

# Matera, Marcin

---

## Infrastruktura portów antycznego Koryntu

---

Studia i Materiały Archeologiczne 13, 137-150

---

2006

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez **Muzeum Historii Polski** w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Marcin Matera

## Infrastruktura portów antycznego Koryntu

Korynt był jednym z największych miast starożytnej Grecji. Szczyt swojej potęgi osiągnął w okresie archaicznym, głównie dzięki eksportowi wyrobów rzemieślniczych (przede wszystkim ceramiki) oraz handlowi prowadzonemu na wielką skalę. W VI wieku p.n.e. przewaga handlowa Koryntu musiała ustąpić miejsca wzrastającej potędze ekonomicznej Aten<sup>1</sup>. Korynt, położony pomiędzy dwiema zatokami: Koryncką i Sarońską, posiadał w starożytności dwa porty: Lechajon i *Kenchreai*<sup>2</sup>. Pauzaniusz tak oto wyjaśnia pochodzenie obu nazw:

*Korynckim przystaniom okrętowym nadano nazwy od Lechesa i Kenchriasa, synów podobno Posejdona i Pejreny, córzy Acheloosa. Natomiast w poemacie „Wielkie Eoje” Pejrene uchodzi za córę Ojbalosa [...].*<sup>3</sup>

Lechajon położony był nad Zatoką Koryncką, drugi z portów nad Zatoką Sarońską<sup>4</sup>. *Kenchreai* (dziś Kekhries) leżał 11 km na wschód od centrum starożytnego Koryntu i 4 km na południe od znajdującego się na Istmie sanktuarium Posejdona (tj. przy wschodnim krańcu dzisiejszego Kanału Korynckiego)<sup>5</sup>. Był to główny port Koryntu przez cały V wiek p.n.e., a zapewne i wcześniej odgrywał niebagatelną rolę w wymianie handlowej prowadzonej przez to miasto<sup>6</sup>. Port ten został dwukrotnie zniszczony przez trzęsienia ziemi (w latach 365 i 375 n.e.) oraz, być może, przez najazd Awarów w VI wieku n.e.<sup>7</sup> Oba porty łączyła specjalna,

---

*Autor jest pracownikiem Instytutu Archeologii Uniwersytetu Warszawskiego. Niniejszy artykuł powstał w wyniku rozwinięcia studiów nad zagadnieniem konstrukcji portowych w starożytnej Grecji. Przedmiot ten był tematem pracy licencjackiej Autora napisanej pod kierunkiem dr. T. Scholla, przedstawionej w Instytucie Archeologii Uniwersytetu Warszawskiego w roku 2001.*

<sup>1</sup> M.L. Bernhard, *Korynt i Argolida*, Warszawa 1987, p. 5.

<sup>2</sup> H. Gajewska, *Transport wodny*, in: K. Majewski ed., *Kultura materialna starożytnej Grecji*, vol. 3, Wrocław 1978, p. 292.

<sup>3</sup> Pauz. II.2.3.

<sup>4</sup> Gajewska, *op.cit.*, p. 292.

<sup>5</sup> R. Stillwell ed., *The Princeton Encyclopedia of classical sites*, Princeton 1976, p. 446.

<sup>6</sup> J. Wiseman, *The Land of the ancient Corinthians* [SIMA 50], Göteborg 1978, p. 52.

<sup>7</sup> Stillwell, *op.cit.*, p. 446.

wyłożona kamiennymi płytami droga (diolkos), służąca do przeciągania towarów i/lub statków przez Przesmyk Koryński<sup>8</sup>. Szczególnie dobrze zachowały się falochrony i nadbrzeża portu *Kenchreai*, które były widoczne jeszcze w XIX wieku<sup>9</sup>. Badania archeologiczne prowadzone w tym miejscu od początku lat sześćdziesiątych do roku 1968 przez ekspedycję Uniwersytetu Chicago i Uniwersytetu Indiany pod kierownictwem R. L. Scrantona<sup>10</sup> pozwoliły między innymi wykreślić plany mola wschodniego i zachodniego<sup>11</sup>. Badania te odbywały się pod auspicjami American School of Classical Studies at Athens<sup>12</sup>. Już po pierwszej kampanii określono wstępnie położenie, kształt oraz rozmiary zarówno mola wschodniego, jak i zachodniego (fig. 1). Kolejne lata badań portu przyniosły weryfikację pewnych tez, szczególnie w przypadku wschodniego mola (fig. 2)<sup>13</sup>.

Według H. Gajewskiej owe falochrony i nadbrzeża to jedna z nielicznych pozostałości greckich urządzeń portowych z czasów archaicznych<sup>14</sup>. J. G. Hawthorne w swym artykule relacjonującym prace badawcze przeprowadzone na terenie portu w latach 1963-64 stwierdza, że dotychczasowe prace wykopaliskowe nie ujawniły żadnych śladów urządzeń portowych, których greckie pochodzenie nie budziłoby wątpliwości. Hawthorne doszedł do wniosku, że być może w czasie, gdy Juliusz Cezar planował odbudowę Koryntu zniszczonego przez Lucjusza Mummiusza (w roku 146 p.n.e.), do swych planów włączył także wschodni port miasta. Zaznacza jednak, że dotychczasowy stan badań założeń portowych pozwala jedynie na stwierdzenie faktu, iż większość z nich wydaje się pochodzić z okresu od II wieku p.n.e. Według niego pomimo wszystko można jednak mówić, że część z nich to po prostu przebudowane lub odnowione konstrukcje greckie<sup>15</sup>. W podobny sposób w swym artykule *Kenchreai – Port Koryntu* wypowiada się na ten temat Z. Gansiniec<sup>16</sup>.

*Kenchreai* położony był w północnej części Zatoki Saronickiej i był chroniony przez dwa cypłe (od północy i od południa) oraz dwa mola, pełniące zapewne również funkcję falochronów<sup>17</sup>. Ich konstrukcja była bardzo prosta. Składały się z wzniesionych do morza skał, kamieni, gruzu oraz ziemi<sup>18</sup>. Zachowane odcinki nawierzchni tych konstrukcji pozwoliły stwierdzić, że była ona wyłożona płytami wapienia<sup>19</sup>. Molo wschodnie bieгло prosto w kierunku południowym na odległość

<sup>8</sup> M.L. Bernhard, *Sztuka grecka archaiczna*, Warszawa 1989, p. 112.

