

Η ΧΡΗΣΗ ΤΗΣ ΓΑΛΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ ΚΑΤΑ ΤΟ 15ο ΚΑΙ 16ο ΑΙΩΝΑ

Της Δρος Αικατερίνης Χ. Αριστείδου

Γαλέρα (η), τύπος μεσαιωνικού τριστι- ου πολεμικού κυρίως πλοίου που συνδέεται άμεσα με την ιστορία της Κύπρου, ιδιαίτερα κατά το μεσαιώνα και τη βενετοκρατία. Η κίνηση της γινόταν με κουπιά· βέβαια οι γα- λέρες είχαν και πανιά, αλλά η επίδραση τους στην κίνηση ήταν ελάχιστη, μάλιστα σε περίπτωση ναυμαχίας τα πανιά δε διευκόλυ- ναν καθόλου τους χειρισμούς. Η ονομασία της γαλέρας προέρχεται από την ιταλ. λ. ga- lera, λατιν. λ. galea και ελλην. λ. γαυλος ή κατά τον Κοραή από τη λ. γαλέα, είδος ψα- ριού «επισήμου διά το μάκρος του και γαλεός αποκαλουμένου». Η γαλέρα προήλθε από την εξέλιξη της λιβυρνίδας, που ήταν σκά- φος των δαλματικών ακτών κινούμενο με κουπιά και της γαλέας των Βυζαντινών, με μερικές τροποποιήσεις ιδίως μετά την ανα- κάλυψη της πυριτίδας.

Η γαλέρα εμφανίστηκε για πρώτη φορά το μεσαιώνα, έφθασε στο μεσουράνημα στις αρχές του 17ου αιώνα και εξαφανίστη- κε οριστικά στα μέσα του 18ου αιώνα (1749). Ήταν συνήθως οπλισμένη με πέντε πυροβόλα από 4-37 λίτρες και 12 λιθοβόλα. Έτρεχε με ταχύτητα δυο μιλίων την ώρα και όταν υπήρχε ανάγκη έφθανε τα επτά. Οι μεγάλες γαλέρες ονομάζονταν μοιραρχί- δες (capitanes) και ναυαρχίδες (reales). Η κινητήρια δύναμη της γαλέρας ήταν συνη- θως 25 μέχρι 31 κουπιά σε κάθε της πλευ- ρά· όμως, ανάλογα με το μέγεθος της, μπο- ρούσε να έχει περισσότερα ή λιγότερα. Το κάθε κουπί κινούσαν 4-5 κωπηλάτες για τις κοινές γαλέρες, που ονομαζόνταν Senzil- les, και 6-7 για τις μοιραρχίδες.

Το 16ο και 17ο αιώνα η γαλέρα είχε μήκος 46-55 μέτρα, πλάτος 5-6 μέτρα, κοι- λων 2-2.5 μέτρα και βύθισμα 1-1.5 μέτρο. Είχε επίσης δυο μεγάλα τριγωνικά πανιά που στηρίζονταν πάνω σε ιστούς, από τους οποίους ο μεγαλύτερος βρισκόταν στο μέσο του μήκους της. Όλες οι γαλέρες, καπιτά- νες και ρεάλε, είχαν στην πρύμνη μεγάλο πολυτελέστατο φανό εξαιτίας του οποίου ονομάζονταν και γαλέρες φανού (à fanal).

Το πληρώμα της κοινής γαλέρας κατά το 16-17ο αιώνα αποτελείτο συνολικά από 400 περίπου άτομα που κατανεμόταν ως εξής: 1 πλοίαρχος, 1 υποπλοίαρχος, 1 κομήτης-real, 1 γραμματέας, 1 ιερέας, 1 χειρουργός, 22 ευγενείς ακόλουθοι, 8 δό- κιμοι, 4 πηδαλιούχοι και 4 βοηθοί τους, 4 σύμβουλοι για τις θύελλες και τις καταιγι- δες, 20 ναύτες, 1 επισκευαστής των κουπι- ών, 1 καθοπιός, 2 κουρείς, 50 οπλίτες που αρχικά ήταν οπλισμένοι με τόξα κι αργότερα με αρκεβούζια, 4 δεκανείς, 4 πυροβολητές, 250-280 κωπηλάτες, 10 δεσμώτες για υπηρεσία των αξιωματικών και 2 δεσμοφύ- λακες «αργκουζίνοι» (argousins) που κτυ- πούσαν αλύπητα με βούρδουλα τους «οκνηρούς» κωπηλάτες.

