ΕΝΑΛΙΑ • ΤΟΜΟΣ VI

ΕΝΑΛΙΑ 2002

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΕΝΑΛΙΩΝ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ • ΤΟΜΟΣ VI

Αναγνωριστική έρευνα Ι.ΕΝ.Α.Ε. δυτικών ακτών νοτίου Παγασητικού

Ναυάγιο Ζακύνθου: Προκαταρκτικά αποτελέσματα υποβρύχιας ανασκαφής 2000

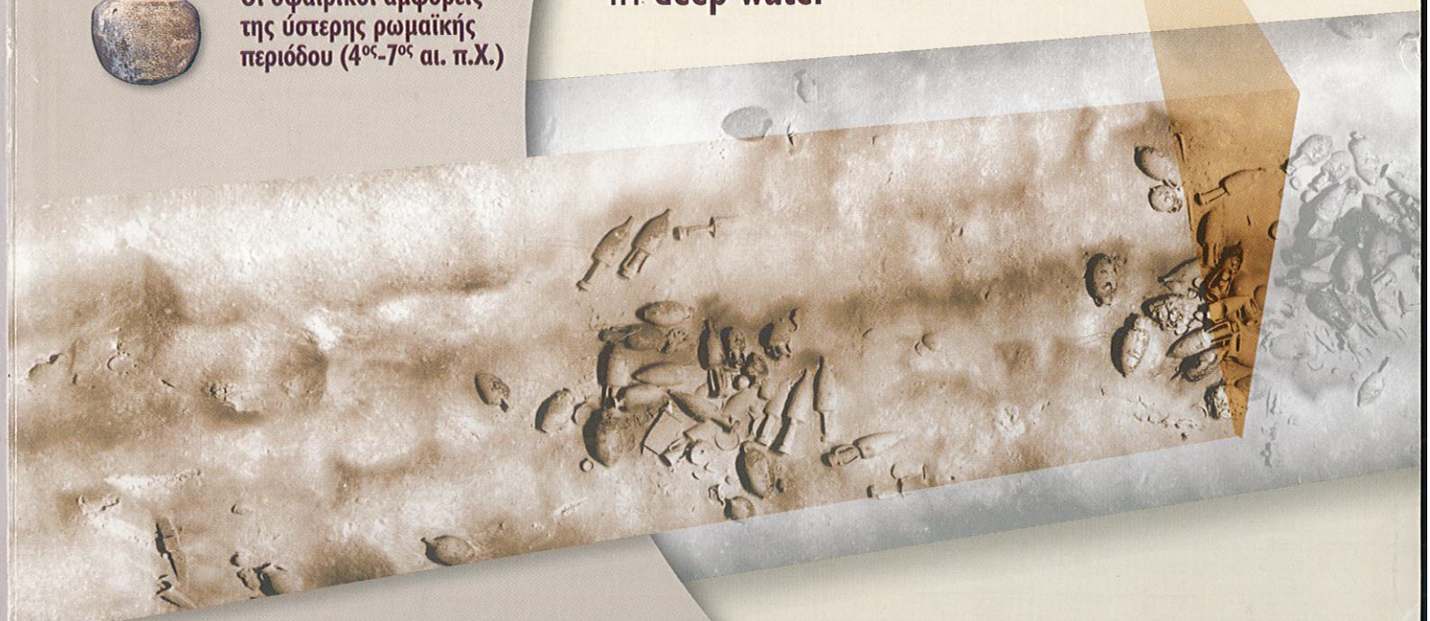
Λέχαιο: Το δυτικό λιμάνι της Κορίνθου

Τάλαντο χαλκού από την Σαλαμίνα

Συντήρηση έφυδρων οργανικών υλικών

Οι σφαιρικοί αμφορείς της ύστερης ρωμαϊκής περιόδου (4ος-7ος αι. π.Χ.)

Precision survey and archaeological methodology in **deep water**



ENALIA • THE JOURNAL OF THE HELLENIC INSTITUTE OF MARINE ARCHAEOLOGY • VOL. VI

ecial reference is made to an extensive cenaean settlement, with a floruit in the 13th itury B.C. and in the first decades of the 12th itury B.C., at the site of Kanakia on the south-st coast of the island. The whole settlement tem at Kanakia comprises an acropolis and aller quarters or hamlets in the vicinity, with ect access to two natural harbours (Fig. 1). eady, two large buildings have been partly avated at the highest level on the acropolis: ustrial Building IA and Building IB, incorpo-ng a double triangular gate, of unusual plan.

s settlement, apparently the urban centre of island in Late Mycenaean times, controlling r half of the Saronic, can be identified with "old polis" of Salamis mentioned by Strabo is Geographica (IX.1.9).

coastal centre at Kanakia, arguably the seat he local Mycenaean dynasty, with a vital role ne wider Saronic area, may have had a sub-tial involvement in the "international" mar-e trade in the era of the Mycenaean Koine. ust have had contacts with other island cen-of the Aegean in the 13th and in the early century B.C., as is suggested by the pres-e of a Late Helladic IIIC painted jug with side iner-spout in a room adjacent to Building IA. ay also have contributed to the diffusion of enaean ceramic influences, ideas and habits Cyprus in the years around 1200 B.C., as one es, in line with Prof. Vassos Karageorghis' king, a profusion of clay bathtubs (*asamin-*) in the buildings on the acropolis.

e concrete evidence for contact with rus is certainly provided by the occurrence large fragment of an oxhide copper ingot of riot provenance, of post-1250 B.C. date, nging to a type of ingot well-known from cargo of the Cape Gelidonya wreck and the acropolis of Mycenae.

Salamis appears to have been abandoned pletely in Late Helladic IIIC: Early (i.e. at e point between 1190 and 1150 B.C.); ingly, it was never to be inhabited again. cause of its desolation is not yet known, mmediate external danger posed by the se piratical activities of the Sea Peoples is inly to be raised in the discussion.

We are now certain (see my paper on the Dark Age Salaminian citadels, at the Dublin Conference of May 1999) that, following the collapse of the central power, many of the inhabitants of the coastal acropolis moved inland, to "invisible" places in the mountainous areas of southern Salamis, establishing refuge-settlements of temporary or permanent character (at the site of the Convent of Ayios Nikolaos sta Lemonia and on the plateau of Ginani). Others may have fled to places overseas, possibly to Cyprus.

Σημείωση

Το κείμενο αυτό αποτελεί περίληψη ανακοίνωσης του υπογραφομένου, με τίτλο "Κυπρομυκηναϊκές σχέσεις περί το 1200 π.Χ.: Το Ακρωτήριο Ιρίων Αργολίδος και η *αρχαία πόλις* της Σαλαμίνος στο Σαρωνικό". Η ανακοίνωση αυτή θα παρουσιασθεί σε διεθνές συμπόσιο, οργανωμένο από τους Καθηγητές Βάσο Καραγιώργη και Νικόλαο Σταμπολίδη, που θα συγκληθεί στο Πανεπιστήμιο Κρήτης, στο Ρέθυμνο, από τις 30 Σεπτεμβρίου έως 2 Οκτωβρίου 2002.

Στην ανακοίνωση γίνεται επισκόπηση των σχέσεων μεταξύ Ελλαδικών Μυκηναϊκών κέντρων και της Κύπρου περί το 1200 π.Χ., με βάση, κυρίως, πρόσφατες αρχαιολογικές μαρτυρίες από ανασκαφές σε υποβρύχιες και χερσαίες θέσεις στον Αργοσαρωνικό.

Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται στην θεώρηση του ναυαγίου του Ακρωτηρίου των Ιρίων στην νότια ακτή της Αργολίδος (σε μικρή σχετικώς απόσταση από τον παραλιακό κέντρο της Ασίνης, με τις τεκμηριωμένες "διεθνείς" επαφές του), καθώς και στην εκτίμηση των νέων σημαντικών δεδομένων από την συστηματική ανασκαφή της παλαιότερης πρωτεύουσας της Σαλαμίνος (δηλ. της *αρχαίας πόλεως* του Στράβωνος), με ακμή κατά τον 13ο και κατά τις πρώτες δεκαετίες του 12ου αιώνος π.Χ. και με ζωτικό ρόλο στον έλεγχο της θαλάσσιας έκτασης του Σαρωνικού, από τους δύο φυσικούς λιμένες της, εντοπισμένης, από το 1999, στην περιοχή Κανάκια στην νοτιοδυτική ακτή της νήσου.

Λέχαιο: Το Δυτικό Λιμάνι της Κορίνθου[1]

