

Ναυτική ισχύς, ναυτικές επιχειρήσεις και η λογοτεχνική τους έκφραση από τις αρχές ως τα τέλη του 5^{ου} αι. π.Χ.

Η ρήση του θουκυδίδειου Περικλή *μέγα τὸ τῆς θαλάσσης κράτος* (I 143, 5) εκφράζει την πεποίθηση ότι η κυριαρχία στη θάλασσα εξασφαλίζει την πολιτικοστρατιωτική επιρροή ενός κράτους στον ίδιο τουλάχιστον βαθμό όπως ο έλεγχος ηπειρωτικών εκτάσεων και χερσαίων οδών¹. Οι εκτενείς αναφορές στη σημασία της ναυτικής ισχύος σε έργα όπως η *Ιστορία* του Θουκυδίδη, η *ψευδοξενοφώντεια Αθηναίων Πολιτεία*, οι λόγοι των αττικών ρητόρων της κλασικής εποχής αλλά και η κωμωδία αντανακλούν την ένταση και διάδοση του σχετικού προβληματισμού για ποικίλες πτυχές του θέματος, κυρίως όσες είναι συνυφασμένες με την οικονομική ευημερία και την εδραίωση, διατήρηση ή αναβίωση της πολιτικής ηγεμονίας των Αθηναίων. Στην παρούσα εργασία θα εξετάσουμε την προϊστορία της ιδέας αυτής παρακολουθώντας μέσα από ποια νοητικά σχήματα και μετασχηματισμούς συγκροτείται η αντίληψη των Ελλήνων για τη θάλασσα, πώς εξελίσσεται η ιδέα της χρησιμότητάς της και με ποιους όρους αξιολογείται η σημασία της από τον Όμηρο ως τα χρόνια του Πελοποννησιακού πολέμου.

Για τους Έλληνες «η περιγραφή του κόσμου, όσον αφορά τη λογοτεχνική της έκφραση, είναι εντελώς αδιαχώριστη από τη θάλασσα»². Στο προοίμιο της *Οδύσσειας* η θάλασσα μνημονεύεται ως αρχετυπικό δεινό, ισοδύναμο του πολέμου: «πόλεμόν τε πεφευγότες ἤδὲ θάλασσαν» (*Οδ.* I 12). Τα δύο δεινά συνιστούν προκλήσεις ανεξάρτητες και διακριτές για τον ήρωα και τους συντρόφους του, παραπέμπουν σε δοκιμασίες διαδοχικές, που ενέχουν ψυχοφθόρους κινδύνους και αξιομνημόνευτα πάθη – πάθη που αντιστοιχούν στο περιεχόμενο των δύο ομηρικών επών, της *Ιλιάδας* και της *Οδύσσειας*. Αν για το *ιλιαδικό κλέος* η διάβαση του πελάγους ορίζει την έναρξη και την κατάπαυση της

¹ Η υπόθεση παλαιότερων *θαλασσοκρατιών* είναι μεταγενέστερο κατασκεύασμα και (με εξαίρεση την περίπτωση της ΙΗ' αιγυπτιακής δυναστείας) δεν επιβεβαιώνεται ιστορικά (πρβλ. Starr 1989, 12· Hornblower 1991, 16 εζ.).

² Arnaud 2011, 132. Για μια καίρια, συνοπτική αποτίμηση των εξελίξεων που συνδέονται με τη ναυτική ανάπτυξη της αρχαϊκής Ελλάδας βλ. Levi 1965, 62-63.

πολεμικής δράσης, ο *νόστος* του οδυσσειακού ήρωα συμπεκνώνεται στη φράση «πολλά ... ἐν πόντῳ πάθεν ἄλγεα» (*Οδ.* I 4). Αντίθετα, η ένοπλη ναυτική αντιπαράθεση δεν απασχολεί την ομηρική αφήγηση. Διαγράφεται, ωστόσο, αμυδρά ως δυνατότητα στην παράδοση πολεμική χρήση των πλοίων στην *Ιλιάδα*, όταν αυτά γίνονται το τελευταίο οχύρωμα και ασφαλές καταφύγιο των Αχαιών μετά την ήττα στη μάχη (*Ιλ.* XV 384-389: οι Τρώες μάχονται έφιπποι, ενώ οι Αχαιοί από τα πλοία)³, ενώ στην *Οδύσσεια* οι μνηστήρες σχεδιάζουν να στήσουν ενέδρα στον Τηλέμαχο με ένα πλοίο και είκοσι άνδρες (*Οδ.* IV 663-673), γεγονός που προοιωνίζεται μια μικρής κλίμακας ναυτική σύγκρουση, αλλά το γεγονός θα ξεχαστεί και ο Τηλέμαχος θα φθάσει τελικά ανεμπόδιστος στον προορισμό του. Παρενθετικό χαρακτήρα έχουν και αναφορές σε εμπορική ή πειρατική δραστηριότητα, και μάλιστα όσοι εκμεταλλεύονται τη θάλασσα για κέρδος, όπως οι έμποροι, χαρακτηρίζονται αρνητικά (*Οδ.* VIII 159-164)⁴.

Γίνεται λοιπόν σαφές ότι η ομηρική θάλασσα δεν είναι τόπος συνάντησης και αναμέτρησης με στρατιωτικούς αντιπάλους αλλά ούτε πρωτίστως εμπορική οδός. Η εικόνα της «δαμασμένης από τον άνθρωπο θάλασσας»⁵ αποτελεί περισσότερο μεταγενέστερη αντανάκλαση της ιστορίας στο έπος, παρά πρωτογενές στοιχείο του ομηρικού μύθου. Η θάλασσα της *Ιλιάδας* και κυρίως της *Οδύσσειας* είναι χώρος που τρέφει την εμπειρία αλλά και τη φαντασία, αναγκαστική δίοδος προς το κλέος αλλά και δύναμη ανταγωνιστική, πεδίο άθλων που ωθεί τον ήρωα στα όρια της ύπαρξής του, καθώς αυτός εκτίθεται απέναντι σε θεϊκές δυνάμεις, ευμενείς ή δυσμενείς, ή παρασύρεται σε χώρους με εξωπραγματικά, μυθικά χαρακτηριστικά⁶. Αυτές οι συνθήκες καθιστούν την ιδέα της κυριαρχίας του ομηρικού ανθρώπου επάνω της εκ προοιμίου ανεδαφική και ατελέσφορη, παρά την πρόδηλη εξοικείωσή του μαζί της.

Μυθικό παρελθόν και πραγματικό παρόν θα βρεθούν στον Ησίοδο σε μια αναπάντεχη όσο και υποβλητική αντιδιαστολή που αναγγέλλει την ευρεία

³ Εδώ απαντά και η μία από τις δύο αναφορές σε δώρα που χαρακτηρίζονται *ναύμαχα*, κατασκευασμένα για ναυμαχία. Για τη δεύτερη βλ. *Ιλ.* XV 677. Πρβλ. και Mark 2005, 111: «Scenes of ships and fighting are common on Geometric pottery, but Geometric artists painted mainly warfare scenes with beached ships».

⁴ Η άποψη ότι η πειρατεία θεωρούνταν κοινωνικά αποδεκτή ασχολία στηρίζεται αποκλειστικά στην επιχειρηματολογία του Θουκυδίδη I 4, 2, ο οποίος χρησιμοποιεί μια στερεότυπη επική αποστροφή (*Οδ.* III 73-74 = *Οδ.* IX 254-255 = *Ομηρ. Ύμν. Απόλ.* [III] 454-455) ως ένδειξη ότι οι ερωτώντες δεν θα μέμφονταν τους ξένους τους αν αυτοί απαντούσαν καταφατικά στην ερώτηση αν είναι πειρατές. Αυτό αποτελεί υπερβολικό σοφιστικό εξορθολογισμό: είναι καταρχήν δύσκολο να φανταστεί κανείς θετική απάντηση στην ερώτηση, η οποία αποτελεί συμβατικό στοιχείο που πιθανότατα απηχεί λαϊκή ποιητική τεχνοτροπία και πάντως δείχνει πόσο σπάνια ήταν η ναυτιλία για όλους τους άλλους λόγους. Επιπλέον, δεν αποσιωπάται η αρνητική δράση των πειρατών (*κακὸν ἄλλοδαποῖσι φέροντες*).

⁵ Arnaud 2011, 132.

⁶ Ειδικά για τη γεωγραφία της Οδύσσειας πρβλ. Jacob 2000, 50-61.

