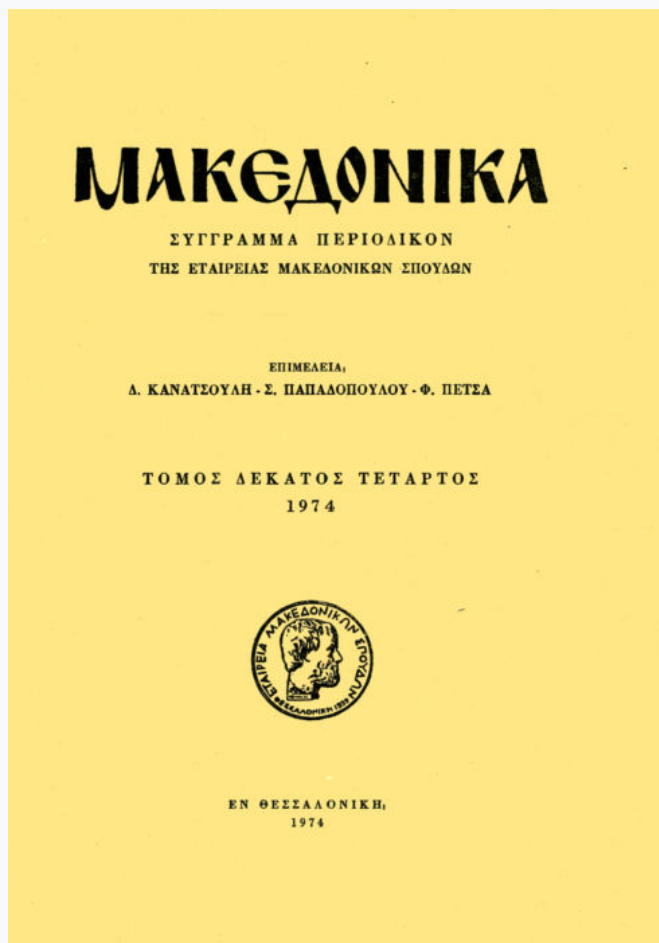


## Μακεδονικά

Τόμ. 14, Αρ. 1 (1974)



Το οδικό δίκτυο της Ανατολικής Μακεδονίας από τα αρχαϊκά χρόνια ως τη ρωμαϊκή κατάκτηση

Δημήτριος Κ. Σαμσάρης

doi: [10.12681/makedonika.578](https://doi.org/10.12681/makedonika.578)

Copyright © 2014, Δημήτριος Κ. Σαμσάρης



Άδεια χρήσης [Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).

### Βιβλιογραφική αναφορά:

Σαμσάρης Δ. Κ. (1974). Το οδικό δίκτυο της Ανατολικής Μακεδονίας από τα αρχαϊκά χρόνια ως τη ρωμαϊκή κατάκτηση. *Μακεδονικά*, 14(1), 123–138. <https://doi.org/10.12681/makedonika.578>

## ΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΑΠΟ ΤΑ ΑΡΧΑΪΚΑ ΧΡΟΝΙΑ ΩΣ ΤΗ ΡΩΜΑΪΚΗ ΚΑΤΑΚΤΗΣΗ

Ἀπὸ τὴν ἀρχαϊκὴ ἀκόμῃ ἐποχὴ στρατιωτικοί, διοικητικοί, ἐμπορικοὶ καὶ λατρευτικοὶ λόγοι εἶχαν ἐπιβάλλει στοὺς κατοίκους τῆς Ἀνατολικῆς Μακεδονίας, Παῖονες καὶ Θρᾶκες, τὴν ἀνάγκη κατασκευῆς ἐνὸς ἀρκετὰ πυκνοῦ ὁδικοῦ δικτύου, τὸ ὁποῖο ἀργότερα συμπληρώθηκε μὲ τὰ ἔργα ὁδοποιίας τῶν Μακεδόνων βασιλιάδων. Τὸ ὁδικὸ αὐτὸ δίκτυο μπορούμε νὰ τὸ ἀναπαραστήσουμε σ' ὀρισμένα μέρη μὲ μεγαλύτερη καὶ σ' ἄλλα μὲ λιγότερη βεβαιότητα, βασιζόμενοι ἀπ' τὴ μιὰ μεριά στὶς ἄμεσες καὶ ἔμμεσες πληροφορίες τῶν φιλολογικῶν πηγῶν, καὶ παίρνοντας ἀπ' τὴν ἄλλῃ μεριά ὑπ' ὄψιν μας τὸ ἀναμφισβήτητο γεγονὸς ὅτι ἀρκετοὶ ἀπὸ τοὺς γνωστούς μας ρωμαϊκοὺς —καὶ βυζαντινοὺς, τουρκικοὺς καὶ ἀκόμῃ σημερινούς—δρόμους κατασκευάστηκαν στὰ ἴχνη ἀρχαίων ὁδικῶν ἀρτηριῶν.

Ἡ «*κ ἄ τ ω ὁ δ ὄ ς*». Ἀπ' τοὺς ἀρχαίους δρόμους ὁ κυριώτερος καὶ ὁ πιὸ πολυσύχναστος καὶ γνωστός ἦταν αὐτὸς ποῦ, σύμφωνα μὲ τὸν Θουκυδίδην<sup>1</sup>, ἐρχόταν ἀπὸ τὸ Βυζάντιο τῆς Θράκης καί, ἀφ' οὗ διέσχίζε τὴν Ἀνατολικὴν Μακεδονία καὶ περνοῦσε ἀπὸ τὸν κάτω ροῦ τοῦ Στρυμόνα, ὁδηγοῦσε στὴ Θέρμη. Ἀπ' τὴ Θέρμη διακλαδιζόταν σὲ δυὸ ἀρτηρίες, ἀπ' τὶς ὁποῖες ἢ μιὰ ὁδηγοῦσε στὴ νότια Ἑλλάδα καὶ ἢ ἄλλῃ, διασχίζοντας τὴν Μακεδονία καὶ τὴν Ἰλλυρία καὶ ἀκολουθώντας τὴν κατεύθυνση τῆς κατοπινῆς Ἐγνατίας, ἔφθανε στὸ Δυρράχιο, ἐξασφαλίζοντας τὴν ἐπικοινωνία ἀνάμεσα στὰ παράλια τῆς Ἀδριατικῆς καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας. Ἀπ' τὴν ὑπαρξὴ μιᾶς «*ἄνω ὁδοῦ*», τὴν ὁποία μαρτυρεῖ ὁ Ἡρόδοτος καὶ ποῦ θὰ μιλήσουμε γι' αὐτὴν παρακάτω, ἐξυπακούεται ἡ ὀνομασία «*κάτω ὁδός*» γιὰ τὸν δρόμο αὐτό.

Τὴν κατεύθυνση τοῦ δρόμου κατὰ τὴν διέλευσίν του μέσα ἀπὸ τὴν Ἀνατολικὴν Μακεδονία μπορούμε νὰ τὴν παρακολουθήσουμε μὲ βάση τὴν φυσικὴ διαμόρφωση τοῦ ἐδάφους καὶ τὶς χρήσιμες πληροφορίες τοῦ Ἡρόδοτου γιὰ τὴν πορεία τοῦ Ξέρξη, ὁ ὁποῖος εἶχε χρησιμοποιεῖ τὸν δρόμο στὴν ἐκστρατεία του ἐναντίον τῆς Ἑλλάδας (480 π.Χ.). Ἀπ' τὰ ἀνατολικά ὁ δρόμος ἔμπαινε στὴν Ἀνατολικὴν Μακεδονία ἀκριβῶς ἀπὸ ἐκεῖνο τὸ σημεῖο

1. Θουκυδ. II, 97, 1-2 «...ὁδὸν δὲ τὰ ξυντομώτατα ἐξ Ἀβδήρων ἐς Ἴστρον ἀνὴρ εὖζω-  
νος ἐνδεκαταῖος τελεῖ. Τὰ μὲν πρὸς θάλασσαν τοσαύτη ἦν, ἐς ἣπειρον δὲ ἀπὸ Βυζαντίου  
ἐς Λαιαίους καὶ ἐπὶ τὸν Στρυμόνα (ταύτη γάρ διὰ πλείστου ἀπὸ θαλάσσης ἄνω ἐγίγνετο)  
ἡμερῶν ἀνδρὶ εὐζώνῃ τριῶν καὶ δέκα ἀνύσαι».

τοῦ Νέστου, ἀπ' τὸ ὅποιο εἶχε περάσει τὸν ποταμὸ καὶ ὁ Ξέρξης προερχόμενος ἀπὸ τὰ Ἀβδηρα. Ποιὸ ἦταν ὁμως τὸ σημεῖο αὐτό; Ἄν πάρουμε ὑπ' ὄψη μας τὸ γεγονός ὅτι στὴν ἀρχαιότητα ὁ Νέστος σχηματίζει στὶς ἐκβολές του ἓνα δέλτα<sup>1</sup>, πού θὰ ἦταν ἀδιάβατο, καθὼς καὶ τὸ ἄλλο γεγονός, ὅτι δηλ. κατὰ τὴ διαδρομὴ του μέσ' ἀπὸ τὴν πεδιάδα τῆς σημ. Χρυσούπολης ἢ κοίτης του δὲν ἦταν σταθερὴ καὶ γι' αὐτὸ συχνὰ πλημμύριζε<sup>2</sup>, τότε εἶναι φυσικὸ νὰ ἀναζητήσουμε τὸ σημεῖο τῆς διέλευσης τοῦ ποταμοῦ ἀπὸ τὸν Ξέρξη βορειότερα καὶ νὰ τὸ ἐντοπίσουμε μὲ πολλὰς πιθανότητες κοντὰ στὸ σημ. χωριὸ Παράδεισος, ὅπου ὁ ποταμὸς κατεβαίνει ἀπὸ τὸ βουνὸ Λεκάνη γιὰ νὰ ξεχυθῇ ὀρμητικὸς κάτω στὴν πεδιάδα. Πραγματικὰ στὸ σημεῖο αὐτὸ βρέθηκαν ἱχνη ρωμαϊκῆς γέφυρας<sup>3</sup>, ἀπ' τὴν ὁποία περνοῦσε ἡ Ἑγνατία ὁδὸς κατευθυνόμενὴ πρὸς τὴ Θράκη<sup>4</sup>, καὶ εἶναι πολὺ πιθανὸ ὅτι ἡ ρωμαϊκὴ αὐτὴ γέφυρα χτίστηκε στὴ θέσιν ἀρχαίας, ἂν καὶ κανένας ἀπὸ τοὺς ἀρχαίους συγγραφεῖς δὲν μνημονεύει κάτι τέτοιο. Εἶναι παράξενο μάλιστα τὸ γεγονός ὅτι ὁ Ἡρόδοτος, ἐνῶ μιλάει γιὰ γέφυρες πού κατασκεύασε τὸ μηχανικὸ τοῦ Ξέρξη στὸν Στρυμόνα, δὲν κάνει καθόλου λόγὸ γιὰ γέφυρες στὸ Νέστο. Αὐτὴ ἀκριβῶς ἡ σιωπὴ μᾶς κάνει νὰ πιστέψουμε ὅτι στὸ Νέστο προὔπληρχε γέφυρα (ἢ γέφυρες), ἀπ' τὴν ὁποία πέρασε ὁ στρατὸς τοῦ Ξέρξη. Ἀλλ' ὥστε αὐτὸ τὸ ἐπιβεβαιώνει καὶ τὸ γεγονός ὅτι 30 περίπου χρόνια νωρίτερα εἶχε περάσει τὸ Νέστο ἀπὸ προϋπάρχουσα πιθανώτατα γέφυρα ὁ στρατηγὸς τοῦ Δαρείου Μεγάβας<sup>5</sup>, ὅταν ἐξεστράτευσε ἐναντίον τῶν Σιριοπαίωνων<sup>6</sup>. Τέλος ἀπὸ τὴν ἀρχαιότητα αὐτὴ γέφυρα θὰ εἶχαν περάσει καὶ οἱ Παῖονες, ὅταν ἐξεστράτευσαν ἐναντίον τῆς Καρδίας<sup>7</sup>, καὶ ἀκόμη παλιότερα οἱ Βισάλτες κατὰ τὴν ἐκστρατεία τους ἐναντίον τῆς Περίνθου<sup>8</sup>. ἐπίσης ὁ βασιλεὺς Ρῆσος, ὅταν μετέβη στὴν Τροία γιὰ νὰ βοηθήσῃ τοὺς πολιορκουμένους συμμάχους του<sup>9</sup>, καὶ τέλος ὁ Ἡρακλῆς, ὅταν ἐπέστρεφε ἀπ' τὴ Θράκη στὶς Μυκῆνες φέρνοντας τὰ ἄλογα τοῦ βασιλεῖς Διομήδη<sup>9</sup>.

