

There are no translations available.

Διαβάζοντας τον ενημερωτικό οδηγό της έκθεσης: «ΦΥΛΛΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ από τη Ναυτική παράδοση του Αιτωλικού και τα ομοιώματα του Δημήτρη Μάρα». Θέλω να συγχαρώ τόσο τους διοργανωτές ΚΚ: Νώντα Καρβέλη ναυπηγό - μηχανολόγο μηχανικό και Δημήτριο Μάρα ναυπηγό - μοντελίστα μικροξυλοναυπηγικής, καθώς και όλους όσους συνέβαλαν στην προσπάθεια αυτή.

ΓΑΛΑΞΕΙΔΙ - (ΜΕΣΟΛΛΟΓΓΙ - ΑΙΤΩΛΙΚΟ) - ΛΙΤΟΧΩΡΟ κ.α.

Είναι μερικά μόνο ονόματα, που το ναυτεμπόριο και η ναυτική μας παράδοση μας ταξιδεύουν πολλούς αιώνες στο παρελθόν.

Το Ναυτικό Μουσείο Λιτοχώρου στα εγκαίνια της έκθεσης εκπροσωπήθηκε από την εθελόντρια - επιμελήτρια - μέλος του Μουσείου και συντοπίτη μας κυρία Σαπφώ Α. Μορτάκη, Δρ. Ιστορίας της τέχνης - Μουσειολόγο, της οποίας την έρευνα που δημοσιεύετε στο ενημερωτικό σας φυλλάδιο, παραθέτουμε αυτούσια. Η κριτική - η αξιολόγηση και τα συμπεράσματα δικά σας.

Νίκος Βλαχόπουλος

Πρόεδρος Ναυτικού Μουσείου Λιτοχώρου



Σύντομη ιστορική επισκόπηση της εξέλιξης της ναυσιπλοΐας στις ελληνικές θάλασσες και η συμβολή της μέσα από κειμήλια της πολιτιστικής μας κληρονομιάς

Σαπφώ Α. Μορτάκη
Δρ. Ιστορίας της Τέχνης - Μουσειολόγος

Οι πρώτες ενδείξεις ναυσιπλοΐας

Ανασκαφές της Ελληνικής Αρχαιολογικής Υπηρεσίας και της Αμερικανικής Σχολής Κλασικών Σπουδών της Αθήνας στο σπήλαιο Φράγχθι της Αργολίδας, στην είσοδο του Αργολικού κόλπου, κατά το χρονικό διάστημα 1967-1976 και 1980-1982 ανακάλυψαν κομμάτια μιας σκληρής πέτρας, γνωστής ως οψιανός ή οψιδιανός σε στρώμα του 8.000 π.Χ. Διαπιστώθηκε ότι τα συγκεκριμένα κομμάτια οψιδιανού δεν ήταν ντόπια προϊόντα, καθόσον μόνο στα νταμάρια της Μήλου, στη Φυλακωπή, εξορύσσονταν τέτοιο είδος οψιδιανού, και άρα είχαν μεταφερθεί από τη Μήλο με κάποιου είδους πλωτό μέσο, ικανό να μεταφέρει ανθρώπους και εμπορεύματα και μάλιστα με περισσότερους του ενός κωπηλάτες. Το πιθανότερο πρέπει να ήταν η παπυρέλλα, τελειοποιημένος τύπος της κερκυραϊκής παπυρέλλας, ένα είδος πλοιαρίου που κατασκευαζόταν στην Κέρκυρα και ήδη είχε γίνει αντικείμενο έρευνας από Έλληνες ιστορικούς κι ερευνητές.

