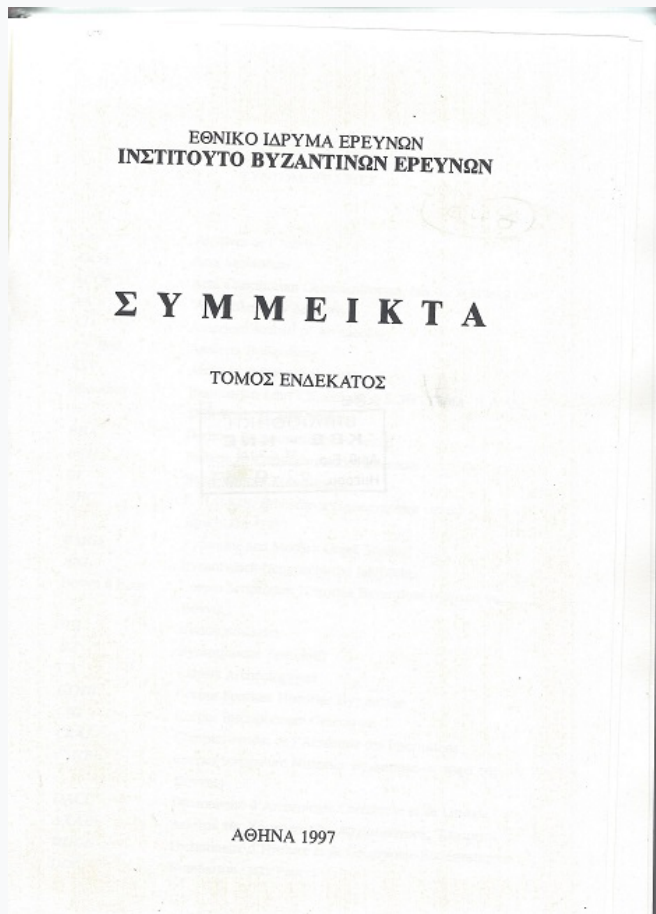


Byzantina Symmeikta

Vol 11 (1997)

SYMMEIKTA 11



Παρατηρήσεις σχετικά με το ταξίδι της επιστροφής του Λιουππράνδου

Ι. ΔΗΜΗΤΡΟΥΚΑΣ

doi: [10.12681/byzsym.824](https://doi.org/10.12681/byzsym.824)

Copyright © 2014, Ι. ΔΗΜΗΤΡΟΥΚΑΣ



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).

To cite this article:

ΔΗΜΗΤΡΟΥΚΑΣ Ι. (1997). Παρατηρήσεις σχετικά με το ταξίδι της επιστροφής του Λιουππράνδου. *Byzantina Symmeikta*, 11, 63–82. <https://doi.org/10.12681/byzsym.824>

Ι. ΔΗΜΗΤΡΟΥΚΑΣ

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ ΤΟΥ ΛΙΟΥΤΠΡΑΝΔΟΥ

Η δυτική πρεσβεία στην Κωνσταντινούπολη το 968/969, όπως περιγράφεται στην *Εκθεση* (=Relatio) του Λιουτπράνδου, έχει μελετηθεί κατά καιρούς από πολλές και ποικίλες οπτικές γωνίες: ως προς τις συνθήκες διαμονής της πρεσβείας στην Πόλη, την αυτοκρατορική εθιμοτυπία, την πολιτική ιδεολογία του βυζαντινού κράτους, τις διπλωματικές σχέσεις του με τη γερμανική αυτοκρατορία των Οθωνιδών και το *regnum italicum*, τις πληροφορίες του πρεσβευτή για τη διατροφή των Βυζαντινών, την ελληνομάθειά του κλπ. Όμως το ίδιο το ταξίδι και οι συνθήκες κάτω από τις οποίες πραγματοποιήθηκε δεν έχουν ως τώρα διερευνηθεί επαρκώς. Το κενό αυτό επιχειρεί να καλύψει το παρόν άρθρο. Στο πλαίσιο του αναλύονται οι συνθήκες του ταξιδιού της επιστροφής σε σχέση με την αριθμητική δύναμη και τη σύσταση της πρεσβείας, το δρομολόγιο, τη διάρκεια του ταξιδιού και τα μεταφορικά μέσα που χρησιμοποιήθηκαν, τα τελευταία σε συνάρτηση με το θεσμό του Δημοσίου Δρόμου.

Η επιστροφή του περίφημου Λιουτπράνδου¹ πραγματοποιήθηκε αρχικά από το δρόμο της θάλασσας. Ο πρεσβευτής, οι 25 συνοδοί του² και ένας δια-

1. *Liutprands von Cremona Werke, Relatio de legatione Constantinopolitana, Quellen zur Geschichte der sächsischen Kaiserzeit*, κείμενο και γερμ. μετ. A. BAUER - R. RAU, Darmstadt 1977, 496 - 589· για την επιστροφή, κεφ. 58-65, σ. 578-589. Πρβλ. G. SCHLUMBERGER, *Un empereur byzantin au dixième siècle: Nicéphore Phocas*, Παρίσι 1890, 658-664.

2. Σχετικά με τον αριθμό των πρεσβευτών, ό. π., κεφ. 34 (BAUER-RAU, 552₃₃): *viginti quinque assecias meos*. Σ' αυτούς συγκαταλέγονταν ένας μάγειρος και ένας διερμηνέας, *graecolonon* (γραικολόγος) στο κείμενο: (κεφ. 46, BAUER-RAU 564₃₃-566₂) *Grecolonon, id est Graecae linguae gnarum, non permittebant egredi, saltem ut sumptus emeret, sed cocum solum Graecae linguae ignarum*.

σώστης, υπάλληλος που είχε το καθήκον να οδηγεί³ με τρόπο ασφαλή ξένους διπλωμάτες στο ταξίδι τους μέσα από τη βυζαντινή επικράτεια⁴, επιβιβάσθηκαν σε πλοίο την 2α Οκτωβρίου 968. Το ταξίδι συνεχίσθηκε επίπονο από το δρόμο της στεριάς με ποικίλα μέσα —«asinando, ambulando, equitando» σημειώνει επιγραμματικά ο πρεσβευτής στη γεμάτη προκατάληψη και εμπάθεια *Εκθεσή* του. Ο γενικόλογος χαρακτήρας της δραματικής περιγραφής του πρεσβευτή αφήνει ανοιχτά πολλά ζητήματα.

Άγνωστο παραμένει κατ' αρχήν το γεωγραφικό σημείο, όπου διακόπηκε το θαλάσσιο και άρχισε το χερσαίο ταξίδι. Σε ένα ενδιαφέρον άρθρο του, όπου διαπραγματεύεται την επικοινωνία μεταξύ Βυζαντίου και Δύσης από το 9ο ως τον 11ο αιώνα ο E. Kislinger υποθέτει ότι η αποβίβαση έγινε στη

3. *Ο. π.*, κεφ. 62 (BAUER-RAU, 576₂₄): *διασώστη, id est ductori meo*· κεφ. 65 (BAUER-RAU, 588₁₀₋₁₂): *Michael vocatus est et diasostes meus, homo quidem simplex*.

4. Πρβλ. σχετικά ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΟΡΦΥΡΟΓΕΝΝΗΤΟΣ, *Περὶ βασιλείου τάξεως*, τόμ. Ι, έκδ. Reiske, 683₅₋₁₆: *πῶς ὑπεδέχθητε παρὰ τοῦ πατρικίου καὶ στρατηγοῦ Καππαδοκίας; πῶς διέσωσεν ὑμᾶς ὁ ἀποσταλεὶς βασιλικός;* Ἦταν το σύνθημα που απέτεινε στη διάρκεια του 10ου αιώνα ο Λογοθέτης του Δρόμου στους Ἄραβες πρεσβευτές, όταν ἐφθάναν στην Κωνσταντινούπολη. Ἡ λέξη *διασώστης* και ἡ παραλλαγή της *ἀποσώστης* μαρτυροῦνται στον Κωνσταντῖνο Πορφυρογέννητο, *Πρὸς τὸν ἴδιον υἱὸν Ρωμανόν*, c. 7_{5,7,11} (ἐκδ. G. MORAVCSIK - R. J. H. JENKINS, *Constantine Porphyrogenitus, De administrando imperio*, Dumbarton Oaks 1968, 54-55). Διασώστες ἢ ἀποσώστες, δηλαδή συνοδοὺς ἢ οδηγούς, ὀφείλαν να παρέχουν οἱ Πετσαενοὶ στους βυζαντινοὺς βασιλικούς που ἐπισκέπτονταν τὴ χώρα τους. Στο *Κλητορολόγιο του Φιλοθέου*, χρονολογούμενο το 899, ὁ *διασώστης* δεν περιλαμβάνεται στον κατάλογο των υπαλλήλων του Λογοθέτη του Δρόμου (N. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ, *Les listes de préséance byzantines des IXe et Xe s.*, Παρίσι 1972, 117₁₀₋₁₈). Ο τίτλος δεν αναφέρεται οὔτε σε σφραγίδες (V. LAURENT, *Le corpus des sceaux de l'empire byzantin 2: L'administration centrale*, Παρίσι 1981, 195 κ. ε.). Ἀλλά οἱ κατάλογοι αυτοὶ δεν εἶναι ἐξαντλητικοί, ὡπως ἐπισημαίνει ορθά ο LAURENT, *ό. π.*, 196. Ἐπομένως *διασώσται* πρέπει να ἦταν μια κατηγορία υπαλλήλων του Δρόμου, οἱ ὁποῖοι ἐμφανίζονται στα μέσα του 10ου αιώνα ἢ ἀποτελοῦσαν, ὡπως συνάγεται ἀπὸ τὸ παρατιθέμενο ἀπόσπασμα του Κωνσταντῖνου Πορφυρογέννητου, ἐναλλακτικὴ ὀνομασία για τους βασιλικούς (*μανδάτορες*), οἱ ὁποῖοι ἐξαρτώνταν ἄμεσα ἀπὸ τον αυτοκράτορα και δεν πρέπει να ταυτίζονται με τους *μανδάτορες* του Λογοθεσίου του Δρόμου (*ό. π.*, 233). Πρβλ. J. KODER, *Der Gebrauch des Griechischen bei Liutprand*, στο: J. KODER - T. WEBER, *Liutprand von Cremona in Konstantinopel. Untersuchungen zum griechischen Sprachschatz und zu realienkundlichen Aussagen in seinen Werken*, Βιέννη 1980, 42, με παραπομπές και σε μεταγενέστερες βυζαντινές πηγές.

