

Ο Δούναβης και η διαχρονική γεωπολιτική του σημασία με τη παρουσία των Ελλήνων

[Άρθρα](#) / [Πολιτισμός](#)

[Αλέξιος Παναγόπουλος \(Academician Prof. DDDr. Pdoc. Dr.Habil. Alexios Panagopoulos\)](#)



Ο ποταμός Δούναβης είναι ο δεύτερος πλωτός ποταμός της Ευρώπης, ως υδάτινος δρόμος που ενώνει αρκετές χώρες. Οι αρχαιο-ελληνικές γραφές μνημονεύουν τον ποταμό μέσω του αρχαίου Ησίοδου και το ιερό νησί της Αλμπίνας. Η παλαιότερη γέφυρα κατασκευάστηκε απ' τον αρχαιοέλληνα Απολλόδωρο το Δαμασκηνό περί το 103-105μ.Χ., με εντολή του αυτοκράτορα Τραϊανού. Οι Σλαβικές φυλές κυριαρχούν γύρω γύρω απ' τη συμβολή του Δούναβη με το Σάβα. Η κυριλλομεθοδική ιεραποστολή και η μετάδοση του βυζαντινού πνεύματος εκ του μεγάλου Φωτίου θα βοηθήσει για το καλύτερο. Από το 1368μ.Χ., ιδρύεται ο πρώτος διεθνής οικονομικός οργανισμός.

Η Οθωμανική Αυτοκρατορία με την Ουγγαρία και τους Αψβούργους, κυριαρχούν για 5 αιώνες και ρυθμίζουν νομοθετικά τον έλεγχο του ποταμού. Έλληνες θα

πάρουν την οικονομία και το εμπόριο στα χέρια τους ειδικότερα στην αυστρο/ουγγρική περιοχή του Ζέμουν και ο πρώτος εμπορικός κώδικας θα γραφεί στα ελληνικά. Ο λόγιος Ρήγας Φεραίος θα συντονίσει δραστηριότητες για την αποτίναξη του τουρκικού ζυγού και θα μαρτυρήσει. Απ' το 1829 με τη συνθήκη της Αδριανούπολης θα καταρρεύσει το Οθωμανικό οικονομικό μονοπώλιο. Η Ρωσία χάνει τον πόλεμο στη Κριμαία και οι Ευρωπαϊκές δυνάμεις επεκτάθηκαν στο καθεστώς της ναυσιπλοΐας. Στο Β' Παγκόσμιο πόλεμο η Γερμανία έλαβε τον οικονομικό έλεγχο. Οι Σοβιετικοί ανέλαβαν τη ναυσιπλοΐα απ' το 1948 με νέο διεθνές νομικό καθεστώς. Με τους βομβαρδισμούς του ΝΑΤΟ του 1999, η μεταφορά στον ποταμό έγινε δύσκολη. Απ' το 1991 γίνεται Μνημείο Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO. Κάθε ποτάμι λέγεται ότι έχει μία μυστική δύναμη όπως κι ο Δούναβης και το ελληνικό ναυτικό δαιμόνιο κατόρθωσε να το δαμάσει και να βοηθήσει στην οικονομική και εμπορική ανάπτυξη, με πολιτισμικά στοιχεία και πρόοδο.

Ο ποταμός Δούναβης στα γερμανικά: «Donau», στα Σλοβακικά «Dunaj», στα Ουγγρικά «Duna», στα Κροατικά «Dunav», στα Σερβικά «Дунав», στα Ρουμανικά «Dunărea», στα Βουλγαρικά «Дунав», στα Ρωσικά και Ουκρανικά «Дунай» και στα Ελληνικά «Δούναβης», είναι ο γνωστός ποταμός: «Δάννουβις», των Βυζαντινών και των αρχαίων Ελλήνων. Ονομάζεται και Δανούβιος ή Δάννουβις, αλλά και «Ίστρος», κυρίως για το τελευταίο τμήμα του, κι είναι ο «Τούνα» των Τούρκων. Μετά απ' το Βόλγα, είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος πλωτός ποταμός της Ευρώπης. Θεωρείται ως ο 30^{ος} μεγάλος ποταμός για όλο το κόσμο. Είναι ο υδάτινος δρόμος που ενώνει αρκετές ευρωπαϊκές χώρες και οι Βυζαντινοί ναυτικοί και οι έμποροι έδωσαν δυναμικά το παρόν τους ήδη από τα αρχαιοελληνικά χρόνια.



Οι πηγές του βρίσκονται στο Μέλανα Δρυμό, στη πόλη Ντοναουέσινγκεν, της σημερινής Γερμανίας, στην ένωση των δύο ποταμών Μπρίγκαχ και Μπρεγκ. Ρέει προς τα Νοτιοανατολικά διαρρέοντας τέσσερις πρωτεύουσες χωρών της κεντρικής Ευρώπης προτού να εκβάλει στον Εύξεινο Πόντο, κυρίως μέσω του Δέλτα του, στη Ρουμανία και την Ουκρανία, μέσα από 2872χιλ. Παλιότερα ήταν το φυσικό αρχαίο όριο και σύνορο για την Αυτοκρατορία των Ρωμαίων. Αργότερα και για το ανατολικό ρωμαϊκό κράτος. Σήμερα περνά από δέκα χώρες και η απορροή του γίνεται σε άλλες εννέα χώρες. Το όνομά του ως «Ντανούβιους» ή «Dānuvius», προέρχεται πιθανόν από μία παραφθορά της περσικής γλώσσας ή κάποιας κελτικής.

Πιθανόν προέρχεται απ' τη λέξη: «dānu», ο όρος για τη λέξη «ποταμός», πιθανόν από έναν αρχαίο κοσμικό ποταμό ή μία ποτάμια θεά, εκ της πρωτοϊνδοευρωπαϊκής γλώσσας. Η ρίζα της λέξης: «dā», αναφέρεται στο ισχυρό, στο δυνατό, στο γρήγορο. Στα Λατινικά ονομάζεται: «Ντανούμπιους», «Ντανούβιους», «Ίστερ», ενώ στην αρχαία Ελληνική: ως «Ίστρος» και επίσης ως κάτω Δούναβης. Ενώ στο θρακικό ή δακικό όνομα ονομαζόταν ως «Ντόναρις», ως άνω Δούναβης και στο θρακικό ή φρυγικό όνομα ήταν ο γνωστός «Ματόας», δηλ. ο τυχερός. Στην Αγγλική γλώσσα χρησιμοποιείται η λέξη που προέρχεται από τα Λατινικά: «Danube».

