

Προσπάθεια αναπαραστάσεως της Σάμαινας

Νικόλαος Γ. Λάσκαρης

Δρ Αρχαιολογίας

Πανεπιστήμιο Paris I-Panth on-Sorbonne

Ένας από τους πιο διάσημους τύπους πλοίων της αρχαιότητας ήταν η Σάμαινα. Αν και υπάρχουν αρκετές μαρτυρίες για τη μορφή και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της, δεν μας είναι γνωστά τα στοιχεία της σε όλες τις λεπτομέρειές τους. Έτσι κάθε προσπάθεια αναπαραστάσεως του πλοίου προσκρούει σε άγνωστες λεπτομέρειες για τις οποίες μόνο υποθέσεις μπορούν να εκφραστούν. Αυτό ισχύει άλλωστε για κάθε τύπο πλοίου του οποίου δεν έχει βρεθεί ναυάγιο.

Κατά την αρχαιότητα η θέση της Σάμου, από ναυπηγικής απόψεως, ήταν πολύ σπουδαία λόγω της *ημεροξυλείας* (πεύκης), η οποία φύεται άφθονη σε όλο το νησί. Αλλά και μέχρι πριν από μερικές δεκαετίες το νησί παρουσίαζε ναυπηγική κίνηση ιστιοφόρων αντιπροσωπεύουσα το ήμισυ περίπου της συνολικής κίνησης της Ελλάδας. Τα πλοία που μετέφεραν ίππους

συνιστούσαν έναν ιδιαίτερο τύπο πλοίου. Κατά τον Πλίνιο,¹ πρώτοι οι Σάμιοι (ή ο Περικλής) εφεύραν τα προς μεταφοράν ίππων (ιππαγωγά) πλοία και, κατά τον Πausανία, «ἐπὶ ναυμαχίαις εἰσὶν Ἴωνων ἄριστοι».² Η χρησιμοποίηση του σαμιακού μοντέλου για τη μεταφορά στρατιωτών («στρατιώτικες ναῦς») και για πολεμικές επιχειρήσεις, όπως αναφέρει ο Πλούταρχος,³ μαρτυρείται

και από τον Θουκυδίδη⁴ κατά την επίθεση των Αθηναίων εναντίον των Σαμίων το 440 π.Χ., «ἐνανμάχησαν πρὸς Τραγία τῇ νήσῳ Σαμίων ναυσὶν ἑβδομήκοντα, ὧν ἦσαν αἱ εἴκοσι στρατιώτιδες».

Η κατασκευή της Σάμαινας είναι άμεσα συνδεδεμένη με τον Πολυκράτη και την εποχή του. Τύραννος της νήσου (539-522 π.Χ.), ο Πολυκράτης ήταν ο πρώτος από τους Έλληνες που δοκίμασε να κυριαρχήσει στο Αιγαίο, «Πολυκράτης γάρ ἐστι πρῶτος τῶν ἡμεῖς ἴδμεν Ἑλλήνων ὃς θαλασσοκρατέειν ἐπενοήθη, παρέξ Μίνωός τε τοῦ Κνωσσοῦ καὶ εἰ δὴ τις ἄλλος πρότερος τούτου ἤρξε τῆς θαλάσσης».⁵ Κατά την εποχή του η Σάμος κατέστη «πολίων πασέων πρώτη Ἑλληνίδων καὶ βαρβάρων»,⁶ διότι ανέπτυξε τη ναυτική της κυρίως δύναμη. Γύρω στο 535 π.Χ. ο Πολυκράτης λέγεται ότι στήριξε τη δύναμή του στην απόκτηση μιας εκατοντάδας πεντηκοντόρων πλοίων και μιας χιλιάδας τοξοτών «πεντηκοντέρους τε ἑκατὸν καὶ χιλίους τοξότας».⁷ Η επιτυχία τον κατέστησε τόσο ισχυρό ώστε αργότερα να επανδρώσει 40 τριήρεις με δυσαρεστημένους υπηκόους και να τους στείλει να υποστηρίξουν τον πέρση βασιλιά



1. Μοντέλο αναπαράστασης της Σάμαινας, κατασκευασμένο από τον Ηλ. Καρδίκη. Μουσείο Αρχαίας Ελληνικής Τεχνολογίας του Δήμου Ζεφυρείου Αττικής.

Καμβύση στην εισβολή του στην Αίγυπτο το 525 με την εντολή να μην τους επιτρέψει να επιστρέψουν.⁸

Μετά την ήττα των Ελλήνων από τους Πέρσες στη Λάδη της Μικράς Ασίας το 494, ένα μέρος των ευγενών που βρίσκονταν σε διάσταση με την άρχουσα τάξη της νήσου, η οποία ήταν υπέρ μιας συνεργασίας με τους Πέρσες, δέχτηκαν, συνοδευόμενοι από μιλήσιους πρόσφυγες, μια προσφορά των κατοίκων της Ζάγκλης να ιδρύσουν μαζί τους στην ανατολική ακτή της Σικελίας μια πόλη στη θέση Καλή Ακτή. Ήταν η πόλη Ζάγκλη-Μεσσήνη, στα νομίσματα της οποίας αναπαρίσταται η Σάμαινα, όπως θα δούμε παρακάτω.

