

ΑΘΗΝΑΙΚΗ ΤΡΙΗΡΗΣ

ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΔΑΣΚΑΛΗ ΘΑΛΕΙΑ

ΔΗΜΗΤΡΑΚΗ ΑΓΓΕΛΙΚΗ



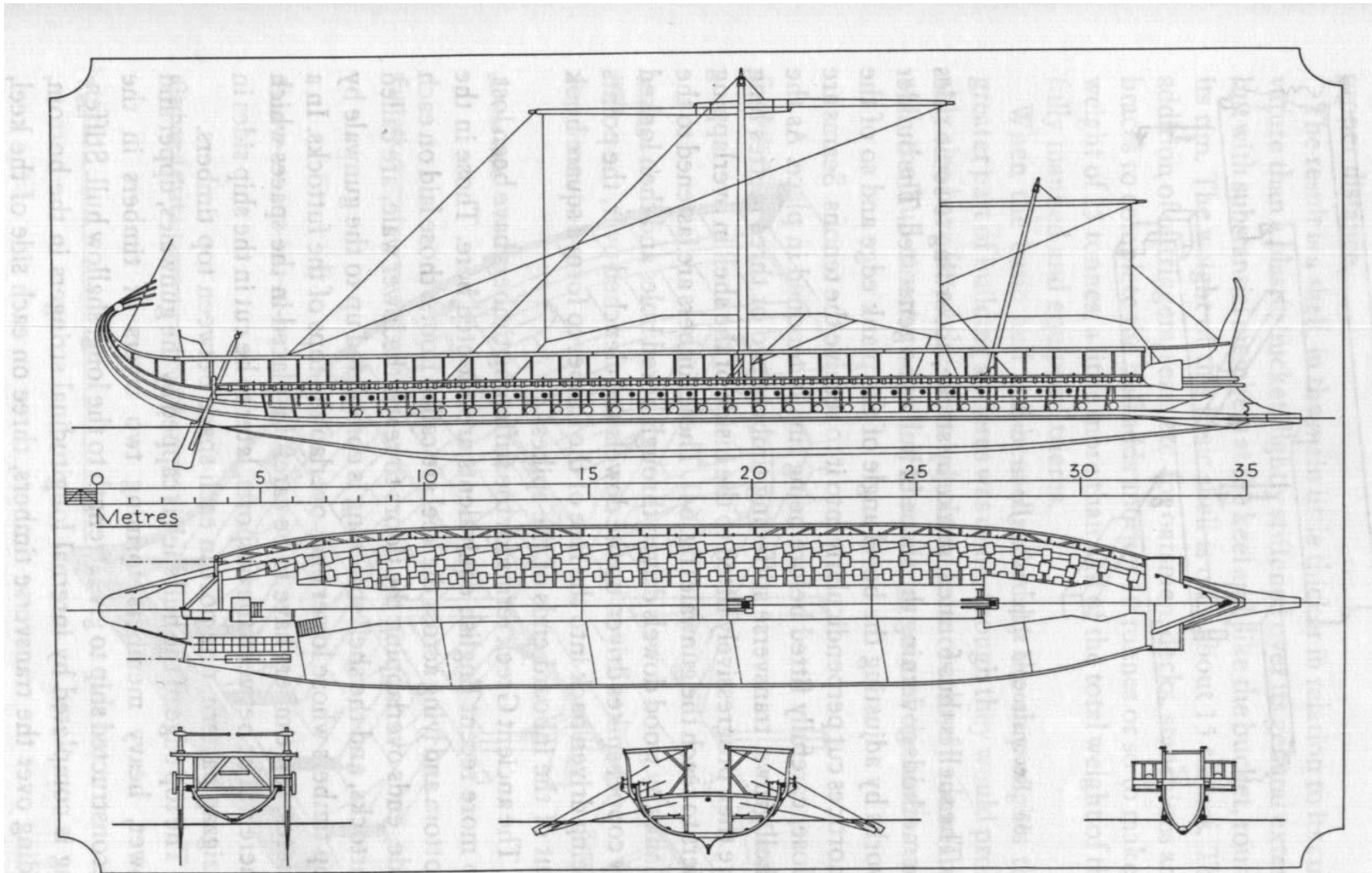
ΟΡΙΣΜΟΣ

- Η Τριήρης ήταν ταχύτατο πολεμικό πλοίο που χρησιμοποιήθηκε το 700-300 π.Χ περίπου



ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

- Η αθηναϊκή τριήρης ήταν ένα αρχαίο πολεμικό πλοίο με τρεις σειρές κουπιών και κωπηλατών σε κάθε μεριά του πλοίου. Τριήρεις βέβαια δεν συναντάμε μόνο στην αρχαία Αθήνα, αλλά και στη Φοινίκη, την Καρχηδόνα, την Ιταλία και τη Ρώμη με κάποιες παραλλαγές.
- Αξίζει να τονίσουμε πως δεν ήταν όλες οι τριήρεις πολεμικές. Υπήρχαν αθηναϊκές τριήρεις όπως η Πάραλος και η Σαλαμινία, που θεωρούνταν ιερές και ακατάλληλες για ναυμαχία. Χρησίμευαν όμως στη μεταφορά χρημάτων καθώς και πρεσβειών.
- Όσον αφορά τα γενικά της χαρακτηριστικά ήταν ένα μακρόστενο και χαμηλό πλοίο καθώς το μήκος κυμαινόταν από 33-43 μέτρα, το πλάτος από 3,5-4,4 μέτρα και το ύψος από 2,1-2,3 μέτρα. Το βύθισμά της έφτανε το ένα μέτρο, ενώ η μέγιστη ταχύτητα που μπορούσε να αποκτήσει ήταν 8 κόμβους μόνο με τη χρήση των κουπιών και 10 κόμβους σε συνδυασμό με τα ιστία. Το πλήρωμα της τριήρους ήταν 170-200 περίπου άνδρες, οι οποίοι ήταν ελεύθεροι πολίτες. Η επάνδρωσή της από δούλους απαγορευόταν.



62. General arrangement of reconstructed ship.

ΤΡΟΠΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

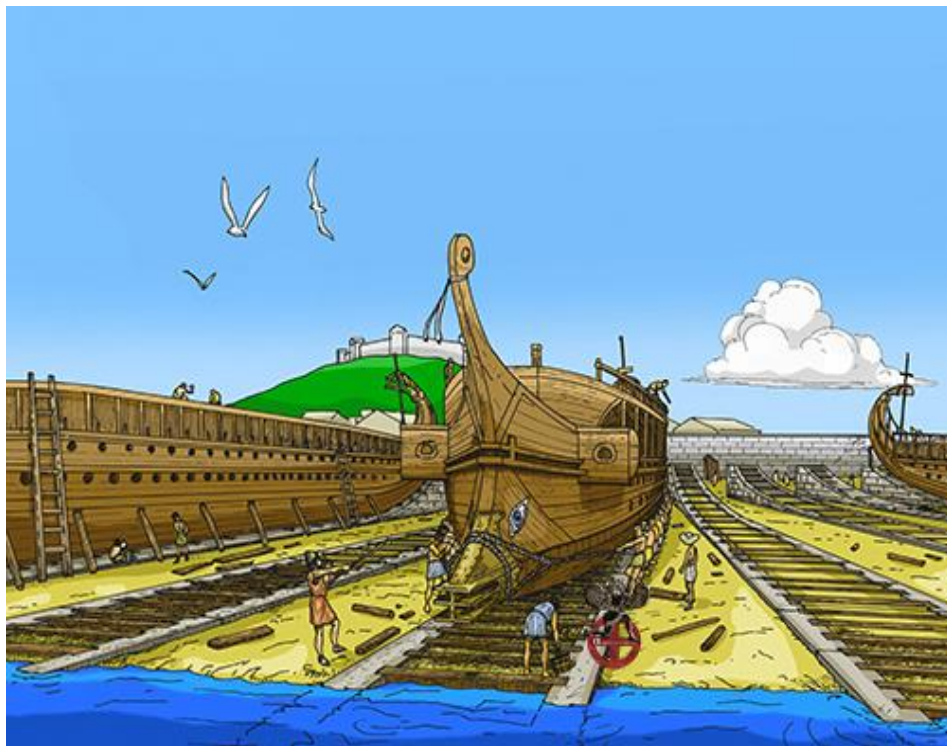
- Σχετικά με την κίνηση του πλοίου, αυτή επιτυγχάνεται είτε με τα ιστία (πανιά), είτε με την κωπηλασία (κώπες), είτε με τα **ιστία** ήταν τετράγωνα ή τραπεζοειδή και βρισκόταν ένα μεγάλο στο μέσο του πλοίου που ονομαζόταν κατάρτι και ένα μικρό πιο μπροστά που φερόταν σε κεκλιμένο ιστό και ονομαζόταν ακάτιος.
- Τα σχοινιά που κρατούσαν το κατάρτι ήταν κατασκευασμένα από κάνναβη ή πάπυρο και αλειμμένα με πίσσα για να μην σαπίζουν. Υπήρχαν δύο είδη ιστίων, τα μεγάλα που χρησίμευαν για μεγάλες πλεύσεις και τα μικρά που χρησιμοποιούνταν στις ναυμαχίες. Όσον αφορά τα κουπιά σε αντίθεση με άλλα πλοία υπήρχαν 3σειρές σε διαφορετικά επίπεδα χωρίς να χρειαστεί να αλλάξει το μήκος του πλοίου.