Θεοτόκης Θεοδούλου

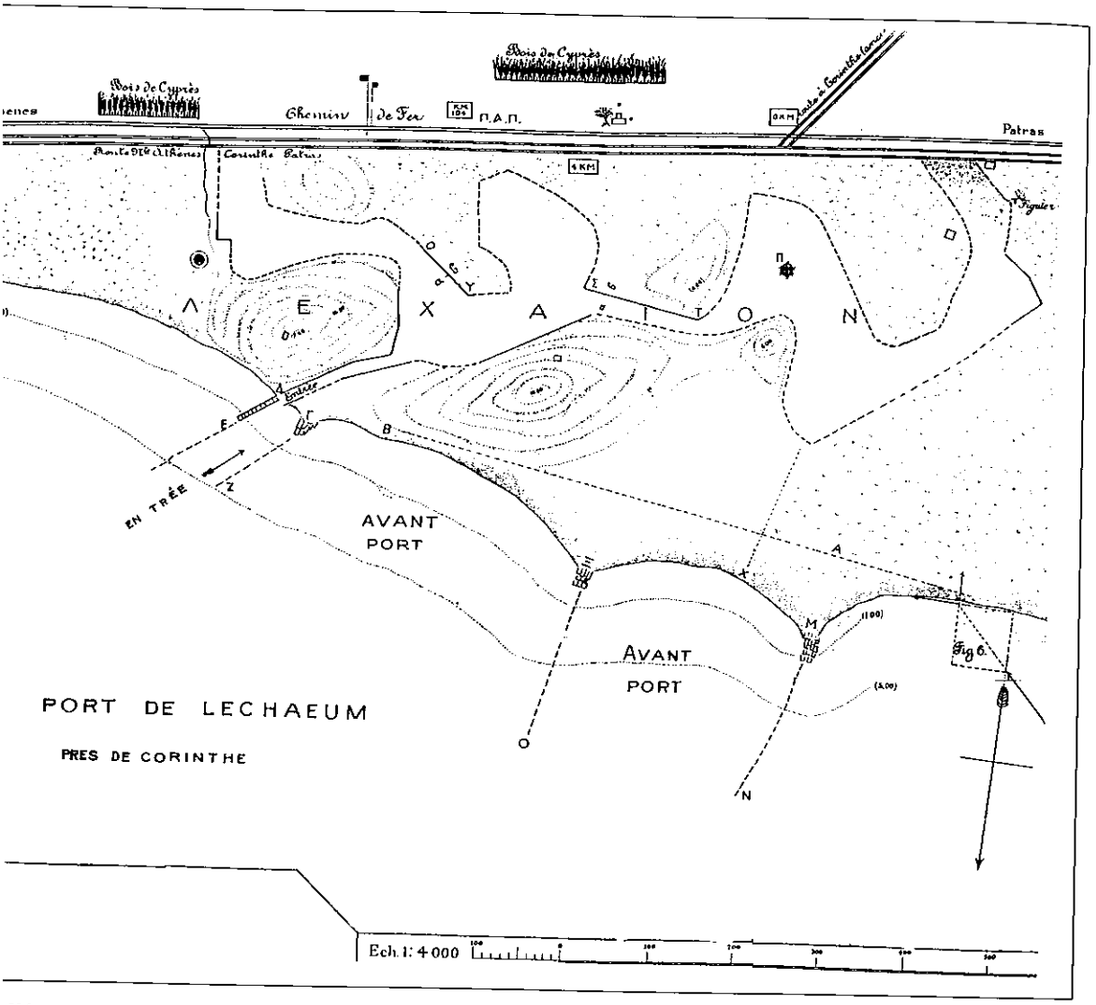
Οι αρχαίες πηγές και ο χώρος σήμερα

Κτισμένη σε εύφορη πεδιάδα, στη μοναδική γέφυρα που ένωνε την Πελοπόννησο και την Ηπειρωτική Ελλάδα, με θαλάσσια πρόσβαση τόσο προς την Ανατολή όσο και προς τη Δύση, η Κόρινθος δεν μπορούσε παρά να αποτελέσει μια ιδιαίτερα ακμάζουσα δύναμη με ναυτικές αξιώσεις. Τις ιδιαίτερες τεχνικές δυνατότητες, τις οποίες ανέπτυξαν οι Κορίνθιοι, σε σχέση με τη θάλασσα, μαρτυρεί η επινόηση της τριήρους, η οποία τους αποδίδεται από το Θουκυδίδη[2], η κατασκευή του διολκού, καθώς και η διαμόρφωση σε εσωτερικό "χωστό" λιμένα της ελώδους περιοχής του Λεχαίου. Την ακμή και τη σημασία της μαρτυρούν, τόσο οι αποικίες της (Κέρκυρα, Λευκάδα, Συρακούσες, Ποτίδαια) και η γεωγραφική τους διασπορά, όσο και το γεγονός ότι αποτέλεσε την πρωτεύουσα της Αχαϊκής Συμπολιτείας, καθώς και η ιδιαίτερη ακμή της στη Ρωμαϊκή Περίοδο. Το σημαντικό αυτό ιστορικό ρόλο τον οφείλει κατά μεγάλο μέρος στα δύο λιμάνια της, το Λέχαιο στον Κορινθιακό Κόλπο και τις Κεγχρεές στο Σαρωνικό. Τα δύο λιμάνια φέρουν, σύμφωνα με τον Παυσανία, τα ονόματά τους στους δύο γιους του Ποσειδώνα και της Πειρήνης, το Λέχη και τον Κεγχρία αντίστοιχα (Παυσανίας II, 2). Την ιδιαίτερη αυτή σημασία των δύο λιμανιών για την ανάπτυξη του εμπορίου και της πόλης δίνει γλαφυρά ο Στράβωνας[3], ο οποίος αναφέρει ότι η Κόρινθος ακμάζει εξαιτίας του εμπορίου και των δύο λιμανιών της.

Από τα δύο λιμάνια τους οι Κορίνθιοι ήταν φυσικό να προσέξουν περισσότερο το Λέχαιο στον ομώνυμο κόλπο. Και αυτό για δύο λόγους. Αφενός ήταν πιο κοντινό στην πόλη, σε απόσταση 12 μόνο σταδίων (Στράβων IV, C380, 21) αντί των 70 που απέχουν οι Κεχρεές, και αφετέρου διότι μπορούσαν να δραστηριοποιούνται προς τη Δύση, όπου βρίσκονταν και οι πρώτες τους αποικίες, ανεμπόδιστοι από τους αντίζηλους Αθηναίους.

Το λιμάνι, σύμφωνα με τις αρχαιολογικές ενδείξεις (Πάλλας 1963, 75-76), αποτελούσε πριν από τη διαμόρφωσή του έλος δύο λεκανών, οι οποίες σχηματίστηκαν από υπόγεια νερά που πήγαζαν στο σημείο αυτό, καθώς και από τα όμβρια ύδατα που συνέρρεαν στο ίδιο σημείο από τις υπερκείμενες περιοχές.

Τις δύο αρχικές λεκάνες χώριζε από τη θάλασσα στενή αμμώδης λωρίδα γης, στην οποία αποτίθενται σε πρώτη φάση, μεταφερμένοι από αλλού, μεγάλοι ακατέργαστοι λίθοι για να αποτελέσουν ενισχυτικό φράγμα. Το στρώμα των λίθων αυτών εντοπίστηκε σε φρέατα, σε βάθος 3-4μ. περίπου, κατά την ανασκαφή οικιών της παρακείμενης πρωτοχριστιανικής βασιλικής του μάρτυρα Λεωνίδη, από τον Δ. Πάλλα (Πάλλας 1965, 139-140, Πάλλας 1963, 75-76). Οι πρώτες αυτές εργασίες, σύμφωνα με την κεραμική που βρέθηκε ανάμεσα στους λίθους, γίνονται κατά τον 7ο-6ο αι. π.Χ. Τότε πιθανόν εκβαθύνονται και ενοποιούνται οι δύο λεκάνες και δημιουργείται ή διαμορφώνεται η έξοδος προς τη θάλασσα. Πάνω στο στρώμα των λίθων επισωρεύεται στη συνέχεια ιλύς και άμμος, οι οποίες εμπεριέχουν ελληνιστική κεραμική, μεταγενέστερη του 3ου αι. π.Χ. με θαλάσσιες επικαθίσεις, και σπαράγματα μολύβδινων φύλλων, τα οποία κάλυπτα πιθανόν τα ύφαλα πλοίων. Το στρώμα κλείνει με ίχνη πυρκαγιάς, από μεγάλη καταστροφή, μάλλον τη μεγάλη καταστροφή της Κορίνθου από το Μόμμιο το 146 π.Χ (Πάλλας 1963, 75-76.). Με τη νέα περίοδο ακμής της Κορίνθου, κατά τους αυτοκρατορικούς χρόνους, εκτελούνται ξανά έργα μεγάλης κλίμακας, τα κατάλοιπα των οποίων είναι ορατά μέχρι σήμερα. Τα έργα αυτά περιλαμβάνουν εκβάθυνση των λιμενικών λεκανών, με την ιλύ που αναφέρθηκε πιο πάνω να αφαιρείται και να αποτίθεται

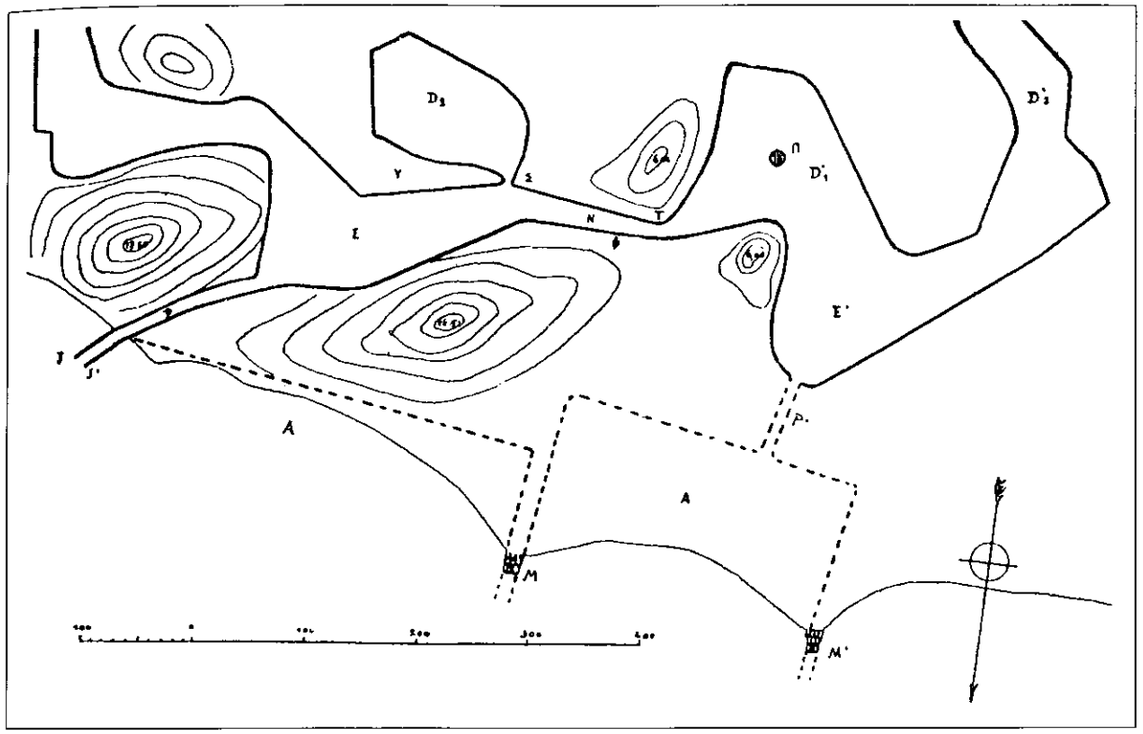


Χάρτης που παρουσιάζει την κατάσταση του λιμανιού του Λεχαίου στα 1907 (Georgiades 1907, pl. I).

από τους λίθους των έργων της Αρχαϊ-
εριόδου. Αυτό δείχνει ότι το λιμάνι, όπως
:αν αναμενόμενο από τη φυσική διαδι-
ι, επιχώνεται σιγά-σιγά με τα υλικά τα
αποθέτουν στις λεκάνες του τα όμβρια
ιπωτέρων περιοχών και χρήζει εκβαθύν-
και διαμορφώσεων για να εξυπηρετήσει
ες αυξημένες ανάγκες κατά τους Ρωμαϊ-
χρόνους.

ὀχρονα επισωρεύεται στον ίδιο χώρο η
;, προερχόμενη από την ίδια τη θάλασσα
ις αποτέλεσμα φυσικής λειτουργίας είτε
οϊόν κάποιας εκβάθυνσης. Η εκβάθυνση αυτή σχετίζεται μάλλον με τη δημιουργία ή συντήρηση προλιμένα και μιας δεύτερης εικαζόμενης εισόδου στα βόρεια του τεχνητού εσωτερικού λιμανιού (Εικ. 1, Χ).

Στα βόρεια της δυτικής εσωτερικής λεκάνης, επί της ακτής, ο Paris, ακολουθώντας το Γεωργιάδη (Paris 1915, Fig. 1, Georgiades, 1907, 4-5) τοποθετεί την ύπαρξη προλιμένα με δύο λεκάνες (Εικ. 2). Δύο μόλοι είναι ορατοί, αν και επιχωμένοι κατά το νοτιότερο τμήμα τους στην επιφάνεια της θάλασσας (Εικ. 3). Ένας τρίτος μόλος, στα ανατολικά τους, ορατός σήμερα υποθαλάσσια, όριζε πιθανόν το ανα-



Εικ. 2. Χάρτης με τον εξωτερικό προλιμένα και δεύτερη είσοδο (Paris 1915, fig. 1).

τολικό πέρας της ανατολικής λεκάνης. Σήμερα, οι δύο αναφερόμενοι μόλοι παρακολουθούνται και σε μικρή απόσταση (10-15μ.) μέσα στη θάλασσα Είναι κτισμένοι με μεγάλους λιθόπλινθους πάνω στους οποίους εμφανίζονται σε διάφορα σημεία εντορμίες (Εικ. 4), πιθανόν για τη σύνδεσή τους με τις ανώτερες στρώσεις ή για σκοπούς εξάρτησης και τοποθέτησής τους ή ακόμα και την στερέωση σ' αυτές κάποιων ξύλινων(;) στοιχείων για εξυπηρέτηση λειτουργιών των προβόλων. Ο τρίτος μόλος (ανατολικός) είναι ορατός μόνο υποθαλάσσια ως συσσώρευση ακατέργαστων λίθων μεσαίου μεγέθους, πράγμα που πιθανόν να υπονοεί ότι ανήκει σε άλλη οικοδομική φάση και πιθανόν με διαφορετική λειτουργία (βλ. πιο κάτω). Ο δυτικότερος μόλος, έφερε πιθανότατα κάποια κατασκευή στο ακρομόλιό του, οχυρωματικό πύργο, φάρο κλπ. (;).

