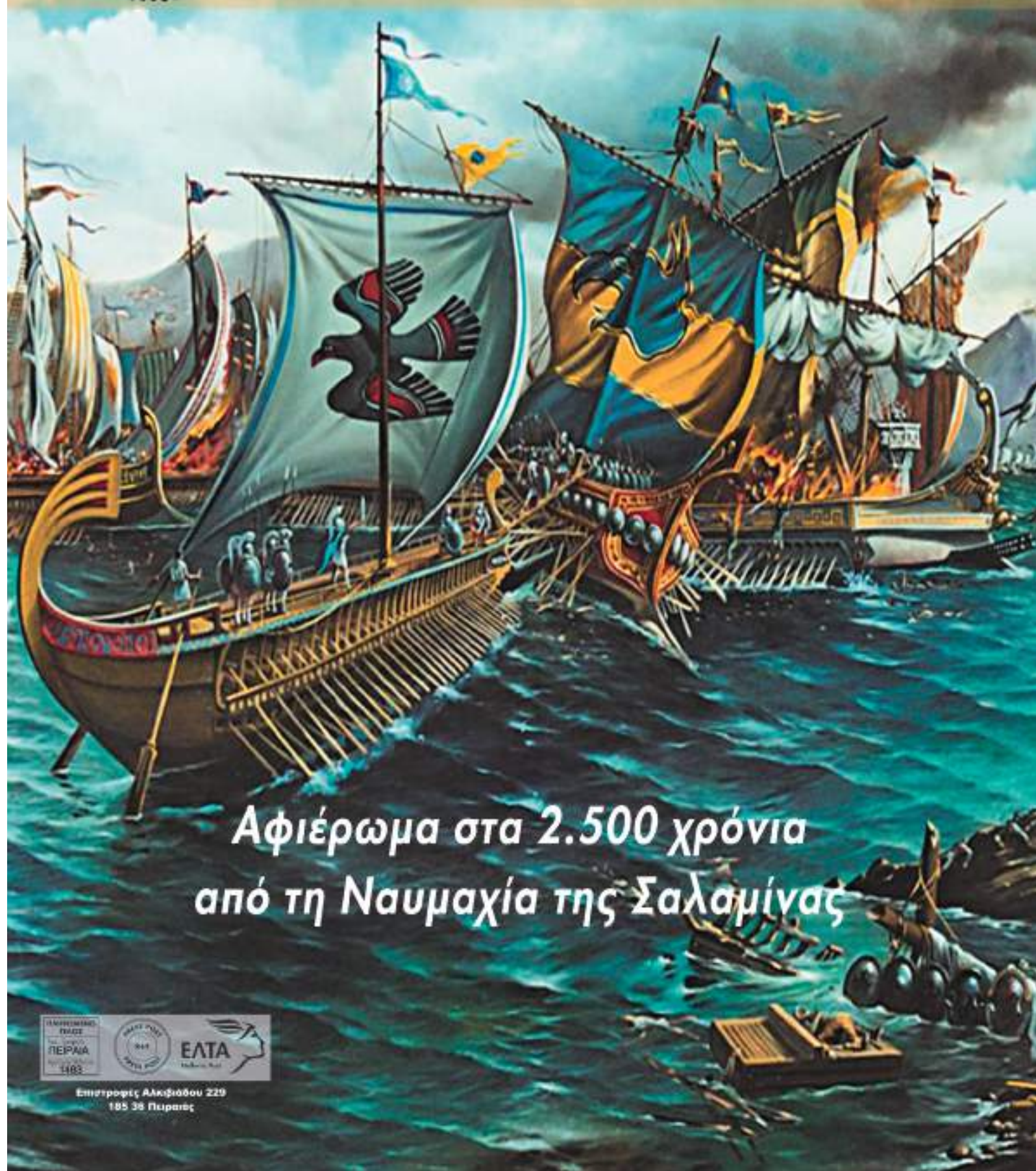


Πειραιϊκό Ορόσημο



ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

ΤΕΥΧΟΣ 72 - ΙΟΥΛΙΟΣ - ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ - ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2020



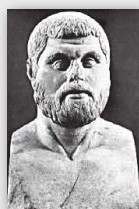
Αφιέρωμα στα 2.500 χρόνια
από τη Ναυμαχία της Σαλαμίνας



Επιστροφής Αλκιβιάδου 229
185 38 Πειραιάς



Σελ. 4



Σελ. 8



Σελ. 14



Σελ. 18



Σελ. 21



Σελ. 24

- 3 **Γνώμη**
2.500 χρόνια από τη ναυμαχία της Σαλαμίνας
Του Γιάννη Πολυχρονόπουλου, Προέδρου του Συλλόγου
“Φίλοι του Αρχαιολογικού Μουσείου και Αρχαιολογικών Χώρων - Μνημείων Πειραιά”
- 4 **Αρχαιολογικά**
Οι έρευνες του Zea Harbour Project στα Αρχαία Λιμάνια του Πειραιά - πριν από τους
Περσικούς Πολέμους και μετά - στη Ζέα και στη Μουνιχία
Björn Lovén, Director-Zea Harbour Project
Παναγιώτης Αθανασόπουλος, Senior Staff Archaeologist-Zea Harbour Project
- 8 **Αρχαιογνωστικά**
Η Ναυμαχία της Σαλαμίνας
Του Γιώργου Σταϊνχάουερ, Αρχαιολόγου - τ. Εφόρου Αρχαιοτήτων
- 14 **Ερευνητικά**
Τμήρης: Ένα πολεμικό πλοίο υψηλής τεχνολογίας
Του Κωνσταντίνου Σ. Γιαννακού, Δρα Πολιτικού Μηχανικού, Fellow ASCE,
Γεν. Γραμματ. Εταιρείας Διερεύνησης Αρχαιο-Ελληνικής και Βυζαντινής Τεχνολογίας/ΕΔΑΒΥΤ.
- 18 **Ματιές στην Πειραιϊκή Ιστορία**
Επτά βιβλία για τη Ναυμαχία της Σαλαμίνας
Του Δημήτρη Κρασονικολάκη, Δημοσιογράφου - Συλλέκτη.
Ανεξάρτητου ερευνητή πειραιϊκής ιστορίας και λογοτεχνίας
- 21 **Ιστορικά**
Θεμιστοκλής ο Φρεάριος. Η σκιαγράφιση μιας στρατιωτικής ιδιοφυΐας
Του Στέφανου Μίλεση, Συγγραφέα - Ιστορικού Μελετητή,
Προέδρου Φιλολογικής Στέγης Πειραιά
- 24 **Εν τέλει...**

ΠΕΙΡΑΪΚΟ ΟΡΟΣΗΜΟ

Τριμηνιαία Έκδοση του Συλλόγου “ΦΙΛΟΙ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ - ΜΝΗΜΕΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ”
Αλκιβιάδου 229, 185 36 Πειραιάς - Τηλ. & Φαξ 210-42.88.017 - E-mail: mouseio.peiraiia@gmail.com
ΚΩΔ. ΕΝΤΥΠΟΥ 035702 • Τεύχος 72 • Ιούλιος - Αύγουστος - Σεπτέμβριος 2020

ΕΚΔΟΤΗΣ:
ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΟΛΥΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ
Δερβενακίων 24, 185 45 Πειραιάς,
Τηλ.: 210-4060000

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΥΛΗΣ:
ΚΩΣΤΗΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ
Πύλης 75-79, 185 33 Πειραιάς
Τηλ.: 210-4121935

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ:
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΓΑΡΔΑ
ΚΩΣΤΗΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ
ΓΕΡ.-ΝΙΚ. ΜΠΟΥΤΑΣ

Το περιοδικό κυκλοφορεί εκτός εμπορίου.
Διανέμεται δωρεάν.

Τα ενυπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν υποχρεωτικά
τις απόψεις του Διοικητικού Συμβουλίου του Συλλόγου

ΑΤΕΛΙΕ - ΕΚΤΥΠΩΣΗ:
ΓΕΩΡΓΙΑ & ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ ΜΟΥΡΟΥΣΙΑ Ο.Ε.
Κολοκοτρώνη 144, 185 36 Πειραιάς
Τηλ.: 210 41 82 591, 210 45 37 521
E-mail: mourousias1@yahoo.gr

ΣΗΜΕΙΑ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ “ΠΕΙΡΑΪΚΟ ΟΡΟΣΗΜΟ”

- Δημαρχείο Πειραιά: Πλ. Κοραή 1
- Αρχαιολογικό Μουσείο Πειραιά: Χαρ. Τρικούπη 31
Βιβλιοπωλεία:
- ΒΙΒΛΙΟΤΟΠΙΑ: Εθνικής Αντιστάσεως 23, Πειραιάς
- ΒΑΛΑΒΑΝΙΣ: Καραολή & Δημητρίου 43, Πειραιάς
- ΚΑΛΟΥΔΗ: Φίλωνος 31, Πειραιάς
- ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ Ν. & ΣΙΑ Ο.Ε.:
Καραϊσκού 157, Πειραιάς και Φίλωνος 35, Πειραιάς
- ΤΣΙΟΥΣΤΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ & ΟΥΡΑΝΙΑ Ο.Ε.:
Κολοκοτρώνη 100, Πειραιάς
- ΧΑΡΤΟΠΟΛΙΣ: Καραολή και Δημητρίου 32, Πειραιάς

Εξώφυλλο: Ναυμαχία της Σαλαμίνας. Λεπτομέρεια από την ελαιογραφία του Γιάννη Νίκου (1999)

2.500 χρόνια από τη ναυμαχία της Σαλαμίνας

Του Γιάννη Πολυχρονόπουλου

Προέδρου του Συλλόγου "Φίλοι του Αρχαιολογικού Μουσείου και Αρχαιολογικών Χώρων - Μνημείων Πειραιά"



Το παρόν τεύχος του Πειραιϊκού ορόσημου είναι αφιερωμένο στα 2.500 χρόνια από τη Ναυμαχία της Σαλαμίνας. Μία ναυμαχία με παγκόσμια σημασία, της οποίας η έκβαση έκρινε κυριολεκτικά τη συνέχιση του ελληνικού πολιτισμού και άρα το μέλλον του τότε γνωστού κόσμου. Είναι από εκείνα τα ιστορικά γεγονότα που διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στον ρου της παγκόσμιας ιστορίας.

Η δεύτερη επιθετική εισβολή των Περσών, δέκα χρόνια μετά την μάχη του Μαραθώνα έμελλε να σημάνει με τη Ναυμαχία της Σαλαμίνας την αρχή του τέλους των μηδικών πολέμων, οι οποίοι επισφραγίστηκαν με τη νικηφόρα για τους Έλληνες έκβαση της μάχης των Πλαταιών. Έβαλε οριστικό τέλος στις επεκτατικές ορέξεις της Περσικής αυτοκρατορίας. Η σύγκρουση Ελλήνων και Περσών ήταν σύγκρουση δύο διαφορετικών κόσμων και διαφορετικών πολιτισμών. Για τους Έλληνες ο πόλεμος είχε καθαρά αμυντικό χαρακτήρα, είχε την έννοια της υπεράσπισης του λαμπρού πολιτισμού που είχαν οικοδομήσει.

Για δεύτερη φορά ελληνικές πόλεις καλούνταν να ενωθούν για να αποκρούσουν την επιθετικότητα και τις κατακτητικές βλέψεις των Περσών. Η σύγκρουση έγινε ανάμεσα στον Ανατολικό δεσποτισμό και στο ελεύθερο και δημοκρατικό πνεύμα των Ελλήνων. Στην κυριολεξία δεν θα υπήρχε αυτός που ονομάζουμε δυτικός πολιτισμός εάν η έκβαση της ναυμαχίας της Σαλαμίνας ήταν διαφορετική. Διότι η ανθρωπότητα θα εστερείτο της επίδρασης των μεγάλων ιστορικών επιτευγμάτων του αρχαίου Ελληνικού κόσμου. Τέτοια επιτεύγματα δεν θα μπορούσε να δημιουργήσει ο δεσποτισμός της Ανατολής. Το «θερμοκήπιο» που μέσα του αναπτύχθηκαν και άνθισαν η φιλοσοφία, η πολιτική, οι επιστήμες, το θέατρο, η ποίηση, η γλυπτική, η ζωγραφική, η αρχιτεκτονική, το δικαϊκό σύστημα ήταν ακριβώς οι συνθήκες της ελευθερίας και της λειτουργίας των δημοκρατικών θεσμών.

Τυχόν επικράτηση των Περσών θα ανέτρεπε τις πρωτοποριακές για την ανθρωπότητα κατακτήσεις και οι ελληνικές πόλεις θα αποτελούσαν μία ακόμη σατραπεία της απέραντης Περσικής αυτοκρατορίας. Ακόμα και σήμερα στην Ανατολή δυσκολεύονται να αναπτυχθούν οι αντιπροσωπευτικοί δημοκρατικοί θεσμοί και κυριαρχεί ένας άλλος δεσποτισμός με το μανδύα του θρησκευτικού φανατισμού. Η νίκη των Ελλήνων εξασφάλισε τη συνέχιση της πορείας του ανυπότακτου ελληνικού Πνεύματος, εμπλουτίζοντας συνεχώς την πολιτική συνεισφορά τους στην ανθρωπότητα.

Ο σύγχρονος ευρωπαϊκός πολιτισμός οφείλει πολλά στο αρχαιοελληνικό πνεύμα στις αξίες και τις κατακτήσεις του. Η Αναγέννηση γονιμοποίησε δημιουργικά όλον εκείνο τον ελληνικό πλούτο πιάνοντας το νήμα από εκεί που είχε κοπεί στη διάρκεια της ιστορικής εξέλιξης.

Η ελληνική νίκη στη ναυμαχία της Σαλαμίνας όπως και στη μάχη του Μαραθώνα ήταν το αποτέλεσμα της εφαρμογής ευφύων στρατηγικών του Θεμιστοκλή και του Μιλτιάδη σε πείσμα των συντριπτικά υπέρτερων στρατιωτικών δυνάμεων των Περσών. Είναι και αυτό ένα στοιχείο της πολιτισμικής υπεροχής του ελληνικού πνεύματος έναντι των υλικών δυνάμεων των Περσών.

Οι Έρευνες του Zea Harbour Project στα Αρχαία Λιμάνια του Πειραιά - πριν από τους Περσικούς Πολέμους και μετά - στη Ζέα και στη Μουνιχία

Bjørn Lovén, Director-Zea Harbour Project

Παναγιώτης Αθανασόπουλος, Senior Staff Archaeologist-Zea Harbour Project

Το Zea Harbour Project (<https://www.facebook.com/Zea-Harbour-Project>) είναι ένα ερευνητικό αρχαιολογικό πρόγραμμα υπό την ευρύτερη αιγίδα του Ινστιτούτου της Δανίας στην Αθήνα και υπό τη διεύθυνση του Dr. Bjørn Lovén. Το πρόγραμμα τελούσε υπό την εποπτεία της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων και της τότε ΚΣΤ' Εφορείας Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων Πειραιά¹. Συστάθηκε το 2001, με σκοπό να μελετήσει τα αρχαία κατάλοιπα των λιμενικών εγκαταστάσεων του Πειραιά που διατηρούνται βυθισμένα στα λιμάνια της Ζέας και του Μικρολίμανου, τα οποία και χρονολογούνται στον 5ο και 4ο αιώνα π.Χ. (Εικ. 1). Από το 2002 έως το 2012, διεξήχθη-

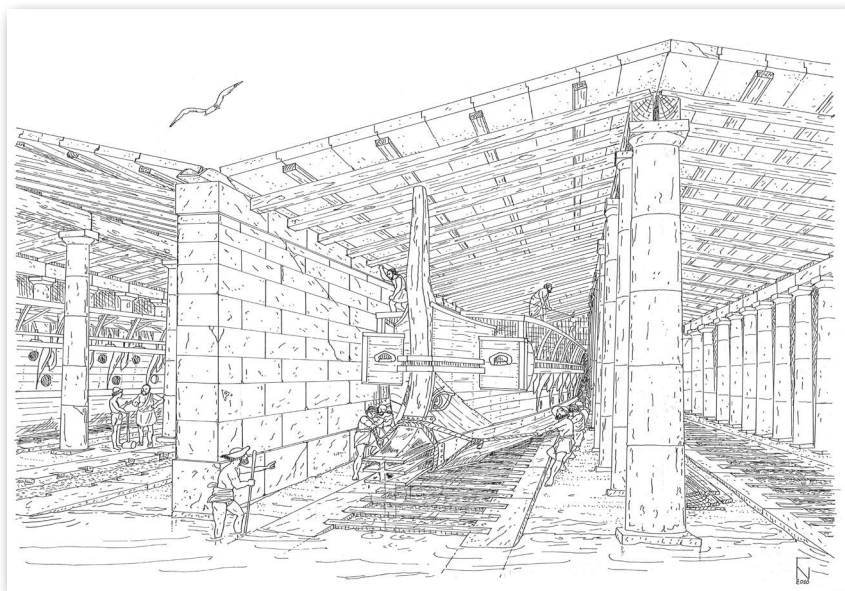


Εικ. 1. Πειραιάς, Google Earth Pro.

σαν ενάλιες ανασκαφές και χερσαίες έρευνες στην περιοχή φέρνοντας στο φως σημαντικά ευρήματα και

προσελκύοντας το ενδιαφέρον κοινού και επιστημόνων από όλο τον κόσμο. Παράλληλα, κατά τη διάρκεια των ερευνών του το Zea Harbour Project έχει εισαγάγει καινοτόμα δεδομένα αναφορικά με την ακρίβεια των αρχαιολογικών αποτυπώσεων και της καταγραφής των βυθισμένων αρχαιολογικών καταλοίπων, ενώ έχει θέσει νέα, ασφαλή και αποτελεσματικά δεδομένα σχετικά με τη διενέργεια αρχαιολογικών ερευνών σε μολυσμένα περιβάλλοντα².

Οι αρχαιολογικές ανακαλύψεις που έχουν προκύψει από τις έρευνες πεδίου, έχουν συμβάλει καθοριστικά στην πληρέστερη κατανόηση, τόσο χρονικά όσο και κατασκευαστικά, των διαφορετικών αρχιτεκτονικών φάσεων δημιουργίας των λιμένων και της τοπογραφίας αυτών. Κυρίως όμως,



Εικ. 2. Καλλιτεχνική αναπαράσταση νεωσοίκων στη Ζέα, ©Zea Harbour Project.

1. Το Ίδρυμα Carlsberg (Carlsbergfondet) υπήρξε ο κύριος χρηματοδότης των ερευνών από το 2004.

2. Lovén, 2011:120-121.



Εικ. 3. Αρχαιολόγος ανασκάπτει τα κατάλοιπα λιμενικών οχυρώσεων, ©Zea Harbour Project.

μας επέτρεψε να αντιληφθούμε την κεφαλαιώδη σημασία των λιμένων του Πειραιά για την πόλη της Αθήνας, σε μία ιστορική περίοδο κατά την οποία ο Αθηναϊκός στόλος αντιμετωπίζει τους Πέρσες στη Ναυμαχία της Σαλαμίνας, έχει κυρίαρχο ρόλο στη Δηλιακή Συμμαχία και αποτελεί σημείο αναφοράς του Πελοποννησιακού Πολέμου. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε, πως η ναυτική δύναμη των Αθηναίων κατά την περίοδο της ακμής της (τέλη 4ου αι. π. Χ.) επανδρώνεται με μια δύναμη περίπου 50.000 ανδρών, ενώ οι υπό μελέτη λιμενικές εγκαταστάσεις καλύπτουν έκταση μεγαλύτερη των 110.000 μ²³.