Η πρώτη , η δεύτερη και η τρίτη σειρά είχε 54 θαλαμίτες, 54 ζυγίτες και 62 θρανίτες αντίστοιχα. Τα κουπιά διέφεραν από σειρά σε σειρά αλλά είχαν περίπου το ίδιο μήκος 4,2-4,4 μέτρα. Βέβαια υπήρχαν δύο κουπιά που βρισκόταν κάτω από την πρύμνη και λειτουργούσαν ως τιμόνι δίνοντας την κατάλληλη κατεύθυνση στο πλοίο. Τέλος όσον αφορά την άγκυρα δεν υπάρχουν πληροφορίες για την μορφή της. Πιθανολογείται πάντως πως κάθε πλοίο είχε τη δική του σιδερένια, μεταλλική ή ξύλινη άγκυρα. Στο πολεμικό πλοίο , την τριήρη πάνω από 170 κουπιά έδιναν ώθηση .Οι κωπηλάτες ήταν καθισμένοι σε τρία επίπεδα, και κωπηλατούσαν σε τέλεια αρμονία. Σε περίπτωση που ένας από τους άντρες έχανε για κάποια στιγμή τον ρυθμό θα μπορούσε να μπερδέψει τα κουπιά και αυτό να είχε σαν συνέπεια να χάσουν την ζωή τους και τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος.. Τα Ελληνικά πλοία είχαν πανιά για να ταξιδεύουν στην θάλασσα αλλά πάντα τα μάζευαν. Αυτά τα αρχαία πλοία ήταν πολύ πιο ευέλικτα όταν έκαναν μανούβρες όταν οδηγούταν από κουπιά.

- Η τριήρης μετέφερε στρατιώτες κατά μήκος του πάνω καταστρώματος. Ο καπετάνιος έδινε τις εντολές από την πρύμνη του караβιού. Αλλά το μυστικό όπλο ήταν το έμβολο. Το έμβολο ήταν στο ίδιο επίπεδο με το νερό. Ήταν ξύλινο και επικαλυμμένο με χαλκό , και με το να κτυπάει στα πλάγια του εχθρικού πλοίου μπορούσε να προκαλέσει πολλές ζημιές ή ακόμα και την βύθιση. Οι στρατιώτες στο κατάστρωμα πολεμούσαν ρίχνοντας βέλη και αν ήταν απαραίτητο πηδούσαν στο αντίπαλο κατάστρωμα και πολεμούσαν σώμα με σώμα. Ήταν τόσο ελαφριά και ευέλικτα πλοία ώστε μπορούσαν ακόμη και να κολλήσουν στα πλάγια του αντίπαλου πλοίου και να καταστρέψουν όλα τα κουπιά. Οι στρατιώτες τους μπορούσαν να επιβιβαστούν στο εχθρικό πλοίο, να αιχμαλωτίσουν το πλήρωμα και να κλέψουν τους θησαυρούς .Φυσικά δεν ήταν τέλειες γιατί ήταν ασταθείς στις καταιγίδες και δεν είχαν χώρο για να κοιμούνται οι ναύτες και για αυτό κάθε βράδυ κατευθύνονταν στην στεριά. Για πολλά χρόνια οι τριήρεις έπλεαν στην μεσόγειο ως το καλύτερο πολεμικό πλοίο.

ΥΛΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

- Για να κατασκευάσουν το πλοίο χρησιμοποιούν μια απλή τεχνική. Η βασική ιδέα ήταν το σκάφος να μπορεί να κινηθεί εύκολα και γρήγορα κατά την διάρκεια της μάχης , οπότε έπρεπε να ήταν ελαφρύ. Μέσα από κείμενα παίρνουμε την πληροφορία ότι το υλικό που κυρίως χρησιμοποιούσαν ήταν το έλατο λόγω του λιγοστού του βάρους σε σύγκριση με άλλα ξύλα. Με στόχο λοιπόν το πλοίο να είναι όσο το δυνατόν ελαφρύτερο δεν υπήρχαν θάλαμοι για το πλήρωμα, αλλά και δεν το επιβάρυναν με τρόφιμα και προμήθειες. Έτσι η τριήρης έπλεε συνοδευόμενη από άλλα πλοία. Βέβαια δεν κατασκευάζονταν όλες οι τριήρεις από έλατο. Κάθε κράτος χρησιμοποιούσε το υλικό που βρισκόταν σε αφθονία εκεί ή αυτό που μπορούσε εύκολα να προμηθευτεί. Έτσι στη Συρία και στη Φοινίκη χρησιμοποιούσαν κέδρο, ενώ στην Κύπρο κουκουναριά. Η καρίνα του πλοίου ήταν κατασκευασμένη από βελανιδιά ώστε να αντέχει στη νεώλκηση. Σημαντική είναι και η παρατήρηση έρευνας που αναφέρει ότι δεν έχει βρεθεί ναυαγημένο καράβι αυτού του τύπου. Η συγκεκριμένη κατασκευή ήταν αδύνατον να βουλιάξει και αυτό βέβαια οφειλόταν στην επιλογή των υλικών που είχαν γίνει για την κατασκευή της.



ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

- Τα κωπήλατα πλοία
- Ιστιοφόρα πλοία
- Η Διήρης

Τα κωπήλατα πλοία

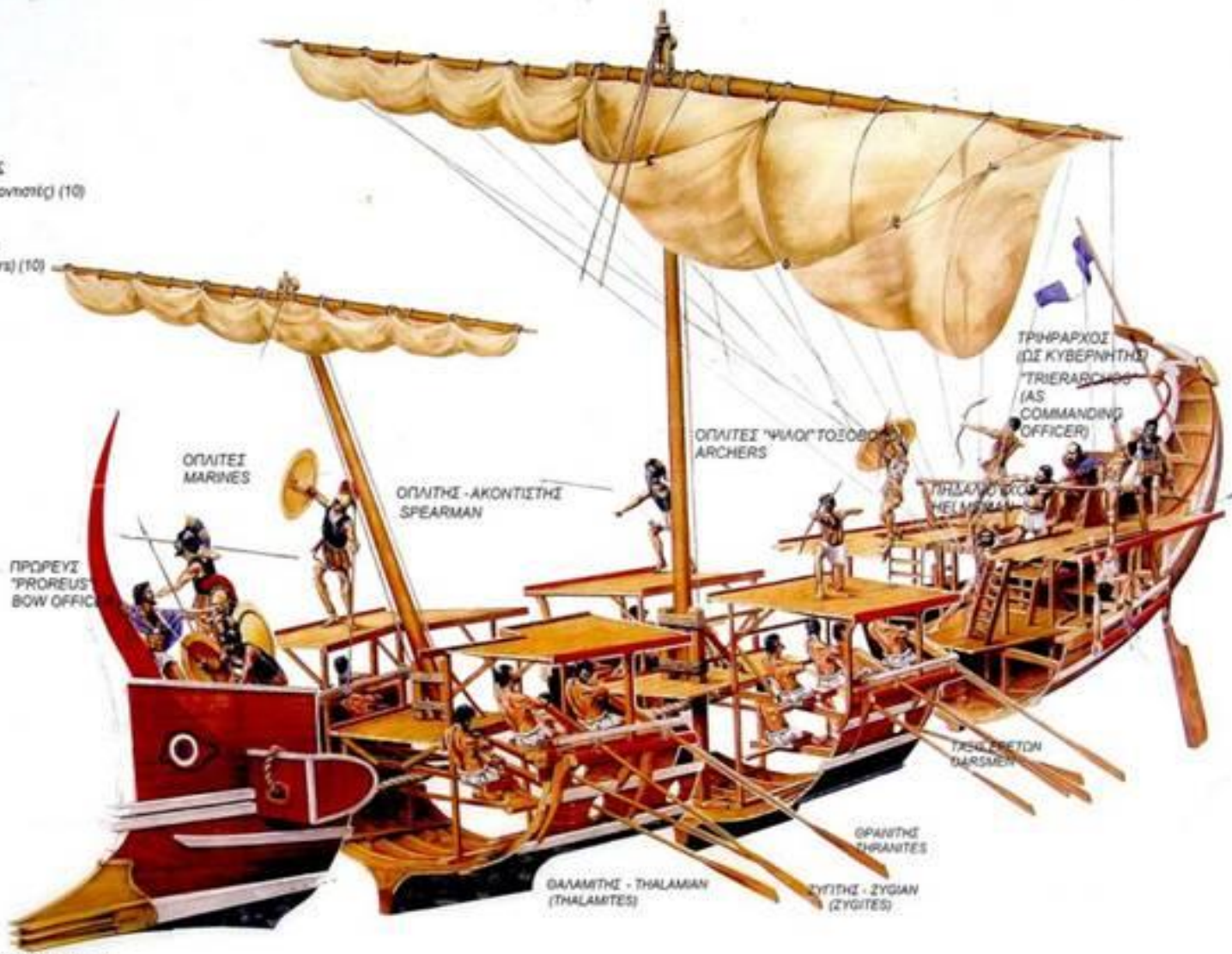
- Αρχικά, τα πλοία ήταν μόνο με κουπιά τα οποία ονομαζόταν κόντοροι ή κοντάρι και υπήρχε μια σειρά κουπιών από κάθε πλευρά του πλοίου. Οι πλευρές αυτές αυτές είχαν το όνομα μονήρεις. Αργότερα, κατά την διάρκεια την τρωικών χρόνων κατασκευάστηκαν πλοία τα οποία είχαν δυο σειρές κουπιών. Αυτά με τη σειρά τούς ονομάστηκαν διήρεις λόγω του συγκεκριμένου χαρακτηριστικού. Τα πλοία αυτά είχαν δυο καταστρώματα. Τέλος με τρεις σειρές, οι καλούμενες τριήρεις (τα πλοία αυτά είχαν τρία καταστρώματα). Η ναυς με μια μόνο σειρά κουπιών από κάθε πλευρά είχε είτε δυο μόνο κουπιά, όπως οι σημερινές μικρές βάρκες, είτε τέσσερα, έξι, ή και οκτώ. Μετά τα τρωικά χρόνια δημιουργήθηκαν πλοία που είχαν ακόμη και 25 κουπιά από κάθε πλευρά, σύνολο πενήντα, οι καλούμενες και πεντηκόνταροι.