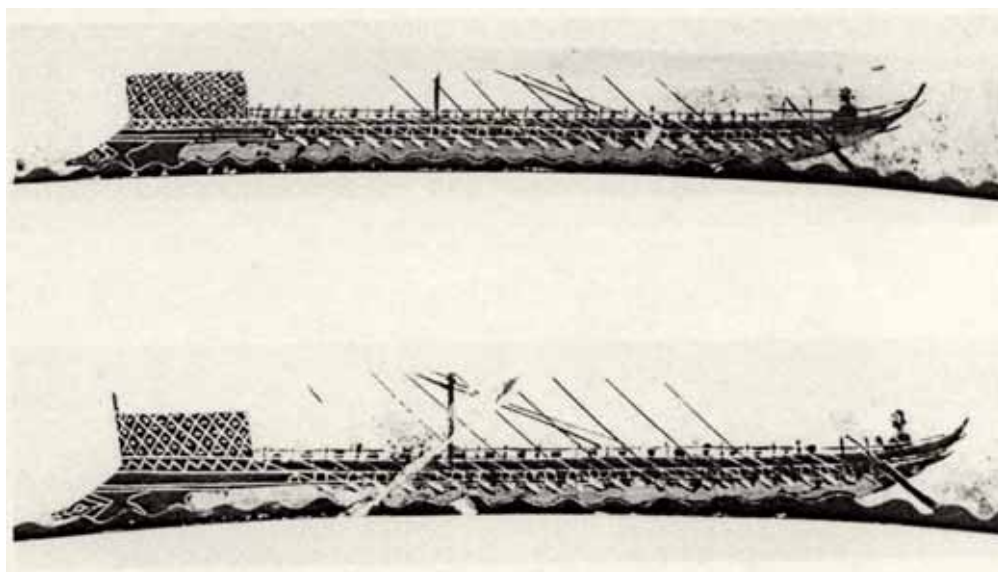
ΟΙ ΠΗΓΕΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΗ ΣΑΜΑΙΝΑ

Ο Ηρόδοτος⁹ (5ος αι. π.Χ.): (οι Σάμιοι έκτισαν την πόλη Κυδωνία στην Κρήτη, το 520 π.Χ. εκδιώκοντας τους Ζακυνθίους) «ἔκτῳ δὲ ἔτει Αἰγινήται αὐτοὺς ναυμαχίῃ νικήσαντες ἠνδραποδίσαντο μετὰ Κρητῶν, καὶ τῶν νεῶν καπρίου ἐχουσέων τὰς πρῶρας ἠκρωτηρίασαν καὶ ἀνέδρασαν ἐς τὸ ἶρον τῆς Ἀθηναίης ἐν Αἰγίνῃ. ταῦτα δὲ ἐποίησαν ἔγκοτον ἔχοντες Σαμίοισι Αἰγινήται».

Ο Χοιρίλος (5ος αι. π.Χ.) στο λεξικό του Φωτίου,¹⁰ λ. «Σαμιακὸν τρόπον»: «εἰς ὑηνίαν ἐπισκώπτων μινύῳ· ὑσὶ γὰρ ἐμπερεῖς εἶχε τὰς πρῶρας τὰ τῶν Σαμίων πλοῖα, ὡς Χοιρίλος ὁ Σάμιος». Ο Χοιρίλος στον Φώτιο: «νῆς δὲ τις ὠκύπορος Σαμίη, σὺς εἶδος ἔχουσα».¹¹

Ο Κρατίνος (5ος αι. π.Χ.) στο ἔργο του *Αρχιλόχοι* στον Φώτιο, λ. «Σαμιακὸν τρόπον»: «εἰσαμίαν ἐπισκώπτων μινύῳνα. ὑσὶ γὰρ ἐμπερεῖς εἶχε τὰς πρῶρας τὰ τῶν Σαμίων πλοῖα».¹²

Ο Λυσίμαχος Αλεξανδρεὺς (αρχές 2ου αι. π.Χ.),¹³ στο λεξικό του Φωτίου,



2. Παραστάσεις εκατόντορων διήρων από μελανόμορφο αττικό δίνο του Εξηκία, 550-530 π.Χ. Ρώμη, Museo Nazionale de Villa Giulia, αρ. 50599.

ου, λ. «Σαμίων ὁ δῆμός ἐστιν ὁ πολυγράμματος» και στο λεξικό της Σούδα (10ος αι. μ.Χ.), λ. «Σαμίων ὁ δῆμος»: «ὅτι Ἀθηναῖοι μὲν τοὺς ληφθέντας ἐν πολέμῳ Σαμίους ἔστιζον γλαυκί, Σάμιοι <δὲ τοὺς Ἀθηναίους> τῇ σαμαίνῃ - <ῆ> ἐστὶ πλοῖον δίκροτον ὑπὸ Πολυκράτους πρῶτον κατασκευασθὲν τοῦ Σαμίων τυράννου, ὡς Λυσίμαχος ἐν β΄ Νόστων -· τὸ δὲ πλάσμα Δούριδος (76 ,66)· οἱ δὲ τὴν σάμαιναν νόμισμα εἶναι».

Ο Πλούταρχος¹⁴ (τέλη Ιου - αρχές 2ου αι. μ.Χ.): «Οἱ δὲ Σάμιοι τοὺς αἰχμαλώτους τῶν Ἀθηναίων ἀνθυβρίζοντες ἔστιζον εἰς τὸ μέτωπον γλαυκάς· καὶ γὰρ ἐκείνους οἱ Ἀθηναῖοι σάμαιναν. ἡ δὲ σάμαινα ναῦς ἐστὶν ὑπόπρωρος μὲν τὸ σίμωμα, κοιλοτέρα δὲ καὶ γαστροειδής, ὥστε καὶ ποντοπορεῖν [ἢ φορτοφορεῖν] καὶ ταχυναυτεῖν. οὕτω δ' ὠνομάσθη διὰ τὸ πρῶτον ἐν Σάμῳ φανῆναι, Πολυκράτους τυράννου κατασκευάσαστος».

Ο Ἄλεξις ὁ Σάμιος (4ος αι. π.Χ.)¹⁵ (2ος-3ος αι. μ.Χ.): «πρῶτος δ' ὁ Πολυκράτης καὶ ναῦς τινὰς πῆξας ἀπὸ τῆς πατρίδος Σαμαίνας ἐκάλεσεν».