Ο στόλος, και κατ' επέκταση τα πολεμικά λιμάνια της Ζέας και της Μουνιχίας, θεσμοθέτησαν και διαφύλαξαν με τον τρόπο τους το νεότευκτο δημοκρατικό πολίτευμα. Επιπροσθέτως, η μνημειώδης κατασκευή των λιμενικών εγκαταστάσεων και ο θεσμικός ρόλος που κατείχαν στην Αθηναϊκή δημοκρατία συντέλεσε στο να αποκτήσουν οι λιμένες αυτοί μια συμβολική διάσταση, τόσο ισχυρή, ώστε να δια-

σφαλίσει την ιστορική συνέχεια της ευρύτερης περιοχής. Οι ναύσταθμοι αυτοί αποτελούν ένα σημείο αναφοράς για τον αρχαίο κόσμο και ένα ισχυρό θεμέλιο της μετέπειτα ναυτικής παράδοσης των Ελλήνων.

Σκοπός του Zea Harbour Project είναι να μελετήσει τα κατάλοιπα των αρχαίων λιμενικών εγκαταστάσεων και οχυρώσεων με ιδιαί-

τερη έμφαση στην ανάδειξη και την πληρέστερη κατανόηση της αρχιτεκτονικής των νεωσοίκων και στην αποσαφήνιση της τοπογραφίας των δύο αρχαίων πολεμικών λιμένων του Πειραιά. Η Ζέα αποτέλεσε τον σημαντικότερο πολεμικό ναύσταθμο της Κλασικής Αθήνας και εκμεταλλευόμενος την τοπογραφία του ως φυσικό λιμάνι στους πρόποδες λόφου, περιελάμβανε νεώσοικους κατά μήκος της πλειονότητας των ακτών του⁴.

Οι νεώσοικοι ήταν μεγάλα, επιμήκη κτίρια κατασκευασμένα σε επικλινές επίπεδο, με κεραμοσκεπή και παρόμοια αρχιτεκτονική διάταξη με αυτή των στοών. Οι νεώσοικοι ήταν σχεδιασμένοι με τέτοιο τρόπο ώστε να στεγάζουν και να φιλοξενούν τα πολεμικά πλοία του Αθηναϊκού στόλου τους μήνες που δεν ήταν εν πλω.

Κάθε νεώσοικος αποτελούνταν από μια γλίστρα, η οποία καλυπτόταν από μια δίριχτη σκεπή με κεραμίδια, που με τη σειρά της συγκρατούνταν από μια απλή λίθινη κιονοστοιχία⁵. Οι διάδρομοι εργασίας στις δύο πλευρές της γλίστρας



Εικ. 4. Ψηφιακή αποτύπωση πύργου, ©Zea Harbour Project.

3. Jordan, 1975: 19-20. Βλέπε επίσης Gabrielsen, 1984:1-132, Steinhauer, 2000:9-123, Garland, 2001:1-53.

4. Για την τοπογραφία του αρχαίου Πειραιά βλέπε von Eickstedt., 1991:61-68 και 147-149.

5. Σχετικά με τη στέγαση των νεώσοικων βλέπε Lovén, B. & Schaldemose, M., 2011:60-62.



Εικ. 5. Αρχαιολόγος τοποθετεί κλίμακα για φωτογράφιση επί της βάσεως κίονα της κιονοστοιχίας μεταξύ των Νεωσοίκων 1 και 2, ©Zea Harbour Project.

εξασφάλιζαν πρόσβαση στο κτίριο και χρησιμοποιούνταν επίσης από το εργατικό δυναμικό κατά τη διάρκεια των εργασιών ανέλκυσης, καθέλκυσης και συντήρησης των πλοίων. Η γλίστρα ήταν κατασκευασμένη με τέτοιο τρόπο (με κάθετα τοποθετημένα, ξύλινα τετραγωνισμένα δοκάρια) ώστε να υποστηρίξει την καρίνα του πλοίου και να διευκολύνει την ανέλκυση και καθέλκυσή του. Η κλίση που παρουσίαζε είχε σκοπό να εμποδίζει την είσοδο του νερού στους νεώσοικους και να διασφαλίζει τη στεγανότητα των πλοίων. Το ξύλινο σκαρί τους ήταν ιδιαίτερα ευπαθές απέναντι στον ήλιο και αποτελούσε στόχο θαλάσσιων οργανισμών οι οποίοι θα μπορούσαν να το καταστρέψουν μέσα σε λίγους μήνες. Επίσης, ο έντονος ήλιος της Μεσογείου μπορούσε να επιδράσει βλαβερά στο σκαρί μιας τριήρους και να παραμορφώσει τα δομικά υλικά της, καθιστώντας το πλοίο μη ικανό για ασφαλή ναυσιπλοΐα. Επομένως, ήταν κεφαλαιώδους σημασίας η διατήρησή τους σε στεγνούς και

στεγασμένους χώρους (Εικ. 2).

Κατά τη διάρκεια των αρχαιολογικών ερευνών στη Ζέα, οριοθετήθηκαν 9 πιθανές περιοχές με νεώσοικους, ενώ οι έρευνες επικεντρώθηκαν κυρίως στο ανατολικό τμήμα του λιμανιού, όπου και εντοπίστηκαν υποβρυχίως σημαντικά αρχαιολογικά ευρήματα⁶. Συγκεκριμένα, εντοπίστηκαν, ανασκάφηκαν και αποτυπώθηκαν τοπογραφικά κατάλοιπα νεωσοίκων και νεωλκείων, τα οποία ανήκουν σε τρεις διαφορετικές περιόδους κατασκευής και χρονολογούνται από τον πρώιμο 5ο αιώνα π. Χ. έως και το τελευταίο τέταρτο του 4ου αιώνα π.Χ., καθώς και άλλων βοηθητικών πιθανότατα κατασκευών, ενώ στο νότιο-ανατολικότερο τμήμα του λιμανιού διακρίνεται τμήμα του πύργου της εισόδου του κλειστού πολεμικού λιμένα, καθώς και κατάλοιπα επιπλέον νεώσοικων και άλλων κατασκευών⁷. Το μέγεθος και το μήκος ορισμένων εκ των ανακαλυφθέντων νεώσοικων στο ανατολικό τμήμα της Ζέας έχει οδηγήσει τους ερευνητές να υποθέσουν, με

σχετική ασφάλεια πλέον, την ύπαρξη διπλών νεώσοικων, νεώσοικων δηλαδή που μπορούσαν να φιλοξενήσουν δύο τριήρεις, τη μια τοποθετημένη πίσω από την άλλη.

Το λιμάνι της Μουνιχίας (σημερινό Μικρολίμανο) υπήρξε ο δεύτερος μεγαλύτερος πολεμικός ναύσταθμος της εποχής και είχε παρόμοια τοπογραφικά χαρακτηριστικά με τη Ζέα. Κατά τη διάρκεια, της από το 2005, υποβρύχιας αρχαιολογικής έρευνας που πραγματοποιήθηκε από το Zea Harbour Project, στο βόρειο τμήμα του σύγχρονου λιμανιού, αποκαλύφθηκε και αποτυπώθηκε ένα νέο σύνολο νεωσοίκων. Νοτίως του σύγχρονου κυματοθραύστη έχει πραγματοποιηθεί επιφανειακός καθαρισμός και αποτύπωση σε κατάλοιπα κυκλικού πύργου επί τετράγωνης θεμελίωσης (Εικ. 4), ενώ κατά μήκος του ανατολικού αρχαίου οχυρωματικού λιμενοβραχίονα που καταλήγει σε θεμέλια πύργου, διεξήχθησαν δοκιμαστικές τομές και τοπογραφικές αποτυπώσεις (Εικ. 3)⁸. Καθώς η

6. Η σπουδαιότητα αυτού του ιστορικού χώρου είχε ήδη επισημανθεί από ξένους περιηγητές κατά τον 18ο αιώνα. Οι πρώτες συστηματικές αρχαιολογικές έρευνες όμως διεξήχθησαν αργότερα, στα τέλη του επόμενου αιώνα, από τον Έλληνα αρχαιολόγο Ι. Δραγάτση και τον Γερμανό αρχιτέκτονα W. Dörpfeld, βλέπε Δραγάτσης, 1885: σελ. 63-71. Πιν. 2, 3.

7. Lovén, 2011:51-174.

8. Lovén, 2011: 45-51.



Εικ. 6. Αρχαιολόγος ανασκάπτει δίπλα από τον πλευρικό τοίχο 1, ©Zea Harbour Project.

αρχαιολογική έρευνα στην περιοχή των νεωσοίκων εντατικοποιήθηκε το 2010, νέα σημαντικά ευρήματα ήρθαν στο φως. Συγκεκριμένα, ανακαλύφθηκαν τα κατάλοιπα επτά (7) νεωσοίκων (Shipsheds 1-7) ανασκάφηκε επισταμένως το προς τη θάλασσα τμήμα δύο εξ αυτών. Ο Νεώσοικος 1 (Alpha) εκτείνεται σε απόσταση τουλάχιστον 33 μ. από τη σύγχρονη ακτογραμμή και σε βάθος μεγαλύτερο του 1,9 μ. Ο νεώσοικος, πλάτους 6,2 μ., είναι μνημειακός σε μέγεθος και κατασκευή. Ο πλευρικός τοίχος αποκαλύφθηκε σε μήκος 9,6 μ. και έχει πλάτος 1,6 μ. Οι κιονοστοιχίες των Νεωσοίκων 1 και 2 ακολουθήθηκαν σε μήκος 22,6 μ. και κάθε βάση κίονα έχει διαστάσεις 1,4 x 1,6 x 0,40 μ. Ο Νεώσοικος 1 υπολογίζεται ότι θα είχε μήκος περίπου 45-50 μ. (Εικ. 5,6). Ανασκάπτοντας το στρώμα θεμελίωσης του Νεώσοικου 1 και την θεμελίωση της κιονοστοιχίας μεταξύ των Νεωσοίκων 1 και 2, ήρθε στο φως κεραμική που χρονολογείται μεταξύ του 520-480 π.Χ. (terminus post quem), μια χρονολογία που υποστηρίζεται και από τα αποτελέσματα της χρονολόγησης με

C-14 ενός τμήματος κατεργασμένου ξύλου από την θεμελίωση της κιονοστοιχίας. Ο Νεώσοικος 1 κατασκευάστηκε είτε στην αρχή του Θεμιστόκλειου οικοδομικού προγράμματος στον Πειραιά, κάποια στιγμή μεταξύ του 493/2 π.Χ. και 490 π.Χ., είτε στο διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ της ανακάλυψης κοιτασμάτων αργύρου στο Λαύριο το 483/2 π.Χ. και την Ναυμαχία της Σαλαμίνας το 480 π.Χ. (Ηρόδ. 7.144., Αριστ. Αθ. Πολ.22.7), ή λίγο αργότερα στις αρχές της δεκαετίας του 470 π.Χ. (Θουκ. 1.93). Οι Αθηναίοι κατασκεύασαν τουλάχιστον 100 τριήρεις λίγα χρόνια πριν από την Ναυμαχία της Σαλαμίνας. Εφόσον οι νεώσοικοι ήταν απολύτως απαραίτητοι για την διατήρηση ενός στόλου τριήρεων, είναι πιθανόν οι ηγέτες της Αθήνας να έδωσαν εντολή για την κατασκευή των ανάλογων εγκαταστάσεων που θα προστάτευαν την επένδυσή τους. Ανάμεσα σε όλες τις κατασκευές της Κλασικής περιόδου στον Πειραιά, μόνον ο Νεώσοικος 1 έχει ισχυρό έρεισμα, ώστε να μπορεί να συνδεθεί με το οικοδομικό πρόγραμμα του Θεμιστοκλή.

Ενδεικτική Βιβλιογραφία:

- Δραγάτης, Ι., 1885. Έκθεσις περί των εν Πειραιεί ανασκαφών, ΠΑΕ 1885, σελ. 63-71. Πιν. 2, 3.
- von Eickstedt, K.-V., 1991. Beiträge zur Topographie des Antiken Piräus. Athens.
- Gabrielsen, V., 1994. Financing the Athenian fleet: public taxation and social relations. Baltimore and London.
- Garland, R., 2001. The Piraeus. London.
- Jordan B., 1975. The Athenian Navy in the Classical Period: a study of Athenian naval administration and military organization in the fifth and fourth centuries B.C. Berkley.
- Lovén, B., 2011. The Ancient Harbours of the Piraeus, Volume I.1. The Zea Shipsheds and Slipways: Architecture and Topography. Aarhus.
- Lovén, B. & Schaldemose, M., 2011. The Ancient Harbours of the Piraeus, Volume I.2, The Zea Shipsheds and Slipways: Finds, Area 1 Shipshed Roof Reconstructions and Feature Catalogue. Aarhus.
- Steinhauer, G.A., 2000. Ancient Piraeus. In Steinhauer, G.A., Malikouti, M.G., Tsokopoulos, B., Piraeus, Centre of Shipping and Culture, pp. 9-123. Athens.

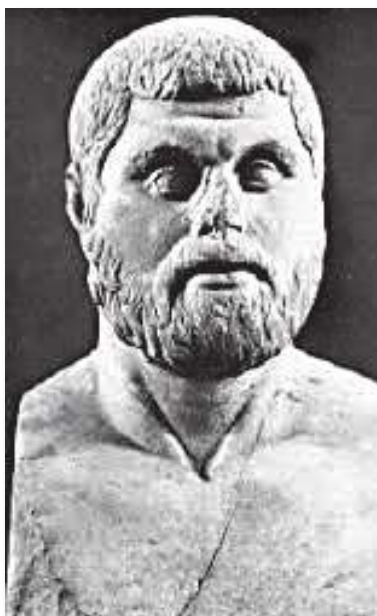
Η ΝΑΥΜΑΧΙΑ ΤΗΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ

Αν υπήρξε μία αποφασιστική μάχη για το μέλλον της Ελλάδας και του πολιτισμού μας, αυτή δεν ήταν ούτε η λαμπρή νίκη του Μιλτιάδη στο Μαραθώνα, ούτε η θυσία του Λεωνίδα στις Θερμοπύλες. Την καμπή στην περσική επιθετικότητα θα φέρει μόνο η Σαλαμίνα, προάγγελος της ναυτικής κυριαρχίας της κλασικής Αθήνας και αιώνιο μνημείο της ελληνικής ναυτοσύνης.

Δέκα χρόνια έχουν περάσει από το Μαραθώνα. Ο μεγάλος Δαρείος δεν υπάρχει πια, και ο δούλος που κάθε πρωί του θύμιζε τους Αθηναίους είχε σωπάσει. Τίποτε όμως δεν είχε ξεχαστεί. Μπορεί οι 6.000 νεκροί να είναι μικρή ζημιά για την αυτοκρατορία, αλλά η ηθική βλάβη είναι ανυπόφορη. Στα Σούσα ένας νέος μονάρχης θα προετοιμάσει συστηματικά, όπως ταιριάζει σε ένα Πέρση την εκδίκηση. Απίστευτες ιστορίες καταφθάνουν στην Ελλάδα για την πρωτόγνωρη στο μέγεθος στρατιά, τα αμέτρητα μιλιούνια (5.000.000 για τον Ηρόδοτο) που συγκεντρώνονται από όλες τις άκρες της αυτοκρατορίας για τη θάλασσα που γίνεται στεριά για να περάσει στην Ευρώπη και τα ποτάμια της Θράκης και της Μακεδονίας που στερεούνται από τη δίψα του στρατού, για τη στεριά που



Εικ. 2. Το ψήφισμα του Θεμιστοκλέους. Αντίγραφο 3ου αι. π.Χ., από την Τροιζήνα



Εικ. 1. Πορταίτο Θεμιστοκλέους (Οστία) Με σπάνιο για την εποχή ρεαλισμό αποδίδεται η ιδιοφυΐα και ο αποφασιστικός χαρακτήρας του Αθηναίου στρατηγού

ανοίγει για να περάσουν τα χιλιάδες τα πλοία του στόλου που τη συνοδεύει. Το κύμα έχει σαρώσει τη βόρεια Ελλάδα και τη Θεσσαλία. Το ένα μετά το άλλο έχουν πέσει τα στενά-που ανοίγουν το δρόμο της Ελλάδος: τα Τέμπη αμαχητί, οι Θερμοπύλες μετά από ηρωική αντίσταση, μάταια όμως καθώς η σκέψη των Ελλήνων ηγετών βρισκόταν ήδη στο τελευταίο οχυρό: τον Ισθμό. Εκεί σπεύδουν χιλιάδες με το βασιλιά Κλεόμβροτο, τον αδελφό και διάδοχο του Λεωνίδα ρίχνονται με ζήλο δουλεύοντας μέρα και νύχτα στην οικοδόμηση με πλίνθους, πέτρες και ξύλα ανάμεσα τις δύο θάλασσες του τείχους που θα προστατεύσει την Πελοπόννησο από τους βαρβάρους, όπως πολύ πριν οι Μυκηναίοι και πολύ μετά οι Ρωμαίοι, ενώ παράλληλα κατακόπτουν και τη Σκιρωνίδα οδό (την Κακιά Σκάλα), τη μοναδική οδό πρόσβασης στην Πελοπόννησο. Η Αθήνα θα μείνει απ' έξω, προδομένη και μόνη, με το μέλλον της να εξαρτάται απόλυτα από τη θάλασσα. Είναι η ανερχόμενη ελληνική δύναμη, μια γενιά στην οποία η πρόσφατη δημοκρατία και η νίκη στο Μαραθώνα (490) είχαν δώσει

Του Γιώργου Σταϊνχάουερ,
Αρχαιολόγου,
τ. Εφόρου Αρχαιοτήτων

πρωτόγνωρη αυτοπεποίθηση, και η διορατικότητα του Θεμιστοκλή (εικ. 1) είχε οπλίσει με ένα μοναδικό σε μέγεθος και σε επιχειρησιακή ικανότητα στόλο από 200 ετοιμοπόλεμες τριήρεις. Οι Αθηναίοι δεν πολέμησαν στις Θερμοπύλες· μαζί με τους συμμάχους είχαν αναλάβει την υποστήριξη του Λεωνίδα από την πλευρά της θάλασσας καθελώνοντας στο Αρτεμίσιο στη βόρεια Εύβοια τον περσικό στόλο.