<sup>9</sup> J.G. Hawthorne, *Kenchreai, Port of Corinth*, *Archaeology* 18, 1965, p. 191-192.

<sup>10</sup> J.P. Delgado ed., *Encyclopedia of Underwater and Maritime Archaeology*, New Haven 1997, p. 221; informacje na temat badań wykopaliskowych na terenie portu *Kenchreai* cf.: J.S. Shaw, *Shallow-water Excavation at Kenchreai*, *AJA* 71, 1967, p. 223-231.

<sup>11</sup> Hawthorne, *op.cit.*, p. 191-192.

<sup>12</sup> *Ibidem*.

<sup>13</sup> Hawthorne, *op.cit.*, p. 191.

<sup>14</sup> Gajewska, *op.cit.*, p. 292.

<sup>15</sup> Hawthorne, *op.cit.*, p. 200.

<sup>16</sup> Z. Gansiniec, *Kenchreai – port Koryntu*, *Filomata* 213, 1967, p. 186.

<sup>17</sup> N.H. Fowler, R. Stillwell, *Corinth. Results of Excavations conducted by the American School of Classical Studies at Athens. Introduction, Topography, Architecture*, Cambridge 1932, p. 1, 71-72.

<sup>18</sup> Hawthorne, *op.cit.*, p. 197.

<sup>19</sup> Gansiniec, *op.cit.*, p. 181.

około 92 m<sup>20</sup>. Przy nadbrzeżu jego szerokość wynosiła około 30 m, by potem stopniowo się zmniejszać do około 22 m i w końcu przy szczycie mola osiągnąć 12.2 m<sup>21</sup>. W tym miejscu znajdowała się platforma kształtem zbliżona do prostokąta<sup>22</sup>. Badacze przypuszczają, że właśnie tam stał, wzmiankowany przez Pauzaniasa w jego dziele *Wędrówka po Helladzie*, wykonany z brązu posąg Posejdona<sup>23</sup>. Przedstawienie tegoż posągu widnieje na awersie monet Antoninusa Piusa (fig. 3), które – według zgodnej opinii numizmatyków badających problem przedstawień architektury na monetach – ukazują właśnie *Kenchreai*. Na monetach tych widnieje także przedstawienie dwu świątyń zbudowanych na krańcach jednego i drugiego mola<sup>24</sup>. Molo wschodnie znajduje się w chwili obecnej poniżej powierzchni wody<sup>25</sup>.

Molo zachodnie biegnie na południowy wschód na dystansie 82.2 m. Następnie skręca na wschód i biegnie w tym kierunku na długości także 82.2 m. Z. Gansiniec uważa, że molo zachodnie w całości znajduje się pod powierzchnią wody i w miejscu, w którym łączyło się z nadbrzeżem, jego powierzchnia jest około 2 m pod wodą. Najdalej wysunięty kraniec tego mola znajduje się obecnie około 5 m pod powierzchnią wody<sup>26</sup>. J. G. Hawthorne, relacjonując badania tej konstrukcji przeprowadzone w roku 1963, nie podał dokładnych wymiarów założenia, ale zaznaczył, że molo rozszerzało się przy brzegu. Po północnej stronie znajdował się ciąg dużych, prostokątnych budynków zwróconych frontem do drogi biegnącej po południowej stronie mola. Zdaniem Hawthorne'a były to magazyny portowe<sup>27</sup>. Ten blok magazynów rozciągał się na długości około 200 m. Inne budowle o podobnym charakterze odkryto także w północno-zachodnim rejonie portu. Wzniesione były w pobliżu obszernego nadbrzeża i skierowane frontem do niego<sup>28</sup>.

O drugim z portów Koryntu tak wiele powiedzieć nie można, ponieważ na jego terenie nigdy nie przeprowadzono badań archeologicznych. Położony był około 2.5 km na północny wschód od miasta<sup>29</sup>. Lechajon i Korynt, podobnie jak Ateny i Pireus, połączone były ze sobą długimi murami obronnymi<sup>30</sup>.

Wzmiankę o nich znaleźć można w dziele *Historia grecka* autorstwa Ksenofonta:

---

<sup>20</sup> Hawthorne, *op.cit.*, p. 197.

<sup>21</sup> Gansiniec, *op.cit.*, p. 180.

<sup>22</sup> *Ibidem*.

<sup>23</sup> *W Kenchreai jest świątynia Afrodyty i kamienny posąg bogini. Już poza tą świątynią, na molo wrzynającym się w morze stoi z brązu Posejdon. Drugie wysunięte ramię portu mieści przybytki Asklepiosa i Izdydy.* (Pauz. II.2.3).

<sup>24</sup> Zagadnieniem wykorzystywania nadbrzeżnych miejsc kultu jako wskazówek w nawigacji terestrycznej zajął się S. Ducin: S. Ducin, *Sztuka nawigacji w starożytnej Grecji i w Rzymie*, Lublin 1997, p. 134-155; o roli świątyń usytuowanych na molach *Kenchreai* cf.: *ibidem*, p. 141-142.

<sup>25</sup> Hawthorne, *op.cit.*, p. 197.

<sup>26</sup> Gansiniec, *op.cit.*, p. 180.

<sup>27</sup> R.L. Scramton, E.S. Ramage, *Investigations at Kenchreai, 1963*, *Hesperia* 33, 1964, p. 138.

<sup>28</sup> Stillwell, *op.cit.*, p. 446.

<sup>29</sup> *Ibidem*.

<sup>30</sup> Wiseman, *op.cit.*, p. 87.