Ο Ησύχιος (5ος αι. μ.Χ.),¹⁶ λ. «Σαμιακὸς τρόπος»: «ἔτερον δέ, ὅτι αἱ λεγόμεναι Σάμαιναι ναῦς κατέστρωτο δι' ὄλου. Δίδυμος δὲ τὰς Σαμαίνας ἰδιαίτεραν παρὰ τὰς ἄλλας ναῦς

τὴν κατασκευὴν ἔχειν· εὐρύτεραι μὲν γὰρ εἰσι τὰς γαστέρας, τοὺς δὲ ἐμβόλους σεσίμωνται, ὡς δοκεῖν ῥύγχεσιν ὑῶν ὁμοίως κατεσκευάσθαι, οἷον ὑοπρώρους εἶναι. διὸ καὶ ἐπὶ τ(οι)αύτης λέγεται:

“ναῦς δὲ τις ὠκυπόρος Σαμίη ὑὸς εἶδος ἔχουσα”».

Τα νομίσματα

Τα νομίσματα της Ζάγκλης-Μεσσηνίας της Σικελίας, χρονολογημένα μεταξύ 493-489 π.Χ., ἔχουν στη μια ὄψη παράσταση πρῶρας πλοίου η οποία ἔχει τη μορφή κεφαλῆς αγριόχοιρου, η δε μνεία ὅτι «οἱ δὲ τὴν Σάμαιναν νόμισμα εἶναι (λέγουσιν)» συνηγορεῖ στην αναγνώριση αὐτοῦ του πλοίου ως τῆς Σάμαινας, ὡπως δηλώνει ἐξάλλου και η μορφή του ἐμβόλου με τὴν αναφερόμενη κεφαλὴ κάπρου, αν και ο τύπος αὐτὸς του ἐμβόλου δεν ἦταν ασυνήθης κατὰ τὴν ἐποχὴ αὐτή.

Το πιο πρόσφατο ἀπὸ τα νομίσματα, το τετράδραχμο τῆς Ζάγκλης σὲν Οξφόρδη, εἶναι χρονολογημένο ἀπὸ τον Ε. Robinson μεταξὺ 493-489 π.Χ.¹⁷ Τα δύο ἐπίπεδα τῶν φεγγιτῶν δεῖχνουν καθαρά πως αὐτὸ το σαμιακὸ πλοῖο εἶναι τουλάχιστον διήρης.

Τι ἦταν ἡ Σάμαινα

Οι πηγές που αναφέρθηκαν παραπάνω μάς πληροφορούν πως η Σάμαινα ήταν:

1) Πλοίο δίκροτο = *διήρης*, δηλαδή με δύο σειρές (ορόφους) κωπηλατών («τῆ σαμαίνη ἐστὶ πλοῖον δίκροτον»).

2) Είχε ἔμβολο μορφῆς κεφαλῆς αγριόχοιρου («καπρίους ἔχουσέων τὰς πρώρας», «ῥύγχεσιν ὕδων»).

3) Είχε σκάφος πλατύ σε σχέση με τα άλλα πλοία της εποχῆς («εὐρύτεραι μὲν γάρ εἰσι τὰς γαστέρας»).

4) Είχε κατάστρωμα σε ὅλο το μήκος της («κατέστρωντο δι' ὅλου»).

ΤΑ ΑΛΛΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ

Για την κατανόηση του προβλήματος της αναπαραστάσεως της Σάμαινας κρίνεται αναγκαία μια αναφορά στους τύπους και τη μορφή των πλοίων της εποχῆς.

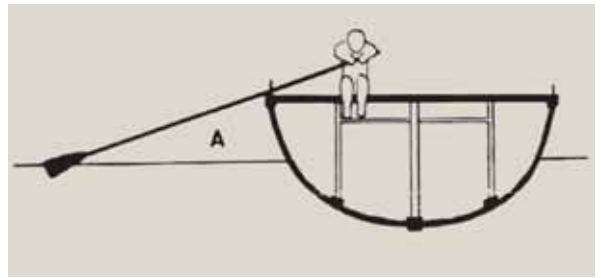
Μια βασική διάκριση είναι αυτή που αναφέρεται στα μακρά πλοία (μακρὰ νῆες) και στα στρογγύλα πλοῖα (νῆες). Στα μακρά πλοία ήταν η διάσταση του μήκους που κυριαρχούσε ενώ στα στρογγύλα του πλάτους. Ο Αρριανός, κατά τη Σούδα, λ. «ναῦς», αναφερόμενος στην εποχή του Τραϊανού (αρχές 2ου αι. μ.Χ.), γράφει «εἶχε δὲ ἡ ναῦς μῆκος μὲν κατὰ τρίτην μάλιστα, εὖρος δὲ καὶ βάθος καθ' ὀκτάδα».

Κατὰ το σχολιαστή του Θουκυδίδη ονόμαζαν *στρογγύλη* το εμπορικό πλοίο.¹⁸ Το εμπορικό πλοίο κατευθυνόταν προ πάντων ἀπὸ τὸν ἀνεμό. Ἦταν αναγκαίὸ τὸ σκάφος νὰ εἶναι ανεπτυγμένο καὶ βαρὺ γιὰ νὰ κάνει ἀντίβαρο στὴ δύναμη τοῦ ἀνέμου στὰ πανιά. Θα εἶχε ἕνα μικρὸ ἀριθμὸ κουπιῶν γιὰ νὰ βοηθοῦν στὶς μανούβρες σὲ ιδιαίτερες συνθήκες. Ἀντίθετα, τὸ πολεμικὸ πλοῖο ἔπρεπε νὰ κινεῖται γρήγορα γιὰ νὰ ἀντεπεξέλθει σὲ μιὰ ἀπότομη ἐπίθεση ἐναντίον τοῦ ἐχθροῦ ἢ νὰ διαφύγει, ἐὰν βρισκόταν σὲ δύσκολη θέση, ἢ νὰ κάνει γρήγορες

