

**ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΙΤΛΟΣ: ΑΡΧΑΙΑ ΛΙΜΑΝΙΑ



**ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ: ΚΑΤΣΙΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ
ΑΡΦΑΝΗΣ ΗΛΙΑΣ
ΕΠΙΒΛΕΨΗ: ΚΑΝΕΤΑΚΗ ΕΛΕΝΗ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2010**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

● ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	σελ. 3
● ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΑ ΕΛΛΑΔΑ	
- Εισαγωγή.....	σελ.4
- Το αρχαίο λιμάνι της Θάσου.....	σελ.5-9
- Το αρχαίο λιμάνι της Σάμου.....	σελ. 10-14
- Το αρχαίο λιμάνι του Σουνίου.....	σελ.15-18
- Το αρχαίο λιμάνι στα Φαλάσσαρνα Κρήτης.....	σελ.18-23
- Το αρχαίο λιμάνι στο Πόρτο Χέλι.....	σελ.24-27
- Το αρχαίο λιμάνι στη Σαλαμίνα.....	σελ.28-32
- Το αρχαίο λιμάνι της Ζέας.....	σελ.33-36
- Το αρχαίο λιμάνι της Μουνιχίας.....	σελ.37-39
● ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΛΕΧΕΙΟ ΚΑΙ ΚΕΧΡΙΕΣ	
- Αρχαίες πηγές.....	σελ.40-41
- Το αρχαίο λιμάνι στις Κεχριές.....	σελ.42-45
- Το αρχαίο λιμάνι του Λεχειού.....	σελ.46-54
- Οδός Λεχαιού.....	σελ.55-56
- Ακροκόρινθος.....	σελ.57-58
- Παλαιοχριστιανική Βασιλική του Λεωνίδα.....	σελ.59-63
● ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΤΟ ΑΡΧΑΙΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΗΜΕΡΑ.....	σελ.64-70
● ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΔΕΙΞΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ	
- Προτάσεις εξωτερικών χώρων.....	σελ.71-76
- Προτάσεις ανάδειξης του αρχαιολογικού χώρου.....	σελ.77-79
- Αρχιτεκτονικές προτάσεις.....	σελ.79-85
- Υποδομές ασφαλούς περιήγησης.....	σελ.86
● ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	σελ.87
● ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	σελ.88-89

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η πτυχιακή εργασία με τίτλο <<ΑΡΧΑΙΑ ΛΙΜΑΝΙΑ>>, έχει σκοπό την αναζήτηση των αρχαίων λιμένων στον Ελλαδικό χώρο (από τον 6ο αι. π. Χ. έως και τον 6ο αι. μ. Χ.) και την πληροφόρηση μας πάνω σε αυτά. Ένα άλλο κομμάτι θα είναι η μελέτη και η προσπάθεια ανάδειξης ενός αρχαίου λιμανιού (στην περίπτωση μας το αρχαίο λιμάνι του Λεχαίου) με στόχο την χρήση του ως αρχαιολογικό χώρο για δημιουργία τουριστικού ενδιαφέροντος στην περιοχή.

Στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας θα γίνει μια ιστορική αναδρομή στα σημαντικότερα αρχαία Ελληνικά λιμάνια (μετά από καθοδήγηση της Εφορίας Ενόλιων Αρχαιοτήτων).

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα γίνει αναφορά στο αρχαίο λιμάνι του Λεχαίου και της γύρω περιοχής (ιστορική αναδρομή, σχέδια, λόγοι κατασκευής του λιμανιού, κ.τ.λ.)

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η σημερινή κατάσταση του λιμανιού και του αρχαιολογικού χώρου με προβολή φωτογραφικού υλικού.

Στο τέταρτο μέρος ακολουθούν προτάσεις για την ανάδειξη του λιμανιού και των αρχαιολογικών χώρων που υπάρχουν στην περιοχή του λιμανιού.

Όπως προείπαμε ο σκοπός μας είναι κυρίως η πληροφόρηση για τα αρχαία λιμάνια της Ελλάδος. Με το να επικεντρωθούμε σε ένα συγκεκριμένο λιμάνι θα προσπαθήσουμε να προτείνουμε τρόπους ανάδειξής του και θα δώσουμε το έναυσμα για την ανάδειξη όσο το δυνατόν περισσότερων αρχαίων λιμένων στην Ελλάδα.....

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΑ ΕΛΛΑΔΑ

Οι άνθρωποι από πολλά χρόνια πριν ένιωθαν την ανάγκη να επικοινωνούν μεταξύ τους με διάφορους τρόπους.

Επίσης όπως όλοι γνωρίζουμε η Ελλάδα απαρτίζεται από πολλές νησιωτικές περιοχές, πράγμα το οποίο δυσκόλευε περισσότερο την άμεση επικοινωνία.

Η διακίνηση των διαφόρων προϊόντων (τρόφιμα, εργαλεία, κ.α.), ήταν άλλο ένα πρόβλημα που υπήρχε παλαιότερα.

Αρχικά λοιπόν για αυτούς τους λόγους άρχισαν να δημιουργούνται τα πρώτα λιμάνια σε διάφορες περιοχές που βρέχονταν από θάλασσα.

Τα κυριότερα αρχαία λιμάνια στον ελλαδικό χώρο, τα οποία είναι άξια αναφοράς είναι:

- α) το αρχαίο λιμάνι της Θάσου (6^{ος} – 2^{ος} αι. π. Χ.),
- β) το αρχαίο λιμάνι της Σάμου (6^{ος} -5^{ος} αι. π. Χ.),
- γ) το αρχαίο λιμάνι του Σουνίου (5^{ος} -1^{ος} αι. π. Χ.),
- δ) το αρχαίο λιμάνι στα Φαλάσαρνα της Κρήτης (4^{ος} -1^{ος} αι. π. Χ.),
- ε) το αρχαίο λιμάνι των Αλιών στο Πόρτο Χέλι (5^{ος} -4^{ος} αι. π. Χ.),
- ζ) το αρχαίο λιμάνι Αμπελάκι στη Σαλαμίνα (5^{ος} -3^{ος} αι. π. Χ.),
- η) στον Πειραιά τα λιμάνια της Ζέας και της Μουνιχίας (5^{ος} -4^{ος} αι. π. Χ.),
- θ) το αρχαίο λιμάνι των Κεχριών (1^{ος} -6^{ος} αι. μ. Χ.) και
- ι) το αρχαίο λιμάνι του Λεχαιού (6^{ος} αι. π. Χ.-6^{ος} αι. μ. Χ.).

Το αρχαίο λιμάνι της Θάσου



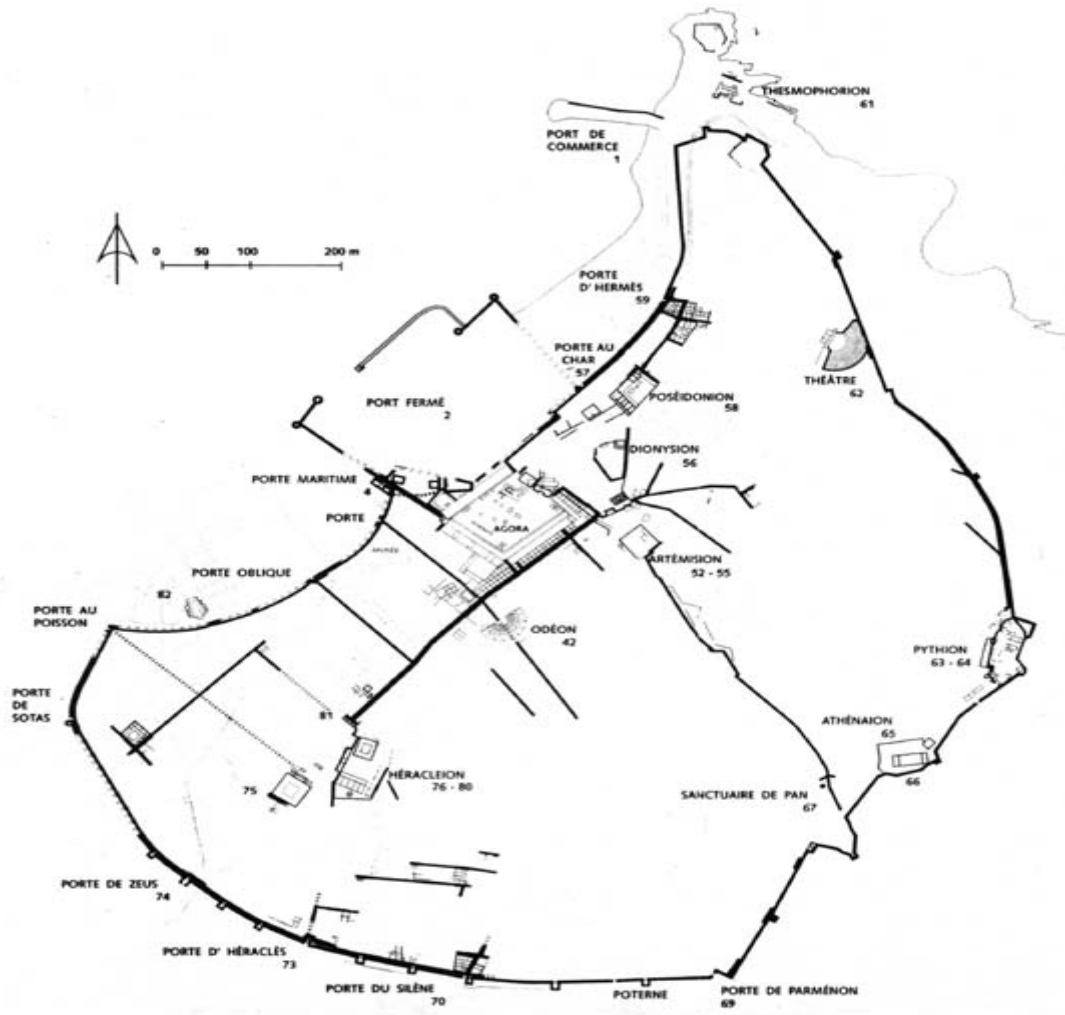
Εικ. 1 Αεροφωτογραφία της Θάσου στην οποία φαίνεται πάνω δεξιά το σημείο που βρίσκεται το αρχαίο λιμάνι (πηγή Google Earth).



Εικ. 2 Αεροφωτογραφία του αρχαίου λιμανιού της Θάσου (πηγή Google Earth).

Η Θάσος είναι από τα μεγαλύτερα νησιά του βορειοανατολικού Αιγαίου. Το νησί κατοικήθηκε από Πάριους εποίκους γύρω στο 680 π.χ. Η ιδιαιτερότητα της θέσης της πάνω στους εμπορικούς δρόμους Αιγαίου- Ευξείνου πόντου- Θράκης, καθώς και το μεταλλοφόρο (χρυσός, άργιλος) υπέδαφος της και οι αμπελώνες και τα δάση της συνέτειναν στην ανάπτυξη της σε ναυτική και εμπορική δύναμη. Αποτέλεσε μέρος της αθηναϊκής συμμαχίας και προκεχωρισμένη ναυτική βάση της. Νομίσματα της έχουν εντοπιστεί στην Αίγυπτο και τη Συρία ενώ οι χαρακτηριστικοί αμφορείς της εντοπίζονται σε διάφορες θέσεις στη Μεσόγειο και τον Εύξεινο πόντο. Η πόλη ακμάζει μέχρι και την ρωμαϊκή περίοδο, όποτε παρατηρείται και περίοδος κάμψης, αλλά επανέρχεται σε περίοδο ακμής στην παλαιοχριστιανική περίοδο.

Η πόλη της Θάσου βρισκόταν στα βόρεια του νησιού, στον όρμο Παναγιάς, ο οποίος διαμορφώθηκε σε δυο λιμένες. Ένα κλειστό πολεμικό και ένα εμπορικό(εικ.3).



Εικ. 3 Σχέδιο της τοιχισμένης πόλης της Θάσου με τον πολεμικό κλειστό λιμένα και τον ανοιχτό εμπορικό στα βορειοανατολικά του(πηγή Grandjean-Salviat 2000).

Ο εμπορικός λιμένας βρισκόταν στα βορειοανατολικά του πολεμικού και προστατευόταν από βόρεια με μόλο, ενώ στα νότια συνόρευε με τον πολεμικό(εικ. 4).

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις στο σύνολο τους είναι από τις καλύτερα διατηρημένες στην Ελλάδα.

Γενική περιγραφή

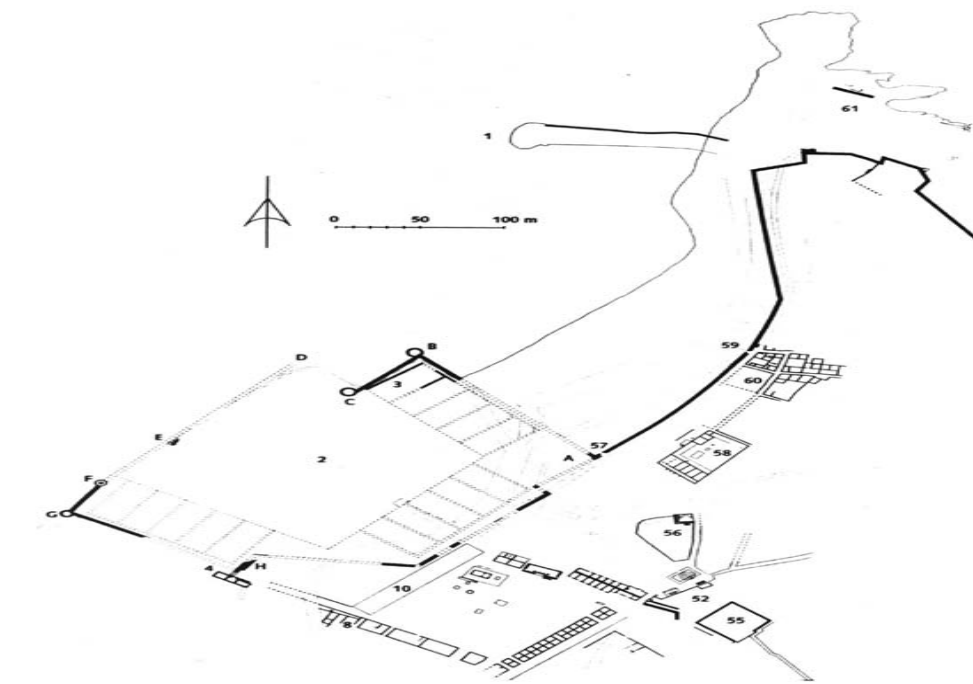
Ο εμπορικός λιμένας επικοινωνούσε με την αρχαία αγορά μέσω δύο πυλών. Ο λιμένας ήταν κατασκευασμένος εκτός της οχύρωσης της πόλης και αποτελούσε

συνέχεια του πολεμικού λιμένα στα βορειοανατολικά. Μοναδικό τεχνικό έργο αποτελούσε ο βόρειος προσήνεμος μόλος, μήκους 115μ. και πλάτους 18-30μ. Στο άκρο του είναι ημικυκλικός, διαμέτρου 20μ., γεγονός που πιθανόν να ερμηνεύεται από την ύπαρξη πύρου στο ακρομώλιο. Ο μόλος ήταν πιθανότατα οχυρωμένος στην προσήμενη πλευρά του, με αποβάθρα στον εσωτερικό πόδα του τείχους. Η χρήση του λιμένα σταμάτησε τον 7^ο αι. μ.Χ. Σήμερα, τα κατάλοιπά του βρίσκονται 1-2μ. υπό την επιφάνεια της θάλασσας και πλέον ο χώρος γύρο από το λιμάνι χρησιμοποιείται για την κατασκευή караβιών από πεύκο.

Ο πολεμικός λιμένας ήταν των ίδιων διαστάσεων με το σημερινό «Παλιό λιμανάκι», εκεί που αράζουν τα ψαροκάικα.

Το αρχαίο πολεμικό λιμάνι έκλεινε με αλυσίδα και προστατευόταν από τρεις κυκλικούς πύργους. Απαγορευόταν η είσοδος σε πλοία με βάρος λιγότερο από 100 τόνους.

Στο εσωτερικό υπήρχαν νεώρια και χώρος επισκευής των πλοίων. Επίσης για τον έλεγχο εισόδου και εξόδου από το λιμάνι υπήρχαν πύλες.



Εικ. 4 Σχέδιο των δύο λιμένων της αρχαίας Θάσου(πηγή Σίμωσι 1994-95)

Λειτουργίες

Από τον εμπορικό λιμένα διεκπεραιωνόταν οι κάθε είδους εισαγωγές προϊόντων του νησιού. Από το λιμάνι αυτό εξαγόταν ο γνωστός στην αρχαιότητα « θάσιος οίνος» μέσα σε αμφορείς συγκεκριμένου σχήματος, και το εμπόριο του προστατευόταν από ειδικούς νόμους, μερικοί από τους οποίους έχουν βρεθεί σε επιγραφές στην παρακείμενη αγορά της πόλης.

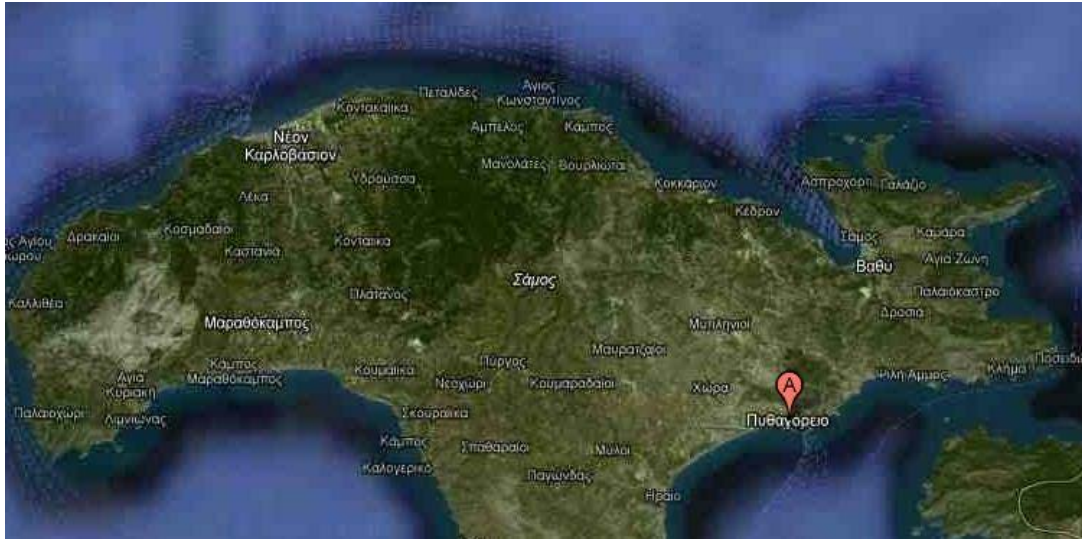
Από τις ίδιες επιγραφές γίνεται γνωστή η ύπαρξη αρχόντων για την επιμέλεια της εμπορίας του κρασιού και συνεπών μπορεί να υποτεθεί η αντίστοιχη ρύθμιση των εμπορικών συναλλαγών γενικότερα.

Στον πολεμικό λιμένα γίνονταν οι επισκευές και η φύλαξη των πλοίων που κατέφθαναν στο λιμάνι.

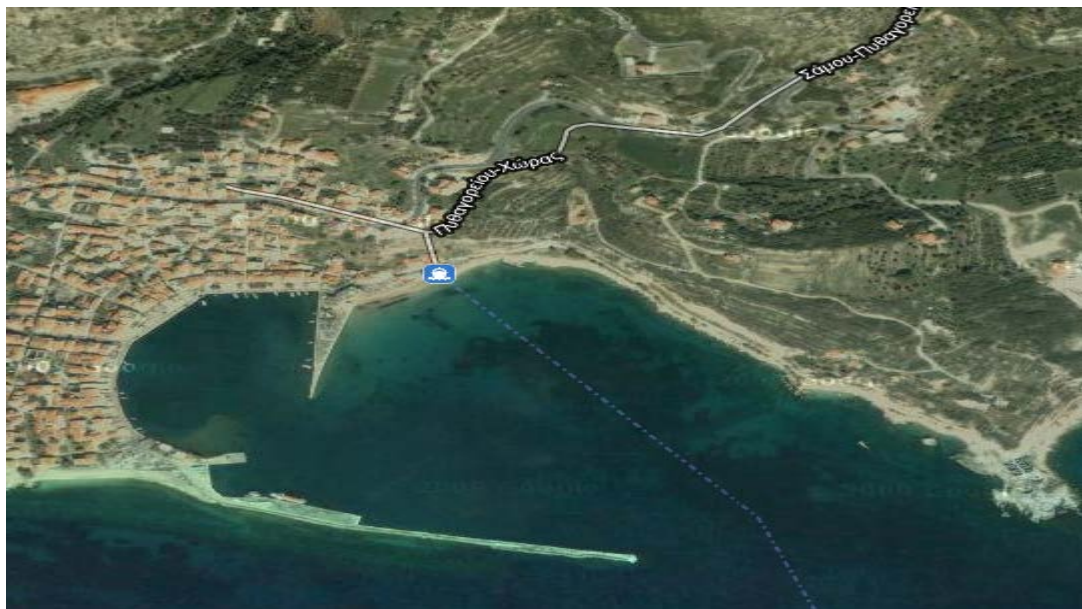


Εικ. 5 Γενική άποψη των δύο αρχαίων λιμένων της Θάσου όπως είναι σήμερα. Διακρίνεται στην επάνω αριστερή γωνία ο βυθισμένος προσήνεμος μόλος του εμπορικού λιμένος (πηγή limenoskopion.gr).

Το αρχαίο λιμάνι της Σάμου



Εικ. 6 Αεροφωτογραφία της Σάμου. Κάτω δεξιά φαίνεται το αρχαίο λιμάνι (πηγή Google Earth).