Θεσσαλονίκη, λαμβάνοντας υπ' όψη το γεγονός ότι στην πόλη στάθμευσε η διπλωματική αποστολή του 927, η οποία είχε επικεφαλής τον ίδιο τον πατέρα του πρεσβευτή, ενώ κατευθύνονταν προς την Κωνσταντινούπολη⁵. Ωστόσο είναι εξίσου πιθανό ότι η αποβίβαση έγινε σε ένα από τα υπόλοιπα σημαντικά λιμάνια του Βόρειου Αιγαίου: τη Χριστούπολη στη Μακεδονία, τη Μαρώνεια και την Αίνο στη Θράκη (χωρίς να μπορούν να αποκλειστούν εντελώς ως σημεία αποβίβασης τα σημαντικά λιμάνια της Προποντίδας, όπως ήταν η Ραιδεστός και η Ηράκλεια). Και τα τρία λιμάνια αναφέρονται στο *Βίο του Γρηγόριου Δεκαπολίτη*⁶: επιπλέον η Μαρώνεια μνημονεύεται στο *Βίο του Θεοφάνη του Ομολογητή*⁷ και η Χριστούπολη στο *Οδοιπορικό του Βενιαμίν εκ Τουδέλης*. Αν κρίνουμε με βάση τον αριθμό των μαρτυριών, η Χριστούπολη ήταν αναμφισβήτητα το σπουδαιότερο από αυτά. Έτσι η υπόθεση του Kislinger πρέπει να διευρυνθεί: για να συνεχίσει από το δρόμο της Ξηράς, ο πρεσβευτής εγκατέλειψε το πλοίο του στη Χριστούπολη ή τη Θεσσαλονίκη;

Ο R. S. Lopez αποδίδει τη βραδύτητα του ταξιδιού και τα δεινοπαθήματα του πρεσβευτή στην κατάσταση των δρόμων το 10ο αιώνα⁸. Η εκτίμηση αυτή είναι συζητήσιμη, όπως υποδεικνύουν τα παρατιθέμενα στη συνέχεια συγκριτικά στοιχεία σχετικά με τη διάρκεια των ταξιδιών μεταξύ νότιας Ελλάδας και πρωτεύουσας. Με τη διερεύνηση των στοιχείων αυτών επιχειρείται απάντηση στα εξής ερωτήματα: Πόσο αργό υπήρξε σύμφωνα με τις δυνατότητες

5. *Liutprands von Cremona Werke, Antapodosis*, Quellen zur Geschichte der sächsischen Kaiserzeit, κείμενο με γερμ. μετ. A. BAUER - R. RAU, Darmstadt 1977, κεφ. 24, σ. 372 και E. KISLINGER, *Reisen und Verkehrswege zwischen Byzanz und dem Abendland vom neunten bis in die Mitte des elften Jahrhunderts* (υπό εκτύπωση).

6. F. DVORNIK, *La Vie de saint Grégoire le Décapolite et les Slaves macédoniens au IXe siècle*, Παρίσι 1926, κεφ. 10, σ. 54 (Αίνος-Χριστούπολη), κεφ. 19, σ. 63 (Μαρώνεια). Για τη χρονολογία, βλ. C. MANGO, *On re-reading the Life of St. Gregory the Decapolite*, *Βυζαντινά* 13/1, 1985 (=Δώρημα στον Ι. Καραγιαννόπουλο), 635-646.

7. *Βίος Θεοφάνους*, έκδ. C. DE BOOR, *Theophanis Chronographia*, τόμ. II, Λιψία 1895, 12¹⁴⁻¹⁵: ἤτις (δηλ. η Σαμοθράκη) ἐν τοῖς μέρεσι τοῦ τῆς Μαρωνείας πελάγους ἴδρυται. Η ομωνυμία πόλης και πελάγους σε συνδυασμό με την όχι μικρή απόσταση της Μαρώνειας από τη Θάσο πιστοποιεί τη σημασία του συγκεκριμένου λιμανιού στη διάρκεια του 9ου αιώνα.

8. R. S. LOPEZ, *The Evolution of Land Transport in the Middle Ages, Past and Present* 9, 1956, 19.

της εποχής το ταξίδι ως τη Ναύπακτο; Ποια μπορεί να ήταν τα αίτια της καθυστέρησης και το δρομολόγιο του Λιουτπράνδου;

Στο *Οδοιπορικό* του Βενιαμίν εκ Τουδέλης κατονομάζονται με ακρίβεια οι διαδοχικοί σταθμοί του Ισπανοεβραίου περιηγητή μεταξύ Κορίνθου και πρωτεύουσας, χωρίς αναφορές στις ιδιαίτερες συνθήκες του ταξιδιού⁹. Το δρομολόγιο καθορίστηκε εν μέρει από τους εν χρήση δρόμους, εν μέρει από τη θέση πόλεων και οικισμών με εβραϊκές κοινότητες. Από τη Ναύπακτο μέχρι την Κόρινθο με πλοίο το ταξίδι του διήρκεσε 4½ ημέρες (1½ μέχρι την Κρίσσα και 3 μέχρι την Κόρινθο). Από το δρόμο της ξηράς χρειάστηκαν στη συνέχεια 2 ημέρες μέχρι τη Θήβα και μία ημέρα μέχρι τον Εύριπο¹⁰, απ' όπου, ίσως με πλοίο¹¹, η συντροφιά ταξίδεψε δύο ημέρες, με ενδιάμεσο σταθμό τη Γιαμπουστρίτσα (αρχαία Λάρυμνα)¹², ως τη Ραβένικα (νότια από το Ζητούνι, ίσως στη θέση της αρχαίας Σκάρφειας)¹³. Από το σημείο αυτό χρησιμοποιήθηκε χωρίς αμφιβολία ο χειρσαίος δρόμος μέχρι τη Βέσσαίνα. Το ταξίδι διήρκεσε εννέα ημέρες, οι οποίες κατανέμονται ως εξής: 1 ημέρα μέχρι το Ζητούνι, 2 ημέρες μέχρι το κάστρο Γαρδίκι (αρχαία Λάρισσα Κρεμα-

9. M. N. ADLER, *The Itinerary of Benjamin of Tudela*, Λονδίνο 1907, 10 κ. ε.

10. Το ίδιο δρομολόγιο ακολούθησε το 1102 ο αγγλοσάξονας προσκυνητής Saewulf. Στην Κόρινθο έφθασε με πλοίο από την Πάτρα την 9η Αυγούστου 1102. Ύστερα από ολιγοήμερη παραμονή στην πόλη της Κορίνθου οι προσκυνητές έπλευσαν ως το λιμάνι Hosta/Riva d'Ostria (Λιβαδόστρο), επίνειο των αρχαίων Πλαταιών. Από εκεί, άλλοι με γαϊδούρια, άλλοι πεζοί προχώρησαν μέχρι τη Θήβα (Stivas). Πιθανόν με τα ίδια μέσα έφθασαν την 23 Αυγούστου στον Εύριπο. Αν δεχθούμε ότι το ταξίδι τους μεταξύ Riva d'Ostria και Ευρίπου είχε την ίδια διάρκεια με το ταξίδι του Βενιαμίν, πράγμα πολύ πιθανόν, απομένουν 11 ημέρες, οι οποίες αντιστοιχούν στην παραμονή των προσκυνητών στην Κόρινθο, όπου, σύμφωνα με τα λεγόμενα του Saewulf, αντιμετώπισαν πολλές αντιξοότητες, και στη Θήβα. Πρβλ. σχετικά Th. WRIGHT, *Early Travels in Palestine, The Travels of Saewulf, A. D. 1102 and 1103*, 32 κ. ε. Χωρίς αμφιβολία ο Βενιαμίν και ο Saewulf ακολούθησαν όχι την αρχαία σύνδεση μέσω Θεσπιών ή Λεύκτρων και Θίσβης, αλλά τον πιο σύντομο και επίτονο δρόμο μέσω Καπαρελλίου, κατά μήκος της βόρειας παρυφής του Κιθαιρώνα. Πρβλ. σχετικά, J. KODER - FR. HILD, *Hellas und Thessalia*, TIB 1, Βιέννη 1976, 97.

11. Ο A. SHARF, *Byzantine Jewry from Justinian to the Fourth Crusade*, Λονδίνο 1971, 131 (χάρτης), 137, υποθέτει ότι η μετακίνηση από τη Χαλκίδα/Εύριπο μέχρι τη Ραβένικα έγινε από το δρόμο της ξηράς.

12. KODER-HILD, *Hellas und Thessalia*, 199.

13. Ο. π., 251.

στή)¹⁴, 2 μέχρι τον Αλμυρό, 2 μέχρι τη Βέσσαίνα (Αετόλοφος/Δεσιάνη)¹⁵, κατά μήκος της ανατολικής όχθης της λίμνης Βοΐβης/Κάρλας, 2 ημέρες μόνο μέχρι τη Θεσσαλονίκη, προφανώς από το δρόμο της θάλασσας¹⁶. Μια ημέρα λιγότερη χρειάστηκε και ο επίσκοπος Θηνών (Βόρεια Αφρική) Κυπριανός, για να φθάσει, οδηγούμενος κατά πάσα πιθανότητα από κάποιο Θεσσαλό χωρικό, στη Θεσσαλονίκη, αφού κατόρθωσε να διαφύγει από τους Σλάβους πειρατές που τον είχαν αιχμαλωτίσει κάπου στο ύψος του Παγασητικού ή βορειότερα¹⁷. Πιθανή διαδρομή του Κυπριανού: Στόμιο-Πλαταμών-Κατερίνη-Κίτρος-Παλαιό Κίτρος/ Πύδνα-Βέροια-Πέλλα ή Αλλάντη (Νέα Χαλκηδών)-Θεσσαλονίκη. Από τη Θεσσαλονίκη μέχρι τη Χριστούπολη επί της Εγνατίας Οδού η συντροφία χρειάστηκε άλλες 5 ημέρες (2 μέχρι το Δημητρίτζι, 2 μέχρι τη Δράμα, 1 μέχρι τη Χριστούπολη). Στη Χριστούπολη ο Βενιαμίν επιβιβάστηκε σε κάποιο πλοίο, το οποίο, με ενδιάμεσο αναγκαστικό σταθμό το τελωνείο της Αβύδου, αγκυροβόλησε ύστερα από οκτώ μέρες σ' ένα από τα λιμάνια της πρωτεύουσας (3 ημέρες μέχρι την Άβυδο και 5 μέχρι την Κωνσταντινούπολη).

