

## 15. Ο «δρόμος του Δούναβη» κατά την Ύστερη Αρχαιότητα (Δ΄-ΣΤ΄ αι.).

Ο λεγόμενος «δρόμος του Δούναβη», πλωτός αρχικά και στη συνέχεια και χειρσαίος με τη δημιουργία οδικού δικτύου, συνέδεε τις ακτές του Εύξεινου Πόντου με την Κεντρική Ευρώπη ήδη από τους προϊστορικούς χρόνους. Ο «δρόμος του Δούναβη» αποτέλεσε μία από τις σημαντικότερες διόδους των διαφόρων μεταναστευτικών λαών, ενώ η επικοινωνία μέσω του ποταμού διευκόλυνε τις πολιτισμικές και οικονομικές επαφές ανάμεσα στην Ανατολική και τη Δυτική Ευρώπη. Στη διάρκεια της τρίτης και δεύτερης π. Χ. χιλιετίας μετακινήθηκαν κατά μήκος του Δούναβη ινδοευρωπαϊκά και κιμερικά-σκυθικά φύλα και διαδόθηκαν πολιτισμοί της προϊστορικής Ευρώπης, όπως ο Cernavoda, ο Vučedol, ο Dubovac, ο Zuto Brdo κτλ.<sup>1</sup>

Πριν την κατάκτηση των Βαλκανίων από τους Ρωμαίους, ο χειρσαίος δρόμος κατά μήκος του ποταμού δεν ήταν συνεχής. Πολλές από τις θρακικές εγκαταστάσεις συνδέονταν με μικρούς δρόμους ή με μονοπάτια, ενώ σε άλλες περιπτώσεις οι κάτοικοί τους χρησιμοποιούσαν πλωτά μέσα στον Δούναβη.<sup>2</sup> Η κατασκευή οδικού δικτύου στη νότια όχθη του ποταμού συνδέεται με την επιβολή της ρωμαϊκής κυριαρχίας στα Βαλκάνια στις πρώτες δεκαετίες του Α΄ μ. Χ. αιώνα. Με τη ρωμαϊκή κατάκτηση δημιουργήθηκαν στον Δούναβη αρκετά αστικά κέντρα, κυρίως κοντά σε στρατόπεδα, όπου σταύθμευαν στρατιωτικές δυνάμεις. Η επικοινωνία μεταξύ των αστικών κέντρων αλλά και η ανάγκη μεταφοράς στρατιωτικών δυνάμεων, υπήρξαν καθοριστικοί παράγοντες για τη δημιουργία οδικού δικτύου.<sup>3</sup> Η ίδρυση της ρωμαϊκής επαρχίας της Μυσίας το 15 μ. Χ. κατέστησε αναγκαία τη σύνδεση των νέων οχυρών στον Κάτω Δούναβη με εκείνα της Παννονίας. Έως τότε, οι κύριες γραμμές επικοινωνίας συνέδεαν τον Κάτω Δούναβη με τη Μακεδονία. Οι δύο ταυτόσημες σε περιεχόμενο επιγραφές του αυτοκράτορα Τιβέριου, οι οποίες σχετίζονται με τη διάνοιξη δρόμου στους βράχους των Σιδηρών Πυλών το 33/34 μ. Χ. (*limes* της Μυσίας, στη σημ. βορειοανατολική Σερβία), αποτελούν τις πιο πρώιμες μαρτυρίες για την προσπάθεια των Ρωμαίων να δημιουργήσουν οδικό δίκτυο και να διευκολύνουν την επικοινωνία μεταξύ των στρατιωτικών δυνάμεων που σταύθμευαν στον Κάτω Δούναβη και εκείνων στο Ιλλυρικό και την Παννονία. Στις επιγραφές

---

1. N. Tasić, "Die Donaustrasse" im 3. und 2. Jahrtausend v. u. Z. *Kulturraum mittlere und untere Donau: Traditionen und Perspektiven des Zusammenlebens*, Reșița 1995, σ. 15-21.

2. R. Ivanov, *The Defence System along the lower Danube between Dorticum and Durostorum from Augustus to Mauricius*, Σόφια 1999, σ. 320.

3. G. Škrivanić, Roman Roads and Settlements in the Balkans, στο *Historical Geography of the Balkans*, σ. 118.

αναφέρεται ότι τις εργασίες κατασκευής είχαν αναλάβει δύο λεγεώνες της Μυσίας, η IV Scythica και η V Macedonica, ενώ την ίδια επιδίωξη εκφράζουν και επιγραφές μεταγενέστερων αυτοκρατόρων, όπως του Κλαυδίου (46 μ. Χ.), του Δομιτιανού και του Τραϊανού, οι οποίοι θέλησαν να διασφαλίσουν τη χερσαία επικοινωνία μεταξύ των οχυρών και των στρατευμάτων στον Μέσο και Κάτω Δούναβη και να εγκαθιδρύνουν έναν συνεχή *limes* από το Carnuntum της Παννονίας μέχρι τη Μαύρη Θάλασσα. Αυτός ο στόχος είχε επιτευχθεί σε μεγάλο βαθμό από τον Τιβέριο και τον Κλαύδιο, ενώ η ανακατασκευή του δρόμου το 92-94 μ. Χ. από τον Δομιτιανό αποσκοπούσε κυρίως στη διευκόλυνση της μεταφοράς στρατευμάτων από τα δυτικά, για τη σχεδιαζόμενη εισβολή στη Δακία. Για τον λόγο αυτό το κύριο βάρος δόθηκε στις επισκευές του δρόμου και των οχυρώσεων στην περιοχή των Σιδηρών Πυλών, του Πόντες (Pontes/Transdrobeta) και της Ντιάνα (Diana). Μετά την κατάκτηση της Δακίας από τον Τραϊανό, ολοκληρώθηκε η σύνδεση του Δούναβη προς όλες τις κατευθύνσεις: κατά μήκος του ποταμού με τη Δύση και τον Εύξεινο Πόντο, προς Βορρά με τη Δακία και προς Νότο με τη Δαρδανία και τη Θράκη.<sup>4</sup>

Για τους σταθμούς του δρόμου του Δούναβη, οι οποίοι βρίσκονταν σε στρατιωτικές και αστικές εγκαταστάσεις, αντλούμε πληροφορίες κυρίως από τα *Itineraria Antonini* και την *Tabula Peutingeriana*.<sup>5</sup> Ωστόσο, οι δύο πηγές εμφανίζουν κάποιες διαφορές στην περιγραφή των σταθμών που είχαν εγκαθιδρυθεί από τη Σιγγηδόνα μέχρι τις εκβολές του ποταμού (Ad Stoma):

α) Στα *Itineraria Antonini*, ο δρόμος του Δούναβη εμφανίζεται ως συνένωση δύο διαφορετικών δρόμων (Σιγγηδόνα-Βιμινάκιο και Βιμινάκιο-Salsovia).

(I): Singiduno, Aureo Monte, Vinceia, Margo, Viminacio.

(II): Viminacio, Cuppe, Novas, Talia, Egeta, Aquis, Dortico, Bononia, Ratiaria, Almo, Cebro, Augustis, Variana, Valeriana, Oesco, Uto, Securisca, Dimo, Novas, Scaidava, Trimammio, Sexantapistis, Tigra, Appiaria, Transmariscam, Candidiana, Teclicio, Dorostoro, Sucidava, Axiupoli, Capidava, Carso, Cio, Biroe, Trosmis, Scytica, Arrubio, Diniguttia, Novioduno, Herculea, Aegiso, Salsovia.<sup>6</sup>

β) Στην *Tabula Peutingeriana*, ο δρόμος του Δούναβη εμφανίζεται ως τμήμα ενός μεγάλου δρόμου από τη Σιγγηδόνα έως την Κωνσταντινούπολη, κατά μήκος του Δούναβη και των ακτών της Μαύρης Θάλασσας, με πολλές παραλλαγές στα ονόματα: Singiduno, Tricornio, Monte Aureo, Margum, Viminatio, Punicum, Vico Cuppae, Ad Novas, Ad

4. A. Mócsy, *Pannonia and Upper Moesia* (The Provinces of the Roman Empire), Λονδίνο-Βοστώνη 1974, σ. 45-48· Miroslava Mircović, The Iron Gates (Đerdap) and the Roman Policy on the Moesian Limes A.D 33-117, στο *Roman Limes*, σ. 27, 30, 35-36 της ίδιας, *Die Strassen am obermösischen limes und das Heer in der Prinzipszeit*, Βελιγράδι 2003, σ. 8-16, 21-25, 38· Ivanov, *Defence System*, σ. 320-321.

5. Ivanov, *Defence System*, σ. 321.

6. *Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense*, έκδ. O. Cuntz (*Itineraria Romana* I), Λιψία 1929, σ. 19, 32.

Scrofulas, Faliatis, Gerulatis, Vnam, Egeta, Clevora, Ad Aquas, Dortico, Ad Malum, Ratiaris, Remetodia, Almo, Pomodiana, Camistro, Augustis, Pedonianis, Esco, Vio, Anasamo, Securispa, Dimo, Novae, Latro, Trimamio, Pristis, Tegrus, Appiarius, Trasmарisca, Nigrinianis, Durostero, Sagadava, Sucidava, Axiopolis, Calidava, Carsio, Bereo, Troesmis, Arubio, Noviodum, Salsovia, Ad Stoma.<sup>7</sup>

Ανάμεσα στους παραπάνω σταθμούς υπήρχαν ορισμένοι με ιδιαίτερη σπουδαιότητα είτε γιατί υπήρξαν σημαντικά αστικά κέντρα είτε γιατί αποτελούσαν αφητηρία κάποιας από τις πολλές διακλαδώσεις του δρόμου του Δούναβη, οι οποίες διευκόλυναν την επικοινωνία με άλλες περιοχές. Στην επαρχία της Άνω Μυσίας, σημαντικότερος οδικός κόμβος ήταν η Σιγγηδόνα, από την οποία άρχιζε ο δρόμος του Δούναβη. Η δεσπόζουσα θέση της πόλης στη συμβολή του Δούναβη με τον Σάβο την καθιστούσε ιδιαίτερα σημαντική από στρατιωτικής πλευράς. Την εποχή του Αδριανού δημιουργήθηκε ο σπουδαιότερος διαβαλκανικός δρόμος, η *via militaris*, γνωστή αργότερα ως βασιλική οδός, η οποία οδηγούσε από τη Σιγγηδόνα στην Κωνσταντινούπολη μέσω της Ναϊσσού, της Σερδικής και της Αδριανούπολης. Η *via militaris*, μήκους 624 ρωμαϊκών μιλίων (924, 2 χιλιόμετρα), ακολουθούσε αρχικά τον ρου του Δούναβη έως το Βιμινάκιο, με ενδιάμεσους σταθμούς το Tricornium, το Monte Aureo και τη Μάργο. Από το Βιμινάκιο ο δρόμος έκλινε προς τα νότια, ακολουθώντας τους ποταμούς Μοράβα (Μάργο) και Nisava και συνέχιζε προς τη Ναϊσσό και τη Σερδική (Σόφια). Από τη Σιγγηδόνα επίσης ένας δρόμος κατευθυνόταν δυτικά, κατά μήκος του Σάβου, προς τη Σίσκια και την Emona (σημ. Λιουμπλιάνα) και από εκεί συνέχιζε μέχρι την Ακυληία στην Αδριατική.<sup>8</sup>

Το Βιμινάκιο, κόμβος της βασιλικής οδού, συνδεόταν με το Tibiscum στη Δακία,<sup>9</sup> ενώ μία οδός προς τα νότια ακολουθούσε τις κοιλάδες του Μοράβα και του Στρουμόνα.<sup>10</sup> Από την Ταλιάτα (Taliata) ένας δρόμος έφθανε μέχρι το Porolissum, στα βόρεια σύνορα της Δακίας, ενώ άλλοι μικρότεροι οδηγούσαν είτε προς την Εγέτα (Egeta) είτε προς τα

7. *Itineraria Romana. Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana*, έκδ. C. Miller, Στουτγάρδη 1916, στ. 499-510 (αφ. 42, στ. 495-516, Singiduno-Constantinopolis). Για τους σταθμούς που αναφέρονται στις δύο πηγές, βλ. V. Beševliev, *Bemerkungen über die antiken Heerstrassen im Ostteil der Balkanhalbinsel*, *Klio* 51 (1969), σ. 494· του ίδιου, *Die Protobulgarische Periode der bulgarischen Geschichte*, Άμστερνταμ 1981, σ. 23· Škrivanić, *Roman Roads*, σ. 126, 144 (υποσ. 38)· V. Velkov, *Der römische limes in Bulgarien während der Spätantike*, στο *Roman Cities in Bulgaria*, σ. 201· Mircović, *Moesian Limes*, σ. 33· της ίδιας, *Prinzipatszeit*, σ. 8.

