

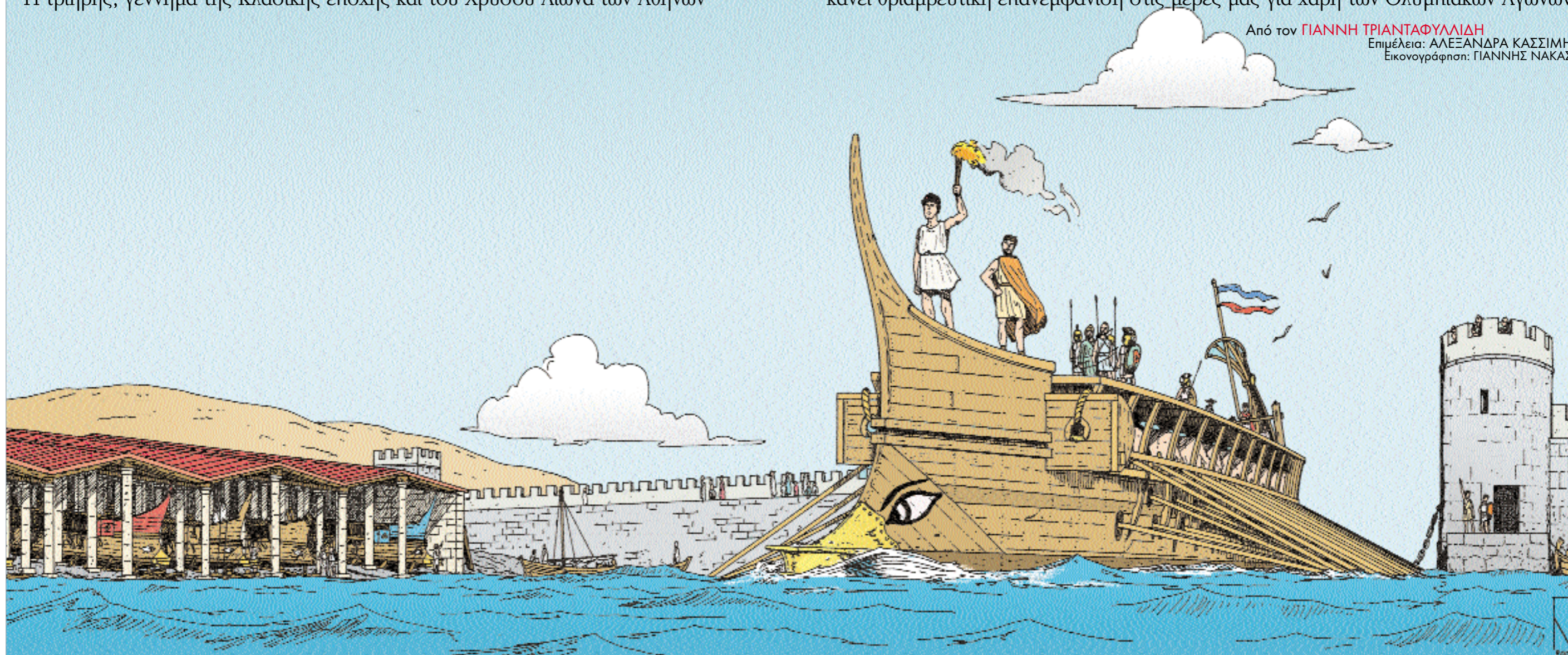
ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ... ΦΛΟΓΑ

Η τριήρης, γέννημα της Κλασικής εποχής και του Χρυσού Αιώνα των Αθηνών

5ος αιώνας π.Χ.!

κάνει θριαμβευτική επανεμφάνιση στις μέρες μας για χάρη των Ολυμπιακών Αγώνων

Από τον **ΓΙΑΝΝΗ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗ**
Επιμέλεια: ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΣΣΙΜΗ
Εικονογράφηση: ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΑΚΑΣ

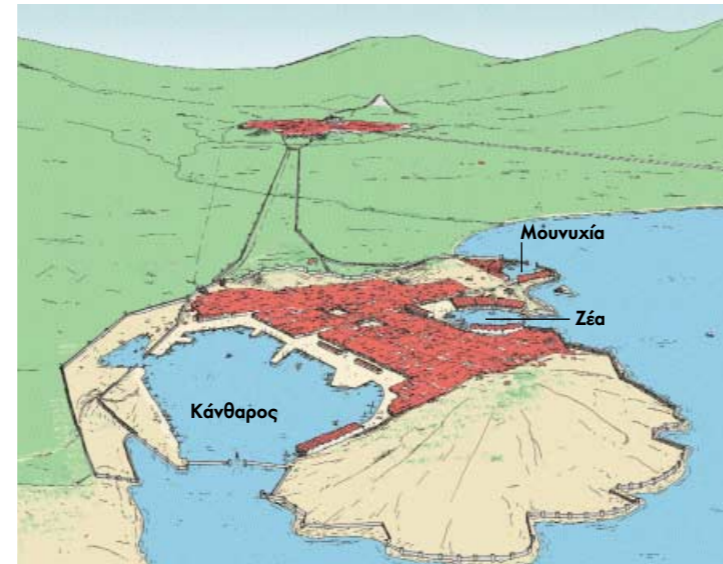
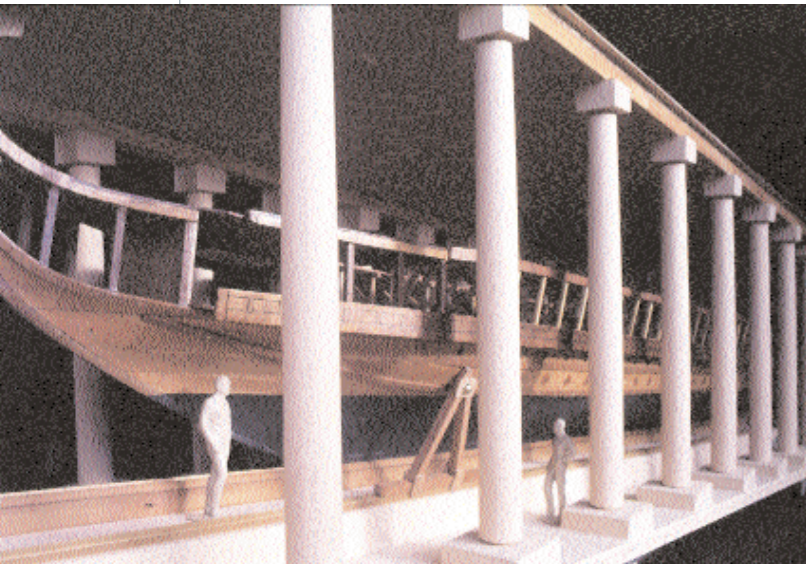


Έχοντας κάνει το γύρο του κόσμου σε περισσότερες από 80 ημέρες, έχοντας φωτίσει, για πρώτη φορά στην ιστορία των Ολυμπιακών Αγώνων, και τις πέντε ηπείρους, η Ολυμπιακή φλόγα αναμένεται να κάνει εντυπωσιακή είσοδο στο λιμάνι του Πειραιά στις 11 Αυγούστου, σηματοδοτώντας την έναρξη των Αγώνων της Αθήνας. Η έλευσή της στο λιμάνι του Πειραιά δε θα μπορούσε παρά να γίνει με τιμές ανάλογες της εξαιρετικής αυτής στιγμής. Την Ολυμπιακή φλόγα θα μεταφέρει η αθηναϊκή τριήρης *Ολυμπιάς*, στα κουπιά της οποίας θα βρίσκονται 150 άνδρες τουλάχιστον. Πρόκειται για μία ανακατασκευή της ένδοξης αθηναϊκής τριήρους, της Κλασικής περιόδου, αποτέλεσμα πολυετών μελετών του ναυπηγού J. F. Coates και του εκλιπόντος καθηγητή της αρχαίας ελληνικής ιστορίας J. S. Morisson, ενώ αποτελεί μέλος του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού.

