Απειλούμενη από εχθρούς εξωτερικούς, κλονισμένη από τις εσωτερικές διαμάχες, η αυτοκρατορία υποχρεώθηκε, από τα μέσα κιόλας του 7ου αιώνα, να εγκαταλείψει τη φιλόδοξη πολιτική της αναβίωσης του ρωμαϊκού μεγαλείου και να ακολουθήσει τη ρεαλιστική πολιτική που της υπαγόρευαν οι περιορισμένες τώρα δυνατότητές της, για να αντιμετωπίσει την αμηχανία των καιρών²¹.

Στη συνέχεια, όταν φτάνουμε στο μεσαίωνα, στο Βυζάντιο εννοούμε την εποχή της συρρίκνωσης της αυτοκρατορίας, λόγω της αραβικής προόδου στην Ανατολή και των σλαβικών διεισδύσεων και εισβολών στην Ευρώπη - εποχή που είναι άλλωστε γνωστή και με το όνομα «Σκοτεινοί χρόνοι». Οι Αβαροσλάβοι είχαν παραβιάσει τα σύνορα στον Δούναβη και είχαν εισέλθει στις βαλκανικές επαρχίες της αυτοκρατορίας, περιλαμβανόμενης και της Ελλάδας είχαν πολιορκήσει τη Θεσσαλονίκη και είχαν απειλήσει την Κωνσταντινούπολη²².

2.2. Η περίοδος από το 300 μ.Χ. μέχρι τους ελληνοιστικούς χρόνους

Όταν το 324 μ.Χ. ο αυτοκράτορας Φλάβιος Βαλέριος Κωνσταντίνος ένωσε υπό την εξουσία του την καθηταγμένη από τους πολυετείς εμφύλιους σπαραγμούς Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία, συνέλαβε το ρηξικέλευθο σχέδιο να μεταφέρει την πρωτεύουσα του αχανούς κράτους του ανατολικά, στο μεταίχμιο Ευρώπης και Ασίας.²³ Για το σκοπό αυτό, σύμφωνα με την παράδοση που διασώζουν Βυζαντινοί συγγραφείς, επέλεξε αρχικά την περιοχή της αρχαίας Τροίας, όπου λέγεται ότι είχαν το ναύσταθμο και το στρατόπεδό τους οι Αχαιοί πολιορκητές των ομηρικών επών.²⁴ Και οι δύο επιλογές του Κωνσταντίνου, η Τροία και το Βυζάντιο, φαίνεται πως έθεταν στο παρασκήνιο την εκμετάλλευση της ναυτικής ισχύος που διέθετε τότε η ρωμαϊκή αυτοκρατορία. Για ένα κράτος που κυριαρχούσε στη Μεσόγειο και ειδικότερα στο θαλάσσιο εμπόριο της εποχής με τις ναυτικές του δυνάμεις, ο φυσικός λιμένας και η γεωγραφική θέση του Βυζαντίου συνιστούσαν ένα ιδανικό κέντρο ελέγχου για κάθε οικονομική και στρατιωτική δραστηριότητα, με τον υδάτινο ορίζοντα να προβάλλει όχι ως απροσπέλαστο τείχος, αλλά περισσότερο ως σύμμαχος

²⁰ Ράνσιμαν Σ.,(1969), Βυζαντινός πολιτισμός, (μεταφ. Δετζωρτζη), Εκδ. Ερμείας.

²¹ Γλυκατζή-Αρβελέρ Ε., (2012), Γιατί το Βυζάντιο, Αθήνα,Μεταίχμιο

²² Γλυκατζή-Αρβελέρ Ε., (2012), Γιατί το Βυζάντιο, Αθήνα,Μεταίχμιο

²³ Σωζομενός, Εκκλησιαστική Ιστορία, Βιβλίο 2, κεφ. 3, παρ. 1.1

²⁴ Σωζομενός, Εκκλησιαστική Ιστορία, Βιβλίο 2.

στα μάτια των Ρωμαίων. Η τελική επιλογή της αρχαίας πόλης του Βυζαντίου από τον Μεγάλο Κωνσταντίνο, μια κίνηση που αποδείχθηκε κοσμοϊστορικής σημασίας, προφανώς υποδαυλίστηκε και από το γεγονός ότι η περιοχή της αρχαίας Τροίας δεν μπορούσε να ανταγωνιστεί τις δυνατότητες, τις επιλογές και την ασφάλεια ελλιμένισης που χαρακτήριζαν τη βυζαντινή χερσόνησο και το θαλάσσιο περίγυρο της.²⁵

Αναμφίβολα λοιπόν, η γεωγραφική θέση της νέας πρωτεύουσας εξασφάλιζε σε μεγάλο βαθμό σπάνια αμυντικά και οικονομικά πλεονεκτήματα σε ένα ισχυρό στρατιωτικό κράτος, τόσο στη στεριά όσο και στη θάλασσα, με ευχέρεια στην οργάνωση, στη συντήρηση και στην εκμετάλλευση πολεμικού και εμπορικού στόλου, αλλά και στην κατασκευή μεγάλης κλίμακας οχυρωματικών έργων.

Η εκάστοτε Βυζαντινή ηγεσία έμοιαζε να ενδιαφέρεται πρωτίστως για την ανάπτυξη του εμπορικού στόλου, αναγνωρίζοντας προφανώς τη διπλή ιδιότητα και χρησιμότητά του. Τα εμπορικά πλοία από τη μια, συνέβαλαν στον έλεγχο του διαμετακομιστικού εμπορίου και επομένως στην οικονομική ευρωστία, ενώ από την άλλη είχαν τη δυνατότητα να μεταφέρουν στρατιώτες και εφόδια σε περιόδους εχθροπραξιών.

Στα 1.123 χρόνια της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας γίνονται δεινοί ανταγωνισμοί μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Η στρατηγική της θέσης στην ανατολική Μεσόγειο και κοντά, γεωγραφικώς, στη Βασιλεύουσα, της προσπορίζει οικονομική ισχύ, αξιοποιώντας τις δυνατότητες του εμπορίου και της ναυτιλίας. Το 1453, με επικεφαλής τον Ιωάννη Ιουστινιανό, 300 Χιώτες βρίσκονται μεταξύ των υπερασπιστών της Πόλης, που μετά από μακρόχρονη και μαρτυρική αντίσταση πέφτει στα χέρια του Τούρκου κατακτητή.

Η Βυζαντινή Αυτοκρατορία, στις περιόδους ακμής διέθετε ένα ισχυρό ναυτικό. Μετά την πτώση του Βυζαντινού Κράτους, το ατίθασο πνεύμα των Ελλήνων, κατάλαβε ότι μόνο δύο δρόμοι υπήρχαν για όσους δεν άντεχαν την κατάκτηση από τους Τούρκους και την ταπείνωση ως σκλάβοι. Ο δρόμος προς τις παλιές Ελληνικές “αποικίες” έξω από τα όρια του Οθωμανικού κράτους και ο δρόμος της θάλασσας, του πλοίου και του ναυτικού εμπορίου, όπου ο Τούρκος κατακτητής αντικρίζοντας με δέος το υγρό στοιχείο δεν τολμούσε να αντιμετωπίσει τον τολμηρό Έλληνα θαλασσινό. Και πράγματι αυτές οι δύο διέξοδοι διέσωσαν το Ελληνικό Έθνος, επιτρέποντας του να επιβιώσει αλλά και να αναπτυχθεί μέσα σε σκληρές συνθήκες δουλείας και μάλιστα να δημιουργήσει οικονομία, αλλά και να σχηματίσει ένα στόλο με ικανούς καπετάνιους και μάχιμο πλήρωμα. Ο στόλος αυτός μετατράπηκε σε πολεμικό στόλο σε μια νύχτα και νίκησε επανειλημμένα τις Τούρκικες και Αιγυπτιακές δυνάμεις, παρεμποδίζοντας τις δυνατότητες ανεφοδιασμού των στρατευμάτων που έστελνε ο Σουλτάνος για να καταπνίξουν τον εθνικό ξεσηκωμό.²⁶

²⁵ Χρυσόστομος Β. Σαμαράς, Διδ. διατριβή “Η Αμυντική Ναυτική Πολιτική των Βυζαντινών στα Θαλάσσια και Ποτάμια Σύνορα κατά την πρώιμη και μέση Βυζαντινή περίοδο”.

²⁶ Καργκάκος Σ., (2007). Το Βυζαντινό Ναυτικό Η επίδραση της θαλάσσιας ισχύος στην ακμή και την πτώση της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, Αθήνα, Εκδ. Σίδερης.

Παρακάτω, αναφέρονται περιγραφικά τα γεγονότα της Βυζαντινής ιστορίας με βάση την χρονολογία, ώστε στα επόμενα κεφάλαια να κατανοήσουμε και τη πορεία της ναυτιλίας της περιόδου αυτής.

Το 306 μ.Χ ο Μ. Κωνσταντίνος μεταφέρει την έδρα του Ρωμαϊκού κράτους στην Κωνσταντινούπολη και ξαναφέρει στο προσκήνιο το Αιγαίο. Αρχίζει η Βυζαντινή περίοδος. Κυρίαρχα στοιχία ο χριστιανισμός και ο ελληνορωμαϊκός πολιτισμός. Το 312 μ.Χ υπογράφεται το Έδικτον (διάταγμα) των Μεδιολάνων (Μιλάνο) της ανεξίτηρσκίας από τους συναυτοκράτορες ανατολής Λικίνιο και δύσης Κωνσταντίνο. Το 324 ο Κωνσταντίνος νικά σε αποφασιστική μάχη τον Λικίνιο και μένει μόνος αυτοκράτωρ σε ανατολή και δύση. Την 11η Μαΐου του 330, η Ελληνική πόλη Βυζάντιο στο Βόσπορο γίνεται επίσημα και με το όνομα Νέα Ρώμη, ενώ αργότερα με το όνομα Κωνσταντινούπολη, η πρωτεύουσα του Ανατολικού Ρωμαϊκού Κράτους ή άλλως Βυζαντινής αυτοκρατορίας²⁷.

Το 383 - 395 μ.Χ ο χριστιανισμός γίνεται επίσημη θρησκεία και καταργούνται οι Ολυμπιακοί Αγώνες από το Μ. Θεοδοσίο ως ειδωλολατρικό κατάλοιπο το 393. Οι γιοί του Μ. Θεοδοσίου διαιρούν το Ρωμαϊκό κράτος παίρνοντας ο μιν Αρκάδιος το ανατολικό, ο δέ Ονώριος το δυτικό τμήμα. Ο βασιλιάς των Γότθων Αλάριχος εισβάλλει στη Ελλάδα φτάνοντας μέχρι τη Σπάρτη. Το 527-567 μ.Χ, ο Αυτοκράτωρ Ιουστινιανός είναι ο τελευταίος αυτοκράτορας που είχε υπό τον έλεγχο του όλη τη Μεσόγειο. Στα πλαίσια του εκχριστιανισμού κλείνει το 529 με έδικοτο τη φιλοσοφική σχολή τού Πλάτωνα στη Αθήνα, που λειτούργησε περί τα 1000 χρόνια και οι τελευταίοι διδάσκαλοι της σχολής καταφεύγουν στον βασιλιά των Περσών Χοσρόη²⁸. Το 532 με τον περίφημο στρατηγό Βελισάριο η αυτοκρατορία λαμβάνει τους Βάνδαλους της Β. Αφρικής, Οστρογότθους στη Ιταλία. Το 610- 642 μ.Χ αυτοκράτωρ στην Κωνσταντινούπολη είναι ο Ηράκλειος, η βασιλεία του οποίου οδήγησε σε ανόρθωση του κράτους, αλλά σημαδεύτηκε από τις επιδρομές των Σλάβων και των ομοφύλων Αβάρων κατά της αυτοκρατορίας, οι οποίες προκάλεσαν σοβαρή εσωτερική κρίση. Το 626, κατά την τρίτη εκστρατεία κατά των Περσών, βρήκαν ευκαιρία και επιτέθηκαν στην Κωνσταντινούπολη οι Άβαροι, οι οποίοι υπέστησαν όμως απροσδόκητη ήττα, πράγμα που αποδόθηκε στη συνδρομή της Παναγίας. Το 629 (14 Σεπτεμβρίου) επιστρέφοντας νικητής από εκστρατεία φέρνει τον Τίμιο Σταυρό και τον ανυψώνει στον Γολγοθά²⁹.

Το 642 μ.Χ οι Άραβες κατακτούν την Αλεξάνδρεια. Το 674-678 μ.Χ ο Αραβικός στόλος αποκλείει την Κωνσταντινούπολη. Χρησιμοποιείται για πρώτη φορά το υγρό πυρ. Το 824-827/8 μ.Χ οι Άραβες καταλαμβάνουν την Κρήτη και ιδρύουν το Χάνδακα. Το 941 μ.Χ οι Ρώσοι με μονόξυλα πολιορκούν την Κωνσταντινούπολη. Το 961 μ.Χ ο Ν. Φωκάς ανακαταλαμβάνει την Κρήτη³⁰. Το 976-1025 μ.Χ. αυτοκράτορας στην Κωνσταντινούπολη είναι ο Βασίλειος Β΄ ο Μακεδών, ο επονομαζόμενος Βουλγαροκτονος. Με τους περίφημους στρατηγούς του Νικηφόρο

²⁷ Καραγιανοπούλου Ι., (1995), Ιστορία του Βυζαντίου, Τόμος Α΄, Θεσσαλονίκη, Έκδ. Βανιάς.

²⁸ Γλυκατζή-Αρβελέρ Ε., (2012), Γιατί το Βυζάντιο, Αθήνα,Μεταίχιμο.

²⁹ Καραγιανοπούλου Ι., (1993), Ιστορία του Βυζαντίου, Τόμος Β΄, Θεσσαλονίκη, Έκδ. Βανιάς.

³⁰ Γλυκατζή-Αρβελέρ Ε., (2012), Γιατί το Βυζάντιο, Αθήνα,Μεταίχιμο.

Ουρανό και Νικηφόρο Ξηφία πέτυχε τη συντριβή των Βουλγάρων, που με βασιλιά τους το Σαμουήλ αποτελούσαν τη σημαντικότερη τότε απειλή. Με το θάνατο του Βουλγαροκτόνου, οι ναυτικές δυνάμεις του Βυζαντίου αποτελούνται από μισθοφόρους και έτσι αρχίζει η παρακμή. Το 1054 μ.Χ οι σχέσεις μεταξύ δυτικής και ανατολικής εκκλησίας διχάζονται. Το σχίσμα θα φέρει μετά ανεπανόρθωτες συνέπειες. Το 1071 μ.Χ ηττώνται οι Βυζαντινοί από τους Σελτζούκους Τούρκους στο Ματζικέρτ της Μ. Ασίας και οι τελευταίοι ιδρύουν Σελτζουκικό κράτος. Ο ηρωικός αυτοκράτωρ Ρωμανός Δ΄ Διογένης συλλαμβάνεται από τον Αλπ Αρσλάν, αφού με προδοσία έχασε τη σημαντικότερη αυτή μάχη³¹.

Το 1081- 1085 μ.Χ στα χρόνια των Κομνηνών άρχισαν και οι Σταυροφορίες (συνολικά 8 από το 1096 έως και το 1270), που με πρόσχημα την απελευθέρωση των Αγίων Τόπων απέβλεπαν στην κατάκτηση της Ανατολής από δυτικές δυνάμεις υπό την αιγίδα του πάπα. Οι Κομνηνοί αντιμετώπισαν με επιτυχία την Α΄ (1096-1099) και την Β΄ (1147-1149) σταυροφορία που διενεργήθηκαν με τις ευλογίες και την υλική υποστήριξη του πάπα Ουρβανού Β΄, η πρώτη και του πάπα Ευγενίου Γ΄, η δεύτερη. Στη συνέχεια, όμως, αρχίζει η συρρίκνωση της αυτοκρατορίας, οι Βούλγαροι ανασυγκροτούν το κράτος τους, οι Νορμανδοί αλώνουν τη Θεσσαλονίκη και απειλούν την ίδια την Κωνσταντινούπολη, ενώ οι σταυροφόροι της Γ΄ σταυροφορίας καταλαμβάνουν την Κύπρο και οι Σελτζούκοι επεκτείνουν την κυριαρχία τους στη Μ. Ασία μετά μάλιστα, την πανωλεθρία των Ελλήνων στο Μυριοκέφαλο το 1176. Αυτοκράτωρ ήταν τότε ο Μανουήλ Α΄ Κομνηνός, ενώ αρχηγός των Τούρκων ο Κιλίτζ Αρσλάν ο Β΄³².