Ο Paris θεωρεί ότι οι μόλοι αυτοί όριζαν δύο εξωτερικές λιμενικές λεκάνες. Τη γνώμη του αυτή ενισχύει αεροφωτογραφία του 1960, όπου παρουσιάζεται στην προέκταση του δυτικού μόλου γεωμετρική κανονικότητα σχήματος "Γ" (Εικ. 3). Ο προλιμένας αυτός επικοινωνούσε, σύμφωνα με το Γεωργιάδη και τον Paris, με το εσωτερικό λιμάνι με μια δεύτερη είσοδο.

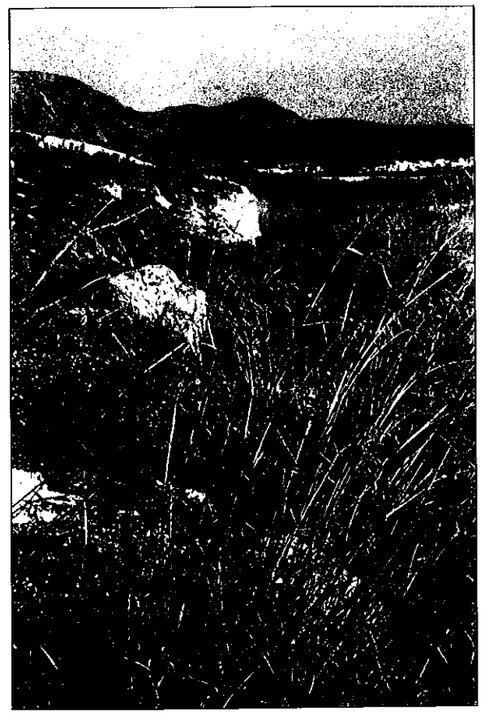
Πράγματι, η ύπαρξή των μόλων μαρτυρεί στη θέση αυτή κάποιο έργο με την προτεινόμενη (προλιμένας) ή διαφορετική λειτουργία. Η μεγάλη απόσταση μεταξύ των τριών μόλων (270μ. περίπου, ο ένας από τον άλλο), καθώς και ο προσανατολισμός τους οδηγεί σε μια δεύτερη υπόθεση ότι ο σκοπός ύπαρξής τους θα μπορούσε να σχετιστεί με την προστασία των δύο ή και της μοναδικής εισόδου από την επισώρευση υλικών, λόγω των ρευμάτων. Οι λεκάνες που δημιουργούνται είναι εκτεθειμένες στους συχνούς στην περιοχή βορειοανατολικούς ανέμους, γεγονός που δεν συνάδει με την ερμηνεία της προ-λιμενικής λεκάνης για ελλημενισμό σκαφών. Ενδεχομένως μάλιστα ο δυτικός μόλος να ενισχύει το σενάριο

Εικ. 3. Αεροφωτογραφία του 1960 της ΓΥΣ. Φαίνεται στην προέκταση του ανατολικού εξωτερικού μόλου γεωμετρική κανονικότητα, η οποία δείχνει αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις στο χώρο.

της προστασίας της σωζόμενης δυτικής εισόδου, και να προηγείται χρονικά ταυτιζόμενος με την πρώτη φάση των έργων, ενώ οι άλλοι δύο με την πιο επιμελημένη κατασκευή να αποτελούν προβόλους προστασίας μιας μεταγενέστερης εισόδου, η οποία πιθανόν να αποτελούσε μέρος μιας ευρύτερης διαμόρφωσης, όπως μαρτυρείται από την κανονικότητα στην αεροφωτογραφία του 1960, η οποία δείχνει μια ευρύτερη διαμόρφωση του χώρου. Μία άλλη υπόθεση θα ήταν ο δυτικός μόλος να ταυτιστεί με έργο για την προστασία της δυτικής εισόδου της πρώτης φάσης και οι δύο ανατολικοί να αποτελούν όντως μια εξωτερική λιμενική λεκάνη, ανεξάρτητα από την ύπαρξη ή όχι δεύτερης εισόδου, σε μια μεταγενέστερη φάση. Το γεγονός ότι ο μόλος αυτός είναι χαμηλού ύψους, υποθαλάσσιος σήμερα, και μάλλον υποθαλάσσιος και κατά την κατασκευή του, μπορεί να ερμηνευθεί από το γεγονός ότι η προσάμμωση ενός χώρου γίνεται κυρίως από τα πυθμενικά ρεύματα.

Στη δεύτερη μεγάλη φάση των έργων κατά τη Ρωμαϊκή περίοδο κτίζεται ή επισκευάζεται και το ενισχυτικό κρηπίδωμα από μεγάλους λιθόπλινθους, που είναι σήμερα ορατό σε διάφορα σημεία στη περίμετρο του εσωτερικού λιμανιού, καθώς και στις όχθες του διαύλου της σωζόμενης εισόδου στο εσωτερικό λιμάνι. Περισσότερα μέρη του κρηπιδώματος που δεν είναι σήμερα ορατά αποτυπώνονται στις αρχές του αιώνα από το Γεωργιάδη. Το κρηπίδωμα ήταν προφανέστατα απαραίτητο για να συγκρατεί τα προϊόντα διάβρωσης από τη γύρω περιοχή για να μην καταλήγουν και να επιχωματώνουν τις λεκάνες του λιμανιού, ιδιαίτερα μάλιστα στην περιοχή των δύο λόφων με τις απότομες κατωφέρειες, όσο και για να βοηθά την προσάραξη των πλοίων που το χρησιμοποιούσαν. Οι λιθόπλινθοι των κρηπιδωμάτων τοποθετούνται με τη στενή τους πλευρά κάθετη στο λιμάνι (μπατικοί), έτσι που με μία μόνο σειρά να επιτυγχάνεται η μέγιστη δυνατή σταθερότητα της κατασκευής. Σήμερα είναι ορατό

Εικ. 4. Βυθισμένοι κυβόλιθοι με εντορμίες από τον ανατολικό εξωτερικό μόλο.



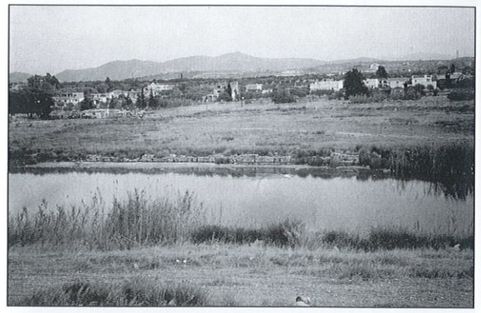
Εικ. 5. Όρθιοι λίθοι σε διάταξη, πιθανόν στυλίσκοι πρόσδεσης σκαφών, στα βόρεια της δυτικής λεκάνης.

μόνο μέρος της ανώτερης στρώσης και μικρό μέρος της υποκείμενης, ενώ στις αρχές του αιώνα ο Γεωργιάδης αποτυπώνει τρεις στρώσεις (δόμους). Αυτό είναι ενδεικτικό αφενός της επιχωμάτωσης και αφετέρου της καταστροφής που έχει επέλθει στο λιμάνι τον τελευταίο αιώνα. Οι λίθοι σύμφωνα με τον Paris και το Γεωργιάδη δεν διαθέτουν συνδετικό κονίαμα για να έχουν ελαστικότητα σε σεισμική δράση, αν και αυτό δεν επιβεβαιώνεται πλήρως. Στα κρηπιδώματα φαίνεται να υπάρχει κάποιας μορφής κονίαμα, εάν δεν πρόκειται για επίπαγο από θαλάσσιες επικαθίσεις. Για να επιβεβαιωθεί όμως αυτό είναι απαραίτητη εκτεταμένη έρευνα και ανασκαφή σε κάποιο τμήμα του κρηπιδώματος. Επίσης στα βόρεια της ανατολικής λεκάνης, όπου έχουν απομακρυνθεί οι δόμοι της πρόσοψης παρουσιάζεται εσωτερική αργολιθοδομή με συνδετικό κονίαμα. Στο ίδιο αυτό σημείο μέσα από την αργολιθοδομή προβάλλουν κάθετοι δόμοι (Εικ. 5), που εξέχουν στην επιφάνεια του κρηπιδώματος, πιθανόν για να χρησιμοποιηθούν ως στυλίσκοι πρόσδεσης σκαφών (μπίντες). Οι διαστάσεις των κατά το Γεωργιάδη είναι 1.00x 0.90x0.70μ. και κατά τον Paris ως 1.90x0.90x 0.40μ. Είναι πάντως γεγονός ότι οι διαστάσεις αυτές ποικίλουν στα διάφορα σημεία της περιμέτρου. Το κρηπίδωμα δεν παρακολουθείται σε όλη την περίμετρο του λιμανιού. Χωρίς να είναι γνωστό εάν αυτή ήταν και η αρχική μορφή, σε αρκετά σημεία έχει αφαιρεθεί δομικό υλικό για να χρησιμοποιηθεί σε οικήματα της γύρω περιοχής, ενώ υπάρχουν γραπτές πληροφορίες[4] για σκόπιμη καταστροφή τους τις τελευταίες δεκαετίες. Ήδη από το 19ο αι. ο Σκιάς (Σκιάς 1895, 113, υποσ. 1) αναφέρει: "*Ἡ διατήρησις τοῦ ὀρυκτοῦ λιμένος μετὰ τῶν πρὸ τοῦ στομίου δύο σωζομένων προκυμαιῶν εἶνε εἰσέτι ἀρίστη· ἐπίκειται ὅμως δυστυχῶς τελεία καταστροφὴ αὐτοῦ. διότι αἵ δεξαμεναὶ ἤρξαντο καλλιεργούμεναι ὡς λαχανόκηποι, ἐξ οὗ μετά τινα χρόνον ἐπέρχεται κατάπτωσις τῶν ὀχθῶν καὶ ἰσοπέδωσις*". Είναι βεβαίως πολύ πιθανόν τα κρηπιδώματα να μην περιέτρεχαν την περίμετρο των λεκανών, αλλά συγκεκριμένα σημεία, όπου αυτό ήταν απαραίτητο από την άποψη γεωλογικών και λειτουργικών αναγκών.