Η *Ολυμπιάς* έχει ταξιδέψει από το 1987 –έτος καθέλκυσής

της–, επί σειρά ετών δηλαδή, σε όλη την Ελλάδα, έχοντας πάρει μία γεύση από τα νερά του Αιγαίου, υπό διαφορετικές κάθε φορά συνθήκες. Τα ταξίδια της *Ολυμπιάδος* έδωσαν τη δυναμότητα πρακτικής μελέτης και παρατήρησης της αρχαίας ελληνικής ναυπηγικής και ναυτικής τέχνης. Η ναυπήγησή της

βασίστηκε σε ιστορικά και αρχαιολογικά στοιχεία και τους νόμους της ναυπηγικής ενώ η κατασκευή της έγινε για να δοκιμαστούν στην πράξη οι θεωρίες που είχαν διατυπωθεί σχετικά με τις τριήρεις. Η εμφάνιση του μοναδικού αυτού πλοίου στα ελληνικά νερά ανάγεται από τον αρχαίο ιστορικό Θουκυδίδη στις αρχές του 7ου π.Χ. αιώνα, ενώ θεωρείται ένα από τα αποτελεσματικότερα πολεμικά πλοία, συμπέρασμα που εξάγεται από τη συνεχόμενη παρουσία της στη Μεσόγειο για πάνω από χίλια χρόνια. Η κατασκευή της ήρθε να ικανοποιήσει την ανάγκη ναυπήγησης ισχυρού στόλου, καθώς ο Θεμιστοκλής, μετά τη μάχη του Μαραθώνα, το 490 π.Χ., έβλεπε την πιθανότητα μιας ακόμη περσικής απειλής να πλησιάζει. Παραθέτοντας το γνωστό δελφικό χρησμό που έλεγε ότι «τα ξύλινα τείχη» θα έσωζαν την Αθήνα και ερμηνεύοντας τα ξύλινα τείχη ως πλοία, έπεισε τους συμπολίτες του να προχωρήσουν στην άμεση



Μοντέλο νεώσοικου από τον J.F. Coates με την τριήρη αφηλοισμένη (ΕΓΓΛΑΝΩ ΑΡΙΣΤΕΡΑ). Πανοραμική άποψη του Πειραιά με τα τρία του λιμάνια, καθώς και των Μακρών Τειχών που ένωσαν τον Πειραιά με την Αθήνα η οποία φαίνεται στο βάθος (ΕΓΓΛΑΝΩ). Τμήμα του νεώσοικου «η» που βρίσκεται κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας (ΑΡΙΣΤΕΡΑ).

ναυπήγηση 200 τριήρων. Το 480 π.Χ. αποτέλεσε έτος ορόσημο, καθώς σηματοδότησε την απαρχή της ελληνικής ναυτικής ισχύος και άλλαξε την πορεία της ιστορίας των Αθηναίων. Την ίδια χρονιά σημειώθηκε και η Ναυμαχία της Σαλαμίνας, κατά την οποία ο στόλος των ελληνικών τριήρων νίκησε τον περσικό στόλο και ανέκοψε οριστικά τις επεκτατικές βλέψεις των Περσών.

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

Η δημιουργία αυτής της ισχυρότατης ναυτικής δύναμης των Αθηναίων οδήγησε, όπως ήταν αναμενόμενο, και σε τεράστια υποδομή σε επίπεδο διαχείρισης και συντήρησης του τεράστιου στόλου και των έντονων εμπορικών δραστηριοτήτων. Η διορατικότητα του Θεμιστοκλή θέτει τη βάση, στις αρχές του

Το πλοίο

Συχνά ο όρος τριήρης χρησιμοποιείται αυθαίρετα για οποιοδήποτε πολεμικό πλοίο της αρχαιότητας ή ακόμη και μεταγενέστερων εποχών. Στην πραγματικότητα, όμως, η τριήρης αποτελεί συγκεκριμένο τύπο πλοίου, με ιδιαίτερα τεχνικά χαρακτηριστικά και όχι γενικευμένη έννοια πολεμικού σκάφους. Η τριήρης ήταν ένα ξύλινο πολεμικό κωπήλατο πλοίο οπλισμένο με κάλκινο έμβολο στην πλώρη του, που αποτελούσε και το βασικό του όπλο –εμβόλιζε τα εχθρικά πλοία.

