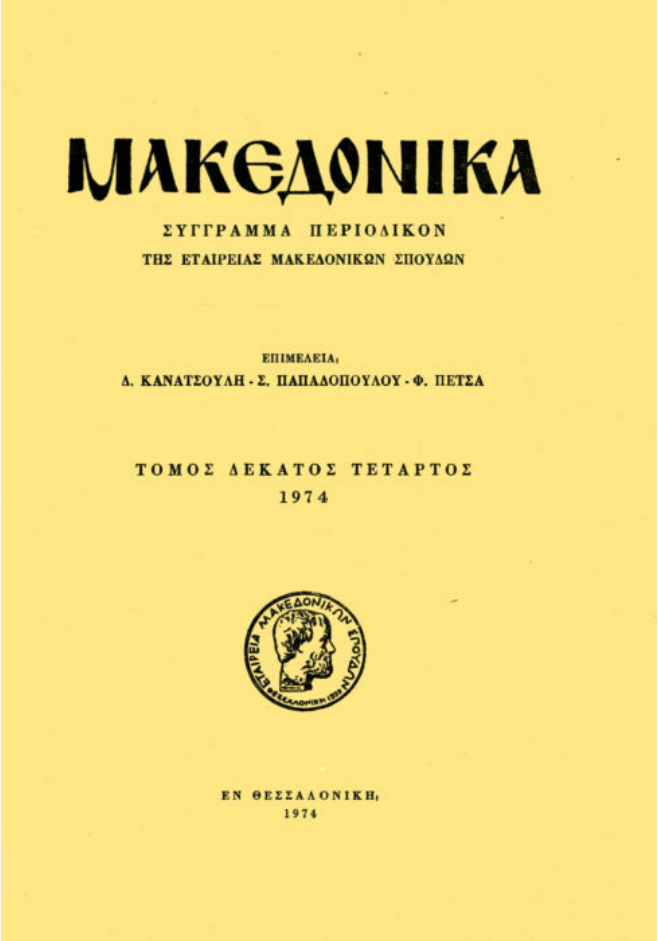
ePublishing
ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ
NATIONAL DOCUMENTATION CENTRE

Μακεδονικά

Τόμ. 14, Αρ. 1 (1974)


ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΑ

ΣΥΓΓΡΑΜΜΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ
ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ:
Δ. ΚΑΝΑΤΣΟΥΛΗ - Σ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ - Φ. ΠΕΤΣΑ

ΤΟΜΟΣ ΔΕΚΑΤΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟΣ
1974

ΕΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ,
1974

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

Δημήτριος Κ. Σαμσάρης

doi: 10.12681/makedonika.578

Copyright © 2014, Δημήτριος Κ. Σαμσάρης

Άδεια χρήσης Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 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

https://epublishing.ekt.gr | **e-Εκδότης:** ΕΚΤ | **Πρόσβαση:** 12/10/2024 07:11:17

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

Ἀπὸ τὴν ἀρχαϊκὴ ἀκόμη ἐποχὴ στρατιωτικοί, διοικητικοί, ἐμπορικοὶ καὶ λατρευτικοὶ λόγοι εἶχαν ἐπιβάλει στοὺς κατοίκους τῆς Ἀνατολικῆς Μακεδονίας, Παίονες καὶ Θρᾶκες, τὴν ἀνάγκη κατασκευῆς ἑνὸς ἀρκετὰ πυκνοῦ ὁδικοῦ δικτύου, τὸ ὁποῖο ἀργότερα συμπληρώθηκε μὲ τὰ ἔργα ὁδοποιίας τῶν Μακεδόνων βασιλιάδων. Τὸ ὁδικὸ αὐτὸ δίκτυο μποροῦμε νὰ τὸ ἀναπαραστήσουμε σ' ὁρισμένα μέρη μὲ μεγαλύτερη καὶ σ' ἄλλα μὲ λιγότερη βεβαιότητα, βασιζόμενοι ἀπ' τὴ μιὰ μεριὰ στὶς ἄμεσες καὶ ἔμμεσες πληροφορίες τῶν φιλολογικῶν πηγῶν, καὶ παίρνοντας ἀπ' τὴν ἄλλη μεριὰ ὑπ' ὄψη μας τὸ ἀναμφισβήτητο γεγονὸς ὅτι ἀρκετοὶ ἀπὸ τοὺς γνωστούς μας ρωμαϊκοὺς —καὶ βυζαντινούς, τουρκικοὺς καὶ ἀκόμη σημερινοὺς—δρόμους κατασκευάστηκαν στὰ ἴχνη ἀρχαίων ὁδικῶν ἀρτηριῶν.

Ἡ «κ ά τ ω ὁ δ ό ς». Ἀπ' τοὺς ἀρχαίους δρόμους ὁ κυριώτερος καὶ ὁ πιὸ πολυσύχναστος καὶ γνωστὸς ἦταν αὐτὸς πού, σύμφωνα μὲ τὸν Θουκυδίδη[1], ἐρχόταν ἀπὸ τὸ Βυζάντιο τῆς Θράκης καί, ἀφοῦ διέσχιζε τὴν Ἀνατολικὴ Μακεδονία καὶ περνοῦσε ἀπὸ τὸν κάτω ροῦ τοῦ Στρυμόνα, ὁδηγοῦσε στὴ Θέρμη. Ἀπ' τὴ Θέρμη διακλαδιζόταν σὲ δυὸ ἀρτηρίες, ἀπ' τὶς ὁποῖες ἡ μιὰ ὁδηγοῦσε στὴ νότια Ἑλλάδα καὶ ἡ ἄλλη, 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 ὕπαρξη μιᾶς «ἄνω ὁδοῦ», τὴν ὁποία μαρτυρεῖ ὁ Ἡρόδοτος καὶ ποὺ θὰ μιλήσουμε γι' αὐτὴν παρακάτω, ἐξυπακούεται ἡ ὀνομασία «κάτω ὁδὸς» γιὰ τὸν δρόμο αὐτό.

Τὴν κατεύθυνση τοῦ δρόμου κατὰ τὴν διέλευσή του μέσα ἀπὸ τὴν Ἀνατολικὴ Μακεδονία μποροῦμε 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 ἀνατολικὰ ὁ δρόμος ἔμπαινε στὴν Ἀνατολικὴ Μακεδονία ἀκριβῶς ἀπὸ ἐκεῖνο τὸ σημεῖο

1. Θουκυδ. II, 97, 1-2 «...ὁδῷ δὲ τὰ ξυντομώτατα ἐξ Ἀβδήρων ἐς Ἴστρον ἀνὴρ εὔζωνος ἑνδεκαταῖος τελεῖ. Τὰ μὲν πρὸς θάλασσαν τοσαύτη ἦν, ἐς ἤπειρον δὲ ἀπὸ Βυζαντίου ἐς Λαιαίους καὶ ἐπὶ τὸν Στρυμόνα (ταύτῃ γὰρ διὰ πλείστου ἀπὸ θαλάσσης ἄνω ἐγίγνετο) ἡμερῶν ἀνδρὶ εὐζώνῳ τριῶν καὶ δέκα ἀνύσαι».