Το 1182- 1202 μ.Χ ο Αλέξιος Α΄ Κομνηνός κάνει το σφάλμα και παραχωρεί προνόμια στους Βενετούς. Το 1204 μ.Χ η Άλωση Κωνσταντινούπολης από Λατίνους. Η άλωση της Κωνσταντινούπολης από τους σταυροφόρους της Δ΄ σταυροφορίας που έγινε υπό τις ευλογίες του πάπα Ιννοκέντιου Γ΄ και του δόγη της ενετικής δημοκρατίας Ερρίκο Δάνδολο. Οι τελευταίοι, αντί να προχωρήσουν στους Αγίους Τόπους, σταμάτησαν στην Κωνσταντινούπολη, την πολιόρκησαν, την κατέλαβαν και την λεηλάτησαν επί αυτοκράτορα Αλεξίου Ε΄ του Μούρτζουφλου. Κατέλυσαν έτσι, την αυτοκρατορία και εγκαθίδρυσαν τα δικά τους φραγκικά κράτη, την αυτοκρατορία της Κωνσταντινούπολης, το βασίλειο της Θεσσαλονίκης, το δουκάτο των Αθηνών, το πριγκιπάτο του Μορέως. Παράλληλα, ιδρύθηκαν και τα Ελληνικά κράτη στην Τραπεζούντα, Στη Νίκαια και στην Ήπειρο, από ευγενείς που φιλοδοξούσαν να ανακαταλάβουν την Πόλη³³.

Το 1261 μ.Χ γίνεται η ανακατάληψη Κωνσταντινούπολης από το Μ. Παφλαγόνα. Το 1300 μ.Χ οι Τουρκομάνοι καταλαμβάνουν τις νοτιοδυτικές ακτές της Μ. Ασίας. Το 1361 μ.Χ οι Τούρκοι καταλαμβάνουν το Λιμάνι της Βιθυνίας. Το 1430 μ.Χ η Θεσσαλονίκη καταλαμβάνεται από τους Τούρκους. Το 1435 μ.Χ πέφτει η Κωνσταντινούπολη στα χέρια των Τούρκων και αρχίζει η σκλαβιά. Το 1461 μ.Χ γίνεται η κατάληψη Τραπεζούντας από τους Τούρκους³⁴.

³¹ Γλυκατζή-Αρβελέρ Ε., (2012), Γιατί το Βυζάντιο, Αθήνα,Μεταίχμιο.

³² Καραγιανοπούλου Ι., (1993), Ιστορία του Βυζαντίου, Τόμος Β΄, Θεσσαλονίκη, Έκδ. Βανιάς.

³³ Γλυκατζή-Αρβελέρ Ε., (2012), Γιατί το Βυζάντιο, Αθήνα,Μεταίχμιο.

³⁴ Καραγιανοπούλου Ι., (1993), Ιστορία του Βυζαντίου, Τόμος Β΄, Θεσσαλονίκη, Έκδ. Βανιάς.

3. Η ελληνόκτητη ναυτιλία κατά τους Βυζαντινούς χρόνους

Η ναυτική ιστορία του Βυζαντίου ξεκινά με την ίδρυση της Κωνσταντινούπολης (331 μ.Χ.) και την αναγόρευσή της σε πρωτεύουσα της Ανατολικής Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, καθώς ο Μέγας Κωνσταντίνος φρόντισε η νέα πόλη να έχει άρτιες λιμενικές εγκαταστάσεις. Σχεδόν έναν αιώνα αργότερα, οι διάδοχοί του, δημιούργησαν στον Κεράτιο κόλπο και στην Προποντίδα ένα καλά οργανωμένο δίκτυο από τεχνητά λιμάνια, που αποδείχθηκαν σπουδαία για την οικονομική και κοινωνική ζωή της καρδιάς της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας. Τα καράβια που για πολλούς αιώνες εξασφάλισαν την κυριαρχία της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, στις ελληνικές θάλασσες και την Μεσόγειο³⁵.

3.1. Συγκρότηση

Η εξάρτηση της ναυτικής τέχνης από την αιολική και ανθρώπινη δύναμη καθ' όλη τη διάρκεια των βυζαντινών χρόνων είχε ως συνέπεια την υποτυπώδη πρόοδο της ναυτιλίας. Η ναυτική τεχνολογία αυτής της περιόδου απέτυχε να προσδώσει μεγαλύτερη άνεση ή ασφάλεια στα θαλασσινά ταξίδια. Όμως, τα ταξίδια αυτά συνέχισαν να έχουν ένα μεγάλο πλεονέκτημα: την ταχεία μαζική μετακίνηση. Ωστόσο, η κάλυψη μιας απόστασης με πλοίο δεν μπορούσε να υπολογιστεί με βεβαιότητα καθώς υπήρχαν αστάθμητοι παράγοντες που επηρέαζαν τη διάρκεια ή ακόμη και την επιτυχή έκβαση ενός τέτοιου ταξιδιού, όπως ο καιρός, τα θαλάσσια ρεύματα, η πειρατεία και η ανάγκη για εφόδια επισκευές.³⁶

Οι κυβερνήτες των πλοίων έπρεπε να πληρούν κάποιες απαραίτητες προϋποθέσεις και ικανότητες, για αυτό ήταν συνήθως έμπειροι ναυτικοί με γνώση και ικανότητα στην πρόγνωση των καιρικών φαινομένων και ιδιαίτερα της κατεύθυνσης των ανέμων, όχι μόνο για την αποφυγή επικίνδυνων θαλασσοταραχών αλλά και για την αποτελεσματική εκμετάλλευση του ανέμου μέσω των ιστίων. Επίσης, είχαν γνώσεις αστρονομίας ώστε να διαβάζουν την θέση του ήλιου, της σελήνης και των άστρων, όπως ενδεικτικά της πούλιας, του πολικού αστέρα ή της Μεγάλης Άρκτου. Μπορούσαν έτσι, να προσδιορίζουν τα σημεία του ορίζοντα και να καθορίζουν την πορεία του πλοίου, όπως ο υπολογισμός των αποστάσεων ανάμεσα στα λιμάνια και ο εντοπισμός των υφάλων ή των άβαθων σημείων της εκάστοτε θαλάσσιας περιοχής.

Οι θαλάσσιοι δρόμοι που ακολουθούσαν τα βυζαντινά πλοία, είτε επρόκειτο για πορείες εμπόρων και προσκυνητών, είτε για στρατιωτικές επιχειρήσεις, ήταν συγκεκριμένοι και είχαν καταγραφεί από τους Έλληνες και Ρωμαίους θαλασσοπόρους με τη μεγάλη ναυτική παράδοση των προηγούμενων αιώνων.³⁷

Όποιες μεταβολές και αν γνώρισαν έκτοτε εξαιτίας των ιστορικών εξελίξεων, διατήρησαν τους ενδιάμεσους σταθμούς, οι οποίοι αποτελούσαν το σημείο αναφοράς για όλα τα ναυτικά δρομολόγια. Τέτοιοι σταθμοί ήταν η Κύπρος και τα μεγάλα κυρίως νησιά του Αιγαίου, του Ιονίου και του Τυρρηνικού Πελάγους.³⁸

³⁵ Χατήρας Σ., Τα πλοία του Βυζαντίου (<http://carhistory.gr/load/content/pages/view/>).

³⁶ Για θαλασσινά ταξίδια στην αυτοκρατορία βλ. ενδεικτικά *Ταξίδια στις Βυζαντινές Θάλασσες*, Υπουργείο Πολιτισμού, Διεύθυνση Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Μνημείων, Αθήνα 2002

³⁷ Προβλ. Θ. Μπαζίου-Barbas, "Θαλάσσιοι δρόμοι: δυνατότητες και δυσκολίες της θαλάσσιας επικοινωνίας στα βυζαντινά λόγια κείμενα", στο *Η Επικοινωνία στο Βυζάντιο*, σ.435-443.

³⁸ Για ναυσιπλοΐα των πρώιμων και μέσων βυζαντινών χρόνων, κυρίως στη μεσόγειο, βλ. ενδεικτικά V. Christides, "New Light on Navigation and Naval Warfare in the Eastern Mediterranean, the Red Sea and the Indian Ocean (6th-14th centuries A.D.)"

Σύμφωνα με τα πορίσματα της μετεωρολογικής επιστήμης για την ιστορική εξέλιξη των κλιματολογικών συνθηκών στη λεκάνη της Μεσογείου, ο χαρακτήρας αυτών των παραγόντων που διαμόρφωναν το κλίμα στην περιοχή, παρέμεινε αναλλοίωτος έως τις μέρες μας.³⁹ Οι σύγχρονες έρευνες επιβεβαιώνουν ότι την πρώτη μ.Χ. χιλιετία αλλά και αργότερα, στην ευρύτερη περιοχή της Ευρώπης και της Μικράς Ασίας, δεν συντελέστηκαν σοβαρές διαφοροποιήσεις των ανέμων και των θαλάσσιων ρευμάτων.⁴⁰ Αυτή η μακρόχρονη σταθερότητα σε επίπεδο μετεωρολογικών και θαλάσσιων συνθηκών δίνει ένα σαφές περίγραμμα, μία σταθερή βάση ως προς τη ναυσιπλοΐα της περιόδου αυτής. Επίσης, οι μικρές παραλλαγές και η υποτυπώδης εξέλιξη στη ναυπηγική τέχνη⁴¹, στη ναυτική τεχνολογία γενικότερα, αλλά και στον τρόπο διεξαγωγής των θαλάσσιων πολέμων, φανερώνει τη μεγάλη σημασία και συμβολή των εξωγενών συνθηκών στο πεδίο της ναυτικής κυριαρχίας. Ακόμη και τον 14^ο αιώνα, σύμφωνα με μαρτυρίες ταξιδευτών, ο χρόνος αναχώρησης και η πορεία των πλοίων που κατευθύνονταν από την ανατολική λεκάνη της Μεσογείου προς τη Δύση και αντίστροφα, δεν παρουσίαζαν σοβαρές διαφοροποιήσεις σε σχέση με παλαιότερες εποχές.⁴² Για τη ναυσιπλοΐα με ιστία στις βυζαντινές θάλασσες ακόμη και στα ύστερα χρόνια, βασικός κανόνας της παρέμεινε η εξάρτηση από εποχικές διαφοροποιήσεις του καιρού και τοπικά μετεωρολογικά φαινόμενα. Οι τεχνικές κατασκευής και ναυπήγησης πλοίων δεν έφτασαν ποτέ στο σημείο να δημιουργήσουν νωρίτερα προϋποθέσεις για την εμφάνιση μεγάλων ποντοπόρων ιστιοφόρων, όπως συνέβη στην εποχή των μεγάλων ανακαλύψεων.⁴³

Κατά τους μεθωμηρικούς και κλασσικούς χρόνους έρχεται η ανάπτυξη της οικονομίας, της αύξησης των συναλλαγών με τη χρήση του νομίσματος αλλά και της πιστώσεως. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την επέκταση του εμπορίου, που φέρνει τους Έλληνες σ' επαφή με άλλους λαούς περιλαμβάνοντας κυρίως τη Νότιο-Ανατολική Μεσόγειο και τον Εύξεινο Πόντο. Για τη μεταφορά των διάφορων αγορών χρησιμοποιούνταν κυρίως ταχύπλοα πλοία όπου η μέση ταχύτητα ήταν 51/2 κόμβοι την ώρα. Εκτός των μικρών πλοίων (18 τόνων), τα πλοία του 5^{ου} αιώνα π.χ. ήταν χωρητικότητας 262 τόνων (10.000 ταλάντων). Τα πλοία διακρίνονταν σε δύο κατηγορίες, τα «στρογγυλόμορφα» ως εμπορικά και τα «μακρόμορφα» ως πολεμικά. Τα πλοία ήταν πολυδάπανα, αλλά ήταν η κινητήρια δύναμη που διέσχισε τις θάλασσες μεταφέροντας εμπορεύματα, ανθρώπους και ιδέες. Οι αρχαίοι Έλληνες ανέπτυξαν έναν κατεξοχήν “θαλάσσιο πολιτισμό”, στον οποίο η θάλασσα, το αρχιπέλαγος, το ναυτικό και οι αποικίες έπαιζαν πρωταρχικό ρόλο. Δεν γνώριζαν σύνορα στα ταξίδια και στις εξερευνήσεις τους, όπως δεν γνώριζαν όρια και στην ελευθερία της σκέψης τους.⁴⁴

³⁹ Βλ. ενδεικτικά J. H. Pryor, *Geography xviii-xix*.

⁴⁰ Βλ. ενδεικτικά H.H. Lamb, *Climate: past, present, and future*, Λονδίνο 1977, ιδιαίτερα κεφ. 17. - H.H. Lamb, *Climate, history, and the modern world*, Λονδίνο-N. Υόρκη 1982, ιδιαίτερα κεφ. 17

⁴¹ Βλ. P. Adam, “Conclusions sur les développements des techniques nautiques medievales” 1976 σ.560-567. – *Ταξίδια στις Βυζαντινές θάλασσες*, σ. 33.

⁴² Σύμφωνα με τον Γουλιέλμο της Τύρου (περ. 1130-1185), το χριστιανικό Πάσχα ήταν “circa transitum vernalem” δηλαδή η χρονική περίοδος που πάνω-κάτω ξεκινούσαν τα ανοιξιάτικα ταξίδια (Historia XVII.8 σ. 770-771).

⁴³ Βλ. ενδεικτικά F. Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Philip II*, (αγγλ. Μετάφραση από τη γαλλική: S. Reynolds), N. Υόρκη 1973.

⁴⁴

3.2 Ναυτιλιακοί προορισμοί

Τα ναυτικά ταξίδια γινόταν συνήθως από την Ανατολή προς την Δύση. Η συνηθέστερη διαδρομή που ξεκινούσε ήταν συνήθως από το λιμάνι της Αλεξάνδρειας, περνούσε από την Τύρο ή τη Βυρητό και στη συνέχεια, είτε κατευθυνόταν βόρεια προς την Αντιόχεια και δυτικά κατά μήκος της ακτής της Λυκίας. Αλλιώς ακολουθούσε τη δυτική πορεία που περνούσε από τη νότια ακτή της Κύπρου, τη Ρόδο, την Κάρπαθο και τη νότια ακτή της Κρήτης. Από εκεί και έπειτα, κατευθυνόταν βόρεια προς Ιόνιο Πέλαγος, περνούσε από τη Μεθώνη⁴⁵, τη Ζάκυνθο και την Κεφαλονιά, μέσα από τα Στενά της Υδρουντας προς την Καλαβρία και την ανατολική ακτή της Σικελίας. Από την Σικελία και μετά μπορούσαν να ακολουθήσουν διαφορετικές κατευθύνσεις.

Μπορούσαν τα πλοία να στραφούν:

- α) βόρεια μέσα από τα Στενά της Μεσσήνης και διαμέσου του Τυρρηνικού Πελάγους,
- β) στην ακτογραμμή,
- γ) νοτιοδυτικά να περάσουν από τη Μάλτα και μέσα από το Σικελικό Κανάλι βόρεια της Τυνησίας και στη συνέχεια, να πλεύσουν ευθεία βορειοδυτικά προς τη νότια ακτή της Σαρδηνίας και της Κορσικής, στην Προβηγκία ή δυτικά διαμέσου της ανοιχτής θάλασσας προς τις Βαlearίδες Νήσους. Από εκεί διευκολυνόταν η πρόσβασή τους σε όλη τη βόρεια αφρικανική ακτή, καθώς και στις παράκτιες περιοχές κοντά στο Γιβραλτάρ⁴⁶.

