

Ταξίδια, Μεταφορά και επικοινωνία στο αρχαίο Βυζάντιο

Γιάννη Φουρφουλάκη

A decorative graphic element consisting of several horizontal lines of varying lengths and colors (teal, white, and light blue) extending from the right side of the slide.

Κεφάλαιο 1^ο : Ταξίδια και Μεταφορά στο Βυζάντιο



Η έννοια του ταξιδιού αναψυχής ήταν άγνωστη στο Βυζάντιο. Τα ταξίδια είχαν πάντα έναν σκοπό που ποίκιλλε ανάλογα με την περίοδο, την εποχή του έτους, τα μέσα μεταφοράς, τον προορισμό, τη θέση και την οικονομική κατάσταση των ταξιδιωτών.



Κατά την Ύστερη Αρχαιότητα, όταν η Βυζαντινή Αυτοκρατορία ήταν πολύ ισχυρή και οι δρόμοι από στεριά και θάλασσα ήταν ανοιχτοί και ασφαλείς, οι ταξιδιωτικοί προορισμοί δεν περιορίζονταν μόνο στη Μεσόγειο, αλλά εκτείνονταν ανατολικά έως την Κίνα, την Ινδία και την Κεϋλάνη, νότια μέχρι την Αιθιοπία και βόρεια ως τον Εύξεινο Πόντο.

Μετά τον 7ο αιώνα όμως, σπάνια οι ταξιδιώτες πήγαιναν σε εξωτικά μέρη με εξαίρεση ειδικές αποστολές σε ξένα κράτη, όπως ήταν η αποστολή των αδελφών Κυρίλλου και Μεθοδίου στη Μοραβία, στην Κεντρική Ευρώπη.



Ταξίδια σε ξηρά και
θάλασσα
πραγματοποιούσαν
κυρίως οι
έμποροι. Συχνές ήταν και
οι μετακινήσεις ναυτών,
στρατιωτικών και
κρατικών αξιωματούχων,
που λάμβαναν μέρος σε
ειδικές αποστολές ή ήταν
διπλωμάτες.

Τα ταξίδια για θρησκευτικούς σκοπούς ήταν τα πιο συνηθισμένα: πολλοί προσκυνητές αναχωρούσαν για τους Αγίους Τόπους και τη Ρώμη από τα πέρατα της αυτοκρατορίας, ήδη από τον 4ο αιώνα, ενώ η Κωνσταντινούπολη κέντριζε το ενδιαφέρον Βυζαντινών και ξένων σε όλο τον Μεσαίωνα.



Λιγότερα ἦταν ὅσα ταξίδια γίνονταν για εκπαιδευτικούς ἢ μορφωτικούς λόγους. Μια ειδική κατηγορία αποτελοῦν τα ταξίδια των κληρικών, ὅλων των βαθμῶν, οι οποίοι ταξίδευαν για να συμμετάσχουν σε εκκλησιαστικές συνόδους, για να προσκυνήσουν ἓναν ιερό τόπο ἢ για να βρουν το ιδανικό μέρος για πνευματική περισυλλογή.

Τα θαλάσσια ταξίδια ήταν γρηγορότερα από τα χερσαία και προτιμούνταν. Δεν υπήρχαν επιβατηγά πλοία τακτικής συγκοινωνίας, αλλά όσοι ήθελαν να ταξιδέψουν κατέληγαν σε κάποιο λιμάνι και είτε ναύλωναν ένα καράβι, αν ήταν πλούσιοι, είτε έβρισκαν κάποιο εμπορικό πλοίο που μάρκαρε για τον προορισμό τους.

Το ποσό που πλήρωναν για τη μεταφορά τους ήταν ανάλογο με την απόσταση και με τις απαιτήσεις του κυβερνήτη του πλοίου. Οι τύποι των πλοίων και οι καιρικές συνθήκες επηρέαζαν καθοριστικά τη διάρκεια των ταξιδιών: η ημερήσια απόσταση ήταν μεταξύ 30 και 50 χιλιομέτρων, αλλά υπήρχαν πλοία που ανέπτυσαν μεγαλύτερες ταχύτητες.



Στους χερσαίους δρόμους οι ταξιδιώτες μετακινούνταν κυρίως με τα πόδια, σπανίως με μουλάρια, γαϊδάρους ή καμήλες, που χρησίμευαν κυρίως για τα μεγάλα φορτία, και ακόμη σπανιότερα με κάρα – τα άλογα και οι άμαξες προοριζόταν αποκλειστικά για τις αποστολές των στρατιωτικών και των κρατικών υπαλλήλων.