Έτσι αποδείχθηκε ότι οι εμπορικές συναλλαγές στα νερά του Αιγαίου πελάγους είχαν ήδη αρχίσει πριν από 10.000 χρόνια, γεγονός σημαντικό, αφού παγκοσμίως δεν είχε επισημανθεί αρχαιότερος πλους (Λάζος, 1996). Τα ευρήματα, άλλωστε, λίθινων εργαλείων σε νησιά του Αιγαίου (Β. Σποράδες), του Ιονίου (Κεφαλονιά, Ζάκυνθος), αλλά και στην Κρήτη αποδεικνύουν ότι ο άνθρωπος διέσχισε τους θαλάσσιους δρόμους ήδη από τη Μέση Παλαιολιθική εποχή. Σε αυτό τον ωθούσε η ανάγκη να αναζητήσει καλύτερες πηγές τροφής και πρώτων υλών για την κατασκευή των εργαλείων του (Φερεντίνος, 2011).

Διαχρονική παρουσίαση του ναυτικού πολιτισμού στη Μεσόγειο: από την Προϊστορία μέχρι τον 20ό αιώνα¹

Οι κάτοικοι των πολυάριθμων νησιών του Αιγαίου, αφού κυριάρχησαν στο φυσικό περιβάλλον των νησιών τους, θέλοντας να καλύψουν τις ανάγκες τους για ανεύρεση μέσων διαβίωσης, για επικοινωνία, για εξερεύνηση, ακόμα και για κυριαρχία, οδηγήθηκαν στην κατασκευή των πρώτων πλωτών μέσων, ώστε ανέπτυξαν την επικοινωνία και την

ανταλλαγή των προϊόντων τους με τα γύρω παράλια αρχικά και στη συνέχεια με περιοχές εκτός της θάλασσάς τους, όπως το Ιόνιο πέλαγος, τις Δαλματικές ακτές, τη Σικελία αλλά και τη Μικρά Ασία, την Κρήτη, την Τροία.

Όσα γνωρίζουμε για τα πλοία της εποχής αυτής προέρχονται από παραστάσεις και εγχάρακτες διακοσμήσεις αντικειμένων σε πήλινα τηγανόσχημα σκεύη της Πρωτοκυκλαδικής II περιόδου (Δαμιανίδης, 1997) και ιδίως τα τηγανόσχημα σκεύη της Σύρου της πολιτιστικής φάσης Κέρος - Σύρος (2.800-2.200 π.Χ.), τα οποία διασώζουν τις αρχαιότερες έως σήμερα αναπαραστάσεις ελληνικού πλοίου της εποχής του Πρωτοκυκλαδικού πολιτισμού.

1. Για τον ναυτικό πολιτισμό στο Αιγαίο βλ. Μορτάκη, Σ. (2012). Ναυτικός πολιτισμός στο Αιγαίο μέσα από τεκμήρια και μαρτυρίες: μία διαχρονική προσέγγιση. Από την προϊστορία μέχρι τους αρχαίους χρόνους. Περίπλους Ναυτικής Ιστορίας, 78. Αθήνα: Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος, 50-53.



Πήλινο τηγανόσχημο σκεύος με εγχάρακτο κωπήλατο πλοίο από τη Χαλανδριανή της Σύρου. Πρωτοκυκλαδική II περίοδος. Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο.

Στοιχεία για την εποχή αυτή αντλούνται από το ναυάγιο της Δοκού, το οποίο αποτελεί το αρχαιότερο γνωστό ναυάγιο στον κόσμο. Εντοπίστηκε το καλοκαίρι του 1975 από τον

ερευνητή βυθών Peter Throckmorton και άρχισε συστηματική ανασκαφή του ναυαγίου το καλοκαίρι του 1989 από το Ινστιτούτο Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών υπό την επίβλεψη του αρχαιολόγου Γ. Παπαθανασόπουλου. Το ενάλιο εύρημα αποτελεί μια από τις πιο πολύτιμες μαρτυρίες για την πρώιμη ναυσιπλοΐα, που πρόσφερε μεγάλες δυνατότητες στο θαλάσσιο εμπόριο, όπως επίσης και στο επίπεδο της τεχνολογίας της εποχής του χαλκού και την οικονομία του Αιγαίου κατά τους ύστερους χρόνους της τρίτης π.Χ. χιλιετίας.

