



Χριστιανοί φεύγουν με το διωγμό των αιρετικών.

ΛΑΤΙΝΙ ΤΟ ΠΑΝΙ ΤΩΝ Βυζαντινών

Οι σχετικά λίγες και κατασπαρμένες σε διάφορα χειρόγραφα πληροφορίες που υπάρχουν για τα βυζαντινά πλοία, σε συνδυασμό με την εκ των πραγμάτων έλλειψη ουσιαστικής μελέτης, έχουν ως αποτέλεσμα σημαντικά περιορισμένη συγκέντρωση «κατακτημένης» γνώσης γύρω απ' αυτά. Ακόμη είναι φανερό ότι τα καράβια δεν ενέπνεαν τους καλλιτέχνες του Βοσπόρου – όπως έγινε με τους προγενέστερους και μεταγενέστερους της εποχής τους καλλιτέχνες, που σε συνδυασμό με το γραφτό λόγο μάς παρέδωσαν πολύτιμες σχεδιασμένες πληροφορίες – , πράγμα που επιδέχεται πολλές και ποικίλες ερμηνείες. Γεγονός πάντως είναι ότι την εποχή των εικονοκλαστών (723-843) δεν επιτρεπόταν η αναπαράσταση πλοίων σε εικόνες, με αποτέλεσμα να μη γνωρίζουμε σχεδόν τίποτα γι' αυτή τη χρονική περίοδο. Παρ' όλα αυτά όμως – από λίγες, σκόρπιες πληροφορίες – , συμπεραίνουμε ότι αλληλουχία ιστορικών περιστατικών και γεγονότων που συνέβησαν κατά τη μεσαιωνική περίοδο συνέβαλαν στην εφαρμογή πολλών ναυπηγικών αλλαγών και καινοτομιών, τόσο στα πλοία των Βυζαντινών όσο και σ' αυτά της ανατολικής Μεσογείου γενικότερα, σε σημείο καθοριστικό για τη μετέπειτα εξέλιξη και ανάπτυξη του ιστιοφόρου πλοίου.

Γιάννης Παντζόπουλος

Γεν. Γραμματέας Ε.Ι.Π.Ν.Π.

Δεν θα σταθούμε απαριθμώντας ή εξετάζοντας στο σύνολό τους αυτές τις αλλαγές-καινοτομίες. Αυτός δεν είναι άλλωστε ο σκοπός του σημειώματος αυτού. Ενδεικτικά μόνο θα αναφέρουμε: την αντικατάσταση των δυο πλαινών ηδαλιών με το γνωστό σήμερα τιμόνι – επιινόση μάλλον των Αράβων – καθώς και την εξέλιξη και ανάπτυξη των τετράγωνων πανιών, στις λεγόμενες σταυρώσεις, εφαρμογή που έδωσε τη δυνατότητα για τη ναυπήγηση πλοίων μεγαλύτερων διαστάσεων.

Μια όμως απ' τις βασικές αλλαγές, για την οποία θα αφιερώσουμε λίγα λόγια, είναι η ανάπτυξη, στην περίοδο αυτή, του ήδη γνωστού από παλιότερα τριγωνικού πανιού σε μεγάλες διαστάσεις για αντίστοιχα μεγάλα σκαριά.

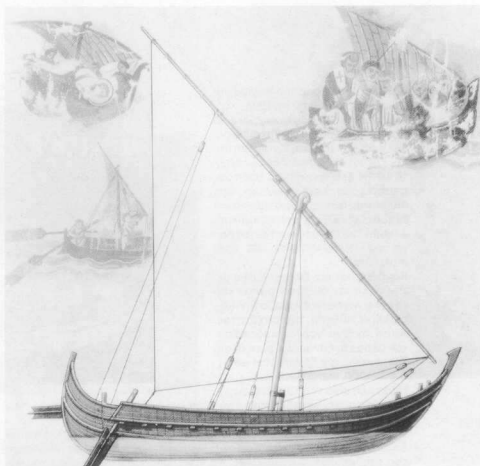
Είναι διαπιστωμένο πως το τετράγωνο πανί μαζί με το τριγωνικό ήταν σε χρήση στη Μεσόγειο ήδη από τον 4ο μ.Χ. αιώνα και ακόμα νωρίτερα. Διαπίστωση που γίνεται από τον Βανδαλικό Πόλεμο του Προκόπιου (ι 17 και ι 13) αλλά και από αρκετές απεικονίσεις.