τοῦ Νέστου, ἀπ' τὸ ὁποῖο εἶχε περάσει τὸν ποταμὸ καὶ ὁ Ξέρξης προερχόμενος ἀπὸ τὰ Ἄβδηρα. Ποιὸ ἦταν ὅμως τὸ σημεῖο αὐτό; Ἂν πάρουμε ὑπ' ὄψη μας τὸ γεγονὸς ὅτι στὴν ἀρχαιότητα ὁ Νέστος σχημάτιζε στὶς ἐκβολές του ἕνα δέλτα[1], ποὺ θὰ ἦταν ἀδιάβατο, καθὼς καὶ τὸ ἄλλο γεγονός, ὅτι δηλ. κατὰ τὴ διαδρομή του μέσ' ἀπὸ τὴν πεδιάδα τῆς σημ. Χρυσούπολης ἡ κοίτη του δὲν ἦταν σταθερὴ καὶ γι' αὐτὸ συχνὰ πλημμύριζε[2], τότε εἶναι φυσικὸ νὰ ἀναζητήσουμε τὸ σημεῖο τῆς διάβασης τοῦ ποταμοῦ ἀπὸ τὸν Ξέρξη βορειότερα καὶ νὰ τὸ ἐντοπίσουμε μὲ πολλὲς πιθανότητες κοντὰ στὸ σημ. χωριὸ Παράδεισος, ὅπου ὁ ποταμὸς κατεβαίνει ἀπὸ τὸ βουνὸ Λεκάνη γιὰ νὰ ξεχυθῆ ὁρμητικὸς κάτω στὴν πεδιάδα. Πραγματικὰ στὸ σημεῖο αὐτὸ βρέθηκαν ἴχνη ρωμαϊκῆς γέφυρας[3], ἀπ' τὴν ὁποία περνοῦσε ἡ Ἐγνατία ὁδὸς κατευθυνόμενη πρὸς τὴ Θράκη[4], καὶ εἶναι πολὺ πιθανὸ ὅτι ἡ ρωμαϊκὴ αὐτὴ γέφυρα χτίστηκε στὴ θέση ἀρχαίας, ἂν καὶ κανένας ἀπὸ τοὺς ἀρχαίους συγγραφεῖς δὲν μνημονεύει κάτι τέτοιο. Εἶναι παράξενο μάλιστα τὸ γεγονὸς ὅτι ὁ Ἡρόδοτος, ἐνῶ μιλάει γιὰ γέφυρες ποὺ κατασκεύασε τὸ μηχανικὸ τοῦ Ξέρξη στὸν Στρυμόνα, δὲν κάνει καθόλου λόγο γιὰ γέφυρες στὸ Νέστο. Αὐτὴ ἀκριβῶς ἡ σιωπὴ μᾶς κάνει νὰ πιστέψουμε ὅτι στὸ Νέστο προϋπῆρχε γέφυρα (ἢ γέφυρες), ἀπ' τὴν ὁποία πέρασε ὁ στρατὸς τοῦ Ξέρξη. Ἄλλωστε αὐτὸ τὸ ἐπιβεβαιώνει καὶ τὸ γεγονὸς ὅτι 30 περίπου χρόνια νωρίτερα εἶχε περάσει τὸ Νέστο ἀπὸ προϋπάρχουσα πιθανώτατα γέφυρα ὁ στρατηγὸς τοῦ Δαρείου Μεγάβαζος, ὅταν ἐξεστράτευσε ἐναντίον τῶν Σιριοπαιόνων[5]. Τέλος ἀπὸ τὴν ἀρχαιότατη αὐτὴ γέφυρα θὰ εἶχαν περάσει καὶ οἱ Παίονες, ὅταν ἐξεστράτευσαν ἐναντίον τῆς Καρδίας[6], καὶ ἀκόμη παλιότερα οἱ Βισάλτες κατὰ τὴν ἐκστρατεία τους ἐναντίον τῆς Περίνθου[7]· ἐπίσης ὁ βασιλιᾶς Ρῆσος, ὅταν μετέβη στὴν Τροία γιὰ νὰ βοηθήση τοὺς πολιορκουμένους συμμάχους του[8], καὶ τέλος ὁ Ἡρακλῆς, ὅταν ἐπέστρεφε ἀπ' τὴ Θράκη στὶς Μυκῆνες φέρνοντας τὰ ἄλογα τοῦ βασιλιᾶ Διομήδη[9].

Ἑπομένως μπορεῖ νὰ θεωρηθῆ σχεδὸν βέβαιο ὅτι καὶ ὁ Ξέρξης εἶχε διαβῆ τὸ Νέστο ἀπὸ τὸ σημεῖο αὐτό, χρησιμοποιώντας κάποια ἀρχαία γέ-

---

1. Βλ. Eug. Oberhummer, RE XVII, 138/9, στὴ λ. «Nestus», ἀρ. 1.
2. Στραβ. VII, ἀπόσπ. 43 (44).
3. Βλ. Γ. Μπακαλάκη, Παρανέστιοι ἀρχαιότητες, «Θρακικά», τ. 8 (1937), σ. 15, σημ. 1.
4. Βλ. Γ. Μπακαλάκη, ἔ.ἀ. Πρβλ. καὶ P. Collart, 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, I.
8. Ὁμηρ. Ἰλ. Κ, 433-41. Ἀπολλοδ. I, 3, 4.
9. Ἀπολλοδ. II, 5, 8.

φυρα ποὺ θὰ ὑπῆρχε στὴ θέση τῆς ρωμαϊκῆς. Καὶ ἂν πάρουμε ὑπ' ὄψη μας τὸ γεγονὸς ὅτι κατὰ τὴν περαιτέρω πρὸς δυσμὰς πορεία του εἶχε περάσει πλάϊ (βορείως) ἀπὸ τὴν πόλη Πίστυρο[1], ἡ ὁποία πιθανῶς ταυτίζεται μὲ τὰ ἐρείπια ἀρχαίας πόλης ποὺ ἀνακαλύφτηκαν κοντὰ στὸ σημ. χωριὸ Ποντολίβαδο[2], 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[3].

Ἀπ' τὴ Νεάπολη ὁ δρόμος φαίνεται πὼς συνέχιζε πρὸς δυσμὰς τὴ διαδρομή του μέσα ἀπὸ τὴν Πιερικὴ κοιλάδα ἀκολουθώντας τὴν κατεύθυνση τῆς σημ. ἐθνικῆς ὁδοῦ Καβάλας-Θεσσαλονίκης. Αὐτὸ συμπεραίνεται ἀπὸ τὸ γεγονὸς 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 δεξιά του τὸ βουνὸ Παγγαῖο, περνώντας πλάϊ ἀπὸ τοὺς νότιους πρόποδες αὐτοῦ[4]. Ἀφοῦ διέσχιζε τὴν Πιερίδα, ὁ δρόμος ἔφερνε στὴν πόλη Ἠιόνα, περνοῦσε νοτίως τῆς Ἀμφίπολης (Ἐννέα ὁδοὶ) καὶ ἀπὸ κεῖ συνέχιζε παραλιακὰ τὴ διαδρομή του πρὸς τὰ δυτικά, περνώντας ἀπὸ τὴ γέφυρα (ἢ γέφυρες;) τοῦ Στρυμόνος[5].

Ἡ ὕπαρξη γέφυρας στὸν Στρυμόνα ἀπὸ τὴν πιὸ πρώϊμη ἀκόμη ἀρχαιότητα θὰ πρέπει νὰ θεωρηθῆ πολὺ πιθανή, ἂν κρίνουμε ἀπὸ τὴν περίπτωση τοῦ Ρήσου[6], ἀπ' τὴν ἐκστρατεία τῶν Βισαλτῶν ἐναντίον τῆς Περίνθου[7], οἱ ὁποῖοι ἦταν ὑποχρεωμένοι νὰ περάσουν τὸν Στρυμόνα, μιὰ ποὺ κατοικοῦσαν δυτικὰ αὐτοῦ, καθὼς καὶ ἀπὸ τὴν μαρτυρία τοῦ Εὐριπίδη, ὁ ὁποῖος ἀναφέρει

---

1. Ἡροδ. VII, 109, 2.

2. Βλ. Χ. Κουκούλη-Χρυσανθάκη, Εἰδήσεις ἐκ τῆς Θασίων Ἠπειρῶ, ΑΑΑ, τ. 6 (1973) σ. 2, 237-8.

3. Γιὰ τὴν ταύτιση τῆς πορείας τῆς Ἐγνατίας καὶ τῆς σημ. ἐθνικῆς ὁδοῦ βλ. Γ. Μπακαλάκη, Παρανέστιοι ἀρχαιότητες, ἔ.ἀ., σ. 24 κ.ἑ. Χ. Κουκούλη-Χρυσανθάκη, Via Egnatia - Ἀκόντισμα, ΑΑΑ, τ. 5 (1972), σ. 481, σημ. 19. Δ. Λαζαρίδη, Ἀμφίπολις καὶ Ἄργιλος (πολυγραφ.), Ἀθῆναι 1972, εἰκ. 8. Δ. Σαμσάρη, Ἱστορικὴ γεωγραφία τῆς ἀρχαίας Ἀνατολικῆς Μακεδονίας (πολυγραφ.), Θεσσαλονίκη 1973, σ. 33.

4. Ἡροδ. VII, 110-112.

5. Ἀπὸ τὴν διήγηση τοῦ Ἡροδότου (VIII, 115) θὰ μποροῦσε νὰ σχηματίσει κανεὶς τὴν ἐντύπωση πὼς ὁ Ξέρξης εἶχε περάσει καὶ ἀπὸ τὴν Σῖρι, ἀλλά, ὅπως σωστὰ παρατηρεῖ ὁ Desdevise's (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 Σῖρι πέρασε μονάχα ἕνα τμῆμα 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»[1]. Τὸ 480 π.Χ. ὅμως ὁ Ξέρξης γιὰ νὰ περάση τὸν ποταμὸ «προσετέτακτο ζεύξαντες γεφυρῶσαι» αὐτόν[2]. Αὐτὸ σημαίνει ὅτι τὴν ἐποχὴ τουλάχιστο ἐκείνη δὲν σωζόταν ἡ γέφυρα τῶν ἀρχαϊκῶν χρόνων. Δὲν ἦταν ἄλλωστε δυνατὸ νὰ εἶναι αὐτὴ μόνιμη, ἂν πάρουμε ὑπ' ὄψη μας ὅτι ἡ κοίτη τοῦ ποταμοῦ δὲν ἦταν σταθερή, 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[3].