8. *Itineraria Antonini*, σ. 19-20· *Tabula Peutingeriana*, στ. 528-540 (αφ. 71, Viminatio-Constantinopolis). Škrivanić, *Roman Roads*, σ. 119-121, 129· C. O' Connor, *Roman Bridges*, Κέμπριτζ 1993, σ. 28· Μαρία Νυσταζοπούλου-Πελεκίδου, Το οδικό δίκτυο της Χερσονήσου του Αίμου και η σημασία του κατά τους μέσους χρόνους (Γενικές επισημάνσεις και προτάσεις έρευνας), στο *Βυζάντιο και Σλάβοι*, σ. 53-54.

9. *Tabula Peutingeriana*, στ. 542-545 (αφ. 76, Viminatio-Tivisco). Mócsy, *Upper Moesia*, σ. 97· Škrivanić, *Roman Roads*, σ. 120.

10. Beševliev, *Protobulgarische Periode*, σ. 25· Νυσταζοπούλου-Πελεκίδου, *Οδικό δίκτυο*, σ. 54-55.

νότια, κατά μήκος της κοιλάδας του Porech.<sup>11</sup> Η Βονώνεια (Bononia) συνδεόταν προς τα δυτικά με την Κάστρα Μάρτις (Castrum Martis) και το Horreum Margi.<sup>12</sup> Σπουδαίος οδικός κόμβος ήταν ακόμη η Ρατιαρία (Ratiaria), στην οποία κατέληγε ο μεγάλος δρόμος που ξεκινούσε από το Lissum (Allesio) στην Αδριατική και οδηγούσε στις περιοχές του Δούναβη, μέσω της Ναϊσσού. Μία ακόμη οδός προς τα νοτιοανατολικά συνέδεε τη Ρατιαρία με τη Σερδική, μέσω της Montana.<sup>13</sup>

Στην επαρχία της Κάτω Μυσίας, οι σημαντικότεροι οδικοί κόμβοι στον Δούναβη ήταν η Ισκός (Oescus) και το Δορόστολον. Η Ισκός, κτισμένη ανατολικά των εκβολών του ομώνυμου ποταμού, αποτελούσε την αφετηρία του λεγόμενου «δρόμου του Τραϊανού», ο οποίος οδηγούσε νότια προς τη Φιλιππούπολη και τον Έβρο, συνδέοντας τον δρόμο του Δούναβη με τη στρατιωτική οδό (via militaris). Μία διακλάδωσή του συνέδεε τη Μέλτα (Melta) με τις Νόβες (Novae) στον Δούναβη.<sup>14</sup> Σύμφωνα με τον Θεοφύλακτο Σιμοκάττη, αυτόν τον δρόμο (τρίβον Τραϊανού), ο οποίος δεν είχε χρησιμοποιηθεί για 90 χρόνια, ακολούθησε ο Κομμεντίολος κατά την επιστροφή του από το Βιμινάκιο στην Κωνσταντινούπολη την άνοιξη του 600.<sup>15</sup> Επίσης, ο δρόμος από τις Νόβες προς τη Νικόπολη του Δούναβη και τη Φιλιππούπολη είναι γνωστός από τις εισβολές των Γότθων του Σπίνα και του Φριτιγέρνη το 251 και το 378 αντίστοιχα.<sup>16</sup> Η Ισκός αποτελούσε κομβικό σημείο και για έναν άλλο δρόμο ο οποίος ξεκινούσε από το Δυρράχιο, έφθανε ως τη Σερδική και συνέχιζε βόρεια μέχρι τα Καρπάθια, κατά μήκος του ποταμών Ισκού

11. *Tabula Peutingeriana*, στ. 545-551 (αφ. 77, Faliatis-Porolisso). Mócsy, *Upper Moesia*, σ. 97-98· Škrivanić, *Roman Roads*, σ. 126-127· Mircović, *Prinzipatszeit*, σ. 7, 20.

12. Beševliev, *Protobulgarische Periode*, σ. 25· Ivanov, *Defence System*, σ. 321.

13. *Tabula Peutingeriana*, στ. 555-559 (αφ. 75 a, Lissum-Ratiaris). Mócsy, *Upper Moesia*, σ. 98, 214· Škrivanić, *Roman Roads*, σ. 127· Beševliev, *Protobulgarische Periode*, σ. 25· Ivanov, *Defence System*, σ. 321· Νυσταζοπούλου-Πελεκίδου, *Οδικό δίκτυο*, σ. 55· Mircović, *Prinzipatszeit*, σ. 4.

14. *Tabula Peutingeriana*, στ. 585-587 (αφ. 86, Esco-Filippoupoli). Beševliev, *Heerstrassen*, σ. 484 του ίδιου, *Protobulgarische Periode*, σ. 26· Škrivanić, *Roman Roads*, σ. 127· Ivanov, *Defence System*, σ. 321· Νυσταζοπούλου-Πελεκίδου, *Οδικό δίκτυο*, σ. 55.

15. Θεοφύλακτος Σιμοκάττης, *Ιστορία* VIII, 4.3-8, έκδ. C. de Boor, Λιψία 1887, σ. 289-290. Μαρία Νυσταζοπούλου-Πελεκίδου, Συμβολή εις την χρονολόγησιν των αβαρικών και σλαβικών επιδρομών επί Μαυρικίου (582-602) (μετ' επιμέτρου περί των Περσικών Πολέμων), *Σύμμεικτα* 2 (1970), σ. 179· Beševliev, *Heerstrassen*, σ. 484-485 του ίδιου, *Protobulgarische Periode*, σ. 26· P. Schreiner, *Städte und Wegenetz in Moesien, Dakien und Thrakien nach dem Zeugnis des Theophylaktos Simokates*, στο *Miscellanea Bulgarica* 2, σ. 67-68· W. Pohl, *Die Awaren. Ein Steppenvolk in Mitteleuropa, 567-822 n. Chr.*, Μόναχο 1988, σ. 158.

16. Ιορδάνης, *Getica* XVIII, 101-103, έκδ. Th. Mommsen, MGH AA, V/1, Βερολίνο 1882, σ. 83 (Cniva)· Αμμιανός Μαρκελλίνος, *Ρωμαϊκή Ιστορία* XXXI, 11.2-5, έκδ. W. Seyfarth, *Ammianus Marcellinus Römische Geschichte*, τόμ. I-IV, Βερολίνο 1970-1975, τόμ. IV, σ. 280-282 (Φριτιγέρνης)· Beševliev, *Heerstrassen*, σ. 483-484· Σοφία Πατούρα, Συμβολή στην ιστορία των βορείων επαρχιών της αυτοκρατορίας, *Σύμμεικτα* 6 (1985), σ. 321-322.

και Αλούτα (Aluta).<sup>17</sup> Δυτικά του οχυρού της Ιατρού (Iatrus), ο δρόμος του Δούναβη συνδεόταν με την ενδοχώρα μέσω της κοιλάδας του ποταμού Ιατρού.<sup>18</sup> Στην ανατολική Κάτω Μυσία, το Δορόστολον (Durostorum) συνδεόταν με τις παράκτιες πόλεις της Μαύρης Θάλασσας μέσω της της Μαρκιανούπολης, ενώ δύο ακόμη δρόμοι οδηγούσαν από το Δορόστολον προς την Αδριανούπολη, μέσω του Αίμου, και προς την Άβριττο (Abrittus) αντίστοιχα. Ευρύτερα, η πόλη είχε ξεχωριστή σημασία για την επικοινωνία τόσο προς τα βόρεια (σημ. Βλαχία και νότια Ρωσία) όσο και για τη σύνδεση των περιοχών του Δούναβη με το εσωτερικό της Μυσίας και τη Θράκη.<sup>19</sup> Ένας ακόμη μικρός δρόμος που ένωνε τη Σουκιδάβα (Sucidava) με τα Ζαλδαπά στη Μικρά Σκυθία δεν αναφέρεται στα *Itineraria*, είναι όμως γνωστός από αρχαιολογικά ευρήματα.<sup>20</sup>

Από τις παραδουνάβιες πόλεις της Μικράς Σκυθίας ο σπουδαιότερος οδικός κόμβος ήταν το Νοβιόδουνον (Noviodunum), από το οποίο ένας δρόμος, που επίσης δεν αναφέρεται στα ρωμαϊκά *Itineraria*, οδηγούσε στη Μαρκιανούπολη μέσω του φρουρίου Ουλμιτών (Ulmetum), του Τροπαίου (Trophaeum Traiani) και των Ζαλδαπών.<sup>21</sup> Τέλος, η Ad Stoma, στις εκβολές του Δούναβη, αποτελούσε την αφετηρία του παράκτιου δρόμου που έφθανε έως την Κωνσταντινούπολη, ακολουθώντας τις ακτές της Μαύρης Θάλασσας. Κυριότεροι σταθμοί του ήταν οι πόλεις Τόμις (σημ. Κωνσταντζα), Οδησσός (σημ. Βάρνα), Μεσημβρία και Αγκιάλος.<sup>22</sup>

Ο δρόμος του Δούναβη δεν ακολουθούσε παντού τη νότια όχθη του ποταμού, αφού σε κάποια σημεία εκτρεπόταν νοτιότερα εξαιτίας των ιδιομορφιών του εδάφους. Κατάλοιπα του δρόμου έχουν εντοπιστεί σε πολλά σημεία και παρέχουν πολύτιμα στοιχεία για τον τρόπο κατασκευής των ρωμαϊκών δρόμων. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο δρόμος στην περιοχή της Ισκού, όπου δίπλα στον ποταμό διακρί-

17. *Tabula Peutingeriana*, στ. 580-581 (αφ. 82 a, Sofia-Esco). Škrivanić, Roman Roads, σ. 121, 128· Beševliev, *Protobulgarische Periode*, σ. 25· Ivanov, *Defence System*, σ. 321.