Ο ισπανός ταξιδιώτης χρειάστηκε συνολικά 31½ ημέρες μέχρι την Κωνσταντινούπολη, ακολουθώντας κατά κανόνα παράκτιους, χερσαίους είτε θαλάσσιους δρόμους· μέχρι τη Χριστούπολη η μετακίνηση κράτησε 18 ημέρες, ενώ η απόσταση μεταξύ των δυο μεγαλύτερων πόλεων της αυτοκρατορίας καλύφθηκε σε 13 ημέρες. Υπογραμμίζουμε ότι ο Βενιαμίν επιβιβάστηκε σε πλοίο στο λιμάνι της Χριστούπολης και ότι ο πλους εξελίχθηκε ομαλά, όπως μαρτυρεί η διάρκειά του. Από κάθε άποψη συγκρίσιμοι με την επίδοσή του Βενιαμίν στο τμήμα Θεσσαλονίκη-Κωνσταντινούπολη είναι οι χρόνοι

14. Ο. π., 161.

15. Ο. π., 134.

16. Πρβλ. W. TOMASCHEK, *Zur Kunde des Hämus-Halbinsel. Die Handelswege im 12. Jh. nach den Erkundigungen des Arabers Idrisi*, Sitzungsberichte der Kaiserl. Akad. d. Wiss. in Wien 113, 1886, 351: Benjamin ... gelangte nach zwei Tagen Meeresfahrt nach Salūnikf.

17. P. LEMERLE, *Les plus anciens recueils des miracles de Saint Démétrius et la pénétration des Slaves dans les Balkans*, τόμ. I, Παρίσι 1979, 237₃-239₈: Καί δὴ τοῦ πλοῦς ἐχόμενος, καὶ τοῖς τῆς Ἑλλάδος μέρεσι πλησιάσας, ἐκ τῶν ἀνημέρων σύλληπται Σλάβων ... Ἀναστάς οὖν ὁ ἐπίσκοπος ἠκολούθει αὐτῷ, καὶ περιεπάτουσαν ἐκάτεροι σιωπῶντες, τὰς νύκτας ὀδεύοντες ... Διοδεύσαντες δὲ ὀκτὼ τὰς πάσας μονάς, πλησιάζουσι τῇ Θεσσαλονικέων πόλει. Βλ. καὶ σχόλια, τόμ. II, 163-169.

που σημείωσαν ο άραβας αιχμάλωτος Ιμπν Γιαχία (12 ημέρες με ίππους του Δημοσίου Δρόμου στην καμπή από τον 9ο στο 10ο αι)¹⁸ και ο άγιος Ιλαρίων από την Ιβηρία γύρω στα 860-870 (14 ημέρες, χωρίς να γίνεται σαφές από το κείμενο, αν το ταξίδι πραγματοποιήθηκε από τη στεριά ή τη θάλασσα)¹⁹.

Στους δυο τελευταίους αιώνες της αυτοκρατορίας η Κωνσταντινούπολη απείχε από το Μυστρά, την πρωτεύουσα του Δεσποτάτου, ένα μήνα και κάτι, από την Κόρινθο ένα μήνα περίπου. Αυτό προκύπτει από το συνδυασμό διαφόρων πληροφοριών²⁰. Η διπλωματική αποστολή του Γεώργιου Σφραντζή, «άποκρισιάριου» του δεσπότη του Μυστρά στον αυτοκράτορα, το χειμώνα του 1434, κάλυψε σε 25 ημέρες (7 Ιανουαρίου-1 Φεβρουαρίου) την απόσταση μέχρι το Νέστο ποταμό²¹. Ο ίδιος ο πρεσβευτής προσθέτει στο Χρονικό του ότι η Ραιδεστός απείχε 6 «μονάς» από το Νέστο (περ. 300 χμ). Πιθανότατα η λέξη «μονή» σημαίνει εδώ mansio/σταθμός και όχι μοναστήρι, όπως μεταφράζει ο εκδότης. Απομένει η απόσταση Ραιδεστός-Κωνσταντινούπολη, η οποία μπορούσε να καλυφθεί άνετα σε 4 ημέρες²². Το άθροισμα (35 ημέρες) κατανεμόταν στα επί μέρους τμήματα της οδικής αυτής σύνδεσης ως εξής:

18. ADLER, *Benjamin of Tudela*, 10 κ. ε.

19. *Vita Hilarionis Iiberi*, κεφ. 22, έκδ. P. PEETERS, S. Hilarion d'Ibérie, *An. Boll.* 39, 1913, 255₃₄₋₃₈: *Porro consilium cepit inde Romam ire... Cum quattuordecim diebus iter fecisset, ad urbem quandam pervenit et in eius suburbio.*

20. Ο συνδυασμός αυτός είναι θεμιτός στο βαθμό που οι βασικές αντικειμενικές προϋποθέσεις των χερσαίων ταξιδιών, η τεχνογνωσία και το οδικό δίκτυο δεν υπέστησαν ουσιώδεις μεταβολές στη διάρκεια του μεσαίωνα.

21. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΦΡΑΝΤΖΗΣ, *Χρονικόν*, XXI, [13] - [14], έκδ. R. MAISANO, *Giorgio Sfranze, Cronaca*, CFHB 29, Ρώμη 1990, 72₁₄₋₂₅: [13] *Καί τῷ μβ' ᾠ ἔτει, Ιανουαρίου ζ' ἡ, πάλιν ἀπῆλθον ἀποκρισιάριος εἰς τε τόν Ἀντώνιον καί αὐθέντην τῶν Ἀθηνῶν καί εἰς τόν ἀμηρᾶν καί εἰς τόν βασιλέα. [14] Ἐν ᾧ δὴ Ιανουαρίῳ, τῇ κθ' ἡ αὐτοῦ, νικτὸς ὥρα γ' ἡ ἐπυρπόλησαν τόν ἐν Βλαχέρναις εἰς ὄνομα τῆς Θεομήτορος περικαλλῆ καί θεῖον ναόν εἰς τὴν Κωνσταντινούπολιν· ὅπερ ἀκηκόαμεν ἐκεῖσε ἀπερχόμενοι εἰς τόν ποταμόν τόν Μέστον ὀνομαζόμενον τῇ α' ἡ φεβρουαρίου, ὥρα μετὰ τόν ἑσπερινόν τῆς δεσποτικῆς ἑορτῆς τῆς Ὑπαπαντῆς, καί ἐλογισάμεθα αὐτὸ ψεῦδος, ἐπεὶ ὁ εἰρηκῶς οὐκ ἐγνώσθη. καί διελθόντες εἰς τὸ ἔμπροσθε μονάς πέντε καί οὐδὲν περὶ τούτου ἀκούσαντες, <ἐν> τῇ εἰς τὴν Ῥαιδεστόν ἕκτη μονῇ ἡμῶν ἐμάθομεν τοῦτο ἀκριβῶς ὅπως καί ὁπότε ἐγένετο*

22. Τόσο κράτησε το ταξίδι του Οιναιώτη μεταξύ 1326 και 1330 στον παράλιο δρόμο κατά μήκος της βόρειας ακτής της Προποντίδας μέσω Αθύρα, Δημοκράνειας, Επιβατών, Σηλυμβρίας (78 χμ: δύο ημέρες), Δαονίου, Αβυδηνών, Τριών Εκκλησιών,

Ναύπακτος-Λαμία 10 ημέρες περίπου.

Μυστράς-Κόρινθος 3-4 ημέρες²³

Κόρινθος-Λαμία 5 ημέρες

Λαμία-Θεσσαλονίκη 8-10 ημέρες ή περισσότερες.

Θεσσαλονίκη-Κωνσταντινούπολη 12-14 ημέρες.

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι η μέση διάρκεια των ταξιδιών μεταξύ Κωνσταντινούπολης και Νότιας Ελλάδας, από το δρόμο της στεριάς ή κυρίως από τη στεριά και εν μέρει από τη θάλασσα, ήταν στους τρεις τελευταίους βυζαντινούς αιώνες 31 με 35 ημέρες. Αυτό σημαίνει ότι το ταξίδι του Λιουτπράνδου δεν θα είχε υπερβεί πιθανότατα τις 35 ημέρες, αν είχε πραγματοποιηθεί ολοκληρωτικά από το δρόμο της ξηράς, αφού ούτε το οδικό δίκτυο ήταν το 10ο αιώνα σε χειρότερη κατάσταση από ότι τον 13ο και τον 15ο αιώνα ούτε οι κίνδυνοι για τους ταξιδιώτες ήταν περισσότεροι. Πρέπει επίσης να τονιστεί ότι το ταξίδι του Λιουτπράνδου έλαβε χώρα το φθινόπωρο, ενώ η πρεσβεία του Σφραντζή ταξίδεψε μέσα στην καρδιά του χειμώνα, σε μια περίοδο κατά την οποία η βυζαντινή κυριαρχία στη Βαλκανική χερσόνησο είχε σχεδόν εκμηδενισθεί.

Το ταξίδι του Λιουτπράνδου κράτησε όμως 49 ημέρες. Η διαφορά των 14 ημερών από την αναμενόμενη επίδοση (35 ημέρες) πρέπει, πιστεύω, να αποδοθεί στο γεγονός ότι ένα τμήμα του ταξιδιού έγινε από τη θάλασσα. Αντίθετα από τα χερσαία ταξίδια, που είναι γενικά αργά αλλά πιο σταθερά

Αύλακα, Ραιδεστού (58 χμ: 2 ημέρες). Πρβλ. Α. ΚΑΡΠΟΖΗΛΟΣ, Ταξιδιωτικές περιγραφές και εντυπώσεις σε επιστολογραφικά κείμενα, στο: Ν. Γ. ΜΟΣΧΟΝΑΣ (επιμ. εκδ.), *Πρακτικά του Β΄ Διεθνούς Συμποσίου «Η επικοινωνία στο Βυζάντιο»*, Αθήνα 1993, 531-534. Σχετικά με το δρόμο αυτό, πρβλ. ΤΟΜΑΣΤΣΕΚ, *Hämus-Halbinsel*, 329-335.

