

Ἀπὸ τὴν μίνησιν τῶν Ἰδεῶν

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ «ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ» *

W. KALTENSTADLER

Τὸ Διεθνὲς Συνέδριον τῆς «Διεθνoῦς Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Ἱστορίας» τοῦ 1969 προητοιμάσθη καὶ ὀργανώθη ὑπὸ τῆς «Sottocommissione Italiana» — Ἰταλικῆς Ὑποεπιτροπῆς — ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν τοῦ κ. Federigo Melis, καθηγητοῦ τῆς Οἰκονομικῆς Ἱστορίας εἰς τὰ Πανεπιστήμια Φλωρεντίας καὶ Πίζης. Τὸ Συνέδριον διήρκεσε περισσότερον χρόνον ἀπὸ ἐκεῖνον, ὁ ὁποῖος ἐξ ἀρχῆς εἶχε προγραμματισθῆ.

Διὰ μίαν ἐπιστημονικὴν ἑταιρείαν, ἡ ὁποία ἀσχολεῖται μὲ τὴν ἱστορίαν τῆς θαλάσσης, ἦτο πλέον ἢ αὐτονόητον ὅτι αὕτη δὲν θὰ ἤρκειτο μὲ τὴν ἐπὶ τῆς ξηρᾶς μόνον ἀπασχόλησιν ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ναυτικῆς ἱστορίας, ἀλλὰ θὰ ἐπεθύμει ἐπίσης νὰ μελετήσῃ ταύτην καὶ ἐπὶ θαλάσσης. Εἷς συνάδελφος, ἀναγνωρίζων τὰς παρὰ τοῦ ὀργανωτοῦ προσφερθείσας ὑπηρεσίας, ὀρθῶς ἔγραψεν ὅτι «ἡ ἱστορία τῆς θαλάσσης μελετᾶται καλύτερον ἐπὶ τῆς θαλάσσης».

Τὸ ὡς ἄνω Συνέδριον διήρκεσεν ἀπὸ τῆς 29ης Αὐγούστου μέχρι τῆς 9ης Σεπτεμβρίου. Διὰ τὸ ταξίδιον ἐχρησιμοποιήθη τὸ α/π «Ausonia», ἐν πολυτελεῶς πλοῖον τῆς ἰταλικῆς ὑπὸ τοῦ κράτους ἐλεγχομένης ἑταιρείας «Adriatica». Τοῦτο ἤρχισεν ἐκ Τεργέστης καὶ ἐτερματίσθη εἰς αὐτὴν μετὰ ἀπὸ σειρὰν προσεγγίσεων εἰς ὅλην τὴν ἀνατολικὴν λεκάνην τῆς Μεσογείου, εἰς τὸ Μπάρι, τὴν Ρόδον, τὴν Βηρυτόν, τὴν Κύπρον, τὴν Κωνσταντινούπολιν, τὴν Κρήτην (Ἡράκλειον) - Μπάρι - Ντουμπρόβνικ - Βενετίαν - Τεργέστην.

Ἡ ἐναρκτήριος συνεδρίασις ἔλαβε χώραν ὄχι ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἀλλὰ εἰς τὸ «Castello Sueno», παλαιὸν ἀνάκτορον τοῦ Φρειδερίκου τοῦ II εἰς τὸ Μπάρι. Ἐναρκτηρίους λόγους ἐξεφώνησαν ὁ δήμαρχος τοῦ Μπάρι G. T. Liuzzi, ὁ πρύτανις τοῦ πανεπιστημίου τοῦ Μπάρι καθηγητῆς Paspuale del Prete, ὁ ἀντιπρόεδρος τῆς «Ἰταλικῆς Ὑποεπιτροπῆς» Carlo Paladini, καὶ τέλος ὁ πρόεδρος τῆς «Διεθνoῦς Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Ἱστορίας» Michel Mollat, καθηγητῆς εἰς τὴν Σορβόννην τῶν Παρισίων.

Μία ὁμάς τοῦ Συνεδρίου, συμμετέσχε κατὰ τὴν ἐναρκτήριον συνεδρίαν εἰς τὸ Μπάρι, ἐνῶ μία ἄλλη ἀνεχώρησε τὴν ἡμέραν τῆς ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν τοῦ Συνε-

* Κατὰ μετάφρασιν Γ. Βανδῶρου.

δρίου διὰ Τεργέστην, ὅπου τὸ ἐσπέρας τῆς 28ης Αὐγούστου τὸ «Ausenia» ἤρχισε τὴν περιοδείαν.

Τὸ Συνέδριον εἶχε, συνεπῶς, μίαν καλὴν ὕλικήν θεμελίωσιν. Ἡ ἐπιστημονικὴ πλευρὰ ἀπερρόφησε μέγα μέρος τοῦ διαθεσίμου χρόνου. Αἱ ἀνακοινώσεις καὶ αἱ μελέται, αἱ ὅποια ἐγένοντο, ἀφεώρων καθ' ὅλοκληρίαν τὰ προβλήματα τῶν ὁδῶν τοῦ ἐμπορίου καὶ τὸ ἐν γένει μεσογειακὸν ἐμπόριον, ὡς καὶ τὴν ὑπ' αὐτοῦ ἀσκηθεῖσαν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν περὶ τὴν Μεσόγειον κειμένων χωρῶν.

Μετὰ περαιτέρω προσφωνήσεις ἐν τῇ μεγάλῃ αἰθούσῃ τοῦ κοινοτικοῦ μεγάρου εἰς τὸ «Trani» τὴν 29ην Αὐγούστου ἔλαβον χώραν αἱ πρῶται διαλέξεις ὑπὸ τῶν καθηγητῶν Heers, τοῦ πανεπιστημίου τῶν Παρισίων, καὶ Braunstein, τῆς Πρακτικῆς Σχολῆς Ἀνωτέρων Σπουδῶν τῶν Παρισίων. Ἀμφότεροι ἠσχολήθησαν μὲ τὰ προβλήματα τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν συγκοινωνιῶν τῶν ἐπιθαλασσίαν πόλεων τῆς ἄνω Ἰταλίας, ὁ Heers μὲ τὰ τῆς Γενούης καὶ ὁ Braunstein μὲ τὰ τῆς Βενετίας.