Αμέσως μετά την πτώση των Θερμοπυλών, στις 21 Σεπτεμβρίου, ο ελληνικός στόλος αφήνει το Αρτεμίσιο· στο δρόμο ο Θεμιστοκλής θα καλύψει τα βράχια της Ευβοίας με εκκλήσεις στους νησιώτες να αυτομολήσουν Λίγοι μόνο θα τον ακολουθήσουν: τέσσερα ναξιώτικα πλοία και ένα από την Τήνο. Ο στόλος θα αράξει στη Σαλαμίνα. Το ζήτησαν οι Αθηναίοι· βλέποντας την αδυναμία του ελληνικού στρατού να κρατήσει μια γραμμή άμυνας στα βόρεια σύνορα της Αττικής, έλπιζαν να βρουν έτσι τον χρόνο ώστε να μεταφέρουν εκεί τα γυναικόπαιδά τους και να οργανώσουν την αντίσταση στον εισβολέα. Όπως γνωρίζουμε από το ψήφισμα του Θεμιστοκλέους (εικ. 2), οι Αθηναίοι προβλέποντας την εξέλιξη είχαν ήδη πριν από τις Θερμοπύλες, προγραμματίσει πιθανώς και μερικές εφαρμοσεί, τη συστηματική εκκένωση της Αττικής. Πολλοί όμως είχαν μείνει, και σίγουρα κάποιοι αισιόδοξοι είχαν εν τω μεταξύ επιστρέψει. Η απόφαση των στρατηγών μετά την άφιξη του στόλου ήταν σκληρή και σαφής· το ίδιο και το μήνυμα του κήρυκα: «ο σώζων εαυτόν σωθείτε». Οι Πέρσες βρίσκονταν προ των πυλών, κάθε Αθηναίος έπρεπε να φροντίσει να ασφαλίσει όπως μπορεί την οικογένεια και τους δούλους. Η ίδια η θεά είχε εγκαταλείψει τον ναό και την πόλη της, καθώς η καθιερωμένη προσφορά της μελόπιτας στο μεγάλο φίδι της είχε μείνει άθικτη. Όλοι γνώριζαν τη μανία του Πέρση που είχε ορκισθεί την καταστροφή της Αθήνας. Ο πρώτος εκείνος αποκαρδιωτικός χρησμός του Απόλλωνα γινόταν τώρα

τρομακτική πραγματικότητα:

Άμοιροι τι κάθεστε; φύγετε στις εσχα-
τιές της γης

αφήνοντας τα σπίτια σας και την κυ-
κλική σας πολιτεία με τους λόφους της
γιατί δεν είναι σίγουρο ούτε το κεφάλι,
ούτε το σώμα

ούτε τα πόδια ούτε τα χέρια, ούτε η
μέση,

όλα χάνονται· η φωτιά ερειπώνει τα
πάντα

κι ο ορμητικό Άρης οδηγώντας άρμα
συριακό

θα καταστρέψει πολλά και ωραία
οχυρά κι όχι μόνο το δικό σας.

Πολλούς ναούς αθανάτων θα παρα-
δώσει στη φωτιά

όπου σήμερα στέκονται κάθιδρα τ'
αγάλματά τους

τρέμοντας από τον φόβο, ενώ από την
οροφή ψηλά

μαύρο τρέχει αίμα, σημάδι αναπόφευ-
κτης συμφοράς

Φύγετε λοιπόν από τ' άδυτο και ψυ-
χωθείτε για τις δυστυχίες σας.

Η είσοδος των Περσών στην Αττική
βρήκε έτσι το σύνολο του ελληνικού
στόλου στη Σαλαμίνα: ήταν τα πλοία
από το Αρτεμίσιο και εκείνα που είχαν
προηγουμένως συγκεντρωθεί στον
όρμο Πώγωνα της Τροιζηνίας, συνολικά
379 τριήρεις, πάνω από τις μισές
αθηναϊκές, και επτά κυκλαδίτικες
(από Μήλο Σίφνο, Σέριφο) πεντηκο-
ντόρεις. Τη στρατηγία είχε ο Σπαρτιά-
της Ευρυβιάδης. Καθώς η Αττική είχε
πλέον χαθεί, υπήρχε μεγάλη πίεση
από τους Πελοποννησίους να αναχω-
ρήσει και ο στόλος για τον Ισθμό. Αν
παρέμεναν στη Σαλαμίνα και έχαναν
τη μάχη θα ήταν αποκλεισμένοι και χω-
ρίς βοήθεια από το στρατό. Αντίθετοι
ήταν οι Αθηναίοι, οι Αιγινήτες και οι
δύο με βαρύνοντα λόγο λόγω της ναυ-
τικής τους δύναμης, και οι Μεγαρείς.
Το ισχυρό επιχείρημα του Θεμιστοκλή
ήταν ο μικρός ελληνικός στόλος δεν θα
ήταν ικανός να αντιμετωπίσει σε μια
ενδεχόμενη ναυμαχία στα ανοιχτά τα
1207 ή 1427 μεγάλα και γρήγορα περ-
σικά πλοία (τα 207 χαρακτηρίζονται
ως ταχύπλοα): εκείνο που περισσότερο
φοβόταν -και σ' αυτό συμφωνούσε και
ο Ευρυβιάδης - ήταν αυτό που συνέβη
στη ναυμαχία τη Λάδης, ότι δηλαδή
έτσι και ανοίγονταν από τη Σαλαμίνα
τα πλοία θα σκόρπιζαν, ο καθένας για
την πόλη του. Το ουσιαστικό του επι-

χείρημα, που η αυθάδης πρόκληση του
Κορίνθιου ναυάρχου (εσένα δεν σου
πέφτει λόγος, γιατί δεν έχεις πια πατρί-
δα) έφερε στην επιφάνεια ήταν η απει-
λή, ότι αν δεν τον άκουαν θα έφευγε με
τα πλοία και τους απάτριδες αθηναίους
να αποικήσουν την Ελέα της Μεγάλης
Ελλάδας.

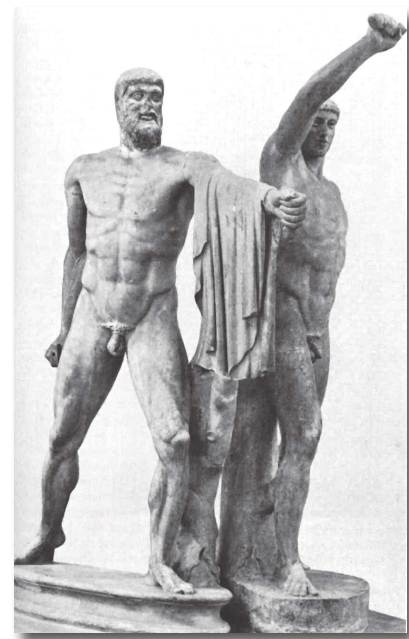
Ο Ευρυβιάδης τελικά πείστηκε ποιός
δεν θυμάται το περίφημο «πάταξον μεν,
άκουσον δέ» του Θεμιστοκλή, όμως η
πίεση των Πελοποννησίων θα αυξηθεί
την επόμενη όταν νωρίς το πρωί (28
Σεπτεμβρίου) και ενώ ακόμα κρατού-
σε η συζήτηση, φθάνει η είδηση για
τη συγκέντρωση στο Φαληρικό όρμο
όλου του περσικού στόλου, και το
ίδιο απόγευμα βλέπουν να φλέγεται η
Ακρόπολη. Εκεί είχαν κλειστεί να την
υπερασπιστούν πίσω από ένα πρόχειρο
φράγμα-τα παρερμηνευμένα «ξύλινα
τείχη» του χρησμού, οι ταμίες της θεάς
που δεν τους είχε επιτραπεί να φύγουν
και η αθηναϊκή φτωχολογιά που δεν
είχε τα μέσα να το κάνει. Η Ακρόπολη
θα πυρποληθεί και μαζί της θα χαθεί
-και θα θαφτεί στη συνέχεια ευλαβικά-
ολόκληρος εκείνος ο χαρισάμενος κό-
σμος της ανέμελης αθηναϊκής αριστο-
κρατίας, που χαμογελά ακόμα μέσα από
τις κόρες της (εικ.3). Ο Ξέρξης στέλνει
θριαμβευτικό μήνυμα στα Σούσα. Ανά-
μεσα στα λάφυρα ήταν και το σύμπλεγ-
μα των Τυραννοκτόνων, συμβολικό της
νέας δημοκρατίας. Σ' αυτό όμως που
θα το αντικαταστήσει αναγνωρίζουμε
την πεισματική θέληση για την ελευ-
θερία που θα εμψυχώσει τους Αθηναί-
ους στην μάχη που ερχόταν (εικ. 4).

Στο μεταξύ, η θέα της Ακρόπολης
στις φλόγες, το σύννεφο της σκό-
νης που σηκώνει ο περσικός στρατός
ήδη καθ' οδόν για τον Ισθμό, ο παρα-
τεταγμένος σ' όλο το μήκος της ακτής
περσικός στόλος, και από την άλλη
πλευρά, τα περιορισμένα, ανεπαρκή
για τα πληρώματα (80.000 άνδρες) και
τον ντόπιο πληθυσμό, αποθέματα της
Σαλαμίνας σε σιτάρι και νερό, θα ξε-
σηκώσουν πανικό στους συμμάχους.
Τον φόβο του αποκλεισμού στο στενό,
ενισχύει - αν ενσταθεί η φήμη (ο Ηρό-
δοτος τοποθετεί την ιστορία μετά τη
ναυμαχία) ότι ο Ξέρξης είχε αρχίσει να
κτίζει φράγμα -πιθανότερο μια πλωτή
γέφυρα- με σκοπό να περάσει στρατό
στο νησί. Ο ψίθυρος γίνεται γρήγορα
κραυγή: να φύγουμε στον Ισθμό, να



Εικ. 3. Η κόρη του Αντήνορος 525 π.Χ.
από τον αποθέτη της Περσικής κατα-
στροφής της Ακρόπολεως

προστατεύσουμε τα σπίτια μας. Πολλοί
είχαν αρχίσει κιόλας να σηκώνουν πα-
νιά. Με τον Ευρυβιάδη έτοιμο πάλι να
υποχωρήσει, ο Θεμιστοκλής, πεπεισμέ-
νος για τα πλεονεκτήματα της θέσης
στη Σαλαμίνα, θα καταφύγει στο έσχα-
το στρατήγημα: θα στείλει μυστικά
τον έμπιστο δούλο του στον Ξέρξη με
το μήνυμα για τον διχασμό, την πρό-
θεση των Ελλήνων να εγκαταλείψουν
τα στενά, ακόμα και την προοπτική
προδοσίας, και τη - δήθεν φιλική - συμ-



Εικ. 4. Το σύνταγμα των τυραννοκτό-
νων των Κριτίου και Νησιώτη 479 π.Χ.

Εικ. 5. Οι κινήσεις του περσικού στόλου τη νύχτα της 28ης προς την 29η Σεπτεμβρίου: Α απόγευμα, Β μεσάνυχτα, 28/9, C 8 π.μ. 29/9 (Hammond CAH IV²) Σημειώστε ότι η Ψυττάλεια ταυτίζεται με τη νησίδα του Αγ. Γεωργίου σε αντίθεση με το (διορθωμένο) κείμενο του Ηροδότου και με τον Πανσανία



βουλή για τη μοναδική ευκαιρία που του προσφερόταν να επιτεθεί και να τους τσακίσει.

Η αποστολή έφτασε στην κατάλληλη στιγμή, ενώ οι Πέρσες αρχηγοί συσκέπτονταν για τη συνέχεια του πολέμου. Θα ενισχύει την απόφαση ενός Ξέρξη που βιάζεται να τελειώνει με τον ελληνικό στόλο, έτσι ώστε προτού να έρθει ο χειμώνας, να μπορέσει ανενόχλητος να προχωρήσει στην κατάληψη και του τελευταίου ελληνικού οχυρού, της Πελοποννήσου. Το μήνυμα από τον Θεμιστοκλή θα τον βοηθήσει να ξεπεράσει και τις τελευταίες αμφιβολίες, που η Αρτεμισία ηγεμόνας της Καρίας είχε τολμήσει να διατυπώσει

υποστηρίζοντας την αποφυγή της αναμέτρησης. Η απόφαση θα εφαρμοστεί αμέσως. Ο περσικός στόλος ανοίγεται και με τάξη και απόλυτη σιγή αναπτύσσεται καλύπτοντας από τη Μουνιχία (Καστέλλα) έως την Κυνόσουρα όλα τα θαλάσσια περάσματα για τη Σαλαμίνα και σε μια αραιή διάταξη ολόκληρη τη θαλάσσια περιοχή στα ανοιχτά ώστε κανένα πλοίο να μη μπορεί να περάσει. Σιγά-σιγά έως τα μεσάνυχτα έχει προωθηθεί στην είσοδο του στενού, έως την ακτή απέναντι από την Κυνόσουρα. (Εικ. 5) Παράλληλα διακόσιες αιγυπτιακές τριήρεις στέλνονται γύρω από τη Σαλαμίνα να φυλάνε την έξοδο των στενών προς τη Μεγαρίδα και ένα

επίλεκτο σώμα 400 Περσών αποβιβάζεται τέλος σε μια νησίδα ανάμεσα στη Σαλαμίνα και την ήπειρο, την αφιερωμένη στον Πάνα Ψυττάλεια (λιγότερο πιθανό να ταυτίζεται με τη νησίδα του Αγ. Γιώργη), με σκοπό την περισυλλογή μετά τη μάχη των Περσών και την εξόντωση των Ελλήνων ναυαγών.

Ο κλοιός είχε πλέον κλείσει γύρω από τη Σαλαμίνα. Οι Πέρσες θα ξενυχτήσουν πάνω στα κουπιά τους περιμένοντας να πιάσουν στο δίχτυ τους φυγάδες Έλληνες. Στις πλαγιές του όρους Αιγάλεω, κοντά στο ιερό του Ηρακλή, θα στηθεί και ο θρόνος, από όπου ο Ξέρξης θα παρακολουθήσει τη μάχη, και θα αξιολογήσει ανδραγαθήματα και παραλείψεις, πράξεις άξιες για αμοιβές ή τιμωρίες. Οι Έλληνες θα πληροφορηθούν όλα αυτά περασμένα μεσάνυχτα ενώ ακόμα συζητούν, από τον Αριστείδη που από την Αίγινα μόλις είχε καταφέρει να ξεγλιστρήσει μέσα από τον κλοιό. Την επιβεβαίωση θα δώσει ένα τηνιακό πλοίο που μόλις είχε αυτομολήσει. Η σύγκρουση ήταν πλέον αναπότρεπτη· το τολμηρό σχέδιο του Θεμιστοκλή είχε μπει σε εφαρμογή. Η αρχή του ήταν απλή: να παρασύρει τους Πέρσες στο πιο στενό σημείο του περάσματος. Εκεί αυτοί δεν θα είχαν πια την δυνατότητα να εκμεταλλευτούν την υπεροπλία τους για να κυκλώσουν τον ελληνικό στόλο. Αυτός αντίθετα χάρη στην ευκινησία που του έδιναν τα άριστα εκπαιδευμένα στους ελιγμούς πληρώματα θα μπορούσε με τη βοήθεια και του αναμενόμενου πρωινού νοτιά, να προκαλέσει σημαντική ζημιά καταστρέφοντας τα κουπιά



Εικ. 6. Οι θέσεις των αντιπάλων κατά την έναρξη της ναυμαχίας κατά τον Hammond (CAH IV²).

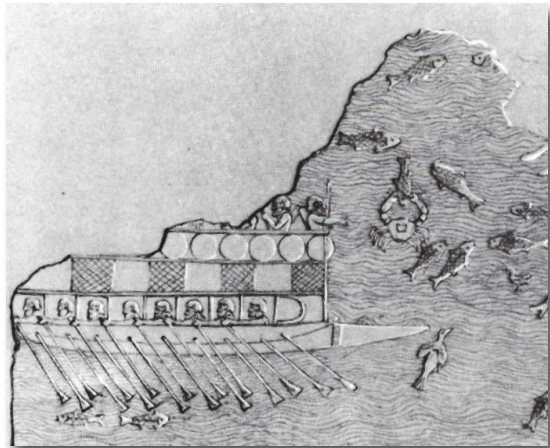
και εμβολίζοντας τα βαριά, φορτωμένα με πεζοναύτες και επίλεκτους μαχητές φοινικικά πλοία.

Η γενική εικόνα που έχουμε για την πορεία της ναυμαχίας της Σαλαμίνας, όπως και για τις υπόλοιπες μάχες των Μηδικών πολέμων στο Μαραθώνα, στις Θερμοπύλες, στο Αρτεμίσιο και στις Πλαταιές, βασίζεται στον Ηρόδοτο, τον οποίο συμπληρώνουν μόνο αποσπάσματα από μεταγενέστερους ιστορικούς και τον Πλούταρχο. Εκείνο που κάνει τη ναυμαχία στη Σαλαμίνα να ξεχωρίζει είναι η μοναδική μαρτυρία ενός ανθρώπου που την έζησε από κοντά, πάνω σε μια αθηναϊκή τριήρη, του μεγάλου τραγικού Αισχύλου, βετεράνου και των τριών κορυφαίων συγκρούσεων, Μαραθωνομάχου, Σαλαμινομάχου, παρόντα και στις Πλαταιές. Μέσα από το ποιητικό κείμενο (που ίσως δυσκολεύει η «ποιητικότητα» γλώσσα του Γρυπάρη) δίνονται όχι μόνο τα καίρια σημεία της πορείας, αλλά και το ανθρώπινο κλίμα της μάχης.

Με την αυγή τα πληρώματα συγκεντρώθηκαν με τάξη μπροστά στα καράβια. Οι λόγοι του Θεμιστοκλή για την αρετή ήταν ωραίοι, οι οιωνοί άριστοι: όσο μιλούσε ο Θεμιστοκλής, φάνηκε στα κατάρτια η κουκουβάγια της Αθηνάς, όπως στο Μαραθώνα, και στο κατάστρωμα ένας ήρωας με τη μορφή φιδιού, ο Κυχρεύς· όλοι μιλάγανε για τις θεές της Ελευσίνας ήταν ήδη στο δρόμο για την Αθήνα, ενώ καθώς επιβιβάζονταν έφθασε και το καράβι που είχε πάει να φέρει τα αγάλματα των Αιακιδών από την Αίγινα. Αργό-

τερα ένας ιστορικός από τη Λέσβο θα κάνει λόγο και για εξιλαστήριες θυσίες Περσών αιχμαλώτων. Ξεκάθαρος πάντως ήταν ο χρησμός του Βάκη για τη μοίρα των εισβολέων: Όταν την ιερή ακτή της χρυσοσπαθούσας Άρτεμις / γεφυρώσουν με καράβια ως τη θαλασσοδαρμένη την Κυνόσουρα, όταν με τρελές ελπίδες κάψουν την φημισμένη Αθήνα/τότε η θεία Δίκη θα σβήσει το φοβερό Κόρο, της ύβρεως γιο/ που μανιασμένα θέλει όλα να τα υποτάξει. / Ο χαλκός θα χτυπήσει τον χαλκό και μ' αίμα ο Άρης/ τη θάλασσα θα κοκκινίσει. Τότε την λευτεριά της Ελλάδος / θα φέρουν ο πανεπόπτης Δίας κι η σεβάσμια Νίκη.

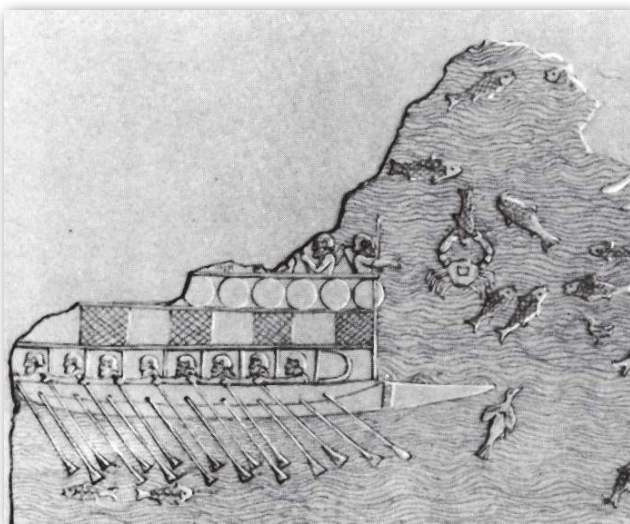
Έτσι ξεκίνησαν από τη βάση τους στα Παλούκια, σύμφωνα με άλλους στα Αμπελάκια, γεμάτοι αυτοπεποίθηση και ενθουσιασμό για τη μάχη. Η στιγμή ήταν συγκλονιστική, καθώς, με τις πρώτες αχτίδες να φωτίζουν τα βράχια του νησιού, ξαφνικά σηκώνεται, τρομακτικό, πριν ακόμα οι ίδιοι φανούν, το νικηφόρο τραγούδι των Ελλήνων. Ας ακούσουμε πώς την έζησε αυτή τη στιγμή ο Πέρσης αγγελιοφόρος της ήττας στα Σούσα: «και όταν όμως τα άσπρα τα άτια της η μέρα / φωτοπλυμμύριστη άπλωσε σ' όλο τον κόσμο/ μια πρώτη ακούστηκε απ' το μέρος των Ελλήνων/βουή τραγουδιστά με ήχο φαιδρό να βγαίνει/ και δυνατά αντιβούζαν μαζί κ' οι βράχοι/ του νησιού γύρω, ενώ τρομάρα τους βαρβάρους / έπιασεν όλους, που έβλεπαν πώς γελαστήκαν, γιατί δεν ήταν για φευγιά που έψαλλαν τότε/σεμνόν παιάνα οι Έλληνες, μάσαν να ωρμούσαν/ μ' ολόψυχη καρδιά στη μάχη, ενώ όλη ως πέρα/ τη γραμμή των της σάλπιγγας φλόγιζε ο ήχος./κ αμέ-



Εικ. 7. Αναπαράσταση μιας αθηναϊκής τριήρους 5ος και 4ος αι.π.Χ.