Συνεπώς το μεγαλύτερο αριθμό του πληρώματος μιας γαλέρας αποτελούσαν οι κωπηλάτες που χωρίζονταν σε τέσσερις τά- ξεις: 1) σε κείνους που είχαν καταδικαστεί από δικαστήρια ως κοινοί εγκληματίες και πολλές φορές εξαγόραζαν με ισόβια κά- θειρξη σε γαλέρες κι αυτή ακόμα την εσχά- τη των ποινών, 2) σε κείνους που είχαν αγο- ραστεί ως δούλοι 3) σε κείνους που είχαν αιχμαλωτιστεί σε πόλεμο και 4) στους εθε- λοντές που λέγονταν «μπενεβολιο» bene- voglie και ήταν τυχωδιώκτες και κοινωνικά αποβράσματα. Οι κατάδικοι, οι δούλοι και οι αιχμάλωτοι ήταν αλυσοδεμένοι με το αρι- στερό χέρι στον πάγκο που ήταν μπροστά τους. Επειδή στα ελληνικά η γαλέρα λέγεται κάτεργον και ο κωπηλάτης κατεργάρης, βγή- κε και η παροιμία «κάθε κατεργάρης στον πάγκο του». Οι πρώτες τρεις κατηγορίες κωπηλατών αποτελούσαν ουσιαστικά εξάρ- τημα της γαλέρας και δεμένοι στον πάγκο τους περνούσαν εκεί όλη τους τη ζωή, ενώ οι «μπενεβόλιο» ήταν ελεύθεροι και χρησι- μοποιούνταν ως κατάσκοποι για τους υπό- λοιπους κωπηλάτες.

Σε περίπτωση ναυμαχίας οι κωπηλάτες έπρεπε ναβάλουν όλη τους τη δύναμη. Σ' αυτό φυσικά συνέτειναν κι οι δυο δεσμοφύ- λακες - αργκουζίνοι που τους κτυπούσαν με

το βούρδουλα. Αν κάποιος λιποθυμούσε του εβαζαν στο στόμα πανάδα - κομμάτι ψωμιού ή παξιμαδιού βρεγμένο σε κρασί ή ξύδι- Για να μη φωνάζουν. όταν τους κακομεταχειρίζονταν, τους βούλωναν το στόμα με ένα φελλό που τον έδεσαν σφιχτά με λουριά στο κεφάλι.

Η υγιεινή κατάσταση στις γαλέρες ήταν αθλιωτάτη. Το στενόχωρο των γαλέρων και η ουσσώρευση σ' αυτές τόσο πλήθους, οι απαράδεκτες συνθήκες ζωής, κυρίως για τους κωπηλάτες, η αθλιότητα της τροφής και η ακαθαρσία ευνοούσαν την πρόκληση και διάδοση ασθενειών κι ιδιαίτερα επιδημιών που επέφεραν μαζικά το θάνατο στα πληρώματα, τόσο κατά το καλοκαίρι, όσο και κατά το χειμώνα. Στα 1570 κατά τη διάρκεια του χειμώνα στις βενετικές γαλέρες πέθαναν από επιδημία 43.000 κωπηλάτες.