Ὁ Heers ὠμίλησε περὶ τῶν «Λιγουρικῶν Ἀπεννίνων καὶ τῆς θαλάσσης κατὰ τὸ τέλος τοῦ μεσαίωνος». Ὁ ὀμιλητὴς ἰδιαιτέρως ἐτόνισεν ὅτι ἡ Γενούη, λόγῳ τῆς δυσμενοῦς τῆς θέσεως ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἐνδοχώραν, ἀπέζη κυρίως μέχρι τοῦ 1100 ἀπὸ τῆς μετὰ τῆς θαλάσσης ἐπικοινωνίας. Ἐν τούτοις, ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 12ου αἰῶνος ἤρχισεν ἡ συγκοινωνία, διὰ μέσου τῶν διαβάσεων τῶν λιγουρικῶν Ἀπεννίνων, ὥστε ἡ ὁδὸς αὕτη διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς Γενούης ὁσημέραι νὰ παρουσιάζη αὐξουσαν σημασίαν, οὐχὶ ἄσχετον μὲ τὴν ζωηρῶς ἀναπτυσσομένην οἰκονομίαν τῆς Λομβαρδίας.

Ἐμπορεύματα πολυτελείας, μπαχαρικά, μεταξωτά, μετεφέροντο διὰ μέσου τῆς κατὰ ξηρὰν ὁδοῦ τῶν Ἀλπεων, βαρύτερα ἐν τούτοις ἐμπορεύματα μετεφέροντο μέχρι τοῦ τέλους τοῦ μεσαίωνος διὰ τῆς θαλασσίας ὁδοῦ, κυρίως πρὸς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Φλάνδραν. Ἐνεκα τοῦ αὐξανομένου κινδύνου εἰς τὰς ὁδοὺς τῆς ξηρᾶς ἐκ τῶν ἐνεδρευόντων ληστῶν καὶ λόγῳ τῆς ἰσχύος τῶν κυριαρχούντων τῶν Ἀπεννίνων φεουδαρχῶν, ἡ θαλασσία ὁδὸς διὰ τὴν ἐξαγωγὴν τῶν ἀγαθῶν πολυτελείας κατέστη ἐπωφελεστέρα (βλέπε J. Heers: Ἡ Γενούη κατὰ τὸν 15ον αἰῶνα, οἰκονομικὴ δραστηριότης καὶ κοινωνικὰ προβλήματα, Παρίσι, 1961, σ. 321 - 357).

Ἐπὶ μακρὰν χρονικὴν περίοδον ὑπῆρξεν ἐν μειονέκτιμα διὰ τὴν γενουησιακὴν ἱστορίαν τὸ ὅτι ἡ πόλις οὐδεμίαν ἤσκησεν ἐπιρροὴν ἐπὶ τῆς ἐνδοχώρας. Παραλλήλως, ἡ ἐνδοχώρα οὐδόλως συνέβαλεν εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἀνθησιν καὶ εὐεξίαν τῆς πόλεως (βλέπε Federigo Melis: Ἀπόψεις τῆς μεσαιωνικῆς οἰκονομικῆς ζωῆς, εἰς τὸ ἔργον: Μελέται δημοσιευθεῖσαι εἰς τὸ Ἀρχεῖον Datini di Prato, Siena, 1962, σ. 511 - 530).

Κατὰ τὴν αὐτὴν ἡμέραν ὁ Braunstein προέβη εἰς τὴν ἀνακοίνωσίν του «Ἡ Βενετία καὶ ἡ ἐνδοχώρα τῆς: αἱ ὁδοὶ τοῦ γερμανικοῦ ἐμπορίου κατὰ τὸ τέλος τοῦ μεσαίωνος». Ἡ Βενετία δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ ἐνοηθῇ ἐφαρμοζομένων καθαρῶς εὐρωπαϊκῶν κριτηρίων, καθόσον αὕτη ἀώθουμένη πρὸς τὸν θάλασσαν ἐκ τοῦ ἀγόνου τῆς λιμνοθαλάσσης τῆς ἔστρεψε τὰ νῶτα πρὸς τὴν ἡπειρον, εἰς τὴν ὁποίαν ἦτο οἰοῦναι ἠγρυροβολημένη, ὡς ἐν ἀποσπασθὲν τεμάχιον τῆς Ἀνατολῆς» (Braunstein, σ. 1).

Ἐν τούτοις, ὁ οικονομικὸς ρόλος τῆς Βενετίας εἶναι προφανὴς καὶ ἀναμφισβήτητος, δηλαδὴ, ἦτο μία μεσάζουσα μεταξὺ τῶν μεσογειακῶν συγκοινωνιῶν καὶ τῶν ἠπειρωτικῶν ὁδῶν.

Ἡ πρὸς τὸν Νότον πίεσις καθιστᾷ τὴν Βενετίαν «τὴν θύραν τῆς Γερμανίας πρὸς νότον τῶν Ἑλπεων» (Braunstein, σ. 2). Ὁ Braunstein διηρένησε κυρίως δύο ἀπόψεις: Πρῶτον, τὰς ἀποθήκας τῶν Γερμανῶν καὶ τὴν ἄνοδον τῆς ἄνω Γερμανίας, καθὼς καὶ τὰς κυρίας ὁδοὺς τοῦ ἐμπορίου μεταξὺ τῆς Βενετίας καὶ τῆς ἐνδοχώρας τῆς, δεύτερον ζήτημα, πῶς ἦτο ὠργανωμένη ἡ κυκλοφορία, ποῖαι ἦσαν αἱ βάσεις ἐνὸς συναγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν διαφόρων ὁδῶν καὶ πῶς ἦτο δυνατόν νὰ καθορισθῇ ἡ κυκλοφορικὴ ἔντασις εἰς τὰς διαφόρους ὁδοὺς. Τὸ Regensburg καὶ ἡ Βιέννη κατεῖχον μέχρι τέλους τοῦ μεσαίωνος τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὰς οικονομικὰς σχέσεις μετὰ τῆς Βενετίας.

