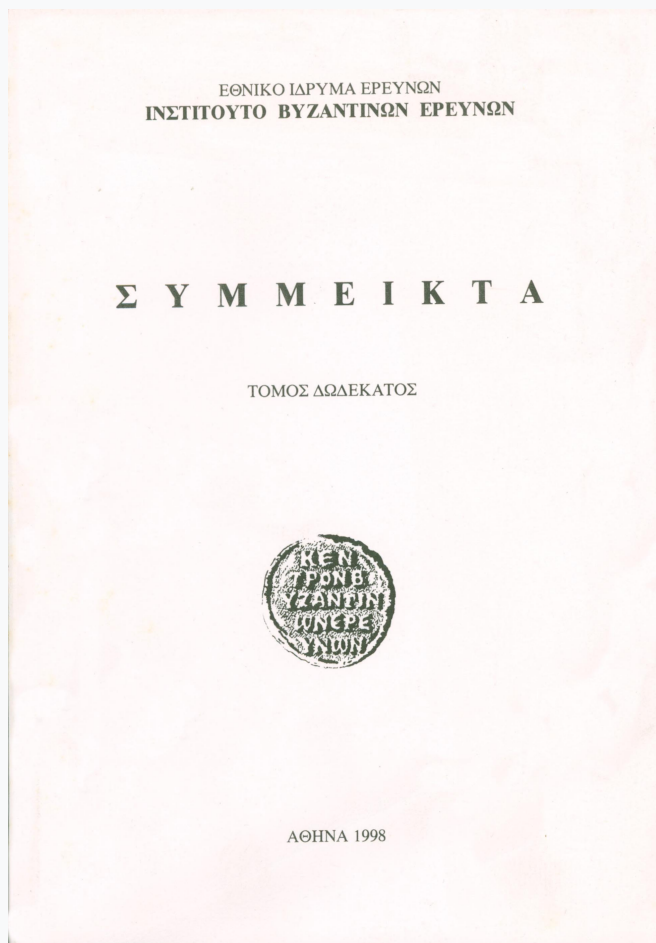


Byzantina Symmeikta

Vol 12 (1998)

SYMMEIKTA 12



Ενδείξεις για τη διάρκεια των χερσαίων ταξιδιών και μετακινήσεων στο Βυζάντιο (6ος-11ος αιώνας)

Ι. ΔΗΜΗΤΡΟΥΚΑΣ

doi: [10.12681/byzsym.844](https://doi.org/10.12681/byzsym.844)

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. (1998). Ενδείξεις για τη διάρκεια των χερσαίων ταξιδιών και μετακινήσεων στο Βυζάντιο (6ος-11ος αιώνας). *Byzantina Symmeikta*, 12, 7-42. <https://doi.org/10.12681/byzsym.844>

Ι. ΔΗΜΗΤΡΟΥΚΑΣ

ΕΝΔΕΙΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΩΝ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΒΥΖΑΝΤΙΟ (6ος-11ος ΑΙΩΝΑΣ)

Ο βυζαντινός πολίτης διακατεχόταν από ενστικτώδη φόβο μπροστά στις αχανείς εκτάσεις, που κάλυπτε η βυζαντινή επικράτεια. Αισθανόταν, για να επαναλάβουμε μια φράση που χρησιμοποίησε ο Φ. Μπρωντέλ, περιγράφοντας τις προβιομηχανικές μεσογειακές οικονομίες του 16ου αιώνα, ότι «ο πρώτος εχθρός ήταν η απόσταση»¹. Όταν ο Ιουστινιανός αποφάσισε την εκστρατεία εναντίον των Βανδάλων, ο πατριάρχης και συγκλητικός Ιωάννης εξέφρασε τις επιφυλάξεις του για την επιτυχία του εγχειρήματος, αναλογιζόμενος *τό τε τῆς ὁδοῦ μήκος καί τὰ τῆς θαλάσσης πελάγη καί τό διά ξηρᾶς ῥμ' (140) ἡμερῶν ὁδοῦ διάστημα ἔχον*². *Τό τῆς ὁδοῦ μήκος* υπαγόρευσε και τη μεταφορά της Βέρθας, μέλλουσας νύφης του Ρωμανού Λεκαπηνού, με χελάνδια του αυτοκρατορικού στόλου από τη Ρώμη στη Βασιλεύουσα³. Φαίνεται ότι η έμπειρη σε ζητήματα μεταφοράς διοίκηση θεωρούσε ασφαλέστερο και ταχύτερο το δρόμο της θάλασσας. Η αίσθηση της απεραντοσύνης της βυζαντινής επικράτειας είναι ιδιαίτερα έκδηλη στα λόγια, που είπε κάποτε *τῶν ἔλλογιμων τις*, σχολιάζοντας τις σχεδόν φανταστικές επιδόσεις του ταχυδρόμου Παλλάδιου: *Οὗτος ὁ ἄνηρ μεγίστην οὖσαν τὴν Ῥωμαίων ἀρχὴν μικρὰν ἔδειξε τῇ ταχυτῆτι*⁴. Μέσα στον αργόσυρτο ρυθμό ζωής της μεσαιωνικής γενικότερα και της βυζαντινής ειδικότερα κοινωνίας, η μετακίνηση είναι περισσότερο πρόβλημα χώρου παρά πρό-

¹. F. BRAUDEL, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, Νέα Υόρκη 1975, τόμ. I, 353.

². ΘΕΟΦΑΝΗΣ, *Χρονογραφία*, έκδ. C. DE BOOR, τόμ. I, Λιψία 1883, 18820-22.

³. R. HIESTAND, *Byzanz und das Regnum Italicum im 10. Jahrhundert*, Ζυρίχη 1964, 230.

⁴. ΣΩΚΡΑΤΗΣ, *Ἐκκλησιαστική Ἱστορία* VII, 19, έκδ. R. HUSSEY, Οξφόρδη 1853, ανατ. Hildesheim-Νέα Υόρκη 1992, 7721-5.

βλημα χρόνου. Η γρήγορη μετακίνηση συντέμνει το χώρο και διασκεδάζει το φόβο του ταξιδευτή μπροστά στο άγνωστο.

Πόσο γρήγοροι ή πόσο αργοί ήταν οι χρόνοι των ταξιδιών στο Βυζάντιο; Το ζήτημα συναρτάται με ένα πλέγμα παραμέτρων, στις οποίες περιλαμβάνονται και τα εκάστοτε επικοινωνιακά δεδομένα της Αυτοκρατορίας. Είναι γνωστό, ότι, στη μεταβατική περίοδο των «σκοτεινών αιώνων», η ύστερη ρωμαϊκή Αυτοκρατορία υφίσταται βαθιές μεταβολές (εδαφικές και δημογραφικές, οικονομικές και κοινωνικές, οργανωτικές και θεσμικές), μετεξελισσόμενη σταδιακά σε βυζαντινή. Από άποψη επικοινωνιών οι εδαφικές απώλειες προς τους Άραβες και τους Σλάβους θέτουν εκτός λειτουργίας μεγάλες αρτηρίες (λ.χ. το δυτικό τμήμα της Εγνατίας μεταξύ Θεσσαλονίκης και Δυρραχίου, το βόρεια της Σερδικής κείμενο τμήμα του «Διαγώνιου δρόμου» και τον παράκτιο δρόμο που οδηγούσε μέσω Θράκης στις εκβολές του Δούναβη), επιβάλλουν τη χρήση μακρών περιφερειακών δρόμων και γενικά περιορίζουν σημαντικά την έκταση και την αποτελεσματικότητα του αρχαίου ρωμαϊκού οδικού δικτύου. Αλλά η παρακμή των επικοινωνιών έχει και μια ποιοτική πλευρά, αυτή της συχνότητας και της μέσης διάρκειας των ταξιδιών. Η παραδεδωμένη άποψη είναι ότι εξαιτίας των φθορών του οδοστρώματος από αχρησία, αλόγιστη χρήση⁵ και ελλιπή συντήρηση⁶, οι κατακτήσεις επέφεραν σημαντική μείωση της συχνότητας των ταξιδιών και, αντίθετα, αισθητή αύξηση της μέσης διάρκειάς τους. Με την παρούσα μελέτη επιχειρείται να ελεγχθεί η

⁵. Σύμφωνα με ένα αγιολογικό κείμενο, οι σλάβοι γεωργοί ξήλωναν συχνά τις πλάκες των δρόμων, για να κερδίσουν καλλιεργήσιμη γη. Βλ. σχετικά, R. S. LOPEZ *The Evolution of the Land Transport in the Middle Ages, Past and Present* 9, 1956, 19-21.

⁶. Στο πλαίσιο του φιλόδοξου οικοδομικού προγράμματος του Ιουστινιανού κατασκευάστηκαν ή επισκευάστηκαν πολυάριθμοι δρόμοι και γέφυρες. Οι αντίστοιχες μαρτυρίες από την περίοδο μεταξύ 7ου και 9ου αιώνα είναι ελάχιστες, ενώ αυξάνονται αριθμητικά από το 10ο αιώνα και εξής. Από μοναστηριακά έγγραφα του 10ου και 11ου αιώνα είναι γνωστοί οι όροι «οδοστρωσία», «γεφύρωσις», «μηπάτον» (παροχή δηλαδή καταλύματος σε πρεσβευτές, εξορίστους κλπ.), οι οποίοι χαρακτηρίζουν αντίστοιχες υποχρεώσεις των γεωργών προς το κράτος (βλ. σχετικά, Fr. DÖLGER, *Aus den Schatzkammern des Heiligen Berges*. Μόναχο 1948, 31, και πρόσφατα, Ν. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ, *Fiscalité et exemption fiscale à Byzance (IXe-XIe s.)*, Αθήνα 1996 [Ε.Ι.Ε/Κ.Β.Ε., Μονογραφίες 2], 119-121). Ίσως οι απαρχές του θεσμού της ανάθεσης λειτουργιών, που έχουν σχέση με το Δημόσιο Δρόμο, ανάγονται στον 7ο ή τον 8ο αιώνα. Γενικά μπορεί να λεχθεί, ότι η φροντίδα για την κατασκευή νέων δρόμων και τη συντήρηση των παλαιών ήταν στη διάρκεια των «σκοτεινών αιώνων» ως ένα βαθμό ελλιπής, αλλά λίγο ή πολύ σταθερή, και δεν προέρχονταν μόνο από το κράτος, αλλά και από τις κοινότητες και τις μονές (βλ. σχετικά, Ι. ΔΙΜΙΤΡΟΥΚΑΣ, *Reisen und Verkehr im byzantinischen Reich vom Anfang des 6. bis zur Mitte des 11. Jh.s.*, τόμ. Ι, Αθήνα 1997 [Ιστορικές Μονογραφίες 18], 324-331).

αλήθεια της άποψης αυτής, στο πλαίσιο βεβαίως ενός ευρύτερου προβληματισμού για τους χρόνους των ταξιδιών.

Προκαταρκτικά σημειώνουμε ότι η εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων είναι εξαιρετικά δύσκολη. Αυτό οφείλεται πρωταρχικά στο μικρό αριθμό μαρτυριών, και άρα την έλλειψη σειραϊκών δεδομένων, και τη λακωνικότητα, και άρα ελλειπτικότητα των πληροφοριών. Αξιοποιούνται σχεδόν αποκλειστικά μαρτυρίες, στις οποίες είτε αναφέρεται ρητά η ημερήσια επίδοση είτε κατονομάζονται ή είναι εύκολα αναγνωρίσιμα η αφετηρία, το τέρμα και το δρομολόγιο του ταξιδιού. Η ένδειξη της διάρκειας είναι βέβαια χρήσιμη, αλλά δεν αρκεί για τον ακριβή προσδιορισμό της μέσης επίδοσης, όταν λείπει κάποιο ή κάποια από τα άλλα μεγέθη⁷. Διευκρινίζεται, ότι από τις χιλιομετρικές αποστάσεις, που παρατίθενται στο τέλος, ακριβέστερες είναι όσες αφορούν δρόμους, που έχουν ήδη διερευνηθεί διεξοδικά (με ταυτόχρονη αξιοποίηση φιλολογικών και αρχαιολογικών τεκμηρίων) στο πλαίσιο ειδικών μονογραφιών (Εγνατία οδός, Διαγώνιος δρόμος, δρόμος Προσκυνητών). Χρονικά η διερεύνηση αρχίζει με

⁷. Παραθέτω δυο παραδείγματα ταξιδιών, για τα οποία διαθέτουμε ελλιπή πληροφόρηση: Ο επίσκοπος Θηνών Κυπριανός, ο οποίος αιχμαλωτίστηκε από Σλάβους πειρατές (Βελεγγίτες) στα «μέρη της Ελλάδος» (ίσως στο ύψος του Παγασητικού, ίσως ακόμη βορειότερα περί τις εκβολές του Πηνειού, όχι όμως στην αλίμενη ακτή της Μαγνησίας) και κατόρθωσε να διαφύγει, χειράσπηκε οκτώ νύχτες για να φθάσει στη Θεσσαλονίκη, οδηγούμενος πιθανότατα από κάποιο Θεσσαλό χωρικό (βλ. σχετικά, P. LEMERLE, *Les plus anciens recueils des miracles de Saint Démétrius et la pénétration des Slaves dans les Balkans*, Παρίσι 1979, τόμ. I, 237-238, τόμ. II, 167]. Η μέση επίδοση του επισκόπου είναι αδύνατο να προσδιορισθεί, επειδή η αφετηρία της πορείας και, επομένως, το μήκος της διαδρομής μέχρι τη Θεσσαλονίκη παραμένουν άγνωστα. Πάντως μπορεί να λεχθεί γενικά ότι η μετακίνησή του μέσα από περιοχές κατοικούμενες εν μέρει από εχθρικούς πληθυσμούς (μεταξύ Βέροιας και Θεσσαλονίκης ήταν εγκατεστημένοι λ.χ. οι Δρουγοιβίτες) υπήρξε δύσκολη και χρονοβόρα, όπως υποδηλώνει η επιλογή της νύχτας για την πορεία. Η αγιολογική αφήγηση είναι διαφωτιστική για τις βραχυπρόθεσμες τουλάχιστο επιπτώσεις των σλαβικών εισβολών και εγκαταστάσεων στις συνθήκες επικοινωνίας του πληθυσμού της αυτοκρατορίας. Η οικογενειακή (με μητέρα, σύζυγο, τρία παιδιά, υπηρετικό προσωπικό και πολλές αποσκευές) μετανάστευση της αριστοκρατικής οικογένειας του Ευστάθιου Βοΐλα τον Απρίλιο του 1051 από την πατρίδα του, κάπου ανατολικά της Καισάρειας, σε κάποια περιοχή του κατεπανικίου Έδεσσας (Συρία) διήρκεσε μιάμιση εβδομάδα, δηλ. 10-11 ημέρες. Δυστυχώς δεν γνωρίζουμε την ακριβή αφετηρία, το ακριβές τέρμα και τη διαδρομή του ταξιδιού (βλ. σχετικά, P. LEMERLE, *Cinq études sur le XIe s. byzantin*, Παρίσι 1977, 20, 44-49· I. ŠEVČENKO, Constantinople viewed from the Eastern Provinces in the Middle Byzantine Period, *Eucharisterion: Essays presented to O. Pritsak* [= *Harvard Ukrainian Studies* 3/4, 2ο μέρος (1979-1980)], 717, σημ. 9), έτσι ώστε οποιαδήποτε υπόθεση, σχετικά με την ημερήσια επίδοση της οικογένειας, είναι επισφαλής και παρακινδυνευμένη. Μόνο, πολύ γενικά, μπορούμε να πούμε, ότι αυτή πρέπει να επηρεάστηκε αρνητικά από τον αριθμό των προσώπων, που συνταξίδευαν, τις πολυάριθμες αποσκευές και την παρουσία παιδιών.

τον 6 αιώνα, οπότε ακόμη διατηρούνταν σχεδόν άθικτες οι ρωμαϊκές οργανωτικές δομές, διατρέχει την εποχή της κρίσης και τους χρόνους της ανόρθωσης και τελειώνει με την περίοδο της βυζαντινής Εποποιίας. Η πρώτη κατηγορία ταξιδιών που εξετάζουμε είναι τα ιδιωτικά ταξίδια.

Η βιογραφία του Πέτρου της Ατρώας περιέχει μια σπάνια μαρτυρία. Στη διάρκεια των διώξεων του Λέοντος Ε' (813-820) ο άγιος διέσχισε «πεζή» το δυτικότερο τμήμα της λεγόμενης «κοινής οδού» από την Έφεσο μέχρι τις Χώνες (210 χμ) σε 15 ημέρες⁸. Η ημερήσια επίδοση του Πέτρου ήταν 14 χμ. Αν και ο βιογράφος Σάβας αγνοεί τα καθέκαστα του ταξιδιού, είναι λογικό να υποθέσουμε, ότι ο Πέτρος και ο σύντροφός του βάδισαν πάνω στη μεγάλη αυτή οδική αρτηρία, την «κοινή οδό» του Στράβωνος, με τη συνήθη βραδύτητα και χαλαρότητα των ταξιδευτών-αγίων⁹, είτε παρεκκλίνοντας από την ευθεία προς τις κοιλάδες των παραποτάμιων του Μαιάνδρου είτε κάνοντας μεγάλες στάσεις, για να επισκεφθούν ίσως τόπους προσκυνήματος ή ομοϊδεάτες τους. Στους παράγοντες, οι οποίοι επιβράδυναν την πορεία, συμπεριλαμβάνεται πιθανότατα και η κακή κατάσταση του συγκεκριμένου δρόμου, αποτέλεσμα των καταστροφών που προκάλεσαν οι αραβικές στρατιές¹⁰.

⁸. *La vie merveilleuse de Saint Pierre d'Atroa* (+ 837), κεφ. 1317-26, έκδ. V. LAURENT, Βρυξέλλες 1956, 101.

⁹. Βίος Λαζάρου τοῦ ἐν Γαλιλαίᾳ, κεφ. 8, AASS Nov. III, 511: ὁ δὲ μοναχὸς ... ἐκκλίνων τῆς εὐθείας διήρχετο κυκλιεὺν τὰς κόμας.

¹⁰. Στο δρόμο αυτό, και ειδικότερα στην Αλικαρνασσό και τη Βαργυλία της Καρίας, μαρτυρείται, επιγραφικά, κατασκευαστική δραστηριότητα (επισκευές και/ή ανανέωση οδοσήμων) την εποχή του Αναστασίου Α' (491-518) και του Ιουστίνου Α' (518-527) [βλ. σχετικά, D. H. FRENCH, A Road Problem: Roman or Byzantine, *Istanbul Mitteilungen*, 43, 1993, 450]. Για τη συχνή χρησιμοποίηση του δρόμου στη διάρκεια του 5ου και 6ου αιώνα, βλ. M. TARDIEU, *Les paysages reliques. Routes et haltes syriennes d'Isidore à Simplicius*, 21 σημ. 11· *John of Ephesus, Lives of the Eastern Saints*, έκδ. E. W. BROOKS, II = *Patrologia Orientalis* 18, 1924, 158 = [504]· *Iohannis Ephesini, Historiae Ecclesiasticae Pars III*, βιβλ. III, κεφ. 36, έκδ. E. W. BROOKS, Louvain 1936, ανατ. 1952, 125 κ. ε. Στη διάρκεια των «σκοτεινών αιώνων» και εξαιτίας, κυρίως, των καταστροφικών εισβολών των Αράβων, οι οποίοι χρησιμοποιούν την κοιλάδα του Μαιάνδρου, για να προωθηθούν από τη Λυκαονία και την Ισαυρία μέχρι τις ακτές του θέματος των Θρακησίων [βλ. Héléne AHRWEILER, L'Asie Mineure et les invasions arabes (VIIe-IXe s.), *Revue historique* 227, 1962, 4 (χάρτης), 9, 10], ο δρόμος χάνει τον εμπορικό του χαρακτήρα. Μια σχετική οικονομική ανάκαμψη μαρτυρείται από τα τέλη του 8ου αιώνα, οπότε, σύμφωνα με τον ΘΕΟΦΑΝΗ, *Χρονογραφία* (DE BOOR, 46930-4701, «τὸ κωμῆρικον τοῦ πανηγυρίου» του Ιωάννη Θεολόγου στο κάστρο της Εφέσου ανερχόταν σε εκατό λίτρες χρυσοῦ ἢ 7.200 χρυσά νομίσματα. Είναι πολύ πιθανό, ότι προϊόντα από το εσωτερικό του θέματος Ανατολικῶν μεταφέρονταν μέχρι την Έφεσο και, αντίστροφα, από την πόλη αυτή προς τις Χώνες, όπου τελούνταν επίσης μια σημαντική εμποροπανήγυρη. Από μια μεταγενέστερη εποχή (τέλη του 10ου αιώνα) μαρτυρούνται εισαγωγές

Σχετικά προβληματική είναι η αξιοποίηση της επόμενης μαρτυρίας, που αφορά το μοναχό Ιγνάτιο. Ο εν λόγω μοναχός διέσχισε μεταξύ 833 και 836 την απόσταση μεταξύ Κατησίας και Κωνσταντινουπόλεως σε 4 ημέρες. Τόσο η ακριβής θέση της Κατησίας, όσο και το δρομολόγιο του μοναχού παραμένουν άγνωστα. Γνωρίζουμε μόνο ότι, μόλις ο Ιγνάτιος εισήλθε στην πρωτεύουσα από την πύλη της Ακροπόλεως, ξέσπασε καταρρακτώδης βροχή, κι αυτό σημαίνει ότι ο μοναχός βάδισε σε στεγνό έδαφος και με καλές καιρικές συνθήκες. Η Διονυσία Παπαχρυσάνθου τοποθετεί την Κατησία κοντά στη Δαφνουσία, κάπως δυτικότερα από τις εκβολές του Σαγγάριου. Αν η ταύτιση είναι ακριβής, ο μοναχός βάδισε πιθανότατα παράλληλα προς το Σαγγάριο και αντίθετα προς το ρεύμα του, για να ακολουθήσει στη συνέχεια τη διαδρομή Σαγγάριος - Νικομήδεια - Χαλκηδών. Η συνολική απόσταση ήταν 200 χμ περίπου, η μέση ημερήσια επίδοση 50 χμ. Ίσως πρόκειται ένα πολύ βιαστικό (για λόγους που αγνοούμε) ταξίδι, το οποίο ευνοήθηκε από τον καιρό και το νεαρό της ηλικίας του ταξιδευτή¹¹.

