

«ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΑΡΧΑΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ»

Σουβαλιώτη Ανδριάννα, Σπυράτος Ευάγγελος,
Σταθαράς Δημήτριος, Φελλουζή Ευδοξία, Χασανάκου
Ιωάννα

Kantharos Harbour

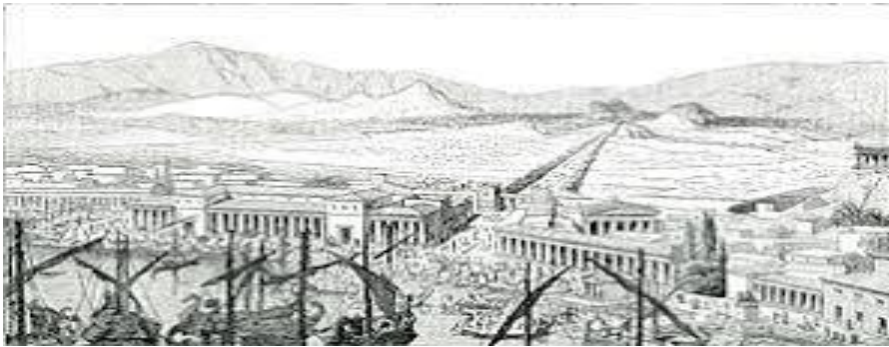
Zea Harbour

Mounichia Harbour



1. Πόσα ήταν; Ποια ήταν; Πού ήταν το καθένα; 2. Από πού πήρε το καθένα το όνομά του;

Το λιμάνι της Ζέας, ή παλαιότερα γνωστό ως Πασαλιμάνι είναι ο δεύτερος σε μέγεθος λιμένας του Πειραιά με σχήμα κυκλικό, το οποίο επίσης ήταν σημείο υποδοχής πολεμικών πλοίων, εξακολουθούσε να χρησιμοποιείται για στρατιωτικούς σκοπούς κατά τον 1ο αιώνα.



Η λέξη «Ζέα», όνομά του λιμανιού αυτού και της περιοχής του, όπως εξακριβώθηκε από επιγραφή, που βρέθηκε στο μυχό του λιμένα, προ της σημερινής πλατείας Κανάρη, και επί της οποίας υπήρχε το συμβόλαιο της «εν Ζέα Σκευοθήκης του Αττικού Ναυστάθμου», προέρχεται κατά πάσα πιθανότητα από την Ζέα Αρτέμιδα, μιας από τις θεότητες, οι οποίες λατρεύονταν στον δήμο.

Το λιμάνι είχε τους περισσότερους νεώσοικους, σε ακτινωτή διάταξη επί της παραλίας του.





Το λιμάνι της Μουνιχίας, το μικρότερο πολεμικό λιμάνι του Πειραιά, γνωστό σήμερα ως Μικρολίμανο και παλαιότερα γνωστό ως Τουρκολίμανο, έχει ωειδές σχήμα και βρίσκεται στην ανατολική πλευρά του Πειραιά, κάτω από το ομώνυμο φρούριο της Μουνιχίας, με θέα την είσοδο του Σαρωνικού.

Όπως αναφέρει ο Ευριπίδης στον Ιππόλυτο, αρχικός ιδρυτής της περιοχής ήταν ο μυθικός ήρωας «Μούνιχος» (από τον οποίο πήρε το όνομα του) που εγκαταστάθηκε στην περιοχή με τους οπαδούς τους «Μινύες»....

Χρησιμοποιούταν μόνο από πολεμικά πλοία, δεν ήταν συνδεδεμένο άμεσα με το κύριο οικισμό της Αθήνας και ήταν ακατάλληλο για την εμπορική κίνηση, λόγω των απότομων ακτών.

Ο λιμνήν του Κανθάρου – το κεντρικό και εμπορικό λιμάνι – ήταν ο μεγαλύτερος από τους τρεις λιμένες του Πειραιώς και ονομαζόταν “μέγας λιμνήν”. Η ονομασία του προέκυψε είτε λόγω του σχήματός του (“κάνθαρος”: σκαθάρι) λόγω ενός εγχωρίου ήρωος που είχε το όνομα αυτό.

