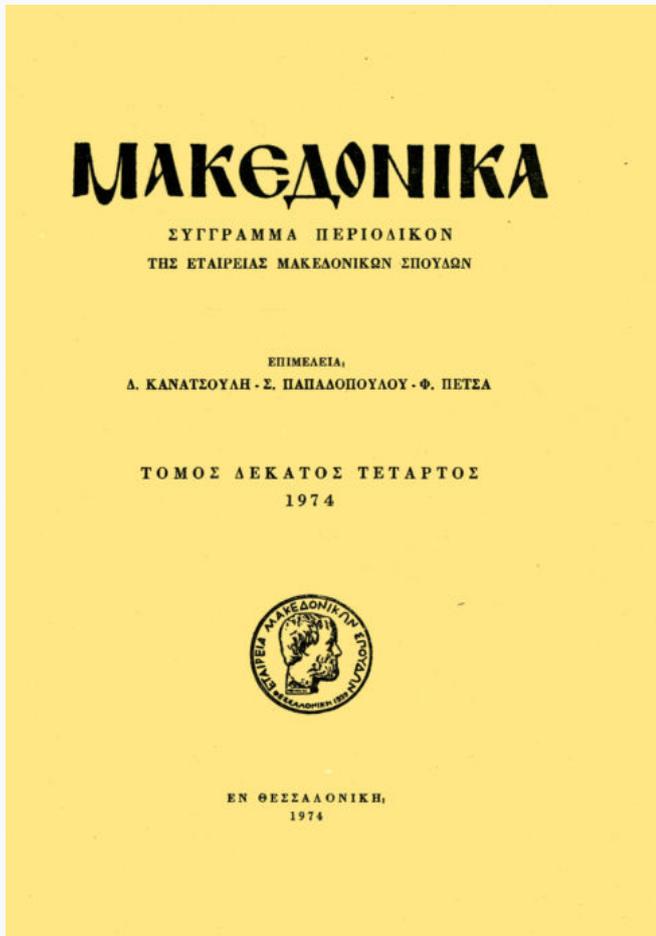


## Μακεδονικά

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 ἀκόμη ἐποχὴ στρατιωτικοί, διοικητικοί, ἐμπορικοί καὶ λατρευτικοί λόγοι εἶχαν ἐπιβάλλει στοὺς κατοίκους τῆς Ἀνατολικῆς Μακεδονίας, Παίονες καὶ Θρᾶκες, τὴν ἀνάγκη κατασκευῆς ἑνὸς ἀρκετὰ πυκνοῦ ὀδικοῦ δικτύου, τὸ ὁποῖο ἀργότερα συμπληρώθηκε μὲ τὰ ἔργα ὁδοποιίας τῶν Μακεδόνων βασιλιάδων. Τὸ ὀδικὸ αὐτὸ δίκτυο μπορούμε νὰ τὸ ἀναπαραστήσουμε σ' ὀρισμένα μέρη μὲ μεγαλύτερη καὶ σ' ἄλλα μὲ λιγότερη βεβαιότητα, βασιζόμενοι ἀπ' τὴ μὴ μεριά στὶς ἄμεσες καὶ ἔμμεσες πληροφορίες τῶν φιλολογικῶν πηγῶν, καὶ παίρνοντας ἀπ' τὴν ἄλλη μεριά ὑπ' ὄψη μας τὸ ἀναμφισβήτητο γεγονός ὅτι ἀρκετοὶ ἀπὸ τοὺς γνωστοὺς μας ρωμαϊκοὺς —καὶ βυζαντινοὺς, τουρκικοὺς καὶ ἀκόμη σημερινούς—δρόμους κατασκευάστηκαν στὰ ἴχνη ἀρχαίων ὀδικῶν ἀρτηριῶν.

Ἡ «κ ἄ τ ω ὀ δ ὄ ς». Ἀπ' τοὺς ἀρχαίους δρόμους ὁ κυριώτερος καὶ ὁ πιὸ πολυσύχναστος καὶ γνωστός ἦταν αὐτὸς ποῦ, σύμφωνα μὲ τὸν Θουκυδίδη<sup>1</sup>, ἐρχόταν ἀπὸ τὸ Βυζάντιο τῆς Θράκης καί, ἀφοῦ διέσχισε τὴν Ἀνατολικὴ Μακεδονία καὶ περνοῦσε ἀπὸ τὸν κάτω ροῦ τοῦ Στρυμόνα, ὄδηγοῦσε στὴ Θέρμη. Ἀπ' τὴ Θέρμη διακλαδιζόταν σὲ δύο ἀρτηρίες, ἀπ' τὶς ὁποῖες ἡ μὴ ὀδηγοῦσε στὴ νότια Ἑλλάδα καὶ ἡ ἄλλη, διασχίζοντας τὴν Μακεδονία καὶ τὴν Ἰλλυρία καὶ ἀκολουθώντας τὴν κατεύθυνση τῆς κατοπινῆς Ἑγνατίας, ἐφθανε στὸ Δυρράχιο, ἐξασφαλίζοντας τὴν ἐπικοινωνία ἀνάμεσα στὰ παράλια τῆς Ἀδριατικῆς καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας. Ἀπ' τὴν ὑπαρξὴ μᾶς «ἄνω ὁδοῦ», τὴν ὁποία μαρτυρεῖ ὁ Ἡρόδοτος καὶ ποῦ θὰ μιλήσουμε γι' αὐτὴν παρακάτω, ἐξυπακούεται ἡ ὀνομασία «κάτω ὁδός» γιὰ τὸν δρόμο αὐτὸ.