Ἐπομένως μπορεῖ νὰ θεωρηθῇ σχεδὸν βέβαιο ὅτι καὶ ὁ Ξέρξης εἶχε διαβῇ τὸ Νέστο ἀπὸ τὸ σημεῖο αὐτό, χρησιμοποιώντας κάποια ἀρχαία γέ-

1. Βλ. E u g. O b e r h u m m e r, RE XVII, 138/9, στὴ λ. «Nestus», ἀρ. 1.

2. Στραβ. VII, ἀπόσπ. 43 (44).

3. Βλ. Γ. Μ π α κ α λ ά κ η, Παρανέστοι ἀρχαιότητες, «Θρακικά», τ. 8 (1937), σ. 15, σημ. 1.

4. Βλ. Γ. Μ π α κ α λ ά κ η, ἑ.ἀ. Πρβλ. καὶ P. C o l l a r t, Philippes, ville de Macédoine depuis ses origines jusqu' à la fin de l'époque romaine, Paris 1937, πίν. I καὶ LXXXVII.

5. Ἡροδ. V, 15.

6. FHG, I, 34 [= Ἀθην. XII, 520].

7. Ἡροδ. V, 1.

8. Ὀμηρ. Ἰλ. K, 433-41. Ἀπολλοδ. I, 3, 4.

9. Ἀπολλοδ. II, 5, 8.

φουρα ποὺ θὰ ὑπῆρχε στὴ θέση τῆς ρωμαϊκῆς. Καὶ ἂν πάρουμε ὑπ' ὄψη μας τὸ γεγονός ὅτι κατὰ τὴν περαιτέρω πρὸς δυσμὰς πορεία του εἶχε περάσει πλάι (βορείως) ἀπὸ τὴν πόλη Πίστυρο<sup>1</sup>, ἡ ὁποία πιθανῶς ταυτίζεται μὲ τὰ ἐρεῖπια ἀρχαίας πόλης ποὺ ἀνακαλύφθηκαν κοντὰ στὸ σημ. χωριὸ Ποντολίβαδο<sup>2</sup>, τότε θὰ πρέπει νὰ θεωρηθῇ πολὺ πιθανὸ ὅτι ὁ ἀρχαῖος δρόμος, ἀφοῦ περνοῦσε ἀπὸ τὴν παραπάνω γέφυρα, ἀκολουθοῦσε, τουλάχιστο ὡς τὴ Νεάπολη (σημ. Καβάλα), τὴ γνωστὴ διαδρομὴ τῆς Ἑγνατίας ὁδοῦ, ποὺ μὲ τὴ σειρά της δὲν διέφερε πολὺ ἀπ' αὐτὴ τῆς σημερινῆς ἐθνικῆς ὁδοῦ Ξάνθης-Καβάλας<sup>3</sup>.

Ἀπ' τὴ Νεάπολη ὁ δρόμος φαίνεται πὼς συνέχιζε πρὸς δυσμὰς τὴ διαδρομὴ του μέσα ἀπὸ τὴν Πιερικὴ κοιλάδα ἀκολουθώντας τὴν κατεύθυνση τῆς σημ. ἐθνικῆς ὁδοῦ Καβάλας-Θεσσαλονίκης. Αὐτὸ συμπεραίνεται ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι ὁ Ξέρξης κατὰ τὴν πορεία του μέσα ἀπὸ τὴν Πιερίδα εἶχε, σύμφωνα μὲ τὴν θετικὴ μαρτυρία τοῦ Ἡρόδοτου, στ' ἀριστερά του τὶς παραθαλάσσιες Πιερικὲς πόλεις (=θασιακὲς ἀποικίες) καὶ στὰ δεξιὰ του τὸ βουνὸ Παγγαῖο, περνώντας πλάι ἀπὸ τοὺς νότιους πρόποδες αὐτοῦ<sup>4</sup>. Ἀφοῦ διέσχισε τὴν Πιερίδα, ὁ δρόμος ἔφερνε στὴν πόλη Ἡϊόνα, περνοῦσε νοτίως τῆς Ἀμφίπολης (Ἑννέα ὁδοί) καὶ ἀπὸ κεῖ συνέχιζε παραλιακὰ τὴ διαδρομὴ του πρὸς τὰ δυτικά, περνώντας ἀπὸ τὴ γέφυρα (ἢ γέφυρες;) τοῦ Στρυμόνος<sup>5</sup>.

Ἡ ὑπαρξὴ γέφυρας στὸν Στρυμόνα ἀπὸ τὴν πιὸ πρώιμη ἀκόμη ἀρχαϊότητα θὰ πρέπει νὰ θεωρηθῇ πολὺ πιθανή, ἂν κρίνουμε ἀπὸ τὴν περίπτωσι τοῦ Ρήσου<sup>6</sup>, ἀπ' τὴν ἐκστρατεία τῶν Βισαλτῶν ἐναντίον τῆς Περίνθου<sup>7</sup>, οἱ ὁποῖοι ἦταν ὑποχρεωμένοι νὰ περάσουν τὸν Στρυμόνα, μιά ποὺ κατοικοῦσαν δυτικὰ αὐτοῦ, καθὼς καὶ ἀπὸ τὴν μαρτυρία τοῦ Εὐριπίδη, ὁ ὁποῖος ἀναφέρει

1. Ἡροδ. VII, 109, 2.

2. Βλ. X. Κουκούλη - Χρυσανθάκη, Εἰδήσεις ἐκ τῆς Θεσιῶν Ἡπειρῶ, AAA, τ. 6 (1973) σ. 2, 237-8.

3. Γιά τὴν ταύτιση τῆς πορείας τῆς Ἑγνατίας καὶ τῆς σημ. ἐθνικῆς ὁδοῦ βλ. Γ. Μπακαλάκη, Παρანέστιοι ἀρχαῖότητες, ἑ.ἀ., σ. 24 κ.ἐ. X. Κουκούλη - Χρυσανθάκη, Via Egnatia - Ἀκόντιομα, AAA, τ. 5 (1972), σ. 481, σημ. 19. Δ. Λαζαρίδη, Ἀμφίπολις καὶ Ἀργίλος (πολυγραφ.), Ἀθῆναι 1972, εἰκ. 8. Δ. Σαμάρη, Ἱστορικὴ γεωγραφία τῆς ἀρχαίας Ἀνατολικῆς Μακεδονίας (πολυγραφ.), Θεσσαλονίκη 1973, σ. 33.

4. Ἡροδ. VII, 110-112.

5. Ἀπὸ τὴν διήγησι τοῦ Ἡροδότου (VIII, 115) θὰ μπορούσε νὰ σχηματίζει κανεὶς τὴν ἐντύπωσι πὼς ὁ Ξέρξης εἶχε περάσει καὶ ἀπὸ τὴν Σίρι, ἀλλὰ, ὅπως σωστὰ παρατηρεῖ ὁ Desdèvisès (Géographie ancienne de Macédoine, Paris, 1863, σ. 138), ὁ ἴδιος ὁ Ξέρξης δὲν πῆγε πιὸ μακριὰ (βορειότερα) ἀπὸ τὴν πόλη τῶν Ἑννέα ὁδῶν ἴσως ἀπὸ τὴ Σίρι πέρασε μονάχα ἓνα τμήμα τοῦ στρατοῦ του.

6. Βλ. P. Perdrizet, Le pont d'Amphipolis et la date du Rhésos, «In Memorialui Vasile Pârvan», 1934, σ. 284-90.

7. FHG, I, 34 [=Ἀθην. XII].

τὸν ποταμὸ ὡς «καλλιγέφυρον»<sup>1</sup>. Τὸ 480 π.Χ. ὁμως ὁ Ξέρξης γιὰ νὰ περάσῃ τὸν ποταμὸ «προσετέτακτο ζεύξαντες γεφυρῶσαι» αὐτόν<sup>2</sup>. Αὐτὸ σημαίνει ὅτι τὴν ἐποχὴ τουλάχιστο ἐκείνη δὲν σωζόταν ἡ γέφυρα τῶν ἀρχαϊκῶν χρόνων. Δὲν ἦταν ἄλλωστε δυνατό νὰ εἶναι αὐτὴ μόνιμη, ἂν πάrouμε ὑπ' ὄψη μας ὅτι ἡ κοίτη τοῦ ποταμοῦ δὲν ἦταν σταθερὴ, ὅπως φαίνεται ἀπὸ τὸ ἐπεισόδιο μὲ τὸν Ἡρακλῆ πού, σύμφωνα μὲ τὴ μυθολογία, τὸν παρακάλεσαν οἱ κάτοικοι τῆς περιοχῆς καὶ διευθέτησε τὴν κοίτη τοῦ ποταμοῦ<sup>3</sup>.