Ο Λέων του Πειραιώς, το περίφημο άγαλμα λέοντος που συναντάμε στο λιμάνι, είναι αντίγραφο του αυθεντικού, το οποίο βρίσκεται στην είσοδο του Ναυστάθμου της Βενετίας και πιθανολογείται πως είναι ταφικό μνημείο κάποιου σημαντικού ανδρός.

Ο Κάνθαρος χωριζόταν σε τρεις ζώνες: τον Άλκιμο, το Εμπόριον και την Ητιώνεια ακτή. Στο Εμπόριον γίνονταν οι μεταφορές των εμπορευμάτων και η αποθήκευσή τους.



© Πειραιάς, η οργάνωσή του και το επικοινωνιακό σύστημα | Γ. Σπινάρου, Πειραιάς: Κέντρο Νάυκας και Παιδείας, Άλκιμος, 2000 | Piraeus, fortification and Hippodamian organization | G. Spinauer, Piraeus: Center of Shipping and Culture, Alimos, 2000



Κατά την διάρκεια των Διωσσηρίων, της μεγάλης θερινής εορτής του Πειραιώς κατά τον μήνα Σκιροφοριών, στο λιμάνι λάμβαναν χώρα αγώνες ταχύτητας πλοίων με εφήβους κωπηλάτες.

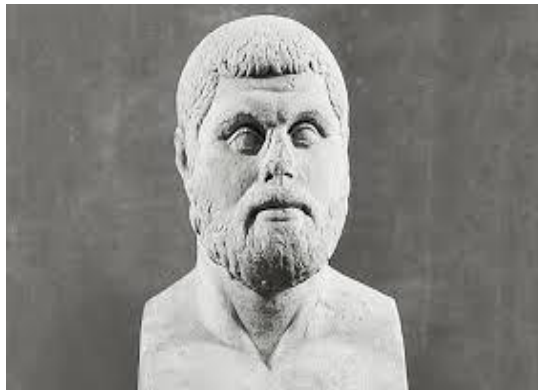




Η ανάπτυξη του Πειραιά συνδέθηκε με τον Θεμιστοκλή, που αντιλήφθηκε ότι η δύναμη της βρισκόταν στη θάλασσα. Μέχρι τότε επίνειο της Αθήνας ήταν το Φάληρο, που λειτουργούσε κυρίως για εμπορικούς λόγους.

3. Ποιος σκέφτηκε να κάνει τον Πειραιά επίνειο της Αθήνας;

Το 493 π.Χ., όταν ανακαλύφθηκαν πολύτιμοι λίθοι στο Λαύριο ο Θεμιστοκλής ήθελε να κάνει την Αθήνα μια από τις μεγαλύτερες ναυτικές δυνάμεις της Μεσογείου.



Για να το καταφέρει αυτό έκανε τον Πειραιά επίνειο της Αθήνας, όπου υπήρχαν κιόλας τρία λιμάνια και μπορούσαν να εξυπηρετούν τις ανάγκες της πόλης, είτε εμπορικές είτε στρατιωτικές.

3. Ποιος σκέφτηκε να κάνει τον Πειραιά επίνειο της Αθήνας;

Το ενδιαφέρον του Θεμιστοκλή προς τον Πειραιά άρχισε να εκδηλώνεται μετά τη μάχη του Μαραθώνα , το 492/493 π.Χ., όταν αναδείχθηκε “επώνυμος άρχων”.

Τα έργα για την τείχιση και γενικά για την οχύρωσή του άρχισαν οπωσδήποτε πριν από την ναυμαχία της Σαλαμίνας (480 π.Χ.), αλλά αποπερατώθηκαν ανάμεσα στο 471 και 465 π.Χ. Αργότερα (461-456 π.Χ.) ακολούθησαν άλλα έργα για την επέκταση των Μακρών Τειχών, ώστε να επιτευχθεί η σύνδεση του Πειραιά με την Αθήνα.



Και τέλος, στην περίοδο 451-431 π.Χ. ολοκληρώθηκε η οικοδόμηση και η οριστική διαμόρφωση της πόλης, με ένα υποδειγματικό, για την εποχή, πολεοδομικό σχέδιο που είχε εκπονηθεί από τον διάσημο αρχιτέκτονα και πολεοδόμο Ιππόδαμο το Μιλήσιο.

