

Βιβλιογραφία:

1. Κ. Πηζόπουλος, Ελληνικός Αυτοκρατορικός Στόλος, 1907.
2. Η. Κανελλοπούλου, Ονοματολόγιον ιστιοφόρων, 1908.
3. Α. Σακελλαρίου, Εγχειρίδιον αρμενιστού, 1915.
4. Γ. Κοτσοβάλλη, Περί εξοπλισμού πλοίων, 1919.
5. Landstrom, The ship, 1961.
6. Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, 1972.
7. Ιστορία Ελληνικού Έθνους, 1980.
8. Μ. Σίμων, Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων, 1982.

Latin: The Byzantine Sail

J. Patzopoulos

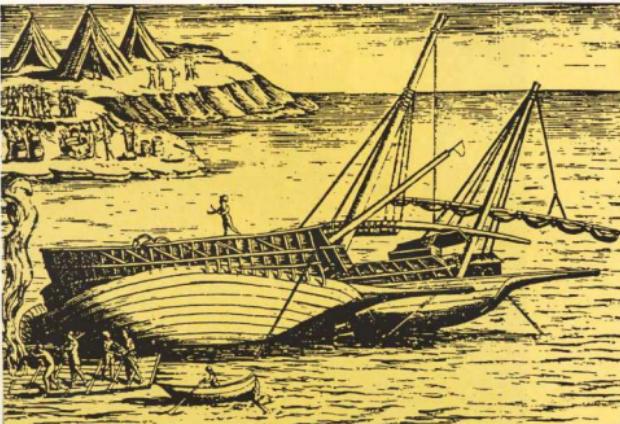
Our knowledge of the Byzantine ships remains limited due to the relatively few and scattered in various manuscripts information on the subject; and to the *de facto* absence of a systematic monograph concerning this topic.

Furthermore, it is obvious that ships have not served as source of inspiration to the Bosphorus' artists as opposed to earlier and later painters, whose representations combined with contemporary documents have supplied us with important information on ships.

However, the fact is that during the iconoclastic period (723-843 AD) the representation of ships on icons was strictly forbidden and as a result we know almost nothing about these years.

Nevertheless, on the basis of a few, scattered information, we can reach the conclusion that the historic circumstances prevailing in the Mediaeval period have contributed to the application of many changes and innovations in shipbuilding both in Byzantium and Eastern Mediterranean; and that this contribution has proved to be crucial for the thereafter evolution and development of the sailboat. We do not intend to number or examine all these changes and innovations, still we will mention as examples: the substitution of the known today wheel for the two lateral controls, an invention which in all probability must be credited to the Arabs; also, the evolution of the square sails, a sailing device which has made possible the building of larger ships.

However, we will be more thorough on an important change, the development, that is, during this period, of the already existing type of the triangular sail, but in large dimensions, as to function properly on large vessels.

