

Κυλιές του 6' μισού του δου αϊ.π.Χ. (Βρετανικό Μουσείο). Πειρατικό καραβι κунηγά άνυποπτο έμπορικό πλοίο.

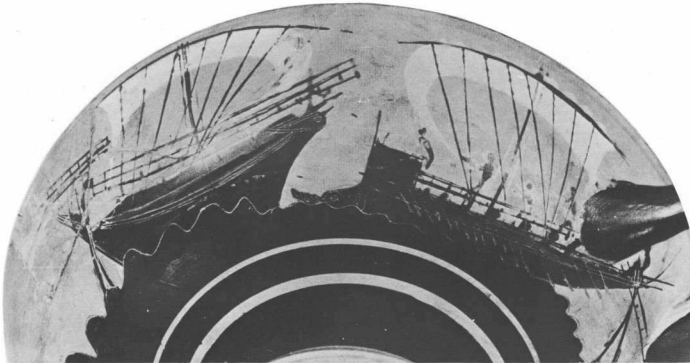
Πειρατεία καί πειρατές στήν έλληνική άρχαιότητα

“Αν σήμερα ή άσκηση πειρατείας —θαλάσσιας ή έναέριας— μέ σκοπό τόν προπορισμό ύλικών ώφελημάτων προκαλεί τή γενική κατακραυγή, δέν συνέβαινε τό ίδιο καί κατά τήν αρχαιότητα. Σέ ποιό παρωχημένες έποχές, οι Φοίνικες καί οι Κάρες καταγίνονταν τόσο μέ τό έμπόριο όσο καί μέ τήν πειρατεία, λεηλατώντας τά έμπορικά πλοία, πραγματοποιώντας έπιδρομές στή στεριά, άρπάζοντας άντρες, γυναίκες, παιδιά, τούς όποιους είτε άπελευθέρωναν μετά από τήν καταβολή λύτρων είτε πουλούσαν για δούλους στίς άγορές τής Μικράς Άσίας.

Σέ διαφορετικές στιγμές τής Ιστορίας τους, οι περισσότεροι ναυτικοί λαοί τής Μεσογείου άσκησαν πειρατικές δραστηριότητες. Άφ’ ότου τά πρώτα πλοία διέσχισαν τή Μεσόγειο, ή πειρατεία καί ή άρπαγή συνιστούν έναν από τούς πόρους ζωής πού προσφέρει ή θάλασσα. Άκόμα καί στούς χρόνους του Άριστοτέλη, ή πειρατεία εξακολουθει νά είναι ένας τρόπος διαβίωσης, όπως τό ψάρεμα ή τό κυνήγι, άν όχι ένα «μέσο παραγωγής» δούλων τούς όποιους «καταναλώνουν» οι πολίτες καί χάρη στούς όποιους λειτουργεί ή παραγωγή μέσα στο έμβρυακό οικονομικό σύστημα τής Άρχαιότητας.

Γιούλη Βελισσαροπούλου

Έντεταλμένη Ύφηγητρια Ιστορίας Δικαίου Παν/μίου Άθηνών.



Η ίδια κυλιέ . Το πειρατικό καράβι ετοιμάζεται να πλευρίσει το έμπορικό πλοίο που σήκωσε πανιά για να ξεφυγει.

Έννοιολογικό πλαίσιο

Γιά τους Έλληνες των δημικών επών και των αρχαϊκών χρόνων, η πειρατεία δεν είναι αξιόποινη παρά μόνο όταν στρέφεται εναντίον συμπολιτών ενώ θεωρείται απόλυτα θεμιτή και αποδεκτή όταν θύματά της είναι ξένοι. Γεγονός όμως είναι ότι, σε όλη τη διάρκεια της ναυτικής ιστορίας της αρχαιότητας, η διάκριση ανάμεσα στις διάφορες μορφές άσκησης βίας εναντίον πλοίων και ταξιδιωτών ή κατοίκων παράκτιων περιοχών δεν είναι πάντοτε εύκολη. Τά όρια είναι δυσδιάκριτα ανάμεσα σε πράξη πειρατείας, η οποία αντιβαίνει στο δίκαιο, και ενέργειας όπως τα άντιπαινα («ούλων», «ρύσιον») — οι οποίες απαγορεύονται μόνο όταν τα ενδιαφερόμενα μέρη (πόλεις) συνδέονται με συμφωνία για «άσυλία» — και ακόμα οι εχθροπραξίες μεταξύ έμπολέμων ή η «κούρα» (course, κουρσάρος).