Η λεκάνη απορροής του αγγίζει τη συνολική έκταση των 801.093χιλμ. Περιλαμβάνει μαζί τμήματα κι άλλων σημαντικών χωρών, όπως: Βοσνίας/Ερζεγοβίνης, Τσεχίας, Σλοβενίας, Μαυροβούνιου, Ελβετίας, Ιταλίας,

Βόρειας Μακεδονίας, Αλβανίας. Συμπεριλαμβάνει και τις υπολεκάνες, εκείνες των παραπόταμών του, οι πιά μεγάλες είναι: «Τίσα», και «Σάβου». Φτάνει σε υψόμετρο 4049μ., το υψηλότερο σημείο της λεκάνης απορροής του, είναι η κορυφή «Πιζ Μπερνίνα», στα Ιταλό/Ελβετικά σύνορα. Αρκετοί παραπόταμοί του είναι κι από μόνοι τους σημαντικοί ποταμοί, για τις εμπορικές μεταφορές ως πλωτοί, για πλοία και με ρηχό βύθισμα.

Από τις Γερμανικές ποτάμιες πηγές του μέχρι τις εκβολές του στον Εύξεινο Πόντο υπάρχουν αρκετοί παραπόταμοι, όπως μέσα στη σημερινή Κροατία, ο παραπόταμος «Δράβος», με εκβολές σε Όσιγιεκ, ο παραπόταμος «Βούκα», με εκβολές σε Βούκοβαρ. Στη Σερβία, ο παραπόταμος με εκβολές σε νήσο Βούκοβαρ, σε νήσο Σάρενγκραντ, ο παραπόταμος Τίσα, με εκβολές σε Τίτελ, ο Σάβο με εκβολές σε Βελιγράδι, στο μικρό και μεγάλο πολεμικό νησί, επίσης ο παραπόταμος Τίμις, με εκβολές σε Πάντσεβο, ο παραπόταμος Μεγάλος Μοράβας με εκβολές σε Σμεντέρεβο, ο παραπόταμος Μλάβα με εκβολές σε Κόστολατς, ο παραπόταμος Πέκ με εκβολές σε Βέλικο Γκράντιστε, ο παραπόταμος Τιμόκ με εκβολές σε σύνορα Σερβίας/Βουλγαρίας.

Διαρρέει τέσσερις ευρωπαϊκές πρωτεύουσες, όπως είναι της Αυστρίας: Λίντς, Κρέμς, Τούλν, Βιέννη. Στη Σλοβακία: Ο Δούναβης στην αρχαιότητα φιλοξενούσε στις όχθες του αρκετούς λαούς και αρκετούς πολιτισμούς. Οι άνθρωποι ζούσαν και αναπτύσσονταν γύρω απ' αυτόν. Οι πολιτισμοί της Νεολιθικής εποχής του Δούναβη εμφανίζουν σημεία Γραμμικής Κεραμικής, στη Μεσοδουνάβια λεκάνη. Αρκετά σημεία του Πολιτισμού Βίντσα στη Σερβία, που εμφανίζονται απ' την 6^η μέχρι την 3^η χιλιετία π.Χ., θα βρίσκονται κατά μήκος αυτού του ποταμού. Ο πολιτισμός που αναπτύχθηκε στο Βούτσεντολ, με την ομώνυμη θέση κοντά στο Βούκοβαρ της σημερινής Κροατίας, εμφανίζεται την 3^η χιλιετία π.Χ., επίσης είναι γνωστός και για τα έργα της κεραμικής.

Από το 8500π.Χ., έχουν εντοπιστεί σημεία οικισμών από ψαράδες και κυνηγούς στις Σιδηρές Πύλες, καθώς και σε περιοχές γύρω απ' το σημερινό Βελιγράδι. Περί τα έτη 750-500π.Χ., οι Κέλτες θα εγκατασταθούν προς τον Άνω Δούναβη, υπερασπιζόμενοι το όνομα: «Danu», που μπορεί να ερμηνευθεί και ως: μητέρα των θεών. Οι αρχαιοελληνικές γραφές μνημονεύουν το ποταμό, μέσω του αρχαίου Ησίοδου, που αναφέρεται σε πολιτισμικές αντιλήψεις, κυρίως για το κάτω Δούναβη, ως «Ίστρο». Ως τμήμα του ποταμού, ήταν γνωστό, μαζί με τον Εύξεινο Πόντο, και το όνομα: «Ωκεανός» ή Ωκεανός Ποταμός. Ο Ίστρος ονομαζόταν και ως Κέρας Ωκεάνιο στα αρχαιοελληνικά Αργοναυτικά ταξίδια απ' τον αρχαίο Απολλώνιο τον Ρόδιο. Ο ποταμός στα κάτω τμήματά του έχει κάπως αργή, αλλά βαθιά και πλατιά κίνηση, σαν μία προέκταση του Ωκεανού.

[page_end]

Προς τις εκβολές του ποταμού, το ιερό νησί της Άλμπα ή Αλμπίνας ή της Λευκής, όπου υπήρχαν Ιεροί Τόποι. Είναι γνωστό ως το Πυθονήσι ή η νήσος των Φιδιών, όπου υπήρχε το αρχαίο Ιερό, αφιερωμένο στο Πελασγικό, ή αρχαιοελληνικό Απόλλωνα, στραμμένο να χαιρετίζει τον ήλιο της Ανατολής. Αυτά μνημονεύει κι ο αρχαιοέλληνας Εκαταίος ο Αβδηρίτης, για τη περιοχή των Υπερβορείων έως τον Ωκεανό. Ο παλιός αρχαιοελληνικός μύθος αναφέρει ότι ο ήρωας Αχιλλέας τάφηκε στη Λεύκη, όπου κατοικούσαν αρχαιοέλληνες, όπου σήμερα είναι ένα απ' τα στόμια του Δούναβη και ονομάζεται ως Χίλια. Το σύγχρονο, αλλά και παλιό όνομα Αλμπίνα συνδέεται μ' αυτό τον μύθο. Αργότερα στη βυζαντινή ιστορία, προς τα ρουμανικά σύνορα κάποια παλιά ρουμάνικα τραγούδια μνημονεύουν ένα ελληνικό λευκό ορθόδοξο μοναστήρι να υπάρχει σε ένα λευκό νησί, μάλιστα με εννιά ορθόδοξους ιερείς.