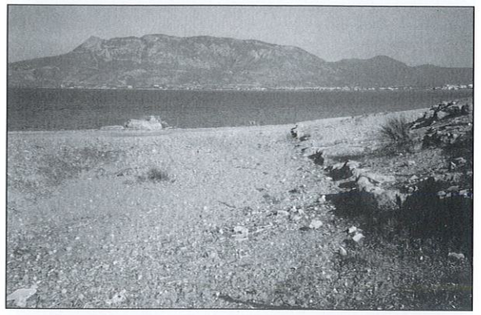
Καλύτερα σωζόμενο είναι το τμήμα κρηπιδώματος που βρίσκεται στα νότια της κύριας ανατολικής λεκάνης, αν και η ύπαρξη και δεύτερης λεκάνης στα νότιά του, πιθανόν να υπονοεί ότι αυτό δεν είναι ακριβώς κρηπίδωμα αλλά μάλλον κάποιος πρόβολος–αποβάθρα (Εικ. 6 και Εικ. 7). Για το σημείο αυτό ο Fowler (Fowler 1932, 95, fig. 62) αναφέρει ότι "*There are now no visible remains of the town, but... the foundations of some of the walls connected with it are still in place. The most notiseable of these extends for a considerable distance along the south side of the western part of the basin*". Φαίνεται όμως αμφίβολο αυτό να αποτελεί λείψανο τοίχου ή τμήμα του τείχους της πόλης. Μοιάζει περισσότερο να αποτελεί κατασκευή, η οποία χώριζε τις δύο λεκάνες. Κατά συνέπεια προκύπτει το ερώτημα της χρήσης της κατασκευής. Θα μπορούσε άραγε κανείς να θεωρήσει ότι αποτελεί τον κύριο προβλήτα του εσωτερικού λιμένος ή ότι η λεκάνη στα νότια του αποτελεί προσθήκη για εξυπηρέτηση άλλων αναγκών, όπως για παράδειγμα η φύλαξη των πολεμικών σκαφών; Στην περίπτωση πάλι που οι δύο λεκάνες θεωρηθούν ως μία ενιαία με ένα πρόβολο στη μέση, τότε μήπως το μέγεθος αυτής της λεκάνης υπονοεί κάποια διαφορετική λειτουργία σε σχέση με τις υπόλοιπες; Ο Γεωργιάδης μάλιστα δίνει τη λεκάνη ως ενιαία, χωρίς να αποτυπώνει καθόλου τον πρόβολο. Αντίθετα ο Paris τον αποτυπώνει με μια ελάχιστη είσοδο προς τα δυτικά. Αυτό, όμως που θα μπορούσε κάποιος επισκέπτης να δει σήμερα δίνει μία εντελώς αντίθετη εικόνα με την όποια είσοδο, εάν υπάρχει στα ανατολικά, όπου η κατασκευή εξαφανίζεται μέσα στη βλάστηση. Γεγονός είναι ότι η όποια ερμηνεία δεν μπορεί να προηγηθεί ενός, έστω, επιφανειακού καθαρισμού από τη βλάστηση που περιβάλλει τους δόμους και τις λεκάνες.

Η είσοδος του λιμανιού σώζεται επίσης σε μεγάλο βαθμό. Κατά χώραν βρίσκεται μέχρι σήμερα ορατό το κρηπίδωμα της ανατολικής πλευράς, ενώ το δυτικό είτε έχει καταστραφεί είτε υπάρχει καλυμμένο κάτω από την επιφάνεια του εδάφους, εφόσον η είσοδος είναι το σημείο όπου έχουν γίνει οι μεγαλύτερες επεμβάσεις (Εικ. 8). Στις αρχές του αιώνα το

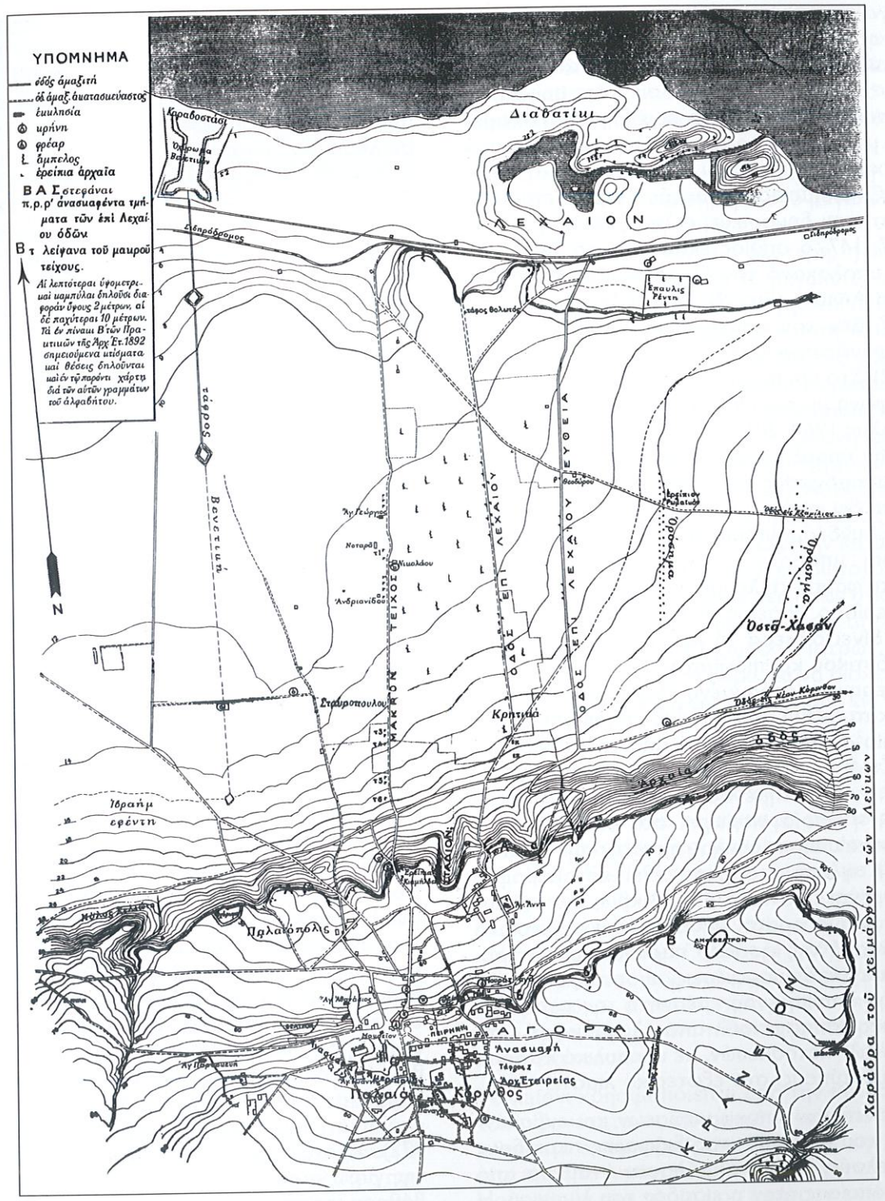
Εικ. 6. Κοντινή άποψη του προβόλου - αποβάθρας στην ανατολική λεκάνη από ανατολικά κατά τον Ιούνιο του 2000, οπότε η στάθμη του νερού έχει περιορισθεί στο



Εικ. 7. Άποψη του προβόλου - αποβάθρας στην ανατολική λεκάνη από βόρεια. Διακρίνεται η κατασκευή και η δεύτερη λεκάνη στα νότιά του ως ακαλλιέργητη έκταση.



Εικ. 8. Άποψη από νότια της εισόδου όπως σώζεται σήμερα. Στα δεξιά διακρίνεται το αρχαίο κράσπεδο. Στο βάθος φαίνεται η διαμόρφωση σύγχρονης προβλήτας από αρχαίο υλικό.



Εικ. 9. Χάρτης τον οποίον δημοσιεύει ο Σκιάς, ο οποίος εκπονείται το 1903 και δείχνει τα μακρά τείχη, τις οδούς προς το Λέχαιο και το ίδιο το λιμάνι, σύμφωνα με τις παρατηρήσεις του (Σκιάς 1907, 147, πιν. Ι).

λιμάνι είχε παραχωρηθεί για να χρησιμοποιηθεί ως ιχθυοτροφείο, οπότε γίνονται και οι πρώτες επεμβάσεις και περιορίζεται με ανάχωμα το πλάτος του διαύλου. Τότε προφανώς γίνεται και η επέμβαση που δημιουργεί, αμέσως μετά το τέλος του διαύλου, μικρή τραπεζιόσχημη νησίδα στην κύρια ανατολική λεκάνη. Ο σχηματισμός αυτός εμφανίζεται στο χάρτη που δημοσιεύει ο Σκιάς το 1907 (Σκιάς 1907, 147, ο οποίος εκπονείται το 1903 από τον υπολοχαγό του Πυροβολικού Κ. Μαζαράκη-Αινιάν) (Εικ. 9), ενώ ο Γεωργιάδης το 1907 δεν τον αποτυπώνει, θεωρώντας τον προφανώς πρόσφατο τεχνητό στοιχείο (Εικ. 1 και 2). Στο κρηπίδωμα του διαύλου εντοπίζεται σύμφωνα με τον Πάλλα συγκεκριμένη εγκοπή (Πάλλας 1969, 201) που πιθανόν να σχετίζεται με την ύπαρξη γέφυρας ή κάποιου συστήματος απομόνωσης του λιμανιού. Αυτό που μπορεί να δει κάποιος σήμερα είναι εντορμίες για τους συνδέσμους των δόμων, οι οποίες τυπολογικά μπορούν να χρονολογηθούν στην πρώτη φάση εκτέλεσης του έργου στην Αρχαϊκή περίοδο. Η σειρά με αρχαίους κυβόλιθους, που δίνει σήμερα τη λανθασμένη εντύπωση του δυτικού κρηπιδώματος του διαύλου, είναι νεώτερη κατεστραμμένη πλέον αποβάθρα, για την κατασκευή της οποίας χρησιμοποιήθηκε αρχαίο οικοδομικό υλικό από τα κρηπιδώματα. Στην παραλία υπάρχει σειρά με κυβόλιθους, τοποθετημένους τον ένα δίπλα στον άλλο, η οποία εισχωρεί στη θάλασσα. Στη συνέχεια υπήρχε μάλλον πασσαλόπηκτη κατασκευή η οποία σήμερα έχει καταστραφεί. Ορισμένοι από τους μεταλλικούς πασσάλους είναι ακόμα ορατοί υποθαλάσσια. Ανατολικά και δυτικά της εισόδου παρουσιάζονται κροκαλοπαγείς διαμορφώσεις, οι οποίες σύμφωνα με την άποψη ενός ερευνητή της περιοχής, του κ. Παπαφωτίου[5] αποτελούν κατάλοιπα ρωμαϊκών κατασκευών, με υδραυλικό κονίαμα και ξυλοτύπους, στο εξωτερικό λιμάνι.

Προϊόντα των αποχωματώσεων και εκβαθύνσεων του λιμανιού στις διάφορες περιόδους αποτελούν οι δύο αμμόλοφοι ανάμεσα από τους οποίους ήταν η είσοδος του λιμανιού. Η θέση τους εκατέρωθεν της εισόδου, το υλικό σύστασής τους και η γεωδυναμική στη δημιουργία ελών (lagoon) στις εξόδους χειμάρρων ή ποταμών συνηγορούν σ' αυτή την άποψη. Το ύψος τους φθάνει σήμερα τα 16.5μ. για το δυτικό και 17.5μ. για τον ανατολικό, αν και ο δυτικός έχει υποστεί ιδιαίτερη καταστροφή από τη χρήση του ως πεδίο για αγώνες μοτοσικλετιστών (motocross). Στην κορυφή του ανατολικού λόφου υπάρχουν, σύμφωνα με τον Πάλλα, τα θεμέλια πύργου, πιθανόν Μεσαιωνικών χρόνων (Πάλλας 1969, 201). Κατάλοιπα τοιχοδομίας είναι όντως μέχρι σήμερα ορατά, αλλά η ακριβής ερμηνεία τους χρήζει περαιτέρω ανασκαφικής έρευνας. Η συσσώρευση υλικού στο σημείο αυτό για το σχηματισμό των δύο λόφων αποτελεί μάλλον συνειδητή επιλογή για να λειτουργήσουν ως προστατευτική ασπίδα έναντι στους βόρειους ανέμους και να αποκόπτουν τη θέα από τον Κορινθιακό στο εσωτερικό του λιμανιού. Επιπλέον, στο σημείο αυτό ήταν πιθανότατα πιο εύκολη η μεταφορά με πλωτά μέσα παρά με χερσαία των προϊόντων εκβαθύνσεως των λεκανών. Μια άλλη ερμηνεία που δεν αποκλείει τις προηγούμενες αποτελεί και αυτή που δίνει ο Σκιάς (Σκιάς 1892, 113, υπ. 1) ότι ο χώρος προς τα νότια ήταν ο χώρος ανάπτυξης του οικισμού του Λεχαίου, έτσι τα υλικά απομακρύνθηκαν προς τα ανατολικά εκατέρωθεν της εισόδου για να μην καταληφθεί οικοδομήσιμος–εκμεταλλεύσιμος χώρος.

