

Άρθρο από το περιοδικό YACHTS, τεύχος 38, Ιανουάριος 2006 (Τεχνικές Εκδόσεις, Κορωπί, τηλ. 210 - 97.92.500)

The following article appeared in YACHTS magazine, issue n.38, January 2006 (Technical Press, Koropi, Attica)

Ο αρχαίος Δίολκος αναπνέει ακόμη

Στέκομαι στην Ποσειδωνία, κοντά στην άκρη της Διώρυγας και παρακολουθώ ένα μίνι τσουνάμι σε εξέλιξη. Καθώς ένα μεγάλο πλοίο περνάει το κανάλι, πρώτα η στάθμη του νερού χαμηλώνει. Στη συνέχεια, κύματα από λασπωμένα νερά επιστρέφουν για να ξεσπάσουν πάνω σε κάποιες πέτρες που μάταια προσπαθούν να διατηρήσουν την αλλοτινή μορφή τους. Τη μορφή ενός μεγάλου τεχνικού έργου της αρχαιότητας. Του αρχαίου Δίολκου.

Κείμενο: Σοφία Λοβέρδου

=====

Τα πηγαινέλα των αρχαίων Κορινθίων πάνω από τον Ισθμό ήταν γνωστά. Η πόλη τους, στους πρόποδες του Ακροκόρινθου, τους έδινε το ρόλο των κλειδούχων όχι μόνο ανάμεσα σε δυο στεριές αλλά και ανάμεσα στον Κορινθιακό και το Σαρωνικό. Όσοι επιθυμούσαν να αποφύγουν τον τρομερό Μαλέα και το γύρο της Πελοποννήσου (κι αυτοί ήταν πολλοί) δεν

είχαν παρά να προσεγγίσουν τη διθαλάσσια πόλη και να εμπιστευθούν τα περαιτέρω στους Κορινθίους.

Τόση σπουδή έδειχναν πάνω απ' τον Ισθμό οι Κορινθίοι, ώστε ο Αριστοφάνης κάνει ένα αστείο γι' αυτό στις "Θεσμοφοριάζουσες". Όταν οι γυναίκες ανακαλύπτουν ότι ένας άντρας έχει παρεισφρήσει ανάμεσά τους για να κατασκοπεύσει, εκείνος προσπαθεί να κρύψει την... απόδειξη του φύλου του - εύχρωμη κιόλας, όπως ανακαλύπτουν οι κυρίες - πότε μπροστά και πότε πίσω. "Ισθμόν τιν' έχεις άνθρωπ', άνω τε και κάτω το πέος διέλκεις πυκνότερον Κορινθίων", του λέει ο Κλεισθένης, ο θηλυπρεπής νέος που τις είχε ειδοποιήσει για τον παρείσακτο. "Ισθμό έχεις, βρε άνθρωπε; Το σέρνεις πέρα δώθε πιο σβέλτα απ' τους Κορινθίους". Αν και η αναφορά σε πλοία δεν είναι άμεση, το αστείο αφορούσε σίγουρα και την έλξη πλοίων πάνω από τον Ισθμό. Γνωρίζουμε άλλωστε από ιστορικές πηγές ότι την ίδια εποχή, στα χρόνια δηλαδή του Πελοποννησιακού Πολέμου, ολόκληροι πολεμικοί στόλοι σύρθηκαν πάνω απ' τον Ισθμό - χρησιμοποιώντας προφανώς τον Δίολκο.

Ο Θουκυδίδης μας χαρίζει την πρώτη αναφορά υπερίσθμισης, που αφορά το 428 π.Χ. Τότε, οι Πελοποννήσιοι ετοίμαζαν επίθεση εναντίον της Αττικής και οι Λακεδαιμόνιοι, που έφθασαν πρώτοι στον Ισθμό, ξεκίνησαν ετοιμασίες για να περάσουν τα πλοία τους από τον Κορινθιακό στον Σαρωνικό. "... και ολκούς παρασκεύαζον των νεών εν τω Ισθμώ ως υπεροίσοντες εκ Κορίνθου ες την προς Αθήνας θάλασσαν...". Αλλά και το 411 π.Χ., την ίδια χρονιά δηλαδή που παρουσιάστηκαν οι "Θεσμοφοριάζουσες", ο Θουκυδίδης μας πληροφορεί ότι οι Λακεδαιμόνιοι έστειλαν ανθρώπους στον Ισθμό για να διατάξουν να μεταφερθούν όλα τα πλοία στον Σαρωνικό, ώστε να πλεύσουν εναντίον της Χίου. Λίγο αργότερα, αποφασίστηκε μάλιστα μια κίνηση τακτικής: να περάσει τον Ισθμό πρώτα ο μισός στόλος "... διαφέρειν δε τον Ισθμόν τας ημισείας των νεών πρώτον..." και αυτά τα πλοία να αποπλεύσουν αμέσως, ώστε να διασπαστεί η προσοχή των Αθηναίων.