Επιβάτες - Οπλίτες

Λογχοφόροι (Ακοντιστές) (10)
Τοξοβόλοι (4)

On-deck marines

Spearmen (Lancers) (10)
Archers (4)



ΑΞΙΩΜΑΤΙΟΧΟΙ -
ΒΑΡΜΟΦΟΡΟΙ
ΤΡΙΗΡΑΡΧΟΣ
(ΕΣΤΙΝ ΤΗΣ ΚΟΡΥΦΗΣ) (1)
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ (1)
ΠΕΝΤΗΚΟΝΤΑΡΧΟΣ (1)
ΠΡΟΡΕΥΣ (1)
ΚΕΛΕΥΣΤΕΣ (2)

COMMISSIONED
OFFICERS & DIGNITARIES
TRIARARCHOS /
(CAPTAIN / COMMANDER) (1)
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ /
(COMMANDING OFFICER) (1)
ΠΕΝΤΕΚΟΝΤΑΡΧΟΣ /
(AS A PURSER) (1)
ΠΡΟΡΕΥΣ /
(BOW OFFICER) (1)
ΚΕΛΕΥΣΤΕΣ /
(SEADMEN) (2)

ΤΑΞΕ ΕΡΕΥΤΩΝ
ΘΡΑΝΙΤΕΣ (31)
ΖΥΓΙΤΕΣ (27)
ΘΑΛΑΜΙΤΕΣ (27)
(27 on other side
170 in total)

GALESMEN
ΘΡΑΝΙΤΕΣ (31)
ΖΥΓΙΑΝ (27)
ΘΑΛΑΜΙΑΝ (27)
(27 on other side
170 in total)

ΥΠΗΡΕΣΙΑ (ΒΟΗΘΗΤΙΚΗ)
ΝΑΥΤΕΣ (10)
ΠΑΛΛΑΚΟΧΟΙ (1)
ΣΤΑΘΟΥΡΟΙ / ΑΝΥΨΗΤΟΙ (1)
ΑΡΧΗΤΗΣ (1)