Κατά την πλεύση της μπορούσε να χρησιμοποιήσει ως μέσο προώθησης τους κωπηλάτες της ή τα πανιά της, ενώ κατά τη διάρκεια των ναυμαχιών χρησιμοποιούνταν μόνο το έμφυχο δυναμικό των κωπηλατών. Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της τριήρους ήταν ότι διέθετε κουπιά σε τρία επίπεδα, τα οποία χειρίζονταν συνολικά 170 κωπηλάτες, καθιερώνοντας τη μέθοδο του εμβολισμού στις ναυμαχίες.

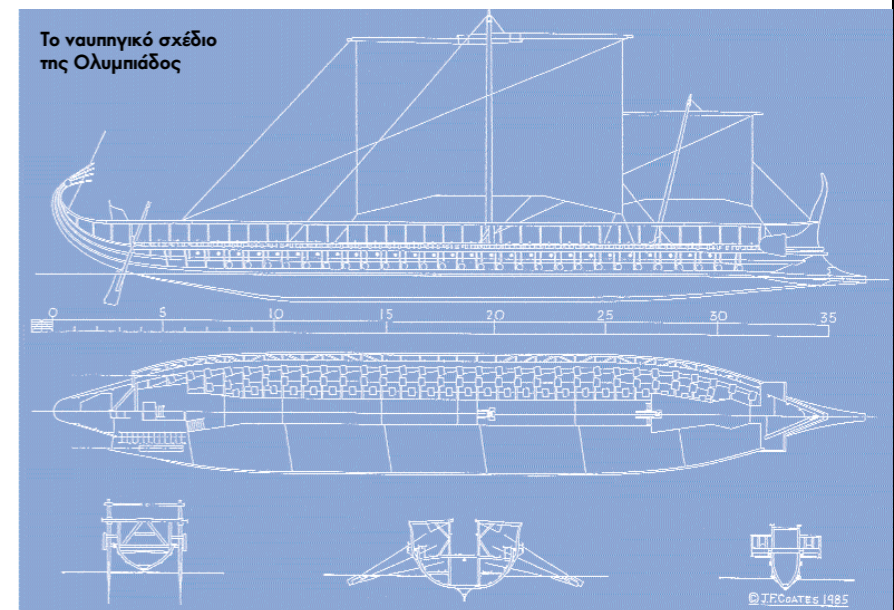
Το σκαρί της τριήρους ήταν πολύ ελαφρύ, γεγονός που της προσέδιδε ευκολία κινήσεων, παράλληλα όμως ήταν και ιδιαίτερα ισχυρό. Η απουσία έρματος και το χαμηλό βύθισμα έκανε το σκάφος ελαφρύτερο και πολύ ευέλικτο. Το τελευταίο αυτό στοιχείο, η απουσία έρματος (πρόκειται για ένα πρόσθετο βάρος, το οποίο τοποθετείται στο κύτος του σκάφους με σκοπό την ενίσχυση της σταθερότητάς του), εικάζεται ότι αποτελεί το βασικό λόγο που οι τριήρεις δε βυθίζονταν.

Έτσι, έως αυτή τη στιγμή δεν έχει βρεθεί ούτε ένα ναυάγιο που θα έδινε στους ερευνητές άμεσες και ολοκληρωμένες

απαντήσεις σχετικά με την κατασκευή της. Γι' αυτό, η ακριβής περιγραφή των τεχνικών χαρακτηριστικών της *Ολυμπιάδος*, που θα μεταφέρει την Ολυμπιακή φλόγα στον Πειραιά, καθίσταται ιδιαίτερως δύσκολη. Ωστόσο, από τη χρονιά που ναυπηγήθηκε (1987) η *Ολυμπιάς*, οι διαφωνίες σχετικά με το συγκεκριμένο τύπο πλοίου περιορίστηκαν και συνεχίστηκαν οι μελέτες σε θεωρητικό επίπεδο, που επικεντρώνονταν κυρίως σε κριτικές σχετικά με τις επιδόσεις του πλοίου στη θάλασσα. Το 2001, ξεκίνησε μία συνεργασία μελέτης του αρχαίου

λιμένα της Ζέας (Zea Harbour Project), στην οποία συμμετέχουν το Εν Αθήναις Ινστιτούτο της Δανίας, η Εφορεία Ενόπιων Αρχαιοτήτων και η 26η Εφορεία Κλασικών και Προϊστορικών Αρχαιοτήτων.

