

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

Ἐκ τῆν ἀρχαϊκῆ ἀκόμη ἐποχῆ 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 μποροῦμε νὰ τὸ ἀναπαραστήσουμε σ' ὀρισμένα μέρη μὲ μεγαλύτερη καὶ σ' ἄλλα μὲ λιγότερη βεβαιότητα, βασιζόμενοι ἀπ' τὴ μιά μεριά στίς ἄμεσες καὶ ἔμμεσες πληροφορίες τῶν φιλολογικῶν πηγῶν, καὶ παίρνοντας ἀπ' τὴν ἄλλη μεριά ὑπ' ὄψη μας τὸ ἀναμφισβήτητο γεγονός ὅτι ἀρκετοὶ ἀπὸ τοὺς γνωστούς μας ρωμαϊκοὺς—καὶ βυζαντινοὺς, τουρκικοὺς καὶ ἀκόμη σημερινούς—δρόμους κατασκευάστηκαν στὰ ἴχνη ἀρχαίων ὀδικῶν ἀρτηριῶν.

Ἡ «κ ἄ τ ω ὀ δ ὀ ς». Ἀπ' τοὺς ἀρχαίους δρόμους ὁ κυριώτερος καὶ ὁ πιὸ πολυσύχναστος καὶ γνωστός ἦταν αὐτὸς πού, σύμφωνα μὲ τὸν Θουκυδίδη¹, ἐρχόταν ἀπὸ τὸ Βυζάντιο τῆς Θράκης καί, ἀφοῦ διέσχίζε τὴν Ἀνατολικὴ Μακεδονία καὶ περνοῦσε ἀπὸ τὸν κάτω ροῦ τοῦ Στρυμόνα, ὀδηγοῦσε στὴ Θέρμη. Ἀπ' τὴ Θέρμη διακλαδιζόταν σὲ δυὸ ἀρτηρίες, ἀπ' τίς ὁποῖες ἡ μιά ὀδηγοῦσε στὴ νότια Ἑλλάδα καὶ ἡ ἄλλη, διασχίζοντας τὴν Μακεδονία καὶ τὴν Ἰλλυρία καὶ ἀκολουθώντας τὴν κατεύθυνση τῆς κατοπινῆς Ἐγγυατίας, ἔφθανε στὸ Δυρράχιο, ἐξασφαλίζοντας τὴν ἐπικοινωνία ἀνάμεσα στὰ παράλια τῆς Ἀδριατικῆς καὶ τῆς Μαύρης Θάλασσας. Ἀπ' τὴν ὑπαρξὴ μῖα «ἄνω ὁδοῦ», τὴν ὁποία μαρτυρεῖ ὁ Ἡρόδοτος καὶ πού 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 τίς 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 ξυνοτόματα ἐξ Ἀβδήρων ἐς Ἴστρον ἀνὴρ εὐζωνος ἑνδεκαταῖος 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 εὐζώνῳ τριῶν καὶ δέκα ἀνύσαι».

του Νέστου, ἀπ' τὸ ὁποῖο εἶχε περάσει τὸν ποταμὸ καὶ ὁ Ξέρξης προερχόμενος ἀπὸ τὰ Ἰβήρια. Ποιὸ ἦταν ὁμοίως τὸ σημεῖο αὐτό; Ἄν πάρουμε ὑπ' ὄψη μας τὸ γεγονός ὅτι στὴν ἀρχαιότητα ὁ Νέστος σχημάτιζε στὶς ἐκβολές του ἓνα δέλτα¹, 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 πλημμύριζε², 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 γέφυρας³, ἀπ' τὴν ὁποία περνοῦσε ἡ Ἑγνατία ὁδὸς κατευθυνόμενὴ πρὸς τὴ Θράκη⁴, 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 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 σιωπὴ 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 προὔπάρχουσα πιθανώτατα γέφυρα ὁ στρατηγὸς τοῦ Δαρείου Μεγάβαζος, ὅταν ἐξεστράτευσε ἐναντίον τῶν Σιριοπαιόνων⁵. Τέλος ἀπὸ τὴν ἀρχαιότατη αὐτὴ γέφυρα θὰ εἶχαν περάσει καὶ οἱ Παῖονες, ὅταν ἐξεστράτευσαν ἐναντίον τῆς Καρδίας⁶, καὶ ἀκόμη παλιότερα οἱ Βισάλτες κατὰ τὴν ἐκστρατεία τους ἐναντίον τῆς Περίνθου⁷. ἐπίσης ὁ βασιλεὺς Ρῆσος, ὅταν μετέβη στὴν Τροία γιὰ νὰ βοηθήσῃ τοὺς πολιορκουμένους συμμάχους του⁸, καὶ τέλος ὁ Ἡρακλῆς, ὅταν ἐπέστρεφε ἀπ' τὴ Θράκη στὶς Μυκῆνες φέρνοντας τὰ ἄλογα τοῦ βασιλεῖς Διομήδη⁹.

Ἐπομένως μπορεῖ νὰ θεωρηθῆ σχεδὸν βέβαιο ὅτι καὶ ὁ Ξέρξης εἶχε διαβῆ τὸ Νέστο ἀπὸ τὸ σημεῖο αὐτό, χρησιμοποιοῦντας 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, Πارانέστιοι 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 [= Ἰθην. XII, 520].

7. Ἡροδ. V, I.

8. Ὅμηρ. Ἰλ. K, 433-41. Ἰπολλοδ. I, 3, 4.