Ο Δαρείος έφτασε στο ποταμό απ' τη Περσία και τον διέσχισε, κατά τη χρονική διάρκεια της Σκυθικής Εκστρατείας περί το 513π.Χ. Επίσης ο Μέγας Αλέξανδρος ο βασιλέας όλων των Ελλήνων, θα νικήσει σε μάχη το βασιλέα των Τριβαλλών, το Σύρμο, και θα προχωρήσει να υποτάξει τις βόρειες βαρβαρικές Θρακικές και Ιλλυρικές επαρχίες, έτσι ώστε η προέλαυσή του να φτάσει γεωγραφικά αρκετά ψηλά. Απ' την αρχαία Ελληνική Μακεδονία θα φτάσει, απ' τον κάτω Δούναβη προς τον άνω Δούναβη, περί το 336π.Χ., και θα συνενώσει τους παραδουνάβιους λαούς και πληθυσμούς που νίκησε και συνένωσε στο βόρειο βασίλειό του. Η Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία αργότερα είχε υπό τη στρατιωτική δικαιοδοσία της όλες τις περί τον Δούναβη επαρχίες και τους οικισμούς, ως τμήμα των «Limes».

Ο ποταμός Δούναβης ήταν το βορεινό σύνορο της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας τους απ' την εποχή του Οκταβιανού, ενώ τότε οι παραδουνάβιες ρωμαϊκές επαρχίες

ήταν: Η επαρχία «Ραιτία», με κάστρα - πόλεις στο Δούναβη: «Castra Batana», «Castra Regina», με λεγεώνες όπως την 3^η Ιταλική, απ' το 15π.Χ., έως 467μ.Χ., η επαρχία «Noricum», με φρούριο πόλη στο Δούναβη την «Juvanum», με λεγεώνα τη 2^η Ιταλική, απ' το 15π.Χ. έως τα μέσα του 5^{ου} αιώνα μ.Χ. Η επαρχία της Παννονίας, με πόλεις φρούρια στο Δούναβη: «Vindobona», «Cuccium», «Mursa», «Arrabona», «Solva», «Sorianae», «Taurunum», «Aquincum». Με λεγεώνα την 11^η την ονομαζόμενη Δίδυμη, απ' το 9 π.Χ., ως μέρος της Ιλλυρίας, έως το 20μ.Χ., και έως το 107μ.Χ., με την παραχώρηση στους Ούνους απ' τον Θεοδόσιο στα μέσα του 5ου αιώνα μ.Χ.



Η επαρχία Άνω Μοισία, με φρούριο και πόλη το «Singidunum» και με λεγεώνα τη 2^η Εφεδρική, από 29π.Χ. - 376μ.Χ. Η επαρχία Δακίας, με λεγεώνα την 4^η Φλάβια Φέλιξ, 13^η Δίδυμη, και 5^η Μακεδονική, από 106μ.Χ. - 275μ.Χ. Η επαρχία Κάτω Μοισίας, με πόλη φρούριο: «Durostorum» και τη Νικόπολη, με λεγεώνα την 1^η Ιταλική και 11^η Κλαύδια, απ' το 29π.Χ. - 376μ.Χ. Ο ρωμαϊκός στρατός θα κατασκευάσει οδικό δίκτυο με σημαντικές γέφυρες, μικρές μεγάλες, προκειμένου να έχει άμεση πρόσβαση στις στρατιωτικές επιχειρήσεις του. Η τοξωτή γέφυρα του Τραϊανού στις Σιδηρές Πύλες, ήταν η μεγαλύτερη στον κόσμο, κι άλλη σημαντική γέφυρα ήταν αυτή της «Vindibona», δηλαδή της σημερινής Βιέννης.

Η παλαιότερη γνωστή γέφυρα του Δούναβη που κατασκευάστηκε απ' τον αρχαιοέλληνα Απολλόδωρο το Δαμασκηνό περί το 103 - 105μ.Χ., έγινε με εντολή του αυτοκράτορα Τραϊανού, στην περιοχή που συνορεύει η σημερινή Σερβία με τη

Ρουμανία. Από τον 3^ο και 4^ο αιώνα όταν η ρωμαϊκή αρχή και εξουσία αρχίζει να πέφτει, εμφανίζονται δυναμικά άλλοι Λαοί. Το έτος 469 οι Γότθοι θα απομακρυνθούν απ' τη Παννονία, για να δώσουν τη θέση τους στους Λομβαρδούς, που θα κυριαρχήσουν έως τον 6^ο αιώνα. Όμως θα διατηρηθεί μία τέως ρωμαϊκή επαρχία η Μοισία, απ' την Ανατολική Βυζαντινή Αυτοκρατορία. Αλλά απ' τον 6^ο αιώνα οι Άβαροι θα ιδρύσουν το κράτος τους με κέντρο τον Τίσα.

Όταν αυτοί θα εξαφανιστούν, θα γίνει η μετεγκατάσταση των Βουλγάρων προς το Κάτω Δούναβη, καθώς και άλλων Σλαβικών φυλών. Οι Σλαβικές φυλές θα εγκατασταθούν πρώτα γύρω γύρω απ' τη συμβολή του Δούναβη με το Σάβα. Εκεί θα αναπτυχθούν και θα οργανωθούν. Όμως στον επόμενο αιώνα θα αρχίσουν να κατεβαίνουν στα νοτιότερα σιγά σιγά, κάνοντας βίαιες και διερευνητικές, μεθοδικές κινήσεις σε εδάφη του βυζαντινού κράτους. Με την παρουσία της κυριλλομεθοδιανής ιεραποστολής και τη μετάδοση του χριστιανισμού και του βυζαντινού δημιουργικού πνεύματος εκ του μεγάλου Φωτίου τα πράγματα θα αλλάξουν προς το καλύτερο. Από τον 9^ο αιώνα οι Μαγυάροι θα αντικαταστήσουν τα φύλα των Αβάρων στην Παννονία. Το πάνω τμήμα του Δούναβη, θα μείνει όπως περίπου ήταν υπό τον έλεγχο των Βαυαρών και Γότθων.