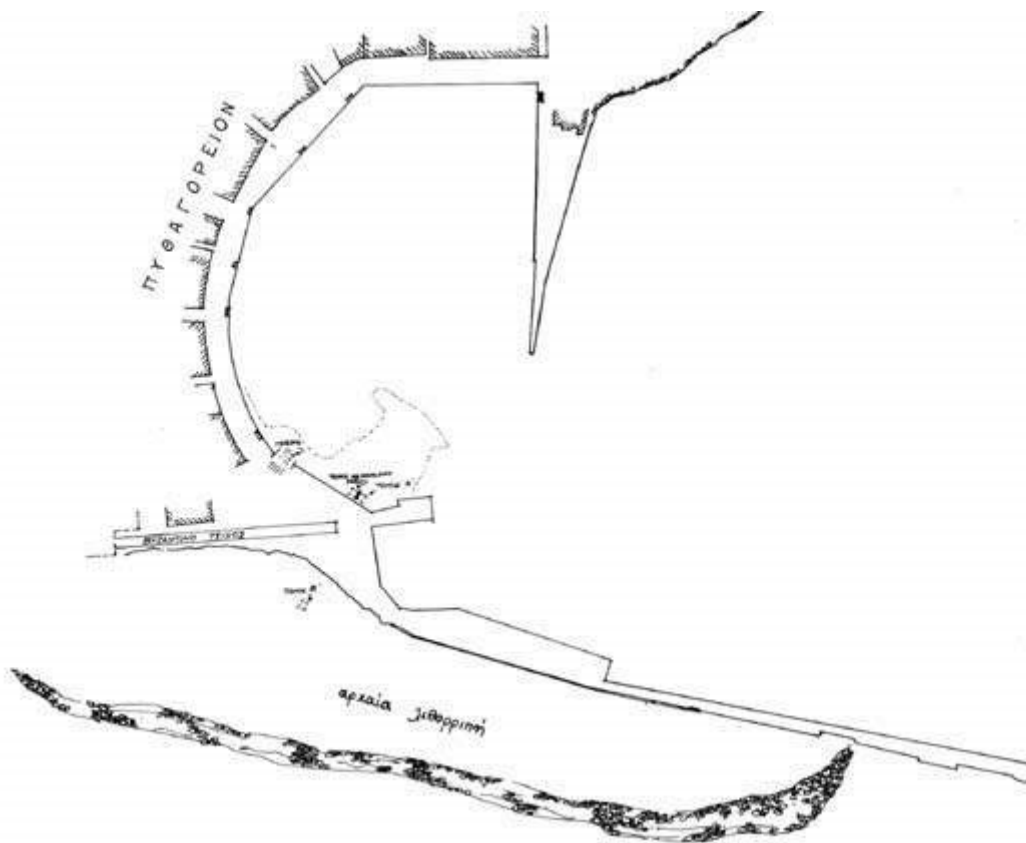
Εικ. 7 Αεροφωτογραφία αρχαίου λιμανιού της Σάμου (πηγή Goggle earth).

Η Σάμος βρίσκεται στο ανατολικό Αιγαίο, πολύ κοντά στις Μικρασιατικές Ακτές, από τις οποίες χωρίζεται με το στενό της Μυκάλης. Η αρχαία πόλη της

Σάμου βρίσκεται στη νοτιοανατολική πλευρά του ομώνυμου νησιού, στη θέση που σήμερα βρίσκεται ο οικισμός του Πυθαγορείου (εικ. 7).

Κατάλοιπα της πόλης μαρτυρούν την ζωή της από τα αρχαϊκά μέχρι και τα παλαιοχριστιανικά χρόνια. Το νησί κατοικήθηκε από την 4^η χιλιετία π.χ. και επικοίστηκε από τους Έλληνες στις αρχές της 1^{ης} χιλιετίας π.χ.

Ο λιμένας της πόλης βρισκόταν στον φυσικό όρμο που σχηματίζεται στο ανατολικό άκρο της αρχαίας πόλης, στην ίδια θέση που λειτουργεί και σήμερα ο λιμένας του Πυθαγορείου(εικ.8). Ο λιμένας αυτός κατασκευάστηκε επί των αρχαίων καταλοίπων, από ευρωπαίους μηχανικούς που ήρθαν επί τούτου μετά από πρόσκληση της σαμιακής βουλής, το 1860. προκαταρκτική υποβρύχια έρευνα πραγματοποίησε στο λιμένα αυτό η Εφορεία Ενάλιων Αρχαιοτήτων το 1988 και συνέχισε με δύο ανασκαφικές περιόδους το 1993 και 1994.



Εικ. 8 Γενικό σχέδιο του λιμανιού στο Πυθαγόρειο της Σάμου(Σίμωνσι 1993).

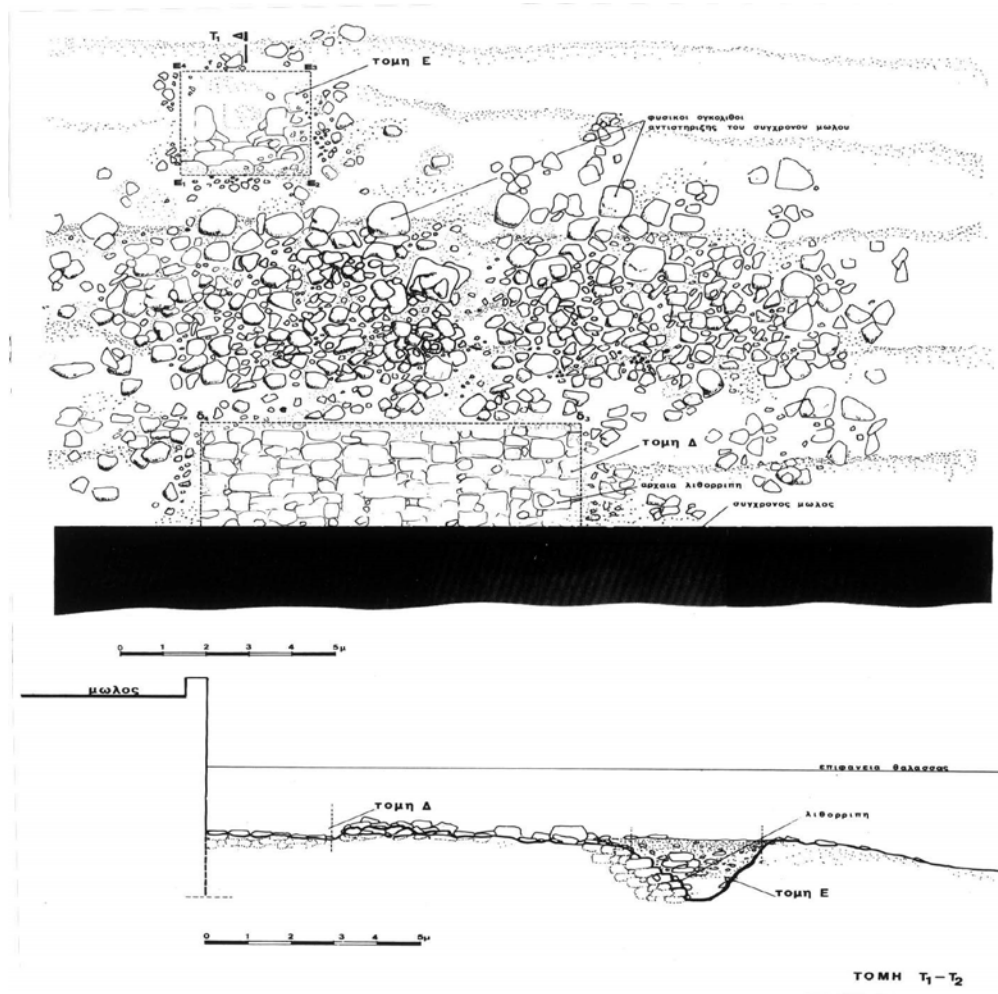
Γενική περιγραφή

Ο αρχαίος λιμένας της Σάμου πρέπει να ήταν διμερής, αποτελούμενος από μια τειχισμένη λεκάνη, το πρωιμότερο παράδειγμα «κλειστού λιμένα», η οποία αποτελούσε το ναύσταθμο της πόλης, εντός της οποίας υπήρχαν προφανώς οι νεώσοικοι. Μια δεύτερη λεκάνη, πιθανότατα ο όρμος στα ανατολικά της προηγούμενης λεκάνης, προστατευμένη από νοτιοανατολικά από τον επιμήκη πολυκράτειο κυματοθραύστη χρησιμοποιείτο μάλλον ως εμπορικό λιμάνι. Τα αρχαία κατάλοιπα που εντοπίστηκαν στην περιοχή του λιμένα του Πυθαγορείου συνίστανται στα εξής: Εξωτερικά του σύγχρονου νότιου μόλου και παράλληλα περίπου προς αυτόν με κατεύθυνση ΒΔ - ΝΑ υπάρχει λιθορριπή, μήκους 480μ. περίπου, η οποία στρέφεται στο νότιο άκρο της προς τα ανατολικά κάτω από το σύγχρονο μόλο. Η λιθορριπή αυτή, κατασκευασμένη από αργούς λίθους και κυβόλιθους σε δεύτερη χρήση βρίσκεται σε βάθος από -2.75μ. στα βορειοδυτικά μέχρι -14μ. στα νοτιοανατολικά.

Το πλάτος της δεν έχει καθοριστεί διότι είναι καλυμμένη από ιζήματα και καταπεσόντα υλικά του παρακείμενου σύγχρονου μόλου. Για τη συγκεκριμένη κατασκευή υποστηρίχτηκε η ταύτιση με το πολυκράτειο "χώμα", τον αρχαίο κυματοθραύστη δηλαδή, τον οποίο αναφέρει ο Ηρόδοτος (III.60.11-13): «περί λιμένα χώμα εν θαλάσση, βάθος και είκοσι οργυιέων, μήκος δε του χώματος μέζον δύο σταδίων». Μια δεύτερη λιθορριπή με διαστάσεις μήκους 170-190μ., και πλάτους 20μ. περίπου, η οποία εντοπίστηκε κάτω από το σύγχρονο βόρειο λιμενοβραχίονα, σε βάθος 2μ. θεωρήθηκε ότι ταυτίζεται με τη θεμελίωση του αρχαίου κρηπιδώματος/επιθαλάσσιου τείχους, το οποίο έκλεινε από τα ανατολικά τον πολεμικό λιμένα, σε συνέχεια του χερσαίου τείχους της πόλης. Στη συγκεκριμένη υπόθεση συνηγορεί και ο εντοπισμός αρχαίου οικοδομικού υλικού, το οποίο χρησιμοποιήθηκε στο λιμενοβραχίονα του 19ου αιώνα.

Τα κατάλοιπα του αντίστοιχου δυτικού μόλου εντοπίστηκαν στη συνέχεια του βυζαντινού τείχους, τμήμα του οποίου είναι μέχρι σήμερα ορατό στη γένεση του

νότιου σύγχρονου μώλου. Στην προέκταση του ορατού αυτού τμήματος μέσα στη θάλασσα, προς τα ανατολικά, σε βάθος -1μ. διαπιστώθηκε ότι το βυζαντινό τείχος εδράζεται σε αρχαιότερο έργο. Η κατασκευή παρακολουθείται σε μήκος 13μ. Αποτελείται από δύο στρώσεις από δεκαεπτά ασβεστολιθικούς κυβόλιθους που διατάσσονται είτε ως δρομικοί είτε ως μπατικοί(εικ. 9). Η κατασκευή θεωρήθηκε ότι αποτελεί την εξωτερική όψη του αρχαίου τείχους το οποίο έβαινε επί του νότιου μώλου δημιουργώντας έτσι την προφυλαγμένη λεκάνη του "κλειστού λιμένα" της Σάμου.

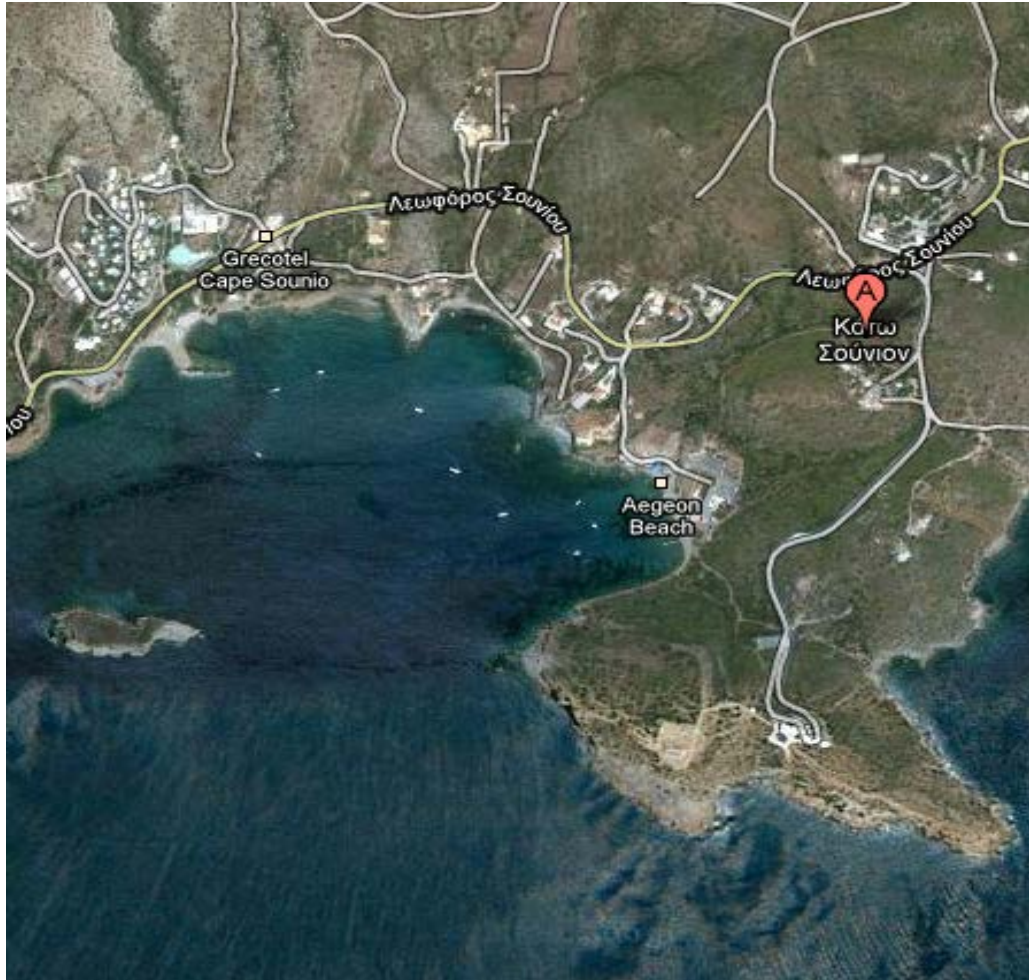


Εικ. 9 Κάτοψη και τομή της αρχαίας λιθορριπής που ταυτίζεται με τον κυματοθραύστη του αρχαίου λιμένα της Σάμου.(πηγή limenoscorion.gr Σίμωνσι 1994)

Λειτουργίες

Ο λιμένας της Σάμου λειτούργησε προφανώς με διπλό ρόλο ως «κλειστός» πολεμικός και ως εμπορικός. Η περιτειχισμένη εσωτερική λεκάνη χρησίμευε για τη φύλαξη του σαμιακού στόλου και των «σαμιαινών». Στην περίμετρο της λεκάνης αυτής, κάτω από την προκυμαία του 19ου αι. ή και τα κτίρια της παραλίας βρίσκονται πιθανότατα τα κατάλοιπα των νεωσοίκων για τη φύλαξη των πολεμικών σκαφών. Αντίστοιχα ο εμπορικός λιμένας, μάλλον εξωτερικά του πολεμικού, χρησίμευε για την διεκπεραίωση των ανταλλαγών του νησιού. Η Σάμος ήταν γνωστή για τις εξαγωγές λαδιού σε ιδιαίτερο τύπο αμφορέων, ενώ ήταν πλούσια και σε άλλα γεωργικά προϊόντα. Ταυτόχρονα βρισκόταν σε πολύ καίριο σημείο στον εμπορικό δρόμο που συνέδεε το Αιγαίο με την Ανατολία και ανέπτυξε εμπορικές σχέσεις με την Ανατολική Μεσόγειο την Κύπρο και την Αίγυπτο. Το νησί ανέπτυξε επίσης δίκτυο αποικιών από το βόρειο Αιγαίο (Σαμοθράκη) και την Προποντίδα (Πέρινθος Ηραίο Τείχος, Βισάνθη) μέχρι την Κιλικία (Ναγίς, Κελένδερης) ως επίσης και πειρατεία γεγονότα που δείχνουν τις ναυτικές ικανότητες των Σαμίων, αλλά και την αναγκαία ύπαρξη εμπορικού και πολεμικού λιμένος. Τέλος, τόσο ο λιμένας στο Πυθαγόρειο, όσο και κάποια λιμενικά κατάλοιπα πλησίον του Ηραίου, σε συνάρτηση με τα ευρήματα από την ανασκαφή του ναού δείχνουν τη σημασία των λιμένων αυτών στην υποδοχή «θρησκευτικού τουρισμού».

Το αρχαίο λιμάνι στο Σούνιο



Εικ. 10 Αεροφωτογραφία του αρχαίου λιμανιού στο Σούνιο(πηγή Google Earth).

Οι αρχαιολογικές μαρτυρίες δείχνουν την ύπαρξη οργανωμένης λατρείας στον 7ο αι. π. Χ., σχετιζόμενης με τον Ποσειδώνα και την Αθηνά, ενώ υπάρχουν αρχαιολογικές μαρτυρίες για εγκατάσταση στην περιοχή του Σουνίου ήδη από την Προϊστορική εποχή. Στις αρχές του 5ου αι. π. Χ. ξεκίνησε η κατασκευή ναού για τη λατρεία του Ποσειδώνα, ο οποίος καταστράφηκε κατά την περσική εισβολή. Μετά τη νίκη των Ελλήνων στα Μηδικά οικοδομήθηκαν ο μαρμάρινος ναός του Ποσειδώνα και αντίστοιχος ναός για την Αθηνά. Στη διάρκεια του

Πελοποννησιακού Πολέμου το ακρωτήριο τειχίστηκε για να λειτουργήσει ως ένα από τα αττικά οχυρά. Τα δύο ιερά του Σουνίου παρήκμασαν μετά τον 1ο αι. μ. Χ.

Γενική περιγραφή

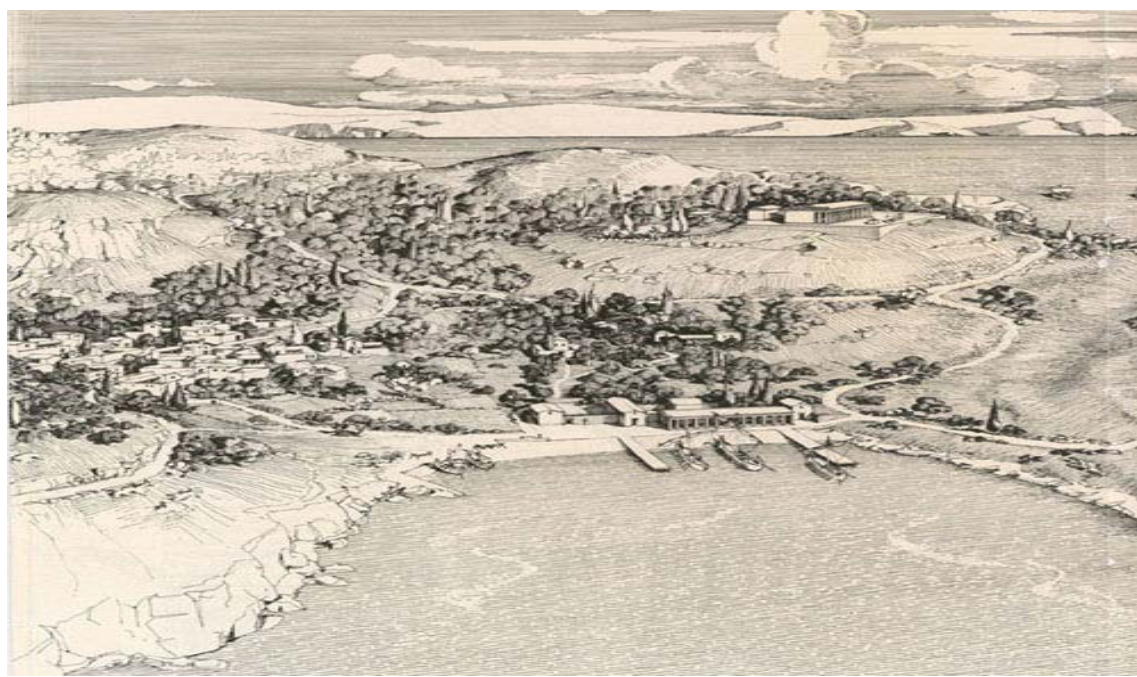
Από τα λιμενικά έργα παραμένουν μόνο τα λαξεύματα και οι ράμπες ανέλκυσης/καθέλκυσης από ένα διπλό νεώσοικο(εικ. 11), ως επίσης και τμήμα μαρμάρινου τοίχου, στα νοτιοανατολικά του όρμου. Ο νεώσοικος είχε πιθανόν δίρρηκτη στέγη, ενδεχομένως σε δύο επίπεδα. Αναφέρονται επίσης κατάλοιπα κατασκευών εντός της θάλασσας στην περιοχή του νεωσοίκου και του παρακείμενου όρμου. Η έρευνα όμως δεν έχει ολοκληρωθεί για την εξακρίβωση της χρήσης τους.