Σημαντικές αντικειμενικές δυσκολίες είχαν να αντιμετωπίσουν και οι προσκυνητές της Παλαιστίνης και της Αιγύπτου, όταν δεν είχαν στη διάθεσή τους καλούς ρωμαϊκούς δρόμους, αλλά έπρεπε να διανύσουν αμμόδεις εκτάσεις. Ο Επιφάνιος Αγιοπολίτης (μεταξύ 6ου και 9ου αιώνα) κάλυπτε καθημερινά με τη συντροφιά του μόνο 19-20χμ αιγυπτιακής ερήμου (Αλεξάνδρεια - Άγιος Μακάριος 120χμ/6η= 20χμ/η, Άγιος Μακάριος - Μέμφις 75χμ/4η= 18,75χμ/η), αν και χρησιμοποιούσε άλογα, σύμφωνα με τη εύλογη υπόθεση του J. Wilkinson. Οι υψηλές θερμοκρασίες της τροπικής ζώνης επηρέαζαν αρνητικά την αντοχή των υποζυγίων, όπως γνωρίζουμε από την αφήγηση του Ιωάννη της Εφέσου σχετικά με τις ιεραποστολές της μακρινής Νοβίας. Οι ρυθμοί της πορείας βελτιώθηκαν αισθητά (28-43χμ/η), όταν η συντροφιά των προσκυνητών εισήλθε στη ζώνη των ασβεστολιθικών λόφων (Άγιος Αρσένιος - Άγιος Αντώνιος 127,5χμ/4η= 32χμ/η, Άγιος Αντώνιος - σημείο διάβασης της Ερυθράς Θάλασσας 85χμ/2η =42,5χμ/η) ή ακολουθούσε κοίτες χειμάρρων (Ραϊθού -

προϊόντων στα Συναδά της Φρυγίας από την Έφεσο, την Αιτάλεια και την Κωνσταντινούπολη. Βλ. σχετικά, *The Correspondence of Leo, Metropolitan of Synada and Syncellus*, αρ. 4311-13, έκδ. M. POLLARD WINSON, Washington 1985 [CFHB, XXIII], 68: *τὰ γὰρ ἄλλα ὅσα νοσοῦσιν ἢ ὑγιαίνουσιν εἰσιν ἐπιτήδεια ἀπὸ τοῦ Θραιμισίου καὶ τῆς Ἀιταλείας καὶ αὐτῆς τῆς βασιλευούσης ἐρασιζόμεθα.*

¹¹. Denise PAPACHRYSANTHOU, Un confesseur du second iconoclisme. La vie du patrice Nicéas, *TM* 3, 1968, 337: *Ὁ δὲ τίμιος καὶ ἐνάρετος Ἰγνάτιος ... λαβῶν εὐχὴν ἐξῆλθε· ἡμέρας οὖν τέσσαρας ἢ καὶ πλέον ὁδοιπορήσας, ὡς ἐν τῇ Κωνσταντίνου πόλει ἐφθάσε καὶ τὴν τῆς Ἀκροπόλεως εἰσεληλύθει πύλην, τοσοῦτος πᾶραυτα τῆ γῆ ὑετός ἐξεχίθη.*

Όρος Σινά 141χμ/5η =28χμ/η) και την κοιλάδα του Νείλου (Θήβες - Βαβυλών 570χμ/16η= 35χμ/η)¹².

Άλλοτε οι καθυστερήσεις οφείλονταν στο κρύο και τη βροχή. Έτσι τα χειμερινά ταξίδια συνεπάγονταν φοβερές ταλαιπωρίες και διαρκούσαν πολύ. Σχεδόν δύο ολόκληρους μήνες χρειάστηκε το χειμώνα του 1050 ο μητροπολίτης Ευχαΐτων Ιωάννης Μαυρόπουλος, για να φθάσει από την Κωνσταντινούπολη στην έδρα του¹³, ενώ υπό κανονικές συνθήκες η πορεία θα διαρκούσε ίσως 20-25 ημέρες το πολύ. Είναι λογικό να υποθέσουμε, ότι ο Ιωάννης ακολούθησε το συντομότερο δρομολόγιο μέσω Νικομήδειας, Γάγγρας και Αμάσειας, χωρίς να παρεκκλίνει προς την Άγκυρα, όμως η ακριβής διαδρομή του μεταξύ Νικομήδειας και Ευχαΐτων, όπου υπήρχε η δυνατότητα πολλαπλών επιλογών, είναι εντελώς αβέβαιη. Αυτό σημαίνει ότι στην καλύτερη περίπτωση ο επίσκοπος κάλυψε περίπου 615, στη χειρότερη περίπτωση 780χμ, άρα η ημερήσια επίδοση του κυμαινόταν μεταξύ 10 και 11 χμ. Είναι βέβαιο ότι ο επίσκοπος είχε στη διάθεσή του υπηρετές και υποζύγια, όμως η κακοχειμωνιά, σε συνδυασμό πιθανότατα με τους φθαρμένους και λασπωμένους δρόμους¹⁴, ήταν φυσικό να προκαλεί συχνές διακοπές της πορείας, με συνέπεια να παραταθεί υπερβολικά η διάρκεια του ταξιδιού.

Σημαντική αύξηση της ταχύτητας εξασφάλιζε η χρήση ανθεκτικών αλόγων. Υποθέτω, ότι τη δυνατότητα αυτή είχαν, εκτός των κρατικών αγγελιοφόρων,

¹². H. DONNER, *Die Palästina-Beschreibung des Epiphanius Monachus Hagiopolita*, *Zeitschrift des deutschen Palästina-Vereins* 87, 1971, 42-91· J. WILKINSON, *Jerusalem Pilgrims before the Crusades*, Warminster 1977, 117-121, 18 (πίνακας).

¹³. *Ioannis Mauropodis Euchaitorum metropolitae epistulae*, αρ. 64, έκδ. Α. ΚΑΡΠΟΖΙΛΟΣ, Θεσσαλονίκη 1990 [CFHB, 34], 1719-10: *ἐπειδὴ καθάπερ ἀπὸ συνθήματος αὐτός τε ἄρτι τῶν πόνων τῆς ὁδοπορίας ἔληξα μόλις, διὰ δὲ μὴν μὲν τὴν μεταξὺ διωδεύσας*. Επίσης, *Ioannis Euchaitorum metropolitae quae in cod. Vaticano gr. 676 supersunt, Orationes*, 184, έκδ. J. BOLLIG - P. DE LAGARDE, Γοττίγγη 1882, ανατ. Άμστερνταμ 1979, 161, 248: *ἢ τῆς ἄχρις ἡμῶν δυσχεροῦς καὶ μακρῆς ὁδοπορίας θλίψις καὶ κακοπάθεια*.

¹⁴. Ένα μέτρο σύγκρισης με την επίδοση του Μαυρόποδος μας παρέχει ο *Βίος της Μελανίας της Νεότερης*, που αναφέρεται σε πραγματικότητες της πρωτοβυζαντινής εποχής [βλ. σχετικά, *Vie de St. Melanie*, έκδ. D. GORCE, Παρίσι 1962, 238 κ. ε.]. Ο εκδότης υπολογίζει ότι η Μελανία διήνισε την απόσταση μεταξύ Βυζαντίου και Αντιοχείας (1168 χμ) μόνο μέσα σε 44 ημέρες (τέλη Φεβρουαρίου- 6 Απριλίου 437), με οχήματα του Δημόσιου Δρόμου, αλλά σε συνθήκες αδιάκοπης χιονόπτωσης, απ' όπου προκύπτει μια μέση επίδοση 27 χμ/η, σχεδόν τριπλάσια από εκείνη του Μαυρόποδος. Η διαφορά αυτή εξηγείται από την επιδείνωση της κατάστασης των δρόμων στη μεσοβυζαντινή περίοδο. Ιδιαίτερα οι περιφερειακοί δρόμοι, όπως αυτός που χρησιμοποιήθηκε από τον μητροπολίτη, θα πρέπει να συντηρούνταν σε μικρότερο βαθμό από τις κεντρικές οδικές συνδέσεις.

στρατιωτικοί και εκπρόσωποι της αριστοκρατίας. Ο Βίος του οσίου Νίκωνος αναφέρει ότι ένας έφιππος Λάκων διήνυσε τα 175 χμ που χωρίζουν τη Θήβα από την Κόρινθο (πιθανότατα από το δρόμο Στενό των Ελευθερών - Μέγαρα - Ισθμός) καλπάζοντας όλη τη νύχτα, άπνευστί, με ένα άλκιμωτάτο ίππο (ταχύτητα: 175χμ/7 ώρες->25χμ/ω)¹⁵. Το γεγονός μπορεί να χρονολογηθεί γύρω στα 968-969. Παρά τη διατύπωση του κειμένου, είναι αμφίβολο αν η λαμπρή αυτή επίδοση θα επιτυγχανόταν χωρίς αλλαγή των αλόγων σε ενδιάμεσους σταθμούς. Για την ύπαρξη ταχυδρομικών σταθμών στο χώρο της Κεντρικής Ελλάδας συνηγορεί το γεγονός, ότι το χειμώνα του 968 ο Λιουππράνδος ταξίδεψε με μέσα του Δημόσιου Δρόμου από τη Θράκη ή τη Μακεδονία μέχρι την Ναύπακτο¹⁶. Ανάλογο παράδειγμα μας παρέχει η Άννα Κομνηνή. Ο γιος του αρμένιου Φιλάρετου ή οι απεσταλμένοι του χρειάστηκαν στα τέλη του 1084 μόνο οκτώ ημέρες, για να φθάσουν από την Αντιόχεια στη Νίκαια (αναμφίβολα από το δρόμο του Ικονίου)¹⁷, προκειμένου να ζητήσουν τη βοήθεια του Σουλτάνου των Σελτζούκων Σολυμά εναντίον του πατέρα του¹⁸. Ο ιππέας ή οι ιππείς σημείωσαν μέση επίδοση 1007χμ/8η=126 χμ/η· η απόσταση αυτή μπορεί να διανυθεί με καλπασμό 5 ωρών. Αυτό σημαίνει ότι ο καλπασμός δεν ήταν εξαντλητικός, αλλά μεσολαβούσαν παύσεις, για να ξεκουραστούν τα άλογα και οι αναβάτες τους.

Οι εκπομπικοί εξορίστων ανήκουν στις ακούσιες μετακινήσεις. Οι ρυθμοί, με τους οποίους πραγματοποιούνται, εξαρτώνται απόλυτα από τις διαθέσεις και τις εντολές που έχει ο επικεφαλής της φρουράς, ο οποίος εκτελεί διατεταγμένη αποστολή. Για το ζήτημα αυτό έχουμε σημαντικές πληροφορίες από τις

¹⁵. *The Life of Saint Nikon*, κεφ. 28, εκδ. D. F. SULLIVAN, Brookline Mass., 1987, 1027-27: "Ότε και κατά συγκραίαν άνδρί τιη Λάκωνι περιτυχίον, άλκιμωτάτω ίππω έποχουμένη, τήη πορείαν ώς επί Κόρινθον μέλλοντι ποιείσθαι... ήξιου λαβείν αυτόν τόν μανδύαν άχρι Κορίνθου... Καί διανικτερεύσας σίν τάχει πολλώ, τήη Κόρινθον άμα φωτι κατέλαβε. Μέλλον δέ κατά σπουδήν άνθωρον άπιέναι έν τή ίδια πατρίδι τής Λακεδαίμονος ... αυτός έφιππος ών και άπνευστί τήη όδόν βαδίζων, μόλις ίσχυσε διά πάσης τής νυκτός Κορίνθω δή άφικέσθαι έπιφωσκούσης τής ύστερείας.

¹⁶. Ι. ΔΗΜΗΤΡΟΥΚΑΣ, Ορισμένα ζητήματα σχετικά με το ταξίδι της επιστροφής του Λιουππράνδου, *Σύμμεικτα* 11, 1997, 71 κ. ε.

¹⁷. ANNA KOMNENH, *Άλεξιάς*, VI 9, 2, εκδ. B. LEIB, τόμ. II, Παρίσι 1943, 6417-20: *Περίλυπος τοίνυν γενόμενος δι' ήμερών όκτώ καταλαμβάνει τήη Νίκαιαν και προσελθόν τώ Άμύη Σολυμά διεγείρει τούτον εις πολιορκίαν τής Άντιοχείας.*

¹⁸. O F. CHALANDON, *Essai sur le regne d'Alexis Ier Comnene (1081-1118)*, Παρίσι 1900, 97 και σημ. Ι, τονίζει ότι η Άννα Κομνηνή απατάται στο σημείο αυτό κι ότι ο Σολυμάς απλώς κλήθηκε από τον κυβερνήτη της πόλης και τους φιλικωμένους γιούς του απόντος Φιλάρετου. Αλλά ακόμη κι έτσι, η ιστορικότητα του συγκεκριμένου ταξιδιού δεν πρέπει να αμφισβητηθεί, αφού μπορεί κάλλιστα να αποδοθεί στους απεσταλμένους των γιων του Φιλάρετου.

επιστολές του Θεόδωρου Στουδίτη. Όταν αποφασίσθηκε ο εκτοπισμός του στη Θεσσαλονίκη, ο ηγούμενος και οι σύντροφοί του κάλυψαν με στρατιωτική συνοδεία τη διαδρομή: Μονή Σακκουδίωνος - Τα Καθαρά - Λιβιανά - Λείκες-Φύραιον - Παύλα - Λοπάδιον - Τίλις - Αναγεγραμμένοι - Περπερίνα - Πάριον - Ορκός/Ολκός - Λάμψακος σε 15 περίπου ημέρες (μέσα Φεβρουαρίου-αρχές Μαρτίου 797). Αυτό σημαίνει ότι καθημερινά καλύπτονταν 20-25χμ, ακριβέστερα $350\chi\mu/15\eta=23\chi\mu$ ¹⁹. Η επίδοση αυτή δεν διαφέρει από εκείνες των εκούσιων ιδιωτικών ταξιδιών, αν και το μικρό «καρναβάνι» αντιμετώπισε, λόγω εποχής, βροχή και λασπωμένους δρόμους, όπως προκύπτει, έμμεσα, από μια μεταγενέστερη επιστολή του ηγούμενου για τις συνθήκες της πορείας από τα Μέτωπα στα Βόνιτα (βλ. πιο κάτω). Στη διάρκεια της πορείας προς τη Λάμψακο ο επικεφαλής της φρουράς επέδειξε πολύ ήπια συμπεριφορά, αφού εξαρχής έθεσε στη διάθεση των εξορίστων υποξύγια και καθ' οδόν τους επέτρεψε να επικοινωνήσουν με φίλους και συγγενείς τους. Μάλιστα στο Λοπάδιο οι εξορίστοι έγιναν δεκτοί από τον ξενοδόχο της πόλης, κατέλυσαν στο ξενοδοχείο της και απόλαυσαν τη σπάνια πολυτέλεια ενός θερμού λουτρού. Οι γενικότερες συνθήκες της πορείας δείχνουν το βάθος και τη δραστικότητα των πολιτικών διασυνδέσεων της ευγενούς οικογένειας του Θεόδωρου αλλά και τη δημοτικότητα του ηγουμένου. Ακόμη πιο οικεία και φιλική ήταν η συμπεριφορά του μανδάτορος Νικήτα Αλεξίου, που συνόδευε τον Θεόδωρο κατά την μεταφορά του από τα Μέτωπα στα Βόνιτα (πιθανότατα το δεύτερο μισό Απριλίου 816). Η πορεία διήρκεσε 15 ημέρες και ήταν πολύ άνετη. Σ' αυτό συντέλεσε *ή άβροχος και άπηλος τρίβος*²⁰. Η έκφραση υποδηλώνει, κατά την άποψή μου, ότι ο δρόμος δεν ήταν πλακόστρωτος, όπως οι μεγάλοι κεντρικοί δρόμοι (*λεωφόροι*), αλλά ανήκε σε ένα συχνά απαντώμενο τύπο, που περιγράφει ο Ιουλιανός, παρατηρώντας το οδόστρωμα κοντά στα Λίταρβα (δρόμος από Αντιόχεια προς Βέροια/Χαλέπιο και Χαλκίδα): Το οδόστρωμα σχημάτιζαν διάσπαρτοι λίθοι *οὐδέμιᾶ τέχνη συγκείμενοι*, με αποτέλεσμα ο δρόμος να είναι επιφανειακά εντελώς ανώμαλος και το χειμώνα να γίνεται αδιάβατος. *Δυσπάριτος και τελματώδης* γίνονταν κατά την περίοδο των βροχοπτώσεων, εξαιτίας της ανώμαλης επιφάνειάς του, κι ένας δρόμος κοντά στο Ρήγιο (τμήμα της Εγνα-

¹⁹. J.-Cl. CHEYNET - B. FLUSIN, Du monastère Ta Kathara à Thessalonique: Théodore Studite sur la route de l'exil, *REB* 48, 1990, 197- 199 (κείμενο), 202 κ. ε.

²⁰. *Theodori Studitae Epistulae*, σφ. 146, *ἐδ.* G. FATOUROS, Βερολίνο-Νέα Υόρκη 1992 [CFHB, XXXI], 2624-27: *διανίσσαντες τὴν ὁδὸν διὰ πεντεκαίδεκα ἡμερῶν οὐ πολὺ μετὰ κόπου διὰ τε τὴν ἄβροχον καὶ ἀπηλον τρίβον καὶ διὰ τὸν ἀπάγοντα ἡμᾶς εὐσπλάγχχνως πάνυ καὶ συμπαθῶς καὶ τιμητικῶς πρὸς τὴν ταπεινωσιν ἡμῶν διατεθῆναι.*

τίας), που ο Ιουστινιανός φρόντισε να επιστραφεί με *άμαξιαίους* λίθους²¹. Η χρησιμοποίηση δρόμων αυτού του είδους από το μανδάτορα και τους συνοδούς του πρέπει να συνδυασθεί με το γεγονός, ότι ο νόμος απαγόρευε σε εξορίστους να καταλύσουν ή να περάσουν από πόλεις, όπου επιδημούσε ο αυτοκράτορας²². Έτσι γίνεται σαφές, ότι για τη συγκεκριμένη εκτόπιση χρησιμοποιήθηκαν δευτερεύουσες και περιφερειακές συνδέσεις²³. Πάντως το κείμενο δεν παρέχει την παραμικρή νύξη για το δρομολόγιο των εξορίστων και έτσι είναι αδύνατο να υπολογισθεί η απόσταση που διανύθηκε. Αντίθετα, είναι γνωστό ότι το Μάιο 819 το στρατιωτικό απόσπασμα που συνόδευε το Θεόδωρο ως τη Σμύρνη (3η εξορία), διήνυσε το αρχικό τμήμα της διαδρομής μέχρι τις Χώνες, μήκους 24 χμ, σε μια ημέρα²⁴.

