
ΦΙΛΟΣΟΦΙΚΕΣ ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΤΡΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΗ

ΑΝΤΩΝΙΟΥ Ι. ΠΑΠΑΛΑ

Ὁ Θαλῆς, πού φέρεται ὡς ὁ πρῶτος Ἕλληνας ὁ ὁποῖος χρησιμοποίησε ἐπιστημονικές μεθόδους, ἄφησε ἐλάχιστα γραπτά. Στή βιβλιοθήκη τῆς Ἀλεξάνδρειας ὑπῆρχε μόνο ἓνα βιβλίο τό ὁποῖο ἀποδιδόταν στό Θαλῆ, ἡ *Ναυτική ἀστρολογία*. Ὁ Πλούταρχος ἀμφισβήτησε τήν πατρότητα τοῦ βιβλίου¹. Σύμφωνα μέ τόν Διογένη τόν Λαέρτιο ὁ Φῶκος ὁ Σάμιος θά μπορούσε νά εἶναι ὁ συγγραφέας του. Ὁ Kirk καί ὁ Raven, παρ' ὅλο πού δέν φτάνουν σέ κανένα ὀριστικό συμπέρασμα γιά τήν πατρότητα τοῦ βιβλίου, ἐπισημαίνουν ὅτι ἦταν φυσικό νά σκεφτεῖ κανείς πώς ὁ Θαλῆς, ὁ θεμελιωτής τῆς ἑλληνικῆς ἀστρονομίας, θά μπορούσε νά εἶχε συγγράψει ὁποιοδήποτε πρῶτο ἔργο τῆς ἑλληνικῆς ἀστρονομίας. Κατέληξαν λοιπόν στό συμπέρασμα ὅτι ὁ Θαλῆς, ἓνας πρακτικός ἄνθρωπος ἀπό τή Μίλητο, ἐμπορικό κέντρο τῆς ἐποχῆς, θά μπορούσε νά εἶναι ὁ συγγραφέας ἑνός τέτοιου ἔργου. Σκοπός αὐτοῦ τοῦ ἄρθρου εἶναι νά διερευνήσῃ τή θεωρία τῶν Kirk καί Raven σύμφωνα μέ τήν ὁποία ἡ *Ναυτική ἀστρολογία* ὑπῆρξε προϊόν τῶν οἰκονομικῶν καί πολιτικῶν συνθηκῶν τῆς Ἰωνίας τοῦ ἕκτου αἰῶνα καί εἶναι πιθανόν νά εἶναι ἔργο τοῦ ἴδιου τοῦ Θαλῆ ἢ νά βασίζεται στίς ιδέες του².

Οἱ Ἴωνες ἐγκαταστάθηκαν στή Μίλητο στά τέλη τοῦ δωδέκατου καί κατά τή διάρκεια τοῦ ἐνδέκατου αἰῶνα π.Χ.⁴ Ἡ πόλη, χτισμένη στίς ὄχθες τοῦ Μαιάνδρου ποταμοῦ, ἦταν περιφραγμένη ἀπό ὄροσειρές πού τήν προστάτευαν ἀπό τοὺς κινδύνους τῆς ἐνδοχώρας, ἀλλά καί πού ἐμπόδιζαν τήν ἐπέκταση πρὸς τό ἐσωτερικό τῆς χώρας. Ἡ εὐημερία τῶν κατοίκων ἐξαρτιόταν κατά μεγάλο μέρος ἀπό τή θάλασσα. Αὐτοὶ ὁδήγησαν τοὺς Ἴωνες στήν ἀνάπτυξη τοῦ ἐμπορίου καί στόν ἀποικισμό. Κατά τόν ὄγδοο αἰῶνα ἐγκαθίδρυσαν ἀποικιακούς σταθμούς στό Μαλιακό κόλπο καθώς καί στή Λέρο καί στήν Ἰκαρία καί λίγο ἀργότερα ἄρχισαν νά ἰδρύνουν τίς ἀποικίες τους στόν Εὐξείνιο Πόντο⁵.