Κατά το Μεσαίωνα αρκετές διοικητικές αρχές που βρίσκονταν στα περάσματα ως παράχθιες πόλεις, όπως των ιπποτών στο Ντυρνστάϊν της Αυστρίας, θα αρχίσουν να υποχρεώνουν τα διερχόμενα πλοία και τα πλεούμενα να πληρώνουν τον ειδικό φόρο της διέλευσής τους για το πέρασμά τους. Οι παρόχθιες πόλεις με κάποιο τρόπο θα αναγκάσουν τους διερχόμενους εμπόρους να σταθμεύσουν, έστω και για μικρό χρονικό διάστημα μέσα στα μικρά τους λιμάνια, για να πωλήσουν και εκεί ένα τμήμα απ' τα εμπορεύματά τους. Το μεγαλύτερο τμήμα του Δούναβη που εκτεινόταν προς το Βασίλειο της Ουγγαρίας ήδη απ' το έτος 1004, μαζί με την ενσωμάτωση της Τρανσυλβανίας και της τότε Κροατίας απ' το έτος 1089, θα το ελέγχει οικονομικά η Ουγγαρία σε όλη την κοιλάδα του ποταμού.

Από το 1368μ.Χ., ιδρύεται ο πρώτος διεθνής οικονομικός οργανισμός για τον ποταμό Δούναβη, με διαταγή του πρίγκιπα της Βλαχίας Βλαδισλάβου και θα επεκταθεί και στην Ουγγαρία, απ' τον πρίγκιπα Μίρτσεα το έτος 1413, ο οποίος θα επιτρέψει την ελεύθερη διακίνηση και πλεύση των πλοίων, στον ποταμό Δούναβη μεταξύ των Σιδηρών Πυλών και της Βράϊλα. Η Οθωμανική Αυτοκρατορία είχε ενώπιόν της το Βασίλειο της Ουγγαρίας και κατόπιν την Αυτοκρατορία των Αψβούργων, απ' τα τέλη του 14^{ου} έως τα τέλη του 19^{ου} αιώνα, ώστε να ρυθμίζει νομοθετικά τα σχετικά για τον έλεγχο του ποταμού. Ο Δούναβης απ' το έτος 1521 θα αποτελεί το φυσικό όριο και τα βόρεια σύνορα της Αυτοκρατορίας. Αρκετές πολεμικές μάχες θα γίνουν μεταξύ Ούγγρων και Οθωμανών απ' το 1366 έως το

1526, καθώς και κατόπιν μεταξύ Οθωμανών και Αψβούργων απ' το 1526 έως το 1791, κατά μήκος του ποταμού Δούναβη.

[page_end]

Όπως η μάχη της Νικόπολης το 1396, η μάχη του Μοχάτς το 1526, η πρώτη πολιορκία των Τούρκων κατά της Βιέννης το 1529, η πολιορκία του Έστερχομ το 1543, καθώς και ο Δεκαπενταετής Πόλεμος 1591 - 1606, επίσης η 2^η πολιορκία της πόλης της Βιέννης το 1683, και ο μεγάλος Τουρκικός Πόλεμος απ' το 1683 έως το 1699. Στους πρώτους τρεις αιώνες της γεωπολιτικής τουρκικής κυριαρχίας το εμπορικό μονοπώλιο για τις οικονομικές και εμπορικές μετακινήσεις στο Δούναβη το είχαν οι Τούρκοι, κατόπιν λόγω επίτευξης διεθνών οικονομικών συμφωνιών, η αποκλειστική χρήση για το μέσο και τον κάτω ποταμό, άλλαξε. Απ' το 1535 με τη συνθήκη των Οθωμανών με το Γαλλικό Βασίλειο επέτρεψαν την ελεύθερη διέλευση και διακίνηση σε όλα τα υδάτινα περάσματα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, μαζί και στο ποταμό Δούναβη για τα πλοία με τη γαλλική σημαία.

Ελάχιστα χρησιμοποιήθηκε ο Δούναβης απ' τους Γάλλους. Μια νέα συνθήκη των Οθωμανών που αφορά την ελεύθερη πλεύση, απ' το έτος 1616, για την Αυστριακή Αυτοκρατορία, θα συμπεριελάμβανε τα συμμαχικά εδάφη της Ισπανικής Μοναρχίας. Μάλιστα τα όρια της Αυστριακής Αυτοκρατορίας επεκτάθηκαν το έτος 1699, με την ιστορική συνθήκη του Κάρλοβιτς, μέχρι τις εκβολές του Τίσα. Οι δραστήριοι και διεκδικητές Αψβούργοι είχαν καταφέρει να πάρουν τη Βουδαπέστη. Απ' τον Ιούλιο του έτους 1718, με την εμπορική και διπλωματική συνθήκη του Πασάροβιτς, ενσωματώθηκε ένα ολόκληρο τμήμα, με τίτλο: «Tractatus Comercii et Navigationis», αλλά απαγόρευε διακριτικά την άμεση πλεύση απ' το Δούναβη προς τον Εύξεινο Πόντο σε μη τουρκικά πλοία.



Με την ενσωμάτωση της Βεσσαραβίας, η Τσαρική Ρωσική Αυτοκρατορία για πρώτη φορά θα έχει γεωστρατηγικό παράχθιο κράτος στον ποταμό Δούναβη. Απ' τον Ιούλιο του έτους 1774, με τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή, επιτρέπει σε ρωσικά πλοία να ταξιδεύουν ελεύθερα μέσα στο Δούναβη, τον υπό την Οθωμανική κυριαρχία, καθώς είχαν προσδιορίσει τα ήδη υπάρχοντα διεθνή δικαιώματα πλεύσης και διέλευσης, για τα γαλλικά και αγγλικά πλοία. Η Αυστροουγγαρία θα ενταχθεί κι αυτή σε αυτό το διεθνές οικονομικό καθεστώς της ελεύθερης χρήσης της ποτάμιας οδού του Δούναβη, περί το 1784. Τότε αρκετοί Έλληνες θα πάρουν την οικονομία και το εμπόριο στα χέρια τους ειδικά στην αυστρουγγρική περιοχή του Ζέμουν, που βρίσκεται λίγο έξω απ' το τουρκοκρατούμενο Βελιγράδι. Ο πρώτος εμπορικός κώδικας θα γραφεί στα ελληνικά για την πόλη του Ζέμουν, όπου έως και σήμερα διαφυλάσσεται σε μουσείο στο Βελιγράδι. Ο Ρήγας Φεραίος θα συντονίσει δραστηριότητες για την αποτίναξη του τουρκικού ζυγού, όμως θα συλληφθεί και θα θανατωθεί δίπλα στο Δούναβη στο Βελιγράδι από Τούρκους.

