

## Αρχαίος Δίορκος: Το καινοτόμο επίτευγμα της αρχαιότητας αποκαθίσταται και αναδεικνύεται

[Επιστήμες, Τέχνες & Πολιτισμός](#) / [Ιστορία, Αρχαιολογία, Παλαιογραφία, Στρατιωτικά & Εθνικά Θέματα](#) / [Πολυμέσα - Multimedia](#)



Ο αρχαίος λιθόστρωτος δρόμος πάνω στον οποίο μεταφέρονταν δια ξηράς τα πλοία από τον Κορινθιακό στο Σαρωνικό Κόλπο (και αντίστροφα) είναι ένα από τα μεγαλύτερα τεχνικά έργα της αρχαιότητας

Ο Αρχαίος Δίορκος της Κορίνθου, ένα από τα μεγαλύτερα τεχνικά έργα της αρχαιότητας, αποκαθίσταται. Στον αρχαίο λιθόστρωτο δρόμο πάνω στον οποίο μεταφέρονταν δια ξηράς τα πλοία από τον Κορινθιακό στο Σαρωνικό Κόλπο (και αντίστροφα), πραγματοποιούνται τον τελευταίο χρόνο εργασίες από την Εφορεία Αρχαιοτήτων (ΕΦΑ) Κορινθίας, με σκοπό την προστασία και την ανάδειξή του. Μόλις ολοκληρωθούν και οι συνθήκες λόγω πανδημίας το επιτρέψουν, το εμβληματικό μνημείο θα είναι έτοιμο να υποδεχτεί το ευρύ κοινό μέσα και από τις επιτόπιες ξεναγήσεις που σχεδιάζονται.

«Ο Δίορκος της Κορίνθου έχει καταγραφεί στην έρευνα ως η πρώτη συστηματική προσπάθεια μεταφοράς εμπορευμάτων και πολεμικών πλοίων από τον Σαρωνικό στον Κορινθιακό Κόλπο και αντίστροφα, προκειμένου να αποφευχθεί ο περίπλους της Πελοποννήσου σε μία απόσταση 190 μιλίων περίπου. Η κατασκευή του τοποθετείται από τον πρώτο ανασκαφέα του μνημείου, αρχαιολόγο Νικόλαο

Βερδελή, στα τέλη του 7ου αι. π.Χ. ή στις αρχές του 6ου αι. π.Χ. Η ιδέα της κατασκευής του αποδίδεται στον τύραννο της Κορίνθου, Περίανδρο, η διακυβέρνηση του οποίου χαρακτηρίζεται ως περίοδος μεγάλης οικονομικής και καλλιτεχνικής άνθησης για την Κόρινθο», πληροφορεί το ΑΠΕ-ΜΠΕ ο Γεώργιος Σπυρόπουλος, αρχαιολόγος, αναπληρωτής προϊστάμενος της ΕΦΑ Κορινθίας. Ο κ. Σπυρόπουλος επιβλέπει το έργο που έχει ενταχθεί στο «Ε.Π. Πελοπόννησος 2014-2020 του ΕΣΠΑ», με φορείς υλοποίησης την ΕΦΑ Κορινθίας, την Εφορεία Ενάλιων Αρχαιοτήτων και την Περιφέρεια Πελοποννήσου και υπευθύνους, από πλευράς ΕΦΑ Κορινθίας, τον ίδιο, την προϊσταμένη Παναγιώτα Κασίμη και την αρχαιολόγο Αγλαΐα Κουτρομπή. Το μνημείο βρίσκεται στα όρια των δήμων Κορινθίων και Λουτρακίου-Περαχώρας-Αγίων Θεοδώρων.