AUXILIARY CREW
ΘΕΧΝΙΤΗΣ (10)
ΜΕΛΙΣΣΑΡΙΟΙ (1)
CARPENTER (1)
ΑΙΟΛΕΤΕΣ / ΠΛΥΤΕΣ (1)

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ
ΓΓΝ - ΟΙΚ ΑΒΕΡΩΦ
ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΙΚΗ DORLING KINDERSLEY
ΦΙΛΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ "ΛΟΓΟΙ" ΘΟΥΚΥΔΙΔΟΥ "ΙΣΤΟΡΙΑ", ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ"
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ - ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ
Γ.Φ. ΚΑΛΟΓΕΡΟΠΟΥΛΟΣ, ΑΣΚΟΣ Ε.Δ.
ΨΗΦΙΑΚΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ

Ιστιοφόρα πλοία

- Στην εποχή του Μίνωα κατασκευάστηκαν τα ιστιοφόρα πλοία από τον αρχιτέκτονα Αθηναίο Δαίδαλο. Σύμφωνα με αφηγήσεις από τον Πausανία ο Δαίδαλος και ο Ίκαρος προσπάθησαν να φύγουν από την Κρήτη με δύο πλοία μικρά σε μέγεθος στα οποία προσάρμοσαν πανιά, με σκοπό να καταφέρουν να αναπτύξουν όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ταχύτητα μπορούσαν για να ξεφύγουν από τον στόλο του Μίνωα που τους καταδίωκε. Μέχρι τότε ο στόλος του Μίνωα δεν χρησιμοποιούσε πανιά. Στη συνέχεια παρότι είχαν κατασκευαστεί πλοία που είχαν πανιά δεν τα χρησιμοποιούσαν για να καταφέρνουν να κινούνται γρήγορα. Τα πολεμικά πλοία έβαλαν ιστία μόνο όταν επινοήθηκαν οι διήρεις Τα πολεμικά πλοία είχαν έμβολο, για εμβολισμό των εχθρικών πλοίων και μακρόστενο σχήμα, για να διασχίζουν με ευκολία τη θάλασσα. Επίσης κινούταν με την χρήση κουπιών και χρησιμοποιούσαν τα πανιά βοηθητικά, γιατί στις μάχες έπρεπε να κάνουν γρήγορες κινήσεις.

- Τα εμπορικά πλοία ήταν αρκετά πιο μεγάλα από τα πολεμικά, ώστε να χωρούν πολύ εμπόρευμα και λίγους κωπηλάτες, ώστε να μην απαιτείται μεγάλο κόσμος (διατροφή, μισθοί κ.τ.λ.). Όταν λοιπόν υπήρχαν μεγάλα πανιά, και όταν φυσούσε αέρας να μη γίνεται για τους κωπηλάτες κουραστική η κωπηλασία. Όσα από τα πλοία υπήρχαν μόνο για εμπορικό σκοπό, οι στρογγυλές νήες όπως ονομαζόταν είχαν το μπροστινό και το πίσω μέρος της κατασκευής πιο ανυψωμένα έτσι ώστε το αμπάρι να έχει περισσότερο χώρο. Τον 7ο αιώνα π.Χ. στα πλοία αυτά τοποθετήθηκαν μεγάλα ιστία και επιπλέον βοηθητικά κουπιά καθώς και άγκυρα. Έτσι με την βοήθεια των πανιών και των κουπιών κατάφεραν να αυξήσουν την ταχύτητά τους.. Το σκαρί τους παρέμεινε το ίδιο και στις επόμενες εποχές. Τα κατεξοχήν εμπορικά πλοία ονομάζονταν ολκάδες.

- Ο Αριστοτέλης στα κείμενά του παρουσιάζει τα πλοία με μεγάλα έντομα που όμως φαίνονται να έχουν μικροσκοπικά φτερά
Οι ναυμαχίες την αρχαία εποχή έμοιαζαν με τειχομαχίες στις οποίες συμμετείχαν όλα τα μέλη του πληρώματος με όπλα. Το «ναυμάχον δόρυ» ήταν μακρύτερο του συνηθισμένου ευνόητους λόγους. Οι Έλληνες πεζοί, από τους Μινωικούς τουλάχιστον χρόνους, ήσαν εξοπλισμένοι με μακριά δόρατα, μήκους τουλάχιστον 3,5 μέτρων (=σάρισες). Οι αρχαίοι ένοπλοι Έλληνες, ονομαζόταν οπλίτες και ήταν και απλοί πεζοί στρατιώτες και πεζοναύτες. Μέχρι το 16ο αι. μ.χ. οι ναυμαχίες γινόταν με τη χρησιμοποίηση κυρίως των εμβόλων των πλοίων και με την εκτέλεση διαφόρων ελιγμών.