23. Μια ένδειξη για τη διάρκεια των ταξιδιών μεταξύ Μυστρά και Κορίνθου μας δίνει ο Σφραντζής. Πρβλ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΦΡΑΝΤΖΗΣ, *Χρονικόν*, XXVII, 1 (MAISANO, 96): *σεπτεμβρίου α΄ η του νε΄ου έτους εϋηρογετήθην τὸ κεφαλατίκιον τοῦ Μυζηθρᾶ. και* XXVII, 6 (MAISANO, 98): *Νῦν δὲ ἐγὼ μὲν ἀπέρχομαι πρὸς οἰκοδομὴν καλλίω τοῦ Ἑξαμίλιου... ἀπῆλθεν εἰς τὸ Ἑξαμίλιον τῆ η΄ τοῦ αὐτοῦ σεπτεμβρίου μηνός.* Από τα συμφραζόμενα προκύπτει ότι ο δεσπότης αναχώρησε αμέσως από το Μυστρά, γιατί επειγόταν να ενισχύσει τις οχυρώσεις του Ισθμού· άρα η λέξη «ἀπῆλθεν» πρέπει να μεταφρασθεί «έφθασε» και όχι «αναχώρησε», όπως πιστεύει ο εκδότης. Αυτό θα σήμαινε ότι απαιτήθηκε μια ολόκληρη εβδομάδα, για να φθάσει ο δεσπότης στο Έξαμίλι, ίσως γιατί στις πόλεις, όπου στάθμευσε, χρονοτρίβησε υπερβολικά, για να αντιμετωπίσει και να ρυθμίσει διάφορα ζητήματα.

από άποψη επιδόσεων, τα θαλάσσια υπόκεινται σε μεγάλες διακυμάνσεις, εξαιτίας της μεγάλης αστάθειας των καιρικών συνθηκών ιδιαίτερα το φθινόπωρο (νεφώσεις, τρικυμίες, συχνή μεταβολή της κατεύθυνσης των ανέμων)²⁴. Σ' αυτά θα πρέπει να προστεθεί ένα πολύ ειδικό πρόβλημα που αφορά τη ναυσιπλοΐα της Προποντίδας: τα πλοία που είχαν προορισμό τη Μεσόγειο δεν μπορούσαν να περάσουν τα Στενά του Ελλησπόντου, εφ' όσον δεν έπνεαν βόρειοι άνεμοι. Πόσο αργό μπορούσε να είναι ένα ταξίδι μεταξύ Κωνσταντινουπόλεως και Αιγαίου το φθινόπωρο, μας το δείχνει η επιστροφή του ρήτορα Θωμά Μάγιστρου από την Κωνσταντινούπολη στη

24. Ο μεταβατικός χαρακτήρας της εποχής αυτής αντανακλάται στους κανόνες που διέπουν τη ναυσιπλοΐα. Η απαγόρευσή της δεν αρχίζει συγκεκριμένη ημερομηνία αλλά κυμαίνεται μεταξύ της 14ης Σεπτεμβρίου και της 11ης Νοεμβρίου. Το ίδιο ισχύει και για το πέρας της απαγόρευσης, που τοποθετείται μεταξύ Μαρτίου και Μαΐου. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι απόψεις του ρωμαίου συγγραφέα Βεγίτιου, ο οποίος χωρίζει το έτος σε τέσσερις περιόδους: από την 27η Μαΐου μέχρι τη 14η Σεπτεμβρίου η θάλασσα είναι ανοικτή σε όλους, η ναυσιπλοΐα εύκολη από την 11η Νοεμβρίου μέχρι τη 10η Μαρτίου *maria clauduntur* από τη 10η Μαρτίου μέχρι την 27η Μαΐου και από τη 14η Σεπτεμβρίου μέχρι την 11η Νοεμβρίου η ναυσιπλοΐα είναι επικίνδυνη. Πρβλ. σχετικά, J. ROUGÉ, *La navigation hivernale sous l'Empire romain*, *Revue des Études Anciennes* 54, 1952, 316 κ. ε. Ο ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΥΔΟΣ, *Περί μηνών*, έκδ. R. WUNSCH, Λιψία 1898 (ανατ. Στουτγάρδη 1967), 70, τοποθετεί την έναρξη της περιόδου της ναυσιπλοΐας στις αρχές Μαρτίου. Σύμφωνα με νεοελληνική παροιμία, η οποία κατάγεται από τη βυζαντινή εποχή, η ναυσιπλοΐα αρχίζει την Κυριακή του Σταυρού, δηλαδή στα τέλη του Φεβρουαρίου ή τις αρχές Μαρτίου, και η απαγόρευση των πλόων αρχίζει την ημέρα της εορτής του Σταυρού, δηλαδή την 14η Σεπτεμβρίου: «Τοῦ Σταυροῦ κι αρμένισε, τοῦ Σταυροῦ καὶ δέσε» (*Die Sprichwörterammlung des Maximus Planudes*, έκδ. E. KURTZ, Λιψία 1886, αριθ. 76, σ. 23) πρβλ., Φ. ΚΟΥΚΟΥΛΕΣ, *Βυζαντινῶν Βίος καὶ Πολιτισμὸς*, τόμ. Ε', Αθήνα 1952, 369 σημ. 9. Εξαιρέση από τη ρωμαϊκή παράδοση σχετικά με τον επιτρεπόμενο χρόνο ναυσιπλοΐας αντιπροσώπευαν οι ικανότατοι Μαρδαΐτες, οι οποίοι θεωρούσαν τη θάλασσα είτε κλειστή μόνο για την περίοδο από τη 14η Νοεμβρίου μέχρι τη 15η Φεβρουαρίου είτε ανοικτή όλο το έτος (πρβλ. Σπ. ΛΑΜΠΡΟΣ, Τρία κείμενα συμβάλλοντα εἰς τὴν ἱστορίαν τοῦ ναυτικοῦ παρὰ τοῖς Βυζαντινοῖς, *NE* 9, 1912, 173₁₃₋₁₄, 174₂₀₋₂₄, και τα σχόλια του G. DAGRON, *Das Firmament soll christlich sein. Zu zwei Seefahrtskalendern des 10. Jh.s*, στο G. PRINZING - D. SIMON (εκδ.), *Fest und Alltag in Byzanz*, Μόναχο 1990, 153. Γενικότερα για το ζήτημα, πρβλ. Φ. ΚΟΥΚΟΥΛΕΣ, Ἐκ τοῦ ναυτικοῦ βίου τῶν Βυζαντινῶν, *ΕΕΒΣ* 21, 1951, 29 και ΤΟΥ ΙΔΙΟΥ, *Βυζαντινῶν Βίος καὶ Πολιτισμὸς*, ό. π., 369 κ. ε.

Θεσσαλονίκη (1310)²⁵. Με βάση, λοιπόν, τα προηγούμενα είναι εύλογο να υποθέσουμε ότι το πλοίο με το οποίο ταξίδευαν ο Λιουτπράνδος και η συνοδεία του καθηλώθηκε πιθανότατα από άπνοια ή εμποδίσθηκε από αντίθετους ανέμους στα ύδατα της Προποντίδας ή στο Βόρειο Αιγαίο, με αποτέλεσμα η διάρκειά του ταξιδιού να παραταθεί και η επίσημη αποστολή με το βυζαντινό συνοδό της να συνεχίσει αναγκαστικά από το δρόμο της ξηράς. Την επιλογή αυτή φαίνεται ότι καθόρισαν, μαζί με την προηγούμενη αρνητική εμπειρία, η προοπτική της επιδείνωσης των καιρικών συνθηκών (λόγω εποχής) και οι κίνδυνοι από τους άραβες πειρατές²⁶.

Λεπτομέρειες για το ταξίδι του πρεσβευτή μέσω Θεσσαλίας και Στερεάς Ελλάδας δεν μας παραδίδονται. Από το σημείο αποβίβασής του ο πρεσβευτής ακολούθησε αναμφισβήτητα την Εγνατία οδό μέχρι τη Θεσσαλονίκη και ύστερα τη συνέχειά της, η οποία διέρχονταν από την κοιλάδα των Τεμπών²⁷, για να κατευθυνθεί προς τη Λάρισα. Μεταξύ Θεσσαλονίκης και Τεμπών η συνοδεία του πρεσβευτή είχε να επιλέξει μεταξύ του μακρότερου δρόμου μέσω Βέρροιας και της πιο σύντομης, παράκτιας σύνδεσης. Ο πρώτος δρόμος (με δυο παραλλαγές) ήταν ο μοναδικός που χρησιμοποιήθηκε αδιάκοπα από την αρχαιότητα ως τη νεότερη εποχή²⁸. Ο δεύτερος χρησιμοποιήθηκε

25. M. TREU, Die Gesandtschaftsreise des Rhetors Theodulos Magistros, *Festschrift C. F. W. Müller, Jahrbücher der classischen Philologie. Supplementband 27*, Λιψία 1900, 149-173· G. ΜΑΚΡΗΣ, *Studien zur spätbyzantinischen Schifffahrt*, Γένοβα 1988, 225-227, 282-283 και σποράδην· επίσης ΚΑΡΠΟΖΗΛΟΣ, Περιγραφές, 524-529 καθώς και Ι. ΔΗΜΗΤΡΟΥΚΑΣ, Το ταξίδι του ρήτορα Θωμά Μάγιστρον (1310): Μια επανεξέταση, *Σύμμεικτα* 10, 1996, 180 κ. ε.

26. Ακόμη και μετά την ανάκτηση της Κρήτης (961) και της Κύπρου (965) το Αιγαίο δεν απαλλάχθηκε εντελώς από την πειρατεία. Έτσι στο *Βίο του Νίκωνος του Μετανοείτε* αναφέρονται επιθέσεις Αράβων πειρατών στο Σαρωνικό (περ. 968-969) (έκδ. D. F. SULLIVAN, *The Life of St. Nikon*, Brookline Massachusetts 1987, κεφ. 23, 92 κ. ε.), ενώ το 972 ανδαλουσιάνικα πειρατικά αιχμαλώτισαν στο «ελληνικό πέλαγος» ένα πλοίο, με το οποίο ταξίδευαν 4 ιουδαίοι λόγιοι (J. STARR, *The Jews in the Byzantine Empire 641-1204*, Αθήνα 1939, 165 αριθμ. 111).

27. Με αφορμή την εκστρατεία του Αλέξιου Α΄ το 1083, η διόδος αυτή αναφέρεται ως «δημοσία λεωφόρος» από την ANNA KOMNHNH, *Ἀλεξιάς*, 5, V 3 (έκδ. LEIB, τόμ. II, 24)· πρβλ. Άννα ΑΒΡΑΜΕΑ, *Ἡ Βυζαντινὴ Θεσσαλία μέχρι τοῦ 1204. Συμβολὴ εἰς τὴν ἱστορικὴν γεωγραφίαν*, Αθήνα 1974, 80 κ. ε., 83 κ. ε.

