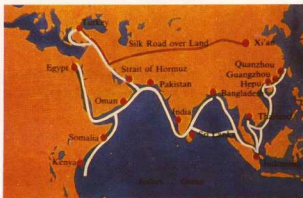
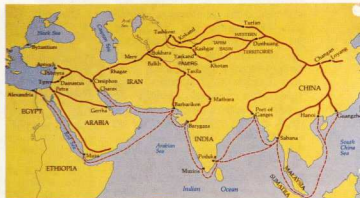


ΒΥΖΑΝΤΙΟ ΚΑΙ ΚΙΝΑ*

(Ο θαλάσσιος δρόμος του μεταξιού)



1. Ο θαλάσσιος δρόμος από την Κίνα στις Ινδίες, την Αραβική χερσόνησο και την Ερυθρά Θάλασσα. (Από το Pictorial China).



2. Εμπορικοί δρόμοι Ανατολής - Δύσης από Ξηρά και θάλασσα. (Από το Silk Road - China Ships).

Ελληνισμός και Ανατολή

Η μεγάλη συνάντηση του Ελληνισμού με την Ανατολή έγινε με τον Μέγα Αλέξανδρο. Χωρίς αυτόν, ο ελληνικός λόγος και το πνεύμα δεν θα έφθαναν στην καρδιά της Ασίας και στα κράσπεδα της Ινδίας, η ελληνική γλώσσα δεν θα γινόταν όργανο παγκόσμιο της οικουμένης εκείνης και το όλο ελληνικό στα χέρια του και με την ορμή του δεν θα αγκάλιαζε «έτσι ερωτικά, κατακτητικά σε βάθος, μια τόσο θελκτική, συναρπαστική από πάντοτε Ασία»¹. Ο Μέγας Αλέξανδρος εμφύσησε στην ασιατική ζωή νέα δύναμη. Από την πολεμική νίκη ανέβλυσε το πνεύμα του ελληνισμού, η ελληνιστική εκείνη ιδέα που ο Αλέξανδρος θεωρούσε πηγή δύναμης και παράγοντα διαρκείας της επικράτειάς του².

Για την ελληνική ιστορία άρχισε μια νέα εποχή όταν ο Μέγας Αλέξανδρος αποβιβαζόταν στην Ασία το 334 π.Χ. Πριν από το θάνατό του, 12 χρόνια αργότερα, η Ανατολή και η Δύση δεν είχαν

μόνο συναντηθεί αλλά είχαν κάνει τα πρώτα βήματά τους στη σωστή ανταλλαγή ιδεών και εμπορικών προϊόντων³. Οι πρώτες επαφές ανάμεσα στη Δύση και την Ανατολή χρονολογούνται από τον 4ο π.Χ. αιώνα, όταν στην Ασία σχηματίζονται ορισμένα κράτη, που οι λαοί τους εκμεταλλευόμενοι τους τοπικούς πόρους αναπτύσσουν εμπορικό ανταγωνισμό⁴. Το κίνητρο του κέρδους κάνει τις ανταλλαγές αγαθών και τις μετακινήσεις από περιοχή σε περιοχή να ευδοκιμούν. Ο Ηρόδοτος⁵ μας περιγράφει τους λαούς της Ασίας που εμπλέκονται σ' αυτή τη διαδικασία και τις σχέσεις τους με την αυτοκρατορία των Αχαιμενιδών.

Πριν από τον Μέγα Αλέξανδρο, ο Περικλής, το 437 π.Χ., ξεκίνησε για ένα εντυπωσιακό ταξίδι στη Μαύρη Θάλασσα⁶. Ποιός ήταν ο σκοπός του ταξιδιού αυτού; Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι κύριος σκοπός του ταξιδιού αυτού, εκτός από την επέ-

κταση του γοήτρου και της δύναμης της Αθήνας στην περιοχή, ήταν η σύναψη στενότερων σχέσεων με την περιοχή αυτή, στην οποία βασιζόταν όλο και περισσότερο η Αθήνα για τον εφοδιασμό της με σιτάρι, ξυλεία, μέταλλα, βαφές, δέρματα, δούλους και άλλα εμπορεύματα. Τα προϊόντα που έφταναν στην Αθήνα δεν προέρχονταν μόνο από τη Μαύρη Θάλασσα αλλά και από άλλες μακρινές περιοχές του εσωτερικού της Ασίας. Αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι από την Ολβία⁷, στη βόρνη ακτή της Μαύρης Θάλασσας, ξεκινούσε ένας μεγάλος δρόμος καροβανιών που έφτανε ως τα Ουράλια και από εκεί στα Ανατολικά, διασχίζοντας την Κεντρική Ασία ως τα σύνορα της Κίνας. Από τις περιοχές αυτές εισάγονταν γουναρικά, φάρμακα, χρυσάφι και μετάξι⁸.

Τις επαφές Δύσης - Ανατολής διευκόλυναν οι κατακτήσεις του Μεγάλου Αλεξάνδρου, που έφτασε ως την Ινδία. Παρόλο

(*) Στο πλαίσιο του προγράμματος «Ελληνισμός και Ανατολή» έγινε από το συγγραφέα διαλέξη στο Ίδρυμα Γουλανδρή - Χορν με θέμα «Βυζάντιο και Άπω Ανατολή», στις 23 Ιανουαρίου 1990, στην οποία αναπτύχθηκε ειδικότερα ο θαλάσσιος δρόμος του μεταξιού.

που η παράδοση φέρει τον Μέγα Αλέξανδρο στο Μεγάλο τείχος της Κίνας⁹, ο Αλέξανδρος είχε ολοκληρωτική άγνοια σχετικά με την Ινδική Χερσόνησο και την Κίνα¹⁰. Η Ινδική εκστρατεία δεν εξηγείται με στρατιωτικά κίνητρα. Ο νεαρός βασιλιάς, γράφει ο Χέρμαν Μπένγκκστον¹¹, ήθελε να φτάσει στο ανατολικό άκρο της Οικουμένης, στην όχθη του μεγάλου Ωκεανού, για τον οποίο επίστευαν τότε ότι αποτελούσε το ανατολικό όριο της Ινδικής. Ήταν η έλεξη προς το άπειρο το στοιχείο που καθόριζε την πορεία του Αλέξανδρου τη στιγμή εκείνη¹² και η άποψη ότι η εκστρατεία είχε μοναδικό σκοπό την επιστημονική εξερεύνηση είναι μονόπλευρη¹³. Διαστρεβλωμένες επισημολογήσεις για την περιοχή

στης. Παρ' όλους τους πολέμους των διαφόρων κρατών, γάργαρη στη βελτίωση των γεωγραφικών γνώσεων εντάθηκε η εμπορική δραστηριότητα, διευκολύνθηκαν οι μετακινήσεις βουδιστών και άλλων ιεραποστόλων και το εμπόριο ανάμεσα σε Ανατολή και Δύση ήταν τώρα ευκολότερο¹⁷. Νέες χώρες, Αίγυπτος, Ινδία, Βακτριανή, Σογδιανή, Ιράν, Αραβία, Κίνα, Κεντρική και Δυτική Αφρική μπήκαν με τον ένα ή τον άλλο τρόπο στην τροχιά των Ελλήνων. Ο Αλέξανδρος έδωσε νέα ώθηση στην οικονομία και με την πολιτική κυριαρχία σε νέες χώρες και τη διάδοση του ελληνισμού και της αστικής ζωής¹⁸ παρουσιάστηκαν νέες ευκαιρίες και νέες αγορές¹⁹. Η πνευματική ακτινοβολία της Αλεξάνδρειας, τόσο στους ελ-

τους Γάγγη²². Οι Σελευκίδες έκαναν αποικίες κατά μήκος του Περσικού Κόλπου²³, ενώ οι Πτολεμαίοι ανέπτυξαν το εμπόριο στην Ερυθρά Θάλασσα²⁴ και στην περιοχή Ταίμα της Αραβίας, με αποτέλεσμα να εξασφαλισθεί η σύνδεση της Αιγύπτου με το αραβικό εμπόριο των καρβατινιών²⁵. Στην ύστερη Ελληνιστική περίοδο ή στην πρώτη της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, ο Ιππάλος ανακάλυψε για τους Έλληνες τους Μουσώνες, που έδωσαν τη δυνατότητα να γίνεται γρήγορα το κατευθείαν ταξίδι στην Ινδία. Εάν σε περιοχές όπως το Αφγανιστάν, τόσο απομακρυσμένες και δυσπρόσιτες, έφταναν τα προϊόντα της Αλεξανδρικής τέχνης με τα πρώτο-γεννημένα συγκοινωνιακά μέσα της εποχής, αντιλαμβάνεται κανείς



3. Δείγματα κινεζικής τέχνης από φιλάνθρωπο και μετσίη. (Royal Ontario Museum).



4. Πήλινο μοντέλο κινεζικού πλοίου εποχής δυναστείας Han, με μοναδικό προυνιάο η δαλίο. (Museum of Chinese History, Beijing).

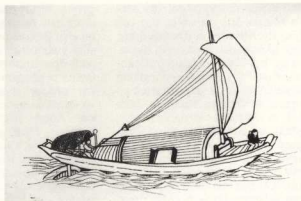
SERES¹⁴, τη γη του μεταξίου, είχαν αρχίσει να φτάνουν στην Ελλάδα από τον 6ο π.Χ. αιώνα¹⁵. Η ζωή του Αλέξανδρου έδωσε την έμπνευση για την ενοποίηση της Ινδίας με ηγέτες τον Σανδράκκοτο και Ασόκη, και της Κίνας με τη δυναστεία των Han (206 π.Χ. - 220 μ.Χ.)¹⁶. Το πιο εντυπωσιακό γεγονός για την ελληνιστική εποχή που ακολούθησε είναι η ενότητα του Μεγάλου Κόσμου, για την οποία είχε ανοιχτή δυνατότητα με την εκστρατεία του Αλέξανδρου. Αν και η αυτοκρατορία του Αλέξανδρου διαλύθηκε, η διακίνηση πληθυσμών και αγαθών συνεχί-

ληνιστικούς αλλά και στους ρωμαϊκούς χρόνους, επεκτεινόταν στα βάθη της Ανατολής²⁰. Οι περίφημοι θησαυροί του Begram-Karici στο Αφγανιστάν, που αποκάλυψε η αρχαιολογική σκαπάνη, αποδεικνύουν τη στενή πνευματική και εμπορική επαφή στην οποία η απομακρυσμένη αυτή περιοχή βρισκόταν με την Αλεξάνδρεια²¹. Η επιθυμία του πλουτισμού ήταν μια από τις αιτίες εξερευνητικών κατόπιν την ελληνιστική εποχή. Πολλά έγιναν γνωστά για την Ινδία από τον Μεγασθένη, που ως απεσταλμένος του Σέλευκου στον Σανδράκκοτο έζησε στην Πάτα

ότι κατά μείζονα λόγο έφταναν αυτά στις παράλιες περιοχές της Ερυθράς Θάλασσας, του Περσικού Κόλπου και του Ινδικού Ωκεανού. Στην περίοδο της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας το θαλάσσιο εμπόριο στη Μεσόγειο, την Ερυθρά Θάλασσα και τον Ινδικό Ωκεανό δεν ασκούσαν οι Ρωμαίοι αλλά οι υποταγμένοι στη Ρώμη ναυτικοί λαοί, Κέλτες, Σύροι και Έλληνες. Οι Έλληνες καθόρθωσαν να καταστήσουν προσιτό και το θαλάσσιο εμπόριο προς τον Ινδικό, αφού ένα και πλέον αιώνα μετά τον Πύλο Νεάρχου ο Εύδοξος ο Κιζιηνός έκανε δυο επιτυχημένα



5. Παράσταση πλοίου σε δάζο εποχής δυναστείας Tang. (Museum of Chinese History, Beijing).