Εξορίστοι, που δεν διέθεταν το κύρος και τις διασυνδέσεις του Θεοδώρου, ήταν εκτεθειμένοι στη σκληρή συμπεριφορά των φρουρών τους. Οι βασιλικοί και οι μανδάτορες εξαντλούσαν την αυστηρότητά τους με ξυλοδαρμούς, ταπεινώσεις και σύντομες πορείες, συχνά κάτω από πολύ αντίξοες καιρικές συνθήκες, με προφανή σκοπό να εξουθενώσουν τα θύματά τους ψυχικά και σωματικά. Στη διάρκεια της δραματικής εκτόπισης του Αλεξάνδρου, μητροπολίτη Νικαίας, στα Μονόβατα, στις εσαχτιές της Μικράς Ασίας (*ἐν τῷ πέρατι τῆς βασιλέως γῆς*), ο μητροπολίτης κακοποιήθηκε σκαιότατα από τους φρουρούς του (δρομοκήμενες και μεναλίους), *ὄξέως καὶ παρὰ φύσιν κελυόντων βαδίξειν*²⁵. Ο Νικήτας ο Ομολογητής πάλι υποχρεώθηκε να βαδίσει μεσοχείμωνα (μεταξύ 815 και 820), με φοβερό κρύο και βροχή, στους λασπω-μένους δρόμους που οδηγούσαν από την Κωνσταντινούπολη στο φρούριο Μασσαλαίων (ανατολικά του Ακροϊνού στην Πισιδία ή τη Φρυγία). Η πορεία διήρκεσε μόνο επτά ημέρες, αν και η απόσταση ήταν αισθητά

²¹. FRENCH, A Road Problem, 449 σημ. 18, 452 (κείμενο Προκοπίου), 454 (επιστολή Ιουλιανού).

²². A. KAZHDAN, λήμμα «Exile», ODB 1, 770.

²³. Ότι οι κεντρικοί δρόμοι μεγάλης κυκλοφορίας (*λεωφόροι*) ήταν πλακόστρωτοι, αναφέρεται ρητά από τον Ιουλιανό: άρα ο συγκεκριμένος τύπος οδοστρώματος, που αποτελούνταν από μεγάλους ακανόνιστους διάσπαρτους λίθους, αντιστοιχούσε σε περιφερειακούς δρόμους. Βλ. ωστόσο, FRENCH, A Road Problem, 449 και σημ. 18, όπου, βάσει αρχαιολογικών τεκμηρίων, αμφισβητείται η ορθότητα της αντιστοιχίας και υποστηρίζεται: «namely a road of large irregular, edge-stones with a fill of rough field stones divided by a central spine. This is the style adopted for Roman roads in Macedonia and Thrace, Asia Minor and Syria».

²⁴. *Theodori Studitae Epistulae*, αρ. 407, έκδ. FATOUROS, 56537-39: *ὄπηνίκα σιναωμίσθημεν τῷ Χωνῶν αἰρεσιάρχη (ἐκεῖ γάρ πρώτον ἀπήχθημεν ὑπὸ τῶν ἀπὸ Ἀνατολικῶν ἀράντων ἡμᾶς)*.

²⁵. J. DARROUZÈS, *Épistoliers byzantins du Xe s.*, Παρίσι 1960, 69.

μεγαλύτερη από την απόσταση Μέτωπα - Βόνιτα που διανύθηκε στο διπλό χρόνο²⁶. Είναι βέβαιο ότι ο σύντομος και εξαντλητικός ρυθμός της πορείας (ασφαλώς πάνω από 50-60 χμ/η) υπόσκαψε ανεπανόρθωτα την υγεία του Νικήτα.

Οι στρατιωτικές πορείες διέπονταν από σταθερές αναγόμενες στη ρωμαϊκή παράδοση. Η κανονική ημερήσια διαδρομή (*iter iustum*) ήταν 10 μίλια, η μεγάλη διαδρομή (*iter magnum*) 15 μίλια (=22,5 χμ) (ακριβέστερα 3ήμερη πορεία 60 μιλίων με μια ημέρα ανάπαυσης). Ένας στρατός με αποσκευές όμως θεωρούνταν ότι μπορούσε να καλύψει μόλις 5 μίλια =7,5χμ/η²⁷. Η έννοια του ρωμαϊκού *iter iustum* φαίνεται ότι αποτέλεσε τη βάση των υπολογισμών του Βελισσάριου σχετικά με την εκστρατεία του 547. Ο στρατηγός αποφάσισε να κινηθεί προς τη Ρώμη από το δρόμο της θάλασσας, ενώ οι στρατηγοί Ιωάννης και Ισαάκ θα αποβιβάζονταν στο Οτράντο, για να κατευθυνθούν από εκεί προς την πρωτεύουσα της Ιταλίας. Την πρόταση κοινής επιχείρησης των δύο τμημάτων απέρριψε ο Βελισσάριος με το επιχείρημα ότι η πορεία από το Οτράντο προς τη Ρώμη θα απαιτούσε περισσότερο από 40 ημέρες²⁸. Η απόσταση ως τη Ρώμη (421 μίλια ή 631,5χμ), διαιρούμενη με το μέτρο της «κανονικής διαδρομής», δίδει μια διάρκεια 42 ημερών ακριβώς. Μικρή επιβράδυνση της πορείας θα μπορούσαν ίσως να προκαλέσουν εξ ενέδρας επιθέσεις των Γότθων. Με ρυθμούς κανονικής πορείας βάδισε (9-13 Σεπτεμβρίου 533) και ο στρατός του Βελισσάριου, όταν κάλυψε ένα τμήμα (Γράσση - Δέκιμον) του παρακτίου δρόμου προς την Καρχηδόνα (280 στάδια/4η -> 10 επταστάδια μίλια/η), ενώ κατά τι γρηγορότερη ήταν η προέλαση του Χοσρόη προς την Αντιόχεια (540). Μεταξύ Ιεράπολης και Βέρροιας (76 ή 87

²⁶. De S. Niceta hegumeno Confessore (+ 824), AASS April. 1, κεφ. 39, XXX: *Και ἦν ἰδεῖν τὸ ἄγιον σωματεῖον ἐκείνο τῷ κρῖνι καὶ τῷ νιφετῷ ἄνωθεν κατατρυχόμενον, κάτωθεν δὲ τῆς ἀτράπου γῆς ὑγρότητα ἀναδιδούσης, καὶ πολλὴν αὐτῷ δυσχέρειαν παρεχούσης· ἔτι δὲ καὶ τοῦ ἐπὶ τὴν ἐξορίαν αὐτὸν ἀπαγαγεῖν κελυσθέντος, ἀνηλεοῦς ὄντος, ἐπισπεύδοντος αὐτόν, ὥστε δι' ἑπτὰ ἡμερῶν, καὶ τότε σμικροτάτων διανύσαι αὐτὸν ὅλον τὸ τῆς ὁδοῦ μήκος.* Βλ. σχετικά ΚΙ. BELKE - Ν. MERSICH, *Phrygien und Pisidien*, Βιέννη 1990 [TIB 7], 336. Το χειμώνα έλαβε χώρα και η εκτόπιση της έκπτωτης αυτοκρατορίας Ευρήνης, σύμφωνα με το ΘΕΟΦΑΝΗ, *Χρονογραφία*, (DE BOOR), 4796.9: *τῷ Νοεμβρίῳ μηνί, χειμῶνος ἐπιχειμένου βαρυτάτου, οὐκ ᾔκτειρεν αὐτὴν ὁ ἄσπλαγχνος, ἀλλ' ἐξώρισεν αὐτὴν ἐν Λέσβῳ τῇ νήσῳ ἀσφαλῶς φρουροῦσθαι αὐτὴν προστάξας.*

²⁷. R. CHEVALLIER, *Les voies romaines*, Παρίσι 1972, 224.

²⁸. ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ, *Ὑπὲρ τῶν πολέμων*, VII 18, 4, ἐκδ. Ο. VEH, *Gotenkriege*, Μόναχο 1966, 552: *καὶ πλέουσι μὲν ἀνέμου τε σφίαν ἐπιφόρου ἐπιπεσόντος πεμπταίοις ἐς τῶν Ῥωμαίων λιμένα καταίρειν δυνάτῃ ἐσεσθαι, στρατῷ δὲ ἐκ Δρυοῦντος πεζῇ ἰούσιν οὐδ' ἂν τεσσαράκοντα ἡμερῶν <ἐν Ῥώμῃ> γενέσθαι.*

χιμ-> 81 χιμ/η ως μέσος όρος των δύο παραδιδόμενων τιμών)²⁹ ο περσικός στρατός χρειάστηκε 4 ημέρες, σημειώνοντας έτσι ημερήσια επίδοση 20 χιμ. Σε γενικές γραμμές η αργή και προσεκτική πορεία υπαγορευόταν όχι μόνο από την ανάγκη να αποφευχθεί η καταπόνηση του στρατού, αλλά ενίοτε και από λόγους ασφαλείας.

Στη μέση βυζαντινή εποχή κυριαρχούν ανάλογες απόψεις. Σε ένα στρατιωτικό εγχειρίδιο εκφράζεται η γνώμη ότι μια ημερήσια πορεία 24 χιμ και *ἐπέκεινα* μπορούσε να καταπονήσει το στράτευμα³⁰. Η ιδέα αυτή βρίσκεται πολύ κοντά στην έννοια της «μεγάλης διαδρομής» των αρχαίων Ρωμαίων. Η πορεία του Κωνσταντίνου Ε΄ από την πρωτεύουσα στην Αγγιάλο το 762 εμπνέεται ακριβώς στην περίπτωση αυτή. Ο αυτοκράτορας έφθασε εκεί σε δύο εβδομάδες (16-30 Ιουνίου 762)³¹. Η ακριβής διαδρομή δεν είναι γνωστή. Αν υποθέσουμε ότι ακολούθησε τη σχετικά σύντομη διαδρομή (Ηράκλεια - Δριζίπα-ρα - Βεργούλη - Αδριανούπολη - Δεβελτός), τότε η επίδοσή του ανερχόταν σε 311χιμ/14η= 22χιμ/η, όσο δηλαδή ήταν η «μεγάλη διαδρομή» του ρωμαϊκού στρατού. Το μέτρο της «μεγάλης διαδρομής» ξεπέρασε ο στρατός του Κωνσταντίνου ζ΄ (26 Μαΐου-24 Ιουνίου 793), όταν επέστρεφε από το κάστρον του θέματος των Αρμενιάκων³² (κατά πάσα πιθανότητα πρόκειται για την Αμάσεια³³), οδηγώντας μάλιστα χίλιους Αρμένιους αιχμαλώτους, με κίνδυνο, σύμφωνα με τη «φιλοσοφία» των πολεμικών εγχειριδίων, να καταπονήσει το

²⁹. ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ, *Ἐπερ τῶν πολέμων*, II 7, 1-4, ἐκδ. Ο. VEH, *Perserkriege*, Μόναχο 1970, 246: *ὁ μὲν οὖν Μέγας ἄτε ξὺν ὀλίγοις τισὶ πορευόμενος ὀξύτερον ἦει, ὁ δὲ Περσῶν στρατὸς μοῖραν αἰετὴν ἡμίσειαν τῆς ὁδοῦ ἦνε. τετάρτη δὲ ἡμέρα ὁ μὲν εἰς Ἀντιόχειαν, οἱ δὲ τὸ τῆς Βεροίας προάστειον ἦλθον.*

³⁰. *Le traité sur la guerilla (De velitatione) de l'empereur Nicéphore Phocas (963- 969)*, XIII, 2, ἐκδ. G. DAGRON - H. MIHAESCU, Παρίσι 1986, 79: *Εἰ δὲ μακρότατον ἐστὶ τὸ διάστημα τοῦ ἀπλήκτου, ὡσεὶ μιλίων ἑξακαίδεκα καὶ ἐπέκεινα, ὥστε τὸ τῆς ὁδοῦ μήκος δύνασθαι κατακόπους αὐτοὺς τε καὶ τοὺς ἵππους αὐτῶν ἐργάσασθαι.*

³¹. ΘΕΟΦΑΝΗΣ, *Χρονογραφία* (DE BOOR), 43229-30: *τῇ δὲ ἰστ' τοῦ Ἰουνίου μηνός ἐξῆλθεν ὁ βασιλεὺς ἐπὶ τὴν Θράκην· 4334-5: ὁ δὲ βασιλεὺς ἐλθὼν ἠπλήκυσεν εἰς τὸν κάμπον τῆς Ἀγγιάλου· καὶ τῇ λ' τοῦ Ἰουνίου μηνός.*

³². *Ο. π.*, 4696-13: *καὶ τῇ κατ' τοῦ Μαΐου μηνός τῆς α' ἰνδικτιῶνος, ἡμέρα Κυριακῆ τῆς Πεντηκοστῆς, πολεμήσας αὐτοῖς ... χίλιους δὲ ἐκ τοῦ κάστρου αὐτῶν δεσμώσας ἐν τῇ πόλει εἰσήγαγε διὰ τῆς πόρτης Βλαχερνῶν.*

³³. P. SPECK, *Kaiser Konstantin VI. Die Legitimation einer fremden und der Versuch einer eigenen Herrschaft. Quellenkritische Darstellung von 25 Jahren byzantinischer Geschichte nach dem ersten Ikonoklasmus* (2 τόμοι), Μόναχο 1978, 249, 670 (σημ.)· Ilse ROCHOW, *Byzanz im 8. Jh. in der Sicht des Theophanes. Quellenkritisch - historischer Kommentar zu den Jahren 715 - 813*, Βερολίνο 1992 [BBA 57], 259.

στράτευμα. Με την προϋπόθεση ότι ο στρατός ακολούθησε τη διαδρομή Αμάσεια - Ευχάϊτα - Γάγγρα - Άγκυρα (κάτι πολύ λογικό, αν σκεφθούμε την ιδιαίτερη στρατιωτική σημασία της Άγκυρας), η μέση επίδοσή του ήταν $778\chi\mu/28\eta=28\chi\mu/\eta$. Γρηγορότερους ρυθμούς ακολούθησε ο στρατηγός Πρίσκος την άνοιξη του 595³⁴, γιατί επειγόταν να αντιμετωπίσει τους Σλάβους· με αφετηρία την περιοχή Αστική (κοντά στην Αδριανούπολη) πορεύθηκε τη μεγάλη Στρατιωτική ή Διαγώνια οδό μέχρι το Βιμνάκιο, επιτυγχάνοντας μέση επίδοση $700\chi\mu/15\eta=$ περίπου $47\chi\mu/\eta$. Η προσπάθειά του στρατηγού ευνοήθηκε αναμφίβολα από την εποχή.

Τα κείμενα ωστόσο μαρτυρούν και κεραυνοβόλες μετακινήσεις, επιβαλλόμενες από την κρίσιμότητα της στρατιωτικής κατάστασης. Εδώ πρωταγωνιστούν ευέλικτοι στρατοί χωρίς αποσκευές. Οι διαθέσιμες μαρτυρίες δείχνουν ότι οι στρατοί αυτοί, οδηγούμενοι από ικανούς στρατιωτικούς ηγέτες, μπορούσαν με σύντομες πορείες να διανύσουν 40 ως 85 χμ την ημέρα. Ο Βασίλειος Β΄ προκάλεσε την κατάπληξη των Αράβων, όταν εμφανίσθηκε απροσδόκητα στο συριακό μέτωπο, για να απαλλάξει το πολιορκούμενο Χαλέπιο από την απειλή των Φατιμιδών, αφού διέσχισε την Μικρά Ασία σε 16 μόνο ημέρες (19 Απριλίου-5 Μαΐου 995). Από αραβικές πηγές μαθαίνουμε ότι το πολυάριθμο στράτευμα (40.000 στρατιώτες) κινήθηκε χωρίς αποσκευές και με ημίονους, οι οποίοι προέρχονταν πιθανότατα από τα τεράστια αποθέματα υποζυγίων, που διέθεταν οι σταύλοι των μικρασιατικών απλήκτων. Τέτοια απλήκτα βρισκόνταν στα Μαλάγινα και το Δορυλαιο. Έτσι είναι βέβαιο ότι ο αυτοκράτορας χρησιμοποίησε το στρατιωτικό δρόμο, που διέρχονταν από τους δύο αυτούς νευραλγικής σημασίας σταθμούς. Κάθε έφιππος στρατιώτης έσερνε πίσω του ένα εφεδρικό ημίονο, για τις ανάγκες μιας πορείας, που έγινε με εξαιρετικά εντατικούς ρυθμούς. «Ο Βασίλειος, επειγόμενος στο έπακρο να φθάσει έγκαιρα, δεν δίσταζε να αφήσει πίσω του πολυάριθμο στράτευμα, προχωρώντας αδιάκοπα μπροστά». Σύμφωνα με τον Aboulfaradj, η Μικρά Ασία διανύθηκε κατά το διαγώνιο άξονά της σε 16 ημέρες· η επίδοση του βυζαντινού

³⁴. ΘΕΟΦΥΛΑΚΤΟΣ ΣΙΜΟΚΑΤΤΗΣ, *Ίστορία* VII, 7, έκδ. C. DE BOOR - P. WIRTH, Στουτγάρδη 1972, 25612-14: *δέκα τοίνυν και πέντε ποιησάμενος χάρακας τόν τε Ίστρον διαπεραιωθεὶς ποταμόν, τετάρτη ἡμέρα καὶ εἰς Νόβας τὰς ἄνω ὁ στρατηγὸς παραγίνεται*. Βλ. σχετικά, P. SCHREINER, *Städte und Wegenetz in Moesien, Dakien und Thrakien nach dem Zeugnis des Theophylaktos Simokattes*, στο: R. PILLINGER (επιμ.), *Spätantike und frühbyzantinische Kultur Bulgariens zwischen Orient und Okzident*, Βιέννη 1986, 33.

στρατού ήταν $1160/16 = 72\chi\mu/\eta$ ³⁵. Ο al-Shimshati αναφέρει ότι η πορεία έγινε μεσοχείμωννα και διήρκεσε 17 ημέρες (->μέση επίδοση: $68\chi\mu/\eta$)³⁶. Το δεύτερο από τα δύο αυτά στοιχεία μπορεί να γίνει αβίαστα αποδεκτό, το πρώτο όμως δεν συμβιβάζεται με την ταχύτητα της πορείας και επινοήθηκε προφανώς από το χρονογράφο, για να εξασθούν οι ικανότητες του Βασιλείου. Ένα άλλο ζήτημα είναι, αν τέρμα της εντυπωσιακής πορείας, που απαιτήσε 16 ή 17 ημέρες, υπήρξε η Αντιόχεια ή το Χαλέπι· στη δεύτερη περίπτωση η ημερήσια επίδοση αυξάνεται κατά επτά χιλιόμετρα. Ταχύτερη υπήρξε η νυκτοπορεία του σελτζούκου Σουλτάνου Σολυμά ($1007\chi\mu/12$ νύκτες = $84\chi\mu$ ανά νύκτα), που κινήθηκε επίσης με ανθεκτικούς ημίονους και χωρίς αποσκευές από τη Νίκαια μέχρι την Αντιόχεια (χωρίς αμφιβολία μέσω Ικονίου), με τη διαφορά όμως ότι αυτός αξιοποίησε τη νύχτα, για να μη γίνει αντιληπτός (1085)³⁷. Η χρήση ημίονων υπαγορεύθηκε ίσως από τη νυκτοπορεία (στη δεύτερη μόνο περίπτωση) και τις δυσχέρειες και το μήκος των δρομολογίων που επιλέχθηκαν (και στις δύο περιπτώσεις), καθώς τα ζώα αυτά, σε σύγκριση με τα ταχύτερα άλογα, και μεγαλύτερη αντοχή διαθέτουν και ασφαλέστερα βαδίζουν σε ορεινά εδάφη³⁸. Μικρό και ευέλικτο, ίσως αποκλειστικά ιππείς, ήταν το στρατιωτικό απόσπασμα, που συνόδευε, αναμφίβολα, τον αυτοκράτορα Ηράκλειο και τη σύζυγό του Μαρίνα (και τα παιδιά τους μέχρι τη Νικομήδεια) κατά τη βιαστική πορεία τους προς το περσικό μέτωπο το 623 (25-27 Μαρτίου 623)³⁹. Η απόσταση από τις Πύλες μέχρι τη Νικομήδεια (περίπου $65\chi\mu$), προφανώς κατά μήκος των κόλπων Κίου και Νικομήδειας⁴⁰ και με πολύ καλές καιρικές συνθήκες, διανύθηκε σε δύο ημέρες (->μέση επίδοση: $32,5\chi\mu/\eta$)· το αυτοκρατορικό ζεύγος και η συνοδεία τους ακολούθησαν στη συνέχεια τη διαδρομή μέσω Καισάρειας, όπου ο Ηράκλειος συναντήθηκε με τα

³⁵. *Histoire de Yahya-ibn- Sa'id d'Antioche*, εκδ. I. KRATSKOVSKY-A. VASILIEV, II, *Patrologia Orientalis* 23, 1932, 442· G. SCHLUMBERGER, *L'Épopée byzantine à la fin du dixième siècle*, Παρίσι 1896-1905, τόμ. II, 88-90.

