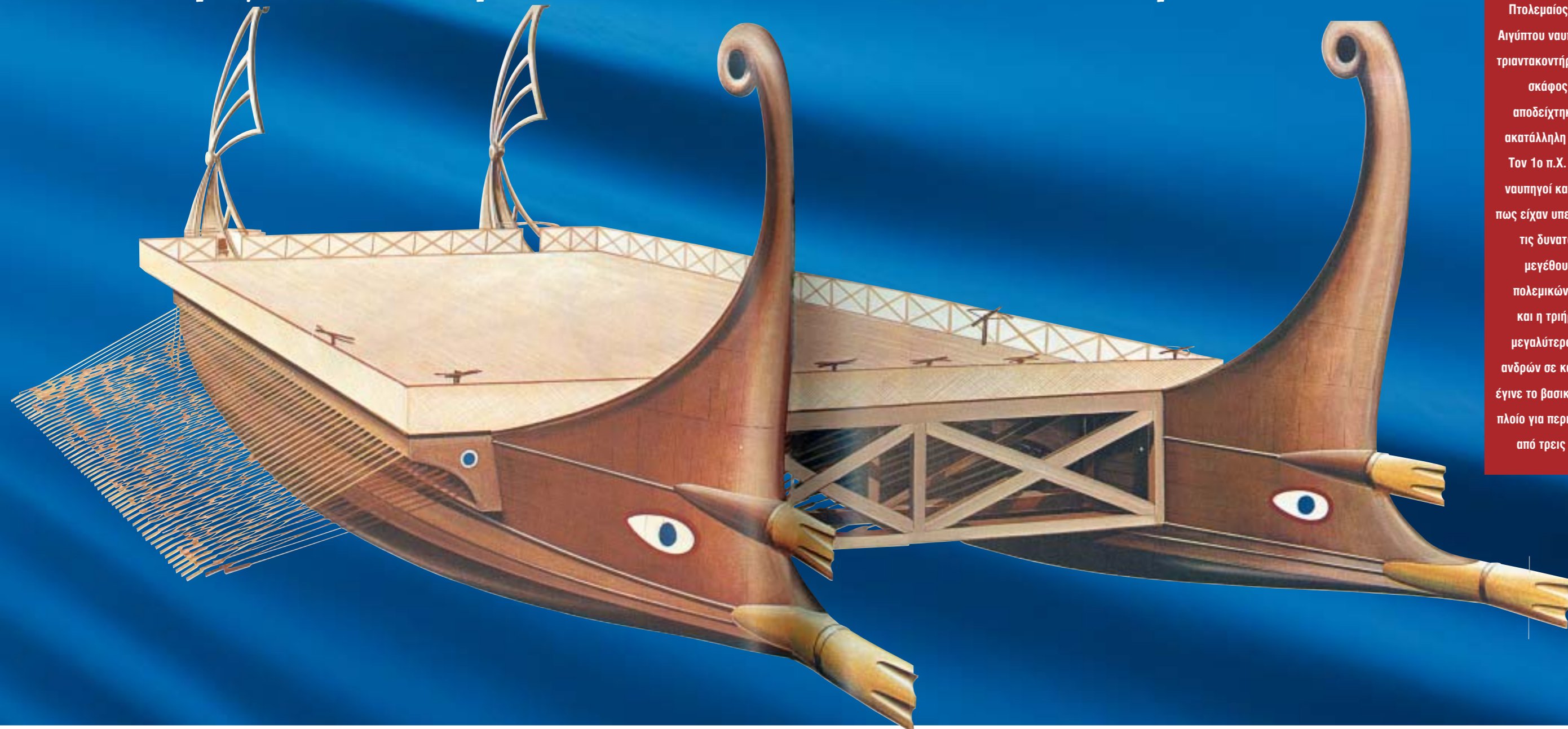


■ Η θαλαμηγός του Πτολεμαίου και η ΣΥΡΑΚΟΥΣΙΑ

του Ιέρωνος



Τον 3ο μ.Χ. αιώνα ο Πτολεμαίος ο Δ΄ της Αιγύπτου ναυπήγησε μια τριαντακοντήρη με διπλό σκάφος, που αποδείχτηκε όμως ακατάλληλη για μάχη. Τον 1ο π.Χ. αιώνα οι ναυπηγοί κατανόησαν πως είχαν υπερβεί πλέον τις δυνατότητες μεγέθους των πολεμικών πλοίων και η τριήρης, με μεγαλύτερο αριθμό ανδρών σε κάθε κουπί, έγινε το βασικό πολεμικό πλοίο για περισσότερους από τρεις αιώνες