Μερικὲς δεκαετίες ὕστερα ἀπὸ τὴν ἐκστρατεία τοῦ Ξέρξη ἔχουμε καὶ πάλι πληροφορίες γιὰ τὴν ὑπαρξὴ γεφυρῶν στὸν Στρυμόνα<sup>4</sup>, οἱ ὁποῖες μάλιστα θὰ πρέπει νὰ ἦταν πέτρινες, ἂν κρίνουμε ἀπ' τὸν χαρακτηρισμὸ τοῦ Εὐριπίδη «καλλιγέφυρος Στρυμόν»<sup>5</sup>. Αὐτὸ δείχνει ἡ ὅτι διατηροῦνταν ἀκόμη οἱ γέφυρες πού εἶχε κατασκευάσει τὸ μηχανικὸ τοῦ Ξέρξη—ἂν βέβαια ἦταν πέτρινες—, ἡ ὅτι κατασκευάστηκαν ἄλλες πιθανῶς ἀπὸ τοὺς Ἀθηναίους, μετὰ τὴν ἱδρυση τῆς Ἀμφίπολης. Ἀπ' τὶς γέφυρες αὐτὲς μᾶς εἶναι γνωστὲς δύο, στὴν περιοχὴ τῆς Ἀμφίπολης, πού ἔχουν διασωθῇ καὶ οἱ πέτρες ἀπ' τὰ βάθρα τους στὶς ὄχθες τοῦ ποταμοῦ<sup>6</sup>. Ἡ μιά, ἡ βόρεια, βρισκόταν σὲ μικρὴ ἀπόσταση ἀπ' τὴν πόλη, ἀφοῦ ὡς αὐτὴν ἔφταναν τὰ τεῖχη της, καὶ ἡ ἄλλη, ἡ νότια, λίγο παρακάτω ἀπ' τὴν πρώτη<sup>7</sup>. Πιθανῶς ὁμως οἱ γέφυρες αὐτὲς δὲν ἦταν σύγχρονες, γιατί ὁ Θουκυδίδης στὴν ἐξιστόρησή τῶν ἐδῶ πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων ἀναφέρει μιὰ μονάχα γέφυρα, προφανῶς τὴ νότια<sup>8</sup>. Ἴσως ἡ ἄλλη κατασκευάστηκε τὴν ἐλληνιστικὴ ἐποχὴ, ὁπότε εἶχε πιά ἐπεκταθῇ τὸ

1. Εὐριπ. Ῥῆσ., 347-50.

2. Ἡροδ. VII, 24 «...τοῖσι δὲ αὐτοῖσι τούτοις τοῖσι περ καὶ τὸ δρυγμα, προσετέτακτο (ὁ Ξέρξης) καὶ τὸν Στρυμόνα ποταμὸν ζεύξαντες γεφυρῶσαι». Βλ. καὶ Ἡροδ. VII, 114, 1, ὅπου γίνεται λόγος γιὰ περισσότερες ἀπὸ μιὰ γέφυρες: «Φαρμακεύσαντες δὲ ταῦτα ἐς τὸν ποταμὸν καὶ ἄλλα πολλὰ πρὸς τούτοις ἐν Ἑννέα ὁδοῖσι τῇσι Ἡδῶνων ἐπορεύοντο κατὰ τὰς γεφύρας, τὸν Στρυμόνα εὐρόντες ἐξευγμένον».

3. Ἀπολλοδ. II, 5, 10.

4. Θουκυδ. IV, 103, 4, 108, 1. Πρβλ. καὶ J. P a p a s t a v r u, Amphipolis. Geschichte und Prosopographie, «Klio», τ. 37 (1936), σ. 2.

5. Εὐριπ., ἔ.ἄ.

6. Βλ. Ε. Π ε λ ε κ ί δ η, Ἀνασκαφαὶ ἐν Ἀμφιπόλει, ΠΑΕ 1920, σ. 82-4.

7. Π ε λ ε κ ί δ η, ἔ.ἄ.

8. Θουκυδ. IV, 103, 4, 108, 1. Οἱ νεώτεροι, στηριζόμενοι στὸν Θουκυδίδη καὶ ἀναζητῶντας μιὰ μονάχα γέφυρα, βρίσκουν τὰ ἱχνη τῆς βόρειας μονάχα ἡ τῆς νότιας καὶ κανεῖς τὰ ἱχνη καὶ τῶν δύο, πού τὰ βάθρα τους ἀνακάλυψε ὁ Πελεκίδης. Ἐτσι ὁ W. M. L e a k e, Travels in Northern Greece, τ. III, σ. 191, σημειώνει μονάχα τὴ βόρεια (πρβλ. καὶ RE, I, στ. 1950-51), ὁ Arnold, Thucydides, τ. II, σ. 450 καὶ ὁ Grote (στὸ τέλος τοῦ τόμου VII τῆς ἱστορίας του) τοποθετοῦν ὁρθὰ τὴν ἀναφερόμενη ἀπὸ τὸν Θουκυδίδη γέφυρα στὰ νότια τῆς Ἀμφίπολης, χωρὶς νὰ ἀναφέρουν ὁμως καὶ τὴ δεύτερη. Καὶ τέλος ὁ X ρ υ σ ο χ ὁ ς, «Παρνασσὸς Ἐπετηρίς», τ. 2 (1898), σ. 262, γνωρίζει μονάχα τὴ βόρεια, ὅπως καὶ ὁ Leake κ.ἄ.

μακεδονικὸ κράτος καὶ πέρα ἀπὸ τὸν Στρυμόνα. Δυστυχῶς δὲν μπορεῖ νὰ δοθῇ μιὰ σίγουρη ἀπάντησις, ἐξαιτίας τῆς ἔλλειψης περισσώτερων πληροφοριῶν καὶ ἐπειδὴ οἱ πέτρες τῶν βάθρων ποῦ βρέθηκαν δὲν ἀποτελοῦν ἱκανοποιητικὰ ἐνδεικτικὰ στοιχεῖα χρονολόγησις. Πάντως ἀργότερα στὰ ἴχνη τῶν γεφυρῶν αὐτῶν οἱ Ῥωμαῖοι κατασκεύασαν τὶς δικῆς τοὺς πέτρινες τοξωτὲς γέφυρες, ποῦ ἀπὸ μιὰ ἀπ' αὐτὰς περνοῦσε καὶ ἡ Ἐγνατία ὁδός<sup>1</sup>.

Ἡ «κάτω ὁδός» ποῦ θὰ ἐξασφάλιζε τὴν ἐπικοινωνίαν ἀνάμεσα στὴν Ἀσία καὶ τὴν Ἑλλάδα καὶ ἀκόμη ἀνάμεσα στὶς πόλεις τῆς Ἀνατολικῆς Μακεδονίας ἀπ' τὶς ὁποῖες περνοῦσε, φαίνεται πὼς εἶχε κατασκευαστῇ ἀπὸ τὴν πιὸ πρῶϊμην κίολας ἀρχαιότητα, γιατί, ὅπως εἶδαμε, τὴν εἶχαν χρησιμοποιήσει πρὶν ἀπὸ τὸν Ξέρξη καὶ οἱ Παῖονες, οἱ Βισάλτες καὶ ὁ Ρῆσος καὶ πολὺ πιθανὸν καὶ ὁ Μεγάβαρος κατὰ τὴν ἐκστρατεία του ἐναντίον τῶν Σιριοπαίων<sup>2</sup>. Σύμφωνα μὲ τὴν μαρτυρία τοῦ Ἡρόδοτου, ὁ δρόμος διατηρήθηκε ἀπὸ τοὺς κατοίκους τῆς περιοχῆς καὶ μετὰ τὴν διέλευσιν τοῦ Ξέρξη<sup>3</sup>. Ἀπ' αὐτὸν πέρασε ἀργότερα ὁ Μ. Ἀλέξανδρος κατὰ τὴν ἐκστρατεία του στὴν Ἀσία<sup>4</sup>. Ὁ ἴδιος εἶχε χρησιμοποιήσει παλιότερα ἓνα τμήμα αὐτοῦ—ἀπ' τὴ Νεάπολη ὡς τὸ Νέστο<sup>5</sup>—σὲ μιὰ προηγούμενη ἐκστρατεία ἐναντίον τῶν Τριβαλλῶν<sup>6</sup>. Ἐπίσης νορίτερα ὁ Βρασιδᾶς εἶχε χρησιμοποιήσει τὸ δυτικὰ τοῦ Στρυμόνος τμήμα τοῦ δρόμου κατὰ τὴν ἐκστρατεία του ἐναντίον τῆς Ἀμφίπολης<sup>7</sup>. Στὶς ἀρχὰς τοῦ 2ου π.Χ. αἰ. ὁ δρόμος βρισκόταν σὲ πολὺ κακὴ κατάστασις.

1. Βλ. Δ. Σ α μ σ ἄ ρ η, Ἱστορικὴ γεωγραφία, σ. 6.

2. Βλ. Ἡροδ. VI, 43-5.

3. Ἡροδ. VII, 115, 3 «Τὴν δὲ ὁδὸν ταύτην, τῇ βασιλεὺς Ξέρξης τὸν στρατὸν ἤλασε, οὔτε συγγέουσι Θρήϊκες οὔτ' ἐπισπεύρουσι, σέβονται τε μεγάλας τὸ μέχρι ἐμεῦ». Πρβλ. καὶ St. C a s s o n, Macedonia, Thrace and Illyria, Oxford 1926, σ. 43. Ὅπως φαίνεται ἀπὸ τὸ χωρίον αὐτὸ τοῦ Ἡρόδοτου ὁ δρόμος δὲν θὰ πρέπει νὰ ἦταν λιθοστρώτος, ἀφοῦ ἦταν δυνατό νὰ σπαρῇ· δὲν ξέρουμε ἂν ἀργότερα λιθοστρώθηκε.

4. Ἀρριαν. Ἀναβ., I, 11, 4 «Διαβάς δὲ τὸν Στρυμόνα παρήμειβε (ὁ Ἀλέξανδρος) τὸ Πάγγαιον ὄρος τὴν ὥς ἐπ' Ἀβδηρα καὶ Μαρόνειας, πόλεις Ἑλληνίδας, ἐπὶ θαλάσση ὀψικόμενας. Ἐνθεν δὲ ἐπὶ τὸν Ἐβρον ποταμὸν ἀφικόμενος...».

5. Ὅπως φαίνεται ἀπὸ τὴν περιγραφὴ τῆς πορείας του ἀπὸ τὸν Ἀρριανὸν (Ἀναβ. I, 1, 4-5), ὁ Ἀλέξανδρος, ἀφοῦ διέβη τὸ Νέστο, πῆρε τὸν δρόμον ποῦ ὡδηγοῦσε πάνω ἀπὸ τὴν Ροδόπη πρὸς τὴν πηγὴν τοῦ ποταμοῦ καὶ σὲ 10 μέρες ἔφτασε στὸν Αἴμο. Γιὰ τὴν πορεία κατὰ τὴν ἐκστρατεία του αὐτὴ βλ. περισσότερα τοῦ P. C o l l a r t, Philippes, σ. 187, σημ. 1, ὅπου καὶ σχετικὴ βιβλιογραφία.