Τὴν κατεύθυνση τοῦ δρόμου κατὰ τὴν διέλευσίν του μέσα ἀπὸ τὴν Ἀνατολικὴ 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 χρησιμοποιήσει τὸν δρόμο στὴν ἐκστρατεία του ἐναντίον τῆς Ἑλλάδας (480 π.Χ.). Ἀπ' τὰ ἀνατολικά ὁ δρόμος ἔμπαινε στὴν Ἀνατολικὴ Μακεδονία ἀκριβῶς ἀπὸ ἐκεῖνο τὸ σημεῖο

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

του Νέστου, ἀπ' τὸ ὁποῖο εἶχε περάσει τὸν ποταμὸ καὶ ὁ Ξέρξης προερχόμενος ἀπὸ τὰ Ἄβδηρα. Ποιὸ ἦταν ὁμοῦς 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 κοίτη του δὲν ἦταν σταθερὴ καὶ γι' αὐτὸ συχνὰ πλημμύριζε<sup>2</sup>, τότε εἶναι φυσικὸ νὰ ἀναζητήσουμε τὸ σημεῖο τῆς διάβασης 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 ξεχυθῆ ὀρμητικὸς κάτω στὴν πεδιάδα. Πραγματικὰ στὸ σημεῖο αὐτὸ βρέθηκαν ἴχνη ρωμαϊκῆς γέφυρας<sup>3</sup>, ἀπ' τὴν ὁποία περνοῦσε ἡ Ἑγνατία ὁδὸς κατευθυνόμενη πρὸς τὴ Θράκη<sup>4</sup>, καὶ εἶναι πολὺ πιθανὸ ὅτι ἡ ρωμαϊκὴ αὐτὴ γέφυρα χτίστηκε στὴ θέση ἀρχαίας, ἂν καὶ κανένας ἀπὸ τοὺς ἀρχαίους συγγραφεῖς δὲν μνημονεῖ κατὰ τέτοιο. Εἶναι παράξενο μάλιστα τὸ γεγονός ὅτι ὁ Ἡρόδοτος, ἐνῶ μιλάει γιὰ γέφυρες πού κατασκεύασε τὸ μηχανικὸ τοῦ Ξέρξη στὸν Στρυμόνα, δὲν κάνει καθόλου λόγο γιὰ γέφυρες στὸ Νέστο. Αὐτὴ ἀκριβῶς ἢ σιωπῇ μᾶς κάνει νὰ πιστέψουμε ὅτι στὸ Νέστο προὔπηρχε γέφυρα (ἢ γέφυρες), ἀπ' τὴν ὁποία πέρασε ὁ στρατὸς τοῦ Ξέρξη. Ἄλλωστε αὐτὸ τὸ ἐπιβεβαιώνει καὶ τὸ γεγονός ὅτι 30 περίπου χρόνια νωρίτερα εἶχε περάσει τὸ Νέστο ἀπὸ προὔπαρχουσα πιθανάτατα γέφυρα ὁ στρατηγὸς τοῦ Δαρείου Μεγάβας<sup>5</sup>, ὅταν ἐξεστράτευσε ἐναντίον τῶν Σιριοπαιόνων<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 Περίνου<sup>7</sup>. ἐπίσης ὁ βασιλεὺς Ρῆσος, ὅταν μετέβη στὴν Τροία γιὰ νὰ βοηθήσῃ τοὺς πολιορκουμένους συμμάχους του<sup>8</sup>, καὶ τέλος ὁ Ἡρακλῆς, ὅταν ἐπέστρεψε ἀπ' τὴ Θράκη στὶς Μυκῆνες φέρνοντας τὰ ἄλογα τοῦ βασιλιᾶ Διομήδη<sup>9</sup>.

Ἐπομένως μπορεῖ νὰ θεωρηθῆ σχεδὸν βέβαιο ὅτι καὶ ὁ Ξέρξης εἶχε διαβῆ 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, στή 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, ἔ.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 θεωρηθῆ πολὺ πιθανὸ ὅτι ὁ ἀρχαῖος δρόμος, ἀφοῦ περνοῦσε ἀπὸ τὴν παραπάνω γέφυρα, ἀκολουθοῦσε, τουλάχιστο ὡς τὴ Νεάπολη (σημ. Καβάλα), τὴ γνωστὴ διαδρομὴ τῆς Ἐγνατίας ὁδοῦ, ποὺ μὲ τὴ σειρά της δὲν διέφερε πολὺ ἀπ' αὐτὴ τῆς σημερινῆς ἐθνικῆς ὁδοῦ Ξάνθης-Καβάλας<sup>3</sup>.

Ἄπ' 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' ἀριστερὰ 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 ἔφερε στὴν πόλη Ἡϊόνα, περνοῦσε νοτιῶς τῆς Ἀμφίπολης (Ἐννέα ὁδοὶ) 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 θεωρηθῆ πολὺ πιθανή, ἂν κρίνουμε ἀπὸ τὴν περίπτωση τοῦ Ρήσου<sup>6</sup>, ἀπ' τὴν ἐκστρατεία τῶν Βισαλτῶν ἐναντίον τῆς Περσίδου<sup>7</sup>, οἱ ὅποιοι ἦταν ὑποχρεωμένοι νὰ περάσουν τὸν Στρυμόνα, μὰ ποὺ κατοικοῦσαν δυτικὰ αὐτοῦ, καθὼς καὶ ἀπὸ τὴν μαρτυρία τοῦ Εὐριπίδη, ὁ ὁποῖος ἀναφέρει

1. Ἡρόδ. VII, 109, 2.

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

3. Γιὰ τὴν ταύτιση τῆς πορείας τῆς Ἐγνατίας καὶ τῆς σημ. ἐθνικῆς ὁδοῦ βλ. Γ. Μπακαλάκη, Παρანέστιοι ἀρχαῖοιτες, ἔ.α., σ. 24 κ.έ. X. Κουκούλη - Χρυσανθάκη, Via Egnatia - Ἀκόντιμα, 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. Ἡρόδ. VII, 110-112.

5. Ἀπὸ τὴν διήγησή τοῦ Ἡροδότου (VIII, 115) θὰ μπορούσε νὰ σχηματίσει κανεὶς τὴν ἐντύπωση 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 Ἐννέα 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].

τόν ποταμό ὡς «καλλιγέφυρον»<sup>1</sup>. Τὸ 480 π.Χ. ὁμως ὁ Ξέρξης γιὰ νὰ περάσῃ τὸν ποταμό «προσετέτακτο ζεύξαντες γεφυρώσαι» 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 πάροουμε ὑπ' ὄψης 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 Στρυμών»<sup>5</sup>. Αὐτὸ δείχνει ἢ ὅτι διατηροῦνταν ἀκόμη οἱ γέφυρες πού εἶχε κατασκευάσει τὸ μηχανικὸ τοῦ Ξέρξη—ἂν βέβαια ἦταν πέτρινες—, ἢ ὅτι κατασκευάστηκαν ἄλλες πιθανῶς ἀπὸ τοὺς Ἀθηναίους, μετὰ τὴν ἴδρυση τῆς Ἀμφίπολης. Ἀπ' τὶς γέφυρες αὐτὲς μᾶς εἶναι γνωστὲς δύο, στὴν περιοχὴ τῆς Ἀμφίπολης, πού ἔχουν διασωθῆ 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, γιὰτὶ ὁ Θουκυδίδης στὴν ἐξιστόρηση τῶν ἐδῶ πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων ἀναφέρει μιὰ μονάχα γέφυρα, προφανῶς τὴ νότια<sup>8</sup>. Ἴσως ἡ ἄλλη κατασκευάστηκε τὴν ἐλληνιστικὴ ἐποχῇ, ὁπότε εἶχε πιά ἐπεκταθῆ τὸ

1. Εὐριπ. Ῥῆσ., 347-50.