Υπήρχαν ωστόσο, και τα ταξίδια από τη Δύση προς την Ανατολή, που μάλιστα παρουσίαζαν περισσότερες εναλλακτικές πορείες, εξαιτίας των ευνοϊκότερων ανέμων, τη γραμμή της πλεύσης με τα νησιά του βορειότερου τμήματος της Μεσογείου ως ενδιάμεσους σταθμούς. Για τα θαλάσσια ταξίδια προς το Βορρά ή το Νότο, προτιμούνταν συνήθως η ανατολική ακτή της ιβηρικής χερσονήσου και οι δυτικές ακτές της Κορσικής, της Σαρδηνίας, της Ιταλίας, των Βαλκανίων και της Μικράς Ασίας⁴⁷.

3.3. Σημαντικοί σταθμοί και κλιματολογικές συνθήκες της θάλασσας

Κάποιοι από τους σημαντικότερους σταθμούς βρίσκονταν στην Αλμερία και στη Μάλαγα της ιβηρικής χερσονήσου, στις Βελεαρίδες, στο Βονιφάτιο της Κορσικής, στο Κάλιαρι της Σαρδηνίας, στη Σικελία, στη Μάλτα, στα Ιόνια νησιά, στην Κορώνη και στη Μεθώνη της Πελοποννήσου, στη Νάξο, Λέσβο, Τένεδο, Κρήτη, Ρόδο, στην Καισάρεια της Παλαιστίνης⁴⁸, στην Αττάλεια και άλλα λιμάνια της Κιλικίας, στην Κύπρο, στην Φέουτα, την Καισάρεια Μαυριτανίας, την Καρχηδόνα και την Αλεξάνδρεια στην Αφρική, στην Αντιόχεια της Συρίας, στην Τραπεζούντα στη Μαύρη Θάλασσα και στο Βελιγράδι στον Δούναβη.

Στη ναυτική πορεία του Βυζαντίου, όπως είναι φυσικό, κυριαρχεί η Μεσόγειος με τα πελάγη της. Όπως στη σημερινή εποχή, έτσι και στον αρχαίο και μεσαιωνικό

⁴⁵ Πρβλ. ενδεικτικά Δ. Γκακτζής- Μ.Λεοντίνη-Α. Πανοπούλου, "Πελοπόννησος και Νότια Ιταλία: Σταθμοί επικοινωνίας στη Μέση βυζαντινή περίοδο", στο: Η επικοινωνία στο Βυζάντιο, σ.469-486.

⁴⁶ Πρβλ. J. H. Pryor, Geograph 7.

⁴⁷ Πρβλ. J. H. Pryor, Geograph 8 και κεφάλαιο 3.

⁴⁸ Ανάμεσα στις σημερινές πόλεις του Τελ Αβίβ και της Χάιφας στο Ισραήλ. Βλ. ενδεικτικά A. Raban, "Sebastos: The Royal Harbor at Caesarea Maritima: a Short-Lived Giant", IJNA 21 (1992) 11-24.

κόσμο οι συνθήκες της Μεσογείου ήταν ιδιαίτερα ευνοϊκές για τη ναυσιπλοΐα και για τους περισσότερους μήνες τον χρόνο σε αντίθεση με τη Βόρεια Θάλασσα ή τον Ατλαντικό Ωκεανό⁴⁹. Από τα τέλη Μαρτίου μέχρι τα τέλη Οκτωβρίου, η θάλασσα σε γενικές γραμμές είναι ήρεμη και κατάλληλη για πλεύση με ευμετάβλητους ανέμους να κυριαρχούν στο μεγαλύτερο μέρος της. Οι μεγάλες θαλάσσιες δίνες του Ατλαντικού δεν υπάρχουν στη Μεσόγειο. Τα λεγόμενα «μπουρίνια», βέβαια, πλήττουν συχνά και σηκώνουν απότομα κύματα που μπορούσαν να γίνουν καταστροφικά για τα ξύλινα ειδικά, σκαριά παλαιότερων χρόνων. Στη Βόρεια Θάλασσα επίσης, δεν έλειπαν οι παλίρροιες που, ωστόσο, απουσιάζουν από τη Μεσόγειο. Τα ταξίδια με πλοίο εξαρτώνταν άμεσα από τα ρεύματα και τις παλίρροιες, από τις κατευθύνσεις των ανέμων που έπνεαν σε ξηρά και θάλασσα, τη μορφολογία των ακτών και την επίδραση τοπικών καιρικών φαινομένων⁵⁰.

Ένα άλλο σημαντικό χαρακτηριστικό της Μεσογείου είναι ότι σε αυτήν εκβάλλουν μερικά μεγάλα ποτάμια. Αυτοί οι ποταμοί είναι οι Νείλος, Πάδος και Ροδανός που διοχέτευαν τεράστιες ποσότητες νερού στη Μεσόγειο. Όπως επίσης, εισέρρεαν στην Μεσόγειο από τον Ατλαντικό μέσω των στενών του Γιβραλτάρ. Το νερό της Μεσογείου έρεε έξω προς τον Ατλαντικό σε ένα ρεύμα κάτω από την επιφάνεια καθώς το νερό της είναι υφάλμυρο, ενώ το λιγότερο αλμυρό νερό του Ατλαντικού εισερχόταν στη μεσόγειο με ένα ρεύμα που κινούνταν στην επιφάνεια του νερού και με αρκετά μεγάλη ταχύτητα⁵¹. Η ισχύς αυτού του επιφανειακού ρεύματος επηρέαζε όλη την θάλασσα της Μεσογείου. Έως τα τέλη της μεσαιωνικής περιόδου τα πλοία αντιμετώπιζαν αντίθετα το συγκεκριμένο ρεύμα⁵².

Από όλους τους ποταμούς που αναφέρθηκαν παραπάνω ότι εισέρχονταν στη λεκάνη της Μεσογείου, δημιουργούνταν μια κυκλική διαδρομή κατά τη φορά των δεικτών του ρολογιού με διάφορες ταχύτητες σε όλο το εύρος της θάλασσας. Γενικά, οι καιρικές συνθήκες στην ανατολή και δυτική λεκάνη της Μεσογείου ήταν και είναι πολύ διαφορετικές. Το Ιόνιο Πέλαγος, πάνω από το οποίο συναντιούνταν και αλληλοεπηρεάζονταν το ανατολικό και το δυτικό μέτωπο, χαρακτηριζόταν από ιδιαίτερα ευμετάβλητες και πολύπλοκες καιρικές συνθήκες⁵³.

Ένα άλλο σημαντικό χαρακτηριστικό του μεσογειακού καιρού αποτελούν οι άνεμοι και ιδιαίτερα τα μελέμια, δηλαδή άνεμοι που φυσούν σταθερά στην ανατολική Μεσόγειο από τον Μάιο έως τον Σεπτέμβριο και ποικίλλουν ως προς τις κατευθύνσεις τους, από βορειοανατολικό στο βόρειο Αιγαίο, μέχρι βορειοδυτικοί στη νότια Μεσόγειο. Στα βυζαντινά χρόνια, τα μελέμια αποτελούσαν πολλές φορές αξεπέραστο εμπόδιο αρκετών εβδομάδων για τα πλοία που ταξίδευαν από την Αίγυπτο στη Ρώμη. Η νότια πλευρά όπως η Κρήτη, η Ρόδος και η Αλεξάνδρεια αποτελούσαν περιοχές ακραίας εκδήλωσης αυτών των ανέμων κατά το τέλος του καλοκαιριού και του μήνα Σεπτέμβρη. Οι κυρίαρχοι άνεμοι από το Βορρά και ο βίαιος άνεμος από το Νότο, έκαναν τις νότιες ακτές της Μεσογείου εξαιρετικά

⁴⁹ E.C. Semple, *The Geography of the Mediterranean region: its relation to ancient history*, Λονδίνο 1931. – D. S. Walker, *The Mediterranean Lands*, Λονδίνο 1965.

⁵⁰ J. H. Pryor, *Winds, waves, and rockw: the routes and the perils along them*, International Congress of historical sciences, Stuttgart 1985.

⁵¹ Πρβλ. E. Bradford, *Mediterranean- portrait of sea*. New York 1971, σ.36.- J. J. Branigan H. R. Jarrett, *The Mediterranean lands*, Λονδίνο 1969, σ. 21.

⁵² Πρβλ. A.R.Lewis, "Northern Euroean sea power and the Straits of Gibrartal, 1031-1350 A.D.", στο: *Order and innovation in the Middle Ages: essays in honour of Joseph R. Strayer*, εκδ. W. C. Lordan κ.ά., Princeton 1976, σ.139-64.

⁵³ Πρβλ. J. H. Pryor, *Geography* 16.

επικίνδυνες για τη ναυσιπλοΐα της περιόδου. Έτσι, υπήρχαν πολλές προστατευμένες υπήμενες παραλίες στις οποίες τα πλοία μπορούσαν να βρουν καταφύγιο σε περίπτωση θαλασσοταραχής. Ήταν πάντα γνωστή για τους κινδύνους που έκρυβε η βόρεια ακτή της Μεσογείου και ιδιαίτερα το δυτικότερο τμήμα της, δηλαδή η σημερινή Μαγκρέμπ. Από το Σέπτον, σημαντικό λιμάνι τις Αφρικής απέναντι από το Γιβραλτάρ, η ακτή είχε αρκετά χιλιόμετρα με αβαθή νερά, απόκρημνα σημεία, βραχονησίδες και υφάλους που εκτείνονται βαθιά μέσα στη θάλασσα. Τα φυσικά λιμάνια που προσφέρουν ασφαλή βαθιά νερά ήταν λίγα, γι' αυτό και υπήρχαν πολλά τεχνητά κατά τη διάρκεια του Μεσαίωνα⁵⁴.

Γι' αυτό και στο Βυζάντιο η ναυσιπλοΐα ήταν κατά βάση εμπειρική έως τον 14^ο αιώνα. Οι επιστήμες της γεωγραφίας, της αστρονομίας και των μαθηματικών συνεισέφεραν, όπως προαναφέρθηκε, στη δημιουργία ναυτικών χαρτών. Αναμφίβολα, οι ναυτικοί χάρτες ήταν πολύτιμοι για τα θαλασσινά ταξίδια εκείνων των εποχών, ιδιαίτερα όπως αναφέραμε και προηγουμένως στο νότιο τμήμα της Μεσογείου⁵⁵.

Με βάση τα παραπάνω λοιπόν, η ακτογραμμή της Μεσογείου με το βόρειο τμήμα να προσφέρει σχετικά ευνοϊκότερες και ασφαλέστερες συνθήκες και το νότιο τμήμα από την άλλη να κρύβει πολλές παγίδες και κινδύνους, σε συνδυασμό με τους κυρίαρχους ανέμους και την κίνηση των ρευμάτων σε όλο το εύρος της θάλασσας, αποτελούσαν τις βασικές αιτίες που οδηγούσαν τους ναυτικούς να επιλέγουν τις θαλάσσιες διαδρομές κατά μήκος των βόρειων ακτών της Μεσογείου. Η ύπαρξη πολλών νησιών κοντά στη βόρεια ακτή, που συνιστούσαν πολύτιμες ναυτικές βάσεις σε περιπτώσεις κακοκαιρίας και ανεφοδιασμού, ήταν ένας καίριος παράγοντας για να εξελιχθεί από πολύ νωρίς η βόρεια Μεσόγειος στην πλέον πολυσύχναστη θαλάσσια περιοχή για τη ναυσιπλοΐα της περιόδου⁵⁶.

Τα πολλά νησιά που είναι διασκορπισμένα στο βόρειο τμήμα της Μεσογείου μείωναν την ανάγκη για ταξίδια μακριά από τις ακτές γεγονός που αύξανε τη θαλάσσια κυκλοφορία και δεν δημιουργούσε ανάγκες για μεγαλύτερα πλοία, όπως προαναφέρθηκε. Οι καθαροί νυχτερινοί ουρανοί της καλοκαιρινής περιόδου ευνοούσαν τη ναυσιπλοΐα με τη βοήθεια των άστρων⁵⁷. Οι θαλάσσιες και καιρικές συνθήκες που κυριαρχούσαν στη Μεσόγειο, επηρέαζαν τον σχεδιασμό των πλοίων, τους ρυθμούς των εποχιακών ταξιδιών και την επιλογή των θαλάσσιων διαδρομών⁵⁸.

Η κατοχή των σημαντικότερων ναυτικών βάσεων από τους Βυζαντινούς σε συνδυασμό με την αλληλεπίδραση κάποιων δεδομένων περιορισμών της ναυσιπλοΐας των πρώιμων και μέσων χρόνων, όπως η περιορισμένη απόσταση την οποία μπορούσαν να διανύσουν τα μεσαιωνικά σκάφη λόγω της μικρής τους χωρητικότητας σε προμήθειες και κυρίως πόσιμο νερό και της κατασκευαστικής τους ανεπάρκειας

⁵⁴ J. H. Pryor, *Geography*, s. 21. – Ένα χαρακτηριστικό τεχνητό λιμάνι που χρησίμευσε ως υπόδειγμα για πολλά άλλα κατά την πρώιμη και μέση βυζαντινή περίοδο ήταν η Όστια στη Ρώμη. Βλ. ενδεικτικά R. Meigw, *Roman Ostia*, Οξφόρδη 1973.

⁵⁵ Βλ. Ludolph von Suchem, *Description of the Holy Land and of the way thither*, written in the year 1350 (Μεταφρ. A. Stewart), στο: P. P. T. S.L. 12.3, Λονδίνο 1897, s.14.

⁵⁶ Πρβλ. J. L. Yarrison, *Force as an instrument of policy: European military incursions and trade in the Maghrib, 1000- 1355*, Princeton 1982, σ.30, 101-106 και appendix B, σ.39 και 58.

⁵⁷ O. M. Dalton, "The Byzantine Astrolabe at Brescia", *ProcBrAc* 12 (1926) 133-46.- Για τις γνώσεις αστρονομίας των Αράβων και την εφαρμογή τους στη ναυσιπλοΐα βλ. G. Ferrand, *Introduction a l' astronomie nautique arabe*, Institut fur der Arabich-Islamischen Wissenschaften an der Johann Goethe-Universitat, Frankfurt and Main 1986.

⁵⁸ Βλ. σχετικά J. H. Pryor, *Winds, waves, and rocks: the routes and the perils along them*, International Congress of historical sciences, Stuttgart 1985.

για μακρόχρονη πλεύση σε ανοιχτή θάλασσα, καθιστά ευνόητη την υπεροχή της βυζαντινής αυτοκρατορίας απέναντι στους επίδοξους σφετεριστές της θαλασσοκρατίας της.

3.4.Χωρικά ύδατα της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας

Για να οριοθετήσουν τα "σύνορα" χρησιμοποιούσαν οι Ρωμαίοι τον όρο *limes* δηλαδή «άκρη». Από το βορρά ήταν οχυρωμένο το σύνορο της αυτοκρατορίας που οριοθετούνταν από τους ποταμούς Δούναβη και Ρήνο με αρκετές στρατιωτικές βάσεις κατά μήκος της, οι οποίες διέθεταν και ναυτικές δυνάμεις. Από τότε, συνέχισε να αποτελεί ο Δούναβης το βόρειο σύνορο μέχρι το τέλος του 6^{ου} αιώνα⁵⁹.

Επιπλέον, εξαιτίας ανυπαρξίας ισάξιων και μακροχρόνιων αντιπάλων στο θαλάσσιο πεδίο, τουλάχιστον μέχρι την αραβική επέκταση, δεν δημιουργήθηκαν θαλάσσια σύνορα και θαλάσσιες ζώνες άμυνας για την αυτοκρατορία στην Μεσόγειο και στη Μαύρη Θάλασσα. Η κατάσταση άρχισε να αλλάζει τον 5^ο αιώνα με τις εδαφικές απώλειες του βυζαντινού κράτους στα βόρεια, δυτικά και νότια σύνορά του. Αν και πάντα προσπαθούσε η βυζαντινή ηγεσία να συγκρατήσει και να σταθεροποιήσει τα σύνορα, αυτό ποτέ δεν έπαψε να χαρακτηρίζεται από ρευστότητα που επέτρεπε συχνά μία αλληλεπίδραση λαών και πολιτισμών⁶⁰.