ποιητική αξιοποίηση του τρωικού μύθου στη λυρική ποίηση. Σημείο της επαφής των δύο κόσμων είναι το μοτίβο του θαλασσινού ταξιδιού. Ο βοιωτός ποιητής δηλώνει ότι η Αυλίδα, τόπος του μυθικού απόπλου των Αχαιών, για τον ίδιο δεν στάθηκε παρά η αφετηρία της μόνης και σύντομης θαλασσινής του εμπειρίας, που ήταν το πέρασμά του προς την αντικρινή Εύβοια, όπου κατέκτησε βραβείο σε αγώνα ποιητικό. Αν και ο ίδιος χρειάστηκε να χρησιμοποιήσει πλωτό μέσον προκειμένου να συναντήσει το δικό του κλέος υπερβαίνοντας μια ελάχιστη θαλάσσια λωρίδα⁷, δεν είναι η ναυτική του εμπειρία, αλλά η ποιητική του τέχνη αυτή που δίνει αξία στις ποιητικές του νουθεσίες για τη ναυσιπλοΐα. Αν ο ναυπηγός και ο κυβερνήτης είναι αυτοί που στο αρχαϊκό έπος διεκδικούν τη σοφίην⁸, η θεϊκή έμπνευση καθιστά τον διδακτικό λόγο του ποιητή ακόμα εγκυρότερο: «δείξω δὴ τοι μέτρα πολυφλοίσβουο θαλάσσης» (*Εργ.* 648). Η έννοια του μέτρου, της απόστασης, του μήκους, δεν παραπέμπει απλώς στην αντίληψη της θάλασσας ως «δρόμου» που συνδέει σημεία της ξηράς (κυρίως πόλεις), αλλά συμβολίζει συνεκδοχικά κάθε γνώση σχετική με τη θάλασσα. Άλλωστε το ησιόδειο ποίημα δεν περιέχει δρομολόγια και αποστάσεις, όπως αυτές θα αποτυπωθούν αργότερα στα πρωιμότερα έργα του πεζού λόγου, τους περίπλους.

Αν και ιδιαίτερη έμφαση έχει δοθεί στην επιφυλακτικότητα του Ησίοδου και της αγροτικής κοινωνίας που εκπροσωπεί απέναντι στη θάλασσα, η συστηματικότητα και η διεξοδικότητα με την οποία ο ποιητής πραγματεύεται το ζήτημα στο πλαίσιο μιας ορθολογικής οικονομικής ανάλυσης δεν μπορούν να περάσουν απαρατήρητες⁹. Αξίζει, εξάλλου, να σημειώσουμε ότι το θέμα ωθεί τον ποιητή στο πιο προσωπικό απόσπασμα της ποίησής του, καθώς θα επιστρατεύσει τρία βιογραφικά μοτίβα, προκειμένου να κάνει τη ρητορική του πιο δραστική (αναφέρεται στη μετανάστευση του πατέρα του, στο δικό του ταξίδι και στην ποιητική του μύηση). Πρώτο του μέλημα είναι ο έλεγχος των έντονων συναισθημάτων και ορμών που βρίσκονται στη ρίζα της απόφασης του ανθρώπου να εκτεθεί στη θάλασσα: «εί δὲ σὲ ναυτλῆς δυσπεμφέλου ἴμερος αἰρεῖ» (*Εργ.* 618). Το αντικείμενο της επιθυμίας θα εξειδικευθεί ακολούθως ως αναζήτηση κέρδους από ένα εμπορικό ταξίδι: «εὗτ' ἂν ἐπ' ἐμπορίην τρέψας ἀεσίφρονα θυμόν» (*Εργ.* 646). Ο έλεγχος του συναισθήματος, της υπέρμετρης ελπίδας

⁷ Για περισσότερες προεκτάσεις που έχουν δοθεί στο χωρίο πρβλ. Clay 2003, 180.

⁸ Η μοναδική χρήση του ουσιαστικού σοφίη στον Όμηρο (το επίθετο σοφός δεν εμφανίζεται στα ομηρικά έπη) αναφέρεται στην τέχνη του ναυπηγού (*Ιλ.* XV 412), ενώ η πρώτη μαρτυρούμενη χρήση του ρήματος σοφίζομαι βρίσκεται στον Ησίοδο στο χωρίο που συζητούμε (*Εργ.* 649) και αφορά στα της ναυτιλίας (έχει ως αντικείμενά του τα ουσιαστικά ναυτλῆς και νεῶν).

⁹ Το γεγονός ότι ο πατέρας του ποιητή επιδιόταν στο (θαλάσσιο) εμπόριο τουλάχιστον πριν μεταναστεύσει από την Κύμη στην Ασκρα (*Εργ.* 633-634) καθιστά την απόρριψη της θάλασσας από τον Ησίοδο εξαιρετικά απίθανη. Ο τόνος του είναι προσαρμοσμένος στο ακροατήριο που, όπως και ο ίδιος, δεν διαθέτει ιδιαίτερη εξοικείωση με τη θάλασσα και πρέπει να ειδοποιηθεί σαφώς για τους κινδύνους της ναυσιπλοΐας. Μάλιστα ο Πέρσης έμμεσα προτρέπει να μιμηθεί τον πατέρα του προσπαθώντας να ξεφύγει από την οικονομική δυσπραγία (πρβλ. Edwards 2004, 51).

πλουτισμού, στηρίζεται στην εκτίμηση της αναλογίας προσδοκώμενου κέρδους και κινδύνου. Ο πατέρας του ποιητή διέσχισε το πέλαγος, γιατί αυτό που άφηνε πίσω του δεν ήταν *όλβος*, αλλά η *κακή πενήη* (*Εργ.* 633-634). Αφέθηκε στον κίνδυνο, αφού δεν είχε τίποτε που ο θάνατος θα του στερούσε. Επέζησε, και η θάλασσα του χάρισε μια νέα ταυτότητα φέρνοντάς τον στην Άσκρα, τόπο δύσκολο να ζει κανείς, μα εύφορο σαν τον εκμεταλλεύεται.

Για τους συγχρόνους του ο Ησίοδος επεκτείνει τις οδηγίες της ορθής εκμετάλλευσης στη μεταφορά αγαθών με πλοίο, πάντα με όρους κέρδους και ζημίας, προτεραιότητας του συμφέροντος. Ξεχωριστή σημασία αποδίδει στην καταλληλότητα της εποχής και του καιρού για την αποφυγή υπέρμετρων κινδύνων. Ο ναυτικός των *Εργων* είναι ο ίδιος ο αγρότης-παραγωγός. Δεν φαίνεται η μεταφορά και διάθεση των αγαθών να ανατίθεται σε εμπόρους, αλλά, όπως και στον Όμηρο, οι ήρωες αναλαμβάνουν οι ίδιοι τη φόρτωση και εξαγωγή των αγαθών που επιθυμούν να εκμεταλλευθούν (*Οδ.* I 182-184, III 301-302) ή την εισαγωγή άλλων (*Ιλ.* VII 467-471)¹⁰. Πάντως η Βοιωτία δεν ήταν ασφαλώς ο πιο κατάλληλος τόπος για να ωριμάσει η συνείδηση της σημασίας που είχαν η ανάπτυξη του ναυτικού και του εμπορίου και οι αλλαγές που αυτή θα επέφερε στην κοινωνία και την οικονομία των ελληνικών πόλεων. Όμως η ποίηση του Ησίοδου αποτελεί τεκμήριο για μια φάση ανάπτυξης του ελληνικού κόσμου κατά την οποία το πλεόνασμα της αγροτικής παραγωγής αρχίζει να καθιστά τη ναυτιλία εκ νέου ελκυστική.

Ποικίλες είναι οι όψεις που εμφανίζει η θάλασσα στη λυρική ποίηση. Άλλωστε η ποίηση αυτή στο μεγαλύτερο μέρος της προέρχεται από περιοχές με στενή σχέση ή και εξάρτηση από τη θάλασσα. Η θάλασσα συχνά αποτελεί το σκηνικό στο οποίο τοποθετείται μια αφήγηση, προσφέρει υλικό για παρομοιώσεις ή λειτουργεί ως σύμβολο και κατεξοχήν παράδειγμα κινδύνου¹¹. Απόηχος της στάσης που διακρίναμε στο προοίμιο της *Οδύσσειας* αναγνωρίζεται στο πρώτο ιαμβικό απόσπασμα του Σημωνίδη του Αμοργίνου, όπου, με αποκλειστικά ομηρικό λεξιλόγιο, η θάλασσα παρουσιάζεται ως η δεύτερη αιτία βίαιου θανάτου μετά τον πόλεμο (στο συγκεκριμένο είδος θανάτου αφιερώνονται 3 ολόκληροι στίχοι, περισσότεροι από ότι σε οποιοδήποτε άλλο): «οί δ' ἐν θαλάσῃ λαίλαπι κλονεόμενοι | καὶ κύμασιν πολλοῖσι πορφυρῆς ἄλδος | θνήσκουσιν, εὔτ' ἂν μὴ δυνήσωνται ζόειν» (*απ.* I 15-17 W.).