³⁶. P. PATTENDEN, *The Byzantine Early Warning System*, *Byzantion* 53, 1983, 267 σημ. 15.

³⁷. ANNA KOMNHNH, *Ἀλεξιάς*, VI 9, 2, εκδ. B. LEIB, II 6426-29: *Ἐκεῖνος δὲ συνεφεπόμενον ἔχων καὶ τὸν τοῦ Φιλαρέτου υἱὸν διὰ δώδεκα νυκτῶν διὰ τὸ ἀνύποπτον (τάς γὰρ ἡμέρας ἡρέμει) καταλαμβάνει τὴν Ἀντιόχειαν.*

³⁸. Βλ. σχετικά, DIMITROUKAS, *Reisen*, τόμ. I, 319-320.

³⁹. P. SPECK, *Das geteilte Dossier. Beobachtungen zu den Nachrichten über die Regierung des Kaisers Herakleios und die seiner Söhne bei Theophanes und Nikephoros*, Βόννη 1988, 101-107.

⁴⁰. Βλ. J. LEFORT, *Les communications entre Constantinople et la Bithynie*, στο: C. MANGO - G. DAGRON (επιμ.), *Constantinople and its Hinterland. Papers of the 27th Spring Symposium of Byzantine Studies*, Aldershot - Brookfield 1995, 208 (χάρτης).

στρατεύματά του, για να υπερβεί στη συνέχεια την 20η Μαρτίου τα σύνορα (ίσως στα Σάταλα), όπου έφθασε είτε μέσω Μελιτηνής είτε ακολουθώντας ένα πολύ συντομότερο δρομολόγιο. Η διαδρομή αυτή είχε μήκος 1312 ή και πολύ λιγότερα χμ, τα οποία καλύφθηκαν σε 23 η (28 Μαρτίου-20 Απριλίου 623). Από τα δεδομένα προκύπτει μέση επίδοση 58 ή κάτω από 58χμ/η. Φυσικά η ταχύτητα του Ηρακλείου μέχρι την Καισάρεια θα πρέπει να ήταν πολύ μεγαλύτερη, εφ' όσον από το σημείο αυτό και εξής τέθηκε επικεφαλής πολυάριθμων στρατευμάτων, εκτός εάν ο στρατός, όπως υποθέτει ο P. Sreck, είχε αναχωρήσει από την Καισάρεια, πριν αφιχθεί ο αυτοκράτορας. Ακόμη ταχύτερα, φυσικά, ήταν στρατιωτικά σώματα, που ηττήθηκαν στο πεδίο της μάχης και αναγκάστηκαν να τραπούν σε φυγή, ακολουθούμενα κατά πόδας από πείσιμονες αντιπάλους. Μια τέτοια υποχώρηση έχει καταχωρηθεί στη *Χρονογραφία* του Θεοφάνη. Αφορά το στρατό του Μιχαήλ Α΄ Ραγκαβέ, ο οποίος, αφού νικήθηκε κοντά στην Αδριανούπολη, τράπηκε σε άτακτη φυγή· ο ίδιος ο αυτοκράτορας έφθασε καλπάζοντας στην πρωτεύουσα ύστερα από δύο ημέρες (22-24 Ιουνίου 813)⁴¹. Μπορεί να πιθανολογηθεί βάσιμα, ότι ο Μιχαήλ χρησιμοποίησε το τελευταίο τμήμα του μεγάλου στρατιωτικού δρόμου, που διέσχιζε διαγωνίως τη Χερσόνησο του Αίμου. Με την προϋπόθεση αυτή η επίδοσή του ανερχόταν σε 250χμ/2½η -> 100 χμ/η.

Τα πρεσβευτικά ταξίδια εξελίσσονταν γενικά πολύ αργά. Ο R. Scott εύστοχα κάνει λόγο για τον «αργό ρυθμό» της διπλωματίας⁴². Οι επιφορτισμένοι με τη διακίνηση των Περσών πρέσβων αυτοκρατορικοί υπάλληλοι συνόδευαν άγρυπνα τους ξένους διπλωμάτες, από τη στιγμή που εισέρχονταν στη βυζαντινή επικράτεια, παρέχοντάς τους κάθε είδους διευκόλυνση. Η πορεία γινόταν με *veredi*, δηλαδή ίππους του Δημόσιου Δρόμου, και *ζῶα* από προκαθορισμένο δρομολόγιο: Δάρας - Αντιόχεια - Γαλατία - Καππαδοκία - Νίκαια - Ελενόπολη - Νικομήδεια - Δακίβυζα - Χαλκηδών. Προβλέπονταν 103 ημέρες για τη μετάβαση στην Κωνσταντινούπολη και άλλες τόσες για την επιστροφή (-> ημερήσια επίδοση: 1700χμ/103η -

⁴¹. ΘΕΟΦΑΝΗΣ, *Χρονογραφία* (DE BOOR), 50127-32: *τῆ δὲ κβ' τοῦ Ἰουνίου μηνὸς παραταξάμενοι Χριστιανοὶ τε καὶ Βούλγαροι οὐ μακρὰν Ἀδριανουπόλεως... ὥστε τοὺς πλείστους Χριστιανοὺς μῆτε τὴν πρώτῃν συμβολὴν θεασαμένους ἄνευ φυγῆς χρήσασθαι* 502γ: αὐτὸς τὴν βασιλῆα κατέλαβε τῆ κδ' τοῦ Ἰουνίου μηνός.

⁴². R. SCOTT, *Diplomacy in the 6th Century: The Evidence of John Malalas*, στο: J. SHEPARD - S. FRANKLIN (επιμ.), *Byzantine Diplomacy, 24th Spring Symposium of Byzantine Studies, Proceedings*, Cambridge 1990, 160: «the slow pace of diplomacy».

>16,5 χμ, λίγο περισσότερο από το *iter iustum*)⁴³. Τα «έξοδα κινήσεως» των πρεσβευτών, υπολογιζόμενα με βάση τις προκαθορισμένες ημέρες διάρκειας, χορηγούνταν από τους ανθρώπους του δούκα της Μεσοποταμίας (*δοικικοί*). Αν, για οποιονδήποτε λόγο, το ταξίδι διαρκούσε περισσότερο, χορηγούνταν ένα πρόσθετο ποσό. Αυτό σημαίνει ότι η επίδοση μπορούσε να είναι και χαμηλότερη από 16,5χμ/η⁴⁴. Οι βραδείς ρυθμοί, με τους οποίους εξελίσσονταν τα πρεσβευτικά ταξίδια μεταξύ Κτησιφώντος και Κωνσταντινούπολης οφείλονταν κύρια στο γεγονός, ότι οι συνοδίες των *μεγάλων πρεσβευτών* ήταν δυσκίνητες πολυπρόσωπες ομάδες, όμοιες με εμπορικά καραβάνια.

Ενίοτε όμως αναφέρονται και ειδικοί λόγοι. Παραθέτουμε δύο παραδείγματα: Το 562 ο Πέτρος Πατριάρχης ξεκίνησε για τη Βηθαρμαίδα, αφού προηγουμένως γιόρτασε στο Δάρας τα Χριστούγεννα και τα Θεοφάνεια⁴⁵. Το ταξίδι του Ιωάννη προς τα περσικά σύνορα (567) υπήρξε ταχύ· από την άλλη πλευρά φαίνεται ότι ο πρεσβευτής έχασε πολύ χρόνο, επειδή είχε να διεκπεραιώσει διάφορες επείγουσες εργασίες, στις πόλεις που συνάντησε στο δρόμο του. Στο Δάρας, συνοριακή πόλη με μεικτό πληθυσμό, επισκέυασε το υδραγωγείο και παρέμεινε υποχρεωτικά, μέχρι να τελειώσει η αφιερωμένη στα πνεύματα των νεκρών περσική γιορτή Φουρντιγκάν (Ιούλιος)⁴⁶. Η ταχύτητα της πορείας φαίνεται ότι είχε αιτιώδη σχέση με τις διατεταγμένες

⁴³. *Constantini Porphyrogeniti, De cerimoniis aulae byzantinae*, έκδ. J. J. REISKE, Βόννη 1829-1830, 1 89, 398 κ. ε.: *Οι δοικικοί δὲ κατὰ τὸ εἰωθὸς τὸ δαπάνημα τῆς ὁδοῦ μέχρι τῶν ἐνταῦθα ἡμερῶν ὄν' ἐπίδοσαν. τοσαῦται γὰρ ἐξ ἀρχῆς ὀρίσθησαν ἀρκεῖν τῷ πρεσβευτῇ ἀνιόντι, καὶ τοσαῦται ἀπιόντι.*

⁴⁴. Τις πληροφορίες του αντλεί ο Κωνσταντίνος Ζ' από τα φιλασσομένα στο *scrinium barbarorum* επίσημα πρακτικά υποδοχής μιας σπουδαίας πρεσβείας, όπως μαρτυρεί η αναφορά του ονόματος του *μεγάλου πρεσβευτή* Ιεσδεκου. Η πρεσβεία ταυτίζεται με μία από τις τρεις πρεσβείες του Ισδιγούσα (547, 551, 557) και πιο συγκεκριμένα με την πρώτη ή τη δεύτερη από αυτές. Για τη δεύτερη συνηγορεί ο E. STEIN, *Histoire du Bas - Empire*, γαλλ. έκδ. από J.-R. PALANQUE, τόμ. 2, Παρίσι-Βρυξέλλες-Άμστερνταμ 1949, 510. Σχετικά με την καταγωγή και το αξίωμα του Ιεσδεγουσνάφ μας πληροφορεί ο MENANΔΡΟΣ, Fragment 6.1, έκδ. R. C. BLOCKLEY, *The History of Menander the Guardsman*, Liverpool 1985, 54₁₀₋₁₄. Φυσικά τα τρία ονόματα αποτελούν διαφορετικές αποδόσεις στα ελληνικά του αυτού περσικού ονόματος. Πιστότερη φαίνεται ότι είναι η απόδοση του Μένανδρου. Σύμφωνα με τον Προκόπιο η πρεσβεία του έτους 547 ('Υπὲρ τῶν πολέμων, II, 28, 31-44, έκδ. O. VEH, *Perserkriege*, 410 κ. ε.) αποτελούνταν από 500 άτομα, η πρεσβεία του 551 (ό. π., VIII, 11, 4-10, έκδ. O. VEH, *Gotenkriege*, IV, 11, 4-10, 784 κ. ε.) από ένα τεράστιο πλήθος υπηρετιών και συνοδών.

⁴⁵. MENANΔΡΟΣ, Fragment 6, 1, έκδ. BLOCKLEY, 76.

⁴⁶. Ό. π., Fragment 9, 1, 96 κ. ε.

δραστηριότητες του πρεσβευτή: αντισταθμίζονταν οι απώλειες και εξασφαλιζόνταν οι προβλε-πόμενοι μέσοι όροι διάρκειας.

Κατ' εξαίρεση ακολουθούνταν ταχύτεροι ρυθμοί, όταν έπρεπε να μεταφερθούν προτάσεις-τελεσίγραφα, που εξέφραζαν, σε δεδομένη χρονική στιγμή, τη συνείδηση υπεροχής του πέρση ηγεμόνα. Σχετικά με τις διαπραγματεύσεις για την αιώνια ειρήνη του 532 αναφέρεται ότι ο πρεσβευτής Ρουφίνος όφειλε, σύμφωνα με την απαίτηση του Μεγάλου Βασιλέα⁴⁷, να έχει επιστρέψει στο σύνορο του Τίγρη με την επίσημη απάντηση του Ρωμαίου αυτοκράτορα μέσα σε 70 ημέρες (532)⁴⁸. Για να ανταποκριθεί ο πρεσβευτής, έπρεπε να κινείται με μέση ταχύτητα $1700\text{χιμ}/35\eta = 49\text{χιμ}/\eta$. Ο πρεσβευτής Μέγας κάλυψε το 540 την απόσταση Ιεράπολη - Βέρουα⁴⁹ με μέση ταχύτητα ($80\text{χιμ}/2\eta = 40\text{χιμ}/\eta$) και την απόσταση Βέρουα - Αντιόχεια⁵⁰ με ταχύτητα $115\text{χιμ}/2\eta = 57\text{χιμ}/\eta$.

Οι δύο από τις τρεις προαναφερόμενες επιδόσεις κινούνταν μέσα στα όρια της ημερήσιας πορείας ενός *εὐζώνου ἀνδρός* (40-50 χιμ), δηλαδή ενός γρήγορου και ευκίνητου οδοιπόρου που δεν φέρει αποσκευές⁵¹, η μία από αυτές τα υπερέβαινε κατά τι, και ήταν δυνατές μόνο, αν οι πρεσβείες ήταν ολιγάριθμες. Κατά πόσο όμως εκπληρώνονταν κάθε φορά η προϋπόθεση αυτή; Η πρεσβεία του Μέγα είχε σταλεί από τους κατοίκους της Αντιόχειας στο Χοσρόη, ήταν λοιπόν μια αστική, όχι μια κρατική πρεσβεία, και επομένως αριθμούσε ελάχι-

⁴⁷. ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ, *Ὑπὲρ τῶν πολέμων* I, 22, 7, ἐκδ. VEH, *Perserkriege*, 162: *ἔδοξε τοίνυν Ρουφίνον μὲν ὑπὲρ τούτων ἐς Βυζάντιον στέλλεσθαι, τοὺς δὲ ἄλλους, ἕως <ἀν> αὐτὸς ἐπανίη, μένειν, καὶ χρόνος ἡμερῶν ἑβδομήκοντα ξινέκειτο τῷ Ρουφίνῳ εἰς τὴν ἀφιξίν.*

⁴⁸. Ο. π., I 22, 7, ἐκδ. VEH, *Perserkriege*, 84.

⁴⁹. Βλ. παραπάνω, σμ. 29.

⁵⁰. Ο Μέγας και ο Χοσρόης, για να φθάσουν στην Αντιόχεια, προτίμησαν τη μακρύτερη σύνδεση διά μέσου Χαλκίδας, αν και είχαν τη δυνατότητα να παρακάμψουν την πόλη αυτή από ένα βορειότερο, πιο σύντομο παραλάδι του στρατιωτικού δρόμου, αυτό που χρησιμοποίησε κατά την εκστρατεία του ο Ιουλιανός, όπως προκύπτει από τη διατύπωση του ΠΡΟΚΟΠΙΟΥ, *Ὑπὲρ τῶν πολέμων*, II 12, 3, ἐκδ. VEH, *Perserkriege*, 284: *Ἐνθένδε (sc. ἐκ Χαλκίδος) οὐκέτι ὁ Χοσρόης ἐβούλετο τὴν ἀποπορείαν ἢ περὶ ἐληλύθει ποιήσασθαι, ἀλλ' Εὐφράτην τὸν ποταμὸν διαβῆναι.*

⁵¹. Τὸ μήκος τῆς ὁδοῦ ἀνδρὶ εὐζώνῳ προσδιορίζεται ἔμμεσα ἀπὸ τὸν ΠΡΙΣΚΟ, Fragment 222-24, ἐκδ. R. C. BLOCKLEY, *The Fragmentary Classicising Historians of the Later Roman Empire: Eunapius, Olympiodorus, Priscus and Malchus. II: Text, Translation and Historiographical Notes* [=ARCA, 10], Liverpool 1983, 246: *καὶ δὴ τὰ ἅμα τοῖς βαρβάροις ἐχόμενοι τῆς ὁδοῦ εἰς ΣεϿδικὴν ἀφικνούμεθα τρισκαίδεκα [ἡμερῶν] ὁδὸν ἀνδρὶ εὐζώνῳ τῆς Κωνσταντίνου ἀπέχουσιν και* Fragment 113-14, ἐκδ. BLOCKLEY, 242, 382= Σμ. 29: *(Ναΐσσόν) πέντε ἡμερῶν ὁδὸν εὐζώνῳ ἀνδρὶ τοῦ Ἰστροῦ ἀπέχουσιν ποταμοῦ.* Στὸ πρῶτο ἀπόσπασμα ἀντιστοιχεῖ ἡμερήσια διαδρομὴ $620\text{χιμ}:13\eta \rightarrow 48\text{χιμ}/\eta$, στὸ δεῦτερο $136\text{ μίλια} = 204\text{ χιμ}/5\eta \rightarrow 41\text{ χιμ}/\eta$. Ἄρα τὸ μέτρο τῆς διαδρομῆς ἐνὸς εὐζώνου ἀνδρός κυμαίνεταν μεταξὺ 40 και 50 χιμ.

στα μέλη. Η πρεσβεία, τέλος, η οποία διαπραγματεύθηκε τη σύναψη της αιώνιας ειρήνης του 532 πρέπει να ήταν ιδιαίτερα πολυμελής, εφόσον το μέγεθος μιας διπλωματικής αποστολής καθοριζόταν, σε μεγάλο βαθμό, από τη σημασία της. Η σημασία της συγκεκριμένης πρεσβείας αντανάκλαται στη σύνθεσή της: επικεφαλής είχε τον εμπειρότατο στα βυζαντινοπερσικά Ρουφίνο κι ακόμη το *magister officiorum* Ερμογένη και τους άλλως άγνωστους διπλωμάτες Θωμά και Αλέξανδρο⁵². Με το πλήθος των υπηρετών και των υποζυγίων, που απαραίτητα συνόδευαν μια τόσο μεγάλη πρεσβεία⁵³, ήταν αδύνατο ο πρεσβευτής να ολοκληρώσει μετάβαση και επιστροφή σε 70 ημέρες, όπως απαιτήσε ο Χοσρόης. Γι' αυτό αποφασίσθηκε να αποσταλεί ο Ρουφίνος με μια μικρή ομάδα, για να ρυθμίσει τα εκκρεμή ζητήματα, ενώ οι υπόλοιποι θα έμεναν πίσω, αναμένοντας την επιστροφή του⁵⁴.

Ένα επεισόδιο από τον βυζαντινοπερσικό πόλεμο δείχνει τα όρια μέσα στα οποία μπορούσαν να κινηθούν οι επιδόσεις των πρεσβευτών. Στην αρχή του θέρους 575 ο Χοσρόης δήλωσε στο ρωμαίο πρεσβευτή Θεόδωρο, ότι ήταν πρόθυμος να εγκαταλείψει την πολιορκία της Θεοδοσιουπόλεως, αν ο πρεσβευτής επέστρεφε μέσα σε 30 ημέρες με τις απαντήσεις του καίσαρος Τιβερίου⁵⁵. Αυτό θα μπορούσε να γίνει, μόνο αν ο πρεσβευτής κάλυπτε με τη συνοδία του καθημερινά 78-86χμ, και μάλιστα χωρίς να καθυστερήσει καθόλου για τις αναπόφευκτες διαβουλεύσεις με τον αυτοκρατορικό εντολέα του! Επρόκειτο ουσιαστικά για ένα λεονταρισμό που επιδίωκε απλώς να υποβάλει την εντύπωση μιας ανύπαρκτης δύναμης. Η «φάρσα» αποκαλύφθηκε, όταν αποχώρησε ο πρεσβευτής: ο Χοσρόης έλυσε αμέσως την πολιορκία και απεχώρησε.

⁵². ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ, *Ἐπὲρ τῶν πολέμων* I, 22, 1, ἐκδ. VEH, *Perserkriege*, 162.

⁵³. Η πρεσβεία πρέπει να ανήκε στις λεγόμενες «μεγάλες πρεσβείες», κατά τη διάκριση που ίσχυε τον 6ο αιώνα, σύμφωνα με τη μαρτυρία του ΜΕΝΑΝΔΡΟΥ, Fragment 18, 61-8, ἐκδ. BLOCKLEY, 164: *μετὰ τοῖς μεγάλους πρέσβεις στέλλεσθαι ἑτέρους ἥσσονας τῆς τῶν μεγίστων πρέσβειων αποδοχῆς τε ἑκατὶ καὶ φιλοφροσύνῃς*. Ο ΠΡΙΣΚΟΣ, Fragment 1114-17, ἐκδ. BLOCKLEY, 242, καὶ Fragment 28-18, 246, αναφέρει τρεις «ἀξίες» πρεσβευόν. Η κατώτερη αντιπροσωπεύεται από τους *ἐπιτυχόντας*, δηλ. τους «τυχόντες» που δεν κατέχουν σημαντικά αξιώματα, η ανώτατη από τους *ὑπάτικοὺς* και η ενδιάμεση τόσο από ανώτερους όσο και από κατώτερους αξιωματούχους. Στην τελευταία κατηγορία ανήκε και η πρεσβεία των Μαξιμίνου και Πρίσκου (βλ. σχετικά, T. C. LOUNGHIS, *Les ambassades byzantines en Occident depuis la fondation des états barbares jusqu' aux croisades (407-1096)*, Αθήνα 1980, 19 κ. ε.).