6. Γιὰ τὴν ἐκστρατεία αὐτὴ βλ. Ἀρριαν. Ἀναβ. I, 1 κ.ε. Πρβλ. καὶ G. K a c a r o v, Arian: Pohodât ha Aleksandâr veliki kâm Dunava, ПСИ (= «Periodičesko Spisanie ha Bâlgarskoto Knizovno Družestvo»), τ. 16 (1905), σ. 65, 124-33. N. V u l i č, Alexander zur gegen die Triballer, «Klio», τ. 9 (1909), σ. 490-91. G. K a c a r o v, Po Vâprosa za Pohoda ha Aleksandâr Veliki kâm Dunava, ПСИ, τ. 21 (1909), 70, σ. 469-72. T o ō i δ i o u, Pohodât ha Aleksandâr veliki kâm Dunava, «Bâlgarski turist», τ. 16 (1923(24)), 5, σ. 78-9.

7. Σχετικὰ βλ. στοῦ Θουκυδ. IV, 103, 1-2.

Ἦτοσι τὸ 188 π.Χ. ὁ Μάνλιος εἶχε διασχίσει αὐτὸν μὲ μεγάλην δυσκολίᾳ<sup>1</sup>. Μετὰ τὴ ρωμαϊκὴ κατάκτηση στὰ ἴχνη τοῦ δρόμου αὐτοῦ κατασκευάστηκε ὁ ρωμαϊκὸς δρόμος Φιλίππων-Ἀμφίπολης μέσω Πιερίδος καὶ τὸ τμήμα τῆς Ἑγνατίας ὁδοῦ ἀπὸ τῆς Νεάπολης ὡς τὸ Νέστο ποταμὸ.

Ἄν πάρουμε ὑπ' ὄψη μας ὅτι ὁ Βρασιδᾶς, παρόλη τὴν κακοκαιρία ποὺ ἐπικρατοῦσε, διήνυσσε τὸ δυτικὰ τοῦ Στρυμόνος τμήμα τοῦ ἀρχαίου αὐτοῦ δρόμου (ἀπὸ Βρομίσκο ὡς τὴν Ἀμφίπολη) μέσα σὲ μιὰ νύχτα<sup>2</sup> καὶ ἀκόμη τὸ γεγονός ὅτι ἕνας ἐλαφρὰ ὅπλισμένος ἀρχαῖος ὀπλίτης γιὰ νὰ διανύσῃ τὸν δρόμο ἀπὸ Βυζάντιο ὡς τὸν Στρυμόνα ἤθελε 13 μέρες<sup>3</sup>, τότε μπορούμε νὰ βγάλουμε τὸ συμπέρασμα ὅτι γιὰ νὰ διανύσῃ κανεὶς τὸ τμήμα τοῦ δρόμου ἀπὸ Νέστο ὡς τὸν Βρομίσκο χρειαζόταν τρία περίπου ἡμερόνυχτα.

Οἱ δρόμοι «Νεάπολης-Φιλίππων», «Σίρεως-Ἀμφίπολης» καὶ ἡ λεγομένη «ἄνω ὁδός». Ἀπ' τὴν «κάτω ὁδὸ» ξεκινοῦσαν δυὸ δευτερεύουσες ὁδικὲς ἀρτηρίες, ἀπ' τίς ὁποῖες ἡ μιὰ ἀπεσπᾶτο ἀπὸ τῆς Νεάπολης καὶ ἡ ἄλλη ἀπὸ ἓνα σημεῖο κοντὰ στὴ σημ. Ἐλευθερούπολη. Ἡ πρώτη ἀπ' αὐτὲς ὁδηγοῦσε στὸ Δάτο(=Κρηνίδες, Φιλίππους) καὶ εἶχε μήκος 90 περίπου σταδίων (16 χλμ. περίπου)<sup>4</sup>. Ἄν κρίνουμε ἀπ' τὸ γεγονός ὅτι ἡ Νεάπολη ἦταν ἐπίνειο τῶν Δατηνῶν<sup>5</sup>, θὰ πρέπει νὰ υποθέσουμε ὅτι ἡ ὁδικὴ αὐτὴ ἀρτηρία ὑπῆρχε καὶ πρὶν ἀπὸ τὴν ἴδρυση τῆς ἐδῶ θασιακῆς ἀποικίας τῶν Κρηνίδων. Ἡ ὑπαρξὴ τῆς πάντως ἐπιβεβαιώνεται καὶ ἀπὸ μιὰ ἐπιγραφή τοῦ 3ου π.Χ. αἰ., ποὺ μαρτυρεῖ ὅτι οἱ Φιλίππιοι εἶχαν συνοδεύει τιμητικὰ τοὺς θεαροὺς τῆς Κῶ ἀπὸ τὴν πόλιν τους ὡς τὴ Νεάπολη<sup>6</sup>. Ἀργότερα τὰ ἴχνη τοῦ δρόμου αὐτοῦ ἀκολούθησε καὶ ἡ Ἑγνατία ὁδός<sup>7</sup>. Ἡ δευτέρη ὁδικὴ ἀρτηρία ὁδηγοῦσε στὴ Σκαπτὴ Ὑλῃ καὶ ἀπ' αὐτὴν μεταφερόταν προφανῶς καὶ ἡ ξυλῆια τοῦ Παγγαίου στὰ ναυπηγεῖα τῆς Νεάπολης.

Ἀπ' τὴν περιγραφή τῆς ἐκστρατείας τοῦ Μεγάβαζου ἐναντίον τῶν Σιρποπιδόνων ποὺ κάνει ὁ Ἡρόδοτος<sup>8</sup> μαθαίνουμε δυὸ ἀκόμη δρόμους: τὸν

1. Liv. XXXVIII, 40, 41.

2. Βλ. Θουκυδ., ἔ.ἀ.

3. Πρβλ. Θουκυδ. II, 97, 1-2.

4. Ὁ Ἀππιανός, Περὶ Ἑμφ. πολ., IV, 106, 446, ὑπολογίζει τὴν ἀπόσταση Φιλίππων-Νεαπόλεως σὲ 70 στάδια καὶ ὁ Γαληνός, Περὶ τῆς τῶν ἀπλῶν φαρμάκων κράσεως καὶ δυνάμεως, IX, 2 (ἐκδ. Kühn, τ. XII, σ. 172) σὲ 120 στάδια. Ἀκολουθώντας τὸν σημ. δρόμο ἢ ἀπόσταση ἀπὸ τὰ ἐρείπια τῶν Φιλίππων καὶ ὡς τὴν Καβάλα (ἀρχ. Νεάπολη) εἶναι 15 χλμ. περίπου.

5. Στραβ. VII, ἀπόσπ. 36.

6. SEG 105, ἀρ. 373-4. Πρβλ. καὶ Δ. Κανατσούλη, Ἱστορία τῆς Μακεδονίας μέχρι τοῦ Μ. Κωνσταντίνου, Θεσσαλονίκη 1964, σ. 84.

7. Βλ. Δ. Σαμσάρη, Ἱστορικὴ γεωγραφία, σ. 33.

8. Γιὰ τὴν ἐκστρατεία αὐτὴ βλ. Ἡρόδ. V, 14-6.





δρόμο πού ἀκολούθησαν οἱ Σιριοπαῖνες γιὰ νά κατεβοῦν στή θάλασσα<sup>1</sup> καί τὸν ἄλλο πού χρησιμοποίησε ὁ Μεγάβαζος στήν πορεία του πρὸς τὴν Σίρι καί τὴν Πρασιάδα λίμνη<sup>2</sup>. Ὁ πρῶτος δρόμος θά ξεκινούσε ἀπὸ τὴν πρωτεύουσα τῶν Σιριοπαίωνων, τὴν Σίρι, καί ἀκολουθώντας τὸν σημ. αὐτοκινητόδρομο Σεργῶν-Ἀμφίπολης περνοῦσε ἀπὸ τὴν Δραβήσκο καί τὴν Μύρκινο καί ἔφερνε στήν Ἀμφίπολη<sup>3</sup>.

Ὁ Μεγάβαζος πάλι φαίνεται πὼς στήν ἀρχὴ πῆρε τὸν δρόμο, πού εἶχε ἀκολουθήσει ὁ Ξέρξης, δηλ. τὴν «κάτω ὁδόν», γι' αὐτὸ καί οἱ Σιριοπαῖνες κατέβηκαν καί τὸν περίμεναν στὸν Στρυμονικὸ κόλπο, ἀπ' ὅπου περνοῦσε ὑποχρεωτικὰ ὁ δρόμος<sup>4</sup>. Ὅταν ὁμως ὁ Μεγάβαζος πληροφορήθηκε τὴν κίνηση αὐτὴ τῶν Σιριοπαίωνων ἄφησε τὸν δρόμο αὐτὸ καί πῆρε τὴν λεγόμενη «ἄνω ὁδόν»<sup>5</sup>. Ἡ «ἄνω ὁδός» θά πρέπει νά ἦταν ἐκείνη πού ὀδηγοῦσε πρὸς τὶς Κρηνίδες ἢ ἡ ἄλλη πού ἔφερνε στὴ Σκαπτὴ Ὑλῃ. Ἄλλος δρόμος δὲν μπορούσε νά ὑπάρχει, ἀφοῦ ἀνάμεσα στοὺς δυὸ παραπάνω ἐκτείνονταν τὰ ἔλη τῶν Φιλίππων. Ἀν πάρουμε ὑπ' ὄψη μας τὸ γεγονὸς ὅτι ἡ πορεία του πρὸς τὴν Σίρι μέσ' ἀπὸ τὶς Κρηνίδες (Φιλίππους) ἀπαιτοῦσε πολὺ περισσότερα χιλιόμετρα ἀπὸ ἐκείνη τῆς Σκαπτῆς Ὑλῆς καί, ἂν ἀποκλείσουμε μιὰ τέτοια ταλαιπωρία τοῦ Μεγάβαζου, τὴ στιγμὴ πού εἶχε ντόπιους ὀδηγοὺς<sup>6</sup> πού ἤξεραν τὰ μέρη, τότε θά πρέπει νά ὑποθέσουμε ὅτι τὸν δρόμο τῆς Πιερίδος τὸν ἄφησε στὸ σημεῖο περίπου τῆς σημ. Ἐλευθερούπολης καί ἀπὸ κεῖ πῆρε τὸν δρόμο

1. Ἡροδ. V, 15 «Πυθόμενοι δὲ οἱ Παῖνες τοὺς Πέρσας ἐπὶ σφέας ἰέναι, ἀλισθέντες ἐξεστρατεύσαντο πρὸς θαλάσσης, δοκέοντες ταύτῃ ἐπιχειρήσειν τοὺς Πέρσας ἐσβάλλοντας».