Στη λυρική ποίηση (με εξαίρεση τις μυθολογικές αφηγήσεις της χορικής κυρίως ποίησης) η αναφορά σε πρόσωπα, καταστάσεις και γεγονότα που αντλούνται από την πραγματικότητα καλλιεργεί αμεσότητα και έτσι γίνεται όχημα ενός μεγαλύτερου συγκινησιακού φορτίου σε σχέση με το έπος. Ο

¹⁰ Möller 2000, 53-54. Η Möller θεωρεί ότι στα ομηρικά έπη αντανακλώνται συνήθειες της αριστοκρατικής τάξης, ενώ στα ησιόδεια Έργα έχουμε ένα παράδειγμα υιοθέτησης αντίστοιχων πρακτικών από τα κατώτερα στρώματα, ενδεχομένως κάτω από την επίδραση των Φοινίκων (59-60).

¹¹ Βλ. σχετικά τη διεξοδική παρουσίαση του Heirman 2012, 115-174. Για την θάλασσα ως κίνδυνο και απειλή βλ. επίσης Lesky 1947.

Αλκαίος και ο Αρχίλοχος εμπνέονται από την εμπειρία της καταγίδας που αποσυνθέτει το πλοίο ή πολιορκεί τις ζωές των ναυτικών (Αλκ. απ. 208 V., Αρχίλ. απ. 213 W., πρβλ. επίσης 13 W.), ο Ιπώναξ απαριθμεί παραστατικά τις συμφορές ενός ναυαγού σε μια κατάρα που αντιστρέφει την τυπολογία ενός προπεμπτικού ποιήματος (απ. 115 W.). Και πάλι η θέση του ανθρώπου είναι πρωτίστως θέση αδυναμίας και αμηχανίας απέναντι στη θάλασσα, όπου δρουν δυνάμεις ανεξέλεγκτες: αυτή τη φορά όμως πρόκειται αποκλειστικά για φυσικά φαινόμενα. Ωστόσο, σε αντίθεση με τις ομηρικές παρομοιώσεις που εκμεταλλεύονται κυρίως την εικόνα της αγριεμένης θάλασσας και των συναισθημάτων φόβου που προκαλεί (π.χ. Αρχίλ. απ. 105 W.), η λυρική ποίηση θα αντιδιαστείλει προς την απειλητική και εχθρική θάλασσα την εικόνα της γαλήνης, της θάλασσας που προξενεί ευφορία. Έτσι, κατεξοχήν αμφίθυμη παρουσιάζεται η στάση του Σημωνίδα απέναντι στη θάλασσα στον περίφημο *Ταμβο των γυναικών*, καθώς η γυναίκα που προέρχεται από αυτήν χαρακτηρίζεται διπρόσωπη και ασταθής (ανεξάρτητα από την ανθρωπογονική μυθοπλασία, ρητή παρομοίωση της γυναίκας με τη θάλασσα χρησιμοποιείται στους στ. 37-40 του αποσπάσματος). Αξίζει κι εδώ να σημειώσουμε ότι στη γυναίκα-θάλασσα ο ιαμβογράφος αφιερώνει τη μεγαλύτερη έκταση από τα δέκα είδη γυναικών που περιγράφει (VII 27-42 W.). Παρά τη φαινομενική ισορροπία των δύο εικόνων της θάλασσας, υπερισχύει σαφώς η αρνητική εικόνα – όχι μόνο επειδή η αστάθεια είναι εξ ορισμού αρνητικό χαρακτηριστικό, αλλά και επειδή το ήπιο πρόσωπο της θάλασσας είναι προδήλως αυτό που εντέλει απεργάζεται τον όλεθρο, αφού ευκολότερα παρασύρει τους ναυτικούς να ταξιδέψουν. Πάντως, η παραβολή της θάλασσας με γυναίκα υποβάλλει για πρώτη φορά αναλογικά την ιδέα της κυριαρχίας του ανθρώπου πάνω στη θάλασσα, κατά το πρότυπο της κυριαρχίας του άνδρα επί της γυναίκας – λανθάνον ζητούμενο στον *Ταμβο*.

Ιδιαίτερη επίδραση θα ασκήσει και μεταγενέστερα η προσφιλής στους λυρικούς μεταφορά της πόλης ως πλοίου που κλυδωνίζεται εξαιτίας μιας θύελλας (Αλκ. απ. VI 208, 249 V., Θέογν. 667-782 W., αργότερα: Σοφ. *Οιδ. Τῆρ.* 122, 195-196, Πλάτ. *Πολ.* 488e-489d), ειδικά για να προβληθούν οι πολιτικές δοκιμασίες που επιφέρει μια εσωτερική διαμάχη (*στάσις*). Ενώ όμως στη λυρική της εκδοχή η προτεινόμενη σύγκριση είναι αυτή της δοκιμασίας (τα δεινά της πόλης παρομοιάζονται με το θανάσιμο κίνδυνο που συνεπάγεται μια καταγίδα στη θάλασσα), η χρήση της μεταφοράς στην κλασική εποχή μετατοπίζει το βάρος στη σύγκριση της πόλης με πλοίο κατά τρόπο που αναδεικνύει την κοινή μοίρα όλων των επιβατών και τη σημασία του καλού κυβερνήτη. Έτσι, αν στη λυρική ποίηση η προτροπή για ανάληψη δράσης είναι έμμεση και η αισθητική λειτουργία της εικόνας αποσκοπεί κυρίως στην αξιολόγηση της κατάστασης που περιγράφεται, η μεταγενέστερη χρήση της μεταφοράς επιτρέπει να διακρίνουμε μια μεγαλύτερη αυτοπεποίθηση του ανθρώπου στην αναμέτρησή του με τις δυνάμεις που τον απειλούν. Πώς όμως φθάνουμε στην αντίληψη που εκφράζει ο θουκυδίδειος Περικλής για υποταγή της θάλασσας σε μια πολιτική δύναμη και

για εκχώρηση του κράτους της στον ἄρχοντα τῆς θαλάσσης¹²;

Ἡ κυριαρχία πάνω στη θάλασσα απαιτεῖ μια διττή υπέρβαση: αφενός ανάπτυξη τεχνολογίας, αφετέρου υπέρβαση των εσωτερικών αντιστάσεων ἢ αναστολῶν του ανθρώπου. Ὁ συνδυασμός των δύο παραγόντων εμφανίζεται στην πάροδο των *Περσῶν* του Αισχύλου, ὅπου ο χορός αναφέρεται στην εξάσκηση των Περσῶν στη ναυσιπλοΐα (106-114)¹³: «ἔμαθον δ' εὐρυπόροιο θαλάσσης | πολιανομένας πνεύματι λάβρω | ἐσορᾶν πόντιον ἄλσος, | πίσυνοι λεπτοδόμοις πείσμασι λαοπόροις τε μαχαναῖς».

Ἡ ἐξοικείωση με το υγρὸ στοιχεῖο παρουσιάζεται ως «μάθηση», που συνδυάζεται με την εμπιστοσύνη στις δυνατότητες των πλοίων χάρι στην καλή τους κατασκευή. Ἡ μάθηση αὐτή συνίσταται σε πρόοδο γνώσεων και τεχνικῆς ἀλλά και στάση εσωτερικῆς ετοιμότητος των ἀνθρώπων προκειμένου να ἀναμετρηθῶν με τη θάλασσα. Ἡ εἰκόνα της τρικυμισμένης, ἀνεμοδαρμένης θαλάσσης, ἀνακαλεῖ αἰσθήματα δέους και ἀνασφάλειας. Για να κατακτηθεῖ ἡ θάλασσα πρέπει να ἀντιμετωπισθεῖ ὁ φόβος.