Με τη συνθήκη του Βουκουρεστίου απ' το έτος 1812, θα επιτραπεί στα ρωσικά πλοία να πλέουν μέχρι και τον Προύθο, έτσι θα πραγματοποιηθεί μια εμπορική και γενικότερη διεθνής άνοδος της ρωσικής παρουσίας στον ποταμό Δούναβη. Απ' το 1829 με τη συνθήκη της Αδριανούπολης θα καταρρεύσει το Οθωμανικό οικονομικό μονοπώλιο για τα Σιτηρά της Μολδαβίας, τα οποία είχαν υδάτινο δρόμο μεταφοράς προς την κεντρική Ευρώπη μέσω του ποταμού Δούναβη, για να φτάσουν έως και την Μεγάλη Βρεταννία, όπου τότε είχε έλλειψη των τροφίμων.

Επίσης, οι εκβολές του Δούναβη στον Σουλινά, θα περάσουν υπό τον κυριαρχικό ρωσικό έλεγχο, ανοίγοντας έτσι μια ελεύθερη εμπορική δίοδο επικοινωνίας με τη Μαύρη Θάλασσα.

Απ' το 1835 η ελληνοαυστριακή συνθήκη άνοιξε νέους ορίζοντες για την οικονομική και εμπορική συνεργασία των παραδουνάβιων κρατών με τα κράτη της Μεσογείου μέσω του πλωτού ποταμού. Η Αυστρία διεκδίκησε το οικονομικό και εμπορικό άνοιγμα μέσω των λιμανιών της στο Δούναβη, καθώς και με εμπορική συμφωνία με τους Άγγλους απ' το 1838, επίσης και με τη Ρωσία. Δυστυχώς η κακή συντήρηση των ποτάμιων οδών στις εκβολές του Δούναβη, στον Σουλινά, έγινε η αφορμή έτσι ώστε απ' τη Ρωσία τότε να αρχίσει να επιταχύνει τις εργασίες της για την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής, μεταξύ Τσερναβόντα και Κωνσταντζας. Ο Δούναβης άρχισε να αναπτύσσεται κανονικά στα νότια τμήματά του και οι Βυζαντινοί Έλληνες να έχουν αναπτύξει μία εμπορική δραστηριότητα, ενώ οι παρόχθιες πόλεις σε Μολδαβία και Βλαχία, απέκτησαν ιδιαίτερο ευρωπαϊκό ενδιαφέρον.

Η Ρωσική Αυτοκρατορία πιθανόν δεν έδωσε την πρέπουσα σημασία στο γεωστρατηγικό διαδουνάβειο συναλλακτικό εμπόριο, αφού το συμφέρον της για τις εξαγωγές γινόταν απ' το λιμάνι της ιστορικής Οδησσού. Κατόπιν όταν η Ρωσία έχασε στον πόλεμο της Κριμαίας, οι ευρωπαϊκές δυνάμεις επεκτάθηκαν στο καθεστώς της ναυσιπλοΐας προς τον κάτω Δούναβη, αποκλείοντας έτσι τη Ρωσία, με την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του Δούναβη και του Σουλινά, στα αγγλικά: «European Commission of the Danube and Sulina». Μιάς πόλης που θα αποτελέσει εμπορική έδρα υπό τον έλεγχό της, με το Γαλάτσι.

Τα εμπορικά διεθνή ελληνικά ναυτικά συμφέροντα θα αποκτήσουν ιδιαίτερη σημασία με τη διεθνοποίηση του ποταμού, αφού τα ελληνικής σημαίας πλοία θα είναι τα πρώτα στη λίστα του όγκου των εμπορευμάτων που τα διακινούν, με 136.922 τόνους, απ' το έτος 1866. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ώθησε την οικονομική εικόνα του Σουλινά, δίνοντάς του μία ευρωπαϊκή οικονομική ευρωστία και ευρωπαϊκό προσανατολισμό. Τα ελληνικά τότε έγιναν η γλώσσα του εμπορίου ως «lingua franca». Σημαντικός πόλεμος στο Δούναβη ήταν ο Ρωσοτουρκικός που διήρκησε απ' το 1877 έως το 1878. Όταν οι Ρώσοι έχασαν το 1878, η Δοβρουτσά πέρασε στον έλεγχο της Ρουμανίας, η οποία σύμφωνα με τη Συνθήκη του Βερολίνου, έγινε το αντίβαρο στην προσπάθεια των Ρώσων για την επανάκτηση της Βεσσαραβίας.

Η οικονομική Ευρωπαϊκή Επιτροπή λειτουργούσε ανεξάρτητα απ' τις κρατικές ρουμανικές διατάξεις. Η τεράστια γέφυρα: «Βασιλιάς Κάρολος», θα ενώσει το Βουκουρέστι με τη Κωνσταντζα, αλλά με τον Α' Παγκόσμιο πόλεμο θα

καταστραφεί, με μεγάλες οικονομικές συνέπειες και επιρροές. Οι σύμμαχοι στήριξαν τη λειτουργία της οικονομικής Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τη Συμφωνία του Δούναβη του 1921, ιδρύοντας οικονομική Διεθνή Επιτροπή Δούναβη - International Commission of the Danube, για τη ναυσιπλοΐα, μεταξύ Ούλμ και Βραΐλας. Η ρουμανική κυβέρνηση προσπάθησε για τη κατάργηση των διεθνών Ευρωπαϊκών Επιτροπών, θέλοντας την απόλυτη εθνική κυριαρχία της, κι απ' το 1929 έως το 1939 έλαβε στην δικαιοδοσία της μεγάλο μέρος του Κάτω Δούναβη.

[page_end]

Στο Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο η Γερμανία έλαβε τον οικονομικό έλεγχο σε όλο το μήκος και πλάτος του Δούναβη. Μετά το τέλος του πολέμου οι Σοβιετικοί ανέλαβαν τη ναυσιπλοΐα του Δούναβη και απ' τον Αύγουστο του 1948 έφεραν ένα νέο διεθνές νομικό καθεστώς με την οικονομική συνεργασία των παρόχθιων χωρών, αφήνοντας απέξω τις δυτικές δυνάμεις. Έτσι τότε απομονώθηκε ο Δούναβης απ' τη Μεσόγειο και την Κεντρική Ευρώπη. Από το 1945 συμφωνήθηκε η διάνοιξη του Καναλιού Δούναβη έως και Μαύρη Θάλασσα, των 400 χιλιομέτρων, που δυστυχώς το έτος 1953 με το θάνατο του Στάλιν σταμάτησε. Ο Τσαουσέσκου συνέχισε το έργο αυτό και δυστυχώς δεν το έφερε εις πέρας, για να συνδέσει το Βουκουρέστι με το ποταμό, αφού μέχρι το 1989, είχαν σχεδόν ολοκληρωθεί μόνο τα $\frac{3}{4}$.