4. Ποιος ο ρόλος-η χρήση κάθε λιμανιού (εμπορικός ή πολεμικός);

Λιμένας του Κανθάρου

Ο «μέγας λιμήν» ή αλλιώς λιμήν του Κανθάρου είναι ο μεγαλύτερος από τους τρεις φυσικούς όρμους (Κάνθαρος, Ζέα, Μουνιχία) της πειραιϊκής χερσονήσου, στη νότια ακτή της Αττικής.



Αποτέλεσε το επίνειο της αρχαίας Αθήνας και χρησιμοποιήθηκε κυρίως ως εμπορικός λιμένας. Η διαμόρφωση και η χρήση του είχε πρωτεύοντα ρόλο στην ακμή της Αθηναϊκής πολιτείας και ηγεμονίας της Αττικής

Επίσης, στο νοτιοανατολικό τμήμα του, δεξιά της εισόδου, μαρτυρούνται νεώσοικοι, γεγονός που αποδεικνύει ότι και στον Κάνθαρο υπήρξε, εν μέρει, στρατιωτική χρήση της λιμενολεκάνης.

Τέλος, από τον Κάνθαρο, στόλοι πλοίων, συχνά συνοδευμένοι από πολεμικά σκάφη, εξασφάλιζαν την τροφοδοσία της πόλης με σιτηρά και πρώτες ύλες και τη διεξαγωγή του εξαγωγικού εμπορίου των αττικών προϊόντων, όπως τα αγγεία, το λάδι, το μέλι, κλπ.

Λιμένας της Μουνιχίας

Ο λιμένας της Μουνιχίας βρίσκεται στα ανατολικά της πειραϊκής χερσονήσου και είναι ο μικρότερος από τους τρεις φυσικούς όρμους της. Η ιστορία του λιμανιού αυτού ακολουθεί την τύχη της ευρύτερης πειραϊκής χερσονήσου μετά τον 5ο αι. π.Χ.. Οχυρώθηκε και διαμορφώθηκε σε πολεμικό ναύσταθμο ο οποίος αποτελούσε έδρα των δύο ιερών πλοίων της Αθήνας .



Όμως τα τείχη καταστράφηκαν στο τέλος του 5ου αι. π.Χ. και έτσι συμπεριλήφθηκε ξανά στο πρόγραμμα των κονώνειων οχυρώσεων, αποκτώντας τον χαρακτήρα του «κλειστού λιμένος». Ο λιμένας χρησιμοποιήθηκε ως πολεμικός ναύσταθμος, δεν ήταν άμεσα συνδεδεμένος με τον κύριο οικισμό της Αθήνας και ήταν ακατάλληλος για την εμπορική κίνηση λόγω των απότομων ακτών.

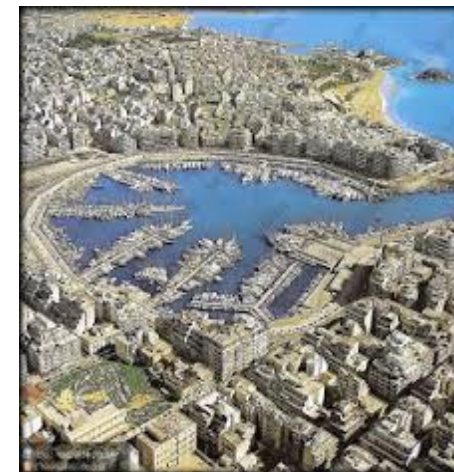


Προτιμήθηκε, όπως και το λιμάνι της Ζέας, από το μεγάλο λιμάνι λόγω της πληρέστερης ασφάλειας που παρείχε ο υπερκείμενος σ' αυτούς λόφος της Μουνιχίας. Σύμφωνα με τις αρχαίες πηγές σ' αυτόν βρίσκονταν 82 νεώσοικοι κατά τον 4ο αι. π.Χ.