Ἀπὸ τοῦ 14ου αἰῶνος αὐξάνει διαρκῶς ἡ ἐπιρροή τῶν ἐμπόρων ἀπὸ τὸ Ulm Aurburg καὶ τὴν Νυρεμβέργην. Ἡ αὐξουσα ἐξαγωγή ἀγαθῶν μαζικῆς παραγωγῆς εἰς τὴν Ἀνατολὴν ἐπέφερε καὶ μίαν αὐξουσαν εἰσαγωγὴν πεπέρως, βάμβακος καὶ οἴνου πρὸς τὴν ἄνω Γερμανίαν.

Δύο ὁδοὶ ἦσαν μείζονος σημασίας, ἡ τοῦ Ρήνου καὶ ἡ τοῦ Brenner. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ μεσαίωνος αὐξάνει ὁ ὄγκος τῆς κυκλοφορίας διὰ τῆς εἰσαγωγῆς τῶν ὀχημάτων. Ἡ μεταφορὰ μὲ τὰ ὑποζύγια διὰ τῶν δρομίσκων διατηρεῖ κατόπιν, ὅπως καὶ πρῖν, τὴν σημασίαν τῆς (βλέπε Stelz, Otto : Ἱστορία τῆς ὀργανώσεως τοῦ ἐπαγγελματοῦ τοῦ μεταφορέως εἰς τὸ Τυρόλον κατὰ τὸν μεσαίωνα, εἰς VSWG 16, 1910).

Κατὰ τὸ ἑσπέρας τῆς 29ης Αὐγούστου ἀποπλέει ἡ «Ausenia» μετὰ τῶν ὑπολοίπων μελῶν τοῦ Συνεδρίου ἀπὸ τοῦ λιμένος τοῦ Μπάρι, κατευθυνομένη πρὸς τὴν Ρόδον. Ἐν ταξίδιον δύο ἡμερῶν καὶ δύο νυκτῶν. Κατὰ τὴν 30ὴν Αὐγούστου διεξήγαγον διαλογικὴν συζήτησιν οἱ κ.κ. Colom (Mallorca), Melis (Φλωρεντία) καὶ Kellerbenz) (Κολωνία), ἐπίσης καὶ μία κυρία, ἡ Vicenta Cortes Alones, ἐξ Ἰσπανίας. Ὁ καθηγητὴς F. Sevilliano Colom ἀνέπτυξε τὴν ἐκτενῆ ἀνακοίνωσίν του μὲ τὰ ἐξῆς ζητήματα :

«Μεσογειακαὶ ναυσιπλοῖαι — πλόες — κατὰ τοὺς 10ον καὶ 16ον αἰῶνας — Ἀξία τοῦ λιμένος τῆς Mallorca κατὰ τὴν περίοδον τῆς μουσουλμανικῆς Mallorca — Βασίλειον τῆς Mallorca (1229 - 1349) καὶ Βασίλειον τοῦ Στέμματος τῆς Ἀραγωνῶν (1349 - 1516)». Παρὰ τὰς διαφόρους ἐπικυριαρχίας, ἡ Mallorca διατηρεῖ τὴν ἀποστολὴν τῆς ὡς μεσάζουσα εἰς τὸ ἐμπόριον μεταξὺ Ἀνατολῆς καὶ Δύσεως, Νότου καὶ Βορρᾶ. Κυρίως εἶναι αἱ ἰταλικαὶ ἐταιρεῖαι, αἱ ὁποῖαι ἐγκαθίστανται εἰς τὴν Mallorca κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἀνθήσεως αὐτῆς ἀπὸ τοῦ 1229 ἕως τὸ 1349. Τὰ εἶδη τῶν ἐμπορευμάτων, τῶν διαμετακομιζομένων μέσῳ τῆς Mallorca, ἐμφανίζουν μεγάλην ποικιλίαν. Ἐκ τῶν τροφίμων εἶναι ὁ σῖτος, τὸ ἄλευρον, ἡ κριθή, τὰ μπαχαρικά, οἱ ἀλατισμένοι ἰχθύες, ἐκ δὲ τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων εἶναι τὰ μέταλλα παντὸς εἶδους, ἡ πίσσα, αἱ ὑφαντουργικαὶ ἴνες καὶ τὰ ἀγαθὰ βιομηχανικοῦ ἐξοπλισμοῦ, ἐκ δὲ τῶν ζωοκομικῶν προϊόντων οἱ ἵπποι, οἱ ἡμίονοι, οἱ ὄνοι κλπ.

Ὁ καθηγητὴς Melis ὠμίλησε «Περὶ μιᾶς λεκάνης παραλλήλου πρὸς τὴν Μεσόγειον διὰ μέσου τῆς Ἰταλικῆς Χερσονήσου», δηλαδὴ περὶ τῶν διασχιζόντων τὴν

Ἰταλικὴν Χερσόνησον ὁδῶν καὶ τῆς ἐπ' αὐτῶν κυκλοφοριακῆς συχνότητος. Ἰδιάζουσαν σημασίαν εἶχον αἱ ἀκόλουθοι ὁδοί: Βενετία — Πίζα, Βενετία — Γενούη, Βενετία — Μιλάνο — Γενούη, Βενετία — Provence, Λιβόρνο — Ἀγκῶν — Ντουμπρόβνικ — (Ραγούζα).

Ὁ καθηγητὴς Kellebenz ὠμίλησε μὲ θέμα «Τὸ ἐμπόριον τῆς Γερμανίας μετὰ τῆς Ἀνατολῆς μέσῳ τῶν λιμένων τῆς Βενετίας καὶ τῆς Γενούης». Ἐνταῦθα ἐξαιρεται ὁ ρόλος τῶν ἐμπόρων τῶν νοτιογερμανικῶν ἐλευθέρων πόλεων, αἱ ὁποῖαι ἐξήγον μέσῳ Βενετίας καὶ Γενούης ὑφαντουργικὰ προϊόντα καὶ μέταλλα, ὡς καὶ ἀντικείμενα ἐκ μετάλλου, καὶ ἀντιθέτως εἰσήγον μπαχαρικά καὶ πρώτας ὕλας.