σως τα πλαταγιστά με μιας κουτιά τους / χτυπούν με το πρόσταγμα την βαθείά άρμη/ και δεν αργούν να φανούν όλοι μπροστά μας./το δεξί πρώτο, σε γραμμή, κέρας ερχόνταν/ μ' όλη την τάξη, κι έπειτα κι ο άλλος ο στόλος/από πίσω ακλουθά· και τότε ήταν ν' ακούσης/ φωνή μεγάλη από κοντά: "Εμπρός, των Ελλήνων/γενναία παιδιά! να ελευθερώσετε πατρίδα, τέκνα, γυναίκες και των πατρικών θεών σας να ελευθερώσετε τα ιερά και των προγόνων/τους τάφους - τώρα για όλα είναι που πολεμάτε (στη λιτή, δυνατή αρχαία γλώσσα: "Ω παῖδες Ἑλλήνων ἴτε, ἐλευθεροῦτε πατρίδ', ἐλευθεροῦτε δέ/ παῖδας, γυναῖκας, θεῶν πατρῶων ἔδη/ θήκας προγόνων· νῦν ὑπὲρ πάντων ἀγών").

Τα πλοία προβάλλουν πίσω από το ακρωτήρι διαδοχικά, με τη κανονική σειρά. Προηγείται το δεξί κέρας με επικεφαλής τον Ευρυβιάδη με τις 14 τριήρεις των Λακεδαιμονίων και τις 30 Αιγινίτικες, και ακολουθούν με τη σειρά οι υπόλοιποι. Την παράταξη κλείνει στο αριστερό κέρας με τις 180 αθηναϊκές τριήρεις υπό τον Θεμιστοκλή. (Εικ. 6) Κατευθύνονται βόρεια και παρατάσσονται, για να αποφύγουν την κύκλωση - σε μία ημικυκλική διάταξη που καλύπτει ολόκληρο το στενό από το Πέραμα στη Σαλαμίνα. Απέναντι τους έχουν τον τριπλάσιο σε δύναμη περσικό στόλο, ο οποίος έχει προωθηθεί σε πυκνή διάταξη κατά μήκος της στεριάς σχηματίζοντας έτσι ένα λοξό μέτωπο, με το δεξί κέρας σε μια προωθημένη θέση ανάμεσα στο Κερατσίνι και το Πέραμα και το αριστερό πίσω στην Κυνόσουρα. Έτσι αντίπρωροι στους Αθηναίους στο προωθημέ-



Εικ. 8. Φοινικικό πολεμικό πλοίο 6ος αι.π.Χ.



Εικ. 9. Οι φάσεις της ναυμαχίας κατά Munro (CAH IV). Η σύγκρουση τοποθετείται στην είσοδο των στενών, μεταξύ Κυνόσουρας και Κερατεινίου, όπου υποτίθεται η θέση του θρόνου του Ξέρξη

νο δυτικό άκρο της παράταξης είναι, αντάξιοι αντίπαλοι, οι Φοίνικες, ένα έθνος με τεράστια ναυτική παράδοση, το άνθος του περσικού στόλου. Οι Αιγινίτες στο άλλο άκρο (στο ύψος της Πούντας), έχουν απέναντι τους τούς Ίωνες και τους Κάρες, σπουδαίους επίσης ναυτικούς που οδηγεί η έμπειρη και τολμηρή Αρτεμισία. Τα 70 Κορινθιακά πλοία στέλνονται δυτικά για να αντιμετωπίσουν τα αιγυπτιακά που κλείνουν την Δ. έξοδο του κόλπου της Ελευσίνας.

Σκοπός του Θεμιστοκλή, είναι, όπως είπαμε, να παρασυσρθούν οι Πέρσες βαθύτερα στο εσωτερικό των στενών την ώρα που αναμένεται να σηκωθεί ο ευνοϊκός νότιος άνεμος. Έτσι, η μάχη αρχίζει με την τακτική υποχώρηση του στόλου: μόλις βρεθούν αντιμέτωποι με τους Φοίνικες, οι Αθηναίοι αρχίζουν να κωπηλατούν ανάποδα, διατηρώντας την τάξη με τις πρώρες στραμμένες στα Φοινικικά πλοία. Οι Φοίνικες ακολουθούν, πιθανόν με παρότρυνση από το επιτελείο του βασι-

λιά, που βλέποντας την ταυτόχρονη μετακίνηση προς τα δυτικά των 70 Κορινθιακών πλοίων πίστεψε ότι τα πράγματα είχαν τελειώσει πριν να αρχίσουν. Όταν πια οι Φοίνικες θα έχουν αποκοπεί από το υπόλοιπο σώμα του στόλου, από το οποίο τους χωρίζει τώρα το νησάκι του Παπαγεωργίου, η υποχώρηση ξαφνικά σταματά (για τον Ηρόδοτο που του αρέσουν αυτά, μετά από την υπέρκοσμη γυναικεία κραυγή «δυστυχισμένοι έως τότε θα υποχωρείτε»), και οι Αθηναίοι στέφονται στην επίθεση, ενώ συγχρόνως επιτίθενται και οι Αιγινίτες στην άλλη άκρη της παράταξης. Την αρχή κάνει το πλοίο του Αμεινία από την Παλλήνη, που εμβολίζει αλλά δεν μπορεί να αποκολληθεί από το εχθρικό· άλλα σπεύδουν να βοηθήσουν και η σύρραξη γενικεύεται. Ο άνεμος, όπως είχε προβλέψει ο Θεμιστοκλής ευνοεί τα χαμηλά και γι' αυτό πιο σταθερά ελληνικά πλοία, ενώ οι κλυδωνισμοί αφήνουν έκθετα στον εμβολισμό τα πλευρά- και συγχρόνως ματαιώνουν την ευστοχία των βλημάτων του εχθρού. (Εικ. 7 και 8) Τα φοινικικά πλοία αρχίζουν να στριμώχνονται στο στενό. Όχι μόνο αδυνατούν να βοηθήσουν το ένα το άλλο, αλλά και πέφτουν το ένα πάνω στο άλλο· οι τριήρεις από τις πίσω σειρές στην προσπάθεια να προωθηθούν συγκρούονται με τις προηγούμενες, αλλά και με αυτές που προσπαθούν να φύγουν. Στα νότιο άκρο της παράταξης οι Αιγινίτες καταφέρνουν να αντιμετωπίσουν την ισχυρή αντίσταση των Ίωνων (όπου διαπρέπουν οι Σαμιώτες) και των Κάρων. Έτσι γρήγορα το βόρειο κέρας θα υπερφαλαγγισθεί και ο κύκλος θα κλείσει γύρω από τον ανικητοποιημένο από τον όγκο του και την έλλειψη σχεδίου περσικό στόλο. Θα ακολουθήσει γενικός πανικός. Χαρακτηριστική είναι η ιστορία της Αρτεμισίας η οποία για να γλιτώσει δεν θα διστάσει να βυθίσει ένα φιλικό πλοίο που τις έκλεινε το δρόμο. Οι περσικές απώλειες σε άνδρες είναι τεράστιες, καθώς οι περισσότεροι δεν ξέρουν κολύμπι, ενώ ανελέητη - τους καμακώνουν σαν ψάρια - είναι η σφαγή των επιζώντων ναυαγών, η οποία θα κρατήσει έως το βράδυ. Ιδιαίτερη οδυνηρή είναι για τους Πέρσες η απώλεια των 400 επιλέκτων, μεταξύ των οποίων και πολλών ευγενών, που είχαν

αποβιβαστεί την προηγούμενη νύχτα στην νησίδα (Ψυττάλεια ή Αγ. Πύργη). Τους σκότωσε όλους ο Αριστείδης με ένα απόσπασμα που πέρασε από τη Σαλαμίνα.

Στο κέντρο των γεγονότων - της σύγκρουσης όπως και της σφαγής που ακολούθησε- θα μας μεταφέρει πάλι με το στόμα του Πέρση αγγελιοφόρου ο αυτόπτης Αισχύλος:

Μα κι από μας βουή στην περσική τη γλώσσα/τους αποκρινόνταν και πια καιρός δεν ήταν/ για χάσιμο, μα ευτύς το ένα στο άλλο επάνω/ καράβι κρούει τη χάκινη αρματωσιά του/Το σύνθημα της εμβολής έδωσε πρώτα/ένα καράβι ελληνικό, που έσπασεν όλα /ενός φοινικικού κορώνες και ακροστόλια,/ κ' έτσι όλοι στρέφουν ο ένας καταπάνω τ'άλλου./Λοιπόν, βαστούσε στην αρχή καλά το ρέμα/ του στόλου των Περσών, μα όταν στο στενό μέσα /τόσο πλήθος στριμωχτήκαν και δεν μπορούσαν/ καμιά βοήθεια ο ένας ταλλουνού να δίνουν/ κ' οι ίδιοι με τις χαλκόστομες συμμεταξύ τους/χτυπιόνταν πρώρες, σπάνανε των κουπιών όλες/ μαζί οι φτερούγες και, να, τότε των Ελλήνων /τα πλοία ένα γύρο με πολύ επιδεξιωσύνη/ από παντού χτυπούσαν, και τα σκαριά μας/ αναποδογυρίζονταν και δεν μπορούσες/να βλέπεις πια τη θάλασσα που ήταν γιομάτη/ από ναυάγια καραβιών κι ανθρώπων φόνο/και βρύαζαν οι γιαλοί νεκρούς κ' οι ξέρες γύρου,/ ενώ όσα σε μάς εμένανε καράβια ακόμα/τ'όβραζαν στο κουπί φευγάλα δίχως τάξη./Μα εκείνοι, σαν νάτανε για θύννους ή άλλο/ βόλασμα ψάρια με κουπιά σπασμένα, ή μ' ό,τι/συντρίμι απ' τα ναυάγια, χτυπούν, σκοτώνουν/ κ'έναν βόγγος απλώνονταν μαζί και θρήνος/ ως τ' ανοιχτά της θάλασσας, ώσπου η μαύρη/ της νύχτας ήρθε σκοτεινιά κ' έβαλε τέλος.

Πολλά από τα ναυάγια τα παρέσυρε ο δυτικός άνεμος και τα έριξε στο ακρωτήρι Κωλιάς (στον Αγ. Κοσμά) ώστε όπως λέει ο Ηρόδοτος να επαληθευτεί ένας ξεχασμένος χρησμός που έλεγε «στην Κωλιάδα άκρα οι γυναίκες θα μαγειρέψουν με κουπιά (!)»

Όταν τελείωσε η ναυμαχία, οι Έλληνες οδήγησαν στη Σαλαμίνα όλα τα ναυάγια που, έτυχε να είναι ακόμα εκεί και ήταν έτοιμοι για νέα ναυμαχία. Η ήττα αντικειμενικά δεν ήταν καταστροφική. Οι Πέρσες σύμφωνα με

τον ιστορικό του 1ου αι. Διόδωρο το Σικελιώτη- έχασαν στη ναυμαχία 200 πλοία, οι Έλληνες 40. Οδυνηρότερες ήταν όμως όπως είπαμε, οι απώλειες σε ανθρώπινο δυναμικό. Το χειρότερο κτύπημα όμως ήταν στο ηθικό του Πέρση μονάρχη, ο οποίος αποφασίζει να εγκαταλείψει την Ελλάδα και να επιστρέψει στα Σούσα. Πίσω θα αφήσει τον Μαρδόνιο και την ελπίδα ολοκλήρωσης της εκστρατείας με τη βοήθεια των Θεσσαλών και των Βοιωτών. Πρέπει όμως να είχε καταλάβει ότι με την απώλεια της θάλασσας δύσκολα θα μπορούσε να το επιτύχει.

Οι Έλληνες ετίμησαν τους μαχητές και ευχαρίστησαν τους θεούς και τους ήρωες: το αριστείο της ανδρείας πήγε στους Αιγινήτες, το δεύτερο βραβείο το πήραν οι Αθηναίοι. Ένα τρόπαιο στήθηκε στην άκρη της Κυνόσουρας, δίπλα στο ιερό που αφιερώθηκε στον Κυχρέα, όχι μακριά τάφηκαν τιμητικά και οι νεκροί. Στους θεούς αφιέρωσαν τρεις φοινικικές τριήρεις από μια στον Ισθμό, Σούνιο και στον Αίαντα στη Σαλαμίνα. Τα περισσότερα λάφυρα πήγαν στους Δελφούς. Με αυτά κατασκευάστηκε ανδριάντας 5,5 μ. ψηλός με τη πλήρη ενός πλοίου στο χέρι. Όταν ήταν να δοθεί το αριστείο στον αζιότερο Έλληνα, κάθε πόλη ψήφισε το δικό της, σαν δεύτερο όμως όλοι τον Θεμιστοκλή. Δεν θα μιλήσουμε για την παραπέρα τύχη του πατέρα αυτού της νίκης. Θα είναι η κοινή μοίρα όλων των μεγάλων Ελλήνων: από τον Μιλτιάδη και τον Σωκράτη έως τον Κολοκοτρώνη.

Αυτά τα «τα καθέκαστον», είναι τα προβλήματα της τοπογραφίας και της εξέλιξης των φάσεων της ναυμαχίας -αναφερθήκαμε ήδη σε κάποια από αυτά- που μας κληροδότησε η έλλειψη στρατηγικής σκέψης, η ασάφεια, η ανεκδοτολογία και η προκατάληψη του Ηροδότου, φανερή η τελευταία στις επανειλημμένες προσπάθειες υποτίμησης ή δυσφήμισης του Θεμιστοκλή. Είναι τα προβλήματα που τροφοδοτούν την έρευνα και κατά διαστήματα έχουν οδηγήσει στις διαφορετικές (ως προς τη θέση στην είσοδο ή στο εσωτερικό των στενών του τόπου

της σύγκρουσης την ταύτιση της Ψυττάλειας κλπ) αποκαταστάσεις της μάχης (εικ. 9 και 10).

Όλα αυτά λίγο ενδιαφέρουν την τραγωδία του Αισχύλου. Σ' αυτήν κάθε στιγμή της σύγκρουσης των δυο κόσμων που έζησε ο μεγάλος ποιητής αποκτά νέα διάσταση- είναι ένα παραπέρα βήμα στη συνειδητοποίηση της κοσμοϊστορικής σημασίας της μάχης. Ο ποιητής δεν αναπαράγει τη μάχη, αποκαλύπτει την ουσία της, φωτίζει το νόημα και με αυτό καθιστά αιώνιο ενεργό το μήνυμά της. Οι Πέρσες δεν ήταν η πρώτη τραγωδία για τη Σαλαμίνα. Όμως, από τις Φοίνισσες του Φρυνίχου που είχαν ανέβει το 476 με χορηγό το Θεμιστοκλή, έως το 472 όταν παίζονται οι Πέρσες, με χορηγό τώρα τον Περικλή, τα πράγματα έχουν αλλάξει: η Αθήνα είναι ήδη η κυρίαρχος του Αιγαίου και σε λίγο, με τη νίκη του Κίωνα στον Ευρυμέδοντα θα έχει οριστικά απωθήσει τους Πέρσες στην Ασία και θα έχει αποδόσει στην Ελλάδα τα φυσικά της σύνορα που ήταν και είναι η θάλασσα. Όπως ο ίδιος ο πρωταγωνιστής της Σαλαμίνας είχε δηλώσει, τη νίκη οι Έλληνες τη χρυσούσαν στους θεούς τιμωρούς των βαρβάρων που ξεκινώντας την εκστρατεία είχαν ξεπεράσει τα όρια που τους είχε δώσει η μοίρα: οι αυτοκρατορίες μπορεί να κτίζονται και να καταρρέουν στην Ασία, οι δρόμοι όμως της θάλασσας τους είναι απαγορευμένοι.

Η μνήμη της Αλαμάνας, όπως όλων των μεγάλων μαχών που έδωσαν οι Έλληνες για την ελευθερία απέναντι στον Ανατολικό δεσποτισμό, έμειναν ανεξίτηλες στην μνήμη της ανθρωπότητας όσο κράτησε και ο αρχαίος πολιτισμός. Ακόμα ο Αύγουστος θα γιορτάσει την έναρξη της εκστρατείας του κατά των Πάρθων με μια αναπαράσταση της ναυμαχίας της Σαλαμίνας σε μια γιγαντιαία τεχνητή λίμνη που έσκαψε για το σκοπό αυτό στην περιοχή του Βατικανού. Ξανάζισαν στις καρδιές των καπεταναίων στον αγώνα για την ανεξαρτησία του έθνους και κρατούν ζωντανή και σήμερα την ελληνική παράδοση της ναυτοσύνης.



Εικ. 10. Οι φάσεις της ναυμαχίας σύμφωνα με την Ιστορία του Ελληνικού Έθνους (2ος τόμος): Η 2η φάση προϋποθέτει ότι ο Περσικός στόλος κατάφερε να προωθηθεί μέσα στη νύχτα 28/29 έως το Πέραμα απέναντι ακριβώς από τον ελληνικό χωρίς να γίνει αντιληπτός. Επίσης δεν αφήνει περιθώριο για την ανάπτυξη της ελληνικής επίθεσης



Εικ. 11. Ακρόπρωρο του πλοίου «Θεμιστοκλής» με κυβερνήτη τον Αντώνιο Κριεζή

ΤΡΙΗΡΗΣ: ΕΝΑ ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΠΛΟΙΟ ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

Του Κωνσταντίνου Σ. Γιαννακού¹

Στο παρόν τεύχος του Σεπτεμβρίου 2020, 2500 έτη μετά τη Ναυμαχία της Σαλαμίνας, η έκβαση της οποίας καθόρισε με αποφασιστικό τρόπο τη μοίρα του δυτικού κόσμου και του δυτικού πολιτισμού μέχρι σήμερα, θα ασχοληθούμε με την τριήρη, το πλοίο/όπλο υψηλής τεχνολογίας στη θάλασσα του 5ου αιώνα π.Χ.. Η τριήρης ήταν ένα πλοίο, τεχνολογικό επίτευγμα εκείνης της εποχής, το οποίο έγειρε την πλάστιγγα προς την πλευρά των Ελλήνων στο στενό της Σαλαμίνας και οδήγησε σε συντριπτική ήττα τον πολυάριθμο στόλο των Περσών και των συμμάχων τους, οι οποίοι θεώρησαν ότι μπορούν να υποδουλώσουν ή να καταστήσουν υποτελείς τις Ελληνικές πόλεις-κράτη (μια μορφή «Φινλανδοποίησης» υπό τους Πέρσες). Η τριήρης (Εικ. 1) ήταν πλοίο με ιστία αλλά κυρίως ήταν κωπηλατούμενο πλοίο, με τους κωπηλάτες σε τρεις σειρές/«ορόφους» (Εικ. 2): στο κατώτερο τμήμα του πλοίου ονομάζονταν *θαλαμίται* (ήσαν 27), στο μέσον *ζυγίται* (ήσαν 27) και στο ανώτατο τμήμα *θρανί-*

Η μέγιστη ταχύτητα της «Ολυμπιάδος», που επετεύχθη στις δοκιμές ήταν 7,1 κόμβοι (13 χλμ/ω) για χρονικό διάστημα λίγο μικρότερο των 5 λεπτών. Βάσει των περιγραφών όμως του Ξενοφώντος (Ανάβασις 6.4.2) εκτιμάται ότι η Αθηναϊκή τριήρης διήνυσε την απόσταση από το Βυζάντιο στην Ηράκλεια επί της νότιας ακτής της Μαύρης Θάλασσας (περίπου 129 ναυτικά μίλια ή 239 χλμ), «στη διάρκεια μιας μακράς ημέρας, με κωπηλάτηση», δηλαδή εκτιμάται ότι μια Αθηναϊκή τριήρης μπορούσε να διατηρεί (συνεχώς) ταχύτητα πλεύσης περίπου 8,6 κόμβων (16 χλμ/ω), κατά μέσον όρο [2], σελ. 39-40].

