

Οι άνεμοι και η θάλασσα στην ελληνική αρχαιότητα ¹

Η ζωή των ανθρώπων πολύ περισσότερο στην αρχαιότητα, λιγότερο σήμερα, εξαρτάται, από τα φυσικά φαινόμενα. Η ανάγκη κατανόησης του κόσμου και προσέγγισης της φύσης οδήγησε, κατά το απώτατο παρελθόν, στην προσέγγιση του άγνωστου μέσω φανταστικών και ενίοτε αποτρόπαιων μορφών. Τα φυσικά φαινόμενα, όμως, δεν ήταν πάντα εχθρικά για τον άνθρωπο. Οι άνεμοι και η θάλασσα διευκόλυναν σε μεγάλο βαθμό τη ζωή, άνοιξαν δρόμους επικοινωνίας ανάμεσα σε ανθρώπους που τους χώριζαν αποστάσεις, έστησαν γέφυρες ανάμεσα στους κατοίκους της ηπειρωτικής Ελλάδας, των νησιών του Αιγαίου και των απέναντι Μικρασιατικών ακτών. Μεγαλύτερο πρόβλημα στην επικοινωνία ήταν οι δύσβατοι ορεινοί όγκοι, παρά η θάλασσα με τις δυσκολίες της, τους ανέμους της και τα άγνωστα νερά της (1)².

Σκοπός αυτής της διάλεξης είναι η παρουσίαση των αντιλήψεων των Αρχαίων Ελλήνων για τους ανέμους, τη θάλασσα και τη ναυσιπλοΐα μέσω των πληροφοριών που παρέχουν η αρχαιοελληνική γραμματεία και τέχνη. Περίπτωση μελέτης της εφαρμογής αυτών των αντιλήψεων αποτελεί ο Πειραιάς και οι λιμένες του. Η ανάπτυξη του θέματος έχει επιλεκτικό χαρακτήρα και περιορίζεται από το χρονικό πλαίσιο μιας ανακοίνωσης, στο βαθμό βέβαια που αυτή δεν προδίδει τους στόχους της.

Οι άνεμοι στην ελληνική μυθολογία. Οι άνεμοι καθόριζαν πολλές πτυχές της καθημερινής ζωής του ανθρώπου, άλλοτε θετικά και άλλοτε αρνητικά. Γι' αυτό και οι Αρχαίοι Έλληνες αντιμετώπιζαν τους ανέμους ως προσωποποιημένες θεότητες, γόνους θεών, οι οποίοι με τη σειρά τους ήταν γεννήτορες άλλων δαιμονικών όντων.

Στα ομηρικά έπη αναφέρονται τέσσερις άνεμοι: ο *Βορέης*, ο *Νότος*, ο *Ζέφυρος* και ο *Εϋρός*. Ο Αχιλλέας, στην Ιλιάδα, όταν προσφέρει τιμές στον νεκρό Πάτροκλο, επειδή δεν ανάβει η νεκρική πυρά, επικαλείται τους ανέμους, τον Βορέα και τον Ζέφυρο, να τον συνδράμουν, υποσχόμενος σε αυτούς θυσίες. Την παράκληση του Αχιλλέα μεταφέρει η αγγελιοφόρος των θεών, η Ίρις, στη Θράκη, όπου βρίσκει τους ανέμους σε συμπόσιο, στο

1 Η διάλεξη έγινε στο Αρχαιολογικό Μουσείο Πειραιά, στις 20 Οκτωβρίου 2017, στο πλαίσιο εκδήλωσης με θέμα «Πνοές ανέμων»

2 Οι αριθμοί εντός παρενθέσεως παραπέμπουν σε διαφάνειες, που καθιστούν ευκολότερη την παρακολούθηση της διάλεξης. Το κείμενο συνδυάζεται με αρχείο διαφανειών.

ανάκτορο του ζέφυρου. Τότε, ο Βορέας και ο Ζέφυρος, ορμούν διώχνουν τα νέφη και φτάνουν στην Τροία, όπου και ανάβουν τη φωτιά για την καύση του νεκρού σώματος του Πατρόκλου.

Από τα ομηρικά έπη καθιερώνεται το ανεμολόγιο των τεσσάρων ανέμων με τα ακόλουθα χαρακτηριστικά για τον καθένα. Ο *Βορέης* είναι ο άνεμος που σχετίζεται με το βουνό, που πνέει από το βουνό (2). Είναι βίαιος άνεμος και προέρχεται από τη Θράκη. Ο *Νότος*, που το όνομά του ετυμολογικά είναι συγγενές με τα ομηρικά ρήματα *νάω* (:ρέω, κυλώ) και *νέω* (:κολυμπώ), δηλώνει τον υγρό άνεμο (3). Συνοδεύεται από ομίχλη και βροχές και είναι επικίνδυνος για όποιον ταξιδεύει στη θάλασσα τον χειμώνα. Ο *Ζέφυρος*, ο οποίος συνδέεται ετυμολογικά με τη λ. *ζόφος* (:σκοτάδι), είναι εκείνος που πνέει από τα δυτικά και ενίοτε είναι γρήγορος όπως ο βορέας (4). Παρουσιάζεται, όμως, και ήπιος, δροσερός, πνέοντας σε ειδυλλιακούς τόπους. Τέλος, ο *Εὔρος*, που το όνομά του προέρχεται μάλλον από το ρ. *εὔω* (:καψαλίζω, καίω ελαφρά, ξεραίνω) δηλώνει έναν ξηρό, ιδιαίτερα θερμό άνεμο κατά το καλοκαίρι, προερχόμενο από τα ανατολικά (5). Πολλές φορές συναγωνίζεται στο φύσημα με τον νότο, γεγονός που τον καθιστά ισχυρό και συντελεί στα θραύση των κλαδιών των δένδρων. Τα ονόματα των ομηρικών ανέμων φαίνεται ότι μόνο εμμέσως σχετίζονται με τα σημεία του ορίζοντα. Τα ονόματά τους δηλώνουν κυρίως χαρακτηριστικά γνωρίσματα και όχι προέλευση από κάποιο σημείο του ορίζοντα. Υπό αυτή την έννοια το ομηρικό ανεμολόγιο των τεσσάρων ανέμων θα μπορούσε να οριστεί με ακόλουθο σχέδιο:



Από τη Θεογονία του Ησίοδου γνωρίζουμε ότι οι άνεμοι ήταν παιδιά της Ηούς, θεάς της αυγής, και του Αστραίου, του νυκτερινού θεού του ουρανού. Αναφέρονται όμως ονομαστικά μόνο οι τρεις: ο Ζέφυρος, ο Βορέας και ο Νότος, ενώ ο τέταρτος άνεμος αναγράφεται μόνο με το επίθετο *ἀργέστης* (:αυτός που καθαρίζει τον ουρανό) και πάλι ως χαρακτηριστικό γνώρισμα του ζέφυρου. Ο Ησίοδος επισημαίνει ότι οι άνεμοι που προέρχονται από τους θεούς είναι επωφελείς για τους ανθρώπους. Υπήρχαν, όμως, και

άνεμοι που κατάγονται από τον Τιτάνα, *Τυφωέα* (:Τυφώνα), όπως είναι οι θαλάσσιες θύελλες, που καταστρέφουν τα πλοία και αφανίζουν τους ναυτικούς (6). Ο Τυφωεύς περιγράφεται με κάθε λεπτομέρεια, στον Απολλόδωρο, καθώς και ο αγώνας του με τον πατέρα των θεών. Προσωποποιούσε όχι μόνο τον βίαιο άνεμο αλλά την ηλεκτρισμένη ατμόσφαιρα και συγχρόνως την ηφαιστειακή δραστηριότητα, τα ακραία φαινόμενα που εκτρέπουν την ομαλή λειτουργία των μηχανισμών της φύσης και απειλούν την τάξη του κόσμου, γι' αυτό και αποδιδόταν με φιδίσιο κορμί.

Οι *Άρπυιαι* είναι όντα που προκαλούν τρόμο στους ναυτικούς (7). Δεν είναι οι ίδιοι οι θυελλώδεις άνεμοι, ούτε προσωποποιήσεις των θυελλών, μάλλον θα πρέπει να τις εννοήσουμε ως δαίμονες της θύελλας. Το όνομά τους προέρχεται είτε από τη ρίζα του ρ. *άρπάζω* είτε από το ομηρικό ρήμα, αμφιβόλου προελεύσεως, *έρέπτομαι* (:τρώω, κατατρώω). Στην Ιλιάδα, αναφέρεται ονομαστικά μόνο η *Άρπυια Ποδάγρη*, η οποία, από την ένωσή της με τον Ζέφυρο, γέννησε τα αθάνατα άλογα του Αχιλλέα, τον *Ξάνθον* και τον *Βαλίον* (8).

Οι περισσότερες πληροφορίες, που έχουμε από την αρχαία γραμματεία, αναφέρονται στον Βορέα. Εμφανίζεται φτερωτός με δύο πρόσωπα, που έβλεπαν συγχρόνως μπροστά και πίσω. Στις πιο πρώιμες απεικονίσεις του παρουσιάζεται με φιδίσια πόδια. Στην Ιλιάδα συνευρίσκεται με καθαρόαιμες φοράδες, ενώ στους μεταγενέστερους συγγραφείς είναι ο άρπαγας νεαρών κοριτσιών. Οι αθηναϊκοί μύθοι συνδέουν τον Βορέα με τη Θράκη. Τον θεωρούν ως άγριο Θράκα, που φυσούσε ορμητικά και έκλεψε την κόρη του βασιλιά της Αττικής, Ερεχθέα, την *Ωρείθια* (:αυτή που περιπλανιέται στα όρη). Σύμφωνα με την παράδοση ο Βορέας άρπαξε την Ωρείθια, όταν αυτή έπαιζε αμέριμνη, κοντά στις όχθες του Ιλισού (9). Από τη συνένωσή τους γεννήθηκαν οι δίδυμοι *Κάλαις* και *Ζήτης*, οι οποίοι, κατά την Αργοναυτική εκστρατεία, επιχείρησαν να εξοντώσουν τις Άρπυιες (10).

Σύμφωνα με άλλη εκδοχή, προερχόμενη από την Οδύσσεια, όλοι οι άνεμοι υπάκουαν στις εντολές του *Αίολου* (αΐολος: ευμετάβλητος στο χρώμα, αστραφτερός, ευκίνητος). Οι αρχαίοι Έλληνες δεν τον θεωρούσαν θεό γι' αυτό δεν είχε ιερά, δεν γίνονταν προς τιμή του θυσίες και δεν απεικονίζεται. Δεν υπάρχουν παραστάσεις του (11). Στην Οδύσσεια αναφέρεται με το όνομα Αίολος Ιπποτάδης, που σημαίνει ο γιος του ιππέα, και ήταν φίλος των θεών, διορισμένος από τον Δία ταμίας των ανέμων. Εφηύρε τη χρήση των ιστίων στη κίνηση των πλοίων και τη δίδαξε στους υπηκόους του. Κατοικούσε μαζί με τις έξι θυγατέρες και τα έξι αγόρια του, σε ένα νησί που έπλεε και ονομαζόταν Αιολία. Σήμερα,

ταυτίζεται με το ηφαιστειογενές νησί Στρόμπολι και ανήκει στο νησιωτικό σύμπλεγμα, που ονομάζονται «νησιά του Αίολου». Απότομες ακτές το περιέβαλαν και ήταν οχυρωμένο με χάλκινα τείχη. Εκεί ολημερίς γλεντοκοπούσαν ο Αίολος με τη γυναίκα του την Αμφιθέα και τα παιδιά του, που ήταν παντρεμένα μεταξύ τους. Σε αυτό το παράξενο μέρος φιλοξενήθηκε ο Οδυσσέας με τους συντρόφους του για ένα μήνα και όταν θέλησαν να πάρουν το ταξίδι της επιστροφής για την πατρίδα, ο Αίολος, κατ' εντολή του Διός, τους προσέφερε έναν ασκό, όπου είχε κλείσει μέσα του όλους τους ανέμους. Με ασημένιο σκοινί έδεσε τους ανέμους στο πλοίο του Οδυσσέα για να μη μετακινούνται, ενώ άφησε μόνο ελεύθερο να φυσάει στα κατάρτια τον Δυτικό άνεμο. Η συνέχεια του μύθου είναι γνωστή σε όλους, ωστόσο, η συνέχεια αυτή μετέτρεψε τον μύθο σε ένα ωραίο αλλά συνάμα τρομακτικό παραμύθι.