Μερικὲς δεκαετίες ὕστερα ἀπὸ τὴν ἐκστρατεία τοῦ Ξέρξη ἔχουμε καὶ πάλι πληροφορίες γιὰ τὴν ὕπαρξη γεφυρῶν στὸν Στρυμόνα[4], οἱ ὁποῖες μάλιστα θὰ πρέπει νὰ ἦταν πέτρινες, ἂν κρίνουμε ἀπ' τὸν χαρακτηρισμὸ τοῦ Εὐριπίδη «καλλιγέφυρος Στρυμών»[5]. Αὐτὸ δείχνει ἢ ὅτι διατηροῦνταν ἀκόμη οἱ γέφυρες ποὺ εἶχε κατασκευάσει τὸ μηχανικὸ τοῦ Ξέρξη—ἂν βέβαια ἦταν πέτρινες—, ἢ ὅτι κατασκευάστηκαν ἄλλες πιθανῶς ἀπὸ τοὺς Ἀθηναίους, μετὰ τὴν ἵδρυση τῆς Ἀμφίπολης. Ἀπ' τὶς γέφυρες αὐτὲς μᾶς εἶναι γνωστὲς δυό, στὴν περιοχὴ τῆς Ἀμφίπολης, ποὺ ἔχουν διασωθῆ καὶ οἱ πέτρες ἀπ' τὰ βάθρα τους στὶς ὄχθες τοῦ ποταμοῦ[6]. Ἡ μιά, ἡ βόρεια, βρισκόταν σὲ μικρὴ ἀπόσταση ἀπ' τὴν πόλη, ἀφοῦ ὡς αὐτὴν ἔφταναν τὰ τείχη της, καὶ ἡ ἄλλη, ἡ νότια, λίγο παρακάτω ἀπ' τὴν πρώτη[7]. Πιθανῶς ὅμως οἱ γέφυρες αὐτὲς δὲν ἦταν σύγχρονες, γιατὶ ὁ Θουκυδίδης στὴν ἐξιστόρηση τῶν ἐδῶ πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων ἀναφέρει μιὰ μονάχα γέφυρα, προφανῶς τὴ νότια[8]. Ἴσως ἡ ἄλλη κατασκευάστηκε τὴν ἑλληνιστικὴ ἐποχή, ὁπότε εἶχε πιὰ ἐπεκταθῆ τὸ

1. Εὐριπ. Ῥῆσ., 347-50.

2. Ἡροδ. VII, 24 «...τοῖσι δὲ αὐτοῖσι τούτοισι τοῖσί περ καὶ τὸ ὄρυγμα, 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 τούτοισι ἐν Ἐννέα ὁδοῖσι τῇσι Ἠδωνῶν ἐπορεύοντο κατὰ τὰς γεφύρας, τὸν Στρυμόνα εὑρόντες ἐζευγμένον».

3. Ἀπολλοδ. II, 5, 10.

4. Θουκυδ. IV, 103, 4. 108, 1. Πρβλ. καὶ J. Papastavru, Amphipolis. Geschichte und Prosopographie, «Klio», τ. 37 (1936), σ. 2.

5. Εὐριπ., ἔ.ἀ.

6. Βλ. Ε. Πελεκίδη, Ἀνασκαφαὶ ἐν Ἀμφιπόλει, ΠΑΕ 1920, σ. 82-4.

7. Πελεκίδη, ἔ.ἀ.

8. Θουκυδ. IV, 103, 4. 108, 1. Οἱ νεώτεροι, στηριζόμενοι στὸν Θουκυδίδη καὶ ἀναζητώντας μιὰ μονάχα γέφυρα, βρίσκουν τὰ ἴχνη τῆς βόρειας μονάχα ἢ τῆς νότιας καὶ κανεὶς τὰ ἴχνη καὶ τῶν δύο, ποὺ τὰ βάθρα τους ἀνακάλυψε ὁ Πελεκίδης. Ἔτσι ὁ W. M. Leake, 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 ὅμως καὶ τὴ δεύτερη. Καὶ τέλος ὁ Χρυσοχόος, «Παρνασσοῦ 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 δοθῆ μιὰ σίγουρη ἀπάντηση, ἐξαιτίας τῆς ἔλλειψης περισσότερων πληροφοριῶν καὶ ἐπειδὴ οἱ πέτρες τῶν βάθρων ποὺ βρέθηκαν δὲν ἀποτελοῦν ἱκανοποιητικὰ ἐνδεικτικὰ στοιχεῖα χρονολόγησης. Πάντως ἀργότερα στὰ ἴχνη τῶν γεφυρῶν αὐτῶν οἱ Ρωμαῖοι κατασκεύασαν τὶς δικές τους πέτρινες τοξωτὲς γέφυρες, ποὺ ἀπὸ μιὰ ἀπ' αὐτὲς περνοῦσε καὶ ἡ Ἐγνατία ὁδός[1].

Ἡ «κάτω ὁδὸς» ποὺ θὰ ἐξασφάλιζε τὴν ἐπικοινωνία ἀνάμεσα στὴν Ἀσία καὶ τὴν Ἑλλάδα καὶ ἀκόμη ἀνάμεσα στὶς πόλεις τῆς Ἀνατολικῆς Μακεδονίας ἀπ' τὶς ὁποίες περνοῦσε, φαίνεται πὼς εἶχε κατασκευαστῆ ἀπὸ τὴν πιὸ πρώϊμη κιόλας ἀρχαιότητα, γιατί, ὅπως εἴδαμε, τὴν εἶχαν χρησιμοποιήσει πρὶν ἀπὸ τὸν Ξέρξη καὶ οἱ Παίονες, οἱ Βισάλτες καὶ ὁ Ρῆσος καὶ πολὺ πιθανὸ καὶ ὁ Μεγάβαζος κατὰ τὴν ἐκστρατεία του ἐναντίον τῶν Σιριοπαιόνων[2]. Σύμφωνα μὲ τὴν μαρτυρία τοῦ Ἡρόδοτου, ὁ δρόμος διατηρήθηκε ἀπὸ τοὺς κατοίκους τῆς περιοχῆς καὶ μετὰ τὴν διέλευση τοῦ Ξέρξη[3]. Ἀπ' αὐτὸν πέρασε ἀργότερα ὁ Μ. Ἀλέξανδρος κατὰ τὴν ἐκστρατεία του στὴν Ἀσία[4]. Ὁ ἴδιος εἶχε χρησιμοποιήσει παλιότερα ἕνα τμῆμα αὐτοῦ—ἀπ' τὴ Νεάπολη ὡς τὸ Νέστο[5]—σὲ μιὰ προηγούμενη ἐκστρατεία ἐναντίον τῶν Τριβαλλῶν[6]. Ἐπίσης νωρίτερα ὁ Βρασίδας εἶχε χρησιμοποιήσει τὸ δυτικὰ τοῦ Στρυμόνος τμῆμα τοῦ δρόμου κατὰ τὴν ἐκστρατεία του ἐναντίον τῆς Ἀμφίπολης[7]. Στὶς ἀρχὲς τοῦ 2ου π.Χ. αἰ. ὁ δρόμος βρισκόταν σὲ πολὺ κακὴ κατάσταση.

---

1. Βλ. Δ. Σαμσάρη, 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 συγχέουσι Θρῆϊκες οὔτ' ἐπισπείρουσι, σέβονταί τε μεγάλως τὸ μέχρι ἐμεῦ». Πρβλ. καὶ St. Casson, Macedonia, Thrace and Illyria, Oxford 1926, σ. 43. Ὅπως φαίνεται ἀπὸ τὸ χωρίο αὐτὸ τοῦ Ἡρόδοτου ὁ δρόμος δὲν θὰ πρέπει νὰ ἦταν λιθόστρωτος, ἀφοῦ ἦταν δυνατὸ νὰ σπαρῆ· δὲν ξέρουμε ἂν ἀργότερα λιθοστρώθηκε.

4. Ἀρριαν. Ἀναβ., I, 11, 4 «Διαβὰς δὲ τὸν Στρυμόνα παρήμειβε (ὁ Ἀλέξανδρος) τὸ Πάγγαιον ὄρος τὴν ὡς ἐπ' Ἄβδηρα καὶ Μαρώνειαν, πόλεις Ἑλληνίδας, ἐπὶ θαλάσσῃ ᾠκισμένας. Ἔνθεν δὲ ἐπὶ τὸν Ἕβρον ποταμὸν ἀφικόμενος...».