6. Παράσταση πλοίου σε δάζο εποχής δυναστείας Song. (Museum of Chinese History, Beijing).

ταξίδια στις Ινδίες και ο Ήππαλος μελέτησε τους μουσώνες του Ινδικού Ωκεανού²⁶.

Οι Σελευκίδες είχαν στρέψει την προσοχή τους στην Ινδία και τη μακρινή Ανατολή²⁷ και οι Πτολεμαίοι προς την Ινδία, την Αραβία και την Ανατολική Αφρική. Καράβια ελληνικά έπλεαν στην Ευδαίμονα Αραβία (Υεμένη) και το Δεκκάν και στη χώρα της Κανέλας στην Ανατολική Αφρική²⁸. Οι άνθρωποι ταξίδευαν από την Αδριατική και τα Βαλκάνια στην Αιθιοπία και από την Αραβία και την Ινδία στον Ιαζάρτη. Τρεις κύριοι δρόμοι ένωναν την Ανατολή με τη Μεσόγειο κατά την εποχή αυτή²⁹:

Ο πρώτος ήταν ο βόρειος από τη Βακτριανή, την Κασπία και τη Μαύρη Θάλασσα. Ο δεύτερος ήταν ο κεντρικός από τις Ινδίες στον Περσικό διαμέσου του Τιγρη στη Σελεύκεια. Από εκεί τα εμπορεύματα διά Ξηράς έφταναν στην Αντιόχεια και την Εφέσο.

Ο τρίτος ήταν ο νότιος, που από τις Ινδίες γύρω στην αραβική χερσόνησο και την Ερυθρά Θάλασσα έφτανε στη Βερενίκη, το λιμάνι που ανέπτυξαν οι Πτολεμαίοι. Από το δρόμο αυτό οι Πτολεμαίοι έκαναν εισαγωγή λιβάνι, μύρο, μπαχαρικά και μετάξι³⁰.

Ο βασιλιάς της Βακτριανής Ευθύδημος ο 206 π.Χ. ήταν η αιτία που ελληνικές επιδράσεις και προϊόντα άρχισαν να ταξιδεύουν μακριά στην Ανατολή με το άνοιγμα του δρόμου για το Κινεζικό Τουρκεστάν³¹. Ο αυτοκράτορας της ίδιας χώρας Μένανδρος, το 159 π.Χ., κατέστησε τα Βαρυ-

γαζα μεγάλο λιμάνι για το θαλάσσιο εμπόριο ανάμεσα στην Ινδία και στη Δύση. Από τις Ινδίες έκαναν εξαγωγή έβενο και άλλα είδη ξυλείας, παγόνια, μπαχαρικά, ελεφαντοκόκαλο, σκύλους, αγελάδες και βόδια, πολύτιμες πέτρες και πιπέρι. Τα εμπορεύματα έφταναν από τις Ινδίες με ινδικά φορτηγά πλοία, μεταφέρονταν όμως στον τελικό τους προορισμό (Αίγυπτο και Βαβυλώνα) από τους Γερραίους και τους ανθρώπους που ζούσαν στη νότια Αραβία και στον πορθμό του Ορμούζ³².

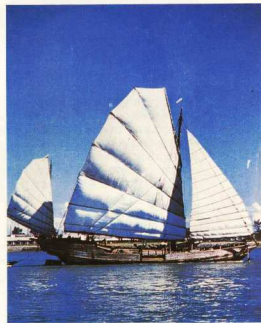
Άνοιγμα του δρόμου του μεταξιού στην Ξηρά

Η συνάντηση των λαών της Ανατολής με τους λαούς της Δύσης, η ανταλλαγή ιδεών και τεχνολογίας, η αλληλεπίδραση γλωσσών³³ και λογοτεχνιών έγινε για πρώτη φορά εφικτή χάρη στην Αυτοκρατορία των Αχαιμενιδών τον 6ο με 4ο π.Χ. αιώνα. Στην Περσέπολη συνέρρεαν πληθυσμοί από τα πέρατα της χώρας και πόλεις στις περιφερειακές επαρχίες όπως τα Βακτρα, η Σαμαρκάνδη και η Ταξίλα, που έμελλε να γίνουν αργότερα σημαντικοί σταθμοί των δρόμων του μεταξιού, συνδέθηκαν με χερσαίους δρόμους και εξελίχθηκαν σε σημεία συνάντησης της Δύσης με την Ανατολή³⁴.

Οι δρόμοι του μεταξιού χρονολογούνται από τους πρώτους αιώνες της χριστιανικής εποχής. Μέσα απ' αυτούς διακινούνταν το μετάξι και τα άλλα προϊόντα της Κίνας και της Ινδίας

στην Ανατολή προς το δυτικό κόσμο. Ο Γερμανός γεωγράφος Ferdinand von Richthofen χρησιμοποίησε την έκφραση «Δρόμοι του μεταξιού» τον 19ο αιώνα, γιατί το πολυτιμότερο από τα προϊόντα που μεταφέρονταν ύστερα από επικίνδυνο ταξίδι της Ξηράς ή της θάλασσας από την Κίνα στη Δύση ήταν το μετάξι, που τα μυστικά του κράτησε η Κίνα επί χιλιετίες ολόκληρες.

Το ασιατικό εμπόριο βασιζόταν σε μια ευπαθή ισορροπία ελέγχου που συγκρατήθηκε από τη Ρώμη, την Παρθία και την Κίνα³⁵. Μετά το θάνατο του Μένανδρου το 150 π.Χ. η αυτοκρατορία της



7. Κινεζική γίνκνα (junk) στο Ηερν σήμερα.

Βακτριανής κομματιάζεται από τους Πάρθους του Μιθριδάτη³⁶. Όταν οι βασιλείς της Παρθίας έχασαν την κυριαρχία τους στις βόρειες στέπες και αργότερα κάποιες από τις επαρχίες των κεντρικών οροπεδίων του Ιράν κήρυξαν την ανεξαρτησία τους, υπήρξε παρακμή της κεντρικής κυβέρνησης. Το εμπόριο επέμεινε, αλλά καθώς η ασφάλεια των μεταφορών μειώθηκε, η πληρωμή για το πέρασμα των αγαθών από τα σύνορα της Παρθίας και η τιμή των εισαγωγών στις αγορές της Ρώμης και της Κίνας ανέβηκε στα ύψη³⁷.

Στην κεντρική Ασία μέρος του κενού της δύναμης καλύφθηκε από τους Kushans, μια μισονομαδική φυλή που καταγόταν από τους Yeu-Shi, μια νομαδική ορδή της βορειοδυτικής Κίνας³⁸. Το 138 π.Χ. ο Κινέζος στρατηγός και διπλωμάτης Zhang-Qian διατάχθηκε από τον αυτοκράτορα Wu-di της δυναστείας των Han να πάει για πρώτη φορά στη Δύση ως πρεσβευτής του Αυτοκράτορα³⁹. Μετά την πείρα που απέκτησε από τις περιπέτειες του ταξιδιού ως τη Σογδιανή και άλλες χώρες, ο Zhang-Qian επέστρεψε στην Κίνα το 126 π.Χ. και από αναφορά που έκανε στον αυτοκράτορα πληροφορήσατε ότι τη Βακτριανή κα-

τέκτησε μια νομαδική ορδή από τη βορειοδυτική Κίνα, οι Yeu-Shi⁴⁰. Ο Zhang-Qian άνοιξε για την Κίνα καινούργιο κόσμο στη Δύση και έκανε έτσι κατορθωτή την κανονική εμπορική επικοινωνία ανάμεσα στην Κίνα και στο Ιράν, ακολουθώντας τον κατοπινό Εξοριστό δρόμο μεταξίου. Οι εμπορικές αποστολές των Han που ακολούθησαν⁴¹ μετέφεραν μετάξι, κοσμήματα και άλλους θησαυρούς, πέρασαν τη ζώνη του Κίτρινου ποταμού, πέρασαν πάνω από το Παμίρ, ήρθαν στην Κεντρική Ασία και στη συνέχεια μετέφεραν τα εμπορεύματα στην Ευρώπη. Το 106 π.Χ. το πρώτο καραβάνι έφτασε στην Παρθία από την Κίνα, περνώντας από τα Βάκτρα⁴². Αυτός είναι ο περίφημος δρόμος του μεταξίου.

Οι αυτοκράτορες της δυναστείας Han (206 π.Χ. - 220 μ.Χ.) δημιούργησαν για πρώτη φορά επαφές με την Κεντρική Ασία και διατήρησαν στενές σχέσεις με την Κουσανική αυτοκρατορία (Κασπία Θάλασσα στα βόρεια, Ινδός και Γάγγης ποταμός νότια), που διατηρούσε στενές σχέσεις με τη ρωμαϊκή αυτοκρατορία. Κινέζικο μπρούντζινο αγγείο της περιόδου των Μαχόμενων Βασιλείων (475-221

π.Χ.) ανακαλύφθηκε στον κήπο ρωμαϊκού σπιτιού στην Ιταλία και πρέπει να έφτασε εκεί τον 1ο ή 2ο μ.Χ. αιώνα. Άλλο κινέζικο μπρούντζινο αγγείο της ίδιας περιόδου βρέθηκε στο Καντέρμπουρι, στη Βρετανία· μεταφέρθηκε εκεί μάλλον από Ρωμαίο εξισλαμικό που υπηρέτησε εκεί τον 1ο ή 2ο επίσης μ.Χ. αιώνα⁴³.

Οι εμπορικές σχέσεις Βυζαντίου - Ανατολής

Το 330 μ.Χ. ο Μέγας Κωνσταντίνος, ο πρώτος Χριστιανός αυτοκράτορας της Ρώμης, εγκαίνιασε την Κωνσταντινούπολη, τη Νέα Ρώμη, ως πρωτεύουσα της Ανατολικής Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας. Χτισμένη στη θέση του αρχαίου Βυζαντίου, η Κωνσταντινούπολη ήταν το πέρασμα από την Ευρώπη στην Ασία. Ιδανικά τοποθετημένη για το εμπόριο και την άμυνα, έγινε μέσα σε δυο αιώνες η πιο περιβληπτή πόλη στην Ευρώπη και στην επόμενη χιλιετία συναγωνίστηκε τις μεγάλες πρωτεύουσες του κόσμου.