μανούβρες στὸ πεδίο τῆς μάχης. Τὸ σκάφος μετέφερε μόνον τὸ πλήρωμα καὶ μερικὲς προμήθειες καὶ ἐπιπλέον ἐξαρτιόταν ἀποκλειστικὰ ἀπὸ τὴν ἀνθρώπινη δύναμη τῶν κωπηλατῶν καὶ ἐλάχιστα ἀπὸ τὰ πανιά. Ἐτσι, ἀν ἤθελε κανεὶς νὰ αὐξήσει τὴ δύναμη ωθήσεως τοῦ πλοίου, ὀφείλε νὰ τοῦ δώσει μεγαλύτερο ἀριθμὸ κωπηλατῶν καὶ, κατὰ συνέπεια, νὰ ἐπιμηκύνει τὸ πλοῖο. Τὸ πολεμικὸ πλοῖο ἦταν ἐκ καταγωγῆς μακρὺ πλοῖο.

Τὰ πρῶτα πλοῖα αὐτοῦ τοῦ εἶδους δὲν εἶχαν παρὰ μιὰ σειρὰ κουπιῶν, καὶ τὰ πιο συνηθισμένα, στὴν προ τῶν Μηδικῶν πολέμων ἐποχῆ, ἦταν οἱ *τριακόντοροι* ἢ οἱ *πεντηκόντοροι* μὲ 15 ἢ 25 κωπηλάτες στὴν κάθε πλευρά. Γιὰ τοὺς Ἕλληνες ἡ λέξη *πεντηκόντορος* σήμαινε κυρίως ἕνα πλοῖο μὲ 50 κουπιά, τῶν ὁποίων οἱ σκαλμοὶ ἦταν τοποθετημένοι στὴν κουπαστή, ἀλλὰ ἡ ἴδια λέξη μποροῦσε νὰ σημαίνει ἐπίσης ἕνα τύπο πλοίου ὠθουμένου ὁμαλῶς μὲ 50 κουπιά ἀλλὰ μεγαλύτερου μεγέθους που μποροῦσε γρήγορα νὰ μεταμορφωθεῖ σὲ πλοῖο μὲ 100 κουπιά. Οἱ ἐμφύλιοι πόλεμοι μετὰ τῶν ἐλληνικῶν πόλεων προκάλεσαν τὴν κατασκευὴ τῆς διήρους, πλοίου μὲ δύο ορόφους κωπηλατῶν. Ἡ διήρης ἐπέτρεπε σὲ ἕνα μῆκος ὅμοιο μὲ τῆς *μονήρους* νὰ διπλασιάσει τὴ δύναμη τῆς κινήσεως καὶ νὰ αὐξήσει κατὰ συνέπεια τὴ δύναμη προσκρούσεως τοῦ ἐμβόλου. Ἡ χρονολογία τῆς ἐφευρέσεως τῆς διήρους στὴν Ελλάδα εἶναι γύρω στὸ 700 π.Χ. Κατὰ τὸν Πλίνιο,¹⁹ οἱ Ἐρυθραῖοι πρῶτοι κατασκεύασαν διήρεις («*biremem Dastastes Erythraeos fecisse*»). Διαθέτουμε καὶ μιὰ σύγχρονη παράσταση διήρους σὲ ἕνα ἀγγεῖο τοῦ Μουσείου τοῦ Τορόντο.²⁰

Οἱ μελετητὲς δέχονται γενικῶς πως οἱ ἀναλογίες οἱ πιο εὐνοϊκὲς γιὰ μιὰ μακρὰ πλεύση μὲ τὰ κουπιά εἶναι οἱ ἐξῆς: 1/3 τοῦ κουπιοῦ βρίσκεται στὸ ἐσωτερικὸ τοῦ πλοίου,



3. Σχέδιο τῆς θέσεως τῶν κωπηλατῶν σὲ διήρη γύρω στὸ 700 π.Χ.

ἐνῶ τὰ 2/3 στὸ ἐξωτερικὸ μέρος τοῦ, καὶ ἀργότερα γιὰ πλοῖα μὲ δύο θρανία κουπιῶν «ὅσα τε δίκροτοι αὐτῶν τὰς κάτω κόπας οὐκ ἐπὶ πολὺ ἔξω ἔχουσαι τοῦ ὕδατος».²¹ Οἱ δύο σειρὲς τῶν κουπιῶν τοποθετημένες σὲ διαφορετικὰ ἐπίπεδα ἔχουν τὶς ἴδιες ἀναλογίες, ἐὰν δὲν ἔχουν τὸ ἴδιο μῆκος. Ὅσον ἀφορὰ τὴν ονομασία τῶν κωπηλατῶν ὁ *ζυγίτης* ἦταν αὐτὸς τοῦ ἀνωτέρου ορόφου «τὰ μέσα τῆς νεῶς» (Πολυδεύκης), ἐπειδὴ κάθετα στὸν κύριο ζυγὸ τοῦ πλοίου καὶ ὁ *θαλαμίτης* στὸν κατώτερο ὄροφο, ἐπειδὴ βρίσκεται στὸ θάλαμο τοῦ πλοίου «οἷ οἱ θαλάμιοι ἐρέττουσι».