2. Ἡροδ. V, 14, 1-2 «Ἐνταῦθα Δαρεῖος γράφει γράμματα Μεγαβάζῳ, τὸν ἔλιπε ἐν τῇ Θρηκίῃ στρατηγόν, ἐντελλόμενος ἐξαναστήσai ἐξ ἡθέων Παίονας καί παρ' αὐτὸν ἀγαγεῖν καὶ αὐτοὺς καὶ τέκνα τε καὶ γυναῖκας αὐτῶν... Ὁ δὲ ἐπιλεξάμενος καὶ λαβὼν ἡγεμόνας ἐκ τῆς Θρηκίης ἐστρατεύετο ἐπὶ τὴν Παιονίην», 15, 2 «...καθόντες δὲ τοὺς Παίονας ἐσπίπτουσιν ἐς τὰς πόλεις αὐτῶν, ἐσοῦσας ἀνδρῶν ἐρήμων· οἳ δὲ κεινῇσι ἐπιπεσόντες εὐπετέως κατέσχον... Οὕτω δὴ Παίωνων Σιριοπαῖνές τε καὶ Παϊόπλαι καὶ οἱ μέχρι τῆς Πρασιάδος λίμνης ἐξ ἡθέων ἐξαναστάντες ἦγοντο ἐς τὴν Ἀσίην».

3. Ὁ δρόμος ἔμπαινε, σύμφωνα μὲ τὸν P a p a s t a v r u, Amphipolis, σ. 3, στήν Ἀμφίπολη ἀπὸ τῆ γνωστῆ «θρακικὴ πύλη» (Θουκυδ. V, 10, 1). Τὸν δρόμο αὐτὸν θά χρησιμοποίησε καὶ ὁ Αἰμίλιος Παῦλος τὸ 168 π.Χ. γιὰ νά κατεβῇ ἀπὸ τὴν Σίρι, ὅπου ἦταν στρατοπεδευμένος, στήν Ἀμφίπολη (Liv. XLV, 4).

4. Ἀλλιῶς δὲν ἐξηγεῖται πὼς οἱ Σιριοπαῖνες σχηματίσαν τὴν ἐντύπωση ὅτι θά ἐπιτίθeto ἐναντίον τους ἀπὸ τὴ θάλασσα, ἀκολουθώντας δηλ. τὸν δρόμο τοῦ Ξέρξη πού περνοῦσε ἀπὸ τὸν Στρυμονικὸ κόλπο, τὴ στιγμὴ πού ὑπῆρχε καὶ ἄλλος δρόμος, ὅπως θά δοῦμε, ἀπὸ τὶς ἀνατολικὰς πλαγιὰς τοῦ Παγγαίου.

5. Ἡροδ. V, 15, 2 «Οἱ δὲ Πέρσαι πυθόμενοι συναλίσθαι τοὺς Παίονας καὶ τὴν πρὸς θαλάσσης ἐσβολὴν φυλάσσοντας, ἔχοντες ἡγεμόνας τὴν ἄνω ὁδὸν τράπονται...».

6. Ἡροδ. V, 15, 2.

τῆς Σκαπτῆς Ὑλῆς ποὺ ἐβγαζε βορείως τοῦ Παγγαίου, πράγμα ποὺ δικαιολογεῖ καὶ τὸν χαρακτηρισμὸ τῆς ὁδοῦ ὡς ἄνω» ἀπ' τὸν Ἡρόδοτο<sup>1</sup>.

Ἀπὸ τὴν Σκαπτὴ Ὑλὴ πάλι, ἂν κρίνουμε ἀπὸ τὴν πορεία τοῦ Μεγάβαζου, φαίνεται πὼς ἡ ἄνω ὁδὸς» κατευθύνονταν ΒΔ καὶ ὕστερα ἀπὸ μερικὰ χιλιόμετρα ἐνώνονταν πιθανῶς μὲ τὸν δρόμο τῆς Σίρεως.<sup>2</sup> Ἀμφίπολῆς ἴσως στὸ σημεῖο τῆς Γαζώρου. Τὸν δρόμο αὐτὸν χρησιμοποιοῦσαν πιθανώτατα καὶ οἱ Θάσιοι ἔμποροι γιὰ τὴν μετάβασή τους στὴν ἐνδοχώρα, ποὺ τὴν βεβαιώνουν νομίσματά τους, τὰ ὁποῖα βρέθηκαν σὲ διάφορα ἀρχαῖα νομίσματα τῆς περιοχῆς τῆς Σίρεως<sup>3</sup>. Ἡ πληροφορία τοῦ Ἡρόδοτου ὅτι ὁ Μεγάβαζος ἔφτασε ὡς τὴν Πρασιάδα λίμνη καὶ ἀπὸ κεῖ ἔστειλε πρεσβεία στὸν βασιλιὰ τῆς Μακεδονίας, δείχνει ὅτι ὁ δρόμος συνεχιζόταν καὶ πέρα ἀπὸ τὴν Σίρι καὶ ἀκολουθώντας τὴν κατεύθυνση τῆς σημ. σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Σερρῶν-Κιλκίς περνοῦσε ἀπὸ τὴν Ἡράκλεια τὴν Σιντική, πλᾶί ἀπὸ τὴ σημ. λίμνη τῆς Δοϊράνης, ποὺ ταυτίζεται μὲ τὴν ἀρχαία Πρασιάδα<sup>4</sup> καὶ ἀπὸ κεῖ ἀπ' τὰ στενὰ τοῦ Ντόβ-τεπέ ἔφτανε ὡς τὴν τότε πρωτεύουσα τῆς Μακεδονίας, τὴς Αἰγές<sup>5</sup>. Τὸ μῆμα αὐτὸ τοῦ δρόμου ἀπὸ τὴν Κεντρικὴ Μακεδονία ὡς τὴν Ἡράκλεια Σιντικὴ καὶ τὴν Σίρι φαίνεται πὼς εἶχε χρησιμοποιήσει ἀργότερα καὶ ὁ Αἰμίλιος Παῦλος, ἂν πάρουμε ὑπ' ὄψη μας ὅτι, μετὰ τὴν μάχη τῆς Πύδνας, πρῶτα λεηλάτησε τὴ Σιντικὴ καὶ στὴ συνέχεια πῆγε καὶ στρατοπέδευσε ἔξω ἀπὸ τὴν Σίρι.

Θὰ μπορούσαμε νὰ υποθέσουμε τὴν ὑπαρξὴ μιᾶς ὁδικῆς ἀρτηρίας ποὺ θὰ ἀπεσπᾶτο ἀπὸ τὸν δρόμο αὐτό, πιθανῶς ἀπὸ τὸ σημεῖο τῆς Ἡράκλειας Σιντικῆς, θὰ περνοῦσε τὰ στενὰ τοῦ Ροῦπελ καὶ θὰ ὀδηγοῦσε στὴν περιοχὴ τοῦ ἄνω ροῦ τοῦ Στρυμόνα, ἂν ἡ περιοχὴ ἐκεῖνη δὲν κατοικοῦνταν ἀπὸ ἐχθρικές φυλές, ποὺ δὲν φαίνεται νὰ εἶχαν ὁποιαδήποτε ἐπικοινωνία μὲ τὴς φυλές κάτω ἀπὸ τὰ στενὰ τοῦ Ροῦπελ. Ἡ ἀνεύρεση θασιακῶν νομισμάτων στὴν περιοχὴ ἀπ' τὰ στενὰ τοῦ Ροῦπελ ὡς τὴς πηγῆς τοῦ Στρυμόνα (περιοχὴ Σαρδικῆς) ἔκανε μερικοὺς ἐρευνητὲς νὰ πιστέψουν σὲ μιὰ ἐπικοινωνία τῶν λαῶν τῆς περιοχῆς αὐτῆς μὲ τὴ Θάσο ποὺ ἀποσκοποῦσε στὴν προμήθεια τοῦ νησιοῦ μὲ χρυσό<sup>6</sup>. Ἡ Θάσος ὅμως εἶχε τὰ δικά της χρυσορυχεῖα καὶ ἀκόμη ἐκμεταλλευόταν καὶ τὰ χρυσορυχεῖα τῆς Σκαπτῆς Ὑλῆς καὶ τῶν Κρηνίδων

1. Ἡροδ., ἔ.ἀ.

2. Τὸν δρόμο αὐτὸν χρησιμοποίησαν πιθανῶς καὶ οἱ Παῖονες κατὰ τὴν ἐκστρατεία τους ἐναντίον τῆς Περίνθου (Ἡροδ. V, I).

3. Γιὰ τὴν ταύτιση τῆς λίμνης Πρασιάδος βλ. Δ. Σ α μ σ ἄ ρ η, Ἱστορικὴ γεωγραφία, σ. 12, ὅπου καὶ σχετικὴ βιβλιογραφία.

4. Γιὰ τὴν πορεία τῆς «συντόμου ἐς Μακεδονίην ἐκ Πρασιάδος» ὁδοῦ, ὅπως τὴν ἀποκαλεῖ ὁ Ἡρόδοτος (V, 17), βλ. Μ. Παπαγεωργίου. «Ἐστὶ ἐκ τῆς Πρασιάδος λίμνης σύντομος κάρτα ἐς τὴν Μακεδονίην», «Μακεδονικά», τ. 10 (1970), σ. 1-22.

5. Βλ. Casson, ἔ.ἀ., σ. 20, σημ. 1.

και ἔτσι δὲν εἶχε ἀνάγκη ἀπὸ εἰσαγωγὴ χρυσοῦ. Ἐπομένως ἡ ἀνεύρεση ἐκεῖ θασιακῶν νομισμάτων ὀφείλεται, ὅπως σωστά παρατηρεῖ ὁ Casson<sup>1</sup>, σὲ μιὰ και μοναδικὴ εἰσαγωγὴ μᾶλλον καὶ ὄχι σὲ μιὰ σταθερὴ ἐμπορικὴ ἐπικοινωνία πὺν νὰ δικαιολογεῖ τὴν ὑπαρξὴ δρόμου. Ὅπως ὁποῖοτε ὅμως θὰ πρέπει νὰ θεωρηθῇ πιθανὴ ἡ ὑπαρξὴ ἐνὸς τέτοιου δρόμου ἀργότερα, ὅταν ἡ Σιντική εἶχε πιά ἐπεκταθῇ καὶ βορείως τῆς Κερκίνης μὲ τὶς μακεδονικὲς προσαρτήσεις καὶ κυρίως μὲ τὴν καθυπόταξη τῶν βορείων γειτόνων τοὺς Μαίδων. Ἐπίσης δὲν θὰ ἦταν ἀπίθανο νὰ ὑποθέσουμε ὅτι ἡ Ἡράκλεια Σιντικὴ θὰ ἀποτελοῦσε ἀπ' τὴν ἑλληνιστικὴ ἐποχὴ ἕναν πραγματικὸ ὁδικὸ κόμβο, ἀφοῦ ἀπὸ τὴν ἐποχὴ τῶν Ἀντιγονιδῶν ἡ πόλις ἦταν διοικητικὸ κέντρο τῆς περιοχῆς ὡς ἔδρα τοῦ ἐπάρχου τῆς Παιονίας<sup>2</sup>.