Οι Morrison/Coates/Rankon καταγράφουν ότι, η τριήρης ήταν ένα προωθημένης τεχνολογίας ναυτικό όπλο, το οποίο εξελίχθηκε από το απλό «στενόμακρο πλοίο που ήταν εξοπλισμένο με ιστία και κουπιά (σαν τα πιο πρόσφατα πλοία των Βίκινγκς)», της Εποχής του Χαλκού. Η πρωιμότερη χρήση κωπηλατούμενων πλοίων περιγράφεται στην Ιλιάδα: μεταφορά οπλισμένων ανδρών και του εξοπλισμού τους



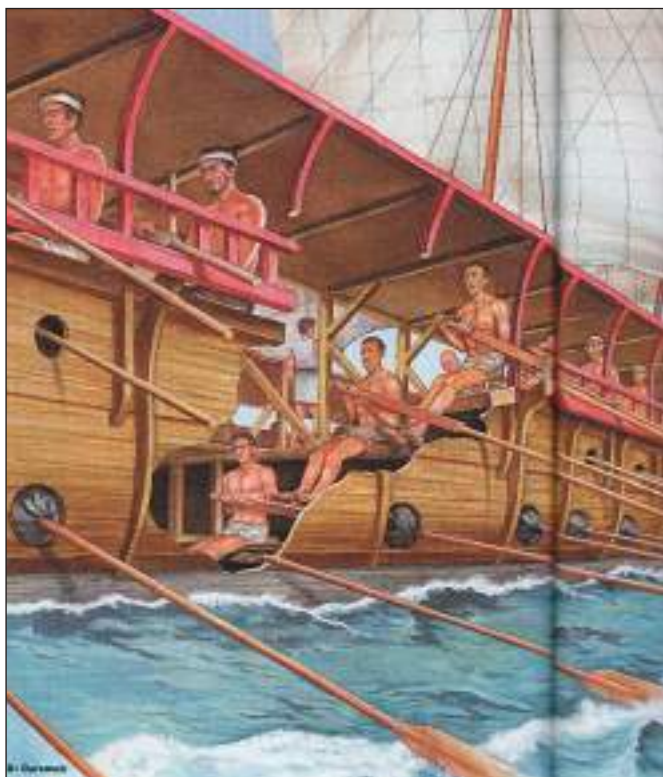
Εικόνα 1: Η τριήρης «Ολυμπιάς» που ναυπηγήθηκε βάσει των περιγραφών που υπάρχουν στη Γραμματεία και ανήκει στο Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό (άνω αριστερά: εν πλω, [ΠΗΓΗ [1]]. άνω δεξιά: στο Φλοίσβο & κάτω αριστ.: έμβολο από το Αρχαιολογικό Μουσείο Πειραιά [φωτογρ. του συγγραφέα²] · κάτω δεξιά: διάταξη μάχης, [ΠΗΓΗ [2]]).

ται (ήσαν 31), οι τελευταίοι δε ήσαν οι αρχηγοί κάθε «τριάδος» και είχαν μεγαλύτερη υπευθυνότητα στη συγχρονισμένη κωπηλασία, ενώ ελάμβαναν ένα είδος «μπόνους» επί πλέον του μισθού τους (όλοι οι κωπηλάτες ήσαν ελεύθεροι πολίτες ή μέτοικοι -όχι σκλάβοι- και ελάμβαναν μισθό [2], [13]) και δεν ήσαν αλυσοδεμένοι.

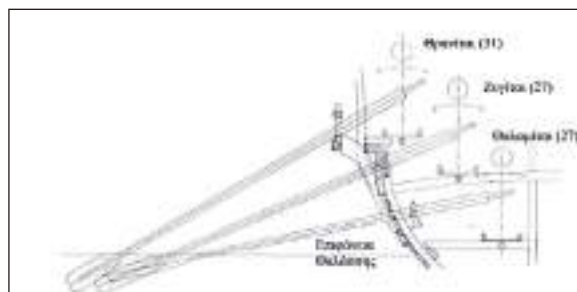
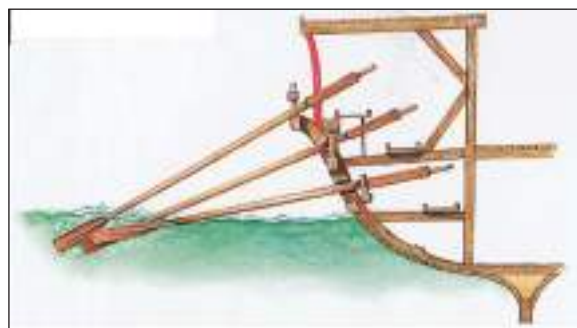
Η τριήρης «Ολυμπιάς» είναι ανακατασκευή σε πλήρη κλίμακα μιας Αθηναϊκής τριήρους του 4ου αιώνα π.Χ., έχει μήκος 36,8 μ., 5,45 μ. πλάτος και ζυγίζει 42 τόνους. Ναυπηγήθηκε στην Ελλάδα βάσει σχεδίων που εκπονήθηκαν από τον John Coates, πρώην αρχιμηχανικό Ναυπηγικού σχεδιασμού, σε συνεργασία με τον καθηγητή John Morrison του Πανεπιστημίου του Cambridge (το βιβλίο τους είναι το [1]).

σε μια σκηνή σύγκρουσης επί ξηράς. Αυτός ήταν και ο ρόλος των «στενόμακρων πλοίων εξοπλισμένων με ιστία και κουπιά (σαν τα πιο πρόσφατα πλοία των Βίκινγκς)», τα οποία αναπαριστώνται: (α) στα μολύβδινα μοντέλα της Νάξου του 2500 π.Χ., (β) στα λίγο υστερότερα κωπηλατούμενα πλοία των «τηγανόσχημων» της Σύρου, (γ) στο πλοίο υστερο-Μινωικής ΙΙΙ (1400-1200 π.Χ.), που ήταν πιθανά μια πεντηκόντορος ενός επιπέδου («μονώροφη»), (δ) επί Κρητικής λάρνακας, και (ε) στην πυξίδα από τον τάφο της Τραγάνας στην Πύλο του 1200-1100 π.Χ. (απεικονίζεται ένα Μυκηναϊκό πλοίο). Στον Κατάλογο των Νηών/Πλοίων της Ιλιάδος καταγράφεται ότι «120 νέοι άνδρες επέβαιναν» (Hom. Il. 2:509-510) σε κάθε πλοίο των Βοιωτών.

1. Δρ. Πολιτικός Μηχανικός, Γενικός Γραμματέας της ΕΔΑΒΥΤ· Μέλος: Εταιρεία Αιγαιακής Προϊστορίας «ΑΙΓΕΥΣ», Ένωση Ευρωπαίων Αρχαιολόγων (ΕΑΑ), ΔΣ του Συλλόγου Φίλων Αρχαιολογικού Μουσείου Πειραιά.
2. Οι φωτογραφίες της «Ολυμπιάδος», από επίσκεψη του Θ.Π. Τάσιου, Προέδρου της ΕΔΑΒΥΤ, με τον συγγραφέα στο πλοίο, στον Φλοίσβο, παρουσία του κ. Καλογερόπουλου, εκπροσώπου του Πολεμικού Ναυτικού.



Εικόνα 2: Οι θέσεις των 3 σειρών κωπηλατών: 'θρανίται', 'ζυγίται', 'θαλαμίται' (αριστερά & δεξιά μέσον ΠΗΓΗ [2]· δεξιά κάτω ΠΗΓΗ [1], επεξεργασμένη από τον συγγραφέα· δεξιά άνω φωτογραφία του συγγραφέα από την τριήρη «Ολυμπιάδα»).

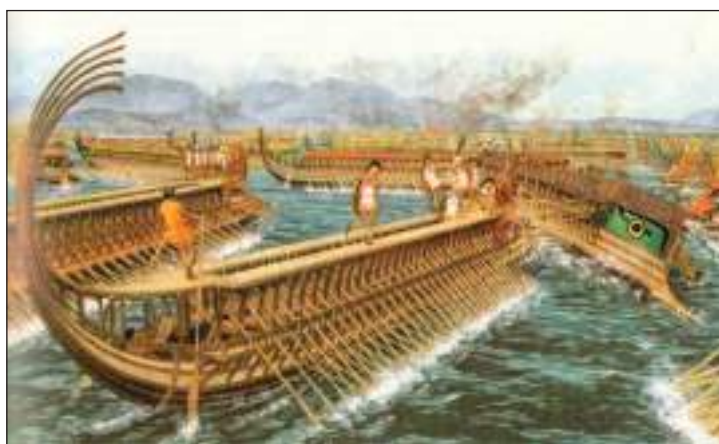


Ο ποιητής δεν λέγει ότι όλοι κωπηλατούσαν, αλλά ο Θουκυδίδης (Thuc. 1.10.4) σχολιάζει ότι ήσαν ταυτόχρονα πολεμιστές και κωπηλάτες (αυτερέται)· φαίνεται πιθανότατο το ότι είχε ο Όμηρος ένα τέτοιο πλοίο στο μυαλό του και ο Θουκυδίδης, ο «πατέρας της Ιστορίας», είχε λόγους να πιστεύει ότι ένα τέτοιο πλοίο υπήρξε. Οι Morrison/Coates/Rankon [[1], 25-27], δεν έχουν δίκαιο³ όταν αναφέρουν ότι, εάν υπήρχαν εξήντα κωπηλάτες στο πλοίο, θα πρέπει να ήσαν καθισμένοι σε δύο σειρές, η μία σε υψηλότερο επίπεδο (σε 2ο όροφο) από την άλλη, διότι, δεν υπάρχει ένδειξη για κωπηλάτηση από περισσότερους του ενός άνδρες, προ του 4ου αιώνα π.Χ., κάτι

που απεικονίζεται μη-ρεαλιστικά, με 60 άνδρες σε κάθε πλευρά, σε ένα Αττικό Γεωμετρικό αγγείο του ύστερου-8ου αιώνα π.Χ., που ανευρέθη στις Βοιωτικές Θήβες.

Τελικά με την έναρξη του 5ου αιώνα π.Χ., η τριήρης ξεκάθαρα επικράτησε και ως το κύριο μέσον εξάσκησης πολιτικής εξουσίας στην περιοχή της ανατολικής Μεσογείου, όπου η θάλασσα προσέφερε το φυσικό μέσον επικοινωνίας μεταξύ πόλεων και εθνών [[1], 46].

Είναι σαφές ότι μεταξύ 499 π.Χ.⁴, όταν η Αθήνα δεν είχε τριήρεις να στείλει για βοήθεια των Ιωνικών πόλεων στη νήσο Λάδη, στα ανοιχτά της Μιλήτου στη δυτική Μικρά Ασία, κατά την εξέγερση των



Εικόνα 3: αριστερά, Θέση της Λάδης, ΠΗΓΗ [3]· δεξιά, εμβολισμός σε ναυμαχία ΠΗΓΗ [8].

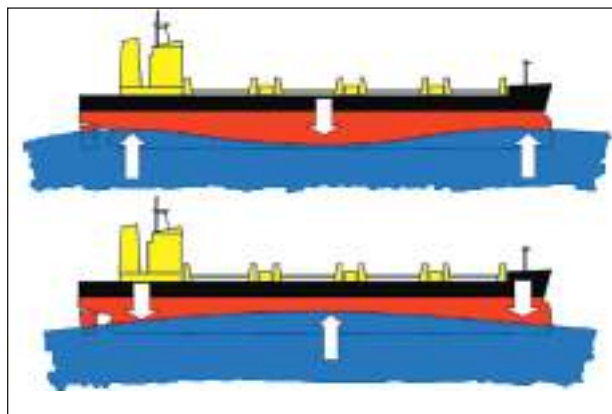
3. Βλ. [4], σελ. 74, 104: δύο σειρές κωπηλατών ανά πλευρά (όχι ανά όροφο)· σελ. 153-4: γέννηση τριήρους, 158-9.

4. Ή 494 π.Χ.

Ιωνικών πόλεων εναντίον των Περσών (Εικ. 3 αριστ.) και του 480 π.Χ. όταν πλέον διέθετε 200 τριήρεις -ουσιαστικά περισσότερες από όσες μπορούσε να επανδρώσει σε μία μάχη- η Αθήνα έκανε σοβαρή προσπάθεια να γίνει ναυτική δύναμη.

Ο Ηρόδοτος (Herod. 7.143-144) γράφει ότι ο Θεμιστοκλής έπεισε τους Αθηναίους να δαπανήσουν τα έκτακτα έσοδα από τα αργυρορυχεία του Λαυρίου για τη ναυπήγηση 200 τριήρων, θεωρητικά για τον πόλεμο εναντίον της Αιγίνης, της αντιπάλου της Αθήνας στη θάλασσα, αλλά είχε ταυτόχρονα προφανώς στο μυαλό του και την πιθανότητα μιας δεύτερης εκστρατείας των Περσών εναντίον των Αθηνών, μετά την ήττα τους στον Μαραθώνα το 490 π.Χ.. Αυτή η πληροφορία τονίζει την μεγάλη απαιτούμενη επένδυση κεφαλαίου για ναυπήγηση ενός στόλου τριήρων. Ο Ηρόδοτος (Herod. 8.42.2) γράφει ότι ο Θεμιστοκλής, μετά την εμπλοκή στη ναυμαχία του Αρτεμισίου, πήρε το «ταχύτερο των πλοίων» σε μια ειδική αποστολή, και ότι αργότερα λέγονταν ότι τα Αθηναϊκά πλοία ήσαν τα ταχύτερα του συμμαχικού στόλου. Φαίνεται ότι υπήρχε μια παράδοση, την οποία ο Πλούταρχος (Plout. Κίμων 12.2) γνώριζε, ότι τα Αθηναϊκά πλοία στη ναυμαχία της Σαλαμίνας είχαν ναυπηγηθεί από τον Θεμιστοκλή, με σχεδιασμό να διαθέτουν «ταχύτητα και ευκίνησία σε στροφή». Αυτά τα ποιοτικά χαρακτηριστικά προέκυψαν, λοιπόν, όχι μόνον ως ιδιότητες απλώς νεότευκτων πλοίων, αλλά ήταν αποτέλεσμα μιας ευφυούς ναυτικής στρατηγικής και ενός μελετημένου ναυπηγικού σχεδιασμού [[1], 53].

Όμως τα ταχύτερα και πολύ ευκίνητα αυτά πλοία ήσαν πολύ ελαφρότερα με αποτέλεσμα να είναι πολύ εύκαμπτα στις κατακόρυφες κινήσεις που επιβάλλονται σε ένα πλοίο από τα κύματα. Τα πλοία που ταξιδεύουν στη θάλασσα απαιτούν ένα είδος *δομικής ενίσχυσης*, η οποία θα τα βοηθήσει να αντιστέκονται στις παραμορφώσεις κατά μήκος του πλοίου. Τέτοιες παραμορφώσεις είναι: η κύρτωση (hogging) και η κοίλωση (sagging) στις οποίες είναι εκτεθειμένο το κύτος του πλοίου όταν ανυψώνεται άνω από τα κύματα [[4], 117]. Στην Εικ. 4 απεικονίζεται ένα σύγχρονο πλοίο, με παραμορφώσεις, προς τα επάνω (κοίλωση) και προς τα κάτω (κύρτωση), οι οποίες



Εικόνα 4: Η κύρτωση (hogging) και η κοίλωση (sagging) ενός σύγχρονου πλοίου (ΠΗΓΗ [5]).

εναλλασσόμενες και υπό φόρτιση/ένταση επιφέρουν κίνδυνο να κοπεί το πλοίο στα δύο.

Κύρτωση πλοίου, (hogging), χαρακτηρίζεται εκείνη η παραμόρφωση κατά την οποία τα ακραία βυθίσματα (πλώρης και πρύμνης) είναι μεν μεταξύ τους ίσα, αλλά μεγαλύτερα του βυθίσματος στο μέσον του πλοίου. Αυτό έχει ως συνέπεια να φαίνεται το πλοίο κυρτωμένο περί τη μέση. Κοίλωση πλοίου, (sagging), χαρακτηρίζεται η ακριβώς αντίθετη παραμόρφωση της κύρτωσης, όπου τα ακραία βυθίσματα παρατηρούνται ίσα μεταξύ τους αλλά μικρότερα του βυθίσματος στο μέσον του πλοίου. Αυτό έχει ως συνέπεια το πλοίο να φαίνεται να παρουσιάζει κοίλωση περί το μέσον του [5].

Το ιδεώδες σχήμα, για να ανταποκριθεί ένα πλοίο σε αυτές τις παραμορφώσεις, είναι εκείνο της δοκού σχήματος Ι/“διπλού-ταυ” στις σύγχρονες κατασκευές, το δε ισοδύναμο σε ένα πλοίο είναι η καρίνα/τρόπιδα και η κατασκευή ανώτατων περιζωμάτων (strakes, gunwales/κουπαστές) όπως και καταστρώματος με μεγαλύτερα πάχη, για μεγαλύτερη δυσκαμψία (ροπή αδρανείας) και αντοχή.