Μόνο μετά από μακρόχρονη εξελικτική πορεία οι διδυμες έννοιες «ξένος - έχθρός», «πειρατεία - κούρα», «έμποριο - άνδρολημία» άνεξαρτοποιούνται, άντασσομένες σε διαφορετικές σφαίρες. Όσο δεν πραγματοποιείται η έννοιολογική αυτόνομη, οι όροι που χρησιμοποιούνται για καθένα από τις πράξεις βίας με θύματα τους ταξιδιώτες και τους κατοίκους των παραθαλάσσιων περιοχών παραμένουν διαφοροόμενοι και κάθε κριση πάνω στις δραστηριότητες αυτές δεν μπορεί να είναι παρά σχετική. Η έλλειψη άκρίβειας — ακόμα και κατά

τους έλλησιστικούς χρόνους — στη χρήση των όρων πειρατεία, άντιπαινα και άρπαγή μεταξύ έμπολέμων είναι κατάλοιπο μιας έποχής κατά την οποία η διάκριση ανάμεσα στους διάφορους τρόπους κτήσης αγαθών δεν παρουσίαζε κανένα άνδιαφέρον. Ένα πλοίο της έποχής έπρεπε να είναι εύκλινητο και έλαφρό ώστε να είναι σε θέση να έπιθεται και νά διαφεύγει, ταυτόχρονα όμως ευρύχωρο ώστε να μεταφέρει τά πολεμικά ή πειρατικά λάφυρα που συσώρευσαν οι κυβερνήτες του, όπως ήταν η περίπτωση της «Σαμίνας» (ή «Σαμία ναύς»). Στά δημικά έπη, η λέξη «ληϊζόμεν», όπως και ο όρος «ουλάν» των μεταγενέστερων αιώων, σημαίνει τόσο τη διεκδίκηση ιδίων αγαθών, όσο και τις λείες πολέμου ή ακόμα τις πράξεις ληλασίας των πειρατών. Στους κλασικούς χρόνους, η πειρατεία — μέσο παραγωγής αγαθών για τους θεωρητικούς της έποχής — καταπολεμάται από όρισμένες πόλεις, ενώ για άλλες αποτελεί δραστηριότητα καθόλα νόμιμη που από τη φύση της τοποθετείται στο χώρο άνμεσα στις πολεμικές έπιχειρήσεις και στο έμποριο.

Έννοιολογική σύγχυση ύφίσταται σχετικά με την πειρατεία και την κούρα. Η διάφορα άνάμεσα τους είναι ότι η πρώτη άσκειται τόσο σε καιρό πολέμου όσο και σε καιρό ειρήνης, ενώ η δεύτερη εμφανίζεται μόνο σε περίοδο πολέμου, άσκειται όμως από πλοία ιδιωτικά. Έξ άλλου, η σχετικότητα της άρχης της ουδετερότητας σε συνδυασμό παρά την πρακτική δυσχέρεια διάκρισης άνάμεσα σε έμ-

πολέμους ή όχι, συνεπάγονται την αύξηση κρουσμάτων βαιοπραγίας και ληλασίας πλοίων και ταξιδιωτών, πράξεις που είναι δυνατό να άνταχθούν τόσο στις έχθροπραξίες μεταξύ έμπολέμων όσο και σε πειρατικές δραστηριότητες. Η κούρα που άσκειται από τον αντίπαλο λουδανμεί για την άλλη πλευρά του στρατοπέδου με πράξη πειρατείας, χωρίς όμως αυτό να έμπολίζει τά θύματα να προβαίνουν σε άντίστοιχες ενέργειες.

Έτσι, λ.χ., στους κλασικούς χρόνους, όταν οι Άθηναίοι άκούσαν ακόμα τον έλεγχο του Αιγαίου, μια άθηναϊκή τριήρης συνέλαβε, σε άνοιχτή θάλασσα, ένα πλοίο που μετέφερε έμπορους από τη Ναύκρατι: τό πλοίο άδηγήθηκε στο λιμάνι όπου οι Άθηναίοι πούλησαν τό φορτίο των Ναυκρατιτών έμπορων για λογαριασμό της Άθήνας (Δημοσθένης, Κατά Τιμοκράτους (XXIV), 11-12).