σοφιστές του (V 203 και επόμε.) περιγράφει από πληροφορίες που αντλεί από την ιστορία «Περί Αλεξανδρείας» του Καλλίξενου του Ρόδιου, που δεν περισώθηκε, τόσο την τεσσαρακοντήρη του Πτολεμαίου του Φιλοπάτωρος, όπως και την περίφημη θαλαμηγό του. Και για μεν την τεσσαρακοντήρη αναφέρει πως όταν έγινε το δοκιμαστικό της ταξίδι χώρεσε περισσότερους από 4.000 κωπηλάτες και 400 ναυτικούς για το χειρισμό των πανιών και της εξαρτίας, 2.850 στο κατάστρωμα, πλήθος κόσμου κάτω από τα καταστρώματα, και όχι λίγα επισιτιστικά εφόδια. Η περιγραφή αυτή τόσο της κατασκευής της όσο και της καθεκτύσεως και των δοκιμών καθώς και του αριθμού των επιβαινόντων ασφαλώς προκαλεί δυσπιστία, αφού ο συνολικός αριθμός των τελευταίων θα ξεπερνούσε τους 7.500-8.000 ανθρώπους!...

Ας έλθουμε όμως στην περίφημη θαλαμηγό που ναυπήγησε ο Πτολεμαίος ο Δ΄ ο Φιλοπάτωρ, που όπως είναι γνωστό έζησε όλα και όλα 35 χρόνια (240-205 π.Χ.) και βασίλευσε περίπου 16, ονομάστηκε δε Φιλοπάτωρ ή Ευπάτωρ κατ' ευφημισμόν, καθώς δολοφόνησε τον πατέρα του Πτολεμαίο τον Γ', για να γίνει αυτός βασιλιάς – αλλά εκτός από τον πατέρα του εξαπέστειλε «εις τας αιωνίους μονάς» τον αδελφό του, την αδελφή-σύ- ▶

Δύο γιγάντια πλοία της

Ελληνιστικής Εποχής

Ο άνθρωπος στις επινόησεις του παρουσιάζει πάντοτε μια τάση προς το γιγαντισμό. Αρχίζει από μικρότερες κατασκευές, για να προχωρήσει αργά ή γρήγορα σε όλο και μεγαλύτερες, για να φτάσει στο τέλος σε κολοσσούς που εξαπλώνουν πλέον τα όρια της αντοχής των υλικών που χρησιμοποιεί. Τότε αρχίζει να αναζητεί καινούργια υλικά για να μπορέσει

να προχωρήσει σε κάτι μεγαλύτερο. Η τάση αυτή δεν μπορούσε παρά να επικρατήσει και στον τομέα της κατασκευής των караβιών. Αργά προχωρούσε στην αρχή η αύξηση του μεγέθους των πλοίων. Λίγους τόνους ήταν συνήθως το νέο πλοίο μεγαλύτερο από το προηγούμενο. Για αιώνες τα μεγέθη των πλοίων αυξάνονταν με βραδύ ρυθμό. Οι δυνατότητες εξάλλου της αντοχής του πρώτου υλικού, του ξύλου, που χρησιμοποίησε ο άνθρωπος στη ναυπηγική ήταν αρ-

κετά περιορισμένες. Αργότερα, όταν το σίδηρο άρχισε να επικρατεί ως ναυπηγικό υλικό, πάλι δειλά προχώρησε η αύξηση του μεγέθους των караβιών. Τις τελευταίες όμως δεκαετίες του περασμένου αιώνα η μανία, έτσι θα μπορούσε να την ονομάσει κανένας, για ολοένα και μεγαλύτερα πλοία έφτασε σε σημεία που ήταν κυριολεκτικά αδιανόητα ακόμα και πριν από λίγα χρόνια. Και για μεν τα φορτηγά ο γιγαντισμός φαίνεται να σταμάτησε στα δεξαμενόπλοια του μισού εκα-

τομμυρίου τόνων, στα κρουαζιερόπλοια όμως, τους διαδόχους των πολυτελών υπερωκεανίων του περασμένου αιώνα, φαίνεται να εξακολουθεί να επικρατεί η τάση αυτή του γιγαντισμού και κάθε αναγγελία μιας τέτοιας κατασκευής αποτελεί μια νέα έκπληξη μεγέθους, πολυτέλειας και χωρητικότητας σε επιβάτες. Η τάση αυτή του γιγαντισμού των πλοίων αναψυχής, όσο και αν φανεί περίεργο, είναι πολύ παλιά. Συγκεκριμένα ο Αθήναιος (2ος μ.Χ. αιώνας) στους Δειπνο-