Πρώτη μνημονεύεται ἡ ναυτιλία ἀνάμεσα στις κατακτήσεις του ἀνθρώπου στο πρώτο στάσιμο της *Ἀντιγόνης* του Σοφοκλή (334-337): «τοῦτο και πολιοῦ πέραν | πόντου χειμερίῳ νότῳ | χωρεῖ, περιβρυχίοισιν | περῶν ὑπ' οἶδμασιν». Και ἐδῶ ἡ ἀναφορά στην ἀφρισμένη θάλασσα και σε θυελλώδεις ἀνέμους υπογραμμίζει τὴν δυσκολία της κατάκτησης και τους κινδύνους που πρέπει να ξεπεραστοῦν τόσο με κατάλληλα υλικά μέσα ὅσο και με ψυχικὸ σθένος. Εξίσου σημαντικὴ με τὴν ἱεραρχικὰ πρώτη θέση στην ἀπαρίθμηση των ἀνθρώπινων ἐπιτευγμάτων της *Ἀντιγόνης* εἶναι και ἡ τελευταία θέση της ναυτιλίας ἀνάμεσα στα *σοφίσματα* που δώρησε ὁ Προμηθεὺς στην ἀνθρωπότητα, θέση που ἀντιστοιχεῖ στην κορωνίδα της προόδου του πολιτισμοῦ στον *Προμηθεὺς δεσμώτη* (467-468): «θαλασσόπλαγκτα δ' οὔτις ἄλλος ἀντ' ἐμοῦ | λινόπτειρ' ἤϊρε ναυτῶν ὀχήματα». Ἐνῶ ἡ ἀναφορά του *Προμηθεὺς* στη ναυπηγικὴ τέχνη δεν ἐξειδικεύεται ως προς τις προϋποθέσεις και ως προς τὴν χρησιμότητά της, σε μια ἐξίσου συνοπτικὴ (δίστιχη) μνεῖα της ναυτιλίας στις *Ἰκετίδες* του Εὐριπίδη (ἔργο που διαπνέεται ἀπὸ ἔντονα ἀντιπολεμικὸ πνεῦμα) ἡ ἀξία της ναυτιλίας ἐντοπίζεται στη διευκόλυνση του ἐμπορίου, ἀποσιωπάται ὁμως ἡ πολεμικὴ χρῆση του ναυτικοῦ (209-210): «πόντου τε ναυστολήμαθ' ὡς διαλλαγᾶς | ἔχομεν ἀλλήλοισιν ὧν πένοντο γῆ».

Οἱ ἀναφορὲς της *Ἀντιγόνης*, του *Προμηθεὺς* και των *Ἰκετίδων* στην ἀνθρώπινη πρόοδο που σταθερὰ δίνουν ἐξέχουσα θέση στη ναυτιλία ἀπηχῶν σοφιστικὰ κυρίως ἀφηγήματα του β' μισοῦ του 5^{ου} αἰῶνα σχετικά με τὴν ἐξέλιξη του πολιτισμοῦ. Στο ἴδιο πνεῦμα θα δώσει και ὁ Θουκυδίδης στην *Ἀρχαιολογία*

¹² [Ξεν.] *Αθ. Πολ.* II 11.

¹³ Καθὼς ἔχει προηγηθεῖ ἡ ἀναφορά σε χειρσαῖες κατακτήσεις (101-105), το χωρίο θα πρέπει να συνδεθεῖ με πολεμικὴ δραστηριότητα. Ἐνῶ ὁμως οἱ ἠπειρωτικὲς κατακτήσεις ἀποδίδονται ρητὰ στους θεοὺς (*θεόθεν*, 101· πρβλ. Hall 1996, 116), ἐδῶ ἀποσιωπάται ἡ θεϊκὴ βούληση, ἔτσι ὥστε να μὲναι ἀνοιχτὸ τὸ ἐνδεχόμενο ἐρμηνείας της ναυτικῆς ἐπέκτασης ως *ὕβρεως*.

του νευραλγική θέση στη ναυτική τεχνολογία. Καθώς η πολεμική ισχύς βρίσκεται στο επίκεντρο της έρευνάς του, στο εξελκτικό σχήμα που κατασκευάζει εξαίρει την κατασκευή πολεμικών πλοίων, γεγονός που θα οδηγήσει στην πρώτη ναυμαχία στην ιστορία (I 13, 4). Ωστόσο η σημασία του ναυτικού για τον αθηναίο ιστορικό δεν περιορίζεται στη στρατιωτική του χρήση. Αναφερόμενος στο ακόμη απώτερο παρελθόν, αποδίδει στον Μίνωα την κατασκευή του πρώτου στόλου (ναυτικόν), καθώς και μια σειρά ενεργειών που δεν διαφέρουν από την αθηναϊκή πολιτική του 5^{ου} αιώνα (I 4)¹⁴: κυριαρχία στις Κυκλάδες νήσους που βρίσκονται σε κομβικά σημεία των θαλασσιών οδών, ίδρυση αποικιών, μετακίνηση πληθυσμών, εγκαθίδρυση φιλικών καθεστώτων, απαλλαγή της θάλασσας από πειρατεία («Μίνως γάρ παλαιάτατος ὢν ἀκοῆ ἴσμεν ναυτικὸν ἐκτίησατο καὶ τῶν Κυκλάδων νήσων ἤρξέ τε καὶ οἰκιστὴς πρῶτος τῶν πλείστων ἐγένετο, Κἄρας ἐξέλασας καὶ τοὺς ἑαυτοῦ παῖδας ἡγεμόνας ἐγκαταστήσας· το τε ληστικόν, ὡς εἰκός, καθήρει ἐκ τῆς θαλάσσης ἐφ' ὅσον ἐδύνατο, τοῦ τὰς προσόδους μᾶλλον ἰέναι αὐτῷ»). Σε αντίθεση με τον Ηρόδοτο (III 122, 2; V 83, 2), αποφεύγει να κάνει λόγο για θαλασσοκρατία, όρο που παραπέμπει περισσότερο σε μια θεσμική κυριαρχία. Αντίθετα, τα κίνητρα της ναυτικής υπερδύναμης προσδιορίζονται ρητά ως οικονομικά. Η επιφυλακτική έκφραση του Θουκυδίδη σχετικά με τις επιχειρήσεις εξουδετέρωσης των πειρατών (που ενδεχομένως προϋποθέτουν αντιπαράθεση στην ίδια τη θάλασσα) μαρτυρεί την έλλειψη πηγών και την προσφυγή σε εικασίες («ὡς εἰκός, ἐφ' ὅσον ἐδύνατο, πρβλ. ὢν ἀκοῆ ἴσμεν»). Ωστόσο, θεωρεί την εξάλειψη της πειρατείας σημαντικό γεγονός¹⁵, διότι η πειρατεία αντιστρατεύεται αυτό ακριβώς που συνιστά την ουσία του ελέγχου στη θάλασσα: ο Θουκυδίδης αντιμετωπίζει τη ναυτική ηγεμονία όχι ως αποτέλεσμα πολιτικής κυριαρχίας αλλά ως μια πραγματικότητα που δεν εκφράζεται αποκλειστικά με τρόπο εμφανή – είναι η άτυπη ισχύς που γίνεται αντιληπτή ως δυνατότητα δράσης ανεξάρτητα από μέτρα με αντικειμενική υπόσταση και χειροπιαστό χαρακτήρα (στρατιωτική παρουσία, άμεσο πολιτικό έλεγχο, νομοθεσία και συνθήκες κ.ο.κ.).

Μια παρόμοια στάση ανιχνεύουμε στα *Ελληνικά* του Ξενοφώντα στην απάντηση που θα δώσει ο Καλλικρατίδας στον Λύσανδρο κατά την παραλαβή της αρχηγίας του στόλου: «ὅτε δὲ παρεδίδου ὁ Λύσανδρος τὰς ναῦς, ἔλεγε τῷ Καλλικρατίδῃ ὅτι θαλαττοκράτωρ τε παραδιδόη καὶ ναυμαχία νενικηκώς, ὁ δὲ αὐτὸν ἐκέλευσεν ἐξ Ἐφέσου ἐν ἀριστερᾷ Σάμου παραπλεύσαντα, οὗ ἦσαν αἱ τῶν Ἀθηναίων νῆες, ἐν Μιλήτῳ τὰς ναῦς παραδοῦναι, καὶ ὁμολογήσειν θαλαττοκρατεῖν» (*Ελλ.* I 6, 2). Αν και η συζήτηση διεξάγεται με όρους στρατιωτικούς και χρησιμοποιείται ο όρος *θαλαττοκρατεῖν* (καθοριστικός παράγων για την τελική έκβαση του πολέμου), και πάλι η επικράτηση στη

¹⁴ Για τους μηχανισμούς εδραίωσης της αθηναϊκής επιρροής βλ. Schuller 1974, 11-124· Miller 1997, 70-77.

¹⁵ Πρβλ. και Kallet-Marx 1993, 26-27· Foster 2010, 15-23.

θάλασσα ορίζεται εμμέσως ως δυνατότητα δράσης, που μάλιστα πρέπει να αναγνωρίζεται από όλους τους εμπλεκομένους. Το κατά πόσον οι Λακεδαιμόνιοι είναι κυρίαρχοι της θάλασσας πρέπει, σύμφωνα με τον Καλλικρατίδα, να ελεγχθεί εμπειρικά μέσα από την αντίδραση των Αθηναίων σε μια ενδεχόμενη διέλευση του σπαρτιατικού στόλου¹⁶.