Λιμένας της Ζέας

Κατά την αρχαιότητα ήταν ο μεγαλύτερος πολεμικός λιμένας της Αθήνας, εκ των τριών: Ζέας, Μουνιχίας και Κανθάρου, αλλά και του ελλαδικού χώρου γενικότερα, αφού περιλάμβανε τους περισσότερους νεώσοικους, και από τους άλλους δύο, (αναφέρονται 196), σε ακτινωτή διάταξη επί της παραλίας.



Τόσο στο λιμάνι της Ζέας όσο και στις Μουνιχίας ναυπηγήθηκε το 493-492 π.Χ. ο στόλος, με τον οποίο οι Αθηναίοι αντιμετώπισαν τους Αιγινήτες και αργότερα τους Πέρσες. Το γεγονός αυτό μαρτυρά πως στις παραλίες αυτών των μικρών λιμένων φαίνεται πως είχαν συγκεντρωθεί οι πλέον έμπειροι ναυπηγοί της εποχής, οι οποίοι κατέστρωσαν το μεγάλο εκείνο πρόγραμμα ανάπτυξης ναυτικής δύναμης.

Λιμένας της Ζέας

Ακολουθώντας ένα ορθολογιστικό τρόπο ανάπτυξης τοποθέτησαν γύρω από τα λιμάνια τα ναυτικά οικοδομήματα (ναυπηγεία, νεώσοικους), καθώς και όλα τα σχετικά οικήματα ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης.

Μεταξύ αυτών των οικισμών και των λιμενικών εγκαταστάσεων ήταν οι στρατώνες, οι αποθήκες ναυπηγικών υλικών, οι σκευοθήκες (φύλαξης κρεμαστών και ξύλινων σκευών), οι χώροι διασκέδασης και συγκέντρωσης των πληρωμάτων, τα διάφορα βιοτεχνικά εργαστήρια, (ξυλουργεία, μηχανουργεία κ.λπ.) που ασχολούνταν με τον εφοδιασμό, τη συντήρηση και την επισκευή των πλοίων.

Η εγκατάσταση των ναυστάθμων δεν θεωρείται ότι ήταν αποτέλεσμα κάποιας βαθμιαίας εξέλιξης, αφού δεν υπήρχαν προηγουμένως, αλλά κατόπιν και μόνο εμπεριστατωμένης μελέτης από τοπογράφους, στρατιωτικούς, μετεωρολόγους και άλλους ειδικούς, όπως συνάγεται από τα ευρήματα.

Τα εργαστήρια αυτά πρέπει να εργάζονταν βάσει κρατικών παραγγελιών και μάλλον είχαν οικονομική αυτοτέλεια, ακολουθώντας ορισμένες υποδείξεις και όρους κάθε φορά.

Η εγκατάσταση των εργατών καταλάμβανε τις νοτιοδυτικές πλαγιές του λόφου της Μουνιχίας προς τον λιμένα της Ζέας.



5. Πόσα πλοία περίπου φιλοξενούσε κάθε λιμάνι;

Για τον Μέγα λιμένα Κάνθαρο ή όπως έλεγαν το μεγαλύτερο, πάλι ο Αριστοφάνης μας κάνει γνωστό, αλλά και πολλοί άλλοι, ότι το λιμάνι περιλάμβανε 60 νεώρια, το Αφροδίσιο και πέντε στοές.

Ο Στράβωνας μας γράφει ότι το λιμάνι χωρούσε 400 πλοία, αλλά ο Πλίνιος γράφει 1000. Ήταν δε διηρημένο σε πολεμικό και εμπορικό. Ο πολεμικός ναύσταθμος βρισκόταν δεξιά της εισόδου όλο το άλλο ήταν προορισμένο για τις ανάγκες των επιβατικών πλοίων.

Ο Πausανίας αναφέρει ότι υπήρχε αγορά για όσους μένουν κοντά στη θάλασσα. Ο δε Ισοκράτης μας γράφει σε κάποιο σχόλιό του ότι το λιμάνι του Πειραιά ήταν ένα από τα μεγαλύτερα διακομιστικά κέντρα του αρχαίου κόσμου.