Την εποχή του Αριστοφάνη και του Θουκυδίδα, ο Δίολκος ήταν ήδη παλιά υπόθεση. Τα γράμματα του παλαιού κορινθιακού αλφαβήτου που βρέθηκαν χαραγμένα πάνω στις πέτρες του, στις ανασκαφές που έκανε μεταξύ 1956 και 1962 ο αρχαιολόγος Νίκος Βερδελής, καθώς και θραύσματα αγγείων, δείχνουν ότι κατασκευάστηκε γύρω ή λίγο αργότερα από το 600 π.Χ., τότε που τύραννος της ανθηρής Κορίνθου ήταν ο Περίανδρος.

Υπερισθμίζοντας... στους αιώνες

Οι περισσότερες μαρτυρίες για τη χρήση του Διολκου αφορούν πολεμικά πλοία. Ο Πολύβιος, για παράδειγμα, διηγείται πώς, το 220 π.Χ., ο Δημήτριος Φάριος κατέπλευσε στην περιοχή με τους Ρόδιους στο κατόπι του και δέχθηκε ευχαρίστως την πρόταση που του έκανε ο Ταυρίων να περάσει τα πλοία του πάνω από τον Ισθμό για να βοηθήσει τους Αχαιούς εναντίον των Αιτωλών. Ακόμα περισσότερο, αφού ο Ταυρίων ανέλαβε τη δαπάνη της ρυμούλκησης: "προσδεξαμένου εκείνου την εις την υπέρβασιν των λέμβων δαπάνην".

Πολλοί πιστεύουν όμως, ότι το Διολκο χρησιμοποιούσαν και τα εμπορικά πλοία, που πηγαиноέρχονταν γεμάτα εμπορεύματα από τα λιμάνια της Ιταλίας και της Σικελίας προς την Ανατολή ή ξεκινούσαν από τα ελλαδικά και μικρασιατικά λιμάνια για τη Μεγάλη Ελλάδα. Η ίδια η Κόρινθος είχε αποικίες κι έλεγχε το εμπόριο μιας τεράστιας περιοχής. Ο Πλίνιος, που τον 1ο αι. μ.Χ. αναφέρει τις δυσκολίες του ταξιδιού γύρω από το Μαλέα για όσα πλοία εμποδίζονταν από το μέγεθός τους να περάσουν πάνω απ' τον Ισθμό, δε φαίνεται να αναφέρεται αποκλειστικά σε πολεμικά σκάφη. .

Οι δυσκολίες του περιπλου και το μέγεθος των πλοίων σίγουρα ήταν πράγματα που έπαιξαν ρόλο στην επιθυμία του Νέρωνα να πραγματοποιήσει αυτό που είχε ονειρευτεί ο Περίανδρος: μια Διώρυγα. Είναι άγνωστο τι σχέση είχαν με το Διολκο οι - αρκετά εκτεταμένες - εργασίες που ο Ρωμαίος αυτοκράτορας ξεκίνησε το 67 μ.Χ. Πάντως, όπως αναφέρει στο υπό έκδοση βιβλίο του για τον Διολκο ο Κορινθίος μελετητής Απόστολος Παπαφωτίου, το πιθανότερο είναι τα έργα εκείνα να μην κατέστρεψαν το Διολκο.