18. Schreiner, *Wegenetz*, σ. 68· Ivanov, *Defence System*, σ. 321.

19. *Tabula Peutingeriana*, στ. 587-590 (αφ. 87, Durostero-Heracleia). Beševliev, *Heerstrassen*, σ. 485, 493· του ίδιου, *Protobulgarische Periode*, σ. 27-28· Škrivanić, Roman Roads, σ. 128· P. Soustal, *Dorostolon-Silistra. Die Donaustadt im Lichte neuerer Forschung*, στο *Miscellanea Bulgarica* 11, σ. 115· Ivanov, *Defence System*, σ. 321.

20. Beševliev, *Heerstrassen*, σ. 493· του ίδιου, *Protobulgarische Periode*, σ. 28.

21. Beševliev, *Heerstrassen*, σ. 493· του ίδιου, *Protobulgarische Periode*, σ. 27-28· Νυσταζοπούλου-Πελεκίδου, Οδικό δίκτυο, σ. 55· M. Zahariade, *Scythia Minor. A History of a Later Roman Province (284-681)* [Pontic Provinces of the Later Roman Empire I], Άμστερνταμ 2006, σ. 48.

22. *Itineraria Antonini*, σ. 33· *Tabula Peutingeriana*, στ. 510-516 (αφ. 42, ως τμήμα του δρόμου Singiduno-Constantinopolis). Škrivanić, Roman Roads, σ. 128-129, ο οποίος επισημαίνει ότι η ακριβής θέση της Ad Stoma δεν έχει προσδιοριστεί και θεωρείται ως ένας σταθμός κοντά στη σημερινή Sulina, όπου βρέθηκαν δύο *milliaria*· Beševliev, *Heerstrassen*, σ. 488-492· του ίδιου, *Protobulgarische Periode*, σ. 28· Schreiner, *Wegenetz*, σ. 66· Ivanov, *Defence System*, σ. 321· Νυσταζοπούλου-Πελεκίδου, Οδικό δίκτυο, σ. 55· Zahariade, *Scythia Minor*, σ. 47-48.



νεται τμήμα ρωμαϊκού δρόμου πλάτους έξι μέτρων που περιβάλλεται από λίθους. Το υπόστρωμά του δημιουργήθηκε από μικρούς λίθους και άμμο, ενώ η επιφάνειά του από μεγαλύτερους λίθους που βρίσκονταν στο ποτάμι. Ακόμη, ο μικρός δρόμος που ένωνε τη βόρεια είσοδο της Ισκού με τον δρόμο του Δούναβη ήταν κατασκευασμένος από χοντρό χαλίκι. Ο δρόμος του Δούναβη περνούσε από τη Ρατιαρία και την Ισκό διαμέσου της δυτικής πύλης. Στο οχυρό Αυγούστες (Augustae) διερχόταν επίσης από τη δυτική πύλη ενώ στο Dimum και τις Νόβες από την porta principalis sinistra.<sup>23</sup> Κατά μήκος του δρόμου του Δούναβη εντοπίστηκαν πολλά ρωμαϊκά *milliaria*, όπως για παράδειγμα στην Έξεντάπριστα/Sexaginta Prista (144/45 μ. Χ., 162 μ. Χ. και ένα της εποχής του Αυρηλιανού), στη Σουκιδάβα (μεταξύ 148 και 156 μ. Χ.), στις Νόβες (μεταξύ 236 και 238 μ. Χ.), στο Vetren κοντά στο Δορόστολον (εποχή της Τετραρχίας) και στη σημ. Mechka (μεταξύ 317 και 324 μ. Χ.).<sup>24</sup>

Στον δρόμο του Δούναβη, το φαράγγι των Σιδηρών Πυλών αποτελούσε ένα πολύ μεγάλο φυσικό εμπόδιο. Ψηλοί και απότομοι βράχοι στη νότια όχθη καθώς και βράχοι μέσα στο νερό, σε συνδυασμό με στροβίλους, δεν επέτρεπαν την ασφαλή διέλευση. Ο δρόμος μέσω των στενών περασμάτων των Σιδηρών Πυλών ήταν σημαντικός και για τη ναυσιπλοΐα, αφού το φαράγγι «έκοβε» τον Δούναβη στα δύο και ανάγκαζε τους Ρωμαίους να διατηρούν στόλο τόσο στη Σιγγηδόνα όσο και στις εκβολές του ποταμού. Το ισχυρό ρεύμα του ποταμού καθιστούσε δύσκολη τη ναυσιπλοΐα, σε ορισμένα σημεία αδύνατη, δίχως υποστήριξη από την όχθη. Ο δρόμος του Δούναβη ακολουθούσε επίπεδο έδαφος μέχρι το φαράγγι· ωστόσο, μετά την είσοδο στο στενό πέρασμα, διερχόταν από βραχώδη σημεία των βουνών Miroch και Kucaj. Όπως σημειώθηκε, η κατασκευή του δρόμου άρχισε από τον αυτοκράτορα Τιβέριο γύρω στο 33/34 μ. Χ. στο Άνω Φαράγγι (ή Στενό), στη σημερινή περιοχή του Gospodin Vir. Επάνω στο οδόστρωμα δημιουργήθηκαν υποστηρίγματα για ξύλινες δοκούς προκειμένου να γίνει διαπλάτυνσή του. Αυτές οι δοκοί βρίσκονταν εν μέρει πάνω από το νερό και υποστηρίζονταν από μία ξύλινη κατασκευή, ενώ η άλλη πλευρά τους στηριζόταν σε ανοίγματα μέσα στους βράχους. Η διάνοιξη του δρόμου στο Κάτω Φαράγγι πραγματοποιήθηκε την εποχή του Τραϊανού με τις ίδιες τεχνικές μεθόδους. Αρκετά τμήματα του δρόμου στα Στενά των Σιδηρών Πυλών είναι σήμερα ορατά, όπως και τα ανοίγματα στους βράχους για τις δοκούς, ενώ ένα μικρό τμήμα του δρόμου, μήκους 7-8 μέτρων, δεν μπορεί να διερευνηθεί εξαιτίας του ορμητικού ρεύματος και των βράχων κάτω από το νερό. Το γεγονός ότι ο δρόμος χρησίμευε για την κίνηση των σκαφών αντίθετα στο ρεύμα επιβεβαιώνεται από ίχνη στους βράχους, τα οποία προέρχονται από τα σχοινιά που τραβούσαν τα σκάφη.<sup>25</sup> Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι για τις

23. Ivanov, *Defence System*, σ. 321.

24. Škrivanić, *Roman Roads*, σ. 128· Ivanov, *Defence System*, σ. 322· Zahariade, *Scythia Minor*, σ. 44-47.

25. Č. Jordović, *The Roman Road in the Iron Gate Gorge*, στο *Roman limes*, σ. 257-258· βλ. επίσης, O' Connor, *Roman Bridges*, σ. 28· Mircović, *Moesian Limes*, σ. 27, 32.

ανάγκες τις ναυσιπλοΐας μεγάλη σημασία είχε και το κανάλι που δημιούργησε ο Τραϊανός στους καταρράκτες των Σιδηρών Πυλών, το οποίο ολοκληρώθηκε το έτος 101.<sup>26</sup> Ο ρωμαϊκός δρόμος μέσω των Σιδηρών Πυλών έχασε τη σπουδαιότητά του την εποχή του Αδριανού εξαιτίας της κατασκευής του δρόμου Βιμινάκιου-Ναϊσσού (τμήμα της στρατιωτικής οδού), ο οποίος συντόμευσε τη διαδρομή προς τη Θράκη και την Ανατολή συγκριτικά με τον δρόμο του Δούναβη.<sup>27</sup>

Ο δρόμος του Δούναβη, ή οι διακλαδώσεις του που οδηγούσαν προς τα νότια, χρησιμοποιήθηκαν αρκετές φορές κατά τις εισβολές στα Βαλκάνια από τον Β΄ μ. Χ. αιώνα και εξής.<sup>28</sup> Εστιάζοντας το ενδιαφέρον στην περίοδο από τον Δ΄ έως τον ΣΤ΄ αιώνα, τα αρχαιολογικά ευρήματα και οι μαρτυρίες των πηγών, αν και δεν αναφέρουν πάντα την πορεία των βαρβαρικών εισβολών, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι ορισμένες βαρβαρικές επιθέσεις επέφεραν πλήγματα σε αρκετές πόλεις κατά μήκος του δρόμου του Δούναβη. Οι επιθέσεις των Γότθων και των Κάρπων μεταξύ 312 και 332 έπληξαν κυρίως τη Μικρά Σκυθία, με μεγαλύτερη εκείνη των ετών 331-332, που άφησε τα ίχνη της στις πόλεις Σακιδάβα (Sacidava), Τόμιν, Άργαμον (Argamum) και Ιατρό.<sup>29</sup> Οι εισβολές των ετών 364-378 προκάλεσαν μεγάλες καταστροφές στη Μικρά Σκυθία και την Κάτω Μυσία, καθώς πυρπολήθηκαν οι πόλεις Τόμις, Άργαμον, Τρόπαιον και Ιατρός. Τα αρχαιολογικά ευρήματα δείχνουν επίσης πυρπόληση της Καπιδάβα (Capidava), της Σουκιδάβα, πιθανόν της Ιστρίας και της Τόμεως το 384/85, και ερήμωση του βορείου τμήματος της Μικράς Σκυθίας (Δινογετία/Dinogetia, Άλμυρις/Halmgyris) το 385/86.<sup>30</sup> Στον δρόμο του Δούναβη αναφέρεται ο Αμμιανός Μαρκελλίνος, ο οποίος πληροφορεί ότι στη διάρκεια στρατιωτικών επιχειρήσεων το 379, ο Γρατιανός κινήθηκε από τη Βονώνεια προς το Σίρμιο κατά μήκος του ποταμού.<sup>31</sup>

26. Mócsy, *Upper Moesia*, σ. 109-110· O' Connor, *Roman Bridges*, σ. 28· Mircović, *Moesian Limes*, σ. 38 της ίδιας, *Prinzipatszeit*, σ. 16-18.

27. Mircović, *Moesian Limes*, σ. 39-40 της ίδιας, *Prinzipatszeit*, σ. 31-32.

28. Για την πορεία των εισβολών κατά τον Β΄ και Γ΄ αιώνα, βλ. Mócsy, *Upper Moesia*, σ. 188-212· C. Scorpan, *Limes Scythiae. Topographical and stratigraphical research on the late Roman fortifications on the Lower Danube* (BAR Int. Ser. 88), Οξφόρδη 1980, σ. 132-133· V. Velkov, *Der Donaulimes in Bulgarien und das Vordringen der Slawen*, στο *Symposion Tutzing*, σ. 144-145· W. Pohl, *Die Völkerwanderung. Eroberung und Integration*, Στουτγάρδη 2005, σ. 46-47.