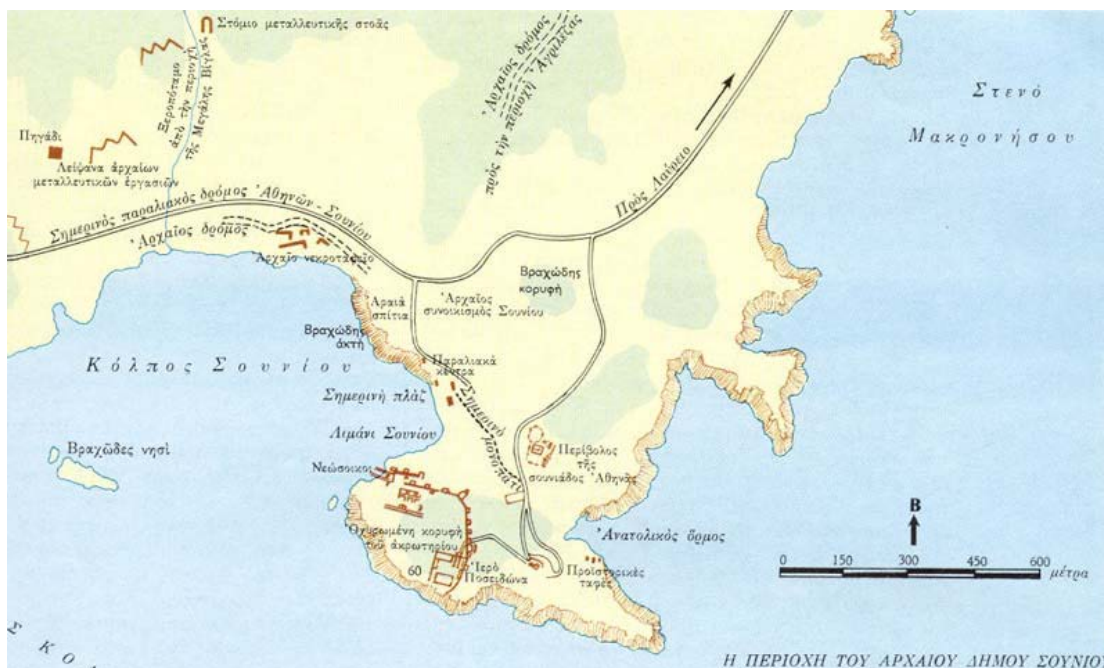
Εικ. 11 Αναπαράσταση του οχυρωμένου ακρωτηρίου. Διακρίνεται η εγκατάσταση του νεώσοικου(πηγή Παπαχατζής 1974).

Λειτουργίες

Ο λιμένας του Σουνίου λειτούργησε ως προωθημένη ναυτική βάση - παρατηρητήριο των Αθηναίων για την επιτήρηση των εισόδων του Σαρωνικού και του Ευβοϊκού κόλπου, όπως και για την εξασφάλιση των κοντινών ορυχείων του Λαυρίου, καθώς και του δρομολογίου των σιτοφόρων πλοίων προς την Αθήνα, στη διάρκεια του Πελοποννησιακού Πολέμου, όπως σημειώνει ο Θουκυδίδης . Έτσι, εξηγείται η οικοδόμηση του νεωσοίκου για τη ναυλοχία πολεμικών πλοίων. Στον αναφερόμενο λιμένα, που πρέπει να ταυτιστεί με τον ορμίσκο στα δυτικά του ακρωτηρίου, μπορούσαν να σύρονται στην αμμώδη παραλία εμπορικά σκάφη, ή να εξυπηρετούνται από πρόχειρες λιμενικές κατασκευές(εικ. 12), που δεν άφησαν ίχνη, αν και σώζονται βυθισμένα κατάλοιπα στον όρμο που πιθανόν να σχετίζονται με λιμενικές κατασκευές(εικ. 13).



Εικ. 12 Αναπαράσταση του μυχού του όρμου του Σουνίου, όπου αποδίδονται λιμενικές κατασκευές(πηγή Παπαχατζής 1974).



Εικ. 13 Χάρτης του ακρωτηρίου του Σουνίου με σημειωμένες τις θέσεις των αρχαίων καταλοίπων(πηγή Παπαχατζής 1974).

Το αρχαίο λιμάνι στα Φαλάσαρνα της Κρήτης



Εικ. 14 Αεροφωτογραφία της Κρήτης. Πάνω αριστερά φαίνεται το αρχαίο λιμάνι(πηγή Google Earth).



Εικ. 15 Αεροφωτογραφία αρχαίου λιμανιού στα Φαλάσαρνα της Κρήτης(πηγή Google Earth).

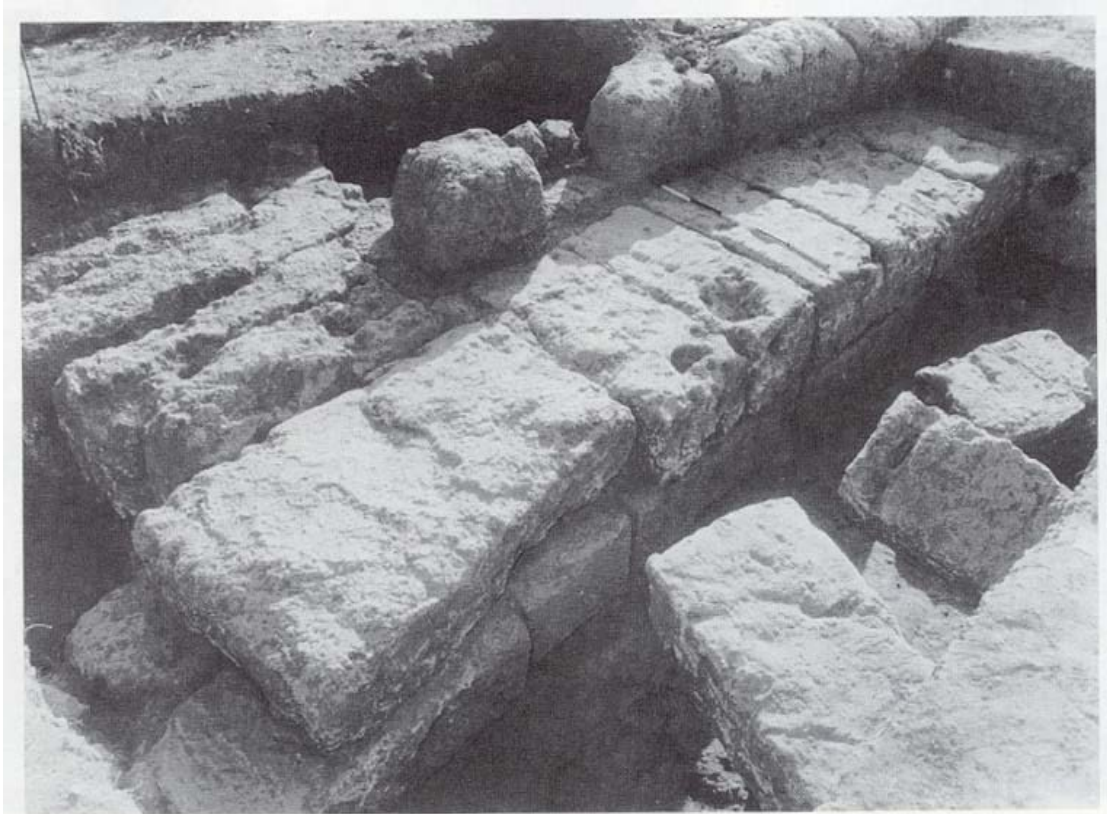
Η αρχαία πόλη της Φαλάσαρνας βρίσκεται στο μέσον περίπου της δυτικής ακτής της Κρήτης, στη γένεση του ακρωτηρίου της Γραμβούσας(εικ.14). Η κεραμική από τη γύρω από την πόλη περιοχή μαρτυρεί κατοίκηση ήδη από τη Μεσομινωική εποχή, ενώ τη συνέχειά της δείχνουν αρχαϊκοί και κλασικοί τάφοι που εντοπίστηκαν στο γύρω χώρο. Η ακμή της πόλης τοποθετείται κυρίως από τα μέσα του 4ου μέχρι τα μέσα του 1ου αι. π.Χ. Στην περίοδο αυτή η πόλη διαθέτει το δικό της "κλειστό" και τειχισμένο λιμένα, κόβει δικά της νομίσματα και αναπτύσσει ναυτική δραστηριότητα, ούσα στο ναυτικό σταυροδρόμι Αιγύπτου - Αιγαίου, Δυτικής - Ανατολικής Μεσογείου. Η πόλη καταστράφηκε από τους Ρωμαίους το 67 π.Χ., πιθανότατα λόγω της ενασχόλησής της με την πειρατεία. Γύρω από την περιοχή του λιμένα έχουν εντοπιστεί οικιστικά κατάλοιπα, ναϊκά οικοδομήματα και λατομεία. Στον ίδιο το λιμένα, ο οποίος βρίσκεται σήμερα στη χέρσο εξαιτίας τεκτονικών κινήσεων, διεξάγεται ανασκαφική έρευνα από την Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων(εικ. 16).

Γενική περιγραφή

Ο λιμένας διαμορφώθηκε στη θέση προϋπάρχουσας λεκάνης, η οποία εκβαθύνθηκε και διαμορφώθηκε προς τούτο. Η επικοινωνία με τη θάλασσα επιτεύχθηκε με την εκσκαφή καναλιού, που οδηγούσε από τη λιμενολεκάνη στη θάλασσα, λειτουργώντας ταυτόχρονα και ως αποστραγγιστικό έργο. Το κανάλι ήταν μάλλον τειχισμένο και έκλεινε με αλυσίδα, δημιουργώντας τον αναφερόμενο "κλειστό λιμένα". Ένα δεύτερο κανάλι, που συναντούσε το πρώτο σε γωνία, εξέβαλλε βορείως του πρώτου και είχε πιθανό ρόλο την αποτροπή της δημιουργίας επιχώσεων εντός της λιμενολεκάνης.

Η κύρια λιμενολεκάνη, διαστάσεων 75X100μ., ήταν τειχισμένη και προστατευόταν από τέσσερις, τουλάχιστον, πύργους. Στην εσωτερική πλευρά των τειχών υπήρχαν αποβάθρες εξοπλισμένες με λίθινες θέσεις πρόσδεσης(εικ.17-18).

Εντοπίστηκε επίσης λίθινη κλίμακα. Στα μέσα του 2ου αι. π.Χ. διαμορφώθηκε και δεύτερη λιμενολεκάνη βορειότερα της πρώτης. Η είσοδος σ' αυτήν διαμορφώθηκε από το υλικό προϋπάρχοντος οχυρωματικού πύργου, ενώ κανάλι μικρών διαστάσεων (50X50εκ.) βοηθούσε στην ανανέωση των υδάτων της λεκάνης αυτής. Ως αποβάθρα εξυπηρετούσε τη δεύτερη λεκάνη το ίδιο το τείχος(εικ. 19).



Εικ. 16 Τμήμα της αρχαίας προκυμαίας. Σε πρώτο πλάνο διακρίνεται οπή πρόσθεσης σε μαρμαρινό λίθο, ενώ στο βάθος, στο όριο της ανασκαφής, προεξέχει διαμπερής κυβόλιθος πρόσθεσης, (πηγή Χατζηδάκη 1993)



Εικ. 17 Προκυμαία με κυβόλιθους πρόσθεσης(πηγή Χατζηδάκη- Στεφανάκης 2004).

Λειτουργίες

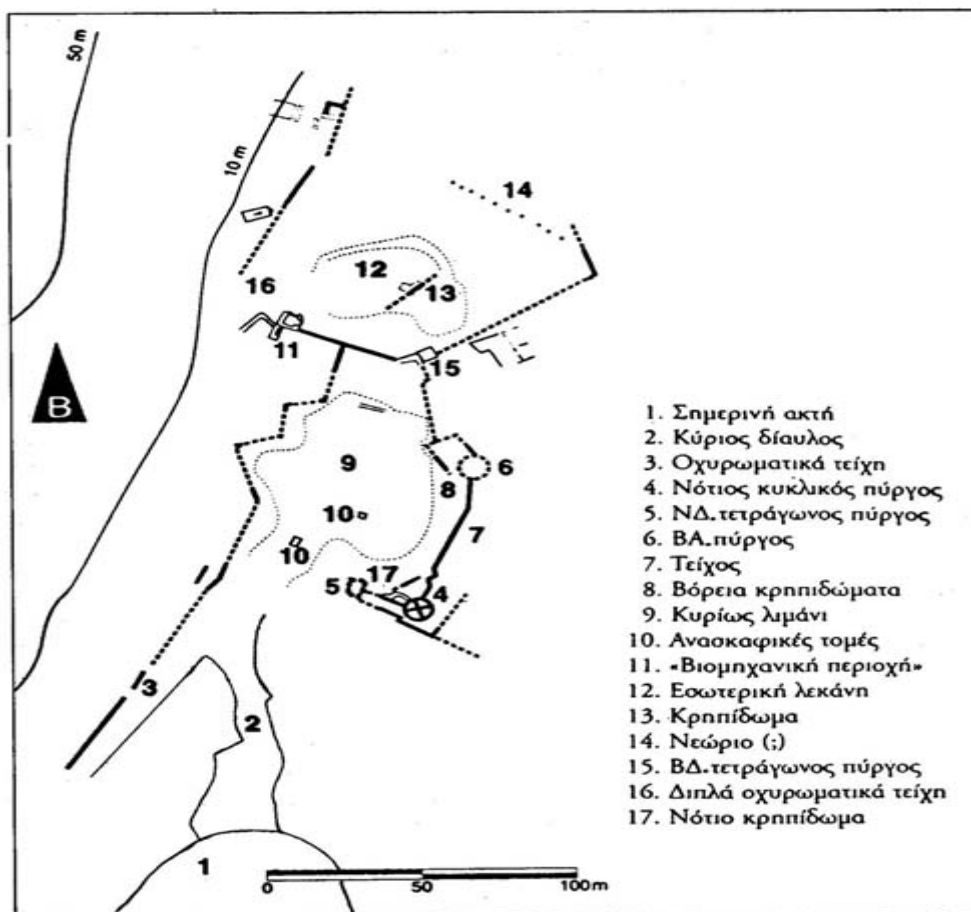
Ο όρμος της Φαλάσαρνας φαίνεται να λειτούργησε από τη Μεσομινωϊκή εποχή ως ναυτικός σταθμός, με τη μορφή φυσικής εσωτερικής λεκάνης που επικοινωνούσε με τη θάλασσα. Στα μέσα περίπου του 4ου αι. π.Χ. η λεκάνη και η είσοδος διαμορφώθηκαν περαιτέρω και η πόλη της Φαλάσαρνας απέκτησε έτσι ένα σύγχρονο εσωτερικό, κλειστό λιμένα, που καθόρισε και την πορεία της ακμής της. Ο λιμένας αυτός αποτέλεσε προφανώς τον πολεμικό και εμπορικό σταθμό της πόλης. Η άνοδος κατά 0.20μ. της θαλάσσιας στάθμης μέχρι το 2ο αι. π.Χ. φαίνεται να επηρέασε τη λειτουργία του λιμένα, αναγκάζοντας τους χρήστες να επέμβουν με κατασκευές ανύψωσης της ελληνιστικής στάθμης των κατασκευών.

Μετά το 2ο αι. π.Χ. ο λιμένας εξετράπη σε πειρατικό ορμητήριο, γεγονός που προκάλεσε την προσοχή των Ρωμαίων και συνεπακόλουθα την καταστροφή του. Ογκόλιθοι που εντοπίστηκαν στο κανάλι δείχνουν τη σκόπιμη φραγή της εισόδου, ενώ τις εχθροπραξίες μαρτυρούν λίθινα βλήματα που εντοπίστηκαν στη λιμενολεκάνη.

Η ολοκληρωτική καταστροφή επήλθε, τελικά, από τη σεισμική δραστηριότητα στη διάρκεια του 4ου αι., μάλλον το 365 μ.Χ., οπότε η περιοχή ανυψώθηκε απότομα κατά 6.6 μ. με αποτέλεσμα πόλη και λιμένας να καταχωθούν ανεπιστρεπτί από τη δράση των στοιχείων της φύσης.



Εικ. 18 Τμήμα της προκυμαίας με οπές και διαμπερείς κυβόλιθους πρόσθεσης. Αναπαράσταση πρυμνοδέτησης αρχαίου πλοίου(πηγή Χατζηδάκη- Στεφανάκης 2004).



Εικ. 19 Τοπογραφικό σχέδιο του λιμένα της Φαλάσσαρνας(πηγή Χατζηδάκη 1993).

Το αρχαίο λιμάνι των Αλιών στο Πόρτο Χέλι



Εικ. 20 Αεροφωτογραφία της περιοχής του αρχαίου λιμανιού στο Πόρτο Χέλι(πηγή Google Earth).



Εικ. 21 Αεροφωτογραφία αρχαίου λιμανιού στο Πόρτο Χέλι(πηγή Google Earth).

Σύμφωνα με τον Ηρόδοτο, η πόλη των Αλιέων ιδρύθηκε μετά το 479 π.Χ. από Τυρίνθιους πρόσφυγες, όταν η πόλη τους καταλήφθηκε από το Αργός. Τα κατάλοιπα της πόλης εντοπίζονται στη νοτιοδυτική πλευρά του όρμου του Πορτοχελίου.

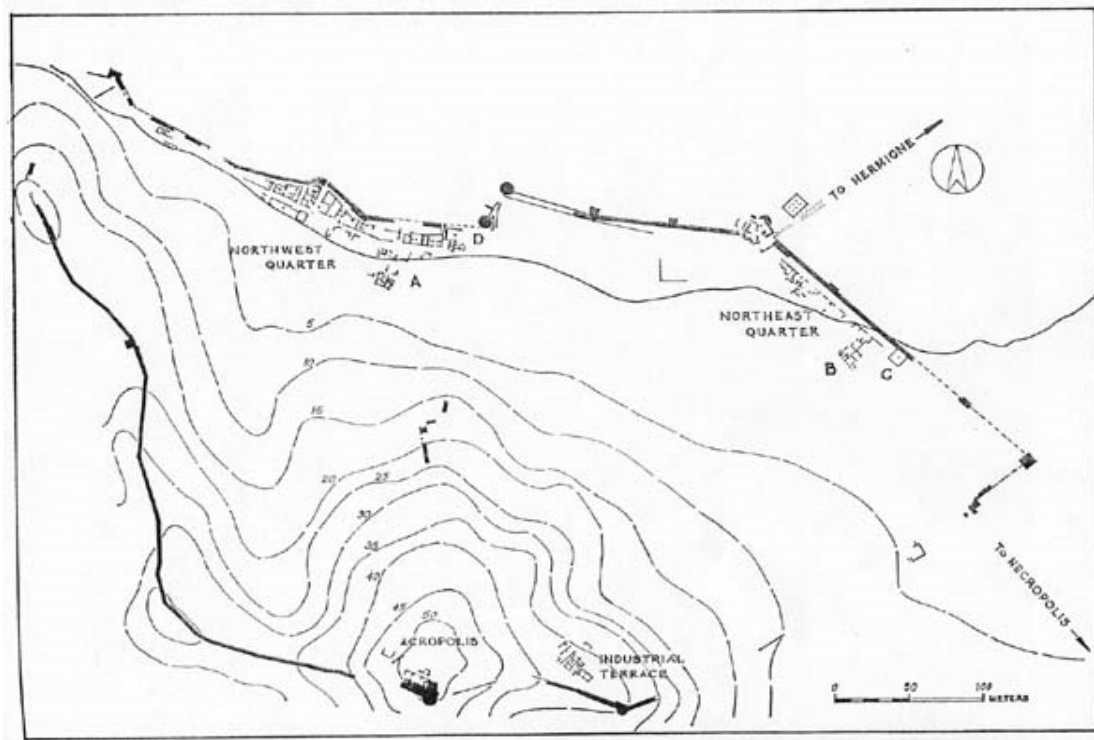
Από τα αρχαιολογικά στοιχεία προκύπτει ότι η πόλη ήκμασε τον 5ο και 4ο αι. π.Χ., ενώ μικρή εγκατάσταση συνέχισε να υπάρχει μέχρι και τα Παλαιοχριστιανικά χρόνια.

Γενική περιγραφή

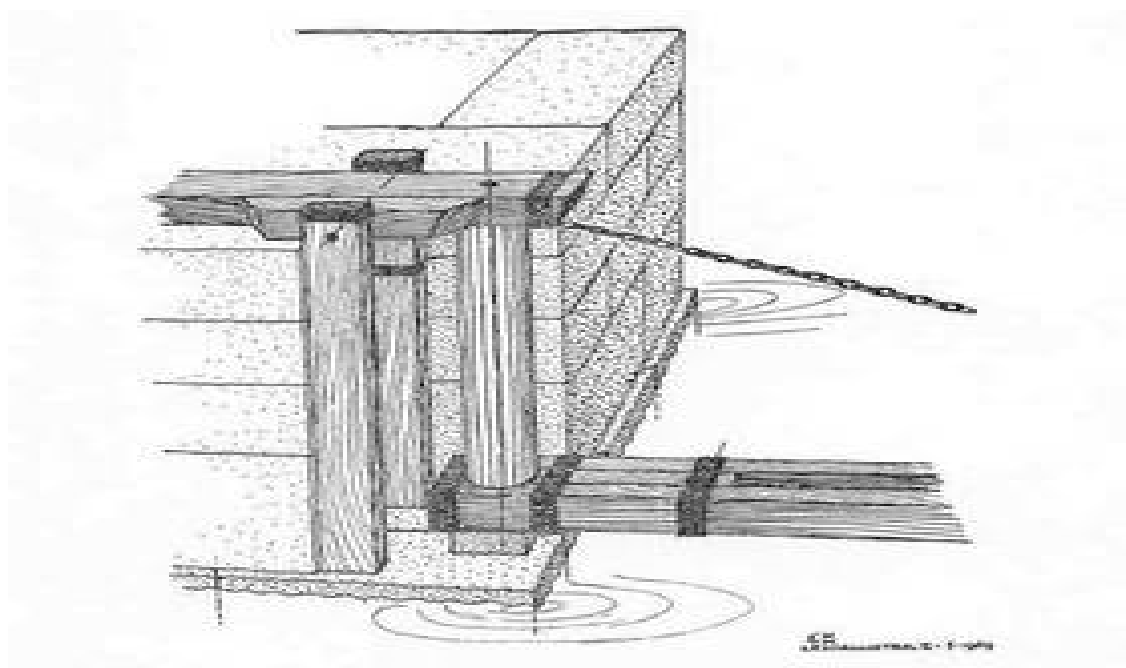
Ο λιμένας των Αλιέων βρισκόταν βόρεια της ακροπόλεως εντός του όρμου του σημερινού Πορτοχελίου. Δύο κυκλικοί πύργοι, διαμέτρου 9.2μ., του τείχους της πόλεως όριζαν την είσοδό του. Οι ερευνητές εντόπισαν τα θεμέλια τους σε βάθος ~2μ(εικ.22).