Ομηρικό λεξιλόγιο των ανέμων. Η απουσία των ανέμων και η ηρεμία της θάλασσας αποδίδεται, στα ομηρικά έπη, με τη λ. *γαλήνη*. Η λέξη αυτή χρησιμοποιείται στο ομηρικό κείμενο αποκλειστικά για τον άνεμο και τη θάλασσα, είναι αμφίβολης προέλευσης και έχει πιθανή συγγένεια προς το ρ. *γελάω* (:λάμπω). Εάν είναι ορθή η ετυμολογική προέλευση της λέξης, δεν δηλώνει απλώς τη νηνεμία αλλά τη λάμψη της θάλασσας. Και, ενώ είναι η επιθυμητή κατάσταση, για ένα αγκυροβολημένο καράβι σε λιμάνι ή για ένα ναυαγό, αποτελεί ολέθρια παγίδα για τα ιστιοφόρα πλοία στο ανοικτό πέλαγος, διότι, σε αυτή την περίπτωση, την πνοή των ανέμων πρέπει να αντικαταστήσει η εργασία των κωπηλατών. Εκ διαμέτρου αντίθετη έννοια προς τη *γαλήνη*, δηλώνει η λ. *ἄελλα* (:δυνατός, θυελλώδης άνεμος). Του ίδιου νοηματικού περιεχομένου είναι και οι λ. *θύελλα* (η) και *λαῖλαψ* (η). Η πρώτη έχει την ίδια ρίζα με το ρ. *θύω* (:εφορμώ, κινούμαι ορμητικά) και δηλώνει τη σφοδρή καταιγίδα, ενώ η λ. *λαῖλαψ*, άγνωστης ετυμολογίας, η οποία διακρίνεται από τον επιτατικό αναδιπλασιασμό *λαι-* *λαψ-*, δηλώνει τον ανεμοστρόβιλο, τη μανιασμένη καταιγίδα. Στο ομηρικό κείμενο η *λαῖλαψ* προκαλείται από τον βορρή ή τον ζέφυρο και συνοδεύεται από μαύρα νέφη.

Μεγάλη ποικιλία επιθέτων συνδυάζεται τους ανέμους, όπως το επίθετο *ἀκράης*, που χρησιμοποιείται για τον βόρειο και τον δυτικό, και δηλώνει τον άνεμο που φυσάει ζοηρά, αλλά είναι βοηθητικός για την κίνηση του πλοίου. Συγγενές νόημα έχει το επίθετο *άλιαής*, το οποίο σημαίνει τον άνεμο που πνέει προς τη θάλασσα ή δια μέσου του πελάγους. Το επίθετο *οὔρος* αναφέρεται στον ευνοϊκό άνεμο, αυτόν που κινεί το πλοίο και είναι συνώνυμος με το καλό ταξίδι. Αντίθετα, τα επίθετα *δυσαής* και *ὑπεραής* σημαίνουν μη

επιθυμητές ιδιότητες του ανέμου ή τον άνεμο που πνέει πέρα από τα ανεκτά όρια, ενώ ακόμη πιο ισχυρό άνεμο δηλώνει το επίθετο *ζαής* (:άγριος άνεμος). Στον Όμηρο, χρησιμοποιούνται, επίσης, τα επίθετα *λιγύς* και το συναφές *λιγυρός* για να περιγράψουν τους ανέμους που σφυρίζουν ευκρινώς, αυτούς που βγάζουν ισχυρό συριστικό ήχο.

Το πλοίο στο Αιγαίο. Ο άνθρωπος χειραγώγησε τους ανέμους και τη θάλασσα με την κατασκευή του πλοίου. Από τους μεσολιθικούς ήδη χρόνους (10000-8000 π.Χ.), στο Αιγαίο γίνονται οι πρώτες αποδεδειγμένες μεταφορές αγαθών. Οι αρχαιολογικές έρευνες αποδεικνύουν τη μεταφορά οψιανού από τη Μήλο στο σπήλαιο Φράχθι της Αργολίδας. Δεν γνωρίζουμε βέβαια το πλωτό μέσο της μεταφοράς. Από την πλευρά όμως της πειραματικής αρχαιολογίας έχει υποστηριχθεί ότι η μετακίνηση δια θαλάσσης επετεύχθη με παπυρένιες σχεδίες (12). Στο Αιγαίο δημιουργήθηκαν τρεις σημαντικοί πολιτισμοί κατά τους προϊστορικούς χρόνους, που είχαν ως συνεκτικό κρίκο και κύρια αιτία της ανάπτυξής τους τη θάλασσα και κατά συνέπεια τη διαχείριση των ανέμων. Προς αυτή την κατεύθυνση συνέτειναν οι ήπιες κλιματολογικές συνθήκες και η διαύγεια της ατμόσφαιρας του Αιγαίου. Παρά την απουσία γραπτών μαρτυριών, οι παραστάσεις πλοίων, τα ομοιώματα πλοίων, αλλά και ναυάγια της 3ης και της 2ης χιλιετίας π.Χ. αποτελούν σημαντικές μαρτυρίες για την εξέλιξη της ναυσιπλοΐας στο Αιγαίο: αποκαλύπτουν τους τύπους των πλοίων, τους δρόμους που ακολουθούσαν, αλλά κυρίως, μας βοηθούν να ανιχνεύσουμε τη σχέση των ανθρώπων με τη θάλασσα. Το κεντρικό Αιγαίο και κυρίως το νησιωτικό σύμπλεγμα των Κυκλάδων είναι η περιοχή που έγιναν οι πρώιμες προσπάθειες ταξιδιών στο πέλαγος (13, 14). Η θαλασσοκρατορία, αρχικά των Μινωιτών (15, 16, 17, 18) και στη συνέχεια των Μυκηναίων (19) στο Αιγαίο, είναι ιστορικά τεκμηριωμένη και από τις γραπτές μαρτυρίες. Ο Θουκυδίδης αναφέρει: *«Ο Μίνωας, όσο γνωρίζουμε από την προφορική παράδοση, ήταν ο παλαιότερος που απέκτησε ναυτικό και κυριάρχησε στο μεγαλύτερο μέρος της θάλασσας, που τώρα λέγεται ελληνική. Κυριεύσε ακόμη τις Κυκλάδες και ίδρυσε τις πρώτες αποικίες στα περισσότερα νησιά [...]. Παλαιά και οι Έλληνες αλλά και από τους βάρβαρους, όσοι κατοικούσαν στα παράλια και στα νησιά, όταν άρχισαν συχνότερα να επικοινωνούν μεταξύ τους μέσω της θαλάσσης επιδόθηκαν στην πειρατεία, με αρχηγούς, ισχυρούς άνδρες, που είχαν ως κίνητρο το προσωπικό τους συμφέρον και την εξασφάλιση της τροφής των πιο φτωχών...»* (Θουκ. Ι, 4, 5).

