

25 Ιουλίου 2018

Η ιστορία της Διώρυγας της Κορίνθου

/ [Επιστήμες, Τέχνες & Πολιτισμός](#) / [Προσκυνήματα-Οδοιπορικά-Τουρισμός](#)





Η Διώρυγα της Κορίνθου υπήρξε ένα κατασκευαστικό όνειρο - πρόκληση που κράτησε 2.300 χρόνια. Λόγω της γεωγραφικής της θέσης, η «Άφνειος Κόρινθος» αναδείχθηκε από την αρχαιότητα σε σπουδαίο ναυτικό, εμπορικό και πολιτιστικό κέντρο. Η δυσκολία στη μεταφορά των εμπορευμάτων δια ξηράς ώθησε τον Τύραννο της Κορίνθου Περίανδρο να κατασκευάσει τον περίφημο δίολκο, ένα πλακόστρωτο διάδρομο, «ντυμένο» με ξύλα, πάνω στον οποίο γλιστρούσαν τα πλοία της εποχής αλειμμένα με λίπος για να περάσουν τον Ισθμό από τη μια ακτή στην άλλη. Τα πανάκριβα τέλη (διόδια) που καταβάλλονταν στην Κόρινθο ήταν και το πιο σημαντικό έσοδο της πόλης.

Από μαρτυρίες αρχαίων συγγραφέων προκύπτει ότι ο Περίανδρος ήταν ο πρώτος που σκέφθηκε και τη διάνοιξη του Ισθμού, γύρω στο 602 π.Χ. Γρήγορα, όμως, εγκατέλειψε το σχέδιο του, από το φόβο ότι θα προκαλούσε την οργή των Θεών, έπειτα από το χρησμό της Πυθίας που έλεγε: «Ισθμόν δε μη πυργούτε μήδ' ορύσσετε. Ζευσ γαρ έθηκε νήσον η κ' εβούλετο». Το πιθανότερο είναι ότι ο χρησμός προκλήθηκε από τους ιερείς των διαφόρων ναών, που φοβήθηκαν ότι διανοίγοντας τον Ισθμό θα έχαναν τα πλούσια δώρα και αφιερώματα των εμπόρων, που δεν θα είχαν πια λόγο να μένουν στην Κόρινθο.

Ο βασικός, όμως, λόγος που ανάγκασε τον Περίανδρο να εγκαταλείψει το σχέδιό του δεν ήταν η θεϊκή οργή αυτή καθαυτή, αλλά οι τεράστιες τεχνικές δυσκολίες εκτέλεσης του έργου και τα οικονομικά συμφέροντα της Κορίνθου, που επιθυμούσε να διατηρήσει την προνομιούχο θέση της ως «κλειδούχος» του διαμετακομιστικού εμπορίου της Μεσογείου. Άλλωστε, η συνέχιση του «περάσματος» των πλοίων δια της «διόλκου» δεν παρουσίαζε ιδιαίτερα προβλήματα στην Κόρινθο, διότι τα τότε πλοία ήταν μικρών διαστάσεων (τριήρεις) και η μυϊκή δύναμη των δούλων και των ζώων ήταν επαρκής για το σκοπό αυτό.



Από τη διάνοιξη της διώρυγας το 1886

Τρεις αιώνες αργότερα, το 307 π.Χ., ο Δημήτριος ο Πολιορκητής επιχείρησε να θέσει σ' εφαρμογή το ίδιο σχέδιο, αλλά εγκατέλειψε την ιδέα, όταν οι Αιγύπτιοι Μηχανικοί που έφερε γι' αυτό το σκοπό τον διαβεβαίωσαν ότι η διαφορά της στάθμης του Κορινθιακού από τον Σαρωνικό ήταν τέτοια που με την τομή του Ισθμού τα νερά του Κορινθιακού που θα χύνονταν στον Σαρωνικό θα τον πλημμύριζαν, με συνέπεια την καταπόντιση της Αίγινας και των γειτονικών νησιών και ακτών.