Οι κίνδυνοι των ταξιδιών
ήταν αρκετοί. Με το
πλοίο υπήρχαν πάντα
κίνδυνοι
θαλασσοταραχής και
ναυαγίου, ενώ υπήρχε
πάντα φόβος να πέσουν
οι ταξιδευτές θύματα
πειρατείας και να
αιχμαλωτιστούν.



Από τη στεριά κινδύνευαν από κλέφτες και απατεώνες που παραμόνευαν στους δημόσιους δρόμους τα θύματά τους και γι αυτό συνήθως οι ταξιδιώτες ταξίδευαν πάντα με παρέα, για να προστατεύονται μεταξύ τους, ενώ απαραίτητος θεωρείτο ένας οδηγός (ξεναγός) ντόπιος, που γνώριζε καλά την περιοχή από την οποία περνούσαν.

Κεφάλαιο 2^ο: Επικοινωνία στο Βυζάντιο



Οι φρυκτωρίες ήταν ειδικά κατασκευασμένοι πύργοι σε κορυφές, πάνω στους οποίους άναβαν φωτιές με σκοπό τη μετάδοση οπτικών σημάτων σε μεγάλες αποστάσεις. Η μετάδοση της πληροφορίας γινόταν με πυρσούς κατά τη διάρκεια της νύχτας. Η λέξη φρυκτωρία βγαίνει από τις λέξεις φρυκτός που σημαίνει πυρσός και ώρα που σημαίνει φροντίδα.



Σην περίοδο του βυζαντίου δεν χρησιμοποιείται πλέον η έκφραση φρυκτωρίες αλλά καμινοβιγλάτορες που προέρχεται από τη λέξη κάμινο (που διατηρούσε άσβηστη τη φλόγα των πυρσών) και τη βίγλα (παρατηρητήριο). Είχαν φτιάξει πολλούς πύργους οι οποίοι ονομάζονταν φανοί (Σο Φανάρι της Κωνσταντινούπολης από αυτό πήρε το όνομά του).



Αυτό το σύστημα
επικοινωνίας έφτανε
μέχρι την Σαρσό της
Μικράς Ασίας μια
απόσταση δηλαδή 700
χιλιομέτρων και η
απόσταση από φανό σε
φανό (από πύργο σε
πύργο) ήταν περίπου 100
χιλιόμετρα.



Σο 532 μ.Χ. η αυτοκράτειρα Θεοδώρα με τη χρήση τέτοιων σημάτων ειδοποίησε τον στρατηγό Βελισάριο για να καταστείλει τη στάση του Νίκα. Ο Νικηφόρος Φωκάς στο έργο του «Περὶ Παραδρομῆς» περιγράφει τον ρόλο των καμινοβιγλατόρων και αναφέρει ὅτι τα κτίσματα αυτά χρησιμοποιούνταν για να ειδοποιούν τον στρατηγό και τον ἄμαχο πληθυσμό σε περίοδο απρόσμενης ἐπίθεσης.



Βέβαια, μορφές
επικοινωνίας
αποτελούν επίσης το
εμπόριο και η
ιεραποστολή μέσω
του δικτύου των
χερσαίων και
θαλάσσιων δρόμων
καθώς επίσης και η
επιστολογραφία.

Στη Ρωμαϊκή αυτοκρατορία υπήρχε ένα καλά οργανωμένο δημόσιο ταχυδρομείο, το οποίο διατηρήθηκε από τους βυζαντινούς. Η λειτουργία του βασιζόταν σε μεγάλο βαθμό στη συντήρηση αλόγων σε σταθμούς, όπου υπήρχε η δυνατότητα αλλαγής αλόγων.

Ο πληθυσμός ήταν υποχρεωμένος να προσφέρει άλογα στην υπηρεσία του ταχυδρομείου, ενώ δεν ήταν σπάνιες οι περιπτώσεις επιτάξεων αλόγων των κατοίκων περιοχών που βρίσκονταν κοντά στις κεντρικές οδικές αρτηρίες. Το ταχυδρομείο χρησιμοποιούνταν για τη μεταφορά επιστολών και άλλων αντικειμένων.

Ευχαριστώ πολύ για την
προσοχή σας!