Στο νότιο μέρος της δυτικής από τις δύο κύριες λεκάνες του λιμανιού σώζονται τα λείψανα τετράπλευρης τεχνητής νησίδος (8x8.5μ) (Εικ. 10), η οποία ερμηνεύεται από τον Paris και το Γεωργιάδη ως βάθρο μνημείου. Τη συσχετίζουν μάλιστα με την αναφορά του Παυσανία "*ἐστι δὲ ἐν Λεχαίῳ μὲν Ποσειδῶνος ἱερὸν καὶ ἄγαλμα χαλκοῦν*" (Παυσανίας, II, 2, 3). Ο Shaw, ο οποίος δημοσιεύει τα ορατά λείψανα της νησίδος μαζί με σχέδιό τους, θεωρεί επίσης ότι μπορεί να είναι βάθρο κάποιου μνημείου. Την παραλληλίζει ακόμα, με το "Ναυαρχείο" ("admiral's house") στο λιμάνι της Καρχηδόνας (Shaw 1969, 371-372). Χρονολογικά τοποθετεί την κατασκευή της γύρω στον 3ο αι. μ.Χ. Η ερμηνεία της ως βάθρου για την τοποθέτηση αγάλματος φέροντος φλόγα, για να λειτουργεί ως φάρος, θα μπορούσε να υποστηριχθεί μόνο από το γεγονός ότι βρίσκεται στην προέκταση της

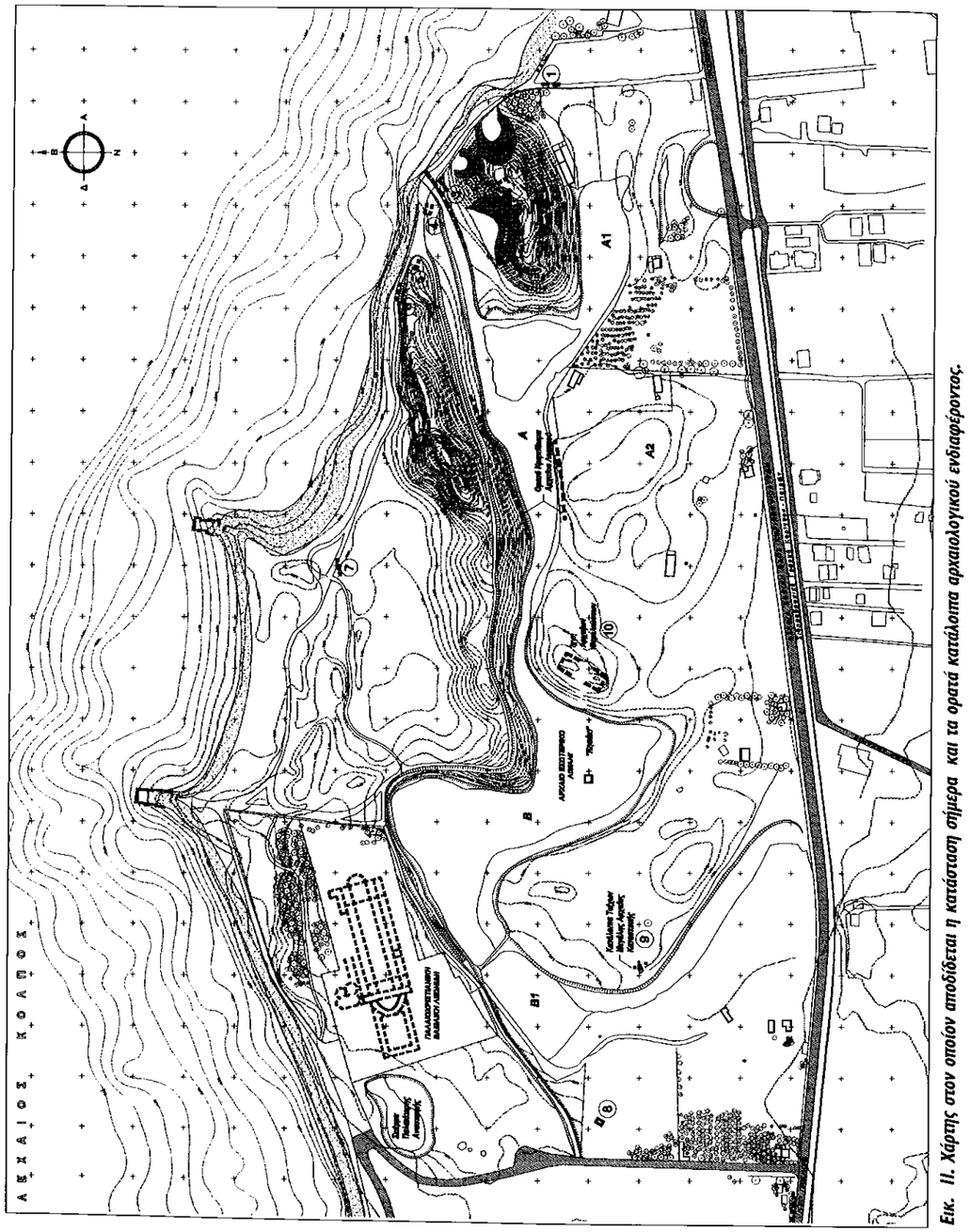
Εικ. 10. Άποψη της νησίδας στην δυτική λεκάνη από ανατολικά, η οποία ερμηνεύεται ως βάθρο κάποιου μνημείου ή φάρου. Διακρίνονται οι μεγάλοι κυβόλιθοι, οι οποίοι έχουν υποχωρήσει στις γωνίες.

ευθείας της εισόδου, διαφορετικά για να είναι ορατή από τη θάλασσα το μνημείο έπρεπε να ξεπερνάει το ύψος των λόφων. Η νησίδα τετράγωνης σχεδόν κάτοψης είναι δομημένη με εργασμένους λιθοπλίνθους μεγάλων διαστάσεων 2.00x0.80x 80μ. Ο Γεωργιάδης την αποτυπώνει ως εξάγωνο, ενώ ο Paris αναφέρεται σε κυκλικό βάθρο μνημείου. Η διαφορά αυτή οφείλεται πιθανόν, στο γεγονός ότι για κάποιο λόγο δεν ήταν δυνατή η επιτόπια παρατήρηση κατά την αποτύπωση, γιατί για παράδειγμα ήταν κατακλυσμένος ο χώρος.

Στην εποχή της πλήρους ανάπτυξής του το λιμάνι φαίνεται να αποτελείται από δύο μεγάλες λεκάνες, την ανατολική αμέσως μετά το δίαυλο της εισόδου (Εικ. 11, Α) και τη δυτική (Εικ. 11, Β), η οποία, όπως προαναφέρθηκε, επικοινωνούσε ενδεχομένως με τη θάλασσα με μια δεύτερη είσοδο. Η δυτική αυτή λεκάνη θα μπορούσε να θεωρηθεί διπλή, λόγω της φυσικής της μάλλον διαμόρφωσης· με το ένα σκέλος να έχει πρόσβαση στη θάλασσα, μέσω της υποτιθέμενης δεύτερης εισόδου, και το δεύτερο μέρος να επικοινωνεί με την ανατολική λεκάνη. Οι δύο βασικές μεγάλες λεκάνες ενώνονται μεταξύ τους με ένα δεύτερο δίαυλο, του οποίου το πλάτος είναι περίπου το ίδιο με του διαύλου της εισόδου, γύρω στα 10-12μ. Οι δύο λεκάνες έχουν τέτοιο πλάτος που να μπορούν να γίνουν σ' αυτές ελιγμοί σκαφών και επίσης να πρυμνοδετήσουν στις δύο πλευρές τους σκάφη, αφήνοντας ανάμεσά τους ελεύθερο διάδρομο. Στο μέγεθος της ανατολικής λεκάνης πρέπει να συνυπολογίσει κανείς την έκταση που καταλαμβάνει η τραπεζιόσχημη διαμόρφωση αμέσως μετά το δίαυλο της εισόδου, η οποία αποτελεί πιθανότατα κατάλοιπο του ιχθυοτροφείου που αναπτύχθηκε στο χώρο στις αρχές του 20ου αι. Στα ανατολικά της εκτεινόταν μια ακόμα λεκάνη (Εικ. 11, Α1), η οποία είναι σήμερα στο μεγαλύτερο μέρος της καλλιεργήσιμη έκταση. Στα νότια της επίσης εκτεινόταν μια δεύτερη, η οποία είναι σήμερα στεγνή κατά το μεγαλύτερο μέρος του έτους, αλλά δεν καλλιεργείται (Εικ. 11, Α2), και η οποία θα πρέπει και αυτή πιθανόν να συνυπολογισθεί στο μέγεθός της κύριας. Πρόκειται για τη λεκάνη η οποία χωρίζεται με τον πρόβολο–αποβάθρα, για τον οποίο έγινε αναφορά παραπάνω. Η Δυτική λεκάνη φαίνεται να εκτεινόταν επίσης ακόμα περισσότερο προς τα νοτιοδυτικά (Εικ. 11, Β1). Αυτή η έκταση είναι σήμερα καλλιεργήσιμος χώρος στο μεγαλύτερο μέρος της. Αποτελεί την κατάληξη του ρέματος απ' όπου συγκεντρωνόταν τα όμβρια ύδατα των απώτερων περιοχών στις δύο λεκάνες. Ακόμα και σήμερα κάτω από την παλαιά εθνική οδό Κορίνθου–Πατρών, στο σημείο αυτό υπάρχει γέφυρα για να διοχετεύει προς το έλος τα νερά της βροχής από τις γύρω περιοχές.

Αποχωματώσεις, συντήρηση και άλλα έργα γίνονται όπως είναι φυσικό στο λιμάνι σε διάφορες εποχές. Από ενεπίγραφο βάθρο αγάλματος, για παράδειγμα, μαθαίνουμε ότι τον 4ο αι. μ.Χ. οι Κορίνθιοι τιμούν με άγαλμα ("γλυπτική εικόνα") το "*Φλάβιον ἐμογένην τὸν λαμπρότατον ἀνθύπατον... τὸν εὐεργέτην καὶ κτίστην τοῦ λιμένος...*" (Kent J.H. 1966, 164, pl. 42). Πρόκειται προφανώς για κάποιο Ρωμαίο αξιωματούχο, ο οποίος πραγματοποίησε κάποια έργα στο λιμάνι, πιθανώς επιδιορθώσεις ή και επεκτάσεις.

Το λιμάνι χρησιμοποιείται από την κατασκευή του πιθανότατα ως εμπορικό —απ' όπου προωθούνται τα εμπορεύματα είτε προς την πόλη είτε προς το λιμάνι των Κεγχρεών για να μεταφορτωθούν στα πλοία που φτάνουν εκεί μέσω του διολκού—, αλλά και ως πολεμικός ναύσταθμος για μεγάλο, αν όχι το μεγαλύτερο μέρος του πολεμικού στόλου της Κορίνθου.