5. Ὅπως φαίνεται ἀπὸ τὴν περιγραφὴ τῆς πορείας του ἀπὸ τὸν Ἀρριανὸ (Ἀναβ. I, 1, 4-5), ὁ Ἀλέξανδρος, ἀφοῦ διέβη τὸ Νέστο, πῆρε τὸν δρόμο ποὺ ὁδηγοῦσε πάνω ἀπὸ τὴ Ροδόπη πρὸς τὶς πηγὲς τοῦ ποταμοῦ καὶ σὲ 10 μέρες ἔφτασε στὸν Αἶμο. Γιὰ τὴν πορεία κατὰ τὴν ἐκστρατεία του αὐτὴ βλ. περισσότερα στοῦ P. Collart, Philippes, σ. 187, σημ. 1, ὅπου καὶ σχετικὴ βιβλιογραφία.

6. Γιὰ τὴν ἐκστρατεία αὐτὴ βλ. Ἀρριαν. Ἀναβ. I, 1 κ.ἑ. Πρβλ. καὶ G. Kacarov, Arian: Pohodât ha Aleksandâr veliki kâm Dunava, ПСИ (=«Periodičesko Spisanie ha Bâlgarskoto Knižovno Družestvo»), τ. 16 (1905), σ. 65, 124-33. N. Vulič, Alexander zur gegen die Triballer, «Klio», τ. 9 (1909), σ. 490-91. G. Kacarov, Po Vâprosa za Pohoda ha Aleksandâr Veliki kâm Dunava, ПСИ, τ. 21 (1909), 70, σ. 469-72. Τοῦ ἰδίου, 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.

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

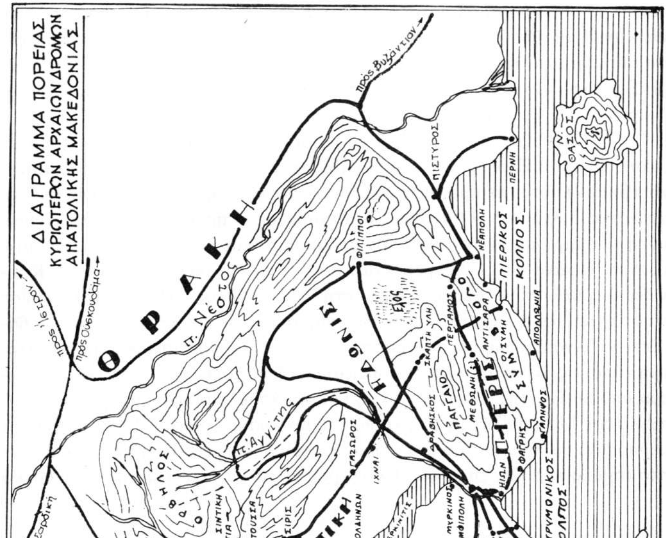
Ἂν πάρουμε ὑπ' ὄψη μας ὅτι ὁ Βρασίδας, παρόλη τὴν κακοκαιρία ποὺ ἐπικρατοῦσε, διήνυσε τὸ δυτικὰ τοῦ Στρυμόνος τμῆμα τοῦ ἀρχαίου αὐτοῦ δρόμου (ἀπὸ Βρομῖσκο ὡς τὴν Ἀμφίπολη) μέσα σὲ μιὰ νύχτα[2] καὶ ἀκόμη τὸ γεγονὸς ὅτι ἕνας ἐλαφρὰ ὁπλισμένος ἀρχαῖος ὁπλίτης γιὰ νὰ διανύση τὸν δρόμο ἀπὸ Βυζάντιο ὡς τὸν Στρυμόνα ἤθελε 13 μέρες[3], τότε μποροῦμε νὰ βγάλουμε τὸ συμπέρασμα ὅτι γιὰ νὰ διανύση κανεὶς τὸ τμῆμα 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' τὶς ὁποῖες ἡ μιὰ ἀπεσπᾶτο ἀπὸ τὴ Νεάπολη καὶ ἡ ἄλλη ἀπὸ ἕνα σημεῖο κοντὰ στὴ σημ. Ἐλευθερούπολη. Ἡ πρώτη ἀπ' αὐτὲς ὁδηγοῦσε στὸ Δάτο(=Κρηνίδες, Φιλίππους) καὶ εἶχε μῆκος 90 περίπου σταδίων (16 χλμ. περίπου)[4]. Ἂν κρίνουμε ἀπ' τὸ γεγονὸς ὅτι ἡ Νεάπολη ἦταν ἐπίνειο τῶν Δατηνῶν[5], θὰ πρέπει νὰ ὑποθέσουμε ὅτι ἡ ὁδικὴ αὐτὴ ἀρτηρία ὑπῆρχε καὶ πρὶν ἀπὸ τὴν ἵδρυση τῆς ἐδῶ θασιακῆς ἀποικίας τῶν Κρηνίδων. Ἡ ὕπαρξή της πάντως ἐπιβεβαιώνεται καὶ ἀπὸ μιὰ ἐπιγραφὴ τοῦ 3ου π.Χ. αἰ., ποὺ μαρτυρεῖ ὅτι οἱ Φιλίππιοι εἶχαν συνοδέψει τιμητικὰ τοὺς θεωροὺς τῆς Κῶ ἀπὸ τὴν πόλη τους ὡς τὴ Νεάπολη[6]. Ἀργότερα τὰ ἴχνη τοῦ δρόμου αὐτοῦ ἀκολούθησε καὶ ἡ Ἐγνατία ὁδός[7]. Ἡ δεύτερη ὁδικὴ ἀρτηρία ὁδηγοῦσε στὴ Σκαπτὴ Ὕλη καὶ ἀπ' αὐτὴν μεταφερόταν προφανῶς καὶ ἡ ξυλεία τοῦ Παγγαίου στὰ ναυπηγεῖα τῆς Νεάπολης.

Ἀπ' τὴν περιγραφὴ τῆς ἐκστρατείας τοῦ Μεγάβαζου ἐναντίον τῶν Σιριοπαιόνων ποὺ κάνει ὁ Ἡρόδοτος[8] 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 Ἐμφ. πολ., IV, 106, 446, ὑπολογίζει τὴν ἀπόσταση Φιλίππων-Νεαπόλεως σὲ 70 στάδια καὶ ὁ Γαληνός, Περὶ τῆς τῶν ἁπλῶν φαρμάκων κράσεως καὶ δυνάμεως, IX, 2 (ἔκδ. Kühn, τ. XII, σ. 172) σὲ 120 στάδια. Ἀκολουθώντας τὸν σημ. δρόμο ἡ 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. Κ α ν α τ σ ο ύ λ η, Ἱστορία τῆς Μακεδονίας μέχρι τοῦ Μ. Κωνσταντίνου, Θεσσαλονίκη 1964, σ. 84.
7. Βλ. Δ. Σ α μ σ ά ρ η, Ἱστορικὴ γεωγραφία, σ. 33.
8. Γιὰ τὴν ἐκστρατεία αὐτὴ βλ. Ἡροδ. V, 14-6.


ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΠΟΡΕΙΑΣ
ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΑΡΧΑΙΩΝ ΔΡΟΜΩΝ
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΘΡΑΚΗ
ΜΑΙΔΙΚΗ
ΠΑΙΟΝΙΑ
ΚΕΡΚΙΝΗ
ΣΙΝΤΙΚΗ
ΟΔΟΜΑΝΤΙΚΗ
ΒΙΣΑΛΤΙΑ
ΚΡΗΣΤΩΝΙΑ
ΜΥΓΔΟΝΙΑ
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ
ΗΔΩΝΙΣ
ΠΙΕΡΙΣ
ΠΑΓΓΑΙΟ
ΦΙΛΙΠΠΟΙ
ΝΕΑΠΟΛΗ
ΠΙΣΤΥΡΟΣ
ΠΕΡΝΗ
Ν. ΘΑΣΟΣ
ΠΙΕΡΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ
ΣΤΡΥΜΟΝΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ
ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ
ΑΜΦΙΠΟΛΗ
ΗΙΩΝ
ΑΡΓΙΛΟΣ
ΘΕΡΜΗ
ΒΕΡΤΙΣΚΟΣ
ΕΛΟΣ
π. Νέστος
π. Στρυμόνας
π. Ἐχείδωρος
π. Ἀγγίτης
πρὸς Βυζάντιον
πρὸς Σαρδική

δρόμο ποὺ ἀκολούθησαν οἱ Σιριοπαίονες γιὰ νὰ κατεβοῦν στὴ θάλασσα[1] καὶ τὸν ἄλλο ποὺ χρησιμοποίησε ὁ Μεγάβαζος στὴν πορεία του πρὸς τὴν Σῖρι καὶ τὴν Πρασιάδα λίμνη[2]. Ὁ πρῶτος δρόμος θὰ ξεκινοῦσε ἀπὸ τὴν πρωτεύουσα τῶν Σιριοπαιόνων, τὴν Σῖρι, καὶ ἀκολουθώντας τὸν σημ. αὐτοκινητόδρομο Σερρῶν-Ἀμφίπολης περνοῦσε ἀπὸ τὴν Δραβῆσκο καὶ τὴν Μύρκινο καὶ ἔφερνε στὴν Ἀμφίπολη[3].