9. Ἰπολλοδ. 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 πλάι (βορειῶς) ἀπὸ τὴν πόλη Πίστυρο¹, ἢ ὅποια πιθανῶς ταυτίζεται μὲ τὰ ἐρείπια ἀρχαίας πόλης ποὺ ἀνακαλύφθηκαν κοντὰ στὸ σημ. χωριὸ Ποντολίβαδο², 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-Καβάλας³.

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 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 δεξιὰ του τὸ βουνὸ Παγγαῖο, περνώντας πλάι ἀπὸ τοὺς νότιους πρόποδες αὐτοῦ⁴. Ἀφοῦ διέσχισε τὴν Πιερίδα, ὁ δρόμος ἔφερνε στὴν πόλη Ἡϊόνα, περνοῦσε νοτίως τῆς Ἀμφίπολης (Ἐννέα ὁδοὶ) καὶ ἀπὸ κεῖ συνέχιζε παραλιακὰ τὴ διαδρομὴ του πρὸς τὰ δυτικά, περνώντας ἀπὸ τὴ γέφυρα (ἢ γέφυρες;) τοῦ Στρυμόνος⁵.

Ἡ ὑπαρξὴ γέφυρας στὸν Στρυμόνα ἀπὸ τὴν πιὸ πρώιμη ἀκόμη ἀρχαιότητα θὰ πρέπει νὰ θεωρηθῆ πολὺ πιθανή, ἂν κρίνουμε ἀπὸ τὴν περίπτωση τοῦ Ρήσου⁶, ἀπ' τὴν ἐκστρατεία τῶν Βισαλτῶν ἐναντίον τῆς Περίνου⁷, οἱ ὅποιοι 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. Μπακλάκη, Παρανέστιοι ἀρχαιότητες, ἔ.α., σ. 24 κ.έ. Χ. Κουκούλη - Χρυσανθάκη, Via Egnatia - Ἀκόντισμα, ΑΑΑ, τ. 5 (1972), σ. 481, σημ. 19. Δ. Λαζαρίδη, Ἀμφίπολις καὶ Ἀργίλος (πολυγραφ.), Ἀθήναι 1972, εἰκ. 8. Δ. Σαμάρη, 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 μπορούσε νὰ σχηματίσει κανεὶς τὴν ἐντύπωση πὼς ὁ Ξέρξης εἶχε περάσει καὶ ἀπὸ τὴν Σίρι, ἀλλὰ, ὅπως σωστὰ παρατηρεῖ ὁ Desdèvises (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].

τὸν ποταμὸ ὡς «καλλιγέφυρον»¹. Τὸ 480 π.Χ. ὁμως ὁ Ξέρξης γιὰ νὰ περάσῃ τὸν ποταμὸ «προσετέτακτο ζεύξαντες γεφυρῶσαι» αὐτόν². Αὐτὸ σημαίνει ὅτι τὴν ἐποχὴ τουλάχιστο ἐκεῖνη δὲν σωζόταν ἡ γέφυρα τῶν ἀρχαϊκῶν χρόνων. Δὲν ἦταν ἄλλωστε δυνατὸ 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 ποταμοῦ³.

Μερικὲς δεκαετίες ὕστερα ἀπὸ τὴν ἐκστρατεία τοῦ Ξέρξη ἔχουμε καὶ πάλι πληροφορίες γιὰ τὴν ὕπαρξη γεφυρῶν στὸν Στρυμόνα⁴, 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 πού εἶχε κατασκευάσει τὸ μηχανικὸ τοῦ Ξέρξη—ἂν βέβαια ἦταν πέτρινες—, ἢ ὅτι κατασκευάστηκαν ἄλλες πιθανῶς ἀπὸ τοὺς Ἀθηναίους, μετὰ τὴν ἰδρυση 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 ποταμοῦ⁶. 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 πρώτη⁷. Πιθανῶς ὁμως οἱ γέφυρες αὐτὲς δὲν ἦταν σύγχρονες, γιατί ὁ Θουκυδίδης στὴν ἐξιστὸρηση τῶν ἐδῶ πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων ἀναφέρει μιὰ μονάχα γέφυρα, προφανῶς τὴ νότια⁸. Ἴσως ἡ ἄλλη κατασκευάστηκε τὴν ἑλληνιστικὴ ἐποχὴ, ὅποτε εἶχε πιά ἐπεκταθῆ τὸ

1. Εὐριπ. Ῥῆσ., 347-50.

2. Ἡροδ. VII, 24 «...τοῖσι δὲ αὐτοῖσι τούτοισι τοῖσι 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 Ἑννέα ὁδοῖσι τῆσι Ἡδωνῶν ἐπορεύοντο κατὰ τὰς γεφύρας, τὸν Στρυμόνα εὐρόντες ἐζευγμένον».

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 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.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 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 A r n o l d, Thucydides, τ. II, σ. 450 καὶ ὁ G r o t e (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 δευτέρη. Καὶ τέλος ὁ X ρ υ σ ο χ ὁ ς, «Παρασσού 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 ἄλλειψης περισσώτερων πληροφοριῶν καὶ ἐπειδὴ οἱ πέτρες τῶν βάρθρων ποὺ βρέθηκαν δὲν ἀποτελοῦν ἱκανοποιητικὰ ἐνδεικτικὰ στοιχεῖα χρονολόγησης. Πάντως ἀργότερα στὰ ἴχνη τῶν γεφυρῶν αὐτῶν οἱ Ῥωμαῖοι κατασκεύασαν τὶς δικές τους πέτρινες τοξωτὲς γέφυρες, ποὺ ἀπὸ μιὰ ἀπ' αὐτὲς περνοῦσε καὶ ἡ Ἐγνατία ὁδός¹.

