

Διώρυγα της Κορίνθου

37.9279788, 22.9958372



Η Διώρυγα της Κορίνθου είναι η διώρυγα η οποία ενώνει τον Σαρωνικό με τον Κορινθιακό κόλπο, στη θέση του Ισθμού της Κορίνθου, λίγο ανατολικότερα από την πόλη της Κορίνθου.

Κατασκευάστηκε μεταξύ των ετών 1880-1893, έργο του Έλληνα μηχανικού Πέτρου Πρωτοπαπαδάκη.

Η κατασκευή της είναι αποτέλεσμα της αναπτυξιακής πολιτικής του πρωθυπουργού Χαρίλαου Τρικούπη, ο οποίος με την κατασκευή μεγάλων έργων υποδομής στόχευε στη δημιουργία ενός σύγχρονου και οικονομικά ανεπτυγμένου κράτους.

Στη σύγχρονη εποχή ο ρόλος της διώρυγας στην Ελληνική οικονομία και ναυτιλία είναι περιορισμένος καθώς τα περισσότερα εμπορικά πλοία δεν μπορούν να τη διασχίσουν. Το μέγιστο πλάτος διέλευσης είναι περίπου 17 μέτρα που αντιστοιχεί μόνο σε πλοία τύπου handsized. Επίσης τα τέλη διέλευσης είναι ιδιαίτερα υψηλά, κάτι που λειτουργεί ως αποτρεπτικός παράγοντας χρήσης για τα μικρότερα σκάφη.

Στα αρχαία χρόνια μεταξύ του τείχους του Ισθμού και του περιβόλου του υπήρχε η δίορκος, οδός μέσω της οποίας μεταφερόταν εμπορεύματα και μικρά πλοία για να αποφευχθεί ο περίπλους της Πελοποννήσου. Η δίορκος, κατασκευή του Περιάνδρου, ήταν ένας πλακόστρωτος δρόμος ντυμένος με ξύλα, επάνω στον οποίο γλιστρούσαν τα πλοία με τη βοήθεια λίπους. Τα πλοία που υπερισθμίζοντο πλήρωναν τέλη, που ήταν το πιο σημαντικό έσοδο της Κορίνθου.

Η ιδέα της διώρυγας υπήρχε ήδη από την εποχή του Περιάνδρου, το 602 π.Χ. Ο πρώτος που προσπάθησε την υλοποίησή του ήταν ο Νέρων, το 66 μ.Χ., σε σχέδια του Ιούλιου Καίσαρα και του Καλιγούλα. Μετά το θάνατο του Νέρωνα, συνέχισε την προσπάθεια ο Ηρώδης ο Αττικός, ο οποίος όμως την εγκατέλειψε.

Ο Ι. Καποδίστριας, προβλέποντας τη σημασία που θα είχε η διώρυγα στην ανάπτυξη της Ελλάδας, ανέθεσε τη σχετική μελέτη σε μηχανικό. Η δαπάνη εκτιμήθηκε σε 40.000.000 χρυσά φράγκα, που δεν μπορούσαν να εξευρεθούν από τη διεθνή χρηματαγορά και η προσπάθεια εγκαταλείφθηκε. Το 1869 έγινε η διώρυγα του Σουέζ και τον Νοέμβριο του ίδιου έτους η Κυβέρνηση Ζαΐμη ψήφισε νόμο "περί διορύξεως του Ισθμού", που εταιρεία ή ιδιώτης θα αναλάμβανε την κατασκευή και εκμετάλλευση του έργου.

Η μελέτη του έργου έγινε από τον Ούγγρο στρατηγό István Türr, ο οποίος ίδρυσε την Διεθνή Εταιρεία της Θαλασσίας Διώρυγος της Κορίνθου (Société Internationale du Canal Maritime de Corinthe).[2][3] Στο έργο συμμετείχαν και άλλοι Ούγγροι ή Σλοβάκοι μηχανικοί, όπως ο Ίστβαν Τουρ και ο Μπέλα Γκέστερ από το Κόσιτσε της σημερινής Σλοβακίας. Λόγω έλλειψης κεφαλαίων το έργο ολοκληρώθηκε από εταιρεία του Ανδρέα Συγγρού το 1893. Οι εργασίες για τη διώρυγα εγκαινιάστηκαν την 23 Απριλίου 1882 παρουσία του βασιλιά Γεωργίου Α'.

Στη λήξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, κατά την αποχώρησή τους οι Γερμανοί το πρώτο δεκαήμερο του Οκτωβρίου 1944, ανατίναξαν τη σιδηροδρομική και την οδική γέφυρα, έριξαν βαγόνια τρένου σε ένα σημείο της διώρυγας για να τη φράξουν και πυροδότησαν εκρήξεις στο βυθό του προλιμένα. Το 1947 η Σχολή Μηχανικού του Στρατού ανέλαβε την ανακατασκευή της οδικής γέφυρας.

Η διώρυγα έχει μήκος 6.346 m, πλάτος στην επιφάνεια της θάλασσας 24,6 m, στο βυθό της 21,3 m, ενώ το βάθος της κυμαίνεται από 7,50 έως 8 m. Κάθε χρόνο περνούν τη διώρυγα 12.000 πλοία.

Περίληψη

Σκοπός: Εκδρομή	Τύπος: Αξιοθέατα	Χώρα: Greece
Πόλη: Κόρινθος		