Οι παραμεθόριες περιοχές αντιμετωπίζονταν με διαφορετική μέριμνα καθώς συνιστούσαν τα άκρα της αυτοκρατορίας, με αποτέλεσμα κάποιες φορές οι ακραίες επαρχίες να τονώνονταν πληθυσμιακά με τον μετοικισμό και την εγκατάσταση εκεί ολόκληρων πληθυσμιακών ομάδων από άλλες λιγότερο «ευαίσθητες» περιοχές. Η βυζαντινή διπλωματία επίσης, συνέβαλλε στη σύναψη ανακωχών ή συμμαχιών με άλλους λαούς και στην περιστασιακή αξιοποίησή τους, στους πολυάριθμους πολέμους της αυτοκρατορίας⁶¹.

Λόγω των καιρικών συνθηκών, όπως αναφέραμε πρωτίτερα, τα θαλασσινά ταξίδια από την Ανατολή προς την Δύση δεν ήταν εύκολα, καθώς τα θαλάσσια ρεύματα και τα κλιματολογικά φαινόμενα δεν ήταν ευνοϊκά όπως επίσης, συμβαίνει και στο νότιο τμήμα της Μεσογείου με τα βίαια καιρικά φαινόμενα και τις αβαθείς ακτές, ήταν το ίδιο επικίνδυνα για την ναυσιπλοΐα. Επομένως, η βόρεια Μεσόγειος ήταν φυσικό να παρουσιάζει ιδιαίτερα ανεπτυγμένη ναυτική κίνηση. Έτσι, φαίνεται καθαρά ότι οι θαλάσσιες συνθήκες της Μεσογείου δυσκόλευαν τις ναυτικές εκστρατείες που είχαν κατεύθυνση από την Ανατολή προς τη Δύση και το Νότο, ενώ τα θαλασσινά ταξίδια ευνοούνταν από την Δύση προς την Ανατολή, συνεπώς ήταν επόμενο να ευνοηθεί η ανάπτυξη ναυτικών δυνάμεων στη Δύση⁶².

Η διαμόρφωση της βυζαντινής ναυτικής πολιτικής, όπως φαίνεται, επηρεάζεται από τις κλιματολογικές και θαλάσσιες συνθήκες. Ωστόσο, παρά την αναμφισβήτητη επίδραση των κλιματολογικών και θαλάσσιων συνθηκών στη διαμόρφωση της βυζαντινής ναυτικής πολιτικής, στις ναυτικές πραγματείες των Βυζαντινών συγγραφέων, όπως θα δούμε στη συνέχεια, δινόταν ιδιαίτερη έμφαση στη μεγάλη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα. Το χαρακτηριστικότερο βέβαια παράδειγμα ήταν οι Άραβες, οι οποίοι εξελίχθηκαν κατά τον 7ο και 8ο αιώνα στον ισχυρότερο και ανθεκτικότερο αντίπαλο των Βυζαντινών στο θαλάσσιο πεδίο, κυρίως λόγω της ένθεης πολεμικής μανίας τους⁶³.

⁵⁹ Βλ. Σ. Πατούρα-Σπανού, Μεθόριος, σ. 19, 26. – Για την προωθημένη ρωμαϊκή άμυνα επί της βόρειας συνοριακής και τις συνοριακές οχυρώσεις βλ. Γ. Καλαφίκης, Οργάνωση, σ. 45.

⁶⁰ Βλ. Σ. Πατούρα-Σπανού, Μεθόριος, σ. 147

⁶¹ Πρβλ. ενδεικτικά S. Lamprakis, αγγλ. Μετάφρ. N. Russel, Au:hna 2007 με τη σχετική βιβλιογραφία.

⁶² Σαμαράς Χ.,(2010), Η αμυντική ναυτική πολιτική των Βυζαντινών, Στα θαλάσσια και ποτάμια σύνορα, Κατά την πρώιμη και μέση Βυζαντινή περίοδο, Διδακτορική διατριβή, Θεσσαλονίκη, ΑΠΘ.

⁶³ Σαμαράς Χ.,(2010), Η αμυντική ναυτική πολιτική των Βυζαντινών, Στα θαλάσσια και ποτάμια σύνορα, Κατά την πρώιμη και μέση Βυζαντινή περίοδο, Διδακτορική διατριβή, Θεσσαλονίκη, ΑΠΘ.

4. Ο Βυζαντινός στόλος, οι ναυτικές μονάδες και οι βάσεις του

4.1.. Ιστορικά

Ο στρατός ήταν η κυριότερη δύναμη του Βυζαντίου. Στο στόλο δεν έδωσαν ποτέ την ίδια σημασία και την ίδια προσοχή. Οι ιστορικοί θεωρούν πως οι ναυτικές επιχειρήσεις είναι μικρής σημασίας σε σύγκριση με τις στρατιωτικές, γι αυτό είναι φυσικό να γνωρίζουμε πολύ λιγότερα για τη ναυτική ιστορία του Βυζαντίου ενώ πληθώρα για την στρατιωτική ιστορία της. Τον 4ο αιώνα, από το ίδιο το Μεγάλο Κωνσταντίνο, ιδρύονται τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και της Κωνσταντινούπολης και από τον 5^ο αιώνα λειτουργεί ένα εκτεταμένο δίκτυο τεχνητών λιμανιών, όμως αναφέραμε πρωτύτερα, κατά μήκος του Κερατίου κόλπου και της Προποντίδας. Τα λιμάνια αυτά, που διαθέτουν άρτιες για την εποχή λιμενικές εγκαταστάσεις, παίζουν σπουδαίο ρόλο στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ζωή του Βυζαντίου. Στην πραγματικότητα το βυζαντινό ναυτικό άρχισε με τους αυτοκράτορες της δυναστείας του Ηρακλείου. Η ναυτική δύναμη των Αράβων που μεγάλωνε, απαιτούσε ένα αντίρροπο, και οι πολλές επιδρομές που γίνονταν διαρκώς στην Αυτοκρατορία έκαναν τα ταξίδια από την ξηρά τόσο δύσκολα, ώστε συνέφερε να υπάρχουν καλά φρουρημένοι θαλάσσιοι δρόμοι.⁶⁴ Μεγάλους πολεμικούς στόλους εκτός από το Μ. Κωνσταντίνο και Ιουστινιανό δημιούργησαν και ο Λέοντας Α', με 1.113 σκάφη, ο αυτοκράτορας Κώνστας Β', είχε στόλο με 700 πολεμικά σκάφη κατά των Αράβων κ.ά. Περισσότερο εντυπωσιακή ήταν η επιχείρηση κατά της Κρήτης το 961 μ.Χ. Το σύνολο των πλοίων που συγκέντρωσε ο αυτοκράτορας Νικηφόρος ο Φωκάς ανερχόταν στα 3.300 και από αυτά τα 2.000 ήταν Δρόμωνες και Χελάνδια⁶⁵.

Όταν δημιουργήθηκαν τα θέματα, έγιναν δύο θέματα ναυτικά, όπου οι διοικητές τους ήταν ναύαρχοι και όχι στρατηγοί. Αυτά τα θέματα ήταν το θέμα των Κιβυρραιωτών, στις νότιες ακτές της Μικράς Ασίας, και το θέμα του Αιγαίου, που το αποτελούσε ένα μέρος από τις δυτικές ακτές της Μικράς Ασίας μαζί με τα νησιά. Το κάθε θέμα είχε για διοικητή ένα δρουγγάριο, και ανώτατος αρχηγός και των δύο δρουγγαρίων ήταν ο στρατηγός των караβισιάνων. Αυτός ο στόλος απομάκρυνε δυο φορές τους Άραβες από την Κωνσταντινούπολη και χάρη σ' αυτόν έμεινε η Σικελία στην Αυτοκρατορία. Σιγά σιγά, όμως, η δύναμη του μεγάλωσε πολύ. Η αραβική ναυτική δύναμη βρισκόταν σε παρακμή και έτσι θεώρησαν ασφαλέστερο να καταργήσουν τον ανώτατο αρχηγό, να υποβιβάσουν τα ναυτικά θέματα και να περιορίσουν πολύ τον αριθμό των πλοίων. Η πολιτική αυτή δεν ήταν σωστή, καθώς τον 9^ο αιώνα παρουσιάστηκαν και πάλι στόλοι αραβικοί, οι οποίοι αποσπάνε από την Αυτοκρατορία τη Σικελία και, ακόμα χειρότερο, την Κρήτη, που την μετατρέψανε σε ορμητήριο πειρατικό και άρχισαν να απειλούν όλα τα παράλια του Αιγαίου. Έτσι, ο στόλος έπρεπε να ανασυγκροτηθεί και αυτό συνέπεσε με τη τελική συντριβή της εικονομαχίας. Φρόντισαν λοιπόν και πάλι να οργανώσουν τα ναυτικά θέματα, προστέθηκαν επιπλέον θέματα όπως στη Σάμο, εγκατέστησαν ναυτικές βάσεις στην Πελοπόννησο και στην Κεφαλληνία, ενώ στην Κωνσταντινούπολη πρέπει να υπάρχει πάντα ένας πολυάριθμος αυτοκρατορικός στόλος. Από τις ενέργειες που ακολούθησαν για το στόλο καταλαβαίνουμε ότι δεν έδιναν τη σημασία που χρειαζόταν στο ναυτικό στόλο και ακόμα οι στρατηγοί των ναυτικών θεμάτων

⁶⁴ Ράνσιμαν Σ.,(1969), Βυζαντινός πολιτισμός, (μεταφ. Δετζωρτζη), Εκδ. Ερμείας.

⁶⁵ Κρασσανάκη Γ.,(2008), Ναυτική ιστορία του ελληνικού έθνους, Αθήνα, Εκδ. Αθήνα.

εξακολουθούσαν να παίρνουν το μικρότερο μισθό από όλους τους στρατιωτικούς συναδέλφους τους⁶⁶.

4.1.1. Ο Βυζαντινός στόλος

Το Βυζαντινό ναυτικό απαρτιζόταν από πέντε πλόιμα, το Βασιλικό, που είχε έδρα τον Κεράτιο Κόλπο και τα τέσσερα "θεματικά" που είχαν έδρες στη ναυτική περιφέρεια. Αυτά ήταν του Αιγαίου Πελάγους, της Σάμου, των Κιβαιραιωτών, που είχε βάση τη Ρόδο και της Ελλάδος με έδρα τις Κυκλάδες. Χαρακτηριστικό είναι ότι τα ναυτικά θέματα περιελάμβαναν Ελληνικούς πληθυσμούς από τη Χερσόνησο της Αβύδου, της Λέσβου, τη Ρόδο, την Κρήτη και τα Μικρασιατικά παράλια. Με αυτή την αποκέντρωση κατάφερε το βυζαντινό ναυτικό την έγκαιρη επέμβασή του σε ώρα ανάγκης. Η ναυτική ετοιμότητα των βυζαντινών ήταν πραγματικά εξαιρετική, χάρις στη ναυτικότητα των πληθυσμών, που εντός ελαχίστου χρόνου επάνδρωναν πολυάριθμους στόλους⁶⁷.

Μόνιμος πυρήνας του Βυζαντινού ναυτικού ήταν το "Βασιλικό Πλόιμο", που αποτελούνταν από βαριά κυρίως πλοία, τους δρόμωνες, ο οποίος επανδρωνόταν και συντηρούνταν από την Κωνσταντινούπολη, ενώ αναλάμβανε μακρινές αποστολές. Ο επαρχιακός στόλος περιλάμβανε ελαφρότερα πλοία, τις γαλέες ή μονήρια και τους μικρούς δρόμωνες ή χελάνδια. Ο θεματικός στόλος, τέλος, συγκροτούνταν μόνο στα θέματα (θέμα: διοικητική περιφέρεια του βυζαντινού κράτους) και αποτελούνταν από πλοία κάθε είδους (δρόμωνες και ελαφρά πλοία). Οι δρόμωνες, επιπλέον, ήταν εφοδιασμένοι με υγρό πυρ, όπως ακριβώς και τα καράβια του αυτοκρατορικού στόλου. Στο στόλο των Βυζαντινών ανήκαν ακόμη οι πάμφυλοι, που ήταν μικρότεροι των δρομώνων, οι μονήρεις ελάσσονες δρόμωνες για ανιχνεύσεις, οι γαλέες για μεταφορά διαταγών, τα βοηθητικά σανδάλια, τα ιππαγωγά χελάνδια, τα μεταγωγικά καράβια κ.α.⁶⁸. Παρακάτω, θα επεκταθούμε αναλυτικότερα για τους τύπους των πλοίων.

4.2. Η ναυπηγική και τα πλοία κατά τη Βυζαντινή περίοδο

4.2.1. Οι ναυτικοί αγώνες

Ως τον 7ο μ.Χ. αιώνα η κυριαρχία της ανατολικής αυτοκρατορίας δεν είχε αμφισβητηθεί από κανέναν και η Μεσόγειος μπορούσε τότε να χαρακτηριστεί χωρίς υπερβολή ως Βυζαντινή θάλασσα. Τα πλοία παρελάμβαναν χωρίς προβλήματα από κάθε γωνιά της επικράτειας εμπορεύματα και προϊόντα, για να τα μεταφέρουν στην συνέχεια στην Βασιλεύουσα και να κινηθεί ανάλογα ο τροχός του εμπορίου. Η επέκταση των Αράβων στις χώρες της Μέσης Ανατολής και της Βόρειας Αφρικής άλλαξε τους συσχετισμούς, αφού οι τελευταίοι για τα επόμενα 300 χρόνια διεκδίκησαν, όποτε και όπως μπορούσαν, την κυριαρχία στη θάλασσα. Από τον 7ο ως τον 10ο αιώνα, παράλληλα με τους σκληρούς αγώνες ενάντια στα αραβικά φύλα στην ξηρά, διεξήχθησαν μεγάλες αναμετρήσεις και στο υγρό στοιχείο, ενώ στην Μεσόγειο άνθισε ξανά το φαινόμενο της πειρατείας που είχε να εμφανιστεί από την εποχή του Πομπηίου. Υπήρξαν και περιπτώσεις όπου, για να

⁶⁶ Σαμαράς Χ.,(2010), Η αμυντική ναυτική πολιτική των Βυζαντινών, Στα θαλάσσια και ποτάμια σύνορα, Κατά την πρώιμη και μέση Βυζαντινή περίοδο, Διδακτορική διατριβή, Θεσσαλονίκη, ΑΠΘ.

⁶⁷ Κρασανάκη Γ.,(2008), Ναυτική ιστορία του ελληνικού έθνους, Αθήνα, Εκδ. Αθήνα.

⁶⁸ Ράνσιμαν Σ.,(1969), Βυζαντινός πολιτισμός, (μεταφ. Δετζωρτζη), Εκδ. Ερμείας.

αντιμετωπιστούν οι πολλαπλοί κίνδυνοι, συγκροτήθηκαν εξαιρετικά μεγάλες ναυτικές δυνάμεις: 1.100 σκάφη αναφέρονται επί αυτοκράτορος Λέοντος Α', ενώ ο Νικηφόρος Φωκάς ταξίδεψε το 961 μ.Χ. για την απελευθέρωση της Κρήτης με 3.300 πολεμικά πλοία (2.000 συνολικά ήταν οι δρόμωνες και τα χελάνδια εκείνης της εκστρατείας). Από τον 12ο μ.Χ. αιώνα, που οι Βενετοί και οι Γενουάτες επέκτειναν τις εμπορικές δραστηριότητες και τα συμφέροντά τους στο Αιγαίο, ο δραστικός χώρος του Βυζαντίου περιορίστηκε αισθητά και η ισχύς του ναυτικού του άρχισε βαθμιαία να μειώνεται. Την εποχή εκείνη ήρθε στη Μεσόγειο - από την Κίνα, μέσω των Αράβων - και υιοθετήθηκε από τους Βυζαντινούς το τιμόνι, με τη μορφή του ξύλου και ενσωματωμένο στην πρύμνη, καταργώντας τα κουπιά –τιμόνια που ως τότε χρησιμοποιούνταν στην ναυσιπλοΐα⁶⁹.