Με σιγμοειδή πορεία και κλίση που δεν υπερέβαινε το 1,5%, η λιθόστρωτη οδός είχε συνολικό μήκος από τη μία ακτή στην άλλη περίπου 8 χλμ., ενώ το πλάτος της κυμαινόταν από 3,4 μ. έως 6 μ. περίπου. Τι σώζεται σήμερα από το έργο; «Στην επιφάνεια του δρόμου σώζονται δύο κύριες αρματοτροχιές, σε πλάτος 1,5 μ. περίπου αλλά και αρκετές δευτερεύουσες. Έχουν αποκαλυφθεί συνολικά 1.100 μ. και η πορεία του Διόλκου έχει καταστεί γνωστή αφενός στο δυτικό άκρο, δυτικά της Διώρυγας, στην πλευρά της Πελοποννήσου και αφετέρου στη Σχολή Μηχανικών, στην πλευρά της Στερεάς Ελλάδας. Αντίθετα, απουσιάζουν σήμερα οποιαδήποτε στοιχεία για το ανατολικό πέρας του στην πλευρά του Σαρωνικού, το οποίο τοποθετείται από τις πηγές στην περιοχή του αρχαίου Σχοινοῦντα (σημερινό Καλαμάκι)», μας ενημερώνει ο κ. Σπυρόπουλος.

Ο Διόλκος, με μακραίωνη διάρκεια χρήσης από τα αρχαϊκά χρόνια έως και τη ρωμαϊκή περίοδο, ήταν ένα καινοτόμο και εμπνευσμένο τεχνικό επίτευγμα. Ο

τρόπος λειτουργίας του το αποδεικνύει: «Σύμφωνα με τον πρώτο ανασκαφέα του μνημείου, τα πλοία έφταναν στο ΒΔ πέρας του Διόλκου, στη σημερινή τοποθεσία Ποσειδωνία Κορίνθου, όπου υπήρχε μία πλακόστρωτη πλατφόρμα για τη ρυμούλκησή τους στη στεριά. Ακολούθως τοποθετούνταν με τη βοήθεια γερανών πάνω σε τροχοφόρες κατασκευές, τις οποίες έσερναν δούλοι. Έτσι το πλοίο μεταφερόταν από τη μία άκρη του Κορινθιακού στο Σαρωνικό ή και αντίστροφα. Η διαδρομή δεν ήταν εύκολη και υπήρχε πάντα ο κίνδυνος εκτροχιασμού λόγω των στρωφών που διέθετε ο Διόλκος. Για τον λόγο αυτό είχαν κατασκευαστεί πρόσθετα τοιχάρια, σε επικίνδυνα σημεία, όπως σε αυτό που βρίσκεται εντός της Σχολής Μηχανικών, για να εξασφαλίζεται η ασφάλεια μετακίνησης και να αποφεύγονται ατυχήματα», εξηγεί στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο κ. Σπυρόπουλος.



Ήταν, δηλαδή, ο Διόλκος το πρώτο γνωστό μέσο σταθερής τροχιάς στον κόσμο; «Ο Διόλκος υπήρξε πράγματι ένα μέσο σταθερής τροχιάς με συγκεκριμένη διαδρομή. Την ίδια, ωστόσο, λειτουργία εξασφάλιζαν και οι αμαξίλατες οδοί, οι αρχές των οποίων προηγούνται του Διόλκου. Εκείνο που καθιστά τον Διόλκο σημαντικό είναι ότι δημιουργήθηκε με στόχο την ταχεία και ασφαλή μετακίνηση πλοίων, δηλαδή μέσων προορισμένων για κίνηση στη θάλασσα, δια ξηράς. Δεν κατασκευάστηκε σε ευθεία πορεία αλλά ακολούθησε το ανάγλυφο του εδάφους, προκειμένου να εξοικονομηθούν πόροι και ενέργεια. Όπως επισημαίνει ο Βέλγος αρχαιολόγος Rapsaet, τα ανεσκαμμένα τμήματα του Διόλκου εμφανίζουν τεχνικά χαρακτηριστικά που τον καθιστούν έργο αξιοθαύμαστο. Η ακρίβεια της πορείας του και η επιμέλεια στην κατασκευή του, όσο και το σχετικά μεγάλο μήκος του για μία μόνιμη εγκατάσταση, υποδηλώνουν έμφαση σε ένα 'επίσημο' οδικό δίκτυο, με προφανώς σημαντικές επιπτώσεις για την τοπογραφία της εποχής», τονίζει.