⁵⁴. Βλ. παραπάνω, σημ. 47.

⁵⁵. ΜΕΝΑΝΔΡΟΣ, Fragment 18, 6, ἐκδ. BLOCKLEY, 170.

Με το τμήμα του Δημόσιου Δρόμου⁵⁶, που ονομαζόταν Οξύς Δρόμος εξασφαλιζόνταν η ταχεία μεταβίβαση ειδήσεων και πληροφοριών από το κέντρο προς τις επαρχίες και αντίστροφα⁵⁷. με τις υπηρεσίες του μεταφέρονταν τα πρόσωπα, που ήταν επιφορτισμένα με τη συλλογή και ταχεία μεταβίβασή τους (πράκτορες ασφαλείας, γνωστοί ως *agentes in rebus, magistriani* και *mandatores*, γραμματοκομιστές κλπ.). Με τις ίδιες υπηρεσίες διακινούνταν φοροεισπράκτορες, αξιωματούχοι, αιχμάλωτοι πολέμου και ιδιώτες με κύρος και επιρροή. Ένας από τους δρόμους στους οποίους η λειτουργία του Οξέος Δρόμου ήταν μέχρι το 570 αδιάλειπτη και η κυκλοφορία πρεσβειών και ειδικών απεσταλμένων της αυτοκρατορικής και της παπικής αυλής, οι οποίοι μετέφεραν τη διπλωματική αλληλογραφία, συχνότατη, ήταν η περίφημη Εγνατία οδός, η κύρια αρτηρία επικοινωνίας με την Ιταλία. Γνωρίζουμε τη διάρκεια ολιγάριθμων ταξιδιών αυτού του είδους, τα οποία πραγματοποιήθηκαν όλα άνοιξη, θέρος ή φθινόπωρο, οπότε οι συνθήκες ήταν ιδιαίτερα καλές και ο διάπλους μεταξύ Αυλώνος και Βρινδησιού ή Οτράντο (μία ως δύο μέρες) δεν παρουσίαζε κατά κανόνα προβλήματα. Έτσι ο υποδιάκονος Pullio⁵⁸ χρειάστηκε δύο μήνες (22 Απριλίου-22 Ιουνίου 519), για να διανύσει την Εγνατία μέχρι το Δυρράχιο και ύστερα, αποβιβαζόμενος στο Οτράντο (ή το Βρινδήσιο), να φθάσει μέσω Καπύης (Απτία οδός) στη Ρώμη. Αν αφαιρέσουμε 1-2 μέρες για τη διάπλευση των Στενών⁵⁹, η μέση επίδοσή του ήταν (1763χμ/56 - 57η=) 31χμ/η. Πολύ ταχύτερος υπήρξε ο Defensor Paulinus, ο οποίος αναχώρησε από τη Ρώμη την 29η Απριλίου, έφθασε στην Κωνσταντινούπολη κατά τα τέλη Μαΐου και επανήλθε στη Ρώμη την 9η Ιουλίου 519⁶⁰. Η ημερήσια επίδοση της μετάβασης ήταν (1763χμ/29-30η ->) 59-61χμ/η και αυτή της επιστροφής (1763χμ/37η ->) 48 χμ/η.

⁵⁶. Γενικά για το Δημόσιο Δρόμο στη μεσοβυζαντινή περίοδο, βλ. P. MAGDALINO, λήμμα «Postal and Intelligence Services. Byzantine». *Dictionary of the Middle Ages* τόμ. 10, 58 - 60. ΔΙΜΗΤΡΟΥΚΑΣ, *Reisen*, τόμ. I, 339-341, τόμ. II, 585-599.

⁵⁷. ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ, *Ανέκδοτα*, 30, 2, έκδ. Ο. VEH, *Geheimgeschichte*, Μόναχο 31981, 248.

⁵⁸. E. CASPAR, *Geschichte des Papsttums von den Anfängen bis zur Weitherrschaft*, τόμ. II: *Das Papsttum unter byzantinischer Herrschaft*, Τυβίγγη 1933, 163.

⁵⁹. Στα μέσα του 12ου αιώνα ο διάπλους Οτράντο—Κορυφώ απαιτούσε δύο ημέρες (M. N. ADLER *The Itinerary of Benjamin of Tudela*, Λονδίνο 1907, 10), ενώ στις αρχές του ίδιου αιώνα ο διάπλους Μπριντιζι—Κορυφώ διαρκούσε τρεις ημέρες. Βλ. σχετικά, *The Travels of Saewulf*, A. D. 1102 and 1103. *Early Travels in Palestine*, έκδ. Th. WRIGHT, Λονδίνο 1848, 32: «We then went to Brandia, and again our ship been refitted, set sail on an unlucky day (Τρίτη, 22 Ιουλίου 1102:), and reached the town of Corfu, on the eve of St. James the Apostle (24 Ιουλίου 1102:).».

⁶⁰. L. MAGI, *La sede Romana nella corrispondenza degli imperatori e patriarchi bizantini (VI-VII sec.)*, Ρώμη 1972, 21, σημ. 63.

Τέλος ο *agens in rebus* Ευλόγιος κάλυψε την ίδια απόσταση σε 31 ημέρες (31 Αυγούστου-1η Οκτωβρίου 520⁶¹) και η ημερήσια επίδοσή του ήταν 57 χμ.

Από την Εγνατία πραγματοποιήθηκε χωρίς αμφιβολία και η επιστροφή του Πάπα Ιωάννη Α΄ στη Ραβέννα, η οποία, όπως φαίνεται, έγινε με εξαιρετική σπουδή. Η αναχώρηση έγινε μετά την 20ή Απριλίου (21 Απριλίου;), ενώ η άφιξη πραγματοποιήθηκε λίγες μέρες πριν από τη 19η Μαΐου (17 Μαΐου;) 526. Άρα η διάρκειά της ήταν περίπου 26 ημέρες. Το μεγαλύτερο πρόβλημα για τον υπολογισμό της ημερήσιας ταχύτητας είναι η κατανομή του χρόνου ανάμεσα στη χερσαία διαδρομή και το θαλάσσιο ταξίδι, γιατί είναι αδύνατο να προσδιορισθεί, έστω και κατά προσέγγιση, ο χρόνος διάπλευσης της Αδριατικής. Αν διατυπώσουμε την αισιόδοξη υπόθεση, ότι ο διάπλους από την Αυλώνα ή το Δυρράχιο μέχρι τη Ραβέννα απαιτήσε 4-6 ημέρες —αυτό θα μπορούσε ίσως να κατορθωθεί μόνο με ευνοϊκό άνεμο και χωρίς ενδιάμεσες στάσεις—, το ταξίδι επί της Εγνατίας κράτησε 20-22 ημέρες και η επίδοση της συνοδίας του Ποντίφικα ήταν (1131χμ/20-22η ->) 51- 57χμ/η. Η υποθετική αυτή επίδοση πλησιάζει το επίπεδο των επιδόσεων ενός εϋζώνου άνδρός και άρα ήταν μέσα στα όρια των δυνατοτήτων μιας επίσημης αποστολής, εάν αυτή ήταν μικρή και ευέλικτη ως προς το μέγεθος. Η εποχή και, πιθανότατα, το ολιγάριθμο της πρεσβείας συνέβαλαν αναμφισβήτητα στην ταχεία εξέλιξη του ταξιδιού.

Συμπερασματικά, οι απεσταλμένοι, που χρησιμοποιούσαν την Εγνατία, κάλυπταν με ιδεώδεις κλιματικές συνθήκες 50 με 60 χμ την ημέρα, έτσι ώστε το ταξίδι μεταξύ της Παλαιάς και της Νέας Ρώμης να διαρκεί λιγότερο από ένα μήνα. Συχνά όμως οι ημερήσιες επιδόσεις κυμαίνονταν γύρω στα 30 χμ· αυτό πρέπει να αποδοθεί ίσως σε καιρικές μεταβολές μικρής διάρκειας ή άλλους απροσδιόριστους παράγοντες (βροχές στη διάρκεια της διαδρομής, άπνοια ή αντίθετοι άνεμοι στη θάλασσα, έλλειψη πλοίων στα λιμάνια, που προαναφέρθηκαν).

Με τις εισβολές των Σλάβων η συνοχή της βυζαντινής επικράτειας υφίσταται ρωγμές, η ασφάλεια των δρόμων περιορίζεται δραματικά, οι επικοινωνίες γίνονται δυσχερείς και αργές, τόσο αργές, ώστε δύο αιώνες αργότερα ο χρονογράφος Agnellus από τη Ραβέννα (9ος αιώνας) επισήμαινε μελαγχολικά: *nullus est qui in tribus mensibus Constantinopolim ire et revertere possit*⁶². Συγκεκριμένα παραδείγματα επιβεβαιώνουν την εκτίμηση του επισκόπου: Η μετάβαση της παπικής πρεσβείας του 869 στη Βασιλεύουσα

⁶¹. CASPAR, *Papstum*, II, 174 κ. ε.

⁶². A. PERTUSI, *Bisanzio et l'irradiazione della sua civiltà, στο: Centri e vie di irradiazione della civiltà nell'alto medioevo, SCIAM, XI, Σπολέτο 1964, 85.*

διήρκεσε 3 μήνες (10 Ιουνίου-15 Σεπτεμβρίου), η επιστροφή της 9 μήνες (Μάρτιος-22 Δεκεμβρίου 870), ενώ η πρεσβεία του Λουδοβίκου Β΄, η οποία με επικεφαλής το βιβλιοθηκάριο Αναστάσιο επισκέφθηκε το Βυζάντιο για τον ίδιο σκοπό, χρειάστηκε, και λόγω εποχής, 4 μήνες, για να φθάσει στη Βασιλεύουσα (Νοέμβριος 869-26 ή 27 Φεβρουαρίου 870). Είναι χαρακτηριστικό ότι οι δύο πρεσβείες ταξίδεψαν επί της Εγνατίας με συνοδία στρατιωτικών αποσπασμάτων και ότι η παπική, διαπλέοντας την Αδριατική με κατεύθυνση την Αγκώνα, έπεσε στα χέρια Ναρεντιάνων πειρατών. Η κατάσταση αυτή βελτιώνεται πιθανότατα από τα τέλη του 9ου ή τις αρχές του 10ου αιώνα.⁶³

Από το έργο του Ιδρισί, ο οποίος αντλεί πιθανότατα από αφηγήσεις Σταυροφόρων, μαθαίνουμε, ότι τα ταξίδια στο δυτικό μισό της Εγνατίας, μεταξύ Θεσσαλονίκης και Δυρραχίου, διαρκούσαν στην καμπή από τον 11ο προς το 12ο αιώνα, και επομένως και στη διάρκεια του 11ου αιώνα, 13 ημέρες (ημερήσια επίδοση: $534:13=41\text{χμ}^{64}$). Ο χρόνος αυτός κατανέμεται στους επί μέρους σταθμούς ως εξής: 2 ημέρες μέχρι το Δεάβολη (στο κείμενο Rira Diaboli:), 4 μέχρι την Αχρίδα, 2 μέχρι τη Βιτόλα (αρχ. Ηράκλεια Λυγκηστίς), μισή μέχρι το Αχερλίν (Φλώρινα:)⁶⁵, μιάμιση μέχρι το Όστροβο (στα βόρεια της ομώνυμης λίμνης), μία μέχρι την Έδεσσα, 2 μέχρι τη Θεσσαλονίκη. Αν λάβουμε υπ' όψη την αφήγηση του Ιμπν Ρουστά, ότι ο Ιμπν Γιαχία διέσχισε την απόσταση Κωνσταντινούπολη - Θεσσαλονίκη σε 12 ημέρες ($600:12=50\text{χμ}$ ανά ημέρα)⁶⁶, φθάνουμε στο συμπέρασμα, ότι τα ταξίδια επί της Εγνατίας, στο χρονικό διάστημα από τις αρχές του 10ου μέχρι τα τέλη του 11ου αιώνα, απαιτούσαν συνολικά 25 ημέρες (-> μέση επίδοση: $1134:25=45\text{χμ/η}$). Ο χρόνος αυτός επιβεβαιώνεται από πληροφορίες σχετικά με τους χρόνους των ηγετών των σταυροφορικών στρατών. Αναφέρουμε για παράδειγμα το Ροβέρτο της

⁶³. *Le Liber pontificalis*, έκδ. L. DUCHESNE, τόμ. II, Παρίσι 1892, 180 κ. ε.· DIMITROUKAS, *Reisen*, τόμ. I, 347-349.

⁶⁴. W. TOMASCHEK, Zur Kunde des Hämus - Halbinsel. Die Handelswege im 12. Jh. nach den Erkundigungen des Arabers Idrisi. *Sitzungsberichte der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften in Wien* 113, 1886, 353 κ. ε.· E. OBERHUMMER, Egnatia Via, *RE* 10, στήλ. 1989 κ. ε.

⁶⁵. Ανεθρασμένα ο TOMASCHEK, Hämus-Halbinsel, 356, ταυτίζει τα δύο τοπωνύμια με την αρχαία *mutatio* Μελίτων. Βλ. σχετικά, N. G. L. HAMMOND - M. B. HATZOPOULOS, The Via Egnatia in Western Macedonia, *American Journal of Ancient History* 7, 1982, 136.

⁶⁶. J. MARQUART, *Osteuropäische und ostasiatische Streifzüge. Ethnologische und historisch-topographische Studien zur Geschichte des 9. und 10. Jhs (ca. 840 - 940)*, Λυψία 1903, ανατ. Darmstadt 1961, 237. Σύμφωνα με τον Ιδρισί το ταξίδι στο τμήμα του δρόμου μεταξύ Θεσσαλονίκης και Νέστου (Ρεντίνα—Χρυσούπολη—Χριστούπολη—Νέστος) διαρκούσε 4 ημέρες. Βλ. σχετικά, TOMASCHEK, Hämus-Halbinsel, 357 κ. ε.

Νορμανδίας και το Στέφανο του Μπλουά, οι οποίοι πέρασαν με το στρατό τους στο Διυθράχιο στις 9 Απριλίου 1097 και έφθασαν πρώτοι στην Κωνσταντινούπολη στις αρχές Μαΐου, ενώ ο στρατός τους ακολούθησε αργότερα⁶⁷. Ο μέσος όρος των 45 χμ/η υπολείπεται από τις επιδόσεις του 6ου αιώνα, χωρίς να είναι και πολύ μακριά από αυτές⁶⁸, κι αυτό σημαίνει ότι, παρά τις αυτονόητες επισκευές που έγιναν στη ζωτική αυτή οδική αρτηρία από τα τέλη του 9ου αιώνα και εξής, η τεχνική τελειότητα που αυτή διέθετε τον 6ο αιώνα δεν αποκαταστάθηκε ποτέ ολοκληρωτικά.

Οι αραβικές πηγές μας παρέχουν πολύτιμες μαρτυρίες για μετακινήσεις Αράβων αιχμαλώτων πολέμου και αξιωματούχων με τις υπηρεσίες του βυζαντινού Δημόσιου Δρόμου στη Μικρά Ασία στη διάρκεια του 9ου και 10ου αιώνα⁶⁹. Σύμφωνα με την ενσωματωμένη στο έργο του Ιμπν Ρουστά προφορική μαρτυρία του Ιμπν Γιαχιά, πρωταγωνιστή των γεγονότων, μια ομάδα αράβων αιχμαλώτων μεταφέρθηκε στην καμπή από τον 9ο στο 10ο αιώνα, με τις υπηρεσίες του Δημόσιου Δρόμου (άλογα), αλλά και με οδοιπορία και πλοίο, μέσα σε 9 ημέρες από την Αττάλεια μέσω Νίκαιας στην Κωνσταντινούπολη⁷⁰. Η αποκατάσταση του κειμένου και η ανασύνθεση του οδοιπορικού (μέσω Απάμειας - Κοτυαείου ή Ικονίου ή Νακώλειας) αποτελούν ένα δυσπέπλυτο πρό-βλημα. Βεβαιότητα υπάρχει μόνο για την αφετηρία (Αττάλεια) και το τελευταίο μέρος της διαδρομής μέσω Σαγγάρου⁷¹ (=Λεύκες),

⁶⁷. St. RUNCIMAN, *Geschichte der Kreuzzüge*. τόμ. 1: *Der erste Kreuzzug und die Gründung des Königreichs Jerusalem*, γερμ. μετ. από P. de Mendelssohn. Μόναχο 1957, 158 κ. ε.· T. L. F. TAFEL, *De via militari Romanorum Egnatia qua Illyricum, Macedonia et Thracia jungebantur*, Τυβίγγη 1842, ανατ. Λονδίνο 1972, XI κ. ε. (= FULCHER, *Gesta Francorum*, κεφ. 3).

⁶⁸. Βλ. J. B. BURY, *History of the Later Roman Empire*, Λονδίνο 1889, ανατ. Λονδίνο 1931, Appendix, 225 (23-26 ημέρες)· Fr. DVORNIK, *Byzantine Missions among the Slavs*, New Brunswick 1970, 310: «Travel from Constantinople to Rome, in the imperial period, took twenty-four days»· Π. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ, *Πέτρος Πατρίκιος. Ο βυζαντινός διπλωμάτης, αξιωματούχος και συγγραφέας*, Αθήνα 1990 [Ιστορικές Μονογραφίες, 7], 59 κ. ε.

⁶⁹. A. MIQUEL, *La géographie humaine du monde musulman jusqu'au milieu du 11e siècle*. τόμ. 2: *Géographie arabe et représentation du monde: La terre et l' étranger*, Παρίσι-Χάγη 1975, 446.

⁷⁰. MARQUART, *Streifzüge*, 237 κ. ε.· A. A. VASILIEV, Harun ibn-Yahya and his Description of Constantinople, *Seminarium Kondakovianum* 5, 1932, 154, σημ. 30· A. A. VASILIEV, *Byzance et les Arabes*, II 2: *Extraits des sources arabes*, μετ. M. CANARD, Βρυξέλλες 1950, 434.

⁷¹. Υπήρχαν συνολικά τρεις πόλεις με το όνομα Σάγγαρος στη Μικρά Ασία: Η πόλη Sanqara κοντά στη Νίκαια, ταυτιζόμενη με τις Λεύκες· το επίνειο Άγγαρος ή Σάγγαρος (Engurë), στον κόλπο της Κίου, και το φρούριο Saghira (σημερινό Adarazar) κοντά στο Σαγγάριο, στο δρόμο από τη Νικομήδεια προς Προυσιάδα και Κλαυδιούπολη. Βλ. σχετικά, MIQUEL *Géographie* 2, 414-416, σημ. 6· MARQUART *Streifzüge*, 211, σημ. 2.

Νίκαιας και ενός λιμανιού στον κόλπο της Νικομήδειας (Πραίνετος ή Πύλες), απ' όπου οι αιχμάλωτοι μεταφέρθηκαν με πλοίο ως την πρωτεύουσα. Από την ανάλυση των δεδομένων προκύπτει ότι ο ρυθμός της πορείας δεν ήταν σταθερός. Συγκεκριμένα στο τμήμα από την Αττάλεια μέχρι τη Νίκαια, στο οποίο αιχμάλωτοι και συνοδοί-στρατιώτες χρησιμοποίησαν ταχυδρομικά άλογα, η επίδοση ήταν 660-720χμ /6η=110-120χμ/η. Στο τελευταίο τμήμα της διαδρομής Σάγγαρος⁷² - Νίκαια - Πραίνετος ή Πύλες η επίδοση ήταν 72χμ⁷³/2η=36 χμ/η. Η μείωση εδώ εξηγείται από το γεγονός, ότι η συγκεκριμένη διαδρομή καλύφθηκε με πεζο-πορεία. Είναι γνωστό, ότι ο Ιμπν Γιαχιά συνέχισε το ταξίδι του προς τη Θεσσα-λονίκη, καλύπτοντας το ανατολικό μισό της Εγνατίας (600 χμ) σε 12 ημέρες, με ταχύτητα δηλ. 50χμ/η. Η τελευταία ένδειξη αφορά τη διαδρομή Θεσσαλονίκη - Κίτρος (54 χμ), η οποία, επίσης με ταχυδρομικά άλογα, καλύφθηκε σε 1½η, δηλαδή με ταχύτητα 36 χμ/η.