Ο Ήρόδοτος διηγείται τις περιπέτειες του Διονυσίου, ενός κυβερνήτη από τη Φωκία, ο οποίος μετά την ήττα του έλληνικού στόλου στη Λάδη έβαλε πλώρη για τη Φοινίκη, όπου βάλθηκε να ληλατεί τά έμπορικά πλοία. Στη συνέχεια, αφού συγκέντρωσε πολλά πλούτη, έγκαταστάθηκε στη Σικελία που τη χρησιμοποίησε για όρμητήριο στις έπιδρομές του εναντίον των έμπορικών πλοίων. Από τις πειρατικές ενέργειες του Διονυσίου γλιτώναν μόνο τά πλοία που άνήκαν σε Έλληνες. Τόσο όμως στην περίπτωση της αιχμαλωσίας του ναυκρατικού πλοίου από τους Άθηναί-

ους όσο και στη σταδιοδρομία του Διονυσίου, δεν άποιασεί ένα στοιχείο νομιμότητας; οι άγραφτοι νόμοι του πολέμου (Ζούδα, λέξη Κίμων: μη πλίν νόμω πολέμου) και ή έννοιαολογική ισοδύναμη μεταξύ ξένου και έχθρου όσον αφορά στις επιχειρήσεις του Διονυσίου εναντίον των έτρουσκικών και φοινικικών πλοίων. Έκόμα και σέ πολύ μεταγενέστερους χρόνους, ή χαρακτηρισμός μιάς πράξης άς πειρατικής δέν είναι αυτόνητος. Στις άρχες του αιώνα μας, τό άγγλικό βασιλικό δικαστήριο έρεώθη και να κρίνει άν ή σύλληψη ενός ξέλληκου καικιού από ένα ληστή της Μαύρης Θάλασσας, μέ την άνοχη των Κεμαλικών, άποτελεί πράξη πολέμου ή πειρατεία. Έχει ύποστηριχτεί, από σύγχρονους συγγραφείς, ό,τι, από νομική άποψη, πειρατής είναι ό χωρίς διάκριση έχθρός του ανθρώπινου γένους και όχι τό άτομο που έπιτίθεται σέ ανθρώπους μιάς όριωμένης καταγωγής ή τάξης. Παρόμοιο διαχωρισμό έκανε, αιώνας πριν, ό 'Ηρόδοτος (III, 39) όταν, κατηγορώντας τις πειρατικές δραστηριότητες του τυράννου της Σάμου Πολυκράτη, τονίζει ότι «έφερε και ήγε πάντα διακρίνων ούδέναν». Οι Ρωμαίοι ξεχωρίζαν άνάμεσα σέ «δικαία έχθρο» (iustus hostes) και σέ «κινό έχθρο του ανθρώπινου γένους» (humani generis communes hostes), κατηγορία στην όποια συμπεριλαμβάνονταν και ό πειρατής.

Γεωγραφικό πλαίσιο

Σέ όριοιμένες περιοχές της Μεσογείου ή πειρατεία είχε χαρακτήρα ένδημικό: ή Κίλικία, ή Λιγυρία, οι 'Ιλλυρικές άκτές, ή Κρήτη, ή Αίτωλία ύπάρχον από τό σημαντικότερα όρημητήρια πειρατών. Ό Θουκυδίδης αναφέρει ώς πειρατικούς λαούς τους Λοκρούς, τους Αίτωλους, τους 'Ακαρνάνας, ενώ ό 'Ηρόδοτος περιγράφει τις πειρατικές δραστηριότητες των Σαμίων, των 'Ιώνων ή των κατοίκων της Καρίας που επέδραμαν στην Αίγυπτο κατά τους χρόνους της βασιλείας του Φαμμήτιχου. Άλλοι συγγραφείς αναφέρουν άκόμα τους Φωκείς, τους Λυκούς ή άκόμα τους Δελιώτες της Σκύρου κατά τη διάρκεια των ιμδικών πολέμων. Από τους τρομερότερους πειρατές της άρχαιότητας, τους όποιους συναντάμε από τους χρόνους των δημηκίων έπών ώς τη ρωμαιοκρατία, είναι οι Κρήτες: «Πάντοτε ληστές και πειρατές, ποτέ δικαιοί οι Κρήτες. Ποιός, άλήθεια, Κρητικός γνωρίζει τό δικαιοσύνη; Έτσι και μένα τό δύστυχο Τιμόλυτο, που ταξίδευα μέ φτωχικό φορτίο, οι Κρήτες μέ βύθισαν στό βάθος της θάλασσας. Πάνω μου βρηνησαν τό θαλασσινά πουλιά: κάτω άπ' τον τύμβο όμως δέν βρίσκεται ό Τιμόλυτος» (έπιτύμβιο έπίγραμμα του Λεωνίδα Ταραντίου, Παλατινή 'Ανθολογία, VII, 654).