28. Σχετικά με τις οδικές συνδέσεις μεταξύ Θεσσαλίας και Θεσσαλονίκης στην αρχαιότητα, την ύστερη αρχαιότητα και το μεσαίωνα, βλ. N. G. L. HAMMOND, A

κατά την υστερορωμαϊκή εποχή, για να αχρηστευθεί αργότερα. Ο Μ. Χατζόπουλος εκφράζει την άποψη ότι εξαιτίας των ελών της ακτής η ρωμαϊκή αυτή οδική σύνδεση δεν λειτούργησε στη διάρκεια του Μεσαίωνα²⁹. Ωστόσο το *Οδοιπορικό* του Ιμπν Γιαχία πιστοποιεί ότι ο συγκεκριμένος δρόμος χρησιμοποιούνταν στις αρχές του 10ου αιώνα και ότι ήταν οργανικά ενταγμένος στο οδικό δίκτυο του Δημόσιου Δρόμου³⁰, μετεξέλιξη και συνέχεια του ρωμαϊκού θεσμού *cursus publicus*³¹. Από τη Λάρισα με κατεύθυνση προς νότο ο πρεσβευτής βάδισε χωρίς αμφιβολία στον αρχαίο δρόμο που

History of Macedonia, τόμ. Ι: *Historical Geography and Prehistory*, Oxford 1972, 123 κ. ε. και Μ. Β. ΗΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ, *Strepsa: A Reconsideration or New Evidence on the Road System of Lower Macedonia*, Μελετήματα 3, Αθήνα 1987, 21 κ. ε. Για το τμήμα Λάρισα-Θερμοπύλαι, βλ. MILLER, *Itineraria Romana. Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana*, Στουτγάρδη 1916 (ανατ. Ρώμη 1964), 576. Οι δύο πρώτοι αναφέρονται στις αποστάσεις μεταξύ των σταθμών, επιφέροντας διορθώσεις στις ενδείξεις των υστερορωμαϊκών Οδοιπορικών (HAMMOND, *Macedonia I*, 130 κ. ε. και ΗΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ, *Road System*, 45 [Πίνακας IV]). Σχετικά με τους μεσαιωνικούς δρόμους και τη χρήση τους, βλ. ΑΒΡΑΜΕΑ, *Θεσσαλία*, 74 κ. ε. και ΚΟΔΕΡ-ΗΙΛΔ, *Hellas und Thessalia*, 90-95.

29. ΗΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ, *Road System*, 53.

30. Πρβλ. J. MARQUART, *Osteuropäische und ostasiatische Streifzüge. Ethnologische und historisch-topographische Studien zur Geschichte des 9. und 10. Jh.s (ca. 840 - 940)*, Λιψία 1903 (ανατ. Darmstadt 1961), 237: «Από τη Θεσσαλονίκη φθάνεις, διασχίζοντας μια πεδιάδα κατά μήκος της ακτής, ύστερα από τρεις σταθμούς στο Κούτρον (=Κίτρος)». Εξάλλου ο Εδρσί σημειώνει: «Από τον Πλαταμώνα είναι 20 μίλια ως τη οχυρή και εμπορική πόλη του Κίτρος. Από εδώ είναι ακόμη 30 μίλια ως τη φημισμένη και πολυάνθρωπη πόλη της Θεσσαλονίκης μέσω των εκβολών του Βαρδάρη που απέχουν 50 μίλια από τις εκβολές του [ποταμού του] Λυκοστομίου (=Πηνειού)»· πρβλ. ΤΟΜΑΣΧΕΚ, *Hämus-Halbinsel*, 351. Αν και οι ενδείξεις αποστάσεων του Εδρσί είναι συχνά αναξιόπιστες (ό. π., 288), με βάση το απόσπασμά του και το απόσπασμα του Ιμπν Ρουστά, μπορεί να υποστηριχθεί η αναβίωση της ρωμαϊκής παράκτιας σύνδεσης στη διάρκεια της μεσοβυζαντινής εποχής. Αυτό συνέβη ίσως στη διάρκεια του 9ου αιώνα, πάντως ύστερα από την εποχή, στην οποία χρονολογείται το ταξίδι του επισκόπου Θηνών Κυπριανού.

31. Πρβλ. Ο. ΣΕΕΚ, *Cursus publicus*, *RE* 8, στ. 1846-1863 και Ε. J. ΗΟΛΜΒΕΡΓ, *Zur Geschichte des Cursus Publicus*, Ουντάλα 1933, 131 κ. ε., με ελάχιστες αναφορές στη μεσοβυζαντινή εποχή, για την οποία, βλ. Postal and Intelligence Services. Byzantine (P. MAGDALINO), *Dictionary of the Middle Ages* 10, 58-60· L. ΒΡΕΪΕΡ, *Les institutions de l'empire byzantin*, Παρίσι 1949, 263-270. Ο Α. ΜΙΓΚΕΛ, *La géographie humaine du monde musulman jusqu'au milieu du 11e siècle. 2: Géographie arabe et représentation du monde: La terre et l'étranger*, Παρίσι-Χάγη 1975, 445 και σημ. 2-3,

ακολούθησε και ο Νικηφόρος Ουρανός το 997 (πεδιάδα Φαρσάλων, Απιδανός ποταμός, Σπερχειός)³². Από τη Λαμία/Ζητούνι μέχρι τη Ναύπακτο ο Λιουτπράνδος ακολούθησε κατ' ανάγκη (τουλάχιστο εν μέρει) τραχείς και δύσβατους δρόμους³³. Η προσφορότερη δίοδος προς τη Φθιώτιδα ήταν η διάβαση του Μεσοχωρίου (κοιλιάδα Βιστρίτσα). Ακολούθως, ο δρόμος διέρχονταν από το Καπνοχώρι, την Καστανιά και το Νεοχώρι, για να φθάσει, με ενδιάμεσο σταθμό το Λιδωρίκι, στη Ναύπακτο³⁴. Ούτως ή άλλως η γεωγραφική διαμόρφωση της περιοχής είναι τέτοια που δικαιολογεί απόλυτα τις ταλαιπωρίες, για τις οποίες παραπονείται ο πρεσβευτής.

Η άφιξη στη Ναύπακτο, έδρα στρατηγού και μητροπολίτη, πρωτεύουσα του θέματος Νικοπόλεως και πολύ σπουδαίο λιμάνι για την επικοινωνία με τη Νότια Ιταλία και τη Σικελία στη διάρκεια του 9ου και 10ου αιώνα, έγινε την 20ή Νοεμβρίου. Ο συνοδός *διασώστης* επιβίβασε τους ταξιδιώτες σε δυο πλοιάρια και τους παρέδωσε σε δύο «μανδάτορες», με τη ρητή εντολή να διαπλεύσουν το πέλαγος μέχρι το λιμάνι του Υδρούντος (Οτράντο). Η όλη οργάνωση του ταξιδιού και η παρουσία των δυο «μανδατόρων» στο λιμάνι της Ναυπάκτου υποδηλώνουν ότι η πόλη ήταν το καταληκτικό σημείο ενός καθιερωμένου δρομολογίου, κατά μήκος του οποίου λειτουργούσαν οι υπη-

σχολιάζει τις πληροφορίες των αράβων γεωγράφων για το Δημόσιο Δρόμο. Για την οργάνωση του Δρόμου που φέρει παράλληλα την κοινόχρηστη ονομασία *κόντουρα* (πρώτη σημασία: άλογα του Δρόμου με κοιμένες ουρές), στη διάρκεια του 11ου αιώνα, πρβλ. *Μιχαήλ Ψελλοῦ, Ἱστορικοί Λόγοι, ἐπιστολαὶ καὶ ἄλλα ἀνέκδοτα*, έκδ. Κ. Ν. ΣΑΘΑΣ, *Μεσαιωνική Βιβλιοθήκη*, τόμ. Ε΄, Βενετία 1876, 370, 532 κ. ε. Για τα αξιώματα που υπάγονταν στην υπηρεσία αυτή, βλ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ, *Listes*, 117₁₀₋₁₈, 311-312. Για τη διαίρεση σε Πλατύ και Οξύ Δρόμο που αντιστοιχεί στους εν χρήσει τρόπους μεταφοράς, τον συνήθη και το γρηγορότερο, με βάση τη σφραγιστική, βλ. LAURENT, *Corymbus*, II, 195 κ. ε.

32. Πρβλ. ΑΒΡΑΜΕΑ, *Θεσσαλία*, 110 κ. ε. Πρβλ. πύό πάνω σημ. 27.

33. Ο Γ. ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ-ΝΟΒΑΣ, *Ἡ Ναύπακτος ὡς λιμὴν τοῦ Βυζαντίου κατὰ τὸν Ἰ΄ αἰῶνα*, 9ο *Διεθνές Συνέδριο Βυζαντινολογικῶν Σπουδῶν. Θεσσαλονίκη 1954, Πρακτικά*, Αθήνα 1956, τόμ. 2, 295, υπογραμμίζει με βάση την πολύ καλή γνώση της τοπογραφίας της περιοχής, ότι ο κύριος δρόμος ἀνέρχονταν προς τα Λομποτινά, για να διασχίσει στη συνέχεια τα εδάφη των αρχαίων Αποδοτών και των αρχαίων Οφιονέων και να ελιχθεί μεταξύ των ορεινῶν ὄγκων Βαρδούσια, Οξυά και Οίτη. Εδώ ακριβῶς ήταν η δίοδος προς τη Φθιώτιδα την οποία ἀκολούθησαν ορισμένοι επιδρομείς της αρχαιότητας, ὅπως για παράδειγμα ο Γαλάτης Βρέννος τον 4ο αἰῶνα.

34. ΑΒΡΑΜΕΑ, *Θεσσαλία*, 103 και KODER-HILD, *Hellas und Thessalia*, 94.

ρεσίες του Δημόσιου Δρόμου. Ίσως η γραμμή αυτή λειτουργούσε ήδη από τις αρχές του 10ου αιώνα, όπως δείχνει ο *Βίος του Ηλία του Νέου*. Ο άγιος ταξίδεψε την άνοιξη του 903 από τη μονή του, στις Σαλίνας, προς τις ακτές της Ηπείρου. Από την νησίδα Ερεικούσσεσ, βόρεια από την Κέρκυρα, ακολούθησε την ακτογραμμή μέχρι τη Ναύπακτο. Ύστερα, *ἀπάρας ἀπὸ Ναυπάκτου, διήρχετο τὴν Ελλάδα καί, γενόμενος ἔν τινι μέρει τοῦ Ἰλλυρικοῦ, ἐνόσησε μὲν, οὐκ ἐπαχθῶς δέ*. Η αιφνίδια ασθένεια ανάγκασε τον υπέργηρο μοναχό να παραιτηθεί από τα σχέδιά του και να τερματίσει το ταξίδι του στη Θεσσαλονίκη³⁵. Αρχικά, πρόθεση του Ηλία ήταν να επισκεφθεί τον αυτοκράτορα Λέοντα Σ΄, ανταποκρινόμενος σε σχετική πρόσκλησή του. Ο κομιστής της αυτοκρατορικής επιστολής-πρόσκλησης, βασιλικός (μανδάτωρ) Κουσώνιος συνόδευε στη διάρκεια του ταξιδιού τον Ηλία, το μαθητή του Δανιήλ και τον Καλαβρό Κολούμβο. Το ταξίδι τελούσε λοιπόν υπό την προστασία του αυτοκράτορα και γι' αυτό το λόγο πραγματοποιήθηκε με τη βοήθεια υπαλλήλων του Δημόσιου Δρόμου³⁶. Η διαδρομή του συνέπιπτε ακριβώς με το δρομολόγιο, που ακολούθησε κι ο ίδιος ο Λιουτπράνδος 65 χρόνια αργότερα, αλλά με αντίθετη κατεύθυνση.