Ὁ δρόμος «Αμφίπολης-Βισαλτίας». Ἐνας ἄλλος ἀρχαῖος δρόμος, ἀρχίζοντας ἀπὸ τὴν Ἀμφίπολη, διέσχιζε ὁλόκληρὴ τὴ Βισαλτία ἀπὸ νότο πρὸς βορρᾶ καὶ ἐξυπηρετοῦσε τὴν ἐπικοινωνία τῶν Βισαλτικῶν πόλεων. Ἰχνη τοῦ δρόμου αὐτοῦ διακρίνονται κοντὰ στὰ ἐρεῖπια τῶν ἀρχαίων πόλεων. Ὁ δρόμος αὐτὸς στὰ στενὰ τῆς σημ. Ροδόπολης ἐνωτόταν μὲ τὸν δρόμο τοῦ Μεγάβαζου καὶ ἀπὸ κεῖ συνέχισε πρὸς νότο τὴν πορεία του πρὸς τὴ σημ. Κεντρικὴ Μακεδονία διασχίζοντας τὴν Κρηστωνία. Πιθανῶς κατασκευάστηκε ἀπὸ τοὺς ἀρχαίκοις βασιλιάδες τῶν Βισαλτικῶν γιὰ τὴν ἐπικοινωνία τῆς Βισαλτίας καὶ Κρηστωνίας, ἂν κρίνουμε ἀπ' τὸ γεγονὸς ὅτι στίς ἀρχὲς τοῦ 5ου π.Χ. αἰ. οἱ δύο αὐτὲς θρακικὲς «χῶρες» ἀποτελοῦσαν μιὰ ἐνιαῖα πολιτικὴ ἐνότητα μὲ κοινὸ βασιλιά<sup>3</sup>. Ἀργότερα συντηρήθηκε ἢ ἐπισκευάστηκε ἀπ' τὸν βασιλιά τῆς Μακεδονίας Ἀρχέλαο, ὁ ὁποῖος φρόντισε ἰδιαίτερα γιὰ τὴν τελειοποίησιν τοῦ συστήματος ὁδοποιίας τῆς Μακεδονίας<sup>4</sup>. Φαίνεται πὺς τὸν δρόμο αὐτὸν εἶχε χρησιμοποιήσει ὁ Ξέρξης, ἂν κρίνουμε ἀπὸ τὴν μαρτυρία τοῦ Ἡρόδοτου ὅτι ὕστερα ἀπὸ τὴν Ἀκανθο πῆρε τὸν μεσογειακὸ δρόμο καί, ἀφοῦ πέρασε ἀπ' τὴν Παιονία, τὴν Κρηστωνία καὶ τὸν Ἐχεῖδωρο ποταμὸ (σημ. Γαλλικὸ), κατέβηκε στὴ Θέρμη<sup>5</sup>. Σύμφωνα μὲ τὸν N. Hammond, τὸν ἴδιο δρόμο χρησιμοποίησε καὶ ὁ Ἀρτάβαζος, καθὼς καὶ ὁ Μ. Ἀλέξανδρος κατὰ τὴν ἐκστρατεία του στὴν Ἀσία<sup>6</sup>. Ὁ δρόμος αὐτὸς ἐξα-

1. Casson, ἔ.α.

2. Liv. XL, 23, 2.

3. Ἡροδ. VIII, 116, 1 «Ἐνθα καὶ ὁ τῶν Βισαλτικῶν βασιλεὺς γῆς τε τῆς Κρηστωνικῆς Θρηξ ἔργον ὑπερφυνὲς ἐγράσατο...».

4. Θουκυδ. II, 100, 2. Πρβλ. Δ. Κανατσούλη, Ἱστορία τῆς Μακεδονίας, σ. 20. N. Hammond, A History of Macedonia, Oxford 1972, τ. 1, σ. 209.

5. Ἡροδ. VII, 124 «... ἐκ τῆς Ἀκάνθου τὴν μεσόγαιαν τάμων τῆς ὁδοῦ, βουλόμενος ἐς τὴν Θέρμην ἀπικέσθαι. Ἐπορεύετο δὲ διὰ τῆς Παιονικῆς καὶ Κρηστωνικῆς ἐπὶ ποταμὸν Ἐχεῖδωρον...». Τὴν πορεία ἀπὸ τὸν δρόμο αὐτὸν δέχεται καὶ ὁ N. Hammond, ἔ.α., σ. 194-9.

6. N. Hammond, ἔ.α., σ. 194, σημ. 2, 195. Αὐτὸ ὅμως δὲν εἶναι σίγουρο, γιὰτὶ δὲν

σφάλιζε τὴν ἐπικοινωνία τῆς Ἀνατολικῆς μὲ τὴν ὑπόλοιπη Μακεδονία. Περισσότερο σὲ χρῆση ὅμως γιὰ τὴν ἐπικοινωνία αὐτὴ θὰ ἦταν ὁ παραλιακὸς δρόμος πλάι ἀπὸ τὸν Στρυμονικὸ κόλπο ποὺ ἀποτελοῦσε συνέχεια τοῦ μεγάλου δρόμου τῆς Πιερίδος<sup>1</sup> ἀπ' αὐτὸν εἶχε μεταβῆ καὶ ὁ Βρασιδᾶς στὴν Ἀμφίπολη<sup>2</sup>. Ἀργότερα στὰ ἴχνη ἐνὸς τμήματος τοῦ ἀρχαίου αὐτοῦ δρόμου τῆς Βισαλτίας κατασκευάστηκε ὁ ρωμ. δρόμος Ἀμφίπολης-Ἡράκλειας Σιντικής<sup>3</sup>.

Ὁ «δρόμος τοῦ Σιτάλκη». Ἐναν ἄλλο καθαρὰ στρατιωτικὸ δρόμο εἶχε διανοίξει ὁ Σιτάλκης μέσα ἀπὸ τὰ δάση τῆς Κερκίνης<sup>4</sup> κατὰ τὴν ἐκστρατεία τοῦ ἐναντίον τῶν Παιόνων<sup>5</sup>. Ὁ δρόμος αὐτὸς ἐξασφάλιζε τὴν ἐπικοινωνία τοῦ βασιλεῖου τῶν Ὀδρυσῶν ὄχι μονάχα μὲ τὴν Παιονία ἀλλὰ καὶ μὲ τὴν Κρηστωνία, τὴν Μυγδονία καὶ τὴ Χαλκιδική, ἂν κρίνουμε ἀπ' τὸ γεγονὸς ὅτι ὁ Σιτάλκης εἶχε χρησιμοποιήσει τὸν ἴδιο δρόμο καὶ κατὰ τὴν κατοπινὴ ἐκστρατεία του (429 π.Χ.) ἐναντίον τῆς Μακεδονίας<sup>6</sup>.

Ἄν πραγματικὰ ὁ Φίλιππος Ε' στὴν πορεία του πρὸς τὸν Αἴμο<sup>7</sup> εἶχε χρησιμοποιήσει τὸν ἴδιο δρόμο, ποὺ διανοίχθηκε κατὰ διαταγὴ τοῦ Σιτάλκη, αὐτὸ σημαίνει ὅτι ὁ δρόμος διατηροῦνταν ὡς τὸ α' μισὸ τοῦ 2ου π.Χ. αἰ. Πι-

ἔχουμε στοιχεῖα τόσο γιὰ τὴν πορεία τοῦ Ἀρτάβαζου, ὅσο καὶ γιὰ τὴν πορεία τοῦ Ἀλέξανδρου. Ἰσως αὐτοὶ ἀκολουθήσαν καὶ τὸν παραλιακὸ δρόμο (σημ. ἐθνικὴ δὲ Ὁεσσαλονίκης-Καβάλας).

1. O Casson, Sites archéologiques de la Macédoine Orientale, BCH, τ. 40 (1916), σ. 296, ἀναγνωρίζει καὶ ἓνα προϊστορικὸ δρόμο, ποὺ ἔκρινε τὶς πεδιάδες τοῦ Στρυμόνα καὶ Λαγκαδᾶ καὶ ὁ ὁποῖος ἀκολουθοῦσε τὴν κατεύθυνση τῶν χειμάρρων τοῦ Κοπάτς-ντερέ καὶ Λαγκαδᾶ-τόσι. Καὶ τονίζει ὅτι ὁ δρόμος αὐτός, σὰν συντομώτερος ἀπὸ τὸν παραλιακὸ, εἶχε μεγάλῃ σπουδαιότητα. Δὲν ξέρομε ὅμως ἂν αὐτὸς ἦταν σὲ χρῆση κατὰ τὴν περίοδο ποὺ ἐξετάζουμε.

2. Θουκυδ. IV, 103 «Ἐπὶ ταύτην οὖν ὁ Βρασιδᾶς ἐξ Ἀρῶν τῆς Χαλκιδικῆς ἐπορεύετο τῷ στρατῷ. Καὶ ἀφικόμενος περὶ δεῖλιν ἐπὶ τὸν Αὐλῶνα καὶ Βορμίσκον, ἡ ἢ Βόλβη λίμνη ἐξίτησιν ἐς θάλασσαν, καὶ δειπνοποιησάμενος ἐχώρει τὴν νύκτα. Χειμῶν δὲ ἦν καὶ ὑπένειπεν· ἡ καὶ μᾶλλον ὥρμησε, βουλόμενος λαθεῖν τοὺς ἐν τῇ Ἀμφιπόλει...».

3. Βλ. Δ. Σαμσάρη, ἐ.ἀ., σ. 37.

4. Γιὰ τὴν ταύτιση τῆς Κερκίνης μὲ τὸ σημ. βουνὸ Μπέλες βλ. Δ. Σαμσάρη, ἐ.ἀ., σ. 1-2. Ὁ M. E. Cousinér y, Voyage dans la Macédoine, σ. 169, ταυτίζει ἐσφαλμένα τὴν Κερκίνη μὲ τὸ σημ. βουνὸ Μενόικιο καὶ κατὰ συνέπεια περιγράφει ἐσφαλμένα καὶ τὴν πορεία τοῦ δρόμου ποὺ ἀκολούθησε ὁ Σιτάλκης.

5. Θουκυδ. II, 98, 1-2 «Σιτάλκης μὲν οὖν χώρας τοσαύτης βασιλεύων παρεσκευάζετο τὸν στρατὸν. Καὶ ἐπειδὴ αὐτῷ ἐτοῖμα ἦν ἄρας ἐπορεύετο ἐπὶ τὴν Μακεδονίαν πρῶτον μὲν διὰ τῆς αὐτοῦ ἀρχῆς, ἔπειτα διὰ Κερκίνης ἐρήμου ὁρους, ὃ ἐστὶ μεθόριον Σιντῶν καὶ Παιόνων· ἐπορεύετο δὲ δι' αὐτοῦ τῇ ὁδῷ ἣν πρότερον αὐτὸς ἐποιήσατο τεμὼν τὴν ὕλην, ὅτε ἐπὶ Παίονας ἐστράτευσεν. Τὸ δὲ ὅρος ἐξ Ὀδρυσῶν διόντες ἐν δεξιᾷ μὲν εἶχον Παίονας, ἐν ἀριστερᾷ δὲ Σιντούς καὶ Μαιδοῦς...».