'Αφού άιχαλωτίζαν τους ταξιδιώτες, οι πειρατές της Μαύρης Θάλασσας συνήθιζαν σέ στέλνουν στις οικογένειες και τους φίλους των άιχαλωτών επιστολές γραμμένες από τό θύμα, μέ τις όποιες ζητούσαν την καταβολή λύτρων. Οι κάτοικοι του Βοσπόρου όχι μόνο παρείχαν καταφυγή στό πειρατικά πλοία άλλά και φρόντιζαν γιά τη διάθεση στις άγορές των λαφύρων. Είναι άκόμα γνωστό ό,τι ή αγορά δούλων της Δήλου δεχόταν έμπόρευμα από τους κατοίκους της Κίλικίας, μέ τους όποιους συνενεργούνταν οι Παμφυλοί και οι Φασηλίτες.

Κίνδυνος πειρατών ύπρχε όχι μόνο στην θάλασσα άλλά και στην στεριά: είναι ό λόγος γίν, τον όποιο οι παλαιότεροι οικισμοί χτίστηκαν σέ κάποια άπόσταση από τις άκτές. Μόνο μέ την ανάπτυξη του ναυτικού των έλληνικών πόλεων και την άνθηση του έμπορίου έπεκτείνεται ή παραθαλάσσια οικιστική δραστηριότητα και οι πόλεις περιβάλλονται μέ τείχη. Χαρακτηριστικά είναι τό παραδειγμα των άρχαίων των οικοδομημάτων τόσo φ της Κνωσού, τέσσερα μίλια από τη θάλασσα, της 'Αθήνας των προκλασικών ή άκόμα της 'Αρκοκρινίου όπου έγκαταστάθηκαν πάλι οι Κορινθίοι τον 17ο αΙ. π.Χ., όταν ή διαβίωση κοντά στην θάλασσα είχε άποβεί ιδιαίτερα έπικίνδυνη. Ως τό μέσο του 19ου αΙ. τό σπουδαιότερα χωριά χτίζονταν, κατά κανόνα, σέ άπόσταση από την άκτή, όπως συμβαίνει, λ.χ., στην Λέρο, στην Νίσυρο ή στην Τηλο, όπου ή «χώρα» άπέχει γύρω στό μισό μίλι από τη θάλασσα.

Ένα μέσο προστασίας των νησιωτών από τις πειρατικές έπιδρομές στάθηκε, από την άρχαιότητα ώς τη σύγχρονη έποχή, ή κατασκευή «πύργων», σαν αυτούς που συναντάμε στό περισσότερο Αιγαίοπελαγίτικα νησιά και αναφέρονται συχνά από τους ταξιδιώτες (Νάξος, 'Αστύπαια, 'Ανδρος, Κώς, Κύνθος, Σέριφος, Σίφνος, Σκιάθος, Σκόπελος, Άμοργός, Λέρος, Κίμωλος). Έκτός από τις έπιδρομές των πειρατών, άλλος κίνδυνος που άπειλούσε

«Πύργος» στην Νάξο.



τους ταξιδιώτες ήταν οι ναυαγιστές (wreckers, naufrageurs), τους όποιους συναντάμε από τους πρώτους χρόνους της ναυσιπλοίας και δέν εξαφανίζονται παρά στον 19ο αιώνα. Ό ναυαγιστής διαλέγει μίαν άπόκρυψη βραχώδη άκτή όπου, τη νύχτα, ανάβει φωτιές. Τά πλοία που περνούν νομίζονται ό,τι πρόκειται γιά τά φάτα Αιμανίου, πλησιάζουν να βρουν καταφυγή, άλλ' αντί γι' αυτό έξεκείλουν στός βράχους προσφέροντας εύκολη λεία στους ναυαγιστές.