Για τη δημιουργία του μεγάλου εμπορικού και πολεμικού στόλου και των Βυζαντινών, υπόβαθρο αποτέλεσε η μεγάλη ναυτική παράδοση των αρχαιοελληνικών και ελληνιστικών χρόνων. Κατά τη βυζαντινή περίοδο, τα εμπορικά και πολεμικά καράβια της αυτοκρατορίας ναυπηγούνται σε Αρσανάδες (ή Ταρσανάδες) που εγκαθίστανται μακριά από τα λιμάνια, σε κολπίσκους με καλή φυσική οχύρωση και κοντά σε δάση για την παροχή της ξυλείας. Ωστόσο, από τον 11ο αιώνα και μετά τα καράβια του στόλου κατασκευάζονται αποκλειστικά στα ναυπηγεία της Κωνσταντινούπολης και από το 13ο αιώνα μέσα στα καλά οχυρωμένα λιμάνια, όπου και φυλάσσονται. Οι Βυζαντινοί αυτοκράτορες, για να επιβάλλουν την κυριαρχία τους στην Ανατολή και Δύση, στη Μεσόγειο, και ταυτόχρονα για να ελέγχουν το διεθνές εμπόριο προς όφελος της οικονομίας τους κατανοούν ότι απαιτείται ισχυρή ναυτική δύναμη και γι' αυτό δίνουν προτεραιότητα στη σύσταση μεγάλου στόλου. Στα χρόνια που θα επακολουθήσουν καινούργιοι τύποι καραβιών και πρωτοποριακά όπλα, όπως το υγρό πυρ, θα εξασφαλίσουν στην Κωνσταντινούπολη την κυριαρχία στη θάλασσα⁷⁰. Τα καράβια των Βυζαντινών, ελαφρά και ευέλικτα, ταξιδεύουν στα πέρατα του κόσμου. Μαζί με αυτά της Σάμου, της Ρόδου, της Σμύρνης και της Κύπρου, πολεμούν, όταν χρειάζεται, τους Αβάρους και τους Άραβες, προστατεύουν τα νησιά και τις ακτές από τους πειρατές αλλά και μεταφέρουν εμπορεύματα, αλιεύματα και αγροτικά προϊόντα στην Κωνσταντινούπολη, που αποτελεί κέντρο μεγάλης εμπορικής δραστηριότητας και απορρόφησης αγαθών⁷¹.

4.3. Τύποι πλοίων

Πριν αναφερθούμε για τους τύπους των πλοίων να τονίσουμε ότι τα εμπορικά πλοία της Βυζαντινής εποχής ταξίδευαν στη θάλασσα κατά κύριο λόγο με τα πανιά τους. Σε αποχρώσεις του πράσινου, του κόκκινου και του κίτρινου, τα πανιά ήταν καμωμένα από λινάρι και είχαν τετράγωνο σχήμα. Από τον 6ο αιώνα μ.Χ. ξεκίνησε η χρήση και του τριγωνικού σχήματος, που σε συνδυασμό με τα τετράγωνα για τα μεγάλου μεγέθους σκάφη εξασφάλιζε αισθητά καλύτερα δεδομένα πλεύσης. Τα μικρότερα πλοία και οι βάρκες υιοθέτησαν αποκλειστικά το τριγωνικό πανί ως τις αρχές περίπου του 20ου αιώνα, που ο άνεμος ως κύρια κινητήρια δύναμη έδωσε τη θέση του στον ατμό⁷².

Τα βυζαντινά πλοία θα μπορούσαν να διαιρεθούν σε δύο μεγάλες κατηγορίες, ανάλογα με τη χρήση τους – πολεμικά και εμπορικά ή μεταγωγικά πλοία. Γενικά, τα πλοία των Βυζαντινών διακρίνονται σε "μακρά" και "στρογγυλά", όροι που

⁶⁹ Χατήρας Σ., Τα πλοία του Βυζαντίου (<http://carhistory.gr/load/content/pages/view/>).

⁷⁰ Κρασανάκη Γ.,(2008), Ναυτική ιστορία του ελληνικού έθνους, Αθήνα, Εκδ. Αθήνα.

⁷¹ Ράνσιμαν Σ.,(1969), Βυζαντινός πολιτισμός, (μεταφ. Δετζωρτζη), Εκδ. Ερμείας.

⁷² Χατήρας Σ., Τα πλοία του Βυζαντίου (<http://carhistory.gr/load/content/pages/view/>).

χρησιμοποιήθηκαν κατ' απομίμηση της αρχαιότητας και σήμαιναν αντίστοιχα πολεμικά και εμπορικά⁷³. Καθεμία από αυτές τις κατηγορίες περιλάμβανε διαφορετικούς τύπους πλοίων, με ξεχωριστές ιδιαιτερότητες.

4.4.Τα πολεμικά καράβια

4.4.1. Οι Δρόμωνες

Ο Δρόμων, απόγονος της ρωμαϊκής λιβυρνίδος, υπήρξε το πλοίο, το οποίο «αποτελέσει την κατεξοχήν μονάδα μάχης του Βυζαντινού Ναυτικού». Η πρώτη πολεμική του εμφάνιση αναφέρεται επί Ιουστινιανού στην Β΄ ναυτική επιχείρηση κατά των Βανδάλων της Αφρικής (533 μ.Χ.). Ο στόλος, με επικεφαλής τον στρατηγό Βελισσάριο, αποτελείτο από 500 οπλιταγωγά και ιπαγωγά πλοία (με συνολικό πλήρωμα 20.000) και από 92 δρόμωνες υπό τον ναύαρχο Καλώνυμο. Ο ιστορικός Προκόπιος, ο οποίος συμμετείχε της εκστρατείας ως γραμματεύς του Βελισσαρίου, παρέχει για τους δρόμωνες τις πληροφορίες ότι ήταν μονήρεις (με μία σειρά κωπηλατών), με κατάστρωμα πάνω από τους κωπηλάτες, ώστε να προστατεύονται από τα εχθρικά βλήματα, και ονομάστηκαν έτσι, λόγω της μεγάλης ταχύτητας που μπορούσαν να αναπτύξουν⁷⁴.



Εικόνα 1. Δρόμων κατά το πρώτο μισό του 7^{ου} αιώνα. Ακουαρέλα Αντόνη Μιλάνου. Μιλάνιο Ναυτικό Μουσείο. Τσιλιβί, Ζάκυνθος.

Το κατ' εξοχήν πολεμικό πλοίο των Βυζαντινών όπως αναφέραμε προηγουμένως, ήταν ο δρόμων, ένα ελαφρύ και ευκίνητο πλοίο, το οποίο συχνά διέφερε ως προς τον τύπο και τις διαστάσεις του. Οι δρόμωνες ήταν εξοπλισμένοι με διάφορων ειδών πολεμικές μηχανές και κατασκευές (ξύλοκαστρα, τοξοβολίστρες, κ.α.) και τους περίφημους σιφώνες, με τους οποίους εκτόξευαν το υγρό πυρ που έκαιγε τα εχθρικά πλοία. Το υγρό πυρ, που παρασκευαζόταν σε λέβητες μέσα στο πλοίο, εκτοξευόταν από σωλήνες που κατέληγαν στα ακρόπρωρά του. Τα πλοία αυτά αναφέρονται ως σιφωνοφόροι δρόμωνες ή κακκαβοπυρφόροι. Ο δρόμων αποτελούσε ουσιαστικά εξέλιξη της Ελληνικής διήρους και τριήρους. Βαρύ πολεμικό σκάφος, διέθετε ειδικούς μηχανισμούς εκτόξευσης υγρού πυρός, 100 κουπιά (50 ανά πλευρά),

⁷³ Κρασανάκη Γ.,(2008), Ναυτική ιστορία του ελληνικού έθνους, Αθήνα, Εκδ. Αθήνα.

⁷⁴ Κ. Α. Αλεξανδρή (1957): *Η Θαλασσία Δύναμις εις την Ιστορίαν της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας*, Ιστορική Υπηρεσία Β.Ν.

τρεις ιστούς με τετράγωνα και τριγωνικά ιστία, πλήρες κατάστρωμα και υπερυψωμένες κατασκευές στην πλώρη και την πρύμνη. Οι βαρύτεροι και μεγαλύτεροι δρόμωνες του 11ου-12ου αιώνα υπήρξαν οι πρόδρομοι της δυτικής γαλέρας⁷⁵.

Σημειώνεται επίσης ότι ο Βυζαντινός Δρόμωνας είχε 100 κουπιά (50 ανά πλευρά), τρεις (3) ιστούς με τετράγωνα και τριγωνικά ιστία, πλήρες κατάστρωμα και υπερυψωμένες κατασκευές στην πλώρη και την πρύμνη. Ο δρόμωνας ήταν εξέλιξη της Ελληνικής τριήρους. Είχε κι αυτός στην πλώρη ένα είδος εμβόλου και ήταν λίγο βαρύτερος και λίγο μεγαλύτερος από τριήρη. Αν και οι αρχαίοι Έλληνες ονόμαζαν δρόμωνες όλα τα ταχύπλοα σκάφη, πιο γνωστό με αυτό το όνομα έμεινε αυτό που χρησιμοποιήθηκε κυρίως στο βυζαντινό ναυτικό σαν πλοίο μάχης. Κινούταν κυρίως με τη δύναμη 50 κωπηλατών, αλλά και σαν ιστιοφόρο. Είχε 2 σειρές κουπιών και οι κωπηλάτες προστατευόταν κατά τις ναυμαχίες εκτός από ελαφρύ θώρακα και με κατάλληλα προ-τοποθετημένες ασπίδες. Κάποιοι δρόμωνες είχαν πλήρωμα 200 ατόμων με 50 κωπηλάτες και 150 πολεμιστές. Πάνω στο δρόμωνα είτε στο κατάστρωμα είτε σε ειδικό πυργίσκο ήταν προσαρμοσμένες κατάλληλα βλητικές μηχανές (καταπέλτες, πετροβαλίστρες κ.α.)⁷⁶.

Από τον 7ο αιώνα, παρουσιάζονται οι «πυροφόροι δρόμωνες», εξοπλισμένοι με βλητικές μηχανές υγρού πυρός. Οι βαρύτεροι και μεγαλύτεροι δρόμωνες του 11ου-12ου αιώνα υπήρξαν οι πρόδρομοι της δυτικής γαλέρας και γενικότερα, της σύγχρονης ευρωπαϊκής ναυπηγικής των «Ανακαλύψεων». Ειδικότερα, κατά την εποχή αυτή οι κωπηλάτες αντικαταστάθηκαν από αποτελεσματικότερα σχεδιασμένα πανιά και οι ιστιοφόροι πια δρόμωνες με τρία κατάρτια και τετράγωνα ιστία, αλλά και τριγωνικά πανιά μεταξύ προβόλου και πρώτου καταρτιού, έγιναν πιο γνωστοί σαν «κορβέτες» και «γαλέρες» των ανακαλύψεων⁷⁷.

4.4.2. Χαρακτηριστικά – τύποι δρόμωνος

Ήδη από τον 10^ο αιώνα μ.Χ. διακρίνονται τρεις τύποι Δρομώνων. Ο μικρός (ελάσσων), ο μέσος και ο μεγάλος (μείζων). Οι μικροί είχαν από 25 κουπιά σε κάθε πλευρά. Ήταν ελαφριά, ταχύτατα πλοία, τα οποία χρησιμοποιούνταν σε αποστολές ή καταδιώξεις. Οι μέσοι διέθεταν από 50 κουπιά σε κάθε πλευρά σε δύο επάλληλες σειρές, δηλαδή 25 ανά σειρά. Οι ερέτες της άνω ελασίας, αποτελούσαν τους επίλεκτους ερέτες, οι οποίοι ήταν ικανοί και για μάχη σώμα με σώμα κατά τις συμπλοκές. Οι μεγάλοι είχαν 200 ερέτες σε δύο επάλληλες σειρές (2 ερέτες σε κάθε κουπί). Επίσης, ο βαρύς τύπος δρόμωνος περιελάμβανε 230 ερέτες και 70 πολεμιστές. Το μέγεθος του δρόμωνα υπολογίζεται περίπου στα 35 μ., μπορούσε να φθάσει μέχρι τα 50μ., ενώ η ταχύτητα με κωπηλασία κυμαινόταν στα 6-7 ναυτικά μίλια την ώρα⁷⁸.

⁷⁵ Χατήρας Σ., Τα πλοία του Βυζαντίου (<http://carhistory.gr/load/content/pages/view/>).

⁷⁶ Κρασανάκη Γ., (2008), Ναυτική ιστορία του ελληνικού έθνους, Αθήνα, Εκδ. Αθήνα.

⁷⁷ Χατήρας Σ., Τα πλοία του Βυζαντίου (<http://carhistory.gr/load/content/pages/view/>).

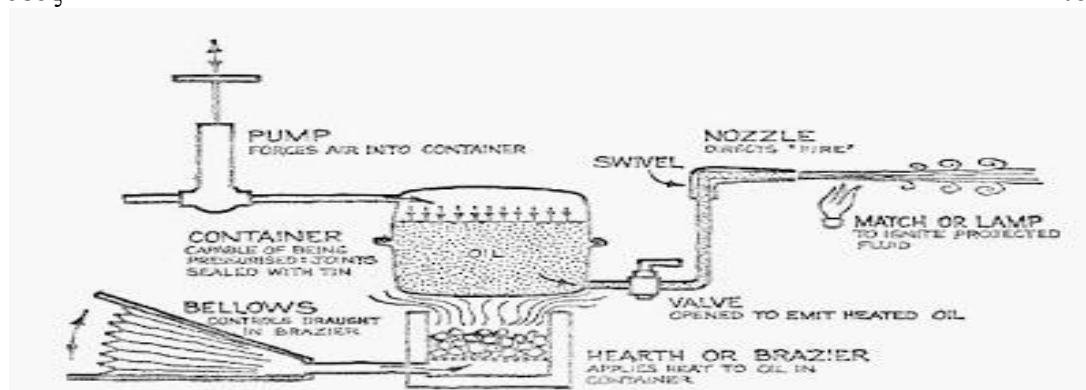
⁷⁸ Κ. Α. Αλεξανδρή (1957): *Η Θαλασσία Δύναμις εις την Ιστορίαν της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας*, Ιστορική Υπηρεσία Β.Ν.

Για την ιστοριογραφία του γινόταν χρήση τουλάχιστον ενός μεγάλου τετραγώνου ή τραπεζοειδούς ιστίου και μικρότερων βοηθητικών (δόλωνες). Εκ παραλλήλου, υπήρχαν και τα τριγωνικά ιστία (λατίνια) των οποίων το όνομά τους προέρχεται εκ παραφθοράς της λατινικής ονομασίας «alla trīna» (σε αντίθεση με τα τετράγωνα «alla quadra») και όχι εκ του «Λατίνος» όπως έχει εσφαλμένως κατά καιρούς εννοηθεί. Τριγωνικά ιστία ήταν ήδη σε χρήση στα Ρωμαϊκά πλοία από την εποχή του Αυγούστου.

Στους μεγάλους δρόμους, στο μεσαίο ιστό, υπήρχε θωράκιο κατασκευασμένο από ξύλο, το «ξύλοκαστρον», το οποίο χρησίμευε εκτός από παρατηρητήριο και ως μέσο για να εξακοντίζουν οι στρατιώτες διάφορα όπλα⁷⁹.

Ο Δρόμων ήταν εξοπλισμένος με ποικίλα εκηβόλα όπλα όπως καταπέλτες, γερανούς και τοξοβαλίστρες. Εκ παραλλήλου, εκσφενδονίζονταν στα εχθρικά πλοία χύτρες με δηλητηριώδη ερπετά και σκορπιούς, χύτρες με ασβέστη, σιδερένιοι τρίβολοι, ξύλινες χειροβομβίδες, στουπιά εμποτισμένα με εμπρηστικές ύλες κλπ⁸⁰.