Οι μαρτυρίες για υπερισθμίσεις πλοίων, πάντως, δεν εκλείπουν εντελώς. Το 883 μ.Χ., στο "Χρονικό του Φραντζή", συναντάμε τον δρουγγάριο Νικήτα Ωρούφα να εκστρατεύει εναντίον των Σαρακηνών επί Βασιλείου Α' του Μακεδόνος. Φθάνει στις Κεχρεές και "ευθύς τη αυτή νυκτί δια του Κορινθιακού Ισθμού πολυχειρία χρησάμενος προς την εκείθεν δυτικήν θάλασσαν διαβιβάζει τας νήας". Άραγε ο Διολκος είχε παραμείνει λειτουργικός χίλια πεντακόσια χρόνια μετά την κατασκευή του;

Θεωρώντας ίσως τον Διολκο "δεδομένο", οι αρχαίες πηγές δεν αναφέρουν λεπτομέρειες της κατασκευής ούτε της λειτουργίας του. Ο Στράβων, γύρω στο 30 π.Χ., είναι από τους ελάχιστους που τον αναφέρουν με το όνομά του. "Κατά δε τον Σχοινούντα ο διολκος το στενότατον του Ισθμού, περί ον το του Ισθμίου Ποσειδώνος ιερόν", γράφει. Δεν παραλείπει να αναφέρει ότι ο Σχοινούντας (σημερινό Καλαμάκι) βρίσκεται σε απόσταση 45 σταδίων από τις Κεχρεές. Κι αλλού: "ο δ' Ισθμός κατά τον διολκον, δι ου τα προθμεία υπερνεωλκούσιν από της ετέρας εις την ετέραν θάλατταν, είρηται ότι τετταράκοντα σταδίων εστίν".

Παρά τις διάφορες ενδείξεις, ούτε η διαδρομή του Διολκού έχει ως σήμερα καθοριστεί. Μπορεί ο Στράβων να μιλά για "το στενότατον του Ισθμού", θεωρείται όμως σχεδόν βέβαιο ότι ο Διολκος θα ακολουθούσε τη διαμόρφωση του εδάφους, διαγράφοντας ίσως μια μεγάλη καμπύλη από την πλευρά της Πελοποννήσου, σε σχέση με τη σημερινή Διώρυγα. Η αφετηρία του στο Σαρωνικό επίσης παραμένει άγνωστη. Όταν, πριν μερικά χρόνια, ανέφερα σε μια αρχαιολόγο τη μαρτυρία ενός φίλου για πλάκες που σκεπάστηκαν πριν τρεις δεκαετίες για την κατασκευή ενός δρόμου κοντά στη Διώρυγα, δε φάνηκε να συγκινείται.

Ο Πausanias, τον 2ο αι. μ.Χ., δεν αναφέρει καν το Διολκο. Ο Ησύχιος (5ος αι.), λέει ότι Διολκος είναι "ο από Λεχαιού έως Κεχρεών τόπος". Φαίνεται ότι, για τον Έλληνα λεξικογράφο, η λέξη Διολκος θα είχε ήδη πάρει, όπως ο ίδιος αναφέρει, την έννοια ενός τόπου - ή ίσως ο ορισμός αντικατοπτρίζει τη διαδικασία που ακολουθούσαν τα πλοία ξεφορτώνοντας τα εμπορεύματά τους και παραλαμβάνοντας τα πάλι από την άλλη μεριά του Ισθμού. Οι τελευταίες μαρτυρίες για υπερσθμίσεις πλοίων φθάνουν έως τα μέσα του 12ου αιώνα. Μετά, τα ίχνη χάνονται. Οι αναφορές σιγούν.

Η αναζήτηση

Η πρώτη σύγχρονη μαρτυρία για τον Διολκο έρχεται από το 1883 και τον Habbo Gerhard Lolling. "Πολύ κοντά στη βορινή πλευρά του τείχους προς τη μεριά της Στερεάς Ελλάδας, κοντά στο δρόμο από την Κόρινθο στο Καλαμάκι, δίπλα σ' ένα φυλάκιο είναι ορατά τα ερείπια του Διολκού", έγραφε ο Γερμανός αρχαιολόγος. Το 1913 ο Σκοτσέζος εθνολόγος και ελληνιστής J. G. Frazer ανέφερε πιθανά ίχνη κοντά στο Καλαμάκι. Κανένα από τα δύο σημεία δεν έχει εντοπιστεί.