Το αρχαίο έργο εξασφάλιζε για την Κόρινθο πόρους και έλεγχο του εμπορίου και των θαλάσσιων οδών τόσο προς το Ιόνιο (Δύση) όσο και προς το Αιγαίο (Ανατολή). Ταυτόχρονα η Κόρινθος διέθετε και δύο σημαντικά, δραστήρια λιμάνια, το Λέχαιο δυτικά και τις Κεχρεές ανατολικά για την ενίσχυση αυτής της έντονης εμπορικής δραστηριότητας. «Αναμφισβήτητα ο Διόλκος διαδραμάτισε έναν πρωτεύοντα ρόλο στη θέση της Κορίνθου ως θαλασσοκράτειρας στις αρχές της αρχαϊκής περιόδου, στα επιτεύγματά της και την τεχνογνωσία της στη ναυπηγική και τη ναυσιπλοΐα, αλλά και στον φημισμένο στην αρχαιότητα πλούτο της πόλης ακριβώς εξαιτίας της εμπορικής κυριαρχίας της στις θάλασσες. Χαρακτηριστικά σας αναφέρω ότι οι τριήρεις, τα πιο σημαντικά πολεμικά πλοία της αρχαιότητας, αποτελούν κορινθιακή επινοήση. Ο Θουκυδίδης συγκεκριμένα, μας αναφέρει και το όνομα του Κορίνθιου Αμεινοκλή ως κατασκευαστή τριήρεων», προσθέτει στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο κ. Σπυρόπουλος.

#### Αποκατάσταση και ανάδειξη του Διόλκου

Το έργο αποκατάστασης και ανάδειξης του Διόλκου περιλαμβάνει ένα σύνολο πολυσύνθετων εργασιών, αποχρωματώσεων, έρευνας και αποκαταστάσεων, προκειμένου να καταστεί αναγνώσιμη ξανά η μορφή του μνημείου, να τεκμηριωθούν με τα σύγχρονα μέσα τα χαρακτηριστικά του και να γίνει επισκέψιμο από το ευρύ κοινό. Επιπλέον, προβλέπονται η εκπόνηση οριστικής μελέτης αποκατάστασης και ανάδειξης του μνημείου -που βρίσκεται στο τελικό στάδιο υλοποίησης- και η υποβολή της προς έγκριση στο Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο, καθώς και η κατασκευή ενός τοιχίου-φράγματος που θα προστατεύει το μνημείο από τη διαβρωτική δύναμη της θάλασσας. Μετά την κατασκευή του, τα αρχιτεκτονικά μέλη του Διόλκου θα επανατοποθετηθούν και θα στερεωθούν και,

όπου έχουν χαθεί, θα συμπληρωθεί η πορεία του μνημείου. «Στο πλαίσιο της υλοποίησης αυτού του έργου, τα μέλη του Διόλκου που σήμερα βρίσκονται στη θάλασσα θα ανελκυστούν, θα συντηρηθούν και θα επανατοποθετηθούν στα τμήματα του μνημείου που λείπουν, εφόσον ταυτιστεί με ακρίβεια η αρχική τους θέση. Στόχος μας είναι καταρχάς η προστασία του μνημείου και στη συνέχεια η αποκατάσταση του σωζόμενου και ορατού τμήματος της Πελοποννήσου στο σύνολό του, προκειμένου να γίνεται κατανοητή η πορεία του Διόλκου και τα τεχνικά του χαρακτηριστικά», επισημαίνει.