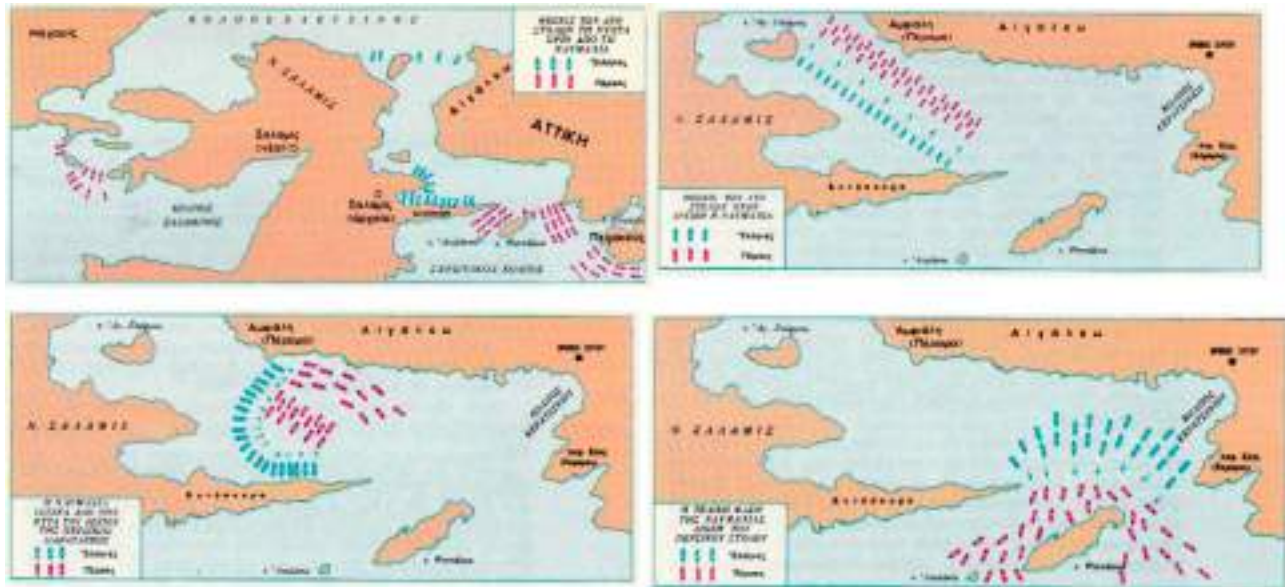


Εικόνα 5: Υπόζωμα της τριήρους «Ολυμπιάς»: άνω αριστ.: αγκύρωση πλώρης· άνω δεξιά: το υπόζωμα από το επίπεδο των θαλαμιτών, φαίνεται το επίπεδο των ζυγίων και των θρανίων· κάτω αριστ.: η αγκύρωση της πρύμνης· κάτω δεξιά: το υπόζωμα στο επίπεδο των θαλαμιτών (βλ. υποσημ. 2).

Τα φορτία ασκούνται από τα κύματα στο πλοίο και διανέμονται διά του κύτους μέσω των πλαισίων, εγκάρσιων δοκών, ισχυρών κάθετων πλακών επί της τρόπιδος (keelsons⁵ /εσωτρόπια [7]) -επί των οποίων (κάθετων πλακών) συνδέονται οι πλάκες του καταστρώματος. Εάν η τρόπιδα δεν σχεδιασθεί ώστε να δώσει λύση στο πρόβλημα, πρέπει να ανευρεθούν εναλλακτικές λύσεις, όπως επί παραδείγματι το «πλαίσιο κύρτωσης»/“hogging truss” των Αιγυπτιακών πλοίων θαλάσσης. Τα Αιγαιακά πλοία που ταξίδευαν εξ ορισμού (μόνον) στη θάλασσα, αφού

συνδυασμό με την στρατηγική ικανότητα του Θεμιστοκλή, οδήγησε στην καταστροφή - στα στενά της Σαλαμίνας - του πολυάριθμου εξ Ανατολών στόλου, ο οποίος επεχείρησε να υποδουλώσει την Ελλάδα. Στην Εικόνα 3 δεξιά εμφανίζεται ο *εμβολισμός* (ΠΗΓΗ [8]) και στην Εικ.6 η εξέλιξη της ναυμαχίας της Σαλαμίνας.

Πα περαιτέρω ενημέρωση επί της Πολεμικής Τεχνολογίας των αρχαίων Ελλήνων, ο ενδιαφερόμενος αναγνώστης μπορεί να αναζητήσει τα [10], [11].



Εικόνα 6: Η ναυμαχία της Σαλαμίνας· *άνω αριστ.*: οι Πέρσες αποκλείουν το στενό· *άνω δεξιά*: ο Περσικός στόλος παρατάσσεται απέναντι από τον Ελληνικό· *κάτω αριστ.*: ο Ελληνικός στόλος αρχικά υποχωρεί και παρασύρει τον (δυσκίνητο) Περσικό βαθύτερα μέσα στα στενά, ενώ ο Θεμιστοκλής αρχίζει την επίθεση εναντίον του δεξιού άκρου των Περσών· *κάτω δεξιά*: ο Περσικός στόλος φεύγει καταδιωκόμενος και υφίσταται μεγάλη καταστροφή μεταξύ Κυνόσουρας και Κερατσινίου [ΠΗΓΗ [9]].

(μέχρι σήμερα) δεν έχουν ανευρεθεί μαρτυρίες ύπαρξης κάποιου είδους «πλαίσιο κύρτωσης», είναι πιθανόν ότι είχαν ενσωματώσει κάποιο στοιχείο στο επάνω τμήμα/στη ράχη του πλοίου· τα «υποζώματα» στην τριήρη λειτουργούν με παρόμοιο τρόπο - δηλαδή χοντρά σχοινιά από την πλώρη έως την πρύμνη [[2], 9· [4], 117-118, υποσημ. 176· [1], 170-172, 196-200, 220-221], τα οποία προεντείνονταν και λειτουργούσαν ως ελκυστήρες, που προσέδιδαν την απαιτούμενη θλιπτική δύναμη στο κύτος του πλοίου για να αντιμετωπίσει τις δυνάμεις κύρτωσης (hogging) και κοίλωσης (sagging). Επί πλέον των υποζωμάτων δε, η τριήρης διέθετε και τρόπιδα/καρίνα που αυξάνει την δυσκαμψία.

Η τριήρης ως ελαφρό πλοίο ήταν σχετικά εύθραστο, δεν μπορούσε να αντιμετωπίσει άσχημο καιρό επί μακρόν και έτσι είχε περιορισμένη δυνατότητα να παραμένει στη θάλασσα σε όλες τις χρονικές περιόδους. Φυσιολογικά θα έπρεπε να ανελκύεται στην ακτή στα πρώτα σημάδια καταιγίδας, για τα ημερήσια γεύματα του προσωπικού και τη νύκτα για διανυκτέρευση. Δεν χρειαζόταν αγκυροβόλιο, αρκούσε μια (ομαλή) ακτή λόγω της ελαφρότητας της κατασκευής της. Ο Ξενοφών (*Hellenika* 6.2.27-39) περιγράφει εναργώς αυτά τα γεγονότα στον περίπλου του Ιφικράτη, περί την εχθρική Πελοπόννησο, το καλοκαίρι του 372 π.Χ. [[2], 21-22]. Όπως είδαμε στην προηγούμενη παράγραφο, η ελαφρότητα της κατασκευής επέβαλε τη χρήση «υποζωμάτων». Στην Ολυμπιάδα, την σύγχρονη ανακατασκευή τριήρους, αντί για σχοινιά χρησιμοποιήθηκε συρματοσχοίνο ως *υπόζωμα* (βλ. Εικόνα 5).

Η ναυπήγηση με χρήση υποζωμάτων κατέστησε την τριήρη *ναυτικό όπλο υψηλής αποτελεσματικότητας σε εμβολισμούς*, που, σε

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- [1]. Morrison, J.S./J.F. Coates/N.B. Rankov. 2000. 2nd edition. *The Athenian Trireme-The History and Reconstruction of an Ancient Greek Warship*, Cambridge University Press, Cambridge/NY.
- [2]. Fields, N. 2008. Reprinted. *Ancient Greek Warship 500-322 BC*. New Vanguard, Osprey, Oxford.
- [3]. https://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_Lade.
- [4]. Wedde, M. 2000. *Towards a Hermeneutics of Aegean BA Ship Imagery*. Bibliopolis, Mannheim und Möhnesee.
- [5]. https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B1%CF%81%CE%B1%CE%BC%CF%8C%CF%81%CF%86%CF%89%CF%83%CE%B7_%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%BF%CF%85
- [6]. <https://dictionary.babylon-software.com/keelson>, Webster's Revised Unabridged Dictionary (1913).
- [7]. https://www.google.gr/search?source=hp&ei=feXqW77gKMzPrgTHxZagDg&btnG=Search&q=keelson+μετάφραση&oq=giannakoskonstantinos.com%2FArchaeology%2520%26%2520Technology%2FEDABYT_NEW_LOGO_2018.jpg&gs_l=psy-ab.12...2653.2653.0.11406.3.2.0.0.0.134.134.0j1.2.0...0...1c.2.64.psy-ab.1.1.139.6..35i39k1.140.HmIK-4wFLHdU
- [8]. Connolly, P. 1981. *Greece and Rome at War*. Macdonald Phoebeus, London
- [9]. *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Εκδοτική Αθηνών.
- [10]. Τάσιος, Θ.Π./Κ. Γιαννακός. 2018. Εισαγωγή στην Πολεμική Τεχνολογία των αρχαίων Ελλήνων. ΕΔΑΒuT, Η παρουσίαση έχει αναρτηθεί στην ιστοσελίδα <http://www.blod.gr/lectures/Pages/viewlecture.aspx?LectureID=4100>.
- [11]. Μουσείο Ηρακλειδών, Αποστόλου Παύλου 37, Έκθεση ΕΥΡΗΚΑ με εκθέματα και Αρχαία Ελληνικής Στρατιωτικής Τεχνολογίας.

5. Ένα κομμάτι ξύλου σε πλοίο τοποθετημένο στη μέση των ξύλων του πατώματος άνω της τρόπιδος που συνδέει τα ξύλα του πατώματος με την τρόπιδα ΠΗΓΗ [6].

Επτά βιβλία για τη Ναυμαχία της Σαλαμίνας

Ερευνά και γράφει ο **Δημήτρης Κρασονικολάκης**, Δημοσιογράφος - Συλλέκτης.
Ανεξάρτητος ερευνητής πειραιϊκής ιστορίας και λογοτεχνίας

Η Σαλαμίνα έχει την ιδιαίτερη ιστορία της, ενταγμένη φυσικά στον ευρύτερο πειραιϊκό χώρο. Η θάλασσα που τη χωρίζει από την Αττική στάθηκε θετική αφορμή για παράλληλες δράσεις αλλά και ανταλλάξιμες πολιτισμικές επιρροές.

Στην πολύχρονη μελέτη και συλλογή εντύπων τοπικού χαρακτήρα δεν δί-στασα να εντάξω και βιβλία αναφερόμενα στη Σαλαμίνα. Άλλωστε είχα γνωρίσει και ακόμα διατηρώ ικανές επαφές με Σαλαμίνιους συγγραφείς.

Η γεωλογία, η διαδρομή της στο χρόνο, η λαογραφία, η Μονή Φανερωμένης, ο Ναύσταθμος, λογοτέχνες και εικαστικοί, εμπορικοί οδηγοί, ποικίλα άλλα θέματα συνθέτουν το εύρος των κειμένων που τυπώθηκε σε βιβλία ενώ πλήθος από άρθρα σκορπισμένα σε αρχαιολογικά ιστορικά και εκδρομικά περιοδικά, περιμένουν τον καταγραφέα για μια άρτια σαλαμινιώτικη βιβλιογραφία. Ενδιαφέρον παρουσιάζει ο «Κατάλογος έργων Σαλαμινίων συγγραφέων» του Ηλία Δρίβα και της Μαρίας Μπούτση, σελ. 192, Σαλαμίνα 1996.

Για τη νικηφόρα προς όφελος της Ευρώπης αναμέτρηση έχει ασχοληθεί ένας μεγάλος αριθμός συγγραφέων. Οι αρχικές αναφορές είναι του Ηρόδοτου και του Αισχύλου (λιγότερες του Διόδωρου και του Πλούταρχου). Στη δυσκολία του συγκερασμού των περιγραφών τους οι

επόμενοι, λαμβάνοντας κατ' επιλογήν ό,τι θεωρούσαν πιο σωστό, περιέπλεξαν το θέμα με ασάφειες και ατέλειες και με αυθαίρετα συμπεράσματα. Αποτέλεσμα να υπάρχει διαστροφή και σύγχυση στα γεγονότα. Αμφισβητείται κι αναζητείται η ταύτιση στα τοπωνύμια (όπως Κέος-Λέρος, Κυνόσουρα, Αμφιάλη, Ηράκλειον, θρόνος του Ξέρξη, Κέραμος, Κωλιάς), κεντρίζει η χρονολόγηση, η παράταξη των αντίπαλων στόλων και η ακριβής θέση της διεξαγωγής της. Έτσι μπορώ να πω ότι η Ναυμαχία της Σαλαμίνας εξελίχθηκε σε διαρκές πρόβλημα των ιστορικών.

Τα περισσότερα βιβλία, σύντομα ή εκτενή δημοσιεύματα άμεσα και έμμεσα στο περιεχόμενό τους (καθ' εαυτό για τη ναυμαχία ή θέματα πολεμικής ναυτικής τέχνης, περσικοί πόλεμοι, θεατρικά περί Αισχύλου, αρχαία πλοία και τριήρεις, περί Θεμιστοκλή, Αθηναϊκής ηγεμονίας κ. ά.) είναι γραμμένα στην αγγλική γλώσσα.

Ανάμεσα στα αντίστοιχα ράφια του αρχείου μου βρίσκονται τα επτά βιβλία αναφερόμενα στην περίφημη Ναυμαχία της Σαλαμίνας που

θα παρουσιάσω. Έχω υπ' όψη μου και άλλα, όπως «Η εν Σαλαμίνι ναυμαχία από ναυτικής και ιστορικής απόψεως» του Περικλή Ρεδιάδη, Αθήναι 1911. Συντομότερος ήταν ο Ιωάννης Μελάς, Ιστορία της πόλεως Πειραιώς, τόμος δεύτερος, Αθήναι 1981, σελ. 201-219.

*Παλαιότερο από αυτά της συλλογής μου είναι το *Les guerres Médiques. La bataille de Salamine*. Par Constantin N. Rados. Docteur des Universités de Paris et d'Athènes.

Ancien professeur d'histoire à l'École Navale de Grèce. Officier de la Legion d'Honneur. Ouvrage orné de cartes et gravures et suivi d'un glossaire. Paris. Fontemoing & Cie, Éditeurs. 1915. {Prix: 12 fr.}. Διαστάσεις 25X16,5 σ. 8 + x +



434 με έναν αναδιπλούμενο γενικό χάρτη του τόπου διεξαγωγής του

δευτέρου μηδικού πολέμου, την παράταξη μάχης του ναυτικού του μεγάλου βασιλέα, της ελληνικής συνομοσπονδίας και εικόνες εκτός κειμένου, κάποιες προφυλαγμένες με ριζόχαρτο.

Ο Κωνσταντίνος Ράδος, νομικός και φιλόλογος, γεννήθηκε στην Αθήνα το 1862. Υπήρξε καθηγητής της ιστορίας στη Σχολή των Δοκίμων και της ιστορίας του εμπορίου στην Εμπορική και Βιομηχανική Ακαδημία, καθηγητής στο Πανεπιστήμιο των Παρισίων, κατόπιν έκτακτος καθηγητής της ιστορίας στο Εθνικό Πανεπιστήμιο (1917-1920). Από τους ιδρυτές της Γεωγραφικής Εταιρείας. Πέθανε στα 1931. Το έργο του για τη Ναυμαχία της Σαλαμίνας στα γαλλικά θεωρείται βασικό για τη μελέτη του αντικειμένου αφού συγκέντρωσε όλα τα γνωστά γραπτά κείμενα, ανάλυσε τα πριν και τα επιμέρους γεγονότα, στάθηκε στην ημερομηνία, στην τοπογραφία, στις κινήσεις των δυο στόλων, στην επαγρύπνηση των στρατών, στην παράταξη, στην ναυμαχία, στην επόμενη της νίκης. Ακόμη και στην χρησιμότητα των υποβρυχίων ερευνών στο στενό της Σαλαμίνας αναφέρθηκε, στην άκαρπη προσπάθεια του 1884, στη δυσκολία του εγχειρήματος (ρεύματα, λάσπη, σάπισμα - διάλυση των ευτελών υλικών, όπως του ξύλου). Κατατοπιστικά ήταν το γλωσσάριο και οι πίνακες περιεχομένων.

*Ο Γεώργιος Α. Παπαντωνίου (γεν. στα 1904, Διδάκτωρ Φιλολογίας, ιστορικός συγγραφέας, έγραψε το έργο «Η εν Σαλαμίνι ναυμαχία». Εν Αθήναις. 1950. Διαστάσεις 24,3X17. Σελίδες 76 κι ένας αναδιπλούμενος χάρτης. Μετεκπαιδεύτηκε στο Χάρβαντ και στη Βοστώνη (εκεί υπέγραψε τον πρόλογο στις 20.3.1950). Το αφιερώνει στη μνήμη του δασκάλου του Μιχαήλ Δ. Βολονάκη. Διαπιστώνοντας ότι η ναυμαχία εξέπληξε με τη δυναμική της τους ερευνητές, ότι η εξιστόρηση των συμβάντων έχει πολλές πτυχές τις οποίες ο κάθε ένας εξέφραζε με τη δική του άποψη, ότι οι μεταξύ τους διαφορές δεν περιορίζονταν



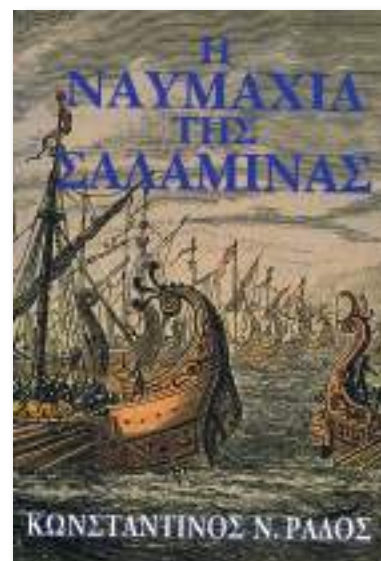
μόνο σε δευτερεύοντα ζητήματα, «προσεπάθησα δια της παρούσης πραγματείας, όπως παράσχω ακριβή και πλήρη, κατά το δυνατόν περιγραφήν της ναυμαχίας της Σαλαμίνας». Σε νέα λοιπόν μορφή, με ολική ή μερική αποδοχή και αντικρούσεις των εκφρασθέντων μέχρι τότε γνώμων, με την ερμηνεία κάποιων πληροφοριών και την χρησιμοποίηση όσων έκρινε μεγαλύτερης προσοχής, με παράθεση στο κείμενο ή σε σημειώσεις αποσπασμάτων άλλων συγγραφέων κι αφού είχε την ευκαιρία να εξετάσει από κοντά τον τόπο, ο Παπαντωνίου μάς άφησε ένα ακόμα ενδιαφέρον πόνημα.

*Στα 1962 περίπου μπήκε στα βιβλιοπωλεία η συγγραφή του Νίκου



Μ. Παπαδόπουλου «Η ναυμαχία της Σαλαμίνας. Η αληθινή ιστορία της. Τα προηγηθέντα της μάχης και τα καθέκαστα». Βιβλιοπωλείον της «Εστίας», Ι. Δ. Κολλάρου & Σιας Α.Ε. Στον πρόλογο έβαλε «Ιούλιος 1961, Φρεαττύς» ενώ στο τέλος του κειμένου έγραψε «Φρεαττύς, Δεκέμβριος 1961». Μια υπεύθυνη και πρωτότυπη παρουσίαση της Ναυμαχίας της Σαλαμίνας. Η αληθινή ιστορία της απ' όλες τις Ελληνικές, Περσικές και ξένες πηγές. Ο Νίκος Καζαντζάκης (όταν στα 1955 είχε λάβει το χειρόγραφο σε ημιτελή ακόμα μορφή) έγραψε στον Παπαδόπουλο: «...Ένα έργο γραμμένο όπως το χειρόγραφο που μου στείλατε, και τ' όνομά Σας θα ζήσει, κι αν ζήσει και το δικό μου, θα εξακολουθούμε να οδοιπορούμε μαζί και κάτω από τα χώματα...». Διαστάσεις 21,5X14,5 σελίδες 320, με χάρτη και φωτογραφίες.