Ὁ Μεγάβαζος πάλι φαίνεται πὼς στὴν ἀρχὴ πῆρε τὸν δρόμο, ποὺ εἶχε ἀκολουθήσει ὁ Ξέρξης, δηλ. τὴν «κάτω ὁδόν», γι' αὐτὸ καὶ οἱ Σιριοπαίονες κατέβηκαν καὶ τὸν περίμεναν στὸν Στρυμονικὸ κόλπο, ἀπ' ὅπου περνοῦσε ὑποχρεωτικὰ ὁ δρόμος[4]. Ὅταν ὅμως ὁ Μεγάβαζος πληροφορήθηκε τὴν κίνηση αὐτὴ τῶν Σιριοπαιόνων ἄφησε τὸν δρόμο αὐτὸ καὶ πῆρε τὴν λεγόμενη «ἄνω ὁδόν»[5]. Ἡ «ἄνω ὁδὸς» θὰ πρέπει νὰ ἦταν ἐκείνη ποὺ ὁδηγοῦσε πρὸς τὶς Κρηνίδες ἢ ἡ ἄλλη ποὺ ἔφερνε στὴ Σκαπτὴ Ὕλη. Ἄλλος δρόμος δὲν μποροῦσε νὰ ὑπάρχει, ἀφοῦ ἀνάμεσα στοὺς δυὸ παραπάνω ἐκτείνονταν τὰ ἕλη τῶν Φιλίππων. Ἂν πάρουμε ὑπ' ὄψη μας τὸ γεγονὸς ὅτι ἡ πορεία του πρὸς τὴν Σῖρι μέσ' ἀπὸ τὶς Κρηνίδες (Φιλίππους) ἀπαιτοῦσε πολὺ περισσότερα χιλιόμετρα ἀπὸ ἐκείνη τῆς Σκαπτῆς Ὕλης καί, ἂν ἀποκλείσουμε μιὰ τέτοια ταλαιπωρία τοῦ Μεγάβαζου, τὴ στιγμὴ ποὺ εἶχε ντόπιους ὁδηγοὺς[6] ποὺ ἤξεραν τὰ μέρη, τότε θὰ πρέπει νὰ ὑποθέσουμε ὅτι τὸν δρόμο τῆς Πιερίδος τὸν ἄφησε στὸ σημεῖο περίπου τῆς σημ. Ἐλευθερούπολης καὶ ἀπὸ κεῖ πῆρε τὸν δρόμο

---

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

2. Ἡροδ. V, 14, 1-2 «Ἐνταῦθα Δαρεῖος γράφει γράμματα Μεγαβάζῳ, τὸν ἔλιπε ἐν τῇ Θρηίκῃ στρατηγόν, ἐντελλόμενος ἐξαναστῆσαι ἐξ ἠθέων Παίονας καὶ παρ' αὐτὸν ἀγαγεῖν καὶ αὐτοὺς καὶ τέκνα τε καὶ γυναῖκας αὐτῶν... Ὁ δὲ ἐπιλεξάμενος καὶ λαβὼν ἡγεμόνας ἐκ τῆς Θρηίκης ἐστρατεύετο ἐπὶ τὴν Παιονίην», 15, 2 «...καθόντες δὲ τοὺς Παίονας ἐσπίπτουσιν ἐς τὰς πόλιας αὐτῶν, ἐσούσας ἀνδρῶν ἐρήμων· οἷα δὲ κεινῆσι ἐπιπεσόντες εὐπετέως κατέσχον... Οὕτω δὴ Παιόνων Σιριοπαίονές τε καὶ Παιόπλαι καὶ οἱ μέχρι τῆς Πρασιάδος λίμνης ἐξ ἠθέων ἐξαναστάντες ἤγοντο ἐς τὴν Ἀσίην».

3. Ὁ δρόμος ἔμπαινε, σύμφωνα μὲ τὸν P a p a s t a v r u, Amphipolis, σ. 3, στὴν Ἀμφίπολη ἀπὸ τὴ γνωστὴ «θρακικὴ πύλη» (Θουκυδ. V, 10, 1). Τὸν δρόμο αὐτὸν θὰ χρησιμοποίησε καὶ ὁ Αἰμίλιος Παῦλος τὸ 168 π.Χ. γιὰ νὰ κατεβῆ ἀπὸ τὴν Σῖρι, ὅπου ἦταν στρατοπεδευμένος, στὴν Ἀμφίπολη (Liv. XLV, 4).

4. Ἀλλιῶς δὲν ἐξηγεῖται πῶς οἱ Σιριοπαίονες σχημάτισαν τὴν ἐντύπωση ὅτι θὰ ἐπιτίθετο ἐναντίον τους ἀπὸ τὴ θάλασσα, ἀκολουθώντας δηλ. τὸν δρόμο τοῦ Ξέρξη ποὺ περνοῦσε ἀπὸ τὸν Στρυμονικὸ κόλπο, τὴ στιγμὴ ποὺ ὑπῆρχε καὶ ἄλλος δρόμος, ὅπως θὰ δοῦμε, ἀπὸ τὶς ἀνατολικὲς πλαγιὲς 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 Ὕλης ποὺ ἔβγαζε βορείως τοῦ Παγγαίου, πράγμα ποὺ δικαιολογεῖ καὶ τὸν χαρακτηρισμὸ τῆς ὁδοῦ ὡς «ἄνω» ἀπ' τὸν Ἡρόδοτο[1].

Ἀπὸ τὴν Σκαπτὴ Ὕλη πάλι, ἂν κρίνουμε ἀπὸ τὴν πορεία τοῦ Μεγάβαζου, φαίνεται πὼς ἡ «ἄνω ὁδὸς» κατευθυνόταν ΒΔ καὶ ὕστερα ἀπὸ μερικὰ χιλιόμετρα ἑνώνονταν πιθανῶς μὲ τὸν δρόμο τῆς Σίρεως-Ἀμφίπολης ἴσως στὸ σημεῖο τῆς Γαζώρου. Τὸν δρόμο αὐτὸν χρησιμοποιοῦσαν πιθανότατα καὶ οἱ Θάσιοι ἔμποροι γιὰ τὴν μετάβασή τους στὴν ἐνδοχώρα, ποὺ τὴν βεβαιώνουν νομίσματά τους, τὰ ὁποῖα βρέθηκαν σὲ διάφορα ἀρχαῖα πολίσματα τῆς περιοχῆς τῆς Σίρεως[2]. Ἡ πληροφορία τοῦ Ἡρόδοτου ὅτι ὁ Μεγάβαζος ἔφτασε ὡς τὴν Πρασιάδα λίμνη καὶ ἀπὸ κεῖ ἔστειλε πρεσβεία στὸν βασιλιᾶ τῆς Μακεδονίας, δείχνει ὅτι ὁ δρόμος συνεχιζόταν καὶ πέρα ἀπὸ τὴν Σῖρι καὶ ἀκολουθώντας τὴν κατεύθυνση τῆς σημ. σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Σερρῶν-Κιλκὶς περνοῦσε ἀπὸ τὴν Ἡράκλεια τὴν Σιντική, πλάϊ ἀπὸ τὴ σημ. λίμνη τῆς Δοϊράνης, ποὺ ταυτίζεται μὲ τὴν ἀρχαία Πρασιάδα[3] καὶ ἀπὸ κεῖ ἀπ' τὰ στενὰ τοῦ Ντὸβ-τεπὲ ἔφτανε ὡς τὴν τότε πρωτεύουσα τῆς Μακεδονίας, τὶς Αἰγές[4]. Τὸ τμῆμα αὐτὸ τοῦ δρόμου ἀπὸ τὴν Κεντρικὴ Μακεδονία ὡς τὴν Ἡράκλεια Σιντικὴ καὶ τὴν Σῖρι 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 Σῖρι.