2. Ἡροδ. VII, 24 «...τοῖσι δὲ αὐτοῖσι τούτοισι τοῖσι περ καὶ τὸ δρυγμα, προσετέτακτο (ὁ Ξέρξης) καὶ τὸν Στρυμόνα ποταμὸν ζεύξαντες γεφυρώσαι». 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 τῆσι 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.ἀ.

6. Βλ. E. Π e λ e κ κ ῖ δ η, Ἀνασκαφαὶ ἐν Ἀμφιπόλει, ΠΑΕ 1920, σ. 82-4.

7. Π e λ e κ κ ῖ δ η, ἔ.ἀ.

8. Θουκυδ. IV, 103, 4, 108, 1. Οἱ νεώτεροι, στηριζόμενοι στὸν Θουκυδίδη καὶ ἀναζητώντας μιὰ μονάχα γέφυρα, βρῖσκουν τὰ ἴχνη τῆς βόρειας μονάχα ἢ τῆς νότιας καὶ κανεῖς τὰ ἴχνη καὶ τῶν δύο, πού τὰ βάθρα τους ἀνακάλυψε ὁ Πελεκίδης. Ἔτσι 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 ὀρθὰ τὴν ἀναφερόμενη ἀπὸ τὸν Θουκυδίδη γέφυρα στὰ νότια τῆς Ἀμφίπολης, χωρὶς νὰ ἀναφέρουν ὁμως καὶ τὴ δεύτερη. Καὶ τέλος ὁ X p u σ ο ρ ὀ σ, «Παρνασοῦ Ἐπετηρίφ», τ. 2 (1898), σ. 262, γνωρίζει μονάχα τὴ βόρεια, ὅπως καὶ ὁ Leake κ.ἀ.

μακεδονικὸ κράτος καὶ πέρα ἀπὸ τὸν Στρυμόνα. Δυστυχῶς δὲν μπορεῖ νὰ δοθῇ μιὰ σίγουρη ἀπάντηση, ἐξαιτίας τῆς ἔλλειψης περισσότερων πληροφοριῶν καὶ ἐπειδὴ οἱ πέτρες τῶν βάρθρων ποὺ βρέθηκαν δὲν ἀποτελοῦν ἰκανοποιητικὰ ἐνδεικτικὰ στοιχεῖα χρονολόγησης. Πάντως ἀργότερα στὰ ἴχνη τῶν γεφυρῶν αὐτῶν οἱ Ῥωμαῖοι κατασκεύασαν τὶς δικῆς τους πέτρινες τοξωτὲς γέφυρες, ποὺ ἀπὸ μιὰ ἀπ' αὐτὲς περνοῦσε καὶ ἡ Ἐγνατία ὁδός<sup>1</sup>.

Ἡ «κάτω ὁδός» ποὺ θὰ ἐξασφάλιζε τὴν ἐπικοινωνία ἀνάμεσα στὴν Ἀσία καὶ τὴν Ἑλλάδα καὶ ἀκόμη ἀνάμεσα στὶς πόλεις τῆς Ἀνατολικῆς Μακεδονίας ἀπ' τὶς ὁποῖες περνοῦσε, φαίνεται πὼς εἶχε κατασκευαστῆ ἀπὸ τὴν πιὸ πρώιμη κιόλας ἀρχαιότητα, γιατί, ὅπως εἶδαμε, τὴν εἶχαν χρησιμοποιήσει πρὶν ἀπὸ τὸν Ξέρξη καὶ οἱ Παίονες, οἱ Βισάλτες καὶ ὁ Ρῆσος καὶ πολὺ πιθανὸ καὶ ὁ Μεγάβαρος κατὰ τὴν ἐκστρατεία τὸν ἐναντίον τῶν Σιριοπαιόνων<sup>2</sup>. Σύμφωνα μα τὴν μαρτυρία τοῦ Ἡρόδοτου, ὁ δρόμος διατηρήθηκε ἀπὸ τοὺς κατοίκους τῆς περιοχῆς καὶ μετὰ τὴν διέλευση 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 τμῆμα αὐτοῦ—ἀπ' τὴ Νεάπολη ὡς τὸ Νέστο<sup>5</sup>—σὲ μιὰ προηγούμενη ἐκστρατεία ἐναντίον τῶν Τριβαλλῶν<sup>6</sup>. Ἐπίσης νορίτερα ὁ Βρασιδάς εἶχε χρησιμοποιήσει τὸ δυτικὰ τοῦ Στρυμόνος τμῆμα τοῦ δρόμου κατὰ τὴν ἐκστρατεία του ἐναντίον τῆς Ἀμφίπολης<sup>7</sup>. Στὶς ἀρχῆς τοῦ 2ου π.Χ. αἰ. ὁ δρόμος βρισκόταν σὲ πολὺ κακὴ κατάσταση.

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

2. Βλ. Ἡρόδ. VI, 43-5.

3. Ἡρόδ. VII, 115, 3 «Τὴν δὲ ὁδὸν ταύτην, τῆ βασιλεὺς Ξέρξης τὸν στρατὸν ἤλασε, οὔτε συγγέουσι Θρήικες οὔτ' ἐπισπείρουσι, 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 χωρίο αὐτὸ τοῦ Ἡρόδοτου ὁ δρόμος δὲν θὰ πρέπει νὰ ἦταν λιθοστρωτός, ἀφοῦ ἦταν δυνατό νὰ σπαρῇ· δὲν ξέρομε ἂν ἀργότερα λιθοστρώθηκε.

