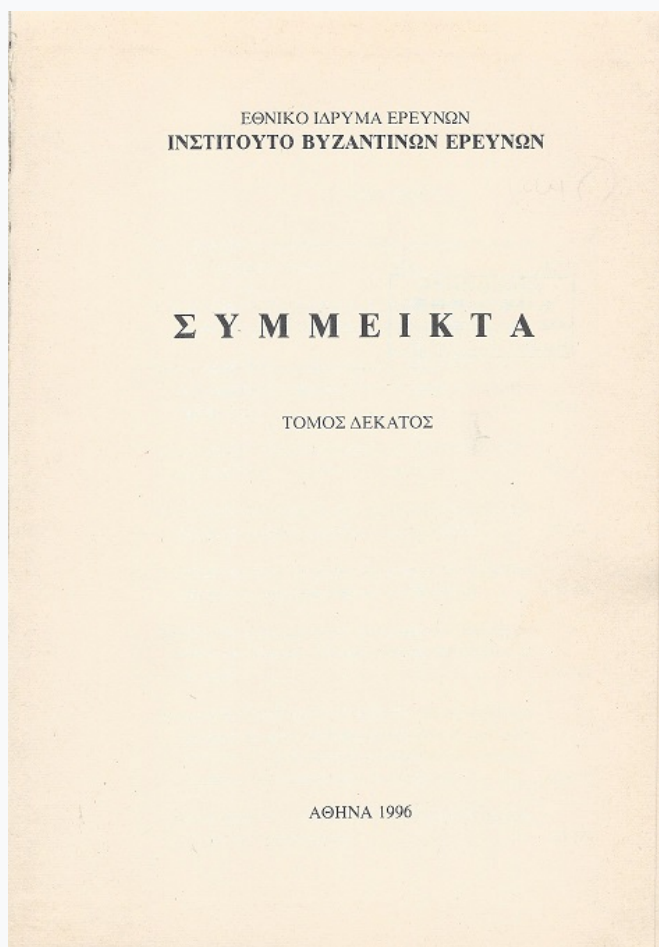


Byzantina Symmeikta

Vol 10 (1996)

SYMMEIKTA 10



**Το ταξίδι του ρήτορα Θωμά Μάγιστρου (1310).
Μια επανεξέταση**

Ι. ΔΗΜΗΤΡΟΥΚΑΣ

doi: [10.12681/byzsym.811](https://doi.org/10.12681/byzsym.811)

Copyright © 2014, Ι. ΔΗΜΗΤΡΟΥΚΑΣ



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).

To cite this article:

ΔΗΜΗΤΡΟΥΚΑΣ Ι. (1996). Το ταξίδι του ρήτορα Θωμά Μάγιστρου (1310). Μια επανεξέταση. *Byzantina Symmeikta*, 10, 163–188. <https://doi.org/10.12681/byzsym.811>

Ι. ΔΗΜΗΤΡΟΥΚΑΣ

ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΤΟΥ ΡΗΤΟΡΑ ΘΩΜΑ ΜΑΓΙΣΤΡΟΥ (1310):
ΜΙΑ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ

Η μακρά επιστολή του επιφανούς λογίου, ρήτορα και μοναχού από τη Θεσσαλονίκη Θωμά Μάγιστρου προς τὸν ἀγιώτατον καὶ ἰσάγγελον ... πατέρα κυρὸν Ἰσαάκ, ιδρυτὴ της μονῆς Περιβλέπτου¹, περιγράφει τη μετάβαση μιας πρεσβείας στην πρωτεύουσα και την επιστροφή της στη Θεσσαλονίκη από το δρόμο της θάλασσας. Ως επικεφαλῆς της πρεσβείας και αυτόπτης μάρτυρας των γεγονότων, ο Μάγιστρος καταθέτει με την επιστολή αυτή την πολύτιμη μαρτυρία του για τα εμπορικά ταξίδια στη διάρκεια του 14ου αιώνα, τα δρομολόγια και τους κινδύνους τους, για τα πλοία και την εξάρτυσή τους, για τις συνήθειες των ναυτικών και τις τεχνικές της ναυσιπλοΐας. Το κείμενο μπορεί, επίσης, να χρησιμοποιηθεί ως πηγή για την ιστορική γεωγραφία του Βυζαντίου, αν και η ταύτιση ορισμένων από τους αναφερόμενους τόπους δεν είναι απαλλαγμένη από προβλήματα. Προβληματική είναι και η λεπτομερειακή ανασύνθεση των χρόνων του ταξιδιού, ιδιαίτερα όσον αφορά την επιστροφή. Για τους λόγους αυτούς επιχειρείται στη συνέχεια μια αναλυτική διερεύνηση των συνθηκών του συγκεκριμένου ταξιδιού σε συνάρτηση με το χώρο και το χρόνο διεξαγωγής του.

1. M. TREU, Die Gesandtschaftsreise des Rhetors Theodulos Magistros, *Festschrift C. F. W. Müller, Jahrbücher der classischen Philologie*, Suppl. Bd 27, Λυψία 1900, 5-30, το κείμενο 5-18 (στο εξής: TREU). Πρβλ. G. MAKRI, *Studien zur spätbyzantinischen Schifffahrt*, Γένοβα 1988, 225-227, 282-283 και σποράδην καθώς και Α. ΚΑΡΠΟΖΗΛΟΣ, Ταξιδιωτικές περιγραφές και εντυπώσεις σε επιστολογραφικά κείμενα, στο: Ν. Γ. ΜΟΣΧΟΝΑΣ (επιμ. έκδ.), *Πρακτικά τοῦ Β΄ Διεθνoῦς Συμποσίου «Ἡ ἐπικοινωνία στὸ Βυζάντιο»*, Αθήνα 1993, 524-529.

Την 1η Οκτωβρίου του έτους 1310², ημέρα Σάββατο, ο Θωμάς Μάγιστρος, μαζί με τον πατέρα (TREU, 16₃₉: *ἐγὼ δὲ καὶ ὁ πατὴρ οὐμός*), τους συμπρεσβευτές και τους υπηρέτες του (TREU, 9₄₃: *οἵπερ ἡμῖν εἶποντο* και 17₃₉: *τῶν ἡμετέρων ὑπηρετῶν*), επιβιβάσθηκε στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης σε ένα εμπορικό πλοίο με προορισμό την Κωνσταντινούπολη. Οι ταξιδιώτες επέλεξαν το θαλάσσιο δρόμο, επειδή πίστευαν ότι η οδοιπορία επί της Εγνατίας οδού³ ήταν πολύ δύσκολη εξαιτίας του χειμώνα και των παρεπομένων του (άνεμοι και φουσκωμένα ποτάμια), κυρίως, όμως, επικίνδυνη εξαιτίας της δράσης των *Ἀχαιμενιδῶν... πάντας μὲν ἐπιόντων, ἀφανισμοῦ δὲ πεδίον, οἳ γ' ἂν ἐπίωσι τιθεμένων*⁴. Είναι γνωστό ότι με τα αρχαιοπρεπή εθνικά *Ἀχαιμενίδαι* και *Πέρσαι* προσδιορίζονται οι Τούρκοι· οι μνημονευόμενοι από το Μάγιστρο ανήκαν, όπως φαίνεται, στο στρατιωτικό σώμα του Χαλίλ, το οποίο είχε συνεκστρατεύσει με τους Καταλανούς ως τη Μακεδονία και στη συνέχεια είχε επιστρέψει βάσει συμφωνίας με τη συνοδεία βυζαντινού στρατού στην ευρωπαϊκή ακτή του Ελλησπόντου (TREU, 9₁₉₋₂₀: *νῦν ὄντας ἐν Αἰγὸς ποταμοῖς... στρατοπεδευομένους ἐν ταῖς ἀκταῖς*). Όταν οι Βυζαντινοί αρνήθηκαν να διευκολύνουν τη διαπεραίωσή του στη Μικρά Ασία, οι Τούρκοι συγκρούστηκαν μαζί τους και παρέμειναν για δυο χρόνια (1310-1312) στη Θράκη,

2. Σχετικά με τη χρονολόγηση της πρεσβείας, βλ. I. G. LFONTIADES, *Gelehrtenkreise im Thessalonike der Palaiologenzeit, Ἑταιρεία Μακεδονικῶν Σπουδῶν. Ἑορταστικός τόμος: 50 χρόνια, 1939-1989*, Θεσσαλονίκη 1992, Μακεδονική Βιβλιοθήκη 75, 247 κ.ε., σημ. 12, όπου και αναλυτική βιβλιογραφία.

3. Με ποιες ταλαιπωρίες ήταν συνδεδεμένο ένα χειμερινό ταξίδι επί της βασιλέως ὁδοῦ, μας αφηγείται ο Θεόδωρος Μετοχίτης στον *Πρεσβευτικό* του, εξιστορώντας τα καθέκαστα της σημαντικής του πρεσβείας προς τον κράλη των Σέρβων το 1298/99 (βλ. σχετικά, L. MAVROMATIS, *La fondation de l'empire Serbe. Le kralj Milutin*, Βυζαντινά Κείμενα καὶ Μελέται 16, Θεσσαλονίκη 1978, 92, 127 κ.ε.), ενώ διαφωτιστική για τους κινδύνους από ληστές είναι μια επιστολή του Νικηφόρου Γρηγορά σχετικά με μια πρεσβεία στα Σκόπια, την άνοιξη του 1326, η οποία ενσωματώθηκε με τις αναγκαίες τροποποιήσεις στη *Ρωμαϊκή Ἱστορία* του. Βλ. σχετικά ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΓΡΗΓΟΡΑΣ, *Ρωμαϊκή Ἱστορία* VIII, 14. 3 (Βόννη, τόμ. I, 374₂₁-380₁₄).

4. TREU, 13₁₅₋₂₈.

ληλατώντας και καταστρέφοντας την ύπαιθρο, ενώ ο πληθυσμός είχε κλειστεί στα οχυρωμένα φρούρια⁵.

Σκοπός της πρεσβείας ήταν να μεσολαβήσει για λογαριασμό των Θεσσαλονικέων στον αυτοκράτορα, ώστε να επιτύχει την απαλλαγή του στρατηγού Χανδρηνού από τις κατηγορίες περί *θράσους* που είχαν διατυπωθεί εναντίον του⁶. Το είδος της αποστολής αλλά και οι κοινωνικοί δεσμοί του Θωμά εξηγούν τη θερμή με την οποία οι ναύτες και ο πλοίαρχος, ίσως συμπατριώτες και γνώριμοι του λογίου, υποδέχθηκαν στο κατάστρωμα και εξυπηρέτησαν σ' όλη τη διάρκεια του *ανάπλου* τον επίσημο εκπρόσωπο της πόλης τους (TREU, 5₁₋₁₇). Χρησιμοποιώντας ένα κοινό τόπο των περιγραφών θαλάσσιων ταξιδιών, ο Μάγιστρος αναφέρεται στις *άναρθρες φωνές* και στη *βάρβαρη* και *ακατάληπτη* γλώσσα των ναυτών (TREU, 6₁: *ὑποβαρβαρίζοντων ἐν τοῖς τοιούτοις ὡς ἔθος*), όχι όμως με στόχο, όπως γινόταν συνήθως, να σχολιάσει το ευτελές ήθος και το χαμηλό μορφωτικό επίπεδο αυτού του ιδιαίτερα σημαντικού για τη Θεσσαλονίκη επαγγελματικού κλάδου, αλλά με σκοπό να περιγράψει το εμπλουτισμένο με ιταλικής προέλευσης λέξεις ναυτικό γλωσσικό ιδίωμα.

Το πλοίο σήκωσε πανιά το βράδυ, μόλις έπεσε το σούρουπο. Απόγειες αύρες μέτριας έντασης επέτρεψαν στο πλοίο να κινηθεί με αντίστοιχα μέτρια ταχύτητα, ενώ κατά διαλείμματα έπνεαν βοριάδες και άλλοι άνεμοι, οι οποίοι δυσχέραιναν την παράπλευση των *στροφών*, δηλαδή των ακρωτηρίων και κόλπων της ανατολικής ακτής του Θερμαϊκού, και ιδιαίτερα του αγώνα του Εκβόλου/Εμβόλου. Έτσι το πλοίο έφθασε στη *νήσον*, δηλ. τη χερσόνησο της Παλλήνης/Κασσάνδρας την 3η Οκτωβρίου (TREU, 5₁₈₋₆₉): η επίδοση αυτή είναι πολύ χαμηλή, αν συγκριθεί με την επίδοση του στόλου του Λέοντος Τριπολίτη, ο οποίος το 904 παρέπλευσε μέσα σε μια ημέρα ταξιδιού (από βράδυ σε βράδυ) σχεδόν όλο το μήκος της ακτογραμμής του Θερμαϊκού, μέχρι *περί τά τέλη της νήσου... Παλλήνης*, και μάλιστα ύστερα από μια σύντομη στάση στην τοποθεσία Βολβός⁷.

5. ΓΡΗΓΟΡΑΣ VII, 4, 8, 10 (Βόννη, 228, 254 κ.ε., 262).

6. TREU, 25.

7. ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΜΙΝΙΑΤΗΣ, *Εἰς τὴν ἄλωσιν τῆς Θεσσαλονίκης*, §67, CFHB IV, 56 κ.ε.: *Ὡς δὲ τοῦ πλεῖν ἤδη πρὸς ὄρθρον οὔσης τῆς νυκτὸς ἀπηρξάμεθα ... πλὴν τῆς ἡμέρας ἀρχομένης τὸν ἀγκῶνα παραπλεύσαντες τοῦ προρρηθέντος Ἐκβόλου*.