29. Scorpan, *Limes Scythiae*, σ. 133· Πατούρα, Βόρειες επαρχίες, σ. 317-318.

30. Scorpan, *Limes Scythiae*, σ. 133.

31. Αμμιανός, *Ρωμαϊκή Ιστορία* XXXI, 11.6, τόμ. IV, σ. 282: *Dum haec aguntur in Thraciis, Gratianus docto litteris patruo, qua industria superaverit Alamannos, pedestri itinere praemissis impedimentis et sarcinis ipse cum expeditiore militum manu permeato Danubio delatus Bononiam Sirmium introiit et quadriduum ibi moratus per idem flumen ad Martis castra descendit febribus intervallatis afflictus; in quo tractu Halanorum impetu repentino temptatus amisit sequentium paucos.*

Οι καταστροφές που προκάλεσαν οι ουννικές εισβολές στα μέσα του Ε΄ αιώνα επέφεραν διακοπή στη χρήση του οδικού δικτύου στον Δούναβη.<sup>32</sup> Τα νομισματικά ευρήματα μαρτυρούν καταστροφή της Σακιδάβα, της Ιστρίας, της Δινογετίας και της Τόμεως το 450, ενώ της Σουκιδάβας και της Ιατρού το 422-447 και το 423 αντίστοιχα. Από τις επιθέσεις των Ούννων καταστράφηκαν επίσης ή λεηλατήθηκαν πόλεις όπως η Βονώνεια, η Ισκός, οι Νόβες, η Καντιδιανή (Candidiana) και το φρούριο Ουλμιτών. Οι οχυρώσεις τους, μαζί με αρκετές ακόμη στην περιοχή του Δούναβη, επιδιορθώθηκαν την εποχή του Ιουστινιανού.<sup>33</sup> Μεταξύ 471 και 488 σφοδρές επιθέσεις Γότθων και βουλγαρικών φύλων προσέβαλαν τις πόλεις Σακιδάβα, Ιστρία, Τόμιν, Σουκιδάβα, Άργαμον και Ιατρό.<sup>34</sup> Οι βουλγαρικές επιθέσεις θα συνεχιστούν μέχρι τα μέσα του ΣΤ΄ αιώνα, ενώ από το 517 έως το 551 η Αυτοκρατορία δέχθηκε αρκετές επιθέσεις από τους Σλάβους αλλά και τους Άντες.<sup>35</sup> Ο Προκόπιος αναφέρει ότι μετά τον θάνατο του στρατηγού Χιλβούνδιου το 533, ο Δούναβης έμεινε ανυπεράσπιστος από τις βαρβαρικές επιθέσεις, ενώ οι περιοχές γύρω από τη Μαύρη Θάλασσα είχαν αποκοπεί από τον βυζαντινό έλεγχο εξαιτίας των διαρκών επιθέσεων.<sup>36</sup> Ο ίδιος συγγραφέας παρέχει επίσης την πληροφορία ότι ο Ιουστινιανός έκτισε το φρούριο Άδινα ώστε να αναχαιτίσει τις σλαβικές επιδρομές που καθιστούσαν αδύνατη την επικοινωνία στον Δούναβη.<sup>37</sup> Η

32. Προκόπιος, *Περὶ Κτισμάτων* IV, 5.6, έκδ. J. Haury - G. Wirth, *Procopii Caesariensis Opera Omnia* τόμ. IV, *De Aedificiis*, Λιψία 1964, σ. 125: χρόνῳ δὲ ὕστερον Ἀτίλας στρατῶ μεγάλῳ ἐσβεβληκῶς, τὰ τε ὄχυράματα πόνῳ οὐδενὶ ἐς ἔδαφος καθεῖλε, καὶ γῆν Ῥωμαίων ὑπαντιάζοντός οἱ οὐδενὸς ἐλήϊσατο τὴν πολλήν. Αγαθίας, *Ἱστορίαι* A. 26 (προίμιον), έκδ. R. Keydell, *Agathiae Myrinaei Historiarum Libri Quinque* (CFHB, SB 2), Βερολίνο 1967, σ. 8.

33. J. Irmscher, Die Slawen und das Justinianische Reich, στο *Rapports* II, σ. 160-161· Scorpan, *Limes Scythiae*, σ. 133· Πατούρα, Βόρειες επαρχίες, σ. 327-329, η οποία σημειώνει επίσης (σ. 331) ότι οι δύο κύριοι άξονες των ουννικών επιθέσεων ήταν ο δρόμος του Δούναβη και η *via militaris*. Για το έργο ανοικοδόμησης του Ιουστινιανού στον Δούναβη, βλ. Sophie Patoura-Hatzopoulou, *L'oeuvre de réconstitution du limes danubien à l'époque de l'empereur Justinien 1er*, *RESEE* 18/1 (1980), σ. 95-109· F. Curta, *The Making of the Slavs: History and Archaeology of the Lower Danube Region, c. 500-700*, Κέμπριτζ 2001, σ. 152-166.

34. Scorpan, *Limes Scythiae*, σ. 133-134· Πατούρα, Βόρειες επαρχίες, σ. 334.

35. Scorpan, *Limes Scythiae*, σ. 134· Irmscher, Justinianische Reich, σ. 161-163· Č. Bonev, Les Antes et Byzance, *EBalk* 19/3 (1983), σ. 112-113· Πατούρα, Βόρειες επαρχίες, σ. 336-339· Velkov, *Donaulimes*, 159-160· M. Vasić, Le limes protobyzantin dans la province de Mésie Première, *Starinar* 45-46 (1994-1995), σ. 42-43· Curta, *Slavs*, σ. 78-79, 82-87.

36. Προκόπιος, *Ἐπέρ τῶν Πολέμων* VII, 14.6, έκδ. J. Haury - G. Wirth, *Procopii Caesariensis Opera Omnia*, τόμ. I-II, *De Bellis*, Λιψία 1962-1963, τόμ. II, σ. 354: καὶ τὸ λοιπὸν ὃ τε ποταμὸς ἐσβατὸς ἀεὶ τοῖς βαρβάροις κατ' ἐξουσίαν καὶ τὰ Ῥωμαίων πράγματα εὐέφοδα γέγονε, ξύμπασά τε ἡ Ῥωμαίων ἀρχὴ ἀνδρὸς ἐνὸς ἀρετῇ ἀντίρροπος γενέσθαι ἐν τῷ ἔργῳ τούτῳ οὐδαμῇ ἴσχυσε. Στο ίδιο, III, 1.10, τόμ. I, σ. 309: τὰ γὰρ ἀμφὶ τὸν Εὐξείνιον Πόντον, ὅς ἐκ Βυζαντίου χωρεῖ εἰς τὴν λίμνην, ἅπαντα ἀκριβολογεῖσθαι ἀμύχανα ἦν, βαρβάρων τῶν ὑπὲρ ποταμὸν Ἰστρον, ὃν καὶ Δανούβιον καλοῦσι, Ῥωμαίους βατὴν ἦκιστα ποιουμένων τὴν ἐκεῖνῃ ἀκτὴν... Curta, *Slavs*, σ. 76.

37. Προκόπιος, *Περὶ Κτισμάτων* IV, 7.13, σ. 132. Beševliev, Heerstrassen, σ. 493-494· Curta, *Slavs*, σ. 88.



μεγάλη κουτριγουρική επίθεση του Ζαβεργάν, ο οποίος τον χειμώνα του 558/59 διαπέρασε τον Δούναβη πιθανόν κοντά στη Δινογετία, επέφερε καταστροφές στη Μικρά Σκυθία, καθώς ληλατήθηκαν οι πόλεις Δινογετία, Νοβιόδουνον, Σακιδάβα, Ιστρία και πιθανόν το Τρόπαιον.<sup>38</sup>

Για τη χρήση του δρόμου του Δούναβη κατά το δεύτερο ήμισυ του ΣΤ΄ αιώνα διαθέτουμε αρκετές μαρτυρίες από το ιστορικό έργο του Θεοφύλακτου Σιμοκάττη, οι οποίες σχετίζονται με τις συγκρούσεις του Βυζαντίου και των Αβάρων στη μεθόριο του ποταμού και δείχνουν τις κινήσεις των στρατιωτικών δυνάμεων κατά μήκος του παρόχθιου δρόμου. Από τους Βυζαντινούς, ο δρόμος του Δούναβη χρησιμοποιήθηκε: α) Το καλοκαίρι του 594, όταν ο στρατηγός Πέτρος πέρασε από τις πόλεις Ιατρό, Νόβες, Θεοδωρόπολη, Κουρίσκα (Securisca) και Άσημο.<sup>39</sup> β) Το φθινόπωρο του 597, όταν ο στρατηγός Πρίσκος έσπευσε από τη Σιγγηδόνα σε βοήθεια της Τόμεως, έξω από την οποία είχαν στρατοπεδεύσει οι Άβαροι.<sup>40</sup> γ) Την άνοιξη του 598, όταν ο στρατηγός Κομεντίολος κινήθηκε από τη Σουκιδάβα προς την Ιατρό.<sup>41</sup> δ) Το καλοκαίρι του 599, όταν ο Πρίσκος κατευθύνθηκε από τη Σιγγηδόνα προς το Βιμινάκιο, όπου και επιτέθηκε εναντίον των Αβάρων.<sup>42</sup> ε) Τον χειμώνα του 599/600, όταν ο Κομεντίολος κατευθύνθη-

38. Scorpan, *Limes Scythiae*, σ. 134· Irmscher, *Justinianische Reich*, σ. 163· Bonev, *Antes*, σ. 114· Πατούρα, *Βόρειες επαρχίες*, σ. 340-342· Velkov, *Donaulimes*, σ. 161· Curta, *Slavs*, σ. 45, 82.

39. Σιμοκάττης, *Ιστορία* VII, 2.16-3.1, σ. 249: *δευτέρα δὲ ἡμέρα, καὶ πρὸς τὴν Ἰατρὸν τὴν πόλιν φοιτᾷ, καὶ δὴ τὰ Λαταρκίου φρούριον παραμείψας εἰς Νόβας στρατοπεδεύεται ... ὁ μὲν οὖν Πέτρος ἡμέρας δύο ἀνὰ τὸ πόλισμα γερονὸς ἀπαίρει ἐντεῦθεν καὶ ἐπὶ τὴν Θεοδώρου πόλιν τάφρον ἐχάραξεν, ὑπὸ πρῶτην δὲ ἔω ἐν τῇ λεγομένῃ Κουρίσκα φοιτᾷ. τρίτη δὲ ἡμέρα, καὶ ἐν Ἀσήμῳ τῇ πόλει τὰς ἐπαύλους ποιεῖται.* Νυσταζοπούλου-Πελεκίδου, *Συμβολή*, σ. 167· Velkov, *Donaulimes*, σ. 162· Schreiner, *Wegenetz*, σ. 67· Pohl, *Awaren*, σ. 142.

40. Σιμοκάττης, *Ιστορία* VII, 13.1, σ. 267: *Καὶ γοῦν ἐν τούτῳ τῷ χρόνῳ ὁ παρὰ τοῖς Ἀβάροις Χαγάνος τιμώμενος τὰ περὶ ἑαυτὸν συλλεξάμενος πλήθη περὶ τὴν Θρακικὴν Μυσίαν χωρεῖ, εἶτα Τομέα τῇ πόλει ἐφίσταται. τούτων ὁ Πρίσκος πυθόμενος ἐπηρεαζομένη τῇ πόλει προσομιλεῖ.* Νυσταζοπούλου-Πελεκίδου, *Συμβολή*, σ. 172-173· Velkov, *Donaulimes*, σ. 162 (το 599)· Pohl, *Awaren*, σ. 152· A. Madgearu, *The Province of Scythia and the Avaro-Slavic Invasions (576-626)*, *BS 37* (1996), σ. 50.