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

5. Ὅπως φαίνεται ἀπὸ τὴν περιγραφή τῆς πορείας του ἀπὸ τὸν Ἀρριανὸ (Ἀναβ. I, 1, 4-5), ὁ Ἀλέξανδρος, ἀφοῦ διέβη τὸ Νέστο, πῆρε τὸν δρόμο ποὺ ὄδηγοῦσε πάνω ἀπὸ τὴν Ροδόπη πρὸς τὴν πηγὴς τοῦ ποταμοῦ καὶ σὲ 10 μέρες ἔφτασε στὸν Αἴμο. Γιὰ τὴν πορεία κατὰ τὴν ἐκστρατεία του αὐτῆ βλ. περισσότερα στοῦ P. C o l l a r t, Philippes, σ. 187, σημ. 1, ὅπου καὶ σχετικὴ βιβλιογραφία.

6. Γιὰ τὴν ἐκστρατεία αὐτῆ βλ. Ἀρριαν. Ἀναβ. I, 1 κ.έ. Πρβλ. καὶ G. K a c a r o v, Arian: Pohodât ha Aleksandâr veliki kâm Dunava, ПСИ (= «Periodičesko Spisanie ha Bâlgarskoto Knizovno Druzestvo»), 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 Vâprosâ za Pohoda ha Aleksandâr Veliki kâm Dunava, ПСИ, τ. 21 (1909), 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 Θεουκῶδ. IV, 103, 1-2.

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

Ἄν πάρουμε ὑπ' ὄψη μας ὅτι ὁ Βρασιδίας, παρόλη τὴν κακοκαιρία ποῦ ἐπικρατοῦσε, διήνυσε 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 ὀπλισμένος ἀρχαῖος ὀπλίτης γιὰ νὰ διανύση τὸν δρόμο ἀπὸ Βυζάντιο ὡς τὸν Στρυμόνα ἤθελε 13 μέρες<sup>3</sup>, τότε μποροῦμε νὰ βγάλουμε τὸ συμπέρασμα ὅτι γιὰ νὰ διανύση κανεὶς τὸ τμήμα τοῦ δρόμου ἀπὸ Νέστο ὡς τὸν Βρομίσκο χρειαζόταν τρία περίπου ἡμερώνυχτα.

Οἱ δρόμοι «Νεάπολης-Φιλίππων», «Σίρεως-Ἀμφίπολης» καὶ ἡ λεγομένη «ἄνω ὁδός». Ἄπ' τὴν «κάτω ὁδὸ» ξεκινοῦσαν δυὸ δευτερεύουσες ὀδικές ἀρτηρίες, ἀπ' τὶς ὁποῖες ἡ μιὰ ἀπεσπᾶτο ἀπὸ τὴ Νεάπολη καὶ ἡ ἄλλη ἀπὸ ἕνα σημεῖο κοντὰ στὴ σημ. Ἐλευθερούπολη. Ἡ πρώτη ἀπ' αὐτὲς ὀδηγοῦσε στὸ Δάτο (=Κρηνίδες, Φιλίππους) καὶ εἶχε μῆκος 90 περίπου σταδίων (16 χλμ. περίπου)<sup>4</sup>. Ἄν κρίνουμε ἀπ' τὸ γεγονός ὅτι ἡ Νεάπολη ἦταν ἐπίγειο τῶν Δατηνῶν<sup>5</sup>, θὰ πρέπει νὰ ὑποθέσουμε ὅτι ἡ ὀδικὴ αὐτὴ ἀρτηρία ὑπῆρχε καὶ πρὶν ἀπὸ τὴν ἴδρυση τῆς ἐδῶ θασιακῆς ἀποικίας τῶν Κρηνίδων. Ἡ ὑπαρξὴ τῆς πάντως ἐπιβεβαιώνεται καὶ ἀπὸ μιὰ ἐπιγραφὴ τοῦ 3ου π.Χ. αἰ., ποῦ μαρτυρεῖ ὅτι οἱ Φιλίππιοι εἶχαν συνοδεύει τιμητικὰ τοὺς θεωροῦς τῆς Κῶ ἀπὸ τὴν πόλη τους ὡς τὴ Νεάπολη<sup>6</sup>. Ἀργότερα τὰ ἴχνη τοῦ δρόμου αὐτοῦ ἀκολούθησε καὶ ἡ Ἐγνατία ὁδός<sup>7</sup>. Ἡ δευτέρη ὀδικὴ ἀρτηρία ὀδηγοῦσε στὴ Σκαπτὴ Ὑλη καὶ ἀπ' αὐτὴν μεταφερόταν προφανῶς καὶ ἡ ξυλεια τοῦ Παγγαίου στὰ ναυπηγεῖα τῆς Νεάπολης.

Ἄπ' τὴν περιγραφὴ τῆς ἐκστρατείας τοῦ Μεγάβαζου ἐναντίον τῶν Σιριοπαίωνων ποῦ κάνει ὁ Ἡρόδοτος<sup>8</sup> μαθαίνουμε δυὸ ἀκόμη δρόμους: τὸν

1. Liv. XXXVIII, 40, 41.

2. Βλ. Θουκυδ., ἐ.ἀ.

3. Πρβλ. Θουκυδ. II, 97, 1-2.

4. Ὁ Ἀππιανός, Περὶ Ἐμφ. πολ., IV, 106, 446, ὑπολογίζει τὴν ἀπόσταση Φιλίππων-Νεαπόλεως σὲ 70 στάδια καὶ ὁ Γαληνός, Περὶ τῆς τῶν ἀπλῶν φαρμάκων κρᾶσεως καὶ δυνάμεως, IX, 2 (ἐκδ. Kühn, τ. XII, σ. 172) σὲ 120 στάδια. Ἀκολουθώντας τὸν σημ. δρόμο ἡ ἀπόσταση ἀπὸ τὰ εἰρεῖπια 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 που άκολούθησαν οί Σιριοπαίονες γιά νά κατεβούν στη θάλασσα<sup>1</sup> και τόν άλλο που χρησιμοποίησε ό Μεγάβαζος στην πορεία του πρὸς τήν Σίρι και τήν Πρασιάδα λίμνη<sup>2</sup>. Ό πρώτος δρόμος θά ξεκινούσε ἀπό τήν πρωτεύουσα τῶν Σιριοπαίωνων, τήν Σίρι, και άκολουθώντας τόν σημ. αυτοκινητόδρομο Σερρών-Άμφίπολης περνούσε ἀπό τήν Δραβήσκο και τήν Μύρκινο και έφερνε στην Άμφίπολη<sup>3</sup>.