Κατά τη ρωμαϊκή εποχή, ο Ιούλιος Καίσαρ το 44 π.Χ. και ο Καλιγούλας το 37 π.Χ. έκαναν ανάλογα σχέδια, τα οποία όμως εγκαταλείφθηκαν για πολιτικούς και στρατιωτικούς λόγους. Στα σχέδια αυτά βασίσθηκε ο Νέρωνας, όταν αποφάσισε το 66 μ.Χ. να πραγματοποιήσει το έργο. Οι εργασίες άρχισαν το 67 μ.Χ. και από τις δυο άκρες (Κορινθιακό - Σαρωνικό), και χρησιμοποιήθηκαν τότε χιλιάδες εργάτες. Την έναρξη των εργασιών έκανε ο ίδιος ο αυτοκράτορας, στις 28 Νοεμβρίου, δίδοντας το πρώτο χτύπημα στη γη του Ισθμού με χρυσή αξίνα.

Οι εργασίες εκσκαφής είχαν προχωρήσει σε μήκος 3.300 μ., σταμάτησαν όμως, όταν ο Νέρωνας αναγκάστηκε να γυρίσει στη Ρώμη για να αντιμετωπίσει την

εξέγερση του στρατηγού Γάλβα. Τελικά, με το θάνατο του Νέρωνα -που συνέβη λίγο μετά την επιστροφή του- το έργο εγκαταλείφθηκε. Το πόσο σοβαρή και μελετημένη ήταν η προσπάθειά του αποδεικνύεται κι από το γεγονός ότι κατά την οριστική διάνοιξη της διώρυγας, στους νεότερους χρόνους, βρέθηκαν 26 δοκιμαστικά πηγάδια βάθους 10 μέτρων το καθένα και διάφοροι τάφροι της εποχής του.

Ο επόμενος που επιχείρησε να διανοίξει τη διώρυγα ήταν ο Ηρώδης ο Αττικός, αλλά οι προσπάθειες του σταμάτησαν σχεδόν αμέσως, όπως και αυτές των Βυζαντινών που ακολούθησαν. Αιώνες αργότερα, οι Ενετοί προσπάθησαν να διανοίξουν τον ισθμό ξεκινώντας, αυτή τη φορά, τις εκσκαφές από τον Κορινθιακό. Οι μεγάλες, όμως, δυσκολίες που συνάντησαν οδήγησαν και πάλι στη διακοπή των εργασιών.



Ο Ισθμός της Κορίνθου το 1907

Το τέλος της οθωμανικής κυριαρχίας βρήκε την Ελλάδα στο κατώφλι της βιομηχανικής εποχής. Οι συνθήκες ήταν πιο ευνοϊκές και ο κυβερνήτης Ιωάννης Καποδίστριας, προβλέποντας τη μεγάλη σημασία που θα είχε γενικότερα για την ανάπτυξη της χώρας η κατασκευή της διώρυγας, ανέθεσε τη σχετική μελέτη σε ειδικό μηχανικό. Το κονδύλι, όμως, των 40 εκατομμυρίων χρυσών φράγκων που κρίθηκε αναγκαίο σύμφωνα με τον προϋπολογισμό δαπάνης για την εκτέλεση του έργου, δεν μπορούσε να εξευρεθεί από τη διεθνή χρηματαγορά, πολύ περισσότερο δε να διατεθεί από τον ελληνικό προϋπολογισμό. Έτσι, η προσπάθεια του κυβερνήτη εγκαταλείφθηκε.

Με τη Βιομηχανική Επανάσταση του 19ου αιώνα, η τεχνολογική εξέλιξη επέτρεψε την υλοποίηση της πανάρχαιας ιδέας διόρυξης του Ισθμού. Η πραγματοποίηση του έργου κρίθηκε αναγκαία από τη μελέτη των συνθηκών του διεθνούς εμπορίου και της ναυτιλίας στη Μεσόγειο. Έτσι, άρχισε η προσπάθεια εξεύρεσης κεφαλαίων από

τη διεθνή χρηματαγορά. Η δια του Ισθμού οδός παρείχε δυο σημαντικά πλεονεκτήματα στη διεθνή ναυτιλία και κατ' επέκταση στο διεθνές εμπόριο: Ασφάλεια και Οικονομία. Η παράκαμψη των επικίνδυνων ακρωτηρίων Κάβο Μαλέα και Κάβο Ματαπά δεν θα μείωνε μόνο τους κινδύνους από ναυτικά ατυχήματα, αλλά και το κόστος μεταφοράς (ασφάλιστρα, καύσιμα, χρόνος).