35. *Βίος Ηλία του Νέου*, κεφ. 69 (έκδ. G. ROSSI-ΓΑΙΒΒΙ, *Vita di Sant'Elia il Giovane*, Παλέομο 1962, 110). Οι βασιλικοί ή βασιλικοί άνθρωποι υποδιαιρούνταν σε πέντε κατηγορίες υπαλλήλων, τους σπαθαροκανδιδάτους, τους σπαθάριους, τους κανδιδάτους, τους στρατορες και τους μανδάτορες· σχετικά ό. π., 175 (σχόλια στο κεφάλαιο 66).

36. Ο. π., κεφ. 70, σ. 112: *Ἐν δὲ τῇ γεφύρῃ ὁ ἀοίδιμος πλησιάσας, ἤδη λοιπὸν καὶ τῆς νόσου ἐπὶ πλέον ἐπιτιθεμένης αὐτῷ, ἤτήσατο ἐνεχθῆναι σκιμπόδιον καί, ἐνεχθέντος, ἐνεκλίθη ἐν αὐτῷ*. Το απόσπασμα δείχνει με σαφήνεια τις ευκολίες που παρείχε η υπηρεσία αυτή στους ταξιδιώτες. Το φορείο, για το οποίο γίνεται λόγος στο κείμενο, το διέθεσαν προφανώς οι κάτοικοι της περιοχής κοντά στη γέφυρα ή το προσωπικό ενός υποθετικού σταθμού του Δημόσιου Δρόμου, ο οποίος διαδέχτηκε ίσως το σταθμό Γέφυρα του *Itinerarium Burdigalense* στην αριστερή όχθη του Αξιού, 20 περ. m. p. από τη Θεσσαλονίκη, εκεί, όπου αργότερα χτίστηκε ένα οθωμανικό χάνι (πρβλ. *Itinera Hierosolymitana saeculi IIII-VIII*, έκδ. P. GEYER, Πράγα-Βιέννη-Λιψία 1898, ανατ. Wiesbaden 1964, 27²²): σχετικά με το σταθμό αυτό, βλ. L. GOUNAROPOULOU - M. B. HATZOPOULOS, *Les milliaires de la Voie Egnatienne entre Héraclée des Lyncestes et Thessalonique*, Μελετήματα 1, Αθήνα 1985, 67-68. Η μόνη δυσκολία, για να ταυτίσουμε τη γέφυρα του κειμένου με τη mutatio Γέφυρα, είναι ότι η σειρά των γεγονότων στο αγιολογικό κείμενο υποδεικνύει την τοποθέτησή της μέσα στην πόλη της Θεσσαλονίκης, μεταξύ του ναού του Αγίου Δημητρίου και των Καμίνων, δηλ. των λουτρών της πόλης· ωστόσο είναι λογικότερο να αγνοήσουμε τη σειρά αυτή και να

Ύστερα από την παρέμβαση αυτή επιστρέφουμε στο κείμενο της *Εκθεσης*. Ο Λιουτπράνδος ισχυρίζεται ότι αναγκάστηκε να πληρώσει ο ίδιος, για να εξασφαλίσει τα απαραίτητα τρόφιμα, επειδή οι δυο «μανδάτορες» δεν είχαν γραπτή εντολή (*entolina*= ένταλμα³⁷ ή *έντολήν ἴνα;*) από τις προϊστάμενες αρχές του θέματος, το λογοθέτη του Δρόμου ή τον αυτοκράτορα (*a Gregorum principibus*), που θα τους επέτρεπε να τα πάρουν αδάπανα από τους εντόπιους (*ius cartionis*)³⁸. Δεν γνωρίζουμε, αν η πληροφορία ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Ανεξάρτητα πάντως από αυτό, το απόσπασμα είναι σημαντικό, γιατί μας διαφωτίζει σχετικά με τις υποχρεώσεις, οι οποίες βάρυναν τους κατοίκους των περιοχών που διέσχιζαν οι γραμμές του Δημόσιου Δρόμου.

Από τη Ναύπακτο η αναχώρηση έγινε στις 23 Νοεμβρίου. Ορισμένοι από τους 25 ακολούθους του πρεσβευτή δεν βρήκαν χώρο στο κατάστρωμα των δύο πλοιαρίων και γι' αυτό προχώρησαν για δυο ημέρες πεζοί κατά μήκος της ακτής ως τις εκβολές του Φίδαρι (Εύηνου), προκαθορισμένο, κατά τα φαινόμενα, τόπο συνάντησης των δυο τμημάτων της πρεσβείας (23-25 Νοεμβρίου). Η αναχώρηση από το σημείο αυτό εμποδίστηκε επί μια εβδομάδα από τη σφοδρή θαλασσοταραχή. Τέλος η πρεσβεία επιβάσθηκε στα πλοιάρια και αναχώρησε, *cum nautae nobis aufugerent*, ισχυρίζεται ο Λιουτπράνδος, αφού δηλαδή προηγουμένως οι ναύτες³⁹ διέφυγαν ή τράπηκαν σε φυγή!

υποθέσουμε ότι η επιβίβαση του αγίου στο φορείο έγινε αμέσως μόλις ασθένησε σε «κάποιο μέρος του Ιλλυρικού», δηλαδή σε αρκετή απόσταση από τη Θεσσαλονίκη.

37. Πρβλ. KODER, *Gebrauch*, 43.

38. Ο SCHLUMBERGER, *Nicéphore Phocas*, 659, θεωρεί λανθασμένα την *έντολήν* ως ένα είδος διαβατηρίου (*laissez-passer, sauf-conduit* ou *permis de circulation obligatoire*). Το έγγραφο ανήκε χωρίς αμφιβολία στην ευρύτερη κατηγορία των ταξιδιωτικών εγγράφων, πιστεύω όμως ότι διέφερε από το καθαυτό διαβατήριο που αναφέρεται στις πηγές επίσημα ως *σιγίλλιον* ή *sigillum imperiale* (*Le Liber pontificalis I*, έκδ. L. DUCHESNE, Παρίσι 1886, 390) ή ως *σφραγίς βασιλική* (*Βίος Γρηγορίου Δεκαπολίτου*, κεφ. 17, έκδ. DVORNIK, 62). Σε ό,τι αφορά το εξεταζόμενο ταξίδι, ο ίδιος ο πρεσβευτής ήταν εφοδιασμένος με διαβατήριο, το οποίο αναφέρεται στην *Εκθεση* ως *licentia abeundi*, εξαιτίας προφανώς του περιεχομένου του.

39. Η υπόθεση του SCHLUMBERGER, *Nicéphore Phocas*, 658 κ. ε., ότι επρόκειτο για μικρά εμπορικά ιταλικής πλοιοκτησίας που διεκπεραιώναν την επικοινωνία στο Αδριατικό Πέλαγος, δεν συμβιβάζεται με τη συμπεριφορά, πιο συγκεκριμένα με τη «φυγή» των ναυτών. Λογικότερο θα ήταν να υποθέσουμε ότι τα πλοιάρια ανήκαν σε ναυπάκτιους ναύκληρους.

Η εκδοχή της φυγής είναι συζητήσιμη. Η αποδοχή της θα μας οδηγούσε στο εξής υποθετικό σενάριο: οι ναύτες ήθελαν να αποφύγουν την εκτέλεση αναγκαστικής υπηρεσίας στα σκάφη, πιθανόν υπό την ιδιότητά τους ως έξκουσσάτων του Δρόμου⁴⁰. Είναι χαρακτηριστικό ότι τα πλοίαρια με τους μανδάτορες «περιμένουν» τρόπο τινά την πρεσβεία στο λιμάνι της Ναυπάκτου και δεν επιδιώκεται αντικατάστασή τους, όταν διαπιστώνεται ότι είναι αδύνατο να χωρέσουν το σύνολο των μελών της, χωρίς προηγουμένως να αποβιβαστούν τα πληρώματα. Πληροφορίες για τις δραστηριότητες του Δημόσιου Δρόμου στη θάλασσα αντλούμε αποκλειστικά από τον Ιμπν Χαουκάλ. Ο άραβας γεωγράφος αναφέρεται σε μια θαλάσσια γραμμή, η οποία είχε αφετηρία την Κωνσταντινούπολη, ακολουθούσε την ακτή και κατέληγε στην Αττάλεια (10ος αιώνας)⁴¹. Μια ανάλογη γραμμή θα μπορούσε να λειτουργεί μεταξύ Ιταλίας και των ακτών της Δυτικής Ελλάδας το 968. Τέτοιου είδους υπηρεσίες όμως στο γεωγραφικό αυτό χώρο διεκπεραιώνονταν αποκλειστικά από τους ναύκληρους της Βενετίας, όπως υποδηλώνει το διάταγμα με το οποίο ο Δόγης της Βενετίας γύρω στο 960 απαγόρευσε στους υπηκόους του να μεταφέρουν επιστολές μεταξύ Κωνσταντινούπολης αφενός και Ιταλίας, Σαξονίας και Βαυαρίας αφετέρου, ανταποκρινόμενος στη ρητή εντολή του αυτοκράτορα⁴². Έτσι η αρχική μας υπόθεση πρέπει να τροποποιηθεί ως εξής: Η δραστηριότητα της συγκεκριμένης θαλάσσιας γραμμής, που

40. Το φορολογικό καθεστώς που διέπει τους έξκουσσάτους του δρόμου περιγράφεται ως εξής από το Μιχαήλ Ψελλό (ΣΑΘΑΣ, *Μεσαιωνική Βιβλιοθήκη Ε'*, 533): *Οί γοῦν ἐπηχθισμένοι τὸ βάρος πρὸς τοῦτο καὶ μόνον ἠναγκάσθησαν, τῶν ἄλλων ἀφειμένοι λειτουργιῶν*. Γενικά για τις υποχρεώσεις του πληθυσμού έναντι του Δημόσιου Δρόμου, οι οποίες προσδιορίζονται με τον τεχνικό όρο *ἐνοχὴ τοῦ δρόμου*, βλ. Ν. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΕΣ, *Fiscalité et exemption fiscale à Byzance (IXe-XIe s.)*, Ε.Ι.Ε./Κ.Β.Ε. Μονογραφίες 2, Αθήνα 1996, 119-121.