Λιμένας της Μουνηχίας

Το ότι ο λιμένας Μουνηχίας ήταν πολεμικός, εξάγεται τόσο από επιγραφές που έχουν βρεθεί όσο και από ομολογία του Ισαίου. Το ότι ήταν μικρότερος των δύο άλλων το μαρτυρά ο μικρός αριθμός των νεωσοίκων, που ήταν μόνο 82 (κατά επιγραφές που βρέθηκαν). Οι νεώσοικοι αυτοί που ήταν γύρω από τον λιμένα είχαν μήκος ο καθένας 37 μ. και πλάτος 6,25μ. και καταλάμβαναν κατά πλευρά μήκος προκυμαίας 512 μ., (το συνολικό μήκος της ήταν περίπου 600 μ.).

Το υπόλοιπο τμήμα θα πρέπει να θεωρείται ως αναγκαίος χώρος επισκευών και ναυπήγησης των αρχαίων πολεμικών σκαφών. Στο χώρο αυτό θα πρέπει να φανταστούμε ότι θα πρέπει να υπήρχαν αποβάθρες ή τα λεγόμενα τότε "χώματα" για την απο-επιβίβαση των πληρωμάτων και την φορτοεκφόρτωση υλικών.

Τότε είχε άνοιγμα εισόδου 37 μ. με ισχυρούς λιμενοβραχίονες, στα άκρα των οποίων υπήρχαν πύργοι που ενώνονταν με την περιτείχιση του Πειραιά. Ήταν λιμένας "κλειστός" όπως και οι άλλοι δύο λιμένες, δηλαδή από τους δύο πύργους κλείνονταν με ανελκόμενη κάθε φορά αλυσίδα.

Έτσι ολόκληρος ο λιμένας αυτός βρισκόταν εντός των Πειραιϊκών τειχών.



Λιμένας της Ζέας

Στην παραλία του λιμένα Ζέας υπήρχε ο μεγαλύτερος αριθμός νεωσοίκων από οποιονδήποτε άλλο πολεμικό λιμένα της αρχαιότητας. Τα ερείπια αυτών μελέτησε λεπτομερέστατα το Γερμανικό Αρχαιολογικό Ινστιτούτο. Οι νεώσοικοι της Ζέας, 196 στον αριθμό, ήταν μεγαλύτεροι εκείνων της Μουνιχίας (40 μ. μήκους και 6,5 μ. πλάτους).



Γι' αυτό και ήταν δικαιολογημένη η γνώμη του Ηλ. Αγγελόπουλου, ότι ήταν αδύνατο να χωρέσουν τόσοι νεώσοικοι στη Ζέα. Την δυσκολία αυτή παρέκαμψε ο Judeich διατυπώνοντας την υπόθεση ότι ίσως η βόρεια πλευρά του λιμένα, προς τη σημερινή πλατεία Κανάρη, να έφερε διπλά διαμερίσματα για τη στέγαση δύο πλοίων, αυτό όμως δεν εξακριβώθηκε ούτε από ερείπια ούτε από επιγραφές ή αρχαία κείμενα.



6. Πώς προστατεύονταν τα λιμάνια;

Την αρχαία περίοδο, η οικοδόμηση του Πειραιά από τον Θεμιστοκλή, τον ανέδειξε σε μια απόλυτα οργανωμένη και στρατιωτικά ισχυρή πόλη.

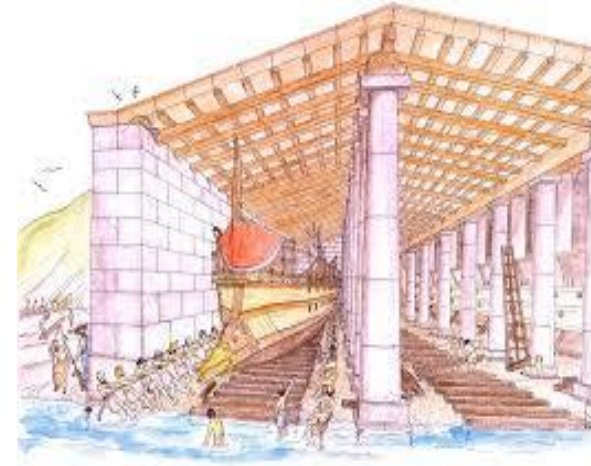
Συγκεκριμένα, η προνοητικότητα του και οι επιλογές του εντόπισαν τα πλεονεκτήματα των λιμανιών του Πειραιά. Συνεπώς, εκτελέστηκαν έργα, και το λιμάνι προικίστηκε με τείχιση, τμήματα της οποίας διασώθηκαν.