Πλήρωμα και επιβάτες φιλοξενήθηκαν στην πόλη ή σε κάποιο άλλο τόπο της Παλλήνης/Κασσάνδρας και την επόμενη μέρα, 4 Οκτωβρίου, *περι δείλην ὀψίαν* αναχώρησαν με πρόθεση να προσορμισθούν στον Άθω και να επισκεφθούν τη μοναστική πολιτεία. Επειδή όμως ο καιρός δεν επέτρεπε την προσπέλαση στο Άγιον Όρος, εγκατέλειψαν την πορεία προς αυτό, κατά πάσα πιθανότητα μόλις έκαμψαν το Κάναστρον (άκρα Παλιούρι), και βγήκαν στο ανοιχτό πέλαγος, με σκοπό να το διασχίσουν (TREU, 610-25: *διεβάλλομεν τὸ πέλαγος*): φυσικά ήθελαν να ακολουθήσουν τη διαδρομή που συνέδεε με τη συντομότερη γραμμή μέσω Λήμνου τις δυο μεγαλύτερες πόλεις της αυτοκρατορίας. Η διαδρομή αυτή ήταν η καθιερωμένη από αιώνες πλεύσιμη ρότα από τη Θεσσαλονίκη και, αργότερα, το Άγιον Όρος ως τα Στενά και την πρωτεύουσα ή αντίστροφα, όπως αποδεικνύουν παλαιότερα ταξίδια με γνωστό δρομολόγιο. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι τα ταξίδια του Θεοδώρου Στουδίτη και του Αθανασίου του Αθωνίτη. Το πλοίο που μετέφερε τον ηγούμενο του Στουδίου ξεκίνησε από το Πάριον, πέρασε από την Ορκό, τη Λάμψακο και την Άβυδο, στη νότια ακτή της Προποντίδας και του Ελλησπόντου, και έριξε άγκυρα στους Ελεούντες, στην έξοδο των Στενών. Με ούριο άνεμο ο διάπλους μέχρι τη Λήμνο διήρκεσε μόνο εννέα ώρες και ως το ακρωτήριο Κάναστρον (150-180 χλμ.), στο νότιο άκρο της χερσονήσου της Κασσάνδρας (Μάρτιος 797), μόνο δώδεκα ώρες⁸. Ο δρόμων, του οποίου επέβαινε ο Αθανάσιος ο Αθωνίτης συνοδεύοντας το στρατηγό του θέματος Αιγαίου Πελάγους, Ζεφινέζερ, έπλευσε γύρω στο 950-951 ως το Άγιον Όρος με ενδιάμεσους σταθμούς την

κατήχθημεν περι δείλην βαθείαν εἰς τινα τόπον Βολβὸν καλούμενον ... ἐκεῖθεν δὲ πάλιν ἀναχθέντες κατήραμεν περι τὰ τέλη τῆς νήσου τῆς καλουμένης Παλλήνης· καί τι μικρὸν ἐκεῖσε καθουχάσαντες, τοῦ πνεύματος ἐπιτηδείου ὑπάρχοντος καὶ αὐτῆς πρὸς ἐσπέραν ἐσπάσθησαν τὰ ἱστία, ἃ καὶ διαπρησθέντα τῇ σφοδρότῃ τοῦ πνεύματος ῥύμῃ ἤγον ἡμᾶς φερομένους βιαίως, ἕως τῆς ἐφεξῆς κατ' ἀρχὰς ἡμέρας εὐρέθημεν εἰς τινα τόπον Διαδρόμους...

8. J.-Cl. CHEYNET - B. FLUSIN, Du monastère Ta Kathara à Thessalonique: Théodore Studite sur la route de l'exil, *REB* 48, 1990, 198: *ἀπεπλεύσαμεν εἰς Ἐλεοῦντας ... δεξιῷ ἀνέμου πνεύσαντος, ἐπετάσθημεν ἐν τῇ Λήμνῳ ἐν ἐνναωρίῳ ... ἀντεπερράσαμεν, βορροφόρου καὶ ῥοιζηδὸν <τοῦ ἀνέμου πνέ>οντος, ἐν δωδεκαωρίῳ, ἑκατονπεντήκοντα μιλίων ὄν τὸ πέλαγος, ὀρμίσαντες ἐν τῷ Κανάστρῳ ἐν τοῖς Θεσσαλονίκης ὁρίοις· ἔπειτα εἰς Παλλήνην, τὰ πρόσγεια τοῦ κόλλου, εἴτα εἰς τὸν Ἐμβόλον.*

Άβυδο και τη Λήμνο⁹. Η Λήμνος δεν ήταν μόνο αναγκαίος σταθμός στη διαδρομή αυτή, αλλά κατείχε μια γενικότερα σημαντική θέση στο όλο σύστημα των θαλάσσιων επικοινωνιών Ανατολής-Δύσης, γιατί από αυτή εξακτινώνονταν οι πολυάριθμες διαδρομές του Αρχιπελάγους που είχαν αφετηρία την Κωνσταντινούπολη. Εκεί στάθμευσε δυο φορές (καθ' οδόν προς και από τη Βενετία) και ο αυτοκράτωρ Ιωάννης Η' μαζί με την ελληνική αντιπροσωπεία που πήρε μέρος στη Σύνοδο της Φερράρας-Φλωρεντίας (1438-1439)¹⁰.

Εναντίοι, κυρίως βόρειοι άνεμοι που μετέβαλλαν συχνά κατεύθυνση εμπόδισαν την πορεία προς τη Λήμνο και, ύστερα από μια σφοδρή θαλασσοταραχή που προκάλεσε στους επιβάτες φόβο και ταλαιπωρία, το πλοίο έφθασε στο λιμάνι Κούφος/Κουφό, κλειστό όρμο βορειοδυτικά του ακρωτηρίου Δρέπανο (νότιο άκρο της χερσονήσου Σιθωνίας/Λογγού), απέναντι από το Κάναστρον και σε απόσταση 300 σταδίων (περίπου 55-60 χλμ.) από την Κασσάνδρα (TREU, 6₂₅-7₁₂). Ο πλούς από τη Θεσσαλονίκη ως το Κουφό αποτελεί στους ελληνικούς πορτολάνους αυτόνομο δρομολόγιο (συνολικού μήκους περίπου 120 μιλίων¹¹), του οποίου οι κυριότεροι σταθμοί είναι ο κάβος Νέπολο ή Νούμπελο (σε απόσταση 18 μιλίων από τη Θεσσαλονίκη), τοπωνύμιο αναγόμενο στη μεσαιωνική ονομασία του ακρωτηρίου Ἐκβολος/Ἐμβολος (εἰς τὸν Ἐμβολο-> εἰς τὸ Νέμπολο-> Νέμπουλο/Νούμπελο και Νέπολο), ο κάβος Φανάρι (σε απόσταση 15 μιλίων

9. Βίος Ἀθανασίου Ἀθωνίτου Β, 83.₁₁ (ἐκδ. J. NOKET, *Vitae duae antiquae S. Athanasii Athonitae*, Tournhout-Leuven 1982, 134): οἱ καὶ εἰς Ἀβυδὸν καταπλεύσαντες, ἐκεῖθεν εἰς τὴν Λήμνον ἐξώρμησαν... ἐκ ταύτης γὰρ κατασκοπήσας τὸν Ἀθωὸν ὁ Ἀβραάμιος, ἠγάπησε λίαν τὴν ἐν αὐτῷ κατασκήνωσιν. Ὑποστρέψαντες δὲ ἐκεῖθεν ἐπανήλθον εἰς τὴν βασιλίδαν.. Στο Ὀδοιπορικο του Ρώσου ηγουμένου Δανιήλ, βλ. B. de ΚΗΙΤΚΟΝΟ, *Itinéraires russes*, Γενεύη 1889, 6, λέγεται, ὅτι ἀπὸ τὴν Κριθέα, λιμάνι ἐξόδου στὴ Μεγάλῃ Θαλάσσῃ, δηλ. τὸ Αἰγαῖο, τὰ πλοῖα ἀκολουθοῦν εἴτε τὸ δρόμο που οδηγεῖ ἀριστερὰ, πρὸς τὰ Ἱεροσόλυμα, εἴτε αὐτὸν που κατευθύνεται δεξιὰ, πρὸς τὸ Ἅγιον Ὄρος, τὴ Θεσσαλονίκη καὶ τὴ Ρώμη.

10. V. LAURENT, Les «Mémoires» du Grand Ecclésiarque de l'Église de Constantinople Sylvestre Syropoulos sur la concile de Florence (1438-1439), *Concilium Florentinum, Documenta et scriptores*, Σειρά Β, τόμ. ΙΧ, Ρώμη 1971, 200, 540-542.

11. Η ένδειξη αυτή δεν αφίσταται πολύ από την πραγματικότητα, καθώς το συνολικό μήκος της ακτογραμμής από το κέντρο του σημερινού λιμανιού Θεσσαλονίκης μέχρι την άκρα Παλιούρι υπολογίζεται στα 182 χλμ. περίπου.

από τον Έμβολο), το οποίο αναφέρεται ως Φάρος στο *Βίο του Αγίου Δαβίδ*¹², ο Άγιος Γεώργιος, η Κασσάνδρα (σε απόσταση 40 μιλίων από το Φανάρι), το ακρωτήριο Καναστραίον/Κάνιστρον (σε απόσταση 40 μιλίων από την Κασσάνδρα) και το Κουφό (σε απόσταση 18 μιλίων από το Καναστραίον)· αφού περιέπλεαν το ακρωτήριο Δρέπανον ή, με την ορολογία των πορτολάνων, *γυρίζοντας τὸν κάβο τοῦ Κωφοῦ*, τα πλοία βρισκόνταν στον κόλπο της Αιμιλιανῆς, από τον οποίο μπορούσαν να φθάσουν στο Άγιον Όρος ύστερα από πλεύση 50 μιλίων¹³.

Στο Κουφό το πλοίο παρέμεινε αγκυροβολημένο επί τέσσερις ημέρες (5-9 Οκτωβρίου). Η παρατεινόμενη καθυστέρηση ανάγκασε τον πλοίαρχο να δοκιμάσει και πάλι την τύχη του στο ανοιχτό πέλαγος· εξαιτίας όμως του ξαφνικού βοριά περιπλανήθηκε στο πέλαγος, μέχρι να καταλήξει στο ασφαλές φυσικό λιμάνι ενός ακατοίκητου νησιού. Υποθετω ότι η περιπλάνηση αυτή διήρκεσε περίπου δύο ημέρες (9-11 Οκτωβρίου). Ο Μάγιστρος περιγράφει την πλούσια πανίδα του νησιού, αποτελούμενη από αγριόχοιρους, ελάφια και κυρίως αίγες (TREU, 733-83). Η λιπτομερής αυτή

12. *Βίος ἁγίου Δαβίδ* (έκδ. V. ROSE, *Das Leben des heiligen David von Thessalonike*, Βερολίνο 1887, 183-13): ἀποπλεύσαντος δὲ τοῦ ὁσίου ἀπο τῆς βασιλίδος πρὸς τὴν Θεσσαλονίκην, φθάσας τοὺς τόπους τῶν μεθορίων τῆς τῶν Θεσσαλονικέων πόλεως, ἐν ᾧ ὁ φάρος ἵσταται, ἤρξατο ὁ ἅγιος ἀδολέσχεϊν... καὶ ἔτι λαλοῦντος τοῦ ὁσίου... Δαβὶδ ταῦτα, ἡγγισαν πλησίον τοῦ μεγάλου ἀκρωτηρίου, ὃ ἔχει τὴν ἐπωνυμίαν ὁ Ἐμβολος.

13. A. DELATTE, *Les portulans grecs*, Παρίσι 1947, 22629-22710: Ἀπὸ τῆς Σαλονίκη πὲρ ὁστρια... ἔναι τὸ Νέπολο, καὶ πηγαίνοντας εἰς τὸν κάβο τῆς Κασάνδρας εὐρίσκεις τὸ Φανάρι καὶ τὸν Ἅγιον Γεώργιον καὶ ἀπεκεῖ εὐρίσκεις τὸν κάβο τῆς Κασάνδρας. καὶ γυρίζοντας τὸν κάβο τῆς Κασάνδρας ἔναι ὁ κορφοῦς τοῦ Ἁγίου Μάμα καὶ εἶναι ὡς τὸ κατάκωλο μίλλια εἴκοσι καὶ εἰς τὴν μπουῖκα ἔναι ἓνα νησί καὶ εἰς τὸν κάβο τοῦ γρέγου ἔναι τὸ πόρτο τοῦ Κωφοῦ... καὶ γυρίζοντας τὸν κάβο τοῦ Κωφοῦ ἔναι ὁ κόρφος τῆς Αἰμιλιανῆς· ἔχει καὶ ἓνα νησόπουλο εἰς τὴν μπουῖκα. ἀπὸ τὴν Αἰμιλιανῇ, γρέγο λεβάντη, εὐρίσκεις τὸ Ἅγιον Όρος· ἔναι μίλλια πενήντα. Ὁ.π., 2985-29912 (περιγράφεται αναλυτικὰ τὸ ἴδιο δρομολόγιο ἀντίστροφα με τὶς ἀποστάσεις τῶν ἐπὶ μέρους σταθμῶν). Ὁ.π., 3005-10: Τὸ Κάνιστρον με τὸν Γόφον (= Κουφόν) βλέπονται εἰς τὴν κάρταν τοῦ λεβάντη εἰς τὸν γρέγον, μίλια ιη´· καὶ ἔναι καλὸς λιμιόνας. καὶ ἂν ἔλθῃς ἀπὸ τὸν κάβον τοῦ Κανίστρου εἰς τὸν Γόφον, σοῦ δείχνει ἓνα βουνὶ στρογγυλὸν καὶ ἄφης το εἰς τὴν ξερβὴν σου μερέαν... καὶ ἄμει μέσα σιγοῦρος. Πρβλ. K. KRETSCHMER, *Die italienischen Portolane des Mittelalters. Ein Beitrag zur Geschichte der Kartographie und Nautik*, Βερολίνο 1909, ἀνατ. Hildesheim 1962, 252 κ.ε., 638 κ.ε.