*89 χρόνια μετά τη γαλλική έκ-

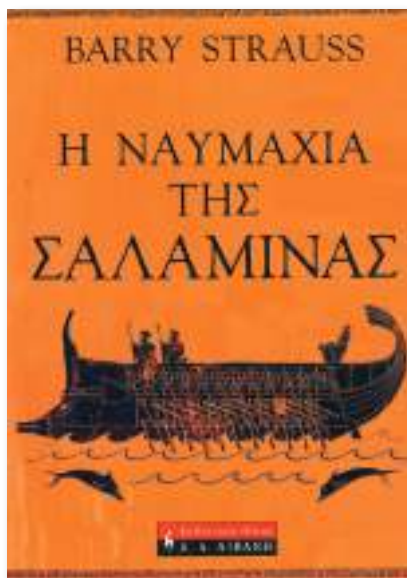


δοση του Κωνσταντίνου Ράδου του 1915, κυκλοφόρησε μεταφρασμένο στα ελληνικά από τη Βασιλική Κοκκίνου το βιβλίο του με τίτλο «Η Ναυμαχία της Σαλαμίνας. Επιμέλεια: Ελένη Κεκροπούλου. © 2004: Εκδόσεις Ενάλιος. Αθήνα. Διαστάσεις 23,4X16, σελίδες 400. Θα περίμενε κανείς μια δέουσα σύγχρονη εισαγωγή και παρατηρήσεις, ένα ευρητήριο έστω, όμως κάτι τέτοιο

Ματιές στην Πειραϊκή Ιστορία

απουσιάζει. Αντίθετα επειδή λείπει από την αγορά η σπάνια έκδοση των Παρισίων του Ράδου, το παρόν αντικαθιστά το κενό και βοηθάει αρκούντως τον φιλόστορο.

*Ο Barry Strauss (γεννήθηκε 27.11.1953), καθηγητής ιστορίας και κλασικών σπουδών στο Πα-



νεπιστήμιο Cornell έχει ειδικευθεί στην αρχαία στρατιωτική ιστορία. Στα 2004 κυκλοφόρησε το βιβλίο *The Battle of Salamis: The Naval Encounter That Saved Greece - and Western Civilization* από τις εκδόσεις Simon and Schuster, Rockefeller Center, New York. Μεταφράστηκε και σε άλλες γλώσσες. Στην Ελλάδα ανέλαβε την παραγωγή και διάθεσή του ο Εκδοτικός Οίκος Α. Α. Λιβάνη. Τίτλος: «Η Ναυμαχία της Σαλαμίνας». Προλογικό Σημείωμα: Υποναύαρχος Αριστοτέλης Δήμητσας. Μετάφραση από τα αγγλικά: Μαρία Παππά. Αθήνα 2005. Διαστάσεις 20,5X13,6. Σελίδες 448 + 8 με φωτογραφίες. Στο τέλος απλώνονται οι σημειώσεις και οι πηγές. «Ο αναγνώστης που θέλει να μάθει περισσότερα για τη ναυμαχία της Σαλαμίνας θα δοκιμάσει απόλαυση, αλλά θα χρειαστεί να καταβάλει και προσπάθεια». Αναφέρει τα αρχαία γραπτά που συμβουλευτήκε, αλλά και τις πολλές σύγχρονες εργασίες (ξενόγλωσσες κυρίως, που εκδόθηκαν από πανεπιστημιακά τυπογραφεία ή δημοσιεύτηκαν σε έγκριτα αρχαι-

ολογικά περιοδικά και επετηρίδες). Συγκεκριμένα ο Μπάρι Στράους, αναφερόμενος στον Ράδο έγραψε: «Η καλύτερη μελέτη, η οποία πολύ συχνά παραγκωνίζεται, είναι του Κωνσταντίνου Ράδου. *La bataille de Salamine*. Paris: Fontemoing & Cie., 1915. Ένας μελετητής του αρχαίου και μεσαιωνικού ναυτικού πολέμου, ένας Έλληνας με βαθιά γνώση της χώρας, ένας πνευματώδης, σκεπτικιστής και στιλίστας του πεζού λόγου, αξιωματικός της Γαλλικής Λεγεώνας της Τιμής, ο Ράδος γράφει με πολυμάθεια και είναι πειστικότατος».

*Ο συγγραφέας, δικηγόρος, καθηγητής, πολιτικός Κωνσταντίνος Α. Πλεύρης, ενέταξε στο βιβλίο του ΟΙ ΒΑΡΒΑΡΟΙ με αναφορές στα ελληνοπερσικά, το κεφάλαιο ΣΑΛΑΜΙΣ. Ακριβές ανάτυπο από το παραπάνω (σελ. 87 - 136) και με τίτλο «Η Ναυμαχία της Σαλαμίνας» έβγαλαν οι Ελληνοκεντρικές Εκδόσεις Νέα Θέσις, Αθήνα. Διαστάσεις

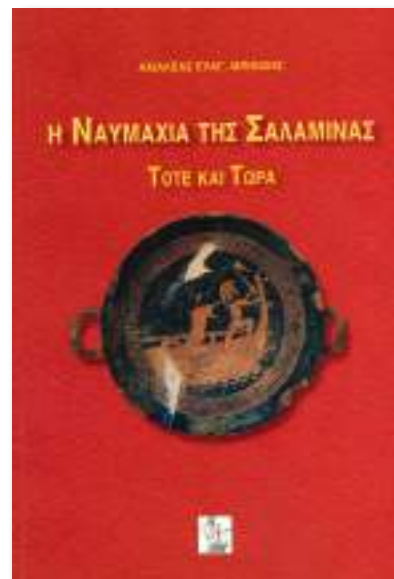


20,4X13,7. Σελίδες 48 με τα εξώφυλλα. Το βιβλίο ΟΙ ΒΑΡΒΑΡΟΙ ξανατύπωσαν οι εκδόσεις «ΗΛΕΚΤΡΟΝ» στα 2012.

Η περιγραφή - με τον τρόπο του Πλεύρη - είναι γλαφυρή και επειδή είναι σύντομη δεν κουράζει τον αναγνώστη.

*Ο Αχιλλέας Ευαγγέλου Μπιθι-

ζής (γεννήθηκε στη Σαλαμίνα στις 15.9.1946), έγραψε το «Η ναυμαχία της Σαλαμίνας. Τότε και τώρα». Το εξέδωσε με την υποστήριξη (ήταν εμπνευστής και πρωτεργάτης) της Εταιρείας Προβολής Σαλαμινιακού Πολιτισμού. Αθήνα 2010. Διαστάσεις 23,5X16,8. Σελίδες 128. Με σχέδια και εικόνες αναπλάθει την εποχή, αντιγράφει τον κατάλογο των τριήρων, τετρήρων, ναυπηγών,



των τριηράρχων και συντριηράρχων από τον Ιωάννη Πατσουράκο (Μια ιστορική πτυχή του αρχαίου Πειραιώς, Εν Πειραιεί, 1932). Στο τέλος δίνει ένα χρονικό των προσπαθειών αξιοποίησης του Τύμβου των Σαλαμινομάχων καθώς και του περιβάλλοντα χώρου, εκεί που πέταγαν σκουπίδια και καταπατήθηκαν οι εκτάσεις.

Είχα γράψει παλαιότερα ότι από παρανόηση κατέθεταν στεφάνια τιμής σε μια τσιμεντένια κολώνα με ένα τρίγωνο στην κορυφή της (υψομετρική στήλη της Γ.Υ.Σ.). Στα 1995 μαθητές γειτονικού σχολείου έστησαν μαρμάρινη επιγραφή με τον παιάνα και μια τριήρη. Στα 2006 τοποθετήθηκε το μνημείο που βλέπουμε στις μέρες μας.

Με τη συμπλήρωση των 2500 ετών ευελπιστώ να δούμε μια σύγχρονη, εμπεριστατωμένη έκδοση από ιδιώτη ή φορέα με ελκυστικό - ικανοποιητικό γραπτό και φωτογραφικό υλικό.

Θεμιστοκλής ο Φρεάριος Η σκιαγράφηση μιας στρατιωτικής ιδιοφυΐας

Του Στέφανου Μίλεση, Συγγραφέα - ιστορικού ερευνητή,
Προέδρου Φιλολογικής Στέγης Πειραιώς

Η ιστορική μοίρα φύλαγε για τον Θεμιστοκλή, πέραν των ιστορικών κειμένων, να διασώζονται σήμερα όστρακα πάνω στα οποία οι Αθηναίοι έγραψαν το όνομα του επιθυμώντας τον οστρακισμό του, καθώς πίστευαν ότι θα μπορούσε να βλάψει το δημοκρατικό τους πολίτευμα. Οι αναφορές για το ταφικό του μνημείο στον Πειραιά, το λεγόμενο «Θεμιστόκλειο» δεν προσδιορίζουν επαρκώς τη θέση του, ενώ ούτε ο τάφος του στη Μαγνησία της Ασίας διεσώθη, ούτε καν η μορφή του που ανατέθηκε να απεικονισθεί από τους γιους του στον Παρθενώνα. Μοναδικό υλικό εύρημα της ύπαρξής του τα όστρακα της εξορίας του! Αυτός ο εξόριστος, ο απόβλητος των Αθηναίων υπήρξε ο θεμελιωτής της ναυτικής δύναμης της Αθήνας, ο ιδρυτής της πόλης του Πειραιά και των τριών λιμανιών του, ο εμπνευστής της ναυπήγησης των διακοσίων τριήρων, ο ναυμάχος του Αρτεμισίου, ο σωτήρας του ελληνικού πολιτισμού και της Ευρώπης στη Σαλαμίνα. Και τελικώς, αντί να γευτεί το νέκταρ της δόξας και της νίκης, έφτασε να γευτεί αίμα ταύρου (δηλητήριο) κατά την παράδοση ή να αποθάνει εξαιτίας ασθένειας, ξενιτεμένος κατά τον Θουκυδίδη. Αυτό ήταν το τέλος ενός άνδρα, η ζωή του οποίου στάθηκε ιδιαίτερα σκληρή απέναντί του. Η καταγωγή της μητέρας του Ευτέρπης που δεν ήταν Αθηναία, αλλά πιθανότατα Θρακισσα, επέφερε ως αποτέλεσμα ότι ο Θεμιστοκλής δεν μπορούσε να φοιτήσει στην Ακαδημία και στο Λύκειο ή να λάβει μέρος στις κοινές ασκήσεις των νέων. Πήγαινε στο γυμνάσιο του Ηρακλέους, που είχε ονομαστεί έτσι καθώς ακόμα και ο ίδιος ο Ηρακλής θεωρούταν νόθος έναντι των θεών, αφού η μητέρα του ήταν θνητή. Σε αυτό το σχολείο λοιπόν του Ηρακλέους πήγαιναν και οι «νόθοι» Αθηναίοι ανάμεσά τους και ο Θεμιστοκλής. Αυτή η διάκριση ίσως επηρέασε σημαντικά το χαρακτήρα του ήδη από την παιδική του ηλικία. Τον ανάγκασε για να μπορέσει να επιβληθεί να αναπτύξει την ευφυΐα του στον υπέρτατο βαθμό, κι όταν αυτή δεν αρκούσε, επιστράτευε την πανουργία του χωρίς να υστερεί στη λήψη αποφάσεων για να μπορέσει να επιβάλει τη θέλησή του. Φύση ζωηρά και ανήσυχη γρήγορα διαισθάνθηκε την υπεροχή έναντι των άλλων. Για αυτό και στράφηκε γρήγορα στην πολιτική νιώθοντας τις δυνατότητες που τον διακατείχαν. Η εγκατάλειψη της Μιλή-

του από τους Αθηναίους στα χέρια των Περσών στάθηκε η αφορμή για ολομέτωπη επίθεση κατά των Αριστοκρατών. Αποτελούσε ντροπή των Αθηναίων η πράξη τους αυτή που ο Θεμιστοκλής κατηγύριζε διαρκώς στην Εκκλησία του Δήμου. Συμπαραστάτης στάθηκε ο φίλος του και ποιητής Φρύνιχος που ανέβασε το έργο «Μιλήτου Άλωση» για να καταδείξει στους Αθηναίους τα αποτελέσματα της δειλίας και της ατολμίας. Ο δυναμικός χαρακτήρας του Θεμιστοκλή βρέθηκε ενάντιος στην πολιτική της ατολμίας και της υποχωρητικότητας.

Στάθηκε εκπρόσωπος της αντίληψης ότι αν η Αθήνα αποκτούσε ισχυρό στόλο θα μπορούσε όχι μόνο να αποκρούσει την περσική απειλή, αλλά και να αναδυθεί ως πρώτη δύναμη στον ελληνικό χώρο. Ο Θεμιστοκλής πρώτος είδε ότι το Φάληρο που μέχρι τότε χρησιμοποιούσαν ως ορμητήριο οι Αθηναίοι υστερούσε ως λιμάνι. Στράφηκε προς την πειραιϊκή χερσόνησο με τους τρεις προικισμένους από τη φύση λιμένες και οραματίστηκε την ανέγερση τειχών, ναυπηγείων, προ-

βλητών και αποθηκών, μια λαμπρή πόλη εμπορίου στην περίοδο ειρήνης και ναυστάθμου στον πόλεμο. Από το τίποτα οραματίστηκε τα πάντα! Σε ηλικία μόλις 24 ετών πέτυχε την εκκίνηση της οικοδόμησης του Πειραιά. Οι Αθηναίοι επηρεασμένοι από τον δυναμισμό του χαρακτήρα του τον ακολούθησαν στην πραγματοποίηση του σχεδίου του. Ακόμα κι όταν τους ζήτησε τα χρήματα από τα μεταλλεία του Λαυρίου να διατεθούν στη ναυπήγηση πολεμικών πλοίων. Μάλιστα η ναυπήγηση αυτή στάθηκε αιτία να προσέλθουν στον αδιαμόρφωτο ακόμα Πειραιά, τεχνίτες από όλα τα ελληνικά μέρη διαβλέποντας εργασία και κέρδος. Ο Θεμιστοκλής με την πνευματική του οξύνοια έσπευδε να προλάβει τη νέα περσική επίθεση την οποία θεωρούσε δεδομένη. Και πραγματικά! Η επανεμφάνιση του Περσών στο ιστορικό προσκήνιο μπορεί να διέκοψε το πρόγραμμα του Θεμιστοκλή, αλλά του έδωσε την ευκαιρία να αποδείξει την ορθότητα της κρίσής του, ενώ ταυτόχρονα αποκάλυπτε την ικανότητα του στην διπλωματία και στην διαχείριση κρίσεων. Οι Πέρσες του Ξέρξη εκστράτευσαν κατά της Ελλάδας διότι καταλαμβάνοντας την Ελλάδα θα κατακτούσαν όλη την Ευρώπη. Ανατολικά άλλωστε είχαν κατακτήσει όλους τους γνωστούς λαούς. Οι πολεμικές προετοι-



μασίες των Περσών κράτησαν τρία χρόνια. Τρία χρόνια όλη η Ασία βρισκόταν σε πυρετώδη προετοιμασία για να εκστρατεύσει κατά της Ελλάδος. Επρόκειτο για μια ανθρώπινη πλημμύρα. 1.700.000 άνδρες ήταν μόνο οι μάχιμοι. Αυτοί πλαισιώνονταν από βοηθητικούς, υποζύγια, ευνούχους, καμήλες ακόμα και ινδικούς σκύλους. Οι ίδιοι οι Πέρσες στα δικά τους γραπτά υπολογίζουν ότι έπρεπε για να κινηθεί ο στρατός τους να δραστηριοποιηθούν τουλάχιστον 5 εκατομμύρια άνθρωποι. Ο ίδιος ο Πλούταρχος είναι που μας ιστορεί ότι ο αρχηγός και μόνο των Πάρθων ο Σουρήνης για να κινηθεί για πόλεμο λάμβανε μαζί του 1.000 καμήλες, 200 άμαξες για τις παλλακίδες του και μόνο ενώ τον συνόδευαν 1000 ιππείς, σωματοφύλακες και δούλοι. Καταλαβαίνουμε ότι ένας τόσο μεγάλος σε αριθμό στρατός δεν ετοιμάζεται για την κατάκτηση μιας πόλης, της Αθήνας ή του ελλαδικού χώρου η έκταση του οποίου ήταν 40 φορές μικρότερη από εκείνη της Περσίας! Είναι αντιληπτό ότι οι Πέρσες προετοιμάζονταν για μια εισβολή στην Ευρώπη. Και η εισβολή αυτή ξεκινούσε με δύο τεράστια τεχνικά έργα. Το πρώτο είναι η γεφύρωση του Ελλησπόντου και το δεύτερο η κοπή της Χερσονήσου της Χαλκιδικής, της χερσονήσου εκείνης που καταλήγει στον Άθω. Ο Ξέρξης δεν ήθελε να πάθει ό,τι ο Δαρείος και προγραμμάτισε κολοσσιαία τεχνικά έργα που τα έθεσε ως προαπαιτούμενα της εισβολής. Σήμερα δεν γνωρίζω για

ποιο λόγο παραλείπονται να αναφερθούν λες και επρόκειτο για κάτι συνηθισμένο. Για τη γεφύρωση μόνο του Ελλησπόντου οι Πέρσες χρησιμοποίησαν 674 πλοία που τα έδεσαν μεταξύ τους για να περάσει ο περσικός στρατός. Δηλαδή μόνο για τη γεφύρωση χρησιμοποίησαν οι Πέρσες διπλάσια πλοία από εκείνα που διέθεταν στο σύνολο όλοι οι Έλληνες μαζί! Βεβαίως η απειλητική επανεμφάνιση των Περσών ήταν για τον Θεμιστοκλή αναμενόμενη και προβλέψιμη, όταν για όλους τους υπόλοιπους θεωρήθηκε ξαφνική και αναπάντεχη. Όταν όλοι πίστευαν στην εποχή του ότι η νίκη του Μαραθώνα σήμαινε το τέλος των Ελληνο-Μηδικών, για τον Θεμιστοκλή οριοθετούσε την αρχή! Από αποτέλεσμα της κρίσης του ήταν τα διακόσια πολεμικά πλοία που οι Αθηναίοι είχαν προλάβει να ετοιμάσουν. Οι Πελοποννήσιοι, ύστερα από τη μάχη των Θερμοπυλών και τη ναυμαχία του Αρτεμίσίου, πίστευαν ότι με την άμυνα στο Ισθμό θα γλίτωναν τουλάχιστον την Πελοπόννησο θυσιάζοντας την Ηπειρωτική Ελλάδα. Το σχέδιο βεβαίως ήταν λανθασμένο και μόνο ο Θεμιστοκλής το αντιλαμβανόταν. Ο Ξέρξης θα μπορούσε να προσπεράσει με το τεράστιο ναυτικό του την οχυρωμένη Κόρινθο, να κάνει απόβαση οπουδήποτε μέσα στην Πελοπόννησο ακόμα και στην ίδια την Λακωνία. Άλλωστε η πρόταση αυτή είχε ήδη υποβληθεί στον Ξέρξη από τον εξόριστο Σπαρτιάτη Βασιλιά Δημάρατο. Μονάχα ο Θεμιστοκλής, μόνος εναντίον όλων, προέβαλε τα επιχειρήματά του και την υψηλή στρατηγική του διάνοια, που όλοι αναγνώριζαν αλλά αρνούσαν να αποδεχθούν κινούμενοι από