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 Παῖονες, οἱ Βισάλτες καὶ ὁ Ρῆσος καὶ πολὺ πιθανὸ καὶ ὁ Μεγάβαζος κατὰ τὴν ἐκστρατεία τοῦ ἐναντίον τῶν Σιριοπαίωνων². Σύμφωνα μὲ τὴν μαρτυρία τοῦ Ἡρόδοτου, ὁ δρόμος διατηρήθηκε ἀπὸ τοὺς κατοίκους τῆς περιοχῆς καὶ μετὰ τὴν διέλευση τοῦ Ξέρξη³. Ἀπ' αὐτὸν πέρασε ἀργότερα ὁ Μ. Ἀλέξανδρος κατὰ τὴν ἐκστρατεία τοῦ στὴν Ἀσία⁴. Ὁ ἴδιος εἶχε χρησιμοποιήσει παλιότερα ἓνα τμήμα αὐτοῦ—ἀπ' τὴ Νεάπολη ὡς τὸ Νέστο⁵—σὲ μιὰ προηγούμενη ἐκστρατεία ἐναντίον τῶν Τριβαλλῶν⁶. Ἐπίσης νωρίτερα ὁ Βρασίδης εἶχε χρησιμοποιήσει τὸ δυτικὰ τοῦ Στρυμόνου τμήμα τοῦ δρόμου κατὰ τὴν ἐκστρατεία τοῦ ἐναντίον τῆς Ἀμφίπολης⁷. Στὶς ἀρχὲς 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. Ἡροδ. VI, 43-5.

3. Ἡροδ. VII, 115, 3 «Τὴν δὲ ὁδὸν ταύτην, τῇ βασιλεὺς Ξέρξης τὸν στρατὸν ἤλασε, οὔτε συγγέουσι Θρηϊκὲς οὔτ' ἐπισπείρουσι, σέβονται τε μεγάλως τὸ μέχρι ἐμεῦ». Πρβλ. καὶ S t. 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 λιθόστρωτος, ἀφοῦ ἦταν δυνατὸ νὰ σπαρῆ· δὲν ξέρουμε ἂν ἀργότερα λιθοστρώθηκε.

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

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

6. Γιὰ τὴν ἐκστρατεία αὐτὴ 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 Knîžovno Družestvo»), τ. 16 (1905), σ. 65, 124-33. N. V u l i ž, 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), σ. 469-72. T o ō i ḍ i o u, Pohodât ha Aleksandâr veliki kâm Dunava, «Bâlgarski turist», τ. 16 (1923(24)), 5, σ. 78-9.

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

Ἐτσι τὸ 188 π.Χ. ὁ Μάνλιος εἶχε διασχίσει αὐτὸν μὲ μεγάλη δυσκολία¹. 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 Βρασίδης, παρόλη τὴν κακοκαιρία ποῦ ἐπικρατοῦσε, διήνυσε τὸ δυτικὰ τοῦ Στρυμόνος τμήμα τοῦ ἀρχαίου αὐτοῦ δρόμου (ἀπὸ Βρομίσκο ὡς τὴν Ἀμφίπολη) μέσα σὲ μιὰ νύχτα² καὶ ἀκόμη τὸ γεγονός ὅτι ἓνας ἐλαφρὰ ὀπλισμένος ἀρχαῖος ὀπλίτης γιὰ νὰ διανύση τὸν δρόμο ἀπὸ Βυζάντιο ὡς τὸν Στρυμόνα ἤθελε 13 μέρες³, τότε μπορούμε νὰ βγάλουμε τὸ συμπέρασμα ὅτι γιὰ νὰ διανύση 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» ξεκινούσαν δυὸ δευτερεύουσες ὀδικές ἀρτηρίες, ἀπ' τὶς ὁποῖες ἡ μιὰ ἀπεσπᾶτο ἀπὸ τὴ Νεάπολη καὶ ἡ ἄλλη ἀπὸ ἓνα σημεῖο κοντὰ στὴ σημ. Ἐλευθερούπολη. Ἡ πρώτη ἀπ' αὐτὲς ὀδηγοῦσε στὸ Δάτο (=Κρηνίδες, Φιλίππους) καὶ εἶχε μῆκος 90 περίπου σταδίων (16 χλμ. περίπου)⁴. Ἄν κρίνουμε ἀπ' τὸ γεγονός ὅτι ἡ Νεάπολη ἦταν ἐπίκειο τῶν Δατηνῶν⁵, θὰ πρέπει νὰ υποθέσουμε 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 συνοδέψει τιμητικὰ τοὺς θεωροὺς τῆς Κῶ ἀπὸ τὴν πόλη τους ὡς τὴ Νεάπολη⁶. Ἀργότερα τὰ ἴχνη τοῦ δρόμου αὐτοῦ ἀκολούθησε καὶ ἡ Ἐγνατία ὁδός⁷. Ἡ δευτέρη ὀδικὴ ἀρτηρία ὀδηγοῦσε στὴ Σκαπτὴ Ὑλη καὶ ἀπ' αὐτὴν μεταφερόταν προφανῶς καὶ ἡ ξυλεία τοῦ Παγγαίου στὰ ναυπηγεῖα τῆς Νεάπολης.

Ἀπ' τὴν περιγραφὴ τῆς ἐκστρατείας τοῦ Μεγάβαζου ἐναντίον τῶν Συριοπαίωνων ποῦ κάνει ὁ Ἡρόδοτος⁸ μαθαίνουμε δυὸ ἀκόμη δρόμους: τὸν

1. Liv. XXXVIII, 40, 41.

2. Βλ. Θουκυδ., ἔ.ἄ.