Ό Μεγάβαζος πάλι φαίνεται πὸς στην άρχή πήρε τόν δρόμο, που είχε άκολουθήσει ό Ξέρξης, δηλ. τήν «κάτω ὁδόν», γι' αὐτό και οί Σιριοπαίονες κατέβηκαν και τόν περίμεναν στὸν Στρυμονικό κόλπο, ἀπ' ὅπου περνούσε υποχρεωτικά ό δρόμος<sup>4</sup>. Όταν όμως ό Μεγάβαζος πληροφορήθηκε τήν κίνηση αὐτῆ τῶν Σιριοπαίωνων άφησε τόν δρόμο αὐτό και πήρε τήν λεγόμενη «άνω ὁδόν»<sup>5</sup>. Η «άνω ὁδός» θά πρέπει νά ήταν εκείνη που ὀδηγοῦσε πρὸς τίς Κρηνίδες ἢ ἡ ἄλλη που έφερνε στη Σκαπτή "Υλη. Άλλος δρόμος δὲν μπορούσε νά υπάρχει, ἀφοῦ ἀνάμεσα στοὺς δυὸ παραπάνω ἐκτεινόταν τὰ ἔλη τῶν Φιλίππων. "Αν πάρουμε ὑπ' ὄψη μας τὸ γεγονός ὅτι ἡ πορεία του πρὸς τήν Σίρι μέσ' ἀπὸ τίς Κρηνίδες (Φιλίππους) απαιτοῦσε πολὺ περισσότερα χιλιόμετρα ἀπὸ εκείνη τῆς Σκαπτῆς "Υλης και, ἂν ἀποκλείσουμε μιὰ τέτοια ταλαιπωρία τοῦ Μεγάβαζου, τῆ στιγμή που είχε ντόπιους ὀδηγούς<sup>6</sup> που ἤξεραν τὰ μέρη, τότε θά πρέπει νά ὑποθέσουμε ὅτι τόν δρόμο τῆς Πιερίδος τὸν άφησε στὸ σημεῖο περίπου τῆς σημ. Ἐλευθερούπολης και ἀπὸ κει πήρε τόν δρόμο

1. Ἡροδ. V, 15 «Πυθόμενοι δὲ οί Παίονες τοὺς Πέρσας ἐπὶ σφέας ἰέναι, ἀλισθέντες ἐξεστρατεύσαντο πρὸς θαλάσσης, δοκόντες ταῦτη ἐπιχειρήσειν τοὺς Πέρσας ἐσβάλλοντας».

2. Ἡροδ. V, 14, 1-2 «Ἐνταῦθα Δαρείος γράφει γράμματα Μεγαβάζῳ, τὸν ἔλιπε ἐν τῇ Θρηκίῃ στρατηγόν, ἐντελλόμενος ἐξαναστήσαι ἐξ ἠθέων Παίονας και παρ' αὐτὸν ἀγαγεῖν και αὐτοὺς και τέκνα τε και γυναῖκας αὐτῶν... Ὁ δὲ ἐπιλεξάμενος και λαβὼν ἡγεμόνας ἐκ τῆς Θρηκίῃς ἐστρατεύετο ἐπὶ τὴν Παιονίην», 15, 2 «...καθόντες δὲ τοὺς Παίονας ἐσπίπτουσιν ἐς τὰς πόλιας αὐτῶν, ἐσοῦσας ἀνδρῶν ἐρήμων' οἷα δὲ κεινήσι ἐπιπεσόντες εὐπετέως κατέσχον... Οὕτω δὴ Παίωνων Σιριοπαίονές τε και Παιόπλαι και οί μέχρι τῆς Πρασιάδος λίμνης ἐξ ἠθέων ἐξαναστάντες ἦγοντο ἐς τὴν Ἀσίην».

3. Ό δρόμος ἔμπαινε, σύμφωνα με τὸν P a r a s t a v r u, Amphipolis, σ. 3, στην Ἄμφίπολη ἀπὸ τὴ γνωστὴ «θρακικὴ πύλη» (Θουκυδ. V, 10, 1). Τὸν δρόμο αὐτὸν θά χρησιμοποίησε και ό Αἰμίλιος Παῦλος τὸ 168 π.Χ. γιά νά κατεβῆ ἀπὸ τήν Σίρι, ὅπου ἦταν στρατοπεδευμένος, στην Ἄμφίπολη (Liv. XLV, 4).

4. Ἄλλιωδ δὲν ἐξηγεῖται πὸς οί Σιριοπαίονες σχηματίσαν τήν ἐντύπωση ὅτι θά ἐπιτίθεται ἐναντίον τους ἀπὸ τὴ θάλασσα, ἀκολουθώντας δηλ. τόν δρόμο τοῦ Ξέρξη που περνούσε ἀπὸ τὸν Στρυμονικό κόλπο, τῆ στιγμή που ὑπῆρχε και ἄλλος δρόμος, ὅπως θά δοῦμε, ἀπὸ τίς ἀνατολικές πλαγιές τοῦ Παγγαίου.

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

6. Ἡροδ. V, 15, 2.

τῆς Σκαπτήσ "Υλῆς ποῦ ἐβγαζε βορείως τοῦ Παγγαίου, πράγμα ποῦ δικαιολογεῖ καὶ τὸν χαρακτηρισμὸ τῆς ὁδοῦ ὡς «ἄνω» ἀπ' τὸν Ἡρόδοτο<sup>1</sup>.