Κατὰ τὴν πρώτην τῆς 31ης Αὐγούστου (Κυριακὴν) εἰσήλθε τὸ «Ausenia» εἰς τὸν λιμένα τῆς Ρόδου. Ἐνῶ τὸ πλοῖον παρέμεινε δύο μόνον ὥρας διὰ νὰ ἐπισκεφθοῦν οἱ σύνοδροι τὴν πόλιν (τῶν ἰπποτῶν τοῦ Ἁγίου Ἰωάννου τῶν Ἱεροσολήμων). Ἰδιαιτέραν ἐντύπωσιν προξένησεν εἰς ὅλους τὸ ἐνετικὸν φρούριον τῆς νήσου. Περὶ τὴν μεσημβριάν ἀποπλέει τοῦ λιμένος τῆς Ρόδου τὸ «Ausenia» κατευθυνόμενον πρὸς Βηρυτόν. Κατὰ τὸ ἀπόγευμα τῆς ἡμέρας ταύτης ὠμίλησεν ὁ καθηγητὴς J. Richard, τοῦ πανεπιστημίου τῆς Dizon, μὲ θέμα «Ἡ Μεσόγειος καὶ αἱ σχέσεις αὐτῆς πρὸς τὴν ἀνατολικὴν τῆς ἐνδοχώραν (XI - XVI αἰῶνες)». Οὗτος ὑπεγράμμισεν ὅτι ἀκόμη καὶ κατὰ τὸ τέλος τοῦ 11ου αἰῶνος ὀλίγα σχετικῶς πλοῖα εἰσήρχοντο ἀπὸ τῆς δυτικῆς εἰς τὴν ἀνατολικὴν λεκάνην τῆς Μεσογείου. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 12ου αἰῶνος ἡ πρώτη σταυροφορία ἀνοίγει τὸν δρόμον τῆς ἀνατολικῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου εἰς τὰ πλοῖα τῆς Δύσεως. Ἐν τούτοις, ἡ ἀνατολικὴ ἐνδοχώρα παρέμεινε σχεδὸν κλειστὴ εἰς τὰ δυτικὰ ἔθνη. Σχέσεις ὅμως συνήφθησαν μέσῳ Κωνσταντινουπόλεως καὶ Ἀλεξανδρείας. Ἡ Κωνσταντινούπολις ὑπῆρξε τὸ σημαντικώτερον σημεῖον ἐξορμήσεως διὰ τὸ ἐνετικὸν ἐμπόριον μετὰ τῆς Μικρᾶς Ἀσίας καὶ τῆς περιοχῆς τοῦ Εὐξείνου. Ἡ Ἀλεξάνδρεια καὶ οἱ λιμένες τοῦ Δέλτα τοῦ Νείλου ἐχρησιμοποιοῦντο ὡς βάσεις διὰ τοὺς Ἰταλοὺς ἐμπόρους τῆς ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς καὶ τῶν ἐπὶ τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης κειμένων περιοχῶν.

Κατὰ τὸν 13ον αἰῶνα ἡ 3η Σταυροφορία ὠδήγησε πρὸς ἓν καθεστῶς ἀμοιβαίας συναλλαγῆς καὶ ἀντοχῆς μετὰ τῶν Μουσουλμάνων, μὲ τὴν ἀπομάκρυνσιν δὲ τῆς Κύπρου ἀπὸ τῆς βυζαντινῆς ἐπιρροῆς προεκλήθη ἡ ἐγκαθίδρυσις μιᾶς λατινικῆς θαλασσίας κυριαρχίας. Τώρα πλέον κατ' αὐξόντα ἀριθμὸν καθίσταται ἐπίσης καὶ ἡ Τουρκία μία ἀγορὰ διὰ πρώτας ὕλας καὶ βιομηχανικὰ προϊόντα. Κατὰ τὸν 14ον αἰῶνα ἡ κατάπτωσις τῶν φραγκικῶν ἀγορῶν ἐπηρεάσε καὶ τὰς ἰταλικὰς ἐμπορικὰς ἀγοράς. Αἱ ἰταλικαὶ πόλεις — κράτη, προσεπάθησαν νὰ διατηρήσουν τὸν λιμένα Αἴας τῆς Κιλικίας καὶ τὸν κυπριακὸν λιμένα τῆς Φαμαγούστας. Αὐξουσα πειρατεία καὶ τουρκικὴ ἀπειλὴ ἠνάγκασαν τὴν Βενετίαν, κατὰ τὸ τέλος τοῦ μεσαιῶνος, νὰ γίνῃ ἀπὸ ἐμπορικὴν, στρατιωτικὴν δύναμις.

Κατὰ τὴν 1ην Σεπτεμβρίου παρέμειναν οἱ σύνοδροι τῆς ἐκδρομῆς ὀλόκληρον τὴν ἡμέραν εἰς Βηρυτόν. Μερικοὶ ἐπεσκέφθησαν τοὺς ἀρχαιολογικοὺς τόπους τῆς Βίβλου, ἄλλοι τὸν ναὸν τοῦ Baalbek. Κατὰ τὴν ἐπίσκεψίν μας εἰς Κύπρον κατὰ τὴν 2αν Σεπτεμβρίου ἔσχομεν τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἴδωμεν τὴν σημερινὴν τουρκικὴν κάποτε δὲ ἐνετικὴν παλαιὰν πόλιν Φαμαγούσταν μὲ τὰ ἰσχυρὰ ἀμυντικὰ τῆς τείχης καὶ τὰς γοθτικὰς ὠχυρωμένας ἐκκλησίας.