Σε αντίθεση με μια χειρσαία επιχείρηση που έχει συνήθως άμεσο αντίκτυπο στον εδαφικό έλεγχο συγκεκριμένων περιοχών και δημιουργεί αποτελέσματα που είναι προσδιορίσιμα με τρόπο αντικειμενικό, η αποτίμηση των επιπτώσεων μιας ναυτικής αναμέτρησης που έχει προηγηθεί, και επομένως και η διαχείριση της νίκης ή της ήττας, είναι συνθετότερο ζήτημα σε σχέση με μια χειρσαία σύγκρουση. Ακόμα και τα μετρήσιμα αριθμητικά δεδομένα έχουν σχετική μόνο βαρύτητα. Γίνεται έτσι σαφές ότι η διάγνωση και αξιολόγηση της ναυτικής ισχύος είναι ζήτημα περισσότερο ανοικτό σε ερμηνείες και επομένως προσφέρεται για διερεύνηση με ρητορικά ή λογοτεχνικά μέσα. Χαρακτηριστικές είναι οι παρατηρήσεις των στρατηγών που σε δύο περιπτώσεις στο έργο του Θουκυδίδη απευθύνουν στα στρατεύματά τους παράλληλες στρατιωτικές παρακελεύσεις στο διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ δύο ναυτικών συγκρούσεων. Ο ψυχολογικός παράγων, ο διαφορετικός αντίκτυπος της νίκης ή της ήττας στα δύο στρατόπεδα, συμπλέκεται με το στοιχείο της πρακτικής εμπειρίας που συσσωρεύεται αθροιστικά και μπορεί να διαφοροποιήσει σημαντικά τους συσχετισμούς στο μέλλον. Αυτός που αρχικά δεν διέθετε εμπειρία ενδέχεται να την κατακτήσει καθ' οδόν, σε βαθμό που να μηδενίσει το πλεονέκτημα του αντιπάλου, ο οποίος κινδυνεύει να ακριβιαστεί.

Για τον Κνήμο, τον Βρασίδα και τους άλλους Πελοποννησίους στο δεύτερο βιβλίο του Θουκυδίδη η ήττα δεν είναι καταδικαστική: «καὶ ὅσα ἡμάρτομεν πρότερον, νῦν αὐτὰ ταῦτα προσγενόμενα διδασκαλίαν παρέξει» (II 87, 7). Αντίθετα, ο Φορμίων θα επιμείνει στην άποψη ότι ο αντίπαλος προσπαθεί να αναπληρώσει το αίσθημα μειονεξίας που προξενεί η ναυτική ήττα με την αυτοπεποίθηση που στηρίζεται στις επιδόσεις του πεζικού του: «οὗτοι γὰρ πρῶτον μὲν διὰ τὸ προνευκῆσθαι καὶ μηδ' αὐτοὶ οἶεσθαι ὁμοῖοι ἡμῖν εἶναι τὸ πλῆθος τῶν νεῶν καὶ οὐκ ἀπὸ τοῦ ἴσου παρεσκευάσαντο· ἔπειτα ᾗ μάλιστα πιστεύοντες προσέρχονται, ὡς προσήκον σφίσιν ἀνδρείους εἶναι, οὐ δι' ἄλλο τι

¹⁶ Η στάση αυτή συνάδει με την τάση που έχει παρατηρηθεί στη σκέψη του 5^{ου} αιώνα «η πόλις να ορίζεται μέσω των δραστηριοτήτων της παρά μέσω των φυσικών της χαρακτηριστικών» (Dillery 1993, 4). Ένας παράγων που λειτουργεί πολλαπλασιαστικά ως προς το εύρος των δραστηριοτήτων μιας πόλης είναι η μετατροπή της ισχύος της σε χρήμα, κάτι που επιτρέπει δυναμικά την ανάληψη οποιασδήποτε δραστηριότητας. Έτσι, η σημασία της μετατροπής των υποχρεώσεων των συμμάχων έναντι της συμμαχίας σε χρηματική εισφορά προς τους Αθηναίους αποκτά ξεχωριστή σημασία. Για τη σημασία που αποδίδει ο Περικλής στην περίσσεια χρημάτων βλ. Θουκ. I 141, 3-5; II 13, 3-6. Ενδεικτικό είναι και το ανέκδοτο που παραθέτει ο Πλούταρχος (*Περ.* 16), ότι ο Περικλής και στην ιδιωτική του ζωή προτιμούσε τη συγκέντρωση χρήματος παρά τη συσσώρευση αποθεμάτων σε είδος. Για τη χρήση και αξιοποίηση του χρήματος τον 5^ο αι. και ιδιαίτερα στην Αθήνα από την εποχή του Πεισίστρατου βλ. Seaford 2004, 95-101.

θαρσοῦσιν ἢ διὰ τὴν ἐν τῷ πεζῷ ἐμπειρίαν τὰ πλείω κατορθοῦντες, καὶ οἶονται σφίσι καὶ ἐν τῷ ναυτικῷ ποιήσιν τὸ αὐτό. τὸ δ' ἐκ τοῦ δικαίου ἡμῖν μᾶλλον νῦν περιέσται, εἴπερ καὶ τούτοις ἐν ἐκείνῳ, ἐπεὶ εὐψυχία γε οὐδὲν προφέρουσι, τῷ δὲ ἐκάτεροί τι εἶναι ἐμπειρότεροι θρασύτεροί ἐσμεν» (II 89, 2-3). Οι Πελοποννήσιοι βρίσκονται σε σαφώς πλεονεκτικότερη θέση κατά την εκφώνηση των δύο παρακελεύσεων πριν από την τελική αναμέτρηση στη Σικελία, στο VII βιβλίο. Ο Γύλιππος και οι Συρακούσιοι έχουν ανατρέψει τους αρχικούς συσχετισμούς που ήθελαν τους Αθηναίους ακαταμάχητους, έχουν ξεπεράσει τη δική τους απεφία, και βάσιμα αισιοδοξούν πλέον περισσότερο από τον Νικία: «ἡμῶν δὲ τὸ τε ὑπάρχον πρότερον, ὧπερ καὶ ἀνεπιστήμονες ἔτι ὄντες ἀπετολμήσαμεν, βεβαιότερον νῦν, καὶ τῆς δοκίσεως προσγεγενημένης αὐτῷ, τὸ κρατίστους εἶναι εἰ τοὺς κρατίστους ἐνίκησαμεν, διπλασία ἐκάστου ἢ ἐλπίς» (VII 67, 1).

Ἡ ἀνάλυση του Θουκυδίδη συνδυάζει τεχνικές, οικονομικές και ψυχολογικές παραμέτρους, επιμένοντας ιδιαίτερα στον ανθρώπινο παράγοντα: γνώση, εμπειρία, ηθικό, ετοιμότητα. Είναι ασφαλώς η ἀνάλυση ενός Αθηναίου που έχει ζήσει τη μεγάλη ιστορική περιπέτεια από την αθηναϊκή ηγεμονία ως την ήττα και την παράδοση του στόλου στον εχθρό. Οι περιγραφές ναυμαχιών στο ἔργο του είναι περιγραφές ενός στρατηγού που έχει διοικήσει ναυτικές δυνάμεις και γνωρίζει τα μυστικά της ναυτιλίας τόσο σε καιρούς ειρήνης όσο και σε περίοδο πολέμου. Αυτό που δίνει όμως μεγαλύτερη αξία στη μαρτυρία του είναι το γεγονός ότι αποτελεί τη βασική μας πηγή για μια νέα ἀντίληψη για τον πόλεμο που στηρίζεται στη μετατόπιση του κέντρου βάρους από τις παραδοσιακές επιχειρήσεις στην ἀναμέτρηση με ἄλλα μέσα. Ἡ ισχύς δεν είναι πάντοτε ἀναγκαῖο να ἐκδηλώνεται κάποτε εἶναι ἀρκετὸ να ἐκτιμᾶται. Μια ἔντονη συνείδηση ὑπεροχῆς ἀντικατοπτρίζει το μοναδικὸ ἐπίτευγμα της αθηναϊκῆς ναυτικῆς ἀνάπτυξης και της ηγεμονίας που αὐτὴ ἐξασφάλισε στους Αθηναίους για ἀρκετὲς δεκαετίες. Αὐτὴ οδήγησε στον πόλεμο, και με βάση αὐτὴν ο Περικλῆς χάραξε τα στρατηγικά του σχέδια, ὅπως τουλάχιστον ἐκτίθενται ἀπὸ τον ιστορικό.