Από τον 7^ο αιώνα μ.Χ. την επαναστατική καινοτομία στα οπλικά συστήματα για την καταστροφή των εχθρικών πλοίων σε ναυμαχίες έφερε η επινόηση του Έλληνα μηχανικού Καλλινίκου, το υγρό πυρ. Πρόκειται για ένα καυστικό μείγμα (άγνωστη μέχρι σήμερα η ακριβής σύνθεσή του) από θειάφι νίτρο και νάφθα, το οποίο είχε την ιδιότητα να μην σβήνει στο νερό. Το σύστημα εκτόξευσης του υγρού πυρός αποτελείτο κυρίως, από ένα χάλκινο σωλήνα τοποθετημένο στην πλώρη του δρόμους, τον σίφωνα, ο οποίος αντλούσε το εμπρηστικό μείγμα στοχεύοντας το εχθρικό πλοίο. Υπήρχαν επίσης, και δύο σίφωνες στα πλάγια οι οποίοι ενεργοποιούνταν, όταν τα πλοία επιτίθονταν από τα πλάγια⁸¹. Από τον 9ο αιώνα και για 300 περίπου χρόνια το υγρό πυρ χρησιμοποιήθηκε εκτεταμένα από το ναυτικό του Βυζαντίου, με εξαιρετική επιτυχία και αποφασιστική συμβολή στους πολεμικούς αγώνες, αφού αρκετές φορές έσωσε την Κωνσταντινούπολη και την Θεσσαλονίκη από την κατάληψη και την λεηλασία. Μάλιστα, ως την παύση της χρήσης του, κανένα εφεύρημα δεν κατόρθωσε να το αναχαιτίσει και να αποτελέσει το αντίπαλο δέος του.



Εικόνα 2. Σχέδιο λειτουργίας Υγρού Πυρός υπό των: J. H. Haldon, M. Byrne, Wikipedia.

⁷⁹ Φαίδωνος Κουκουλέ (1954): *Ο Βυζαντινός Πολεμικός Στόλος, Ναυτική Επιθεώρηση*, <εκδόσεις ΓΕΝ /Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού> .

⁸⁰ Κ. Α. Αλεξανδρή (1957): *Η Θαλασσία Δύναμις εις την Ιστορίαν της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας*, Ιστορική Υπηρεσία Β.Ν.

⁸¹ Φαίδωνος Κουκουλέ (1954): *Ο Βυζαντινός Πολεμικός Στόλος, Ναυτική Επιθεώρηση*, <εκδόσεις ΓΕΝ /Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού> .

Αργότερα, εμφανίστηκαν και οι χειροσίφωνες, χειροκίνητοι σίφωνες που κρατούσαν οι στρατιώτες (όχι οι σιφονάτορες) τοποθετημένοι στα πλευρά του σκάφους και προστατευμένοι από τις σιδερένιες ασπίδες τους (σκουτάρια). Πρώτη χρήση του υγρού πυρός αναφέρεται στην ναυμαχία της Κυζίκου (680 μ.Χ.), όπου οι Βυζαντινοί κατέκαψαν τον μουσουλμανικό στόλο, ο οποίος επί 7 έτη πολιορκούσε την Κωνσταντινούπολη⁸².

4.4.3. Η Διήρης

Η διήρης ήταν ένας τύπος δρόμωνα με δύο σειρές κωπηλατών (*Τακτικά Λέοντος ΣΤ'*) και δύο κατάρτια. Οι 100 συνολικά κωπηλάτες κατανέμονταν σε δύο στοίχους των 25 ανά πλευρά, έναν κάτω από το κατάστρωμα και έναν από πάνω. Το συνολικό μήκος μιας διήρους ήταν τουλάχιστον 31 με 32 μέτρα⁸³.



Εικόνα 3. Η διήρης, Wikipedia

4.4.4. Η Τριήρης

Η τριήρης ήταν ταχύπλοο αρχαίο κωπήλατο πολεμικό πλοίο με τρεις (3) σειρές κωπηλάτες όχι πάντα και τρεις (3) σειρές κουπιά' σύμφωνα με την παράδοση, ως εξέλιξη της διήρους, που κυριαρχούσε ήδη στη Μεσόγειο Θάλασσα, με ιδιαίτερη χρήση από τους αρχαίους Έλληνες. Είναι στενόμακρο πολεμικό πλοίο (37 μ. μήκος και 5,5 μ. κεντρικό πλάτος) που χρησιμοποιούσε ως κινητήρια δύναμη 170 κωπηλάτες καθισμένους σε τρία επίπεδα, καθώς και πανιά, και έτσι μπορούσε να διανύει γρήγορα μεγάλες αποστάσεις και να εμβολίζει τα εχθρικά πλοία. Είναι ο μεγαλύτερος δρόμων με τρεις σειρές κωπηλατών. Στο *Περί βασιλείου τάξεως* του Κωνσταντίνου Πορφυρογέννητου (10ος αιώνας) αναφέρονται τριήρεις δρόμωνες με θέσεις για 230 κωπηλάτες. Το μήκος τους εκτιμάται στα 60 μ., το εύρος στα 10 μ., το

⁸² Φαίδωνος Κουκουλέ (1954): *Ο Βυζαντινός Πολεμικός Στόλος, Ναυτική Επιθεώρηση*, <εκδόσεις ΓΕΝ /Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού> .

⁸³ Dimitrov Dimitar, (γλωσσ.επιμ. αγγλ.) Lees Christopher, «Βυζαντινή ναυσιπλοΐα και θαλάσσιοι δρόμοι στον Εύξεινο Πόντο», 2008, *Εγκυκλοπαίδεια Μειζονος Ελληνισμού, Εύξεινος Πόντος*.

βάθος/ύψος στα 5 με 6 μ. και το εκτόπισμα στους 100 τόνους και πλέον. Ανέπτυσαν ταχύτητα 5 κόμβων και στη μάχη άγγιζαν τους 7⁸⁴



Η τριήρης ΦΩΤΟ: wikipedia

4.4.5. Η Γαλέα

Η Γαλέα ήταν μικρό κωπήλατο πολεμικό πλοίο ο τύπος του οποίου με εκείνο του Δρόμωνα απετέλεσαν τους προδρόμους της Γαλέρας. Κυριότερες αποστολές - χρήσεις αυτού του τύπου πλοίου ήταν ως ταχυδρομικό («απόστολο», «αγγελιαφόρο») των Βυζαντινών στόλων αλλά και ως ανιχνευτικό σε νηοψίες και για παρακολούθηση άλλων στόλων⁸⁵.

Γαλέα ΦΩΤΟ: Wikipedia



4.4.6. Η Μονήρης

Ο μικρός υπερταχύς δρόμων, με τη μία σειρά κωπηλατών. Η αναλογία μήκους πλάτους υπολογίζεται στο 1/6, για αυτό και ο χαρακτηρισμός τους ως μακρές νήες (μακρά πλοία). Επιπλέον χαρακτηριζόταν και ως γρήγορα σκάφη⁸⁶.

⁸⁴ Dimitron Dimitar, (γλωσσ.επιμ. αγγλ.) Lees Christopher, «Βυζαντινή ναυσιπλοΐα και θαλάσσιοι δρόμοι στον Εύξεινο Πόντο», 2008, *Εγκυκλοπαίδεια Μείζονος Ελληνισμού, Εύξεινος Πόντος*.

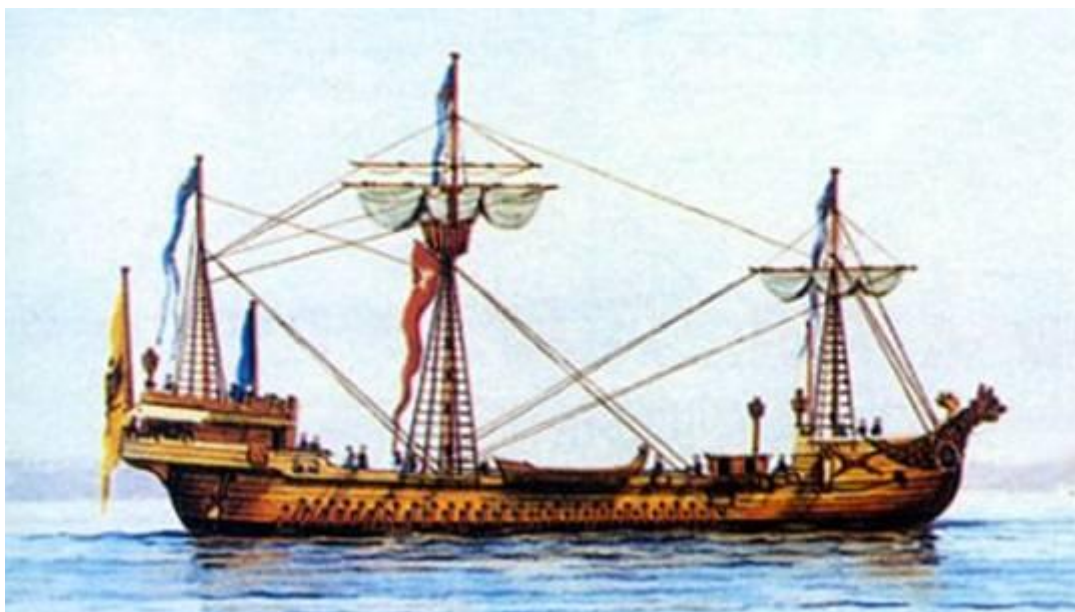
⁸⁵ Dimitron Dimitar, (γλωσσ.επιμ. αγγλ.) Lees Christopher, «Βυζαντινή ναυσιπλοΐα και θαλάσσιοι δρόμοι στον Εύξεινο Πόντο», 2008, *Εγκυκλοπαίδεια Μείζονος Ελληνισμού, Εύξεινος Πόντος*.

⁸⁶ Dimitron Dimitar, (γλωσσ.επιμ. αγγλ.) Lees Christopher, «Βυζαντινή ναυσιπλοΐα και θαλάσσιοι δρόμοι στον Εύξεινο Πόντο», 2008, *Εγκυκλοπαίδεια Μείζονος Ελληνισμού, Εύξεινος Πόντος*.

4.5.Βοηθητικά πλοία

4.5.1. Χελάνδιον

Το Χελάνδιον ήταν συνδυασμός βυζαντινού πολεμικού πλοίου με μεταφορικό. Δημιουργήθηκε από την ανάγκη να υπάρχει ένα πλοίο που να μπορεί να μάχεται αλλά και να μεταφέρει φορτία. Παραλλαγή του δρόμωνα, ήταν και αυτό μια διήρης ή δίκροτο, δηλ. είχε δύο σειρές κουπιών σε κάθε πλευρά, καθώς και έναν ή δύο ιστούς με τετράγωνα πανιά που χρησιμοποιούνταν βοηθητικά εκτός πολεμικής εμπλοκής. Το χελάνδιον αποτελούσε τον βασικό τύπο πολεμικού πλοίου του Βυζαντίου⁸⁷.



Χελάνδιον, Φωτο: google

4.5.2. Η Πάμφυλος

Ο λεγόμενος Πάμφυλος ήταν τύπος βυζαντινού πολεμικού πλοίου, τύπου Δρόμωνα, μεγαλύτερο από το Χελάνδιον. Μεταγωγικό πλοίο με στρογγυλή καρίνα, κωπήλατο (δυνάμεως από 130 μέχρι 160) ή και ιστιοφόρο, το οποίο κατά κύριο λόγο μετέφερε πολεμικές μηχανές, όπλα και ίππους⁸⁸.

4.5.3. Το Σανδάλιον

Πλοiάριο για την αλιεία και τις μεταφορές, που ενίοτε είχε και χρήση βοηθητικού σκάφους στο βυζαντινό ναυτικό⁸⁹.

⁸⁷ Dimitron Dimitar, (γλωσσ.επιμ. αγγλ.) Lees Christopher, «Βυζαντινή ναυσιπλοΐα και θαλάσσιοι δρόμοι στον Εύξεινο Πόντο», 2008, *Εγκυκλοπαίδεια Μείζονος Ελληνισμού, Εύξεινος Πόντος*.

⁸⁸ Dimitron Dimitar, (γλωσσ.επιμ. αγγλ.) Lees Christopher, «Βυζαντινή ναυσιπλοΐα και θαλάσσιοι δρόμοι στον Εύξεινο Πόντο», 2008, *Εγκυκλοπαίδεια Μείζονος Ελληνισμού, Εύξεινος Πόντος*.

⁸⁹ Dimitron Dimitar, (γλωσσ.επιμ. αγγλ.) Lees Christopher, «Βυζαντινή ναυσιπλοΐα και θαλάσσιοι δρόμοι στον Εύξεινο Πόντο», 2008, *Εγκυκλοπαίδεια Μείζονος Ελληνισμού, Εύξεινος Πόντος*.

4.6.Εμπορικά πλοία

Οι βασικές πληροφορίες για τα βυζαντινά εμπορικά αποκαλύπτει ότι τα εμπορικά πλοία ήταν σχετικά μικρά, με στρογγυλό κύτος, και είχαν ένα, δύο ή τρία κατάρτια, καθένα από τα οποία έφερε από ένα τριγωνικό ιστίο (λατίι). Τα εμπορικά πλοία διευθύνονταν με τη βοήθεια δύο πηδαλίων, προσαρμοσμένων στα διαμερίσματα της πρύμνης, και ήταν κατεξοχήν ιστιοφόρα πλοία, παρόλο που ορισμένοι τύποι χρησιμοποιούσαν και κουπιά εκτός από πανιά. Εντούτοις, η κωπηλασία ήταν ασύμφορη οικονομικά και είχε μόνο επικουρικό ρόλο. Μετά το 12ο αιώνα, όταν οι θαλάσσιες επαφές και αλληλεπιδράσεις έγιναν πιο έντονες, οι Βυζαντινοί θαλασσοπόροι και έμποροι άρχισαν να χρησιμοποιούν κάποια ξένα είδη εμπορικών πλοίων, όπως το λιγνόν, η γριπάρεα, η ταρίδα και ο χιγούτος, με τα οποία γινόταν κυρίως η μεταφορά των τροφίμων για τον ανεφοδιασμό⁹⁰.

Συνολικά, η βυζαντινή ναυσιπλοία το 13ο και 14ο αιώνα, ακολουθώντας την παρακμή της αυτοκρατορίας και την κατάργηση του στόλου της, ήταν σχεδόν ολοκληρωτικά συνδεδεμένη με το θαλάσσιο εμπόριο. Έτσι, τα εμπορικά πλοία ήταν πολύ περισσότερα σε αριθμό από τα πολεμικά⁹¹.

5. Το εμπόριο

Η ιστορία του Βυζαντίου είναι, πρώτα απ' όλα, η ιστορία της οικονομικής του πολιτικής και η ιστορία του εμπορίου του Μεσαίωνα. Η Κωνσταντινούπολη βρίσκεται σε μια εξαιρετική εμπορική θέση, που είχε χτιστεί στον πορθμό μεταξύ Ανατολής και Δύσης και λίγοι λαοί υπήρξαν τόσο ικανοί στο εμπόριο όσο οι Έλληνες και οι Αρμένιοι, που αποτελούσαν τους κατοίκους της. Η Μεσόγειος και ο Εύξεινος Πόντος ήταν Βυζαντινές. Οι Έλληνες έμποροι εκτός από τα προϊόντα τους, μετέφεραν παντού την ελληνική γλώσσα και τα στοιχεία του ελληνικού πολιτισμού. Από την ανάπτυξη του ναυτικού εμπορίου ευνοείται η κρατική οικονομία με την επιβολή τελωνειακών δασμών ή λιμενικών («σκαλιάτικος») ή διαμετακομιστικών φόρων («επιβατικός»). Εκτός από τους γνωστούς χερσαίους δρόμους υπήρχαν και οι θαλάσσιοι δρόμοι καθώς και οι ποταμοί όπως ο Δούναβης, ο Δνείπερος και ο Τάναϊς, που συνέδεαν τα ελληνικά λιμάνια του Εύξεινου με τη ρωσική ενδοχώρα. Τα σπουδαιότερα ναυτιλιακά κέντρα εκτός από την Πόλη, ήταν η Θεσσαλονίκη, η Κόρινθος (χάρη στη μεταξουργία), η Πάτρα, το Ναύπλιο, Η Κέρκυρα, Το Δυρράχιο. Στον Εύξεινο η Τραπεζούντα, η Σινώπη και η Χερσών. Στην Ασία η Έφεσος, η Αντιόχεια, η Ταρσός, η Αττάλεια, η Σμύρνη και η Φώκαια. Στην Αφρική τα σκήπτρα επί αιώνες κράτησε ο σιτοβολώνας της Μεσογείου, η Αλεξάνδρεια⁹².