Εικ. 11. Χάρτης στον οποίον αποδίδεται η κατάσταση σήμερα και τα ορατά κατάλοιπα αρχαιολογικού ενδιαφέροντος.

Είναι εύλογο λοιπόν να υποτεθεί ότι σε κάποια από τις όχθες του εσωτερικού λιμανιού υπήρχαν νεώσοικοι για την φύλαξη των πολεμικών σκαφών, στη διάρκεια της χειμερινής περιόδου, και πιθανότατα νεώρια για τη συντήρηση και επιδιόρθωσή τους. Οι νεώσοικοι μάλιστα, αναφέρονται σαφώς από τον Ξενοφώντα στην περιγραφή της μάχης του 392 π.Χ. μεταξύ Κορινθίων και Σπαρτιατών, "*ἀπέθανον δὲ καὶ ἐν τῷ λιμένι Βοιωτῶν φύλακες, οἱ μὲν ἐπί τῶν τειχῶν, οἱ δὲ ἐπὶ τὰ τέγη τῶν νεωσοίκων ἀναβάντες*" (Ξενοφ. Ελληνικά IV, 13), χωρίς όμως να είναι σαφής η πληροφορία για την ακριβή θέση τους. Εάν λάβει κανείς υπόψιν τους αριθμούς των πολεμικών πλοίων της Κορίνθου που λαμβάνουν μέρος στις ναυμαχίες στην Επίδαμνο, όπου ο Θουκυδίδης αναφέρει εβδομήντα πέντε σκάφη (Θουκυδίδης I, XXIX, 1) και στα Σύβοτα, όπου αναφέρει ενενήντα (Θουκυδίδης I, XLVI, 1) φτάνει στο συμπέρασμα ότι τουλάχιστον ενενήντα πολεμικά πλοία έπρεπε να ναυλοχούν και να φυλάσσονται κάπου κατά την περίοδο αυτή. Με πλάτος νεωσοίκων 5.5μ., αν θεωρήσουμε ως μέτρο τους νεώσοικους του Πειραιά, χρειάζεται έκταση 500μ. περίπου για αυτό το τεκμηριωμένο τμήμα του στόλου, το οποίο ήταν σίγουρα ένα μέρος και όχι το σύνολο του στόλου της Κορίνθου. Ενδεχομένως ένα τέτοιο σκοπό να εξυπηρετούσε μία από τις δευτερεύουσες λεκάνες. Θα ευσταθούσε άραγε ένας διαχωρισμός των δύο συγκροτημάτων των λεκανών σε πολεμικό και εμπορικό λιμάνι;

Τα τείχη του λιμανιού

Τη σημασία του λιμανιού του Λεχαίου για την Κόρινθο δείχνει επιπλέον η τείχισή του, πιθανότατα από την Αρχαϊκή Εποχή. Η περιγραφή του Ξενοφώντα (Ξενοφ. Ελληνικά, IV, 4, 5) για τη μάχη ανάμεσα στα μακρά τείχη το έτος 392 π.Χ. μεταξύ Κορινθίων και Σπαρτιατών πιστοποιεί την ύπαρξη τους τουλάχιστον από τότε, ενώ λίγο πιο κάτω αναφέρει ότι πέθαναν πάνω στα τείχη, όπου είχαν ανεβεί, οι φύλακες των Βοιωτών (Βλ. ανωτέρω Ξενοφ. Ελληνικά IV, 13). Ο Στράβωνας (Στράβων VIII, 6, 22) αναφέρεται (44 π.Χ.) στην ύπαρξή τους χωρίς να δίνει περιγραφή της κατάστασης διατήρησής τους, ενώ αμέσως πιο πριν περιγράφει τα τείχη της πόλης της Κορίνθου ως ερείπια, όπως προφανώς τα είχε αφήσει η επιδρομή του Μόμμιου. Το Λέχαιο έχει τότε πολύ λίγους κατοίκους, για τον ίδιο λόγο και επειδή ο επανοικισμός της Κορίνθου ήταν ακόμα πρόσφατος. Το ανατολικό σκέλος του τείχους αποκάλυψαν ανασκαφές της Αμερικάνικης Σχολής Κλασικών Σπουδών (Parsons 1932, 84-125). Αυτό καταλήγει, σύμφωνα με τους ανασκαφείς, στα ανατολικά του ανατολικού λόφου του λιμανιού (Parsons 1932, Fig. 55). Από τα σωζώμενα τμήματα φαίνεται ότι το κάτω μέρος ήταν κτισμένο με κροκαλοπαγείς ογκόλιθους, ενώ η ανωδομή πρέπει να ήταν από πλίνθους, παρόλο που είναι πιθανόν κάποια σημεία να ήταν εξολοκλήρου από λιθοδομή. Το πλάτος ποικίλει γύρω στα 4μ. Κατάλοιπα του δυτικού τείχους αποκαλύφθηκαν το 1906 στις ανασκαφές του Α. Σκιά (Σκιάς 1907, 145-166). Το τείχος αυτό καταλήγει αντίστοιχα στα δυτικά του λιμανιού. Το εάν ο Σκιάς αποκάλυψε όντως το δυτικό τείχος στις τομές που πραγματοποίησε αμφισβητείται από τον Parsons (Parsons 1932, 85-86), χωρίς όμως να προβάλει αντίθετη άποψη για την προτεινόμενη πορεία του τείχους την οποία ο Σκιάς παρουσιάζει στο χάρτη που δημοσιεύει (Εικ. 9).

Το λιμάνι απομονωνόταν επιπλέον από διατείχισμα στα νότιά του, όπως αναφέρει ο Διόδωρος Σικελιώτης: "*...Βοιωτοὶ καὶ Ἀθηναίοι... Ἀργεῖοι καὶ Κορίνθιοι... ἐντὸς τοῦ διατειχίσματος εἰσεβιάχοντο*" (Διόδωρος, XIV, 86, 4). Το διατείχισμα αυτό θα δημιουργούσε προφανώς ένα προστατευτικό κλοιό σχήματος "Η" στην περιοχή του Λεχαίου. Είναι επίσης πιθανόν η τείχιση του Λεχαίου και κυρίως του λιμένα να ολοκληρωνόταν και με ένα δεύτερο τείχος προς την πλευρά της θάλασσας στα βόρεια των λεκανών και ίσως βόρεια των δύο λόφων. Κάποια ορατά, σήμερα, ερείπια πάνω από το επίπεδο του ανατολικού κρηπιδώματος της επιχωμένης εισόδου του λιμανιού ίσως αποτελούν κατάλοιπά του (Εικ. 11, 3). Στα δυτικά επίσης της εισόδου, και σε απόσταση 10μ. από το ανατολικό κράσπεδο ξεκινάει τοίχος πλάτους 4.50μ. (Εικ. 11, 4), ο οποίος παρακολουθείται μέχρι κάποιο σημείο στη βόρεια πλαγιά του δυτικού λόφου. Είναι μάλιστα πιθανόν κάποιο σημείο στην πορεία του τοίχου αυτού να ερμηνευθεί είτε ως πύργος είτε ως οδό-

ντωσή του (Εικ. 12 και Εικ. 11, 5). Βέβαια αυτό πρέπει να ερευνηθεί ανασκαφικά, γιατί παρόλο που το πλάτος συμπίπτει, το δομικό υλικό δεν ταυτίζεται με αυτό που αναφέρεται για τα μακρά τείχη.

Οι ανασκαφές του Σκιά αποκάλυψαν επίσης δύο δρόμους, οι οποίοι καταλήγουν από την πόλη στο λιμάνι· τη γνωστή οδό Λεχαίου, που αναφέρει και ο Παυσανίας "*ὁδὸς ἐπὶ Λεχαίου εὐθεία*", (Παυσανίας ΙΙ, 3, 4) και μία δεύτερη μεταξύ της κύριας και του δυτικού τείχους (Εικ. 9). Η οδός Λεχαίου καταλήγει στο μέσον περίπου του πλάτους του λιμανιού στα νότιά του. Στον ίδιο περίπου άξονα υπάρχει δρόμος και στις μέρες μας. Ο δεύτερος δρόμος ακολουθεί το δυτικό τείχος και μία πάροδος του ενώνεται με την οδό Λεχαίου λίγο πριν το λιμάνι, στα νότια της παλαιάς εθνικής οδού Κορίνθου-Πατρών. Ο ανασκαφέας σωστά υποθέτει, όπως επιβεβαίωσαν και οι ανασκαφές των Αμερικανών, ότι σε αντίστοιχη απόσταση από την κύρια οδό ήταν το ανατολικό τείχος. Η απόσταση μεταξύ των δύο τειχών υπολογίζεται γύρω στα 1200μ. με δεσπόζουσα στη μέση την οδό Λεχαίου. Η οδός καταλήγει σε μνημειακή είσοδο στην αγορά της πόλης (Παπαχατζής 1976, 56-57). Θα ήταν λοιπόν δυνατόν να υποθέσει κανείς ότι αντίστοιχη διαμόρφωση θα μπορούσε να υπήρχε και στο λιμάνι.

Ιστορική πορεία

Το εσωτερικό λιμάνι του Λεχαίου πιθανότατα συνεχίζει να χρησιμοποιείται μέχρι και τη Φραγκοκρατία, οπότε η σημασία του αρχίζει να υποβαθμίζεται λόγω των νέων εμπορικών δρόμων που ανοίγονται γύρω από την Πελοπόννησο και τις μεγαλύτερες δυνατότητες που αποκτούν τα σκάφη. Την υποβάθμιση αυτή μαρτυρεί η ύπαρξη δυτικότερα του λιμανιού οχυρωματικής κατασκευής των Βενετών. Το τοπωνύμιο της περιοχής —Καραβοστάσι— δείχνει ότι τα πλοία αγκυροβολούν μάλλον σ' αυτό το σημείο ή και τον προλιμένα ενδεχομένως, εφόσον είτε το μέγεθός τους είτε η επίχωση των λεκανών του αρχαίου λιμανιού δεν επιτρέπει πια τη χρήση του. Πιθανότατα συνεχίζει να χρησιμοποιείται από μικρά αλιευτικά σκάφη.

Ο γάλλος περιηγητής Jean Babtiste Tavernier επισκέπτεται την Κόρινθο το 1664 και αναφέρει ότι ολόκληρη η πόλη είναι ένα μικρό χωριό με 120 σπίτια, από το λιμάνι της όμως γίνονται μεγάλες εξαγωγές σταφίδας (Tavernier 1680-82, 576). Δεν πρέπει όμως να αναφέρεται στο αρχαίο λιμάνι γιατί έντεκα χρόνια αργότερα, στα 1675, όταν επισκέπτονται την περιοχή οι Jacob Spon και George Wheler αναφέρουν τα εξής: "*Lechoeum ancien port des Corinthiens qui est presque tout comblé*" (Spon - Wheler 1678, 300). Πιο περιγραφικός είναι ο Leake, ο οποίος αναφέρει στα 1830 "*The position of Lechaeum is indicated by a height on the coast opposite to the middle of the modern town of Corinth: a lagoon adjacent to it may perhaps be the remains of the port, which was probably for the most part artificial, and was therfore more easily filled up...*" (Leake 1830, 234).