*Pasimelos i Alkimenes, przeprawiwszy się przez potok górski, porozumieli się z polemarchem lacedemońskim Praksitasem, który właśnie wtedy ze swą morą stał na straży w Sikyonie, i oświadczyli mu, że są w stanie umożliwić mu wkroczenie w obręb murów ciągnących się w dół aż do portu Lechaion.*<sup>31</sup>

W innym miejscu tego samego dzieła Ksenofonta znajduje się również inna wzmianka dotycząca poruszanego zagadnienia:

*Zginęli także Beotowie postawieni na straży w porcie, jedni na murach, inni na dachu stoczni, na który się schronili.*<sup>32</sup>

Miejsce starożytnego portu nawet jeszcze w latach siedemdziesiątych XX wieku było niesłychanie łatwe do identyfikacji. Mimo iż śladów po antycznym mieście portowym nie było już widać, to basen portowy – choć płytki, zamulony i bezużyteczny – można było rozpoznać bez trudu. Poza samym basenem portowym widoczne były także dwie hałdy ziemi wydobytej w trakcie jego kopania lub w czasie pogłębiania go. Ziemia ta mogła również pochodzić z kanału wykopanego w celu połączenia sztucznego basenu portowego z morzem<sup>33</sup>. Ściany tego kanału wzmocniono blokami porosu. J. W. Shaw, który bliżej zajął się problematyką tej konstrukcji, stwierdził, że prawdopodobnie pochodzi ona dopiero z II wieku n.e., ale nie ma co do tego stuprocentowej pewności, a w związku z tym mogła być ona wcześniejsza. Zatopione w wodzie przetrwały do naszych czasów także fragmenty antycznego nadbrzeża portu w Lechajonie. Są to jednak głównie pojedyncze bloki porosu<sup>34</sup>.

W starożytności jeden z głównych morskich szlaków handlowych ze wschodu na zachód biegł wokół Peloponezu<sup>35</sup>. Jego odcinek pomiędzy Kiterą a przylądkiem Malea cieszył się wybitnie złą sławą<sup>36</sup>. Zapewne działało się tak za sprawą zjawiska występującego w tym rejonie w lipcu i sierpniu. Wtedy to następuje połączenie falowania wody, które wywołane jest wiatrami etezyjskimi wiejącymi z północy, z lokalnym prądem morskim<sup>37</sup>. Reminiscencją tego zjawiska jest być może fragment *Odysei* Homera:

*Lecz prąd morski płynących około Malei,  
Toż Borej – jak nas schwycą, tak w przeciwną stronę  
Od Kyterów odrzuca.*<sup>38</sup>

<sup>31</sup> Xen., IV.4.7.

<sup>32</sup> Xen., IV.4.12.

<sup>33</sup> Fowler, Stillwell, *op.cit.*, p. 95.

<sup>34</sup> Wiseman, *op.cit.*, p. 88.

<sup>35</sup> Ducin, *op.cit.*, p. 85.

<sup>36</sup> Wiseman, *op.cit.*, p. 45.

<sup>37</sup> Ducin, *op.cit.*, p. 28.

<sup>38</sup> Homer, IX.82-84.

Ponadto, według T. Łoposzki dodatkowym niebezpieczeństwem czyhającym na statki w tym rejonie mogli być i byli (przynajmniej w okresie rzymskim) piraci. Przylądek Malea na południowych krańcach Peloponezu nazwany był przez starożytnych piratów „Złotym Przylądkiem”. Wrzynał się on w morze daleko na południe i stanowił doskonały punkt do przygotowania zasadzki i wypadu na statki żeglujące z bogatych portów wschodnich ku Grecji i wybrzeżom Italii<sup>39</sup>. Swą tezę T. Łoposzko opiera na przekazie Lucjusza Anneusza Florusa:

*Najpierw pod wodzą Izydorusa uprawiali rozbój zadawalając się pobliskim morzem między Kretą, Cyreną, Achają i Zatoką Malijską, którą ze względu na obfitość łupów sami nazwali złotą.*<sup>40</sup>

O piratach działających w tym rejonie pisał także Polibiusz:

*Słyszac zatem, że łodzie Skerdilaidasa koło Malei uprawiają rozbój morski i wszystkich kupców traktują jak nieprzyjaciół [...].*<sup>41</sup>

Być może już wcześniej miejsce to cieszyło się złą sławą m.in. dzięki piratom, a jak wiadomo, ich proceder w starożytności był jednym z najbardziej powszechnych zjawisk w żegludze<sup>42</sup>. Należy jednak pamiętać, że cechą charakterystyczną piractwa okresu archaicznego był fakt, że głównym celem ataków pirackich były wybrzeża i znajdujące się tam porty oraz miasta, a nie statki przewożące cenne towary<sup>43</sup>.

Przesmyk Koryncki mierzył mniej niż 40 stadiów szerokości (około 7.1 km) i Koryntyjczycy panujący nad tym terytorium musieli zdawać sobie sprawę z faktu, że jeśli będą mogli oferować drogę alternatywną dla niebezpiecznej żeglugi wokół przylądka Malea, ich potęgą znacznie wzrośnie<sup>44</sup>. Oprócz względów bezpieczeństwa duże znaczenie mógł mieć fakt, że opływanie Peloponezu w drodze ze wschodu na

<sup>39</sup> T. Łoposzko, *Starożytni piraci Morza Śródziemnego*, Lublin 1994, p. 153.

<sup>40</sup> Florus Lucius Annaeus, *Zarys dziejów rzymskich*, I. Lewandowski trad., Wrocław 1973, 2.II.41.

<sup>41</sup> Pol. V.101.1.