Μετά την καταστροφή των Μυκηναϊκών κέντρων και για τρεις αιώνες η παράδοση θέλει κυρίαρχους στο Αιγαίο τους Φοίνικες, ωστόσο, προς το τέλος της περιόδου που ονομάζουμε

Ομηρική, τα ελληνικά φύλα σταδιακά κυριάρχησαν στο Αιγαίο και πέραν τούτου στη Μεσόγειο και τον Εύξεινο. Από αυτή την εποχή σώζονται πολλές παραστάσεις πλοίων με μεγάλο εκτόπισμα και αυξανόμενο προοδευτικά των αριθμών των κωπηλατών (20, 21).

Η αποτελεσματικότητα στην πλεύση των πλοίων έγκειται στη διαχείριση των ανέμων και των θαλάσσιων ρευμάτων (22, 23). Ο τρόπος δόμησης του πλοίου, το χτίσιμό του, σε συνδυασμό με τα εξαρτήματά του, όπως ο *ιστός* (το κατάρτι), τα *ιστία* (πανιά), το *έπικριον* (η κεραία του ιστού, όπου αναρτώνται τα πανιά), ο *έπιτονος* (το σκοινί που χρησιμοποιείται στην ανύψωση του έπικριού), τα επιμέρους σκοινιά, τα *έρετμά* (κουπιά), το *πηδάλιον* (το κουπί, που αναρτάται στην πρύμνη και χρησιμοποιείται από τον πηδαλιούχο) και αργότερα ο *οΐαξ* (η λαβή του πηδαλίου του πλοίου, το τιμόνι), αποτελούν καθοριστικούς παράγοντες διαχείρισης των ανέμων (24, 25). Η συνεχής επαφή με τη θάλασσα και οι μακρινοί πλόες κατέστησαν προοδευτικά τους κατοίκους του Αιγαίου έμπειρους ναυτικούς. Κατανοούσαν την κατεύθυνση των ανέμων, προνοούσαν για τις μεταβολές τους, μεριμνούσαν εγκαίρως για την ανύψωση και το κατέβασμα των πανιών και της οριζόντιας κεραίας του ιστού ή για τη μείωση της επιφάνειας των ιστίων, των πανιών.

Η τριήρης. Η τελειοποίηση του πλοίου κορυφώνεται με την κατασκευή της τριήρους. Ήταν ένα σκάφος ταχύ και ευέλικτο, το οποίο κινείτο με ιστία και τη χρήση κουπιών γι' αυτό και εξελίχθηκε σταδιακά, από τον 7ο ως τα τέλη του 4ου αι. π.Χ., στον κυρίαρχο τύπο πολεμικού πλοίου στη Μεσόγειο (26). Οι τριήρεις έπαιξαν καθοριστικό ρόλο σε όλες τις κρίσιμες ιστορικές περιόδους των Ελλήνων, στη διάρκεια των ελληνοπερσικών πολέμων, στην εξάπλωση της Αθηναϊκής Ηγεμονίας στο Αιγαίο, κατά τον Πελοποννησιακό Πόλεμο και στην επέκταση των Ελλήνων στην Ανατολή υπό την ηγεσία του Αλεξάνδρου. Σύμφωνα με την παράδοση, την οποία διασώζει ο Θουκυδίδης, η τριήρης εφευρέθηκε στην Κόρινθο, από τον Αμεινοκλή, ο οποίος το έτος 704 π.Χ. ναυπήγησε τέσσερις τριήρεις για λογαριασμό της Σάμου (Θουκ. Ι, 13,3). Οι περισσότεροι από τους αρχαίους συγγραφείς (Διόδωρος, Στράβων, Πausανίας, Πλούταρχος, Αιλιανός, Τάκιτος κ.ά.) αποδέχονται την άποψη ότι η κατάληξη *-ήρης* (<*έρέτης* :κωπηλάτης) αναφέρεται στις σειρές των κωπηλατών για κάθε πλευρά του πλοίου.

Το μήκος μιας τριήρους κυμαινόταν από 33μ. έως 43μ., το πλάτος της από 3,5μ. έως 4,5μ., το ύψος της, πάνω από την ίσαλο γραμμή, δεν ξεπερνούσε τα 2,5μ., ενώ το βύθισμά της έφθανε περίπου το 1μ. (27). Το μήκος των κουπιών ήταν 4,2 έως 4,4μ., έχοντας όμως μικρές διαφοροποιήσεις σε σχέση με τη γωνία που σχημάτιζαν με το επίπεδο της θάλασσας.

Η μέγιστη ταχύτητα πλεύσης, μόνο με τη χρήση των κουπιών, έφθανε περίπου τους 8 κόμβους, ενώ και με τη χρήση ιστίου και ούριο άνεμο, αποδείχθηκε πειραματικά το 1987, ότι μπορεί να έφθανε και τους 12 κόμβους. Κατά συνέπεια μπορούσε ημερησίως με κατάλληλες καιρικές συνθήκες να καλύψει την απόσταση 100 χιλιομέτρων (28).

Η ισχύς της οφειλόταν στους περίπου 170 κωπηλάτες (έρέτες), που κάθονταν σε τρία επίπεδα. Ως πηδάλιο διέθετε δύο μεγαλύτερα κουπιά, προσαρμοσμένα στην πρύμνη, τα οποία χειριζόταν ο πηδαλιούχος.