ταπεινά κίνητρα όπως ο φθόνος για τη ναυτική δύναμη της Αθήνας και ανυπέρβλητη ζήλια προς το πρόσωπό του. Μήπως και σήμερα δεν συμβαίνει το ίδιο σε όσους ξεχωρίζουν; Φαίνεται ότι το χαρακτηριστικό αυτό γνώρισμα της ελληνικής φυλής έμεινε το μόνο αμετάβλητο στοιχείο ανά τους αιώνες. Ωστόσο οι αντιπρόσωποι των Πελοποννησιακών πόλεων με κύριο εκπρόσωπο τον στρατηγό των Κορινθίων Αδείμαντο επέμεναν ανυποχώρητα στην άποψη ότι ο Ισθμός ήταν το καλύτερο σημείο άμυνας. Σε εκείνη την διαφωνία ήταν που ο Αδείμαντος φανέρωσε τα ποταπά αισθήματα που τον διακατείχαν για τον Θεμιστοκλή και που μέχρι τότε τα απέκρυπτε επιμελώς και στρεφόμενος με περίσσια αυθάδεια του είπε «Δεν μπορείς εσύ να μιλάς διότι δεν έχεις πατρίδα». Διότι τη στιγμή εκείνη της διαφωνίας ο ορίζοντας καλυπτόταν από πυκνούς καπνούς καθώς η Αθήνα είχε παραδοθεί στο έλεος των

Περσών. Και εκεί ο μέγας Θεμιστοκλής έδωσε την ιστορική απάντηση «Έχω μια πατρίδα ισχυρότερη από κάθε άλλη. Και αυτή η πατρίδα μου είναι ο στόλος των Αθηναίων». Η οργανωμένη επίθεση προς το πρόσωπό του δεν περιορίστηκε μόνο λεκτικά αλλά και σωματικά όταν ο Σπαρτιάτης Στρατηγός Ευρυβιάδης σήκωσε τη ράβδο του να τον χτυπήσει, εισπράττοντας το επίσης ιστορικό «Πάταξον μεν, άκουσον δε». Κι αν ακόμα κύριοι θέλετε να επιμένετε στη λανθασμένη απόφασή σας (μόνο από φθόνο και



Ταφικό μνημείο Θεμιστοκλή

ζήλια) είπε ο Θεμιστοκλής, τότε θα αναγκαστώ να πάρω το στόλο και να οικοδομήσω στην Κάτω Ιταλία τη Νέα Αθήνα. Κάτω από τέτοιες συνθήκες αποφασίστηκε το πεδίο της ναυμαχίας να είναι το στενό που σχηματίζεται από το νησί της Σαλαμίνας με την έναντι Αττική γη. Η επιλογή του πεδίου της μάχης αποτελεί πρωταρχικό συστατικό στοιχείο υψηλού στρατηγικού σχεδιασμού. «Να ξέρεις το πεδίο μάχης, να ξέρεις τις δυνάμεις του αντιπάλου σου και να κάνεις κάτι που ο αντίπαλος σου δεν περιμένει» αναφέρεται ως βασικός κανόνας του Σουν Τσου στην θεωρία του για την τέχνη του πολέμου. Κι όταν ακόμα οι Έλληνες στρατηγοί κοιτούσαν μέχρι τελευταία στιγμή να εγκαταλείψουν τη Σαλαμίνα, ο Θεμιστοκλής έστειλε τον παιδαγωγό του Σίκινο να δώσει δήθεν εμπιστευτική πληροφορία ότι ο στόλος των Ελλήνων θα αποχωρήσει, παροτρύνοντας ουσιαστικά τον εχθρό να αποκλείσει το στενό, αναγκάζοντας τους Έλληνες σε υπέρ πάντων αγώνα, επίσης απαραίτητο συστατικό στοιχείο για την επίτευξη της νίκης. Η επιλογή του πεδίου μάχης για μια φορά ακόμα δικαίωσε τον Θεμιστοκλή καθώς η στενότητα του χώρου περιόριζε τα ογκώδη περσικά πλοία ως προς τον αριθμό, ενώ τα ακινητοποιούσε ως προς τους ελιγμούς, σε αντίθεση με τα ελληνικά που μικρά καθώς ήταν κινούνταν με ευχέρεια. Η αυγή της 22ας Σεπτεμβρίου του 480 π.Χ. ανέτειλε για να φωτίσει την κρίσιμότερη μέρη των Ελληνο-Μηδικών πολέμων. Ο Αισχύλος που συμμετείχε στη ναυμαχία στο έργο του «Πέρσαι» καταγράφει πως οι Έλληνες ρίχθηκαν στη μάχη τραγουδώντας

Ὡ παῖδες Ἑλλήνων ἴτε,
ἐλευθεροῦτε πατρίδ', ἐλευθεροῦτε δὲ
παῖδας, γυναῖκας, θεῶν τέ πατρῶν ἔδη,
θήκας τε προγόνων:
νῦν ὑπὲρ πάντων ἀγών.
(Εμπρός, γιοὶ των Ἑλλήνων,
Ελευθερώστε την πατρίδα,
Ελευθερώστε τα παιδιά σας, τις γυναίκες σας,
Τους βωμούς των θεῶν των πατέρων σας
Και τους τάφους των προγόνων σας:
Τώρα είναι ο αγώνας για τα πάντα.)

Όταν η ναυμαχία τελείωσε οι Έλληνες είχαν χάσει 40 τριήρεις, ενώ οι Πέρσες φαίνεται να έχασαν 300! Η καταστροφή των Περσών στη Σαλαμίνα ήταν καθοριστική καθώς εξαιτίας αυτής ο Ξέρξης διέταξε την αποχώρηση του στρατού. Στο σημείο αυτό οφείλουμε να διευκρινίσουμε ότι ο πολυάριθμος στρατός του Ξέρξη ήταν ουσιαστικά ανέγγιχτος. Παρά την απώλεια του στόλου τους οι Πέρσες διατηρούσαν πάνω από ένα εκατομμύριο άνδρες (μάχιμους και βοηθητικούς) με τους οποίους θα μπορούσαν απρόσκοπτα να συνεχίσουν την πορεία τους νότια ερημώνοντας κάθε ελληνική πόλη στην Πελοπόννησο. Καμία χερσαία ελληνική δύναμη δεν θα μπορούσε να αντιπαραταχθεί σε έναν τέτοιο ως προς τον αριθμό στρατό. Κι αυτό ακόμα το γνώριζε ο Θεμιστοκλής, για αυτό και του έστειλε «εμπιστευτικά» τη συμβουλή να αποχωρήσει γρήγορα πίσω στην Ασία, διότι υπήρχε σχέδιο οι Έλληνες να καταστρέψουν τη γεφύρωση του Ελλησπόντου και να τον κρατήσουν σε ελληνικό έδαφος. Τέτοιου είδους υψηλή στρατηγική ήταν ακατανόητη από τους υπόλοιπους Έλληνες στρατηγούς που θεωρούσαν προδοσία κάθε επικοινωνία με τον εχθρό. Θα χρειαστεί να περάσουν αιώνες και χιλιάδες πόλεμοι για να γίνει κατανοητή η αξία του ψυχολογικού πολέμου, η χρησιμοποίηση των πληροφοριών προς όφελος των επιχειρήσεων, η παρατήρηση του εχθρού, η μελέτη των συνηθειών και των δοξασιών του και πολλά άλλα στοιχεία που διδάσκονται σήμερα στις ανώτατες σχολές πολέμου. Το 471 π.Χ. ο Θεμιστοκλής εξοστρακίστηκε επειδή κάποιοι τον φθονούσαν και άλλοι επειδή φοβόντουσαν ότι με την υπεροχή του θα κινδύνευε η δημοκρατία εξαιτίας του. Ενώσω ο Θεμιστοκλής ζούσε εξόριστος στο Άργος, οι Σπαρτιάτες, από εκδίκηση γιατί τους ξεγέλασε και έχτισε παρά τη θέλησή τους τείχη σε Αθήνα και Πειραιά τον κατηγορήσαν για προδοσία και συμμαχία με τους Πέρσες. Ο σωτήρας της Ελλάδας κηρύχθηκε εχθρός και προδότης και ύστερα από περιπέτειες κατέληξε τελικώς στα Σούσα και στον Αρταξέρξη ο οποίος δεν μπορούσε να πιστέψει στην τύχη του! «Έχω τον Θεμιστοκλή, έχω τον Θεμιστοκλή» επαναλάμβανε διαρκώς ημέρα και νύχτα αδυνατώντας να το συνειδητοποιήσει. Οι εχθροί των Ελλήνων προσέφεραν στον άνθρωπο που τους νίκησε, τέσσερις πόλεις στη διοίκησή του. Όταν ζήτησαν από τον Θεμιστοκλή να ηγηθεί επίθεσης κατά της πατρίδας του προτίμησε να πεθάνει. Θάφτηκε στη Μαγνη-

σία και οι συγγενείς του αργότερα μετέφεραν τα οστά του σε μια άκρη του πειραϊκού λιμανιού, εκεί που σήμερα βρίσκεται η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων. Αυτός ο μεγάλος αδικημένος της ιστορίας, ο Θεμιστοκλής εφάρμοσε όλους τους κανόνες της τέχνης του πολέμου που αιώνες αργότερα κατέγραψαν σε εγχειρίδια μελετητές και θεωρητικοί του πολέμου. Τα στρατηγήματα του Θεμιστοκλή διδάσκονται σε όλες τις στρατιωτικές και ναυτικές ακαδημίες του κόσμου και βρίσκουν την εφαρμογή τους σε όλους τους σύγχρονους πολέμους. Πριν από τη ναυμαχία της Σαλαμίνας ο Θεμιστοκλής είχε βάλει να χαράξουν πάνω στα βράχια των ακτών και όπου υπήρχαν τρεχούμενα νερά όπου ο εχθρός θα σταματούσε για προμήθεια, επιγραφές



Η προτομή του Θεμιστοκλή στο Ταφικό μνημείο στην Πειραιά

προς τους Ίωνες δηλαδή τους Έλληνες της Ιωνίας που πολλοί από αυτούς είχαν πάει με το μέρος του Ξέρξη. Τους παρότρυνε να μην πολεμήσουν κατά των Ελλήνων: «Ἄνδρες της Ιωνίας, δεν είναι δίκαιο να πολεμάτε εναντίον των πατέρων σας και να υποδουλώνετε την Ελλάδα. Θα ήταν καλύτερο για εσάς να πολεμάτε στο πλευρό μας. Αλλά αν αυτό δεν είναι δυνατό, τουλάχιστον κατά τη διάρκεια της μάχης να μείνετε στην άκρη και να πείσετε τους Κάρες να κάνουν το ίδιο.» Φυσικά ο Θεμιστοκλής δεν στήριξε το στρατήγημά του στη αποδοχή των Ιώνων, αλλά γνώριζε ότι τις επιγραφές αυτές θα τις διαβάσουν και οι Πέρσες, οι οποίοι υποψιασμένοι τους Ίωνες ότι πιθανόν να ακολουθούσαν τα προστάγματα του Θεμιστοκλή, τους έθεσαν στο περιθώριο κι έτσι ο Θεμιστοκλής έβγαλε κατά κάποιο τρόπο από τη μέση το ένα από τα τρία πιο αξιόμαχα μέρη του ναυτικού πολέμου που ήταν οι Έλληνες της Ιωνίας. Τα άλλα δύο ήταν

οι Φοίνικες και οι Αιγύπτιοι. Ο Θεμιστοκλής με τις επιγραφές στα βράχια εφάρμοσε τον τέλειο ψυχολογικό πόλεμο, αναγκάζοντας τους Πέρσες να θέσουν εκτός από έλλειψη εμπιστοσύνης το καλύτερο μέρος του ναυτικού τους! Ο Θεμιστοκλής αναμφίβολα υπήρξε ένας σπουδαίος στρατηγός που η ιστορική μοίρα τον εμφάνισε να ηγείται των ελληνικών πόλεων στην πιο κρίσιμη καμπή της ιστορίας. Κατάφερε να εκδιώξει τους ασιατες από το ευρωπαϊκό έδαφος, κατέστησε την Αθήνα πρώτη ναυτική δύναμη στη Μεσόγειο κι όλα αυτά παρά τις σφοδρές αντιδράσεις που προκαλούσαν τα σχέδιά του.

- Κορνήλιος Νέπως, ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ,
- Πλουτάρχου, ΒΙΟΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΙ, Εκδόσεις Κάκτος, Αθήνα 1991-92
- Ηροδότου, ΙΣΤΟΡΙΕΣ, εκδόσεις Γκοβόστη, 1995
- Κωνσταντίνος Ράδος, Η ΝΑΥΜΑΧΙΑ ΤΗΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ, εκδόσεις Ενάλιος, Αθήνα 2004
- Ερνέστου Κόρτιου, ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ, Μεταφρασθείσα εκ της Γερμανικής υπό Σπυρίδωνος Π. Λάμπρου, Εκδόσεις Πελεκάνος
- Άγγελος Βλάχος, ΟΔΟΙΠΟΡΟΙ ΓΙΑ ΤΑ ΣΟΥΣΑ, Εστία 1995
- Διόδωρου Σικελιώτη, ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ, Εκδόσεις Κάκτος, Αθήνα 1992
- Α. Βλάχος, ΘΟΥΚΥΔΙΔΟΥ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΙΑΚΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ, Βιβλιοπωλείο της Εστίας, Αθήνα 1999

Εν τέλει...

Ιστορίες νερού στο μετρό του Πειραιά

Αναδημοσίευση από την Εφημερίδα

«Καθημερινή» 20/8/ 2020

Εν τέλει... ευρύ δίκτυο δεξαμενών ύδρευσης αποκάλυψαν οι ανασκαφές στον Πειραιά, τεκμήρια των οποίων θα εκτεθούν στον υπό κατασκευή σταθμό του μετρό «Δημοτικό Θέατρο». Αυτά αναφέρονται σε δημοσίευμα της Καθη-



μερινής 20/8/2020 το οποίο παραθέτουμε:

Ευρύ δίκτυο δεξαμενών ύδρευσης αποκάλυψαν οι ανασκαφές

«Ο Πειραιάς αποτελεί μια πολύπλοκη αρχαιολογική θέση κάτω από μια σύγχρονη, συνεχώς μεταβαλλόμενη πόλη», μας είχε πει η διευθύντρια της Εφορείας Αρχαιοτήτων Πειραιώς και Νήσων, Στέλλα Χρυσουλάκη, το καλοκαίρι του 2018, με αφορμή τα έργα διάνοιξης του μετρό και του τραμ και τις αρχαιότητες που έρχονταν διαρκώς στο φως.

Ενα δείγμα του τι έκρυβε η πόλη το είδαμε στις εκθέσεις που πραγματοποιήθηκαν στο Αρχαιολογικό Μουσείο Πειραιά με τίτλο «Ανοχύρωτες πόλεις» και «Αντιθέσεις», κυρίως όμως, «Στην Επιφάνεια», μια μεγάλη περιοδική έκθεση στο μοντέρνο κτίριο της Ξυλαποθήκης, δίπλα στον αρχαιολογικό χώρο των Αστικών Πυλών, η οποία παραμένει ανοιχτή για το κοινό. Στον πρώτο όροφο παρουσιάζονται φωτογραφίες, σχέδια και βίντεο από τις ανασκαφές. Από τα διαμορφωμένα πατάκια μπορεί να δει κανείς τη δουλειά των συντηρητών στον κάτω όροφο, όπου λειτουργούν τα εντυπωσιακά εργαστήρια. Σπανίως το έργο μιας ανασκαφής φωτίζεται με αυτόν τον τρόπο.

Πολλά από όσα συνητήθηκαν εκεί θα τα δούμε στον υπό κατασκευή σταθμό του μετρό «Δημοτικό Θέατρο», ο οποίος θα είναι αφιερωμένος στο νερό και στη χρήση του κατά την αρχαιότητα.

«Ιστορίες για το αθάνατο νερό» θα έχει τίτλο η έκθεση (σε συνεργασία με την Αττικό Μετρό Α.Ε.) όταν ανοίξει, το 2022, ο σταθμός. Η μουσειολογική μελέτη εγκρίθηκε πρόσφατα από το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο.

Το βοτσαλωτό δάπεδο ενός ανδρώνα που αποσπαστηκε με τους περιμετρικούς τοίχους του, το οποίο θαυμάζει ο επισκέπτης της Ξυλαποθήκης, θα εκτεθεί κάτω από γυάλινη επιφάνεια στον συγκεκριμένο σταθμό. Η έκθεση

εστιάζει στο πολυδαίδαλο δίκτυο των αρχαίων πηγαδιών και δεξαμενών ύδρευσης που αποκαλύφθηκαν κατά τις εργασίες κατασκευής της γραμμής 3 του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου.

Για τη διάνοιξη της ελέγχθηκαν αρχαιολογικά τρεις περιοχές 30.000 τ.μ. και αποκαλύφθηκαν πάνω από 345 πηγάδια και 388 δεξαμενές. Κάθε σπίτι τότε είχε το πηγάδι και τη δεξαμενή του. Και αυτά τα πηγάδια που ήρθαν στο φως, τα ανέσκαψαν με χειρουργική προσοχή οι αρχαιολόγοι, σε βάθος 17 μέτρων.

Η έκθεση, σύμφωνα με τον μουσειολογικό σχεδιασμό της Δώρας Ευαγγέλου, χωρίζεται σε πέντε ενότητες. Στην ομάδα συμμετέχουν, επίσης, οι αρχαιολόγοι Παναγιώτης Κουτής, Γιώργος Πέππας και ο αρχιτέκτων - μηχανικός Αιμίλιος Μπεντερμάχερ - Γερούσης.

Διαμαρτυρίες για τη λειτουργία διαλυτηρίου πλοίων στην Κυνόσουρα Σαλαμίνας

Εν τέλει... δόθηκε από τον Υπουργείο Περιβάλλοντος το “πράσινο φως” για τη λειτουργία διαλυτηρίου πλοίων για τα επόμενα 15 χρόνια στον περιβάλλοντα χώρο γύρω από τον Τύμβο των Σαλαμινομάχων, εγκρίνοντας τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, της εταιρείας που το διαχειρίζεται. Η περιοχή που περιλαμβάνει την Κυνόσουρα, τον Αρχαίο Λιμένα Αμπελακίων και τον Τύμβο των Σαλαμινομάχων αποτελεί αρχαιολογικό χώρο υπό απόλυτη προστα-



σία καθώς πρόκειται για αδόμητη Ζώνη Α' Προστασίας. Η απόφαση αυτή ξεσήκωσε διαμαρτυρίες από τοπικούς φορείς, εκπροσώπους της Αυτοδιοίκησης βουλευτές κ.α., ενώ ετοιμάζονται οι εορτασμοί για τα 2.500 χρόνια από τη ναυμαχία της Σαλαμίνας.

Υπενθυμίζεται ότι ο χώρος είχε εξαιρεθεί από το Υπερταμείο, καθώς πλέον ανήκει στην κατηγορία ακινήτων που, σύμφωνα με το άρθρο 123 του νόμου 4611/2019, είναι εκτός συναλλαγής και ανεπίδεκτα χρησιςκτησίας.

Λόγω του υψηλού συμβολισμού της αρχαιολογικής αυτής ζώνης, το Μάιο του 2019 δεν είχαν εγκριθεί οι όροι δόμησης κι είχε δρομολογηθεί με Υπουργική απόφαση και απόφαση του Κ.Α.Σ., η απομάκρυνση όλων των ναυπηγείων από αυτήν. Τώρα όπως τονίζουν οι φορείς ανατρέπονται όλες οι προσπάθειες για τη διάσωση και ανάδειξη του σημαντικού αυτού αρχαιολογικού χώρου.