Όμως, οι πέτρινες πλάκες που, το 1932, ο H. N. Fowler αναφέρει ότι εκτείνονταν κοντά στη δυτική είσοδο της Διώρυγας είχαν πραγματικά να κάνουν με τον Διολκο. Ο Αμερικανός αρχαιολόγος Oscar Broneer υπέδειξε στον Fowler κι άλλα ίχνη, στις δύο πλευρές του δρόμου προς το "πέραμα" που συνέδεε τις όχθες της Διώρυγας, πάντα στην Ποσειδωνία. Λίγα χρόνια αργότερα, το 1939, πηγαίνοντας για να αντιμετωπίσει την μεγάλη κατάπτωση πρανών της Διώρυγας, ο καθηγητής του Πολυτεχνείου Δημοσθένης Πίππας, διαπίστωσε κι εκείνος "την ύπαρξιν εμφανούς και εκτεταμένου τμήματος κεκλιμένου προς την θάλασσαν λιθοστρώτου [...] παρεκάλεσε δε τον τότε μηχανικόν της εταιρίας Διώρυγος κ. Μιχ. Μαυρομάτην να φροντίση δια την καλήν διατήρησιν του λιθοστρώτου" (Εφημερίδα "Ελευθερία", 18 Αυγούστου 1956). Όμως, μεγάλο μέρος του "κατεστράφη κατά την

περίοδον της αποφράξεως της Διώρυγος 1947 - 1948 υπό της αμερικανικής εταιρίας Streers - Grove και παρά τας προσπάθειας παρεμποδίσσεως των προς τούτο επιφορτισθέντων ναυτοφυλάκων των γραφείων Ποσειδωνίας της Διώρυγας". Ο Δημοσθένης Πίππας (ο οποίος αργότερα έγινε Γενικός Διευθυντής της Διώρυγας, στις μέρες του μάλιστα έγινε η ανασκαφή του Διολκού) επιβεβαίωσε τη διαδρομή του Διολκού σε μήκος περίπου 300 μέτρων, στην πλευρά της Πελοποννήσου.

Αυτό που έδωσε το έναυσμα ώστε ο αρχαιολόγος Νίκος Βερδελής, Έφορος τότε Αργολίδας και Κορινθίας, να ξεκινήσει την ανασκαφή το 1956, ήταν μία τυχαία ανακάλυψη στην πλευρά της Στερεάς. Μέσα στη Σχολή Μηχανικού, στη διάρκεια άσκησης για το χειρισμό εκσκαπτικών μηχανημάτων, μία μπουλντόζα έπεσε πάνω σε κάποιες πέτρες που, όχι μόνο ανήκαν στο Διολκό, αλλά αποτελούσαν κι ένα εξαιρετικά ενδιαφέρον χαρακτηριστικό του: δύο παράλληλες σειρές λίθων, που σχημάτιζαν εκτεταμένες τραπεζοειδείς δομές επάνω στο λιθόστρωτο.

Οι ανασκαφές, που συνεχίστηκαν ως το 1962, αποκάλυψαν έναν υπέροχο δρόμο από πώρινους κυβόλιθους, με πλάτος που ποικίλει ανάμεσα στα 3,5 και 6 μέτρα. Το συνολικό μήκος της διαδρομής που έγινε γνωστή ξεπερνά το ένα χιλιόμετρο, αν και τα σωζόμενα τμήματα του Διολκού είναι, φυσικά, μικρότερα. Ο Διολκός ξεκινούσε κοντά στη σημερινή έξοδο της Διώρυγας. Το πρώτο τμήμα του (που ο δρόμος προς το "πέραμα" διέκοπτε μετά από περίπου 145 μ.) προχωρούσε σχεδόν παράλληλα με το κανάλι. Μετά από μια διακοπή περίπου 53 μ. στο σημείο του δρόμου, η πορεία του συνέχιζε προς τα ανατολικά, για να διακοπεί και πάλι απ'το κανάλι. Σε αυτό το τμήμα, είχαν διασωθεί 42 μέτρα του λιθόστρωτου. Ακολουθούσε μια διακοπή 15 μέτρων, μετά από την οποία ο Διολκός "επανευρίσκεται προς Α. προς το χείλος της διώρυγος", σημειώνει στα Πρακτικά της Αρχαιολογικής Εταιρίας του 1960 ο Νίκος Βερδελής. "Η διάνοιξις της τελευταίας κατά την σύγχρονον εποχήν παρέσυρεν εκ της πλακοστρώσεως τούτου τους κυβολίθους της βορείας παρυφής, αρκετοί των οποίων κατάκεινται ακόμη εις τον κάτωθεν αιγιαλόν".