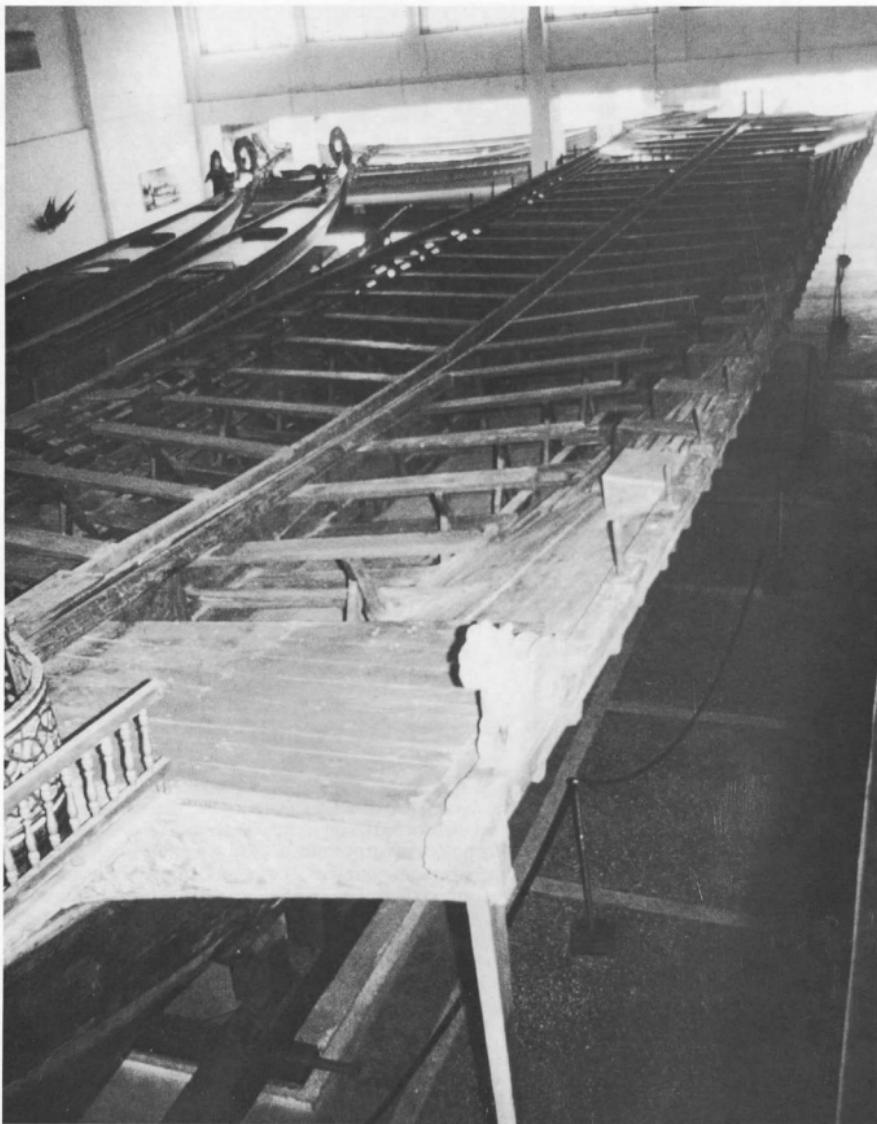


1. Χαρακτικό του 17ου αιώνα: δύο προσαραγμένες γαλέρες. Ξεχωρίζει σαφώς το κυρίως σώμα του σκάφους από το ορθογώνιο πλαίσιο που το υπερβαίνει: το telaro.

KADIRGA η τελευταία γαλέρα

Στη μεγάλη οικογένεια των κυρίως κωπήλατων πλοίων πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ εκείνων των οποίων τα κουπιά στηρίζονται στην επισκαλμίδα (κουπαστή) του σκάφους και εκείνων των οποίων τα σημεία στήριξης των κουπιών είναι απομακρυσμένα από το κυρίως σώμα του πλοίου, μέσω μιας πολύπλοκης κατασκευής. Κατά την ελληνική αρχαιότητα, η κατασκευή αυτή ονομάζονταν παρεξιερεσία και ένα καλό παράδειγμά της συναντάται στην πρόσφατη αναπαράσταση μιας κλασικής αθηναϊκής τριήρους, της Ολυμπιάδας, που οφείλεται στους J. S. Morrison και J. F. Coates. Πρέπει να σημειωθεί όμως ότι στις αρχαίες τριήρεις, μια μόνο σειρά κουπιών, εκείνη των ερετών θραντών, είχε τα υπομόχλιά της επάνω στην παρεξιερεσία.