Ἐκ τῆς Σκαπτῆς "Υλῆς 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>. Ἀμφίπολις ἴσως στὸ σημεῖο τῆς Γαζῶρου. Τὸν δρόμο αὐτὸν χρησιμοποιοῦσαν πιθανώτατα καὶ οἱ Θάσιοι ἔμποροι γιὰ τὴν μετάβασή τους στὴν ἐνδοχώρα, ποῦ τὴν βεβαιώνουν νομίσματά τους, τὰ ὁποῖα βρέθηκαν σὲ διάφορα ἀρχαῖα πολισμοὶ 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 συνεχίζονταν καὶ πέρα ἀπὸ τὴν Σίρι καὶ ἀκολουθώντας τὴν κατεύθυνση τῆς σημ. σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Σερρῶν-Κιλκίς περνοῦσε ἀπὸ τὴν Ἡράκλεια τὴν Σιντική, πλάι ἀπὸ τὴν σημ. λίμνη τῆς Δοϊράνης, ποῦ ταυτίζεται μὲ τὴν ἀρχαία Πρασιάδα<sup>3</sup> καὶ ἀπὸ κεῖ ἀπ' τὰ στενὰ τοῦ Ντόβ-τεπέ ἔφτανε ὡς τὴν τότε πρωτεύουσα τῆς Μακεδονίας, τὴν Αἰγές<sup>4</sup>. Τὸ μῆμα αὐτὸ τοῦ δρόμο 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 ὑποθέσουμε τὴν ὑπαρξὴ μιᾶς ὀδικῆς ἀρτηρίας ποῦ θὰ ἀπεσπᾶτο ἀπὸ τὸν δρόμο αὐτὸ, 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, ποῦ δὲν φαίνεται νὰ εἶχαν ὀποιαδήποτε ἐπικοινωνία μὲ τὴν φυλὴν κάτω ἀπὸ τὰ στενὰ τοῦ Ροῦπελ. Ἡ ἀνεύρεση θασιακῶν νομισμάτων στὴν περιοχὴ ἀπ' τὰ στενὰ τοῦ Ροῦπελ ὡς τὴν πηγὴ τοῦ Στρυμόνα (περιοχὴ Σαρδικῆς) ἔκανε μερικοὺς ἐρευνητὲς νὰ πιστέψουν σὲ μιὰ ἐπικοινωνία τῶν λαῶν τῆς περιοχῆς αὐτῆς μὲ τὴν Θάσο ποῦ ἀποσκοποῦσε στὴν προμήθεια τοῦ νησιοῦ μὲ χρυσό<sup>5</sup>. Ἡ Θάσος ὁμοίως εἶχε τὰ δικά της χρυσορυχεῖα καὶ ἀκόμη ἐκμεταλλευόταν καὶ τὰ χρυσορυχεῖα τῆς Σκαπτῆς "Υλῆς καὶ τῶν Κρηνίδων

1. Ἡρόδ., ἔ.ἀ.

2. Τὸν δρόμο αὐτὸν χρησιμοποίησαν πιθανῶς καὶ οἱ Παίονες κατὰ τὴν ἐκστρατεία τους ἐναντίον τῆς Περίθου (Ἡρόδ. 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 συντομος κάρτα ἐς τὴν Μακεδονίην», «Μακεδονικά», τ. 10 (1970), σ. 1-22.

5. Βλ. Casson, ἔ.ἀ., σ. 20, σημ. 1.

και έτσι δεν είχε ανάγκη από εισαγωγή χρυσού. Έπομένως ή ανεύρεση εκεί θασιακών νομισμάτων οφείλεται, όπως σωστά παρατηρεί ο Casson<sup>1</sup>, σε μία και μοναδική εισαγωγή μάλλον και όχι σε μία σταθερή εμπορική επικοινωνία που να δικαιολογεί την ύπαρξη δρόμου. Όπωςδήποτε όμως θα πρέπει να θεωρηθεί πιθανή ή ύπαρξη ενός τέτοιου δρόμου αργότερα, όταν ή Σιντική είχε πιά επεκταθεί και βορείως της Κερκίνης με τις μακεδονικές προσαρτήσεις και κυρίως με την καθυπόταξη των βορείων γειτόνων τους Μαίδων. Επίσης δεν θα ήταν άπιθανο να υποθέσουμε ότι ή Ήρακλεια Σιντική θα αποτελούσε απ' την έλληνιστική εποχή έναν πραγματικό όδικο κόμβο, αφού από την εποχή των Άντιγονιδών ή πόλη ήταν διοικητικό κέντρο της περιοχής ως έδρα του επάρχου της Παιονίας<sup>2</sup>.

Ο δρόμος «Αμφίπολη - Βισαλτία». Ένας άλλος αρχαίος δρόμος, αρχίζοντας από την Άμφίπολη, διέσχιζε ολόκληρη τη Βισαλτία από νότο προς βορρά και εξυπηρετούσε την επικοινωνία των Βισαλτικών πόλεων. Ίχνη του δρόμου αυτού διακρίνονται κοντά στα έρειπια των αρχαίων πόλεων. Ο δρόμος αυτός στα στενά της σημ. Ροδόπολης ένωνόταν με τον δρόμο του Μεγάβαζου και από κεί συνέχιζε προς νότο την πορεία του προς τη σημ. Κεντρική Μακεδονία διασχίζοντας την Κρηστωνία. Πιθανώς κατασκευάστηκε από τους αρχαίους βασιλιάδες των Βισαλτών για την επικοινωνία της Βισαλτίας και Κρηστωνίας, αν κρίνουμε απ' το γεγονός ότι στις αρχές του 5ου π.Χ. αι. οι δυο αυτές θρακικές «χώρες» αποτελούσαν μία ένιατα πολιτική ένότητα με κοινό βασιλιά<sup>3</sup>. Αργότερα συντηρήθηκε ή επισκευάστηκε απ' τον βασιλιά της Μακεδονίας Άρχέλαο, ο οποίος φρόντισε ιδιαίτερα για την τελειοποίηση του συστήματος οδοποιίας της Μακεδονίας<sup>4</sup>. Φαίνεται πως τον δρόμο αυτόν είχε χρησιμοποιήσει ο Ξέρξης, αν κρίνουμε από την μαρτυρία του Ήρόδοτου ότι ύστερα από την Άκανθο πήρε τον μεσογειακό δρόμο και, αφού πέρασε απ' την Παιονία, την Κρηστωνία και τον Έχειδωρο ποταμό (σημ. Γαλλικό), κατέβηκε στη Θέρμη<sup>5</sup>. Σύμφωνα με τον N. Hammond, τον ίδιο δρόμο χρησιμοποίησε και ο Άρτάβαζος, καθώς και ο Μ. Άλέξανδρος κατά την εκστρατεία του στην Άσία<sup>6</sup>. Ο δρόμος αυτός εξα-

1. Casson, έ.ά.

2. Liv. XL, 23, 2.

3. Ήροδ. VIII, 116, 1 «Ένθα και ό των Βισαλτέων βασιλεύς γής τε της Κρηστωνικής Θρήξ έργον ύπερφυές έργασατο...».