Κατὰ τὸ ἀπὸ Φαμαγούσταν πρὸς Κωνσταντινούπολιν ταξίδιον, κατὰ μῆκος τῶν τουρκικῶν ἀκτῶν, ὠμίλησεν ἡ καθηγήτρια κυρία Ahrweller (Σορβόννης) καὶ ὁ καθηγητὴς κ. Malowist (Βαρσοβία). Ἡ κυρία Ahrweller ὠμίλησε μὲ θέμα «Ἡ Μεσογειακὴ ναυσιπλοΐα καὶ οἱ ἡπειρωτικοὶ αὐτῆς δεσμοὶ εἰς τὸν βυζαντινὸν κόσμον». Οἱ 7ος καὶ 8ος αἰῶνες ἐθεωρήθησαν ὑπὸ τῆς κυρίας Ahrweller ὡς κρίσιμα σημεῖα καμπῆς τῆς βυζαντινῆς ἱστορίας. Διότι τὸ βυζαντινὸν δίκτυον ὁδῶν τῶν ὑδατίνων, ὡς καὶ τῶν ὁδῶν ξηρᾶς, κατέστησαν ἄνευ σημασίας διὰ τῆς εἰσβολῆς τῶν Σλαύων καὶ διὰ τῆς ἰδρύσεως τοῦ βουλγαρικῶν κράτους, καὶ εἰς τὴν ἀνατολὴν διὰ τῆς προωθήσεως τῶν Ἀράβων. Αἱ θαλάσσιαι ὁδοὶ ἐστρατικοποιήθησαν καὶ αἱ ὁδοὶ μεταξὺ τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς Ἀσίας καὶ τῶν ἀκτῶν τῆς Μεσογείου ἐγκατελείφθησαν κατὰ μέγαν βαθμόν.

Ὁ σλαυικὸς ἐποικισμὸς εἰς τὴν Μακεδονίαν καὶ οἱ πόλεμοι κατὰ τῆς Βουλγαρίας προεκάλεσαν τὴν ἐρήμωσιν, τὴν πτωχείαν καὶ τὴν ἀγροτοποίησιν τοῦ αὐτοκρατορικοῦ ἐδάφους. Διὰ τῆς καταλήψεως τῆς Κρήτης (826) καὶ τῆς Σικελίας ἐχειροτέρευσεν ἐπίσης ἡ διὰ τῶν θαλασσίων ὁδῶν κυκλοφορία. Ἀπὸ τῆς ἄλλης πλευρᾶς ὅμως ἡ ὑπεράσπισις τῆς βυζαντινῆς Ἰταλίας φέρει πρὸς τὸ ἀνοιγμὰ νέων βαλκανικῶν ὁδῶν (Ἐγνατία ὁδός). Κατὰ τοὺς 10ον καὶ 11ον αἰῶνας ἐστερεώθη καὶ πάλιν διὰ τῆς ἐπανακτῆσεως τῆς Κρήτης, τῆς Κύπρου, τῆς Κιλικίας καὶ τῆς Βουλγαρίας ἡ αὐτοκρατορικὴ ἰσχὺς. Ἡ εἰρήνευσις τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου μετὰ τὴν ἐπάνοδον τῆς ἀραβικῆς θαλασσίας ἰσχύος ἤνοιξε νέας θαλασσίας ὁδοὺς, ὡς καὶ τοιαύτας κατὰ ξηρᾶν. Μετὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἐπίθεσιν τῶν Νορμανδῶν κατὰ τῆς βυζαντινῆς Ἰταλίας τὸ Βυζάντιον ἠγωνίζετο διὰ τὴν ἐπιβίωσιν του. Τοῦτο ἠναγκάσθη νὰ ἐγκαταλείψῃ τὰ μεγαλεπήβολα σχέδιά του. Ὁ Malowitz ἐχειρίσθη τὸ θέμα «Ἐμπορικαὶ ὁδοὶ τῆς Ρωσίας ἐπὶ τοῦ Εὐξείνου κατὰ τὸν φθίνοντα μεσαιῶνα (XIII — XV αἰῶνας)».

Αἱ οικονομικαὶ σχέσεις τῆς Μόσχας μετὰ τῶν χωρῶν τοῦ Εὐξείνου καὶ τῆς Κασπίας θαλάσσης ἐξετέθησαν ὡς λίαν σημαντικαὶ διὰ τὴν ἀνέλιξιν τῆς ρωσικῆς ἱστορίας. Ἀπὸ τῶν 13ου καὶ 14ου αἰῶνων οἱ Ρῶσοι εἶχον ἐγκατασταθῆ ἐπὶ τῆς Κριμαίας καὶ Μοσχοβίται ἔμποροι διενήργουν ἐμπόριον μετὰ τῶν πόλεων τοῦ Εὐξείνου Πόντου. Πιθανῶς ἤδη ἀπὸ τοῦ 14ου καὶ 15ου αἰῶνος Ἴταλοι ἔμποροι ἤσκουν ἐμπόριον εἰς τὴν Μόσχαν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ 15ου αἰῶνος ἐνετάθησαν αἱ ρωσοτουρκικαὶ ἐμπορικαὶ σχέσεις. Ὁ Βόλγας καὶ ὁ Ντὸν ἀπέκτησαν αὐξοῦσαν σημασίαν ὡς ἐμπορικαὶ ὁδοὶ ἀπὸ τὸ τέλος τοῦ μεσαιῶνος, ἐνῶ ἡ Ρωσία καὶ ἡ Τουρκία συνειργάζοντο διὰ τὴν προστασίαν τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν ἐμπόρων ἀπὸ τοῦ 16ου αἰῶνος.

Κατὰ τὴν ἀκολουθήσασαν ἐπὶ τῆς ἀνακινώσεως ταύτης συζήτησιν ὁ καθηγητὴς Kellerbenz ἐπεσήμανε τὴν συγκοινωνιακὴν καὶ οικονομικὴν ἰσορροπίαν μεταξὺ τοῦ Εὐξείνου καὶ τῆς Βαλτικῆς.