Σύμφωνα με το έργο του Ιμπν Χαουκάλ⁷⁴, μια άλλη ομάδα Αράβων μεταφέρθηκε στην Κωνσταντινούπολη από την Κάμαχο (Σάταλα) στον Ευφράτη μέσω Σαριχά, Χαρσιανού, Σάγγαρου (Saghira) και Νικομήδειας με ίππους του Δημόσιου Δρόμου (άρα το ταξίδι τελούσε υπό την προστασία της βυζαντινής κυβέρνησης)· κατ' εξαίρεση για το τμήμα Νικομήδεια - Κωνσταντι-νούπολη χρησιμοποιήθηκε ο δρόμος της θάλασσας. Το δρομολόγιο της μετάβα-σης δεν μπορεί να ανασυντεθεί, επειδή η ταύτιση των δύο πρώτων σταθμών είναι αβέβαιη και η απόσταση που διανύθηκε προκύπτει έμμεσα μόνο, από την πυκνότητα των ταχυδρομικών σταθμών. Συγκεκριμένα ο αφηγητής αναφέρει ότι διέτρεξε 186 σταθμούς, οι οποίοι απείχαν μεταξύ τους 6 χμ, δηλαδή κάλυψε συνολικά απόσταση 1116 χμ, σε 10 ημέρες (-> μέση ημερήσια επίδοση: 111 χμ),

⁷². Σύμφωνα με τον D. H. FRENCH, *Roman Roads and Milestones of Asia Minor*, Fasc. I: *The Pilgrim's Road*, Άγκυρα 1981 [British Institute of Archaeology at Ankara, Monograph, No. 3, BAR International Series, 105], 23, 105, η πόλη βρισκονταν πάνω στο δρόμο των προσκυνητών μεταξύ των αρχαίων σταθμών Σχοΐναι (11,80 χμ από τη Νίκαια) και Mido (10,30 χμ από τις Σχοΐνες) αφενός και Chogee αφετέρου (8,88 χμ από τη Mido). Ίσως πρόκειται για μια εγκατάσταση, που διαδέχεται τους κοντινούς αρχαίους σταθμούς Mido και Chogee. Η πόλη απείχε από τις Σχοΐνες περ. 15 χμ και από την Νίκαια περ. 27 χμ.

⁷³. Η απόσταση Σάγγαρος (=Λεϊκαι) - Νίκαια ήταν 30 χμ. Βλ. γι' αυτό, S. SAHIN *Bithynische Studien* [= *Inschriften griechischer Städte aus Kleinasien*, 7], Βόννη 1978, 10 σημ. 2. Η απόσταση από τη Νίκαια μέχρι την Πραίνετο ή τις Πύλες ήταν περ. 42 χμ, όπως δείχνει μια πρόχειρη μέτρηση με τη βοήθεια του χάρτη που σχεδίασε ο LEFORT, *Communications*, 208.

⁷⁴. Ibn Hauqal 195, γαλλ. μετ. J. H. KRAMERS - G. WIET, *Configuration de la terre*, Βηρυτός-Παρίσι 1964, τόμ. I, 190 κ. ε.

προσθέτοντας, ότι κάθε μέρα διανύονταν 15 ως 20 σταθμοί -> μέση ημερήσια επίδοση: (15x6=) 90 μέχρι (20x6=) 120χμ. Έτσι με δύο τρόπους επαναλαμβάνεται στο ζείμενο, ότι η ημερήσια επίδοση ήταν πάνω κάτω 110 χμ.

Η σχέση μεταξύ χώρου και χρόνου είναι σαφέστερη σε σχέση με την επιστροφή, η οποία πραγματοποιήθηκε από τον πολυσύχναστο στρατιωτικό δρόμο Νικομήδεια - Άγκυρα - Καισάρεια - Μελιτηνή και διήρκεσε τετραπλάσιο χρόνο σε σχέση με τη μετάβαση, επειδή, κατά τα φαινόμενα, το ταξίδι της επιστροφής, αντίθετα με τη μετάβαση, δεν είχε επείγοντα χαρακτήρα. Ο χρόνος αυτός κατανέμεται ως εξής: Κωνσταντινούπολη - Άγκυρα 10 ημέρες· μέχρι την Μελιτηνή (πιθανότατα μέσω Καισάρειας) 20, μέχρι την Κάμαχο 10 ημέρες. Οι επιδόσεις για τα τρία αυτά τμήματα είναι αντίστοιχα $458\chi\mu/10\eta = 46 \chi\mu/\eta$, $640\chi\mu/20\eta = 32 \chi\mu/\eta$ και $190-240\chi\mu/10\eta = 19-24\chi\mu/\eta$. Η παρατηρούμενη σταδιακή μείωση της μέσης επίδοσης μπορεί γενικότερα να αναχθεί είτε σε φυσιολογική κόπωση είτε σε φθαρμένους δρόμους. Το πρώτο θα μπορούσε εύλογα να υποθεθεί, αν οι αρχικοί ρυθμοί πορείας (με βάση τις δυνατότητες του Δημόσιου Δρόμου) ήταν ιδιαίτερα υψηλοί, αυτό όμως δεν συμβαίνει εδώ. Γνωρίζουμε από την άλλη πλευρά, ότι ο δρόμος στο τελευταίο τμήμα της διαδρομής ήταν στενός και δύσβατος, με αποτέλεσμα, πιθανότατα, η πορεία να είναι ιδιαίτερα δυσχερής⁷⁵. Το λογικό συμπέρασμα από τα δύο αυτά δεδομένα είναι ότι η κατά 30% μείωση της ημερήσιας επίδοσης στο δεύτερο μέρος της διαδρομής ήταν αποτέλεσμα της χρήσης ανώμαλων ή φθαρμένων δρόμων.

Ο υψηλός βαθμός αξιοπιστίας των πληροφοριών των αράβων γεωγράφων σχετικά με τις δυνατότητες του Δημόσιου Δρόμου στη διάρκεια του 9ου και του 10ου αιώνα επιβεβαιώνεται από τη μαρτυρία του Κωνσταντίνου Πορφυρογέννητου, ότι η διαδρομή Θεσσαλονίκη - Βελέγραδα⁷⁶, πιθανότατα μέσω Σκοπίων και Νις, μπορούσε το 10ο αιώνα να καλυφθεί (με ταχυδρομικά άλογα;) σε οκτώ ημέρες, εάν η πορεία γίνονταν χαλαρά και με παύσεις (-> ημερήσια επίδοση $675 \chi\mu/8\eta = 84,3\chi\mu/\eta$ ή $635\chi\mu/8\eta = 79\chi\mu/\eta$). Η πληροφορία του λόγιου αυτοκράτορα είναι εσωτερικά αντιφατική, γιατί είναι αδύνατο να καλυφθούν ημερησίως 80 χμ, εάν δεν ακολουθηθούν γοργοί ρυθμοί. Παλαιότερα ο J. Marquart είχε δικαιολογημένα νομίζω, υπολογίσει ότι η απόσταση αυτή απαιτούσε 19 ημέ-

⁷⁵. Fr. HILD, *Das byzantinische Straßensystem in Kappadokien*, Βιέννη 1977 [TIB 2], 142.

⁷⁶. *Constantine Porphyrogenitus, De Administrando Imperio*, 42₁₅₋₁₈, έκδ. G. MORAVCSIK - R. J. H. JENKINS, Washington ²1967, 182: *ἀπὸ Θεσσαλονίκης μέχρι τοῦ ποταμοῦ Δανοῦβως, ἐν ᾧ τὸ κάστρον ἐστὶν τὸ Βελέγραδα ἐπονομαζόμενον. ἔστιν ὁδὸς ἡμερῶν ὀκτώ, εἰ μὴ διὰ τάχους τις, ἀλλὰ μετὰ ἀναπαύσεως πορεύεται*. Βλ. και *Commentary*, έκδ. R. J. H. JENKINS, Λονδίνο 1962, 154, όπου ο εκδότης υποθέτει ότι οι υπηρεσίες του Οξέος Δρόμου ήταν ίσως σε θέση να καλύψουν την απόσταση στις μισές ημέρες.

ρες⁷⁷. Δεν είναι απίθανο ο Πορφυρογέννητος να είχε γράψει «ήμερών ιη´» (- > μέση επίδοση 35-38 χμ/η) και να παραλείφθηκε στη συνέχεια το ι από κάποιο αντιγραφέα, πράγμα που οδήγησε στην αλλοίωση της αριθμητικής ένδειξης.

Από όλους, όσοι διακινούνταν με το Δημόσιο Δρόμο, οι κρατικοί ταχυδρόμοι, που μετέφεραν ειδήσεις και αυτοκρατορικές κελεύσεις, ήταν σε θέση να επιτύχουν τις υψηλότερες επιδόσεις. Οι συγκεκριμένοι υπάλληλοι ήταν επαγγελματίες, εξαιρετικά σκληροτράχηλοι και ανθεκτικοί στη σωματική κόπωση, και ταξίδευαν μόνοι τους ή το πολύ με ένα σύντροφο⁷⁸, κάνοντας μικρές μόνο παύσεις, αν και τα κείμενα βεβαιώνουν το αντίθετο, επί πολλές ώρες και ημέρες, φυσικά και στη διάρκεια της νύχτας. Το τελευταίο αυτό στοιχείο διαφοροποιεί τους ταχυδρόμους από τις υπόλοιπες κατηγορίες ταξιδιωτών, οι οποίοι ταξιδεύουν αποκλειστικά στη διάρκεια της ημέρας (η παρατήρηση, βεβαίως, δεν αφορά ορισμένες στρατιωτικές μετακινήσεις και τα θαλάσσια ταξίδια, όταν αυτά είναι πελάγια). Οι αποστάσεις, που μπορούσαν να διανύσουν, ήταν, σύμφωνα με τον Προκόπιο, δεκαπλάσιες από αυτές, που μπορούσε να καλύψει ένας *εὐζωνος ἀνὴρ*⁷⁹. Είδαμε πιο πάνω ότι η επίδοση αυτή υπολογιζόταν γύρω στα 40-50χμ/η, άρα ο Προκόπιος είχε κατά νου αποστάσεις, που κινούνταν γύρω στα 400χμ/η ή και παραπάνω. Ο αριθμός αυτός αποτελεί δυνητικό ανώτατο όριο και έχει λίγο ή πολύ θεωρητικό χαρακτήρα, αφού συγκεκριμένες πληροφορίες για τέτοιες επιδόσεις προέρχονται από την πρωτοβυζαντινή περίοδο, είναι ελάχιστες και κάθε άλλο παρά αξιόπιστες⁸⁰.

⁷⁷. MARQUART, *Streifzllge*, 241.

⁷⁸. *Die Werke Liudprands von Cremona. Legatio*, 58, έκδ. J. BECKER, Αννόβερο-Λιψία 1915, ανατ. 1993, 207: *duobus me mandatoribus. qui Hydruntem me per mare conducerent. commendavit*. Βλ. σχετικά και B. KREKIĆ *Courier Traffic between Dubrovnik, Constantinople and Thessalonica in the First Half of the 14th Century*, *ZRVI* 1, 1952, 115 (= Ο ΙΔΙΟΣ, *Dubrovnik, Italy and the Balkans in the Late Middle Ages*, Λονδίνο 1980, σφ. 3).

⁷⁹. ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ, *Ἀνέκδοτα*, 30, έκδ. VEH, *Geheimgeschichte*, 248 κ. ε.: *ἐς ἡμέρας ὁδὸν εὐζώνῃ ἀνδρὶ σταθμοὺς κατεστήσαντο, πῆ μὲν ὀκτώ, πῆ δὲ τοῦτων ἐλάσσους, οὐ μὲντοι ἦσαν ἐκ τοῦ ἐπὶ πλείστον ἢ κατὰ πέντε...συχναῖς δὲ ἵππων δοκιμωτάτων ὄντων διαδοχαῖς ἐλαύνοντες ... δέκα τε ... ὁδὸν ἡμερῶν ἀμείβοντες ἐν ἡμέρῃ μιᾷ.*

⁸⁰. Ο ΣΩΚΡΑΤΗΣ, *Ἐκκλησιαστικὴ Ἱστορία*, VII 19, 771₄₆-772₉, ισχυρίζεται, ότι ο Παλλάδιος, ταχυδρόμος του Θεοδοσίου Β', μετέφερε με αδιάκοπο κάλπασμό (ἤλαινεν) το 421 την είδηση μιας νίκης επί των Περσῶν από την Λίμνη Βαν (κοντά στη Θεοδοσιούπολη) ή την Αρζανή (κοντά στην Ἄμυδα) στην Κωνσταντινούπολη μέσα στον απίστευτο χρόνο των τριῶν ημερῶν. Η εικαζόμενη ημερήσια επίδοσή του, ανερχόμενη σε 400-430 χμ, εγγίζει τα όρια του φανταστικού. Από την άλλη πλευρά, βάσει μιας πληροφορίας του Μάρκο Πόλο γνωρίζουμε, ότι οι έφιπποι «σκυταλοδρόμοι»-αγγελιοφόροι των Μογγόλων κάλυπταν 375 χμ, ενώ σύμφωνα με τον

Τα παραδείγματα που παρατίθενται κατωτέρω με χρονολογική σειρά μαρτυρούν μια λογική διακύμανση των επιδόσεων, που ανάγεται μάλλον σε περιστασιακούς παράγοντες. Ο αγγελιοφόρος που μετέφερε, πιθανότατα από το δρόμο των Προσκυνητών, στα Ιεροσόλυμα τις *θείες κεύσεις* του Ιουστίνου Α΄ (15 Ιουλίου- 5 Αυγούστου 518)⁸¹, οι οποίες κήρυτταν νόμιμη την Σύνοδο της Χαλκηδόνας, κάλυπτε ημερησίως (1740χμ/21η=) 83χμ. Αντίθετα ο ταχυδρόμος, που έφερε την είδηση της δολοφονίας του αυτοκράτορα Μαυρικίου στην Αλεξάνδρεια, υποτίθεται, ότι διέσχισε το δρόμο των Προσκυνητών και τον παράκτιο δρόμο Συρίας, Παλαιστίνης και Αιγύπτου, σε 9 μόνο ημέρες (28 Νοεμβρίου- 7 Δεκεμβρίου 602)⁸², σημείωσε δηλαδή επίδοση (2368χμ/9η=) 263 χμ/η! Μια απλή και μόνο σύγκριση με το χρόνο του ταχυδρόμου του Ιουστίνου και το γεγονός, ότι ο κομιστής της είδησης του θανάτου του Μαυρικίου ταξίδεψε Νοέμβριο, καθιστά την συγκεκριμένη πληροφορία εξαιρετικά ύποπτη. Μήπως ο αριθμός εννέα δεν αντιπροσωπεύει την πραγματική διάρκεια του ταξιδιού, αλλά αποτελεί απλά και μόνο ένα μαγικό αριθμητικό στοιχείο, ενταγμένο σε μια αποδεδειγμένα δαιμονολογική αφήγηση⁸³; Σαφώς πιο

Ιμπν Μπαττούτα, οι σκαταλοδρόμοι-δρομείς των Ινδιών μπορούσαν να διατρέξουν αποστάσεις 300 χμ την ημέρα (N. OHLER, *Reisen im Mittelalter*, Μόναχο 21988, 141, Πίνακας). Αλλά οι επιδόσεις αυτές προέρχονται από άλλα πολιτιστικά και κλιματικά περιβάλλοντα και, το κυριότερο, βασική προϋπόθεσή τους ήταν η εναλλαγή των δρομέων ή ιππέων σε κάθε σταθμό, προϋπόθεση, η οποία σαφώς δεν ισχύει στην περίπτωση του Παλλάδιου. Από την πλευρά του ο Λιβάνιος (*Libanius Selected Works*, έκδ. A. F. NORMAN, τόμ. II: *Selected Orations*, 21, 15-16) μας παρέχει γραφικές λεπτομέρειες για τον τρόπο μετακίνησης των αυτοκρατορικών αγγελιοφόρων: ο ήρωάς του, ένας υπερήλικας ιππέας, συνοδευόμενος από δύο υπηρέτες, κάλυψε με όρεις (άνθεκτικούς ήμιονους) την απόσταση από την Αντιόχεια μέχρι την Κωνσταντινούπολη, αναμφίβολα από το «δρόμο των Προσκυνητών», σε 6 μόλις ημέρες (επίδοση: 1168 χμ/6η = 195 χμ/η)! Η πορεία δεν διακοπτόταν, παρά μόνο για να αλλαχθούν τα ζώα στους ταχυδρομικούς σταθμούς. Υποτίθεται ότι ο παράξενος αυτός ταξιδιώτης, που λίγο πριν από την αναχώρηση ήταν έτοιμος να καταρρεύσει και στη συνέχεια πραγματοποίησε το ταξίδι της ζωής του, δεν γευμάτισε ούτε ξυρίστηκε ούτε άλλαξε ενδύματα και υποδήματα σε όλη τη διάρκεια της πορείας! Ήδη το δεύτερο βράδυ είχε φθάσει στις Πύλες της Κιλικίας καλύπτοντας μέσα σε 24 περ. ώρες 247 χμ., ανά ώρα δηλαδή περ. 10 χμ! Βλ. σχετικά και, CHEVALLIER, *Voies romaines*, 223.

⁸¹. *Βίος Σάβα*, έκδ. E. SCHWARTZ, *Kyrrillos von Skythopolis*, Λυψία 1939, 162.

⁸². ΘΕΟΦΥΛΑΚΤΟΣ ΣΙΜΟΚΑΤΗΣ, *Ιστορίες*, VIII 13, 14 (DE BOOR-WIRTH), 211: Ἐνάτη δὲ ἡμέρα, καὶ ἄγγελος εἰς τὴν Ἀλεξάνδρειαν παραγίνεται πομπείων ὡς ἔπος εἰπεῖν τὴν ἀναίρεσιν Μαυρικίου τοῦ αὐτοκράτορος. Βλ. γερμ. μετ. από P. SCHREINER, *Theophylaktos Simokattes, Geschichte*, Στουτγάρδη 1985, 220, 362 (Kommentar, σφ. 1166).

⁸³. Βλ. σχετικά, Η. ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ, Το ετεισόδιο του Αδριανού. «Πρόγνωσης» και «τελεοθέντων δήλωσις», *Β΄ Διεθνές Συμπόσιο: Η επικοινωνία στο Βυζάντιο*, επιμ. Ν. Γ. ΜΟΣΧΟΝΑΣ, Αθήνα 1993, 199-202.

γρήγορος από τον ταχυδρόμο του Ιουστίνου ήταν ο αγγελιοφόρος που μετέφερε την είδηση της δολοφονίας του αυτοκράτορα Φωκά, προφανώς επειδή κάλυψε πολύ μικρότερη απόσταση: από την Κωνσταντινούπολη μέχρι τις Συριές χρειάστηκε 2 ημέρες (5-7 Οκτωβρίου 610), απ' όπου προκύπτει ημερήσια επίδοση ($358 \text{ χμ}/2\eta =$) $179 \text{ χμ}^{\text{στ}}$. Ο αγγελιοφόρος που μετέφερε τις *ἀποκρίσεις* του Ηρακλείου από το Γανζάκ, για να αναγνωσθούν μπροστά στο πλήθος, που είχε συγκεντρωθεί στο ναό της Αγίας Σοφίας, κάλυψε 1860 χμ σε 37 ημέρες (8 Απριλίου-15 Μαΐου 628)⁸⁵, ακολουθώντας, όπως είναι λογικό να υποθέσουμε, το συντομότερο δρόμο Νίσιβη - Έδεσσα - Καισάρεια - Άγκυρα· η ημερήσια επίδοσή του ανέρχονταν σε ($1860\text{χμ}/37\eta =$) 50 χμ. Η Ύψωση του Τιμίου Σταυρού στα Ιεροσόλυμα (21 Μαρτίου 630) ανακοινώθηκε στους πολίτες της πρωτεύουσας την 31η του ίδιου μήνα⁸⁶. Επειδή δεν είναι σαφές, αν σημείο αφετηρίας αυτών που μετέφεραν την είδηση υπήρξε η Πόλη των Ιεροσολύμων ή η Ιεράπολη⁸⁷, έχουμε δύο δυνατές λύσεις: Η μέση ταχύτητα ανέρχονταν είτε σε $1740\text{χμ}/10\eta = 174 \text{ χμ}/\eta$ είτε σε $1200 + 190 = 1390 \text{ χμ} / 10 \eta$ ή $139 \text{ χμ}/\eta$.

Οι επιδόσεις των ταχυδρόμων της μεσοβυζαντινής περιόδου δεν υστερούν από τις προαναφερόμενες, αν κρίνουμε από το μοναδικό γνωστό, από όσο

⁸⁴. Βίος Θεοδώρου Συκειότου, κεφ. 152, έκδ. Α.-J. FESTUGIÈRE, *Vie de Théodore de Sykéon*, Βρυξέλλες 1970, 121 κ. ε.

⁸⁵. Πασχάλιον Χρονικόν, 734, 13 και 727· 9. F. DÖLGER, *Regesten der Kaiserurkunden des oströmischen Reiches, I. Teil: Regesten von 565-1025*, Μόναχο 1925, αρ. 192, σ. 21.