Από βόρεια ο λιμένας οριζόταν από μεγάλος μόλο, μήκους ~100μ., επί του οποίου έβαινε το τείχος της πόλης, το οποίο κατέληγε σε κυκλικό πύργο στο ακρομώλιο. Στην εσωτερική πλευρά του τείχους υπήρχε αποβάθρα, πλάτους 3μ., παρακολουθούμενη σε απόσταση ~90μ. από τον πύργο προς ανατολικά.

Μια δεύτερη κατασκευή που ερμηνεύθηκε από τους μελετητές ως αποβάθρα εντοπίζεται μετά το νότιο πύργο προς τα βόρεια. Η κατασκευή αυτή περιορίζει το άνοιγμα μεταξύ των πύργων από 20 σε 9 μέτρα. Το μέγεθος της λιμενολεκάνης δεν έχει προσδιοριστεί, θα μπορούσε όμως με βάση τα αρχαιολογικά στοιχεία να υπολογιστεί στα ~4000μ. Στην περιοχή του ακρομωλίου εγκοπές σε κάποιους λίθους ερμηνεύθηκαν από τους ανασκαφείς ως τμήματα του συστήματος απομόνωσης του λιμένα με ξύλινη δοκό(εικ. 23).



Εικ. 22 Τοπογραφικό σχέδιο της περιοχής του λιμένα των Αλιών(πηγή Φαράκλας 1973).

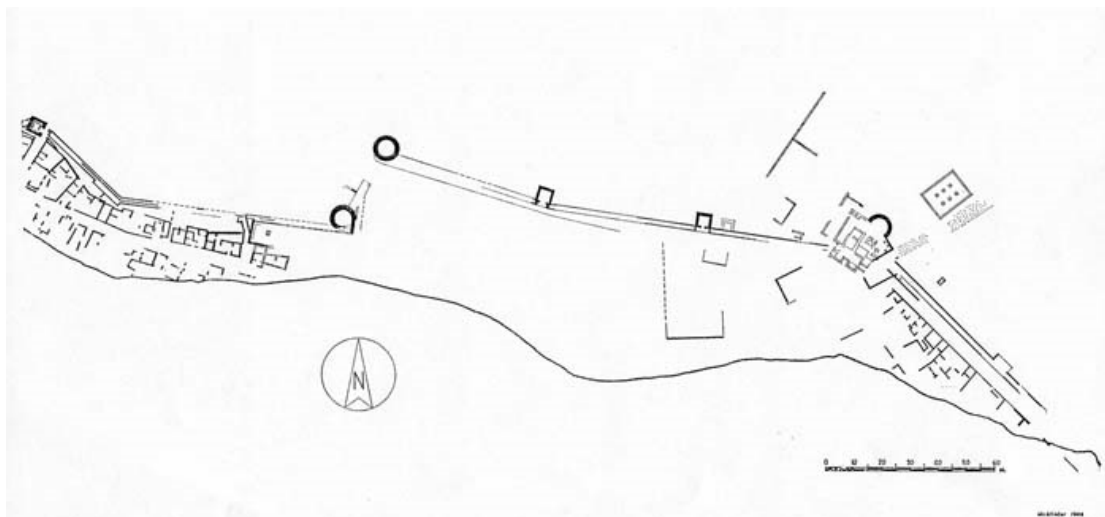


Εικ. 23 Αναπαράσταση της δοκού προστασίας του λιμένα των Αλιέων
(Jameson 1969).

Λειτουργίες

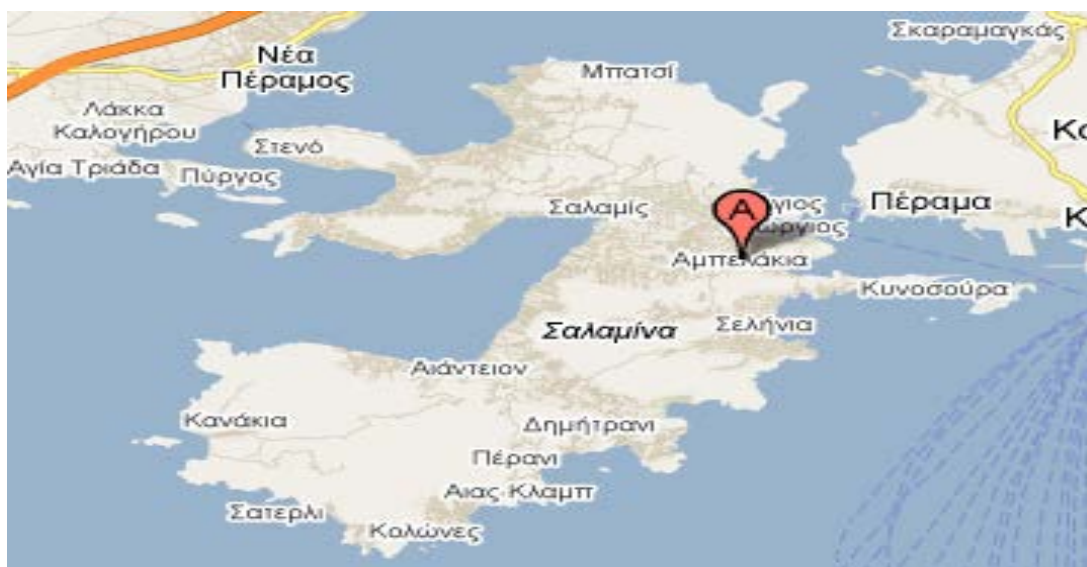
Η χρήση του λιμένα δεν είναι ακριβώς προσδιορισμένη. Η παρουσία αποβάθρας (εσωτερικά του βόρειου τείχους και πιθανόν δεύτερης στην προέκταση μετά το νότιο πύργο) και η αναφορά στην κατάληψη της πόλης από τον Σπαρτιάτη Ανέριστο, ο οποίος χρησιμοποίησε μία ολκάδα (εμπορικό πλοίο) γεμάτο με στρατιώτες, δείχνει πιθανότατα εμπορική χρήση του λιμανιού.

Η τείχιση, από την άλλη, των μώλων ώστε να δημιουργείται "κλειστός λιμένας" υπονοεί μάλλον και στρατιωτική χρήση, πιθανότατα μικρής κλίμακας, εξαιτίας του μικρού μεγέθους της λιμενολεκάνης. Άλλωστε η θέση των Αλιέων, εντός του μεγάλου προστατευμένου όρμου του Πορτοχελίου αποτελούσε κομβικό ναυτικό σταθμό, τόσο για τους Αθηναίους, όσο και για τους Σπαρτιάτες στο μέσον της απόστασης μεταξύ τους.



Εικ. 24 Σχέδιο των καταλοίπων της περιοχής του λιμένα των Αλιών(πηγή Jameson 1969).

Το αρχαίο λιμάνι Αμπελάκι στη Σαλαμίνα



Εικ. 25 Αεροφωτογραφία της Σαλαμίνας. Πάνω δεξιά φαίνεται το αρχαίο λιμάνι της (πηγή Google Earth).



Εικ. 26 Αεροφωτογραφία του αρχαίου λιμανιού στη Σαλαμίνα (πηγή Google earth).

Στην περιοχή του κόλπου Αμπελάκι, επί του ακρωτηρίου Πούντα, στην ανατολική πλευρά της Σαλαμίνας, σώζονται κτιριακά κατάλοιπα και οχυρώσεις της ομώνυμης πρωτεύουσας του νησιού κατά την Κλασική και Ελληνιστική περίοδο.

Στο μυχό του όρμου, βυθισμένα οικοδομικά λείψανα μαρτυρούν την ύπαρξη λιμένα, ο οποίος προφανώς εξυπηρετούσε τη πόλη. Η ευρύτερη περιοχή του καλώς προστατευμένου κόλπου φαίνεται ότι αποτέλεσε το σημείο συγκέντρωσης του Αθηναϊκού στόλου στην περίφημη ναυμαχία.

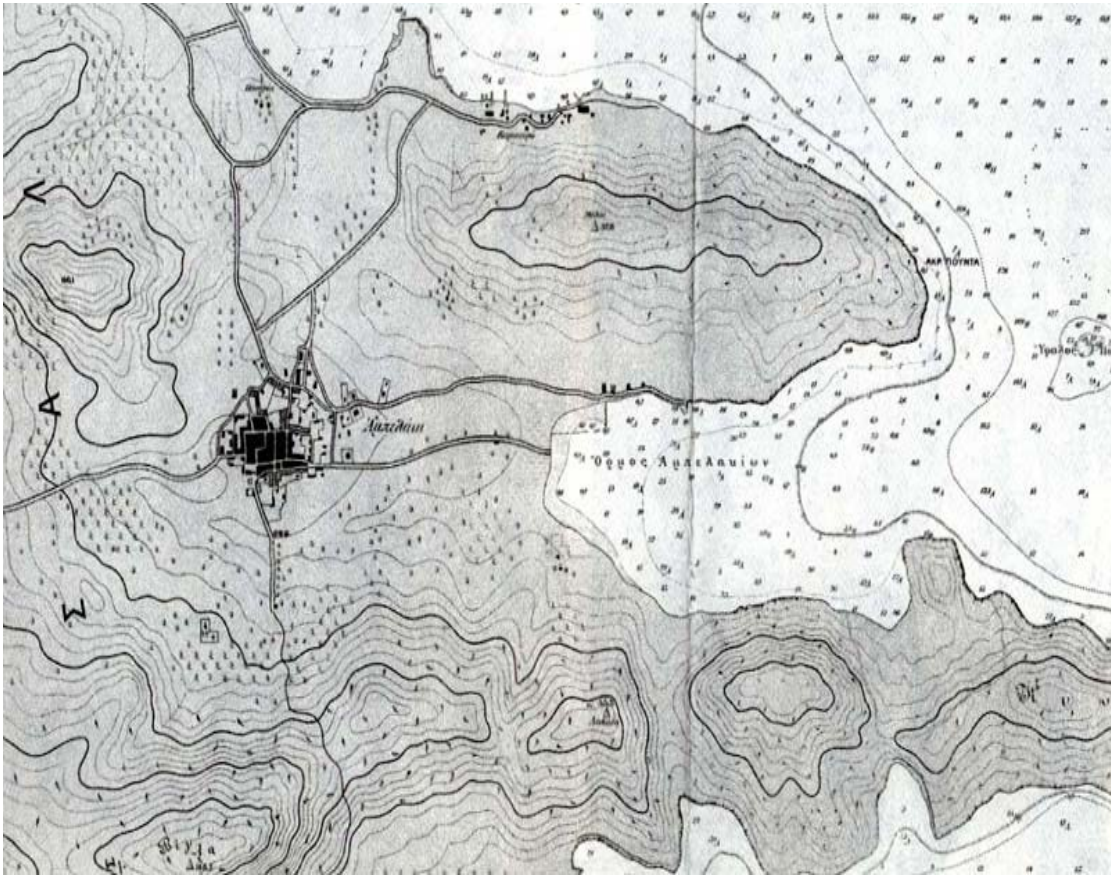
Γενική περιγραφή

Στον όρμο του Αμπελακιού εντοπίζονται λιμενικές κατασκευές από κυβόλιθους διαφόρων διαστάσεων που περιλαμβάνουν μόλους και άλλες εγκαταστάσεις, ο χαρακτήρας των οποίων δεν είναι δυνατόν να ερμηνευθεί χωρίς περαιτέρω υποβρύχια έρευνα και ανασκαφή(εικ.27). Στα δυτικά του κόλπου εντοπίζεται ημιβυθισμένη σειρά κυβόλιθων με κατεύθυνση ανατολικά - δυτικά, η οποία μπορεί μάλλον να χρονολογηθεί στα Κλασικά - Ελληνιστικά χρόνια.

Στα νότια του όρμου υπάρχει δεύτερη επιμήκης κατασκευή (μόλος), με κατεύθυνση βορειοανατολικά - νοτιοδυτικά, η οποία παρακολουθείται σε μήκος 37.30μ(εικ.28).

Μία τρίτη βρίσκεται στη βόρεια πλευρά του κόλπου, κτισμένη με κυβόλιθους μάλλον σε δεύτερη χρήση, μήκους 1.20 έως 1.30μ. Έχει διεύθυνση βόρεια - νότια και είναι ορατή σε μήκος 54.50μ. Το πλάτος κυμαίνεται μεταξύ 1.4-1.6μ. Ημιβυθισμένες ή σε άμεση σχέση με την παραλία εντοπίζονται διάφορες κατασκευές που πιθανόν να σχετίζονται με το λιμένα και τη λειτουργία του. Μάλιστα η νότια προφορική παράδοση αναφέρεται σε διαδρόμους που εισχωρούσαν παλαιότερα στη θάλασσα, στη δυτική πλευρά του όρμου, οι οποίοι

θα μπορούσαν πιθανόν να ταυτιστούν με κατάλοιπα νεώσοικων (ράμπες καθέλκυσης).



Εικ. 27 Ο όρμος Αμπελάκι όπου τα κατάλοιπα του λιμένος της κλασικής και ελληνιστικής Σαλαμίνας(πηγή Λόλος 1995).



Εικ. 28 Κατάλοιπα μόλου στην βόρεια πλευρά του όρμου στο Αμπελάκι από νότια (πηγή Λόλος 1995).

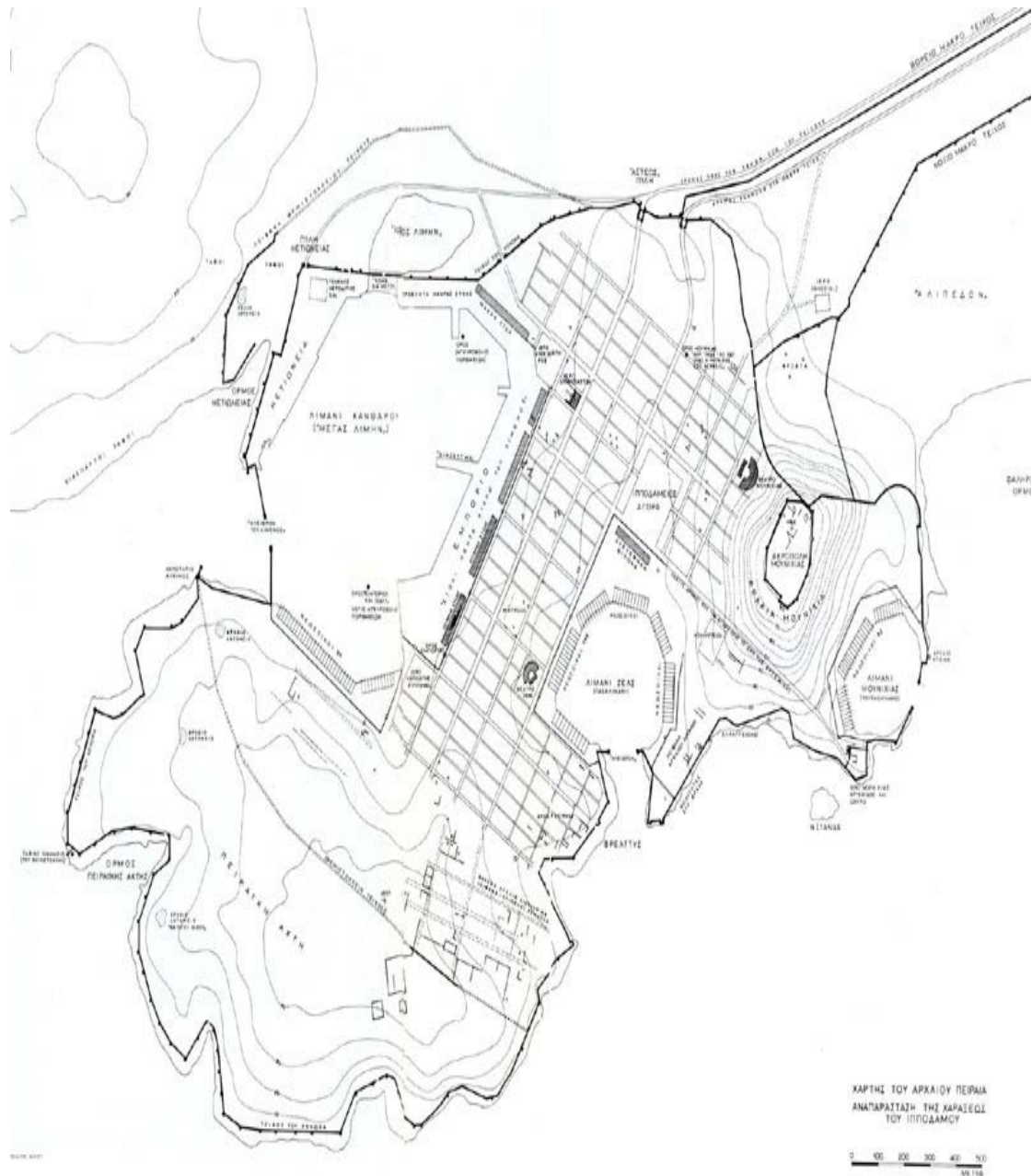
Λειτουργίες

Ο λιμένας του κόλπου στο Αμπελάκι αποτέλεσε προφανώς τη θαλάσσια πύλη της Κλασικής και Ελληνιστικής πόλης της Σαλαμίνας, όπως μαρτυρείται από την κεραμική που εντοπίζεται στη γύρω περιοχή(εικ. 29). Εκτός της εμπορικής κίνησης, που είναι εύλογο να υπάρχει σε ένα νησί απέναντι από ένα μεγάλο αστικό κέντρο με το οποίο υπάρχει άμεση και συνεχής συνάρτηση, είναι πιθανόν στο ίδιο λιμάνι να υπήρχαν και στρατιωτικές εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση του Αθηναϊκού στόλου, εξαιτίας της μικρής απόστασης και της καίριας θέσης του στο στενό απέναντι από το λιμάνι του Πειραιά.



Εικ. 29 Λείψανα τείχους της αρχαίας πόλης στο Αμπελάκι(πηγή Λόλος 1995).

Τα αρχαία λιμάνια της Ζέας και της Μουνιχίας στο Πειραιά



Εικ. 30 Τοπογραφικό σχέδιο του αρχαίου Πειραιά(πηγή Παπαχατζής 1974).

Το λιμάνι της Ζέας



Εικ. 31 Αεροφωτογραφία αρχαίου λιμανιού στη Ζέα(πηγή Google Earth).

Ο λιμένας της Ζέας, στην ανατολική ακτή της πειραιϊκής χερσονήσου ήταν ο κύριος πολεμικός ναύσταθμος της Αθήνας. Τμήματα των νεωσοίκων του, των τειχών που τον προστάτευαν, των μώλων και βοηθητικών κτισμάτων μαρτυρούνται ή έχουν εντοπιστεί στην περιοχή, αν και τα περισσότερα δεν είναι πλέον ορατά, ευρισκόμενα κάτω από τα κτίρια και τα σύγχρονα λιμενικά έργα.

Πιθανότατα ήταν ο πρώτος από τους τρεις όρμους του Πειραιά (Μουνιχία, Ζέα, Κάνθαρος), ο οποίος διαμορφώθηκε κατάλληλα για την εξυπηρέτηση του αθηναϊκού στόλου, αμέσως μετά την αρχή του Θεμιστοκλή (493-492 π.Χ.), που

συνέλαβε το σχέδιο της ανάπτυξης της ναυτικής δύναμης των Αθηνών και συνεπώς των λιμένων του Πειραιά.

Γενική περιγραφή

Η λιμενολεκάνη της Ζέας έκλεινε από νότια, όπου η είσοδος του όρμου, με δύο τειχισμένους μόλους. Στην ανατολική πλευρά της έχουν εντοπιστεί νεώσοικοι, κάποιοι από τους οποίους έχουν ανασκαφεί. Είναι πολύ πιθανόν οι νεώσοικοι να κάλυπταν όλη την περίμετρο του λιμένα, πλην ίσως του επίπεδου μυχού του όρμου.

Σε μικρή απόσταση στα βορειοδυτικά έχουν εντοπιστεί τα κατάλοιπα της περιώνυμης Σκευοθήκης του Φίλωνος, στην οποία φυλάσσονταν αφαιρούμενα στοιχεία των πολεμικών πλοίων.

Λειτουργίες

Ο λιμένας της Ζέας λειτούργησε κυρίως ως πολεμικός ναύσταθμος της Αθήνας. Τειχίστηκε και διαμορφώθηκε σε ναυτική βάση στις αρχές του 5ου αι.

Πιθανότατα περιμετρικός τοίχος απομόνωνε το ναύσταθμο από την πόλη. Εντός του περιβόλου εντοπίζονται τα κατάλοιπα των νεωσοίκων και μπορούμε να υποθέσουμε την ύπαρξη διαφόρων εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση του ναυστάθμου(εικ. 32-33).



Εικ. 32 Βυθισμένα κατάλοιπα θεμελίωσης κιονοστοιχίας από τους νεώσοικους στην ανατολική πλευρά της λιμενολεκάνης της Ζέας(πηγή Παπαχατζής 1978).