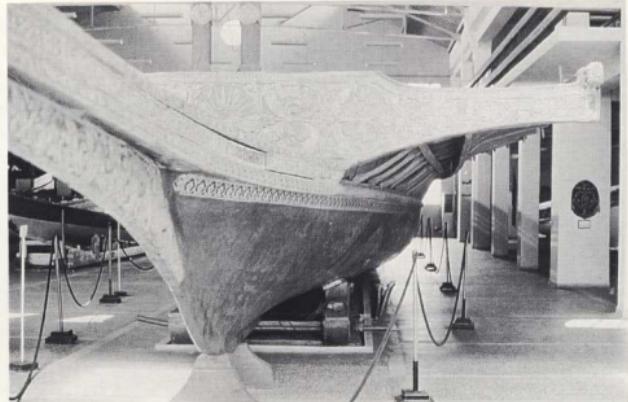
Lucien Basch



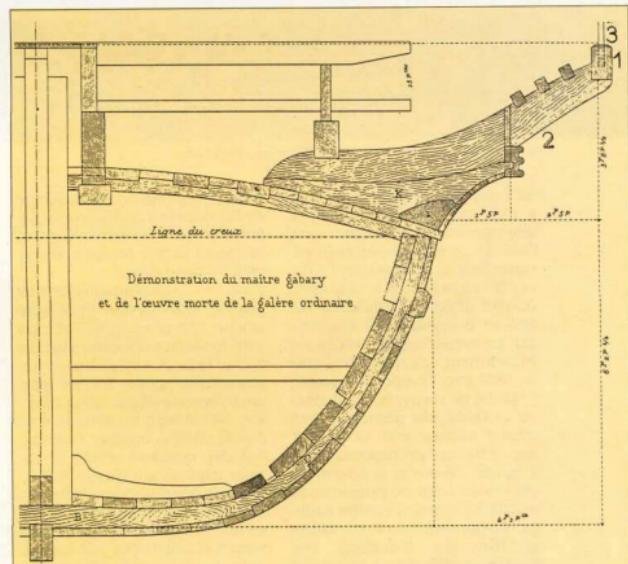
2. Γενική άποψη του τελαρού της Kadırga από την πίσω πλευρά.

Στο Μεσαίωνα, προς τα τέλη του 14ου αιώνα, σε μια νωπογραφία του Spinello Aretino – στο Palazzo della Signoria της Σιέννας – εμφανίζεται, για πρώτη φορά με βεβαιότητα, μια παρόμοια κατασκευή. Η κατασκευή αυτή υποβαστάζει όλα τα κουπιά, δύο ανά στοιχο. Πρόκειται πιθανώς για μια επανεπινόηση που είναι ασυνεχής σε σχέση με την αρχαιότητα, αφού δεν είναι καθόλου βέβαιο ότι η βυζαντινή ναυπηγική είχε διαπρήσει την παρεξιερεία.

Το χαρακτικό του 17ου αιώνα της εικ. 1 διευκολύνει την κατανόηση της κατασκευής αυτής. Παρατηρούμε ότι επάνω σε λεπτές καμπυλότητες είναι τοποθετημένα ένα μεγάλο και αυστηρά ορθογώνιο πλαίσιο, το telaro (εικ. 2). Η ορολογία των γαλερών είναι ιδιαίτερα, επειδή το κύριο μέρος των στοιχείων τους δεν συναντιούνται στα ιστιοφόρα: θα χρησιμοποιούνται italiennes ονομασίες, από τις οποίες πρέχονται συχνά οι γαλλικές και οι ισπανικές ονομασίες. Το πλαίσιο αυτό στηρίζεται σε δύο ισχυρές δοκούς, οι οποίες, κάθετες ως προς τον άξονα του πλοίου, σχηματίζουν τις μικρές του πλευρές, στηριζόμενες στο σκάφος (εικ. 3). Καθεμάτικα από την επιμήκεια πλευρές του ορθογώνιου διαμορφώνεται από μια επιμήκη δοκό, το rosticcio, στην οποία σφινγώνονται οι σκαλμοί των κουπιών στην εικόνα 1 ένα άτομο στέκεται όρθιο στο posticciο της αριστερής πλευράς. Το posticciο θα κατέρρεε αν δεν υποστηρίζοταν από σειρά στηρίγμάτων πολύπλοκης μορφής, τα baccalari (εικ. 4), τα οποία στηρίζονται στα ζυγά (καμάρια) του σκάφους. Η εικόνα 4, που αναπαριστά, σε τομή, μια γαλλική γαλέρα του 17ου αιώνα, δενεί μια ίδεα της περιπλοκότητας μιας τέτοιας κατασκευής, η οποία επιτρέπει τη χρήση επιμήκων κουπιών σε στενό σκάφος στο επίπεδο των ισάλων. Η κατασκευή αυτή είναι εκείνη όλων των μεσογειακών γαλερών, τόσο εκείνων της ναυμαχίας της Ναυπάκτου (χριστιανών και τουρκιών) όσο και εκείνων της Βενετίας, της Βαρκελώνης ή της Μασσαλίας. Η εμφάνιση των μεγάλων πολεμικών ιστιοφόρων, που ήταν εξοπλισμένα με κανόνια, σήμανε το τέλος των γαλερών, το



3. Το telaro.



4. Τομή γαλλικής γαλέρας του 17ου αιώνα: 1 posticciο. 2 baccalari. 3 σκαλμοί.



5. Μπροστινό τμήμα του telaro, με τα έδρανα σε λεπτομέρεια.