Μία ό από τις πιο γραφικές μορφές της έλληνικής μυθολογίας είναι ό Ναυπλιός, ιδρυτής του Ναυπλίου. Ναυαγιστής, άνδροποδιστής και πειρατής ό Ναυπλιός πρέπει να ήταν τυπική περίπτωση τυχοδιώκτη των πρώμων χρόνων της ναυσιπλοίας: στην στεριά ναυαγιστής ή ληστής ταξιδιωτών, στό πέλαγος πειρατής και άνδροποδιστής θαλασσοπόρων. Γίνεται λόγος γι' αυτόν στό δημηκίο έπη (άμφισβητείται όμως άν τό σχετικά άποσάματα άνήκουν πράγματι στον Όμηρο κύκλο) και στην 'Αργοναυτική έκστρατεία. Γιά να έκδικηθεί τους 'Αχαιούς γιά τό θάνατο του γιου του Παλαμήδη, ό Ναυπλιός βύθισε στό ανατολική της Εύβοιας, στό άκρωτήριο Καρφερέν, τά έλληνικά πλοία που έπέστρεφον όσα από την Τροία. Άκόμα, ό Ναυπλιός ό Καταπονηστής, βέλοντας αύτην τη φορά να έκδικηθεί τον Όδυσσέα, έπιχείρησε να πνίξει την Πηνελόπεια. Σέ μίαν άλλη περίπτωση τό άποδίθουν την κατηγορία ότι διεφείρε νηλαικές τών 'Αχαιών κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. Σύμφωνα μέ τό μυθο, ό Ναυπλιός είχε τό ίδιο τέλος μέ τά θύματά του. Ταξιδεύοντας μέ τό πλοίο του είδε μακριά άνάμμένα φώτα και πιστεύοντας ότι βρίσκεται σέ λιμάνι ήρθε και έπεσε πάνω στους βράχους όπου περίμενε ένας ναυαγιστής.

Ίστορικό πλαίσιο

Τά έρωτηματα που προκύπτουν από τη μελέτη της πειρατείας δέν συνδέονται τόσο μέ την εμφάνιση της ως ιστορικού φαινομένου όσο μέ τη στιγμή κατά την όποια πρωτομαρτυρείται οργανωμένη καταστολή της όχι από ιδιώτες άλλά από τό ίδιο το «κράτος». Παρόμοιο έγχείρημα προυποθέτει έξελιγμένες πολιτειακές δομές, άνάπτυγμένη οικονομία και ίσοχουρο πολεμικό ναυτικό. Οι πρώτοι, άπ' όσο τουλάχιστο γνωρίζουμε ώς σήμερα, που έξελίχονταν οργανωμένη έκστρατεία κατά των πειρατών ήταν ό Μίνας μέ τους Κρήτες του, οι όποιοι, μερικούς αιώνας άργότερα, μεταβλήθηκαν σέ αδιατακτους πειρατές. Γιά πολλούς αιώνας μετά τον Μίνα κια έλληνική πόλη δέν είναι σέ θέση να αναλάβει μόνη της την πάταξη της πειρατείας. Τόν 7ο αΙ. π.Χ. σημαντικό ρόλο στην κυριαρχία του Αιγαίου διαδραματίζουν οι Σά-

μιοι. Μετά τα πλοία τους διασχίζουν τις θάλασσες τόσο σαν έμποροι όσο και σαν πολεμιστές και πειρατές. Ύπληρθαν πάντοτε στιγμές, όχι μόνο κατά τους αρχαίους χρόνους αλλά και στη μετέπειτα ιστορία των ναυτικών θεσμών, κατά τις οποίες η πειρατεία αντιστοιχούσε ένα μέσο διαπραγματεύσεως με ένα ξένο κράτος ή με ένα συνασπισμό κρατών. Με την ύπστηριξη ισχυρών συμμάχων οι Σάμοι δεν είχαν να φοβηθούν άμεσους ποινές έξω όσον οι πειρατικές τους δραστηριότητες στρέφονταν έναντιον πλοίων του αντίπαλου στρατόπεδου. Είναι πολύ πιθανό ο Πολυκράτης, τον οποίο ο 'Ηρόδοτος (III, 39) κατηγορεί ότι λεηλατούσε τα πλοία χωρίς διάκριση ανάμεσα σε φίλο και εχθρό, να ακολουθούσε την ίδια πολιτική με τον πασά της Ρόδου στην περίοδο της Τουρκοκρατίας. 'Ο πασάς πολέμησε τους πειρατές, στο όνομα της 'Οθωμανικής αυτοκρατορίας, με πλοία κρατικά και παράλληλα κατασκεύασε και μία φρεγάτα για λογαριασμό του με την οποία λεηλατούσε τα έμπορικά πλοία και τους ταξιδιώτες.