Ο Δούναβης ως πλωτός μπορεί να φιλοξενήσει και υπερωκεάνια, τόσο από τον Εύξεινο Πόντο έως τη Βραΐλα της Ρουμανίας, κατόπιν ποταμόπλοια μέχρι το Κέλχαϊμ της Βαυαρίας και μικρότερα πλοία μέχρι το Ούλμ της Βάδης προς Βυρτεμβέργη, καθώς και οι παραπόταμοι είναι πλωτοί. Από το 1992 ο ποταμός γίνεται διευρωπαϊκός υδάτινος δρόμος, μέσω του καναλιού Ρήνου-Μάιν-Δούναβη, και απ' το Ρότερνταμ της Βόρειας Θάλασσας έως την πόλη Σούλινα και έως τον Εύξεινο Πόντο. Ως ο μοναδικός πανευρωπαϊκός υδάτινος μεταφορικός διάδρομος για τη Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, η ποσότητα των αγαθών θα αυξηθεί σε περίπου 100 εκατομμύρια τόνους μέχρι το 1987. Με τους βομβαρδισμούς του 1999, του ΝΑΤΟ στη Σερβία, η μεταφορά στον ποταμό έγινε αρκετά δύσκολη, με τρεις βομβαρδισμένες σερβικές γέφυρες και τον πόλεμο στο Κόσοβο.

Από το 2002 έως το 2005 η ναυσιπλοΐα πάλι αποκαταστάθηκε, αλλά όχι με την προηγούμενη οικονομική εμπορικότητα. Ο Δούναβης ρέει μέσα απ' ένα φαράγγι στις Σιδηρές Πύλες, στα σύνορα μεταξύ Σερβίας και Ρουμανίας, όπου και το φράγμα του Υδροηλεκτρικού Σταθμού Σιδηρές Πύλες I, και II. Τρεις υδάτινες συνδέσεις έχουν κατασκευαστεί στο Δούναβη, όπως το Κανάλι Δούναβη - Τίσα, όπου οι περιοχές Μπανάτου και Μπάκα, της Βοϊβοντίνας, ως τις βόρειες επαρχίες της Σερβίας, επίσης το Κανάλι Δούναβη - Εύξεινου Πόντου, μεταξύ σε Τσερναβόντα και Κωνσταντζα ολοκληρώθηκε το 1984, μειώνοντας την απόσταση

για τον Εύξεινο Πόντο. Τρίτο το Κανάλι Ρήνου - Μαϊν - Δούναβη, που έγινε το 1992, συνδέοντας τη Βόρεια Θάλασσα με Εύξεινο Πόντο.

Το Δέλτα του Δούναβη στα Ρουμανικά: «Delta Dunării», στα Ρωσικά και Ουκρανικά: «Дельта Дунаю», είναι ίσως το πιο καλοσυντηρημένο στην Ευρώπη, με το μεγαλύτερο μέρος του Δέλτα στη Ρουμανία και το βόρειο μέρος στην Ουκρανία. Απ' το 1991 γίνεται Μνημείο Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO, αφού το μεγαλύτερο μέρος του έχει τεθεί υπό την προστασία της. Οι υγρότοποι του Δούναβη στη λίστα «Ραμσάρ» έχουν σμήνη αποδημητικών πτηνών και τον Πυγμαίο Κορμοράνο, στο δέλτα φιλοξενούνται πάνω από 300 είδη πουλιών. Η προστασία του ποταμού Δούναβη γίνεται από εκπροσώπους 14 κρατών, της Γερμανίας, Αυστρίας, Τσεχίας, Σλοβακίας, Σλοβενίας, Ουγγαρίας, Κροατίας, Βοσνίας και Ερζεγοβίνης, Σερβίας, Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Μολδαβίας, Ουκρανίας και Μαυροβουνίου.

Στην πορεία του ο ποταμός είναι πηγή πόσιμου νερού για περίπου 20 εκατ. ανθρώπους. Σε Αυστρία και Ουγγαρία το νερό απορροφάται απ' το έδαφος της Άνοιξης. Στη Βιέννη η διωρυγοποίηση έχει περιορισθεί στο φράγμα Γκαμπτσίκοβο και τους υδατοφράκτες κοντά στη Μπρατισλάβα, καθώς και στους δύο διπλούς υδατοφράκτες των Σιδηρών Πυλών. Μεγάλοι πλωτοί ποταμοί συνδέονται με το Δούναβη, όπως είναι ο Δράβος, ο Σάβος και ο Τίσα. Το ψάρεμα στο Δούναβη αποτελεί έθιμο και παράδοση ήδη απ' τα πρώτα χριστιανικά χρόνια. Στο οικοσύστημα του Άνω Δούναβη ζούν 60 είδη ψαριών, ενώ στο οικοσύστημα του Κάτω Δούναβη - Δνεϊστερου, ζούν περίπου τα διπλάσια, κάποια είδη ψαριών είναι το «μπελούγκα», ο ρώσικος οξύρρυγχος, ο νόθος οξύρρυγχος, το στουριόνι, ο αστερόεις οξύρρυγχος και ο οξύρρυγχος των ευρωπαϊκών θαλασσών, που τελευταία έχουν πολύ μειωθεί ή εξαφανισθεί, καθώς και είδη σολωμού.

Οι όχθες του Δούναβη στη πόλη της Βουδαπέστης είναι τόπος παγκόσμιας κληρονομιάς και αξιοθέατο για περιπάτους. Το Δουνάβιο ποδηλατικό μονοπάτι είναι κατά μήκος της διαδρομής του ποταμού: «Ντοναουέσινγκεν - Πάσσαου» (559 χλμ), «Πάσσαου - Βιέννη» (340 χλμ), «Βιέννη - Βουδαπέστη» (306 χλμ), «Βουδαπέστη - Εύξεινος Πόντος» (1670 χλμ). Ιστορικό είναι το λεγόμενο μονοπάτι του Σουλτάνου, ως μια πεζοπορική διαδρομή στο μήκος του ποταμού, από τη Βιέννη προς το Σμεντέρεβο Σερβίας και από εκεί το μονοπάτι του Σουλτάνου θα αφήσει το Δούναβη, για να καταλήξει προς την Κωνσταντινούπολη.