Επιπλέον, θα διαμορφωθεί κατάλληλα ο περιβάλλοντας χώρος του μνημείου, θα κατασκευαστούν διάδρομοι περιήγησης των επισκεπτών και θα τοποθετηθούν ενημερωτικές πινακίδες με πληροφοριακό υλικό όχι μόνο για τον Διόλκο αλλά και για την ιστορία της Διώρυγας της Κορίνθου. Επίσης, θα υπάρχει υλικό γραμμένο με τη γραφή Braille, ενώ προετοιμάζεται και η συγγραφή φυλλαδίων με πληροφοριακό υλικό για μικρούς και μεγάλους. «Ο επισκέπτης έτσι θα έχει την ευκαιρία με έναν περίπατο πάνω στις περιηγητικές διαδρομές και με συγκεκριμένες στάσεις θέασης να αντιληφθεί την κομβική θέση στην οποία βρίσκεται και να βλέπει τις προσπάθειες που έγιναν διαχρονικά για τη σύνδεση του Κορινθιακού με τον Σαρωνικό κόλπο. Μην ξεχνάμε άλλωστε την εγγύτητα του Διόλκου με τη Διώρυγα της Κορίνθου, ενός επίσης θαυμαστού τεχνικού έργου, η σύλληψη του οποίου είχε γίνει από την αρχαιότητα, με τον Περίανδρο και πάλι να είναι ο πρώτος που είχε σκεφτεί την ιδέα της κατασκευής και τον αυτοκράτορα Νέρωνα να κάνει την πρώτη συστηματική προσπάθεια διάνοιξης της με προσωπική του παρουσία κατά την έναρξη των εργασιών. Το όραμα έγινε πραγματικότητα μόλις το 1893... Μία

ιδέα από το μακρινό παρελθόν έγινε πράξη 24 αιώνες αργότερα!», τονίζει ο αρχαιολόγος.

Τέλος, όταν αρθούν οι περιορισμοί λόγω κορονοϊού, η ΕΦΑ Κορινθίας προγραμματίζει επιτόπιες ξεναγήσεις στον χώρο αρχικά για ομάδες μαθητών και ακολούθως για όλους. «Με αυτές τις ξεναγήσεις επιδιώκεται μία βιωματική σχέση και σύνδεση του κοινού με το μνημείο αλλά και με το τοπίο που το περιβάλλει. Η ΕΦΑ Κορινθίας θέτει πάντα ως άμεση προτεραιότητά της την υλοποίηση εκπαιδευτικών δράσεων και δράσεων εξωστρέφειας για το ευρύ κοινό», σημειώνει στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο κ. Σπυρόπουλος, που μας δίνει ακόμα μια πληροφορία: Ότι κατά τον έλεγχο των εκσκαφικών εργασιών εκ μέρους της ΕΦΑ Κορινθίας, στο πλαίσιο υλοποίησης τεχνικών έργων στην ευρύτερη περιοχή, επιβεβαιώθηκε ότι οι τέσσερις τάφοι της αρχαϊκής και κλασικής περιόδου εντός της Σχολής Μηχανικού, 30μ. ΝΔ του Διόλκου, που είχαν έρθει στο φως από τον αρχαιολόγο Ν. Βερδελή ανήκουν σε ένα αρκετά μεγαλύτερο παρόδιο νεκροταφείο (δηλαδή νεκροταφείο κατά μήκος ενός μεγάλου αρχαίου οδικού άξονα) της αρχαϊκής και κλασικής περιόδου, φανερώνοντας έτσι την ύπαρξη και ενός οικισμού στην περιοχή.

Πηγή εικόνων: Η εκπαιδευτική ταινία animation «Διόλκος για 1500 χρόνια»

Δείτε βίντεο: Αρχαίος Διόλκος: Το καινοτόμο επίτευγμα της αρχαιότητας αποκαθίσταται και αναδεικνύεται

**Πηγή:** [protothema.gr](http://protothema.gr)