Στα 1906 ο Σκιάς αναφέρει ότι ο χώρος έχει ενοικιαστεί σε ιδιώτη για να χρησιμοποιηθεί ως ιχθυοτροφείο, ο οποίος επιφέρει αλλοιώσεις και καταστροφές στην είσοδο και φυσικά στο εσωτερικό που χρησίμευε ως ιχθυοτροφείο (Σκιάς 1907, 166).

Στη δεκαετία του 1960 γίνονται από τους ιδιοκτήτες της γύρω περιοχής επεμβάσεις, ακόμη και με μηχανήματα στα κράσπεδα, ενώ φράζεται εξολοκλήρου η είσοδος με αποτέλεσμα στις μέρες μας ο χώρος να έχει απομονωθεί πλήρως από τη θάλασσα και να έχει αναπτυχθεί σ' αυτόν βλάστηση, μετατρέποντας κυρίως την ανατολική λεκάνη, η οποία παραμένει κατακλυσμένη καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, σε υγροβιότοπο, όπου φύονται καλαμιές, βούρλα και άλλα υδρόφιλα φυτά και αποτελεί καταφύγιο διαφόρων πτηνών, αποδημητικών κλπ.

Με πρωτοβουλία των τοπικών Εφορειών Αρχαιοτήτων ο χώρος έχει κηρυχθεί αρχαιολογικός με Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 60/Β/5-2-1966) και έχουν ξεκινήσει απαλλοτριώσεις των γύρω από τις λεκάνες ιδιοκτησιών.

Το μεγάλο αυτό τεχνητό έργο της αρχαιότητας είναι μοναδικό στον ελληνικό χώρο και θα μπορούσε να συγκριθεί μόνο με τα μεγάλα τεχνητά λιμάνια της Ρωμαϊκής Εποχής, στην

Όστια, την Καρχηδόνα και τη Καισάρεια, όπου βρίσκει παράλληλα στοιχεία σχεδιασμού και κατασκευαστικών τεχνικών. Η ύπαρξη της πρώτης φάσης του πριν την ανάπτυξη της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, η οποία διέθετε τις οικονομικές και τεχνικές δυνατότητες για ένα έργο τέτοιας κλίμακας δείχνει επιπλέον τις αντίστοιχες δυνατότητες των αρχαίων ελλήνων τεχνικών.

Αρχαία κατάλοιπα στη γύρω περιοχή

Πέραν του κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου θα πρέπει έστω ακροθιγώς να αναφερθούν οι παρακάτω αρχαιότητες οι οποίες βρίσκονται σε άμεση γειτνίαση με το λιμάνι.

Γνωστότερο μνημείο είναι η βασιλική του μάρτυρα Λεωνίδη, στα δυτικά του λιμανιού, πιθανότατα στη θέση κάποιου αρχαίου ιερού (Εικ. 11). Πρόκειται το μεγαλύτερο κτήριο του τύπου στον ελληνικό χώρο. Η υπερμεγέθης βασιλική είναι τρίκλιτη με εγκάρσιο κλίτος στα ανατολικά, το οποίο έδινε στην κάτοψη σχήμα "Τ", και το οποίο ήταν με τη σειρά του πεντάκλιτο. Στα δυτικά υπήρχαν δύο αίθρια. Δυτικότερα και από τα δύο υπήρχε μεγάλο προστώο που ανεβάζει το συνολικό μήκος του κτηρίου σε 223μ. Στα δυτικά της αποκαλύφθηκαν βυζαντινές κατοικίες (Πάλλας 1956, 164-178, Πάλλας 1961-2, 69-78, Πάλλας 1959, 126-140).

Ο Α. Φιλαδελφεύς ανέσκαψε το 1918 κτηριακό συγκρότημα "*ρωμαϊκής επαύλεως μετά νυμφαίου*", στη νότια πλευρά της παλαιάς εθνικής οδού Κορίνθου-Πατρών. Το κτήριο περιλαμβάνει δωμάτια, ανοικτές στοές με κιονοστοιχίες, δεξαμενή, αγωγούς κλπ. και χρονολογείται στον 1ο αι. π.Χ. (Φιλαδελφεύς 1921, 125-135). Ο Ε. Στίκας επαναλαμβάνει την έρευνα στον χώρο και αποδίδει το ρωμαϊκό κτήριο στον 3ο αι. μ.Χ. και ερμηνεύει τη δεξαμενή ως παλαιοχριστιανική κρήνη του 6ου αι. μ.Χ. (Στίκας 1962, 94).

Σε μικρή απόσταση ανασκάφηκε επίσης από τον Δ. Πάλλα ψηφιδωτό δάπεδο σε βάθος 0.30μ. από την επιφάνεια του εδάφους. Φαίνεται να ανήκει σε υπαίθριο χώρο ή αίθριο. Σε βάθος 2μ. στην ίδια θέση, βρέθηκε τοίχος από τετραγωνισμένους λίθους, ενώ σε απόσταση

Εικ. 12. Τμήμα πιθανόν από οδόντωση ή πύργο του επιθαλάσσιου τείχους στα βορειοανατολικά του δυτικού λόφου.

10μ. περίπου προς τα βόρεια του ψηφιδωτού, αποκαλύφθηκε σε βάθος 0.40μ. τοίχος από αργολιθοδομή ο οποίος ανήκει μάλλον σε άλλο κτίσμα Μεσοβυζαντινών χρόνων (Πάλλας 1969, 200-201).

Ανατολικά του λιμανιού, βρίσκεται ο γνωστός Προϊστορικός οικισμός στη θέση Κοράκου (Blegen, 1921). Δυτικά του προϊστορικού οικισμού και νότια του αυτοκινητοδρόμου βρισκόταν το νεκροταφείο του αρχαίου Λεχαίου (7ος-4ος αι. π.Χ.). Το ρωμαϊκό νεκροταφείο φαίνεται να ήταν ακόμα δυτικότερα, ενώ μυκηναϊκός τάφος αναφέρεται και στα δυτικά του λιμανιού κοντά στη θάλασσα.

Επιτόπου εντοπίζονται επίσης χωρίς όμως να αναφέρονται στη βιβλιογραφία διάφορα αρχιτεκτονικά κατάλοιπα: στα νότια του διαύλου

Εικ. 13. Τμήμα οχυρωματικού έργου με σύγχρονο πρόσκτισμα, στα νοτιοδυτικά του λιμανιού.

που ενώνει τις δύο βασικές λεκάνες του λιμανιού σε μικρό λόφο τα θεμέλια δύο κτηρίων πιθανόν Υστερορωμαϊκών-Πρωτοβυζαντινών χρόνων (Εικ. 11, 10). Στα ανατολικά της δυτικής λεκάνης ερείπια κάποιου οχυρωματικού έργου (πύργος;), σωζόμενα σε ύψος 3μ. περίπου, πιθανόν Ρωμαϊκών ή Βυζαντινών χρόνων (Εικ. 11, 9), σε αυτό εφάπτεται μικρό μονόχωρο κτίριο νεωτέρων χρόνων, κτισμένο από αρχιτεκτονικό υλικό σε δεύτερη χρήση (Εικ. 13). Στην παραλία, στη νοητή ευθεία του δεύτερου από δυτικά μόλου διακρίνεται στο έδαφος ίχνος τοίχου πλάτους 0.60μ. περίπου, με κατεύθυνση β/α-ν/δ (Εικ. 11, 7), στη θεμελίωση νεώτερου κτίσματος στα νότια της Βασιλικής, έξω από τον περιφραγμένο χώρο διακρίνεται επίσης αρχαίος τοίχος από κατεργασμένους δόμους (Εικ. 11, 8). Δυτική όψη τοίχου ή και τείχους εντοπίζονται και στο δρόμο που ορίζει το ανατολικό πέρας του χώρου, ενώνοντας την παλαιά εθνική οδό Κορίνθου - Πατρών με την παραλία (Εικ. 11, 1). Οι αμερικανοί ανασκαφείς του ανατολικού μακρού τείχους τοποθετούν περίπου σ' αυτό το σημείο την απόληξή του (Parsons 1932, 85, Fig. 55).

Στα νότια του λιμανιού καθώς και στην περιοχή της βασιλικής πρέπει να βρισκόταν ο οικισμός του Λεχαίου. Στην άμεση περιοχή του λιμανιού πρέπει να υποτεθεί ότι υπήρχαν τα νεώρια και νεώσοικοι που αναφέρθηκαν παραπάνω, εμπορικές στοές με καταστήματα, αποθήκες, μνημεία, ιερά, όπως του Ποσειδώνα που αναφέρεται από τον Παυσανία (Παυσανίας ΙΙ, 2, 3) και της Αφροδίτης από τον Πλούταρχο (Πλούταρχος, 2), οίκοι ανοχής για τις περίφημες εταίρες της Κορίνθου, καθώς και χώροι συγκέντρωσης, διαμονής, εστίασης και αναψυχής, τόσο των κατοίκων όσο και των επισκεπτών που διεκπεραιώνονταν στο λιμάνι. Θα ανέμενε επίσης κανείς την ύπαρξη καλλωπιστικών, αναθηματικών και άλλων μνημείων, κρηνών, κήπων κλπ.

Η περιοχή γενικά είτε εντός του κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου είτε γύρω βρίθει αρχαίων καταλοίπων και είναι προφανές ότι η διενέργεια ανασκαφών στο χώρο θα μπορούσε να αποκαλύψει σημαντικά λείψανα οικιστικών μονάδων και συνόλων, δημοσίων οικοδομημάτων, αποθηκών, εξοχικών κατοικιών κλπ. Από τις πηγές αναφέρεται για παράδειγμα ότι στην περιοχή βρισκόταν το ανάκτορο του τυράννου της Κορίνθου Περιάνδρου, όπου έλαβε χώραν συμπόσιο των επτά σοφών της αρχαιότητας.

Το συμπόσιο τελέστηκε σε "εστιατόριο" του κτηρίου και η περιγραφή του Πλούταρχου είναι ενδεικτική της ζωτικότητας του λιμανιού. Τα κατάλοιπα και η γεωμορφολογία δείχνουν επίσης ότι οι εξοχικές κατοικίες και επαύλεις στην περιοχή δεν είναι άγνωστες, ιδιαίτερα στη Ρωμαϊκή Περίοδο. "*Παρεσκευάκει μὲν γὰρ οὐκ ἐν τῇ πόλει τὴν Ξποδοχὴν ὁ Περίανδρος, ἀλλ' ἐν τῷ περὶ τὸ Λέχαιον ἑστιατορίῳ παρὰ τὸ τῆς Ἀφροδίτης ἱερὸν, ἧς ἦν ἡ θυσία... Τῶν γὰρ κεκλημένων ἑκάστῳ συνωρὶς ἱκανῶς προσήχθη· καὶ γὰρ ὥρα θέρους ἦν, καὶ τὴν ὁδὸν ἅπασαν ὑπὸ πλήθους ἁμαξῶν καὶ ἀνθρώπων ἄχρι θαλάττης κονιορτὸς καὶ θόρυβος κατεῖχεν*". (Πλούταρχος, 2).

Θεοτόκης Θεοδούλου
Αρχαιολόγος, Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων

Υποσημειώσεις

1 Το κείμενο αποτελεί βιβλιογραφική έρευνα για τα στοιχεία γύρω από τον εν λόγω αρχαιολογικό χώρο στα πλαίσια της μελέτης "Προστασίας – Ανάδειξης Αρχαιολογικού Χώρου Λεχαίου και Παλαιοχριστιανικής Βασιλικής Λεωνίδη", η οποία εκπονήθηκε από το γραφείο μελετών "Γ. Μπίκος-Χ. Τσάλας και Συνεργάτες ΕΕ", για λογαριασμό της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κορινθίας.