Οι καταπονημένες και χερσαίες θέσεις των λιμενικών εγκαταστάσεων της Ζέας μελετώνται πλέον με σύγχρονες και πρωτοποριακές μεθόδους, δίνοντας πολύτιμα στοιχεία για την τοπογραφία της Ζέας, την αρχιτεκτονική και τη λειτουργία των νεώσοικων που εντοπίζονται εκεί, καθώς και τις πολύτιμες πληροφορίες για τις ακριβείς διαστάσεις της τριήρους.



5ου αιώνα, για τη δημιουργία ναυτικής δύναμης στην Αθήνα, προβλέποντας, πολύ εύστοχα, ότι η ευημερία των Αθηναίων θα βασιζόταν στη θάλασσα. Με σκοπό, λοιπόν, την προώθηση της ναυτιλίας και του εμπορίου, το 493 π.Χ. ξεκινά η δημιουργία λιμενικών εγκαταστάσεων.

Ο Πειραιάς, διαθέτοντας πολλά φυσικά προστατευόμενα λιμάνια, έγινε με μεγάλη ευκολία και χωρίς πολλή σκέψη το «σπίτι» του αθηναϊκού στόλου. Κεντρικό εμπορικό λιμάνι χρίστηκε ο Κάνθαρος, το σημερινό κεντρικό λιμάνι του Πειραιά, απ' όπου διεξαγόταν το μεγαλύτερο μέρος του θαλάσσιου εμπορίου του αρχαίου κόσμου.

Ο πολεμικός στόλος, ωστόσο, είχε ως βάση τρία διαφορετικά λιμάνια του Πειραιά: τον Κάνθαρο, τη Μουνυχία (σημερινό Μικρολίμανο) και τη Ζέα (το σύγχρονο Πασαλιμάνι). Οι πολεμικοί ναύσταθμοι αποτελούνταν από ομάδες νεώσοικων (ναυς – οίκος), που θα μπορούσαν να περιγραφούν ως χώροι «ξεκούρασης» και «φροντίδας» των τριήρων.

Στους νεώσοικους εξασφαλιζόνταν η προστασία του σκάφους από τα καιρικά φαινόμενα και η συντήρησή του (καλαφάτισμα, επισκευές κ.λπ.), ενώ εκεί πραγματοποιούνταν και το στέγνωμα των κυτών τους, απαραίτητο για τη μεγαλύτερη

ευσταθία του σκάφους στη θάλασσα. Συγκεκριμένα, ο νεώσοικος του λιμανιού του Κάνθαρου είχε χωρητικότητα ενενήντα τεσσάρων τριήρων, η Μουνυχία ογδόντα δύο και το λιμάνι της Ζέας εκατόν ενενήντα έξι, αφού αποτελούσε και τον κεντρικό πολεμικό ναύσταθμο των Αθηναίων και έναν από τους μεγαλύτερους της Μεσογείου. Παράλληλα, ο ναύσταθμος της Ζέας αποτελούσε ένα από τα μεγαλύτερα σε έκταση πολεοδομικά συγκροτήματα σε όλη την αρχαιότητα και αναφέρεται τον 4ο π.Χ. αιώνα από τον Δημοσθένη ως ένα από τα λαμπρότερα επιτεύγματα του ένδοξου παρελθόντος, τοποθετώντας το δίπλα στον Παρθενώνα και τα Μακρά Τείχη.

Η τριήρης αποτέλεσε το καμάρι των αρχαίων ελληνικών στόλων, παράλληλα όμως κέρδισε και τον τίτλο του αιώνιου συμβόλου στην ευρωπαϊκή ιστορία. Αποτελούσε το τεχνικό μέσο που διαφύλασσε την ελευθερία και την ανεξαρτησία των Ελλήνων και δημιούργησε τη ναυτική ισχύ, που με τη σειρά της επέτρεψε τη διαμόρφωση της κοινωνίας του κλασικού πολιτισμού. Δε θα μπορούσε, λοιπόν, το μέσο που θα μεταφέρει την Ολυμπιακή φλόγα στο λιμάνι του Πειραιά, η *Ολυμπιάς*, να φέρνει μαζί του σημαντικότερο μήνυμα από αυτό της ελευθερίας και της ανεξαρτησίας. ■