Η Διήρης

- Η διήρης ήταν πλοίο με δύο σειρές κουπιών σε κάθε πλευρά αντί μια που είχε η πεντηκόντορος ή τριών που είχε η τριήρης. Η διήρης αποτελούσε τον ενδιάμεσο κρίκο εξέλιξης από την πεντηκόντορο προς τα μεταγενέστερα σκάφη. Είχαν κατασκευαστεί διήρεις με τριάντα ή με πενήντα κουπιά και οι διαστάσεις των πλοίων αυτών κυμαίνονται στα 18 μ. μήκος, 3-3,60 μ. πλάτος, εκτόπισμα 22 τόνοι και μήκος κουπιών 4-6 μ.

- Οι Αθηναίοι από την εποχή των μηδικών πολέμων έως και τον Πελοποννησιακό πόλεμο, εκπαίδευαν το πλήρωμα για ναυμαχίες αξιοποιώντας στο έπακρο της δυνατότητες της τριήρους. Για να το επιτύχουν έβγαζαν κάθε χρόνο το στόλο στο Σαρωνικό για γυμνάσια. Οι νέες τακτικές που εισήγαν , << διέκπλου με αναστροφή >> και <<περίπλου>> τους έκαναν ανίκητους γιατί μέχρι τότε η ναυμαχία θύμιζε πεζομαχία παρά ναυμαχία. Στην εποχή του Κύρωνα έχουμε και τις πρώτες καταφρακτές τριήρεις, δηλαδή πρόσθεσαν ένα κατάστρωμα μάχης πάνω από τους κωπηλάτες προστατεύοντας τους έτσι από τα τόξα και επιτρέποντας στους πεζοναύτες να κινούνται κατά μήκος του πλοίου γρήγορα και εύκολα. Πέρα από τις πολεμικές τριήρεις υπήρχαν και οι οπλιταγωγές , υπαγωγές και οι ταχυδρομικές. Οι τελευταίες ήταν ιδιαίτερα σκαριά γιατί έπιαναν μεγάλες ταχύτητες,(Πάρολος και Σαλαμινία) και τις θεωρούσαν ιερές. Βασικό αίτιο της δημιουργίας της τριήρους υπήρξε η καταπολέμηση της πειρατείας, η οποία αποτελούσε μάλιστα για το θαλάσσιο εμπόριο της εποχής του Περίανδρου.

- Όταν η Αθήνα έγινε μεγάλη ναυτική δύναμη της εποχής του, ανέπτυξε τη ναυπηγική και τη ναυτική τέχνη και προχώρησε στην δημιουργία δύο ακόμη τύπων τριηρών άρα έχουμε:
 - Α) Το βασικό τύπο τριήρους με μήκος 35μ. και 150 κωπηλάτες
 - Β) Το νέο τύπο τριήρους Α με μήκος 40μ. και 198 κωπηλάτες
 - Γ) Νέο τύπο τριήρους Β με μήκος 40μ. και 198 κωπηλάτες
 - Είναι όμως άγνωστο κατά πόσο οι νέοι τύποι τριήρους ευδοκίμησαν.
-
- Το κονδύλια του διατίθενταν για την κατασκευή ήταν περιορισμένα και γινόταν αυστηρός έλεγχος από τον Δήμο. Η βασική τιμή κόστους μιας κατασκευής ήταν ένα τάλαντο δηλαδή 6.000 αστικές δραχμές. Το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα κατασκευής των ναυπηγείων της εποχής σε χρόνο ήταν μιας τριήρης την ημέρα ! Στον Πειραιά και στις Συρακούσες έφτασαν τις τρεις τριήρεις της ημέρας.

GREEKSHIPMODELS.COM



ΙΣΤΙΟΦΟΡΟ ΠΛΟΙΟ



Μεταγενέστερη κατασκευή Αθηναϊκής Τριήρους <<Ολυμπιάς>>

