

ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΣΥΝΤΟΜΟΣ ΕΚΘΕΣΙΣ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΔΙΕΞΑΧΘΕΙΣΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 1957 ΑΝΑΣΚΑΦΩΝ ΥΠΟ ΤΗΣ ΕΦΟΡΕΙΑΣ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ Δ' ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ (ΑΡΓΟΛΙΔΟΚΟΡΙΝΘΙΑΣ)

1. ΣΥΝΕΧΙΣΙΣ ΤΗΣ ΑΝΑΣΚΑΦΗΣ ΤΟΥ ΔΙΟΛΚΟΥ

Ἡ ἀρξαμένη κατὰ τὸ 1956 ἀνασκαφή τοῦ διόλκου εἰς θέσιν Ποσειδωνίαν παρὰ τὴν Κόρινθον συνεχίσθη καὶ κατὰ τὸ ἔτος 1957¹.

Τὸ κύριον μέρος τῆς ἀνασκαφῆς περιορίσθη καὶ πάλιν ἐντὸς τοῦ χώρου τῆς Στρατιωτικῆς Σχολῆς Μηχανικοῦ, δοκιμαστικαί ὅμως τομαὶ ἐγένοντο καὶ εἰς ἀπομεμακρυσμένα ἐκεῖθεν σημεία. Διὰ τῶν τομῶν τούτων ἐπεσημάνθη ἡ συνέχεια τοῦ διόλκου ἐπὶ μήκους πλεόν τοῦ 1 χμ. ἀπὸ τῆς ἐκ τοῦ Κορινθιακοῦ ἀφετηρίας του.

Ἐντὸς τοῦ χώρου τῆς Σχολῆς ἡ πρὸς Α. ἐπέκτασις τῆς ἀνασκαφῆς ἀπεκάλυψεν ἔτερα 80 μ. τοῦ διόλκου ἐν συνεχείᾳ πρὸς τὸ ἀνασκαφὲν πέρυσι τμήμα. Τὸ σύνολον τοιοιτοτρόπως τοῦ ἀποκαλυφθέντος ἐντὸς τῆς περιοχῆς τῆς Σχολῆς τμήματος ἀνῆλθεν εἰς 160 μ. (εἰκ. 1-2).

Ἐκ τῆς γενομένης προεκτάσεως τῆς ἀνασκαφῆς διεφωτίσθη ἐπαρκῶς τὸ πρόβλημα τῶν ἐν διπλῷ στίχῳ προσθέτων ἐπὶ τῆς πλακοστρώτου ὁδοῦ θεμελίων (βλ. εἰκ. 1, εἰς τὸ βᾶθος). Διότι καθ' ὅλον τὸ μῆκος, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐξετείνοντο ἀρχικῶς τὰ ἐν λόγῳ θεμέλια, δὲν ὑπῆρχον αἱ συνήθεις κατὰ τὴν λοιπὴν διαδρομὴν τοῦ διόλκου ἀυλακώσεις (εἰκ. 3). Ἡ ἀπουσία αὐτῶν εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο καθορίζει τὴν ἀκριβῆ ἔκτασιν τῶν θεμελίων (31 μ.) καὶ τὴν χρονολογίαν αὐτῶν, ἣτις εἶναι σύγχρονος πρὸς τὴν ἀρχικὴν κατασκευὴν τοῦ διόλκου. Τοιοιτοτρόπως καθίσταται ἤδη φανερόν ὅτι τὰ θεμέλια ταῦτα δὲν ἀποτελοῦν μεταγενεστέραν προσθήκην, ὡς θὰ

¹ Περὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς διεξαχθείσης πέρυσι ἀνασκαφῆς βλ. AM LXXI, 1956, 51 κ.ε., πρβ. Illustrated London News, Octob. 19, 1957, 649 κ.ε.

ἠδύνατό τις νὰ ὑποθέσῃ, ἀλλὰ κατεσκευάσθησαν καθ' ὃν χρόνον καὶ ὁ διόλκος πρὸς τὸν σκοπὸν, ὅπως κινῆται μεταξὺ αὐτῶν ἀσφαλέστερον τὸ μεταφορικὸν ὄχημα καὶ ἀποφεύγονται παρεκτροπαὶ αὐτοῦ εἰς τὸ ἐπικίνδυνον, λόγῳ τῆς σχηματιζομένης ἰσχυρᾶς στροφῆς, σημείον τοῦτο τῆς διαδρομῆς.