<sup>42</sup> J. Korpanty, *Rozbój morski w starożytności*, Gdynia 1969, p. 5; cf.: Tukid. I.4-5: *Dawni bowiem Hellenowie i ci spośród barbarzyńców, którzy mieszkali nad morzem i na wyspach, skoro zaczęli częściej na okrętach do siebie docierać, zajęli się korsarstwem. Wodźcami tych wypraw były jednostki moźne, które podejmowały je dla zysku osobistego i w celu zapewnienia biednym środków utrzymania. Napadając na miasta otwarte i założone na sposób wsi – grabili je i stąd czerpali główne środki do życia. Zajęcie to nie przynosiło żadnej ujmy, a raczej nawet trochę sławy. Świadczyć o tym mogą i dzisiaj jeszcze ci mieszkańcy lądu stałego, dla których chlubą jest zręczne wykonywanie tego rzemiosła, jak również i dawni poeci, u których ludzie stale w jednakowy sposób zapytują przyjeżdżających, czy nie są korsarzami; dowodzi to, że ani zapytywani nie uważają tego zajęcia za haniebnę, ani pytający nie chcą tamtych obrazić. Cf.: Homer, III.69-74: *Teraz wolno mi spytać przybyłych tu gości, / Kto są – bo już podjedli sobie do sytości. / Mówcie, co wy za jedni? Skąd morzem płyniecie? / Czy dla handlu, czyli też błędzicie po świecie, / Ot tak sobie, lotrzyki, postrach tych wybrzeży, / Narażając głowy własne dla grabieży?* Cf.: Homer, IV.83-93; IX.39-43; XIV.231-234.*

<sup>43</sup> Z. Skrok, *Świat dawnych piratów*, Warszawa 1998, p. 17.

<sup>44</sup> Wiseman, *op.cit.*, p. 45.

zachód lub z zachodu na wschód wydłużało podróż średnio o 8-10 dni<sup>45</sup>. Sytuację tę postanowił wykorzystać tyran Koryntu Periander i kazał wykopać kanał łączący zatoki Saronišką i Koryncką. Jednak jego plany spełzły na niczym<sup>46</sup>. Powstał więc diolkos.

Była to droga służąca do przeciągania przez Przesmyk Koryncki statków i/lub ładunków. B. Gerster, który jako pierwszy z badaczy zwrócił uwagę na funkcję tego założenia, twierdził w swym artykule zatytułowanym *L'Isthme de Corinthe*, że droga ta w głównej mierze służyła do transportu towarów. Jeżeli przewożono statki, to jego zdaniem były to raczej jednostki o małym tonażu, a te o większej wadze pokonywały tę trasę jedynie w wyjątkowych sytuacjach<sup>47</sup>.

N. M. Verdelis nie zgadza się z twierdzeniem Gerstera, uważając, że przez diolkos przeciągano statki na pewnego rodzaju platformie zaopatrzonej w koła<sup>48</sup>. Aby tego dokonać, trzeba było załadować statek na ową platformę, co wymagałoby urządzenia, przy pomocy którego byłoby to możliwe. N. M. Verdelis twierdzi, że istnieje konstrukcja, która mogła służyć do tego celu. Jest to kamienna platforma o szerokości 10 metrów, znajdująca się przy zachodnim końcu diolkosu, nad brzegiem Zatoki Korynckiej<sup>49</sup>. Według R. M. Cook'a było to raczej miejsce, gdzie stał żuraw ułatwiający rozładunek i załadunek wyjątkowo ciężkich towarów<sup>50</sup>. J. Wiseman uważa, że konstrukcja mogła służyć zarówno w jednym, jak i w drugim celu<sup>51</sup>.

Podobnego założenia nie odkryto jednak od strony Zatoki Saroniskiej. Fakt ten N. M. Verdelis tłumaczy możliwością destrukcji tego typu platformy w trakcie prac związanych z budową Kanału Korynckiego, kiedy to znaczne partie diolkosu zostały nieodwracalnie zniszczone. Informacje o zniszczeniu pewnych odcinków tej drogi w trakcie prac związanych z budową kanału w latach 1881-1893 podaje również J. Wiseman<sup>52</sup>. Aby móc przeprowadzić taką operację, zarówno przy wschodnim, jak i zachodnim krańcu drogi musiałoby być dostatecznie głęboko. Zdaniem N. M. Verdelisa głębokość tych miejsc była w starożytności na tyle duża, że można było wykonać taką operację<sup>53</sup>.

R. M. Cook uważa, że istniała możliwość transportu statków przy pomocy diolkosu, ale zwraca uwagę na fakt, że nie mogły to być jednostki o zbyt dużej wadze. Do takiego wniosku doszedł on, analizując dwa teksty dotyczące transportu okrętów wojennych przy użyciu tejże drogi<sup>54</sup>. Tukidydes w swym dziele *Wojna peloponeska*

<sup>45</sup> B. Gerster, *L'Isthme de Corinthe*, BCH 8, 1884, p. 225.

<sup>46</sup> *Ibidem*, p. 227; o planach Periandra wzmiankuje Diogenes Laertios: *Od Periandra pochodzi sentencja: Wysiłek może wszystko. On też zamierzał przekopać Przesmyk Koryncki.* (Diogenes Laertios, *Żywoty i poglądy słynnych filozofów*, I. Krońska et al. trad., Warszawa 1982, I.99.

<sup>47</sup> Gerster, *op.cit.*, p. 226.

<sup>48</sup> N.M. Verdelis, *Der Diolkos am Isthmus von Korinth*, AM 71, 1956, p. 54.

<sup>49</sup> *Ibidem*.

<sup>50</sup> B.R. MacDonald, *The Diolkos*, JHS 106, 1986, p. 194-195.

<sup>51</sup> Wiseman, *op.cit.*, p. 45.

<sup>52</sup> *Ibidem*.

<sup>53</sup> Verdelis, *Der Diolkos...*, *op.cit.*, p. 54.

<sup>54</sup> MacDonald, *op.cit.*, p. 191.