Η τριήρης, κατά τη συνήθεια των Αρχαίων Ελλήνων, προ του απόπλου της ελλιμενιζόταν περίπου έξι ώρες ώστε να μουσκέψουν τα ξύλα της και να κλείσουν τα μικρά κενά με τη σύσφιξη των αρμών. Την τριήρη προσάραζαν συνήθως σε αμμώδη ακτή για την επιβίβαση του πληρώματος και των στρατιωτών, ενώ, όταν τελείωνε το ταξίδι της, αποσυρόταν για φύλαξη και συντήρηση στους νεωσοίκους. Ο Πειραιάς τον 4ο αι. π.Χ. διέθετε συνολικά 372 νεωσοίκους: 196 στη Ζέα, 82 στη Μουνιχία και 94 στο λιμάνι του Κανθάρου. Οι νεώσοικοι ήταν υπόστεγα, χωρισμένα με κιονοστοιχίες σε παράλληλα διαμερίσματα, μήκους 41μ. και πλάτους 6,5μ. με ενιαία στέγη (29). Στο δάπεδο υπήρχε σκαλιστό στο βράχο ή κτιστό αυλάκι για την τρόπιδα (καρίνα), ώστε να υπάρχει η δυνατότητα ανέλκυσης της τριήρους. Το μοναδικό σωζόμενο μέχρι πρόσφατα τμήμα νεωσοίκων βρίσκεται σε ημιυπόγειο χώρο, κάτω από την πολυκατοικία, στην οδό Σηραγγείου 1 (30).

Η πλώρη της τριήρους ήταν ενισχυμένη με ορειχάλκινο έμβολο, το οποίο χρησίμευε, σε περίπτωση σύγκρουσης, για τον εμβολισμό των εχθρικών πλοίων. Σήμερα, το Μουσείο του Πειραιά, στον προθάλαμο του ορόφου του, έχει ένα μοναδικό τέτοιο εύρημα: ορειχάλκινο έμβολο, μήκους 0,80 μ., με τη μορφή τρίαινας, που χρονολογείται πιθανώς στον 4ο αι. π.Χ. (31). Όσα έμβολα τριήρων γνωρίζουμε, μέχρι σήμερα, είναι πολύ νεότερα από αυτό του Μουσείου του Πειραιά. Η μορφή που είχε η άγκυρα της τριήρους δεν είναι εξακριβωμένη. Εικάζουμε ότι κάθε τριήρης είχε δική της σιδερένια άγκυρα ή ακόμη, θα μπορούσε να έχει ξύλινη με πέτρινο αντίβαρο. Στη θάλασσα του λιμένα της Ζέας βρέθηκαν ογκώδεις λίθινες κατασκευές σε σχήμα κολουρης πυραμίδας, με διαμπερή οπή στα πλάγια και ορειχάλκινο κρίκο στην κορυφή. Πρόκειται πιθανότατα για σταθερές άγκυρες πρόσδεσης των πλοίων. Μία εκτίθεται στον πρώτο όροφο του Μουσείου, ενώ πολλές άλλες, διαφορετικών μεγεθών, βρίσκονται στον κήπο του Μουσείου (32).

Το χτίσιμο (ναυπήγηση) μιας τριήρους γινόταν από εξειδικευμένο τεχνίτη (ναυπηγό) δίπλα στη θάλασσα με τα ξύλα της τρόπιδας (καρίνας) «φυτεμένα» στην άμμο. Τη

χρηματοδότηση και την επίβλεψη της κατασκευής είχε ο *τριήραρχος*, ο οποίος είχε και το γενικό πρόσταγμα, κατ' εντολή της πολιτείας, όταν η τριήρης βρισκόταν εν δράσει. Ο ναυπηγός είχε την ευχέρεια αυτοσχεδιασμού, με τη σύμφωνη γνώμη του τριηράρχου, στη διακόσμηση του εμβόλου και του υπόλοιπου σκάφους. Από τη διακόσμηση τριήρους εκτίθεται στο Μουσείο του Πειραιά μαρμάρινος οφθαλμός τριήρους, είναι ένας από τους καλύτερα διατηρημένους οφθαλμούς, διαφορετικών μεγεθών, που εντοπίστηκαν στον Πειραιά (33). Όλα τα κρεμαστά εξαρτήματα των τριήρων, όπως τα πανιά, τα σκοινιά, οι κάβοι, η διακόσμηση, κατά τη διάρκεια του χειμώνα φυλάσσονταν σε θαυμάσιο κτήριο, μια πολύ μεγάλη αποθήκη, γνωστή ως σκευοθήκη του Φίλωνος, από το όνομα του αρχιτέκτονα που την κατασκεύασε κατά το δεύτερο μισό του 4ου αι. π.Χ. (34, 35). Το έτος 1835 βρέθηκαν πολλές επιγραφές, χρονολογούμενες στο τρίτο τέταρτο του 4ου αι. π.Χ., στις οποίες αναγράφονται τα ονόματα πλοίων, τριηράρχων, ναυπηγών και τεχνιτών της ναυπηγικής. Στο σύνολό τους είναι ονόματα που συντείνουν στην άποψη ότι ο κύκλος των εργασιών που σχετίζονται με τις αθηναϊκές τριήρεις ήταν υπό την άμεση εποπτεία της Αθηναϊκής πολιτείας.

Περιγραφές θαλάσσιων σκηνών. Σε αρκετά κείμενα της αρχαιοελληνικής γραμματείας απαντούν περιγραφές με θαλάσσιες σκηνές. Ενδεικτικά αναφέρουμε:

Χορός (Περσών): *Κι έμαθαν στην πλατύδρομη τη θάλασσα, που την ασπρίζει οργή του ανέμου, ν' αντικρίζουν το άλσος της θάλασσας και είναι σίγουροι για τα λεπτοδουλεμένα ζάρτια τους και τις κατασκευές τους που διευκολύνουν τη μετακίνηση των ανθρώπων.*

(Αίσχύλος, *Πέρσαι* 100-104)

Χορός (μιλάει για την Ελένη): *Ελένη η πολυπόθητη, με το σπαθί κατακτημένη, καταστροφή των караβιών και των ανδρών, καταστροφή των πόλεων, σηκώνοντας τα αραχνοϋφαντα παραπετάσματα, ταξίδευσε στη θάλασσα, πάνω στου γίγαντα Ζέφυρου τις πνοές και αναρίθμητοι, ασπιδοφόροι κυνηγοί ακολούθησαν τους άφαντους αφρούς του караβιού της και έφθασαν στις χλοερές όχθες του Σιμόη, όπου άρχισαν αιματοβαμμένο πόλεμο.*

(Αίσχύλος, *Άγαμέμνων* 687-698)

Αίας: *Σύντροφοι τεχνίτες των κουπιών, που δώσατε μαζί μου τη μάχη της αρμύρας, γλιτώστε με, σκοτώστε με.*

(Σοφοκλής, *Αίας* 358-361)

Νεοπτόλεμος: *Κι εμείς ας πάμε για να κάνουμε πανιά, όποτε ο θεός μας δώσει ούριο*

άνεμο για το ταξίδι.