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

5. Ήροδ. VII, 124 «... εκ της Άκάνθου την μεσόγαιαν τάμων της όδοϋ, βουλόμενος ές την Θέρμην άπικέσθαι. Έπορεύετο δε διά της Παιονικής και Κρηστωνικής επί ποταμών Έχειδωρον...». Την πορεία από τον δρόμο αυτόν δέχεται και ό N. Hammond, έ.ά., σ. 194-9.

6. N. Hammond, έ.ά., σ. 194, σημ. 2, 195. Αυτό όμως δεν είναι σίγουρο, γιατί δεν

σφάλιζε τὴν ἐπικοινωνίαν τῆς Ἀνατολικῆς μετὰ τὴν ὑπόλοιπην Μακεδονίαν. Περισσότερον σὲ χρῆσιν ὅμως γιὰ τὴν ἐπικοινωνίαν αὐτὴν θὰ ἦταν ὁ παραλιακὸς δρόμος πλάι ἀπὸ τὸν Στρυμονικὸν κόλπον ποῦ ἀποτελοῦσε συνέχειαν τοῦ μεγάλου δρόμου τῆς Πιερίδος<sup>1</sup> ἀπ' αὐτὸν εἶχε μεταβῆ καὶ ὁ Βρασιδᾶς στὴν Ἀμφίπολιν<sup>2</sup>. Ἀργότερα στὰ ἴχνη ἐνὸς τμήματος τοῦ ἀρχαίου αὐτοῦ δρόμου τῆς Βισαλτίας κατασκευάστηκε ὁ ρωμ. δρόμος Ἀμφίπολης-Ἡράκλειας Σιντικής<sup>3</sup>.

Ἐν τῷ «δρόμῳ τοῦ Σιτάλκης». Ἐναν ἄλλο καθαρὰ στρατιωτικὸν δρόμον 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 ἐπικοινωνίαν τοῦ βασιλείου τῶν Ὀδρυσῶν ὄχι μονάχα μετὰ τὴν Παιονίαν ἀλλὰ καὶ μετὰ τὴν Κρηστωνίαν, τὴν Μυγδονίαν καὶ τὴν Χαλκιδικήν, ἂν κρίνουμε ἀπ' τὸ γεγονὸς ὅτι ὁ Σιτάλκης εἶχε χρησιμοποιήσει τὸν ἴδιον δρόμον καὶ κατὰ τὴν κατοπινὴν ἐκστρατεία του (429 π.Χ.) ἐναντίον τῆς Μακεδονίας<sup>6</sup>.

Ἐν πραγματικῶν ὁ Φίλιππος Ε' στὴν πορεία του πρὸς τὸν Αἴμον<sup>7</sup> εἶχε χρησιμοποιήσει τὸν ἴδιον δρόμον, ποῦ διανοίχθηκε κατὰ διαταγὴν τοῦ Σιτάλκη, αὐτὸ σημαίνει ὅτι ὁ δρόμος διατηροῦνταν ὡς τὸ ἀ' μιστὸν τοῦ 2ου π.Χ. αἰ. Πι-

ἔχουμε στοιχεῖα τόσο γιὰ τὴν πορείαν τοῦ Ἀρτάβαζου, ὅσο καὶ γιὰ τὴν πορείαν τοῦ Ἀλέξανδρου. Ἴσως αὐτοὶ ἀκολουθήσαν καὶ τὸν παραλιακὸν δρόμον (σημ. ἐθνικὴ δὸδ Θεσσαλονίκης-Καβάλας).

1. O C a s s o n, Sites archéologiques de la Macédoine Orientale, BCH, τ. 40 (1916), σ. 296, ἀναγνωρίζει καὶ ἕνα προϊστορικὸν δρόμον, ποῦ ἔνωσε τὰς πεδιάδας τοῦ Στρυμόνα καὶ Λαγκαδᾶ καὶ ὁποῖος ἀκολουθοῦσε τὴν κατεύθυνσιν τῶν χειμάρρων τοῦ Κοπάτς-ντερέ καὶ Λαγκαδᾶ-τσάι. Καὶ τονίζει ὅτι ὁ δρόμος αὐτός, σὰν συντομώτερος ἀπὸ τὸν παραλιακόν, εἶχε μεγάλην σπουδαιότητα. Δὲν ξέρομε ὅμως ἂν αὐτὸς ἦταν σὲ χρῆσιν κατὰ τὴν περίοδον ποῦ ἐξετάζομε.

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

3. Βλ. Δ. Σ α μ σ ἄ ρ η, ἐ.ἀ., σ. 37.

4. Γιὰ τὴν ταύτισιν τῆς Κερκίνης μετὰ τὸν σημ. βουνὸν Μπέλες βλ. Δ. Σ α μ σ ἄ ρ η, ἐ.ἀ., σ. 1-2. Ὁ Μ. Ε. C o u s i n ἔ γ γ, Voyage dans la Macédoine, σ. 169, ταυτίζει ἐσφαλμέναν τὴν Κερκίνην μετὰ τὸν σημ. βουνὸν Μενοίκιον καὶ κατὰ συνέπειαν περιγράφει ἐσφαλμέναν καὶ τὴν πορείαν τοῦ δρόμου ποῦ ἀκολουθῆσε ὁ Σιτάλκης.

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

6. Θουκυδ., ἐ.ἀ.

7. Βλ. F. W a l b a n k, Philip V of Macedon, σ. 249 καὶ σημ. 3.

θανώς όμως ο Φίλιππος Ε' θά βρήκε αυτόν αρκετά δύσβατο, γιατί στο μεταξύ θά είχε καλυφθῆ 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 τῆς, ἀπ' ὅπου περνοῦσε ὁ δρόμος τοῦ Σιτάλκη, 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 ποῦ θά ἔνωε τοὺς Φιλίππους μὲ τὴν Ἀμφίπολη. Τὴν ὑπαρξη τοῦ δρόμου αὐτοῦ ὑποψιαζόμαστε ἀπὸ τὴν ἀνάγκη ποῦ θά προέκυψε γιὰ τὴν ἐκμετάλλευση τῶν μεταλλείων τῶν Φιλίππων ἀπὸ τοὺς Μακεδόνες, καθὼς καὶ ἀπὸ τὴν πορεία ποῦ 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' ἕνα σημεῖο ὁμοῦ 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 τοῦλάχιστο 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 ποῦ ἔρχεται σὲ ἀντίθεση μὲ τὴν πληροφορία τοῦ Ἀρριανοῦ· 2) ὁ Νέστος σ' ἐκεῖνο τὸ σημεῖο εἶναι καὶ σήμερα ἀκόμη ἀδιάβατος,

1. Βλ. D a n o v, Drevna Trakija, σ. 164.