opisywał, że w roku 412 p.n.e. przeciągano przez przesmyk triery<sup>55</sup>, a według Polibiusza w roku 217 p.n.e. nie robiono tego z penterami. Polibiusz pisze jednak, że mimo iż nie przeciągano penter, to transportowano hemiole oraz jeszcze mniejsze od nich jednostki<sup>56</sup>. Choć pentery miały rozmiary bardzo zbliżone do rozmiarów trier, były od nich cięższe i zapewne dlatego nie zdecydowano się na ich transport przez przesmyk. Hemiole, okręty o wadze i wymiarach jeszcze mniejszych od trier, przeciągano jednak bez przeszkód<sup>57</sup>. Waga statku lub okrętu była więc być może kryterium, na podstawie którego decydowano się na przewóz jednostki przy użyciu diolkosu<sup>58</sup>. Jeżeli jednak przyjmie się założenie, że droga ta powstała dla transportu tylko towarów i początkowo była używana jedynie w tym celu, to rozważania – czy tonaż jednostki pływającej był kryterium doboru statków do transportu przez diolkos, czy też nie – są pozbawione racji bytu. Zdaniem R. M. Cook'a właśnie taki cel przyświecał budowniczym diolkosu. Twierdzi on także, iż na podstawie przeprowadzonych studiów problemu można stwierdzić, że aż do roku 428 p.n.e. przez przesmyk przeciągano wyłącznie towary. Potem, mimo że w sytuacjach wyjątkowych używano diolkosu do transportu okrętów wojennych, nigdy nie doszło do upowszechnienia przewozu tą drogą statków handlowych. Zapewne wynikało to z różnic konstrukcyjnych pomiędzy okrętami wojennymi i statkami handlowymi. Długie, wąskie i lekkie triery o niskim poziomie zanurzenia były znacznie lepiej przystosowane do tego typu operacji niż masywne statki handlowe o dużym poziomie zanurzenia. W przypadku statku handlowego do wagi samej jednostki należałoby jeszcze dodać masę jego ładunku. Praktyka wyciągania okrętów wojennych na brzeg i przeciągania ich nawet w głąb łądu była Grekom powszechnie znana<sup>59</sup>. Poświadczą ją wiele przekazów źródłowych, takich jak ten, autorstwa Herodota:

*[...] ponieważ ci, którzy pierwsi opływali Atos, ponieśli straty, czynił Kserkses mniej więcej od t\*rzzech lat przygotowania dotyczące tej góry. Mianowicie koło Elajus na Chersonzie stały na kotwicy trójrzędowce; nadpływali nimi wszelacy*

<sup>55</sup> Lacedemończycy [...] przyjęli Lesbos do związku. Planując najazd na Attykę polecili obecnym sprzymierzeńcom szybko udać się na Istm z dwiema trzecimi swych kontyngentów i sami tam pierwsi przybyli; przygotowali również maszyny do transportu okrętów z Koryntu na morze ateńskie, by zaatakować Attykę równocześnie od morza i od lądu. (Tukid. III.15); Zaraz z początkiem lata, wobec tego że Chioci nalegali na wystanie okrętów, a lękali się, żeby Ateńczycy nie dowiedzieli się o układach (wszystkie te poselstwa sprawowano tajnie), Lacedemończycy wyprawiają do Koryntu trzech Spartiatów z rozkazem, aby jak najszybciej przetransportowali okręty przez Między morze Korynckie z Zatoki Korynckiej do Sarońskiej [...]. Sprzymierzeńcy zebrani w Koryncie postanowili po naradzie najpierw podjąć wyprawę na Chios [...]. Postanowili też najpierw przewieźć przez między morze tylko połowę okrętów [...]. Stosownie do postanowienia od razu przewieźli dwadzieścia jeden okrętów. (Tukid. VIII.7-8).

<sup>56</sup> Filip przybywszy za późno, żeby zastać jeszcze łodzie Ilirów, zawiął do Kenchreai, skąd wysłał kryte okręty z poleceniem, żeby dokoła Malei pozęglowały ku Aigion i Patrai; resztę zaś statków kazał przez Istmos przeciągnąć do Lechajon, gdzie wszystkie miały stanąć na kotwicach. (Pol. V.101.4).

<sup>57</sup> MacDonald, *op.cit.*, p. 191.

<sup>58</sup> *Ibidem*.

<sup>59</sup> *Ibidem*, p. 191-192.



ludzie zaciągnięci do wojska, którzy pod batem musieli wykopywać ziemię i na zmianę szli do pracy; kopali też ci, którzy mieszkali dokoła Atos.

Po dojrzałej rozwadze dochodzę do przekonania, że to pycha kazała Kserksesowi ten kanał wykopać, by mógł pokazać swą potęgę i zostawić po sobie pomnik. Mimo że bez żadnego trudu daloby się przeciągnąć okręty przez międzymorze, kazał wykopać kanał morski tak szeroki, że dwa trójrzędowce, popędzane wiosłami, mogły równocześnie przezeń przejechać.<sup>60</sup>

Niczego takiego nie można jednak powiedzieć w odniesieniu do statków handlowych. Należałoby więc chyba odrzucić twierdzenie N. M. Verdélis'a, że przez diolkos transportowano towary i statki praktycznie bez żadnych ograniczeń, a przyznać rację B. Gerster'owi i R. M. Cook'owi. Wtedy podróż wiodąca dokoła Peloponezu wymagała tylko jednego statku, a przebiegająca przez przesmyk – aż dwu. Wbrew pozorom nie był to taki duży problem, gdy weźmie się pod uwagę, że przewożone towary trafiały zapewne do jednego z dwu korynckich portów, gdzie nie brakowało przedsiębiorczych kupców i armatorów. Dla kupców zawsze istniała (często przez Greków praktykowana) możliwość odsprzedania przewożonych towarów w Lechajonie lub *Kenchreai*. Jeżeli ktoś transportował np. budulec, który nie był na sprzedaż, mógł zawrzeć umowę z armatorem, którego statek płynął do jednego z tych portów, następnie materiał rozładować, przewieźć po diolkosie na drugą stronę Istmu, a tam zawiązać kolejną umowę na rejs do miejsca jego przeznaczenia<sup>61</sup>.

Badania archeologiczne diolkosu rozpoczęto w roku 1956 i trwały do roku 1959. Prowadzone były przez pracowników Greckiego Serwisu Archeologicznego<sup>62</sup>. Pozwoliły one ustalić bardzo prawdopodobną trasę przebiegu diolkosu niemal na całej jego długości (fig. 4) oraz lepiej poznać jego szczegóły konstrukcyjne.

Diolkos był kamienną drogą, której powierzchnię tworzyły wielkie, prostokątne bloki porosu. W jej zachodniej części wymiary płyt porosu wynoszą: długość 0.60-1.20 m, szerokość około 0.60 m, grubość 0.35-0.42 m<sup>63</sup>.