Εικ. 33 Κατάλοιπα νεωσοίκων σε υπόγειο στην οδό Σαγγαρίου 1, στην ανατολική πλευρά της λιμενολεκάνης της Ζέας
(http://www.zeaharbourproject.dk/4/4_01_01_03.htm)

Το λιμάνι της Μουνηχίας

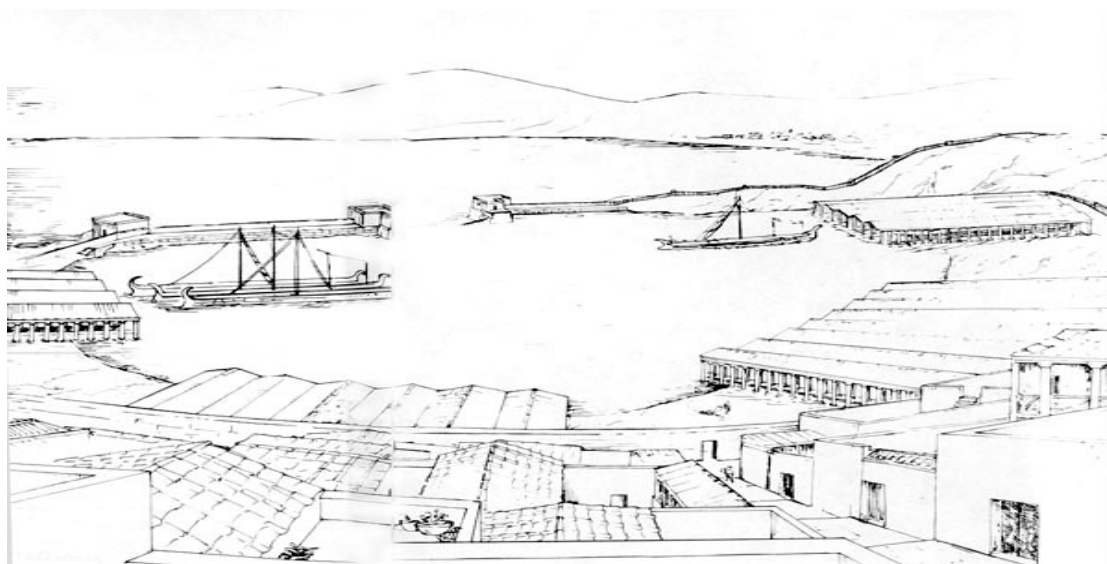


Εικ. 34 Αεροφωτογραφία αρχαίου λιμανιού Μουνηχίας στον Πειραιά(πηγή Google Earth).

Ο λιμένας της Μουνηχίας ευρίσκεται στα ανατολικά της πειραιϊκής χερσονήσου και είναι ο μικρότερος από τους τρεις φυσικούς όρμους της. Στον υπερκείμενο λόφο (Προφήτης Ηλίας) εντοπίστηκαν προϊστορικά ίχνη κατοίκησης. Η ιστορία του χώρου ακολουθεί την τύχη της ευρύτερης πειραιϊκής χερσονήσου μετά τον 5ο αι. π.Χ., οπότε οχυρώθηκε και διαμορφώθηκε σε πολεμικό ναύσταθμο(εικ. 35). Τα τείχη καταστράφηκαν όμως, στο τέλος του 5ου αι. π.Χ. και έτσι συμπεριλήφθηκε ξανά στο πρόγραμμα των κωνώνειων οχυρώσεων, αποκτώντας τον χαρακτήρα του "κλειστού λιμένος".

Γενική περιγραφή

Πρόκειται για εσωτερικό φυσικό λιμένα, ο οποίος κλείνει στα νοτιοανατολικά με δύο ακρωτήρια. Στην προέκτασή τους διαμορφώθηκαν οχυρωμένοι μόλοι, οι οποίοι κατέληγαν σε πύργους. Ο νοτιοδυτικός μόλος είχε μήκος 190μ., ενώ ο βορειοανατολικός είχε μήκος 95μ. και κατέληγε σε κυκλικό πύργο επί τετραγωνικής θεμελίωσης, πλάτους 12μ. Κατάλοιπά τους υπάρχουν έως σήμερα. Τμήματα του βορειοανατολικού μόλου, με κατάλοιπα του πύργου στον οποίον κατέληγε είναι ακόμα ορατά κατά χώραν. Στο μέσον περίπου του μήκους του, μάλιστα, υπάρχει εσοχή, η οποία περιείχε κτίσμα διαστάσεων 8.3X10.15μ., που ερμηνεύεται ως ναϊκό ή φάρος. Την περίμετρο του λιμένα κατελάμβαναν οι νεώσοικοι. Βεβαίως, θα πρέπει να υποθέσουμε την ύπαρξη ελεύθερου χώρου για τις επισκευές των πλοίων - νεώρια, καθώς και λιμενικές κατασκευές προσπέλασης, όπως αποβάθρες ή "χώματα", ως επίσης και αποθήκη/ες υλικού και αποθήκη/ες. Ως πολεμικός λιμένας περιβαλλόταν και αυτός από τοίχο που απομόνωνε τη λιμενολεκάνη και βρισκόταν σε απόσταση 60μ. από την ακτή. Στην περιοχή του λιμένα της Μουνιχίας μαρτυρείται επιγραφικά η ύπαρξη διαφόρων ιερών - ναών, όπως του Διός Μειλιχίου και του Διός Φιλίου, του Ασκληπιού, της θεάς Σώτειρας ελλιμενίας και της θρακικής θεότητας Βενδίδος. Γνωστότερος, όμως, και ανασκαφικά επιβεβαιωμένος είναι ο ναός της Αρτέμιδος Μουνιχίας στο λόφο όπου σήμερα βρίσκεται ο Ναυτικός Όμιλος.



Εικ. 35 Γραφική αναπαράσταση του ναύσταθμου της Μουνιχίας(πηγή Πανάγος 1968).

Λειτουργίες

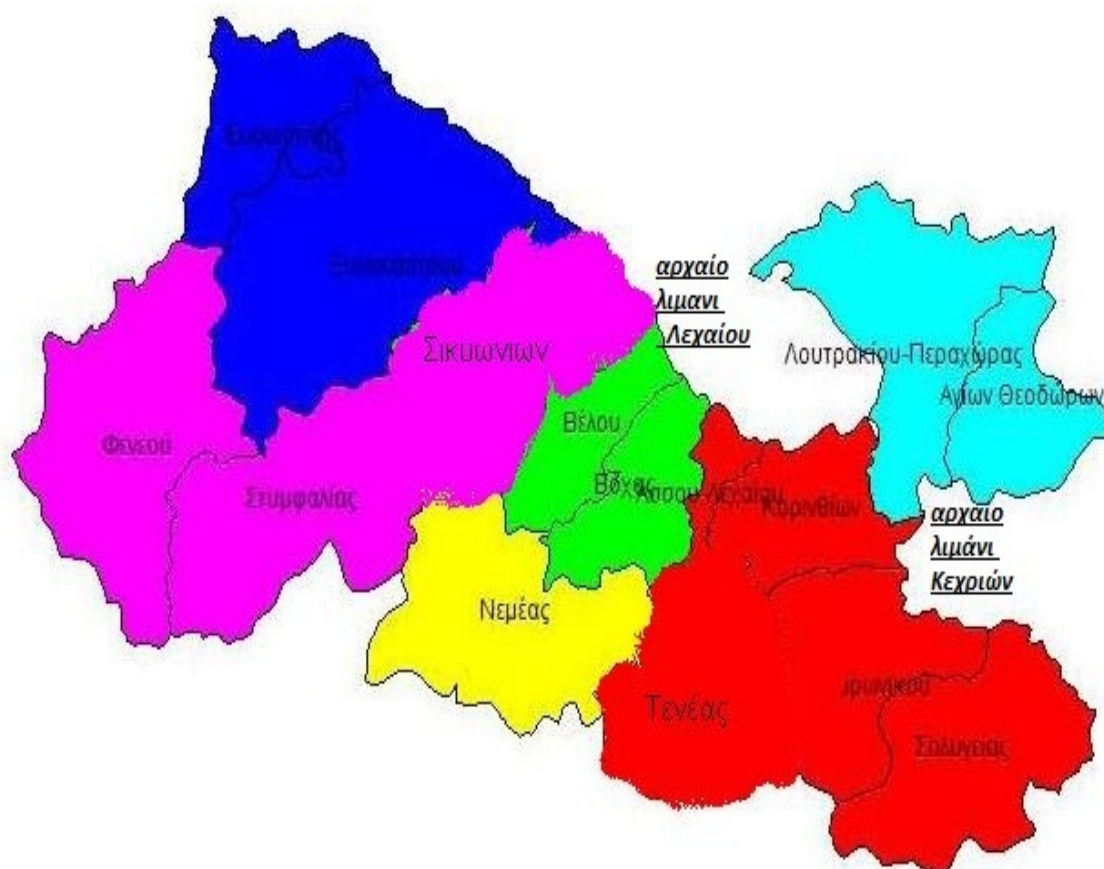
Ο λιμένας χρησιμοποιήθηκε ως πολεμικός ναύσταθμος, όπως και ο λιμένας της Ζέας. Σύμφωνα με τις αρχαίες πηγές σ' αυτόν ευρίσκοντο 82 νεώσοικοι κατά τον 4ο αι. π. Χ.



Εικ. 36 Ο λιμένας της Μουνιχίας(Τουρκολίμανο) όπως ήταν στις αρχές της δεκαετίας του 1970(πηγή Παπαχατζής 1974).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΛΕΧΑΙΟ ΚΑΙ ΚΕΧΡΙΕΣ



Εικ. 1 Χάρτης που δείχνει τα δύο αρχαία λιμάνια Λέχειο και Κεχρειές(πηγή <http://politis-news.blogspot.com/2010/04/6.html>)

Αρχαίες πηγές και ο χώρος σήμερα

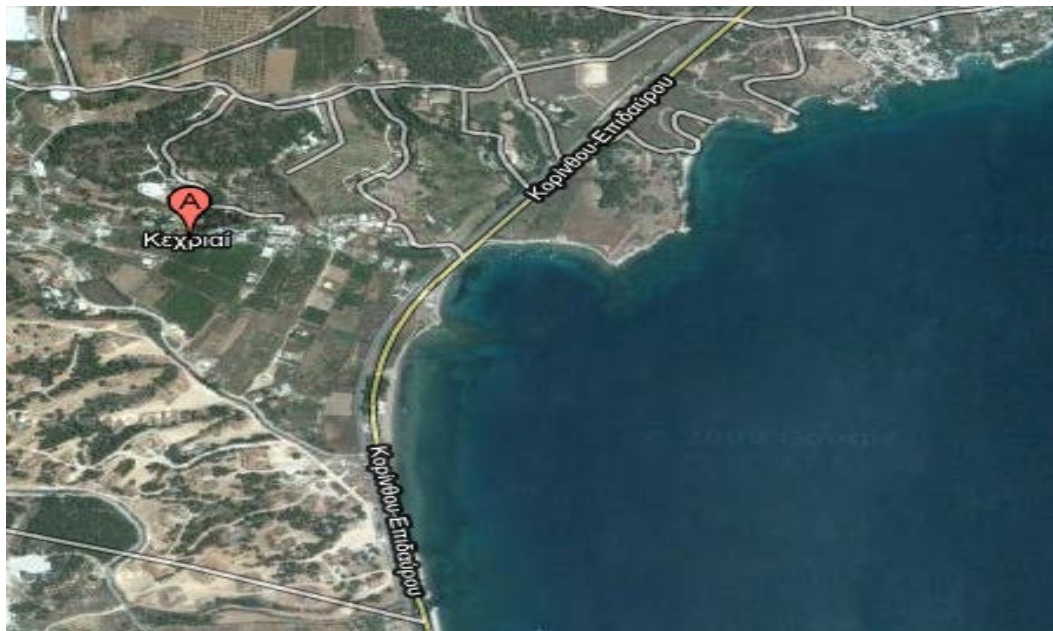
Κτισμένη σε εύφορη πεδιάδα, στη μοναδική γέφυρα που ένωνε την Πελοπόννησο και την Ηπειρωτική Ελλάδα, με θαλάσσια πρόσβαση τόσο προς την ανατολή όσο και προς τη Δύση, η Κόρινθος δεν μπορούσε παρά να αποτελέσει μια ιδιαίτερα ακμάζουσα δύναμη με ναυτικές αξιώσεις. Τις ιδιαίτερες τεχνικές δυνατότητες, τις οποίες ανέπτυξαν οι Κορίνθιοι, σε σχέση με την θάλασσα, μαρτυρεί η επινότηση της τριήρους, η οποία τους αποδίδεται από τον Θουκυδίδη, η κατασκευή του διόλκου, καθώς και η διαμόρφωση σε εσωτερικό «χωστό» λιμένα της ελώδους περιοχής του Λεχαιού. Την ακμή και την σημασία της μαρτυρούν, τόσο οι αποικίες της και η γεωγραφική τους διασπορά, όσο και το γεγονός ότι αποτέλεσε την πρωτεύουσα της Αρχαϊκής Συμπολιτείας, καθώς και η ιδιαίτερη ακμή της την Ρωμαϊκή Περίοδο. Το σημαντικό αυτό ιστορικό ρόλο τον οφείλει κατά μεγάλο μέρος στα δυο λιμάνια της, το Λέχαιο στον Κορινθιακό Κόλπο και τις Κεχριές στο Σαρωνικό. Τα δυο λιμάνια φέρουν, σύμφωνα με τον Πausανία, τα ονόματα τους στους δυο γιους του Ποσειδώνα και της Πείρηνης, τον Λέχη και τον Κεχρία.

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

Το αρχαίο λιμάνι των Κεχριών



Εικ. 2 Αεροφωτογραφία της Κορίνθου(πηγή Google Earth).



Εικ. 3 Αεροφωτογραφία του αρχαίου λιμανιού των Κεχριών(πηγή Google Earth).

Οι Κεχρειές αποτελούσαν τον ανατολικό λιμένα της Κορίνθου και συνεπώς τη θαλάσσια πύλη της πόλης προς το Αιγαίο, κατ' αντιστοιχία με το Λέχαιο που αποτελούσε τη δυτική. Ένας αρκετά ευρύς όρμος, εξυπηρετούσε στη διάρκεια της αρχαιότητας, τις λιμενικές ανάγκες της Κορίνθου στην περιοχή αυτή. Κατάλοιπα της Κλασικής αρχαιότητας έχουν εντοπιστεί στη γύρω περιοχή, ενώ οι Κεγχρεές αναφέρονται και στην αρχαία γραμματεία. Στα βόρεια του όρμου, κατασκευάστηκε κατά τη Ρωμαϊκή περίοδο ένας τεχνητός λιμένας, οριζόμενος και προστατευόμενος από δύο μόλους στα βόρεια και τα νότια του. Οι μολοί κατασκευάστηκαν στην προέκταση δύο ακρωτηρίων, ενδεχομένως καλύπτοντας λιμενικά έργα που προϋπήρχαν. Επί των δύο ακρωτηρίων, στη γένεση των μόλων, εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια ανασκαφικών ερευνών, κτιριακά κατάλοιπα κατασκευών για την εξυπηρέτηση των λιμενικών αναγκών, όπως αποθήκες, καταστήματα, συγκρότημα ιχθυοδεξαμενών, πύργος παρατήρησης ή φάρος, ιερά της Ίσιδος και της Αφροδίτης, καθώς και μεταγενέστερη Πρωτοχριστιανική βασιλική.



Εικ. 4 Άποψη της Πρωτοχριστιανικής βασιλικής στον νότιο μόλο(πηγή Παπαχατζής 1974).

Γενική περιγραφή

Οι δύο μόλοι που προστατεύουν τη λιμενολεκάνη εκτείνονται σε μήκος 100 περίπου μέτρων ο καθένας, από τα ακρωτήρια που υπάρχουν στη γένεσή τους, με κατεύθυνση νότια και νοτιοανατολικά αντίστοιχα. Η είσοδος που σχηματίζεται ανάμεσά τους έχει άνοιγμα 150μ. περίπου. Και οι δύο μόλοι είναι πιθανόν να αποτελούν κατάλληλη διαμόρφωση υπαρχόντων γεωλογικών σχηματισμών ή προγενέστερων λιμενικών έργων. Οι μόλοι σε όλη τους την έκταση, καθώς και το μεγαλύτερο τμήμα των ακρωτηρίων είναι σήμερα κατακλυσμένα.

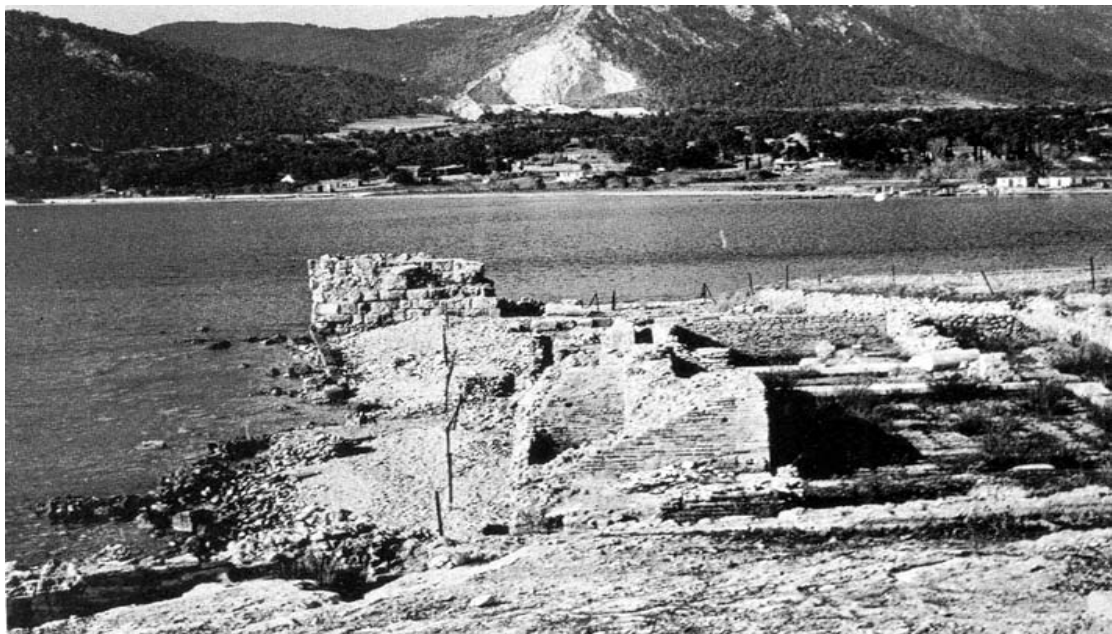
Στη γένεση του βόρειου μόλου υπάρχει τετράπλευρο οικοδόμημα (6.5μ x 7.5μ) από κυβόλιθους, το οποίο σώζεται σε ύψος 3.5μ. και ερμηνεύθηκε ως φάρος ή παρατηρητήριο. Χρονολογείται στην Υστερορωμαϊκή εποχή. Στην ίδια περιοχή ανασκάφηκε μεγάλο συγκρότημα με κεντρικό αίθριο, κατασκευασμένο από οπτοπλίνθους, το οποίο αποδόθηκε σε ιερό της Αφροδίτης(εικ. 5). Τα διάφορα επί μέρους τμήματα του συγκροτήματος χρονολογούνται από τον 1ο μέχρι τον 4ο αι. μ.Χ. Στο άκρον του μόλου εντοπίστηκε σύνολο κυβολίθων, προερχόμενο από προγενέστερο κτίριο, οι οποίοι τοποθετήθηκαν σκόπιμα στη θέση που εντοπίστηκαν, σχηματίζοντας «πλακόστρωτο», ακαθόριστης χρήσης.

Στα δυτικά του νότιου κυματοθραύστη εντοπίζονται τα αρχιτεκτονικά κατάλοιπα διαφόρων κατασκευών. Στη βορειοανατολική πλευρά βρίσκονται πέντε τουλάχιστον παράλληλα συγκροτήματα δωματίων, με εγκάρσιους διαδρόμους ανάμεσά τους, τα οποία ερμηνεύθηκαν από τους ανασκαφείς ως αποθήκες του λιμένος. Νοτιοανατολικά των κατασκευών αυτών υπάρχουν έξι τετράπλευρες λεκάνες ιχθυοδεξαμενών, που συνδέονται, μεταξύ τους και με τη θάλασσα, με κανάλια.

Στα δυτικά των ιχθυοδεξαμενών και νότια των αποθηκών εντοπίστηκαν δύο αφιδωτά οικοδομήματα διαφορετικών οικοδομικών φάσεων, τα οποία ταυτίστηκαν με ιερά, εκ των οποίων το ένα αφιερωμένο στην Ίσιδα. Ένα τρίτο, μεταγενέστερο, αφιδωτό οικοδόμημα αποτελεί Πρωτοχριστιανική βασιλική του 4ου αι. μ.Χ., με νάρθηκα και βαπτιστήριο.

Στα βόρεια των συγκροτημάτων των αποθηκών εντοπίστηκε αποβάθρα από κυβολίθους, η οποία εκτείνεται σε όλο το μήκος τους, κάμπτεται τη γένεση του μόλου και εκτείνεται νοτιότερα μέχρι το μέσον περίπου του μήκους του. Επί της αποβάθρας βαίνει δεύτερος παράλληλος τοίχος, ο οποίος αποτελεί αναβαθμό μπροστά από τις αποθήκες.

Στα βορειοδυτικά του όρμου του λιμένα εντοπίστηκαν επίσης ανεξάρτητα οικοδομήματα που μπορεί να αποτελούν αποθήκες ή καταστήματα, ως επίσης και τα κατάλοιπα στοάς. Στην περιοχή αυτή περιτρέχει το λιμένα προκυμαία, η οποία πιθανόν να χρησιμοποιείτο και ως αποβάθρα.



Εικ.5 Άποψη του συγκροτήματος του ιερού ναού της Αφροδίτης, και του πύργου στο βόρειο μόλο(πηγή Παπαχατζής 1974).

ΤΟ ΑΡΧΑΙΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΛΕΧΑΙΟΥ



Εικ. 6 Αεροφωτογραφία αρχαίου λιμανιού στο Λέχειο(πηγή Google Earth).