Θὰ μπορούσαμε νὰ ὑποθέσουμε τὴν ὕπαρξη 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 ὁδηγοῦσε στὴν περιοχὴ τοῦ ἄνω ροῦ τοῦ Στρυμόνα, ἂν ἡ περιοχὴ ἐκείνη δὲν κατοικοῦνταν ἀπὸ ἐχθρικὲς φυλές, ποὺ δὲν φαίνεται νὰ εἶχαν ὁποιαδήποτε ἐπικοινωνία μὲ τὶς φυλὲς κάτω ἀπὸ τὰ στενὰ τοῦ Ροῦπελ. Ἡ ἀνεύρεση θασιακῶν νομισμάτων στὴν περιοχὴ ἀπ' τὰ στενὰ τοῦ Ροῦπελ ὡς τὶς πηγὲς 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[5]. Ἡ Θάσος ὅμως εἶχε τὰ δικά της χρυσωρυχεῖα καὶ ἀκόμη ἐκμεταλλευόταν καὶ τὰ χρυσωρυχεῖα τῆς Σκαπτῆς Ὕλης καὶ τῶν Κρηνίδων

1. Ἡροδ., ἔ.ἀ.

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

3. Γιὰ τὴν ταύτιση τῆς λίμνης Πρασιάδος βλ. Δ. Σαμσάρη, 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. «Ἔστι 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.

καὶ ἔτσι δὲν εἶχε ἀνάγκη ἀπὸ εἰσαγωγὴ χρυσοῦ. Ἑπομένως ἡ ἀνεύρεση ἐκεῖ θασιακῶν νομισμάτων ὀφείλεται, ὅπως σωστὰ παρατηρεῖ ὁ Casson[1], σὲ μιὰ καὶ μοναδικὴ εἰσαγωγὴ μᾶλλον καὶ ὄχι σὲ μιὰ σταθερὴ ἐμπορικὴ ἐπικοινωνία ποὺ νὰ δικαιολογεῖ τὴν ὕπαρξη δρόμου. Ὁπωσδήποτε ὅμως θὰ πρέπει νὰ θεωρηθῆ πιθανὴ ἡ ὕπαρξη ἑνὸς τέτοιου δρόμου ἀργότερα, ὅταν ἡ Σιντικὴ εἶχε πιὰ ἐπεκταθῆ καὶ βορείως τῆς Κερκίνης μὲ τὶς μακεδονικὲς προσαρτήσεις καὶ κυρίως μὲ τὴν καθυπόταξη τῶν βορείων γειτόνων τους 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 πόλη ἦταν διοικητικὸ κέντρο τῆς περιοχῆς ὡς ἕδρα τοῦ ἐπάρχου τῆς Παιονίας[2].

Ὁ δρόμος «Ἀμφίπολης-Βισαλτίας». Ἕνας ἄλλος ἀρχαῖος δρόμος, ἀρχίζοντας ἀπὸ τὴν Ἀμφίπολη, διέσχιζε ὁλόκληρη τὴ Βισαλτία ἀπὸ νότο πρὸς βορρᾶ καὶ ἐξυπηρετοῦσε τὴν ἐπικοινωνία τῶν Βισαλτικῶν πόλεων. Ἴχνη τοῦ δρόμου αὐτοῦ διακρίνονται κοντὰ στὰ ἐρείπια τῶν ἀρχαίων πόλεων. Ὁ δρόμος αὐτὸς στὰ στενὰ τῆς σημ. Ροδόπολης ἑνωνόταν μὲ τὸν δρόμο τοῦ Μεγάβαζου καὶ ἀπὸ κεῖ συνέχιζε πρὸς νότο τὴν πορεία του πρὸς τὴ σημ. Κεντρικὴ Μακεδονία διασχίζοντας τὴν Κρηστωνία. Πιθανῶς κατασκευάστηκε ἀπὸ τοὺς ἀρχαϊκοὺς βασιλιάδες τῶν Βισαλτῶν γιὰ τὴν ἐπικοινωνία τῆς Βισαλτίας καὶ Κρηστωνίας, ἂν κρίνουμε ἀπ' τὸ γεγονὸς ὅτι στὶς ἀρχὲς τοῦ 5ου π.Χ. αἰ. οἱ δυὸ αὐτὲς θρακικὲς «χῶρες» ἀποτελοῦσαν μιὰ ἑνιαία πολιτικὴ ἑνότητα μὲ κοινὸ βασιλιᾶ[3]. Ἀργότερα συντηρήθηκε ἢ ἐπισκευάστηκε ἀπ' τὸν βασιλιᾶ τῆς Μακεδονίας Ἀρχέλαο, ὁ ὁποῖος φρόντισε ἰδιαίτερα γιὰ τὴν τελειοποίηση τοῦ συστήματος ὁδοποιίας τῆς Μακεδονίας[4]. Φαίνεται πὼς τὸν δρόμο αὐτὸν εἶχε χρησιμοποιήσει ὁ Ξέρξης, ἂν κρίνουμε ἀπὸ τὴν μαρτυρία τοῦ Ἡρόδοτου ὅτι ὕστερα ἀπὸ τὴν Ἄκανθο πῆρε τὸν μεσογειακὸ δρόμο καί, ἀφοῦ πέρασε ἀπ' τὴν Παιονία, τὴν Κρηστωνία καὶ τὸν Ἐχείδωρο ποταμὸ (σημ. Γαλλικό), κατέβηκε στὴ Θέρμη[5]. Σύμφωνα μὲ τὸν N. Hammond, τὸν ἴδιο δρόμο χρησιμοποίησε καὶ ὁ Ἀρτάβαζος, καθὼς καὶ ὁ Μ. Ἀλέξανδρος κατὰ τὴν ἐκστρατεία του στὴν Ἀσία[6]. Ὁ δρόμος αὐτὸς ἐξα-

1. Casson, ἔ.ἀ.

2. Liv. XL, 23, 2.

3. Ἡροδ. VIII, 116, 1 «Ἔνθα καὶ ὁ τῶν Βισαλτέων βασιλεὺς γῆς τε τῆς Κρηστωνικῆς Θρῆιξ ἔργον ὑπερφυὲς ἐργάσατο...».

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 τάμνων τῆς ὁδοῦ, βουλόμενος ἐς τὴν Θέρμην ἀπικέσθαι. Ἐπορεύετο δὲ διὰ τῆς Παιονικῆς καὶ Κρηστωνικῆς ἐπὶ ποταμὸν Ἐχείδωρον...». Τὴν πορεία ἀπὸ τὸν δρόμο αὐτὸν δέχεται καὶ ὁ N. Hammond, ἔ.ἀ., σ. 194-9.

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

σφάλιζε τὴν ἐπικοινωνία τῆς Ἀνατολικῆς μὲ τὴν ὑπόλοιπη Μακεδονία. Περισσότερο σὲ χρήση ὅμως γιὰ τὴν ἐπικοινωνία αὐτὴ θὰ ἦταν ὁ παραλιακὸς δρόμος πλάϊ ἀπὸ τὸν Στρυμονικὸ κόλπο ποὺ ἀποτελοῦσε συνέχεια τοῦ μεγάλου δρόμου τῆς Πιερίδος[1]· ἀπ' αὐτὸν εἶχε μεταβῆ καὶ ὁ Βρασίδας στὴν Ἀμφίπολη[2]. Ἀργότερα στὰ ἴχνη ἑνὸς τμήματος τοῦ ἀρχαίου αὐτοῦ δρόμου τῆς Βισαλτίας κατασκευάστηκε ὁ ρωμ. δρόμος Ἀμφίπολης-Ἡράκλειας Σιντικῆς[3].

Ὁ «δ ρ ό μ ο ς τ ο ῦ Σ ι τ ά λ κ η». Ἕναν ἄλλο καθαρὰ στρατιωτικὸ δρόμο εἶχε διανοίξει ὁ Σιτάλκης μέσα ἀπὸ τὰ δάση τῆς Κερκίνης[4] κατὰ τὴν ἐκστρατεία τοῦ ἐναντίον τῶν Παιόνων[5]. Ὁ δρόμος αὐτὸς ἐξασφάλιζε τὴν ἐπικοινωνία τοῦ βασιλείου 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[6].

Ἂν πραγματικὰ ὁ Φίλιππος Ε' στὴν πορεία του πρὸς τὸν Αἶμο[7] 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. Ἴσως αὐτοὶ ἀκολούθησαν καὶ τὸν παραλιακὸ δρόμο (σημ. ἐθνικὴ ὁδὸ Θεσσαλονίκης-Καβάλας).