Η προνομίως θέση της πρωτεύουσας⁴⁴ και ο αμύθητος πλούτος που δεν βράδυνε να συσσωρευτεί μέσα στα τείχη της προκαλούσαν τα ζηλόφθονα βλέμματα των λαών κατώτερου πολιτισμού που περιέβαλλαν το Βυζάντιο και επέρχονταν εναντίον του από όλες τις διευθύνσεις. Πώς συσσωρεύτηκε όμως ο πλούτος αυτός που αποτελούσε το κυριότερο βάθος της οικονομικής ζωής του Κράτους; Ο κύριος παράγοντας υπήρξε το εμπόριο, ιδιαίτερα δε το θαλάσσιο. Οι συγκοινωνίες της Ερήρας με τα τότε σε χρήση συγκοινωνιακά μέσα, με το ελλιπές οδικό δίκτυο και τους κινδύνους που διαρκώς παραμόνευαν, ήταν βραδείες, πολυδάπανες και ανασφαλείς. Αντίθετα, οι θαλάσσιες συγκοινωνίες, έστω με τα μικρή σχετικά χωρητικότητας και με περιορισμένες ναυτικές αρετές πλοία της εποχής εκείνης, παρουσίαζαν ασυγκρίτα μεγαλύτερη από τις χερσαίες οικονομία, ταχύτητα και ασφάλεια, χωρίς να παραβλέπονται οι κίνδυνοι από τα στοιχεία της φύσης, τους αντι-



8. Κινεζική γιόγκα στο Κουαντσου όρμηρα.

πάλους και τους πειρατές. Όταν όμως ένα κράτος, για τη ζωή του οποίου οι θαλάσσιες συγκοινωνίες αποτελούσαν ζωτικό παράγοντα, πετύχαινε να συγκροτήσει Πολεμικό Ναυτικό αρκετά ισχυρό ώστε να προστατεύει τα εμπορικά πλοία που εξυπηρετούσαν τις συγκοινωνίες αυτές από τους παραπάνω κινδύνους, τότε το κράτος αυτό αποκτούσε όχι μόνο πλούτο αλλά και δύναμη και πολιτική επιρροή στους γείτονές του⁴⁵.

Η οργάνωση και διακίνηση του εμπορίου με την Κίνα διεξάγονταν από τους μεγαλέμπορους της Αλεξάνδρειας και των λιμανιών της Συρίας⁴⁶. Τα καραβάνια με τα πλοία της ερήμου, τις καμήλες, εναλλάσσονε σε διάφορους σταθμούς κατά μήκος της ατέρμονης πορείας τους, μετέφεραν τα προϊόντα από την Κίνα διαμέσου της Μογγολίας και του σημερινού Αφγανιστάν στη Βακτρία, και διαμέσου της Περσίας, της Παλμύρας, της Πέτρας και της Δαμοσκού κατέληγαν στα λιμάνια της Συρίας. Άλλος κλάδος από τη Βακτρία, διασχίζοντας προς νότο έρημους και δυσπρόσιτους λόγους των ορεινών όγκων των Ιμαλίων εκτάσεις της κεντρικής Ασίας, έφτανε στην πόλη Τάξιλια των Ινδών, όπου ο δρόμος μοιραζόταν σε δύο, ένας προς τα λιμάνια της Ανατολικής ακτής των Ινδών και από αυτά διά θαλάσσης στην Κεϋλάνη, και άλλος σε λιμάνια της δυτικής ακτής των Ινδών. Από τα λιμάνια αυτά καθώς και από την Κεϋλάνη τα εμπορεύματα φορτώνονταν σε πλοία και με τον περιπλο της Αραβικής Χερσονήσου, την Ερυθρά Θάλασσα, το Σουέζ και τις διώρυγες στο Πορτ-Σαΐδ έφταναν στην Αλεξάνδρεια, που εξακολουθούσε να είναι ακόμη το σπουδαιότερο λιμάνι της Μεσογείου και μια από τις πολυανθρωπότερες πόλεις με πληθυσμό πάνω από μισό εκατομμύριο κατοίκους⁴⁷.

Η άνοδος του Ισλάμ στην Αραβία τον 7ο μ.Χ. αιώνα προκάλεσε μεγάλες αλλαγές και έδωσε νέα πνοή στις επιστημες και τη φιλοσοφία. Με την ανάπτυξη των επιστημών οι Άραβες έγιναν τώρα διαμεσολαβητές του εμπορίου της Κίνας με τη Βενετία, την Ισπανία και την Πορτο-

γαλία. Διέδωσαν τη νέα κινεζική τεχνολογία. Έτσι επιβίωσε το πνεύμα των δρόμων του μεταξίου από την Κίνα ως την Κωνσταντινούπολη και τη Βενετία, ο διάλογος λαών Δύσης και Ανατολής ακολούθησε το ρυθμό της αμοιβαίας επαφής και συνεργασίας και ενθάρρυνε την ειρηνική ανάπτυξη του ανθρωπίνου πολιτισμού⁴⁸.

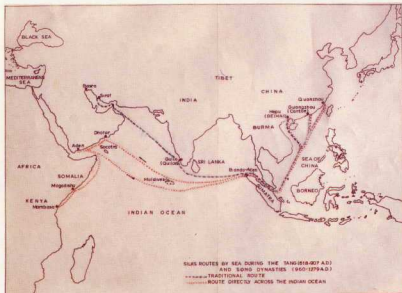
Ο θαλάσσιος δρόμος του μεταξίου

Από τον 1ο π.Χ. αιώνα τα εμπορικά αγαθά μετακινούνται κανονικά διά θηράς ανάμεσα στην Κίνα και τη Μεσόγειο, μια απόσταση μεγαλύτερη από επτά χιλιάδες χιλιόμετρα. Η μεταφορά των εμπορευμάτων με αργκίνινα καραβάνια από καμήλες γίνονταν σε στάδια από τον ένα τόπο αγοράς στον άλλο, όπου τα εμπορεύονταν ή τα πουλούσαν σε άλλους ανθρώπους. Ανώμαλο έδαφος και απρόβλεπτες καιρικές συνθήκες, μεγάλα δόδια και ληστές ήταν μερικά από τα επιβλαβή στοιχεία για το εμπόριο με τα καραβάνια⁴⁹. Για το λόγο αυτό οι έμποροι αναζητήσαν νέους δρόμους και καθόρθωσαν να συνδέσουν το λιμάνι της Αλεξάνδρειας με τον Ινδικό Ωκεανό με λιγότερο επικίνδυνο ταξίδι, εκμεταλλευόμε-

νοι την τεχνική του Ιππάλου, που επέτρεπε στα πλοία να αποφύγουν τα αργά κοντά στην ακτή ταξίδια, που χαρακτηρίζαν το θαλάσσιο εμπόριο ως τον 1ο μ.Χ. αιώνα. Το ενδεχόμενο για μεγαλύτερη ταχύτητα και χωρητικότητα των φορτίων έκανε το θαλάσσιο εμπόριο φοβερά προσοδοφόρο⁵⁰.

Ο θαλάσσιος δρόμος του μεταξίου άρχισε όταν διαπιστώθηκε τον 1ο π.Χ. αιώνα ότι τα ποντοπόρα πλοία μπορούσαν επιωφελομένε από τους μουςάνες να διασχίζουν τον Ινδικό Ωκεανό πλεόναντα από τα Δυτικά προς τ' Ανατολικά την Άνοιξη και αντίστροφα το Χειμώνα, φορτωμένα με τα προϊόντα της Ανατολής. Ο Ινδικός Ωκεανός μεταβλήθηκε από τότε σε θαλάσσιο διάδρομο, που συνέδεε το ρωμαϊκό κόσμο με τα ινδικά λιμάνια και τα παράλια της Κίνας.

Οι μελέτες του Ιππάλου για τους μουςάνες του Ινδικού Ωκεανού και το έργο των γεωγράφων, όπως ο Πλίνιος ο πρεσβύτερος κατά τον 1ο μ.Χ. αιώνα και ο Πτολεμαίος έναν αιώνα αργότερα, δείχνουν τη πρόοδο της Γεωγραφίας στον αρχαίο κόσμο, που βοήθησε σημαντικά στην ανάπτυξη του θαλασσιού δρόμου. Ο ανώνυμος συγγραφέας του Περιπλο της Ερυθράς Θάλασσας τον 1ο μ.Χ. αιώνα περιγράφει επίσης με κάθε λεπτο-



9. Οι δυο θαλάσσιοι δρόμοι του μεταξίου. (Σχέδιο Γιάννη Ρούσκα).

μέρεια τις χώρες του Ινδικού. Έτσι αναπτύχθηκαν καινούργιοι θαλάσσιοι δρόμοι και επεκτάθηκε η ακτίνα της ναυσιπλοΐας. Οι καινούργιοι αυτοί θαλάσσιοι δρόμοι θα συμπληρώναν και στην ανάγκη θα αντικαθιστούσαν τους δρόμους του μεταξίου της ξηράς⁵¹.

Ός τα μέσα του 7ου μ.Χ. αιώνα, που επεκράτησαν οι Αραβες στη Συρία και την Αίγυπτο, οι Έλληνες, και κατά δεύτερο λόγο οι απόγονοι των Φοινίκων Σύριοι, ήταν οι κυριότεροι φορείς του εμπορίου από τις Ινδίες. Αυτοί μετέφεραν από τα μακρινά ινδικά λιμάνια προς τη Μεσόγειο, μέσω συστήματος στενών διωρυγμάτων που έυνανε κατά καιρούς την Ερυθρά Θάλασσα με τον ποταμό Νείλο, πλούσια και περιζήτητα εμπορεύματα, όπως πολύτιμα λίθους, αρώματα και πιπέρι. Μετέφεραν ακόμη τα μεταξωτά υφάσματα (σερικά) από την Κίνα, τα οποία παραλάμβαναν από το λιμάνι της Υαποβάνης, όπως ονομαζόταν τότε η Κευλάνη, τελευταίος προς ανατολάς σταθμός του ελληνικού θαλάσσιου εμπορίου στον Ινδικό Ωκεανό. Αλλά και από τα λιμάνια της Ερυθράς Θάλασσας στις αραβικές και αφρικανικές ακτές οι Έλληνες ναυτικοί μετέφεραν μαργαριτάρια, ελεφαντοκόκαλο και άλλα πολυτίμα εμπορεύματα. Η όλη οργάνωση του εμπορίου

αυτού διεξαγόταν από τους μεγαλύτεμους της Αλεξάνδρειας και που στην πλειονότητά τους ήταν Έλληνες. Σε αντάλλαγμα των εμπορευμάτων που εισάγονταν από την Ανατολή, οι ελληνιστορωμαϊκοί κόσμος έστελνε στην Ανατολή κρασί, κεραμικά, υφάσματα και κάθε είδους κομψοτεχνήματα⁵².

Η κινεζική ναυτική τεχνολογία και ναυσιπλοΐα από τον 1ο-13ο μ.Χ. αιώνα. Τα κινεζικά πλοία στο δρόμο του μεταξίου

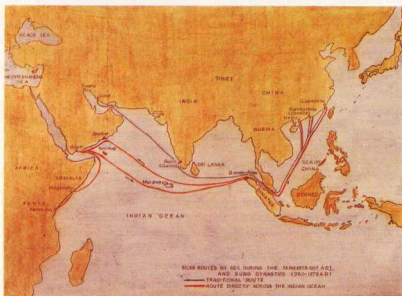
Όπως προαναφέρθηκε, τα εμπορεύματα της μακρινής Ανατολής και κυρίως το κινεζικό μετάξι μεταφερόνταν από την Κίνα στην Ευρώπη από τον περιφημο Silk road της ξηράς, όπως επίσης και από τον εξίσου θαυμαστό Silk road της θάλασσας. Στις μέχρι σήμερα έρευνες έχει τονισθεί η μεγάλη συνεισφορά στους αρχαίους και μέσους χρόνους των θαλασσιών δραστηριοτήτων των Ρωμαίων, Βυζαντινών και Αράβων. Όμως και η συμμετοχή των κινεζικών πλοίων στον ίδιο δρόμο δεν θα πρέπει να υποτιμηθεί, γιατί είναι εξίσου σημαντική στις ίδιες χρονικές περιόδους.