Τόν 5ο αιώνα π.Χ., μετά τους περσικούς πολέμους και την ίδρυση της Συμμαχίας της Δήλου, οι 'Αθηναίοι ξεκίνησαν μία άνελεστη δίωξη των πειρατών. Έκστρατεύσαν στα δύο σημαντικότερα πειρατικά κέντρα της εποχής, τη Σκύρο (Πλούταρχος, Κίμων, 8: ληζόμενοι την θάλασσαν εκ παλαιού) και τη Θρακική Χερσόνησο (Πλούταρχος, Περικλής, 19: ληστηρίων γέμουσα). 'Ο Περικλής προσέκλεσε αντιπροσώπους των ελληνικών πόλεων για να συζητήσουν, ανάμεσα στ' άλλα, την ασφάλεια των θαλασσών, πρόταση που προσέκρουσε στην άρνητική στάση της Σπάρτης. 'Αν και πολλές φορές οι 'Αθηναίοι καταχράστηκαν την κυριαρχία της θάλασσας, η προστασία που η 'Αθήνα μπόρεσε να εξασφαλίσει στους ταξιδιώτες και στους ασθενέστερους κατοίκους των παραλίων του Αιγαίου μπορεί να συγκριθεί μόνο με την ασφάλεια που, κατά τους αρχαίους συγγραφείς, επικρατούσε στα χρόνια του Μίνωα.

'Ανάμεσα στις καταστροφικές συνέπειες του Πελοποννησιακού πολέμου και της ήττας των 'Αθηνών συγκαταλέγεται και η επανεμφάνιση της πειρατείας είτε ως αυτόνομη δραστηριότητα είτε μέσα στα πλαίσια των εχθροπραξιών. Τόν 4ο αιώνα, οι 'Αθηναίοι, που στό μεταξύ έχουν επανακτήσει την κυριαρχία στο Αιγαίο, μαζί με τους συμμάχους τους, επιβάλλουν στους Μηλιούς ποιητή δέκα ταλάντων γιατί έδωσαν ορμητήριο σε πειρατικά πλοία, παραβαίνοντας το «ψήφισμα του Μοιροκλή» που απαγόρευε στα μέλη της Συμμαχίας να δέχονται στα λιμάνια τους πειρατές (Δημοσθένης, Κατά Θεοκρίνου

(LVIII), 53 και 56). Τό 362 και 361, οι 'Αθηναίοι στάθηκαν και οι ίδιοι θύματα πειρατικών επιδρομών από τους άντρες του 'Αλεξάνδρου του Φάριου, οι οποίοι, αφού λεηλάτησαν τις Κυκλάδες και κατέλαβαν τη Σκόπελο, έπέδραμαν στον Πειραιά όπου καταλήστεψαν τούς χρηματιστές. Κατά τα τελευταία πνήγτα χρόνια της κλασικής περιόδου η 'Αθήνα δλοένα εξασθενεί στην προσπάθειά της να καταστείλει την πειρατεία στο Αιγαίο, έργο στο οποίο θα την διαδεχτεί η Ρόδος.