(Σοφοκλής, Φιλοκτήτης 464-465)

Πολύδωρος: Πότε βρίσκομαι στην ακρογιαλιά και πότε βρίσκομαι μέσα στο τρικυμισμένο πέλαγος, όπου με κυλάει το πήγαινε-έλα των κυμάτων, αθρήνητος κι άθαφτος.

(Ευριπίδης, Έκάβη 28-30)

Χορός: Αγέρι, θαλασσινό αεράκι, εσύ που τα θαλασσοτάξιδα καράβια γοργά πάνω στα κύματα της θάλασσας τα πας, κατά πού θα με ταξιδέψεις εμένα τη δύστυχη;

(Ευριπίδης, Έκάβη 444-448)

Χορός: Ανοίξτε τα πανιά κι αφήστε να τα φυσήξει η θαλασσινή αύρα, πιάστε τα ελάτινα κουπιά, ναύτες, και φέρτε την Ελένη στην ακτή με τα καλά λιμάνια, όπου βρίσκεται το παλάτι του Περσέα.

(Ευριπίδης, Έλένη 1459-1464)

Εκάβη: Σε καϊκι ώς τώρα δεν μου έτυχε να μπω, μα από ζωγραφιές που έχω δει κι από όσα έχω ακούσει, ξέρω τι μπορεί να γίνει εκεί. Οι ναύτες, αν τους βρει μέτρια κακοκαιρία, έχουν όλη την προθυμία να παλέψουν μαζί της, για να γλυτώσουν από τον κίνδυνο της θάλασσας. Ο ένας στέκει στο τιμόνι, άλλος καταπιάνεται με τα πανιά κι άλλος δεν αφήνει το καϊκι να κάνει νερά. Μα αν η μανία της φουρτουνιασμένης θάλασσας ξεπεράσει το μέτρο, τότε παραδίνονται στην τύχη κι αφήνονται στην ορμή των κυμάτων.

(Ευριπίδης, Τρωάδες 686-693)

Τέτοια ήταν γι' αυτούς η νύχτα. Για εκείνους που είχαν ξεκινήσει να περιπλεύσουν την Εύβοια, η νύχτα αυτή ήταν πολύ άγρια. Έπεσε η νύχτα όταν ήταν ήδη στο πέλαγος και έπαθαν καταστροφή. Καθώς έπλεαν τους έπιασε τρικυμία και βροχή την ώρα που βρίσκονταν κοντά στα Κοίλα της Εύβοιας. Τους έπαιρνε ο άνεμος χωρίς να ξέρουν πού τους πηγαίνει και τους έριχνε σε ύφαλα. Όλα αυτά ήταν θέλημα θεού, ώστε ο περσικός στόλος να μειωθεί και να γίνει ίσος με τον ελληνικό και να μην υπερέχει πολύ.

(Ηρόδοτος VIII, 13)

Τον μικρούλη Κλεόδημο,/ βυζανιάρικο βρέφος ακόμα, καθώς/ στο πλευρό στηριζόταν του πλοίου/ βοριάς θρακικός το παρέσυρε/ μέσα στ' άγριο το πέλαγος/ και το κύμα ευθύς την ψυχή του μωρού την αφάνισε./ Αχ Ινώ, ανελέητη νόμφη της θάλασσας,/ τον ομήλικο του Μελικέρτη/ απ' τον Άδη τον μαύρο δεν γλίτωσες./

(Παλατινή Ανθολογία 7.303, Έπιτύμβιο επίγραμμα Άντιπάτρου Σιδωνίου)

μτφρ. Τ. Καραγεωργίου

Ο Πειραιάς. Ο Πειραιάς αποτελεί έναν επιτυχή συνδυασμό αξιοποίησης των γνώσεων που είχαν οι Αθηναίοι ναυτικοί για τη θάλασσα και τους ανέμους. Η τοποθεσία, που έμελλε να εξελιχθεί σε επίνειο της Αθήνας και σε έναν από τους σημαντικότερους λιμένες της Μεσογείου, είναι μια βραχώδης χερσόνησος, μια προεξοχή της αττικής γης στα νοτιοδυτικά της Αθήνας (36). Εισχωρεί δύομισι περίπου χιλιόμετρα στον Σαρωνικό κόλπο και έχει πολύ χαμηλό υψόμετρο από τη βόρεια πλευρά της ξηράς, γεγονός που δημιουργεί την εντύπωση νησιού. Ανατολικά και δυτικά του στενότερου τμήματος της χερσονήσου, διαμορφώνονται τρία φυσικά λιμάνια, ιδιαίτερα προστατευμένα από την κακοκαιρία, ο *Κάνθαρος*, στα δυτικά, η *Μουνιχία* και η *Ζέα*, στα ανατολικά. Ο αρχαιότερος λιμένας της Αθήνας βρισκόταν στην περιοχή του Φαλήρου. Ο σχηματισμός αβαθούς όρμου κατάλληλου για την προσόρμιση και των ελλιμενισμό των πλοίων, εξηγεί τη χρησιμοποίηση αρχικά του *Φαληρικού* όρμου ως επινείου της Αθήνας. Ωστόσο, η ρηχή θάλασσα του ανοικτού όρμου ήταν ιδιαίτερα ευάλωτη στους νότιους ανέμους και κατά συνέπεια ακατάλληλη για τον ελλιμενισμό των πλοίων όλες τις εποχές του έτους. Ο όρμος απέληγε σε αλμυρά έλη, τα οποία, λόγω των προσχώσεων του Κηφισού ποταμού, έφθαναν μέχρι τις παρυφές της Πειραιϊκής χερσονήσου. Δημιουργούταν έτσι μια χαμηλή έκταση, γνωστή από τις αρχαίες πηγές με το όνομα *Άλαι* ή *Άλίπεδον*, η οποία καθιστούσε την επικοινωνία με την Αθήνα, ιδίως κατά τους χειμερινούς μήνες, αδύνατη. Το πρόβλημα της σαθρής σύστασης του εδάφους, στην περιοχή αυτή, επιβεβαιώνεται και από το γεγονός ότι δυσχέρανε τη θεμελίωση των Μακρών Τειχών. Πρώτος ο Θεμιστοκλής διείδε τη στρατηγική θέση του Πειραιά και τις προοπτικές της αξιοποίησής του, οι οποίες εν πολλοίς οφείλονται στην προστασία των τριών λιμανιών από τους δυνατούς, νότιους ανέμους.