⁹⁰ Κρασανάκη Γ., (2008), Ναυτική ιστορία του ελληνικού έθνους, Αθήνα, Εκδ. Αθήνα.

⁹¹ Χατήρας Σ., Τα πλοία του Βυζαντίου (<http://carhistory.gr/load/content/pages/view/>).

⁹² Καργκάκος Σ., (2007). Το Βυζαντινό Ναυτικό Η επίδραση της θαλάσσιας ισχύος στην ακμή και την πτώση της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, Αθήνα, Εκδ. Σίδερης.

Την ανάπτυξη της ναυτιλίας ευνοούσαν και οι διεθνείς συμβάσεις. Συγκεκριμένα, οι συνθήκες που υπογράφηκαν με του Ρώσους έκαναν τον Εύξεινο Πόντο «Ελληνική θάλασσα»⁹³. Η περιοχή της Μεσογείου είχε τη δυνατότητα να τραφεί μόνη της και να ανταποκριθεί στις ανάγκες της, στις εποχές όμως που ευημερούσε ήθελε να προμηθεύσει υλικά από την Ανατολή. Η Ανατολή στους πρώτες αιώνες μ.Χ. παρουσίαζε εξαιρετική άνθηση στο εμπόριο. Ήθελαν κυρίως μπαχαρικά, βότανα, και ξύλου σανδάλου και κυρίως μετάξι από την Κίνα όμως όλα αυτά για να πληρωθούν έπρεπε οι εξαγωγές της Μεσογείου (γυαλικά, σμάλτα ,έτοιμα προϊόντα) να ναι αρκετές ενώ δεν ήταν. Έτσι, οι μεγάλες ποσότητες χρυσάφι δεν έφταναν και αυτό οδήγησε στην οικονομική κρίση. Ο 6^{ος} αιώνας ήταν ο μεγάλος αιώνας του ανατολικού εμπορίου. Η Αυτοκρατορία επί Αναστασίου και στα πρώτα χρόνια της δυναστείας του Ιουστίνου είχε αναζωογονηθεί και ευημερούσε και ο δρόμος από την Ανατολή περνούσε από λαούς ήσυχους. Το μετάξι ταξίδευε ακόμα και από την ξηρά μέσα από την Περσία ως τα αυτοκρατορικά τελωνεία στη Νίσιβι και στο Δάρας. Μερικοί έμποροι όμως, ταξίδευαν από την θάλασσα με όλα τα μπαχαρικά των Ινδιών⁹⁴.

Όσον αφορά το ινδικό εμπόριο⁹⁵, το γραφείο ανταλλαγής όλης της Ανατολής ήταν η Κεϋλάνη. Τα αγαθά της Ανατολής, μετάξι από την Κίνα, μετάξι, αλόη, μοσχοκάρφια και ξύλο σκανδάλου από την Ινδοκίνα, πιπέρι από την Μαλαισία, χαλκός από την Καλλιάννα, μόσχος και καστόρια από το Σίντου, όλα μαζεύονταν εκεί, μαζί με τα κοσμήματα της Κεϋλάνης. Τα αυτοκρατορικά πλοία δεν πήγαιναν συχνά εκεί στην Κεϋλάνη, το χρήμα όμως που προτιμούσαν οι έμποροι όλων των φυλών της Ανατολής ήταν το αυτοκρατορικό νόμισμα, και αυτό βοήθησε πάρα πολύ το εμπόριο της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας. Επίσης, οι έμποροι της Αυτοκρατορίας εμπορεύονταν και με την κεντρική Αφρική. Κάθε δεύτερο χρόνο κατέβαιναν με τα πλοία τους πολύ χαμηλά στο νότο, ύστερα προχωρούσαν στο εσωτερικό και για διάφορα έτοιμα είδη που έδιναν γύριζαν πίσω φορτωμένοι με χρυσάφι. Τα εμπορεύματα της Ανατολής τα κυκλοφορούσαν σε όλο το μεσογειακό κόσμο έμποροι Σύριοι, που είχαν αποθήκες σε όλα τα λιμάνια και μαζί μεταφέρανε και τα διάφορα νέα. Την εποχή του Ιουστινιανού η κατάσταση άρχισε να αλλάζει. Οι πόλεμοι του με την Περσία δημιούργησαν δυσκολίες στη μεταφορά του μεταξιού και η προσπάθεια του να κρατήσει χαμηλά την τιμή του απλώς κατάστρεψε τους ιδιώτες βιομήχανους. Τότε εξαγόραζε τα εργοστάσιά τους και έτσι έκανε το μετάξι αυτοκρατορικό μονοπώλιο. Στο μεταξύ όμως έφτασαν στην Κωνσταντινούπολη δύο νεστοριανοί μοναχοί με το μυστικό του μεταξοσκώληκα και με τα αυγά του μέσα στα κούφια ραβδιά τους. Σε λίγο καιρό η καλλιέργεια του μεταξοσκώληκα είχε απλωθεί σε όλη την Αυτοκρατορία και από την εποχή εκείνη οι εισαγωγές από την Ανατολή άρχισαν να λιγοστεύουν⁹⁶.

⁹³ Καργκάκος Σ., (2007). Το Βυζαντινό Ναυτικό Η επίδραση της θαλάσσιας ισχύος στην ακμή και την πτώση της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, Αθήνα, Εκδ. Σίδερης.

⁹⁴ Ράνσιμαν Σ.,(1969), Βυζαντινός πολιτισμός, (μεταφ. Δετζωρτζη), Εκδ. Ερμείας.

⁹⁵ Κοσμά Ινδικοπλεύστου, Cosmography (Μετάφρ. McGrindle, HakluytSoc.)

⁹⁶ Ράνσιμαν Σ.,(1969), Βυζαντινός πολιτισμός, (μεταφ. Δετζωρτζη), Εκδ. Ερμείας.

Μετά από λίγο οι Άραβες κατακτήσανε τη Συρία και την Αίγυπτο. Παρόλο που για την Αυτοκρατορία ήταν σαν σύνολο κακό σε αυτή τη περίπτωση όμως η Κωνσταντινούπολη βγήκε κερδισμένη. Η συριακή εμπορική ναυτιλία καταστράφηκε και το εμπόριο της ανατολικής Μεσογείου έμεινε στους Έλληνες. Στην αρχή οι δοσοληψίες ανάμεσα στη Συρία και στην Αυτοκρατορία σταμάτησαν. Ακόμα και τον 8^ο αιώνα το εμπόριο έκανε το γύρο, περνούσε από την Αίγυπτο, την Αφρική, τη Σικελία, και ύστερα από τη Μονεμβασία ερχόταν στο Αιγαίο. Σιγά σιγά όμως τα αγαθά της Ανατολής ανακάλυψαν και πάλι το δρόμο της ξηράς μέσα από τη Μικρά Ασία ή, ακόμα πιο συχνά, πήγαιναν στην Τραπεζούντα, στη Μαύρη Θάλασσα, από όπου τα έπαιρναν πλοία ελληνικά και τα έφερναν να διατεθούν στην Κωνσταντινούπολη. Σε όλο αυτό το διάστημα η βιομηχανία του μεταξιού συνεχώς προόδευε και πολύ γρήγορα το αυτοκρατορικό εργοστάσιο της Κωνσταντινούπολης απόκτησε το παγκόσμιο μονοπώλιο της κατασκευής πολύτιμων υφασμάτων. Στην Ανατολή όπως οι Άραβες και στον βορρά όπως οι Χαζάροι καθώς και τα δυτικά έθνη, όλοι συναγωνίζονταν ποιος θα πρώτο αγοράσει τα χρυσούφανα μεταξωτά του Βυζαντίου⁹⁷.

Τον 9^ο και το 10^ο αιώνα το βυζαντινό εμπόριο ήταν στο αποκορύφωμα του. Τα ελληνικά πλοία έκαναν ένα εμπόριο κυρίως ακτοπλοϊκό, προπαντός στη Μαύρη Θάλασσα. Το εμπόριο στην ανατολική Μεσόγειο ήταν περιορισμένο. Η εισαγωγή του σιταριού από την Αίγυπτο και Αφρική είχε σταματήσει με την αραβική κατάκτηση και χάρη επίσης στη συνεχή ανάπτυξη της γεωργίας στη Μικρά Ασία⁹⁸. Και η ύπαρξη Αράβων πειρατών στο Αιγαίο δεν θα ενθάρρυνε τις ναυτικές επιχειρήσεις. Η πειρατεία από την αρχαία εποχή αποτελεί την πρώτη βάση σχηματισμού εμπορικού και πολεμικού στόλου. Μεγαλύτερη όμως ανάπτυξη μετά την εμφάνιση των Σαρακηνών ή Αγαρηνών όταν κατακτήθηκαν η Κρήτη και η Σικελία και μεταβλήθηκαν σε πειρατικά κράτη⁹⁹. Η τιμωρία των πειρατών ήταν σκληρή. Όσοι δεν θανατώνονταν κλείνονταν σε ένα απρόσιτο νησί. Οι πειρατές πάντα αποτελούσαν κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα στη Μεσόγειο, όταν οι Βυζαντινοί μπορούσαν να τους συλλάβουν, τους έστελναν για πρόσθετη ασφάλεια σε μια φυλακή που είχε ιδρυθεί σε ένα νησί. Φυσικά η πειρατεία ακμάζει όταν η ναυτική πολεμική δύναμη της Αυτοκρατορίας παρακμάζει. Εξακολουθούσαν όμως να εισάγουν εμπορεύματα από την Άπω Ανατολή και βότανα από τις Ινδίες και ή τα έφερναν διασχίζοντας την Περσία και την Αρμενία ως την Τραπεζούντα ή τα ανέβαζαν από τον Περσικό κόλπο στη Βαγδάτη και από κει προς το βορρά, πάλι για το ίδιο λιμάνι. Οι Άραβες είχαν πάρει στα χέρια τους όλο το εμπόριο του Ινδικού ωκεανού, δεν ξανάνοιξαν όμως το δρόμο του Σουέζ. Το μόνο αποτέλεσμα ήταν να αποκτήσει ακόμα μεγαλύτερη σημασία η Τραπεζούντα που έγινε το μεγάλο λιμάνι της Ανατολής. Στο μεταξύ αναπτύχθηκε και περισσότερο και το εμπόριο του βορρά. Οι Χαζάροι και οι γείτονες τους έφερναν στη Χερσώνα τις γούνες, τους δούλους και τα παστά ψάρια των στεπών ή πλοία ρωσικά τα μεταφέρονε από το Δάναπρι κατευθείαν στην Κωνσταντινούπολη ενώ τα κεχριμπάρια της Βαλτικής και οι γούνες και τα μέταλλα της κεντρικής Ευρώπης έφταναν στη Θεσσαλονίκη, για να μεταφερθούν από εκεί στα άλλα μέρη με

⁹⁷ Ράνσιμαν Σ., (1969), Βυζαντινός πολιτισμός, (μεταφ. Δετζωρτζη), Εκδ. Ερμείας.

⁹⁸ Καργκάκος Σ., (2007). Το Βυζαντινό Ναυτικό Η επίδραση της θαλάσσιας ισχύος στην ακμή και την πτώση της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, Αθήνα, Εκδ. Σίδερης

⁹⁹ Καργκάκος Σ., (2007). Το Βυζαντινό Ναυτικό Η επίδραση της θαλάσσιας ισχύος στην ακμή και την πτώση της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, Αθήνα, Εκδ. Σίδερης.

τα πλοία των Ελλήνων. Ελληνικά πλοία έκαναν επίσης και ένα μέρος του εμπορίου μεταξύ Κωνσταντινούπολης και Δύσης¹⁰⁰.

Τον 11^ο αιώνα άρχισε η παρακμή του βυζαντινού εμπορίου. Το τελευταίο τέταρτο του αιώνα οι συμφορές της Αυτοκρατορίας ήταν πολλές. Η οικονομική της ζωή είχε αναστατωθεί επειδή είχε χάσει το κυριότερο τμήμα της Μικράς Ασίας, που το πήραν οι Σελτζούκοι, πράγμα που κατέστρεψε την οργάνωση του αυτοκρατορικού στρατού και στόλου και αναστάτωσε τον επισιτισμό της. Οι Νορμανδοί εισβολείς δημιούργησαν αναταραχές στη Δύση και το 1147 ο Ρογήρος Β' κυριεύσε τη Θήβα και την Κόρινθο και πήρε μεταξοσκώληκες και μεταξουργούς στην Ιταλία καταλύοντας έτσι το παλιό αυτοκρατορικό μονοπώλιο. Τέλος, οι σταυροφορίες άλλαξαν τους εμπορικούς δρόμους του κόσμου προς μεγαλύτερη ζημιά της Κωνσταντινούπολης. Τα εμπορεύματα δεν πήγαιναν πια στην Τραπεζούντα, ούτε διασχίζανε τη Μικρά Ασία, οι Σελτζούκοι ήταν εμπόδιο. Τα φόρτωναν στα λιμάνια της Λατινικής Συρίας σε πλοία ιταλικά, που τα μεταφέρανε κατευθείαν στη Δύση, αποφεύγοντας τους τελωνειακούς δασμούς του Βυζαντίου. Για την Κωνσταντινούπολη δεν έμεινε μόνο το εμπόριο του βορρά ωστόσο αργότερα η πολιτική κατάσταση έφερε το εμπόριο στα χέρια των Ιταλών. Επί Ανδρονίκου Α' παρουσιάστηκε μία αντίδραση. Σε όλη την αυτοκρατορία έγιναν μεγάλες σφαγές των Ιταλών και τα προνόμια ανακλήθηκαν. Ήταν όμως πολύ αργά πια, η βαριά αυτή ατμόσφαιρα οδήγησε στην Τέταρτη Σταυροφορία και στην καταστροφή της Αυτοκρατορίας¹⁰¹.

Οι Παλαιολόγοι ανακτήσανε την αυτοκρατορία με τη βοήθεια των Γενουατών. Οι Γενουάτες όμως έπρεπε να πληρωθούν. Ανταμοιβή τους ήταν το υπόλοιπο του εμπορίου της Μαύρης Θάλασσας και η πόλη της Περαιάς ή του Πέραν στην απέναντι ακτή του Κερατίου κόλπου. Η Θεσσαλονίκη διατήρησε περισσότερο καιρό την ευημερία της. Οι Έλληνες έμποροι εξακολουθούσαν να έχουν ακόμα στα χέρια τους τις εξαγωγές της χερσονήσου του Αίμου, οι μεταφορές όμως γίνονταν κυρίως από τους Ιταλούς¹⁰².