αδύνατο σημείο των οποίων ήταν ο ελάχιστος αριθμός κανονών που μπορούσαν να φέρουν. Στη Γαλλία ο στόλος των γαλέρων καταργήθηκε το 1748 και μόνο η Βενετία κατασκεύαζε γαλέρες τακτικά μέχρι την κυριεύση της από το Βοναπάρτη. Ο Augustin Jal (επονομαζόμενος «πατέρας της ναυτικής αρχαιολογίας») είδε το 1834 στη Γένοβα δύο μικρές γαλέρες εν ενεργείᾳ: ήταν, άραγε, οι τελευταίοι μάρτυρες ενός είδους πλοίων που γεννήθηκε πριν 2.500 χρόνια περίπου;

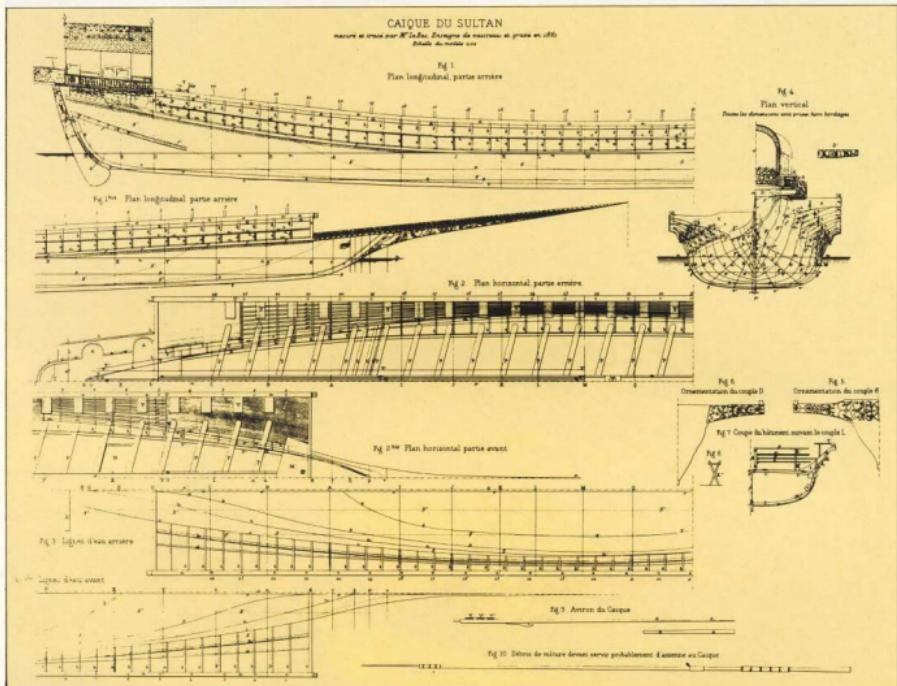
Ευτυχώς, υφίσταται σε άριστη κατάσταση ο έσαχος εκπρόσωπος του είδους αυτού, η γαλέρα Kadirga. Φυλάσσεται στο Deniz Müzesi (Ναυτικό Μουσείο) της Κωνσταντινούπολης. Καιμά φόρα την αποκαλούν «αυτοκρατορικό

καΐκι», ονομασία που ταιριάζει με τη λειτουργία της. Πρόκειται βεβαίως για μια πραγματική γαλέρα, σύμφωνα με την έννοια που εξηγήθηκε παραπάνω.

Είναι ένα πλοίο καθαρού εκτοπισματος 43,5 τόνων, συνολικού μήκους 39,5 μέτρων (32,5 μέτρων στην ίσαλο) και μέγιστου πλάτους 5,75 μέτρων (4,4 στην ίσαλο). Κατά περίεργο τρόπο, οι διαστάσεις αυτές προσεγγίζουν αρκετά εκείνες, τις οποίες πιστεύεται πως πιθανώς είχαν οι αρχαίες τρίμερες, δηλαδή, συνολικό μήκος 37 μέτρων περίπου και πλάτος 5,5 μέτρων. Το σύστημα πρώσθησης της Kadirga ήταν τελείως διαφορετικό από εκείνο της τρίμερους. Την κίνηση έξασφάλιζαν 144 κουπιά, κατανεμημένα σε 24 έδρανα ανά πλευρά (εικ. 5). Σε κάθε έδρανο

τρεις ερέτες καθισμένοι παράλληλα χειρίζονταν ομαδικά ένα κουπί (στην τρήμη κάθε ερέτης έθετε σε κίνηση το δικό του κουπί).