Ούριοι άνεμοι ήταν αυτοί που οδηγούσαν τα πλοία στα λιμάνια της Πειραιϊκής και κατέστησαν, από τον 5ο αι. π.Χ., τον Πειραιά μεγάλο εμπορικό και πολεμικό λιμάνι. Ευνοϊκοί άνεμοι ήταν και εκείνοι που μετέφεραν στα καταστρώματα των πλοίων πολλούς νέους κατοίκους, μετοίκους και ξένους, στον Πειραιά. Κάποιοι απ' αυτούς υπερέβησαν την ανωνυμία των φτωχών κατοίκων και πέρασαν στην αιωνιότητα. Οι επιτύμβιες στήλες που διασώθηκαν στέλνουν, μέχρι σήμερα, τα μηνύματά τους. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της μετοίκου Ειρήνης, με καταγωγή από το Βυζάντιο, η οποία «έφυγε» και άφησε πίσω της το νεογέννητο βρέφος της, το οποίο κρατάει στην αγκαλιά μια νεαρή δούλη (37). Από διασωθέν τμήμα άλλης στήλης διαπιστώνουμε συνεκδοχικά, την καταγωγή ενός μετοίκου από τη Φοινίκη, εξαιτίας της απεικόνισης, στο βάθος της στήλης, ενός

δένδρου φοινικιάς (38). Το πλέον επιβλητικό ταφικό μνημείο του Μουσείου του Πειραιά, προερχόμενο από το αρχαίο νεκροταφείο της Καλλιθέας, είναι ο οικογενειακός τάφος μετοίκου, με καταγωγή από την πόλη Ίστρο, των δυτικών ακτών του Ευξείνου Πόντου. Ο Νικήρατος φαίνεται ότι ήταν ιδιαίτερα πλούσιος ώστε να έχει την ευχέρεια της οικοδόμησης τέτοιου λαμπρού μνημείου (39).

Η εξέλιξη των αντιλήψεων για τους ανέμους. Προοδευτικά ο ανθρώπινος νους περιόρισε την ασυγκράτητη φαντασία και ξεπερνώντας τους μύθους έδωσε καθοριστικό ρόλο στην έλλογη ερμηνεία της φύσης. Οι τέσσερις άνεμοι της ομηρικής εποχής, θα γίνουν περισσότεροι. Οι ναυτικοί θα προσδιορίσουν με μεγαλύτερη ακρίβεια την κατεύθυνσή τους.

Ο Αριστοτέλης, τον 4ο αι. π.Χ., καταγράφει στα *Μετεωρολογικά* του (Αριστ. *Μετεωρολογικά* 363a21-365a13) ένδεκα ανέμους. Ένα σύγχρονο ανεμολόγιο περιλαμβάνει δεκαέξι ανέμους (40).

Το σχέδιο εξελιγμένου ροδίτικου πλοίου των ελληνιστικών χρόνων εντυπωσιάζει σήμερα τον επισκέπτη της ακροπόλεως της Λίνδου. Ένας περίφημος γλύπτης, ενδεχομένως ο Πυθόκριτος, λάξευσε, με αριστοτεχνικό τρόπο, πάνω στο βράχο το σκαρί πλοίου με την καμπύλη πρύμνη του (41). Πρέπει να ήταν ο ίδιος γλύπτης που κατασκεύασε και το άγαλμα της Νίκης της Σαμοθράκης, να υπερίπταται πάνω στην πλώρη πλοίου ωθούμενη από τον θαλάσσιο άνεμο (42). Η μελέτη της κίνησης των ανέμων, σε συνδυασμό με την εξέλιξη των μέσων πλεύσης, δημιούργησαν τις κατάλληλες προϋποθέσεις που έδωσαν στους ναυτικούς τη δυνατότητα να αξιοποιούν, στο ταξίδι τους, ευρύτερο τόξο του ανεμολογίου. Τα πλοία έγιναν πιο ευέλικτα και ταχύτερα. Είναι προφανές ότι πιο εξελιγμένο σύστημα ιστιοφορίας απαιτούσε μεγαλύτερη ακρίβεια στον προσδιορισμό της κατεύθυνσης του ανέμου, πέρα από τον γενικό χωρισμό στα τέσσερα σημεία του ορίζοντα.

Το ωρολόγιον του Ανδρονίκου Κυρρήστου (Πύργος των Ανέμων). Την εξέλιξη στη μελέτη της κατεύθυνσης των ανέμων επικυρώνει έμπρακτα, το διασωθέν μέχρι τις ημέρες μας, *Ωρολόγιον Ανδρονίκου Κυρρήστου* ή γνωστό αλλιώς ως Πύργος των Ανέμων (43). Έχει πυργοειδή μορφή και ζωφόρο με ανάγλυφες παραστάσεις των ανέμων. Πρόκειται για ένα υδραυλικό ρολόι, δηλαδή για μία μηχανική κατασκευή μέτρησης του χρόνου με τη χρήση νερού. Πληροφορίες για το έργο έχουμε από τον Βιτρούβιο (Vitruvius, *De Architectura*, εκδ. Rose 25, 2), γι' αυτό και η κατασκευή του πρέπει να χρονολογηθεί στο α' μισό του 1ου αι. π.Χ. Είναι ένας οκταγωνικός πύργος κατασκευασμένος εξ ολοκλήρου από μάρμαρο με πλευρά μήκους 3μ., ύψους 12μ. και διαγώνιο περίπου 8μ. Στηρίζεται πάνω σε τρίβαθμη