Μετά τη διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ, η Κυβέρνηση Ζαΐμη έλαβε την απόφαση τομής του Ισθμού και το Νοέμβριο του 1869 ψήφισε το νόμο της «περί διορύξεως του Ισθμού της Κορίνθου». Με το νόμο αυτό είχε δικαίωμα να παραχωρήσει σε εταιρεία ή ιδιώτη το προνόμιο κατασκευής και εκμετάλλευσης της Διώρυγας. Το ελληνικό δημόσιο κατακύρωσε το έργο το 1881 στον στρατηγό Στέφανο Τύρρ, μαζί με το προνόμιο εκμετάλλευσης της διώρυγας για 99 χρόνια.



Τα εγκαίνια του Ισθμού της Κορίνθου

Οι εργασίες διάνοιξης ξεκίνησαν στις 23 Απριλίου 1882. Η μελέτη του έργου έγινε από τον Ούγγρο Β. Gerfer, αρχιμηχανικό της διώρυγας Φραγκίσκου στην Ουγγαρία, και ελέγχθηκε από τον μηχανικό Daujats, αρχιμηχανικό της διώρυγας του Σουέζ. Για την τελική κατάληξη έγιναν μελέτες τριών χαραξιών. Ως η πιο σωστή και οικονομική, προκρίθηκε η χάραξη που είχε εφαρμόσει ο Νέρωνας.

Υστερα, όμως, από 8 χρόνια, η εταιρεία αυτή διέκοψε τις εργασίες της -εξαιτίας της εξάντλησης όλων των κεφαλαίων της- και τελικά διαλύθηκε.

Τη συνέχιση του έργου ανέλαβε ελληνική εταιρεία με την επωνυμία «Εταιρεία της Διώρυγας της Κορίνθου» υπό τον Ανδρέα Συγγρό, που ανέθεσε την εκτέλεση των εργασιών στην εργοληπτική εταιρεία του Α. Μάτσα, η οποία και αποπεράτωσε το έργο. Αυτό το οικονομικό τόλμημα, αυτός ο τεχνικός άθλος, με τη χρησιμοποίηση 2.500 εργατών και των τελειότερων μηχανικών μέσων της εποχής, ολοκληρώθηκε μετά 11 χρόνια. Τα εγκαίνια έγιναν με ιδιαίτερη μεγαλοπρέπεια στις 25 Ιουλίου 1893, από το πρωθυπουργό Σωτήριο Σωτηρόπουλο.

Η διώρυγα κόβει σε ευθεία γραμμή τον Ισθμό της Κορίνθου σε μήκος 6.346 μ. Το πλάτος της στην επιφάνεια της θάλασσας είναι 24,6 μ. και στο βυθό της 21,3 μ., ενώ το βάθος της κυμαίνεται μεταξύ 7,50 έως 8 μ. Ο συνολικός όγκος των χωμάτων που εξορύχτηκαν για την κατασκευή της έφθασε τα 12 εκατομμύρια κυβικά μέτρα.

Η γεωλογική σύσταση των πρανών της Διώρυγας είναι ανομοιόμορφη, με ποικιλία γεωλογικής συστάσεως εδαφών. Μία ιδιομορφία, που κατά καιρούς είχε ως συνέπεια την κατάπτωση μεγάλων χωμάτινων όγκων και κατά συνέπεια το κλείσιμο του καναλιού. Συνολικά, από την έναρξη λειτουργίας της έως το 1940, η Διώρυγα παρέμεινε κλειστή για διάστημα τεσσάρων χρόνων. Μεγάλη διακοπή της λειτουργίας της έγινε και το 1944, όταν οι Γερμανοί, κατά την αποχώρησή τους, ανατίναξαν τα πρανή, προκαλώντας την κατάπτωση 60.000 κυβικών μέτρων χωμάτων. Οι εργασίες εκφράξεως διήρκεσαν πέντε χρόνια (1944-1949).

Σήμερα, η Διώρυγα της Κορίνθου αποτελεί διεθνή κόμβο θαλάσσιων συγκοινωνιών και εξυπηρετεί περί τα 12.000 πλοία ετησίως, όλων των εθνικοτήτων.

Πηγή: sansimera.gr