Τις μεγάλες μέρες της ευημερίας της η Κωνσταντινούπολη τις χρωστούσε στη θέση της πάνω στους δρόμους του παγκοσμίου εμπορίου. Υπήρχε ένας ομοιόμορφος δασμός 10% για τις εξαγωγές και για τις εισαγωγές. Τους εισαγωγικούς δασμούς τους εισπράττανε στην Άβυδο του Ελληνόσποντου ή στο Ιερόν του Βοσπόρου, τους εξαγωγικούς δασμούς στην Κωνσταντινούπολη. Ως την εποχή που οι Ιταλοί απέκτησαν τα ειδικά τους προνόμια κανένα εμπόρευμα δεν μπορούσε να περάσει τα Στενά χωρίς να πληρώσει το δασμό του. Όταν όμως όλος ο κόσμος, όπως τον 7^ο αιώνα, ή έστω μόνο η Ανατολή, όπως τον 11^ο, βυθιζόταν στο χάος και στη φτώχεια, η Αυτοκρατορία αισθανόταν αμέσως τον αντίκτυπο¹⁰³. Οι δασμοί της έκαναν τη μεταφορά των εμπορευμάτων πολύ δαπανηρή. Επίσης, γιατί και τα δικά της εργοστάσια ήταν μόνο για είδη πολυτελείας. Τα εργοστάσια βρίσκονταν κυρίως στην Κωνσταντινούπολη. Σχεδόν το ίδιο σημαντική ήταν και η εργασία των χρυσοχόων και των κοσμηματοποιών. Τα βυζαντινά χρυσά κύπελλα, οι λειψανοθήκες οι

¹⁰⁰ Ράνσιμαν Σ.,(1969), Βυζαντινός πολιτισμός, (μεταφ. Δετζωρτζη), Εκδ. Ερμείας

¹⁰¹ Ράνσιμαν Σ.,(1969), Βυζαντινός πολιτισμός, (μεταφ. Δετζωρτζη), Εκδ. Ερμείας

¹⁰² Ράνσιμαν Σ.,(1969), Βυζαντινός πολιτισμός, (μεταφ. Δετζωρτζη), Εκδ. Ερμείας

¹⁰³ Καργκάκος Σ., (2007). Το Βυζαντινό Ναυτικό Η επίδραση της θαλάσσιας ισχύος στην ακμή και την πτώση της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, Αθήνα, Εκδ. Σίδερης

δουλεμένες σμάλτο, τα είδη τα σκαλισμένα σε ελεφαντοκόκαλο ή σε ημιπολύτιμες πέτρες, ήταν το ίδιο φημισμένα. Διάφορες περιοχές της Αυτοκρατορίας έβγαζαν καλό κρασί, που το πουλούσαν στις φυλές του βορρά. Για τις εξαγωγές αυτές υπήρχε ένας πολύ αυστηρός έλεγχος. Οι αρχές δεν ήταν διατεθειμένες να επιτρέψουν τα είδη πολυτελείας να γίνουν πολύ κοινά έξω από την Αυτοκρατορία. Έπρεπε και η τιμή τους να διατηρηθεί και η σπανιότητα τους. Πραγματικά ορισμένα υφάσματα δεν τα έβγαζαν καθόλου στο εμπόριο και τα έστελναν καμιά φορά στο εξωτερικό μόνο σαν δώρα σε ξένες αυλές. Τα εμπορεύματα για να μπορέσουν να εξαχθούν έπρεπε πρώτα να σφραγιστούν με τη σφραγίδα του κράτους. Εργοστάσια διέθεταν και άλλες μερικές πόλεις. Πριν από την Αραβική κατάκτηση η Τύρος, η Βυρηττός και η Αλεξάνδρεια έφτιαχναν επίσης μεταξωτά και τον 11^ο αιώνα η Θήβα και η Κόρινθος ήταν κέντρα της βιομηχανίας του μεταξιού. Στην Πελοπόννησο έφτιαχναν χαλιά. Το 10^ο αιώνα η Σπάρτη έκανε εξαγωγή χαλιών στην Ιταλία¹⁰⁴.

Τους ξένους εμπόρους τους επέβλεπε άγρυπνα ο έπαρχος της Πόλης. Ήταν υποχρεωμένοι, μόλις έφταναν, να παρουσιαστούν στο γραφείο του, και δεν μπορούσαν να μείνουν παραπάνω από τρεις μήνες στην Κωνσταντινούπολη. Ότι εμπορεύματα τους έμεναν απούλητα μετά το διάστημα αυτό, τα πουλούσε για λογαριασμό τους ο έπαρχος, και τους φύλαγε τα χρήματα για τον επόμενο χρόνο. Μέσα στην Αυτοκρατορία το εμπόριο αφορούσε κυρίως τα είδη πρώτης ανάγκης. Πριν από την αραβική κατάκτηση το σιτάρι το έφερναν από την Αίγυπτο και την Αφρική. Αργότερα καλλιεργούσαν σιτάρι στη Μικρά Ασία και ύστερα στη Θράκη και το μεταφέρανε στην Κωνσταντινούπολη από τα διάφορα τοπικά λιμάνια κυρίως με πλοία. Από τις ίδιες επαρχίες ερχόταν και το κρέας. Αναριθμητοί κανονισμοί περιβάλλανε την εμπορική ζωή της Αυτοκρατορίας. Το Βυζάντιο κατηγορήθηκε ότι ήταν παράδεισος των μονοπωλιακών προνομίων και του παρεμβατισμού¹⁰⁵. Ο παρεμβατισμός ήτα χωρίς αμφιβολία, το βυζαντινό ιδεώδες. Οι επεμβάσεις του κράτους για την ενίσχυση της βιομηχανίας ήταν πολύ συχνές. Εκτός, απ αυτό και τα τιμολόγια ήταν έτσι κανονισμένα ώστε να αποτελούν μια πηγή εισοδήματος. Προνόμιο δόθηκαν σε ξένους εμπόρους κυρίως από το 12^ο αιώνα και ύστερα. Και υπήρχαν και τα μονοπώλια του κράτους, όπως το εμπόριο του μεταξιού και για λόγους ευνότητος, η βιομηχανία των όπλων. Από τις ναυτικές επιχειρήσεις κέρδιζαν 16,66%¹⁰⁶. Στην πραγματικότητα όμως αυτό δεν ήταν αρκετό, γιατί οι καταγίδες, οι πειρατές και οι λανθασμένοι χάρτες έκαναν τις επιχειρήσεις αυτές πολύ επικίνδυνες. Οι κίνδυνοι που παρουσίαζε το θαλασσινό εμπόριο φαίνονται περισσότερο στον «Νόμον Ροδίων ναυτικών» που είναι ο εμπορικός κώδικας των Ισαύρων. Σύμφωνα με αυτόν τον κώδικα ο κανόνας ήταν ο έμπορος και ο ιδιοκτήτης του πλοίου, που συνήθως ήταν ο καπετάνιος, να δουλεύουν συνεταιρικά και να μοιράζονται τη ζημιά για κάθε απώλεια του φορτίου, παρόλο που και οι επιβάτες μπορούσαν να είναι και εκείνοι μέλη αυτού του συνεταιρισμού. Τον έλεγχο που ασκούσε το κράτος στο εμπόριο και στη βιομηχανία τον πραγματοποιούσε χάρη σε ένα σύστημα συντεχνιών. Η συντεχνία αγόραζε συλλογικά τις πρώτες ύλες που χρειαζόταν για τη βιομηχανία της και τις μοίραζε στα μέλη της, που πουλούσαν τα είδη που έφτιαχναν σε ορισμένο δημόσιο χώρο και με κέρδος καθορισμένο από το γραφείο του έπαρχου. Η τιμωρία

¹⁰⁴ Ράνσιμαν Σ.,(1969), Βυζαντινός πολιτισμός, (μεταφ. Δετζωρτζη), Εκδ. Ερμείας

¹⁰⁵ Ράνσιμαν Σ.,(1969), Βυζαντινός πολιτισμός, (μεταφ. Δετζωρτζη), Εκδ. Ερμείας

¹⁰⁶Καργκάκος Σ., (2007). Το Βυζαντινό Ναυτικό Η επίδραση της θαλάσσιας ισχύος στην ακμή και την πτώση της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, Αθήνα, Εκδ. Σίδερης

για οποιαδήποτε παράβαση των κανονισμών της συντεχνίας, πράγμα που σημαίνει ότι ο παραβάτης δεν μπορούσε πια να εργαστεί. Σε κρίσιμες στιγμές για το ναυτικό οι πλοιοκτήτες έπρεπε να βοηθήσουν¹⁰⁷.

Οι εργάτες δεν ήταν δυνατόν να απολυθούν παρά με πολύ μεγάλες δυσκολίες, και αν κανένας άνθρωπος ικανός να εργαστεί ήταν άνεργος, τον έβαζαν αμέσως να κάνει κάποια εργασία κοινής ωφελείας ή φιλανθρωπική. Επιπλέον, κάθε πλεόνασμα από την εργασία των άλλων πρέπει να δίνεται στους αδύνατους και όχι στους δυνατούς. Το σύστημα αυτό διατηρήθηκε όσον καιρό υπήρχε η Αυτοκρατορία. Η Πόλη, όπως φαίνεται, το κράτησε ως το τέλος, και στη Θεσσαλονίκη το βλέπουμε το 14^ο αιώνα. Εξασφάλιζε τα συμφέροντα των καταναλωτών και άφηνε και ένα σχετικό κέρδος στους εμπόρους, χωρίς ωστόσο να τους επιτρέπει ποτέ να κάνουν περιουσία, και αυτό δεν ήταν καθόλου ενθαρρυντικό για τις επιχειρήσεις. Από τον 11^ο αιώνα και ύστερα η ιταλική παρέμβαση στο εμπόριο της ανατολικής Μεσογείου που, λίγο αργότερα, με τις σταυροφορίες, έγινε ακόμα μεγαλύτερη, επιτάχυνε τη συνεχή υποτίμηση του νομίσματος και αυτό ήταν η κυριότερη αιτία για την παρακμή και την πτώση του Βυζαντίου. Με λίγα λόγια, η τραγωδία του αργού θανάτου του Βυζαντίου είναι πάνω απ όλα τραγωδία οικονομική¹⁰⁸.

5.1. Το τέλος...

Τα τεράστια οικονομικά προβλήματα που προέκυψαν επί βασιλείας Ιωάννη Κομνηνού υπήρξαν καταλυτικά για το αξιόμαχο του Βυζαντινού στόλου, αφού καταργήθηκε το ταμείο ενίσχυσης και συντήρησής του, με αποτέλεσμα τα πλοία να αφεθούν να σαπίσουν. Το οριστικό τέλος ήρθε λίγο πριν την κατάληψη της Πόλης από τους Φράγκους, όταν ο διεφθαρμένος αυτοκράτορας Αλέξιος Γ' Άγγελος πούλησε όσο -όσο ότι είχε απομείνει (κατάρτια, άγκυρες, άρμενα, ξυλεία και σχοινιά), προκειμένου να αντιμετωπίσει ένα μέρος από τα χρέη που είχε δημιουργήσει. Στην τελευταία περίοδο της Βυζαντινής ιστορίας (1261–1453), όπου η αυτοκρατορία περιορίστηκε εδαφικά στα όρια περίπου της Ανατολικής Θράκης, ουσιαστικά στόλος δεν υπήρχε¹⁰⁹.

¹⁰⁷ Ράνσιμαν Σ.,(1969), Βυζαντινός πολιτισμός, (μεταφ. Δετζωρτζη), Εκδ. Ερμείας

¹⁰⁸ Ράνσιμαν Σ.,(1969), Βυζαντινός πολιτισμός, (μεταφ. Δετζωρτζη), Εκδ. Ερμείας

¹⁰⁹ Χατήρας Σ., Τα πλοία του Βυζαντίου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Γλυκατζή-Αρβελέρ Ε., (2012), Γιατί το Βυζάντιο, Αθήνα,Μεταίχμιο.

Δ. Γκακτζής- Μ.Λεοντίνη-Α. Πανοπούλου, "Πελοπόννησος και Νότια Ιταλία: Σταθμοί επικοινωνίας στη Μέση βυζαντινή περίοδο", στο: Η επικοινωνία στο Βυζάντιο, σ.469-486.

Θ. Μπαζίου-Barbas, "Θαλάσσιοι δρόμοι: δυνατότητες και δυσκολίες της θαλάσσιας επικοινωνίας στα βυζαντινά λόγια κείμενα", στο *Η Επικοινωνία στο Βυζάντιο*, σ.435-443.

Κ. Α. Αλεξανδρή (1957): *Η Θαλασσία Δύναμις εις την Ιστορίαν της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας*, Ιστορική Υπηρεσία Β.Ν.

Καραγιανοπούλου Ι., (1993), Ιστορία του Βυζαντίου, Τόμος Β', Θεσσαλονίκη, Έκδ. Βανιάς.

Καραγιανοπούλου Ι., (1995), Ιστορία του Βυζαντίου, Τόμος Α', Θεσσαλονίκη, Έκδ. Βανιάς.

Καργκάκος Σ., (2007). Το Βυζαντινό Ναυτικό Η επίδραση της θαλάσσιας ισχύος στην ακμή και την πτώση της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, Αθήνα, Εκδ. Σίδερης.

Κρασανάκη Γ.,(2008), Ναυτική ιστορία του ελληνικού έθνους, Αθήνα, Εκδ. Αθήνα.

Κοσμά Ινδικοπλεύστου, Cosmography (Μετάφρ. McGrindle, HakluytSoc.)

Λιναρδάτου Ι., Θάλασσα και Βυζάντιο, άρθρο.

Μαντά Ε. (2003), *100 ΑΙΩΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΑ*, Θράκη, Εκδόσεις ΠΕΛΤΗ

Ράνσιμαν Σ.,(1969), Βυζαντινός πολιτισμός, (μεταφ. Δετζωρτζη), Εκδ. Ερμείας.

Σωζομενός, Εκκλησιαστική Ιστορία, Βιβλίο 2.

Σαμαράς Χ.,(2010), Η αμυντική ναυτική πολιτική των Βυζαντινών, Στα θαλάσσια και ποτάμια σύνορα, Κατά την πρώιμη και μέση Βυζαντινή περίοδο, Διδακτορική διατριβή, Θεσσαλονίκη, ΑΠΘ.

Φαίδωνος Κουκουλέ (1954): *Ο Βυζαντινός Πολεμικός Στόλος, Ναυτική Επιθεώρηση*, <εκδόσεις ΓΕΝ /Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού> .

Χατήρας Σ., Τα πλοία του Βυζαντίου (<http://carhistory.gr/load/content/pages/view/>).

Χρυσόστομος Β. Σαμαράς, Διδ. διατριβή "Η Αμυντική Ναυτική Πολιτική των Βυζαντινών στα Θαλάσσια και Ποτάμια Σύνορα κατά την πρώιμη και μέση Βυζαντινή περίοδο".

Ταξίδια στις Βυζαντινές Θάλασσες, Υπουργείο Πολιτισμού, Διεύθυνση Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Μνημείων, Αθήνα 2002

Dimitrov Dimitar, (γλωσσ.επιμ. αγγλ.) Lees Christopher, «Βυζαντινή ναυσιπλοΐα και θαλάσσιοι δρόμοι στον Εύξεινο Πόντο», 2008, *Εγκυκλοπαίδεια Μείζονος Ελληνισμού, Εύξεινος Πόντος*.

J. H. Pryor, Winds, waves, and rocks: the routes and the perils along them, International Congress of historical sciences, Stuttgart 1985.

V. Christides, "New Light on Navigation and Naval Warfare in the Eastern Mediterranean, the Red Sea and the Indian Ocean (6th-14th centuries A.D.)"

S. Lampakis, αγγλ. Μετάφρ. N. Russel, Au:hna 2007 με τη σχετική βιβλιογραφία.

H.H. Lamb, *Climate: past, present, and future*, Λονδίνο 1977, ιδιαίτερα κεφ. 17. - H.H. Lamb, *Climate, history, and the modern world*, Λονδίνο-Ν. Υόρκη 1982.

P. Adam, ‘‘Conclusions sur les developements des techniques nautiques medievals’’ 1976 σ.560-567. – *ΤαξίδιαστιςΒυζαντινέςθάλασσες*.

F. Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Philip II*, (αγγλ. Μετάφραση από τη γαλλική: S. Reynolds), Ν. Υόρκη 1973.

E.C. Semple, *The Geography of the Mediterrean region: its relation to ancient history*, Λονδίνο 1931. – D. S. Walker, *The Mediterranean Lands*, Λονδίνο 1965.

J. H. Pryor, *Winds, waves, and rockw: the routes and the perils along them*,International Congress of historical sciences, Stuttgart 1985.

A.R.Lewis, ‘‘Northern Euroean sea power and the Straits of Gibrartal,1031-1350 A.D.’’,στο: *Order and innovation in the Middle Ages: essays in honour of Joseph R. Strayer*, εκδ. W. C. Lordan κ.ά., Princeton 1976.

. J. L. Yarrison, *Force as an instrument of policy: European military incursions and trade in the Maghrib, 1000-1355*, Princeton 1982.