Τον πρώιμο ναυτικό πολιτισμό της Πρωτοκυκλαδικής II περιόδου διαδέχεται ο οργανωμένος πλέον Μινωικός που διαμορφώθηκε στην Κρήτη κατά τους προϊστορικούς χρόνους (3.000-1.300 π.Χ.) από τους λαούς που κατοικούσαν τότε τη νήσο, τους Μινωικούς, που, ως επί τον πλείστον, ήταν γεωργοί και ναυτικοί. Ως θαλασσινοί, αλιείς και ναυτικοί είχαν συνάψει εμπορικές σχέσεις με πολλούς μεσογειακούς λαούς και είχαν ιδρύσει μινωικές αποικίες σε νησιά και παράλια του Αιγαίου Πελάγους (Πλάτων, 1970). Οι γνώσεις μας για τα πλοία της εποχής περιορίζονται σε λίγες παραστάσεις, ιδίως επάνω σε σφραγιδόλιθους, που, εξαιτίας του περιορισμένου μεγέθους τους, δε μας δίνουν παρά συμβατική ή συνοπτική εικόνα τους.

Η Μινωική εξάπλωση στο Αιγαίο θα ήταν αδύνατον να πραγματοποιηθεί χωρίς τη θαλασσοκρατία των Κρητών. Ο Μίνωας με τον αδερφό του Ροδάμανθη ήταν εκείνοι που από τη μία ένωσαν τα έθνη της Κρήτης σε ενιαίο σύνολο και δημιούργησαν το «Κοινό των Κρητών» ή αλλιώς την Κρητική Πολιτεία με νόμους και θεσμούς, τους οποίους αργότερα αντέγραψαν οι Σπαρτιάτες με τον Λυκούργο και οι Αθηναίοι με τον Σόλωνα. Σύμφωνα με τους Θουκυδίδη (3-9), Ισοκράτη (Παναθηναϊκός), Διόδωρο (Βίβλος 4, 5), Στράβωνα (Βίβλος 10) κ.ά., ο Μίνωας συγκρότησε πολεμικό ναυτικό με αποτέλεσμα και ο ίδιος να γίνει θαλασσοκράτορας και να ελευθερωθούν οι θαλάσσιοι δρόμοι, ώστε οι Έλληνες να μπορέσουν να ασχοληθούν με τη ναυτιλία, να πλουτίσουν, να επικρατήσουν, να σταματήσουν τω μεταναστευτικό βίο, να κτίσουν πόλεις και γενικά να αναπτύξουν τον πολιτισμό τους (Κρασνάκης, 2008).

Η απόλυτη επικράτηση της Κρήτης στη θάλασσα κατά την πρώτη φάση της Νεοανακτορικής περιόδου δεν είναι δυνατόν να αμφισβητηθεί, καθώς τα μυκηναϊκά κέντρα δεν είχαν ακόμη δημιουργηθεί, ενώ ο κρητικός αποικισμός στα νησιά είχε πάρει μεγάλη έκταση. Για τις δύο επόμενες φάσεις και ως την καταστροφή των μινωικών κέντρων, γύρω στα 1400 π.Χ., ο Κρητομυκηναϊκός κόσμος είναι ενιαίος και δε διαφαίνεται κανενός είδους ανταγωνισμός. Η Μυκηναϊκή επικράτηση έρχεται ύστερα από τη μεγάλη καταστροφή.

Η θαλασσοκρατία προϋποθέτει τη συστηματική οργάνωση στόλου ικανού να ελέγχει τους θαλάσσιους δρόμους λιμένων και ναυτικών βάσεων και για την εξασφάλιση της Κρήτης από τους κινδύνους αιφνιδιαστικών επιδρομών. Το γεγονός ότι στη νήσο βασίλευε σταθερά ειρήνη και ότι οι πόλεις, ακόμη και στα κύρια ανακτορικά κέντρα, εξακολουθούσαν να μένουν ατείχιστες, σημαίνει αδιάκοπη επαγρύπνηση του ναυτικού. Αποικισμοί σε μεγάλη κλίμακα θα ήταν αδύνατο να πραγματοποιηθούν χωρίς άφθονα πλοία, άλλωστε, και η παράδοση αναφέρει μικρότερες ή μεγαλύτερες θαλασσινές εκστρατείες του Μίνωα, που πρέπει να ήταν μάλλον αποικιακές επιχειρήσεις.