41. Σιμοκάττης, *Ιστορία* VII, 13.8-9, σ. 268: *Κομεντίολος δὲ ἤκειν τὸν Χαγάνον ἀκούσας ἐπὶ τὴν Μυσίαν χωρεῖ ἐπὶ τὴ Ζικιδίβα τὰς σκηνὰς συνεπέξατο. ἑβδομαῖος δὲ εἰς Ἰατρὸν ἀφικνεῖται τὴν πόλιν.* Beševliev, *Heerstrassen*, σ. 493, ο οποίος ταυτίζει τα Ζικιδίβα με τη Σουκιδάβα ανατολικά του Δορόστολου. Το οχυρό αναφέρεται στα ρωμαϊκά *Itineraria* (βλ. παραπάνω, υποσ. 6-7) και στον Προκόπιο (*Περὶ Κτισμάτων* IV, 7.10, σ. 132): *ἔστι δὲ τρία ἐξῆς ὀχυρώματα παρὰ τὴν τοῦ Ἰστρου ἡϊόνα, Σαλτουπύργος τε καὶ Δορόστολος καὶ Σουκιδάβα* Πιθανόν όμως, λόγω της μεγαλύτερης εγγύτητας με το οχυρό της Ιατρού, ο Σιμοκάττης αναφέρεται στη Σουκιδάβα (Sucidava) απέναντι από την Ισκό, η οποία είναι γνωστή από τη γέφυρα του Κωνσταντίνου το 328 (βλ. παρακάτω, υποσ. 62). Η πόλη ονομάζεται από τον Προκόπιο (*Περὶ Κτισμάτων* IV, 6.34, σ. 130) ως *Συκιδίβα*. Βλ. επίσης, Schreiner, *Wegenetz*, σ. 68, ο οποίος θεωρεί πως πρόκειται για μία πόλη μεταξύ Νικόπολης και Ιατρού.

42. Σιμοκάττης, *Ιστορία* VIII, 2.2, σ. 285: *ἐς τὸ φανερὸν τοίνυν τῆς εἰρήνης λυθείσης, οἱ Ῥωμαῖοι πρὸς τὸ Βιμινάκιον γίνονται.* Νυσταζοπούλου-Πελεκίδου, *Συμβολή*, σ. 179· Velkov, *Donaulimes*, σ. 163 (το 601)· Pohl, *Awaren*, σ. 156.

κε από το Βιμινάκιο στις Νόβες, πριν ακολουθήσει τον «δρόμο του Τραιϊανού» προς τα νότια.<sup>43</sup> στ') Τον Σεπτέμβριο του 601, όταν ο Πέτρος κατευθύνθηκε στο Παλάστολον και στη συνέχεια στις Σιδηρές Πύλες του Δούναβη, ανατολικά της Σιγγηδόνας.<sup>44</sup> ζ) Πριν από τη στάση του Φωκά το φθινόπωρο του 602, ο βυζαντινός στρατός κινήθηκε στον τομέα Παλάστολον-Άσημος-Κουρίσκα, έχοντας διαταγή από τον Μαυρίκιο να διαπεραιωθεί στις περιοχές των Σλάβων.<sup>45</sup>

Από την άλλη πλευρά, οι Άβαροι κινήθηκαν στον δρόμο του Δούναβη: α) Το καλοκαίρι του 584, όταν κατέλαβαν τις πόλεις Σιγγηδόνα, Βιμινάκιο και Αυγούστες.<sup>46</sup> β) Το φθινόπωρο του 585, όταν επιτέθηκαν και κατέλαβαν τις παραδουνάβιες πόλεις Άκυσ, Βονώνεια, Ρατιαρία και Δορόστολον, πριν συνεχίσουν την πορεία τους νότια μέχρι τη Μαρκιανούπολη.<sup>47</sup> γ) Πιθανότατα το 586/87, όταν κατέλαβαν την Αππιάρεια.<sup>48</sup> δ) Το 592, όταν πέρασαν τον Σάβο και κατευθύνθηκαν προς τη Βονώνεια.<sup>49</sup> ε) Το φθινόπωρο του 597, όταν ακολούθησαν τον δρόμο του Δούναβη ως τη Μικρά Σκυθία και έφθασαν στα παράλια της Μαύρης Θάλασσας, στα περίχωρα της Τόμεως.<sup>50</sup> Εκτός από τις παραπάνω πορείες, υπάρχουν επίσης αρκετές μαρτυρίες σχετικά με κινήσεις στρατευμάτων πάνω σε άλλους δρόμους, οι οποίοι οδηγούσαν από τον Δούναβη προς τα νότια και αντίστροφα.<sup>51</sup>

43. Σιμοκάττης, *Ιστορία* VIII, 4.3, σ. 289: *παραγίνεται τοιγαροῦν εἰς τὰς Νόβας...*

44. Στο ίδιο, VIII, 5.5, σ. 292: *Μενοῦνγε ὁ Πέτρος ὁ στρατηγὸς τὰς δυνάμεις ἀθροίσας ἐπὶ τὸν Ἰστρον χωρεῖ καὶ εἰς Παλάστολον ἀφικνεῖται, ... μετοπώρου τε ἀρχομένου ἐπὶ τὸ κλίτος τῆς Δαρδανίας ὁ στρατηγὸς ἐνεδήμησεν. ἠκηκόει γὰρ περὶ τοὺς λεγομένους Καταράκτας ἀθροισθῆναι τῶν Ἀβάρων τὰ πλήθη τὸν τε Ἄψιχ ἐνθαδὶ στρατοπεδεύεσθαι.* Νυσταζοπούλου-Πελεκίδου, Συμβολή, σ. 180 Pohl, *Awaren*, σ. 160, 187.

45. Σιμοκάττης, *Ιστορία* VIII, 6.3-7, σ. 294: *ἐπεὶ δὲ τοῦτο ἐγένετο, ἀφικνοῦνται ἐν Παλαστόλῳ, μεγίστῳ θυμῷ τὰς ψυχὰς μεθυσθέντες ... τῇ δὲ ὑστεραίᾳ μεταποιοῦσιν αἱ δυνάμεις τὸν χάρακα, καὶ τὰ Ἄσημα παραμείψαντες (φρούριον δὲ τοῦτο) γίνονται ἐν Κουρίσκα...* Νυσταζοπούλου-Πελεκίδου, Συμβολή, σ. 182 Pohl, *Awaren*, σ. 161 Curta, *Slavs*, σ. 105-106.

46. Σιμοκάττης, *Ιστορία* I, 4.1-4, σ. 46-47: *... τὰς δυνάμεις συνήθροισε καὶ τὴν Σιγγηδόνα τὴν πόλιν ἐξαπιναιῶς ἄφρακτον οὐσαν ἐλάμβανε ... ἀνελών τε Αὐγούστας καὶ τὸ Βιμινάκιον...* Νυσταζοπούλου-Πελεκίδου, Συμβολή, σ. 148 Velkov, *Donaulimes*, σ. 161 (το 583) Pohl, *Awaren*, σ. 77-78.

47. Σιμοκάττης, *Ιστορία* I, 8.10, σ. 54-55: *οἱ δ' ἀμφὶ τὸν Χαγάνον τῶν τε Σκυθῶν καὶ Μυσῶν τοὺς περιοίκους ἐλυμήναντο πάντας εἰλόν τε πόλεις πολλὰς, τὴν τε Ῥατηρίαν καὶ Βονώνειαν καὶ Ἄκυσ καὶ Δορόστολον καὶ Ζαλδαπὰ καὶ τὰ Παννασὰ καὶ Μαρκιανούπολιν καὶ Τρόπαιον.* Πατούρα, Βόρειες επαρχίες, σ. 345 Velkov, *Donaulimes*, σ. 161 (το 586) Pohl, *Awaren*, σ. 85 Madgearu, *Scythia*, σ. 43.

48. Σιμοκάττης, *Ιστορία* II, 15.13, σ. 101: *... τὸ βαρβαρικὸν συναθροίσας ταῖς Ῥωμαϊκαῖς προσέβαλλε πόλεσι τό τε φρούριον τὴν Ἀππιάρειαν ἐχειρώσατο.* Velkov, *Donaulimes*, σ. 162 (το 587) Schreiner, *Wegenetz*, σ. 68 Pohl, *Awaren*, σ. 87 (το 585).

49. Σιμοκάττης, *Ιστορία* VI, 4.6, σ. 226: *... τὸν ἀγχίθυρον ποταμὸν διαπεραιοῦται τὸ βάρβαρον ... πέμπτη δὲ ἡμέρα, καὶ τῇ Βονωνία προσομιλεῖ.* Pohl, *Awaren*, σ. 134.

50. Βλ. παραπάνω, υποσ. 40.

51. Βλ. σχετικά, Beševliev, *Heerstrassen*, σ. 490, 492-493 Schreiner, *Wegenetz*, σ. 66-68.

Οι διαρκείς βαρβαρικές επιθέσεις και οι συγκρούσεις των Βυζαντινών με τους εισβολείς στον χώρο του Δούναβη είχαν μεγάλες επιπτώσεις στην κατάσταση του οδικού δικτύου. Οι πληροφορίες που διαθέτουμε για ανακατασκευές στον δρόμο του Δούναβη φθάνουν μέχρι τον Δ΄ αιώνα. Θα πρέπει ωστόσο να θεωρήσουμε βέβαιο ότι στο έργο ανοικοδόμησης του Ιουστινιανού κατά μήκος των οχυρώσεων του δούναβικού *limes* συμπεριελήφθη και το οδικό δίκτυο, καθώς αυτό αποτελούσε προϋπόθεση για την επικοινωνία των αστικών κέντρων, την οικονομική δραστηριότητα και τη μετακίνηση των στρατευμάτων. Από τα έως τώρα ανευρεθέντα *milliaria*, προκύπτει ότι ο Διοκλητιανός επιδιόρθωσε το οδικό δίκτυο της Μικράς Σκυθίας στη νότια όχθη του Δούναβη.<sup>52</sup> Την εποχή της συμβασιλείας του Λικίνιου και του Κωνσταντίνου (μεταξύ 313 και 323) ανακατασκευάστηκε τμήμα του δρόμου κοντά στην Τροσμίς (Troesmis),<sup>53</sup> ενώ μεταξύ 323 και 337 επιδιορθώθηκε εκ νέου ο στρατηγικής σημασίας δρόμος κοντά στο οχυρό της Καρσού (Carsium).<sup>54</sup> Ο Ουάλης, ο οποίος παρέμεινε στη Μικρά Σκυθία μεταξύ 367 και 369, επισκέυασε την παρόχθια οδό κοντά στη σημ. Rasova και έκτισε το οχυρό Cius.<sup>55</sup> Τέλος, κατά την πορεία του προς το Δέλτα του Δούναβη, εναντίον των Οστρογόθων, ο Θεοδόσιος βελτίωσε τους δρόμους και έκτισε νέα φρούρια. Τα *milliaria* του έτους 386 στον Κάτω Δούναβη είναι τα τελευταία στο οδικό δίκτυο κατά μήκος του ποταμού.<sup>56</sup>

Μετά την κατάρρευση της βυζαντινής κυριαρχίας στο σύνορο του Κάτω Δούναβη στις αρχές του Ζ΄ αιώνα, και την καταστροφή των εκεί διοικητικών, στρατιωτικών και οικονομικών κέντρων, το οδικό δίκτυο κατά μήκος του ποταμού έχασε τη σημασία που είχε ως τότε. Το ίδιο παρατηρείται και στις περιοχές νότια του ποταμού, καθώς οι πολυάριθμες βαρβαρικές επιθέσεις, οι πόλεμοι στην Ανατολή, η εσωτερική αναστάτωση και η κακή οικονομική κατάσταση δεν επέτρεψαν στη βυζαντινή αυτοκρατορία να διατηρήσει σε καλή κατάσταση το παλαιό ρωμαϊκό οδικό δίκτυο στα Βαλκάνια και να κάνει τις απαραίτητες επισκευές.<sup>57</sup>

Κατά τη ρωμαϊκή και την πρώιμη βυζαντινή εποχή, κατασκευάστηκαν στον Δούναβη αρκετές γέφυρες προκειμένου να διευκολυνθεί η επικοινωνία ανάμεσα στις δύο όχθες του ποταμού. Η παλαιότερη από αυτές, η λεγόμενη γέφυρα του Cornelius Fuscus, χρονολογείται την εποχή του Δομιτιανού (85-87 μ. Χ.). Είχε μήκος 1.100 μέτρα και ένω-

52. E. Popescu, *Inscriptiile grecești și latine din secolele IV-XII descoperite în România*, Βουκουρέστι 1976, αρ. 190, σ. 200-201 (Rasova)· 230-232, σ. 238-241 (Carsium)· 239, σ. 253-254 (Arubium)· 240, σ. 255 (Dinogetia)· του ίδιου, *Epigraphische Beiträge zur Organisation des skythischen Limes im 4.-6. Jahrhundert*, στο *Limes*, σ. 442-443· Zahariade, *Scythia Minor*, σ. 46.