Το ἀνθρώπινο κεφάλαιο ἀποτελέσει ουσιώδη παράγοντα ἀλλὰ ταυτόχρονα και το ἀδύνατο σημεῖο αὐτῶν των υπολογισμῶν¹⁷. Οι Αθηναῖοι δεν κατόρθωσαν να μετατρέψουν την ὑπεροχὴ τους στη θάλασσα σε μόνιμη ἐπικράτηση, εἴτε γιατί δεν ἀκολούθησαν τη στρατηγικὴ του Περικλή εἴτε γιατί αὐτὴ η στρατηγικὴ εἶχε ἤδη προδιαγράψει μια πορεία προς την ήττα. Αὐτὸ ὅμως που ἐδῶ μας ἐνδιαφέρει και θα ἐξετάσουμε στη συνέχεια εἶναι το πῶς ἐκφράστηκε η ἰδέα της κατάρκτησης της θάλασσας ἀπὸ τον ἄνθρωπο σε κείμενα που ἀντανακλοῦν την αθηναϊκὴ εμπειρία.

Ἰδιαίτερο ἐνδιαφέρον παρουσιάζει η διάκριση που διατρέχει το ἔργο του Θουκυδίδη, ὅπως προηγουμένως και του Ἡρόδοτου, ἀνάμεσα σε δυνάμεις που διαθέτουν ὑπεροπλία στην ξηρὰ και ἄλλες που κυριαρχοῦν στη θάλασσα. Ἐτσι,

¹⁷ Για τη στρατηγικὴ του Περικλή σε σχέση με τις υλικὲς προϋποθέσεις του πολέμου ἀλλὰ και τη διαχείριση του ἀνθρώπινου κεφαλαίου βλ. Raaflaub 2007.

τις παραμονές του πολέμου οι Αθηναίοι υπερείχαν ως προς το ναυτικό, ενώ οι Λακεδαιμόνιοι ήταν ισχυρότεροι στην ξηρά (I 18, 2). Ο Περικλής αισιοδοξεί προβλέποντας ότι ο αντίπαλος θα χρειαστεί χρόνο για να φθάσει σε επίπεδο εκπαίδευσης και εμπειρίας αντίστοιχο με αυτό των Αθηναίων. Οι ρήτορες του έργου, όπως είδαμε, διερευνούν εξαντλητικά τις πραγματικές ή πιθανές συνέπειες κάθε νίκης ή ήττας στη θάλασσα τόσο για το οικείο όσο και για το αντίπαλο στρατόπεδο, επιχειρώντας να αποκωδικοποιήσουν τα μυστικά του ναυτικού πολέμου. Ωστόσο, η διχοτομία γη-θάλασσα ως ευρετικό εργαλείο ανάλυσης των στρατιωτικών πραγμάτων δεν θα τελεσφορήσει, και μετά τον Θουκυδίδη (και την ήττα της Αθήνας) θα εγκαταλειφθεί.

Κύριος εκφραστής της θα παραμείνει έτσι ο Ηρόδοτος, ο οποίος με χαρακτηριστικό τρόπο την είχε υιοθετήσει στο έργο του και την είχε προβάλει στην ελληνοπερσική σύγκρουση. Η ιδέα της αποκλειστικής πολεμικής εξειδίκευσης εμφανίζεται προγραμματικά στη στιχομυθία του Κροΐσου και του Βίαντα στο πρώτο βιβλίο του έργου, όπου ο έλληνας σοφός σκόπτει την ιδέα ναυπήγησης στόλου από τους Λυδούς και την εκστρατεία κατά των ελληνικών νησιών με το σκεπτικό ότι είναι εξίσου ανέφικτο για έναν ασιάτη ηγεμόνα να ανταγωνιστεί τους Έλληνες νησιώτες στη θάλασσα, όσο και για εκείνους να αναμετρηθούν με το ιππικό του (I 27). Η ορθότητα της άποψης αυτής παρουσιάζεται ως τόσο προφανής που γίνεται αμέσως αποδεκτή από τον Κροΐσο. Η θάλασσα είναι το πραγματικό, φυσικό όριο της περσικής επέκτασης (I 4, 4), όχι τόσο για λόγους γεωγραφικούς όσο στρατιωτικούς¹⁸. Το ναυτικό δεν αποτελεί για τους Πέρσες προνομιακό πεδίο δράσης. Ο Μαρδόνιος (VIII 100, 2) εκφράζεται απαξιωτικά για τον ναυτικό πόλεμο: «οὐ γὰρ ξύλων ἀγῶν ὁ τὸ πᾶν φέρων ἐστὶ ἡμῖν, ἀλλ' ἀνδρῶν καὶ ἵππων». Η Αρτεμισία είχε με τη σειρά της συμβουλεύσει τον Ξέρξη να αποφύγει τη σύγκρουση στη θάλασσα παρατηρώντας ότι μια ναυμαχία βαρβάρων με Έλληνες θα είναι σαν πόλεμος γυναικῶν με άντρες. Χαρακτηριστικός είναι ο τρόπος με τον οποίον παρουσιάζει ο Ηρόδοτος τις διακυμάνσεις του ηθικού των δύο στρατοπέδων στη διάρκεια της πολιορκίας της Μιλήτου και της ναυμαχίας στη Λάδη κατά την Ιωνική Επανάσταση. Οι Ιώνες επιλέγουν να αντιμετωπίσουν τους Πέρσες στη θάλασσα και συγκεντρώνουν στόλο. Όταν το διαπιστώνουν οι Πέρσες στρατηγοί, αν και διαθέτουν περίπου διπλάσιο αριθμό πλοίων, «καταρρώδησαν μὴ οὐ δυνατοὶ γένωνται ὑπερβαλέσθαι, καὶ οὕτως οὔτε τὴν Μίλητον οἶοι τε ἕξει ἐξελεῖν μὴ οὐκ ἔδοντες ναυκράτορες» (VI 9, 1). Οι Πέρσες παραδέχονται ότι η υπεροπλία τους δεν αίρει την ανασφάλειά τους, καθώς πιστεύουν οι ίδιοι ότι η υπεροχή τους σε αριθμό πλοίων δεν είναι ο πιο καθοριστικός παράγων για την έκβαση της ναυμαχίας και για τη θαλασσοκρατία. Ενδιαφέρον έχει όμως και αυτό που συμβαίνει στο αντίπαλο στρατόπεδο. Όταν οι Έλληνες αναθέτουν την αρχηγία

¹⁸ Για τη ρευστότητα του Αιγαίου ως γεωγραφικού συνόρου μεταξύ Ασίας και Ευρώπης στον Ηρόδοτο βλ. Stadter 2013, 337-344.

στον Φωκαέα Διονύσιο και εκείνος καταπονεί τους Ίωνες με παρατεταμένους ελιγμούς, ορισμένοι δυσφορούν. Το κακό κλίμα είναι αρκετό ώστε να χάσουν το ψυχολογικό πλεονέκτημα και να υποστούν συντριπτική ήττα. Οι Ίωνες στην περίπτωση αυτή αδυνατούν, λόγω της δικής τους νοοτροπίας, να κεφαλαιοποιήσουν ένα δεδομένο πλεονέκτημα. Παρά ταύτα, η εικόνα των Περσών δεν θα παύσει να κυριαρχείται από την ιδέα μιας προβληματικής σχέσης με τη θάλασσα¹⁹.