περιγραφή ταιριάζει απόλυτα στο νησί Κυρά Παναγιά/Πελαγονήσιον των Βορείων Σποράδων¹⁴, που βρίσκεται ανάμεσα στις νησίδες Γιούρα και Χελιδρόμια, και ήταν γνωστό κατά το Μεσαίωνα με το όνομα Γυμνοπελαγήσιον/Πελαγονήσιον¹⁵. Δεν γνωρίζουμε το όνομα του νησιού κατά την αρχαιότητα. Η παρουσία πολλών αιγών θα δικαιολογούσε την ονομασία Πολύαιγος, αλλά το τοπωνύμιο αυτό συνήθως αποδίδεται σε άλλα νησιά, όπως υπογραμμίζεται στο έργο των Philippson και Kirsten.

Στη βόρεια και τη νοτιοδυτική πλευρά του νησιού υπάρχουν δύο λιμάνια, ιδανικά αγκυροβόλια-καταφύγια από καταιγίδες, που χρησιμοποιήθηκαν κατά το Μεσαίωνα από πειρατές. Το ερώτημα είναι σε ποιο από τα δύο λιμάνια προσορμίσθηκε το πλοίο της πρεσβείας. Οι πληροφορίες που παρέχονται από τους Philippson και Kirsten¹⁶ δεν είναι αρκετές και μόνο η επιτόπια ανίχνευση θα έλυνε οριστικά το ζήτημα της ταύτισης του λιμανιού που φιλοξένησε δυο φορές το Θωμά Μάγιστρο και τους συντρόφους του και στο οποίο, 130 περίπου χρόνια αργότερα, κατέφυγε το κάτεργο του Ιωάννη Παλαιολόγου κατά την επιστροφή της επίσημης ελληνικής αποστολής από την Ιταλία. Ότι πρόκειται για το ίδιο λιμάνι, προκύπτει αναντίρρηση από την αντιπαραβολή των περιγραφών του Μαγίστρου και του Συρόπουλου¹⁷.

14. Ήδη ο ΚΑΡΠΟΖΗΣΟΣ, Περιγραφές, 526, με βάση την κατεύθυνση του ανέμου (*ἐξαίφνης ἀντιπεπραχότος βορρῆου*), που καθορίζει και την κατεύθυνση του πλοίου, τοποθέτησε το νησί στη συστάδα των Βορείων Σποράδων.

15. *Actes de Lavra I*, έκδ. P. LEMERLE, A. GUILLOU, N. SVORONOS, Denise PAPACHRYSSANTHOU, AA 5, Παρίσι 1970, 123.

16. Πρβλ. A. PHILIPPSON - E. KIRSTEN, *Das Aegaeische Meer und seine Inseln*, στον τόμο *Die griechischen Landschaften IV*, Φραγκφούρτη 1959, 50, όπου αναφέρεται ότι το βόρειο λιμάνι («Hafen Planetis») έχει είσοδο βάθους 6 μ. και πλάτους 80 μ. και μια λεκάνη βάθους 15 μ. που απολήγει σε δύο κορυφές· πρβλ. και Χάρτη στο τέλος του βιβλίου.

17. TREU, 737- 81: πρὸς τινος νήσου γεγονέναι λιμένι, ἥ τέτραχα σχιζομένη κολποῦται τὴν θάλασσαν, στενὴ μὲν εἰσόδω τὸ καταρχάς, ἔνδον δ' εὐρυνομένη ἐκάστων αὐτῆς τῶν ἄκρων οὐκ ἐπὶ πολὺ τεταμένων, ἀλλ' ἐπεχόντων ἐν τάχει ὥστερ σμικρῶν τινων ἰσθμῶν οὐ πάντῃ γε ἴσων, ἢ εἰ βούλει γε στενωπῶν· οἳ καὶ τοῖς ἐκ τοῦ πελάγους ὥστερ εἰ χεῖρα προτείνοντες εἰς ὑποδοχὴν λιμένας τοσοῦτους περικλύουσιν ἐν σφίσιν αὐτοῖς ἀλλήλοις τε ἐφαμίλλους καὶ πάντας ἀρίστους, ἀγαθοὺς μὲν ναυσὶν ἐγχειμάζειν, ἀγαθοὺς δὲ καὶ χορηγεῖν ὅτων δεῖ· LAURENT, Syropoulos, 540: Ἦν δὲ τοῦ λιμένος ἐκείνου ἡ εἰσόδος τοσοῦτον εὖρος ἔχουσα, ὅσον μύλις δίοδον τῷ κατέργω παρέχειν, ἐντὸς δὲ εὐρύχωρος μετρίως καὶ νηνεμίαν ἔχων

Η λεπτομερής γνώση της πανίδας του νησιού μαρτυρεί συστηματική εξερεύνηση του εσωτερικού του, πράγμα που σημαίνει ότι η παραμονή του πλοίου στο ασφαλές αυτό αγκυροβόλιο διήρκεσε λόγω άπνοιας αρκετές ημέρες (περίπου από τις 11 έως τις 14 Οκτωβρίου). Στο χρονικό αυτό διάστημα εμφανίσθηκε ένα πολεμικό πλοίο και ο φόβος ότι πρόκειται για πειρατικό ανάγκασε το πλήρωμα να λάβει τα όπλα. Κατά την προσέγγισή του, όμως, διαπιστώθηκε ότι δεν ανήκε σε αντιπάλους και το γεγονός αυτό πανηγυρίστηκε δεόντως. Η διατύπωση του Μαρίστρου υποδεικνύει ότι το πλοίο ανήκε σε κάποια φιλική την εποχή εκείνη με το Βυζάντιο δύναμη, ίσως τους Γενουάτες (TREU, 88-26).

Ο φόβος μιας επίθεσης πειρατών, ο οποίος εμφανίζεται άλλη μια φορά, και συγκεκριμένα όταν η πρεσβεία επιστρέφοντας συναντήθηκε απροσδόκητα με τον αυτοκρατορικό στόλο κοντά στην Προικόννησο (TREU, 1528-30), ήταν απόλυτα δικαιολογημένος. Τα στενά των Βορείων Σποραδων, με τη στρατηγική τους θέση στο σύστημα των θαλασσιών δρόμων του Αιγαίου, αποτελούσαν ήδη από την αρχαιότητα στόχο μικρών πειρατικών ομάδων ή οργανωμένων πειρατικών στόλων¹⁸. Όσον αφορά τη βυζαντινή εποχή, είναι γνωστό ότι η Σκιάθος είχε εγκαταλειφθεί τον 7ο αιώνα από τους κατοίκους της εξαιτίας της δράσης Σλάβων πειρατών, οι οποίοι πιθανόν αφορμώνταν από τα Θεσσαλικά παράλια¹⁹. Ένα από τα γνωστότερα θύματά τους ήταν ο επίσκοπος Θηνών της Βορείου Αφρικής, ο οποίος αιχμαλωτίσθηκε στη διάρκεια ενός θαλάσσιου ταξιδιού από τη γενέτειρά του προς τη Θεσσαλονίκη (περί το 685-690)²⁰. Αργότερα, στον ίδιο χώρο έδρασαν οι αραβικοί πειρατικοί στόλοι. Το 897 ένα εμπορικό πλοίο,

πολλήν, μικρός τε ὢν καὶ ὑπὸ ὑψηλῶν ὀρέων περικυκλούμενος... οὐδὲν γὰρ εὐρίσκειται ἴδιον ἐν παντί τῷ νησιδίῳ ἐκεῖνον.

18. Hélène AHRWEILER, Course et piraterie, *Études présentées à la Commission Internationale d'Histoire Maritime à l'occasion de son XVe colloque international pendant le XIVe Congrès International des Sciences historiques (San Francisco, août 1975)*, Παρίσι 1975, 11.

19. P. LEMERLE, *Le plus anciens recueils des miracles de Saint Démétrius et la pénétration des Slaves dans les Balkans*, Παρίσι 1979-1981, τομ. I, 231₁₀ και τομ. II, 157.

20. Ό.π., τόμ. I, 237, τομ. II, 163 κ.ε.

προερχόμενο από την Ιταλία, έπεσε στα χέρια του εξωμότη Δαμιανού²¹. Αξιομνημόνευτο είναι και το παράδειγμα του σιταγωγού που αιχμαλωτίστηκε τον Αύγουστο του 904 στο θαλάσσιο χώρο των Διαδρόμων από το διερχόμενο στόλο του Λέοντος Τριπολίτη. Οι Άραβες καταδίωξαν το πλοίο και, όταν αυτό προσορμίσθηκε *εἰς τὴν παρακειμένην νῆσον*, το κυρίευσαν και εξόντωσαν το πλήρωμά του²². Τέλος, από αρχειακές πηγές πληροφορούμαστε ότι γύρω στο 992 άραβες πειρατές αιχμαλώτισαν μια σερβική πρεσβεία, η οποία είχε σταθμεύσει στο Γυμνοπελαγήσιον καθ' οδόν προς την Κωνσταντινούπολη²³. Την εποχή που γίνεται το ταξίδι του Μαγίστρου ο κίνδυνος από τους πειρατές ήταν ιδιαίτερα αισθητός, επειδή το βυζαντινό κράτος, ελλείψει επαρκούς στόλου, ήταν λιγότερο από κάθε άλλη φορά σε θέση να προστατεύσει τις επικοινωνίες του Αιγαίου. Γενουάτες²⁴, ακόμη και υπήκοοι της Γαληνοτάτης²⁵, πλοία των Ιωαννιτών²⁶ και των Καταλανών επιτίθενται σε εμπορικά πλοία με σκοπό τη λεηλασία τους²⁷ ή διενεργούν

21. *Βίος Βλασίου τοῦ ἐξ Ἀμορίου*, AASS Nov. IV, 666.

22. KAMINIATHES, *Εἰς τὴν Ἀλωσιν τῆς Θεσσαλονίκης*, 67₈₋₁₀, CFHB IV, 57.

23. *Lavra* I, 124, στ. 10-13: *ὥς δὲ [συνέβη] τοῖς Σαραζηνοῖς ἐλθεῖν εἰς τὴν εἰρημέ(ν)η νῆσον (καί) διαρκεῖσαι ἡμέρας δώδεκα ἐν αὐτῇ καὶ πολλὰ καράβια κρατῆσ(αι) (καί) πολλοὺς αἰχμαλωτεῦσαι, ὥστε καὶ ἀποκρισιαρίους πρὸς τὸν βασιλέα ἀνερχομένους Σέρβους κρατηθῆναι. (καί) ἐπὶ τῇ ὑποθέσει ταύτῃ ὁ τοποτηρητ(ῆς) Πασπαλᾶς παρὰ τοῦ βασιλέως τοῦ ἁγίου ὤρισθεῖς*. Πρβλ. G. OSTROGORSKY, *Une ambassade serbe auprès de l'empereur Basile II, Byzantion* 19, 1949, 188, σημ. 1· CHEYNET - FLUSIN, *Route de l'exil*, 205.

24. F. THIRIET, *Délibérations des Assemblées vénitiennes concernant la Roumanie*, I, Παρίσι 1966, Documents et Recherches 8, 133, αριθ. 208 (ημερ. 9.5.1310): Αναφέρεται ότι το πλοίο του Andreolo Basegio, προερχόμενο από την Κιλικία/Αρμενία και την Κύπρο και φορτωμένο με πολύτιμα εμπορεύματα, αιχμαλωτίστηκε μαζί με το φορτίο του στη διάρκεια του φθινοπώρου 1309 από μια γενοβέζικη γαλέρα, που είχε εξοπλισθεί στη Θάσο.

25. *Ο.π.*, 134, αριθ. 212 (ημερ. 14.5.1310): Αναφέρεται ότι ο Giovanni Sanudo διενήργησε πειρατικές πράξεις στην Κύπρο και στην Αρμενία (Κιλικία) και για το λόγο αυτό υπήκοοι της Γαληνοτάτης κρατήθηκαν ως όμηροι.

26. *Ο.π.*, 134, αριθ. 213 (ημερ. 14.5.1310): Αναφέρεται ότι ο Simeone Zulian, κυβερνήτης μιας γαλέρας των Ιπποτών, συνέλαβε και λεηλάτησε μια βάρκα που έπλεε από την Κρήτη στην Εύβοια, φορτωμένη με είδη που προορίζονταν για την οικογένεια του Marino Falier.

27. *Ο.π.*, 134, αριθ. 227 (ημερ. 24.10.1310): Αναφέρεται ότι ένας μεγάλος αριθμός ενετικών πλοίων λεηλατήθηκε από τους Καταλανούς, ενώ διεξήγαν

επιδρομές στα νησιά, για να αιχμαλωτίσουν ανθρώπους και να τους διαθέσουν στο δουλεμπόριο. Οι επιχειρήσεις καταστολής που διεξάγουν κατά διαστήματα οι στόλοι της Γαληνοτάτης και η επιβολή αποζημιώσεων στους κατά την άποψή της εκάστοτε υπευθύνους δεν φαίνεται να αποδίδουν ικανοποιητικά ή μόνιμα αποτελέσματα²⁸.