Długość tej drogi była zapewne trochę większa niż szerokość przesmyku (wynikało to z faktu, że nie biegła ona idealnie prosto) i wynosiła około 7.5 km<sup>64</sup>. Jej szerokość wahała się w zależności od miejsca od 3.5 m do 5 m<sup>65</sup>.

Droga ta biegła po pewnego rodzaju nasypie, którego wysokość w części wschodniej wynosiła 1.20 m, a w zachodniej 0.43 m. Prawdopodobnie pochyłość ta miała ułatwiać odpływ wody deszczowej, a sam nasyp – zwiększać wytrzymałość

<sup>60</sup> Her. VII.22, 24.

<sup>61</sup> MacDonald, *op.cit.*, p. 192-193.

<sup>62</sup> N. Verdélis, *Die Ausgrabungen des Diolkos während der Jahre 1957/59*, AM 73, 1958, p. 140.

<sup>63</sup> Verdélis, *Der Diolkos...*, *op.cit.*, p. 53.

<sup>64</sup> Bernhard, *Sztuka...*, *op.cit.*, p. 112.

<sup>65</sup> A. Turkanik, *Korynt*, Nowy Filomata 3, 1999, p. 142.

konstrukcji<sup>66</sup>. We wschodniej części nasyp został wykonany z grubego żwiru i gruzu pomieszanego z piachem morskim, a w zachodniej wyłącznie z piachu<sup>67</sup>.

Na powierzchni diolkosu widoczne są dwie równoległe koleiny oddalone od siebie o 1,5 m. Zdaniem N. M. Verdelisa powstały one na skutek eksploatacji założenia<sup>68</sup>. Jedynie w miejscach, w których diolkos zmieniał kierunek, koleiny zostały wykonane celowo<sup>69</sup>. Wycięto je w blokach porosu, aby zapobiec wykolejeniom platformy, na której jego zdaniem transportowano nie tylko towary, ale również statki<sup>70</sup>. Pomimo tego typu zabiegów zdarzały się przypadki wypadnięcia platformy z toru jazdy, o czym mają świadczyć ślady dużo płytszych kolein odbiegające w bok od głównego kierunku, wytyczonego przez koleiny o większej głębokości<sup>71</sup>.

Mniej więcej w połowie długości diolkosu, w miejscu, w którym zatacza on łuk, na jego powierzchni odkryto dwa szeregi murków (także wykonanych z porosu), które tworzyły rodzaj niewysokich ramp. Konstrukcja ta nie zachowała się w całości do naszych czasów, co stwierdzono dzięki spostrzeżeniu, że tam, gdzie są rampy, nie ma kolein. Na tej podstawie udało się odtworzyć ich długość, a także stwierdzić, że nie była to konstrukcja późniejsza, dobudowana z powodu uszkodzeń powierzchni drogi powstałych w trakcie jej eksploatacji<sup>72</sup>.

Można by przypuszczać, że w tym miejscu następowała „mijanka” platform transportujących, gdyby nie fakt, że odległość pomiędzy rampami jest zbyt mała<sup>73</sup>. Sugestia, że konstrukcja ta miała służyć do naprawiania okrętów uszkodzonych podczas ich przewożenia, wydają się być bezpodstawne, ponieważ w takim przypadku jej położenie w środkowej części drogi nie miałyby sensu. Prawdopodobnie miała ona ułatwiać prowadzenie platformy transportującej po łuku, który diolkos zatacza w tym miejscu. Rampa znajdowałaby się wtedy pomiędzy jej kołami. Druga rampa według N. M. Verdelisa była potrzebna, by zmniejszyć do minimum działanie sił odśrodkowych, które mogłyby spowodować wykolejenie platformy. Postępowano więc w następujący sposób: gdy przeciągano platformę z zachodu na wschód (czyli pokonując niewielką różnicę poziomów), wybierano rampę o mniejszym łuku, a gdy pokonywała ona drogę w drugą stronę – o łuku większym<sup>74</sup>.

Istniały jedynie trzy sposoby, które mogły być zastosowane do poruszania platformy, tj. siła zwierzęca lub ludzka, albo jedna z nich wspomagana przez maszyny. Pierwszą możliwość należy wykluczyć, ponieważ na powierzchni bloków porosu nie odkryto śladów kopyt, które zwierzęta z pewnością pozostawiłyby na materiale tej twardości. Użycie do tego celu maszyn także nie wydaje się możliwym ze względu

<sup>66</sup> *Ibidem*, p. 54.

<sup>67</sup> *Ibidem*, p. 53.

<sup>68</sup> *Ibidem*, p. 54.

<sup>69</sup> Verdelis, *Die Ausgrabungen...*, *op.cit.*, p. 141.

<sup>70</sup> *Ibidem*, *loc.cit.*

<sup>71</sup> Verdelis, *Der Diolkos...*, *op.cit.*, p. 54.

<sup>72</sup> Verdelis, *Die Ausgrabungen ...*, *op.cit.*, p. 140; N. M. Verdelis nie podaje jednak całkowitej długości tychże ramp.

<sup>73</sup> *Ibidem*.

<sup>74</sup> *Ibidem*, p. 141.

na długość diolkosu i jego wyjątkowo nieskomplikowaną konstrukcję. Maszyny takowe, gdyby istniały, musiałyby być doprawdy ogromne i bardzo skomplikowane. Archeolodzy badający diolkos nie odkryli żadnych śladów, które wskazywałyby na ich istnienie. Pozostaje więc siła ludzka. Najprawdopodobniej dostarczali jej niewolnicy. Ciągąc platformę, zapewne kroczyli oni po dwu glinianych drogach, biegnących z obu stron diolkosu i poświadczonych archeologicznie<sup>75</sup>. J. Wiseman uważa, że drogi te służyły do transportu lżejszych ładunków w celu zmniejszenia ruchu na jednokierunkowej drodze kamiennej. Jego zdaniem musiał istnieć jakiś system sygnalizacji świetlnej, który zapobiegałby spotkaniom transportu ciągniętego z Lechajonu i przewożonego z *Kenchreai*<sup>76</sup>.