Οι νεώσοικοι (νεῶν-οἶκοι) ήταν στεγασμένα διαμερίσματα, επί της ακτής, και στους τρεις λιμένες του Πειραιά (Κανθάρου, Ζέας, Μουνιχίας), χρησιμοποιούμενα για τη φύλαξη των ανελκυομένων πλοίων, σύμφωνα και με μαρτυρία του συγγραφέα της Σούδας.

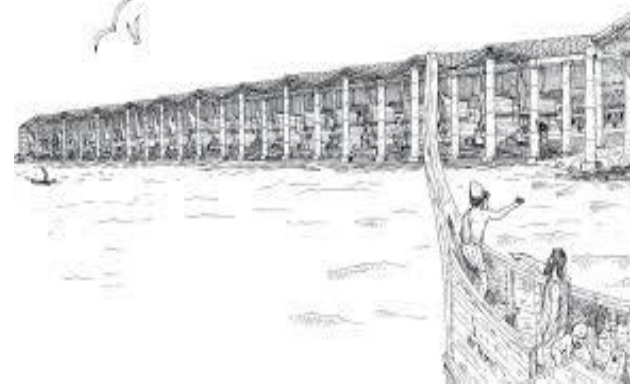
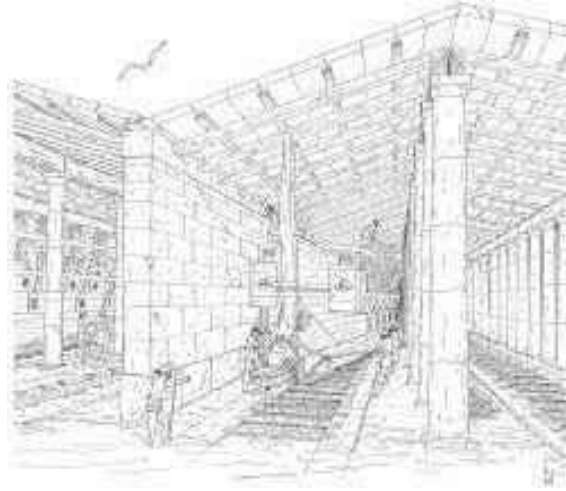
Ήταν παραθαλάσσια οικοδομήματα με σκοπό την ανέλκυση και την υποδοχή των πλοίων όταν αυτά δεν επιχειρούσαν στις θάλασσες, όπως για παράδειγμα συνέβαινε τον χειμώνα. Θύμιζαν τεράστια κλειστά υπόστεγα εντός των οποίων φυλάσσονταν τα πολεμικά πλοία για να προστατευτούν ή για να επισκευαστούν.



Δύο νεώσοικοι καλύπτονταν από μια δίρριχτη στέγη. Στο πίσω μέρος του ο νεώσοικος προστατευόταν από τοίχο. Μη ξεχνάμε ότι κάθε νεώσοικος είχε διαστάσεις μεγαλύτερες από ένα πολεμικό πλοίο της αρχαιότητας, ώστε να επιτυγχάνει τη φιλοξενία του.