Στις παραστάσεις των σφραγιδόλιθων και των σφραγισμάτων τα πλοία εμφανίζονται τώρα τελειοποιημένα, αρτιότερα εξοπλισμένα, με καλύτερη καλλιτεχνική απόδοση, καθόσον η τέχνη έγινε περισσότερο φυσιοκρατική. Στις παραστάσεις αυτές συναντώνται πολυίστια και πολύκωπα πλοία με πολλά ξάρτια, κουπιά, πηδάλια, έμβολα, κουπαστές και, σε κάποιες περιπτώσεις, θαλαμίσκους καταστρώματος. Τα πλοία αυτά θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν και φουρτούνες ανοιχτής θάλασσας με τη δεξιοσύνη τους πληρώματός τους. Ο Σκύλαξ² στους «Σταδισμούς» αναφέρει ότι οι Μινωικοί ήταν πολύ καταρτισμένοι ναυτικοί, ενήμεροι για τις τελειότερες μεθόδους ναυσιπλοΐας της εποχής τους (Πλάτων, 1970).



Πήλινα ομοιώματα πλοίων, ως αυτά του πολεμικού ναυτικού του Μίνωα από το Μόχλο και το Παλαίκαστρο Κρήτης. 2800 - 2400 π.Χ. Αρχαιολογικό Μουσείο Ηρακλείου

Πολύ περισσότερες πληροφορίες για τη ναυτιλία και τη ναυπηγική τέχνη αυτής της εποχής παρέχει η αποκάλυψη το 1972 από τον Σπύρο Μαρινάτο της μεγάλης έγχρωμης τοιχογραφίας του «Στόλου» του δωματίου 5 της δυτικής οικίας στο Ακρωτήρι της Θήρας, αποικίας των Μινωιτών, όπου παριστάνεται ένας ολόκληρος στόλος από πλοία της Κρήτης (Λάζος, 1996).

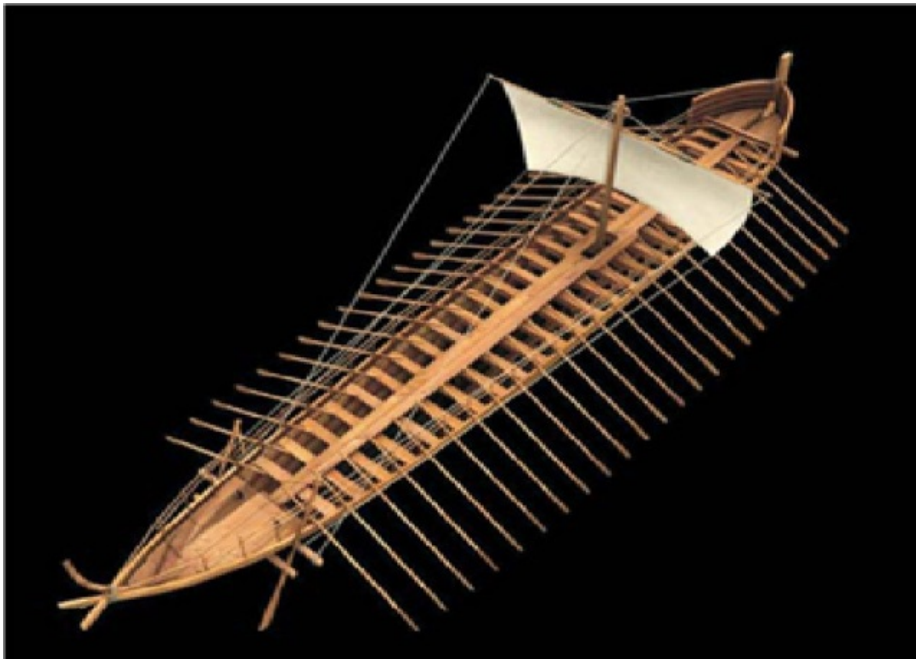
2. Εξερευνητής του 6^{ου} π.Χ. αιώνα, ο οποίος, με εντολή του Δαρείου Α', εξερεύνησε τις ασιατικές ακτές, πέρα από τον Ινδό ποταμό.