Για το μοναδικό τριγωνικό πανί, το λατίνι, τεκμηριώνεται η χρησιμοποίησή του κατά τον 9ο αιώνα, αφού μπορούμε να επικαλεσθούμε την απεικόνιση πλοίου σε χειρόγραφο του 880 μ.Χ., αλλά και σε αγιογραφίες του ίδιου αιώνα, όπου φαίνεται με πολλές λεπτομέρειες και ο τρόπος ανάρτησής του.

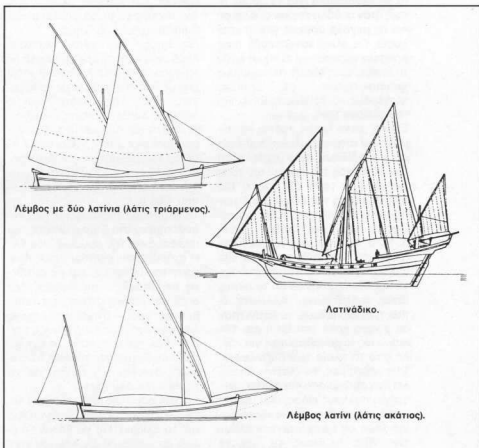
Σε καμιά όμως περίπτωση δεν μπορούμε να είμαστε κατηγορηματικοί και για τον τόπο προέλευσής του. Είναι γνωστό ότι ήταν σε χρήση, στα μικρά σκάφη, και εκτός της Μεσογείου, όπως στη Μαύρη Θάλασσα, την Ερυθρά και τον Ινδικό από παλιότερα, και πως ακόμη και σήμερα παραμένει σε χρήση απ' τους Άραβες των ακτών της ανατολικής Αφρικής και σπανιότερα της Μεσογείου.

Υπάρχει όμως μια βάσιμη εκδοχή πως πρώτοι οι Βυζαντινοί εκμεταλλεύθηκαν τα πλεονεκτήματα του τριγωνικού πανιού **στα μεγάλα εκποσίματος πλοία τους.**

Το λατίνι είναι ένα τριγωνικό πανί που δένεται πάνω σε μια πολύ μεγάλο μήκους αντένα (κεραία) που τοποθετείται λοξά ως προς το άμπουρο, με το οποίο συνδέεται με ένα ή δύο στεφάνια, έτσι που το



Αναπαράσταση βυζαντινού λατινιού (Landstrom, The Ship, 1961, sel. 81).



μεγαλύτερο μέρος του πανιού να βρίσκεται προς την πρύμνη.

Στη Μεσόγειο, όπου οι άνεμοι δεν έχουν την ορμή της καταιγίδας αλλά συνηθαστά είναι λεπτοί και έρχονται σε σπλιιάδες (ρίπες), το λατίνι δείχνει καθαρά την προσπάθεια που έκανε ο ναυτικός της θάλασσας αυτής, προκειμένου να εκμεταλλευθεί και την παραμικρή δύναμη του ανέμου και ταυτόχρονα να προστατευθεί απ' τις σπλιιάδες.

Και πραγματικά. Ενώ το λατίνι με την ψηλή του αντένα «πιάνει» και τον πιο λιγοστό άνεμο, στην παραμικρή αύξηση της ταχύτητάς του η αντένα γέρνει, «αδειάζει» τον αέρα και ξαναπαίρνει τη θέση της, για να τον ξαναπιάσει μόλις η σπλιιάδα περάσει.

Η μεγάλη αξία του λατινίου φάνηκε απ' τη συνεχή και εντατική χρήση του στα μεταβυζαντινά πλοία της Μεσογείου σε όλη την περίοδο που ακολούθησε μέχρι το τέλος της ιστιοφόρου ναυτιλίας.

Όλα τα πανιά, τετράγωνα και τριγωνικά, οι Βυζαντινοί τα αποκαλούσαν **άρμενα** και τα ξεχώριζαν σε **αρμενόπουλα** (για τα μικρά, όπως ήταν οι δώδεκες και οι φλόκοι) και σε **μεγάλα άρμενα** για τα υπόλοιπα. Ως υλικό κατασκευής τους χρησιμοποιούσαν κατά κύριο λόγο το λινάρι, τους έδιναν δε ποικίλους χρωματισμούς, με επικρατέστερους το ερυθροπράσινο και το ερυθροκίτρινο χρώμα.