Budowa diolkosu datowana jest przez archeologów greckich na koniec VII lub początek VI wieku p.n.e., co w przybliżeniu odpowiadałoby panowaniu w Koryncie Periandra. Dbał on o rozwój handlu prowadzonego przez Korynt i musiał zdawać sobie sprawę z wyjątkowo dogodnego położenia miasta i zalet płynących z posiadania dwu portów po obu stronach przesmyku<sup>77</sup>.

### Skróty użyte w artykule

Her.

Herodot, *Dzieje*, S. Hammer trad., vol. 2, Warszawa 1959.

Homer

Homer, *Odyseja*, L. Siemieński trad., Wrocław 1975.

Pauz.

*W świątyni i w micie. Z Pauzaniaza Wędrówki po Helladzie*, J. Niemirska-Pliszczyńska trad., vol. 2, Wrocław 1973.

Pol.

Polibiusz, *Dzieje*, S. Hammer trad., vol. 1, Wrocław 1957.

Tukid.

Tukidydes, *Wojna peloponeska*, K. Kumaniecki trad., Warszawa 1953.

Xen.

Ksenofont, *Historia grecka*, W. Klinger trad., Wrocław 1958.

<sup>75</sup> *Ibidem*, p. 142.

<sup>76</sup> Wiseman, *op.cit.*, p. 45.

<sup>77</sup> Verdelis, *Der Diolkos...*, *op.cit.*, p. 59; w polskiej literaturze rozpowszechniony jest pogląd, że diolkos powstał za czasów panowania Kypselosa, cf.: Bernhard, *Sztuka...*, *op.cit.*, p. 112.

**Infrastructure of ports in ancient Corinth**

## ABSTRACT

The article tries to sum up all the accessible information about both ports of ancient Corinth and the road between them (so called *diolkos*), used for drawing goods and/or ships. Owing to archaeological research, the *diolkos* and the port *Kenchreai* on the Saronic Gulf is quite well recognized. Restings of the ancient port in *Lechaion* haven't been investigated by archaeologists, thus only the size and shape can be defined.

(Transl. by A. Tomas)

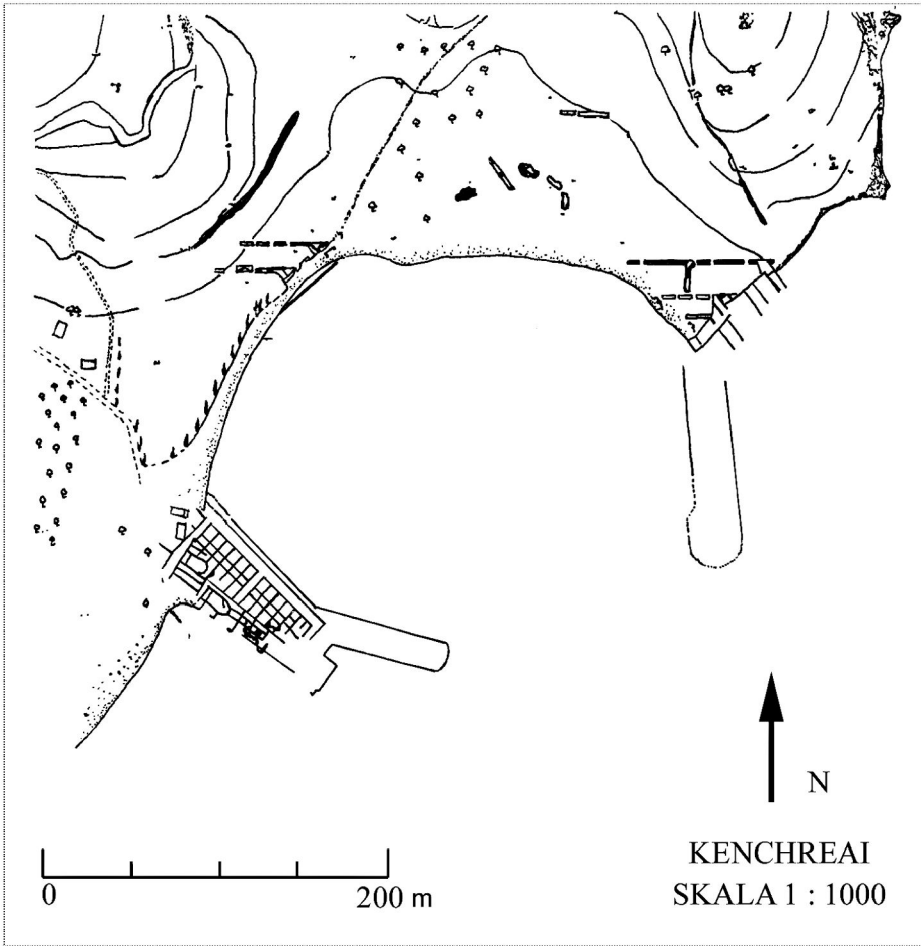


Fig. 1. Kenchreai, wstępny plan portu (za: R.L. Scranton, E.S. Ramage, *Investigations at Kenchreai*, 1963, *Hesperia* 33, 1964, p. 74, fig. 1)