Οι απαρχές της αντίληψης ότι η θάλασσα δεν είναι χώρος που αρμόζει στους Πέρσες ανιχνεύονται στους *Πέρσες* του Αισχύλου. Στο πρώτο επεισόδιο του έργου η Άτοσσα δυσκολεύεται να πιστέψει ότι οι Έλληνες δέχθηκαν να αντιμετωπίσουν σε ναυμαχία τους Πέρσες παρά το σοβαρό αριθμητικό τους μειονέκτημα. Από την άλλη πλευρά, όμως, ως πρόβλημα παρουσιάζεται ότι οι αρχηγοί των Περσών δέχθηκαν να πολεμήσουν στη θάλασσα. Η ιδέα μιας ναυμαχίας δεν αντιμετωπίζεται στην αρχή του έργου ως πραγματικό ενδεχόμενο. Στον πρόλογο των *Περσών* η αναφορά στο ναυτικό εξυπηρετεί τη συμπλήρωση της εικόνας μιας λαμπρής εκστρατείας («ἄλλοι ἐφ' ἵππων, τοὶ δ' ἐπὶ ναῶν, πεζοί τε», 18-19), αλλά πουθενά δεν προμηνύεται η σημασία της θάλασσας στην εξέλιξη των πραγμάτων. Ο χορός διερωτάται για την έκβαση της εκστρατείας αγνοώντας το ενδεχόμενο μιας ναυτικής αναμέτρησης: «πότερον τόξου ῥῦμα τὸ νικῶν, ἢ δορυκράνου λόγχης ἰσχύς κεκράτηκεν;» (146). Ακόμα και η πρώτη αναγγελία της ήττας αποσιωπά το γεγονός. Τις πρώτες τρεις φορές που παίρνει το λόγο ο ἄγγελος δεν αποκαλύπτει ότι ο στρατός καταστράφηκε σε ναυμαχία. Αυτό μπορεί να ερμηνευθεί από ψυχολογική άποψη ως ταραχή, από δραματουργική ως ενίσχυση της αίσθησης του αναπάντεχου, αλλά και ρητορικά ως δείγμα αδυναμίας του ομιλητή να επικοινωνήσει με ένα ακροατήριο που έχει διαφορετικές προσδοκίες. Ο πρώτος, έμμεσος υπαινιγμός στη ναυτική καταστροφή συνίσταται σε μια στατική εικόνα του παρόντος που παραπέμπει στο μη αναστρέψιμο αποτέλεσμα της αναμέτρησης (273: «πλήθουσι νεκρῶν δυσπότημος ἐφθαρμένων Σαλαμῖνος ἀκταὶ πᾶς τε πρόσχωρος τόπος»). Από τη συμβολική κατάληψη των ακτῶν από τα νεκρά σώματα (στην πραγματικότητα κατέχονται δεν την κατέχουν: 596: «Αἶαντος περικλύστα νᾶσος ἔχει τὰ Περσᾶν»), ο χορός θα οδηγηθεί στην εικόνα των νεκρῶν που παρασύρονται από τα κύματα *πλαγκτοῖς ἐν διπλάκεσσι* – σαν νεκροστολισμένοι –, εστιάζοντας στο στιγμιότυπο που προηγείται πριν τα άψυχα σώματα καταλήξουν στην ακτή. Μόνο τότε θα αποκαλύψει ο ἄγγελος ότι τα τόξα αποδείχθηκαν άχρηστα και ο στρατός αφανίστηκε από τα έμβολα των πλοίων. Θα ακολουθήσει και πάλι μια μετάθεση του θέματος, πριν η βασίλισσα ζητήσει να πληροφορηθεί για τους άρχοντες που ζουν και για εκείνους που έπεσαν στη μάχη. Ο κατάλογος που θα

¹⁹ Η άποψη ότι ο στόλος τους στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στα πλοία Ιώνων, Κυπρίων, Αιγυπτίων και κυρίως Φοινίκων, που έχει κυριαρχήσει στη νεότερη έρευνα, έχει επικριθεί από τον Wallinga 2005.

δώσει ο άγγελος θα είναι ένα προσκλητήριο νεκρών που δεν θα αποκαλύψει παρά τον τρόπο θανάτου ορισμένων από αυτούς, χωρίς και πάλι να επεκτείνεται στη μεγάλη εικόνα της ναυμαχίας. Το πάθος καταγράφεται σε σχέση με δύο σημεία: τα πλοία, ως χώρο του θανάσιμου πλήγματος, και τις ακτές της Σαλαμίνας ως κατάληξη της παθητικής περιπλάνησης των σωμάτων. Τα πλήγματα που δέχονται οι Πέρσες προέρχονται από δόρυ, παραπέμποντας σε μάχη εκ του συστάδην. Δεν γίνεται αντιθέτως λόγος για κινήσεις πλοίων, συγκρούσεις, βυθίσεις. Σύμφωνα με την περιγραφή, οι άνδρες πολεμούν, χτυπιούνται, πέφτουν, όπως θα γινόταν σε μια χερσαία σύγκρουση, μόνο που αντί να σωριαστούν στη γη, όπως σε μια οπλική μάχη, βυθίζονται στη θάλασσα. Τα πλοία παρουσιάζονται όχι ως πολεμικές μηχανές αλλά ως μοιραίοι βατήρες για το θανάσιμο άλμα, και η θάλασσα γίνεται οδός διακομιδής προς τη γη που θα τους δεχθεί. Βλέπουμε λοιπόν ότι σε ολόκληρη την τραγωδία ο περσικός λόγος δυσκολεύεται να κατακτήσει τη γλώσσα που αρμόζει στα γεγονότα, δείχνοντας ανάγλυφα πόσο αταίριαστη είναι μια ναυτική επιχείρηση στον χαρακτήρα των Περσών.

Ο κανόνας της αποκλειστικής πολεμικής εξειδίκευσης δεν θα είχε τόση σημασία αν δεν υπήρχαν εξαιρέσεις. Οι Αθηναίοι, όπως εξελίσσεται η εικόνα τους από τους Περσικούς Πολέμους και διαμέσου της Πεντηκονταετίας, αποτελούν την κατ' εξοχήν περίπτωση μια τέτοιας εξαίρεσης. Σύμφωνα με τα λόγια του Θουκυδίδη Φορμίωνα που είδαμε παραπάνω (II 89, 3), οι Αθηναίοι καυχόνται για το γεγονός ότι διαθέτουν εμπειρία και στα δύο πεδία: «τῷ δὲ ἑκάτεροί τι εἶναι ἔμπειρότεροι θρασύτεροί ἐσμεν». Η εξήγηση του Θουκυδίδη για τη μοναδική αυτή εξέλιξη συναρτάται με την πολιτική ιδιοφυία ενός Θεμιστοκλή που εισηγήθηκε τη μετατροπή της Αθήνας σε ναυτική δύναμη (I 14, 3: «Αἰγινήται γὰρ καὶ Ἀθηναῖοι, καὶ εἴ τινες ἄλλοι, βραχέα ἐκέκτηντο, καὶ τούτων τὰ πολλὰ πεντηκοντόρους· ὃν ἔτε ἄφ' οὗ Ἀθηναῖους Θεμιστοκλῆς ἔπεισεν Αἰγινήτας πολεμοῦντας, καὶ ἅμα τοῦ βαρβάρου προσδοκίμου ὄντος, τὰς ναῦς ποιήσασθαι αἴσπερ καὶ ἐναυμάχησαν· καὶ αὗται οὐπω εἶχον διὰ πάσης καταστρώματα»)²⁰. Και η δεύτερη αναφορά του ιστορικού στον ρόλο των Αθηναίων στους Περσικούς Πολέμους εξάγει την απόφασή τους για ανάπτυξη ναυτικού (I 18, 2: «καὶ μεγάλου κινδύνου ἐπικρεμασθέντος οἱ τε Λακεδαιμόνιοι τῶν ξυμπολεμισάντων Ἑλλήνων ἠγήσαντο δυνάμει προὔχοντες, καὶ οἱ Ἀθηναῖοι ἐπιόντων τῶν Μήδων διανοηθέντες ἐκλιπεῖν τὴν πόλιν καὶ ἀνασκευασάμενοι ἐς τὰς ναῦς ἐσβάντες ναυτικοὶ ἐγένοντο»). Η έκφραση *ἐσβαίνειν εἰς τὰς ναῦς* χρησιμοποιείται επανειλημμένα τόσο από τον Θουκυδίδη όσο και από τον Ηρόδοτο για να δηλώσει την αποφασιστική στροφή στο ναυτικό, τη μετατροπή των οπλιτών σε ναυτικούς. Η εικόνα μιας κίνησης στο χώρο, μια εισόδου στον περιορισμένο χώρο του πλοίου εκφράζει παραστατικά την ανάπτυξη νέων δεξιοτήτων και την προσαρμογή σε ένα νέο είδος πολέμου.

²⁰ Σύμφωνα με τον Wallinga 2005, συνέβη ακριβώς το αντίστροφο: ο αθηναϊκός ναυτικός εξοπλισμός προκάλεσε την εκστρατεία του Ξέρξη.