'Ηδη από την εποχή του πολέμου ανάμεσα στους 'Αθηναίους και τον Φίλιππο της Μακεδονίας, οι πειρατές και οι κουραόροι προσλαμβάνονταν ρυθμιστικό ρόλο στην Ισσορροπία των δυνάμεων της 'Ανατολικής Μεσογείου. Οι έλληνικοί στρατοί κατακλύζονται από άντρες που ό μόνος πόρος ζωής τους είναι είτε η μοσφορορία είτε η λεηλασία. Μερικοί από τους σπουδαιότερους condottieri της εποχής προαναγγέλλουν τους «αρχιπειρατές» του 3ου αιώνα π.Χ., έτοιμους στον πόλεμο να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε όποιον προσφέρει τα περισσότερα, ενώ σε περίοδο ειρήνης ή άνεργίας λεηλατούν τα πλοία και κάνουν επιδρομές στη στεριά για δικό τους λογαριασμό. Κρήτες και Αιτωλούς — και οι δύο γνωστοί ως άνελεστοί πειρατές — προσέλθουν για μοσφοφόρους πολλοί μονάρχες των έλληνιστικών χρόνων. 'Ο μεγάλος ιστορικός Elias Bickerman παραλλήλισε την παρουσία Κρητών και Αιτωλών μοσφοφόρων σε πολλούς στρατούς από τόν 4ο ως τόν 1ο αιώνα π.Χ. με τη συμμετοχή 'Ελβετών πολεμιστών στους περισσότερους ευρωπαϊκούς στρατούς από τόν 14ο ως τόν 18 αιώνα. Τό κοινό στοιχείο που συνδέει τους αρχαίους Κρήτες και Αιτωλούς με τους 'Ελβετούς μοσφοφόρους της νεότερης ιστορίας πρέπει να αναζητηθεί στη μη παραγωγικότητα των τόπων καταγωγής τους. Κατά κανόνα, όποτε η ένσασχόληση των κατοίκων μιας περιοχής με την περατεία ή με τη μοσφορορία παρουσιάζει χαρακτηρισμό ένδημικό, τα αίτια πρέπει να αναζητηθούν στις οικονομικές συνθήκες τού τόπου στον οποίο αναπτύσσεται τό φαινόμενο. 'Η γεωγραφική απομόνωση της Κρήτης από τόν υπόλοιπο έλληνικό χώρο και η άγονη γή της Αιτωλίας, σε συνάρτηση με την άνυδραμία των περιοχών αυτών να ανάλλδδουν έναν ουσιαστικό ρόλο στό πολιτικό προσκήνιο της εποχής, που θα τούς επέτρεπε ίσως να αποδοθούν κέντρα διαμετακομιστικού έμπορίου, — χαρακτηριστικά που ίσχυον και για την προκαπιταλιστική 'Ελβετία — καθιστούσαν την πειρατεία ή τη μοσφορορία πρωταρχική — άν όχι μοναδική — πηγή «ξένου συναλλάγματος» για τις ασθενέστερες οικονομικά χώρες.

Βιβλιογραφία

- P. BRULÉ, La praterie crétoise hellénistique, Paris, 1978.
L. CASSON, Ships and Seamanship in the Ancient World, Princeton 1971.
P. DUCREY, Le traitement des prisonniers de guerre dans la Grèce antique des origines à la conquête romaine, Paris, 1968.
Y. GARLAN, Signification historique de la praterie grecque, Dialogues d'histoire ancienne, 4, 1978, p. 1-16.
PH. GAUTHIER, Symbola. Les étrangers et la justice dans les cités grecques, Nancy, 1971.
H.A. ORMEROD, Piracy in Ancient World, Liverpool, 1924.
E. SCHLESINGER, Die griechische Asylie, Diss. Gießen, 1939.
H. VAN EFFENTERRE, La Crète et le monde grec de Platon à Polybe, Paris 1948.
J. VELLISAROPPOULOS, Les naucières grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé, Paris-Geneve, 1980.
E. ZIEBARTH, Beiträge zur Geschichte des Seeraubs und Seehandels im alten Griechenland, Hamburg, 1929.
M. LAUNAY, Recherches sur les armées hellénistiques, Paris, 1949-1950.
M. ROSTOVΤZEFF, The Social and Economic History of the Hellenistic World, Oxford, 1941.
J. ROUGÉ, Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain, Paris, 1966.
E. WILL, Histoire politique du monde hellénistique, Paris, 1966 (2η έκδοση 1979).

Piracy and Pirates in Ancient Greece

Since the early beginning of navigation, Piracy became one of the resources of income that sea was offering. During antiquity the distinction between piracy, cursa, reprisals and hostilities between belligerents was not always made clear and this confusion continues until almost today.

The means and methods of piracy, as well as the nests of pirates, have not essentially changed through the centuries.

When a nation seemed to suppress piracy and to master the seas it should have politically and economically strong, as the examples of Crete, Athens and Rhodes can prove. Attention should also be paid to the relation between piracy and mercenary and to the financial and geographic causes that have produced these phenomena.