Στὴ διήρη κάθε κωπηλάτης θὰ πρέπει νὰ κατεῖχε πάνω ἀπὸ 3 πόδια (= 0,90 μ.) τοῦ χώρου, που πρέπει νὰ προστεθεῖ στὸ μῆκος τῆς πλώρης μὲ τὸ κουπί τῆς καὶ σὲ ἐκεῖνο τῆς πρύμνης. Ἡ αὐξηση τοῦ μῆκους τοῦ πλοίου που θὰ υπερέβαινε τὴ χωρητικότητα τῶν 25 κωπηλατῶν σὲ κάθε πλευρὰ συνεπαγόταν τὸν κίνδυνο τῆς διαρρήξε-

4. Σχέδιο νομίσματος τῆς Ζάγκλης-Μεσσήνης τῶν ἀρχῶν τοῦ 5ου αἰ. π.Χ., τὸ ὁποῖο ἀναπαριστᾷ ἔμβολο διήρους. Οξφόρδη, The Ashmolean Museum.



ως στο μέσον του μήκους του από ένα ισχυρό κύμα. Έτσι το επόμενο βήμα στην αρχιτεκτονική ανάπτυξη όφειλε να είναι σε κάθετη και όχι σε οριζόντια φορά.

Το πιο γνωστό πολεμικό πλοίο της αρχαιότητας ήταν η τριήρης, πλοίο με τρεις ορόφους κωπηλατών. Ο Θουκυδίδης μάς πληροφορεί πως πρώτοι οι Κορίνθιοι κατασκεύασαν τριήρεις και πως ο Αμεινοκλής κατασκεύασε τέσσερα πλοία (τριήρεις προφανώς) για λογαριασμό των Σαμίων 300 χρόνια πριν από το τέλος του Πελοποννησιακού πολέμου το 704 π.Χ.:²² «πρῶτοι δὲ Κορίνθιοι ... καὶ τριήρεις πρῶτον ἐν Κορίνθῳ τῆς Ἑλλάδος ναυπηγηθῆναι. φαίνεται δὲ καὶ Σαμίους Ἀμεινοκλῆς, Κορίνθιος ναυπηγός, ναῦς ποιήσας τέσσαρας· ἔτη δ' ἐστὶ μάλιστα τριακόσια ἐς τὴν τελευταίην τοῦδε τοῦ πολέμου, ὅτε Ἀμεινοκλῆς Σαμίους ἤλθεν».

Αλλά χρειάστηκε αρκετός χρόνος, δηλαδή μέχρι λίγο πριν από τους Μηδικούς πολέμους, για να συναντήσουμε τις τριήρεις σε μεγάλο αριθμό στους στόλους των δύο μεγάλων ναυτικών δυνάμεων της εποχής, της Κέρκυρας και των τυράνων της Σικελίας. Ο Θεμιστοκλής έπεισε τους Αθηναίους να κατασκευάσουν τριήρεις στον πόλεμο εναντίον των Αιγινήτων (γύρω στο 490 π.Χ.). Αυτά τα πλοία χρησιμοποιήθηκαν κατά τους Μηδικούς πολέμους, αλλά δεν ήταν ακόμη γεφυρωμένα σε όλο το μήκος τους.²³

ΑΝΑΠΑΡΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΣΑΜΑΙΝΑΣ

Θεωρούμε τις παραπάνω μαρτυρίες και τις ενδείξεις των νομισμάτων ως ισχυρά στοιχεία στην προσπάθειά μας να αναπαραστήσουμε το πλοίο. Πιο συγκεκριμένα:

1. Δεχόμαστε τη λέξη δίκροτος = διήρης, η οποία εμφανίζεται στο λεξικό του Πολυδεύκη με την ίδια έννοια.

2. Αφήνουμε κατά μέρος τις αμφισβητήσεις σχετικά με το εικονιζό-

μενο πλοίο στα νομίσματα, δεχόμενοι ότι αναπαριστά την πλώρη της Σάμαινας.

3. Ξεπερνάμε τα προβλήματα που τίθενται από την έλλειψη μαρτυριών για τον αριθμό των κωπηλατών της Σάμαινας, δεχόμενοι ως περισσότερο πιθανό τον αριθμό της πεντηκοντόρου –αλλά σε δύο επίπεδα, 50+50– ως τον συνηθέστερο τύπο πλοίου της εποχής.

4. Δεχόμαστε δύο σειρές των 25 κωπηλατών σε κάθε πλευρά, σύνολο 100 κωπηλάτες και επιπλέον ο κυβερνήτης και ο πηδαλιούχος, σκεπτόμενοι πως το πλοίο όφειλε να έχει μεγάλη ταχύτητα στην ανοιχτή θάλασσα «ὥστε ποντοπορεῖν καὶ ταχυναιτεῖν» και απορρίπτουμε την υπόθεση για *al scaloccio*, δηλ. δύο κωπηλάτες για κάθε κουπί.

5. Για τη θέση των κωπηλατών δεχόμαστε το σχέδιο που ανταποκρίνεται στη διήρη του Τορόντο,²⁴ λαμβάνουμε όμως υπόψη και την ελαφρή κλιμάκωση *a zenzile* της θέσεως των κουπιών, όπως προτείνει ο L. Basch για το London B 436.²⁵ Ο ζυγίτης κωπηλάτης κάθεται σε ανώτερο επίπεδο από αυτό του θαλαμίτη και λίγο πιο μέσα από τη γραμμή της κουपाστής.

6. Δεν ασχολούμαστε με τις παραστάσεις των πλοίων όπου η δεύτερη σειρά των κωπηλατών είναι ελλιπώς επανδρωμένη (ημιολία).

7. Αποκλείουμε την υιοθέτηση της εξωτερικής προεξοχής (παρεξει-

ρεσίας) στο άνω ακραίο τμήμα κατά μήκος των δύο πλευρών του σκάφους.

8. Τοποθετούμε μεταλλική επένδυση στο έμβολο του πλοίου.

9. Για το κατάστρωμα θέτουμε ένα ιστίο στο κέντρο του και προτείνουμε καταπακτές στο κέντρο του πλοίου σε ίση απόσταση από την πλώρη και την πρύμνη με τουλάχιστον μία σκάλα σε κάθε πλευρά και μία επιπλέον φορητή σκάλα. Το κατάστρωμα καλύπτει και τους δύο ορόφους από δύο σειρές κωπηλατών.