Η γαλέρα αναφέρεται συχνά στα κείμενα των χρονογράφων της μεσαιωνικής ιστορίας της Κύπρου. Ο Μαχαιράς στο χρονικό του αναφέρει ότι «το 1425 ο βασιλιάς Ιανός έστειλε και εξόπλισε δυο κάτεργα (γαλέρες) και δυο γαλιιάτζες (μεγάλες γαλέρες) που φύγανε με το Θωμά Προβόστο για να λεηλατήσουν στη Συρία. Και συνάντησαν ένα κάτεργο (μια γαλέρα) που ερχόταν από το Αγιάσι και το συνέλαβαν και βρισκόταν σαυτό ένας σημαντικός Μαμελούκος που τον εφεραν στη Λευκωσία και τον φυλάκισαν, όπως φυλάκισαν κι όλους τους δεν σκοτώθηκαν.

Και την Παρασκευή, 3 Αυγούστου του 1425, φέρανε γράμματα στο βασιλιά που ελεγαν ότι στη Συρία ετοίμασαν 50 γαλέρες και ήλθαμε στις Χελώνες (παραλιακή τοποθεσία κοντά στο Ριζοκάρπασο), στην Ακροτική και το Σάββατο ήλθανε στην Αμμόχωστο».

Σχετικά με τις επιθέσεις που έκαναν εναντίον της Κύπρου οι Μαμελούκοι το 1426 ο Μαχαιράς αναφέρει «...Κατά τον Ιούνιο του 1426 έστειλε ο Σουλτάνος τον Τανγκριβέρ Μωχάμεντ με 150 καράβια και γαλέρες και εμπορικά, με 500 Μαμελούκους και 2000 Τούρκους και 600 Άραβες. Κι έφτασαν στην Κύπρο την 1η Ιουλίου κι αποβιβάστηκαν στην περιοχή της Αυδήμου».

Αξιόλογες είναι και οι πληροφορίες που μας δίνει ο Μαχαιράς για τη δύναμη που διέθετε ο Ιανός στη θάλασσα το 1426 «...Ακόμα θα σας αποκαλύψω τη δύναμη που είχε ο

βασιλιάς στη θάλασσα (την οποία περιμενε, αλλά άργησε) και δεν έφθασε έγκαιρα στη Λεμεσό. Διέθετε 7 γαλέρες 2 δικές του, 2 της Ρόδου, 2 από την Καταλωνία και μια ακόμα γαλέρα του αδελφού Κάντο. Διέθετε και μια μεγάλη γαλέρα (γαλιιάτζα) υπό τον Ματθαίο Κώνστα τον Κουτσομύτη, και 7 καράβια εμπορικά».

Η γαλέρα συνδέεται και με την άφιξη της Αικατερίνης Κορνάρου στην Κύπρο. Αυτή, αφού ήταν ήδη αρραβωνιασμένη με το βασιλιά της Κύπρου Ιάκωβο Β, στις 10 Νοεμβρίου του 1472 με συνοδεία τεσσάρων γαλέρων αναχώρησε από τη Βενετία με προορισμό την Κύπρο, όπου τέλεσε τους γάμους της με κάθε μεγαλοπρέπεια. Μάλιστα, η σκηνή της αναχώρησης της αποτέλεσε την εμπνευση του εκλεκτού πίνακα του μεγάλου ζωγράφου V. Carpaccio, της σειράς St. Ursula.

Η Βενετία το 16ο αιώνα είχε ιδρύσει μια κεντρική ναυτική δύναμη στην Κέρκυρα, που κάλυπτε όλες τις κτήσεις του Ιονίου και του Αιγαίου Πελάγους, την αρχηγία της οποίας είχε ο Γενικός Διοικητής της θάλασσας (Capitan General da Mar). Ένα σημαντικό μέρος του στόλου αυτού αποτελείτο από γαλέρες. Το 1504 ο αριθμός των γαλέρων ανερχόταν σε 107 από τις οποίες οι 55 βρισκόταν στη ξηρά ενώ οι 52 βρισκόταν στη θάλασσα. Από μια στατιστική του έτους 1500 πληροφορούμαστε ότι το έτος αυτό ο βενετικός στόλος διέθετε 34 γαλέρες και 13 γαλαάτσες, ενώ ο στόλος των Τούρκων πριλάμβανε 60 γαλέρες και 4 γαλαάτσες.