Από τον 1ο ως τον 10ο μ.Χ. αιώ-

να έχουμε στην Κίνα τις Δυναστείες των Han, Three Kingdoms (Wei, Shu, Wu), Jin, Southern (Song, Qi, Liang, Chen) και Northern Dynasties (Wei, Qi, Zhou), Sui, Tang, Five Dynasties, Song, Liao και Kin.

Από την εποχή της δημιουργίας του Silk road της ξηράς έχουν με σπουδαίες ναυπηγικές και δραστηριότητες ναυσιπλοΐας στην Κίνα. Πριν ακόμη από τη δυναστεία Han, στη δυναστεία Qin (221-207 π.Χ.) υπήρχαν στην Νότια Κίνα ειδικά ναυπηγεία –παλάτια πλοίων. Ο πρώτος αυτοκράτορας της δυναστείας Qin (221-207 π.Χ.), ο Chin Shih Huang, έστειλε στόλο στην ανοικτή θάλασσα πολλές φορές⁵³. Στη διάρκεια της ίδιας δυναστείας, σύμφωνα με πληροφορία του ιστορικού Sima Qian⁵⁴, ο αυτοκράτορας, μετά την εννοποίηση της Κίνας τον 3ο π.Χ. αιώνα, έστειλε τον αλχημιστή Xu-Fu στη θάλασσα για να βρει το ελιξήριο της ζωής. Ο Xu-Fu δεν επέστρεψε ποτέ από το υπερπόντιο ταξίδι του στη θάλασσα της Κίνας και τον Ειρηνικό. Επιγραφή που βρέθηκε στην πόλη της Ιαπωνίας Morodomi αποδεικνύει ότι αποβίβάστηκε και παρέμεινε στο μέρος αυτό⁵⁵.

Οι Han (206 π.Χ. - 220 μ.Χ.) εξόρμησαν από το Heru (Beihai) της επαρχίας GuanXi στη νότια Κίνα και έπλευσαν ως την Κευλάνη (Yi-che). Εισαγόμενα κρύσταλλα και γυαλικά που βρέθηκαν σε ανασκαφές στους τάφους των Han αποδεικνύουν τη θαλάσσια επικοινωνία και τις εμπορικές τους σχέσεις με τις χώρες αυτές. Στην ιστορία της υστερότερης δυναστείας Han, του Fan Ye⁵⁶, υπάρχει η βιογραφία του Bang Chao, ο οποίος κατόκτησε ξανά τη Yan-Qi και περισσότερες από 50 χώρες του πρόσφεραν ομήρους, άλλες δε χώρες 2.000 χλμ. μακριά, όπως η Tiao-Zhi (Αραβία) και An-Xi (Περσία), του πρόσφεραν πολλά δώρα. Ο αντιπρόσωπος του Bang Chao, ο Gan-Ying, έφτασε στην Tiao-Zhi το 97 π.Χ. και ενώ ήταν έτοιμος στην ακτή να πάει δια θαλάσσης στους Da-Qin (Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία), οι Πέρσες του μεγαλοποίησαν τους κινδύνους του θαλασσιού ταξιδιού προς την Ερυθρά και τη Μεσόγειο Θάλασσα, με απο-



τέλεσσα να εγκαταλείψει το σχέδιό του και να επιστρέψει στην Κίνα.

Η Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία ήταν γνωστή στους Κινέζους ως Da-Qin. Τόσο ο δρόμος του μεταξίου στην ξηρά όσο και στη θάλασσα είχαν ιδρυθεί με διάδρομο που ένωσε Ανατολή και Δύση. Οι Κινέζοι ιστοριογράφοι κάνουν συχνές αναφορές στις εμπορικές αυτές ανταλλαγές. Το 166 μ.Χ., για παράδειγμα, ένας Ρωμαίος έμπορος ήρθε στην Κίνα να δείξει στον αυτοκράτορα κέρατα ρινόκερου και καβούκια χελώνας⁶⁷.

Η πύξια, κινεζική εφεύρεση, είναι ήδη γνωστή στην πρώιμη μορφή της από τον 3ο π.Χ. αιώνα με τον μαγνητίτη, την καθοδηγητική δύναμη του οποίου είχαν ανακαλύψει οι Κινέζοι και τον προσάρμοσαν σε ειδικό δοχείο με μια λαβή που έδειχνε πάντοτε το Νότο. Αργότερα εξελίχθηκε σε μια συσκευή με δίσκο προσανατολισμού⁶⁸. Τα κινεζικά πλοία της εποχής, μεγαλύτερα από 50 μ. σε μήκος, μπορούσαν να μεταφέρουν 600 άτομα. Είχαν 4-7 ιστία και σχοινιά στην πλήρη και στην πρόμνη⁶⁹. Με τη βοήθεια μοναδικού πρμναίου πηδάλιου μπορούσαν να πλεύουν κόντρα στον άνεμο⁶⁹.

Στις περιόδους των δυνασטיών Three Kingdoms (220 - 280 μ.Χ.) και Jin (265-420 μ.Χ.) οι κινεζικές πηγές αναφέρουν πολλά ταξίδια και αποστολές πλοίων στο εξωτερικό⁶¹. Στην περίοδο της δυναστείας Eastern Jin (317-420 μ.Χ.) ο μοναχός Fa-Xian πήγε διά ξηράς στην Ινδία από τη Saughai και επέστρεψε από τη θάλασσα οδό πλέοντας από την Sri Lanka (Κεϋλάνη) και τον Κόλπο της Βεγγάλης στο Ye-po-ih (Ινδονησία) και ύστερα από μακρύ ταξίδι έφτασε στο Quanzhou. Αργότερα ο Fa-Xian έγραψε βιβλίο με τίτλο «Χώρες του Βουδισμού», βασισμένο στις εμπειρίες του, και φώτισε μια άλλη πλευρά των δοκιμασιών των θαλασσινών ταξιδιών που δεν είχε καταγραφεί ως τότε.

Σύμφωνα με τα κινεζικά ιστορικά βιβλία, στη διάρκεια της βασιλείας του Liu Sung (420-479 μ.Χ.), των Southern Dynasties (420-589 μ.Χ.), τα κινεζικά εμπορικά πλοία είχαν αγκυροβολήσει στον Περσικό Κόλπο⁶². Ο Amianus



10. Αντικείμενα από κινεζική πορσελάνη σε Μουσείο. (Pictorial China).

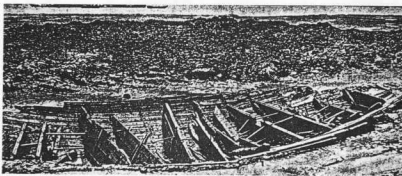
Marcellinus αναφέρεται στο κινεζικό εμπόριο στην ετήσια έκθεση της Bataneæ στον Ευφράτη ποταμό το 360 μ.Χ.⁶³.

Μεγάλη ήταν η ανάπτυξη και εξέλιξη της ναυσιπλοΐας την εποχή της δυναστείας Sui (581-618 μ.Χ.). Σύμφωνα με το κινεζικό βιβλίο «Καθρέφτης της Ιστορίας», τα πλοία δρόκοντες που έπλεαν στα ποτάμια και στο μεγάλο κανάλι της Κίνας είχαν ύψος 10 μ., πλάτος 12 μ. και μήκος 50 μ.⁶⁴.

Στις δυναστείες Tang (618-907 μ.Χ.), Song (960-1279 μ.Χ.) και Yuan (1279-1368 μ.Χ.) ο θαλάσσιος δρόμος του μεταξίου αναπτύχθηκε πάρα πολύ. Σ' αυτό συνέτειλε και η παρακμή του δρόμου της ξηράς, λόγω πολεμικών συγκρούσεων και προστριβών. Καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές ήταν κατά πολύ ανώτερες από τις χερσαίες, ο θαλάσσιος δρόμος του μεταξίου έφτασε σε μεγάλο βαθμό ανάπτυξης. Τα κινεζικά πλοία που διέσχίζαν τους Ωκεανούς στη διάρκεια των δυνασטיών Tang και Song ήταν γνωστά σ' όλο τον κόσμο. Το μοναδικό τους πρμναίο πηδάλιο κινείτο με τροχό και άξονα. Στη διάρκεια της δυναστείας Song χρησιμοποιούσαν κατασκευαστικά σχέδια για τη ναυπήγηση των πλοίων και ειδικές σχάρες για τη βύθισή τους στη θάλασσα. Σε κινεζικό βιβλίο σημειώνεται η μέθοδος κατασκευής πλοίων στο ναυπηγείο. Τα σανιδώματα των πλοίων ανοικτής θάλασσας ήταν κατασκευασμένα με 3 ή 4 στρώματα ναυπηγικής ξυλείας, ώστε τα στεγανά διαμερίσματα που δημιουργούνταν να προστατεύουν από τη βύθιση σε περίπτωση που έπεφταν σε υφάλους⁶⁵.

Ο Άραβος ιστορικός Al-Masudi, στο βιβλίο του «Muruj al-dhahab wa ma'adin al-gawhar» (Λαβδιά από Χρυσό)⁶⁶, γράφει ότι τα κινεζικά εμπορικά πλοία επισκέφθηκαν πολλές φορές τον Περσικό κόλπο τον 6ο μ.Χ. αιώνα, έπλευσαν στον Ευφράτη, και αγκυροβόλησαν στη Hira⁶⁷, 3 χλμ. μακριά από την αρχαία Βαβυλώνα, και εμπορεύθηκαν εκεί με τους Άραβες⁶⁸. Κύριο λιμάνι για τα κινεζικά πλοία στον Περσικό κόλπο ήταν η Siraf, γιατί εξαιτίας του μεγάλου βυθισμάτος τους τα κινεζικά πλοία δεν μπορούσαν να αγκυροβολήσουν στα ρηχά νερά της Basra και του Oman. Από τη Siraf τα κινεζικά πλοία μπορούσαν να πλεύσουν στο Bahrayn, το Oman και από εκεί να πλεύσουν κατευθείαν στην Κίνα⁶⁹.