Ειδικά για το λατίνι, πρέπει να επιμείνουμε στην εσφαλμένη ερμηνεία που αποδίδουν στην προέλευση του ονόματός του πολλοί απ' τους συγγραφείς μετά τον 11ο ή 12ο αιώνα, εποχή της εξάπλωσης των ιταλικών δημοκρατιών στη Μεσόγειο. Κι αυτό γιατί η λέξη λατίνι αποτελεί παραφθορά του *alla trima* (vella), σε αντίθεση προς το *alla quadra vella* για το τετράγωνο πανί, και δεν σχετίζεται με το *latina*, όπως ισχυρίζονται. Άλλωστε, όπως ήδη αναφέραμε, το λατίνι ήταν σε χρήση κατά τον 9ο ή και 10ο αιώνα ως το μοναδικό πανί για πολλά από τα πλοία των Βυζαντινών. Στις μέρες μας, το «λατίνι» αποτελεί ένα σπάνιο όσο και αξιολογούμενο για το πολλαπλό είδος, που μπορεί να το συναντήσει κανείς «εξαχαιμένο» ίσως σε κάποιο αγκυροβόλο μικρού νησιού. Κι όμως, τις πρώτες



Βάρκα με λατίνι στην Ακτή Ζέας το 1905.

δεκαετίες του αιώνα μας το λατίνι αποτελούσε μια από τις πιο γνωστές και δημοφιλείς εικόνες του θαλασσινού μας χώρου.

Οι παρακάτω γραμμές αφιερώνονται σ' αυτές τις γνώριμες άλλοτε μορφές λατινιδίκων σκαφών και την ιδιόμορφη με τα σημερινά δεδομένα ιστιοφορία τους.

Ξεχώριζαν δύο τύποι σκαφών-λέμβων που ήταν αρματωμένες με τα χαρακτηριστικά λατίνια. Η «λέμβος με δυο λατίνια», λάτις τριάρμενος, όπως την έλεγαν, και η «λέμβος λατίνι» ή λάτις ακάτιος. Η πρώτη (με δυο λατίνια, δυο άλμπουρα) είχε μήκος γύρω στα 7.50 μέτρα και σπανιότερα μεγαλύτερο, απ' το έξω μέρος του κορακιού μέχρι την παπαδιά, και φάρδος περίπου 1.80 μ.

Το άλμπουρα της πλήρης ήταν τοποθετημένο στα 2/9 του μήκους του σκάφους και της πρύμνης στα 5/9. Η στήριξή τους γινόταν στους πάγκους του σκάφους, και σε αντίθετη περίπτωση – αν δηλαδή δεν υπήρχαν πάγκοι στα σημεία τοποθέτησής τους – στηρίζονταν στους λεγόμενους «πασαμπάγκους», που δεν ήταν παρά πρόσθετες εγκάρσια τοποθετημένες τάβλες, στις οποίες άνοιγαν μια τρύπα για να περνάει το άλμπουρα.

Το άλμπουρα της πρύμνης ήταν κατά 3/9 περίπου εκατοστά ψηλότερο απ' το πλωριό. Για να βρουν το ύψος του πλωριού άλμπουρα χρη-

σιμοποιούσαν ένα «μαθηματικό» τύπο που ήθελε: το πλάτος του σκάφους διαιρεμένο στα τρία και μετά επί πέντε. Αν δηλαδή το πλάτος ήταν 1.80 μ., τότε το άλμπουρα θα ήταν 1.80/3 x 5 = 3 μέτρα. Αυτά τα τρία μέτρα αντιπροσώπευαν το μήκος του άλμπουρα απ' την καπελαδούρα των Ερζιάν μέχρι τον πάγκο. Όσο για τις αντένες, αυτές είχαν μήκος τρεις φορές το πλάτος του σκάφους.

Κάθε ένα από τα τρία πανιά του τριάρμενου λατινίου είχε, όπως ήταν φυσικό, τ' όνομά του. Έτσι είχαμε τον φλόκο, το λατίνι τουρκέτο στα πλωριό άλμπουρα και το μεγάλο λατίνι στο πρυμνίο.

Η «λέμβος λατίνι» είχε μήκος περίπου 5.30 και πλάτος 1.30 μέτρα. Το μοναδικό άλμπουρα του σκάφους ήταν τοποθετημένο στο 1/3 του μήκους του, προς την πλήρη, και είχε ύψος δυο φορές το πλάτος του σκάφους. Όσο για την αντένα, αυτή ήταν ίση με τα 7/6 του μήκους του σκάφους.