Ἐπίσης διηκρινήθη καὶ ὁ τρόπος, καθ' ὃν ἐσχηματίσθησαν αἱ ἀυλακώσεις. Ἐκ τοῦ ἀνασκαφέντος πέρυσι τμήματος ἦτο δυνατόν νὰ ὑπάρξουν ἀμφιβολίαι τινὲς ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τοῦ κατὰ πόσον αὐταὶ ἐγένοντο σκοπίμως ἢ ἐσχηματίσθησαν ἐκ τῆς χρήσεως τῶν τροχῶν κατὰ τὴν μακροαίωνα λειτουργίαν τοῦ διόλκου. Εἰς τὸ ἀποκαλυφθὲν ὅμως ἐφέτος ἀνατολικώτερον τμήμα, ὅπου αἱ ἀυλακώσεις ἐνεκα τῆς εὐθείας ἐνταῦθα διαδρομῆς τοῦ ἀρχαίου διατηροῦνται καλύτερον, ὑπάρχουν ἐμφανῆ ἴχνη λαξεύσεως, ἰδίως κατὰ τὰς παρειάς αὐτῶν (εἰκ. 2). Βεβαιοῦται τοιοιτοτρόπως ἡ σκοπίμος ἐξ ἀρχῆς κατασκευὴ των διὰ τὴν εὐχερεστέραν καὶ ἀσφαλεστέραν ἐντὸς αὐτῶν κυκλοφορίαν τοῦ τροχοφόρου ὀχήματος.

Ἐκ τῶν διενεργηθειῶν τομῶν μακρὰν τοῦ χώρου τῆς κυρίας ἀνασκαφῆς μία ἐγένετο περὶ τὰ 200 μ. ἀνατολικῶς, ἀπέναντι ἀκριβῶς τῆς θέσεως ἐνθα ὑπάρχει ἐσκαλισμένον ἐπὶ τοῦ φυσικοῦ βράχου κατὰ τὴν νοτίαν ἀποτομὴν τῆς διώρυγος τὸ εἰς τὸν Νέρωνα ἀποδιδόμενον ἀνάγλυφον.

Εἰς τὴν προκειμένην θέσιν, ὅτε κατὰ τὸ 1946 ἐργάται διήνοιγον ὁδὸν πρὸς τοποθέτησιν δευτερευούσης σιδηροδρομικῆς γραμμῆς, εἶχεν ἀποκαλυφθῆ μικρὸν τμήμα τοῦ διόλκου, τὸ ὁποῖον οὗτοι κατέστρεψαν χάριν τοῦ ἐκτελουμένου ἔργου. Μεταξὺ τῶν ἀπαρτιζόντων τὸ πλακόστρωτον λίθων εἰς ἔφερε κεχαραγμένον ἐπὶ τῆς ἄνω ἐπιφανείας τὸ γράμμα Σ. Ὁ κληθεὶς τότε ἐπὶ τόπου συνάδελφος κ. Πάλλας μετέφερε τοῦτον

εις τὸ Μουσεῖον τῆς Παλαιᾶς Κορίνθου, εἰς τὴν βορείαν αὐτὴν τοῦ ὁποίου ἀπόκειται ἔκτοτε.

Εἰς τὴν θέσιν ταύτην, τὴν ὁποίαν εἶχε τὴν καλωσύνην νὰ μοῦ ὑποδείξῃ ὁ ἀνωτέρω συνάδελφος, ἐνήργησα ἀνὰ μίαν τομὴν ἐφ' ἑκατέρας τῶν πλευρῶν τῆς διανοιγείσης ὁδοῦ. Διὰ τῶν τομῶν αὐτῶν ἐπεσημάνθη ἡ εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο συνέχεια τοῦ ἀρχαίου.

Ὅπως εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Στρατιωτικῆς



Εἰκ. 1. Τὸ ἀποκαλυφθὲν κατὰ τὴν ἀνασκαφὴν τοῦ 1956 τμήμα τοῦ δίορκου ἐντὸς τοῦ χώρου τῆς Σχολῆς Μηχανικοῦ ὀρώμενον ἐκ Δ.