Μετὰ παραμονὴν μιᾶς ὁλοκλήρου ἡμέρας εἰς τὴν Κωνσταντινούπολιν, κατὰ τὴν 4ην Σεπτεμβρίου, ὅποτε οἱ σύεδροι ἐπεσικέφθησαν τζαμία καὶ μουσεῖα, τὸ ταξίδιον συνεχίσθη τὴν ἐπομένῃ πρὸς τὸ Ἡράκλειον Κρήτης. Ὁ καθηγητὴς Gerullii ἀνέπτυξε τὸ θέμα: «Ἡ Ἐρυθρὰ Θάλασσα εἰς τὴν ἱστορίαν τῆς μεσαιωνικῆς ναυσιπλοΐας». Ἡ ὁδὸς διὰ τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης, εἶπε, συνήγωνε τὰς Ἰνδίας μετὰ τῆς Μεσογείου. Ἡ σημασία αὕτη ἐμειώθη ἐπὶ τινα χρόνον διὰ τῆς ἰδρύσεως τοῦ ἰσλαμικοῦ χαλιφάτου εἰς Δαμασκόν. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ 10ου αἰῶνος ἐπανέκτησε πά-

λιν τὴν σπουδαιότητά της ἢ Ἐρυθρὰ Θάλασσα, ὅταν ἡ Αἴγυπτος ἔγινεν ἡ ἔδρα τοῦ χαλιφάτου τῶν Φατιμῶν. Ἐκτοτε αἱ μετὰ τῶν ἰταλικῶν ἐπιθαλασσίων πόλεων, σχέσεις ἐβελτιώθησαν σημαντικῶς.

Μετὰ τὴν ἄνοδον τῶν Μαμελούκων, ἡ θαλασσία κυκλοφορία ηὔξήθη ἔτι περισσότερο καὶ συγκεντροῦται πάντοτε περισσότερο εἰς τὴν Βενετίαν. Μετὰ τὴν ὑπὸ τῶν Τούρκων κατάκτησιν τῆς Αἰγύπτου καὶ μετὰ τὴν ἀνακάλυψιν τῆς θαλασσίας ὁδοῦ περὶ τὸ Ἀκρωτήριο τῆς Καλῆς Ἐλπίδος ἀπώλεσεν ἡ Ἐρυθρὰ Θάλασσα τὴν σημασίαν της, ὡς θαλασσίας ὁδοῦ.

Εἰς τὴν ἀνακοίνωσίν του «Δυτικαὶ ἀφρικανικαὶ ὁδοὶ καὶ ἐμπορικαὶ σχέσεις μετὰ τῆς Μεσογείου ἀπὸ τοῦ 11ου καὶ μετέπειτα αἰῶνος» ὁ Jean Devisse διεπίστωσεν ὅτι ἡ μέχρι τοῦδε ἔρευνα περὶ τῶν ἀφρικανικῶν ἐμπορικῶν ὁδῶν διενηργήθη ἐντελῶς μονοπλεύρως ἀπὸ εὐρωπαϊκῆς ἀπόψεως. Ἀκόμη μέχρι σήμερον ἐλλεῖπει μία κριτικὴ μελέτη τῶν πηγῶν. Κατὰ τὸν 8ον αἰῶνα, ἀναπτύσσεται τὸ ἐμπόριον πρὸς νότον ἐπὶ δύο κυρίων ὁδῶν, διὰ τῆς Ouargla καὶ Tadmakka πρὸς τὸ Gao, καὶ ἀπὸ τὰς ὁδοὺς τοῦ Νείλου πρὸς τὴν Santariya, Fezzan, Uhadames καὶ τὸν Νίγηρα. Ἡ ἀνταλλαγὴ μεταξὺ τῆς Βορείου καὶ Μέσης Ἀφρικῆς βασιζέται ἐπὶ τῆς δυάδος: ἄλας - χρυσός. Ἀπὸ τοῦ 1000 μέχρι περίπου τοῦ 1150 παραμένει τὸ μέγιστον μέρος τοῦ ἐμπορίου τούτου περιορισμένον εἰς τὴν Ἀφρικὴν, αἱ δὲ ἐπαφαὶ μὲ τὸν εὐρωπαϊκὸν κόσμον ἦσαν κατὰ τὸ διάστημα αὐτὸ σπάνιαι. Ὅμως διὰ τῆς εὐρωπαϊκῆς εἰς χρυσὸν ἀνάγκης ἀπὸ τοῦ 1150 ἡ εὐρωπαϊκὸ - ἀφρικανικὴ ἀνταλλαγὴ ἀνεπτυρώθη. Ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 10ου αἰῶνος αἱ δυτικαὶ ὁδοὶ ηὔξήθησαν εἰς ἐπιρροὴν εἰς τὴν Βόρειον Ἀφρικὴν, ἐνῶ ἀντιθέτως αἱ ἀνατολικαὶ ἔχασαν τὴν προτέραν αὐτῶν κίνησιν. Ἀπὸ τοῦ 12ου καὶ τοῦ 13ου αἰῶνος μετοικοῦν Καταλανοὶ καὶ Γενουᾶται εἰς τὰς πόλεις τῶν βορείων ἀφρικανικῶν ἀκτῶν Ὀράν, Τύνιδα καὶ ἄλλαχού. Ἐπίσης, ἡ ἐμπορευματικὴ κυκλοφορία μετὰ τὴν Βορείου καὶ Μέσης Ἀφρικῆς κατέστη ἐντονωτέρα.

Ἀπὸ τοῦ 13ου αἰῶνος ὁ Βορρᾶς παραδίδει δημητριακά, κοράλια καὶ ὑφάσματα πολυτελείας, ἐνῶ ἀντιθέτως ἡ Μέση Ἀφρικὴ παραδίδει ἔβενον, κόμμι, ἐλεφαντόδοντα καὶ πιθανῶς ἀκόμη ἰνδικὸν (λουλάκι). (βλέπε Herres J.: Ἡ Σαχάρα καὶ τὸ μεσογειακὸν ἐμπόριον κατὰ τὸ τέλος τοῦ μεσαίωonos. Ἀρχεῖον τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν Ἀνατολικῶν Σπουδῶν, 1958, σ. 247). Ἡ ἀνταλλαγὴ μεταξὺ βορείου καὶ μέσης Ἀφρικῆς μεταβάλλεται ἄλλως τε κατὰ τὴν δομὴν του, διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως πορτογαλικῶν βάσεων κατὰ τὸ τέλος τοῦ 15ου αἰῶνος.

Τὸ πορτογαλικὸν θαλάσσιον ἐμπόριον περιώρισε τὸ διὰ ξηρᾶς. Τὸ ἄλας ἐξηκολούθει ἀκόμη νὰ μεταφέρεται διὰ τῶν ἐπιγείων ὁδῶν, ἀλλὰ ὁ χρυσὸς μετεφέρετο κρυφίως διὰ πλοίων πρὸς βορρᾶν. Ἐκτὸς τούτου καὶ τὸ δουλεμπόριον ηὔξήθη διὰ τῆς θαλασσίας πορτογαλικῆς κυκλοφορίας.