Η πρόσφατη ιστορία της Kadirga μπορεί άνετα να ιχνηλατηθεί έως το 1913: στεγαζόταν στο Valiköskü Kayıklanesi, το «πιόστεγο» των πλοίων του Σουλτάνου, κοντά στο Τοπκαπί. Πιθανώς, εδώ τη σχεδίασαν ένας αξιωματικός του γαλλικού ναυτικού, ο ανθυποπλοίαρχος Le Bas, όπως δημοσιεύτηκε στο Souvenirs de Marine Conservés του ναυάρχου Paris (εικ. 6). Από το 1913 ως το 1956 η Kadirga φυλασσόταν στον πολεμικό υποσταθμό στο Kasımpaşa, στον Κεράτιο Κόλπο. Από εκεί μεταφέρθηκε το 1956 στο Besiktas (συνοικία της Κωνσταντινούπολης στην όχθη του Βοσπό-



6. Σχέδιο της Kaidriga φτιαγμένο από τον ανθυπολοιαρχό Le Bas το 1861.

ρου), πρώτα σ' ένα υπόστεγο και κατόπιν – από το 1970 – στο Ναυτικό Μουσείο, πολύ κοντά στον τάφο του περίφημου Βαρβαρόσσα, όπου πλαισιώνεται από πολυάριθμα αυτοκρατορικά κακία θαυμάσια διατηρημένα.

Η παλαιότερη ιστορία της Kaidriga θέτει προς επίλυση πολύ δύσκολα, αν όχι ανυπέρβλητα, προβλήματα. Πρώτα το όνομά της: πρόκειται απλούστατα για την τουρκική απόδοση της ελληνικής λέξης Κάτεργον, γενέσημος όρος στη βυζαντινή εποχή για τον προσδιορισμό των γαλέρων. Δεν πρόκειται λοιπόν για ιδιαιτερη ονομασία αυτή της γαλέρας. Μπορεί το όνομα αυτό να έγινε, για το πλοίο που μας απασχολεί, εκείνο ΤΗΣ γαλέρας κατεξοχήν, γεγονός που δεν μας βοηθά, αντίθετα μά-

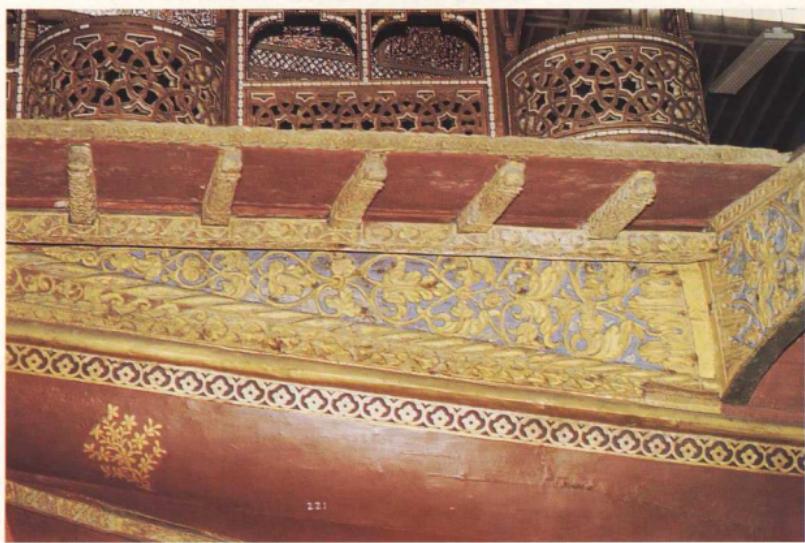
λιστα, γιατί ο Hagi Halija, στην παραγματεία του (1728-1729) για το τουρκικό ναυτικό, περιγράφοντας πολλούς τύπους γαλέρων, γράφει ότι η Qadyrga ήταν γαλέρα 25 εδρών, με τέσσερις κωπλάτες ανά εδρανο, το συνολικό πλήρωμα της οποίας, μαζί με τους εκατό επιβαίνοντες στρατιώτες της, αριθμούσε 330 άνδρες. Είχε δύο κατάρτια με λατίνια (η Kaidriga είχε πάντα ένα μόνο κατάρτι) και ήταν οπλισμένη με πυροβολικό (η Kaidriga φαίνεται πως είχε ένα μόνο κανόνι). Η Kaidriga του Deniz Mützesi δεν ανταποκρίνεται λοιπόν απολύτως στον ορισμό της κλασικής οθωμανικής «Qadyrga». Κατά περιέργο τρόπο, υπήρχε στον τουρκικό στόλο, σύμφωνα πάντα με τον Hagi Halija, μικρότερη γαλέρα των 19 ως 24 εδρών, που