Ἡ Μίλητος προκάλεσε τήν ἐχθρότητα τῆς Σάμου. Γύρω στό 700 π.Χ. οἱ δύο πόλεις βρέθηκαν σέ ἀντίπαλα στρατόπεδα κατά τόν πόλεμο γιά τό Ληλάντιο πεδίο· αὐτή ἢ ἀντιζηλία κράτησε γιά αἰῶνες⁶. Ἡ Σάμος ἦταν ἓνας ἐχθρός πολύ ἐνοχλητικός. Οἱ Μιλήσιοι ἔμποροι προτιμοῦσαν τήν ἀσφαλέστερη ὁδὸ πρὸς τόν Εὐξείνιο

Πόντο, διαπλέοντας τό στενό μεταξύ Σάμου καί ἠπειρωτικῆς Μ. Ἀσίας, πολύ κοντά στήν Ἀσιατική ἀκτή.

Ὡστόσο, αὐτή ἡ διαδρομή ἦταν συχνά ἀποκλεισμένη, καί πλοῖα πού ἔφευγαν ἀπό τήν Μίλητο γιά τόν Πόντο ἦταν ὑποχρεωμένα νά ξεκινήσουν τά ταξίδια τους πλέοντας δυτικά πρός τή Λέρο ἢ τήν Ἰκαρία καί ἔπειτα νά κατευθυνθοῦν βόρεια πρός τή φιλικά διακεῖμενη Χίο.

Ὁ Θαλῆς, ὁ ὁποῖος πρόβλεψε τήν ἔκλειψη ἡλίου τοῦ 585 π.Χ., ἦταν στήν ἀκμή του στίς ἀρχές τοῦ βου αἰώνα π.Χ., ὅταν οἱ Σάμιοι ἦταν ἔτοιμοι νά ἐπιβάλλουν τή θαλασσοκρατία τους στήν περιοχή⁷. Ἡ ἀκμή τῆς Σάμου συνέπεσε μέ τήν ἐποχή πού ἡ Μίλητος χρειαζόταν περισσότερο παρά ποτέ πρόσβαση στίς ἐμπορικές της ὁδούς⁸. Ἡ πόλη βρισκόταν σέ κατάσταση πολιορκίας. Σύμφωνα μέ τήν παράδοση, οἱ βασιλιάδες τῆς Λυδίας Σαδυάτης καί Ἀλυάττης ἔκαναν συνολικά γύρω στίς δώδεκα ἐπιδρομές σέ ἐδάφη τῆς Μιλήτου καίγοντας τίς καλλιέργειες καί, σέ δύο περιπτώσεις, κατατροπώνοντας τά στρατεύματα πού εἶχε στείλει ἐναντίον τους ἡ πόλη τῆς Μιλήτου. Ἡ Σάμος, πού σαφῶς θά ἀποκόμιζε ὠφέλη ἀπό τήν καταστροφή τῆς Μιλήτου, δέν πρόσφερε τήν παραμικρή βοήθεια. Στήν πραγματικότητα, ἡ μόνη πού βοήθησε τή Μίλητο ἦταν ἡ Χίος. Ἡ ἐπιβίωση τῶν Μιλησίων, ὅπως τῶν Ἀθηναίων κατά τόν Πελοποννησιακό πόλεμο, ἐξαρτιόταν ἀπό τά πλοῖα τους· ἀντίθετα ὁμως μέ τούς Ἀθηναίους, οἱ Μιλήσιοι δέν εἶχαν ἀδιαμφισβήτητη κυριαρχία στή θάλασσα.

Μέ τήν ἄνοδο τῆς ναυτικῆς ἰσχύος τῆς Σάμου τά πλοῖα τῆς Μιλήτου δέν μπορούσαν πιά νά ταξιδεύουν μέ ασφάλεια. Οἱ ἐμπροσθοφυλακές τῶν Σαμίων μπορούσαν μέ εὐκολία νά ἐπισημάνουν τά πλοῖα πού ἔφευγαν ἀπό τή Μίλητο καί νά τά καταδιώξουν. Ὁ καλύτερος τρόπος νά ξεφύγουν τήν ἐπιτήρηση τῶν Σαμίων ἦταν νά ἀποπλεύσουν τή νύχτα γιά νά φτάσουν στήν Ἰκαρία καί ἀπό ἐκεῖ νά συνεχίσουν τό ταξίδι τους πρός τή Χίο καί τόν Πόντο.