Κατὰ τὴν 6ην Σεπτεμβρίου μετὰ ταξίδιον 24 ὥρῶν ἡ «Ausenia» προσήγγισεν εἰς τὸ Ἡράκλειον Κρήτης. Διὰ τοῦ λεωφορείου μετέβημεν εἰς τὴν Κνωσσόν, ἔνθα ἐπεσκέφθημεν τὸ περίφημον ἀνάκτορον τοῦ Μίνωος. Αἱ ἀνασκαφαὶ τοῦ Ἀγγλοῦ Evans ἀπέδειξαν ὅτι ἡ Κνωσσὸς δὲν ἦτο μόνον τὸ κέντρον ἐνὸς κρητικο - μυκηναϊκοῦ πολιτισμοῦ, ἀλλὰ κέντρον, τὸ ὁποῖον ἔπαιζε σπουδαῖον ρόλον εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἀνταλλαγὴν, ὑπερβαίνουσαν τὰ σύνορα τῆς Κρήτης. Μόνον μία μεγάλη

ἐμπορική δύναμις ἠδύνατο νὰ κατασκευάσῃ ἐν ἀνάκτορον τοιαύτης πολυτελείας.

Κατὰ τὴν διαδρομὴν ἀπὸ τοῦ Ἡρακλείου μέχρι τοῦ Bari ἠκούσαμεν τὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ Tadic (πανεπιστήμιον τοῦ Βελιγραδίου) «Ἡ Ἀδριατικὴ καὶ αἱ Βαλκανικαὶ ἐνδοχῶραι», ὡς καὶ τὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ S. Goldenberg «Ἐπαφαὶ μεταξύ ἐνίων δουναβιακῶν χωρῶν, καὶ τοῦ μεσογειακοῦ κόσμου κατὰ τὸ τέλος τοῦ 15ου καὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ 13ου αἰῶνος».

Ὅπως ἅπασαι αἱ μέχρι τοῦδε μελετηθεῖσαι περιοχαὶ καὶ χῶραι ἐπίσης καὶ αἱ παραδουνάβιοι χῶραι ἔσχον στενὴν ἐπαφὴν τόσον πολιτιστικὴν, ὅσον καὶ οικονομικὴν, μετὰ τοῦ μεσογειακοῦ χώρου. Ἐπίσης, μετὰ τὴν πτώσιν τῆς Κωνσταντινουπόλεως (1453) ἡ τουρκικὴ αὐτοκρατορία ἀφέθη εἰς τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς, εἰς τὰς ποταμίας καὶ θαλασσίας μεταφορὰς καὶ εἰς τὴν ὀργάνωσιν τῶν λιμένων. Ἄλλωστε δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ κρατηθοῦν τὰ γενουησιακὰ στηρίγματα τῆς Kaffa, Kilija καὶ Σωζοπόλεως καὶ τὰ ἐνετικά τοιαῦτα τῆς Τάνα καὶ τῆς Βάρνας. Παρὰ τὴν Κιλίγια καὶ τὴν Getatea Alba, αἱ ὁποῖαι μετὰ τῆς Λευκωσίας, τῆς Κωνσταντινουπόλεως, τῆς Κάφφα, τῆς Σινώπης καὶ τῆς Τραπεζοῦντος εὐρίσκοντο εἰς στενάς ἐμπορικὰς σχέσεις, ἀπὸ τοῦ 14ου αἰῶνος, ἐνεφανίσθη ὅλοεν καὶ περισσότερον ἡ Βραΐλα. Αὕτη ἔγινεν ὁ κύριος λιμὴν διὰ τὸ ρουμανικὸν θαλάσσιον ἐμπόριον μετὰ μιᾶς ἡμερησίας μέσης κινήσεως ἐξ 70 - 80 πλοίων. Μετὰ τὴν ὑπὸ τῶν Τούρκων κατάκτησιν τῆς Κιλίγια καὶ τοῦ Ἐκερμαν, οἱ Ρουμᾶνοι συνῆψαν ἀμέσους ἐμπορικὰς σχέσεις, μέσῳ Οὐγγαρίας, μετὰ τῆς Ἰταλίας.

Κατὰ τὸν 6ον αἰῶνα ἐχρησιμοποιεῖτο ἡ ὁδὸς Buda — Zagreb — Grade, ἀπὸ δὲ τῆς πτώσεως τῆς Buda (1540) κυρίως διὰ τὴν μεταφορὰν ζῶων ἐχρησιμοποιεῖτο ἡ ὁδὸς ἀπὸ τὴν Βλαχίαν — Βιέννην καὶ Krain. Αἱ πολλαπλαῖ ἐμπορικαὶ συμβάσεις μετὰ τῆς Ἑνετίας δεικνύουν ἐνατικὰς ἐμπορικὰς σχέσεις. Ἐξαγωγή δημητριακῶν, ζῶων, πρώτων ὑλῶν, ἐναντι εἰσαγωγῆς ἐνετικῶν βιομηχανικῶν εἰδῶν. Αἱ σχέσεις μὲ τὴν Ραγούσαν ἦσαν ἐπίσης σημαντικαί, παρὰ τὴν ἀπὸ τῆς Ἑνετίας μετὰ τὴν Ἑνετίαν, κυρίως διὰ τῶν ἐπιγείων ὁδῶν.

Κατὰ τὸν καθηγητὴν Goldenberg αἱ ρουμανο-ἰταλικαὶ οικονομικαὶ σχέσεις παραμένουν ἀκόμη ἱκανῶς ἀνεξερεύνητοι. Ἡ ρουμανικὴ ἱστορικὴ ἔρευνα θὰ ἐπιληφθῆ κατὰ τὸν προσεχῆ ἄμεσον χρόνον μὲ τὰ ἀκόλουθα θέματα (κατὰ τὴν ἔννοιαν ἐνὸς προγράμματος ἀναζητήσεως κέντρων βαρύτητος).