Το λιμάνι, σύμφωνα με τις αρχαιολογικές ενδείξεις, αποτελούσε πριν από την διαμόρφωση του έλος δύο λεκανών, οι οποίες σχηματίστηκαν από υπόγεια νερά που πήγαζαν στο σημείο αυτό, καθώς και από όμβρια ύδατα που συνέρρεαν στο ίδιο σημείο από τις υπερκείμενες περιοχές.

Τις δύο αρχικές λεκάνες- την ανατολική αμέσως μετά τον διάυλο της εισόδου

(εικ. 7A) και την δυτική η οποία πιθανόν επικοινωνούσε με την θάλασσα με μια δεύτερη είσοδο(εικ. 7B)- χώριζε από την θάλασσα στενή αμμώδης λωρίδα γης, στην οποία αποτίθενται σε πρώτη φάση, μεταφεριμένοι από αλλού, μεγάλοι ακατέργαστοι λίθοι για να αποτελέσουν ενισχυτικό φράγμα.

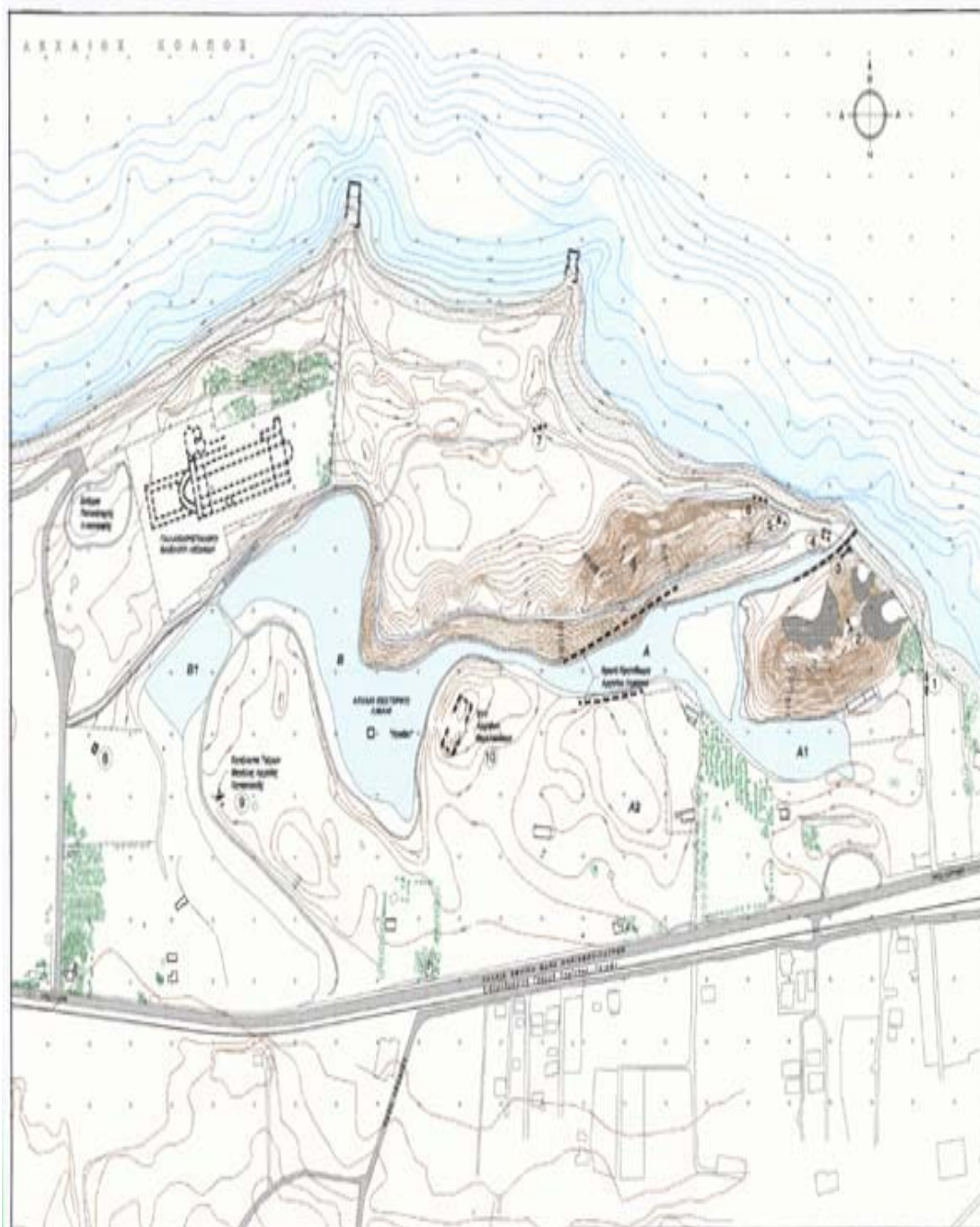
Οι δύο λεκάνες ενώνονται μεταξύ τους με ένα δεύτερο διάυλο, με πλάτος παρόμοιο με εκείνου της εισόδου. Οι λεκάνες έχουν τέτοιο πλάτος ώστε να μπορούν να γίνουν σε αυτές ελιγμοί σκαφών και επίσης να πρυμνοδετήσουν στις δύο πλευρές τους σκάφη, αφήνοντας ανάμεσά τους ελεύθερο διάδρομο.

Στο κρηπίδωμα του διαύλου εντοπίζεται συγκεκριμένη εγκοπή που πιθανόν να σχετίζεται με την ύπαρξη γέφυρας ή κάποιου συστήματος απομόνωσης του λιμανιού.

Στα ανατολικά εκτεινόταν μια ακόμα λεκάνη(εικ. 7 A1), 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. 7 A2), και η οποία θα πρέπει και αυτή πιθανόν να συνυπολογιστεί στο μέγεθος της κύριας. Η δυτική λεκάνη φαίνεται να εκτεινόταν επίσης ακόμα περισσότερο προς τα νοτιοδυτικά(εικ. 7 B1). Αυτή η έκταση σήμερα είναι καλλιεργήσιμος χώρος στο μεγαλύτερο μέρος της.

Το στρώμα των λίθων που αποτελούσαν το φράγμα, βλέπουμε να κλείνει με ίχνη πυρκαγιάς, από μεγάλη καταστροφή, πιθανότατα την μεγάλη καταστροφή της Κορίνθου.

Το λιμάνι, όπως θα ήταν αναμενόμενο, επιχώνεται σιγά- σιγά με τα υλικά τα οποία αποθέτουν στις λεκάνες του τα όμβρια των απωτέρων περιοχών και χρήζει εκβαθύνσεων και διαμορφώσεων για να εξυπηρετήσει τις νέες αυξημένες ανάγκες.



Εικ. 7 Λεκάνες A, A1, A2, B, B1, B2(πηγή Θεοδούλου 2002).

Οι μόλοι

Δύο μόλοι είναι ορατοί, αν και επιχωμένοι κατά το νοτιότερο τμήμα τους στην επιφάνεια της θάλασσας(εικ. 8). Ένας τρίτος μόλος, στα ανατολικά τους, ορατός

σήμερα υποθαλάσσια, όριζε πιθανόν το ανατολικό πέρασμα της ανατολικής λεκάνης.

Η μεγάλη απόσταση μεταξύ των τριών μολών(270μ. περίπου ο ένας από τον άλλον), καθώς και ο προσανατολισμός τους οδηγεί στην υπόθεση ότι ο σκοπός υπαρξής τους θα μπορούσε να σχετιστεί με την προστασία της εισόδου από την επισώρευση υλικών, λόγω των ρευμάτων. Οι λεκάνες που δημιουργούνται είναι εκτεθειμένες στους συχνούς στην περιοχή βορειοανατολικούς ανέμους, το οποίο δεν συμβαδίζει με την ερμηνεία την προλιμενικής λεκάνης για ελλημενισμό σκαφών. Επίσης ο δυτικός μόλος ενισχύει το σενάριο της προστασίας της σωζόμενης δυτικής εισόδου, και να προηγείται χρονικά ταυτιζόμενος με την πρώτη φάση των έργων, ενώ οι άλλοι δυο αποτελούν προβόλους προστασίας μιας μεταγενέστερης εισόδου.

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.



Εικ. 8 Το Αρχαίο Λιμάνι Λεχαίου, στο βάθος ο Ακροκόρινθος. Διακρίνονται τα υπολείμματα των αρχαίων μολών(πηγή ekorinthia.gr).

Οι αποβάθρες

Στη δεύτερη μεγάλη φάση των έργων κατά την Ρωμαϊκή περίοδο κτίζεται ή επισκευάζεται και το ενισχυτικό κρηπίδωμα, που είναι σήμερα ορατό σε διάφορα σημεία στην περίμετρο του εσωτερικού λιμανιού, καθώς και στις όχθες του διαύλου της σωζόμενης εισόδου στο εσωτερικό λιμάνι.

Το κρηπίδωμα ήταν προφανέστατα απαραίτητο για να συγκρατεί τα προϊόντα διάβρωσης από την γύρω περιοχή, όσο και για να βοηθά την προσάραξη των πλοίων που το χρησιμοποιούσαν(εικ. 9). Οι λιθόπλινθοι των κρηπιδωμάτων τοποθετούνται με την στενή τους πλευρά κάθετη στο λιμάνι, έτσι που με μια μόνο σειρά επιτυγχάνεται η μέγιστη δυνατή σταθερότητα της κατασκευής. Σήμερα είναι ορατό μόνο μέρος της ανώτερης στρώσης και μικρό μέρος της υποκείμενης.

Οι λίθοι δεν διαθέτουν συνδετικό κονίαμα για να έχουν ελαστικότητα σε σεισμική δράση. Στα κρηπιδώματα φαίνεται να υπάρχει κάποιας μορφής κονίαμα, εάν δεν πρόκειται για επίπαγο από τις θαλάσσιες επικαθήσεις.

Το κρηπίδωμα δεν παρακολουθείται σε όλη την περίμετρο του λιμανιού. Χωρίς να είναι γνωστό αν αυτή ήταν η αρχική μορφή, σε αρκετά σημεία έχει αφαιρεθεί δομικό υλικό για να χρησιμοποιηθεί σε οικήματα της γύρω περιοχής.

Είναι βέβαια 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.



Εικ. 9 Όρθιοι λίθοι σε διάταξη, πιθανόν στυλίσκοι πρόσθεσης σκαφών, στα βόρεια της δυτικής λεκάνης(πηγή Θεοδούλου 2002).

Καλύτερα σωζόμενο είναι το τμήμα κρηπιδώματος που βρίσκεται στα νότια της κύριας ανατολικής λεκάνης, αν και η ύπαρξη και δεύτερης λεκάνης στα νότια του, πιθανόν να υπονοεί ότι αυτό δεν είναι ακριβώς κρηπίδωμα αλλά μάλλον κάποιος πρόβολος- αποβάθρα(εικ. 10).

Η σειρά με αρχαίους κυβόλιθους, που δίνει σήμερα την 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 άλλον, 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.



Εικ. 10 Άποψη προβόλου- αποβάθρας στην ανατολική λεκάνη(πηγή Θεοδούλου 2002).

Φάροι

Στο νότιο μέρος της δυτικής από τις δυο κύριες λεκάνες του λιμανιού σώζονται τα λείψανα τετράπλευρης τεχνητής νησίδας(8*8.5μ.) η οποία ερμηνεύεται ως βάθρο μνημείου. Χρονολογικά τοποθετεί την κατασκευή της γύρω στον 3ο αι. μ. Χ.

Το γεγονός ότι βρίσκεται στην προέκταση της ευθείας της εισόδου την ερμηνεύει ως βάθρο για την τοποθέτηση αγάλματος φέροντος φλόγα, για να

λειτουργεί ως φάρος, αλλιώς για να είναι ορατή από την θάλασσα το μνημείο θα έπρεπε να ξεπερνάει το ύψος των λόφων(εικ. 11).



Εικ. 11 Άποψη της νησίδας στη δυτική λεκάνη από ανατολικά. Ερμηνεύεται ως βάθρο μνημείου ή φάρος(πηγή Θεοδούλου 2002).

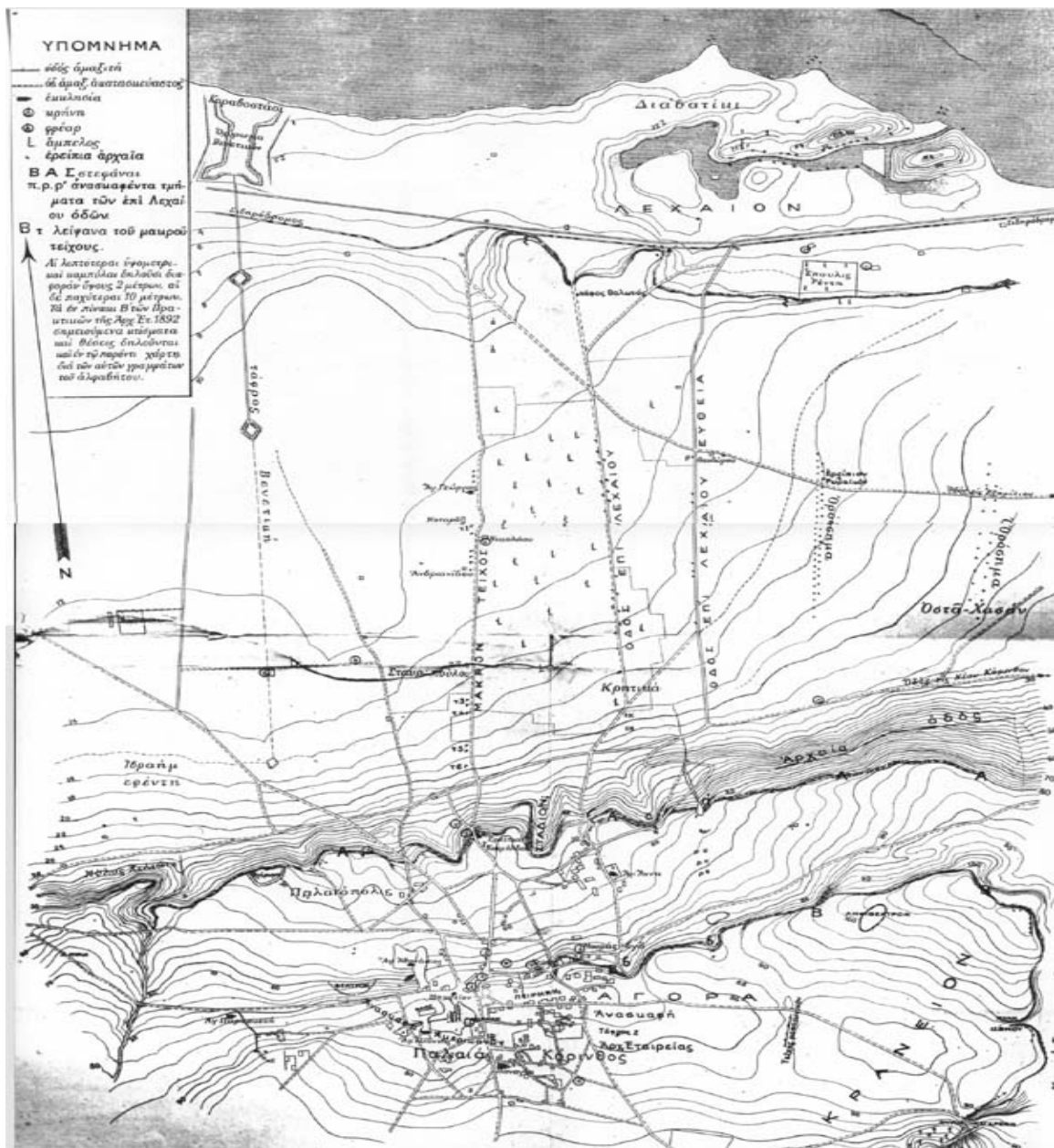
Τα τείχη

Την σημασία του λιμανιού του Λεχαίου για την Κόρινθο δείχνει επιπλέον η τείχισή του, πιθανότατα από την αρχαϊκή εποχή.

Από τα σωζόμενα τμήματα φαίνεται ότι το κάτω μέρος ήταν κτισμένο με κροκαλοπαγείς ογκόλιθους, ενώ η ανωδομή πρέπει να ήταν από πλίνθους. Το πλάτος ποικίλει γύρω στα 4μ.

Το λιμάνι απομονωνόταν επιπλέον από το διατείχισμα στα νότια του. Το διατείχισμα αυτό θα δημιουργούσε προφανώς ένα προστατευτικό κλοιό σχήματος «Η» στην περιοχή του Λεχαίου.

Κάποια ορατά, σήμερα, ερείπια πάνω από το επίπεδο του ανατολικού κρηπιδώματος της επιχωμένης εισόδου του λιμανιού ίσως αποτελούν κατάλοιπα του. Στα δυτικά της εισόδου, ξεκινάει τοίχος πλάτους 4,5μ., ο οποίος παρακολουθείται μέχρι κάποιο σημείο στη βόρεια πλαγιά του δυτικού λόφου. Πιθανόν κάποιο σημείο στην πορεία του τοίχου αυτού να ερμηνευτεί είτε ως πύργος είτε ως οδόντωσή του.



Εικ. 12 Τα μακρά τείχη και οι οδοί προς το Λέχειο και το λιμάνι(πηγή Σκίας 1907).

Η οδός Λεχαίου

Κάποιες ανασκαφές αποκάλυψαν δύο δρόμους, οι οποίοι καταλήγουν από την πόλη στο λιμάνι- την οδό Λεχαίου και μια δεύτερη μεταξύ της κύριας και του δυτικού τείχους(εικ. 12). Η οδός Λεχαίου ήταν κατηφορικός δρόμος με πλακόστρωτα διαζώματα και χρησιμοποιούταν μόνο για πεζούς. Στις άκρες ήταν πεζοδρόμια που κατά διαστήματα ήταν τοποθετημένες βάσεις για αγάλματα. Ο δρόμος έχει πλάτος 12 μέτρα(εικ. 13).



Εικ. 13 Η πλακόστρωτη οδός Λεχαίου. Στο βάθος πάνω δεξιά διακρίνεται ο Ακροκόρινθος(πηγή Παπακυριάκου 2000-2001).

Η οδός Λεχαίου καταλήγει στο μέσον περίπου του πλάτους του λιμανιού στα νότια του. Ο δεύτερος δρόμος ακολουθεί το δυτικό τείχος και μια πάροδος του ενώνεται με την οδό Λεχαίου λίγο πριν το λιμάνι.

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.

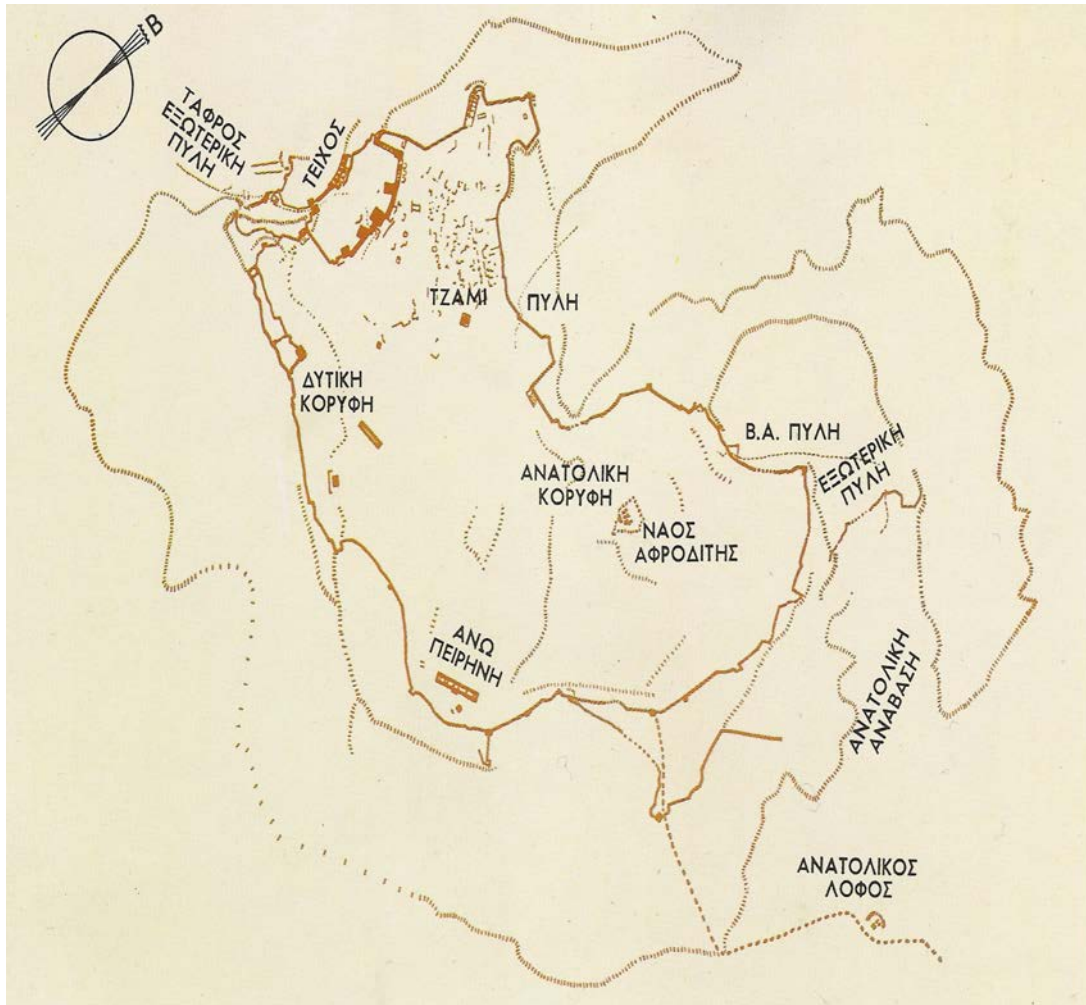
Μπροστά από την είσοδο της αγοράς και ανατολικά του δρόμου του Λεχαίου είναι η Πειρήνη Κρήνη(εικ. 14). Η κρήνη αυτή ήταν υπεύθυνη για την υδροδότηση του Λεχαίου και της αρχαίας Κορίνθου.