Απόσπασμα της Τοιχογραφίας του Στόλου από τη Δυτική Οικία στο Ακρωτήριο της Θήρας. 1650 π.Χ. περίπου.

Ο Μυκηναϊκός πολιτισμός, με επίκεντρο την Πελοπόννησο και περίοδο ακμής τον 14ο και 13ο αιώνα π.Χ., είχε ήδη κάνει την εμφάνισή του από τον 16ο αιώνα και χωρίς καμία αμφιβολία επηρεάστηκε από τον Μινωικό. Το εμπόριο εξαπλώνεται στο Αιγαίο και σε όλη τη Μεσόγειο μέχρι τον Εύξεινο Πόντο, όπου θα αναζητήσουν το Χρυσόμαλλο Δέρασ. Η αργοναυτική εκστρατεία φαίνεται ότι είναι μια εξερευνητική ναυτική αποστολή που αναλήφθηκε από τους Μίνυες (ελληνικό φύλλο της Θεσσαλίας), με σκοπό το άνοιγμα νέων αγορών και την προώθηση του ναυτεμπορίου στη Μαύρη Θάλασσα (Μακρής, 1984α). Κατά τον Απολλόδωρο (Α7, 2) η πρώτη πεντηκόντορος ναυς (πλοίο με πενήντα κουπιά) ήταν η «Αργώ», το πλοίο των Αργοναυτών, την οποία κατασκεύασε από ξύλο φυγός (δρυς, βελανιδιά) της Δωδώνης ο Άργος, από τον οποίον πήρε και το όνομά της (Κρασανάκης,

2008). Το προϊστορικό αυτό πλοίο του 14ου π.Χ. αι., που ανήκει στην τυπολογία της ηπειρωτικής ναυπηγικής σχολής, ανακατασκευάστηκε το 2004 και στις 14/6/2008 απέπλευσε από την Ιολκό (σημερινό Βόλο) για την Αδριατική. Αφού αγκυροβόλησε σε 28 λιμάνια τερμάτισε συμβολικά στην Ιθάκη, το νησί του Οδυσσέα.



Η ανακατασκευή της «Αργούς», 2004

Προς το τέλος του 13ου π.Χ. αιώνα οι Μυκηναῖοι επιχειρούν τη ναυτική εκστρατεία εναντίον της Τροίας. Ο δεκαετής Τρωικός Πόλεμος είναι συνέπεια μιας υπερπόντιας ναυτικής επιχείρησης που ανέλαβαν οι Αχαιοί υπό την ηγεσία του βασιλιά των Μυκηνών Αγαμέμνονα, με σκοπό να εγκατασταθούν στις βόρειες ακτές της Μικράς Ασίας, να εξασφαλίσουν την ελεύθερη χρήση των στενών της Προποντίδας και της Μαύρης Θάλασσας. Η Ιλιάδα και η Οδύσσεια του Ομήρου είναι οι παλαιότερες αναφορές σχετικά με τη μέθοδο κατασκευής πλοίων, καθώς και οι αρχαιότερες γραπτές μαρτυρίες γύρω από τη ναυτική ζωή και τη ναυπηγική τέχνη (Μακρής, 1984α).