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 κράσεως καὶ δυνάμεως, IX, 2 (ἔκδ. 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 που ἀκολούθησαν οἱ Σιριοπαῖνες γιὰ νὰ κατεβοῦν στὴ θάλασσα¹ καὶ τὸν ἄλλο που χρησιμοποίησε ὁ Μεγάβαζος στὴν πορεία του πρὸς τὴν Σῆρι καὶ τὴν Πρασιάδα λίμνη². Ὁ πρῶτος δρόμος θὰ ξεκινοῦσε ἀπὸ τὴν πρωτεύουσα τῶν Σιριοπαίωνων, τὴν Σῆρι, καὶ ἀκολουθώντας τὸν σημ. αὐτοκινητόδρομο Σερρῶν-Ἀμφίπολης περνοῦσε ἀπὸ τὴν Δραβήσκο καὶ τὴν Μύρκινο καὶ ἔφερνε στὴν Ἀμφίπολη³.

Ὁ Μεγάβαζος πάλι φαίνεται πὼς στὴν ἀρχὴ πῆρε τὸν δρόμο, που εἶχε ἀκολουθήσει ὁ Ξέρξης, δηλ. τὴν «κάτω ὁδόν», γι' αὐτὸ καὶ οἱ Σιριοπαῖνες κατέβηκαν καὶ τὸν περίμεναν στὸν Στρυμονικὸ κόλπο, ἀπ' ὅπου περνοῦσε ὑποχρεωτικὰ ὁ δρόμος⁴. Ὅταν ὅμως ὁ Μεγάβαζος πληροφορήθηκε τὴν κίνηση αὐτῆ τῶν Σιριοπαίωνων ἄφησε τὸν δρόμο αὐτὸ καὶ πῆρε τὴν λεγόμενη «ἄνω ὁδόν»⁵. Ἡ «ἄνω ὁδός» θὰ πρέπει νὰ ἦταν ἐκείνη που ὀδηγοῦσε πρὸς τὶς Κρηνίδες ἢ ἡ ἄλλη που ἔφερνε στὴ Σκαπτὴ Ὑλη. Ἄλλος δρόμος δὲν μπορούσε νὰ ὑπάρχει, ἀφοῦ ἀνάμεσα στοὺς δυὸ παραπάνω ἐκτείνονταν τὰ ἔλη τῶν Φιλίππων. Ἄν πάρουμε ὑπ' ὄψη μας τὸ γεγονὸς ὅτι ἡ πορεία του πρὸς τὴν Σῆρι μὲς' ἀπὸ τὶς Κρηνίδες (Φιλίππους) ἀπαιτοῦσε πολὺ περισσότερα χιλιόμετρα ἀπὸ ἐκείνη τῆς Σκαπτῆς Ὑλης καί, ἂν ἀποκλείσουμε μιὰ τέτοια ταλαιπωρία τοῦ Μεγάβαζου, τὴ στιγμὴ που εἶχε ντόπιους ὀδηγούς⁶ που 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 Παῖνες τοὺς Πέρσας ἐπὶ σφέας ἰέναι, ἀλισθέντες ἐξεστρατεύσαντο πρὸς θαλάσσης, δοκέοντες ταῦτα ἐπιχειρήσειν τοὺς Πέρσας ἐσβάλλοντας».

2. Ἡροδ. V, 14, 1-2 «Ἐνταῦθα Δαρεῖος γράφει γράμματα Μεγαβάζῳ, τὸν ἔλιπε ἐν τῇ Θρηκτικῇ 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 Θρηκτικῆς 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 δὲ Παίωνων Σιριοπαῖονές 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 τῆ γνωστῆ «θρακικὴ πύλη» (Θουκυδ. V, 10, 1). Τὸν δρόμο αὐτὸν θὰ χρησιμοποίησε καὶ ὁ Αἰμίλιος Παῦλος τὸ 168 π.Χ. γιὰ νὰ κατεβῆ ἀπὸ τὴν Σῆρι, ὅπου ἦταν στρατοπεδευμένος, στὴν Ἀμφίπολη (Liv. XLV, 4).

4. Ἀλλιῶς δὲν ἐξηγεῖται πὼς οἱ Σιριοπαῖνες σχημάτισαν τὴν ἐντύπωση ὅτι θὰ ἐπιτίθετο ἐναντίον τους ἀπὸ τὴ θάλασσα, ἀκολουθώντας δηλ. τὸν δρόμο τοῦ Ξέρξη που περνοῦσε ἀπὸ τὸν Στρυμονικὸ κόλπο. τὴ στιγμὴ που 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 Ὑλης ποῦ ἐβγαζε βορείως τοῦ Παγγαίου, πράγμα ποῦ δικαιολογεῖ καὶ τὸν χαρακτηρισμὸ τῆς ὁδοῦ ὡς «ἄνω» ἀπ' τὸν Ἡρόδοτο¹.