Οἱ Ἕλληνες θεωροῦσαν ἐπικίνδυνη τήν πλοήγηση μέ ὀδηγούς τ' ἀστέρια καί προσπαθοῦσαν, ὅταν ἦταν δυνατόν, νά τήν ἀποφύγουν. Οἱ ἔμποροι ἦταν ἰδιαίτερα διστακτικοί νά διακινδυνεύσουν τά φορτία τους ταξιδεύοντας τή νύχτα. Δέν ξανοίγονταν σέ τέτοιες περιπέτειες παρά μόνο κάτω ἀπό πολύ εἰδικές συνθῆκες. Ὁ Τηλέμαχος ἔφυγε νύχτα ἀπό τήν Ἰθάκη γιά τό ταξίδι του στήν ἠπειρωτική Ἑλλάδα. Ἐκτός ἀπό τό ὅτι θεωροῦσε τό ταξίδι του τόσο ἐπείγον ὥστε νά τό πραγματοποιήσει ἀμέσως, εἶχε κάθε λόγο νά κρατήσει τίς κινήσεις του κρυφές ἀπό τούς διώκτες του.

Ἐνα ἐπεισόδιο πλοηγῆσεως μέ ὀδηγούς τ' ἀστέρια, ἀρκετά συναφές μέ τήν παρούσα μελέτη, ἔλαβε χώρα πρός τό τέλος τοῦ Πελοποννησιακοῦ πολέμου. Τό 411 π.Χ. μιά μεγάλη Πελοποννησιακή ἀρμάδα ναυλογοῦσε στή Μίλητο κάτω ἀπό τήν ἀρχηγία τοῦ Σπαρτιάτη ναύαρχου Μίνδαρου. Σκοπός του ἦταν νά φθάσει στόν Ἑλλήσποντο, ἀλλά ἡ δίοδος ἦταν ἀποκλεισμένη στή Σάμο ἀπό τό ἀθηναϊκό ναυτικό. Ὁ Μίνδαρος ἀπέφυγε τήν ἐπαγρύπνηση τῶν Ἀθηναίων ἀποπλέοντας νύχτα γιά τήν Ἰκαρία, πηγαίνοντας ἔπειτα στή Χίο καί φτάνοντας τελικά στόν Ἑλλήσποντο. Καθόρισε τήν πορεία του σύμφωνα μέ τ' ἀστέρια, ἀκολουθώντας μιά διαδρομή πού εἶχε ἤδη καθιερωθεῖ ἀπό τούς Μιλησίους.

Ἐπῆρχε μιά ὁμάδα Μιλησίων πού ὀνομάζονταν *ἀειναῦται*, οἱ παντοτεινοί ναυτι-

κοί. Αυτοί κατάγονταν από την Πλουτίδα, τῆς ὁποίας ἡ πλούσια τάξη ἔχασε τὴ γῆ της κατὰ τὶς ἐπιδρομὲς τῶν Λυδῶν. Στράφηκαν στὸ ἐμπόριο μὲ ἀποτέλεσμα νὰ εὐημερήσουν. Σύμφωνα μὲ μία παράδοση ἦταν γνωστοὶ ὡς οἱ παντοτεινοὶ ναυτικοί, ἐπειδὴ ἀπομακρύνονταν μὲ τὰ καράβια τους ἀπὸ τὸ λιμάνι, ὅταν ἤθελαν νὰ πάρουν τὶς πολιτικὲς τους ἀποφάσεις καὶ ἐπέστρεφαν μόνο, ἀφοῦ εἶχαν καταλήξει ὀριστικὰ γιὰ τὸ τί ἔπρεπε νὰ γίνει¹⁴. Μία πιὸ πιθανὴ ἐξήγηση εἶναι ὅτι αὐτοὶ οἱ παντοτεινοὶ ναυτικοὶ ἦταν ἔμποροι πού κατέφευγαν σὲ χρῆση τῆς πλοήγησης μὲ ὁδηγοὺς τὰ ἄστρα. Αὐτὰ τὰ νυχτερινὰ ταξίδια θὰ μπορούσαν νὰ κρύβονται πίσω ἀπὸ τὴν περίεργη παρατήρηση τοῦ Δημόδοκου, τοῦ ποιητῆ ἀπὸ τὴ Λέρο, πού ἔγραψε ὅτι οἱ Μιλήσιοι συμπεριφέρονταν σάν τρελλοί, ἐνῶ στὴν πραγματικότητα δέν ἦταν¹⁵.

Τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ Θαλῆ γιὰ τὴ θαλάσσια ὁδὸ τῶν Μιλησίων πρὸς τὸν Εὐξεινο Πόντο ὑπονοεῖται σὲ πολλὰ ἀνέκδοτα σχετικὰ μὲ τὸ φιλόσοφο. Σύμφωνα μὲ τὸν Ἀριστοτέλη κάποιος κατηγόρησε τὸ Θαλῆ ὅτι εἶναι μὲν ἐξυπνος ἀλλὰ φτωχός. Ἀπαντώντας στὴν πρόκληση ὁ Θαλῆς παρατήρησε τὶς μετεωρολογικὲς συνθῆκες καὶ ἔκανε μιά μακροπρόθεσμη πρόβλεψη ὅτι ὁ καιρὸς θὰ ἦταν εὐνοϊκός γιὰ τὴν σοδειὰ τῆς ἐλιάς. Δανείσθηκε λεφτὰ καὶ νοίκιασε τὰ ἐλαιοτριβεῖα στὴ Μίλητο καὶ στὴ Χίο. Ὄταν ἦλθε ἡ πλούσια σοδειὰ, ἔκανε ὀλόκληρη περιουσία ὑπενοικιάζοντάς τα. Ὁ Ἀριστοτέλης εἶχε ὀρισμένες ἀμφιβολίες πάνω στὴν ἀθθεντικότητα τοῦ ἀνέκδοτου, καὶ γενικὰ οἱ μελετητὲς τὸ θεώρησαν μὴ γνήσιο, ἀπόκρυφο. Παρόλο πού ἡ μακροπρόθεσμη πρόβλεψη τοῦ καιροῦ εἶναι πολὺ ἀπίθανη, ὁ συσχετισμὸς τῆς Μιλήτου μὲ τὴ Χίο ἀποτελεῖ ἐνδειξὴ μιᾶς πραγματικότητας τῆς ἐποχῆς τοῦ Θαλῆ. Ἡ ἱστορία θὰ ἦταν περισσότερο ἀμφιλεγόμενη, ἂν ὁ Θαλῆς εἶχε νοικιάσει τὰ ἐλαιοτριβεῖα στὴ Μίλητο καὶ στὴ γύρω περιοχὴ της.

Ὁ Θαλῆς ἔδειχνε ἐνδιαφέρον γιὰ τὰ πρακτικὰ προβλήματα τῆς πολιτικῆς ὅπως καὶ γιὰ τὶς κοσμολογικὲς ἀναζητήσεις. Συνηγόρησε γιὰ τὴ δημιουργία ἑνὸς ὁμοσπονδιακοῦ Ἰωνικοῦ κράτους μὲ πρωτεύουσα τὴν Τέω¹⁷. Ἀλλὰ ἓνα πιὸ πειστικὸ πολιτικὸ πρόβλημα ἦταν ἡ ἀνεύρεση μιᾶς ἀσφαλέστερης ὁδοῦ πρὸς τὸν Πόντο. Ἐπηρεασμένος ἴσως ἀπὸ τὶς ναυτικὲς γνώσεις τῶν Φοινίκων ἐπεσήμανε τὴ Μικρὴ Ἄρκτο, τὸν ἀστερισμὸ πού δείχνει τὸ Βόρειο Πόλο καὶ περιλαμβάνει τὸ ἀστὲρι τοῦ Βορρά. Παρόλο πού οἱ ἀστρονομικὲς ἔρευνες τοῦ Θαλῆ βοήθησαν τοὺς Μιλησίους νὰ σπάσουν τὸν μερικὸ ἀποκλεισμὸ τῶν Σαμίων, ὁ Θαλῆς δέν μπόρεσε νὰ λύσει τὸ πρόβλημα τῶν ἐτησίων ἀνέμων. Τὸ «μελτέμια», βορειοανατολικοὶ ἄνεμοι, δυσκόλευαν τὰ ταξίδια πρὸς τὸ βορρά, ἰδίως τὸν Ἰούλιο καὶ τὸν Αὐγούστο. Τὸ Ἰκάριο πέλαγος, πού ἀποτελοῦσε μέρος τῆς διαδρομῆς τῶν Μιλησίων πρὸς τὸν Πόντο, ἦταν ἰδιαίτερα ταραγμένο αὐτοὺς τοὺς μῆνες. Οἱ ἀπόψεις τοῦ Θαλῆ γιὰ τοὺς ἐτησίους ἀνέμους, τὴ Μικρὴ Ἄρκτο καὶ τὴ ναυσιπλοῖα μὲ ὁδηγοὺς τ' ἀστέρια ἀποτελοῦσαν ἴσως μέρος τοῦ Ἡμερολογίου του²⁰.