Στο πλαίσιο αυτό μπορεί να κατανοηθεί το γεγονός ότι το πλοίο της πρεσβείας, αν και εμπορικό, έφερε όπλα στο κατάστρωμα. Η συνήθεια αυτή δεν ήταν άγνωστη στο Βυζάντιο, εφόσον μαρτυρείται πρώτη φορά στις πηγές τον 7ο αιώνα, οπότε τα ταξίδια στις θάλασσες άρχισαν να γίνονται ιδιαίτερα επισφαλή. Συγκεκριμένα, στη διάρκεια της πολιορκίας της Θεσσαλονίκης από τους Αβάρους (618), *ἐμπειρομάγγανοι* ναυτικοί, οι οποίοι έφθασαν με *σιτοφόρους* *ὀλγάδας* από την Κωνσταντινούπολη, παρείχαν στους κατοίκους, βάσει της εμπειρίας τους στη χρήση καταπελτών (*πετραρέαι*), αποφασιστική βοήθεια για την απόκρουση των εχθρών. Σε άλλες περιπτώσεις πολεμικά πλοία χρησιμοποιήθηκαν για τη μεταφορά εφοδίων²⁹, αλλά και για να συνοδεύουν εμπορικά, όπως διδάσκει η αντίστοιχη αραβική πρακτική³⁰. Όμως, η έλλειψη μαρτυριών στις βυζαντινές πηγές μεταγενέστερων εποχών και η απόλυτη απουσία διατάξεων αυτού

επιχειρήσεις στη Ρωμανία· ό.π., 164, αριθ. 347 (ημερ. 17.5.1316): Αναφέρεται ότι καλά εξοπλισμένα πολεμικά ενεργοποιήθηκαν για την δίωξη των πειρατών και την προστασία των ενετών εμπορών· ό.π., 168, αριθ. 363 (ημερ. 19-21.12.1316): αναφέρεται ότι ο ενετικός στόλος στάλθηκε στο Αιγαίο, για να αγωνιστεί εναντίον των πειρατών· ό.π., 176, αριθ. 399, (29.5.1318): Αναφέρονται μάχες των Ενετών εναντίον των Καταλανών στην Εύβοια.

28. Ο F. GREGOROVIVS, *Geschichte der Stadt Athen im Mittelalter*, Μόναχο 1889 (ανατ. Μόναχο 1980), 374-375, 640 σημ. 182 και 183, αναφέρεται διεξοδικά στη συνθήκη της 9ης Ιουνίου 1319 μεταξύ Ενετίας και Καταλανών που προέβλεπε τον ολοκληρωτικό σχεδόν αφοπλισμό του πειρατικού στόλου του δευτέρου από τα συμβαλλόμενα μέρη.

29. LEMERLE, *Saint Démétrius*, I, 188, 213.

30. S. D. GOITEIN, *Letters of Medieval Jewish Traders*, Princeton-New Jersey, 1973, 310, 312: Δύο επιστολές αναφέρουν στολίσκους που συνοδεύουν εμπορικά πλοία· αποτελούνται από ένα *ustul* (ελλ. στόλος), δηλ. ένα βαρύ πολεμικό, και πολλά *alqatai*, δηλ. πολλές ελαφρές γαλέρες (στα 1023 και 1025).

του είδους στο βυζαντινό ναυτικό δίκαιο³¹ δείχνει ότι το μέτρο του εξοπλισμού των πλοίων για την αντιμετώπιση της πειρατείας εφαρμόζόταν μόνο περιστασιακά. Αντίθετα, η Ενετική κυβέρνηση ήδη από το 971³² εξέδιδε κατά καιρούς νόμους, οι οποίοι προέβλεπαν με λεπτομέρειες τον εξοπλισμό των εμπορικών πλοίων. Εγγύτερος χρονικά προς το ταξίδι του Μαγίστρου κώδικας αυτού του είδους εκδόθηκε το 1255 από το Δόγη Ranier Zeno³³. Φαίνεται, λοιπόν, πιθανότερο οι Βυζαντινοί να αντέγραψαν στο σημείο αυτό κανόνες που ίσχυαν για τον ενετικό στόλο παρά να ακολουθήσαν μια παλαιά βυζαντινή συνήθεια.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει ο τρόπος, με τον οποίο, σε συνθήκες άπνοιας, επετεύχθη η έξοδος του πλοίου από το λιμάνι του Πελαγονησίου. Το κωπήλατο *ἀκάτιον*, αλλιώς *ἐφολκίς*, η οποία υπό ομαλές συνθήκες συρόταν πίσω από την πρύμνη του πλοίου με σκοινί, ενώ σε περίπτωση θαλασσοταραχής παρέμενε στερεωμένη *ἀρρήκτοις δεσμοῖς* στο κατάστρωμα, από φόβο μήπως σπάσει το σχοινί και χαθεί στο πέλαγος³⁴, ρυμούλκησε το

31. Ο W. ASHBURNER, *The Rhodian Sea Law*, Οξφόρδη 1909, cxlvi, θεώρησε παράδοξο το γεγονός ότι ο Νόμος δεν αναφέρεται σε κανένα σημείο του στην υποχρέωση των ναυτικών να φέρουν όπλα στο κατάστρωμα.

32. G. L. Fr. TAFEI - G. M. THOMAS, *Urkunden zur älteren Handels- und Staatsgeschichte der Republik Venedig mit besonderer Beziehung auf Byzanz und die Levante. Vom 9. bis zum Ausgang des 15. Jhs. I: (814 - 1205)*, Βιέννη 1856 (ανατ. Amsterdam 1964), 27: *nisi tantum portent arma, cum quibus se defendere possint, et illa nullo modo vendere barbaris vel donare*.

33. F. C. LANE, *The Crossbow in the Nautical Revolution in the Middle Ages' Economy*, στο: D. HERLIHY, R. S. LOPEZ, V. SLESSAREV (εκδ.), *Society and Government in Medieval Italy. Essays in Memory of R. L. Reynolds, Explorations in Economic History* 7, 1969, 162.

34. Πρβλ. L. DEUBNER, *Kosmas und Damian*, Λιψία-Βερολίνο 1907, 202-203: *ναῦς ποτ' ἔπλει κατά τινα χρείαν ἰδίαν τῆς μονῆς περὶ πού τι μέρος τοῦ ἐν Ἑλλησπόντῳ πορθμοῦ· πλήρης δ' οὕσα τῶν ἀγωγίμων τὴν ἐφολκάδα, ἡ σωτήριος ἐπὶ λιμέσι ἐστὶν ἄγκυρα, οὐχ ἱκανῶς φέρειν εἶχεν ἐντός· ἀλλ' ἐπὶ σκοίνου τῆς πρύμνης ἐξάψαντες οἱ τῆς νεῶς ἄρχειν προβεβλημένοι ἀφιᾶσι κατὰ τοῦ ὕδατος, ἐνέθεσαν δὲ καὶ μειράκιόν τι τῷ πλοιαρίῳ, ὡς ἂν εὐθύνοι κατόπιν ἐπὶ τῶν οἰάκων καθήμενον. καὶ ἦγεν μὲν τὸ σκάφος ἐφ' ἱκανόν καί... [στη συνέχεια, ὅταν ξεσπά τρικυμία]... δεύτερα πάντα θεμένοις οὐκοῦν ἢ τοῦ φόρτου ἀποβολὴ τὸ σπουδαιότατον ἦν, ὡς ἂν μέτριον τῇ νηϊ κουφισθείῃ ἐξῆ πάντως καὶ το ἐπισυρόμενον εἰδέξασθαι σκάφος. ἐν ᾧ δὲ πραττόμενα ἐτύγγανεν ὄντα ταυτί, σφοδρόν τι πνεῦμα ὑπὲρ τὸ δέον διὰ τοῦ κυμάτων ὄγκου τὴν ἐξημμένην σχοῖνον*

πλοίο και το οδήγησε με πολύ μεγάλη προσπάθεια έξω από το λιμάνι³⁵. Τότε έπνευσε ούριος άνεμος και οι ταξιδιώτες προσπέρασαν με μεγάλη ταχύτητα, πιθανόν από τη βόρεια πλευρά της, τη Λήμνο. Την ανάπτυξη μεγάλης ταχύτητας ευνοούσε και το ποντικό λεγόμενο θαλάσσιο ρεύμα, που έρχεται από τα Στενά και μια διακλάδωσή του φθάνει μέχρι τις Βόρειες Σποράδες³⁶. Στη συνέχεια παρέβαλλον, δηλαδή προσορμίσθηκαν κατά σειρά στην Ίμβρο, τη Σαμοθράκη και την Τένεδο. Επειδή η είσοδος στα Στενά ήταν κατευθείαν δυνατή είτε από την Ίμβρο είτε από την Τένεδο, φαίνεται ότι η πορεία από την Ίμβρο στη Σαμοθράκη και ακολούθως στην Τένεδο ήταν αναγκαστική και προκλήθηκε από τη μεταβολή του ανέμου αρχικά σε νότιο ή νοτιοανατολικό και ακολούθως σε βόρειο ή βορειοδυτικό.

Η καθυστέρηση αυτή ήταν πολύ μικρή σε σύγκριση με την επόμενη απόκλιση από την προγραμματισμένη πορεία. Κάποιος τυφώνας ξέσπασε ξαφνικά, τον οποίο δεν μπόρεσαν να αντιμετωπίσουν οι ελιγμοί του κυβερνήτη και η επιδεξιότητα του πληρώματος στο χειρισμό των ιστίων.

ἐκτετακὸς κατεαγνυσί τε καὶ διατέμνει μέσον αὐτὴν καὶ πόρρω τίθησι τὸ σκάφος καὶ σωτηρίας καὶ τῆς νεώς· τὸ δὲ μειράκιον... τῶν οἰάκων μεθέμενον, ἄγεσθαι ὅποι ἂν τὰ πνεύματα ἤλαινεν παρεχώρει τῷ σκάφει.

35. Εκτός από τη χρήση αυτή η «ἄκατος» («κάραβος» στην κοινή λαλιά), επιτελεί και τις εξής τρεις λειτουργίες: χρησιμοποιείται για την αποκολληση πλοίων που έχουν προσαράξει, τον ασφαλή ελλιμενισμό μεγάλων σχετικά σκαφών και την αποβίβαση επιβατών στην ξηρά, όταν άνεμος ή τρικυμία δεν επιτρέπουν προσπέραση της ακτής. Τα ακόλουθα παραδείγματα είναι διαφωτιστικά: C. VAN DE VORST, Saint Phokas, *An. Boll.* 30, 1911, 276-277: ἄγγελος Κυρίου ἤρπασεν αὐτόν καὶ ἀπήγαγεν εἰς Ἀμασσίαν Πόντον· πλοῖον γὰρ φόρτον ταμιακὸν βαστάζον ἐν τῇ νήσῳ τῇ λεγομένῃ Κλονίδει ἐπέξευξε πετρῶν καὶ ἀπῆλθεν ἵνα αὐτὸ διασώσῃ ... καὶ οἱ ναῦται διαμερίσαντες ἑαυτοὺς καὶ εἰσελθόντες εἰς τὰ σκαφίδια, διαλαβόντες τὸ πλοῖον αὐτομάτως εἰς τὴν θάλασσαν ἐχώρησαν. ΣΥΝΕΣΙΟΣ ΚΥΡΗΝΑΙΟΣ, Ἐπιστολὴ 5 (ἐκδ. A. GARZYA, *Synesii Cyrenensis Epistolae*, Ρώμη 1979, 21): καὶ τέλος μόνος ἦλθεν ἐπὶ κελητίου διακάμου, ὅπερ ἐξάψας τοῦ πλοίου μεταχειρίζεται τὸ πηδαλιον... τὴν τε ναῦν ἐνορμίζει λιμενισκίῳ χαρίεντι. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΑΦΝΟΠΑΤΗΣ, Ἐπιστολαί, ἐκδ. J. DARROUZES - L. G. WESTERINK, *Théodore Daphnopolatès. Correspondance*, Παρίσι 1978, 205⁷⁸⁻⁷⁹: καὶ δὴ καθέντες οἱ ναῦται τὴν ἐφορκίδα, ἐπειρῶντο κώπαις τὸ πλοῖον ἐγκαθορμίζειν. G. ANRICH, *Hagios Nikolaos. Der heilige Nikolaos in der griechischen Kirche*, I. Die Texte, Λιψία-Βερολίνο 1913, 32: καὶ εἰσῆλθεν εἰς τὸν κάραβον καὶ ἦλθεν εἰς Ἀνδριάκην.

36. E. KISLINGER, Die Sizilienfahrt des Isidoros von Kiev, *Δίπτυχα* 6, 1994-95, 53, όπου και η σχετική βιβλιογραφία.

Έτσι το πλοίο, παρασυρόμενο από τον άνεμο, παλινδρόμησε προς τη Λήμνο, κατά πάσα πιθανότητα προς τη νότια πλευρά της και το λιμάνι του Μούδρου. Όλη αυτή η ελικοειδής κίνηση (συνολική απόσταση περ. 450 χλμ.) πρέπει να διήρκεσε γύρω στις τρεις ημέρες (14-17 Οκτωβρίου). Η προοπτική του κατάπλου στη Λήμνο ήταν ευπρόσδεκτη σε πλήρωμα και επιβάτες, γιατί οι προμήθειες είχαν στο μεταξύ εξαντληθεί και έπρεπε επειγόντως να ανανεωθούν. Όμως σηκώθηκαν και πάλι αντίθετοι άνεμοι, με αποτέλεσμα το πλοίο να επαναλάβει κατά κάποιο τρόπο την προηγούμενη πορεία του και να προσπεράσει για δεύτερη φορά τα νησιά που βρίσκονταν μπροστά στην είσοδο του Ελλησπόντου. Τελικά με μεγάλη δυσκολία πέρασε τα Στενά και αγκυροβόλησε στην πρόσφατα ανοικοδομημένη Σηστό, απέναντι από την κατεστραμμένη Άβυδο (TREU, 827-922) (περίπου 17 - 19 Οκτωβρίου).