μοιάζει να ανταποκρίνεται καλύτερα στη γαλέρα μας: η Qalita. Γιατί, τότε, δεν ονομάζεται έτσι; Να ένα από τα προβλήματα.

Η πώσα καμπίνα της Kaidriga, ή κιόσκι, στέγασμα για το Σουλτάνο, τους ανθρώπους του και τον ποληγό (ο μοχλός του πηδαλίου καταλήγει στο εσωτερικό του κιοσκιού), είναι έργο τέχνης, κατασκευασμένο με σπάνια ξύλα, σεντέφι και πολύτιμους λίθους (εικ. 7a, β, γ).

Επιχειρήθηκε να χρονολογηθεί το κιόσκι από το ρυθμό της διακόσμησής του: θεωρήθηκε της βασιλείας του Μωάμεθ του Γ' (1595-1603) ή του Μωάμεθ του Δ' (1648-1697). Όμως, εφόσον η χρονολόγηση του κιοσκιού δεν είναι υποχρεωτικά ίδια με εκείνη της γαλέρας, πρόκειται ίσως για μεταλλαγή (είναι βέβαιο πως η Kaidriga γνώρισε





7.α. πρύμνη της Kadırga με το πηδάλιο και το κιόσκι. β. το κιόσκι. γ. διακοσμημένο πανό κάτω από το κιόσκι, δεξιά πλευρά του πλοίου.



8. δράκος βυζαντινού τύπου, στην αριστερή πλευρά του πλοίου.



β. δράκος βυζαντινού τύπου, στη δεξιά πλευρά του πλοίου.

πολλές).

Αν η Kadriga ανερχόταν στα τέλη του 17ου αιώνα, η χρονολογία αυτή θα επαρκούσε για να της αποδοθούν δύο τίτλοι τιμής: όχι μόνο εκείνος της μοναδικής υπάρχουσας γαλέρας, αλλά και εκείνος του αρχαιότερου από τα υπάρχοντα μεγάλα πλοία στον κόσμο, που η ανακάλυψη και η διατήρησή του δεν οφείλονται καθόλου σε υποβρύχιες ή επίγειες ανασκαφές (πλοία του Oseberg ή πλοίο του Χέστοπα).

Εντούτοις, άλλα χαρακτηριστικά της Kadriga προκαλούν υποψίες ότι είναι παλαιότερη. Μία Τουρκική παράδοση, που άκουσα στην Κωνσταντινούπολη το 1971, την ανέγει στο Μωάμεθ το Β', τον κατακτητή της Κωνσταντινούπολης, γεγονός που θα μπορούσε να εξηγήσει τη φροντίδα, που αγγίζει τη λατρεία, με την οποία πάντα περιέβαλλαν τη γαλέρα. Πράγματι, η δέξια του Μωάμεθ του Β' στην Τουρκία είναι τέτοια, ώστε μια λανθασμένη απόδοση δεν είναι διόλου απίθανη. Ήτοι η πρώτη μου αντίδραση ήταν ο σκεπτικισμός. Μια προσεκτικότερη εξέταση ορισμένων ιδιαιτεροτήτων του πλοίου, χωρίς να μου επιτρέπεται να είμαι απόλυτα κατηγορηματικός, εξασθένισε κατά πολύ το σκεπτικισμό αυτόν.