41. IBN HAUQAL, *Configuration de la terre (kitab surat al-ard)*, παρ. 201-202, εισαγωγή και μετ. J. H. KRAMERS-G. WIET, τόμ. 1, Παρίσι 1964, 196: «[Στην Αττάλεια] έχουν την έδρα τους αξιωματούχοι υπεύθυνοι για τη μεταβίβαση των [αυτοκρατορικών] ορισμών και τη μεταφορά του ταχυδρομείου με τη βοήθεια ημιόνων και υποζυγίων, ενώ άλλοι υπάλληλοι είναι επιφορτισμένοι με τη μεταφορά από το δρόμο της θάλασσας αγαθών και εμπορευμάτων που ανήκουν στον αυτοκράτορα».

42. R. HIESTAND, *Byzanz und das Regnum Italicum im 10. Jh.*, Ζυρίχη 1964, 212-213. Εννοείται ότι, όπως υποδηλώνει η πείρα, οι τολμηροί ενετοί ναυτικοί δύσκολα εγκατέλειπαν κερδοφόρες πρακτικές καθιερωμένες από τη μακρόχρονη συνήθεια.

χρησιμοποιούσε ως βάση τη Ναύπακτο, είχε πολύ μικρό βεληνεκές: αφορούσε μεταφορές επισήμων προσώπων και διακίνηση επιστολών κατά μήκος των ακτών της Δυτικής Ελλάδας μέχρι την Κέρκυρα, όπου και τερματίστηκε το ταξίδι των δυο πλοιαρίων, ή το πολύ μέχρι το Οτράντο.

Ωστόσο με τις σκέψεις αυτές δεν εξαντλούνται όλα οι δυνατότητες ερμηνείας της επίμαχης φράσης. Η «φυγή» μπορεί να ερμηνευθεί επίσης ως αναγκαστική αποχώρηση, ίσως αποτέλεσμα επίταξης των πλοίων⁴³, ή ως εκούσια αποχώρηση, αφού οι ναύτες (με την ιδιότητα των συνεταιίρων-ιδιοκτητών) ενοικίασαν τα πλοία τους στην πρεσβεία και οι «μανδάτορες» παρέσχαν τις αναγκαίες εγγυήσεις, ότι τα δυο πλοία θα επιστραφούν ύστερα από την ολοκλήρωση του ταξιδιού.

Ένα άλλο ζήτημα που θέτει το τμήμα αυτό της *Εκθεσης* αφορά τη χωρητικότητα των πλοιαρίων. Τα στοιχεία του κειμένου δείχνουν ότι επρόκειτο για μικρά σκάφη, κατάλληλα για παράκτια ναυσιπλοΐα (και αλιεία), όχι όμως για πελάγια και μακρινά ταξίδια. Είναι χαρακτηριστικό ότι, για το τελευταίο μέρος του ταξιδιού, οι βυζαντινές αρχές της Κέρκυρας εμπιστεύονται τον πρεσβευτή και τη συνοδεία του σε κάποιον ναύκληρο· το εμπορικό του μπορούσε προφανώς να διαπλεύσει χωρίς φόβο τον Αδρία ως τις ιταλικές ακτές. Τα πλοιάρια του είδους που χρησιμοποίησαν ο Λιουτπράνδος και η συνοδεία του ήταν επανδρωμένα από μια ολιγάριθμη ομάδα ναυτών. 3 ναύτες και 13 επιβάτες ακριβώς είχε στο κατάστρωμά του το *πορθμείον*, στο οποίο επιβιβάστηκε ο Μιχαήλ Ψελλός, με σκοπό να επισκεφθεί το κτήμα του (*χαριστική*) στη νότια ακτή της Προποντίδας (περιοχή Καλού Αγρού)⁴⁴. Αν τα πλοιάρια διέθεταν αριθμό ναυτών, ίσο με το *πορθμείον*, πράγμα πολύ πιθανό, τότε η χωρητικότητά τους σε ανθρώπους ανερχόταν σε 28 άνδρες ή ήταν μεγαλύτερη από 28 και μικρότερη από (28+6=) 34 άνδρες. Η χωρητικότητα δηλαδή των δυο πλοιαρίων ήταν ίδια περίπου με τη χωρητικότητα του

43. Μια ανάλογη περίπτωση επίταξης χερσαίων μεταφορικών μέσων εκ μέρους μανδατόρων και βασιλικών αναφέρει ο Κεκαυμένος. Βλ. σχετικά ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΕΣ, *Fiscalité*, 120 και σημ. 199, ο οποίος θεωρεί τις επιτάξεις αυτού του είδους φαινόμενα ανεξάρτητα και ταυτόχρονα συμπληρωματικά της υπηρεσίας του Δημόσιου Δρόμου.

44. ΜΙΧΑΗΛ ΨΕΛΛΟΣ, *Επιστολή 13*, έκδ. E. KURTZ - Fr. DREXl, *Michaelis Pselli scripta minora*, τόμ. II, Μιλάνο 1941, 15₂₇₋₂₈. Σχετικά με την πιθανή αφετηρία του Ψελλού, βλ. C. MANGO - I. ŠEVČENKO, *Some Churches and Monasteries on the Southern Seashore of the Sea of Marmara*, *DOP* 27, 1973, 262 σημ. 122.

πορθμείου του Ψελλού. Το δεδομένο αυτό εξηγεί, γιατί ένα μέρος της πρεσβείας κινήθηκε πεζή από τις εκβολές του Φίδαρι προς τη Ναύπακτο και γιατί η πρεσβεία επιβιβάστηκε στο συνολό της, μόνο αφού είχαν αποχωρήσει τα πληρώματα.

Μετά την αναχώρηση τα πλοία ακολουθούν πορεία κατά μήκος των ακτών. Την πλοήγηση ανέλαβαν άτομα από το προσωπικό της πρεσβείας — *ipsi navigantes*, σημειώνει ο Λιουτπράνδος. Δεν γνωρίζουμε την ταυτότητά τους. Ίσως ήταν Βενετοί, οι οποίοι και ναυτική πείρα είχαν και τα ναυτικά δρομολόγια στο Ιόνιο πελαγος γνώριζαν. Η εικασία αυτή ενισχύεται από το γεγονός ότι αφετηρία του πρεσβευτή και για τα δυο ταξίδια του στην Πόλη ήταν η Βενετία. Το ταξίδι εξελίχθηκε χωρίς φόβο και κίνδυνο, αν εξαιρεθεί το τμήμα του πλού μπροστά από τις εκβολές του Αχελώου/Άσπρου⁴⁵. Από κάποιο απροσδιόριστο σημείο της ακτής, ίσως από το ύψος του κόλπου του Δραγαμέστου, που αποτελεί ένα από τα ασφαλέστερα αγκυροβόλια της περιοχής, τα πλοιάρια διέπλευσαν το πέλαγος κατά μήκος μιας διαδρομής, η οποία διέρχεται μεταξύ Καστού και Ατόκου και δυτικότερα μεταξύ Αρκουδιού και Ιθάκης, και προσορμίσθηκε αρχικά στο περίφημο από την αρχαιότητα ακρωτήριο Λευκάτας. Από το σημείο αυτό τα πλοιάρια ακολούθησαν το θαλάσσιο δρόμο ανάμεσα στο νησί και την ακτή της Ακαρνανίας, πλέοντας παράλληλα προς την ανατολική ακτή του νησιού, εισέπλευσαν στο σχετικά ρηχό κανάλι της Αγίας Μαύρας (αρχαία Διόρυκτος), προφανώς χωρίς προβλήματα εξαιτίας του μικρού εκτοπίσματος των πλοίων⁴⁶, και έφθασαν στην πόλη της Λευκάδας (Αγία Μαύρα στον ύστερο Μεσαίωνα), όπου φιλοξενήθηκαν από τον επίσκοπο.

45. A. DELATTE, *Les portulans grecs*, Παρίσι 1947, 209₁₆₋₁₇: *καί νά κοστάρης περισσότερο ταις Ὀξειαις παρά τό ποτάμι τό Ἄσπρο*. Ανάλογοι κίνδυνοι μαρτυρούνται μπροστά στις εκβολές του Σαγγάριου, όπως πιστοποιεί ο *Βίος του Γεωργίου Αμάστριδος*, κεφ. 36, έκδ. V. G. WASSILIEVSKY, *Russko-vizantijskija izsledovanija*, Αγία Πετρούπολη 1893 (ανατ. *Trudy* II, 1912), 56 κ. ε., και του Ακάμψιδος (σήμερα Çoroh) στον Εύξεινο Πόντο (Προκοπίος, [*Γοτθικός πόλεμος*], έκδ. O. VEH, *Prokop, Gotenkriege IV (= De bellis VIII)*, Μόναχο 1966, κεφ. 2, 6-9, σ. 718 κ. ε. και 1082 (σχόλια).

46. DELATTE, *Portulans*, 206₂₅₋₂₉: *Ἡ Λευκάδα ἔναι νησί μπιτάδο καί ἔχει καί μίαν χώραν καί λέγουν τήν Ἁγία Μαύρα καί ἔναι εἰς τήν θάλασσα καί ἔχει ποῦντον καί περναῖς εἰς τήν στερεά. καί μέσα ἔχει λίμνη καί περνοῦν ξύλα μικρά καί περνοῦν ἀπό τόν ποῦντο καί ὑπᾶν εἰς τό πέραμα εἰς τόν Ἅγιον Γεώργιον*.