6. Θουκυδ., ἐ.ἀ.

7. Βλ. F. Walbank, Philip V of Macedon, σ. 249 καὶ σημ. 3.

θανῶς ὁμως ὁ Φίλιππος Ε' θά βρῆκε αὐτὸν ἄρκετὰ δύσβατο, γιατί στο μεταξύ θά εἶχε καλυφθῇ ἀπὸ θάμνους καὶ δένδρα<sup>1</sup>, ἂν πάρουμε ὑπ' ὄψη μας ὅτι πολὺ νωρίτερα ὁ Φίλιππος Β' κατὰ τὴν ἐκστρατεία του ἐναντίον τῆς Θράκης (342/41 π.Χ.) εἶχε βρῆ ὀρισμένες περιοχὲς τῆς Μαιδικῆς καὶ τῶν περιχώρων της, ἀπ' ὅπου περνοῦσε ὁ δρόμος τοῦ Σιτάκη, πολὺ λίγο βατέζ<sup>2</sup>.

Ὁ δρόμος «Ἀμφίπολης - Φιλίππων». Ὑστερα ἀπὸ τὴν κατάκτηση καὶ τῆς περιοχῆς πέραν τοῦ Στρυμόνα ἀπὸ τὸν Φίλιππο Β' καὶ τὴν ἴδρυση τῆς μακεδονικῆς ἀποικίας τῶν Φιλίππων θά πρέπει νὰ κατασκευάστηκε ἕνας δρόμος ποὺ θά ἔνωε τοὺς Φιλίππους μὲ τὴν Ἀμφίπολη. Τὴν ὑπαρξη τοῦ δρόμου αὐτοῦ ὑποψιάζομαστε ἀπὸ τὴν ἀνάγκη ποὺ θά προέκυψε γιὰ τὴν ἐκμετάλλευση τῶν μεταλλείων τῶν Φιλίππων ἀπὸ τοὺς Μακεδόνες, καθὼς καὶ ἀπὸ τὴν πορεία ποὺ ἀκολούθησε ὁ Μ. Ἀλέξανδρος κατὰ τὴν ἐκστρατεία του ἐναντίον τῶν Τριβαλλῶν, ἀφοῦ σύμφωνα μὲ τὴν μαρτυρία τοῦ Ἀρριανοῦ ξεκινώντας ἀπὸ τὴν Ἀμφίπολη εἶχε στ' ἀριστερά του τὸ βουνὸ Ὀρβηλος<sup>3</sup>. Σ' ἓνα σημεῖο ὁμως κοντὰ στὴ σημ. Νικήσιανη φαίνεται πὼς ἄφησε τὸν δρόμο αὐτὸ Ἀμφίπολης-Φιλίππων καὶ πῆρε δεξιὰ τὸν δρόμο τῆς Πιερίδος καὶ ἀπὸ κεῖ ἔφτασε στὴ μοναδικὴ διάβαση τοῦ Νέστου γιὰ τὴν πορεία του πρὸς τὸν Αἴμο. Αὐτὸ τουλάχιστο συμπεραίνεται ἀπ' τὴν μαρτυρία τοῦ Ἀρριανοῦ, σύμφωνα μὲ τὴν ὁποία, κατὰ τὴν περαιτέρω πορεία του, εἶχε στ' ἀριστερά του καὶ τοὺς Φιλίππους<sup>4</sup>.

Ἡ παλιὰ γνώμη ὅτι ὁ Μ. Ἀλέξανδρος ἀπ' τὴν Ἀμφίπολη ἔφτασε στὸ Νέστο χρησιμοποιώντας τὸν δρόμο τῆς Πιερίδος<sup>5</sup> δίκαια ἐπικρίθηκε σὰν ἐσφαλμένη<sup>6</sup>. Ἐπίσης ἐσφαλμένη εἶναι καὶ ἡ γνώμη τοῦ L. Gallois<sup>7</sup> ὅτι ὁ Ἀλέξανδρος ἀκολούθησε τὴν πορεία τῆς σημ. σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Δράμας-Ξάνθης, γιατί: 1) σ' αὐτὴν τὴν περίπτωσιν δὲν θά εἶχε τοὺς Φιλίππους στὰ δεξιὰ του, πράγμα ποὺ ἔρχεται σὲ ἀντίθεση μὲ τὴν πληροφορία τοῦ Ἀρριανοῦ· 2) ὁ Νέστος σ' ἐκεῖνο τὸ σημεῖο εἶναι καὶ σήμερα ἀκόμη ἀδιάβατος,

1. Βλ. Danov, Drevna Trakija, σ. 164.

2. Βλ. Danov, ἑ.α., σ. 165, σημ. 17.

3. Ἀρριαν. Ἀναβ. I, 1, 4-5 «Ἄμα δὲ τῷ ἡρὶ ἐλαύνειν ἐπὶ Θράκης, ἐς Τριβαλλούς... ὀρμηθέντα δὴ ἐξ Ἀμφιπόλεως ἐμβαλεῖν εἰς Θράκην τὴν τῶν αὐτονόμων καλουμένων Θρακῶν, Φιλίππους πόλιν ἐν ἀριστερῇ ἔχοντα καὶ τὸν Ὀρβηλον τὸ ὄρος. Διαβάς δὲ τὸν Νέστον ποταμόν...».

4. Ἀρριαν., ἑ.α.

5. Βλ. J. G. Droysen, Geschichte Alexanders des Grossen, 2η ἐκδ., τ. I, σ. 119 κ.ε. A. Schaefer, Demosthenes und seine Zeit, 2η ἐκδ., III, 103. N. Vulič, Alexandre le Grand sur le Danube, «Xenia de l'Université d'Athènes» 1912, σ. 181 κ.ε. U. Wilcken, Alexander der Grosse, σ. 60.

6. Ἡδὴ ὁ Nies, Geschichte der Griechischen und Makedonischen Staaten, τ. I, σ. 54, σημ. 1, δὲν τὴν δέχεται.

7. L. Gallois, Géographie Universelle, 2η ἐκδ., τ. VII, σ. 251, πίν. XCIV A.

ὅπως καὶ τὸ βουνὸ Ροδόπη, ἀφοῦ καὶ σήμερα ὁ σιδηρόδρομος περνάει μέσα ἀπὸ τοῦνελ.

Ἀλλοὶ μικρότεροι δρόμοι. Ἐκτὸς ἀπὸ τοὺς παραπάνω δρόμους θὰ ὑπῆρχαν καὶ ἕνα σωρὸ ἄλλοι μικρότεροι δρόμοι γιὰ τὴν ἐπικοινωνία τῶν ἀρχαίων πόλεων καὶ πολισμάτων μεταξύ τους. Ἔτσι μᾶς εἶναι γνωστὸς ἕνας δρόμος μήκους 25 σταδίων (5 περίπου χλμ.) ποὺ ἔκωνε τὴν Ἀμφίπολη μὲ τὸ ἐπίνειό της, τὴν Ἡϊόνα<sup>1</sup>. Ὁ δρόμος αὐτὸς ἦταν ὁ μοναδικὸς ποὺ ἀπ' τὴ θάλασσα ὡδηγοῦσε στὴν περιοχὴ τῆς Μυρκίνου καὶ γενικώτερα τῆς θρακικῆς ἐνδοχώρας καὶ αὐτὸν φαίνεται πὼς ἀκολούθησαν οἱ Ἰωνεὺς ἄποικοι τοῦ Ἰστιάου καὶ τοῦ Ἀρισταγόρα, καθὼς καὶ οἱ δέκα χιλιάδες Ἀθηναῖοι ἄποικοι μὲ τοὺς στρατηγούς Λέαγρο καὶ Σωφάνη τὸ 465 π.Χ. κ.ἄ.<sup>2</sup>

Τὸ παλιὸ ὄνομα πάλι τῆς Ἀμφίπολης, «Ἐννέα ὁδοί», μᾶς ἐπιτρέπει νὰ υποθέσουμε τὴν ὑπαρξὴ 9 δρόμων ποὺ ἔρχονταν ἀπὸ διάφορες κατευθύνσεις καὶ συνενώνονταν σ' αὐτήν<sup>3</sup>. Δὲν εἶναι δυνατό ὅμως νὰ προσδιορίσουμε τὶς κατευθύνσεις τῶν 9 αὐτῶν δρόμων, γιατί μᾶς λείπουν οἱ σχετικὲς πληροφορίες. Ὁ Δήμιτσας, χωρὶς νὰ βασίζεται σὲ καμιὰ πηγὴ, προτείνει ἐντελῶς αὐθαίρετα τὴν ἄποψη ὅτι ἀπὸ τοὺς 9 δρόμους οἱ 3 ἔρχονταν ἀπὸ δεξιὰ τοῦ Στρυμόνος καὶ συγκεκριμένα ἀπὸ τὶς πόλεις Εὐπορία, Ἀργίλο καὶ Βισαλτικὴ Ἡϊόνα καὶ οἱ ἄλλοι 6 ἀπὸ τὴν ἀριστερὴ ὁχθὴ τοῦ ποταμοῦ, ἀπὸ τὶς πόλεις Ἡϊόνα, Φάγρητα, Γάζωρο καὶ Μύρκινο<sup>4</sup>. Οἱ πόλεις ὅμως Ἡϊόνα, Ἀπολλωνία καὶ Γαληνὸς βρίσκονταν στὴν ἴδια γραμμὴ (παραλιακά). Ἐπομένως δὲν μπορεῖ νὰ ἐννοηθῇ παρὰ ἡ ὑπαρξὴ ἐνὸς μονάχα δρόμου, ποὺ περνοῦσε ἀπ' αὐτὲς καὶ ἔφερνε στὴν Ἀμφίπολη<sup>5</sup>. Ἐπίσης ἕνας μονάχα δρόμος θὰ ὑπῆρχε γιὰ τὴν ἐπικοινωνία τῆς Ἀμφίπολης μὲ τὴν Βισαλτικὴ Ἡϊόνα καὶ τὴν Ἀργίλο. Ἔτσι δὲν μπορεῖ νὰ θεωρηθῇ σωστὴ ἡ ταύτιση τῶν 9 δρόμων ποὺ κάνει ὁ Δήμιτσας.

1. Θουκυδ. IV, 102, 3 «Ὡρμῶντο δὲ ἐκ τῆς Ἡϊόνας, ἣν αὐτοὶ εἶχον ἐμπόριον ἐπὶ τῷ στόματι τοῦ ποταμοῦ ἐπιθαλάσσιον πέντε καὶ εἴκοσι σταδίους ἀπέχον ἀπὸ τῆς νῦν πόλεως, ἣν Ἀμφίπολιν Ἀγνων ὀνόμασεν...». Σύμφωνα πάλι μὲ τὸν Διόδωρο, XII, 73, ἡ ἀπόσταση Ἀμφίπολης-Ἡϊόνας ἦταν 30 στάδια καὶ σύμφωνα μὲ τὸν Στράβωνα, VII, ἀπόσπ. 35, μονάχα 20 στάδια.