Ἀπὸ τὴν Σκαπτὴ Ὑλὴ πάλι, ἂν κρίνουμε ἀπὸ τὴν πορεία τοῦ Μεγάβαζου, φαίνεται πὼς ἡ «ἄνω ὁδὸς» κατευθυνόταν ΒΔ καὶ ὕστερα ἀπὸ μερικὰ χιλιόμετρα ἐνώνονταν πιθανῶς μὲ τὸν δρόμο τῆς Σίρεως-Ἀμφίπολης ἴσως στὸ σημεῖο τῆς Γαζώρου. 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 Σίρεως². 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 Σίρι καὶ ἀκολουθώντας τὴν κατεύθυνση τῆς σημ. σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Σερρών-Κιλκίς περνοῦσε ἀπὸ τὴν Ἡράκλεια τὴν Σιντική, πλάι ἀπὸ τὴν λίμνη τῆς Δοϊράνης, ποῦ ταυτίζεται μὲ τὴν ἀρχαία Πρασιάδα³ καὶ ἀπὸ κεῖ ἀπ' τὰ στενὰ τοῦ Ντόβ-τεπέ ἔφτανε ὡς τὴν τότε πρωτεύουσα τῆς Μακεδονίας, τὴν Αἰγές⁴. Τὸ τμήμα 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 ληλάτησε 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 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, 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 χρυσό⁵. Ἡ Θάσος ὅμως εἶχε τὰ δικά της χρυσωρυχεῖα καὶ ἀκόμη ἐκμεταλλευόταν καὶ τὰ χρυσωρυχεῖα τῆς Σκαπτῆς Ὑλης καὶ τῶν Κρηνίδων

1. Ἡροδ., ἔ.ἂ.

2. Τὸν δρόμο αὐτὸν χρησιμοποίησαν πιθανῶς καὶ οἱ Παῖονες κατὰ τὴν ἐκστρατεία τους ἐναντίον τῆς Περίνθου (Ἡροδ. V, 1).

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. «Ἔστι ἐκ τῆς Πρασιάδος λίμνης σύντομος κάρτα ἐς τὴν Μακεδονίην», «Μακεδονικά», τ. 10 (1970), σ. 1-22.

5. Βλ. Casson, ἔ.ἂ., σ. 20, σημ. 1.

καί ἔτσι δὲν εἶχε ἀνάγκη ἀπὸ εἰσαγωγή χρυσοῦ. Ἐπομένως ἡ ἀνεύρεση ἐκεῖ θασιακῶν νομισμάτων ὀφείλεται, ὅπως σωστά παρατηρεῖ ὁ Casson¹, σὲ μιὰ καὶ μοναδική εἰσαγωγή μᾶλλον καὶ ὄχι σὲ μιὰ σταθερὴ ἐμπορικὴ ἐπικοινωνία πὺρ νὰ δικαιολογεῖ τὴν ὑπαρξὴ δρόμου. Ὅπωςδὴποτε ὅμως θὰ πρέπει νὰ θεωρηθῆ πιθανὴ ἢ ὑπαρξὴ ἑνὸς τέτοιου δρόμου ἀργότερα, ὅταν ἡ Σιντική εἶχε πιά ἐπεκταθῆ καὶ βορείως τῆς Κερκίνης μὲ τὶς μακεδονικὲς προσαρτήσεις καὶ κυρίως μὲ τὴν καθυπόταξη τῶν βορείων γειτόνων τοὺς Μαίδων. Ἐπίσης δὲν θὰ ἦταν ἀπίθανο νὰ υποθέσουμε ὅτι ἡ Ἡράκλεια Σιντικὴ θὰ ἀποτελοῦσε ἀπ' τὴν ἑλληνιστικὴ ἐποχὴ ἕναν πραγματικὸ ὀδικὸ κόμβο, ἀφοῦ ἀπὸ τὴν ἐποχὴ τῶν Ἀντιγονιδῶν ἡ πόλις ἦταν διοικητικὸ κέντρο τῆς περιοχῆς ὡς ἔδρα τοῦ ἐπάρχου τῆς Παιονίας².

Ὁ δρόμος «Ἀμφίπολης-Βισαλτίας». Ἐνας ἄλλος ἀρχαῖος δρόμος, ἀρχίζοντας ἀπὸ τὴν Ἀμφίπολη, διέσχισε ὀλόκληρη τὴ Βισαλτία ἀπὸ νότο πρὸς βορρᾶ καὶ ἐξυπηρετοῦσε τὴν ἐπικοινωνία τῶν Βισαλτικῶν πόλεων. Ἰχνὴ τοῦ δρόμου αὐτοῦ διακρίνονται κοντὰ στὰ εἰσώτια τῶν ἀρχαίων πόλεων. Ὁ δρόμος αὐτὸς στὰ στενὰ τῆς σημ. Ροδόπολης ἐνωτόταν 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 ἀρχαῖκους βασιλιάδες τῶν Βισαλτῶν γιὰ τὴν ἐπικοινωνία τῆς Βισαλτίας καὶ Κρηστωνίας, ἂν κρίνουμε ἀπ' τὸ γεγονός ὅτι στὶς ἀρχὲς τοῦ 5ου π.Χ. αἰ. οἱ δύο αὐτὲς θρακικὲς «χωῖρες» ἀποτελοῦσαν μιὰ ἐνιαῖα πολιτικὴ ἐνότητα μὲ κοινὸ βασιλιά³. Ἀργότερα συντηρήθηκε ἢ ἐπισκευάστηκε ἀπ' τὸν βασιλιά τῆς Μακεδονίας Ἀρχέλαο, ὁ ὁποῖος φρόντισε ἰδιαίτερα γιὰ τὴν τελειοποίησιν τοῦ συστήματος ὁδοποιίας τῆς Μακεδονίας⁴. Φαίνεται πὺρ 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 Ἐχειδωρὸ ποταμὸ (σημ. Γαλλικὸ), κατέβηκε στὴ Θέρμη⁵. Σύμφωνα μὲ τὸν N. Hammond, τὸν ἴδιο δρόμο χρησιμοποίησε καὶ ὁ Ἀρτάβαζος, καθὼς καὶ ὁ M. Ἀλέξανδρος κατὰ τὴν ἐκστρατεία του στὴν Ἀσία⁶. Ὁ δρόμος αὐτὸς ἐξα-