53. Popescu, *Inscriptiile*, αρ. 237, σ. 249-250 (Troesmis)· του ίδιου, *Epigraphische Beiträge*, σ. 445· Zahariade, *Scythia Minor*, σ. 46.

54. Popescu, *Inscriptiile*, αρ. 232, σ. 241: *D(ominis) n(ostris) Constanti[no m]ax(imo) et Constanti[no]*· του ίδιου, *Epigraphische Beiträge*, σ. 445· Zahariade, *Scythia Minor*, σ. 46.

55. Popescu, *Inscriptiile*, αρ. 233, σ. 241-244 (Cius)· του ίδιου, *Epigraphische Beiträge*, σ. 446.

56. Velkov, *Donaulimes*, σ. 152.

57. Beševliev, *Protobulgarische Periode*, σ. 24, 29· Schreiner, *Wegenetz*, σ. 68-69.

νε το σημερινό Dolni Vadin με την Orlea.<sup>58</sup> Η σπουδαιότερη όμως γέφυρα κατασκευάστηκε από τον αυτοκράτορα Τραϊανό για τις ανάγκες των δακικών πολέμων και ένωνε το φρούριο Πόντες/Transdrobeta με τη Drobeta (σημ. Turnu Severin στη Ρουμανία). Ο Προκόπιος στο έργο του *Περί Κτισμάτων* αναφέρει παρεμβάσεις στην πορεία του ποταμού από τον Ιουστινιανό, καθώς η γέφυρα είχε ήδη καταστραφεί.<sup>59</sup>

Η γέφυρα του Τραϊανού, για την κατασκευή της οποίας παρέχει εκτενείς πληροφορίες ο Δίων Κάσσιος,<sup>60</sup> κτίστηκε από τον Απολλόδωρο τον Δαμάσκιο το 103-105 μ. Χ. και είχε μήκος περίπου 1.070 μέτρα. Σήμερα διατηρείται μόνο το κάτω μέρος των θεμελίων στις όχθες τόσο στη Σερβία όσο και στη Ρουμανία, όπως και μικρό μέρος των θεμελίων από τους υποστηρικτικούς πυλώνες στον βυθό. Το τμήμα της γέφυρας επάνω από το ποτάμι δημιουργήθηκε με αμμόλιθο (ή πλίνθους) και χαλίκι. Στο μέσον του Δούναβη υπήρχαν 12 υποστηρίγματα της γέφυρας, ενώ κοντά τους εντοπίστηκαν κομμάτια από αμμόλιθο, δοκοί και άλλα δομικά υλικά. Το σύνολο των ευρημάτων επιβεβαιώνει τις πληροφορίες του Δίωνα Κάσσιου για τις διαστάσεις της γέφυρας και των 20 συνολικά υποστηριγμάτων της. Το μέγιστο ύψος της γέφυρας στα 45 μέτρα υπήρχε μόνο στο μεσαίο τόξο (το δέκατο από τα 19). Αυτό οφειλόταν στον σχεδιασμό του Απολλόδωρου, ο οποίος, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες στον Δούναβη, δημιούργησε στο μέσον του ποταμού μία μεγάλη διέξοδο για το ορμητικό ρεύμα, το οποίο μετέφερε συχνά πάγους, λάσπη, κορμούς δένδρων κτλ. Για τον λόγο αυτό σχεδίασε τη γέφυρα με κλιμακωτή διαβάθμιση στο ύψος της από τις όχθες μέχρι το μεσαίο τόξο.<sup>61</sup>

Στη διάρκεια των προϋίων βυζαντινών χρόνων, η σημαντικότερη γέφυρα του Δούναβη, μήκους 1.150 μέτρων, κατασκευάστηκε από τον Κωνσταντίνο. Μετά το τέλος των πολέμων του με τον Δικίνιο, ο Κωνσταντίνος παρέμεινε στα Βαλκάνια εξαιτίας της επισφαλούς κατάστασης στο σύνορο του Δούναβη και έλαβε κάποια μέτρα για τη διασφάλιση της μεθορίου (με επίκεντρο τον τομέα μεταξύ της Ισκού και της Τραν-

58. Ιορδάνης, *Getica* XIII, 77, σ. 76: *qua necessitate suorum Domitianus cum omni virtute sua Illyricum properavit et totius pene rei publicae militibus ductore Fusco praelato cum lectissimis viris amnem Danubii consortis navibus ad instar pontis transmeare coegit super exercitum Dorpanei*. D. Tudor, *Podurile romane de la Dunarea de jos*, Βουκουρέστι 1971, σ. 17-31· Ivanov, *Defence System*, σ. 321.

59. Προκόπιος, *Περί Κτισμάτων* IV, 6.8-18, σ. 127-128 (6.16, σ. 128): *ἀλλ' ἐπεὶ ἐνταῦθα γινομέναις ναυσὶν ἄπλους τὸ λοιπὸν ὁ ποταμὸς ἦν, τῶν τῆς γεφυρας ἀπτόθι ἐρειπίων τε καὶ θεμελίων [ἐνταῦθα] κειμένων, τούτου δὴ ἔνεκα τὸν ποταμὸν ἀναγκάζουσι μεταπορεύεσθαι τὸν αὐτοῦ δρόμον καὶ τὴν πορείαν ἀναγκυλεῖν αὐθις, ὅπως ἂν πλώϊμον καὶ τὸ ἐνθένδε αὐτὸν ἔχοιεν*. Škrivanić, *Roman Roads*, σ. 127· M. Garašanin, *Ad Procope De aedificiis*, IV, VI, 8-18, *Starinar* 45-46 (1994-1995), σ. 35-39· Σοφία Πατούρα, Ο Δούναβης στις ιστοριογραφικές πηγές κατά την περίοδο της μεταναστεύσεως των λαών: μύθοι και πραγματικότητα, *Ιστοριογεωγραφικά* 9 (2002), σ. 402.

60. Δίων Κάσσιος, *Ρωμαϊκή Ιστορία* LXVIII, 13, έκδ. E. Capps et al. (LCL, *Dio's Roman History*), τόμ. VIII, Λονδίνο 1925, σ. 382-386.

61. S. Gušić, Traian's Bridge - A Contribution towards its Reconstruction, στο *Roman Limes*, σ. 259-261· βλ. επίσης, Tudor, *Podurile*, σ. 53-153· Mócsy, *Upper Moesia*, σ. 98· O' Connor, *Roman Bridges*, σ. 142-145· Mircović, *Prinzipatszeit*, σ. 28-31.

σμάρισμα/Transmarisca), τα οποία είναι γνωστά από μαρτυρίες πηγών, αρχαιολογικά ευρήματα και νομίσματα. Η γέφυρα του Κωνσταντίνου, η οποία εγκαινιάστηκε από τον αυτοκράτορα στις 5 Ιουλίου του 328, ήταν λίθινη με ξύλινα προγεφυρώματα και υποστηλώματα και ένωνε την Ισκό με τη Σουκιδάβα στη βόρεια όχθη του Δούναβη.<sup>62</sup>

Εκτός από τις παραπάνω μεγάλες γέφυρες, δημιουργήθηκαν και άλλες πλωτές για τη διέλευση του ποταμού. Σύμφωνα με τον Αμμιανό Μαρκελλίνο, ο αυτοκράτορας Κωνσταντίνος Β΄ δημιούργησε γέφυρα με πλωτά μέσα για να περάσει τον Δούναβη και να επιτεθεί εναντίον των Σαρματών το 358.<sup>63</sup> Με τον ίδιο τρόπο ο Ουάλης, κατά τις εκστρατείες του έναντι των Γότθων, πέρασε το 367 από την Τρανσμάρισμα στην Κωνσταντιανή Δάφνη (Constantiana Daphne), και το 369 από το Νοβιόδουνον βόρεια του Δούναβη.<sup>64</sup> Άλλες μικρότερες γέφυρες δημιουργήθηκαν στους παραπόταμους του Δούναβη. Στον ποταμό Ogosta, ανατολικά των Αυγουστών, υπήρχε ξύλινη γέφυρα στηριζόμενη σε λίθινα υποστηλώματα. Γέφυρες υπήρχαν ακόμη στους ποταμούς Ισκό, Ιατρό, στην περιοχή της Κανδιδιανής και σε άλλα σημεία.<sup>65</sup> Τέλος, από τον Ιωάννη Εφέσου πληροφορούμαστε ότι ο χαγάνος των Αβάρων Βαϊανός ζήτησε από τον αυτοκράτορα Ιουστίνο Β΄ τεχνίτες για το παλάτι και τα λουτρά του, οι οποίοι χρησιμοποιήθηκαν και για την κατασκευή γέφυρας στον Δούναβη.<sup>66</sup>

62. Πασχάλιον Χρονικόν, έκδ. L. Dindorf (CSHB), Βόννη 1832, σ. 527: *Κωνσταντίνος ὁ εὐσεβῆς τὸν Δανοῦβιν πλειστάκις ἐπέρασεν, καὶ γέφυραν αὐτῷ λιθίνην ἐποίησεν*. Θεοφάνης, *Χρονογραφία*, έκδ. C. de Boor, Λιψία 1883, σ. 28: *Τούτῳ τῷ ἔτει Κωνσταντίνος ὁ εὐσεβῆς τὸν Δανοῦβιν περάσας, γέφυραν ἐν αὐτῷ λιθίνην πεποίηκε καὶ τοὺς Σκύθας ὑπέταξε*. Tudor, *Podurile*, σ. 155-192· I. Barnea, *Le Danube, voie de communication Byzantine*, στο *Η Επικοινωνία στο Βυζάντιο*, σ. 577· Ivanov, *Defence System*, σ. 322· M. Schmauder, *Verzögerte Landsnahmen? Die Dacia Traiana und die sogenannten decumates agri*, στο *Integration und Herrschaft*, σ. 189.

63. Αμμιανός, *Ρωμαϊκή Ιστορία* XVII, 12.4, τόμ. I, σ. 238: *Aequinoctio itaque temporis verni confecto imperator coacta militum valida manu ductu laetioris fortunae profectus, cum ad locum aptissimum pervenisset, flumen Histrum exundantem pruinarum iam resoluta congerie super navium foros ponte contexto transgressus populandis barbarorum incubuit terris*. Mócsy, *Upper Moesia*, σ. 287.