Είναι γεγονός ότι ο Όμηρος γνώριζε πάρα πολλά στοιχεία για τα οποία εξ αντικειμένου δεν ήταν δυνατόν να έχει ίδια αντίληψη. Αφορούσαν όλους τους τομείς της ναυτιλίας, από τη ναυπηγική, την ουριοδρομία, την κωπηλασία, τον προσορμισμό, τη μετεωρολογία (γνώση των ανέμων) κ.α. και ως ποιητής έδωσε τις πληροφορίες με το δικό του κωδικοποιημένο τρόπο, ώστε να αποκρύψει τα στοιχεία από τους τότε ανταγωνιστές Φοίνικες, που και αυτοί από την πλευρά τους έκαναν το ίδιο ή διέδιδαν ψευδείς πληροφορίες. Οι μεταγενέστεροι ποιητές που έγραψαν οδηγίες προς ναυτιλλόμενους, όπως ο Ησίοδος, ο Φώκος ο Σάμιος και ο Άρατος του Σολέα, παρουσιάζουν τις γνώσεις που παραδίδουν έμμετρα μεν αλλά όχι κωδικοποιημένες (Λάζος, 1996).



Μυκηναϊκός πίθος με πλοίο, 17ος αι. π.Χ.



Σαραντακόνταρος με τον Πάρη και την ωραία Ελένη, Θηβαϊκό Αγγείο

Κατά την Ύστερη Χαλκοκρατία, με βάση τη μυκηναϊκή νηογνωσία, χρονολογείται και ο διάπλους της Αδριατικής από τις ηπειρωτικές ακτογραμμές και τα νησιά του Ιονίου. Τα πλοία που χρησιμοποιούνταν για εμπορικά, κυρίως, δρομολόγια, για λόγους ασφαλείας εξαιτίας της ιδιαίτερης γεωμορφολογίας των ακτών της περιοχής, διέθεταν μόνο ιστίο, μεγάλο αριθμό κουπιών και εκτόπισμα άνω των 30 τόνων. Από το γεγονός αυτό επιβεβαιώνεται ότι οι Μυκηναίοι διέθεταν προηγμένη ναυτική τεχνογνωσία και κατείχαν δεσπόζουσα θέση στις εμπορικές δραστηριότητες μεταξύ της Ανατολικής Μεσογείου και του ευρωπαϊκού Βορρά, όπως αποδεικνύει πλήθος κινητών και ακίνητων ευρημάτων (Οικονομίδης, 2009).

Τα νησιά του Ιονίου ενωνόταν με την Κεντρική και τη Βόρεια Ευρώπη μέσω της Μεσογείου και της Αδριατικής (Χαρλαύτη, 2008) με την «Οδό του Ηλέκτρου», την ανταλλαγή πολυτελών προϊόντων και ιδιαίτερα του εξωτικού ηλέκτρου. Στη βάση αυτής της επιστημονικής θεωρίας τοποθετείται ο μύθος του Φαέθωνα και των Ηλεκτριδων Νήσων κατά τον Οβίδιο (Μεταμορφώσεις, I, 750 II/405).

Από τα μέσα του 13ου αιώνα εισβολές νέων πληθυσμών σαρώνουν τους παλαιότερους πολιτισμούς της ανατολικής Μεσογείου, με αποτέλεσμα την αναστολή των περισσότερων θαλάσσιων επικοινωνιών και εμπορικών συναλλαγών σε αυτήν την περιοχή. Η σκοτεινή αυτή περίοδος για τον ελληνικό χώρο θα διαρκέσει έως τον 9ο αιώνα π.Χ. περίπου. Αλλά και σ' αυτή ακόμα επέρχονται σημαντικές ανακατατάξεις και μετακινήσεις πληθυσμών τόσο στο εσωτερικό της Ελλάδας όσο και στο Αιγαίο, οι οποίες διαμορφώνουν τις συνθήκες για την ανάπτυξη του ελληνικού πολιτισμού των αρχαϊκών και κλασικών χρόνων.