Τυπικά όλες οι βενετικές αποικίες είχαν την υποχρέωση να διατηρούν μια ή περισσότερες γαλέρες. Επειδή όμως τα έξοδα που απαιτούσαν ο εξοπλισμός και η συντήρηση μιας γαλέρας, περίπου 450-600 δουκάτα, ήταν δυσβάστακτα για τον προϋπολογισμό των μικρών τοπικών ταμείων, τελικά μόνο η Κρήτη, τα νησιά του Ιονίου και η Κύπρος είχαν τη δυνατότητα να εκπληρώνουν αυτή την υποχρέωση. Μάλιστα, σε καιρούς που ήταν κρίσιμο ένεκα τουρκικών πειρατικών επιδρομών οι εκάστοτε Καπετάνιοι της Αμμοχώστου κι ολοκλήρου του νησιού ζητούσαν από τη Βενετία να στείλει επειγόντως τις δυο γαλέρες τις οποίες αναλάμβαναν να εξοπλίσουν οι ίδιοι. Για το σκοπό αυτό η Κύπρος διέθετε ένα μέρος του ενοικίου που εισεπραττε από τα δημόσια κτήματα.

Στην έκθεση του Γενικού Προβλεπτή Βερνάρδου Σαγρέδου, που χρονολογείται στα 1562, αναφέρεται ότι τα αγροκτήματα της Κύπρου που ανήκαν στη Δημοκρατία της Βενετίας παρήγαν 134.624 μόδια ή 28.854 στάρα σιτάρι. Από αυτή την παραγωγή δίδονταν 5.000 στάρα στις γαλέρες που φρουρούσαν την Κρήτη, 5816 στάρα στις γαλέρες που φρουρούσαν την Κύπρο και 13.547 για τη διατροφή του στρατού, του πληθυσμού και του στρατού της Αμμοχώστου. Από τα στοιχεία αυτά συνάγεται ότι το 85% περίπου της πιο πάνω παραγωγής σιταριού προοριζόταν για την κάλυψη στρατιωτικών αναγκών και περισσότερο από το 1/3 (σχεδόν 37,5%) για τις ανάγκες των πληρωμάτων των γαλέρων.

Για την αντιμετώπιση τουρκικής επίθεσης, ένα ενδεχόμενο που αποτελούσε διαρκή απειλή για το νησί, οι Βενετοί τοποτηρητές και προβλεπτές προέβαιναν σε επανειλημμένες εκκλήσεις προς τη Βενετία ζητώντας από αυτή να διατηρεί μόνιμα στην Κύπρο δυο τουλάχιστον γαλέρες. Σε μερικές περιπτώσεις η αποστολή γαλέρων κρινόταν σημαντικότερη και από την αποστολή στρατιωτών. Χαρακτηριστικά ο Καπετάνιος της Αμμοχώστου Troylo Malipiero στις 13 Σεπτεμβρίου 1500, σε επιστολή του προς το Συμβούλιο των Δέκα αναφέρει πως για την προστασία του νησιού από τους Τούρκους κουρσάρους είναι μεγαλύτερη ανάγκη να σταλούν στην Κύπρο δυο γαλέρες παρά 400 στρατιώτες.

Όλα τα λιμάνια της Κύπρου, ήταν σε θέση να δεχτούν βενετικές γαλέρες. Όμως, τις περισσότερες από αυτές - μεχρι δέκα - μπορούσε να δεχθεί η Αμμόχωστος. Οι δυνατότητες των λιμανιών των άλλων πόλεων ήταν μικρότερες, της Κερυνείας ήταν μόνο για δυο γαλέρες. Η παρουσία των γαλέρων στα λιμάνια της Ανατολής και κυρίως της Συρίας ενέπνεε αίσθημα ασφάλειας των Βενετών και άλλων ξένων εμπόρων. Η γαλέρα χρησιμοποιείτο ακόμη και για την ασφαλή αποστολή του φόρου υποτελείας που η Κύπρος κατέβαλλε κάθε χρόνο στο Μαμελούκο σουλτάνο.