64. Αμμιανός, *Ρωμαϊκή Ιστορία* XXVII, 5.2, τόμ. IV, σ. 66: [Valens] ... *et pubescente vere quaesito in unum exercitu prope Daphnen nomine munimentum est castra metatus ponteque contabulato supra navium foros flumen transgressus est Histrum resistentibus nullis*. Στο ίδιο, XXVII, 5.6, σ. 66. Tudor, *Podurile*, σ. 193-197· Scorpan, *Limes Scythiae*, σ. 17· Barnea, *Danube*, σ. 578· Ivanov, *Defence System*, σ. 322· Schmauder, *Dacia Traiana*, σ. 189-190· N. Lenski, *Failure of Empire. Valens and the Roman State in the Fourth Century A. D.*, Berkeley - Los Angeles - Λονδίνο 2002, σ. 127-128, 132.

65. Ivanov, *Defence System*, σ. 322.

66. Ιωάννης Εφέσου, *Εκκλησιαστική Ιστορία* XXIV, έκδ. E. W. Brooks, *Iohannis Ephesini Historiae Ecclesiasticae*, pars tertia (CSCO, Scriptorum Syri 3), Λουβραίν 1936, σ. 247-248: *Denique, cum ut amici ad regem Iustinum legatos dolo misissent, eum rogaverunt (rex videlicet eorum) ut ei mechanicos et architectos mitteret ei domum palatium et balneum aedificaturos, quos etiam igitur misit ... Nisi arte vestra Danubium ponte iungetis ut ubi volumus transeamus, nemo vestrum vivet, et vos statim detruncabo ... Et pontem etiam alium, ut dicitur, quod nunquam factum est, fecerunt. Haec etiam fecerunt, malo parati*.



Εκτός από το χειρσαίο οδικό δίκτυο, μεγάλη βαρύτητα για τη διακίνηση αγαθών, στρατευμάτων κτλ. είχε η ναυσιπλοΐα στον Δούναβη. Στους ρωμαϊκούς χρόνους υπήρχαν λιμένες στη Ρατιαρία, την Ισκό, το Dimum και σε άλλες πόλεις, ενώ στις Νόβες και στην Εξανταπρίστα εντοπίστηκαν λίθινες εγκαταστάσεις (cellae) που χρησίμευαν για μακρότερη παραμονή των σκαφών. Κατά μήκος του Δούναβη υπήρχαν τρεις ζώνες για τη συγκέντρωση μεγάλου αριθμού σκαφών. Η πρώτη ήταν στην περιοχή του σημερινού οικισμού Koshava, κοντά στο ρωμαϊκό Ad Malum, η δεύτερη στον τομέα Κουρίσκα-Dimum-Quintodimum, όπου μικρά νησιά και πυκνή βλάστηση δημιουργούσαν κατάλληλες συνθήκες για ελιμενισμό των σκαφών, και η τρίτη στην περιοχή μεταξύ της Αππιάρειας, της Τρανσμάρισκα και της Κωνσταντιανής Δάφνης. Πιθανότατα, αυτές οι τρεις ζώνες χρησιμοποιούνταν ακόμη κατά την Ύστερη Αρχαιότητα.<sup>67</sup> Πολύτιμες πληροφορίες για την οργάνωση και τις βάσεις του βυζαντινού στόλου στον Δούναβη κατά τους Δ' - Ε' αι., παρέχει η *Notitia Dignitatum*, και μάλιστα ανά επαρχία. α) Πρώτη Μυσία: Praefectus classis Histricae-Viminacio και Praefectus classis Stradensis et Germensis-Margo.<sup>68</sup> β) Παρόχθια Δακία: Praefectus classis Histricae-Aegetae και Praefectus classis Ratiarensis.<sup>69</sup> γ) Δεύτερη Μυσία: Milites tertii nauclarii-Appiaria, Milites nauclarii Altinenses-Altino και Praefectus navium amnicarum et militum ibidem deputatorum.<sup>70</sup> δ) Μικρά Σκυθία: Milites nauclarii-Flaviana, Milites superventores-Axiopolis και Praefectus legionis primae Ioviae cohortis ... et secundae Herculiae musculorum Scythiorum et classis-Inplateygeiis.<sup>71</sup>

Ο πλωτός δρόμος διευκόλυνε τον βυζαντινό στρατό να φθάσει στη Σιγγηδόνα αλλά και στο Σίρμιο, ακολουθώντας τον ρου του Δούναβη και στη συνέχεια εκείνον του Σάβου.<sup>72</sup> Εξίσου σημαντικός ήταν ο ρόλος του στόλου στον Δούναβη για τη συντήρηση των στρατευμάτων. Στα μέσα του ΣΤ' αιώνα δημιουργήθηκε ναύσταθμος στο Βιμινάκιο για τη φόρτωση και εκφόρτωση των πλοίων, ο οποίος βρισκόταν μεταξύ ενός καναλιού και των εκβολών του Mlava, σημείο όπου τα πλοία μπορούσαν να αγκυροβολήσουν, να εκφορτώσουν και να προστατευτούν. Ο ναύσταθμος διασφάλιζε τη διακίνηση μεγάλων φορτίων, τα οποία μπορούσαν να φθάσουν μέχρι αυτό το οχυρωμένο σημείο, να μεταφορτωθούν σε μικρότερα σκάφη και μέσω του Mlava να διακινηθούν προς τη βαλκανική ενδοχώρα. Αντιστρόφως, μπορούσαν να μεταφερθούν δημητριακά από τα νότια προς το Βιμινάκιο προκειμένου να ανεφοδιαστεί η τοπική φρουρά. Μέσω του

67. Ivanov, *Defence System*, σ. 322.

68. *Notitia Dignitatum*, έκδ. O. Seeck, Βερολίνο 1876, Or. 41. 38-39, σ. 94.

69. Στο ίδιο, Or. 42. 42-43, σ. 97.

70. Στο ίδιο, Or. 40. 22, 28, 36, σ. 90-91.

71. Στο ίδιο, Or. 39. 20-21, 35, σ. 87-88. Βλ. επίσης, O. Bounegru - M. Zahariade, *Les forces navales du Bas Danube et de la Mer Noire au Ier-VIe siècles*, Οξφόρδη 1996, σ. 23-24.

72. V. Velkov, Frühbyzantinische Inschriften von Dacia Ripensis (V.-VI. Jhdt.), *Βυζαντινά* 13/2 (1985), σ. 889.

Δούναβη επίσης ήταν εφικτή και η μεταφορά φορτίων με οπλισμό.<sup>73</sup> Στις επιχειρήσεις του έτους 599 εναντίον των Αβάρων, ο στρατηγός Πρίσκος διέταξε τον βυζαντινό στόλο να προσορμιστεί κοντά στο Βιμινάκιο,<sup>74</sup> πιθανότατα στην παραπάνω εγκατάσταση. Σύμφωνα με τον Σιμοκάττη επίσης, η Κουρίσκα ήταν ένα σημαντικό ναυπηγείο για τις ανάγκες του στρατού.<sup>75</sup> Τα βυζαντινά πορθμεία στον Δούναβη, όπως φαίνεται από την απόκρουση των Σλάβων του Πειράγαστου το 594, ήταν καλά οχυρωμένα για να αντιμετωπίζουν τις εχθρικές επιθέσεις.<sup>76</sup>

Οι Βυζαντινοί χρησιμοποίησαν τον πλωτό δρόμο του Δούναβη για να υποστηρίξουν τις επιχειρήσεις από την ξηρά ή για να πολιορκήσουν παρόχθια φρούρια. Χαρακτηριστικό είναι το απόσπασμα του Ζώσιμου για την προώθηση του Ιουλιανού προς το Σίριμιο, όχι μόνο για τον μεγάλο αριθμό πλοίων που έπλεαν στον Δούναβη αλλά και για την γρήγορη μετακίνηση του αυτοκράτορα, ο οποίος ακολουθούσε το ρεύμα του ποταμού.<sup>77</sup> Η ίδια πηγή αναφέρει ακόμη τη μεταφορά και τη διανομή εφοδίων από τη Μαύρη Θάλασσα προς τις παραδουνάβιες πόλεις και τα οχυρά την εποχή του Ουάλη.<sup>78</sup> Σύμφωνα με τον Μένανδρο Προτήκτορα, το 578, κατά την κοινή επιχείρηση των Βυζαντινών και των Αβάρων εναντίον των Σλάβων του Κάτω Δούναβη, ο *magister praefectum* του Ιλλυρικού Ιωάννης έστειλε στόλο προκειμένου οι Άβαροι να περάσουν

73. Miroslava Mircović, Eine Shiffslande des späten 6. Jahrhunderts bei Viminacium?, στο *Konferenz Svišton*, σ. 23-25 της ίδιας, *Prinzipatszeit*, σ. 55-56.

74. Σιμοκάττης, *Ιστορία* VIII, 2.8, σ. 286: *δευτέρα δὲ ἡμέρα, καὶ προστάττει τὰς ναῦς τοῦ Ἰστρου καταλιπούσας τὰς ὄχθας περὶ τὸ Βιμινάκιον μεθορμίσασθαι.*

75. Στο ίδιο, VIII, 6.7-8, σ. 294-295: *... γίνονται ἐν Κουρίσκα, ὅθεν διαπορθμίσασθαι ἡμελλον εἰς τὰς τῶν βαρβάρων σκηνώσεις ... ἐν ταύταις γοῦν ταῖς ἡμέραις ἐναυπηγοῦντο ἀγγελία.* Curta, *Slavs*, σ. 184-185.

76. Σιμοκάττης, *Ιστορία* VII, 5.3, σ. 253: *οἱ μὲν οὖν Ῥωμαῖοι ἀπὸ τῶν πορθμιδίων τοὺς βαρβάρους κατακοντίζονται, οἱ δὲ βάρβαροι τὰ πλήθη τῆς ἐκπομπῆς τῶν βελῶν φέρειν ἀδυνατήσαντες ὄρφανὰς τὰς ὄχθας καταλιμπάνουσι.*

77. Ζώσιμος, *Ιστορία Νέα* Γ 10.2-3, έκδ. F. Paschoud, *Zosime Histoire nouvelle*, τόμ. I-III/2, Παρίσι 1971-1989, τόμ. II/1, σ. 23: *Ἐλθὼν δὲ εἰς Ῥαιτούς, ὅθεν ὁ Ἰστρος ἀρχόμενος Νωρικούς τε καὶ Παιονίαν πᾶσαν παραμείβεται καὶ προσέτι γε Δάκας καὶ τοὺς ἐν Θράκῃ Μυσοὺς καὶ Σκύθας, οὕτω τε εἰς τὸν Εὐξείνου ἐξίησι πόντον, πλοῖα ποτάμια κατασκευάσας αὐτὸς μὲν ἅμα τρισχιλίους εἰς τὸ πρόσω διὰ τοῦ Ἰστρου παρήγε, δισημυρίους δὲ πεζῇ τὸ Σίριμιον καταλαμβάνειν διέταπτεν. Ἐπεὶ δὲ ἦν συνεχὴς εἰρεσία μετὰ τῆς τοῦ ῥοῦ φορᾶς καὶ τῶν ἐτησίων ἀνέμων αὐτῷ συντελεσάντων, ἐνδεκάτῃ μὲν ἡμέρᾳ περὶ τὸ Σίριμιον ἦλθε... Μ. Κορδῶσης, *Ιστοριογεωγραφικά πρωτοβυζαντινῶν και εν γένει παλαιοχριστιανικῶν χρόνων*, Αθήνα 1996, σ. 104-105.*

78. Ζώσιμος, *Ιστορία Νέα* Δ 10.4, τόμ. II/2, σ. 272: *[Αυξόνοιος] ... καὶ ὀκτάδων πλήθει τὴν στρατιωτικὴν σίτησιν διὰ τοῦ Εὐξείνου πόντου ταῖς ἐκβολαῖς τοῦ Ἰστρου παραδιδούς, κἀντεῦθεν διὰ τῶν ποταμίων πλοίων ταῖς ἐπικειμέναις τῷ ποταμῷ πόλεσιν ἐναποτιθέμενος, ὥστε ἐξ ἐτοίμου γίνεσθαι τῷ στρατοπέδῳ τὴν χορηγίαν.* Βλ. επίσης, Θεμιστιος, *Λόγοι πολιτικοί*, 10, έκδ. G. Downey, *Themistii Orationes*, τόμ. I, Λιψία 1965, σελ. 206. Σοφία Πατούρα, *Η Βυζαντινή Αυτοκρατορία και οι λαοί του Κάτω Δούναβη. Συμβολή στη μελέτη των εμπορικών τους σχέσεων (4ος - 6ος αι.)*. Φιλολογικές Πηγές, *Σύμμεικτα* 5 (1983) σ. 341-342. Lenski, *Failure*, σ. 131.