Εικ. 14 Τα ερείπια της κρήνης Πειρήνης. Στο βάθος τα 6 τοξοτά ανοίγματα από τα οποία κατέβαινε κανείς στις λεκάνες αντλήσεως του νερού(πηγή Παπακυριάκου 2000-2001).

Διασχίζοντας την οδό Λεχαίου καταλήγουμε στην αρχαία Κόρινθο στους πρόποδες του βράχου του Ακροκορίνθου.

Ακροκόρινθος



Εικ. 15 Κάτοψη των τειχών του Ακροκορίνθου(πηγή Φουριώτης «Κόρινθος: Η ιστορία (44 π.Χ-1785 μ. Χ)»).

Ο λόφος σε σχήμα κώνου απότομος και ψηλός, βρίσκεται δυτικά της Νέας Κορίνθου σε απόσταση τεσσάρων χιλιομέτρων και προς το νότιο μέρος της Αρχαίας Κορίνθου, η οποία βρίσκεται και στους πρόποδες του και της οποίας στάθηκε πάντοτε η ακρόπολη της(εικ. 15).

Ο λόφος έχει υψόμετρο 575μ. από την θάλασσα και 500μ. από την Αρχαία Κόρινθο. Η στρατηγική σημασία του λόφου, φτιάχνει την ανάγκη να χτιστούν τείχη μέσα στα οποία δεσπόζει το Κάστρο με την παλαιότερη ιστορία και την μεγαλύτερη συνεχή κατοίκηση. Η ιστορία του είναι συνυφασμένη με την ιστορία της Κορίνθου. Στις περισσότερες πηγές το κάστρο μνημονεύεται με το αρχαίο του όνομα Ακροκόρινθος. Η κοινή του όμως ονομασία όπως φαίνεται και σε λαϊκότερες πηγές ήταν Κάστρο της Κορίνθου(εικ. 16).

Επειδή το κάστρο ήταν σε διαρκή χρήση από την πρώιμη αρχαιότητα μέχρι και πρόσφατα , τα κατά καιρούς κτίσματα έχουν αποδομηθεί και αναδομηθεί διαφορετικά πολλές φορές, ενώ το οικοδομικό υλικό έχει χρησιμοποιηθεί πολλές φορές για να καλύψει τις ανάγκες των εποχών. Έτσι, τα ευρήματα της αρχαιότητας είναι πενιχρά, παρά το γεγονός ότι το οικοδομικό υλικό αυτής της εποχής είναι διάσπαρτο στο χώρο και ξαναχρησιμοποιημένο σε νεότερα κτίρια.



Εικ. 16 Όψη του Κάστρου(πηγή Παπακυριάκου 2000-2001).

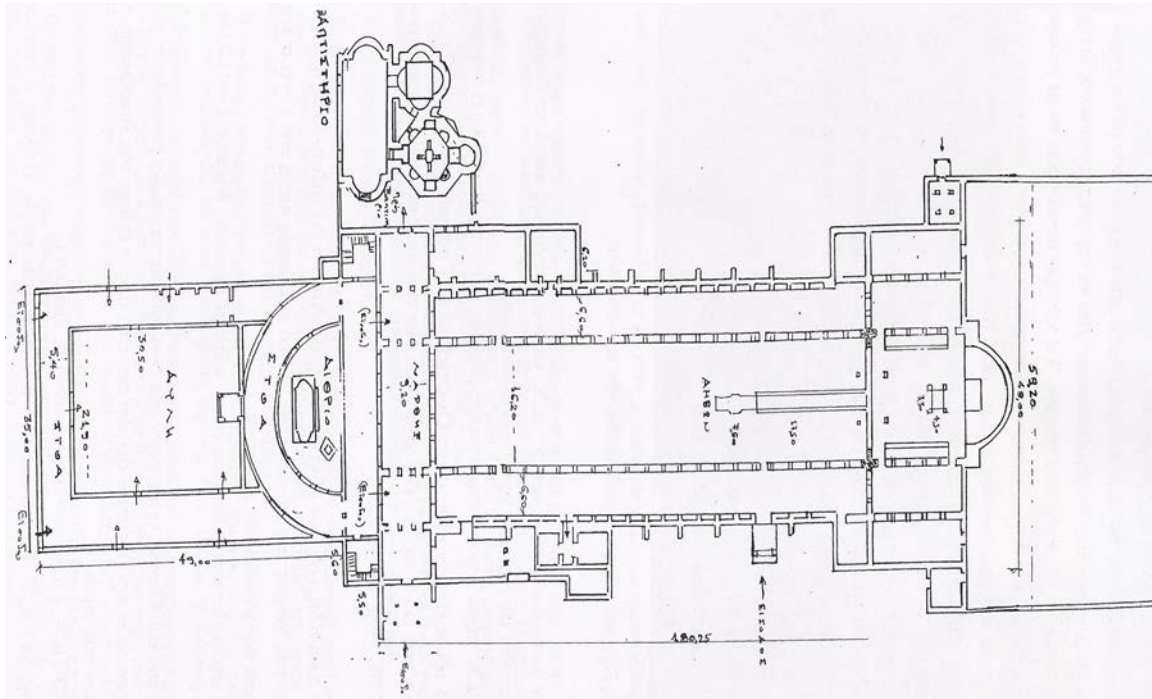
Παλαιοχριστιανική Βασιλική του Λεωνίδα.



Εικ. 17 Άγιος Λεωνίδης στο αρχαίο λιμάνι του Λεχαίου. Διακρίνονται ο στυλοβάτης της τοιχοδομής και η θεμελίωση.

Γνωστότερο μνημείο είναι βασιλική του μάρτυρα Λεωνίδα, στα δυτικά του λιμανιού, πιθανότατα στη θέση κάποιου αρχαίου ιερού. Πρόκειται για το μεγαλύτερο κτίριο του τύπου στον ελληνικό χώρο. Η υπερμεγέθης βασιλική είναι τρίκλιτη με εγκάρσιο κλίτος στα ανατολικά, το οποίο έδινε στην κάτοψη σχήμα «T», και το οποίο ήταν με την σειρά του πεντάκλιτο(εικ. 18).

Στα δυτικά υπήρχαν δύο αίθρια(εικ. 19). Δυτικότερα και από τα δύο υπήρχε μεγάλο προστώο που ανεβάζει το συνολικό μήκος του κτιρίου σε 223μ. Στα δυτικά της αποκαλύφθηκαν βυζαντινές κατοικίες.



Εικ. 18 Κάτοψη της βασιλικής του Λεωνίδη.



Εικ. 19 Ένα από τα δύο αίθρια(πηγή Θεοδούλου 2002).



Εικ. 20 Πανοραμική άποψη των ερειπίων της Βασιλικής(πηγή Θεοδούλου 2002).



Εικ. 21 Εναπομείναντα δείγματα των κίωνων(πηγή Θεοδούλου 2002).

Στην Βορειοδυτική γωνία βρέθηκε η ύπαρξη συγκροτήματος βαπτιστηρίου και ερείπια σπιτιών του 6^{ου} μ. Χ. αιώνα που χρονολογούνται πριν από την καταστροφή της βασιλικής από τον μεγάλο σεισμό του 551. Τα βαπτιστήρια συνέχισαν να υπάρχουν και να χρησιμοποιούνται και μετά τον σεισμό γιατί δεν καταστράφηκαν από αυτόν(εικ. 22). Αυτό οφείλεται στις κανονικές διαστάσεις, στις ιδιαίτερες ενισχύσεις στις γωνίες των τοίχων, στους ενισχυμένους φέροντες τοίχους και στον καλά κατασκευασμένο θόλο επικάλυψης.



Εικ.22 Ερείπια των αρχαίων βαπτιστηρίων(πηγή Θεοδούλου 2002).

Η βασιλική υπέστη πολύ μεγάλες ζημιές. Έτσι περιήλθε σε αχρηστία και εγκαταλείφθηκε σιγά-σιγά, τα υλικά της αποτέλεσαν υλικά δομής σε δεύτερη χρήση για νέες κατασκευές και υλικά παραγωγής άσβεστου. Στη συνέχεια στο εσωτερικό της ανεγέρθηκαν μικρότεροι ναοί για την κάλυψη θρησκευτικών αναγκών των κατοίκων και των επισκεπτών του λιμανιού. Ο αρχαιολόγος

κ.Πάλλας πιστεύει ότι η βασιλική καταστράφηκε συνολικά τρεις φορές. Πρώτα το 551 όπως προαναφέρθηκε, έπειτα στους μεσοβυζαντινούς χρόνους των μακεδόνων αυτοκρατόρων και τέλος στους χρόνους της τουρκοκρατίας ή αργότερα το 1858 στον άλλο μεγάλο σεισμό, όταν άρχισε να χτίζεται η σημερινή νέα Κόρινθος.



Εικ. 23 Άποψη Βασιλικής όπως είναι σήμερα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΤΟ ΑΡΧΑΙΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΗΜΕΡΑ

Ξεκινώντας από την Κόρινθο με κατεύθυνση προς την Πάτρα, συναντάμε το Λέχειο μετά από 5 περίπου χιλιόμετρα. Ο χώρος του λιμανιού εντάσσεται σε μια ευρύτερη βιομηχανική ζώνη, η οποία λειτουργεί ως ανασταλτικός παράγοντας στην ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου. Είναι αξιοσημείωτο ότι ο χώρος του αρχαίου λιμανιού είναι δυσδιάκριτος από τους επισκέπτες και αυτό γιατί αγνοείται και από αρκετούς ντόπιους κατοίκους της περιοχής.

Όσο σημαντικό ήταν το λιμάνι του Λεχαιού για τους Κορινθίους τα αρχαία χρόνια, τόσο αδιάφορο είναι στις μέρες μας.



Εικ. 1 Το Λέχειο.

Εξωτερικά του λιμανιού έχει κατασκευαστεί μαντρότοιχος(εικ. 2).



Εικ. 2 Ο μαντρότοιχος του αρχαίου λιμανιού(πηγή Κατσιγιαννοπούλου Κ.).

Περίπου στην μέση του μαντρότοιχου υπάρχει ένα κτίριο το οποίο δεν έχει διευκρινιστεί σε τι χρησιμεύει(εικ. 3).



Εικ. 3 Νεόκτιστο κτίσμα αδιευκρίνιστης σημασίας(πηγή Κατσιγιαννοπούλου Κ.).

Δεν υπάρχει καμία ταμπέλα που να δηλώνει ότι είμαστε σε αρχαιολογικό χώρο. Μπαίνοντας στον αρχαιολογικό χώρο, βλέπουμε ένα φυλάκιο το οποίο φυσικά δεν είναι επαρκές για την φύλαξη ενός χώρου 500 στρεμμάτων περίπου(εικ. 4).



Εικ. 4 Το μοναδικό φυλάκιο που υπάρχει για την φύλαξη 500 στρεμμάτων(πηγή Κατσιγιαννοπούλου Κ.).

Προχωρώντας προς τα μέσα συναντάμε τα ερείπια της Βασιλικής, τα οποία τα καταλαβαίνουμε από μια ταμπέλα που υπάρχει στην περιοχή(εικ. 5).



Εικ. 5 Ταμπέλα που υποδεικνύει ότι υπάρχει η Παλαιοχριστιανική Βασιλική(πηγή Αρφάνης Η.).

Στην συνέχεια προχωρώντας βλέπουμε μια λίμνη- έλος το οποίο παλαιότερα ήταν οι λιμενικές λεκάνες στο λιμάνι του Λεχαίου(εικ. 6). Καμία πληροφορία δεν υπάρχει για το τι είναι τελικά αυτά τα στάσιμα νερά.



Εικ. 6 Άποψη των 2 λεκανών του λιμανιού(πηγή Θεοδούλου 2002).

Στο ανατολικό τμήμα του αρχαίου λιμανιού, είναι αντιληπτή η έντονη μυρωδιά από πιθανή απόρριψη σκουπιδιών(εικ. 7-8).



Εικ. 7 Σκουπίδια παντού(πηγή Αρφάνης Η.).



Εικ. 8 Σκουπίδια παντού(πηγή Αρφάνης Η.).

Επίσης υπάρχει ένας καταυλισμός αθίγγανων και άλλων προσφύγων όπως και κάτι χαμόσπιτα τα οποία υποβαθμίζουν περισσότερο την περιοχή(εικ. 9).



Εικ. 9 Καταυλισμός αθίγγανων ή προσφύγων(πηγή Κατσιγιαννοπούλου Κ.).

Το έλος φιλοξενεί πολλά είδη αποδημητικών πτηνών με χαρακτηριστικό τον κρίνο της θάλασσας.

Επίσης πρέπει να προστεθεί πως το λιμάνι βρίσκεται δίπλα σε τουριστικό θέρετρο (Λουτράκι) και θα μπορούσε να γίνει πόλος έλξης για τουρίστες όλη την διάρκεια του χρόνου, αλλά βλέπουμε πως είναι τελείως ανεκμετάλλευτο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΔΕΙΞΗΣ ΤΟΥ ΑΡΧΑΙΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

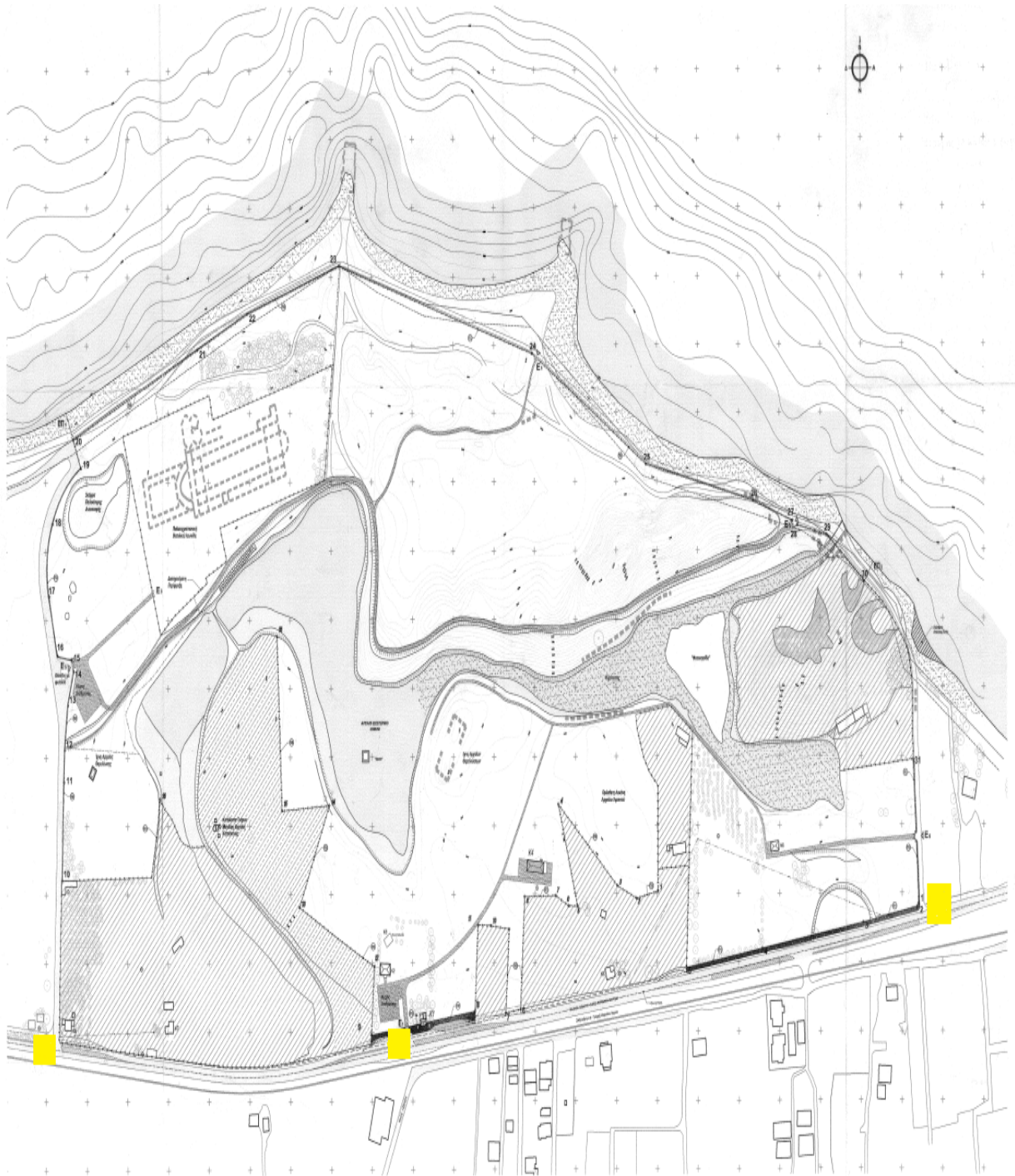
Μετά από έρευνα που κάναμε στην περιοχή καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχουν στοιχεία που να υποδηλώνουν την ύπαρξη του αρχαίου λιμανιού.

Με γνώμονα αυτό και με βάση την προσωπική μας άποψη καταλήξαμε στις παρακάτω προτάσεις ανάδειξης του λιμανιού με σκοπό την χρήση του ως αρχαιολογικό χώρο.

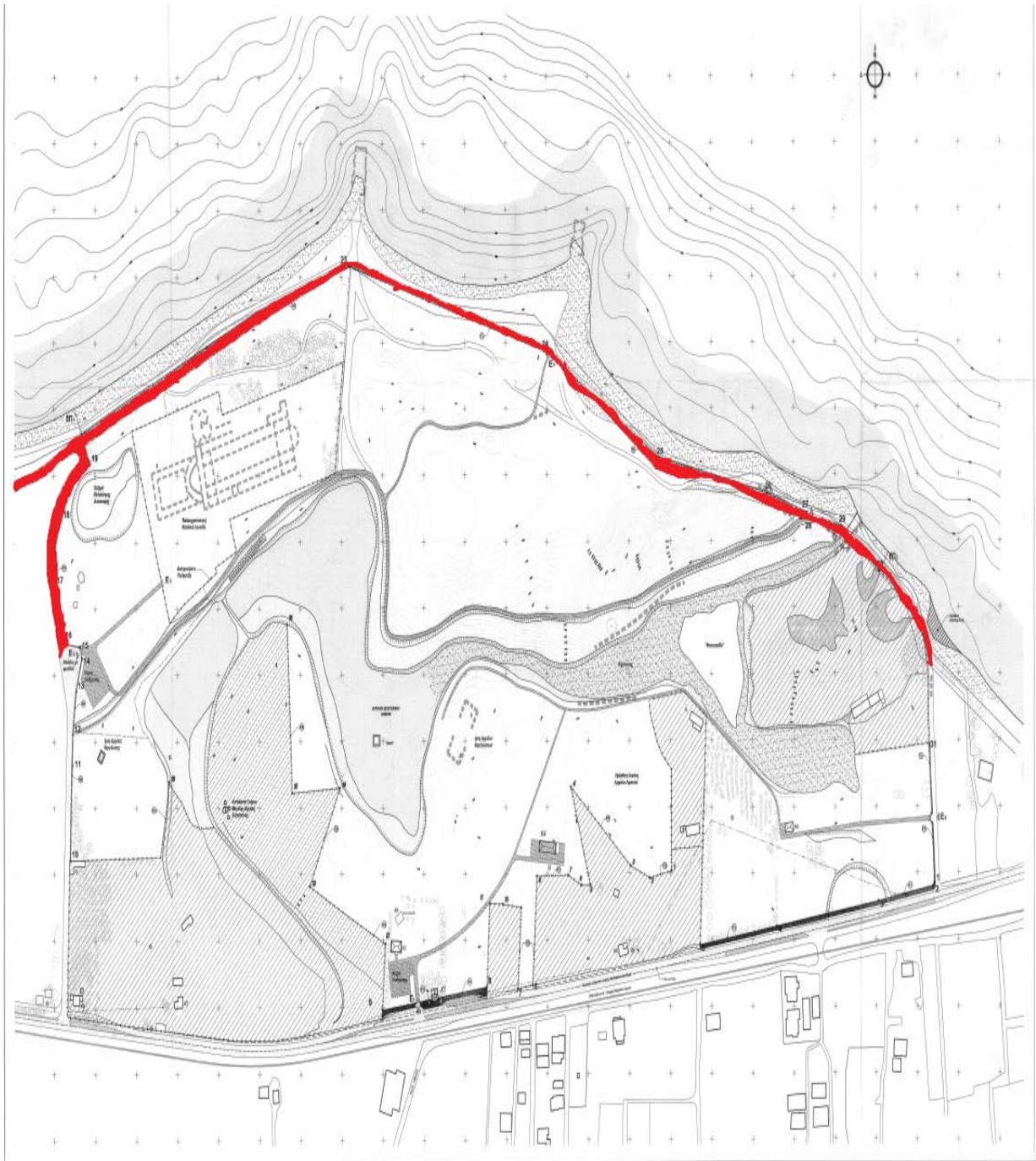
Στην μελέτη μας αναπτύσσονται προτάσεις διαμόρφωσης εξωτερικού χώρου, προτάσεις ανάδειξης του αρχαιολογικού χώρου, αρχιτεκτονικές προτάσεις και υποδομές για την ασφαλή περιήγηση στο λιμάνι.

1) ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

Α) Να τοποθετηθούν ενημερωτικές ταμπέλες κατά μήκος της Παλαιάς Εθνικής Οδού που να υποδηλώνουν την ύπαρξη του λιμανιού.



B) Απαγόρευση της διέλευσης οποιουδήποτε αυτοκινήτου ή γενικώς τροχοφόρου κατά μήκος της παραλιακής οδού και πιθανόν και πεζοδρόμηση της.