Εκτός των πολεμικών υπήρχαν και οι εμπορικές γαλέρες που λόγω του όγκου και του πολυπληθούς πληρώματος τους δεν προσβάλλονταν εύκολα από πειρατές. Για περισσότερη ασφάλεια συνήθως τα τακτικά δρομολόγια εκτελούνταν από γαλέρες και

άλλα πλοία διαφόρων εθνικοτήτων που ταξίδευαν μαζί παραταγμένα σε φάλαγγα σχηματίζοντας τη γνωστή νηοπομπή ή караβάνι πλοίων. Τέτοια νηοπομπή αποτελούμενη από 8-13 γαλέρες, φορτωμένες με διάφορα εμπορεύματα της Δύσης, ξεκινούσε πολλές φορές το χρόνο από τη Βενετία με προορισμό τα λιμάνια της Ανατολής.

Η γαλέρα διεδραμάτισε αξιόλογο και αποφασιστικό ρόλο στην ιστορία. Μπορεί να λεχθεί πως χάρις σ' αυτή και γενικά το κωπηλατικό ναυτικό επετεύχθησαν πραγματικά κατορθώματα ένεκα των οποίων ο ευρωπαϊκός πολιτισμός διασώθηκε δυο φορές από τους βάρβαρους της Ανατολής: την πρώτη φορά στη Σαλαμίνα με την τριήρη (480π.χ.) και τη δεύτερη στη Ναυπάκτο με τη γαλέρα (7 Οκτωβρίου 1571). Αυτή ήταν και η τελευταία μάχη στην οποία οι γαλέρες χρησιμοποιήθηκαν σε μεγάλη έκταση. Στη μάχη της Ναυπάκτου πήραν μέρος και 6 βενετικές γαλεάσσες (μεγάλες γαλέρες) υπό τη διοίκηση του Φραγκίσκου Δουόδο. Αργότερα, οι γαλέρες σιγά-σιγά εξαφανίστηκαν από τις θάλασσες. Η εξαφάνισή τους οφειλόταν στη συντριπτική υπεροχή των ιστιοφόρων, που η κατασκευή τους επέτρεπε να χρησιμοποιούν τον άνεμο για κινητήρια δύναμη, να αναπτύσσουν μεγαλύτερη ταχύτητα και λόγω του ευρύτερου πλάτους τους, να φέρουν μεγαλύτερα κανόνια με ισχυρότερη δύναμη πυρός.

ΒΑΣΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Archivio di Stato di Venezia, Senato Mar. Historijski Arhiv Dubrovnik, M. Sanuto, I Diarii, Venezia, W. Heyd, Histoire du commerce du Levant au Moyen-age, I-II, Leipzig, 1923. J. Kulischer, Opca ekonomska povjest, I II, Zagreb, 1957. R.M. Dawkins, Leontios Makhairas, Vols. I II, Oxford, 1932. Αικατερίνης Χ. Αριστείδου, Ανέκδοτα έγγραφα της Κυπριακής ιστορίας από το Αρχείο της Ραγούζας (ΙΣΤαι.), Κ.Ε.Ε. VII, Λευκωσία, 1980. G. Hill, A History of Cyprus, Vol. III, Cambridge, 1948. Α. Παυλίδη, Το χρονικό του Λεόντιου Μαχαιρά, μεταφρ. στη νεοελληνική, Λευκωσία, 1982. J. Norwich, A History of Venice, London 1982. Γ. Σ. Πλουμίδη, οι βενετοκρατούμενες ελληνικές χώρες μεταξύ του δεύτερου και του τρίτου τουρκοβενετικού πολέμου (1503-1537), Ιωάννινα, 1974. Αικατερίνης Χ. Αριστείδου, Η κοινωνικο-