1. Casson, ἔ.ἀ.

2. Liv. XL, 23, 2.

3. Ἡροδ. VIII, 116, 1 «Ἐνθα καὶ ὁ τῶν Βισαλτέων βασιλεὺς γῆς τε τῆς Κρηστωνικῆς Θρηξί ἔργον ὑπερφυῆς 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 τᾶμων τῆς ὁδοῦ, βουλόμενος ἐς τὴν Θέρμην ἀπικέσθαι. Ἐπορεύετο δὲ διὰ τῆς Παιονικῆς καὶ Κρηστωνικῆς ἐπὶ ποταμὸν Ἐχειδωρον...». 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, γιὰτι 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 Πιερίδος¹· ἀπ' αὐτὸν εἶχε μεταβῆ καὶ ὁ Βρασιδᾶς στὴν Ἀμφίπολη². Ἀργότερα στὰ ἴχνη ἐνὸς τμήματος τοῦ ἀρχαίου αὐτοῦ δρόμου τῆς Βισαλτίας κατασκευάστηκε ὁ ρωμ. δρόμος Ἀμφίπολης-Ἡράκλειας Σιντικῆς³.

Ἄλλο «δρόμος τοῦ Σιτάλκη». Ἐναν ἄλλο καθαρὰ στρατιωτικὸ δρόμο εἶχε διανοίξει ὁ Σιτάλκης μέσα ἀπὸ τὰ δάση τῆς Κερκίνης⁴ κατὰ τὴν ἐκστρατεία του ἐναντίον τῶν Παιόνων⁵. 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 γεγονός ὅτι ὁ Σιτάλκης εἶχε χρησιμοποιήσει τὸν ἴδιο δρόμο καὶ κατὰ τὴν κατοπινὴ ἐκστρατεία του (429 π.Χ.) ἐναντίον τῆς Μακεδονίας⁶.

Ἄν πραγματικὰ ὁ Φίλιππος Ε' στὴν πορεία του πρὸς τὸν Αἴμο⁷ 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. O C a s s o n, Sites archéologiques de la Macédoine Orientale, BCH, τ. 40 (1916), σ. 296, ἀναγνωρίζει καὶ ἓνα προϊστορικὸ δρόμο, ποὺ ἔκανε τις πεδιάδες τοῦ Στρυμόνα καὶ Λαγκαδᾶ καὶ ὁ ὁποῖος ἀκολουθοῦσε τὴν κατεύθυνση τῶν χειμάρρων τοῦ Κοπάτς-ντερέ καὶ Λαγκαδᾶ-τσαῖ. Καὶ τονίζει ὅτι ὁ δρόμος αὐτός, σὰν συντομώτερος ἀπὸ τὸν παραλιακὸ, εἶχε μεγάλη σπουδαιότητα. Δὲν ξέρουμε 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 δεῖλην ἐπὶ τὸν Αὐλῶνα καὶ Βορμίσκον, ἧ ἡ Βόλβη λίμνη ἐξίησιν ἐς θάλασσαν, καὶ δειπνοποιησάμενος ἐχώρει τὴν νύκτα. Χειμῶν δὲ ἦν καὶ ὑπένειφεν· ἧ καὶ μᾶλλον ὥρμησε, βουλόμενος λαθεῖν τοὺς ἐν τῇ Ἀμφιπόλει...».

3. Βλ. Δ. Σ α μ σ ἄ ρ η, ἔ.α., σ. 37.

4. Γιὰ τὴν ταύτιση τῆς Κερκίνης μὲ τὸ σημ. βουνὸ Μπέλες βλ. Δ. Σ α μ σ ἄ ρ η, ἔ.α., 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 τῆς 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 ἐστὶ μεθόριον Σιντῶν καὶ Παιόνων· ἐπορεύετο δὲ δι' αὐτοῦ τῆ ὁδοῦ ἢν πρότερον αὐτὸς ἐποίησατο τεμῶν τὴν ὕλην, ὅτε ἐπὶ Παιόνας ἐστράτευσεν. Τὸ δὲ ὄρος ἐξ Ὀδρυσῶν διόντες ἐν δεξιᾷ μὲν εἶχον Παιόνας, ἐν ἀριστερᾷ δὲ Σιντοὺς καὶ Μαιδοὺς...».

6. Θουκυδ., ἔ.α.

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 ἄρκετὰ δύσβατο, γιατί στὸ μεταξύ θὰ εἶχε καλυφθῆ ἀπὸ θάμνους καὶ δένδρα¹, ἂν πάrouμε 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 Σιτάλκη, πολὺ λίγο βατέζ².

Ἐν τῷ δρόμῳ «Ἀμφίπολης - Φιλίππων». Ὑστερα ἀπὸ τὴν κατάκτηση καὶ τῆς περιοχῆς πέραν τοῦ Στρυμόνα ἀπὸ τὸν Φίλιππο Β΄ καὶ τὴν ἴδρυση τῆς μακεδονικῆς ἀποικίας τῶν Φιλίππων θὰ πρέπει νὰ κατασκευάστηκε ἕνας δρόμος ποὺ θὰ ἔνωσε τοὺς Φιλίππους μὲ τὴν Ἀμφίπολη. Τὴν ὑπαρξη τοῦ δρόμου αὐτοῦ ὑποψιαζόμεστε 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 Ὀρβηλος³. 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 Αἴμο. Αὐτὸ τουλάχιστο συμπεραίνεται ἀπ' τὴν μαρτυρία τοῦ Ἀρριανοῦ, σύμφωνα μὲ τὴν ὁποία, κατὰ τὴν περαιτέρω πορεία του, εἶχε στ' ἀριστερά του καὶ τοὺς Φιλίππους⁴.