Για το υπόλοιπο τμήμα της πορείας (Σηστός-Κωνσταντινούπολη) ο Θωμάς δεν δίδει ακριβή χρόνο, αλλά αρκείται στη γενική παρατήρηση ότι το ταξίδι εξελίχθηκε πολύ γρήγορα με σφοδρό νοτιά κατά μήκος της ευρωπαϊκής ακτής της Προποντίδος, ώστε *Καλλιούπολιν μέν... καί πολλές έτερας πόλεις καί χώρας σχεδόν οὐδ' ἰδεῖν ἔσχομεν, οὕτως ἐφερόμεθα· αὐτοὶ δὲ ὅτι τάχιστα κατέσχομεν τὸ Βυζάντιον*. Κάτω από τις περιγραφόμενες συνθήκες, τα 280 χλμ. της πορείας³⁷ από τη Σηστό ως την πρωτεύουσα πρέπει να διανύθηκαν μέσα σε δύο περίπου ημέρες, επειδή ταχύτητες περί τα 140 χλμ/η ήταν δυνατές (με συνήθεις και αναμενόμενες ταχύτητες ως τα 50 χλμ/η και δυσκολότερα εφικτές τις ταχύτητες που κυμαίνονταν περί τα 90-100 χλμ./η)³⁸. Μια μελέτη των χρόνων μαρτυρημένων ταξιδιών στη συγκεκριμένη διαδρομή δείχνει ότι η μέση διάρκειά τους κυμαινόταν μεταξύ τεσσάρων και έξι ημερών και ότι μόνο σε δυο περιπτώσεις οι επιδόσεις πλησιάζουν την υποτιθέμενη του πλοίου που μετέφερε τον Μάγιστρο. Έτσι ο Βενιαμίν ο εκ Τουδέλης κάλυψε την απόσταση μεταξύ Αβύδου και

37. Ο Ρώσος προσκυνητής Δανιήλ, ο οποίος διήνυσε το 1106 την Προποντίδα με αφετηρία την Κωνσταντινούπολη, περνώντας από την Ηράκλεια, το νησί (ορθότερα τη χερσόνησο) Πεταλάς στη ΒΔ γωνία της Προικοννήσου (100 βέρστια), την Καλλίπολη (100 βέρστια), την Άβυδο (80 βέρστια) και την Κριθέα (20 βέρστια) υπολογίζει τη συνολική απόσταση στα 300 βέρστια, «αν κάποιος ακολουθεί τις στροφές της ακτογραμμής»· πρβλ. ΚΗΠΤΟΒΟ, *Itinéraires*, 6.

38. J. KODER, Νησιωτική επικοινωνία στο Αιγαίο κατά τον όψιμο Μεσαίωνα, *Η επικοινωνία στο Βυζάντιο*, 455.

Κωνσταντινούπολης κατά τη μετάβασή του σε πέντε ημέρες³⁹, ενώ κατά την αποχώρησή του χρειάστηκε συνολικά έξι ημέρες (δύο μέχρι τη Ραιδεστό, δύο μέχρι την Καλλίπολη και δύο μέχρι τα Κύλα)⁴⁰. Το 1444, ο Κυριάκος από την Αγκώνα χρειάστηκε από την πρωτεύουσα μέχρι το Μαρμαρά τέσσερις ημέρες και από εκεί ως την Ίμβρο μόνο μία ημέρα με καλό καιρό. Το 1437, ο Πέρο Ταφούρ πλέοντας από τη Χίο προς την Κωνσταντινούπολη με σταθμούς την Τένεδο, την Καλλίπολη και τη Σηλύμβρια χρειάστηκε τέσσερις μόνο ημέρες. Τέλος ο Ισίδωρος, ο μετέπειτα επίσκοπος Κιέβου, διήνυσε το 1429 την απόσταση από την πρωτεύουσα ως την είσοδο του Ελλησπόντου σε δύο νυχθήμερα (15-17 Σεπτεμβρίου, με ενδιάμεσους σταθμούς την Προικόννησο και τη Λάμψακο)⁴¹. Όσον αφορά *τάς έτερας πόλεις και χώρας* που παρέπλευσε το πλοίο της πρεσβείας, αυτές βρισκόνταν στη δυτική ακτή της Προποντίδας και ήταν, για το τμήμα από τα Στενά μέχρι την Ηράκλεια βάσει ταξιδιωτικών περιγραφών και άλλων πηγών, οι εξής: Κριθέα, Μάδυτος, Κοίλα, Σηστός, Καλλίπολις, ακρωτήριο Αγίου Γεωργίου, Περίστασις, Μυριόφυτον, Πάνιον, Γάνος, Ραιδεστός⁴². Το πλοίο του Μαγίστρου κατέπλευσε σ' ένα από τα λιμάνια της πρωτεύουσας *ἅμα ἔω*, την 20ή Οκτωβρίου, ημέρα Πέμπτη, –οπότε, με δεδομένη την αναχώρηση το βράδυ της 1ης Οκτωβρίου, οι είκοσι ημέρες του ανάπλου ήταν ελλιπείς–, ή την 21η Οκτωβρίου, ημέρα Παρασκευή, –οπότε οι ημέρες αυτές ήταν πλήρεις.

Η παραμονή του Μαγίστρου στην πρωτεύουσα δεν διήρκεσε πολύ. Την πρώτη κιόλας ημέρα μετέβη με αλόγα, που έθεσε στη διάθεσή του ο Χανδρηνός⁴³, στο πατριαρχείο, όπου έγινε δεκτός από τον Πατριάρχη

39. M. N. ADLER, *The Itinerary of Benjamin of Tudela*, Λονδίνο 1907, 11.

40. Ό.π., 14. Πρβλ. W. TOMASCHEK, *Zur Kunde des Hämus-Halbinsel. Die Handelswege im 12. Jahrhundert nach den Erkundigungen des Arabers Idrisi*, Sitzungsberichte der philosophisch-historischen Klasse der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften in Wien 113, 1886, 333.

41. KISLINGER, *Sizilienfahrt*, 49 κ.ε.

42. *The Travels of Saewulf* στο: Th. WRIGHT (έκδ.), *Early Travels in Palestina*, Λονδίνο 1848, 49 κ.ε. Πρβλ. γενικά για το ζήτημα TOMASCHFK, *Hämus-Halbinsel*, 331 κ.ε.

43. TREU, 25.

Νίφωνα Α' (5 Σεπτεμβρίου 1310 - 4 Νοεμβρίου 1314)⁴⁴ και την ίδια μέρα, αφού γευμάτισε και αναπαύθηκε στον ετοιμόρροπο και πνιγηρό οικίσκο που αποτελούσε το κατάλυμα της πρεσβείας, συνάντησε το Μεγάλο Λογοθέτη Θεόδωρο Μετοχίτη. Ο τελευταίος ανέλαβε να προαναγγείλει την πρεσβεία και να εξασφαλίσει την ακρόασή της από τον αυτοκράτορα· επειδή όμως ο Ανδρόνικος Β' ήταν απασχολημένος με επείγοντα ζητήματα, ο Μάγιστρος χρειάστηκε να περιμένει. Στο μικρό αυτό χρονικό διάστημα είχε την ευκαιρία να περιηγηθεί, συνοδευόμενος από σπουδαστές και λογίους, τα αξιοθέατα της Βασιλίδος (TREU, 10₄₃₋₄₄: *βραχὺ δὲ τοῦτο καὶ χρόνον τινὰ καὶ οὐδὲ τοῦτον ψυχαγωγίας ἐκτός*). Η συνέντευξη με τον αυτοκράτορα υπήρξε απόλυτα επιτυχής. Ο Ανδρόνικος Β' πείσθηκε να αντιμετωπίσει με κατανόηση το αίτημα των Θεσσαλονικέων και να δείξει επιείκεια στο Χανδρηνό. Στον αποχωρούντα ρήτορα εγχειρίσθηκε επιστολή, με την οποία ανακοινώνονταν οι αυτοκρατορικές αποφάσεις. Ακολούθησε η επιβίβαση στο πλοίο και η αναχώρηση από την πρωτεύουσα (TREU, 9₃₆- 13₁₄).

Το ταξίδι της επιστροφής πραγματοποιήθηκε με ένα εμπορικό πλοίο προφανώς μεγαλύτερο από το σκάφος του *ἀνάπλου*. Ο Μάγιστρος αναφέρει εμφαντικά ότι στο κατάστρωμά του είχαν συνωστισθεί πάνω από εκατό επιβάτες και ότι *ἡ τῶν ναυτῶν συμμορία* ήταν αρκετά πολυπληθής ώστε να μπορεί να γεμίσει ένα δεύτερο πλοίο. Έτσι το σύνολο των ανθρώπων που επέβαιναν στο πλοίο ήταν γύρω στους διακόσιους. Από τον υψηλό αυτό αριθμό των μελών του πληρώματος (80 ως 120 άτομα) προκύπτει μια αναλογία προς τον αριθμό των επιβατών ασυνήθιστη (100:100, δηλ. 1:1, ή 80:120, δηλ. 1:1,5)⁴⁵. Για το μεγάλο αριθμό των ναυτών μια εξήγηση μπορεί να παράσχει η εποχή του ταξιδιού, η οποία απαιτούσε αυξημένη επαγρύπνηση του πληρώματος νύχτα και ημέρα και πιθανόν κατανομή του σε δυο ίσης διάρκειας βάρδιες, και ίσως επίσης το μέγεθος του πλοίου.

44. PLP, VIII, 178, αριθ. 20679.

45. Το πλήρωμα του πλοίου, με το οποίο ταξιδεύει ο Συνέσιος Κυρηναίος αριθμεί 13 άνδρες, συμπεριλαμβανομένου του κυβερνήτη, ενώ οι επιβάτες είναι περισσότεροι από 50, από τους οποίους το ένα τρίτο περίπου γυναίκες. Οι αριθμοί αυτοί δίνουν μια αντιστοιχία επιβατών προς ναύτες 4:1. Πρβλ. ΣΥΝΕΣΙΟΣ ΚΥΡΗΝΑΙΟΣ, *Ἐπιστολή* 5, 12₇-13₁.

Πόσο μεγάλο όμως ήταν το συγκεκριμένο πλοίο; Ο παραδιδόμενος αριθμός επιβατών και μελών του πληρώματος σε συνδυασμό με δύο διατάξεις του *Νόμου Ροδίων Ναυτικού* παρέχει μια βάση για να διερευνηθεί το ερώτημα. Οι διατάξεις αυτές προβλέπουν να παραχωρούνται στους ενήλικες επιβάτες τόποι, δηλαδή θέσεις, επιφάνειας περ. 0,72 τ.μ., στα παιδιά τόποι επιφάνειας 0,36 τ.μ. στο κατάστρωμα των εμπορικών πλοίων⁴⁶. Στους τόπους κατακλίνονταν οι επιβάτες στη διάρκεια της νύχτας, έχοντας μαζί και τα ατομικά τους εφόδια (στρώματα και σκεύη). Ένα τμήμα του καταστρώματος έμενε φυσικά ελεύθερο για την τοποθέτηση των *ἐγκοίτων* των ναυτών, των παραρτημάτων (*ἐφολκίς*), του τεχνικού εξοπλισμού (σχοινιά, άγκυρες και εργαλεία⁴⁷, *ἡ περὶ τὸν πλοῦν χορηγία* στο κείμενό μας) και των προμηθειών του πλοίου (τροφές, νερό και ξύλα), για τις κινήσεις του πληρώματος⁴⁸ και την κυκλοφορία των επιβατών, αν και ο Μάγιστρος βεβαιώνει ότι στο πλοίο της επιστροφής δεν υπήρχε εξαιτίας της κοσμοπλημμύρας *κενὸν οὐδὲν οὐδαμῇ τὸ παράπαν... ὥσθ' ὕψ' ἀπάντων ἅπαντας πατουμένους αὐτοὺς τε καὶ θοιμάτια καὶ τροφὰς καὶ σιτία φέρειν ἐκόντας*. Επιβάτες και πλήρωμα λοιπόν κάλυπταν $200 \times 0,72 = 144$ περίπου τ.μ., με την προϋπόθεση ότι κάθε ναύτης είχε τη δική του αποκλειστική θέση.

46. ASHBURNER, *Sea Law*, Pars II, §9: *ἐπιβάτου τόπος μῆκος πήχεων τριῶν, πλάτος πήχεως ἑνός. §13: γυναῖκας ἐν πλοίῳ λαμβάνειν τόπον πήχεως ἑνός· τὸ δὲ παιδίον τὸ τέλειον πήχεως τὸ ἥμισυ*. Σύμφωνα με την Hélène ANTONIADIS-BIBICOU, *Études d'histoire maritime de Byzance. A propos du «Thème des Caravisiens»*, Παρίσι 1966, 131 και σημ. 2, ο βυζαντινός πήχυς ήταν ισοδύναμος με 0,4684 ή 0,490 μ., και άρα το εμβαδόν του τόπου ήταν: $0,490 \times 3 \times 0,490 = 1,470 \times 0,490 = 0,7203$ τ.μ. Ο J. ROUGE, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire Romain* (= Ports, routes, trafics XXI), Παρίσι 1966, 363, εξάγει το ίδιο αποτέλεσμα, στρογγυλοποιημένο σε 0,70 τ.μ., ενώ αντίθετα ο P. SCHREINER, *Zivilschiffahrt und Handelsschiffahrt in Byzanz: Quellen und Probleme bezüglich der dort tätigen Personen*, στο: R. RAGOSTA (επιμ.), *Le genti del mare Mediterraneo*, I, Νεάπολη 1981, 16, υπολογίζει, πιθανόν με βάση το ρωμαϊκό πήχυ, το μέτρο αυτό προς 0,60 μ., απ' όπου προκύπτει ως εμβαδό ενός τόπου: $1,80 \times 0,60 = 1,08$ τ.μ.

47. Σ. ΛΑΜΠΡΟΣ, Τρία κείμενα συμβάλλοντα εις την ιστορίαν τοῦ Ναυτικοῦ παρὰ τοῖς Βυζαντινοῖς, *NE* 9, 1912, 168¹⁴⁻¹⁸: *ἡ ἅπαντα πρύμνα... εἰς ἀπόθεσιν τῶν ἐγκοίτων τῶν ναυτῶν καὶ τῶν σιδηρῶν καὶ σχοινίων, ἐπεὶ καὶ σχοινοθήκη λέγεται*.