⁸⁶. DÖLGER, *Regesten* I, 22 (αρ. 198). Βλ. επίσης, G. OSTROGORSKY, *Geschichte des byzantinischen Staates*, Μόναχο 31963, 87.

⁸⁷. *Giorgio di Pisidia, Poemi, I. Panegirici epici*, έκδ. Α. PERTUSI, Ettal 1959, 225, V (τίτλος): *Αὐτοσχέδιοι πρὸς τὴν γενομένην ἀνάγνωσιν τῶν κελεύσεων χάριν ἀποκαταστάσεως τῶν τιμίων ξύλων*. στ. 1-5: *Ἔ Γολγοθὰ σάκησον ἢ κτίσις πάλιν/ ὄλη σε τιμῆ καὶ καλεῖ θεηδόχον/ ἐκ Περίδος γὰρ ὁ βασιλεὺς ἀφιγμένος/ τὸν σταυρὸν ἐν σοὶ δεικνύει πεπηγμένον*. - σ. 229-230, στ. 104-116: *τούτων παρ' ἡμῖν τῶν ἀγαθῶν ἠγγελλένων ... ὅτε προσελθὼν τοῖς τυράννοις τῶν τάφων ὁ τὴν καθ' ἡμῶς οὐσίαν ἀναπλάσας ζῶην ἐφήκε τῷ νεκρῷ τοῦ Λαζάρου...* Ὁ. π., 233 κ. ε. (Commentario). Ο εκδότης, ὁ. π., 236, πιστεύει ὅτι ἦταν ἀδύνατο, με δεδομένη τὴ σύγχυση, στὴν ὁποία εὐρίσκονταν ὅλη αὐτὴ ἡ ζώνη τῶν πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων, νὰ «απολυθῶν» οἱ κελεύσεις τοῦ Ηρακλείου τὴν 31ῆ Μαρτίου ἀπὸ τὰ Ιεροσόλυμα καὶ νὰ φθάσῃ τὴν 31ῆ τοῦ ἴδιου μήνα στὴν Κωνσταντινούπολη, καὶ γι' αὐτὸ υποθέτει ὅτι ὁ σταυρὸς παραδόθηκε στὸν Ηρακλῆιο στὴν Ιεράπολη ἢ τὴν Τιβεριάδα, ἀπ' ὅπου πιθανόν ἡ χαρμόσυνη εἴδηση ἀπολύθηκε με προορισμὸ τὴν πρωτεύουσα. Ἡ ὑπόθεση αὐτὴ προσκρούει στὴ ρητὴ μαρτυρία τοῦ κειμένου. Στὴν τοποθέτηση τοῦ εκδότη μπορεῖ νὰ ἀντιταχθεῖ τὸ ἐπιχείρημα ὅτι οὐσιαστικά ὁ πόλεμος εἶχε κριθεῖ σὲ βάρος τῶν Περσῶν καὶ ὅτι δὲν ἦταν ἀδύνατο μιὰ μικρὴ ομάδα ἀπὸ επαγγελματίες ταχυδρόμους ἢ ἓνας μεμονωμένος αγγελιοφόρος νὰ καλύψουν $175 \text{ χμ}/\eta$, ἀν καὶ ἡ επίδοση, ποὺ ἀντιστοιχεῖ στὴ διαδρομὴ Ιεράπολη-Κωνσταντινούπολη, προσεγγίζει περισσότερο τοὺς μέσους χρόνους, ποὺ ἐπιτυγχάνουν κομιστὲς ἀποκρίσεων.

γνωρίζω, παράδειγμα: Ο κομιστής της επιστολής του πάπα Ιωάννη Η' (965-972) προς το Νικηφόρο Φωκά χρειάστηκε 27 ημέρες (16 Αυγούστου- 12 Σεπτεμβρίου 968)⁸⁸, για να μεταβεί από την πρωτεύουσα στη Συριακή ακτή (ίσως Τρίπολη ή Λαοδίκεια) και να επιστρέψει. Και εδώ έχουμε ως προς τη μέση ταχύτητα δύο δυνατές λύσεις: 2856 χμ (->Τρίπολη 1428χμ)/ 27η= 106 χμ/η ή 2528 χμ (-> Λαοδίκεια 1264 χμ) /27η =94 χμ/η.

Από τα στοιχεία που διαθέτουμε, αν εξαιρέσουμε την πληροφορία του Σιμοκάπτη, προκύπτει ότι, κατά την εποχή που εξετάζουμε εδώ, οι επιδόσεις των ταχυδρόμων κυμαίνονται μεταξύ 50 και 179 χμ. Ως ένα βαθμό η διαφοροποίηση των επιδόσεων συνδέεται με την απόσταση που πρέπει κάθε φορά να διανυθεί. Από τις επτά (ουσιαστικά πέντε) καταχωρούμενες επιδόσεις τρεις είναι κάτω από 100 χμ/η (50,83 και 94), και τέσσερις κάτω από 200 χμ/η (106, 139, 174 και 179). Ο μέσος όρος των επτά αυτών επιδόσεων είναι 117 χμ. Σμικρύνοντας το «διάνυσμα» θα λέγαμε ότι η μέση επίδοση των ταχυδρόμων κυμαίνονταν μεταξύ 83 και 151 χμ την ημέρα.

Συμπεράσματα

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης εξετάστηκαν αναλυτικά η διάρκεια των χερσαίων ταξιδιών στο Βυζάντιο μεταξύ των αρχών του βου και των μέσων του 11ου αιώνα, σε συνάρτηση με τις συνθήκες τους. Το φάσμα των μαρτυρούμενων μέσων χρόνων είναι πολύ ευρύ. Μικρότερες αποκλίσεις παρατηρούνται στις επιδόσεις, όταν πρόκειται για την ίδια κατηγορία ταξιδιωτών. Αυτό επιτρέπει την εξαγωγή μέσων όρων, βάσει των οποίων ήταν δυνατός, κατά την εξεταζόμενη ιστορική περίοδο, ο προγραμματισμός και η επιτυχής διεκπεραίωση ιδιωτικών και επισήμων ταξιδιών. Η διαπίστωση αυτή επιβάλλει την κατανομή των ταξιδιών, των οποίων μπορεί να υπολογισθεί η μέση διάρκεια, σε έξι κατηγορίες.

Από τη μελέτη των έξι αυτών ειδών-κατηγοριών μπορούν να συναχθούν τα εξής, πολύ γενικά συμπεράσματα: Τα ιδιωτικά ταξίδια ακολουθούσαν πολύ βραδείς ρυθμούς, όπως επίσης και οι μετακινήσεις στρατιωτικών σωμάτων,

⁸⁸. *Die Werke Liudprands von Cremona. Legatio*, 49 έκδ. BECKER, 201: *Igitur... publicana illa epistola Nicephoro in Mesopotamiam mittitur, unde usque ad II. Idus Septembris non est reversus, qui afferet apologeticum nuntium* (sic! -η τελευταία λέξη ίσως πρέπει να διορθωθεί σε *nuntius*). *Qua die cum rediret et me lateret, post biduum, decimo octavo scilicet Kalendas Octobris... me adierunt*. Σχετικά με την εκστρατεία του Νικηφόρου στη «Μεσοποταμία», βλ. OSTROGORSKY *Geschichte*, 241.

εκτός αν ειδικοί λόγοι επέβαλλαν το αντίθετο. Το μέτρο της κανονικής στρατιωτικής πορείας κυμαίνεται γύρω στα 15 χμ/η (*iter iustum*). Συγκρίσιμες επιδόσεις διαπιστώνονται στην περίπτωση των εκπολίσεων επιφανών εξορίστων. Με τον τεχνικό όρο *ὁδὸς ἡμέρας εὐζώνῳ ἀνδρὶ* δηλώνεται η ανώτατη δυνατή ημερήσια επίδοση ενός οδοιπόρου που δεν επιβαρύνεται με αποσκευές (περίπου 40-50 χμ). Από τα επίσημα ταξίδια τα πρεσβευτικά είχαν κατά κανόνα μεγάλη διάρκεια. Κατ' εξαίρεση, λιγότερο σημαντικές και μικρότερες σε μέγεθος πρεσβείες μπορούσαν να κινούνται με ταχύτητες *εὐζώνου ἀνδρός*. Γραμματοκομιστές και μικρές ομάδες, που διακινούνται με τις υπηρεσίες του Δημόσιου Δρόμου, καλύπτουν 60-110 χμ/η, ενώ οι μεμονωμένοι ταχυδρόμοι, που μεταφέρουν αυτοκρατορικές εντολές, επιτυγχάνουν, χάρη στη χρήση αλόγων και τη συχνή αλλαγή τους στους σταθμούς του Δημόσιου Δρόμου, τους ταχύτερους ρυθμούς, αν και ορισμένες από τις παραδιδόμενες επιδόσεις-ρεκόρ ανήκουν περισσότερο στο χώρο του επιθυμητού και φανταστικού.

Μέσα στο σχετικά μακρό χρονικό διάστημα που εξετάζει η παρούσα εργασία υπήρξαν δύο περίοδοι ακμής στις επικοινωνίες: Η πρώτη στη διάρκεια του 6ου (μέχρι το 570 περίπου), η δεύτερη στη διάρκεια του 10ου και 11ου αιώνα. Η εξέλιξη φαίνεται ανάγλυφα στα δεδομένα που αφορούν την κυκλοφορία της Εγνατίας οδού, μιας από τις πιο πολυσύχναστες αρτηρίες. Κατά το 10ο και τον 11ο αιώνα ο δρόμος αυτός μπορούσε να διανυθεί σε όλο του το μήκος σε 25 ημέρες, ενώ από τους χρόνους των ειδικών υπαλλήλων, που διακινούν, στη διάρκεια του 6ου αιώνα, επιστολές μεταξύ της παπικής και της αυτοκρατορικής αυλής, προκύπτει, ότι οι επιδόσεις ήταν κατά τι ταχύτερες στο πρώτο μισό του αιώνα αυτού. Η διαφορά μπορεί να αποδοθεί πιθανότατα στο γεγονός, ότι, παρ' όλες τις αυτονόητες επισκευές και εργασίες αποκατάστασης που έλαβαν χώρα στο ενδιάμεσο χρονικό διάστημα, η κατάσταση του οδικού δικτύου δεν έφθασε ποτέ στα επίπεδα της πρωτοβυζαντινής εποχής. Φυσικά οι χρόνοι ήταν πολύ περισσότερο αργοί στη διάρκεια των «σκοτεινών αιώνων» και της εποχής που ακολουθεί (8ος-9ος αιώνας). Σε αρκετές περιπτώσεις, η επιδείνωση της κατάστασης των εν χρήσει δρόμων μπορεί να θεωρηθεί ως η πιθανή κύρια αιτία των χαμηλών επιδόσεων. Ο παράγοντας αυτός σε συνδυασμό με τη χρήση περιφερειακών συνδέσεων αύξησε τον απαιτούμενο χρόνο για την επικοινωνία με την περιφέρεια της αυτοκρατορίας και τους γείτονες λαούς. Από το δεύτερο μισό του 9ου αιώνα έχουμε ενδείξεις, ότι η κατάσταση στα επικοινωνιακά δεδομένα της αυτοκρατορίας βελτιώνεται αισθητά.

Οι εξελίξεις αυτές συμβαδίζουν με την πορεία των τυχών του θεσμού των κρατικών ταχυδρομείων. Στην υστερορωμαϊκή-πρωτοβυζαντινή τους εκδοχή

(*cursus publicus*) εξασφάλιζαν εύκολη, γρήγορη και άνετη επικοινωνία. Στη διάρκεια της μεταβατικής εποχής οι υπηρεσίες τους παρακμάζουν· αργότερα εμφανίζονται με νέα μορφή (Δημόσιος Δρόμος), στο πλαίσιο μιας αναδιοργανωμένης, καθαρά «βυζαντινής» διοίκησης, για να φθάσουν το 10ο-11ο αιώνα σε πλήρη ακμή. Στη Μικρά Ασία μάλιστα οι υπηρεσίες του Δημόσιου Δρόμου λειτουργούσαν, ίσως, ήδη από τα μέσα του 9ου αιώνα στη διαδρομή Νίκαια - Ικόνιο - Ταρσός, όπως μπορεί να συναχθεί έμμεσα από πληροφορίες του Ιμπν Χουρνταντμί και της Συνέχειας του Θεοφάνη. Στη διάρκεια του 10ου και 11ου αιώνα ο Δημόσιος Δρόμος διέθετε στα Βαλκάνια ορισμένες κύριες γραμμές επικοινωνίας, ενώ στη Μικρά Ασία, σύμφωνα με τις πολύτιμες πληροφορίες των αράβων γεωγράφων και του Μιχαήλ Ψελλού, υφίσταται και λειτουργεί αποτελεσματικά ένα ιδιαίτερα πυκνό δίκτυο γραμμών· και στα δύο τμήματα της αυτοκρατορίας οι σταθμοί-ιπποστάσια διέθεταν ο καθένας τους τέσσερα ή εξι άλογα και εξυπηρετούνταν από τους γνωστούς «εξκουσσάτους του Δρόμου». Από τη σύγκριση του αριθμού των ίππων και των εξκουσσάτων της μεσοβυζαντινής εποχής με εκείνο των ίππων και των ιπποκόμων της εποχής του Προκοπίου⁸⁹, αλλά και της έκτασης που κατελάμβαναν οι εν λειτουργία γραμμές του Δρόμου, κατά το 10ο και 11ο αιώνα, με την εικαζόμενη από τις πηγές της ύστερης αρχαιότητας έκταση, που κατελάμβαναν οι γραμμές του *cursus publicus*, συνάγεται έμμεσα η ποσοτική και ποιοτική υπεροχή των κρατικών ταχυδρομείων στη διάρκεια της πρωτοβυζαντινής περιόδου. Η κατάσταση αυτή είχε, αυτονόητα, πολλαπλές ευεργετικές συνέπειες για την επικοινωνία και τη διάρκεια των ταξιδιών και διήρκεσε μέχρι το τελευταίο τρίτο του 11ου αιώνα, οπότε οι εισβολές των Σελτζούκων έθεσαν, όσο αφορά βέβαια τη Μικρά Ασία, τέρμα στην ύπαρξη του θεσμού αυτού.

⁸⁹. Μιχαήλ Ψελλός, *Ίστορικοί Λόγοι, Έπιστολαί καί άλλα ανέκδοτα*, εκδ. Κ. Ν. ΣΑΘΑΣ, *Μεσαιωνική Βιβλιοθήκη*, τόμ. Ε', Παρίσι 1876, 532: *ἐξ ἢ τέσσαρα τῶν ταχυδρομοῦντων ἵποζυγίων ἑκάστη (ἀντί ἑκάστῳ) τῶν σταθμῶν ἐπιστήσασα καὶ ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ, Ἀνέκδοτα, 304, εκδ. VEH, *Geheimgeschichte*, 248: ἵπποι δὲ ἴσταντο ἐς τεσσαράκοντα ἐν σταθμῶ ἑκάστῳ. ἵπποκόμοι δὲ κατὰ λόγον τοῦ τῶν ἵππων μέτρου ἐτετάχато ἐν πᾶσι σταθμοῖς.*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΙΚΕΣ ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ

1. ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ ΤΟΥ ΑΙΜΟΥ

1.1. Διαγώνιος Δρόμος

Αδριανούπολη περίπου 700 Βιμινάκιο⁹⁰.

Ναΐσσός 174 Βιμινάκιο.

Αδριανούπολη 250 Κωνσταντινούπολη⁹¹.

1.2. Βουλγαρία—Κωνσταντινούπολη

Αγχιάλος 312 Κωνσταντινούπολη. Επί μέρους αποστάσεις: Αγχιάλος 36 Δεβελτός 27 Sadame 27 Ostodizo 27 Burtodizo 27 Βεργούλη 21 Δριζίταρα 24 Τζουρουλός 27 Ηράκλεια 27 Κενόν Φρούριον 42 Μελαντιάς 27 Βυζάντιο⁹².

1.3. Θεσσαλονίκη—Δούναβης

Θεσσαλονίκη 635 Βελέγραδα. Αποστάσεις των επί μέρους τμημάτων: Θεσσαλονίκη 140 Στόβοι 70 Σκούποι 175 Ναΐσσός 250 Σιγγηδών (= Βελέγραδα)⁹³.

⁹⁰. *Itinerarium Burdigalense*, έκδ. P. GEYER. *Itinera Hierosolymitana saec. III-VIII*, Πράγα-Βιέννη-Λιψία 1898, ανατ. Νέα Υόρκη-Λονδίνο 1964, 10-12. Σύμφωνα με τον C. J. JIREČEK, *Die Heerstraße von Belgrad nach Constantinopel und die Balkanpässe. Eine historisch-geographische Studie*, Πράγα 1877, ανατ. Άμστερνταμ 1967, 165, μεταξύ Carassuga και Αιζο έχουν παραλειφθεί ο σταθμός Orizus κι ένας άλλος αγνώστου ονόματος, ενώ δύο σταθμοί πρέπει να συμπληρωθούν και πριν από το Darhabae (ένας, επίσης αγνώστos, και η Αδριανούπολη).

⁹¹. *Itinerarium Antonini Augusti*, in: *Itineraria Romana*, τόμ. Ι, έκδ. O. CUNTZ, Λιψία 1929, 48· *It. Burd.*, έκδ. Geyer, 12-13· JIREČEK *Heerstraße*, 165-166 (με προσθήκες και διορθώσεις).

⁹². *It. Anton.*, έκδ. CUNTZ, 33. Sadame αποτελεί αναμφίβολα παρεφθαρμένη μορφή του θρακικού ονόματος της Αδριανούπολης Uscudama. Όπως προκύπτει από άλλο χωρίο του ίδιου Οδοιπορικού, *ό. π.*, 20, όπου επαναλαμβάνεται το τμήμα Αδριανούπολη-Βυζάντιο, η ένδειξη Taprodizo XXXII m. p. = 48 χμ πρέπει να οβελισθεί και να μη ληφθεί υπ' όψη στον υπολογισμό της απόστασης, γιατί ο σταθμός Taprodizo είναι αγνώστos (βλ. σχετικά, JIREČEK, *Heerstraße*, 47).

⁹³. N. G. L. HAMMOND, *A History of Macedonia*, τόμ. Ι, Οξφόρδη 1972, 172-173· K. MILLER, *Itineraria Romana. Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana*, Στουτγάρδη 1916, ανατ. Ρώμη 1964, 571-573· *It. Burd.* έκδ. GEYER, 10-11. O JENKINS, *Commentary*, 154, υπολογίζει τη συνολική απόσταση Θεσσαλονίκης-Ναΐσσού μέσω Σκοπίων λίγο παραπάνω από τα Οδοιπορικά σε 450 μίλια, δηλαδή 675 χμ.

1.4. *Εγνατία Οδός*

Κωνσταντινούπολη 1138 Αυλώνα, Κωνσταντινούπολη 1131 Δυρράχιο (Εγνατία οδός). Επί μέρους τμήματα: Κωνσταντινούπολη 600 Θεσσαλονίκη 531 Δυρράχιο, Θεσσαλονίκη 538 Αυλώνα⁹⁴.

1.5. *Θέμα Ελλάδος*

Θήβα 175 Κόρινθος⁹⁵

2. ΙΤΑΛΙΑ

Αυλώνα 631,5 Ρώμη. Επί μέρους τμήματα: Αυλώνα 433,5 Καπή 198 Ρώμη⁹⁶.

3. ΜΙΚΡΑ ΑΣΙΑ

3.1. *Δυτική Μικρά Ασία*

Έφεσος 214 Χώνες. Επί μέρους αποστάσεις: Έφεσος 48 Τράλλεις 140,5 Λαοδίκεια 22,5 Κολοσσές 3 Χώνες⁹⁷.

3.2. *Βορειοδυτική Μικρά Ασία*

Κατησία/Δαφνουσία 200 Κωνσταντινούπολη⁹⁸.

3.3. *Βόρεια Μικρά Ασία*

Αμάσεια περίπου 615 Κωνσταντινούπολη. Επί μέρους αποστάσεις: Κωνσταντινούπολη 89 Νικομήδεια 40 Σάγγαρος 75 Düzce (κοντά στην Προυσιάδα επί Ύπίω) 45 Κλαυδιούπολη 55 Κράτεια/Qatabuli (Gerede) 160 Γάγγρα 150 Ευχάϊτα⁹⁹.

⁹⁴. *It. Anton.*, έκδ. CUNTZ, 48: *A Dyrrachio Bizantium m. p. DCCLIII*; *It. Burd.*, έκδ. GEYER, 28: *Fit omnis summa ab Heraclea per Macedoniam Aulona usque milia DCLXXXVIII*. Η απόσταση Ηράκλεια-Κωνσταντινούπολη ήταν 70 μίλια (*It. Anton.*, έκδ. CUNTZ, 50). Άρα η απόσταση Αυλώνα-Κωνσταντινούπολη ήταν 758 μίλια. Βλ. και OBERHUMMER, *Egnatia Via*, στήλ. 1989-1990.