2. Βλ. Δ. Α. ζ α ρ ῖ δ η, Ἀμφίπολις καὶ Ἀργίλος, σ. 48-9.

3. Ἡ συνένωση 9 δρόμων, ποὺ μερικοὶ ἀπ' αὐτοὺς ἔρχονταν ἀπὸ πόλεις διαφορετικῶν θρακικῶν φυλῶν, δὲν πρέπει νὰ φαίνεται παράξενη, ἂν πάρουμε ὑπ' ὄψη μας τὴν περίπτωσιν τῆς συγκατοίκησης διαφορετικῶν θρακικῶν φυλῶν στὸ Παγγαῖο (Ἡρόδ. VII, 112) καὶ σὲ πόλεις τῆς Χαλκιδικῆς (Θουκυδ. IV, 109, 3-4).

4. Μ. Δ ή μ ι τ σ α, Γεωγραφία, τ. II, σ. 529.

5. Καὶ αὐτοῦ ὅμως τοῦ ἐνὸς δρόμου ἡ ὑπαρξὴ δὲν μπορεῖ νὰ θεωρηθῇ βέβαιη, ἂν πάρουμε ὑπ' ὄψη μας ὅτι ὁ Περσεὺς εἶχε μεταβῇ στὴν Γαληνὴ ἀπὸ τὴν Ἀμφίπολη μὲ πλοῖο (Διοδ. XXX, 21, 1. Liv. XLIV, 45, 15. Πλουτ. Αἰμ. Παῦλος, 23), ἐκτὸς ἂν ὑπῆρχε δρόμος ἀπὸ τὴν ξηρά, ἀλλὰ γιὰ διαφοροὺς λόγους δὲν θέλησε νὰ τὸν χρησιμοποιήσει.

Κατά τη γνώμη μας σίγουρα ανάμεσα στους 9 δρόμους θά πρέπει νά συγκαταλέξουμε τούς ἐξῆς: 1) τὸν δρόμο Ἀμφίπολης-Ἡϊόνας· 2) τὸν δρόμο Ἀμφίπολης-Μυρκίνου-Δραβήσκου-Σίρεως, τὸν ὁποῖο εἶχαν χρησιμοποιήσει πιθανῶς οἱ Σιριοπαῖονες, ὅταν κατέβηκαν πρὸς τὴ θάλασσα γιὰ νά ἀναχαιτίσουν τὴν προέλαση τοῦ στρατοῦ τοῦ Μεγάβαζου, καθὼς καὶ ὁ Αἰμίλιος Παῦλος, ὅταν ἤρθε ἀπὸ τὴν Σίρι, ὅπου εἶχε στρατοπεδεύσει, στὴν Ἀμφίπολη· ὁ δρόμος θά ἔμπαινε στὴν πόλη πιθανώτατα ἀπὸ τὶς γνωστὲς «θρακικὲς πύλες»<sup>2</sup>. 3) τὸν δρόμο Ἀμφίπολης-Βισαλτικῆς Ἡϊόνας-Ἀργίλου-Ἀκάνθου· 4) τὸν δρόμο Ἀμφίπολης-Τραγίλου-Βέργης κ.λ., ὁ ὁποῖος διέσχιζε ὁλόκληρη τὴ Βισαλτία ἀπὸ νότο πρὸς βορρᾶ· 5) τὸν δρόμο Ἀμφίπολης-Κερδύλιου, ποὺ τὸν εἶχε χρησιμοποιήσει ὁ Βρασίδας γιὰ νά κατεβῇ ἀπὸ τὸ Κερδύλιο καὶ νά μπῇ στὴν Ἀμφίπολη<sup>3</sup>, καὶ 6) ἕναν δρόμο ποὺ θά ἔφερνε στὸ Παγγαῖο, κέντρο τῆς διονυσιακῆς λατρείας.

Κάποιος ἀρχαῖος δρόμος θά πρέπει νά περνοῦσε ἀνάμεσα ἀπὸ δυὸ ἀρχαίους πύργους, ποὺ ἔχουν ἐντοπισθῇ ἀπὸ τὸν Μπακαλάκη ΒΔ τῆς σημ. Ν. Ἡρακλείτσας σὲ ὑψόμετρο 200 μ.<sup>4</sup> Ὁ δρόμος αὐτὸς πιθανῶς ἔξεκινε ἀπὸ τὴν Οἰσύμη (σημ. Ν. Πέραμο) καὶ ὡδεγοῦσε στὴν ψηλότερη κορυφὴ τοῦ Συμβόλου καὶ τὴν Πιερίδα, ὅπου θά ἐνώνονταν στὸ σημεῖο περίπου τῆς σημ. Ἐλευθερούπολης μὲ τὸν μεγάλο δρόμο ποὺ εἶχε χρησιμοποιήσει ὁ Ξέρξης.

Ἐπίσης διοικητικοί, ἐμπορικοὶ καὶ λατρευτικοὶ λόγοι θά εἶχαν ἐπιβάλει τὴν ἀνάγκη κατασκευῆς καὶ διαφόρων ἄλλων δρόμων. Ἐτσι ἡ ἱδρυση τῶν θρακικῶν κωμαρχιῶν καὶ κοινῶν προϋπέθετε ὅπωςδὴποτε τὴν ὑπαρξὴ δρόμων γιὰ τὴν ἐπικοινωνία τῶν κωμῶν μεταξὺ τους ἢ τουλάχιστο μὲ τὴν κώμη-ἔδρα τοῦ κωμάρχου. Ἐπομένως θά πρέπει νά θεωρήσουμε πιθανὴ τὴν ὑπαρξὴ διαφόρων δρόμων ποὺ ἔφερναν στὴν Γάζωρο, κέντρο τοῦ κοινοῦ τῶν Γαζωρίων<sup>5</sup>. Ἐνας ἀπ' αὐτοὺς τοὺς δρόμους θά ἦταν ὁ δρόμος Γαζώρου-Βέργης. Ἐπίσης οἱ δρόμοι Γαζώρου-Σίρεως, Γαζώρου-Ἀδριανούπολης καὶ Γαζώρου-Σκιμβέρτου. Ἀκόμη διάφοροι δρόμοι θά συνέδεαν τὰ ἐμπόρια τῶν Θασίων μὲ τὰ μεσόγεια, ἀφοῦ σκοπὸς τῆς ἱδρυσῆς τους ἦταν ἡ ἐκμετάλ-

1. Liv. XLV, 4.

2. Θουκυδ. V, 10, 3. Πιθανῶς στίς θρακικὲς πύλες ἀνήκουν τὰ ἐρείπια ποὺ ἀνακαλύφθηκαν τὸ 1972 ἀπὸ τὸν ἀρχαιολόγο Δ. Λαζαρίδη.

3. Βλ. Θουκυδ. V, 8, 1.

4. Βλ. Γ. Μπακαλάκη, Ἀνασκαφαὶ ἐν Καβάλα καὶ τοῖς πέριξ, ΠΑΕ 1938, σ. 98. Ἀπὸ τοὺς δυὸ αὐτοὺς πύργους, ποὺ χρησίμευαν γιὰ τὴν ἀσφάλεια τῶν ἐδῶ εὑρισκομένων ἀγροικιῶν, ὁ ἕνας ἀνήκει στὸν 4ο π.Χ. αἰ. καὶ ὁ ἄλλος ἀπὸ τὴν τειχοδομίαν φαίνεται πὺς εἶναι ἀρχαιότερος.

5. Βλ. ἐπιγραφὴ τῶν Φιλίππων (J. R o g e r, BCH, τ. 62 (1938) σ. 37-41), ὅπου ἀναφέρεται αὐτὸ τὸ κοινόν.

λευση τῆς πλούσιας ἐνδοχώρας. Τέλος ἄλλοι δρόμοι θὰ ὀδηγοῦσαν στὰ διάφορα κέντρα λατρείας, ὅπως στὰ μαντεῖα τοῦ Διονύσου στὸ Παγγαῖο<sup>1</sup> καὶ στὸν Ὀρβηλο<sup>2</sup>.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ΣΑΜΣΑΡΗΣ

---

1. Γιὰ τὸ μαντεῖο αὐτὸ βλ. P. Perdrizet, *Cultes et Mythes du Pangée*, Paris/Nancy 1910, σ. 37 κ.έ.

2. Γιὰ τὴν ὑπαρξὴ μαντείου τοῦ Διονύσου στὸν Ὀρβηλο βλ. Στ. Μερτζίδη, Αἱ Χῶραι τοῦ παρελθόντος, σ. 96. Th. Desdèvises-du-Dezert, *Géographie*, σ. 396. Δ. Μοσχόπουλου, Ἡ Ἱερὰ Μονὴ Εἰκοσιφοινίσσης, σ. 7. Heuzey-Daumet, *Mission*, σ. 30. Ν. Φιλίππιδη, «Παρνασσός», Ἀπ. τ. Α', τεύχ. Β', σ. 130.



## RÉSUMÉ

D e m è t r e S a m s a r i s, Le reseau des routes de la Macédoine orientale dès les années archaïques jusqu'à la conquête romaine.

Dans cette étude, l'auteur essaie de représenter le reseau des routes de la Macédoine orientale dès les années archaïques jusqu'à la conquête romaine, en faisant la combinaison des sources littéraires et des données épigraphiques avec la formation naturelle du territoire.

Au debut, il examine minutieusement la direction de la «κᾶτω ὁδοῦ», qui était la plus importante et la plus fréquentée parce qu'elle unissait l'Asie avec la Grèce. Cette route passait de la fleuve Nestos, d'un certain pont ancien, que vraisemblablement aurait été situé près du village contemporain Paradisos, et de là, en suivant le parcours de la route Salonique-Xanthi d'aujourd'hui, traversait la partie sude de la Macédoine Orientale.

En continuant, l'auteur sutient la théorie de l'existence de deux routes secondaires, qui commençaient de la «κᾶτω ὁδοῦ». L'une de cetttes routes partait de Néapolis et se dirigeait vers Philippes bien que l'autre commençait d'un point près du village contemporain Eleftroupolis et se dirigeait vers Scaptèsylé. Dans la description d'Hérodote sur la campagne de Megabazos contre les Siriopéones, l'auteur rencontre la mention d'une «κᾶτω ὁδοῦ», qui semblait partir de Piérde en destination de Siris et Héraclée Sintice et après elle se dirigeait vers la capitale de la Macédoine. L'auteur conclut de l'existence d'autre route, qui se dirigeait de Siris à Amphipolis. Il présume l'existence d'une route, qui, partant de Amphipolis, traversait toute la Bisaltie du Sud au Nord et d'une autre, qui se dirigeait de Amphipolis à Philippes.

Enfin il examine la direction précise de la route de Sitalcés et dégage des conclusions, de la possibilité de l'existence des autres routes secondaires, qui étaient construites pour des raisons administratives, commerciales et religieuses.