Θερμές ευχαριστίες οφείλονται στους Γιώργο Μπίκο και Χρήστο Τσάλα για τη συνεργασία και την παροχή του χάρτη της Εικ. 11 για δημοσίευση. Επίσης στον αρχαιολόγο Δημήτρη Κουρκουμέλη για τις πολύτιμες συμβουλές του για την συγγραφή και διόρθωση του κειμένου.

2 "*...πρῶτοι δὲ Κορίνθιοι λέγονται ἐγγύτατα τοῦ νῦν τρόπου μεταχειρίσαι τὰ περὶ τὰς ναῦς καὶ τριήρεις πρῶτον ἐν Κορίνθῳ τῆς Ἑλλάδος ἐνναυπηγηθῆναι. φαίνεται δε καὶ Σαμίοις Ἀμεινοκλεῖς Κορίνθιος ναυπηγὸς ναῦς ποιήσατο τέσσαρας*" (Θουκυδίδου Ιστορία Ι.XIII.2).

3 "*Ὁ δὲ Κόρινθος ἀφνειὸς μὲν λέγεται διὰ τὸ ἐμπόριον, ἐπὶ τῷ Ἰσθμῷ κείμενος καὶ δυεῖν λιμένων [ὢν] κύριος, ὧν ὁ μὲν τῆς Ἀσίας ὁ δὲ τῆς Ἰταλίας ἐγγύς ἐστι· καὶ ῥᾳδίας ποεῖ τὰς ἑκατέρωθεν ἀμοιβὰς τῶν φορτίων πρὸς ἀλλήλους τοῖς τοσοῦτον ἐφεστῶσιν. ἦν δ' ὥσπερ ὁ προθμὸς οὐ εὔπλους ὁ κατὰ τὴν Σικελίαν τὸ παλαιὸν, οὕτω καὶ τὰ πελάγη, καὶ μάλιστα τὸ ὑπὲρ Μαλεῶν διὰ τὰς ἀντιπνοίας ἀφ' οὗ καὶ παροιμιάζονται. Μαλέαν δὲ κάμψας ἐπιλάθου οἴκαδε. ἀγαπητὸν οὖν ἑκατέροις ἦν τοῖς τε ἐκ τῆς Ἰταλίας καὶ ἐκ τῆς Ἀσίας ἐμόροις ἀφεῖσι τὸν ἐπὶ Μαλέας πλοῦν. κατάγεσθαι τὸν φόρτον αὐτόθι· καὶ πεζῇ δὲ τῶν ἐκκομιζομένων ἐκ τῆς Πελοποννήσου καὶ τῶν εἰσαγομένων ἔπιπτε τᾶ τέλη τοῖς τὰ κλεῖθρα ἔχουσι. διέμενε δὲ τοῦτο καὶ εἰς ὕστερον μέχρι παντός, τοῖς δ' ὕστερον πλείω προσεγίνετο πλεονεκτήματα*" (Στράβων VIII, C378, 20).

4 Κοινή αναφορά των Περιφερειών 4ης Ναυπλίου (Αρ. Πρωτ. 2432/23.8.69) και 3ης Αρχαίας Κορίνθου (Αρ. Πρωτ. 933/ 14.8.69) προς τον Υπουργό Προεδρίας Κυβερνήσεως, τη Γενική Δ/νση Αρχαιοτήτων και Αναστηλώσεως και τον Διευθυντή Αρχαιοτήτων, με θέμα: Λιμήν Λέχαιον, όπου αναφέρεται η καταστροφή του κρηπιδώματος από ιδιοκτήτες της περιοχής, για αλλαγή του ορίου του αιγιαλού.

5 Η πληροφορία από διάλεξή του κ. Παπαφωτίου, μελετητή της περιοχής, στο Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, στα πλαίσια των διαλέξεων της Εταιρείας Μελέτης Αρχαίας Ελληνικής Τεχνολογίας για το έτος 2000).

Βιβλιογραφία

Babbit F.C., 1928: *Plutarch's Moralia. The Dinner of the seven Seven Wise Men*, LOEB Classical Library, London, William Heinemann Ltd, New York, G.P. Putnam's Sons.

Blegen, C.W., 1921: *Korakou, a prehistoric settlement nerar Corinth*, Boston-New York, ASCS.

Bon A., 1932: "The Medieval Fortifications of Acrocorinth and Vecinity", *Corinth*, Cambridge, Mass, v. III, pt. II.

Brownson C.L., 1947: *Xenophon Hellenica*, LOEB Classical Library, Cambridge-Massachusetts, Harvard University Press.

Bursian C., 1862-72. *Geography von Griechnland*, Leipzig, B.G. Teubneer, v. II.

Flemming N.C. - Czartoryska N.M.G. - Hunter P.M., 1973: "Eustatic and Tectonic Components of Relative Sea Level Change", 4-5 in Blackman D.(ed.), 1973, *Marine Archaeology: Proceedings of the Twenty Third Symposium of the Colston Research Society*, held in the University of Bristol, April 4th to 8th, 1971 (Colston Papers 23), Londres, 4-5.

Fowler H.N., 1932: "Corinth and the Corinthia" *Corinth, Introduction-Topography-Architecture*, Cambridge, Mass, v. I, pp. 95-96.

Geer M.R., 1954: *Diodorus of Sicily*, LOEB Classical Library, Cambridge-Massachusetts, Harvard University Press.

Georgiades A. S., 1907: *Les Ports de la Grèce dans l' Antiquité qui Subsistent Encore Aujoyrd' Hui*, Athénes.

Jones H.L., 1961: *The Geography of Strabo*, LOEB Classical Library, Cambridge-Massachusetts, Harvard University Press.

Kent J.H., 1966: *Corinth. The Inscriptions 1926-1950*, v. VIII pt. II, Princeton, ASCS, 164, pl. 42.

Leake W.M., 1830: *Travels in the Morea*, London, John Murray.

Lehman-Hardleben K., 1923: "Die Antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres", *Klio*, Beiheft XIV, Leipzig, Dieterich'sche Verlagsbuchandlung, 148-152.

Marchant E.C., 1946: *Xenophon Agesilaus*, LOEB Classical Library, Cambridge-Massachusetts, Harvard University Press.

Mazarakis-Ainian P., 1992: *Les Structures Portuaires en Grece Antique*, Mémoire présenté en vue de l'obtention du titre de Licencié, Université Libre de Bruxelles, Faculté de Philosophie et Lettres, Histoire de l'Art et Archéologie, v. II, 50-54.

Πάλλας Ι. Δ. 1961: "Ἀνασκαφὴ Βασιλικής ἐν Λεχαίῳ", *Πρακτικά Αρχαιολογικής Εταιρείας* 1956, Αθήναι, 164-178.

Πάλλας Ι. Δ. 1962: "Ἀνασκαφὴ Βασιλικής τοῦ Λεχαίου", *Πρακτικά Αρχαιολογικής Εταιρείας* 1957, Αθήναι, 95-104.

Πάλλας Ι. Δ. 1963: "Ἀνασκαφαὶ Λεχαίου", *Αρχαιολογικόν Δελτίον* 17 (1961/62): Χρονικά, Αθήναι, 69-78.

Πάλλας Ι. Δ. 1965 (α): "Ἀνασκαφὴ τῆς Παλαιοχριστιανικῆς Βασιλικής τοῦ Λεχαίου", *Πρακτικά Αρχαιολογικής Εταιρείας* 1958, Αθήναι, 119-134.

Πάλλας Ι. Δ. 1965 (β): "Ἀνασκαφὴ Βασιλικής Λεχαίου", *Πρακτικά Αρχαιολογικής Εταιρείας* 1959, Αθήναι, 126-140.

Πάλλας Ι. Δ. 1967: "Ἀνασκαφικαὶ ἔρευναι ἐν Λεχαίῳ", *Πρακτικά Αρχαιολογικής Εταιρείας* 1965, Αθήναι, 136-166.

Πάλλας Ι. Δ. 1969: "Ἀγρὸς Ἀ. Τιντήρη - Π. Γεωργίου ἐν ἀρχαίῳ Λεχαίῳ", *Αρχαιολογικόν Δελτίον* 23 (1968): Χρονικά, τ. Β1, Αθήναι, 200-202.

Παπαχατζής Ν., 1976: *Παυσανίου Ελλάδος Περιήγησις*, Αθήνα, Εκδοτική Αθηνών.

Paris J., 1915: "Contributions a l' Édute des Ports Antiques du Monde Greque", *Bulletin de Correspondance Hellenique* 39 (1915), 5-16.

Parsons A.W., 1932: "The Long Walls to the Culf", *Corinth* v. III, pt. II, Cambridge, Mass, 84-125.

Shaw J.W., 1969: "A Foundation in the Inner Harbor at Lechaeum" in *American Journal of Archaeology* 73, Boston, Archaeological Institute of America, 370-372.

Σκιάς Α. Ν. 1895: "Ἀνασκαφὴ ἐν Κορίνθῳ" *Πρακτικά Αρχαιολογικής Εταιρείας* 1892, Αθήναι, 111-136.

Σκιάς Α. Ν. 1907: "Ἀνασκαφὴ ἐν Κορίνθῳ" *Πρακτικά Αρχαιολογικής Εταιρείας* 1906, Αθήναι, 145-166.

Smith C.F., 1956: *Thucydides, History og the Peloponnesian War*, LOEB Classical Library, London-Cambridge-Massachusetts, Harvard University Press.

Spon J.- Wheler G., 1678: *Voyage d' Italie de Dalmatie, de Grèce et de Levant; fait aux années 1675 et 1676 par Jacob Spon et George Wheler*, Lyon, A. Cellier.

Στίκας Ε. 1962: "Ἀνασκαφικαὶ ἔρευναι ἐν Λεχαίῳ", *Πρακτικά Αρχαιολογικής Εταιρείας* 1957, Αθήναι, 89-94.

Tavernier J.B., 1680-82: *Les six voyages de Jean-Babtiste Tavernier qu' il a fait en Turqie, en Perse, et aux Indes, pentant l' espace de quarante ans*, Paris, G. Clouzier.

Φιλαδελφεύς Α. 1921: "Ἀρχαία Ἔπαυλις μετὰ Νυμφαίου ἐν Λεχαίῳ τῆς Κορινθίας", *Αρχαιολογικόν Δελτίον* 4 (1918), Αθήναι, 125-135.

Lechaeon: The Western Port of Corinth

Theotokis Theodoulou

Summary

The port of Lechaeon consists one of the two important ancient ports of Corinth and has played a vital role in the historical and developmental process of the city from the Archaic down to Byzantine Times. It is an artificial internal port dug in the place of a march with two lagoons-basins in wich the water of the neighbouring area was collected. The early developmental works took place during the Archaic Period. At that time the two lagoons were dredged and the entrance was either formed or dug out. The material taken out during dredging were placed on both sides of the entrance. During the Roman Era new dredging works took place and also a podium (quay) was build in different points round the two basins to hold the soil in order to avoid the silting of them and to help the shipment. Additionally at the north of the basin in the Corinthian Gulf some works are taking place creating a possible second entrance and one or two basins of a "pro-limen." From these constructions two moles are still visible on the sea surfase and a third one is submerged. This third one can be of a different chronology. From ancient sourses we know that the port was walled connecting it with Corinth, and several constructions like shipyards, shrines, villas, tomps etc. are witnessed either from them or the modern research. The importance of the port was undermined during the last centuries of Byzantine Empire when new searoutes were oppened round Peloponnese where the new capacities of the western ships and naval forces were established.