Στην απέναντι όχθη της Διώρυγας, επί της Στερεάς, τα πρώτα μέτρα της διαδρομής του Διολκού είχαν επίσης εξαφανιστεί. Αυτό όμως που ακολουθούσε ήταν μεγαλειώδες. Οι ανασκαφές αποκάλυψαν ένα συνεχόμενο τμήμα που εκτείνεται σε μήκος 204 μέτρων, διαγράφοντας μια μεγαλόπρεπη στροφή που φέρνει την πορεία του και πάλι πιο κοντά στη Διώρυγα. Ο Βερδελής ανέσκαψε ίχνη του Διολκού και πέρα από το χώρο της Σχολής, κοντά σε έναν δρόμο που είχε ανοιχθεί το 1946 για την κατασκευή μιας γέφυρας. Την εποχή εκείνη, οι εργασίες είχαν καταστρέψει ένα κομμάτι του αρχαίου λιθόστρωτου. Μια πέτρα που είχε χαραγμένο πάνω της το γράμμα Χ είχε μεταφερθεί στην αυλή του Μουσείου της Κορίνθου. Το δρόμο για το Μουσείο πήρε και ένα κιονόκρανο που ο Βερδελής βρήκε σαν "μπάλωμα" σε αυτά τα τελευταία ίχνη της γνωστής διαδρομής του Διολκού, μαζί και με άλλα αρχιτεκτονικά μέλη.

Ίχνη παράλληλα

Το τμήμα που σώζεται μέσα στη Σχολή Μηχανικού παρουσιάζει εκπληκτικό ενδιαφέρον για έναν ερευνητή της αρχαίας τεχνικής. Εδώ γίνονται πιο έντονα τα ίχνη από ρόδες που προχωρούν παράλληλα επάνω στο πλακόστρωτο, σε απόσταση ενάμισι μέτρου μεταξύ τους. Ένα ακόμη ίχνος, δείχνει ότι πρέπει να χρησιμοποιήθηκαν και οχήματα με μικρότερο άξονα. Οι αυλακώσεις, που περιπλέκονται ακόμη περισσότερο προσεγγίζοντας τη διπλή σειρά λίθων που αναφέραμε, παύουν να εμφανίζονται σε όλο το μήκος της δομής αυτής (που εκτείνεται για 15 μέτρα αν και το συνολικό της μήκος - πάντα χωρίς ίχνη από αυλακώσεις - ήταν αρχικά διπλάσιο). Προχωρώντας προς τα ανατολικά, όχι μόνο ξαναβρίσκουμε τις αυλακώσεις, αλλά εδώ είναι και λαξευμένες, δίνοντας την εντύπωση ότι χαραχτήκαν επίτηδες για να κινείται μέσα σ' αυτές με περισσότερη ασφάλεια το τροχοφόρο όχημα. Τα λίγα υπολείμματα του Δίολκου που αναφέρει ο Βερδελής στα ανατολικά της Σχολής Μηχανικού δεν φέρουν αυλακώσεις.

Τι όμως ήταν η διπλή σειρά λίθων; Μια πρώτη εκτίμηση του Βερδελή (ο οποίος δεν πρόλαβε να κάνει τις πλήρεις δημοσιεύσεις για τις ανασκαφές του κι έτσι έχουμε μόνο ό,τι αναφέρθηκε σε κάποια ελληνικά και ξένα επιστημονικά περιοδικά και στα Πρακτικά της εν Αθήναις Αρχαιολογικής Εταιρίας) ήταν ότι το διπλό αυτό επίπεδο χρησίμευε για να αποφεύγονται οι εκτροχιασμοί. Ενδιαφέρουσα είναι και η άποψη που εξέφρασε το 1993 ο Βέλγος αρχαιολόγος Raepsaet - ότι αυτή η δομή μπορεί να αποτελούσε ράμπα μεταφόρτωσης. Το ύψος των δόμων χαμηλώνει στις δυο άκρες και βαθιές αυλακιές από σχοινιά μοιάζουν να υποδεικνύουν τα σημεία απ' όπου πάσσαλοι - άλλοι επί κι άλλοι εκτός του Δίολκου - θα βοηθούσαν να συγκρατηθούν τεράστια βάρη. Οι άνθρωποι, ή και τα ζώα που έσερναν τον ολκό, πρέπει να περπατούσαν σε διπλανούς διαδρόμους.