Ο διάσημος Κινέζος γεωγράφος Jia Dian (730-805 μ.Χ.), της δυναστείας Tang, στο βιβλίο του «Ο θαλάσσιος δρόμος προς τις Ξένες χώρες από την Καντώνα», που διασώθηκε από τους Ouyang Xiu και Song Qi, αναφέρεται στο θαλάσσιο δρόμο από την Κίνα ως τις χώρες των Dashi (Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία, και περιγράφει πώς από την Καντώνα μπορεί να φθάσει στην Obollah, στις εκβολές του Ευφράτη. Στη δυναστεία Tang ο θαλάσσιος δρόμος του μεταξίου ήταν το μέσο της ανάπτυξης της επικοινωνίας με τον Δυτικό κόσμο⁷⁰. Από τα λιμάνια Heru, Guangzhou και Quanzhou κινεζικά πλοία ταξιδεύουν ως τον Περσικό κόλπο, την Ερυθρά Θάλασσα και τις ανατολικές ακτές της Αφρικής μέσω Μαλασίας⁷¹. Ο δρόμος του μεταξίου (Silk Road) ονομάζεται επίσης porcelain ή ceramic road. Την ονομασία αυτή πήρε από τις εξαγωγές της Κίνας, που εκτός από το μετάξι ήταν πορσελάνη και κεραμικά. Ονομαζόταν επίσης και Spice Road, από τη μεγάλη διακίνηση των μπαχαρικών προς την Κίνα. Το 1077 μ.Χ. καταγράφηκαν 348.673 Jin λιβάνια στον εμπορικό λογαριασμό εισαγωγών της Καντώνας⁷². Η δυναστεία των Tang ακολούθησε ανοικτή και ελεύθερη πολιτική στο εμπόριο. Τα λιμάνια Heru, Guangzhou, Quanzhou και Yangzhou έγιναν διεθνή λιμάνια, με πιο πολυσύχναστο το λι-



11. Το πλοίο που βρέθηκε σε αρχαιολογική ανασκαφή στο Quanzhou της επαρχίας Fujian. (Pictorial China).

μάνι Guangzhou (Canton), που ήταν η πύλη της Κίνας από τη θάλασσα⁷³. Με τους Tang η πολιτική δύναμη στην Κίνα σταθεροποιήθηκε, εξασφαλίστηκαν οι εμπορικοί δρόμοι της ξηράς και διατηρήθηκε η ειρήνη, με αποτέλεσμα την απεριόριστη εξέλιξη του εμπορίου και τις σταθερές και χαμηλές συγκριτικά τιμές των περισσότερο ειδών τουλάχιστο νωρίς στη δυναστεία Tang. Παρά την ανάπτυξη του Islam και τη μείωση σε έκταση του Βυζαντίου την ίδια εποχή, το Βυζάντιο εξακολουθούσε να ελέγχει πολύ από τον πλούτο της Ευρώπης και διατηρούσε πλάτος διαδομένους εμπορικούς κρούους⁷⁴.

Στη διάρκεια της δυναστείας Song τα κινεζικά ιστιοφόρα πλοία έπλεαν όχι μόνο στον Περσικό κόλπο αλλά και σε λιμάνια της Ερυθράς Θάλασσας και των Ανατολικών ακτών της Αφρικής. Σύμφωνα με ιστορικές καταγραφές, Κινέζοι μοναχοί από τον 5ο μ.Χ. αιώνα πήγαιναν στο εξωτερικό με ξένα πλοία και ξένοι έμποροι έρχονταν στην Κίνα με κινεζικά πλοία. Ο Du-Huan, το 762 μ.Χ., πήγε με κινεζική γιόγκα από τον Περσικό κόλπο στην Καντώνα⁷⁵. Οι κινεζικές ωκεανοπόρες γιόγκες της εποχής μπορούσαν να μεταφέρουν 500-600 άτομα και το νεκρό βάρος τους ήταν περισσότερο από 5 ή 6 εκατοντάδες τόνους. Ο Zhou Qu-Fei, συγγραφέας της δυναστείας Song, περιγράφει όπως παρακάτω μια κινεζική ωκεανοπόρο γιόγκα⁷⁶: "... είναι σαν μια μεγάλη αίθουσα. Το πανι είναι ψηλό σαν ένα σύννεφο κρεμασμένο από τον ουρανό. Το πηδάλιο είναι μεγαλύτερο από 10 μ. Υπάρχουν αρκετές εκατοντάδες

επιβατών στο πλοίο και οι προμήθειες μπορούν να συντηρήσουν όλους τους επιβάτες για ένα χρόνο. Πίνουν μαζί τους χοιρινό κρέας και κρασί που πίνουν καθημερινά για να αιμφουν τον κίνδυνο...".

Κατά τον 10 μ.Χ. αιώνα η δυναστεία των Liao (906-1125 μ.Χ.) στο βορειοδυτικό τμήμα και του Song (960-1279 μ.Χ.) στο κεντρικό και νοτιοανατολικό τμήμα είχαν δισοληψίες με τους Άραβες και τη Δύση, η πρώτη από την ξηρά και η δεύτερη από τη θάλασσα. Η επικοινωνία από τη θάλασσα εξελίχθηκε πάρα πολύ. Υπήρχαν δύο δρόμοι⁷⁷: ο ένας, ο παραδοσιακός δρόμος από την Guangzhou (Καντώνα) στον Περσικό κόλπο. Οι γιόγκες ξεκινούσαν τον Νοέμβριο με τους ξηρούς μουσώνες και ύστερα από 40 μέρες ιστιοπλοίας έφταναν στο Lan-Li (Banda-Aleh) στη Βόρεια ακτή της Σουμάτρας. Οι έμποροι εμπορεύονταν εδώ και ξεκινούσαν πάλι τον πλου την 1η του νέου χρόνου. Ένα μήνα αργότερα έφταναν στο Gulim (Quilon) στο νότιο άκρο της Ινδικής Χερσονήσου. Το μέρος αυτό ήταν λιμάνι στο μέσο της διαδρομής. Όλα τα αγαθά από τις αραβικές χώρες και την Κίνα συγκεντρώνονταν και ανταλλάσσονταν εδώ. Εάν οι έμποροι ήθελαν να πάνε στον Περσικό κόλπο, έπρεπε να μεταφερθούν σε μικρότερα σκάφη για να περιμένουν τους βροχερούς μουσώνες για να πλεύσουν βόρεια. Για το ταξίδι αυτό χρειαζόνταν ένα μήνα και τότε έπρεπε να περιμένουν τους επόμενους βροχερούς μουσώνες για να επιστρέψουν στη Σουμάτρα και την Κίνα, γιατί το συνολικό τα-

ξίδι μετάβασης και επιστροφής έπαιρνε παραπάνω από 18 μήνες.

Ο άλλος δρόμος ήταν νέος, κατευθείαν διαμέσου του Ινδικού Ωκεανού. Χαράσσοντας την πορεία του δρόμου αυτού, τα πλοία ξεκινούσαν από την Guangzhou ή το Quanzhou το Νοέμβριο και ύστερα από 40 μέρες έφταναν στο Aleh της Σουμάτρας. Στη συνέχεια ξεκινούσαν το ταξίδι πλεύοντας με τους ξηρούς μουσώνες στην αρχή του χρόνου, 60 μέρες διασχίζοντας τον Ινδικό Ωκεανό, και έφταναν στο λιμάνι του Oman, το Dhofar, ή έπλεαν στο Αδεν ή ακόμη στα λιμάνια κατά μήκος των ανατολικών ακτών της Αφρικής. Τα πλοία έπαιρναν τα εμπορεύματα από το Αδεν, την Ερυθρά Θάλασσα και την Αφρική και έπρεπε να πλεύσουν αμέσως για να επιστρέψουν στην Κίνα κατά την περίοδο των βροχερών μουσώνων. Όταν επιστρέφαν πίσω το καλοκαίρι, για να μειώσουν τον κίνδυνο των ανεμοθμελλών του Ισημερινού στην περιοχή από 8° - 15° βόρειο γεωγραφικού πλάτους, έπλεαν νότια της νήσου Socotra, περνούσαν της Μαλδίβες νήσους και έφταναν στη Σουμάτρα, επιστρέφοντας στην Κίνα Αύγουστο ή Σεπτέμβριο. Αυτό το ταξίδι διαρκούσε λιγότερο από 1 χρόνο.

Κατά την περίοδο αυτή μεγάλες ποσότητες πορσελάνης και μεταξωτών μεταφέρθηκαν με κινεζικές γιόγκες. Η ανεύρεση μεγάλου αριθμού νομισμάτων της δυναστείας Song και κομμάτων από πορσελάνη της ίδιας εποχής κατά μήκος των ακτών του Περσικού Κόλπου, του Άδεν και της ανατολικής Αφρικής αποδεικνύουν τη δραστηριότητα των κινεζικών πλοίων.

Τα πλοία ανοιχτής θάλασσας που ναυπηγήθηκαν την ίδια εποχή στο Quanzhou και στην επαρχία Fujian είχαν ξεχωριστή φήμη. Συγγραφέας της δυναστείας Song αναφέρει ότι μεταξύ των καλύτερων πλοίων ανοιχτής θάλασσας είναι αυτά που ναυπηγούνται στην επαρχία Fujian⁷⁸.

Ήταν τύχη ότι για τα πλοία αυτά δεν έχουμε μόνο καταγραφές, αλλά βρέθηκαν θαμμένα τα υπολείμματα τέτοιου πλοίου. Το φθινόπωρο του 1974 Κινέζοι αρ-

χαιολόγοι ανακάλυψαν και Εξώσαν ένα τέτοιο πλοίο της περιόδου Song στο λιμάνι του Quanzhou στην επαρχία Fujian. Ο πυθμένας του ήταν κοφτερός και ο σκελετός του πλατύς με μπιτερή κεφαλή και τετράγωνη ουρά. Υπήρχαν 13 στεγανά διαμερίσματα στον πυθμένα του, για να εξασφαλίζουν ασφάλεια στην πλεύση. Αναπαριστώντας την αρχική μορφή του πλοίου, υπολογίζουμε σε 24,55 μ. το μήκος του, 9,9 μ. το πλάτος, το ύψος της πλώρης 7,98 μ. και της πρύμνης 10,5 μ. Η χωρητικότητα του πλοίου είναι 110 τόννοι⁷⁹.

Φυσικά το πλοίο αυτό δεν είναι και το μεγαλύτερο της εποχής εκείνης. Τα μεγαλύτερα πλοία θα πρέπει να είχαν 100 μ. μήκος. Σ' αυτά υπήρχαν ηθάλια ανυψώσεως και ισοροπίας, για να τα κρατούν σταθερά και να εξασφαλίζουν την πορεία. Επίσης είχαν μεγάλο βύθισμα, μεγάλη χωρητικότητα, καλή πλευστότητα και ήταν κατάλληλα για ταξίδια στον Ωκεανό. Όταν δεν υπήρχε άνεμος, μπορούσαν να χρησιμοποιούν τα κουπιά. Υπήρχαν 8-12, ακόμη και 20 κουπιά σ' ένα πλοίο. Υπήρχαν 4 κωπηλάτες για κάθε κουπί, σε μερικά δε μεγαλύτερα πλοία μέχρι 30 κωπηλάτες για κάθε κουπί, αριθμός οπωσδήποτε υπερβολικός. Το ταξίδι τους ήταν κύρια εξαρτημένο από τον άνεμο. Γενικά τα πλοία είχαν 4 ιστούς, ενώ μερικά 5, 6 ή ακόμα 12 ιστούς. Τα ιστία τους ήταν δυο ειδών, για ανέμους από την πρύμνη και ανέμους από την πλώρη. Ένα πλοίο ήταν ικανό να ιστιοπλέει όταν ο άνεμος φυσούσε απ' όλες τις διευθύνσεις εκτός από μπροστά, έλεγαν οι Κινέζοι ναυτικοί της δυναστείας Song⁸⁰.