Το ταξίδι μέχρι την πόλη της Λευκάδας διήρκεσε συνολικά 4 ημέρες (2-6 Δεκεμβρίου 968). Ο πρεσβευτής υπολογίζει 140 miliaria (= 220 χμ) [1 miliarium= 1 μίλι= 1574 μ] από τη Ναύπακτο «μέχρι το Λευκάτα». Η απόσταση είναι πολύ μεγάλη και δε συμβιβάζεται με τις ενδείξεις των πορτολάνων ούτε και με τις αποστάσεις που προκύπτουν από μετρήσεις «επί χάρτου». Οι πορτολάνοι δίδουν τις εξής αποστάσεις: Ναύπακτος-Ανατολικόν 25 μίλια· Ανατολικόν-Δραγαμέστον 18 μίλια· Λευκάτας-Δέματα 40 μίλια· Δέματα-Λευκάδα 3 μίλια. Η απόσταση μεταξύ Κόλπου Δραγαμέστου και Λευκάτα, που δεν δίδεται στους ναυτικούς οδηγούς, είναι με βάση τους χάρτες 45 χμ. Άρα η απόσταση μεταξύ Ναυπάκτου και Λευκάτα είναι περ. 110 χμ⁴⁷. Ακόμη κι αν δεχθούμε ότι ο Λιουτπράνδος συγχέει τη διαδρομή μέχρι τον Λευκάτα (Leucaten στο κείμενο) με τη μακρότερη διαδρομή μέχρι τη Λευκάδα (Leucatem αντί Leucadem στο κείμενο), εξαιτίας της ομοιότητας των δυο λέξεων, πάλι η πραγματική διαδρομή (μέχρι τη Λευκάδα) υπολείπεται κατά 35 χμ από την ένδειξη του πρεσβευτή. Με βάση πάντως την πραγματική απόσταση η ημερήσια επίδοση των δύο πλοιαρίων ανερχόταν σε $180:4=45$ περ. χμ/η (ή 24 ναυτικά μίλια σε 24 ώρες). Με τα σημερινά δεδομένα η ταχύτητα των πλοίων ήταν ακριβώς ένας κόμβος, μια επίδοση γενικά πολύ χαμηλή ακόμη και για μεσαιωνικά πλοία⁴⁸. Ίσως η πληροφορία σχετικά με την ακριβή απόσταση, όσο κι αν παραδόθηκε αλλοιωμένη από τον πρεσβευτή, να προέρχεται από ναυτικούς που γνώριζαν και είχαν διανύσει επανειλημμένα τη συγκεκριμένη διαδρομή. Είναι η δεύτερη ένδειξη για την παρουσία στις τάξεις της πρεσβείας ανθρώπων με αξιόλογη ναυτική πείρα (προφανώς Βενετών).

47. Ό. π., 208₂₁₋₂₂: από τὰ Δέματα ὡς τὴν Ἁγία Μαύρα ἔναι μίλλια γ´· 206₂₉₋₃₁: ἀπὸ τὴν Δεματισιὰνα ὡς τὸν Ἅγιον Νικόλαον ὁποῦ ἔναι εἰς τὸ κάβο δὲ Δουκάτο ἔναι μίλλια μ´. 209₂₁₋₂₃: ἀπὸ τὸ Ἄνατολικὸ ὡς τὸ Δραγαμέστο ἔναι μίλλια ιη´. ἀπὸ τὸ Ἄνατολικὸ ὡς τὸ Ναύπακτον ἔναι μίλλια κε´.

48. Ο L. CASSON, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton-New Jersey 1970, 288, υπολογίζει σε 3-4 κόμβους την ταχύτητα των πλοίων που πλέουν με ούριο άνεμο κατά μήκος της ακτής, ενώ ο A. L. UDONITCH, *Time, the Sea and Society*, στο *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, SCIAM 25, 1978, 508 κ. ε., 510, (πίνακας), εκτιμά σε 1-2 κόμβους την ταχύτητα των αραβικών εμπορικών πλοίων που κυκλοφορούσαν τον 11ο και 12 αιώνα μεταξύ Αλεξάνδρειας και βορειοαφρικανικής ακτής. Σχετικά βλ. D. CLAUDE, *Der Handel im westlichen Mittelmeer während des Frühmittelalters*, (= Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und

Στο ταξίδι τους προς την Κορυφή/Κέρκυρα (14-18 Δεκεμβρίου) τα πλοία ακολούθησαν, μετά την έξοδό τους από το κανάλι, χωρίς αμφιβολία τον παράκτιο δρόμο. Μετρημένη στο χάρτη η ευθεία απόσταση μεταξύ Λευκάδας και Ασπρόκαβου είναι περίπου 80 χμ. και από εκεί μέχρι την πόλη της Κέρκυρας 38 χμ. Ο δρόμος κατά μήκος της ακτής της Ηπείρου είναι σαφώς μεγαλύτερος (περ. 180 χμ.;) Τα δυο πλοία λοιπόν χρειάστηκαν κάθε φορά περίπου τον ίδιο χρόνο (4 ημέρες) σε ισομήκεις κατά προσέγγιση διαδρομές.

Στο νησί, ο Λιουτπράνδος έγινε δεκτός από τον στρατηγό Μιχαήλ που καταγόταν από την Χερσόνα. Ο στρατηγός ήταν προσωπικά γνωστός του πρεσβευτή, αφού ο τελευταίος στη διάρκεια της μετάβασής του είχε δωρίσει στο γιο του στρατηγού μίαν επίχρυση ασπίδα. Από το σημείο αυτό του κειμένου προκύπτει η ταυτότητα των δρομολογίων μετάβασης και επιστροφής. Η μόνη διαφορά αφορά την Πάτρα, την οποία ο Λιουτπράνδος δεν μπόρεσε να επισκεφθεί στη διάρκεια της επιστροφής του. Είκοσι ημέρες έμεινε στο νησί ο πρεσβευτής, φιλοξενούμενος του στρατηγού. Στη συνέχεια ο κοιτωνίτης Λέων, κατά τα φαινόμενα αρμόδιος για τη διακίνηση των ξένων, έστειλε ανθρώπους του και παρέλαβαν τον πρεσβευτή. Η μεταφορά του στην Ιταλία ανατέθηκε σε κάποιο (Κερκυραίο;) ναύκληρο. Το εμπορικό του κινήθηκε χωρίς αμφιβολία κατά μήκος της ακτογραμμής μέχρι λίγο πιο πάνω από τα Ακροκεραύνια, απ' όπου στη συνέχεια επακολούθησε ο διάπλους. Το γεγονός ότι η περιοχή γύρω από τα Ακροκεραύνια είναι το σημείο με τη μικρότερη απόσταση (περ. 55 χμ) από το Οτράντο, ενισχύει την άποψη του Kislinger, ότι ο Λιουτπράνδος κατευθύνθηκε και αποβιβάστηκε όχι στην Αγκώνα αλλά στο Οτράντο⁴⁹.

frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa, III), Abh. d. Akad. d. Wiss. in Göttingen. Phil.-hist. Kl., 3. Folge 144, Γοττίγγη 1985, 66.

49. Σχετικά με το θαλάσσιο δρόμο κατά μήκος των ακτών της Δυτικής Ελλάδας και τις δυνατότητες επικοινωνίας με την Ιταλία, βλ. P. SOUSTAL - J. KODER, *Nikopolis und Kephallenia*, TIB 3, Βιέννη 1981, 94-97.

I. DIMITROUKAS, Bemerkungen zu der Rückreise Liutprands

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde die Rückreise der Gesandtschaft Liutprands anno 968/969 in bezug auf Itinerar, Reisezeiten und -mittel einer eingehenden Analyse unterzogen. Die 26köpfige Legation fuhr am 2. 10. 968 im Geleit eines Postbeamten von Konstantinopel ab. Die Fahrt wurde vorzeitig in einem nordägäischen Hafen, wahrscheinlich in Maroneia oder Christupolis oder Thessalonike, beendet, worauf die Gesandtschaft «ambulando, asinando, equitando» ihre Reise auf dem Landweg fortsetzte. Bis Naupaktos brauchte sie insgesamt 49 Tage. Mit Hilfe verschiedener Belege konnte festgestellt werden, daß Reisen zwischen der Hauptstadt und der Peloponnes in der Zeitspanne vom 10. bis zum 15. Jh. im Durchschnitt 31 bis 35 Tage in Anspruch nahmen, vorausgesetzt daß sie gänzlich oder größtenteils auf dem Landweg erfolgten. Die Reise Liutprands dauerte zumindest 2 Wochen länger. Diese Verlängerung scheint ausschließlich oder hauptsächlich auf die erste Etappe der Reise, d. h. die Seereise, bezogen werden zu müssen, zumal der Schiffsverkehr durch den Hellespont in die Nordägäis in dieser fortgeschrittenen Jahreszeit sehr oft durch unbeständige Witterungsverhältnisse behindert und zeitweise durch Südwinde zum Stillen gebracht wurde.

Was das Itinerar betrifft, schlug die Legation von Thessalonike aus einen Weg ein, der vom Ende des 9. bis zum Ende des 11. Jh. als wichtige Postverbindung belegt ist. Im einzelnen folgte sie entweder der Variante über Berroia oder dem Küstenweg über Kitros, um dann auf der «kaiserlichen Straße» im Tempe-Tal Larissa und über Pharsalos Zetunion zu erreichen. Kaum bequem dürfte die letzte Reiseetappe auf gebirgigem Gelände durch Phokis verlaufen sein.

In Naupaktos verlud der Beamte die Gesandten auf zwei *navicula* und vertraute sie zwei Eilboten (Mandatoren) an. Beide Fahrzeuge müssen genauso klein wie Fährschiffe gewesen sein. Jedes von diesen Schifflein wurde von 3-4 Schiffern bedient, während sich ihre Aufnahmefähigkeit auf 14-15 Leute (die Seeleute eingeschlossen) belief. Daher mußte ein Teil der Legation parallel zur Küste zu Fuß ziehen (23. - 25. 11.). Als beide Teile der Legation sich wieder an der Mündung des Phidares vereinigten, ergriffen die Schiffer die Flucht!

Diese merkwürdige Reaktion legt die Vermutung nahe, daß es sich hierbei um die sog. Exkussatoi des Dromos handelte, d. h. jene Bürger, die Steuerfreiheit genossen, dafür aber unentgeltliche Dienste den Postbehörden leisten mußten. Es ist demnach als wahrscheinlich anzunehmen, daß zwischen Naupaktos und Korfu eine Linie des «Demosios Dromos» existierte, die nur lokalen Charakter hatte, da die Byzantiner für die Beförderung der Briefe von und nach Europa auf venezianische Dienste angewiesen waren.

Nun konnte sich die ganze Legation einschiffen; die Führung der Schiffe übernahmen notwendigerweise Leute aus ihren Reihen, wahrscheinlich Venezianer. Die Schiffelein steuerten einen küstennahen Kurs, um dann etwa in der Höhe des gutgeschützten Meerbusens von Dragameston Kurs auf Leukatas, die Südspitze von Leukas, zu nehmen. Von dort segelten sie an der Ostküste der Insel entlang. Die Fahrt von der Phidares-Mündung bis zur Inselhauptstadt dauerte 4 Tage (2.- 6. 12. 968). Die Geschwindigkeit betrug ungefähr 1 km. Ungefähr so langsam verlief auch die Fahrt zwischen Leukas und Korfu (14.-18. 12. 968). Die Überfahrt mit einem Handelsschiff nach Otranto erfolgte am 8. Januar 969, wahrscheinlich von Akrokeraunia aus.