Ακόμα ένα σημείο που γοητεύει τους λάτρεις της αρχαίας τεχνικής είναι βεβαίως η αφετηρία του Δίολκου. Όπως απέδειξαν οι ανασκαφές, οι πλάκες που ήταν από παλιά ορατές στην άκρη του νερού ανήκαν σε μία ξεχωριστή δομή, μία εκτεταμένη πλατφόρμα χωρίς ίχνη από ρόδες - προφανώς ένα είδος γλίστρας - που αρχικά είχε δεκάδες μέτρα πλάτους. Στη συνέχεια, τα πλοία έπαιρναν θέση πάνω από ένα πλακόστρωτο που είχε στις τρεις πλευρές του χαμηλούς τοίχους. Ο Βερδελής περιγράφει τους τρεις τοίχους, που έφεραν εγκοπές, κατά πάσα πιθανότητα για να στηρίζουν μέρη των μηχανικών εγκαταστάσεων που διευκόλυναν τη μεταφορά των πλοίων. Πάνω στον ίδιο το διάδρομο, ο Βερδελής βρήκε "μελανίζουσες επίστρωσιν προερχομένην εκ της σήψεως οργανικής τινος ύλης", σωρούς σκουριάς, καρφιά, θραύσματα αγγείων και "διατηρηθέντα εις το μέσον περίπου του πλακοστρώτου ίχνη στερεώσεως σιδηρού πασσάλου".

Αυτή η δομή, φαινόταν να αποτελεί μια μεταγενέστερη, πιο πρόχειρη προσθήκη πάνω στην άκρη της διαδρομής του Διολκου. Πράγματι, ο Βερδελής μπόρεσε να διαπιστώσει ότι το αρχικό πλακόστρωτο συνεχιζόταν κάτω από τον διάδρομο. Χτισμένα με ιδιαίτερη φροντίδα, αυτά τα πρώτα μέτρα του Διολκου (ως δρόμου) συνθέτουν ένα ακόμα αινιγματικό σκηνικό. Δεν φέρουν αυλακώσεις. Όμως εδώ, τα εγχάρακτα σημάδια που βρίσκουμε σποραδικά και σε άλλα σημεία της διαδρομής, κάνουν την εμφάνισή τους όλο και συχνότερα. Υπάρχουν πέτρες που έχουν περισσότερα από ένα. Τι να σήμαιναν άραγε;

Μια σύγχρονη Οδύσσεια

Σήμερα, όποιος προσεγγίσει το αρχικό τμήμα του Διολκου, δε βλέπει τον περήφανο πλακόστρωτο δρόμο που ήρθε στο φως πριν πέντε δεκαετίες. Το μνημείο που απλοί άνθρωποι και επιστήμονες απ' όλο τον κόσμο νιώθουν σαν ένα σημαντικό κεφάλαιο της παγκόσμιας κληρονομιάς, έχει μετατραπεί σε εξαρθρωμένες πλάκες, σκόρπιες πέτρες στο νερό ή απλά... τίποτα, καθώς μεγάλο μέρος του έχει θαφτεί κάτω από τις λάσπες.

Κι όμως, κάποτε ανάμεσα σ' αυτό το αρχικό τμήμα του Διολκου και το νερό μεσολαβούσε έδαφος. Πού όμως ήταν όλοι; Πού ήταν καθώς η διάβρωση πλησίαζε το μνημείο; Πού ήταν όταν έφθανε τις πρώτες πέτρες; Όταν τις γκρέμιζε και προχωρούσε; Ο Διολκος άντεξε χιλιάδες χρόνια για να φτάσει ως εμάς. Και μέσα σε πενήντα χρόνια, τόση αναίτια καταστροφή...

Όμως, το θέατρο του παραλόγου χωρά και καλά νέα. Αν βγουν αληθινά, μια σειρά από σωστικές επεμβάσεις θα επουλώσει τις πληγές του Διολκου και θα τον προστατεύσει από τη βίαιη καταπόνηση ώσπου να ξεκινήσει η αναστήλωσή του. Γιατί, όσο κι αν μερικοί πιστεύουν το αντίθετο, ο αρχαίος Διολκος ζει. Όσοι έχουν σκύψει πάνω από τα τραύματά του, τον έχουν ακούσει να ανασαίνει.