48. Πρβλ. TREU, 5₂₄₋₂₉, όπου οι κινήσεις αυτές περιγράφονται πολύ παραστατικά σε σχέση όμως με το πλήρωμα του πλοίου, με το οποίο η πρεσβεία μετέβη στην Κωνσταντινούπολη.

Οι υπόλοιποι χώροι, για τους οποίους έγινε παραπάνω λόγος, κάλυπταν λογικά μια επιφάνεια γύρω στα 30-40 τ.μ. Επομένως η συνολική επιφάνεια καταστρώματος ήταν γύρω στα 170-180 τ.μ. Το πλοίο που ναυάγησε στο Yassi Ada το 625/626 είχε μήκος 20 και πλάτος 5,22 μ.⁴⁹, ενώ το ναυάγιο του Serge Liman (1021/1022) είχε διαστάσεις 15x5,13⁵⁰. Το εμβαδόν καταστρώματος των δύο ναυαγίων δεν μπορεί να υπολογιστεί επακριβώς, γιατί δεν είναι γνωστά όλα τα σχετικά αριθμητικά δεδομένα. Πάντως σε καμιά περίπτωση δεν εξισωνόταν με το εμβαδόν του νοητού ορθογωνίου παραλληλογράμμου, που σχηματιζόταν από τις δυο διαστάσεις του πλοίου, γιατί το πλάτος του πλοίου μειωνόταν προοδευτικά από το μέσο προς την πλώρη και τη πρύμνη. Επομένως το εμβαδόν του ναυαγίου του Yassi Ada ήταν σαφώς μικρότερο από $20 \times 5,22 = 104,4$ τ.μ. και εκείνο του ναυαγίου του Serge Liman ομοίως μικρότερο από $15 \times 5,13 = 77$ τ.μ. Από τη συγκριτική, λοιπόν, εξέταση των διαθέσιμων δεδομένων προκύπτει ότι τα δυο ναυάγια ήταν αρκετά μικρότερα από το εμπορικό πλοίο, με το οποίο επέστρεψε στη Θεσσαλονίκη ο Θωμάς Μάγιστρος. Ενισχυτική των συμπερασμάτων αυτών είναι η πληροφορία του κειμένου ότι το εσωτερικό του πλοίου (ή *εἴσω ναῦς*) ήταν κατάλληλα διαρρυθμισμένο για την αποθήκευση εμπορευμάτων και άρα το πλοίο είχε αρκετό ύψος.

Όσον αφορά τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά του πλοίου, από το κείμενο προκύπτει ότι επρόκειτο για ένα μονοκάταρτο ιστιοφόρο με ένα κύριο ιστίο (*λαῖφος*) και πολλά δευτερεύοντα. Το κύριο πανί ήταν στερεωμένο στην *κεραία* (συνέχεια του ιστού) με το σκοινί που η ναυτική γλώσσα προσδιορίζει συνήθως με τον τεχνικό όρο *πρότονος*, εδώ όμως χρησιμοποιείται η λέξη *κάλως*. Το παραδοσιακό πηδάλιο χειριζόταν με επιδεξιότητα ο κυβερνήτης (*πλοίαρχος*, *ναύαρχος* ή *μελεδωνός τῆς νεὼς* στο κείμενό μας), στρέφοντας τους *οἶακας* ή *οἰάκια*⁵¹, ενώ οι ναύτες τοποθετούσαν και χειρίζονταν τα ιστία, ιδιαίτερα όταν άλλαζε η κατεύθυνση των ανέμων.

49. G. BASS - Fr. H. VAN DOORNINCK Jr., *Yassi Ada I. A Seventh-Century Byzantine Shipwreck*, Texas 1982, 312.

50. Fr. H. VAN DOORNINCK, An 11th century shipwreck at Serge Liman, Turkey: 1978-81, *International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* 11, 1982, 30.

51. Βλ. σχετικά Φ. ΚΟΥΚΟΥΛΕΣ, *Βυζαντινῶν βίος καὶ πολιτισμός*, τομ. Ε , Αθήνα 1952, 358.

Το ταξίδι της επιστροφής διήρκεσε πολύ περισσότερο χρόνο και περιελάμβανε πάρα πολλές και συχνές στάσεις. Αυτό δεν οφειλόταν μόνο στην αστάθεια του καιρού, αλλά και στην παρουσία πολλών επιβατών που επέβαλλε τη συχνή ανανέωση των προμηθειών, κυρίως όμως στην ανάγκη εκφόρτωσης και φόρτωσης εμπορευμάτων με τη μέγιστη δυνατή αξιοποίηση του διαθέσιμου χώρου. Φυσικά προτεραιότητα δινόταν στα εμπορεύματα, ενώ οι επιβάτες απλώς συμπλήρωναν το φορτίο. Η κατάχρηση της αρχής αυτής από τον πλοίαρχο, ο οποίος ελαυνόμενος από τη δίψα του κέρδους συσσωρεύει στο κατάστρωμα επιβάτες *ὥσπερ καθάρματα κατεστυγημένα*, προκάλεσε τις δίκαιες διαμαρτυρίες του Θωμά Μαγίστρου, που χαρακτηρίζει τον κυβερνήτη φιλαργυρότερο και από το μυθικό Μίδα.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα σχετικά με την επιστροφή είναι η ανασύνθεση των χρόνων που αντιστοιχούν στις διάφορες φάσεις του ταξιδιού. Στην πρώτη φάση του ταξιδιού (διάπλους της Προποντίδας) αναλογούν οι περισσότερες από τις σαράντα πέντε συνολικά ημέρες του *ἀνάπλου*. Από την πρωτεύουσα ως το άγνωστο λιμάνι πριν από την Ηράκλεια, δηλαδή στη βόρεια ακτή της Προποντίδας, το πλοίο πέρασε από αρκετά λιμάνια, *ἐμπορικά και πρὸς ἀναγωγὴν επιτήδεια*. Σύμφωνα με ελληνικούς πορτολάνους⁵² και άλλα κείμενα οι ναύσταθμοι αυτοί ήταν ο Άγιος Στέφανος (3 λεύγες ή 12 χλμ. από την Κωνσταντινούπολη)⁵³, το Ρήγιον, ο Αθύρας, η Σηλύμβρια και το Δαόνιον. Η Σηλύμβρια, λοιπόν, ή το Δαόνιον ήταν το άγνωστο λιμάνι πριν από την Ηράκλεια, από το οποίο ξεκίνησαν με πολύ ευνοϊκό άνεμο με την ελπίδα ότι θα φθάσουν *αὐθημερόν*, δηλαδή

52. G. HUXLEY, A Porphyrogenitan Portulan, *GRBS* 17, 1976, 295-296: [Σταδιοδρομικόν]: Ἀπὸ τῆς θεοφυλάκτου πόλεως εἰς Ἡράκλειαν μίλια ξ´. ἀπὸ Ἡρακλείας ἕως Προικοννήσου μίλ. μ´. ἀπὸ Προικοννήσου ἕως Ἀβύδου μίλ. ρ´. ἀπὸ Ἀβύδου ἕως τὰ Πευκία μίλ. ιβ´. ἀπὸ τὰ Πευκία ἕως Τενέδου μίλ. <ι>η´. Πρβλ. DELATTE, *Portulans*, 336 [Ἀναθύμησις ἀπὸ τὴν Τένεδον ἕως τὴν Πόλιν]: λέγουν το Ῥακλεία καὶ Ῥεῖκη. καὶ ἀπὸ ἐκεῖ μίλια ιη´ εὐρίσκεις ἀκρωτήρι λιγνὸν καὶ λέγουν τὸ Σηλυβρίας ... καὶ ἀφίνης τὸ ἀκρωτήρι ξερβὰ καὶ κάμνει κόρφο... καὶ ὁ κόρφος ἔχει κάστρον καὶ λέγουν τὸ Σηλυμβρίας. καὶ ἀπὸ κεῖ μίλια ιη´ εὐρίσκεις ἀκρωτήρι λιγνὸν καὶ λέγουν το Ἀθηρᾶν Ἀταρῶ... καὶ ἀπὸ κεῖ μίλια ιη´ εὐρίσκεις τὸ Ῥίγι <η´ > Ῥεσῶ· ἔχει βιβάρια μὲ νησία γ´. καὶ ἀπὸ κεῖ μίλια στ´ εὐρίσκεις τὸν Ἅγιον Στέφανον... καὶ ἀπὸ κεῖ μίλια στ´ εὐρίσκεις τοὺς Κουλάδες, πρῶτον ἀκρωτήρι τῆς Πόλις.

53. TOMASCHEK, *Hämus-Halbinsel*, 330.

μέχρι το βράδυ της επόμενης ημέρας, στην Τένεδο. Το πρωϊ, όμως, ή ένταση του ανέμου άρχισε να πέφτει και στη διάρκεια της ημέρας σιγήσε εντελώς, με αποτέλεσμα το βράδυ να αντικρύσουν μπροστά τους το λιμάνι της Ηράκλειας. Για να διανύσει το τμήμα της διαδρομής από την πρωτεύουσα ως τη Ηράκλεια (περίπου 60 μίλια), το πλοίο του Μάγιστρου χρειάστηκε ένα αριθμό ημερών που αποτελεί άρτιο πολλαπλάσιο άρτιου αριθμού, μεγαλύτερο του 9 (εννέα ημέρες απαιτήθηκαν μέχρι το πρώτο ή το δεύτερο λιμάνι μετά την πρωτεύουσα). Δυνατές λύσεις αντιπροσωπεύουν οι αριθμοί 12, 16 και 20. Με βάση το αντίστοιχο χωρίο του κειμένου και τα σχετικά με την επιστροφή αριθμητικά δεδομένα, είναι λογικό να προτιμηθεί ο τελευταίος αριθμός. Αν οι υπολογισμοί αυτοί είναι ορθοί, η απόσταση από την πρωτεύουσα ως την Ηράκλεια καλύφθηκε ακριβώς σε 20 ημέρες, στις οποίες αντιστοιχεί πολύ λίγος χρόνος καθαρού πλου!⁵⁴ Ενδιαφέρουσα είναι η περιγραφή του κάστρου της Ηράκλειας, η οποία επιβεβαιώνεται από πρόσφατες τοπογραφικές έρευνες⁵⁵.

Στην Ηράκλεια το πλοίο παρέμεινε αγκυροβολημένο, προφανώς στο ανατολικό από τα δυο λιμάνια της, για μια ακόμη ημέρα και *τῆς επιούσης*, εγκαταλείποντας την ακτογραμμή, κατευθύνθηκε προς την Προικόννησο,

54. Αντίθετα οι κωπήλατες γαλέρες που μετέφεραν τον αυτοκράτορα Ιωάννη Η΄ και τους αξιωματούχους του στην Ιταλία κάλυψαν την ίδια απόσταση σε ένα ημερόνυχτο ακριβώς, από το πρωϊ της 27ης Νοεμβρίου μέχρι το επόμενο πρωϊ, πλέοντας αρχικά με νηνεμία, μέχρι το βράδυ της 27ης, οπότε παρέκαμψαν τον Αθύρα, και στη συνέχεια με ορμητικό άνεμο. Βλ. σχετικά, LAURENT, Sygroulos, 198₁₋₂ και 198₂₁₋₃₃. Ο ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΧΥΜΕΡΗΣ, *Χρονική Συγγραφή*, IV. 16, CFHB XXIV/2, 373, αναφέρει ένα ταξίδι μεταξύ Κωνσταντινούπολης και Προικοννήσου διάρκειας δύο ημερών, στο οποίο συμμετείχε και ο ίδιος (25-27 Ιουλίου 1265). Πρβλ. Μ. ΓΕΔΕΩΝ, *Προικόννησος ἐκκλησιαστική παροικία, ναοί καὶ μοναί, μητροπολίται καὶ ἐπίσκοποι*, Κωνσταντινούπολη 1895, 154.

55. TREU, 14₂₅₋₃₁ (σε μετάφραση): «ακόμη και με μια απλή ματιά φαίνεται απόρθητο από τη μεριά της θάλασσας, γιατί, κατέχοντας ένα τόπο πολύ απόκρημνο και τραχύ, πέφτει απότομα προς τη θάλασσα, σαν να απαρνείται τη συνύπαρξη μαζί της· και η χέρσος (πιθανότατα εννοείται ο στενός λαιμός της χερσονήσου) αποκόπτει και συνδέει ταυτόχρονα με ισχυρότατα τείχη δύο τμήματά του, ώστε από όλες τις πλευρές του μπορούν να αποκρουστούν βαριά πολιορκητικά μηχανήματα κάθε είδους». Πρβλ. Θ. ΠΑΠΑΖΩΤΟΣ, 'Ανίχνευση τοπογραφική τῆς Ἀνατολικῆς Θράκης, *First International Symposium for Thracian Studies, «Byzantine Thrace»*, έκδ. Ch. BAKIRZIS, BF 14, 1989, 549-550, και Σχ. 3.