Ἡ παλιὰ γνώμη ὅτι ὁ Μ. Ἀλέξανδρος ἀπ' τὴν Ἀμφίπολη ἔφτασε στὸ Νέστο χρησιμοποιοῦντας τὸν δρόμο τῆς Πιερίδος⁵ δίκαια ἐπικρίθηκε σὰν ἐσφαλμένη⁶. Ἐπίσης ἐσφαλμένη εἶναι καὶ ἡ γνώμη τοῦ L. Gallois⁷ ὅτι ὁ Ἀλέξανδρος ἀκολούθησε τὴν πορεία τῆς σημ. σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Δράμας-Ξάνθης, γιατί: 1) σ' αὐτὴν τὴν περίπτωσι δὲν θὰ 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. D a n o v, Drevna Trakija, σ. 164.

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

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

4. Ἀρριαν., ἔ.ἀ.

5. Βλ. J. G. D r o y s e n, Geschichte Alexanders des Grossen, 2η ἔκδ., τ. 1, σ. 119 κ.έ. A. S c h a e f e r, Demosthenes und seine Zeit, 2η ἔκδ., III, 103. N. V u l i č, Alexandre le Grand sur le Danube, «Xenia de l'Université d'Athènes» 1912, σ. 181 κ.έ. 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. 1, σ. 54, σημ. 1, δὲν τὴ δέχεται.

7. L. G a l l o i s, Géographie Universelle, 2η ἔκδ., τ. VII, σ. 251, πίν. XCIV A.

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

Ἄλλοι μικρότεροι δρόμοι. Ἐκτὸς ἀπὸ τοὺς παραπάνω δρόμους θὰ ὑπῆρχαν καὶ ἓνα σωρὸ ἄλλοι μικρότεροι δρόμοι γιὰ τὴν ἐπικοινωνία τῶν ἀρχαίων πόλεων καὶ πολισμάτων μεταξύ τους. Ἔτσι μᾶς εἶναι γνωστὸς ἓνας δρόμος μήκους 25 σταδίων (5 περίπου χλμ.) ποὺ ἔνωσε τὴν Ἀμφίπολη μὲ τὸ ἐπίνειό της, τὴν Ἡϊόνα¹. Ὁ δρόμος αὐτὸς ἦταν ὁ μοναδικὸς ποὺ ἀπ' τὴ θάλασσα ὀδηγοῦσε στὴν περιοχή τῆς Μυρκίνου καὶ γενικώτερα τῆς θρακικῆς ἐνδοχώρας καὶ αὐτὸν φαίνεται πὼς ἀκολούθησαν οἱ Ἴωνες ἄποικοι τοῦ Ἰσθμίου καὶ τοῦ Ἀρισταγόρα, καθὼς καὶ οἱ δέκα χιλιάδες Ἀθηναῖοι ἄποικοι μὲ τοὺς στρατηγούς Λέαγρο καὶ Σωφάνη τὸ 465 π.Χ. κ.ᾶ.²

Τὸ παλιὸ ὄνομα πάλι τῆς Ἀμφίπολις, «Ἐννέα ὁδοί», μᾶς ἐπιτρέπει νὰ υποθέσουμε τὴν ὑπαρξὴ 9 δρόμων ποὺ ἔρχονταν ἀπὸ διάφορες κατευθύνσεις καὶ συνενώνονταν σ' αὐτήν³. Δὲν εἶναι δυνατὸ ὅμως νὰ προσδιορίσουμε τίς κατευθύνσεις τῶν 9 αὐτῶν δρόμων, γιὰ τὴν 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 τίς πόλεις Εὐπορία, Ἄργιλο καὶ Βισαλτικὴ Ἡϊόνα καὶ οἱ ἄλλοι 6 ἀπὸ τὴν ἀριστερὴ ὄχθη τοῦ ποταμοῦ, ἀπὸ τίς πόλεις Ἡϊόνα, Φάγρητα, Γάζωρο καὶ Μύρκινο⁴. Οἱ πόλεις ὅμως Ἡϊών, Ἀπολλωνία καὶ Γαληνὸς βρισκόνταν στὴν ἴδια γραμμὴ (παραλιακά). Ἐπομένως δὲν μπορεῖ νὰ ἐννοηθῆ παρὰ ἡ ὑπαρξὴ ἑνὸς μονάχα δρόμου, ποὺ περνοῦσε ἀπ' αὐτὲς καὶ ἔφερνε στὴν Ἀμφίπολη⁵. Ἐπίσης ἓνας μονάχα δρόμος θὰ ὑπῆρχε γιὰ τὴν ἐπικοινωνία τῆς Ἀμφίπολης μὲ τὴν Βισαλτικὴ Ἡϊόνα καὶ τὴν Ἄργιλο. Ἔτσι δὲν μπορεῖ νὰ θεωρηθῆ σωστὴ ἡ ταύτιση τῶν 9 δρόμων ποὺ κάνει ὁ Δήμιτσας.