τον ποταμό. Οι Άβαροι επιβιβάστηκαν στα βυζαντινά πλοία πιθανόν στις Σιδηρές Πύλες και μεταφέρθηκαν στη νότια όχθη. Στη συνέχεια, υπό την επίβλεψη βυζαντινής φρουράς, οδηγήθηκαν κατά μήκος του δρόμου του Δούναβη ως το Δορόστολον και από εκεί διαπεραιώθηκαν με πλοία βόρεια του ποταμού.<sup>79</sup> Από το απόσπασμα του Μενάνδρου πληροφορούμαστε ότι για τη μεταφορά των Αβάρων χρησιμοποιήθηκαν *όλκάδες*. Η διαπεραιώση του βυζαντινού στρατού με πλοία στη βόρεια όχθη του Δούναβη αναφέρεται και από τον Θεοφύλακτο Σιμοκάττη, όπως κατά τις επιχειρήσεις του Πρίσκου εναντίον του Σλάβου φυλάρχου Αρδάγαστου το 593.<sup>80</sup> Ο ίδιος συγγραφέας αναφέρει σε άλλες περιπτώσεις τους τύπους των πλωτών μέσων που χρησιμοποιήθηκαν, όπως οι ταχύπλοι *δρόμωνες* (ή *όλκάδες*) κατά τη μετακίνηση του Πρίσκου το 595 από τη νήσο Σίγγα, τριάντα μίλια μακριά από τη Σιγγηδόνα, προς τα Κωνσταντίολα,<sup>81</sup> και οι σχεδίες στις επιχειρήσεις του έτους 599, με τις οποίες οι Βυζαντινοί πέρασαν από το Βιμινάκιο στη βόρεια όχθη του Δούναβη.<sup>82</sup> Από την άλλη πλευρά, οι Άβαροι χρησιμοποιούσαν για τη διέλευση των ποταμών τα πλοιάρια των υποτελών τους Σλάβων.<sup>83</sup>

Ο δρόμος του Δούναβη δημιουργήθηκε σε έναν χώρο πολύ σημαντικό από στρατηγικής άποψης, καθώς εξυπηρέτούσε τις στρατιωτικές ανάγκες της Ρώμης και, κατά δεύτερο λόγο, την οικονομική δραστηριότητα της περιοχής. Οι λόγοι της δημιουργίας του αφορούσαν κυρίως την κίνηση των στρατευμάτων προς την Ανατολή, τους επεκτατικούς πολέμους στη Δακία και τη σύνδεση των βαλκανικών επαρχιών με την Παννονία. Μετά τα μέσα του τρίτου αιώνα, η χρήση του δρόμου εναρμονίστηκε με τη θέση άμυνας της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας στη βόρεια Βαλκανική και διασφάλιζε πρωτίστως την

79. Μενάνδρος Προτήκτωρ, *Ιστορία* 21, έκδ. R. C. Blockley, *The History of Menander the Guardsman*, Λίβερπουλ 1985, σ. 192: οὗτος [Ιωάννης] παραγενόμενος ἐν Παιονία τῇ χώρᾳ μετήγαγεν εἰς τὴν Ῥωμαίων αὐτόν τε τὸν Βαϊανὸν καὶ τὰς τῶν Ἀβάρων δυνάμεις, ἐν ταῖς δὴ λεγομέναις ὀλκάσι μακροαῖς τὰ βαρβαρικὰ διαβιβάσας πλήθη καὶ λέγεται ἀμφὶ τὰς ἑξ χιλιάδας ἰσπέων θωρακοφόρων ἐς τὴν Ῥωμαίων διαπορθμευθῆναι. ἐνθένδε αὐθις διὰ τῆς Ἰλλυριῶν διαγαγὼν, εἶτα ἐς τὴν Σκυθῶν ἀφικόμενος, ἔμπαλιν διελθεῖν παρεσκεύασε τὸν Ἰστρον ἐν ταῖς καλουμέναις ἀμφιπρῦναις τῶν νεῶν. Pohl, *Awaren*, σ. 69· Soustal, *Dorostolon-Silistra*, σ. 118· Curta, *Slavs*, σ. 91.

80. Σιμοκάττης, *Ιστορία* VI, 7.1, σ. 232: δωδεκάτῃ δὲ ἡμέρᾳ, καὶ ναῦς ὁ στρατηγὸς συμπηξάμενος τὸν ποταμὸν διενήξατο,...

81. Στο ίδιο, VII, 10.3, σ. 262: ὁ μὲν οὖν Πρίσκος τῇ νήσῳ τὰς δυνάμεις περιβαλὼν, ταχυναντούσας ὀλκάδας παραστησάμενος, ἅς δρόμωνας εἶωθεν ὀνομάζειν τὸ πλῆθος, ἐπὶ τὰ Κωνσταντίολα παραγίνεται.

82. Στο ίδιο, VIII, 2.4, σ. 285: οἱ μὲν οὖν παῖδες τοῦ βαρβάρου τὰς διαβάσεις τοῦ Ἰστρου περιφρουρεῖν κατὰ τὸ προσταχθὲν ἐνεχείρουν, οἱ δὲ Ῥωμαῖοι τὰς λεγομένας σχεδίας συρράψαντες ὁμοθυμαδὸν τὸν ποταμὸν διενήξαντο.

83. Στο ίδιο, VI, 3.9, σ. 226: καὶ οὖν ὁ Χαγάνος τοῖς Σκλαυηνοῖς προστάττει ἀκατίων πλήθη τεκταίνεσθαι, ὅπως πρὸς διάβασιν σχοίη τὸν Ἰστρον πειθήνιον. Στο ίδιο, VI, 4.4, σ. 226: καὶ οὖν ὁ Χαγάνος ... πλήθη τε Σκλαβηνῶν ξυλουργεῖν παρεσκεύαζεν, ὅπως τὸν ποταμὸν τὸν λεγόμενον Σάον ναυτιλλόμενος διανήξῃται. Lubomíra Havlíková, *Slavic Ships in 5th-12th Centuries Byzantine Historiography*, *Bsl* 52 (1991), σ. 92· Σοφία Πατούρα, Η εικόνα των πρώιμων Σλάβων του Δούναβη στις βυζαντινές αφηγηματικές πηγές, *Βυζαντιακά* 17 (1997), σ. 458.

επικοινωνία μεταξύ μεθοριακών πόλεων και στρατευμάτων. Το ίδιο μπορεί να υποστηριχθεί και για τους πρώιμους βυζαντινούς χρόνους, καθώς η περιοχή αποτέλεσε την ασπίδα της Κωνσταντινούπολης απέναντι στις επιθέσεις των βαρβαρικών φύλων. Από την άλλη, αν και δεν μειώθηκε ποτέ το ενδιαφέρον για την εμπορική και οικονομική δραστηριότητα, αυτή καθίστατο συχνά προβληματική εξαιτίας της αναστάτωσης που προκαλούσαν οι εχθρικές επιδρομές. Αν και η χρήση του δρόμου έπαυσε με την απώλεια του βυζαντινού ελέγχου στις παραδουνάβιες επαρχίες στις αρχές του Ζ΄ αιώνα, δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό, παρά τη χρήση του ως τότε, ότι ο δρόμος του Δούναβη ήταν κατά τον Ε΄ και τον ΣΤ΄ αιώνα σε κατάσταση αντίστοιχη με εκείνη των ύστερων ρωμαϊκών χρόνων. Απόδειξη για αυτό είναι η απουσία πληροφοριών για επιδιορθώσεις στο οδικό δίκτυο από την εποχή του Θεοδοσίου Α΄. Μετά την εποχή του Ιουστινιανού Α΄ και το έργο ανοικοδόμησης στη μεθόριο θα πρέπει να αποκλειστεί οποιαδήποτε υπόθεση για βελτίωση του υφιστάμενου οδικού δικτύου στις παραδουνάβιες επαρχίες. Μετά τον Κωνσταντίνο Α΄ επίσης δεν κατασκευάστηκε κάποια μεγάλη γέφυρα για τη σύνδεση με τη βόρεια όχθη. Από τις μαρτυρίες των πηγών προκύπτει, ως επιβεβαίωση των παραπάνω, ότι στην πρώιμη βυζαντινή εποχή δόθηκε μεγάλη βαρύτητα στη ναυσιπλοΐα για τη μεταφορά στρατευμάτων και εφοδίων, δημιουργήθηκαν νέοι ναύσταθμοι και αναδείχθηκαν κάποιες πόλεις ως λιμένες κατά μήκος του Δούναβη. Σε γενικές γραμμές, η σημασία του δρόμου του Δούναβη κατά την Ύστερη Αρχαιότητα περιορίστηκε στο πλαίσιο του πρώιμου βυζαντινού κράτους και δεν είχε την επικοινωνιακή διάσταση των ρωμαϊκών χρόνων, αφού βόρεια του Κάτω Δούναβη αλλά και στην Κεντρική Ευρώπη είχαν κυριαρχήσει βαρβαρικοί λαοί.

## Summary

### The "Danube road" in Late Antiquity (4th-6th C. A. D.)

The article considers the so-called "Danube road" from Singidunum to the estuary of the river and to the Black Sea. Described are the elements of construction of the road during the first century A. D., the morphological peculiarities of some points, such as the Iron Gates, the cities or forts which were linked with one another, according to the *Tabula Peutingeriana* and the *Itineraria Antonini*, its main stations-crossroads in directions to the North or South (f. e. the *via militaris*), the materials and the techniques for the construction of the road and the repairs which took place in Late Antiquity, using as testimony the *milliaria* of the Danube road. Reference is also made to the construction of roman and early byzantine bridges, with the purpose of joining the two banks of the river, and also to the navigation along it, either for military purposes or for the transfer of products to the cities and the forts of the Danube. Primary interest is focused on the use of the Danube road by the byzantine army or the barbarian invaders, by citing the relevant fragments from the sources. As a conclusion, the greater importance of navigation in Late Antiquity is noted and the transformation of the roman road from a connecting point between East and West to a defence line of the Byzantine Empire against invasions from the North.