Σχολῆς, σχηματίζει καὶ ἐνταῦθα ὁ δίορκος ἀπότομον στροφὴν. Ὅμοίαν στροφὴν ἐσημάτιζε καὶ εἰς τὸ ἀποκοπὲν ὑπὸ τῆς διώρυγος τμήμα. Τοιαῦται στροφαί, αἵτινες ἦσαν ἀπαραίτητοι πρὸς ἐξουδετέρωσιν τῆς ὑψομετρικῆς διαφορᾶς τοῦ ἐδάφους, πρέπει ἀσφαλῶς νὰ ἐπαναλαμβάνονται καὶ περαιτέρω πρὸς Α. μέχρι τῆς εἰς τὸν Σαρωνικὸν καταλήξεώς του.

Ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῶν πλακῶν εἰς τὸ ἀνασκαφὲν κατὰ τὴν ἀνατολικὴν πλευρὰν τῆς ἀνωτέρω ὁδοῦ τμήμα ὑπάρχει δις κεχαραγμένον τὸ γράμμα \boxplus . Ἐσημειώθη δὲ ἤδη τὸ ἕτερον Σ ἐπὶ ἄλλης πλακῶς ἐκ τῆς αὐτῆς θέσεως. Εἰς ἄλλο σημεῖον τοῦ δίορκου ἐπὶ τῆς πλευρᾶς τῆς Πελοποννήσου καὶ εἰς ἀπόστασιν 20 μ. περίπου δυ-

τικῶς τῆς πρὸς τὸ πορθμεῖον ἀγούσης ὁδοῦ ὑπάρχει ἐπίσης τὸ γράμμα \boxplus .

Τὰ ἀνωτέρω γράμματα, ὅπως καὶ τὰ σημειωθέντα πέρυσι παραπλευρῶς τῶν προσθέντων θεμελίων, ἐχρησίμευον ἀναμφιβόλως ὡς ὀδηγητικὰ σήματα, ἀνήκουσι δέ, ὅπως καὶ ἐκεῖνα, εἰς τὸ ἀρχαιότερον τοπικόν (κορινθιακοσικωνόν) ἀλφάβητον. Ἐπιβεβαιοῦται δὲ τοιουτοτρόπως καὶ ἐξ αὐτῶν ἡ καθορισθεῖσα



Εἰκ. 2. Τὸ σύνολον τοῦ ἀποκαλυφθέντος τμήματος τοῦ δίορκου ἐξ Α.

ἤδη χρονολογία τοῦ ἀρχαίου εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 6ου π.Χ. αἰ.

Ἄλλαι τομαὶ ἐγένοντο ἐπὶ τῆς πλευρᾶς τῆς Πελοποννήσου, πρὸς τὸ δυτικὸν στόμιον τῆς διώρυγος. Εἰς τὴν ἐνεργηθεῖσαν πέρυσι ἀνατολικῶς τῆς πρὸς τὸ πορθμεῖον ἀγούσης ὁδοῦ προσετέθη ἐφέτος καὶ δευτέρα δυτικῶς τῆς ἰδίας ὁδοῦ (εἰκ. 4). Διὰ τῶν δύο τούτων τομῶν καὶ διὰ τῆς διανοιγείσης προηγουμένως ὑπὸ ἐργατῶν τῆς Ἐταιρείας τῆς διώρυγος τάφρου κατὰ μῆκος τῆς βορείας παρυφῆς τοῦ ἀρχαίου καθωρίσθη ἡ ἀκριβὴς πορεία αὐτοῦ ἀπὸ τῆς δυτικῆς ἀφετηρίας του μέχρι τῆς ὑπὸ τῆς διώρυγος διακοπῆς του.

Εἰς τὸ ἀνέκαθεν ὄρατόν ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας

τοῦ ἐδάφους τμήμα τῆς δυτικῆς ἀφετηρίας τοῦ



Εἰκ. 3. Τὸ ἄνευ ἀυλακώσεων τμήμα τοῦ διόλκου, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐξετείνοντο τὰ πρόσθετα ἐπὶ τοῦ πλακοστρώτου θεμέλια.