όπου κατέπλευσε *νυκτός ἀρχομένης*. Το νησί αναφέρεται με το κοινόχρηστο όνομά του, Μαρμαράς· η ονομασία προερχόταν από τα λατομεία λευκού μαρμάρου, τα οποία κατά τον αρχόμενο 14ο αιώνα εξακολουθούσαν ακόμη να προμηθεύουν το κύριο υλικό οικοδόμησης ναών και κατασκευής σαρκοφάγων. Η κακοκαιρία καθήλωσε τους ταξιδιώτες στο λιμάνι επί οκτώ ημέρες, στη διάρκεια των οποίων ταλαιπωρήθηκαν από το ανυπόφορο ψύχος, τις συχνές νυχτερινές νεροποντές και την έλλειψη τροφίμων· για να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα αυτά ορισμένοι βγήκαν από το πλοίο για να προμηθευθούν ξύλα και λάχανα, και άλλοι ν' αγοράσουν κρασί, σέ μια νήσο που χαρακτηρίζεται ως *πολύοινος*, και *ὕλη κομῶσα*. Ψωμί όμως δεν μπόρεσαν να βρουν, γιατί σπάνιζε⁵⁶. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν και οι καθαρά γεωγραφικές πληροφορίες: Το νησί είναι τετράγωνο περίπου στο σχήμα και στη δυτική πλευρά του σχηματίζει *ἐξ ἑκατέρων εὖ πως περιαιομένη τῶν ἄκρων* κόλπο και λιμάνι, που συμπεριλαμβάνει δυο μικρά και ἄγωνα νησιά. Όμως εκεί κοντά δεν υπήρχε πόλη κι αυτό, φυσικά, δημιουργούσε πρόσθετες δυσχέρειες στην προμήθεια τροφίμων. Ο κόλπος που περιγράφει ο Μάγιστρος φαίνεται ότι βρίσκεται όχι στη δυτική πλευρά αλλά ακριβώς στη βορειοδυτική γωνία του νησιού, και σχηματίζεται από το ακρωτήριο ή χερσόνησο του Πεταλά στα βορειοδυτικά και ένα άλλο ακρωτήριο βόρεια. Το λιμάνι έφερε το ίδιο όνομα με τη χερσόνησο (*Πετάλη λιμὴν*), τα δυο νησιά του κόλπου ονομάζονταν *Ἀγιονήσια*⁵⁷. Για το Μάγιστρο και τους

56. Αν λάβουμε υπόψη τις ακόλουθες πληροφορίες για τη σύλληψη των αγκιολόγων του Πελαγονησίου, συμπεραίνουμε ότι οι Βυζαντινοί ναυτικοί ήταν περιστασιακά χορτοφάγοι αλλά και κρεωφάγοι. Ο *Βίος Κυρίλλου τοῦ Φιλεώτου* αναφέρει: *λάχανα, ὀπώρας, κρόμιννα, σκόροδα, ῥαφανίδας, βοτάνας ἀγρίας*, αλλά και *λιπώδη κρέατα καὶ ἰχθύας*. Πρβλ. E. SARGOLOGOS, *La Vie de Saint Cyrille le Philéote, moine Byzantin, Subs. Hag.* 39, Βρυξέλλες 1964, κεφ. 5-6.

57. DELATTE, *Portulans*, 337₁₃₋₁₈: *τὸν Μαρμαρᾶν νησὶν μέγα. καὶ τὸ ἀκρωτήρι τῆς τρεμουντάνας ἔχει β' νησιά καὶ λέγουν τα Ἀγιονήσια. τὸ ἀκρωτήρι τοῦ πουνέντε τὸ λέγουν Πεταλᾶ. ὁ Πεταλᾶς ἔχει ἕναν ἀκρωτήριν χοντρὸν καὶ φαίνεται ὡσάν νησὶ μονόβραχον· καὶ ἀφίνης το δεξιὰ σου καὶ ἐμπαίνης μέσα καὶ ῥάσσης εἰς ὄργιας ζ' καὶ ξερβά ἀφίνης τὴν ἐκκλησίαν*. Πρβλ. το *Ὁδοιπορικό του Ρώσου ηγούμενου Δανιήλ* (1106), ο οποίος χαρακτηρίζει δικαιολογημένα τον τόπο ως «νήσο Πεταλά». Βλ. σχετικά, ΚΗΙΤΡΟΒΟ, *Itinéraires*, 6. Πρβλ. W. TOMASCHEK, *Zur historischen Topographie von Kleinasien im Mittelalter*, Sitzungsberichte der philosophisch-historischen Klasse der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften in Wien 124, 1891, 3.

άλλους ταξιδιώτες ήταν μια ειρωνεία της τύχης ότι, όταν σηκώθηκε βοριάς, ο μόνος άνεμος που χρειάζονταν τα πλοία για να φθάσουν γρήγορα στα Στενά, ο πλοίαρχος και οι ναύτες δεν τόλμησαν να σηκώσουν τα πανιά, γιατί κινδύνευαν να ναυαγήσουν *παρά την έξοδον*, από την πλευρά της βραχώδους χερσονήσου του Πεταλά.

Το απόγευμα της όγδοης ημέρας πέρασε από τον κόλπο ο αυτοκρατορικός στόλος, επιστρέφοντας για ανεφοδιασμό στην πρωτεύουσα από μια περιπολία του στη Σηστό, την Καλλιούπολη και τους *ένταυθα τόπους*. Γνωρίζουμε ότι ο στολίσκος αυτός ήταν το αποτέλεσμα μιας έσχατης προσπάθειας του Ανδρονίκου Β' για την αναδιοργάνωση του πολεμικού ναυτικού και αποτελούνταν από 12 περίπου πλοία μικρού εκτοπίσματος (*μονήρη*)⁵⁸.

Με τη δύση του ήλιου, φύσηξε επιτέλους μέτριος βόρειος άνεμος, αλλά και πάλι ο πλοίαρχος, φοβούμενος μήπως εκδηλωθεί άπνοια ή νοτιάς, παρέτεινε την αναχώρηση *ἐς νύκτα βαθείαν* τότε ξεκίνησε και κατόρθωσε σε ελάχιστο χρόνο (*θᾶττον γ' ἢν τις εἰκάσαι*), πιθανόν εντός μιας ημέρας, να φθάσει στη Λήμνο, από την οποία ανεχώρησαν σχεδόν αμέσως, αφού αγόρασαν *πολλῶν ἀργυρίων ὀλίγας... τὰς τροφάς* (TREU, 14₃₂-167). Για να έχουμε ένα μέτρο σύγκρισης, αναφέρουμε ότι τις πρώτες ημέρες του Δεκεμβρίου 1437 η γαλέρα του Ιωάννη Η' χρειάστηκε *ἡμέραν ὅλην καὶ ἱκανόν μέρος τῆς νυκτός*, για να καλύψει την απόσταση Μάδυτος-Μούδρου κάτω από ευνοϊκό άνεμο εναλλασσόμενο με άπνοια, στη διάρκεια της οποίας βέβαια η πλεύση έγινε κωπήλατη⁵⁹.

Μεταξύ Λήμνου και Κυρά Παναγιάς το πλοίο αντιμετώπισε τη χειρότερη από όλες τις τρικυμίες και τον κίνδυνο να καταποντιστεί (TREU, 168-17₁₂). Σχεδόν ακυβέρνητο, διέπλευσε πολλούς... *καὶ φρικώδεις διαύλους*, ενώ το κατάρτι είχε λυγίσει, το κύριο πανί είχε κουρελιαστεί, τα τοιχώματα του σκάφους είχαν υποστεί βλάβες⁶⁰ και οι επιβάτες

58. Hélène AHRWEILER, *Byzance et la mer. La marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance aux VIIe-XVe siècles*, Παρίσι 1966, 380.

59. LAURENT, Syropoulos, 200₂₀₋₂₂.

60. Η χρήση της έκφρασης *τοίχου μὲν ἐκατέρου περιηρημένου* (TREU, 16₁₉₋₂₀) υποδηλώνει ότι είχε σπάσει το επίμηκες ξύλο που συγκρατούσε τα τοιχώματα του σκάφους στο επάνω μέρος, το *περίτονον* ή *περιτόναιον*. Βλ. σχετικά ΚΟΥΚΟΥΛΕΣ, ό.π., 348.

προσπαθούσαν να πιαστούν από κάπου, για να μη σαρωθούν από τα κύματα· λίγο πριν καταπλεύσει το πλοίο στο λιμάνι της Κυρά Παναγιάς, ο σφοδρός άνεμος έσπασε το σχοινί που συγκρατούσε την κεραία⁶¹, αλλά το έμπειρο πλήρωμα, ενεργώντας ακαριαία, στερέωσε το όλο σύστημα με ένα άλλο σχοινί, πριν αυτό παρασυρθεί από τον άνεμο· έτσι το πλοίο εισέπλευσε στο λιμάνι, όπου ακινητοποιήθηκε με την ταυτόχρονη ρίψη πολλών αγκυρών⁶².

Το τμήμα αυτό του ταξιδιού πρέπει να διήρκεσε εξαιτίας της ανεξέλεγκτης πλεύσης τέσσερις ως πέντε ημέρες. Στην Κυρά Παναγιά παρέμειναν ακριβώς πέντε ημέρες και στο χρονικό αυτό διάστημα είχαν την ευκαιρία να κυνηγήσουν και να πιάσουν πάλι πολυάριθμα αγριόγινδα⁶³. τελικά νοτιάς έβγαλε το πλοίο από το λιμάνι κι ύστερα βοριάς το οδήγησε

61. Ήταν ένα συνηθισμένο ατύχημα: Πρβλ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΑΦΝΟΠΑΤΗΣ, *Επιστολαί*, 203₅₄₋₅₇: ῥήγνυται μὲν ὁ πρότονος, ὅς δὴ τὸ κέρασ ἀνέχων σὶν τῇ ὀθόνη κατ' οὖρον φέρεσθαι παρέχει τὸ σκάφος· ῥαγέντος δὲ ἐπεβόμβει μὲν ἡ ὀθόνη, ἐξαισίσις πνεύμασι... σπαρασσομένη...· 203₇₁- 205₇₆: Αὐθις πνεύματος τῷ ιστίῳ λαβρότερον καταρραγέντος θάτερος τοῖν λειπομένοιν διακόπτεται πρότονος· ὅτε δὴ... ὀλίγου τὸν ιστόν ἅμα τῷ κέρα κλύδωνος ἔργον ἐδέησε γεγενῆσθαι συγκλώμενα, εἰ μὴ τι σωτήριον τούτοις περιενόητο. Ἐξάψαντες γὰρ τῆς πρώρας <τὴν> καταρτίδα καλωδίῳ παχεῖ τε καὶ ἰσχυρῷ.

62. Από το *Βίο τοῦ ἁγίου Νικολάου*, μαθαίνουμε ὅτι αὐτό γίνονταν ἐνίοτε και στην τρικυμισμένη ανοιχτὴ θάλασσα, για να μη παρασυρθεῖ το πλοίο και συντριβεῖ σε ἀπότομες ακτές. Πρβλ. ANRICH, *Hagios Nikolaos*, τόμ. I, 7-9: Βάλλετε τὰ σίδηρα τοῦ πλοίου εἰς τὴν γῆν, καὶ δῆσατε το πλοῖον ἡμῶν. ΣΥΝΕΣΙΟΣ ΚΥΡΗΝΑΙΟΣ, *Επιστολή* 5, 19: ἡ μὲν γὰρ ναὺς ἐσάλευεν ἐπὶ μετεώρου (λιμὴν γὰρ ὁ τόπος οὐκ ἦν), καὶ ἐσάλευεν ἐπ' ἀγκύρας μιᾶς· ἡ ἑτέρα γὰρ ἀπημπόλητο, τρίτην δὲ ἀγκυραν Ἀμάραντος οὐκ ἐκτῆσατο. Ενίοτε οἱ ἀγκυρες ρίπτονταν για να λειτουργήσουν ὡς τροχοπέδη, ἐπιβραδύνοντας τὴν κίνηση τοῦ πλοίου, ὅταν αὐτό παρασυρόταν με ταχύτητα προς ἀνεπιθύμητη κατεύθυνση. Πρβλ. LAURENT, Sygroulos, 198: Αἱ γὰρ τριῆρεις ἐπὶ τοσοῦτον ἐφέροντο ἄνευ ιστίων, ὥστε ἐδειλίῳν οἱ ἐν αὐταῖς, μήποτε ἐν σκότῳ προσπελάσαντες τῇ Προικοννήσῳ κατεαγῶσι. Διὸ καὶ ἀγκύρας ὀπισθεν ἐχάλασαν ἔλκεσθαι ἐπὶ τῆς θαλάσσης, ἵν' οὕτως αὐτὰς ἐπέχοιεν τῆς ὁδοῦ.

63. Για να αντιμετωπιστεῖ ικανοποιητικά το οξύ, ἰδιαίτερα κατὰ τὴν 45ήμερη ἐπιστροφή, πρόβλημα τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ, ὕστερα ἀπὸ τὴν ταχεία ἐξάντληση των ἀρχικῶν ἀποθεμάτων, οἱ ταξιδιώτες προμηθεύονταν τροφίμα εἴτε ἀπὸ τὴ φύση, ὅπου δεν υπῆρχαν οἰκισμοί, εἴτε ἀπὸ κατοικημένους τόπους με ἀγορές.

ώς το ύψος του Εμβόλου (απόσταση περίπου 210 χλμ.)⁶⁴. Όσον αφορά το χρόνο του διάπλου η σύγκριση με παλαιότερα ναυτικά οδοιπορικά είναι διδακτική: τον Αύγουστο 904 ο αραβικός στόλος υπό τον Λέοντα Τριπολίτη έφθασε από το τέλος της Παλλήνης, δηλ. από μια περιοχή της χερσονήσου κοντά στο Καναστραίον, στους γειτονικούς με την Κυρά Παναγιά Διαδρόμους σε δέκα ως δωδεκα ώρες, ενώ στα τέλη του 7ου αιώνα η βυζαντινή ναυτική μοίρα των Καραβησιάνων έφθασε στη Θεσσαλονίκη την εβδόμη ώρα της Μεγάλης Τετάρτης, αφού απέπλευσε από τη Σκιάθο τη νύχτα προς τη Μεγάλη Τρίτη⁶⁵. Το πλοίο, του οποίου επέβαινε ο Μάγιστρος, σύμφωνα με τα λεγόμενα του τελευταίου, είχε ευτυχή πορεία: δεν πρέπει να χρειάστηκε παραπάνω από μία ημέρα ναυσιπλοΐας, για να φθάσει στο ύψος του ακρωτηρίου Έμβολος το πρωϊ της επομένης μέρας. Εκεί παρέμεινε, ωστόσο, καθηλωμένο, γιατί εμποδίστηκε από τον ενάντιο άνεμο *καῦνα* [από το ρήμα *καίω*, ονομαστική *καῦς(;)*], ενώ χρειαζόταν νότο για να μπει στο εσωτερικό του κόλπου. Με τη λέξη προσδιορίζεται κατά την άποψή μου ο παγωμένος άνεμος Βαρδάρης. Ως ἄπαξ λεγόμενον –παραδίδεται μόνο από το Μάγιστρο και δεν μαρτυρείται στα λεξικά– η ονομασία αποτελεί, πιθανό, λόγια διασκευή ιδιωματικής λέξης ή πλάστηκε από το συγγραφέα αναλογικά προς τον επίσης τοπικό άνεμο Καννία, ο οποίος φυσούσε από το όρος Καύνος της Καρίας προς την κατεύθυνση της Ρόδου⁶⁶.