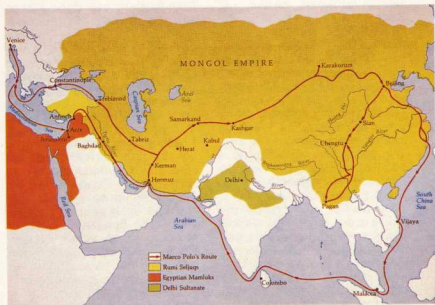
Η πυξίδα στην εξελικτική της μορφή χρησιμοποιήθηκε στη διάρκεια της παραπάνω δυναστείας. Έχει καταγραφεί από τον Zhu-Yu ότι οι πλοηγοί το 1099 μ.Χ. διηύθυναν τα πλοία αποκλειστικά με την πυξίδα⁸¹. Παρόμοια καταγραφή υπάρχει από τον Xu-Jing το 1123 μ.Χ.⁸². Οι Κινέζοι πρώτοι στον κόσμο χρησιμοποίησαν όργανα και οδηγίες ναυσιπλοΐας. Από τον 11ο μ.Χ. αιώνα η πυξίδα ήταν σε κοινή χρήση στα κινεζικά πλοία και οι βελόνες μπορούσαν να

μαγνητίζονται τεχνητά⁸³. Κατασκευάζονται επίσης ξύλινα ψάρια και χελώνες που δείχνουν το Νότο. Κινέζοι επιστημονες επιβεβαιώνουν τη μαγνητική απόκλιση και σημειώνουν διαφορετικές μεθόδους τοποθέτησης της μαγνητικής βελόνας. Ιστορική καταγραφή της εποχής σημειώνει ότι ο πλοηγός ακολουθεί την πορεία τη νύχτα παρατηρώντας τα άστρα, την ημέρα τον ήλιο, και την πυξίδα όταν ο ουρανός είναι συννεφιασμένος⁸⁴. Είναι πασίγνωστο ότι η χρήση της πυξίδας μεταδόθηκε από την Κίνα στους Άραβες και από αυτούς στην Ευρώπη. Υστερότερα η κινεζική γνώση της αστρονομικής ναυσιπλοΐας εξελίχθηκε τόσο πολύ που ο εντοπισμός του πλοίου ήταν δεδομένος με την παρατήρηση των άστρων. Η μέθοδος αυτή ονομάστηκε επιδειξιότητα να σε οδηγών τα άστρα και ενδεχομένως αναγνωρίστηκε ως η πρωτοπόρος της αστρονομικής ναυσιπλοΐας⁸⁵.

Το 1275 μ.Χ. (εποχή δυναστείας Song) επισκέφτηκε διά εξήραρς την Κίνα ο Ιταλός ταξιδιώτης Marco Polo. Ο Marco Polo, αφού παρέμεινε στην Κίνα 17 χρόνια, το 1292 μ.Χ. ξεκίνησε από το Quanzhou της Fujian δια θαλάσσης το δρόμο της επιστροφής. Το Quanzhou επαινεύεται στα «Ταξίδια» του ως το με-

γαλύτερο λιμάνι του κόσμου. Αν στην Αλεξάνδρεια πηγαίνει 1 καράβι για να φορτώσει πιπέρι, στη Zaiton⁸⁶ (άλλη ονομασία του Quanzhou) πηγαίνουν 100, γράφει⁸⁷. Την ίδια γνώμη έχει για τη Zaiton και ο Μοροκκινός ταξιδιώτης Ibu Batuta, που την επισκέφτηκε το 1342 μ.Χ., λέγοντας ότι είδε εκατοντάδες πλοία και μυριάδες άλλα πλοία στο λιμάνι της⁸⁸.

Ο Marco Polo κάνει θαυμάσια περιγραφή των κινεζικών πλοίων της εποχής, όπως παρακάτω: Το σκαρί τους είναι από ξύλο έλατου. Έχουν ένα κατάστρωμα και πάνω σ' αυτό υπάρχουν το λιγότερο 60 καμπίνες. Έχουν ένα κουπί-τιμόνι (μοναδικό πρμναίο ηθάλιο) και 4 κατάρτια. Συχνά προσθέτουν δυο ακόμη κατάρτια (κινητά), που τοποθετούνται ή αφαιρούνται ανάλογα με τις ανάγκες. Οι πλωρές του σκαφούς είναι διπλές, δηλαδή η μια σανίδα είναι στερεωμένη επάνω στην άλλη και το διπλό αυτό σανιδάκι περιβάλλει όλη την πλευρά. Μερικά από τα πλοία έχουν 13 στεγανά διαμερίσματα κατασκευασμένα με χοντρές σανίδες, καλά προσαρμοσμένες η μια στην άλλη. Τα στεγανά είναι χρώμα σε περίπωση που τα πλευρά του καραβίου πάθουν ζημία σε κάποιο σημείο τους. Χρηάζονται 150-300 ναύτες για πλήρωμα πλε-



12. Το ταξίδι του Marco Polo από Ήβρα και θάλασσα. (Silk Road - China Ships).

ουν και με κομπιά που το καθένα τους χρειάζεται 4 κωπηλάτες⁹⁹.

Η σημασία της κινεζικής ναυτικής τεχνολογίας για τους δρόμους του μεταξίου, δρόμους εμπορίου και επικοινωνίας λαών και πολιτισμών

Οι στενοί δεσμοί Δύσης και Ανατολής στην περίοδο της δυναστείας των Han στην Κίνα κατέληξαν στη δημιουργία των δρόμων του μεταξίου. Με τους δρόμους του μεταξίου άνθησαν οι επαφές Δύσης και Ανατολής. Στους δρόμους αυτούς δεν μεταφερόταν μόνο το μετάξι αλλά και ιδέες, επιστήμες και τεχνολογία, γλώσσες και λογοτεχνία. Ο μύθος του Μεγάλου Αλεξάνδρου διευκόλυνε τη μεταφορά αυτή. Ακόμη, δίπλα για γνώση και περιπέτεια, ανάγκη συνύπαρξης και εμπορική δραστηριότητα ήταν τα κινήτρα που προωθούσαν τις ανταλλαγές ανάμεσα σε διαφορετικές κοινωνίες και γκρέμιζαν τα φράγματα ανάμεσα σε πληθυσμούς διαφορετικών περιοχών.

Τα προβλήματα του δρόμου του μεταξίου στην Ήρα οδηγήσαν στη δημιουργία και ανάπτυξη του ανιστοχίου θαλάσσιου δρόμου. Το εμπόριο έχει ανάγκη από ειρηνικές συνθήκες. Όταν Ξεστα-

σαν πόλεμοι στους δρόμους της Ήρας, εδραιώθηκε η παρουσία των ληστών, υπήρξαν πολιτικές διαμάχες και έκλεισαν τα περάσματα· έπρεπε να ανοίξουν άλλοι δρόμοι. Το εμπόριο μεταφέρθηκε από τους δρόμους της Ήρας στους δρόμους της θάλασσας. Η γεωγραφική πρόοδος και τα ταξίδια των εξερευνητών αυτετέλεσαν κατά πολύ στην ανάπτυξη του θαλάσσιου δρόμου του μεταξίου που θα συμπληρωσε και στην ανάγκη θα αντικαθιστούσε το δρόμο του μεταξίου της Ήρας.

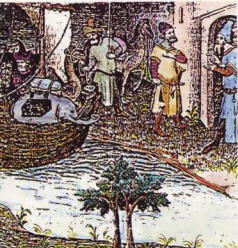
Το Βυζάντιο και η Δύση, που ήταν ο μεγάλος καταναλωτής, δεν ήταν και ο κυρίαρχος στο εμπόριο. Η Κίνα, ο μεγάλος παραγωγός, δεν ήταν επίσης ταυτόχρονα και ο έμπορος, γιατί το εμπόριο ήταν στα χέρια των Περσών και των Αράβων. Τι εμπόδιο στο Βυζάντιο και την Κίνα να οργανώσουν απευθείας εμπορικές συναλλαγές στο θαλάσσιο δρόμο του μεταξίου; Οι προϋποθέσεις υπήρχαν και από τις δύο πλευρές, του Βυζαντίου και της Κίνας. Η Κίνα είχε μεγάλες δυνατότητες στη ναυσιπλοία και η κινεζική ναυτική τεχνολογία είχε αναπτυχθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό. Στις προπρόθεσες της η Κίνα να οργανώσει απευθείας εμπορικές συναλλαγές με τη Δύση εμποδίστηκε από τους ενδιάμεσους λαούς που δεν της το επέτρεψαν. Πέρσες και Αράβες είχαν κάθε λόγο να μην αφήσουν στα χέρια των Κινεζών τη διεξαγωγή ενός τόσο μεγάλου θαλάσσιου εμπορικού δρόμου και να εμποδίσουν την απευθείας εμπορική συναλλαγή τους με το Βυζάντιο και τη Δύση.

Η Περσία από τον 4ο π.Χ. αιώνα και ως την εμφάνιση των Αράβων έπαιξε σημαντικό ρόλο ενδιάμεσου στο δρόμο Ανατολής - Δύσης και χάρη σ' αυτήν έγινε η συνάντηση των λαών Δύσης - Ανατολής· κράτησε όμως για τον εαυτό της τον ενδιάμεσο ρόλο του έμπορου και τη δυνατότητα ρύθμισης των τιμών, διακόπτοντας την απευθείας επαφή της Κίνας με τη Δύση.

Από την άλλη πλευρά, τα πλοία των Βυζαντινών και των Αράβων έφταναν στην Κεϋλάνη, που ήταν μεγάλος ενδιάμεσος εμπορικός σταθμός. Επίσης Ξένα πλοία, χωρίς να κατονομαζόνται

ακριβώς, έφταναν στα φημισμένα λιμάνια της Κίνας και κινεζικά πλοία διέσχιζαν τον Ινδικό Ωκεανό και έφταναν στα λιμάνια του Περσικού, των ακτών της Αραβικής Χερσονήσου και των Ανατολικών ακτών της Αφρικής. Ο ναυπηγικός δυνατός της, η ναυτική τεχνολογία, οι γεωγραφικές και αστρονομικές γνώσεις γενικότερα ήταν σε τέτοιο βαθμό αναπτυγμένες, που επέτρεπαν στην Κίνα να κυριαρχήσει στους θαλασσινούς δρόμους του Ινδικού Ωκεανού, του Περσικού κόλπου και της Ερυθράς Θάλασσας προς τη Δύση. Ο μεγάλος όμως όγκος των κινεζικών πλοίων τα έκανε δυσκίνητα, ώστε να μη μπορούν να κινήθουν με ευκολία στα λιμάνια του Περσικού και της Ερυθράς Θάλασσας και να διεκδικήσουν κυρίαρχη θέση στο απευθείας θαλάσσιο εμπόριο με τη Δύση.