Από τον 11ο έως τον 9ο αι. π.Χ. η Αθήνα εξελίσσεται σε κεντρική πολιτική δύναμη στον ελληνικό χώρο με παράλληλη ανάπτυξη της ναυτιλίας της, ενώ και άλλες πόλεις της Ελλάδας επιδίδονται σε έναν αγώνα εμπορικής κυριαρχίας από τη Μασσαλία ως τη Μαύρη Θάλασσα και τις ακτές της Συρίας. Τα πλοία, βέβαια, είναι τα αποκλειστικά μέσα αυτών των μετακινήσεων και χωρίς αμφιβολία η ναυπηγική τέχνη έχει εξελιχθεί σημαντικά από την περίοδο του «Στόλου» της Θήρας (Δαμιανίδης, 1997).

Το έτος 1982 υποθαλάσσιες ανασκαφές στη θέση Ulu Burun, κοντά στις νότιες ακτές της Μικράς Ασίας ανάμεσα στην Κύπρο και τη Ρόδο, έφεραν στο φως ένα από τα αρχαιότερα βυθισμένα πλοία που θεωρείται «το αρχαιότερο ναυάγιο του κόσμου» (14ος -13ος αι. π.Χ.). Τα αγαθά που βρέθηκαν στο πλοίο προέρχονται από διάφορους λαούς της Μεσογείου και αποδεικνύουν τόσο την κουλτούρα αυτών όσο την ύπαρξη καθιερωμένου εμπορικού δρόμου στο Αιγαίο πέλαγος.

Στα χρόνια από το 900-700 π.Χ. σε παραστάσεις αντικειμένων της γεωμετρικής τέχνης (αγγεία, τοιχογραφίες, επιγραφές) έχουμε τις πρώτες λεπτομερείς αναφορές πολύκωπων πλοίων, στα οποία για πρώτη φορά γίνεται αισθητός ο διαχωρισμός μεταξύ εμπορικών και πολεμικών πλοίων. Τα πιο κοινά πολεμικά καράβια της περιόδου αυτής ήταν η τριαντακόντορος και η πεντηκόντορος, με τριάντα και πενήντα κουπιά αντίστοιχα, διατεταγμένα σε μία ή δύο σειρές, οπότε ονομάζονταν «μονήρη» ή «διήρη» (Δαμιανίδης,

1997). Απαντώνται ακόμη και άλλα πλοία, όπως η εικοσάκωπος, πλοίο με δέκα κουπιά σε κάθε πλευρά.

Τα κατεξοχήν εμπορικά σκάφη, οι «στρογγύλοι νήες» είχαν πλώρη και πρύμνη ψηλές, στρογγυλεμένες και ευρύχωρο αμπάρι. Τον 7ο αι. απέκτησαν μεγάλα ιστία και βοηθητικά πανιά, αυξάνοντας έτσι την ταχύτητά τους, και εφοδιάστηκαν με άγκυρα. Ονομάζονταν ολκάδες και ο Αριστοτέλης, αργότερα, τα παρομοίωσε με μεγάλα έντομα με μικροσκοπικά φτερά (Κρασανάκης, 2008).

Σε αγγείο του τέλους της δεύτερης χιλιετίας π.Χ. από την Ιολκό, που σήμερα βρίσκεται στο μουσείο του Βόλου, βρίσκουμε την παλαιότερη απεικόνιση της τριαντακοντόρου. Οι διήρεις θα παραμείνουν σε ενέργεια για πάνω από 1.500 χρόνια, όπως γνωρίζουμε από την παρουσία των βυζαντινών δρομώνων, που ήταν πλοία με διπλές σειρές κουπιών (Λάζος, 1996).