Ὁ Θαλῆς, ὅπως ὁ Ἀρχιμήδης, ἔζησαν πολλὰ χρόνια σὲ μιά πολιορκημένη πόλη. Ὅπως καὶ ὁ Συρακούσιος φιλόσοφος, ἔτσι καὶ ὁ Θαλῆς ἔθεσε τὴν ἰδιοφυῖα του στὴ διάθεση τοῦ κράτους. Μὲ τὸν ἴδιο τρόπο πού ὁ Ἀρχιμήδης ἐφεῦρε πολεμικὲς μηχανές γιὰ νὰ κρατήσῃ σὲ ἀπόσταση τοὺς Ρωμαίους, ὁ Θαλῆς ἀνέπτυξε ἀρχές γιὰ τὴ ναυσιπλοῖα μὲ ὁδηγοὺς τ' ἀστέρια μὲ σκοπὸ νὰ κρατήσῃ ἀνοικτὲς τὶς θαλάσσιες διασυνδέσεις ἀνάμεσα στὴν πολιορκημένη πόλη τῆς Μιλήτου καὶ στὸν Πόντο.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

- * Η μετάφραση του άρθρου στην ελληνική έγινε από την δεσποινίδα ΒΟΥΛΑ ΤΣΟΥΝΑ που ευχαριστώ θερμά.
1. Πλούταρχ. *Περί του μή χρᾶν ἔμμετρα νῶν τήν Πυθίαν*, 18, 402 E.
 2. Διογένης Λαέρτιος 1. 23
 3. G. S. Kirk, J. E. Raven, M. Schofield, *The Presocratic philosophers* (Cambridge 1983), σσ. 87-88.
 4. M. Sakellariou, *La Migration grecque en Ionie* (Athènes 1958), σσ. 450 και ἔξης, V. R. d' A. Desborough, *The Last Mycenaean and Their Successors* (Oxford 1964), σσ. 148 και ἔξης, L. Huxley, *The Early Ionians* (London 1966), σσ. 23 και ἔξης.
 5. Στράβ., 14.1, 6. ὁ N. Kontoleon, *Aspects de la Grèce, Pre-Classique* (Paris 1970) σσ. 1-7, υποστηρίζει ὅτι ὁ ἐποικισμός τῆς Ἰκαρίας ἀπό τή Μίλητο εἶχε σχέση μέ τήν ἀντιζηλία μέ τή Σάμο καί ὅτι ἦταν ἕνας ἐνδιάμεσος σταθμός πρὸς τή Δύση. Ὁ A. J. Papalas, "The Early History of Icaria", *Ellenika* 33 (1981), 244 καί ἔξης παρουσιάζει ἐπιχειρήματα γιά τό ὅτι ἡ Ἰκαρία ἦταν ἕνας ἐνδιάμεσος σταθμός πρὸς τό βορρᾶ.
 6. Θουκυδίδ. 1-15, W. G. Forrest, "Colonisation and the Rise of Delphi", *Historia* 6 (1957) 162-171, συζητάει ἐπάνω στόν πόλεμο γιά τό Ἀηλάντιο πεδίο. Adeliade G. Dunham, *The History of Miletus down to the Anabasis of Alexander* (London 1915), σσ. ἐπισημαίνει τήν μακρόχρονη ἀντιζηλία τῶν Μιλησίων καί τῶν Σαμίων. Βλ. Ἡρόδοτο. 3. 39. 4.