Οι δρόμοι του μεταξίου, αρχικά στην Ήρα και στη συνέχεια στο θαλάσσιο πεδίο, είχαν και ένα άλλο σημαντικό αποτέλεσμα, που κυρίαρχος στη συνάντηση ανάμεσα στους λαούς Δύσης και Ανατολής: τον πολιτιστικό διάλογο και το πνεύμα της συνύπαρξης των λαών. Οι δεσμοί της συνύπαρξης και ο πολιτιστικός διάλογος ανάμεσα στους λαούς Δύσης - Ανατολής εδραιώθηκαν με τους δρόμους του μεταξίου. Οι δεσμοί αυτοί, απαραίτητη προϋπόθεση για κάθε πρόοδο, ήταν ό,τι έμεινε στο πέρασμα των αιώνων· η μεγάλη κληρονομιά των δρόμων του μεταξίου. Οι δρόμοι του μεταξίου δεν έπαψαν ποτέ να λειτουργούν στην παγκόσμια ιστορία ως δρόμοι επικοινωνίας λαών και πολιτισμών, ως αρτηρίες ανταλλαγής ιδεών, επιστήμης και τεχνολογίας, γλωσσών και λογοτεχνίας. Η επαφή αυτή δεν ήταν πάντα εύκολο να διατηρηθεί, σημειώνει ο Αχμάντ Χασάν Ντανί¹⁰⁰, ιδιαίτερα σε περιόδους πολιτικής ή άλλης αναταραχής· όπου όμως έκλεινε κάποιο πέρασμα, κάποιο άλλο ανοιγόταν στη θέση του. Οι ταξιδιώτες που έπαιρναν αυτούς τους δρόμους προς τη Δύση ή την Ανατολή ακολουθούσαν διάφορες διαδρομές, χερσαίες ή θαλάσσιες, γι' αυτό και η έκφραση «δρόμοι του μεταξίου» δηλώνει μάλλον με τρόπο συμβολικό τη στενή επικοινωνία των λαών.



13. Εικόνα από τη γαλλική μετάφραση της περιγραφή των Ταξιδιών του Μάρκο Πόλο με τίτλο *Il Milione* (το θέαμα του Μάρκο Πόλο). (Bibliothèque Nationale, Paris). Η εικόνα υπάρχει στην ελληνική έκδοση του Courrier της Ουνέσκο, στο εξώφυλλο του τεύχους Αυγούστου 1984.

Σημειώσεις

1. Johann Gustav Droysen, Ιστορία του Μεγάλου Αλεξάνδρου, μετάφραση Ρένου Ηρακλή Αποστολίδης, Ι, σελ. V, Αθήνα 1988.
2. Johann Gustav Droysen, όπ. παρ., II, σελ. 400 και 603.
3. Βλ. John E. Vollmer, E. J. Keal, E. Nagai - Berthrong, Silk Roads - China Ships, σελ. 6 κ.ε. (The prelude: East meets West), Royal Ontario Museum, Toronto 1983.
4. Αχιμάν Χασάν Ντανί, Δρόμοι του μεταίωτου, Δρόμοι γνωρίσιμης, περιοδικό Courier της Unesco, Μάιος 1989, σελ. 5.
5. Άραβες, Ασσύριοι, Βαβυλώνιοι, Βρίγες, Βαστρίοι, Γερμανοί, Ινδοί, Κιμμεριοί, Λυδοί, Μυσοί, Σόγδοι, Υρκάνιοι, Φρύγες, Φοινίκες και Χαλδαίοι, Ηρόδοτος, Ιστορία, βιβλία Α-Θ, έκδοση ΠΑΠΥΡΟΣ, τόμοι 3, εν Αθήναις 1981.
6. Ιωάννης Στ. Παπασταύρου, Περιήκης ο Ξανθίππου και η Κρησι Εποχή της Αθήνας, σελ. 89, Αθήνα 1972.
7. Αρχαία και πολύ σημαντική πόλη της Σκυθίας στις εκβολές των ποταμών Υπάνιος και Βορυσθέουσις, ίδρύθηκε ως αποικία των Μιλσητών.
8. Botsford & Robinson, Αρχαία Ελληνική Ιστορία, μετάφραση Σταυριού Ε. Πατσίου, σελ. 236-237, Αθήνα 1979.
9. Botsford & Robinson, όπ. παρ., σελ. 407.
10. Botsford & Robinson, όπ. παρ., σελ. 393.
11. Χέρμαν Μπένγκκτσον, Ιστορία της Αρχαίας Ελλάδος, μετάφραση Αντρέα Γαβρίλη, σελ. 311, Αθήνα 1979.
12. W. W. Tarn, Alexander the Great, I, σελ. 85 κ.ε., Cambridge 1948.
13. Βλ. Ulrich Wilcken, Alexander der Grosse, Leipzig 1931.
14. Χάρτα των Σπρών - Κίνα και Μογγολία κατά τις ανά τους αιώνες ακαταπαύστες αλληλεπιδράσεις και αλληλοκατακτήσεις Κινέζων - Μογγόλων. Johann Gustav Droysen, όπ. παρ., II, σελ. 428, υποσημείωση 785.
15. John E. Vollmer κ.α., Silk Roads - China Ships, σελ. 9.
16. Botsford & Robinson, όπ. παρ., σελ. 400.
17. Αχιμάν Χασάν Ντανί, όπ. παρ., σελ. 8.
18. Johann Gustav Droysen, όπ. παρ., II, σελ. 412.
19. Botsford & Robinson, όπ. παρ., σελ. 400, 473 και 477.
20. Κ. Αλεξάνδρη, Η θαλασσια δύναμις εις την Ιστορίαν της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, σελ. 25, Αθήνα 1956. Χέρμαν Μπένγκκτσον, όπ. παρ., σελ. 376.
21. Μπρουνζίντο αγαλματίδιο θεότητας από την Αλεξάνδρεια του 1ου π.Χ. αιώνα, βρέθηκε, εκτός άλλων, στο Begram, τοποθεσία μίως από τις αρχαιότερες πρωτεύουσες του Κουσανικού βασιλείου. Αχιμάν Χασάν Ντανί, όπ. παρ., σελ. 7. Βλ. Κ. Αλεξάνδρη, όπ. παρ., σελ. 25. R. Ghimpan, Begram, Cairo 1946.
22. Botsford & Robinson, όπ. παρ., σελ. 476 και 505.
23. Botsford & Robinson, όπ. παρ., σελ. 476, 499. Βλ. και Χέρμαν Μπένγκκτσον, όπ. παρ., σελ. 387.
24. Botsford & Robinson, όπ. παρ., σελ. 476.
25. Χέρμαν Μπένγκκτσον, όπ. παρ., σελ. 376. Βλ. W. W. Tarn, Ptolemy and Arabia, JEA 15, 1929, σελ. 9 κ.ε.
26. Για τα ταξίδια του Ευδόξου βλέπε Ποσειδωνίους, Περί Ωκεανού, στο Posidonius, The Fragments, edited by L. Edelstein and I. G. Kidd, Cambridge, At the University Press, 1972. Για τον Ιππάλιο βλέπε Αρριανούς, Περιήγησις της Ερυθράς Θάλασσης, Cap XIV, στο Flavi Arriani Nicomedensis, OPERA, vol. I, Lemgoiae in Officina Libraria Meyeriana. Ο Droysen υποστηρίζει ότι και ο Μ. Αλεξάνδρος είχε προλάβει να καταποτιστεί για τις περιόδους των Μουσιώνων. Βλ. Johann Gustav Droysen, Ιστορία του Μεγάλου Αλεξάνδρου, II, σελ. 574-575, Αθήνα 1988.
27. Χέρμαν Μπένγκκτσον, όπ. παρ., σελ. 371 και 372.
28. Χέρμαν Μπένγκκτσον, όπ. παρ., σελ. 376. Βλ. και Botsford & Robinson, σελ. 477, 478. W. Otto - H. Bengtson, Zur Gesch. d. Niedergeranges des Ptolemaerreiches, σελ. 195, 1938.
29. Botsford & Robinson, σελ. 478.
30. Botsford & Robinson, σελ. 491.
31. Botsford & Robinson, σελ. 503.
32. Botsford & Robinson, όπ. παρ., σελ. 510. Ο στόλος του Νέαρχου, όταν έφτασε στη Μάκτα (ακρωτήριο Ras Musanbam στο σημερινό Oman) έμαθε ότι έφερναν στη Βαβυλώνα κανένα και άλλα ινδικά εμπορεύματα. (Johann Gustav Droysen, όπ. παρ., II, σελ. 590). Για τους Γερμανούς βλ. Johann Gustav Droysen, όπ. παρ., II, σελ. 683, υποσημείωση 1281.
33. «Ο πολιτιστικός αντικτισμός των εμπορικών ανταλλαγών φαίνεται και από το γεγονός ότι το αλφαιήτη του Αρραμίων εμπόρων επηρέασε την εξέλιξη άλλων αλφαιήτων, του σοσβάνου, π.χ., ή του χαροστικού». Αχιμάν Χασάν Ντανί, όπ. παρ., σελ. 5.
34. Αχιμάν Χασάν Ντανί, όπ. παρ., σελ. 8.
35. John E. Vollmer, E. J. Keal, E. Nagai-Berthrong, όπ. παρ., σελ. 27.
36. Botsford & Robinson, όπ. παρ., σελ. 511.
37. John E. Vollmer κλπ., όπ. παρ., σελ. 27.
38. Botsford & Robinson, όπ. παρ., σελ. 511. John E. Vollmer κλπ., όπ. παρ., σελ. 27.
39. Zhang Jun-yun, Relations between China and the Arabs in early times, The Journal of Oman Studies, vol. 6, part 1, σελ. 91, 1983.
40. Botsford & Robinson, σελ. 511.
41. Zhang Jun-yun, όπ. παρ., σελ. 91.
42. Το σημερινό Balkh (Donald Engels, Alexander the Great and the logistics of the Macedonian Army, σελ. 98 και 113, Berkeley 1980).
43. Αχιμάν Χασάν Ντανί, όπ. παρ., σελ. 6.
44. J. E. Vollmer κλπ., όπ. παρ., σελ. 61.
45. Κ. Αλεξάνδρη, όπ. παρ., σελ. 5.
46. J. E. Vollmer, κλπ., όπ. παρ., σελ. 61-63.
47. Κ. Αλεξάνδρη, όπ. παρ., σελ. 26.
48. Αχιμάν Χασάν Ντανί, όπ. παρ., σελ. 10.
49. J. E. Vollmer κλπ., όπ. παρ., σελ. 26.
50. Κ. Αλεξάνδρη, όπ. παρ., σελ. 26.
51. Αχιμάν Χασάν Ντανί, όπ. παρ., σελ. 8-9.
52. Βλ. Κ. Αλεξάνδρη, όπ. παρ., σελ. 25-26. Εγχαράκτο άγαλμα από καρνεόλιο, του 3ου-4ου μ.Χ. αιώνα, μοσοεινικής προέλευσης. Βρέθηκε κατά τις ανασκαφές στο λιμάνι του Εκ-Εο στα νότια παράλια του Βεζντιού. Η ρωμαϊκή μορφή του αγάλματος με τον κλιμαμένο δείκτη παριστάνει μάλλον κάποιο φιλόσοφο. (Αχιμάν Χασάν Ντανί, όπ. παρ., σελ. 7).
53. Sima Qian, Shi Ji (Ιστορική καταγραφή), 91 π.Χ. Βλ. The Silk Road on the Sea, China Pictorial, Issue 10/1985, σ. 4.
54. Sima Qian, Shi Ji (Ιστορική καταγραφή), 91 π.Χ.
55. The Silk Road on the Sea, China Pictorial, Issue 10/1985, σελ. 4.
56. Fan Yue, Hou-Han-Zhu (Ιστορία της νεώτερης δυναστείας Han), 445 μ.Χ.
57. The Silk Road on the Sea, China Pictorial, Issue 10/1985, σελ. 5.
58. The Compass and Geomagnetism, China Pictorial, Issue 7/1976, σελ. 30.
59. Shih Teh-Pin, Ships, China Pictorial.
60. Το μοναδικό πρωμυριο πηλίδο αποτελεί κινεζική εφεύρεση. Πηλίδο μοντέλο πλοίου από τάφο της δυναστείας Ανατολικών Han, που σήμερα βρίσκεται στο Museum of Chinese History του Πεκίνου, παρουσιάζει πλοίο με μοναδικό πρωμυριο πηλίδο. Το πηλίδο αυτό, που προφανώς οι Άραβες πήραν από τους Κινέζους, το μετέφεραν στη Μεσογεία τον 12ο μ.Χ. αιώνα. Το θέμα της μεταφοράς της κινεζικής ναυτικής τεχνολογίας στη Δύση μέσω των Αράβων ερευνάται από τον καθηγητή της Αραβικής Ιστορίας στο Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων Βασίλη Χρηστίδη.
61. The Silk Road on the Sea, China Pictorial, Issue 10/1985, σελ. 5.
62. Shen Yue, Sung Shu (Ιστορία της δυναστείας του Σι Σουνγκ), 488 μ.Χ.
63. Joseph Needham, Science and Civilization in China, volume 1, chapter 7, Cambridge, Cambridge University Press, 1954.
64. Shih Teh-Pin, Ships, China Pictorial.
65. Shih Teh-Pin, Ships, China Pictorial.
66. Γαλλική μπρ. του έργου από τους C. Barbier de Meynard - P. De Courteille, Les Praries d'or, 9 vol., στη σειρά Collection d'ouvrages Orientaux publiée par la Société Asiatique, Paris 1861-67.
67. Το σημερινό Mesrid-Ali. Η ονομασία της θεσης της έχει παίσει τον Μεγάλο Αλεξάνδρο να χτισεί εκεί μια πόλη. Johann Gustav Droysen, Ιστορία του Μεγάλου Αλεξάνδρου, μετάφραση Ρένου Αποστολίδης, II, σελ. 686, υποσημείωση 1269, Αθήνα 1988.
68. Zhang Jun-yun, Relations between China and the Arabs in early times,