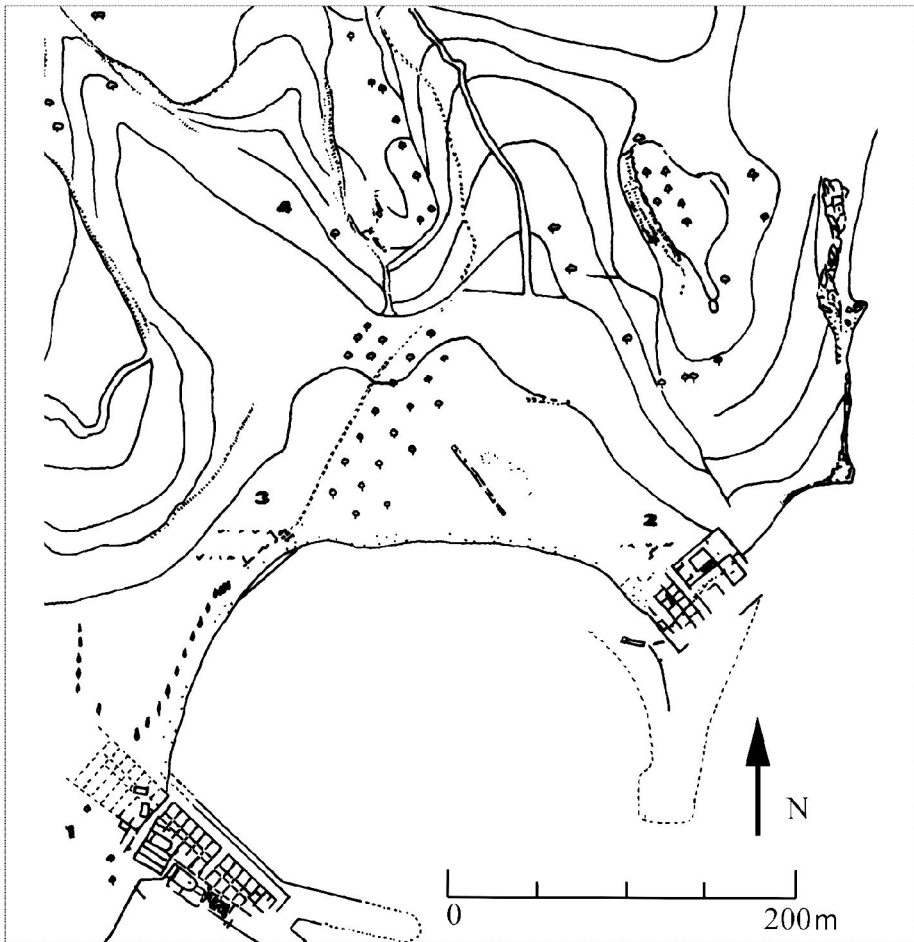


Fig. 2. Kenchreai, plan portu (za: J.G. Hawthorne, *Port of Corinth*, *Archaeology* 18, 1965, p. 192)

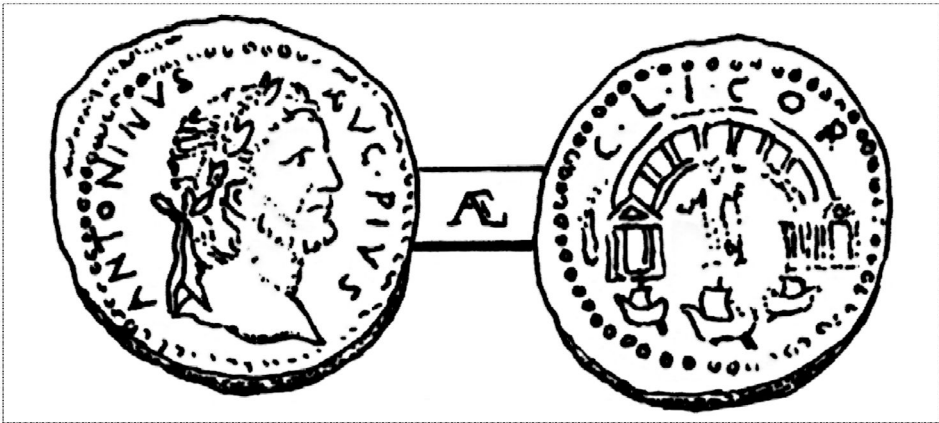


Fig. 3. Moneta Antoninusa Piusa z portem w Kenchreai przedstawionym na rewersie (za: J.G. Hawthorne, *Port of Corinth*, *Archaeology* 18, 1965, p. 200)

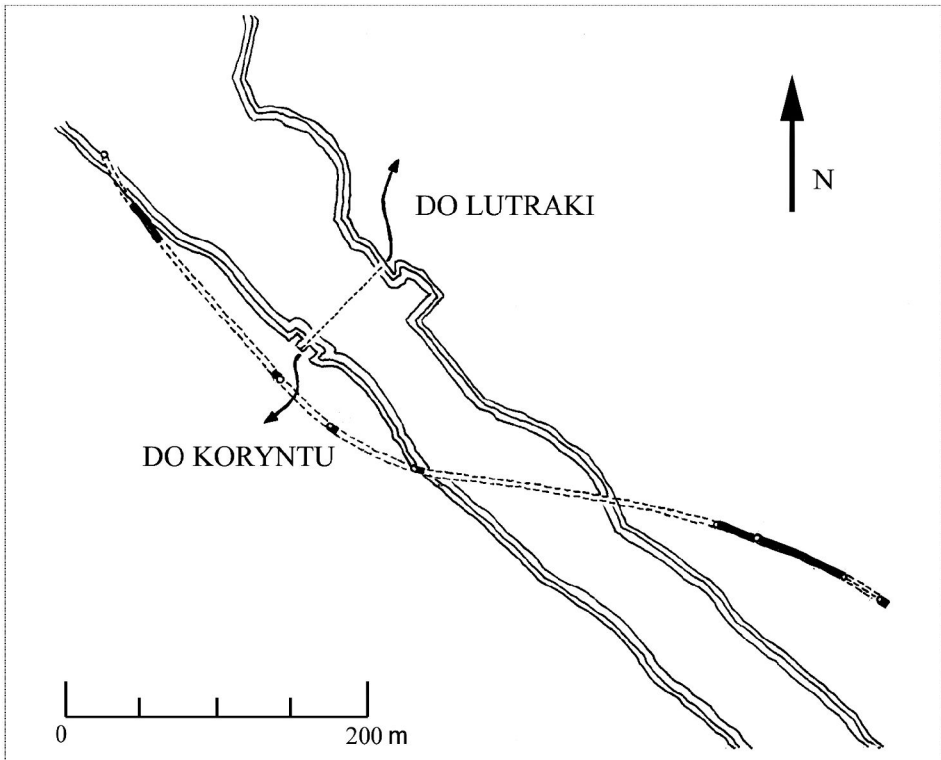


Fig. 4. Trasa diolkosu, opracował M. Matera (za: N.M. Verdelis, *Der Diolkos am Isthmus von Korinth*, *AM* 71, 1956, p. 56-57)