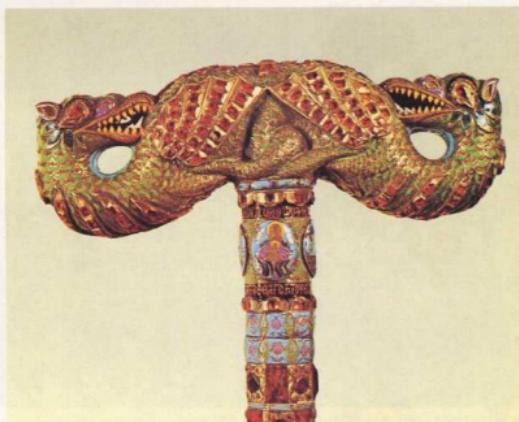
Από το 1957 ήδη, ο καθηγητής Ata Nutku, του Τεχνικού Πανεπιστημίου της Κωνσταντινούπολης, σημειώνε: «She is of the type and has the lines of boats of the XVth

century of the Mediterranean Sea» (έχει τις γραμμές και είναι του τύπου των πλοίων της Μεσογείου του 15ου αιώνα). Μια τόσο κατηγορηματική επιβεβαίωση δεν είναι δυνατό να γίνει αποδεκτή χωρίς επιφυλάξεις, γιατί οι γραμμές των γαλερών του 15ου αιώνα δεν είναι γνωστές με ακρίβεια. Αντιθέως, η μορφή της Kadriga είναι πολύ διαφορετική από εκείνη των οθωμανικών γαλερών του 17ου αιώνα, που είναι πολύ πιο καμπύλες. Εξάλλου, είναι παράλογο μια τόσο μεγάλη γαλέρα να στερείται πυροβολικού, τόσο για

τον 17ο όσο και για το 16ο αιώνα, αλλά και το αντίθετο θα ήταν αδύνατο το 1453. Η πρώτη εικόνα γαλέρας εξοπλισμένης με κανόνι χρονολογείται το 1486.

Βεβαίως, το κυρίως σώμα της Kadriga εμφανίζει τόσα ίχνη επισκευών, ώστε δεν είναι δυνατό να επιβεβαιωθεί ότι το πλοίο, έτσι όπως εμφανίζεται σήμερα, χρονολογείται από το 15ο αιώνα: όχι μόνο το κιόσκι αλλά και η σημερινή μορφή της πρύμνης και του πτυχαίου είναι τυπική του 17ου αιώνα.

Αλλά ο γλυπτός διάκοσμος, παρά-



9. Ποιμαντορική ράβδος του μητροπολίτη Αδριανουπόλεως Νεοφύτου (1653-1658).



γ. δράκος βυζαντινού τύπου, κάτω από το έμβολο.

τις ελαφρές επιδιορθώσεις, φαίνεται πως ανάγεται στην αρχική μορφή της γαλέρας, θυμίζοντας μάλλον βυζαντινό θέματος παρά οθωμανικά (εικ. 9). Κυρίως οι δύο μικροί δράκοι που στολίζουν σημερα το πίσω άκρο των posticus (αλλά οι οποίοι στολίζαν την πλώρη το 17ο αιώνα) δεν ανταποκρίνονται στην αναπαράσταση αυτού του μυθολογικού ζώου στη σελιζουκική ή οθωμανική τέχνη¹. Αντιθέτως, αυτός ο τύπος δράκου είναι τυπικός στη βυζαντινή τέχνη, όπου διακοσμεί κυρίως, ανά ζεύγη, την κορυφή πολλών εικονοστασιών. Στο βυζαντινό Μουσείο της Αθήνας παρατηρούμε ένα ζεύγος δράκων, καθ' όλα δομιών, που στολίζει την κορυφή της πομπαντικής ράβδου του Μητροπολίτη Νεόφυτου (εικ. 9). Ένα έμβλημα τόσο έκδηλα βυζαντινό στο σημαντικότερο πλοίο του στολίκου των πρωσαπικών «θαλαμηγών» του Σουλτάνου, συνιστά μια ανωμαλία που απαιτεί εξηγήσεις.
Από το ημερολόγιο του Βενετού Nicolo Barbaro, για την πολιορκία του 1453, προκύπτει ότι οι χριστιανοί στόλοι στον Κερατιό Κόλπο συμπεριλάμβαναν, εκτός από ορισμένες μεγάλες γαλέρες, από τις οποίες καμιά δεν ανήκε στη βυζαντινή αυτοκρατορία, δύο βενετικές φύστες (fustes, μικρές γαλέρες 24 εδράνων) και πέντε φύστες που ανήκουν στον «Βασιλέα». Αυτές οι πέντε μικρές γαλέρες αποτελούσαν πιθανώς διάτημα απέμενε από τον

αλλοτε δοξασμένο βυζαντινό στόλο. Δεν είναι βέβαιο ότι αυτές οι βυζαντινές φύστες είχαν κατασκευαστεί στην Κωνσταντινούπολη και σύμφωνα με τις ιδιαιτερες βυζαντινές παραδόσεις, θα μπορούσαν να είναι γενοβέζικες ή βενετικής κατασκευής. Και υπάρχει μια παράδοση, σύμφωνα με την οποία η Kadirga ήταν βενετικής κατασκευής²: οι περίρρηγες ομοιότητες της διακόσμησης θα μπορούσαν πράγματι να το κάνουν πιστεύτη.