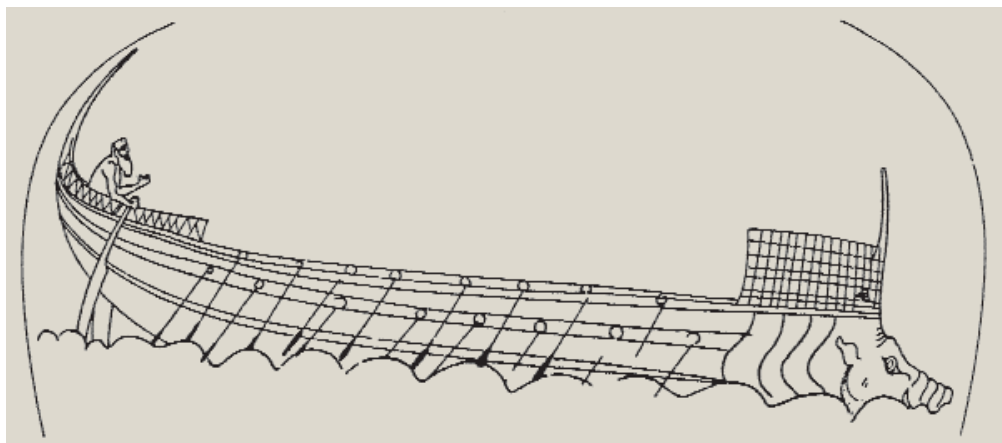
10. Για το πλάτος του πλοίου θεωρούμε ως ένα καλό παράδειγμα το σχέδιο του πλοίου το οποίο δεχόταν η βάση που βρέθηκε νότια του Ηραίου της Σάμου –αφιερώματος στο ναό– η οποία από την κεραμική και τα μικροαντικείμενα που βρέθηκαν χρονολογείται γύρω στο 600 π.Χ. Η κατασκευή ορίζεται από δύο παράλληλους και εννέα μικρότερους κάθετους τοίχους που ορίζουν μια βάση-εσχάρα πλοίου. Το μήκος του πλοίου θα έφτανε τα 25 μ., αν υπολογίσουμε ότι τα άκρα του θα ξεπερνούσαν λίγο τις ακραίες βάσεις.

11. Η σχέση μήκους προς πλάτος είναι 4 προς 1.

12. Το ύψος του πλοίου στην πρύμνη είναι μικρότερο από αυτό της πλώρης. Η γραμμή της πρύμνης είναι καμπύλη προς τα άνω.

13. Η ίσαλος γραμμή είναι στα 2/3 από το κατάστρωμα και στο 1/3

5. Σχέδιο διήρους σε αττικό μελανόμορφο αμφορέα. Ταρκούνινα, Museo Civico.



από την τρόπιδα (=καρίνα).

14. Για τη μορφή της καρίνας υιοθετούμε αυτή του Coates στο *TROPIS II* (σ. 116, εικ. 3, πλοίο 2).

15. Βοηθητικά στοιχεία για την κατασκευή του πλοίου λαμβάνονται επίσης και από παραστάσεις αγγείων χρονολογημένων γύρω στα 550-510 π.Χ.

Από τις παραστάσεις των αγγείων ως πιο αντιπροσωπευτικές θεωρούμε αυτές ενός αττικού μελανόμορφου κύπελλου χρονολογημένου γύρω στο 510 π.Χ.,²⁶ στο οποίο παριστάνονται δύο εμπορικά και δύο πολεμικά πλοία (διήρεις), με τη διαφορά ότι το ένα από τα δύο πολεμικά φαίνεται σαν ημιολία καθώς η δεύτερη σειρά των κουπιών δεν είναι ολοκληρωμένη. Στον αμφορέα αριθ. 678 της Tarquinia (γύρω στα 510),²⁷ στη διήρη αμφότερα τα επίπεδα των κουπιών αρθρώνονται διαμέσου φεγγιτών και το σκάφος δυναμώνει και ενισχύεται με ζωστήρες. Από όλες τις εικόνες που θα μπορούσε να εμπνευστεί ένας μοντελίστ για να αναπαραστήσει μια διήρη χαρακτηριστική των μέσων του 6ου αιώνα, κατά τρόπο πιστό, καταλληλότερα είναι τα πλοία στον αττικό μελανόμορφο δίνου του Εξηκία (γύρω στα 550-530 π.Χ.) του τύπου της πεντηκόντορου-διήρους (εκατόντορος)²⁸ στο Μουσείο της Villa Giulia της Ρώμης. Στα δύο καλύτερα διατηρημένα από τα πέντε πλοία του αγγείου τα κουπιά ανέρχονταν σε 23 και 29 αντίστοιχα.

Λαμβάνεται επίσης υπόψη και ο συνδυασμός των δύο σχεδίων του J. Coates στο *TROPIS II* (σ. 116, εικ. 1A) της μονήρους πεντηκόντορου, αλλά με δύο σειρές κουπιών, ή το σχέδιο 1B της διήρους, αλλά με 25 κωπηλάτες σε κάθε σειρά και τέλος, το νόμισμα με πλήρη σαμιακού τύπου, το οποίο δείχνει μια διήρη, όπου δεν παριστάνονται κουπιά.²⁹ Εδώ επίσης οι τετράγωνοι φεγγίτες κάθε επιπέδου είναι ρυθμισμένοι κατά διαστήματα σε

σχέση ο ένας με τον άλλο.