Ειδικότερα στο έργο του Ηροδότου, τα επιτεύγματα των Αθηναίων σε Μαραθώνα και Σαλαμίνα μαρτυρούν ανάγλυφα την ευχέρειά τους και στα δύο είδη πολέμου. Δεν είναι επίσης τυχαίο ότι η μόνη περίπτωση στο υπόλοιπο έργο, όπου η διάζευξη οπλικής και ναυτικής ικανότητας καταργείται, αφορά ένα περιστατικό με συμβολικό χαρακτήρα. Πρόκειται για την εξέγερση των Κυπρίων που παρουσιάζεται ως αγώνας για ελευθερία, την οποία μάλιστα κατακτούν πρόσκαιρα (V 116), αφού αρχικά επικρατούν στη μάχη με τους Πέρσες και ηττώνται μόνο μετά από προδοσία. Η Κύπρος είναι περιοχή με χαρακτήρα μεταιχμακό, τόσο γεωγραφικά όσο και πολιτικά, και η έλλειψη εκτεταμένης και σαφούς πληροφόρησης επιτρέπει το γεγονός της εξέγερσης να παρουσιαστεί με χαρακτηριστικά εξιδανικευμένα²¹. Όταν ο Ονήσιλος, μετά από πραξικόπημα, απέσπασε τη Σαλαμίνα από την περσική κηδεμονία και επιχείρησε να ενώσει την Κύπρο εναντίον των Περσών με αφορμή την Ιωνική Επανάσταση, οι Ίωνες απέστειλαν βοήθεια για να αντιμετωπίσουν από κοινού τον περσικό στρατό που ήδη βρισκόταν καθ' οδόν. Τότε οι Κύπριοι ηγεμόνες με εξαιρετική αυτοπεποίθηση διατυπώνουν προς τους Ίωνες την πρόταση να διαλέξουν αν προτιμούν να αγωνισθούν στην ξηρά ή στη θάλασσα, τονίζοντας ότι οι ίδιοι τα κατάφεραν εξίσου και στα δύο είδη πολέμου (V 109, 1-2). Το μοτίβο της γενναιόδωρης προσφοράς επιλογής ως δείγμα υπέρτατης ικανότητας θα επαναληφθεί και σε άλλη περίπτωση στην κυπριακή εξέγερση (V 111, 2), δείγμα των σχεδόν παραμυθικών ιδιοτήτων των Κυπρίων, που η αφήγηση θα επιβεβαιώσει. Αν οι πρόσκαιρες επιτυχίες τους προαναγγέλλουν την τελική νίκη των Ελλήνων, αντίστοιχα η εξαιρετική τους ικανότητα και στα δύο είδη πολέμου μπορεί να παραβληθεί με τις αντίστοιχες επιδόσεις των Αθηναίων ως ένα ιδεώδες μοναδικό και αξιοθαύμαστο.

Συνοψίζοντας, παρατηρούμε ότι μέσα από τα λογοτεχνικά και ιστορικά κείμενα της αρχαϊκής και κλασικής εποχής εκφράζεται μια διαδικασία οικειοποίησης της θάλασσας που σταδιακά εξειδικεύεται ως προς τους φορείς της: αναφέρεται αρχικά στον άνθρωπο εν γένει και στην ανάπτυξη πολιτισμού (ναυπηγική, ναυτιλία, εμπόριο, πολεμικό ναυτικό). Με αφορμή την ελληνοπερσική σύγκρουση η ναυτική επάρκεια καθίσταται προσδιοριστικό γνώρισμα των Ελλήνων που τους διακρίνει από τους βαρβάρους και προσλαμβάνει ιδεολογική σημασία, καθώς τα εθνικά χαρακτηριστικά ανάγονται σε μια μεταφυσικά κατοχυρωμένη ηθική τάξη που παρακολουθεί τη γεωγραφική διάκριση Ασίας και Ευρώπης. Τέλος, από την οπτική γωνία των Αθηναίων και της ηγεμονίας τους, η επίδοση στο ναυτικό προβάλλεται από τους Αθηναίους ως στοιχείο της τοπικής τους ταυτότητας και καταλήγει να θεωρηθεί εργαλείο επικράτησης και υπεροχής.

²¹ Οι Έλληνες αποτελούν το κυρίαρχο αριθμητικά στοιχείο στο νησί, με μακραίωνη μάλιστα ιστορία, αλλά βρίσκονται κάτω από περσική επικυριαρχία. Παράλληλα, η γεωγραφική θέση του νησιού και η ανάμιξη του πληθυσμού το καθιστά σύνορο μεταξύ Ανατολής και Δύσης, Ασίας και Ευρώπης.

Η ιστορία κατάκτησης της θάλασσας είναι μια ιστορία επίλυσης ενός προβλήματος που απαιτεί ανάπτυξη τεχνικών μέσων και καλλιέργεια ψυχικών ιδιοτήτων. Η διαχείριση της θάλασσας εκφράζεται ως πλέγμα γνώσεων, δεξιοτήτων, εμπειρίας και ικανότητας αναστοχασμού που οδηγεί στην ανάπτυξη μιας ιδιαίτερης νοοτροπίας και στάσης απέναντι στο υγρό στοιχείο. Η ιδέα της κυριαρχίας στη θάλασσα προάγει ιδιαίτερα την αφηρημένη σκέψη, διότι η διάγνωση και η επιβολή της, πέρα από τα αντικειμενικά δεδομένα, στηρίζεται περισσότερο σε ανθρώπινες πεποιθήσεις και εκτιμήσεις.

a.tsakmakis@ucy.ac.cy

Βιβλιογραφία

- Arnaud 2011: P. Arnaud, *La mer dans la construction grecque de l'image du monde*, in *Los Griegos y el mar* («Revisiones de Historia Antigua» 6), ed. por J. Santos Yanguas - B. Díaz Ariño, Leioa, 129-153.
- Clay 2003: J.Str. Clay, *Hesiod's Cosmos*, Cambridge.
- Dillery 1993: J. Dillery, *Xenophon's "Poroi" and Athenian Imperialism*, «Historia» 42, 1-11.
- Edwards 2004: A. Edwards, *Hesiod's Ascra*, Berkeley-Los Angeles-London.
- Foster 2010: E. Foster, *Thucydides, Pericles, and Periclean Imperialism*, Cambridge.
- Hall 1996: E. Hall, *Aeschylus Persians*, Warminster.
- Heirman 2012: J. Heirman, *Space in Archaic Greek Lyric: City, Countryside and Sea*, Amsterdam.
- Hornblower 1991: S. Hornblower, *A Commentary on Thucydides. Volume I. Books I-III*, Oxford.
- Jacob 2000: C. Jacob, *Γεωγραφία και Εθνογραφία στην Αρχαία Ελλάδα*, Αθήνα (ελλην. μτφρ. Ε. Τουνταςάκη, *Géographie et ethnographie en Grèce ancienne*, Paris 1991).
- Kallet-Marx 1993: L. Kallet-Marx, *Money, Expense, and Naval Power in Thucydides' History 1-5.24*, Berkeley-Los Angeles-Oxford.
- Lesky 1947: A. Lesky, *Thalatta. Der Weg der Griechen zum Meer*, Wien.
- Levi 1965: M.A. Levi, *Political Power in the Ancient World*, New York (αγγλ. μτφρ. J. Costello, *La lotta politica nel mondo antico*, Milano 1955).
- Mark 2005: S. Mark, *Homeric Seafaring*, Austin.
- Miller 1997: T. Miller, *Die griechische Kolonisation im Spiegel litterarischer Quellen*, Tübingen.
- Möller 2000: A. Möller, *Naukratis. Trade in Archaic Greece*, Oxford.
- Raaflaub 2007: K.A. Raaflaub, *Warfare and Athenian Society in The Cambridge Companion to the Age of Pericles*, ed. by L.J. Samons II, Cambridge, 96-126.
- Schuller 1974: W. Schuller, *Die Herrschaft der Athener im ersten attischen Seebund*,

Ναυτική ισχύς, ναυτικές επιχειρήσεις

Berlin-New York.

Seaford 2004: R. Seaford, *Money and the Early Greek Mind. Homer, Philosophy, Tragedy*, Cambridge.

Stadter 2013: P.A. Stadter, *Herodotus and the Athenian archē*, in *Oxford Readings in Classical Studies. Herodotus: Vol. 1*, ed. by R. Vignolo Munson, Oxford, 334-356.

Starr 1989: C.S. Starr, *The Influence of Sea Power in Ancient History*, Oxford-New York.

Wallinga 2005: H.T. Wallinga, *Xerxes' Greek Adventure: The naval perspective*, Leiden-Boston.

Abstract

The perception of the sea as a source of power is associated with Athens at the time of the Peloponnesian War. This paper examines the emergence, the development and the transformations of this concept from Homer to the end of the 5th century BC. A special focus is on the idea of expediency which is progressively associated with seafaring and naval activity and of the terms applied to this positive evaluation of the sea.

In both literary and historical texts from the archaic and classical periods, the idea of the appropriation of the sea is pointedly formulated and specified in various ways: at an initial stage, familiarity with the sea is treated as a pre-requisite for cultural development (ship-building, seafaring, trade, marine fighting) and the scope of the discussion is mankind at large; after the Persian Wars, naval excellence becomes a distinct mark of the Greeks and distinguishes them from the barbarians; thus, discourse about the sea reflects an ideological stance, as national characteristics are related to a metaphysically founded moral order which goes along the geographical separation of Asia and Europe. Finally, from the Athenians' point of view, naval progress is a constituent of their particular identity and becomes a tool for supremacy and domination in the context of their hegemony.

The story of the conquest of the sea is a story of problem-solving which required the development of technical means and boosted up specific moral and intellectual qualities. Coping with the sea entails a set of skills, technical knowledge, experience and ability for self-reflection which produces a specific mentality and attitude towards the sea. Thus, the idea of domination over the sea enhances abstract thinking, given that – apart from its reference to a world reality – its construction and imposition is rooted in mental representations and evaluations.