Η εξέλιξη των πλοίων της προκλασικής περιόδου και ιδιαίτερα της διήρους οδήγησε στην κατασκευή ενός πολεμικού κυρίως πλοίου των χρόνων του 6ου π.Χ. αι. της τριήρους. Σχετικά με την κατασκευή της, οι οπαδοί των Φοινίκων, στηριζόμενοι σε στοιχεία από διάφορα ανάγλυφα πλοίων, επιμένουν ότι οι τελευταίοι κατασκεύασαν πρώτοι ένα τέτοιο σκάφος τον 8ο π.Χ. αι. στη Σιδώνα. Ο ναύαρχος Σίμψας αναφερόμενος στον Πλίνιο γράφει «ο Πλίνιος όμως αναφέρει τον λογογράφο Δαμάστη, σύγχρονο του Ηροδότου, κατά τον

οποίο τη διήρη επινόησαν οι Ερυθραίοι, δηλαδή κάτοικοι των Ερυθρών της Μικράς Ασίας (σημερινό Λυθρί απέναντι από τη Χίο) που ήταν τότε άποικοι των Βοιωτών». Ο Όμηρος στη Β' ραψωδία της Ιλιάδας (στ.507-510) αναφέρει ότι κατά τον Τρωικό πόλεμο τα μεγαλύτερα πλοία που συμμετείχαν σε αυτόν ήταν των Βοιωτών με 120 κουπιά το καθένα, γεγονός που επισημαίνει και ο Θουκυδίδης (Α 10-4). Κατά τις αναλύσεις ειδικών αυτά τα πλοία πρέπει να ήταν διήρεις.

Κατά τον Θουκυδίδη (Ιστοριών Α, 13) ως πρώτος κατασκευαστής αναφέρεται ο περίφημος Κορίνθιος ναυπηγός Αμενοκλής κατά τον 8^ο- 7^ο αι. π.Χ. Ο ίδιος μάλιστα ναυπήγησε το 704 π.Χ. τέσσερα πλοία για τους Σαμίους, οι οποίοι την εποχή του τυράννου Πολυνίκη (570 π.Χ.) επέφεραν μετατροπές, ώστε προήλθε ένας νέος τύπος πλοίου μεταξύ διήρους-τριήρους, η Σάμαινα.



Διόβολο Μεσσήνης (αποικία των Σαμίων στη Σικελία), 493-488 π.Χ., με λιοντάρι, έμβλημα

των Σαμίων,

και πλώρα «Σάμαινας» όπου κρέμεται κορινθιακό κράνος



Σφραγιδόλιθος με παράσταση πολεμικού πλοίου. Στη πρύμνη ισταται ο πηδαλιούχος και στο κατάστρωμα πολεμιστές με ασπίδες. Γύρω στο 500 π.Χ. Νέα Υόρκη, Μητροπολιτικό Μουσείο

Ανεξάρτητα της καταγωγής της η τριήρης υπήρξε μια «μακρά ναυς», ένα πανίσχυρο εξαιρετικά γρήγορο και ευέλικτο σκάφος με κύριο μέσο προώσεως τρεις σειρές κουπιών από τις δύο πλευρές, διευθετημένες με τέτοιο τρόπο ώστε να μην απαιτείται μεγάλο ύψος του σκάφους και η κωπηλασία να πραγματοποιείται χωρίς τον κίνδυνο σύγκρουσης των κουπιών. Απαιτούσε, όμως, εντατική άσκηση των πληρωμάτων και επιτήδεια διακυβέρνηση. Στην τριήρη αναφέρεται το απόφθεγμα του Περικλέους «το δε ναυτικόν τέχνης εστί» (Δεσποτόπουλος, 1972). Η διάταξη των κωπηλατών της Αθηναϊκής τριήρους παρουσιάζεται με αρκετή ευκρίνεια σε ένα απόσπασμα ανάγλυφου από την Ακρόπολη, το γνωστό ως ανάγλυφο Lenormant (410-400 π.Χ.) που αναπαριστά το μεσαίο τμήμα μιας τριήρους (Δαμιανίδης, 1997).





Νόμισμα Ρώμης 217-215 π.Χ., με τη θεά Ρώμη και ποταμό ρωμαϊκής τριήρους



Αντίστοιχα Ρωμαϊκά νομίσματα 217-215 π.Χ., με τη θεά Ρώμη και ποταμό ρωμαϊκής τριήρους



Μονήρια Βυζαντινά νομίσματα 10ου αιώνα, με κεφαλή του ιδρυτή της, του Βυζαντία