Την ιστιοφορία του σκάφους συμπλήρωνε μια «μετζάνα» τοποθετημένη στην πρύμνη. Ο ιστός της είχε μικρή κλίση προς τα πίσω και ύψος ίσο ή λιγότερο απ' το άλμπουρα. Αυτές ήταν με λίγα λόγια οι «γνωριμές μορφές» απ' το παρελθόν που, σύμφωνα με τη γνώμη των παλιότερων, αντιπροσώπευαν τα καλύτερα, γρηγορότερα και οικονομικότερα σκάφη.

Βιβλιογραφία:

1. Κ. Πιτζιπού, Ελληνικός Αυτοκρατορικός Στόλος, 1907.
2. Η. Κανελλοπούλου, Ονοματολόγιον ιστοσφύρων, 1906.
3. Α. Σακελλαρίου, Εγχειρίδιον αρμενιστού, 1915.
4. Γ. Κοτσοβίλλη, Περί εξοπλισμού πλοίων, 1919.
5. Landstrom, The ship, 1961.
6. Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, 1972.
7. Ιστορία Ελληνικού Έθνους, 1980.
8. Μ. Σίμψα, Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων, 1982.

Latini: The Byzantine Sail

J. Patzopoulos

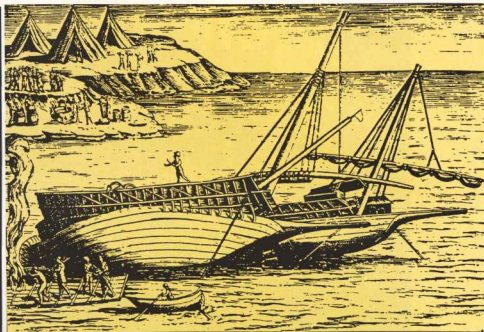
Our knowledge of the Byzantine ships remains limited due to the relatively few and scattered in various manuscripts information on the subject; and to the **de facto** absence of a systematic monography concerning this topic.

Furthermore, it is obvious that ships have not served as a source of inspiration to the Bosphorus' artists as opposed to earlier and later painters, whose representations combined with contemporary documents have supplied us with important information on ships.

However, the fact is that during the iconoclastic period (723-843 AD) the representation of ships on icons was strictly forbidden and as a result we know almost nothing about these years.

Nevertheless, on the basis of a few, scattered information, we can reach the conclusion that the historic circumstances prevailing in the Mediaeval period have contributed to the application of many changes and innovations in shipbuilding both in Byzantium and Eastern Mediterranean; and that this contribution has proved to be crucial for the thereafter evolution and development of the sailboat. We do not intend to number or examine all these changes and innovations, still we will mention as examples: the substitution of the known today wheel for the two lateral controls, an invention which in all probability must be credited to the Arabs; also, the evolution of the square sails, a sailing device which has made possible the building of larger ships.

However, we will be more thorough on an important change, the development, that is, during this period, of the already existing type of the triangular sail, but in large dimensions, as to function properly on large vessels.



1. Χαρακτικό του 17ου αιώνα: δύο προσαρμαγμένες γαλέρες. Ξεχωρίζει σαφώς το κυρίως σώμα του σκάφους από το ορθογώνιο πλαίσιο που το υπερβαίνει: το telaro.

KADIRGA

η τελευταία γαλέρα

Στη μεγάλη οικογένεια των κυρίως κωπήλατων πλοίων πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ εκείνων των οποίων τα κουπιά στηρίζονται στην επισκαλιμίδα (κουπαστή) του σκάφους και εκείνων των οποίων τα σημεία στήριξης των κουπιών είναι απομακρυσμένα από το κυρίως σώμα του πλοίου, μέσω μιας πολύπλοκης κατασκευής. Κατά την ελληνική αρχαιότητα, η κατασκευή αυτή ονομαζόταν παρεξαιρεσία και ένα καλό παράδειγμά της συναντάται στην πρόσφατη αναπάρσταση μιας κλασικής θανατικής τριήρους, της Ολυμπιάδας, που οφείλεται στους J. S. Morrison και J. F. Coates. Πρέπει να σημειωθεί όμως ότι στις αρχαίες τριήρεις, μια μόνο σειρά κουπιών, εκείνη των ερετών θρανιών, είχε τα υπομόχλια της επάνω στην παρεξαιρεσία.

Lucien Basch