1. Ὁ C a s s o n, Sites archéologiques de la Macédoine Orientale, BCH, τ. 40 (1916), σ. 296, ἀναγνωρίζει καὶ ἕναν προϊστορικὸ δρόμο, ποὺ ἕνωνε τὶς πεδιάδες τοῦ Στρυμόνα καὶ Λαγκαδᾶ καὶ ὁ ὁποῖος ἀκολουθοῦσε τὴν κατεύθυνση τῶν χειμάρρων τοῦ Κοπάτς-ντερὲ καὶ Λαγκαδᾶ-τσάϊ. Καὶ τονίζει ὅτι ὁ δρόμος αὐτός, σὰν συντομώτερος ἀπὸ τὸν παραλιακό, εἶχε μεγάλη σπουδαιότητα. Δὲν ξέρουμε ὅμως ἂν αὐτὸς ἦταν σὲ χρήση κατὰ τὴν περίοδο ποὺ ἐξετάζουμε.

2. Θουκυδ. IV, 103 «Ἐπὶ ταύτην οὖν ὁ Βρασίδας ἐξ Ἀρνῶν τῆς Χαλκιδικῆς ἐπορεύετο τῷ στρατῷ. Καὶ ἀφικόμενος περὶ δείλην ἐπὶ τὸν Αὐλῶνα καὶ Βορμίσκον, ᾗ ἡ Βόλβη λίμνη ἐξίησιν ἐς θάλασσαν, καὶ δειπνοποιησάμενος ἐχώρει τὴν νύκτα. Χειμὼν δὲ ἦν καὶ ὑπένειφεν· ᾗ καὶ μᾶλλον ὥρμησε, βουλόμενος λαθεῖν τοὺς ἐν τῇ Ἀμφιπόλει...».

3. Βλ. Δ. Σ α μ σ ά ρ η, ἔ.ἀ., σ. 37.

4. Γιὰ τὴν ταύτιση τῆς Κερκίνης μὲ τὸ σημ. βουνὸ Μπέλες βλ. Δ. Σ α μ σ ά ρ η, ἔ.ἀ., σ. 1-2. Ὁ M. E. C o u s i n é r y, Voyage dans la Macédoine, σ. 169, ταυτίζει ἐσφαλμένα τὴν Κερκίνη μὲ τὸ σημ. βουνὸ Μενοίκιο 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 στρατόν. Καὶ ἐπειδὴ αὐτῷ ἑτοῖμα ἦν ἄρας ἐπορεύετο ἐπὶ τὴν Μακεδονίαν πρῶτον μὲν διὰ τῆς αὐτοῦ ἀρχῆς, ἔπειτα διὰ Κερκίνης ἐρήμου ὄρους, ὅ ἐστι μεθόριον Σιντῶν καὶ Παιόνων· ἐπορεύετο δὲ δι' αὐτοῦ τῇ ὁδῷ ἣν πρότερον αὐτὸς ἐποιήσατο τεμὼν τὴν ὕλην, ὅτε ἐπὶ Παίονας ἐστράτευσεν. Τὸ δὲ ὄρος ἐξ Ὀδρυσῶν διιόντες ἐν δεξιᾷ μὲν εἶχον Παίονας, ἐν ἀριστερᾷ δὲ Σιντοὺς καὶ Μαιδούς...».

6. Θουκυδ., ἔ.ἀ.

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

θανῶς ὅμως ὁ Φίλιππος Ε' θὰ βρῆκε αὐτὸν ἀρκετὰ δύσβατο, γιατὶ στὸ μεταξὺ θὰ εἶχε καλυφθῆ ἀπὸ θάμνους καὶ δένδρα[1], ἂν πάρουμε ὑπ' ὄψη μας ὅτι πολὺ νωρίτερα ὁ Φίλιππος Β' κατὰ τὴν ἐκστρατεία του ἐναντίον τῆς Θράκης (342/41 π.Χ.) εἶχε βρῆ ὁρισμένες περιοχὲς τῆς Μαιδικῆς καὶ τῶν περιχώρων της, ἀπ' ὅπου περνοῦσε ὁ δρόμος τοῦ Σιτάλκη, πολὺ λίγο βατές[2].

Ὁ δρόμος «Ἀμφίπολης - Φιλίππων». Ὕστερα ἀπὸ τὴν κατάκτηση καὶ τῆς περιοχῆς πέραν τοῦ Στρυμόνα ἀπὸ τὸν Φίλιππο Β' καὶ τὴν ἵδρυση τῆς μακεδονικῆς ἀποικίας τῶν Φιλίππων θὰ πρέπει νὰ κατασκευάστηκε ἕνας δρόμος ποὺ θὰ ἕνωνε τοὺς Φιλίππους μὲ τὴν Ἀμφίπολη. Τὴν ὕπαρξη τοῦ δρόμου αὐτοῦ ὑποψιαζόμαστε ἀπὸ τὴν ἀνάγκη ποὺ θὰ 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 Ὄρβηλος[3]. Σ' ἕνα σημεῖο ὅμως 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 Αἶμο. Αὐτὸ τουλάχιστο συμπεραίνεται ἀπ' τὴν μαρτυρία τοῦ Ἀρριανοῦ, σύμφωνα μὲ τὴν ὁποία, κατὰ τὴν περαιτέρω πορεία του, εἶχε στ' ἀριστερά του καὶ τοὺς Φιλίππους[4].

Ἡ παλιὰ γνώμη ὅτι ὁ Μ. Ἀλέξανδρος ἀπ' τὴν Ἀμφίπολη ἔφτασε στὸ Νέστο χρησιμοποιώντας τὸν δρόμο τῆς Πιερίδος[5] δίκαια ἐπικρίθηκε σὰν ἐσφαλμένη[6]. Ἐπίσης ἐσφαλμένη εἶναι καὶ ἡ γνώμη τοῦ L. Gallois[7] ὅτι ὁ Ἀλέξανδρος ἀκολούθησε τὴν πορεία τῆς σημ. σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Δράμας-Ξάνθης, γιατί: 1) σ' αὐτὴν τὴν περίπτωση δὲν θὰ εἶχε τοὺς Φιλίππους στὰ δεξιά 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, ἔ.ἀ., σ. 165, σημ. 17.

3. Ἀρριαν. Ἀναβ. I, 1, 4-5 «Ἅμα δὲ τῷ ἦρι ἐλαύνειν ἐπὶ Θρᾴκης, ἐς Τριβαλλούς... ὁρμηθέντα δὴ ἐξ Ἀμφιπόλεως ἐμβαλεῖν εἰς Θρᾴκην τὴν τῶν αὐτονόμων καλουμένων Θρᾳκῶν, Φιλίππους πόλιν ἐν ἀριστερᾷ ἔχοντα καὶ τὸν Ὄρβηλον τὸ ὄρος. Διαβὰς δὲ τὸν Νέσσον ποταμόν...».

4. Ἀρριαν., ἔ.ἀ.

5. Βλ. J. G. Droysen, Geschichte Alexanders des Grossen, 2η ἔκδ., τ. 1, σ. 119 κ.ἑ. A. Schaefer, Demosthenes und seite Zeit, 2η ἔκδ., III, 103. N. Vulič, Alexandre le Grand sur le Danube, «Xenia de l'Université d'Athénes» 1912, σ. 181 κ.ἑ. U. Wilcken, Alexander der Grosse, σ. 60.

6. Ἤδη ὁ Niese, Geschichte der Griechischen und Makedonischen Staaten, τ. I, σ. 54, σημ. 1, δὲν τὴ δέχεται.