64. Σχετικά με τις αποστάσεις σημείων της χερσονήσου της Κασσάνδρας από τη γειτονική Σκιάθο, βλ. DELATTE, *Portulans*, 297: 'Ο Ἅγιος Γεώργιος (= Σκιάθος) με τὸν κάβον τοῦ Κανίστρου... μίλια ρ'. Τὸ Σκιάθος με τὸν κάβον τοῦ Πεσιδίου... μίλια π'. Εδώ βέβαια υπάρχει σύγχυση και ίσως αμοιβαία αντικατάσταση των δυο αριθμών, γιατί είναι αδύνατο η Κασσάνδρα (κάβος του Πεσιδίου) να απέχει από τη Σκιάθο λιγότερο από όσο το Καναστρον.

65. LEMERLE, *Saint Démétrius*, τόμ. I, 231-232.

66. Ευκαιρικά αναφέρουμε ότι υπήρχαν πολλοί τοπικοί άνεμοι με ιδιαίτερο όνομα. Στην περιοχή της Καρχηδόνας έπνεαν την ημέρα της γιορτής του Αγίου Κυπριανού (14 Οκτωβρίου) τα περίφημα «Κυπριανά», άνεμοι, οι οποίοι έμελλαν να αποβούν μοιραίοι για το βυζαντινό στόλο το 468 (Προκοπίος, Ὑπέρ τῶν πολέμων, III 20, 12: Οἱ δὲ ναῦται οὐκ ἐπείθοντο... ἔφασκον (γάρ)... χειμῶνα ἐπίσημον αὐτίκα μάλα γενήσεσθαι ἐπίδοξον εἶναι, ὃν δὴ οἱ ἐπιχώριοι Κυπριανά καλοῦσι.)· στη θάλασσα του Αζόφ έπνεε ο «Ταναΐτης» από το όνομα του Ταναΐδος (Ντον) ποταμού (ό.π., VIII 5, 10: ἀλλὰ καὶ τὸν ἄνεμον, ὃς ἐνθένδε πνεῖ, Ταναΐτην προσαγορεύουσιν).

Επειδή φαινόταν ότι ο άνεμος θα κρατούσε αρκετές ημέρες, πολλοί από τους επιβάτες αποβιβάσθηκαν στον οικισμό του Εκβόλου, όπου φιλοξενήθηκαν από ένα χωρικό. Εκεί διημέρευσαν και διανυκτέρευσαν και το πρωί της επόμενης ημέρας ανέβηκαν στα άλογα, που εξασφάλισαν οι υπηρέτες τους, και έφθασαν στη Θεσσαλονίκη από το δρόμο της στεριάς⁶⁷.

Απομένει να ερμηνευθεί η σιβυλλική φράση του Μαγίστρου, ότι η αναχώρηση για τη Θεσσαλονίκη έγινε *δυοῖν πρό τῆς νενομισμένης* (δηλαδή καθιερωμένης από τη συνήθεια, συνηθισμένης) *ἡμέραιν*. Το ερώτημα είναι σημαντικό, γιατί η απάντησή του θα επέτρεπε τον ημερολογιακό προσδιορισμό των χρόνων της επιστροφής. Θα ξεκινήσω από την αφετηριακή ημερομηνία των υπολογισμών μας, δηλαδή την 1η Οκτωβρίου 1310. Ο Μάγιστρος τονίζει ότι η αναχώρηση από τη Θεσσαλονίκη έγινε *Ἐλαφρηβολιῶνος ἔνῃ καὶ νέᾳ*. Επειδή η έκφραση *ἔνῃ καὶ νέᾳ*, δηλαδή παλαιά και νέα, αποτελεί τυπικό προσδιορισμό της τελευταίας και πρώτης, όπως εδώ, ημέρας του σεληνιακού μήνα του αττικού ημερολογίου⁶⁸, είναι πολύ πιθανό ότι η πρωτομηνία ως ημερομηνία αναχώρησης του πλοίου από

ενας άλλος άνεμος που περιγράφεται λεπτομερειακά από τον Προκοπίο χωρίς να κατονομάζεται είναι η γνωστή «μπόρα» που πνέει στην Αδριατική καθώς και στις απέναντι ακτές, την Ιταλική γύρω από το Βενεβέντο, και τη Δαλματική (ό.π., V 15, 5-6: *ἐν Δαλματία γάρ... ἀνέμου τε πνεῦμα σκληρον καὶ ὑπερφυνῶς ἄγριον ἐπισκῆπτειν φιλεῖ, ὅπερ ἐπειδὴν ἐπιπνεῖν ἄρξῃται, ὁδῶ ἰόντα ἔτι ἄνθρωπον ἐνταῖθα εὐρεῖν οὐδεμία μηχανὴ ἐστίν, ἀλλ' οἴκοι ἅπαντες καθεύδοντες ἑαυτοὺς τηροῦσι. τοιαύτη γάρ τις ἢ τοῦ πνεύματος ῥύμη τυγχάνει οὕσα ὥστε ἄνδρα ἰππέα ξὶν τῷ ἵππῳ ἀρπάσασα μετέωρον φέρει, ἐπὶ πλεῖστόν τε περιγαγοῦσα τῆς τοῦ ἀνέμου χώρας εἴτα ὅλη παρατύχη ἀπορρίπτουσα κτείνει*). σύμφωνα, τέλος, με τρία ναυτικά ημερολόγια που δημοσίευσε ο Σ. ΛΑΜΠΡΟΣ, στην περιοχή του Παρθενίου πελάγους (μεταξύ Κύπρου, Ταρσοῦ και Συρίας) τα μετέμια (*ἐτησίαι*) που έπνεαν από τα μέσα Ιουνίου μέχρι τα μέσα Αυγούστου ονομαζόνταν *ῥῆγκται*, οι βορειοδυτικοί ονομάζονταν *θρασκίαι*, οι *προδρομῖται* ήταν προδρομικοί άνεμοι, οι *πεντηκοστάριοι*, σήμερα γνωστοί ως *Khamsin* σ' όλους τους κατοίκους της Ανατολής, έπνεαν κατά την περίοδο της Πεντηκοστής· τέλος αναφέρεται ο *κίρρος*, που στην Ιταλική ναυτική γλώσσα εμφανίζεται ως *scirocco* (Πρβλ. ΛΑΜΠΡΟΣ, *Τρία Κείμενα*, 172²⁶⁻³⁰, 175¹⁸⁻¹⁷⁶³).

67. Το ίδιο ακριβώς συνέβη κατά το ταξίδι του Θεόδωρου Στουδίτη προς τη Θεσσαλονίκη. Βλ. CHEYNET - FLUSIN, *Route de l'exil*, 198⁴⁷⁻⁴⁹.

68. Βλ. λήμμα «Monat, Monatsnamen» (W. SONTHEIMFR), στο *Der kleine Pauly Lexikon der Antike*, Μόναχο 1979, τόμ. 3, στ. 1405-1408.

τη Θεσσαλονίκη δεν είναι συμπτωματική, αλλά επελέγη ενσυνείδητα από δεισιδαίμονες ναυτικούς που πίστευαν, σύμφωνα με πληροφορίες του Συνέσιου Κυρηναίου, ότι η παρατηρούμενη στο τέλος του μήνα, όταν φθίνει η σελήνη, σύμπτωση *τῶν συνόδων τῶν ἄστρον καὶ τῶν πολυθρυλήτων στοιχείων*, προκαλεί πολύ άσχημες, ακατάλληλες για πλόες καιρικές συνθήκες⁶⁹.

Με βάση τη ναυτική αυτή προκατάληψη, η οποία επέζησε ως την εποχή της Αλώσεως και επεκτεινόταν παρεμπιπτόντως και σε άλλες ημέρες της εβδομάδας, του μήνα και του έτους, θεωρούμενες δυσοίωνες ή *γεννητικές τρικυμίας καὶ ζάλης*⁷⁰, θα πρέπει να ερμηνευθεί κατά τη γνώμη μου η επίμαχη φράση «δυο ημέρες πριν από τη συνηθισμένη», της οποίας τη σημασία ο Μάγιστρος δεν έκρινε αναγκαίο να διευκρινίσει περαιτέρω, ίσως γιατί τη θεωρούσε αυτονόητη από τον αποδέκτη της επιστολής του⁷¹. Έχω τη γνώμη ότι η ημέρα αυτή ήταν η 1η Νοεμβρίου και άρα η αναχώρηση έγινε στις 30 Οκτωβρίου. Η υπόθεση αυτή δεν στηρίζεται βεβαίως σε ακλόνητες αποδείξεις, δεν αντιφάσκει όμως προς τα υπόλοιπα δεδομένα του κειμένου. Συγκεκριμένα ο Μάγιστρος τονίζει, όπως είπαμε παραπάνω, ότι ο αυτοκράτωρ καθυστέρησε λίγο μόνο χρόνο μέχρι να δεχθεί την πρεσβεία, η οποία είχε φθάσει στην πρωτεύουσα στις 20 ή 21 Οκτωβρίου, επειδή ήταν απασχολημένος με την επανεκλογή του Αθανασίου Γ' ως Πατριάρχη Ιεροσολύμων (1310-1316/17)⁷² αλλά και «άλλες φροντίδες», υπονοώντας προφανώς τη Σύνοδο του Οκτωβρίου 1310⁷³. Έτσι οι τρεις συναντήσεις της

69. ΣΥΝΕΣΙΟΣ ΚΥΡΗΝΑΙΟΣ, *Επιστολή 5*, 20₉₋₁₀ και 26₈₋₁₀: *σὺ δὲ μηδέποτε πλεῦσαις. εἰ δέ ποτε πάντως δεήσοι, ἀλλὰ μήτοι φθίνοντός γε μηνός*. Πρβλ. J. VOGT, *Begegnung mit Synesios, dem Philosophen, Priester und Feldherrn. Gesammelte Beiträge*, Darmstadt 1985, 45 κ.ε.· LAURENT, Syropoulos, 198, 25-27: *Ἐφ' οἷς καὶ οἱ ναυτικοὶ μεγάλως ἠγωνίων καὶ ἡτιῶντο τὸ ἀσυμβούλευτον τοῦ βασιλέως εὐλόγως, ὅτι οὐδὲ τὴν συμβουλὴν τοῦ σοφοῦ ἠθέλησε στέρξαι τοῦ εἰπόντος· εἰ δέ ποτε πλεῦσαι δεήσει, ἀλλὰ μὴ τι, φθίνοντός γε μηνός*.

70. Βλ. σχετικά ΛΑΜΠΡΟΣ, *Τρία κείμενα*, 176₄₋₁₉.

71. Δεν θα ήταν ίσως χωρίς σημασία να αναφέρουμε εδώ ότι ο Μάγιστρος ήταν σχολιαστής του επισκόπου Κυρήνης, από τον οποίο, όσον αφορά τη συγκεκριμένη επιστολή, επηρεάστηκε θεματολογικά, λεκτικά και υφολογικά.

72. *PLPI*, 38, αριθ. 414.

73. J. DARROUZÈS, *Les registes des actes du patriarcat de Constantinople, I: Les actes des patriarches, V: Les registes de 1310 à 1376*, Παρίσι 1977, 9, αριθ. 2008.

πρεσβείας (με τον Πατριάρχη Κωνσταντινουπόλεως Νίφωνα, το Μεγάλο Λογοθέτη Θεόδωρο Μετοχίτη και τον αυτοκράτορα) και η περιήγηση της Πόλης «χωρούν» κάλλιστα στο χρονικό διάστημα εννέα ή δέκα ημερών (από 20 ή 21 ως 30 Οκτωβρίου).

Από τα προηγούμενα μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η παραμονή της πρεσβείας στην πρωτεύουσα διήρκεσε ακριβώς εννέα ή δέκα ημέρες, αλλά κι αν ακόμη αυτό δεν ισχύει, η παραμονή δεν θα παρατάθηκε πέραν των δεκαπέντε ημερών, καθώς η πρεσβεία θα πρέπει να φρόντισε να επιταχύνει την επιστροφή της λόγω εποχής. Ενισχυτική της υποθέσής μας είναι και η απουσία από την περιγραφή κάθε αναφοράς ή απλής νύξης στη γιορτή των Χριστουγέννων (*argumentum ex silentio*), η οποία οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η άφιξη στη Θεσσαλονίκη θα έγινε αρκετές ημέρες πριν από την 25η Δεκεμβρίου, αν και τα τεκμήρια του είδους αυτού δεν έχουν απόλυτη αξία. Συνοψίζοντας, θεωρούμε ότι ο Μάγιστρος και η συνοδεία του έφθασαν στη Θεσσαλονίκη, ύστερα από σαράντα πέντε ημέρες ταξιδιού, στις 14 Δεκεμβρίου ή στο διάστημα μεταξύ της 14ης και της 21ης Δεκεμβρίου.