⁹⁵. Βλ. J. KODER - Fr. HILD, *Hellas und Thessalia*, Βιέννη 1976 [TIB 1], 96.

⁹⁶. *It. Burd.*, έκδ. GEYER, 29-30: *Fit summa ab Aulona usque Capua milia CCLXXXVIII... Fit a Capua usque ad urbem Romam milia CXXXVI*. Ο G. RADTKE, *Viae publicae Romanae, RE, Supplementband XIII*, στήλ. 1511-1512 (με χάρτη), διορθώνει την ένδειξη 136 σε 132.

⁹⁷. Βλ. σχετικά, ΣΤΡΑΒΩΝ XIV 29, 2· BELKE - MERSICH, *Phrygien und Pisidien*, 139 και σημ. 1, 223· W. RUGE, *Tralleis, RE, 2. Reihe, VI A, 2*, στήλ. 2124. Γενικά για το δρόμο αυτό, βλ. T. R. S. BROUGHTON, *An Economic Survey of Ancient Rome, IV (Roman Asia)*, New Jersey 1959, 863· D. MAGIE, *Roman Rule in Asia Minor to the End of the Third Century after Christ*, Princeton, New Jersey 1950, 797.

⁹⁸. ΓΡΗΓΟΡΑΣ, *Ιστορία Ρωμαϊκή*, τόμ. 1, IV 85: 1000 στάδια.

⁹⁹. Οι αποστάσεις δίδονται με μεγάλη επιφύλαξη, επειδή η ταύτιση των σταθμών που αναφέρονται στα υστερορωμαϊκά Οδοπορικά είναι εξαιρετικά προβληματική, το ίδιο και η πορεία

Αμάσεια 778 Κωνσταντινούπολη. Επί μέρους τμήματα: Αμάσεια 50
 Ευχάϊτα 150 Γάγγρα 120 Άγκυρα 458 Κωνσταντινούπολη¹⁰⁰.
 Νικομήδεια περίπου 1110 Κάμαχος —>Κωνσταντινούπολη 1200 ή 1312
 Κάμαχος¹⁰¹.

4. ΔΙΑ ΜΕΣΟΥ ΤΗΣ ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ

4.1. Κωνσταντινούπολη/Νίκαια—Συρία

Κωνσταντινούπολη 1168 Αντιόχεια (μέσω της οδού των Προσκυνητών).
 Επί μέρους τμήματα. Κωνσταντινούπολη 458 Άγκυρα. Κωνσταντινούπολη
 956 Ταρσός. Ανάλυση αποστάσεων: Κωνσταντινούπολη 89 Νικομήδεια
 64,60 Νίκαια 93,88 Dablae 91,85 Ιουλιούπολις 36,10 Λαγάνια 22,69
 Μνίξος 59,90 Άγκυρα 96,30 Ασπώνα 139,98 Κολώνεια Αρχελαΐς 82,42
 Σάσιμα 55,16 Τύανα 124,52 Ταρσός 211,5 Αντιόχεια¹⁰²
 Κωνσταντινούπολη 1160 Αντιόχεια (μέσω Ικονίου). Επί μέρους τμήματα:
 Ταρσός 403 αραβικά μίλια (1 μίλι =1,9 χμ) =766 χμ Μαλάγινα. Ανάλυση:
 Ταρσός 38 Ποδανδός 10 Λούλον 44 Ηράκλεια 87 Ικόνιον 59 Αμόριον 39
 Εβραΐκή 53 Δορύλαιον 73 Μαλάγινα 5 «αυτοκρατορικοί σταύλοι» 30 al-

του δρόμου. Βλ. σχετικά, ΚΙ. BELKE, *Paphlagonien und Honorias*. Βιέννη 1996 [TIB 9], 117-123 και
 χάρη στο τέλος του βιβλίου LEFORT, *Communications*. 208 (χάρτης): Κ. Fr. DÖRNER, *Dusae ad
 Olympum. Ein topographischer Irrtum*, G. E. MYLONAS (επιμ.), *Studies presented to D. M. Robinson
 on his Seventieth Birthday*. τόμ. I, Saint Louis Miss. 1951, 374 κ. ε.: A. M. MANSEL, *Zur Lage des
 Hannibalgrabes*, *Archäologischer Anzeiger* 1972, 260 κ. ε.: BROUGHTON, *Roman Asia*, 862· Ibn
 Hauqal, *Configuration de la terre*. τόμ. I, 190 κ. ε. HILD, *Straßensystem*, 104· C. MANGO· I.
 ŠEVČENKO, *Three Inscriptions of the Reigns of Anastasius I and Constantine V*, *BZ* 65, 1972, 384· W.
 M. RAMSAY, *The Historical Geography of Asia Minor*, Λονδίνο 1890, ανατ. Άμστερνταμ 1962, 259.

¹⁰⁰. Για την απόσταση μεταξύ Γάγγρας και Άγκυρας, βλ. BELKE, *Paphlagonien und
 Honorias*, 135.

¹⁰¹. Η πρώτη ένδειξη (1200 χμ) βασίζεται στον Ιμπν Χαουκάλ που δίνει 1110 χμ από την
 Κάμαχο μέχρι τη Νικομήδεια σ' ένα δρομολόγιο βορειότερο από τη γραμμή Καισάρεια-Άγκυρα (βλ.
 παραπάνω). Η δεύτερη βασίζεται στα Οδοιπορικά και προκύπτει από τις εξής επί μέρους
 αποστάσεις: Κωνσταντινούπολη 458 Άγκυρα 297 Καισάρεια 342 Μελιτηνή περίπου 215 Κάμαχος.
 Για την πρώτη χιλιομετρική ένδειξη, βλ. παραπάνω, για τις τρεις υπόλοιπες, βλ. *It. Anton.*, έκδ.
 CUNTZ, 29. Εξαιρετικά προβληματικό είναι το τμήμα Μελιτηνή-Κάμαχος. Οι διάφοροι σταθμοί,
 που κατονομάζονται στο συγκεκριμένο και τα υπόλοιπα υστερορωμαϊκά Οδοιπορικά, είναι
 δύσκολο να ταυτιστούν, αλλά σε κάθε περίπτωση ανήκουν σε περισσότερες από μία διαδρομές,
 όπως φαίνεται από το βιβλίο του HILD, *Straßensystem*, Karte 15, Route D 3, 142-148. Έτσι η
 απόσταση των 251 m. p. =376 χμ, που δίνει το *It. Anton.*, δεν ανταποκρίνεται στα πράγματα. Η
 ευθεία απόσταση μεταξύ των δύο πόλεων είναι μόλις 142 χμ., τα μήκη των διαφόρων διαδρομών
 από τη μια στην άλλη κυμαίνονται μεταξύ 190 και 240 χμ ->215 χμ (ως μέσος όρος).

¹⁰². MANSEL, *Lage*, 260-261· French, *Pilgrim's Road*. 102-123· *It. Burd.*, έκδ. GEYER, 17.

Ghabrâ (= Ερίβωλος ή Αήρ) 24 Στενά¹⁰³, Μαλάγινα 183 Κωνσταντινούπολη. Ανάλυση: Μαλάγινα (Pasalar¹⁰⁴) 30 Νίκαια 64,60 Νικομήδεια 89 Κωνσταντινούπολη. Ταρσός 211 Αντιόχεια¹⁰⁵.
Νίκαια 1014,4 (δρόμος των Προσκυνητών) ή 1007 (στρατιωτικός δρόμος μέσω Ικονίου) Αντιόχεια.

4.3. Κωνσταντινούπολη—Παλαιστίνη

Κωνσταντινούπολη 1746 Ιεροσόλυμα¹⁰⁶.

4.4. Περσία—Κωνσταντινούπολη

Γανζάκ 1861 Κωνσταντινούπολη. Επί μέρους αποστάσεις: Γανζάκ 230 Νινευί 230 Νίσιβις 296 Έδεσσα¹⁰⁷ 350 Καισάρεια¹⁰⁸ 397 Αγκυρα¹⁰⁹ 458 Κωνσταντινούπολη.

4.5. Αρμενία—Κωνσταντινούπολη

Θεοδοσιούπολη 1179 Κωνσταντινούπολη¹¹⁰.

¹⁰³. *Kitâb al-Masâlik wa' l-Mamalik (Liber viarum et regnorum)*, auctore Ibn Khordâdbeh, έκδ. M. J. DE GOEJE, Λάντεν 21967, 73-74· A. TOYNBEE, *Constantine Porphyrogenitus and his World*, Λονδίνο 1973, 108, όπου η απόσταση Λούλον-Κωνσταντινούπολη υπολογίζεται, λανθασμένα, σε 431 (αντί για 414) αραβικά μίλια· PATTENDEN, *Warning System*, 269 κ. ε. Ο δρόμος αυτός, ο οποίος συχνότατα αξιοποιήθηκε κατά την 4η δεκαετία του 9ου αιώνα από τους αραβικούς και βυζαντινούς στρατούς (βλ. *Συνέχεια Θεοφάνους*, 126) στη διάρκεια των σφοδρών συγκρούσεων που κορυφώθηκαν με την άλωση του Αμορίου, ελάχιστα υπολείπονταν σε μήκος από το δρόμο των Προσκυνητών. Οι λεπτομερείς ενδείξεις αποστάσεων από τον άραβα γεωγράφο μπορούν να αξιοποιηθούν ως μια ένδειξη ότι στη γραμμή αυτή λειτουργούσαν, ενωρίτερα από τα μέσα του 9ου αιώνα, οι υπηρεσίες του Δημόσιου Δρόμου. Το δρόμο αυτό χρησιμοποιήσε πιθανότατα κατά τη φυγή του το 834 και ο στρατηγός Μανουήλ, για να φθάσει δημοσίως *όχημασι* από τις Πύλες της Βιθυνίας μέχρι των κλεισούρων Συρίας (ό. π., 6329-14).

¹⁰⁴. CL. FOSS, *Byzantine Malagina and the Lower Sangarius*, *Anatolian Studies* 40, 1990, 161 κ. ε.

¹⁰⁵. *It. Burd.*, έκδ. GEYER, 17.

¹⁰⁶. *It. Burd.*, έκδ. GEYER, 26.

¹⁰⁷. H. A. MANANDIAN, *The Trade and Cities of Armenia in Relation to Ancient World Trade*, μετ. N. G. GARSOIAN, Λισσαβόνα 1965, 169: From Ganjak to Nineveh 120. from there to Nisibis 120. from there to Urfa 150. - Ένα αρμενικό μίλι ήταν ίσο με 1917,6 μέτρα. Σχετικά, ό. π., 171.

¹⁰⁸. Τα μήκη των διαφόρων τμημάτων του δρόμου Έδεσσα-Καισάρεια προκύπτουν είτε από απλές μετρήσεις με βάση τους χάρτες του HILD, *Straßensystem*, 127-129, είτε από το *It. Anton.*, έκδ. CUNTZ, 24-25 (Γερμανίεα XX Σηκός Βασιλίσης X Δολίχη XII Ζεϋμα XX Bemmaris XXV Έδεσσα) και έχουν ως εξής: Καισάρεια 50 Φαλακροϋ Κάστρον 35 Gezbel 68 Κοικουσός 68 Γερμανίεα 130 Έδεσσα 297.

¹⁰⁹. *It. Anton.*, έκδ. CUNTZ, 29: *Item ab Ankyra per Nisam Caesaream m. p. CXCVIII.*

¹¹⁰. Το αρμενικό οδοιπορικό δίδει τις αποστάσεις ως εξής: Καρίν/Θεοδοσιούπολη 100 Συνοριακή Τάφρος 90 Κολώνεια 100 Νεοκαισάρεια 80 Αμάσεια 105 Γάγγρα 80 Αγκυρα 120 Κωνσταντινούπολη. Οι αποστάσεις είναι σε αρμενικά μίλια. Βλ. σχετικά, MANANDIAN, *Trade*,

5. ΣΥΡΙΑ—ΜΕΣΟΠΟΤΑΜΙΑ

Αντιόχεια 538 Νίσιβις. Επί μέρους τμήματα. Αντιόχεια 115 Βέρροια. Βέρροια 61,5 (ως μέσος όρος των αριθμών 56 και 67) Ιεράπολη - > Αντιόχεια 191-202 -> 196 (ως μέσος όρος) Ιεράπολη. Ανάλυση: Ιεράπολη 42 Βάτνα 34 ή 45 Βέρροια 27 Χαλκίς 46 Ίμμα 42 Αντιόχεια¹¹¹. Ιεράπολη (228 m.p.=) 342 Νίσιβις. Ανάλυση: Νίσιβις 24 Μάκαρτα 28 Repe (Kefr Tut) 36 Ρήσαινα/Θεοδοσιούπολις 35 Tell Sahal 32 Κάρραι 30 Βατάνη 22 Καικιλία 21 Ιεράπολις¹¹². Αντιόχεια περίπου 538- (12 οκταστάδια μίλια =18) -> 520 Δάρας¹¹³.

6. ΣΥΡΙΑ—ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Αντιόχεια 96 Λαοδίχεια. Αντιόχεια 260 Τρίπολις. Αποστάσεις μεταξύ των επί μέρους σταθμών: Αντιόχεια 7,5 Δάφνη 16,5 Ύδατα 12 Πλάτανος 12 Bachaias 24 Cattelas 24 Λαοδίχεια 21 Gavala 19.5 Balaneas 15 Maraceas 24 Αντάραδος 18 Spiclin 18 Basiliscum 12 Arcas 12 Orthosia 6 Bruttus 18 Τρίπολις¹¹⁴. Αντιόχεια 1203 Αλεξάνδρεια¹¹⁵.

169, 171. Η συνολική απόσταση είναι βάσει των προηγουμένων 1294. Ο έλεγχος ωστόσο των επί μέρους αποστάσεων με βάση τα υστερορωμαϊκά Οδοιπορικά δείχνει ότι η αξιοπιστία του αρμενικού Οδοιπορικού είναι περιορισμένη (η Άγκυρα λ. χ. δεν απέχει μόνο 230 χμ, αλλά τη διπλάσια απόσταση, δηλ. 458 χμ από την Κωνσταντινούπολη). Η συνολική απόσταση μεταξύ Θεοδοσιούπολης και Κωνσταντινούπολης δίδεται αμφιβόετα, σε σχέση με το ταξίδι των αμερικανών ιεραποστόλων Dwight και Smith το έτος 1833 (A. BRYER - D. WINFIELD, *The Byzantine Monuments and Topography of Pontos*. With Maps and Plans by R. ANDERSON and Drawings by J. WINFIELD, τόμ. Α', Washington 1985 [Dumbarton Oaks Studies 20], 21 και σημ. 30): Είναι 786 μίλια ή 1179 χμ.

¹¹¹. E. HONIGMANN, Syria, (Itinerarien und Römerstraßen), RE, 2. Reihe, 8, στήλ. 1657-1658.

Ο ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ, *Υπέρ των πολέμων* II 12, 1, έκδ. VEH, *Perserkriege*, 284, υπολογίζει την απόσταση μεταξύ Ιεράπολεως και Βεροίας σε 84 στάδια, δηλ. σε 12 επταστάδια μίλια (=18 χμ), λανθασμένα όμως, όπως προκύπτει από τις επί μέρους αποστάσεις που δίδονται πιο πάνω. Χαμηλός φαίνεται και ο υπολογισμός της απόστασης μεταξύ Ιεράπολεως και Βάτνας από τον P. MARAVAL (εκδ.), *Égerie, Journal de Voyage (Itinéraire)* [SC 296], Παρίσι 1982, 200 σημ. 1, σε 26 χμ.

¹¹². It. Anton., έκδ. CUNTZ, 26· MILLER, *Itineraria Romana*, 769-770.

¹¹³. ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ, *Υπέρ των πολέμων*, I 10, 14, έκδ. VEH, *Perserkriege*, 66: *ἀπέχει δέ αὐτῆ (sc. πόλις ἐν χωρίῳ Δάρας) πόλεως μὲν Νισίβειος σταδίους ἑκατὸν δυοῖν δέοντας*.

¹¹⁴. HONIGMANN, Syria, στήλ. 1653-1656.

¹¹⁵. MILLER *Itineraria Romana*, 801: 802 m. p.

I. DIMITROUKAS, Angaben über die Dauer der Landreisen und Bewegungen in Byzanz (6.- 11. Jh).

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurden die Landreisenzeiten in Byzanz vom Anfang des 6. bis in die Mitte des 11. Jh.s eingehend erörtert. Zu den Faktoren, die auf die Reisegeschwindigkeit entscheidenden Einfluß ausübten, gehörten die Absicht des Reisenden, die naturräumlichen und klimatischen Voraussetzungen, die jeweilige militärisch-politische Situation, die Benutzung von gepflasterten Straßen oder Maultierwegen, die Reisemittel, die auch vom (privaten oder offiziellen) Charakter der Reise abhängig waren und die Art der Reise (einzeln bzw. in mehr oder weniger kleinen oder großen Gruppen). Die auf sechs Gruppen verteilten Reisen weisen sämtlich ein breites Spektrum von Zeiten auf, weshalb die Berechnung von Mittelwerten äußerst problematisch ist. Weniger gilt dies für Reisen einer und derselben Gruppe. Mit Hilfe solcher Erfahrungswerte konnte der Regierungsapparat, aber auch das einfache Volk Unternehmungen, Umzüge und Reisen mit ziemlicher Genauigkeit vorplanen und erfolgreich durchführen bzw. durchführen lassen. Im allgemeinen können folgende Schlüsse gezogen werden:

Bei Privatreisen —dazu gehörten auch die Pilgerreisen— und Truppenbewegungen wurde allgemein sehr langsam und geruhsam gereist, außer wenn es bestimmte Gründe für das Gegenteil gab. Eine 15 km-Tagesleistung galt noch in der Zeit Justinians als normal für das Heer ("iter iustum"). Vergleichbare Leistungen werden bei Verbannungen berühmter Sträflinge (wie z. B. des Theodoros Studites) festgestellt. Unter den dienstlich Reisenden reisten Gesandte, insbesondere die sog. "Großgesandten", die von einer zahlreichen Dienerschaft begleitet wurden, am langsamsten. Weniger wichtige und deshalb zahlenmäßig kleinere Delegationen und Delegationen, die zeitbefristete Aufträge durchführten, erreichten zeitweise Leistungen, die der "Tagesleistung eines rüstigen Wanderers" nahekamen (40-50 km). Mit diesem technischen Begriff wird die größte Tagesleistung eines Fußwanderers bezeichnet, der ohne Gepäck reist. Briefträger und kleine Gruppen legten pro Tag 60 bis 100 km zurück, während Depeschenträger und die übrigen Beamten der Staatspost dank dem Gebrauch von robusten, in den einzelnen Stationen befindlichen Pferden noch höhere und bisweilen Rekordzeiten erreichen konnten. Bei der Beurteilung der Zuverlässigkeit entsprechender Informationen muß man sehr vorsichtig vorgehen, da ihre Zeitangaben manchmal übertrieben und von der Aura des Wunderbaren umwoben sind.

Im relativ langen Zeitraum, der uns hier interessiert, sind zwei Blütezeiten des byzantinischen Verkehrswesens zu unterscheiden: Die erste reicht bis in die 70er Jahre des 6. Jh.s und hängt mit der Perfektion des römischen *cursus publicus* eng zusammen, die zweite umfaßt das 9., 10. und 11. Jh. und fällt mit einer Neugliederung der Staatspost als *Δημόσιος Δρόμος* zeitlich zusammen. Diese Entwicklung ist klar an den Gegebenheiten zu erkennen, die den Verkehr auf einem bestimmten Verkehrsader, nämlich der Via Egnatia, betreffen. Im 10. Jh. benötigte man ungefähr 25. Tage, um sie zu befahren; etwas besser waren die Reiseleistungen auf derselben Straße im 6. Jh., wie die Reisen des Briefträgers Paulinus und des agens in rebus Eulogius zeigen können. Dies ist darauf zurückzuführen, daß nach der Krise der sog. "dunklen Jahrhunderte", die auch als Krise des byzantinischen Verkehrswesens verstanden werden muß, die technische Perfektion der alten römischen Reichsstraßen trotz anzunehmender Reparaturen nie gänzlich wiederhergestellt werden konnte. Manche Indizien sprechen dafür, daß sich in der Zeit der Krise die Reisegeschwindigkeit verschlechterte, was mit der Verschlechterung des Straßenzustandes, der allgemeinen Unsicherheit und der Benützung von langen Umwegen (z. B. zwischen Italien und Byzanz und zwischen Byzanz und dem Norden) erklärt werden kann.