2. Βλ. D a n o v, ἔ.α., σ. 165, σημ. 17.

3. Ἀρριαν. Ἀναβ. I, 1, 4-5 «Ἄμα δὲ τῷ ἡρι ἐλαύνειν ἐπὶ Θράκης, ἐς Τριβαλλοὺς... ὀρηθέντα 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., ἔ.α.

5. Βλ. J. G. D r o y s e n, Geschichte Alexanders des Grossen, 2η ἐκδ., τ. I, σ. 119 κ.ε. A. S c h a e f e r, Demosthenes und seine Zeit, 2η ἐκδ., III, 103. N. V u l l i c h, Alexandre le Grand sur le Danube, «Xenia de l'Université d'Athènes» 1912, σ. 181 κ.ε. U. W i l c k e n, Alexander der Grosse, σ. 60.

6. Ἡδὴ ὁ N i e s e, Geschichte der Griechischen und Makedonischen Staaten, τ. I, σ. 54, σημ. 1, δὲν τὴ δέχεται.

7. L. G a l l o i s, 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.

Ἄλλοι 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 γενικότερα 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 Λέαργο καὶ Σωφάνη τὸ 465 π.Χ. κ.ἄ.<sup>2</sup>

Τὸ παλιὸ δνομα πάλι τῆς Ἀμφίπολις, «Ἐννέα ὁδοί», μᾶς ἐπιτρέπει νὰ υποθέσουμε τὴν ὑπαρξὴ 9 δρόμων ποὺ ἔρχονταν ἀπὸ διάφορες κατευθύνσεις καὶ συνενώνονταν σ' αὐτήν<sup>3</sup>. Δὲν εἶναι δυνατὸ ὅμως νὰ προσδιορίσουμε τίς 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 τίς πόλεις Εὐπορία, Ἀργίλο καὶ Βισαλτικὴ Ἡϊόνα καὶ οἱ ἄλλοι 6 ἀπὸ τὴν ἀριστερὴ ὄχθη τοῦ ποταμοῦ, ἀπὸ τίς πόλεις Ἡϊόνα, Φάγγρητα, Γάζωρο καὶ Μύρκινο<sup>4</sup>. Οἱ πόλεις ὅμως Ἡϊόνα, Ἀπολωνία καὶ Γαληνὸς βρισκονταν στὴν ἴδια γραμμὴ (παραλιακὰ). Ἐπομένως δὲν μπορεῖ νὰ ἐννοηθῆ 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 θεωρηθῆ σωστὴ ἡ ταύτιση τῶν 9 δρόμων ποὺ κάνει ὁ Δήμιτσας.

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

2. Βλ. Δ. Λαζαρίδη, 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 περίπτωση τῆς συγκατοίκησης διαφορετικῶν θρακικῶν φυλῶν στὸ Παγγαῖο (Ἡρόδ. VII, 112) καὶ σὲ πόλεις τῆς Χαλκιδικῆς (Θουκυδ. IV, 109, 3-4).

4. Μ. Δήμιτσας, Γεωγραφία, τ. II, σ. 529.

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

Κατά τὴ γνώμη μας σίγουρα ἀνάμεσα στοὺς 9 δρόμους θὰ πρέπει νὰ συγκαταλέξουμε τοὺς ἑξῆς: 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 νὰ ἀναχαιτίσουν τὴν προέλαση τοῦ στρατοῦ τοῦ Μεγάβαζου, καθὼς καὶ ὁ Αἰμίλιος Παῦλος, ὅταν ἦρθε ἀπὸ τὴν Σίρι, ὅπου εἶχε στρατοπεδεύσει, στὴν Ἀμφίπολη<sup>1</sup>· ὁ δρόμος θὰ ἔμπαινε στὴν πόλη πιθανότατα 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 διέσχισε ὀλόκληρη τὴ Βισαλτία ἀπὸ νότο πρὸς βορρᾶ· 5) τὸν δρόμο Ἀμφίπολης-Κερδύλιου, πού τὸν εἶχε χρησιμοποιήσει ὁ Βρασιδίας γιὰ νὰ κατεβῆ ἀπὸ τὸ Κερδύλιο καὶ νὰ μῆ στὴν Ἀμφίπολη<sup>3</sup>, καὶ 6) ἕναν δρόμο πού θὰ ἔφερε στὸ Παγγαῖο, κέντρο τῆς διονυσιακῆς λατρείας.

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

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

1. Liv. XLV, 4.

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

3. Βλ. Θουκυδ. V, 8, 1.

4. Βλ. Γ. Μ π α κ α λ ά κ η, Ἀνασκαφαὶ ἐν Καβάλα καὶ τοῖς πέριξ, ΠΑΕ 1938, σ. 98. Ἀπὸ τοὺς δυὸ αὐτοὺς πύργους, πού χρησίμευαν γιὰ τὴν ἀσφάλεια τῶν ἐδῶ εὑρισκομένων ἀγροικιῶν, ὁ ἕνας ἀνῆκε στὸν 4ο π.Χ. αἰ. καὶ ὁ ἄλλος ἀπὸ τὴν τειχοδομία φαίνεται πὺς εἶναι ἀρχαιότερος.

5. Βλ. ἐπιγραφή 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-Dèsert, *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 réseau des routes de la Macédoine orientale dès les années archaïques jusqu'à la conquête romaine.

Dans cette étude, l'auteur essaie de représenter le réseau 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 début, il examine minutieusement la direction de la «κάρω 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 sud de la Macédoine Orientale.

En continuant, l'auteur soutient la théorie de l'existence de deux routes secondaires, qui commençaient de la «κάρω ὁδοῦ». L'une de ces 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 Scaptésylé. Dans la description d'Hérodote sur la campagne de Megabazos contre les Siropiéones, l'auteur rencontre la mention d'une «κάρω ὁδοῦ», qui semblait partir de Piéride 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'une 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.