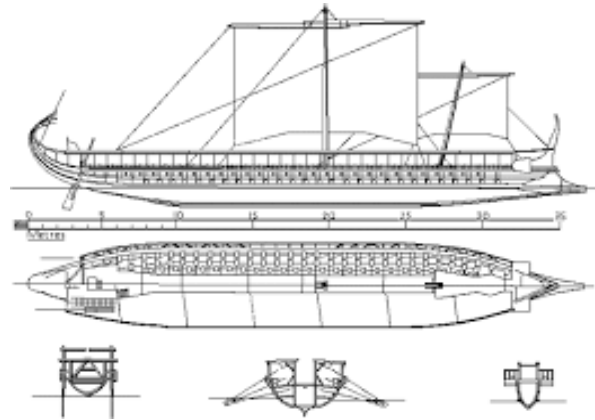
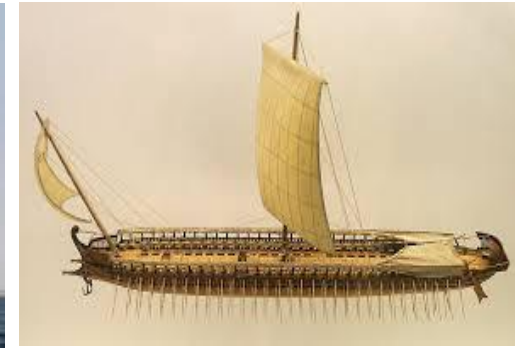
Στους νεώσοικους αυτούς, που αποτελούσαν τμήματα των νεωρίων, παρέμεναν τα πλοία στη διάρκεια του χειμώνα και σε αυτούς επισκευάζονταν, ενίοτε δε και ναυπηγούνταν. Από επιγραφές που ανακαλύφθηκαν στο Παλαιό Τελωνείο Πειραιά εξάγεται ο αριθμός των νεωσοίκων του Αττικού Ναυστάθμου, οι οποίοι ήταν συνολικά 372, κατανεμημένοι στους τρεις λιμένες του Πειραιά.



Η πρώτη φάση λειτουργίας των νεωσοίκων τοποθετείται στην περίοδο 490-483 π.Χ., που μπορούσαν να φιλοξενήσουν 300 και πλέον τριήρεις που συμμετείχαν σε ναυμαχίες κυρίως της Σαλαμίνας, οι οποίοι ανακατασκευάσθηκαν το 394 π.Χ. Και επανοικοδομήθηκαν συστηματικότερα επί Ευβούλου και Λυκούργου (347-393 π.Χ.).



Όσον αφορά τα πλοία, τα λιμάνια υποστήριζαν την άριστη φιλοξενία και ασφάλεια από εχθρικές δυνάμεις. Διέθεταν κρηπιδώματα (ακριανά τμήματα της προκυμαίας) καθώς επίσης και προβλήτες (προεξοχές δηλαδή του λιμανιού όπου δένονταν τα πλοία γνωστές και ως μώλοι) που υποβοηθούσαν την πλαγιοδέτηση των πλοίων. Επιπλέον, είχαν κατασκευαστεί νεώσοικοι, όπου τα πλοία παρέμεναν προστατευόμενα, όταν δεν υπήρχαν καθήκοντα να καλυφθούν.



Ο εξοπλισμός που έφεραν τα πλοία, όταν ταξίδευαν, τοποθετούνταν σε ειδικές αποθήκες (συσκευοθήκες για την ακρίβεια) όταν αυτά ήταν αδρανή. Ιδιαίτερα χαρακτηριστική και πρωτότυπη σκευοθήκη αποτελεί αυτή "Του Φίλωνος" στο λιμάνι της Ζέας.

Εν κατακλείδι, γίνεται εύλογα αντιληπτό, πως η πολεοδόμηση του Πειραιά εξέλιξε τα λιμάνια, αξιοποίησε τα πλεονεκτήματα της περιοχής για προστασία και οχυρώνοντας την περιοχή εξασφάλισε την μέγιστη εμπορική και πολεμική ισχύ των πλοίων.



ΠΗΓΕΣ:

<https://www.destinationpiraeus.com/index.php/page/24>

http://pireorama.blogspot.com/2013/02/blog-post_11.html?m=1

https://el.m.wikipedia.org/wiki/%CE%9B%CE%B9%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%B1%CF%82_%CE%96%CE%AD%CE%B1%CF%82

<http://limenoscope.ntua.gr/ports/view/piraeus-zea>

<http://limenoscope.ntua.gr/ports/view/piraeus-mounichia>

<http://limenoscope.ntua.gr/ports/view/piraeus-kantharos>

<https://tourlab6037.wordpress.com/%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%B1%CF%82-%CE%B6%CE%AD%CE%B1%CF%82/>

<https://www.google.gr/amp/s/www.filologikos-istotopos.gr/2016/06/07/i-neosiki-tou-pirea/amp/>

<https://www.mixanitouxronou.gr/o-peiraias-stin-archaiotita-itan-nisi-ekei-dimioyrgithike-to-proto-schedio-polis-ton-isopedosan-oi-romaioi-meta-apo-prodosia-ton-sklavon/>