16. Σχετικά με τις πηγές, οι οποίες αναφέρουν ότι ο Πολυκράτης απέκτησε στόλο 100 πεντηκόντορων και αργότερα και τριήρεις, οφείλουμε να θεωρήσουμε είτε ότι αυτές οι πεντηκόντοροι ήταν ο τύπος της Σάμαινας, άρα επρόκειτο για τον τύπο της πεντηκόντορου σε δύο επίπεδα, είτε πως πρόκειται για δύο διαφορετικούς τύπους πλοίων: την πεντηκόντορο με μια σειρά κωπηλατών (25+25) και τη Σάμαινα διήρη (με 25+25 σε κάθε πλευρά και σε δύο επίπεδα = 100), όπως προτείνουμε, και με τα υπόλοιπα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Σε αυτή τη δεύτερη περίπτωση η Σάμαινα θα είχε κατασκευαστεί για κάποιες ιδιαίτερες επιχειρήσεις, όπως ήταν η πειρατεία, η μεταφορά φορτίων αλλά και στρατιωτών και γενικά για χρήσεις για τις οποίες απαιτείτο μεγάλη χωρητικότητα. Όσο για τη μορφή του εμβόλου θα μπορούσε να ανταποκρίνεται και στους δύο τύπους πλοίων.

Οι παραπάνω σκέψεις όσον αφορά τα δεδομένα και την κατασκευή του μοντέλου ετέθησαν από τον γράφοντα υπόψη του επιφανούς μελετητή της αρχαίας ελληνικής ναυπηγικής Lucien Basch, του οποίου το έργο *Le mus e imaginaire de la marine antique*, ένα από τα σπουδαιότερα έργα που έχουν γραφεί διεθνώς για την αρχαία ναυπηγική, έχει εκδοθεί από το Ελληνικό Ινστιτούτο για τη Διατήρηση της Ναυτικής Παράδοσης. Ο L. Basch στην απάντησή του σημειώνει πως συμμαρτυρούν τις βάσεις των παραπάνω συλλογισμών, αλλά τονίζει, όπως είναι ευνόητο άλλωστε, ότι οι γραπτές και οι εικονογραφικές πηγές (οι παραστάσεις των αγγείων) δεν είναι επαρκείς για την κατασκευή ενός μοντέλου. Ακόμη υποστηρίζει ότι, μέχρι να βρεθεί ένα ναυάγιο της Σάμαινας, θα βρισκόμαστε στο χώρο των θεωριών και των υποθέσεων. Εν τέ-

λει, προτείνει μια αναπαράσταση σε ηλεκτρονικό υπολογιστή, τεχνική η οποία προσφέρει περισσότερες δυνατότητες δημιουργίας συνθετικών εικόνων απ' ό,τι η κατασκευή ξύλινου μοντέλου.

Το παραπάνω σχέδιο της Σάμαινας καλείται «Προσπάθεια αναπαραστάσεως της Σάμαινας» λόγω των δυσκολιών που παρουσιάζονται στην αναπαράσταση των λεπτομερειών που αφορούν το συγκεκριμένο πλοίο (αριθμός κωπηλατών, κατάσταση, κύτος, κ.λπ.). Το μοντέλο κατασκευάστηκε από τον σαμιώτη κατασκευαστή μοντέλων πλοίων Ηλ. Καρδίμη και βρίσκεται στο Μουσείο Αρχαίας Ελληνικής Τεχνολογίας του Δήμου Ζεφυρείου Αττικής.

Σημειώσεις

1. *Nat. Hist.* VII.209.
2. VI.2.9.
3. Περικλής 25.3 (Loeb).
4. I.116.1.
5. Ηρόδοτος III.122.2 (Loeb).
6. Ηρόδοτος III.139.1.
7. Ηρόδοτος III.39.3.
8. Ηρόδοτος III.44.2.
9. Ηρόδοτος III.59.
10. Έκδοση Naber II, σ. 143.
11. Kinkel, *Ep.Gr.fragm.* I 269 Nr.6.
12. Th. Kock, *Com. attic. Fr.*, I, fr.13.
13. *Fr. Gr. Hist.*, εκδ. F. Jacoby, III, B', 382 F 7[15].
14. Περικλής 26.3-4.
15. Αθήναιος, *Δειπνοσοφισταί*, XII.540e (Loeb).
16. Εκδ. M. Schmidt [Halle 1862], IV, σ. 8.
17. E.S.G. Robinson, «Rhegion, Zankle-Messana, and the Samians», *Journal of Hellenic Studies* 66 (1946), σ. 13-20, αρ. 47, πίν. V· L. Basch, *Le mus e imaginaire de la marine antique*, Athens 1987, εικ. 520,5· GOS Arch. 89, πίν. 20e.
18. Θουκυδίδης II.97: «νήϊ στρογγύλη». Σχολ.: νήϊ στρογγύλη: εμπορικῆ, διὰ τὰ πολεμικά, μακρότερα ὄντα.
19. *Nat. Hist.* VII.57 § 207.
20. Basch, *ό.π.*, σ. 184, εικ. 387-8.
21. Αρριανός, *Αλεξάνδρου Ανάβασις*

6.5.2.

22. Θουκυδίδης Ι.13.

23. Θουκυδίδης Ι.14.3.

24. Basch, *ό.π.*, σ.186, εικ. 391 και σ. 196, εικ. 417E.

25. Στο *ίδιο*, σ. 222, εικ. 461.