Γ) Διαμόρφωση κανόνων για την δόμηση στον ευρύτερο χώρο, πάντοτε όμως με σεβασμό στον αρχαιολογικό χώρο.

Δ) Τοποθέτηση φωτισμού κατά μήκος της παραλιακής οδού όπου μπορούν να εκτείθονται αντίγραφα αρχαιολογικών ευρημάτων



Ε) Να επεκταθούν τα δίκτυα ΟΤΕ, ΔΕΗ, ύδρευσης και αποχέτευσης, που είναι αναγκαία για την ανάδειξη και την διαφύλαξη του χώρου.

Στ) Τοποθέτηση τουλάχιστον 2 τουαλετών στην περιοχή της παραλιακής οδού.



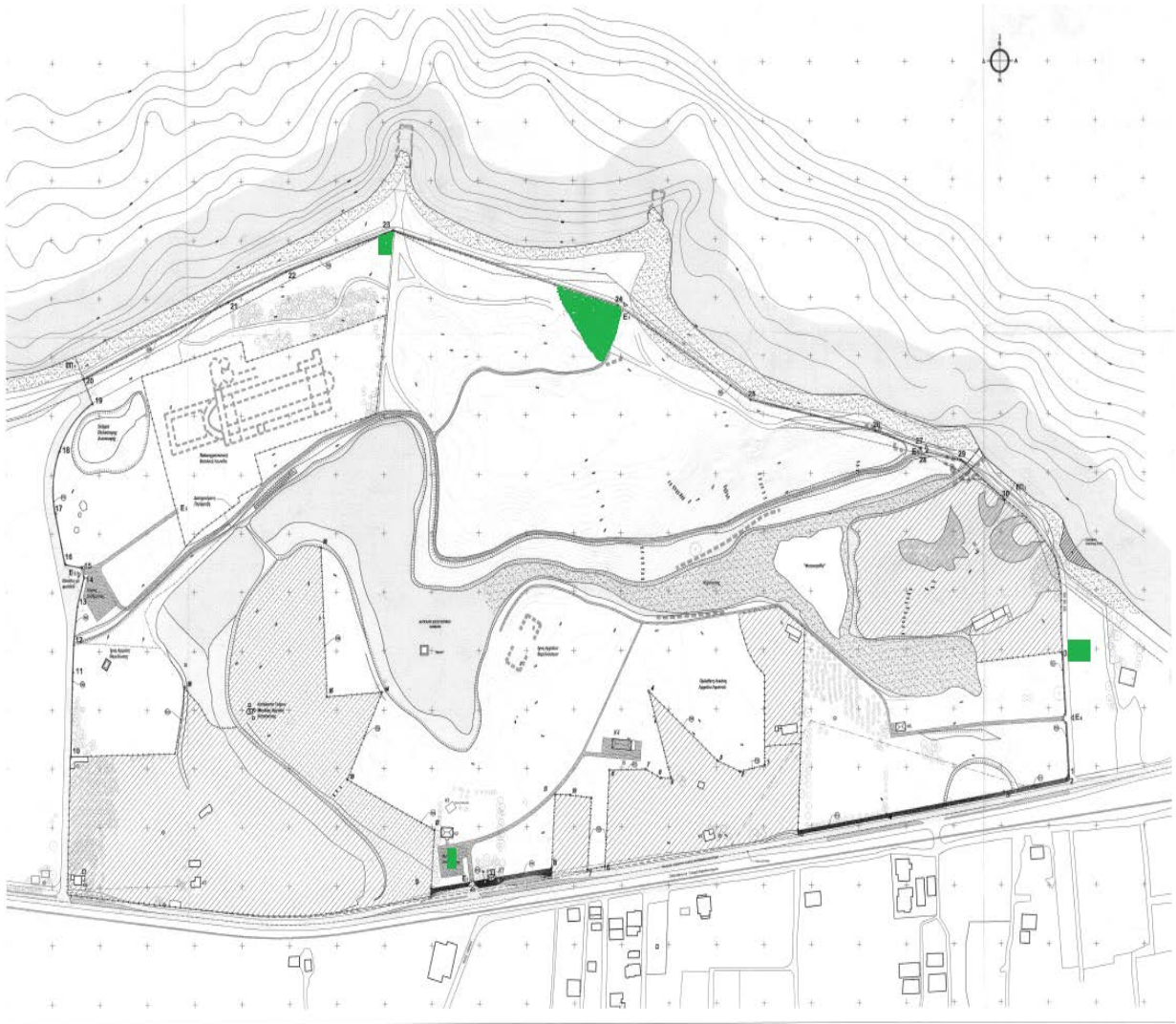
Ζ) Στους παράλευρους δρόμους να τοποθετηθούν πεζοδρόμια για την άνετη μετακίνηση των επισκεπτών.

Η) Να τοποθετηθούν παγκάκια κατά μήκος των πεζοδρομίων.



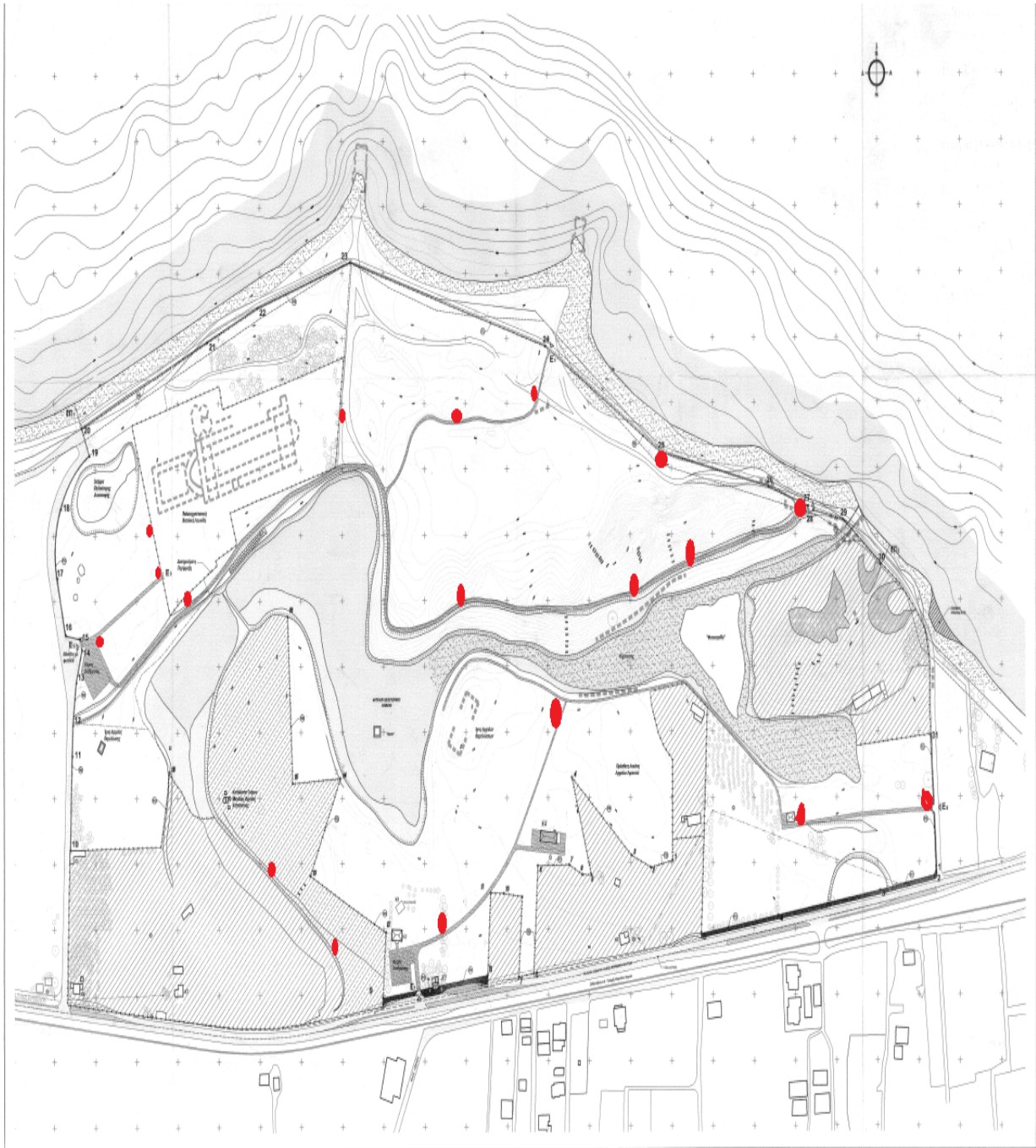
2) ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΔΕΙΞΗΣ ΤΟΥ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

- A)** Καθαρισμός και απομάκρυνση μπαζών και σκουπιδιών.
- B)** Αποκατάσταση του ανάγλυφου, το οποίο έχει καταστραφεί από την συχνή διέλευση οχημάτων.
- Γ)** Συντήρηση και καθαρισμός των βαπτιστηρίων.
- Δ)** Πλήρης αποκατάσταση των αρχαιολογικών ευρημάτων.
- Ε)** Φύτευση πρασίνου με προσοχή μην καταστραφούν τα αρχαία.



Στ) Παροχή πληροφοριών και άλλων εξυπηρετήσεων προς τους επισκέπτες όπως:

- Τοποθέτηση ταμπελών με κατόψεις των αρχαιολογικών χώρων και των βοηθητικών κτισμάτων για τον προσανατολισμό των επισκεπτών.
- Τοποθέτηση ψηφιακής ξενάγησης σε διάφορες γλώσσες.



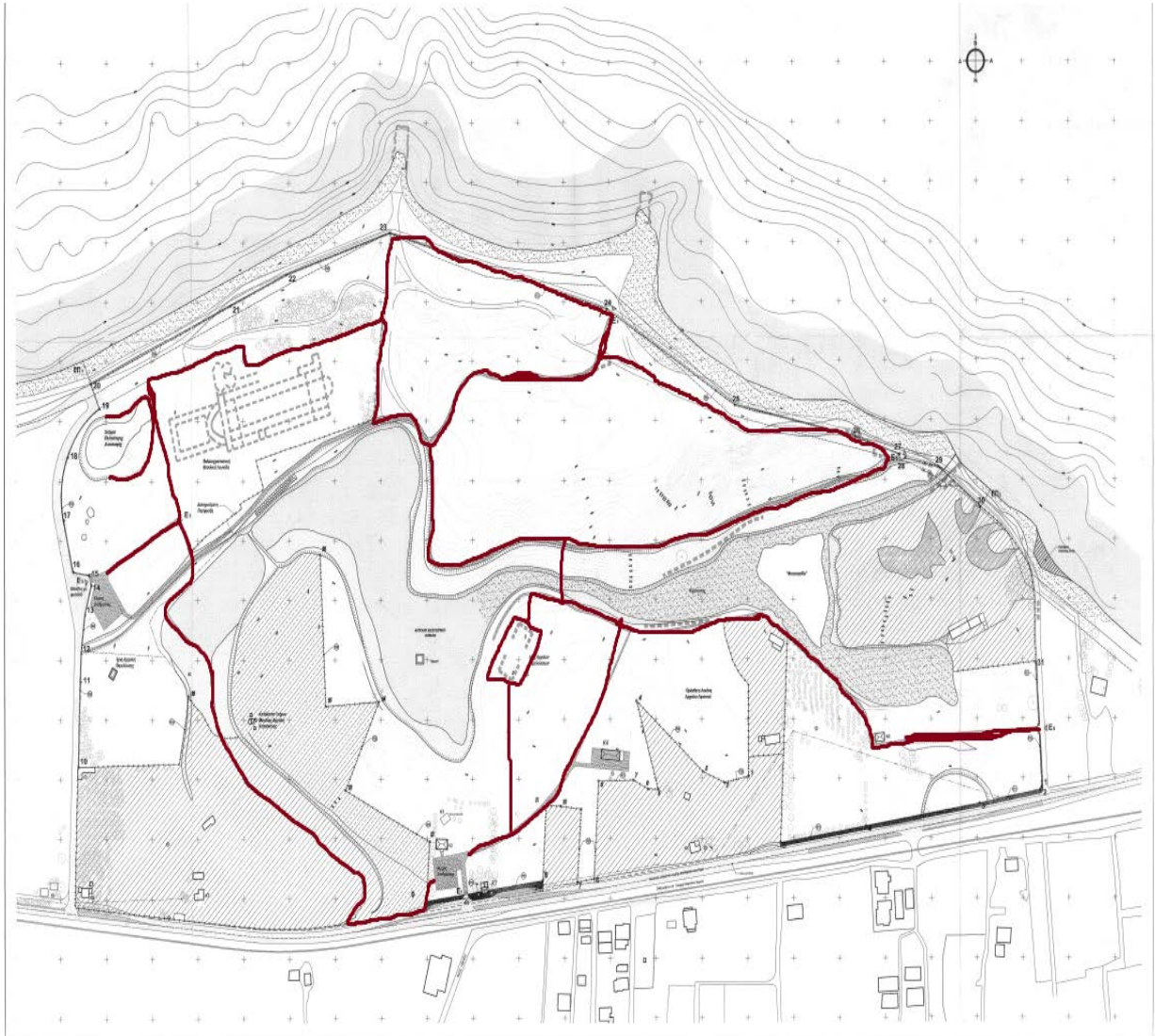
Z) Να τοποθετηθούν παγκάκια κατά μήκος του αρχαιολογικού χώρου.

3) ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

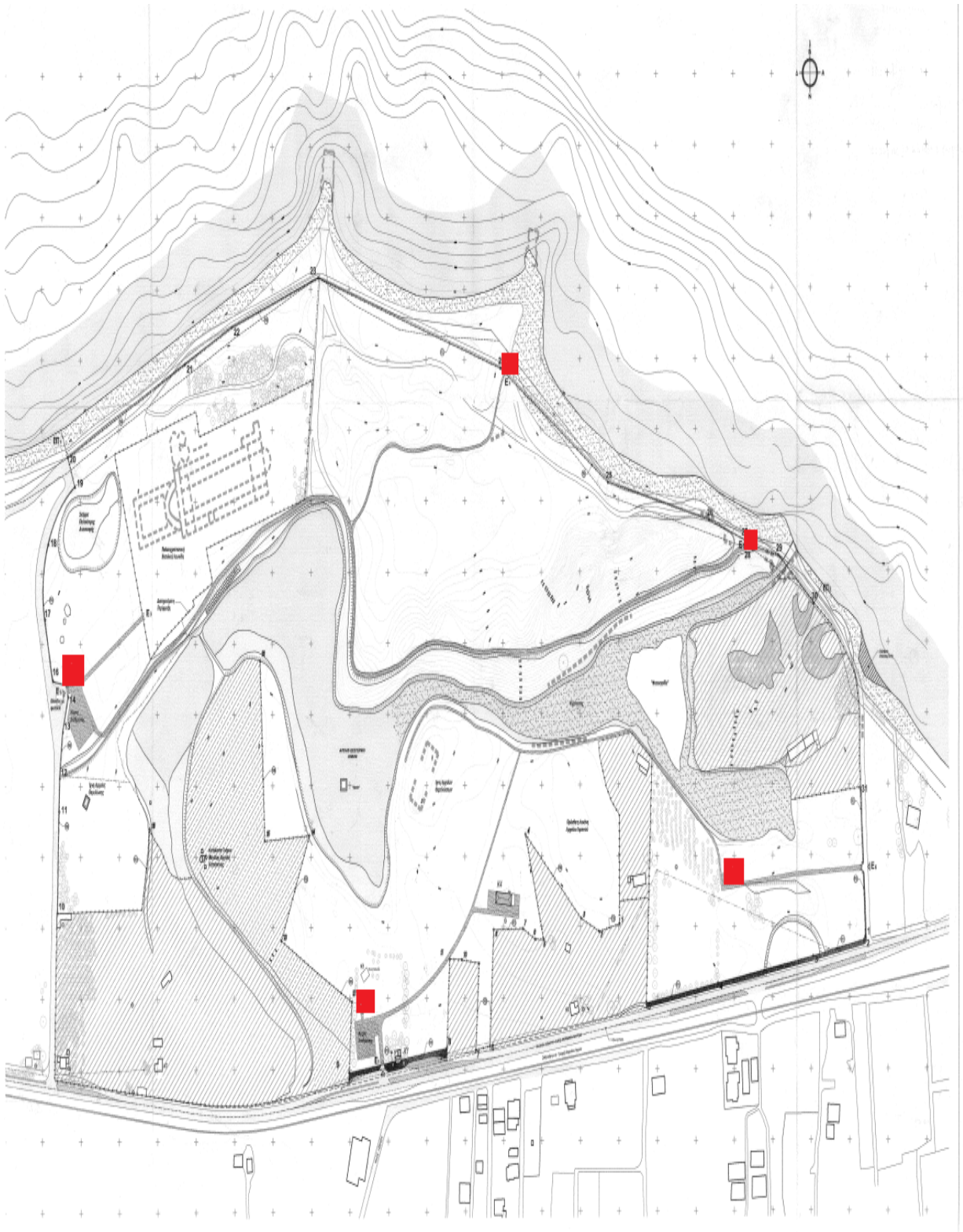
Όσον αφορά τις αρχιτεκτονικές προτάσεις πρέπει να αναφερθεί πως μέσω αρκετών ανασκαφικών ερευνών οι αρχαιολόγοι έχουν καταλήξει πως σε αρκετά

σημεία εντός του λιμανιού δεν έχουν βρεθεί αρχαία, οπότε και μπορούμε να επέμβουμε με τα παρακάτω:

A) Κατασκευή μονοπατιών για την διευκόλυνση του περιπάτου.



B) Κατασκευή φυλακίων με σκοπό την φύλαξη του χώρου και επισκευή του ήδη υπάρχοντος. Τα φυλάκια θα πρέπει να έχουν τουριστικούς οδηγούς, ενημερωτικά φυλλάδια για τον αρχαιολογικό χώρο, καθώς και χώρο αποθήκευσης των ψηφιακών ξεναγών.



Γ) Κατασκευή κτιρίου που θα στεγάζει το μουσείο.



Δ) Κατασκευή κτιρίου που θα λειτουργεί ως καφετέρια- αναψυκτήριο.



Ε) Κατασκευή κτιρίου που θα χρησιμοποιηθεί για γραφεία και αποθήκες.



Στ) Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης στους παράπλευρους δρόμους.



4) ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗΣ

- A)** Φωτισμός της Παλαιάς Εθνικής Οδού που οδηγεί στην Παλαιοχριστιανική με κολώνες.
- B)** Για τον φωτισμό του αρχαιολογικού χώρου θα χρησιμοποιηθούν κολώνες.
- Γ)** Να γίνει εγκατάσταση μεγαφώνων αρχαιολογικού χώρου.
- Δ)** Τοποθέτηση χαμηλού φωτισμού ύψους για τον φωτισμό των στενών μονοπατιών.
- Ε)** Στους παράπλευρους δρόμους θα τοποθετηθούν κολώνες φωτισμού.
- Στ)** Θα τοποθετηθούν κιόσκια για την ξεκούραση των επισκεπτών.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Με το τέλος της έρευνας που κάναμε είδαμε πως το λιμάνι του Λεχαίου έχει αρκετές ελλείψεις και υπάρχει μεγάλη εγκατάλειψη. Κάποια παρόμοια κατάσταση επικρατεί και στα περισσότερα από τα υπόλοιπα λιμάνια που αναφέραμε σε προηγούμενες ενότητες.

Αυτή η κατάσταση μας έδωσε το έναυσμα να κάνουμε κάποιες προτάσεις πάντα με σεβασμό στην ιστορία του τόπου.

Οι προτάσεις μας αυτές έχουν σκοπό την πρόσθεση κάποιων στοιχείων έτσι ώστε να αναδειχτεί το αρχαίο λιμάνι με σκοπό την ανάπτυξη της περιοχής.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Δημητριάδη, Καρπονίδα, «*Τα κάστρα της Πελοποννήσου*». Adam, Αθήνα: 1990
- Θεοδούλου Θ, «*Λέχειο. Το δυτικό λιμάνι της Κορίνθου*». Ενάλια VI, Αθήνα: 2002
- Κορδώσης Μ. , «*Ιστορία και τοπογραφία της περιοχής της Κορίνθου*». Διατριβή, Αθήνα: 1981
- Κορδώσης Μ. , «*Ιστορικών*». Διατριβή, Αθήνα: 1981
- Πάλλας Ι. Δ, «*Ανασκαφαί εν Λεχαίω*». Πρακτικά Αρχαιολογικής Εταιρείας, Αθήνα: 1961
- Πάλλας Ι. Δ, «*Ανασκαφή της Παλαιοχριστιανικής Βασιλικής του Λεχαίου*». Πρακτικά Αρχαιολογικής Εταιρείας, Αθήνα: 1962
- Πάλλας Ι. Δ, «*Ανασκαφικάί έρευναι εν Λεχαίω*». Αρχαιολογικόν Δελτίον, Αθήνα: 1963
- Πάλλας Ι. Δ., , «*Σαλαμινιακά*», Αρχαιολογική Εφημερίς, Αθήνα: 1949
- Παπαχατζής Ν. , «*Αρχαία Κόρινθος*». Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα: 1976
- Παπαχατζής Ν. , «*Πανσανίου Ελλάδος Περιήγησις*». Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα:1974
- Σίμωνι Α., «*Σάμος, Πυθαγόρειο*». Αρχαιολογικόν Δελτίον 49, Αθήνα: 1994
- Σίμωνι Α., «*Το αρχαίο πολεμικό λιμάνι της Θάσου*». Α. Δ. Μελέτες, 1994-1995
- Στεφανάκης Μ. - Χατζηδάκη Ε., «*Μυστικά της Φαλασαρνας*». Μινώα, Αθήνα: 2004

Ιστοσελίδες στο internet

- www.limenoskopion.gr
- www.Google earth.com
- www.zeaharbourproject.dk/4/4_01_01_03.htm
- www.politis-news.blogspot.com/2010/04/6.html
- www.ekorinthos.gr