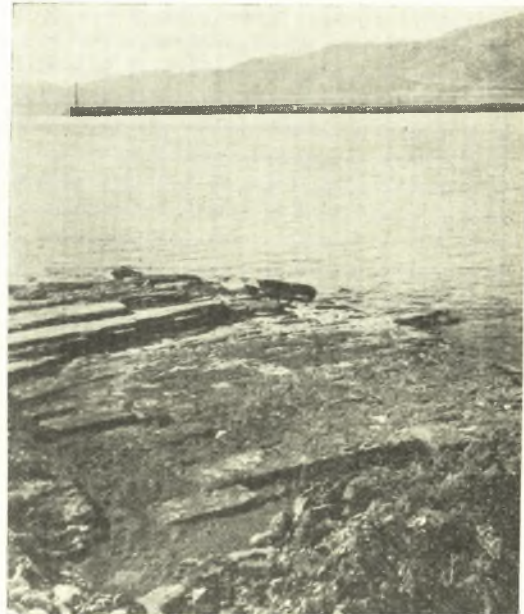


Εἰκ. 4. Τομὴ ἐπὶ τῆς πλευρᾶς τῆς Πελοποννήσου, δυτικῶς τῆς πρὸς τὸ πορθμεῖον ἀγοῦσης ὁδοῦ.

διόλκου ἔμπροσθεν τῆς θέσεως τοῦ σηματοροῦ οἱ ἐργάται τῆς ἰδίας ὡς ἄνω Ἐταιρείας εἶχον

προβῆ εἰς τὸν καθαρισμὸν τοῦ ἐπικαθημένου σκληροῦ ἕξ ἄμμοχαλίκων στρώματος.

Μετὰ τὸν καθαρισμὸν τοῦτον διηυκρινήθησαν ὀρισμέναι λεπτομέρειαι, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐγένοντο εἰς τὸν ἡμερήσιον Τύπον ἐνδιαφέρουσαι παρατηρήσεις ὑπὸ τοῦ Καθηγητοῦ τοῦ Πολυτεχνείου καὶ Γεν. Διευθυντοῦ τῆς Ἐταιρείας τῆς Διώρυγος κ. Δημοσθ. Πίππα. Τὸ τμήμα δηλαδὴ τοῦτο, τὸ ὁποῖον διατηρεῖται εἰς ἀρίστην κατάστασιν ἐπὶ ἱκανοῦ μήκους (εἰκ. 5), ἔχει πλάτος 10 μ., ἀντὶ τῶν 3.50-5.00 μ. κατὰ τὴν λοιπὴν ἔκτασιν τοῦ διόλκου, στερεῖται δὲ τῶν δύο συνή-



Εἰκ. 5. Ἡ ἀφετηρία τοῦ διόλκου κατὰ τὸ δυτικὸν στόμιον τῆς Διώρυγος.

θων ἀυλακώσεων. Ἐκ τούτου ὁ ἀνωτέρω Καθηγητὴς συνεπέρανεν ὅτι εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο τὰ πλοῖα ἐσύροντο ἐπὶ ξυλίνων κυλίνδρων, προτοῦ ἐπιβιβασθοῦν ἐπὶ τοῦ τροχοφόρου ὀχήματος ἢ μετὰ τὴν ἀποβίβασίν των ἐκεῖθεν. Τὸ αὐτὸ δὲ πρέπει—κατὰ τὴν γνώμην του—να ἐπαυλαμβάνετο καὶ εἰς τὴν ἄλλην ἀφετηρίαν τοῦ διόλκου πρὸς τὴν πλευρὰν τοῦ Σαρωνικοῦ.

2. ΑΝΑΣΚΑΦΗ ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΩΝ ΤΑΦΩΝ ΕΝ ΤΙΡΥΝΘΙ

Ἐντὸς τῆς περιοχῆς τῶν Ἀγροτικῶν Φυλακῶν τῆς Τίρυνθος καὶ εἰς ἀπόστασιν 200 μ. περὶπου νοτιῶς τῆς μυκηναϊκῆς ἀκροπόλεως ἡ ἀπο-