Ο Δούναβης μνημονεύεται στο τίτλο του γνωστού βαλς του Αυστριακού συνθέτη Γιόχαν Στράους: «An der schönen blauen Donau» = Στον όμορφο γαλάζιο Δούναβη. «Τα κύματα του Δούναβη» = Valurile Dunării, στη ρουμανική, είναι βαλς του Ρουμάνου συνθέτη Ίον Ιβανόβιτσι. Ο Δούναβης θα τιμηθεί και στο βουλγαρικό

εθνικό ύμνο. Ο πιλότος του Δούναβη, το 1908, του Ιούλιου Βερν, αναφέρεται σε περιπέτειες του ψαρά Σερτζ Λάντκο, αφού καταπλέει τον ποταμό. Έγινε και θέμα της ταινίας: «The Ister», το 2004. Τμήματα της γερμανικής ταινίας: «Im Juli», μαγνητοσκοπούνται στο Δούναβη. Το 1980 στη ταινία, του Νίκολας Ρόουγκ: «η δύναμη της σάρκας», με το πέρασμα των συνόρων απ' τη Μπρατισλάβα στη Βιέννη, ως ένα ειδύλλιο.

Υπάρχουν διαδεδομένα και τα ενδιαφέροντα Χασιδικά ή Εβραϊκά τραγούδια: «Τσαμπάντ Νιγκουνίμ», ή «ντουνάι», απ' το 1800. Οι καλλιεργητές γύρω από το ποτάμι θα συνήθιζαν τακτικά να πηγαίνουν να τραγουδούν ευχαριστώντας το θεό για τη μεγάλη ομορφιά που αντίκριζαν κάθε μέρα. Σημαντικό ρόλο έχει ο Δούναβης και στην ταινία του έλληνα Θόδωρου Αγγελόπουλου: «Το βλέμμα του Οδυσσέα», με τον Χάρβεϊ Καϊτέλ. Ο Δούναβης υπήρξε οικονομικό και εμπορικό κέντρο ανάπτυξης, αλλά και πολυπολιτισμικός χώρος διάδοσης και επέκτασης ηθών και εθίμων διαφόρων λαών μέσα στο σημαντικό διαχρονικά ιστορικό/πολιτικό και οικονομικό γίγνεσθε.

[page_end]

Σπουδαίο ρόλος είχε ο έλληνας ναύτης στην ναυσιπλοΐα του Δούναβη, όπου μπόρεσε να επιβληθεί στη ναυτιλία του Δούναβη, χάρη στην εμπειρία του. Παρότι γεννήθηκε σε θερμά μεσογειακά κλίματα, προσαρμόστηκε σε βαρείς χειμώνες της κοιλάδας του Δούναβη. Η σωτηρία του σκάφους του ήταν η ίδια του η ζωή. Ιταλοί και άλλοι πρόξενοι σε αναφορές και εκθέσεις τους μας διασώζουν προσπάθειες που έκαναν οι Έλληνες ναυτικοί για να αντιμετωπίσουν το σκληρό ανταγωνισμό των ξένων σημαιών. Οι εφοπλιστές μπορούσαν έγκαιρα να εκτελέσουν τις υποχρεώσεις και να ικανοποιούν τις νόμιμες απαιτήσεις των διακανονισμών της ναυσιπλοΐας.

Τρανή απόδειξη της ναυτοσύνης του Έλληνα ναυτικού ήταν η εξοικείωσή του στην υδρογεωγραφική φύση του ποταμού Δούναβη. Παρότι ο Δούναβης παρουσιάζει μεγάλα και ποικίλα φυσικά εμπόδια, το πάγωμα και οι πλημμύρες, οι κινούμενες αμμοσύρτες, που σχηματίζονται μέσα σε λίγες μέρες ή ώρες. Και οι αποκλεισμοί κάποιου σημείου από κάποιο κορμό δέντρου που παρασύρθηκε απ' τα ορμητικά νερά. Υψηλού επιπέδου ναυτοσύνης είναι ότι στο λιμάνι της Βράιλας, όπου και η προβλήτα των επιβατηγών σκαφών. Εκεί υπάρχει ένα σημείο που δημιουργούνται δίνες που δυσκολεύουν τις κινήσεις. Χειμώνα του 1924 όταν η βασιλική θαλαμηγός που επέβαινε ο Βασιλιάς Φερδινάνδος Ι της Ρουμανίας, δοκίμαζε να κάνει κινήσεις άπαρσης, για να ξεκολλήσει, και να πάρει στροφή για να αναπλεύσει το ποτάμι, κτυπήθηκε από ισχυρό ανεμοστρόβιλο κι από ποτάμιο ρεύμα, ώστε κινδύνεψε να εξοκείλει στην αντίπερα όχθη. Ο κυβερνήτης της θαλαμηγού είχε χάσει τελείως τον έλεγχο. Ακριβώς εκείνη τη στιγμή πλεύριζε το επιβατηγό σκάφος «Principele

Mircea», ένα πλοίο που ερχόταν απ' το Γαλάτσι, με κυβερνήτη τον Νίκο Ζερβό. Ο λιμενάρχης Νικόλας Μιχούτσος έβλεπε δίχως να μπορεί να επέμβει, τους αδέξιους χειρισμούς εκ της βασιλικής θαλαμηγού. Ο Μιχούτσος απευθυνόμενος ελληνικά στον Ζερβό, ζήτησε να αποβιβασθεί αμέσως και να επιβιβαστεί στη βασιλική θαλαμηγό. Ο Ζερβός πλησίασε με βάρκα την θαλαμηγό, ανέβηκε και κατεύθυνε το σκάφος 250-350 μέτρα προς το ρεύμα και κατόρθωσε να κάνει τη ναυτική στροφή με επιδέξιους χειρισμούς.