7. L. Gallois, Géographie Universelle, 2η ἔκδ., 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 ἕνωνε τὴν Ἀμφίπολη μὲ τὸ ἐπίνειό της, τὴν Ἠϊόνα[1]. Ὁ δρόμος αὐτὸς ἦταν ὁ μοναδικὸς ποὺ ἀπ' τὴ θάλασσα ὁδηγοῦσε στὴν περιοχὴ τῆς Μυρκίνου καὶ γενικώτερα τῆς θρακικῆς ἐνδοχώρας καὶ αὐτὸν φαίνεται πὼς ἀκολούθησαν οἱ Ἴωνες ἄποικοι τοῦ Ἰστιαίου καὶ τοῦ Ἀρισταγόρα, καθὼς καὶ οἱ δέκα χιλιάδες Ἀθηναῖοι ἄποικοι μὲ τοὺς στρατηγοὺς Λέαγρο καὶ Σωφάνη τὸ 465 π.Χ. κ.ἄ.[2]

Τὸ παλιὸ ὄνομα πάλι τῆς Ἀμφίπολις, «Ἐννέα ὁδοί», μᾶς ἐπιτρέπει νὰ ὑποθέσουμε τὴν ὕπαρξη 9 δρόμων ποὺ ἔρχονταν ἀπὸ διάφορες κατευθύνσεις καὶ συνενώνονταν σ' αὐτήν[3]. Δὲν εἶναι δυνατὸ ὅμως νὰ προσδιορίσουμε τὶς κατευθύνσεις τῶν 9 αὐτῶν δρόμων, γιατὶ μᾶς λείπουν οἱ σχετικὲς πληροφορίες. Ὁ Δήμιτσας, χωρὶς νὰ βασίζεται σὲ καμιὰ πηγή, προτείνει ἐντελῶς αὐθαίρετα τὴν ἄποψη ὅτι ἀπὸ τοὺς 9 δρόμους οἱ 3 ἔρχονταν ἀπὸ δεξιὰ τοῦ Στρυμόνος καὶ συγκεκριμένα ἀπὸ τὶς πόλεις Εὐπορία, Ἄργιλο καὶ Βισαλτικὴ Ἠϊόνα καὶ οἱ ἄλλοι 6 ἀπὸ τὴν ἀριστερὴ ὄχθη τοῦ ποταμοῦ, ἀπὸ τὶς πόλεις Ἠϊόνα, Φάγρητα, Γάζωρο καὶ Μύρκινο[4]. Οἱ πόλεις ὅμως Ἠϊών, Ἀπολλωνία καὶ Γαληψὸς βρίσκονταν στὴν ἴδια γραμμὴ (παραλιακά). Ἑπομένως δὲν μπορεῖ νὰ ἐννοηθῆ παρὰ ἡ ὕπαρξη ἑνὸς μονάχα δρόμου, ποὺ περνοῦσε ἀπ' αὐτὲς καὶ ἔφερνε στὴν Ἀμφίπολη[5]. Ἐπίσης ἕνας μονάχα δρόμος θὰ ὑπῆρχε γιὰ τὴν ἐπικοινωνία τῆς Ἀμφίπολης μὲ τὴν Βισαλτικὴ Ἠϊόνα καὶ τὴν Ἄργιλο. Ἔτσι δὲν μπορεῖ νὰ θεωρηθῆ σωστὴ ἡ ταύτιση τῶν 9 δρόμων ποὺ κάνει ὁ Δήμιτσας.

---

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

2. Βλ. Δ. Λαζαρίδη, Ἀμφίπολις καὶ Ἄργιλος, 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 (Ἡροδ. VII, 112) καὶ σὲ πόλεις τῆς Χαλκιδικῆς (Θουκυδ. IV, 109, 3-4).

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

5. Καὶ αὐτοῦ ὅμως τοῦ ἑνὸς δρόμου ἡ ὕπαρξη δὲν μπορεῖ νὰ θεωρηθῆ βέβαιη, ἂν πάρουμε ὑπ' ὄψη μας ὅτι ὁ Περσεὺς εἶχε μεταβῆ στὴν Γαληψὸ 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 διαφόρους λόγους δὲν θέλησε νὰ τὸν χρησιμοποιήσει.

Κατὰ τὴ γνώμη μας σίγουρα ἀνάμεσα στοὺς 9 δρόμους θὰ πρέπει νὰ συγκαταλέξουμε τοὺς ἑξῆς: 1) τὸν δρόμο Ἀμφίπολης-Ἠιόνας· 2) τὸν δρόμο Ἀμφίπολης-Μυρκίνου-Δραβήσκου-Σίρεως, τὸν ὁποῖο εἶχαν χρησιμοποιήσει πιθανῶς οἱ Σιριοπαίονες, ὅταν κατέβηκαν πρὸς τὴ θάλασσα γιὰ νὰ ἀναχαιτίσουν τὴν προέλαση τοῦ στρατοῦ τοῦ Μεγάβαζου, καθὼς καὶ ὁ Αἰμίλιος Παῦλος, ὅταν ἦρθε ἀπὸ τὴν Σῖρι, ὅπου εἶχε στρατοπεδεύσει, στὴν Ἀμφίπολη[1]· ὁ δρόμος θὰ ἔμπαινε στὴν πόλη πιθανώτατα ἀπὸ τὶς γνωστὲς «θρακικὲς πύλες»[2]· 3) τὸν δρόμο Ἀμφίπολης-Βισαλτικῆς Ἠιόνας-Ἀργίλου-Ἀκάνθου· 4) τὸν δρόμο Ἀμφίπολης-Τραγίλου-Βέργης κ.λ., ὁ ὁποῖος διέσχιζε ὁλόκληρη τὴ Βισαλτία ἀπὸ νότο πρὸς βορρᾶ· 5) τὸν δρόμο Ἀμφίπολης-Κερδυλίου, ποὺ τὸν εἶχε χρησιμοποιήσει ὁ Βρασίδας γιὰ νὰ κατεβῆ ἀπὸ τὸ Κερδύλιο καὶ νὰ μπῆ στὴν Ἀμφίπολη[5], καὶ 6) ἕναν δρόμο ποὺ θὰ ἔφερνε στὸ Παγγαῖο, κέντρο τῆς διονυσιακῆς λατρείας.

Κάποιος ἀρχαῖος δρόμος θὰ πρέπει νὰ περνοῦσε ἀνάμεσα ἀπὸ δυὸ ἀρχαίους πύργους, ποὺ ἔχουν ἐντοπισθῆ ἀπὸ τὸν Μπακαλάκη ΒΔ τῆς σημ. Ν. Ἡρακλείτσας σὲ ὑψόμετρο 200 μ.[4] Ὁ δρόμος αὐτὸς πιθανῶς ξεκινοῦσε ἀπὸ τὴν Οἰσύμη (σημ. Ν. Πέραμο) καὶ ὁδηγοῦσε στὴν ψηλότερη κορυφὴ τοῦ Συμβόλου καὶ τὴν Πιερίδα, ὅπου θὰ ἑνωνόταν στὸ σημεῖο περίπου τῆς σημ. Ἐλευθερούπολης μὲ τὸν μεγάλο δρόμο ποὺ 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 ὁπωσδήποτε τὴν ὕπαρξη δρόμων γιὰ τὴν ἐπικοινωνία τῶν κωμῶν μεταξύ τους ἢ τουλάχιστο μὲ τὴν κώμη-ἕδρα τοῦ κωμάρχη. Ἑπομένως θὰ πρέπει νὰ θεωρήσουμε πιθανὴ τὴν ὕπαρξη διαφόρων δρόμων ποὺ ἔφερναν στὴν Γάζωρο, κέντρο τοῦ κοινοῦ τῶν Γαζωρίων[5]. Ἕνας 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 ἵδρυσής τους ἦταν ἡ ἐκμετάλ-

---

1. Liv. XLV, 4.

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

3. Βλ. Θουκυδ. V, 8, 1.

4. Βλ. Γ. Μπακαλάκη, Ἀνασκαφαὶ ἐν Καβάλᾳ 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 τειχοδομία φαίνεται πὼς εἶναι ἀρχαιότερος.

5. Βλ. ἐπιγραφὴ τῶν Φιλίππων (J. Roger, BCH, τ. 62 (1938) σ. 37-41), ὅπου ἀναφέρεται αὐτὸ τὸ κοινόν.

λευση τῆς πλούσιας ἐνδοχώρας. Τέλος ἄλλοι δρόμοι θὰ ὁδηγοῦσαν στὰ διάφορα κέντρα λατρείας, ὅπως στὰ μαντεῖα τοῦ Διονύσου στὸ Παγγαῖο[1] καὶ στὸν Ὄρβηλο[2].

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ΣΑΜΣΑΡΗΣ

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

2. Γιὰ τὴν ὕπαρξη μαντείου τοῦ Διονύσου στὸν Ὄρβηλο βλ. Σ τ. Μ ε ρ τ ζ ί δ η, Αἱ Χῶραι τοῦ παρελθόντος, σ. 96. Th. D e s d e v i s e s-d u-D e z e r t, Géographie, σ. 396. Δ. Μ ο σ χ ο π ο ύ λ ο υ, Ἡ Ἱερὰ Μονὴ Εἰκοσιφοινίσσης, σ. 7. H e u z e y-D a u m e t, Mission, σ. 30. Ν. Φ ι λ ι π π ί δ η, «Παρνασσός», Ἀπ. τ. Α', τεῦχ. Β', σ. 130.

RÉSUMÉ

Demètre Samsaris, 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 «κάτω ὁδοῦ», qui était la plus importante et la plus frequentée 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 «κάτω ὁδοῦ». L'une de cettes routes partait de Néapolis et se dirigeait vers Philippes bien que l'autre commençait d'un point près du village contemporain Eleftcroupolis 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 «κάτω 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'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 réligieuses.