Το μωστριό της Kadirga μπορεί να λυθεί επί της γαλέρας, που ίσως χρονιγγήθηκε στο «Βασιλέα» από τη Βενετία, ήταν καταρρχήν μια από τις πέντε αυτοκρατορικές φύστες που μηνμενεύονταν από τον Barbaro. Η παρουσία βυζαντινών ειρημάτων σ' αυτές τις φύστες ήταν τελείως φυσιολογική. Η κατανοούσαμε εύκαλιπτα για το Μωάμεθ ο Β', αν βέβαια κατόρθωσε να αυλάβει τη μία από αυτές τις φύστες, την είχε επιλέξει ως προσωπικό πλοϊο, όχι μόνο ως τρόπαιο, αλλά επίσης επιδή ο Σουλτάνος θεωρούσε τον εαυτό του ως το νόμιμο διάδοχο των μοναρχών της βυζαντινής αυτοκρατορίας.

Σύμφωνα με την υπόθεση αυτή, η Kadirga είναι το τελευταίο επί τών πλοίο των ναυτικών δυνάμεων του Κωνσταντίνου Α'. Δραγάτζη, που όμως υπέστη πολλές επισκευές και τροποποιήσεις.

1. Στις δύο πλευρές του εμβόλου της Kadirga είναι σκαλισμένοι δύο ομοιοί δράκοι.
2. Μετάφραση από τα Γαλλικά: Δ. Φαρσάς Σ.: «Ολες οι φωτογραφίες ανήκουν στο ουγγρόφρεα.

Βιβλιογραφία

- A. Nutku, Ancient Turkish Craft, I. Sultan's Galley (Kadirga), Istanbul, Publications of Turkish Shipbuilding Research Institute, Technical University, No 5, 1957.
L. Basch, «A Galley in Istanbul: The Kadirga, The Mariner's Mirror, 60, 1974, o. 133-134.
L. Basch, «The Kadirga revisited. A preliminary re-appraisal», The Mariner's Mirror, 65, 1979, o. 39-51.

«Kadirga», the Last Galley

L. Basch

The galley «Kadirga», the only preserved example of its kind, is exhibited in the Nautical Museum of Istanbul. The vessel, of 43.5 tons displacement, 39.5 m. length and 5.75 m. width, is believed to have an impressive resemblance to the ancient trireme. One hundred fourteen oars were providing the necessary power for Kadirga's motion. A shelter at the back of the ship was purposed for the sultan, his retinue and the steersman. This shelter, a real work of art, has been made of very expensive materials and is dated from the reign of Mohammed III (1595-1603) or IV (1648-1697). However, some other datable elements suggest a probable earlier date for the ship herself. The wood-carved ship embellishment is closer, stylistically, to the Byzantine decorative art than to the Ottoman one. In addition, the motif of the two small dragons adorning «Kadirga» belongs to the Byzantine repertoire and is frequently employed as decorative-symbolic element in Byzantine art (iconostasis, pastoral staff, etc.).
Quite elucidating for this subject is the Venetian Nicolo Barbaro's diary. It supplies the information that the Christian fleet, in 1453, besides the big galleys, also included five small ones, called *fustes*, which belonged to the «Basileus». These small galleys of 24 benches each, were the only remnants of the once mighty Byzantine fleet. According to the tradition, they were built either in Genova or in Venice. Thus, the existence of the dragons-motif finds its explanation, which is further supported by the fact that Mohammed II, the Conqueror, had one of these fustes altered to an imperial yacht. Therefore, on the basis of this sound hypothesis we can reach the conclusion that «Kadirga» must, in all probability, be the last vessel of the naval force of Constantine X Dragatzis-Palaologue, the last Byzantine Emperor.