1) Τραπεζικὴ καὶ πιστωτικὴ δραστηριότης τῶν Φλωρεντινῶν εἰς τὴν Ρουμανίαν.

2) Σχέσεις μετὰ τῆς Βενετίας (δομὴ ἀνταλλασσομένων ἐμπορευμάτων διὰ τῶν θαλασσιῶν καὶ ἐπιγείων ὁδῶν καὶ ἐμπορικὰ ὑποκαταστήματα κλπ.).

Τὴν Κυριακὴν τῆς 7ης Σεπτεμβρίου ἔλαβε χώραν ἡ τελικὴ συνεδρία καὶ ἡ τελευταία συζήτησις ἐπὶ τοῦ πλοίου. Κατὰ τὰς συζητήσεις ἐξεφράσθη ὁμοφώνως ἡ γνώμη ὅτι ἡ Μεσόγειος ὄχι μόνον καθίστα ἐντονωτέρας τὰς ἐμπορικὰς σχέσεις τῶν παρακειμένων αὐτῇ χωρῶν, ἀλλὰ καθίστα καὶ ἐπίσης δυνατὴν μίαν διεθνή κατανομήν ἐργασίας, ἡ ὁποία προεκάλεσε μίαν ἀνταλλαγὴν ἐπὶ τῇ βάσει πρώτων ὑλῶν ἐναντι βιομηχανικῶν προϊόντων μεταξύ ἀνατολικῶν καὶ δυτικῶν χωρῶν. Τὸ αὐτὸ ἰσχύει

ἐπίσης διὰ τὴν ἀνταλλαγὴν μεταξὺ τῶν ρωμανικῶν καὶ τῶν βορειοαφρικανικῶν περιοχῶν. Ἡ ἰκανότης αὕτη τῆς Μεσογείου, νὰ καθιστᾷ δυνατὰς οἰκονομικὰς καὶ πολιτιστικὰς ἐπαφάς, ἐμειοῦτο κατὰ τὰ διάφορα χρονικὰ διαστήματα εἴτε διὰ τῆς ἀραβικῆς προωθήσεως εἰς τὴν Δύσιν εἴτε διὰ τῆς τουρκικῆς κατακτήσεως τοῦ βυζαντινοῦ κράτους καὶ ἀκόμη διὰ τῶν ἀνακαλύψεων τῶν νεωτέρων χρόνων, ἀλλὰ δὲν ἠφρανίσθη, ἐξακολουθοῦσα νὰ δρᾷ ἐνεργῶς.

Ἡ καθηγήτρια κυρία Virginia Rau (Λισσαβῶνος) ἠὐχαρίστησε τοὺς συνέδρους διὰ τὴν ἐλευθεριότητα τοῦ πνεύματός των καὶ ἰδιαιτέρως τὸν καθηγητὴν κύριον Melis, ὅστις ἀνέλαβε τὸν μῶχθον τῆς προετοιμασίας καὶ τῆς ὀργανώσεως τοῦ Συνεδρίου.

Τὸ ἀπόγευμα τῆς Κυριακῆς ἐφθάσαμεν μὲ τὸ α/π «Ausenia» εἰς τὸ Bari. Μετὰ παραμονὴν μερικῶν ὥρῶν ἀνεχωρήσαμεν κατὰ τὸ μεσονύκτιον διὰ τὸ Dubronnik, εἰς τὸν λιμένα τοῦ ὁποίου εἰσῆλθομεν ἐνωρὶς τὴν πρωτὰν τῆς Δευτέρας. Ὁ καθηγητὴς κ Tadic ἀνέλαβεν ἐδῶ φιλικῶς τὴν ξενάγησιν καὶ μᾶς ἐδειξε τὸ ἀρχεῖον τῆς πόλεως μετὰ τῶν ἀρχαίων αὐτῆς ἐμπορικῶν προνομίων τῶν παρασχεθέντων ὑπὸ τῆς Ὑψηλῆς Πύλης, ὡς καὶ τὸ ναυτικὸν ἱστορικὸν μουσεῖον, εἰς τὸ ὁποῖον τὸ μέγεθος τῆς ἀντιπάλου σημαντικῆς Βενετίας ἐνεφάνισθη καὶ πάλιν. Ἀπὸ τοῦ ναυτικοῦ ἱστορικοῦ μουσείου εἶδομεν τὸν παλαιὸν λιμένα τῆς Ραγούσης, ὁ ὁποῖος χρησιμοποιεῖται πλέον ὑπὸ λέμβων καὶ βενζινακάτων. Οἱ ἔμποροι τῆς πάλαι ὑπεχώρησαν πρὸ τῶν τουριστῶν, οἱ ὁποῖοι κατὰ σμῆνῃ πλημμυρίζουν τὴν ἄλλοτε ἰταλικὴν—σλαυικὴν πόλιν.

Ὅπως ἡ Ραγούσα, οὕτω καὶ ἡ Βενετία ἐπίσης, εἰς τὴν ὁποίαν ἐφθάσαμεν τὴν πρωτὰν τῆς 9ης Σεπτεμβρίου, παρουσιάζει ζωηρὰν κίνησιν ἀπὸ τουρίστας καὶ μὲ τὴν πόλιν αὐτὴν τῶν Δόγηδων τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν συνέδρων ἐγκατέλειψε τὸ σκάφος καὶ τὸ Συνέδριον. Ἄνθρωποι διαφόρων ἐθνῶν, οἱ ὁποῖοι ἐπὶ δύο ἐβδομάδας συνεβίωσαν ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ εἶχον συνηθίσει ἀλλήλους, ἔπρεπε τώρα νὰ χωρισθῶσι. Μόνον ὀλίγοι συνέχισαν τὸ ταξίδιον των διὰ τὴν Τεργέστην καὶ οὕτως ἐφθάσαμεν, ἀργὰ τὴν ἐσπέραν, εἰς τὴν πόλιν, ἡ ὁποία ἀπὸ τοῦ Καρόλου τοῦ Ε' ἀπετέλει τὸν μεγαλύτερον λιμένα τῆς αὐστριακῆς ἐπικρατείας.