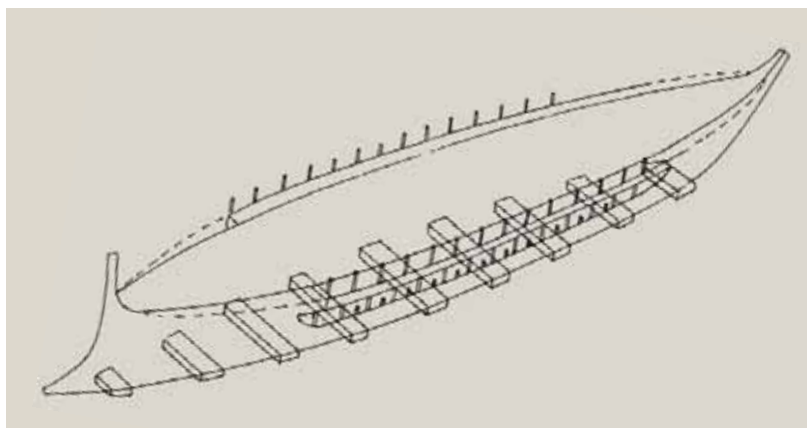
26. London B 436, στο *ίδιο*, σ. 222, εικ. 462 και 463· GOS Arch. 85, εικ. 19, 20a.

27. Basch, *ό.π.*, σ. 225-226, εικ. 470B· GOS. Arch. 86, εικ. 20b.

28. Basch, *ό.π.*, σ. 211, εικ. 438.

29. Στο *ίδιο*, σ. 247, εικ. 520,5· GOS Arch. 89, εικ. 20e.

6. Ισομετρική προβολή πεντηκοντόρου βασισμένη στο περίγραμμα του στερεοβάτη του πλοίου που βρέθηκε στο Ηραίο της Σάμου.



Βιβλιογραφία

ANDERSON R.C., *Oared Fighting Ships. From Classical Times to the Coming of Steam*, London 1962.

BARRON J.P., *The Silver Coins of Samos*, London 1966.

BASCH L., *Le mus e imaginaire de la marine antique*, Ath nes 1987. (MIMA).

CASSON L., «Hemiolia and triemiolia», *Journal of Hellenic Studies* 78 (1958), σ. 14-18.

—, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton 1971 (2¹⁹⁸⁶).

—, *Ships and Seafaring in Ancient Times*, London 2¹⁹⁹⁴.

COATES J., «Pentekontors and triereis compared», *2nd Intern. Symp. on Ship Construction in Antiquity TROPIS II* (1987), σ. 111-116.

DAVISON J.A., «The first Greek triremes», *Classical Quartely* 41 (1947), σ. 18-24.

DUNST G., «Archaische Inschriften und Dokumente der Pentekontaetie aus Samos. 2.Exkurs: Die Samaina», *Athenische Mitteilungen* 87 (1972), σ. 159-161.

GARDINER R. (επιμ.), *The Age of the Galley. Mediterranean Oared Vessels since Preclassical Times*, London 1995.

HCKMANN O., «Some thoughts on the Greek pentekonter», *3rd Intern. Symp. on Ship Construction in Antiquity, TROPIS III* (1989), σ. 207-219.

HOMANN-WADEKING E., «Samos 1964», *AA* (1965), σ. 428-446.

KYRIELEIS H., *F hrer durch das Heraion von Samos*, Athen 1981.

MORRISON J., «Notes on certain Greek nautical terms», *Classical Quartely* 41

(1947), σ. 122-135.

MORRISON J. / WILLIAMS R.T., *Greek Oared Ships, 900-322 B.C.*, Cambridge 1968 (GOS).

MORRISON J., *The Ship. Long Ships and Round Ships. Warfare and Trade in the Mediterranean, 3000 B.C. - 500 A.D.*, London 1980.

ROBINSON E.S.G., «Rhegion, Zankle-Messana, and the Samians», *Journal of Hellenic Studies* 66 (1946), σ. 13-20.

SLEESWYK A.W., «A new reconstruction of the Attic trieres and bireme», *International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* 11 (1982), σ. 35-46.

WALLINGA H.T., *Ships and Sea-power before the Great Persian War, the Ancestry of the Ancient Trireme*, Leiden - N. York - K In 1993.

WILLIAMS R.T., «Early Greek ships of two levels», *Journal of Hellenic Studies* 78 (1958), σ. 121-130.

Πηγές εικόνων

Εικ. 2-4: L. Basch, *Le mus e imaginaire de la marine antique*, Ath nes 1987, σ. 211, εικ. 438, σ. 196, 417E και σ. 247, εικ. 520,5 αντίστοιχα.

Εικ. 5: A.W. Sleswyk, «A new reconstruction of the Attic trieres and bireme», *International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* 11 (1982), σ. 41, εικ. 4.

Εικ. 6: H.T. Wallinga, *Ships and Sea-power before the Great Persian War, the Ancestry of the Ancient Trireme*, Leiden - New York - K In 1993, σ. 51, εικ. 7b.

An Attempt to Reconstruct the

Sea Vessel Samaina

Nikolaos Y. Laskaris

Samaina, a particular type of vessel, is believed to have been invented by Polycrates, the tyrant of Samos (539-522 BC). As it becomes apparent from its great width, the typical feature of the ship, Samaina could serve both naval and trade purposes, particular operations, such as piracy, cargo and troops transportation, and have various other uses demanding a large tonnage.

According to the available sources Samaina was a bireme, that is a galley with two banks of oars, with a ram in the form of a boar's head, a hull wider than its contemporary vessels and a long deck extending from bow to stern. It is illustrated on the early fifth-century BC coins of Zankle-Messena that show the bow of a ship, which has been identified as that of Samaina.

Additional evidence for representing Samaina is supplied by relevant depictions of contemporary biremes and particularly by the pentekonter-bireme painted by Exekias on a black-figured Attic *dinos* in Villa Giulia, Rome, dated around 550-530 BC.

The reconstructed model of the ship has twenty-five oarsmen in two successive levels on each side, altogether one hundred rowers, and follows the standards typical for the sea vessels of the period. The title of the graphic representation of the ship, "An attempt to reconstruct Samaina", has been dictated by the difficulty in determining its details that cannot be verified, since a bireme wreck has not been discovered as yet.