1. Θουκυδ. IV, 102, 3 «Ὁρμῶντο δὲ ἐκ τῆς Ἡϊόνος, ἦν αὐτοὶ εἶχον ἐμπόριον ἐπὶ τῷ στόματι τοῦ ποταμοῦ ἐπιθαλάσσιον πέντε καὶ εἴκοσι σταδίους ἀπέχον ἀπὸ τῆς νῦν πόλεως, ἦν Ἀμφίπολιν ἄγνωστων 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. Λ α ζ α ρ ῖ δ η, 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 πάρομε 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. Δ ή μ ι τ σ α, Γεωγραφία, τ. II, σ. 529.

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

Κατά τή γνώμη μας σίγουρα ανάμεσα στους 9 δρόμους θά πρέπει νά συγκαταλέξουμε τούς ἑξῆς: 1) τὸν δρόμο Ἀμφίπολης-Ἡϊόνας· 2) τὸν δρόμο Ἀμφίπολης-Μυρκίνου-Δραβήσκου-Σίρεως, τὸν ὁποῖο εἶχαν χρησιμοποιήσει πιθανῶς οἱ Σιριοπαῖνες, ὅταν κατέβηκαν πρὸς τὴ θάλασσα γιὰ νά ἀναχαιτίσουν τὴν προέλαση τοῦ στρατοῦ τοῦ Μεγάβαζου, καθὼς καὶ ὁ Αἰμίλιος Παῦλος, ὅταν ἦρθε ἀπὸ τὴν Σῆρι, ὅπου εἶχε στρατοπεδεύσει, στὴν Ἀμφίπολη¹. ὁ δρόμος θά ἔμπαινε στὴν πόλη πιθανώτατα ἀπὸ τὶς γνωστὲς «θρακικὲς πύλες»². 3) τὸν δρόμο Ἀμφίπολης-Βισαλτικῆς Ἡϊόνας-Ἀργίλου-Ἀκάνθου· 4) τὸν δρόμο Ἀμφίπολης-Τραγίλου-Βέργης κ.λ., ὁ ὁποῖος διέσχιζε ὀλόκληρη τὴ Βισαλτία ἀπὸ νότο πρὸς βορρᾶ· 5) τὸν δρόμο Ἀμφίπολης-Κερδύλιου, πού τὸν εἶχε χρησιμοποιήσει ὁ Βρασίδης γιὰ νά κατεβῆ ἀπὸ τὸ Κερδύλιο καὶ νά μῆ στὴν Ἀμφίπολη³, καὶ 6) ἕναν δρόμο πού θά ἔφερνε στὸ Παγγαῖο, κέντρο τῆς διονυσιακῆς λατρείας.

Κάποιος ἀρχαῖος δρόμος θά πρέπει νά περνοῦσε ἀνάμεσα ἀπὸ δυὸ ἀρχαίους πύργους, πού 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 ὀδηγοῦσε στὴν ψηλότερη κορυφὴ τοῦ Συμβόλου καὶ τὴν Πιερίδα, ὅπου θά ἐνωτόταν στὸ σημεῖο περίπου τῆς σημ. Ἐλευθερούπολης μὲ τὸν μεγάλο δρόμο πού εἶχε χρησιμοποιήσει ὁ Ξέρξης.

Ἐπίσης διοικητικοί, ἐμπορικοὶ καὶ λατρευτικοὶ λόγοι θά εἶχαν ἐπιβάλλει τὴν ἀνάγκη κατασκευῆς καὶ διαφόρων ἄλλων δρόμων. Ἔτσι ἡ ἴδρυση τῶν θρακικῶν κωμαρχιῶν καὶ κοινῶν προϋπέθετε ὀπωσδήποτε τὴν ὑπαρξὴ δρόμων γιὰ τὴν ἐπικοινωνία τῶν κωμῶν μεταξύ τους ἢ τουλάχιστο μὲ τὴν κώμη-ἔδρα τοῦ κωμάρχου. Ἐπομένως θά πρέπει νά θεωρήσουμε πιθανὴ τὴν ὑπαρξὴ διαφόρων δρόμων πού ἔφεραν στὴν Γάζωρο, κέντρο τοῦ κοινῶν τῶν Γαζωρίων⁵. Ἐνας ἀπ' αὐτοὺς τούς 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 ἴδρυσῆς τους ἦταν ἡ ἐκμετάλ-

1. Liv. XLV, 4.

2. Θουκυδ. V, 10, 3. Πιθανῶς στὶς θρακικὲς πύλες ἀνήκουν τὰ ἐρείπια 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 τούς δυὸ αὐτοὺς πύργους, πού 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. 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 ὁρόμοι θὰ ὀδηγοῦσαν στὰ διάφορα κέντρα λατρείας, ὅπως στὰ μαντεῖα τοῦ Διονύσου στὸ Παγγαῖο¹ καὶ στὸν Ὀρβηλο².

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ΣΑΜΣΑΡΗΣ

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

2. Γιά τὴν ὑπαρξὴ μαντείου τοῦ Διονύσου στὸν Ὀρβηλο βλ. Στ. Μερτζίδη, Αἱ Χῶραι τοῦ παρελθόντος, σ. 96. Th. Desdèvises-du-Dèzert, *Géographie*, σ. 396. Δ. Μοσχολοῦ, Ἡ Ἱερά Μοῆ Εἰκοσιφοινίσσης, σ. 7. Heuzey-Daumet, *Mission*, σ. 30. Ν. Φιλίππιδη, «Παρνασσός», Ἀπ. τ. Α', τευχ. 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 «κάτω 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 «κάτω 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 Elefteroupolis et se dirigeait vers Scaptèsylé. Dans la description d'Hérodote sur la campagne de Megabazos contre les Siropéones, 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 religieuses.