 7. Ἡρόδοτος 1, 74, Διογένης Λαέρτιος 1.23. Στό ἔργο του *Early Greek Philosophy* (London 1948) σσ. 42-43, ὁ John Burnet ἐπιχειρηματολογεῖ ὅτι μπορεῖ βέβαια ὁ Θαλῆς νά εἶχε ἐπινοήσει ἕνα σύστημα πρόβλεψης μιᾶς ἔκλειψης ἡλίου, ἀλλά δέν ἦταν σέ θέση νά πεί ποῦ ἡ ἔκλειψη θά ἦταν ὄρατή.
 8. John P. Barron, "The Sixth Century Tyranny at Samos", *C.Q.*, 14 (1964), 210 καί ἔξης. Ὁ Barron τοποθετεῖ τήν ἐγκαθίδρυση τυραννικοῦ καθεστώτος στή Σάμο γύρω στό 570 π.Χ. καί συσχετίζει τήν τυραννία μέ τήν θαλασσοκρατία καί τήν πειρατεία.
 9. Ἡρόδοτος 1. 17-18.
 10. Ἡρόδοτος 1. 18.3.
 11. Ὁ G. Rutherford-Dyer, "Homer's Wine-Dark Sea", *Greece and Rome*, 1983 (30), συζητάει γιά τήν ναυσιπλοΐα μέ ὁδηγούς τά ἄστρα. Τά περισσότερα παραδείγματα προέρχονται ἀπό τήν ὁμηρική περίοδο. Ταξιδιωτές πού ἔλπιζαν νά ἀποφύγουν τούς πειρατές καί πειρατές πού σκόπευαν νά αἰφνιδιάσουν παράλια χωριά κατέφευγαν στό νά ταξιδεύουν τή νύχτα, βλ. H. A. Ormerod, *Piracy in the Ancient World - An Essay on Mediterranean History* (London 1934), σσ. 31-45.
 12. Ὁμήρου Ὀδύσσεια 2. 421.
 13. Θουκυδίδης 8. 99.
 14. Βλέπε τή συζήτηση πού κάνει ὁ G.L. Huxley, *The Early Ionians* (London 1966), σ. 79.
 15. F. I. Diehl.
 16. Ἀριστοτέλ. Πολιτ. Α II. 1259 a6. Kirk, Raven, Schofield, *Presocratics*, σσ. 80-81. John Burnet, *Early Greek Philosophy* (London 1948), σ. 46.
 17. Ἡρόδοτος 1. 170.
 18. Διογένης 1. 23.
 19. Ὁ Ἡρόδοτος (2. 20) ἀναφέρει τή θεωρία χωρίς ἀναφορά στό ὄνομα τοῦ Θαλῆ, ἀλλά ὁ Ἀέτιος 4. 1.1 τήν ἀποδίδει στό Θαλῆ.
 20. Ὁ Burnet, *Early Greek Philosophy*, σ. 47, ἐπιχειρηματολογεῖ μέ συνέπεια ὅτι ὁ Θαλῆς ἐπινόησε ἕνα εἶδος ἡμερολογίου στό ὁποῖο βασιζόνταν τά μετέπειτα ἡμερολόγια τῶν Μιλησίων. Τό ἐνδιαφέρον τοῦ Θαλῆ γιά κάτι τέτοιο μπορεῖ νά ἐξηγηθεῖ ἀπό τήν προσπάθειά του νά μονοπωλήσει τό ἐλαιόλαδο. Ἄν ἡ ἱστορία αὐτή δέν εἶναι ἀπόκρυφη, ὁ Θαλῆς πέτυχε τό σκοπό του μέ τή βοήθεια τῆς τύχης.

ΚΑΘΗΓ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ι. ΠΑΠΑΛΛΑΣ
EAST CAROLINA UNIVERSITY