κρηπίδα και στεγάζεται με μαρμάρινες πλάκες, που σχηματίζουν οκτάγωνη πυραμίδα. Στην κορυφή της στέγης υπήρχε χάλκινος περιστρεφόμενος Τρίτωνας, που έδειχνε την κατεύθυνση του ανέμου (44). Οι μορφές των ανέμων απεικονίζονταν ανάγλυφα στο πάνω μέρος κάθε πλευράς του πύργου. Από τα χαρακτηριστικά στοιχεία της μορφής τους αλλά και από την αναγραφή του ονόματός τους ήταν εύκολο να αναγνωριστούν (45). Έτσι αρχίζοντας από τη βόρεια πλευρά βλέπουμε: τον *Βορέα* (46), τον *Καικία* (βορειοανατολικό ή γρεκολεβάντε) (47), τον *Άπηλιώτη* (ανατολικό) (48), τον *Εὔρο* (νοτιοανατολικό ή λεβάντε) (49), τον *Νότο* (50), τον *Λίβα* (νοτιοδυτικό) (51), τον *Ζέφυρο* (δυτικό ή πουνέντε) (52) και τον *Σκίρωνα* (βορειοδυτικό ή μαΐστο) (53).

*

Τα ιστιοφόρα πλοία μπορεί να έδωσαν, από τον 19ο αιώνα, τη θέση τους στα ατμοκίνητα και αυτά με τη σειρά τους στα σύγχρονα πλοία, που κινούνται με ηλεκτρονικά μέσα, ωστόσο η δύναμη της φύσης και των ανέμων εξακολουθεί να αποτελεί πρόβλημα, πολλές φορές ανυπέρβλητο και καταστροφικό (54). Οι ναυτικοί μελέτησαν τις πνοές των ανέμων, οι οποίες τους βοήθησαν να δημιουργήσουν λεωφόρους για τα ιστιοφόρα στις ανοιχτές θάλασσες. Ωστόσο, όλη αυτή η πρόοδος, που αυξάνει τον σεβασμό μας για τους αρχαίους θαλασσοπόρους, τους δαμαστές της θάλασσας και των ανέμων, πολύ περισσότερο σήμερα πρέπει να μας κάνει σκεπτικούς απέναντι στα στοιχεία της φύσης και στον τρόπο χειραγώγησής τους από τον άνθρωπο. Μιλάμε για ακραία καιρικά φαινόμενα, δίνουμε ονόματα στους τυφώνες, λες και θέλουμε να τους εξευμενίσουμε, δεν συνειδητοποιούμε όμως ότι πολλά από ακραία φαινόμενα είναι απότοκα των ανθρώπινων ενεργειών, αποτέλεσμα της ηθελημένης αμνησίας των ανθρώπων έναντι της υπέρμετρης εκμετάλλευσης της φύσης.

Ενδεικτική βιβλιογραφία

Αντύπας Κ. 2014, *Υγρά Κέλευθα: Πλοία και ρότες στην Ομηρική Εποχή* (διδ. διατριβή), Πανεπιστήμιο Πατρών

Βιγγοπούλου Ι. 2003 (επιμ.), *Το ταξίδι από τους αρχαίους έως τους νεότερους χρόνους*, ΕΙΕ – Επιστήμης Κοινωνία. Ειδικές Μορφωτικές Εκδηλώσεις

Braudel F. 2000, *Οι μνήμες της Μεσογείου: Προϊστορία και Αρχαιότητα*, μτφρ. Κλ. Ουγουρλόγλου, «Νέα Σύνορα» - Α.Α. Λιβάνη, Αθήνα

Buxton R. 2005, *Οι Ελληνικοί μύθοι. Ένας ολοκληρωμένος οδηγός*, μτφρ. Τ.

Τυφλόπουλος, Πατάκης, Αθήνα

Camp J. 2009, *Οι αρχαιότητες της Αθήνας και της Αττικής*, μτφρ. Μ. Κλεώπα, Ινστιτούτο του Βιβλίου - Α. Καρδαμίτσα, Αθήνα

Casson L. 1996², *Το ταξίδι στον Αρχαίο Κόσμο*, μτφρ. Λ. Σταματιάδη, ΜΙΕΤ, Αθήνα

Kerényi K. 1982², *Η Μυθολογία των Ελλήνων*, μτφρ. Δ. Σταθόπουλος, Βιβλιοπωλείον της “Εστίας”, Αθήνα

Κωνσταντινόπουλος Γρ. 1986, *Αρχαία Ρόδος*, ΜΙΕΤ, Αθήνα

Μαστραπάς Α. 1999², *Μνημειακή τοπογραφία της Αρχαίας Αθήνας*, Καρδαμίτσα, Αθήνα

Νελλόπουλος Εμμ. 1999, *Η ελληνική τριήρης*, Εκδ. Ι. Φλώρος, Αθήνα

Πανάγος Χ. Θ. 1995², *Ο Πειραιεύς. Οικονομική και κοινωνική έρευνα από των αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι του τέλους της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας*, Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Αθηνών, Αθήνα

Pollit J.J. 2000³, *Η τέχνη στην Ελληνιστική Εποχή*, μτφρ. Α. Γκαζή, Παπαδήμας, Αθήνα

Σταϊνχάουερ Γ. Α. 2000, “Αρχαίος Πειραιάς: Η πόλη του Θεμιστοκλή και του Ιππόδαμου” στο Σταϊνχάουερ Γ. Α., Μαλικούτη Μ. Γ. Τσοκόπουλος Β., *Πειραιάς. Κέντρο Ναυτιλίας και Πολιτισμού*, Αθήνα, 9-123

Σταϊνχάουερ Γ. Α. 2001, *Το Αρχαιολογικό Μουσείο Πειραιώς*, Ολκός – Ίδρυμα Λάτση, Αθήνα

Tzalas H. 1989, *Tropis I: 1st International Symposium on Ship Construction in Antiquity. Πειραιάς 1985*, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition , Athens