Ένα άλλο δύσκολο ναυτιλιακό σημείο ήταν η διάβαση των καταρρακτών κοντά στο λιμάνι του Τούρνου-Σεβερίνου στον Άνω Δούναβη. Μέχρι το 1920 τα ρουμανικά σλέπια απέφευγαν να ταξιδεύουν τακτικά στο τομέα του Δούναβη, μόνο τα αβαθή σκάφη αυστριακών, ουγγρικών, γερμανικών, γιουγκοσλαβικών και τσεχοσλοβάκικων στόλων αναλάμβαναν τις μεταφορές. Η ρουμανική εταιρεία «Societatea Romana Dunareana, S.D.R.», χρησιμοποίησε το 1924 τον πλοίαρχο ρυμουλκών Ιωάννη Γαλάτη, για να πλοηγήσει με τα ρυμουλκά Biczaz και Saligny την πρώτη νηοπομπή σλεπιών. Τα καθήκοντα που έπρεπε να γνωρίζει και να εκτελεί ο κυβερνήτης, περιέχονται στο λαϊκό ρουμανικό γνωμικό: «καλός για όλα»!

Οι Έλληνες ναυτικοί δεν ήταν δημιουργήματα κάποιας ειδικής σχολής. Η μοναδική σχολή τους ήταν η πείρα βασισμένη στα χρόνια πάνω στο σκάφος. Από μικρά παιδιά μαθήτευαν στην πράξη και συνέχιζαν να μαθαίνουν περισσότερα για το επάγγελμά τους, ερχόμενοι σε επαφή με τη κοινωνική και επαγγελματική ζωή των παραδουνάβιων πόλεων. Αυτοί στη συνέχεια γίνονταν πλοίαρχοι ρυμουλκών και σλεπιών και μετά εφοπλιστές.

Πολλοί Έλληνες πήγαν στη Ρουμανία μετά το 1856, με μέτρια κοινωνική και οικονομική συγκρότηση, για να βρουν καλύτερη τύχη. Οι ελληνικές κοινότητες συνέβαλαν στην εύκολη προσαρμογή τους στο οικονομικό γίγνεσθαι. Κάποιοι απλοί πλοίαρχοι σλεπιών και ρυμουλκών μετεξελίχτηκαν σε εφοπλιστές και μεγαλέμπορους. Τέτοιοι εφοπλιστές που έπαιξαν σπουδαίο ρόλο στην ρουμανική οικονομική ζωή: Παναγής Βαλιάνος, Νικ. Χρυσοβελόνης, Αδελφοί Θεοφιλάτου, Ιωάννης Θεοφιλάτος, Π.Κ. Πλατής, Δ.Κ. Βλασσόπουλος, Γρ. Καραβίας, Αδελφοί Κουκλή, Αδελφοί Α. Εμπειρικού, Αδελφοί Μαρκόπουλοι, Φ. Φραγκόπουλος, Α. Π. Μαρούλης, Αδελφοί Σταθάτου, Όθων Σταθάτος, Αδελφοί Καλλινίκου, Ν. Σουλαριώτης, Μ. Αραβαντινός, Ξ. Καρούσος, Βαλεριάνος, Γεώργιος Πόρτολος, Θεοδωρίδης, Αντύπας, Κουταβάς, Αδελφοί Νεγρεπόντη, Ματσούκης, Θεόδωρος και Σπύρος Λυκιαρδόπουλος. Μεταξύ των ετών 1900-1910 οι ρουμανικές αρχές ψήφισαν οικονομικά μέτρα για τα εθνικά τους σκάφη σε βάρος των ξένων. Τότε οι Έλληνες εφοπλιστές μετέφεραν τα σκάφη τους στα λιμάνια του Ρένιου και στο Ισμαήλι, που ήταν κάτω απ' τη Ρωσική γεωπολιτική κυριαρχία και τα

ακινητοποίησαν εκεί. Η ρουμανική κυβέρνηση απ' το φόβο μήπως παραλύσει το παραδουνάβιο εμπόριο, κατάργησε αμέσως αυτά τα μέτρα. Κάθε ποτάμι, έχει μία μυστική δύναμη όπως κι ο Δούναβης, λέγεται ότι το ελληνικό ναυτικό δαιμόνιο κατόρθωσε να το δαμάσει και να βοηθήσει στην οικονομική και εμπορική ανάπτυξη, με πολιτισμικά στοιχεία και πρόοδο. Η γεωστρατηγική και γεωπολιτική περί τον Δούναβη ήταν, είναι και θα είναι πάρα πολύ σημαντική, και η ανάδειξη αυτού του θέματος έχει επιστημονική και πρακτική μέγιστη σημασία για το σήμερα και το αύριο της Ευρώπης και όλου του κόσμου.

(Η μελέτη αυτή αποτελεί τμήμα από επιστημονικό συνέδριο και από την εισήγηση του γράφοντος Καθ. Παναγόπουλου Αλέξιου, Алексиос Алексеи Панагопуλος: ДУНАЙ, ЭКОΝΟΜΙЧЕСКАЯ ТОРГОВЛЯ, МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ, КУЛЬТУРА И ПРИСУТСТВИЕ ГРЕКОВ, σελ. 169-182. ЕВРОΠΑ И ДУНАВ. ИНСТИТУТ ЗА ПОЛИТИЧКЕ СТУДИЈЕ БЕОГРАД, 2023.

Ενδεικτική Βιβλιογραφία:

Constantin Iordachi: «Global Networks, Regional Hegemony, and Seaport Modernization on the Lower Danube» στο Biray Kolluoğlu και Meltem Toksöz (επιμ.), (2010), Cities of the Mediterranean. I.B. Tauris, London - New York.

Davies, Norman (1998), Europe: a History. Harper Perennial.

Hajnal, Henry (1920) The Danube, its historical, political and economic importance. Martinus Nijhoff, Hage.

Heather, Peter (2007), The Fall of the Roman Empire: A New History of Rome and the Barbarians. Oxford University Press.

Nicetas Choniates, Historia, Walter de Gruyter, 1975 (look pp. 153).

Philip Matyszak (2010), Legionario: el manual no oficial del soldado romano. Akal, Madrite, look pp 25.

Makris Georgios, Studien zur Spätbyzantinischen Schieffhart, Collana Storica Di Fonti E Studi, Genova 1988.

Tockner, Klement et al. (2009), Rivers of Europe. Elsevier Ltd. London, San Diego.

**Fokas Spiridon, The Greeks in the Lower Danube River Navigation,
Translated from the Romanian Maria I. Markopoulou, Foundation for
Studies of the Aimos, IMXA, Thessaloniki 1975.**

MISSING_ARG_ACCESS_TOKEN