- The Journal of Oman Studies, vol. 6, part 1, σελ. 99.
69. Zhang Jun-yun, όπ. παρ., σελ. 92.
70. Ouyang Xiu-Song Qi, Xin Tang Shu (Nέα Ιστορία της δυναστείας των Τσ'ακ, 1060 μ.Χ.
71. The Silk Road on the Sea, China Pictorial, Issue 10/1985, σελ. 5.
72. Zhang Jun-yun, Relations between China and the Arabs in early times, The Journal of Oman Studies, vol. 6, part 1, σελ. 101.
73. Zhang Jun-yun, όπ. παρ., σελ. 93.
74. B.A. John E. Vollmer, κλιτ., 'Silk Road - China Ships', σελ. 46.
75. Zhang Jun-yun, όπ. παρ., σελ. 98.
76. Zhou Qu-Fei, Ling wa dai da (Γλίες για περίεργα πράγματα έξω από τα πέπε βουνα, αντί να γραφούν σε επιστολή), 12ος μ.Χ. αιώνας.
77. Shen - Fu - Wei, Chinese sailing boats and the shipping routes on the Indian Ocean in the twelfth century, History No 2, σελ. 63, Beijing 1979.
78. Zhang Jun-yun, όπ. παρ., σελ. 99.
79. Group of the Excavation of the Sea - Boat of the Song dynasty, Brief report of the excavation of the sea-boat of the Song dynasty in Quanzhou bay, magazine Cultural Heritage, No 10, σελ. 1-18, Beijing 1975. (Στην κινεζική γλώσσα).
80. Xu Jing, Huan Huo feng shi Cao-li tu jing (εικονογραφημένη καταγραφή ενός πρεσβείτη στην Κορέα στην περίοδο του βασιλιά Huan-Huo), τόμος 34, 1124 μ.Χ.
81. Zhu-yu (Chu-yu), Pingzhou-Ke-Tan (πινακας ομαλιών Πινγκτζου), 1119 μ.Χ.
82. Xu Jing, όπ. παρ., 1124 μ.Χ.
83. Shih Teh-Pu, Ships, China Pictorial, Liu Chan-pia-ta-Lin Wen-chao, Compass and Geomagnetism, China Pictorial, Issue 7/1976, σελ. 30.
84. Zhu-yu (Chu-yu), όπ. παρ., 1119 μ.Χ.
85. Zhang Jun-yun, όπ. παρ., σελ. 99.
86. Η ονομασία του Quanzhou Zaiton (στην ινδική γλώσσα: κοραλινοένες μέρος) οφείλεται στο γεγονός ότι είχε τεράστια δέντρα του είδους αυτού, φύτευμένα γύρω-γύρω στη διάρκεια του σχηματισμού της. Βλ. Relics of Ancient Quanzhou, China Pictorial, Issue 10/1980, σελ. 24.
87. Μάρκο Πόλο, Τα ταξίδια, μετάφραση Θάνου Ζακέτα, σελ. 222, 224-225, έκδοση Αίολος - Στοχαστής, δεύτερη έκδοση, Αθήνα 1983.
88. Ibu Battuta, Travels in Asia and Africa, Translated and Selected by H.A.R. Gibb, σελ. 8, Published by Augustus M. Kelley - Publishers, New York 1969.
89. Μάρκο Πόλο, όπ. παρ., σελ. 228.
90. Αχμάντ Χασάν Ντανί, όπ. παρ., σελ. 4.

Γιάννης Ρούσκας

Αντιπλοίαρχος Π. Ν. - Εφορος Πολεμικού Μουσείου

Βιβλιογραφία

1. Johann Gustav Droysen, Ιστορία του Μεγάλου Αλεξάνδρου, μετάφρα-

- ση Ρένος Ηρακλή Αποστολίδης, τόμο 2, Αθήνα 1988.
2. Μάρκο Πόλο, Τα Ταξίδια, μετάφραση Θάνου Ζακέτα, έκδοση Αίολος - Στοχαστής, δεύτερη έκδοση, Αθήνα Φθινόπωρο 1983.
3. Botsford & Robinson, Αρχαία Ελληνική Ιστορία, μετάφραση Σωτηρία Τατσαίου, έκδοση ΜΙΤΕ, Αθήνα 1979.
4. Αχμάντ Χασάν Ντανί, Δρόμοι του μεταξιού - Δρόμοι Γνωριμίας, περιοδικό Courier, σελ. 4-10, Μάιος 1989.
5. Ιωάννης Παπασταύρου, Περίκλης ο Σανθιππου και η Χρυσή Εποχή της Αθήνας, Αθήνα 1972.
6. Joseph Needham, Science and Civilization in China, vol. 1, Cambridge University Press, 1954.
7. Ibu Battuta, Travels in Asia and Africa (1325-1354), translated and selected by H.A.R. Gibb, published by Augustus M. Kelley publishers, New York 1969.
8. Αναζητώντας τους δρόμους του μεταξιού, περιοδικό Courier, σελ. 12-15, Μάιος 1989.
9. Μα Γιονγκ, Ο Δρόμος του Μεταξιού, περιοδικό η ελληνική έκδοση του Courier της Ουνέσκο, σελ. 22-24, Αύγουστος 1984.
10. Ρ. Τανγκ και Πιερ Κολομπέλ, Ο θαλάσσιος δρόμος του μεταξιού, περιοδικό η ελληνική έκδοση του Courier της Ουνέσκο, σελ. 25, Αύγουστος 1984.
11. George Fadlo Hourani, Arab Seafaring in the Indian Ocean in ancient and early Medieval Times, Princeton New Jersey, Princeton University Press, 1951.
12. Zhang Jun-yun, Relations between China and the Arabs in early times, The Journal of Oman Studies, volume 6, part 1, σελ. 91-109, Published by the Ministry of National Heritage and Culture, Sultanate of Oman 1983.
13. Χου Τζου Έε, Ο δρόμος των μπαχαρικών, περιοδικό η ελληνική έκδοση του Courier της Ουνέσκο, σελ. 20-21, Αύγουστος 1984.
14. Δημήτρης Γ. Λέτσιος, Βυζάντιο και Ερυθρά Θάλασσα, ιστορικές εκδόσεις Στ. Δ. Βασιλόπουλος, Αθήνα 1988.
15. Helene Ahrweiler, Byzance et La Mer, Presses Universitaires de France, Paris 1966.
16. Κατερίνα Σινέλλη, Οι διπλωματικές σχέσεις Βυζαντίου και Πελοπίδας έως τον 17ο αιώνα, ιστορικές εκδόσεις Στ. Δ. Βασιλόπουλος, Αθήνα 1986.
17. M. P. Rosmy, China, Oxford 1942.
18. John E. Vollmer - E. J. Keal - E. Nagai - Berthrong, Silk Roads - China Ships, Royal Ontario Museum, Toronto Ontario 1983.
19. Κ. Α. Αλεξανδρή, Η Θαλασσία δύναμις εις την ιστορίαν της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, Αθήνα 1956.
20. Lucu Boulnois, The Silk Road, translated from French by Dennis Chamberlin, London 1966.
21. Χέρμαν Μπένγκτσον, Ιστορία της

- Αρχαίας Ελλάδος, μετάφραση Αντρέα Γαβρίλη, εκδοτικός οίκος Μέλισσα, Αθήνα 1979.
22. Hugh Honour, Sinoiserie: The vision of Cathay, London 1961.
23. Richard Humble, Marco Polo, London 1975.
24. John Horace Parry, Trade and Dominion, New York 1971.
25. Edward H. Schafer, Ancient China. Great Ages of Man: A History of the World's Cultures, Time-Life Books, New York: Time Incorporated, 1967.
26. Philip Sherrard, Byzantium. Great Ages of Man: A History of the World's Cultures, Time-Life Books, New York: Time Incorporated, 1966.
27. Desmond Stewart, Early Islam. Great Ages of Man: A History of the World's Cultures, Time-Life Books, New York: Time Incorporated, 1967.
28. Edwin O. Reischauer and John K. Fairbank, A History of East Asian Civilization. East Asia. The Great Tradition, volume I, Boston 1958.

Buzantium and China

Y. Rouskas

The East experienced Hellenism thanks to Alexander the Great. Without him the Greek word and spirit would not have reached the heart of Asia, the Greek language would not have become the common instrument of the then known universe and the gift of Hellenism that he so enthusiastically offered would not have embraced «so erotically and deeply surmountably such an attractive and thrilling as ever Asia». Alexander the Great infused new power to the Asiatic life.

The meeting of the Asiatic people with the people of the West as well as the cultural exchanges that followed as a natural aftermath were for the first time realized in the sixth to fourth centuries BC in the Empire of the Achaemenids. It was in Persopolis where people from all over the Empire flew, while towns in the peripheral provinces, such as Vaktra, Samarkand and Taxila, which were destined to become later important stations of the routes of silk, were connected with roads and were developed into meeting points of East and West.

The routes of silk date from the first centuries of the Early Christian period. Via these routes silk and other precious or exotic products from China and India were transferred to the Western world. And via these same routes the bounds of coexistence and the cultural dialogue of the West and East were founded, developed and flourished.

The people using these routes towards the West or East were following various land or sea courses, therefore a rather symbolic way the close and effective communication of people.