

P E N N A N A

Ένας ρωμαϊκός σταθμός (*mutatio*) της Εγνατίας οδού

Από το *Itinerarium Hierosolymitanum (Burdigalense)*¹ πληροφορούμαστε την ύπαρξη ενός ρωμαϊκού σταθμού της Εγνατίας οδού, ο οποίος δε μνημονεύεται ούτε από το *Itinerarium Antoninianum* ούτε από την *Tabula Peutingeriana*². Πρόκειται για το σταθμό αλλαγής αλόγων (*mutatio*) Pennana, που η ταύτιση της θέσης του, καθώς και η ονομασία του, έχουν ήδη προβληματίσει αρκετές φορές τους ερευνητές από τον περασμένο ακόμη αιώνα, χωρίς όμως κανένα συγκεκριμένο αποτέλεσμα. Ήταν πια φανερό ότι, με τα υπάρχοντα τουλάχιστον δεδομένα, κάθε προσπάθεια για την ταύτιση της θέσης του σταθμού θα ήταν ματαιοπονία. Το τοπογραφικό όμως αυτό πρόβλημα έρχεται πάλι στην επικαιρότητα, γιατί, πριν λίγα χρόνια, είχαμε την τύχη να ανακαλύψουμε στη βορειοδυτική παραλία του Στρυμονικού κόλπου τα ερείπια ενός τυπικού ρωμαϊκού σταθμού (*mutatio*), ο οποίος, όπως θα αποδείξουμε παρακάτω, ταυτίζεται με το σταθμό Pennana.

Το πρόβλημα της ονομασίας του σταθμού. Το αμάρτυρο από αλλού και δυσερμήνευτο τοπωνύμιο Pennana προβληματίσε αρκετά τους ερευνητές. Πρώτος μάλιστα ο Tafel είχε εκφράσει αμφιβολίες για τη σωστή ανάγνωση του ονόματος του σταθμού στο *Itinerarium Hierosolymitanum*³. Τις αμφιβολίες του τις αποδέχτηκαν κι όλοι σχεδόν οι κατοπινοί ερευνητές. Έτσι, ο Desdevises-du-Dezert, χωρίς να θίγει το πρόβλημα της ονομασίας του σταθμού, παραθέτει στο ευρετήριό του, πλάι στον τύπο Penna-

1. *Itin. Hieros.* (έκδ. Wesseling), σ. 604, 6-7. K. Miller, *Itineraria Romana*, Stuttgart 1916 (φωτ. ανατ.: Roma 1964), 523.

2. Αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι το *Itinerarium Hierosolymitanum* δίνει πιο λεπτομερή κατάλογο των ρωμαϊκών σταθμών. Έτσι, π.χ. για το τμήμα της Εγνατίας οδού ανάμεσα στη Θεσσαλονίκη και τα Κύψελα αναφέρει 23 συνολικά ρωμαϊκούς σταθμούς έναντι 14 και 13 που δίνουν αντίστοιχα το *Itinerarium Antoninianum* και η *Tabula Peutingeriana*.

3. Βλ. T.L.F. Tafel, *De via militari Romanorum Egnatia, qua Illyricum, Macedonia et Thracia iungebantur (Pars orientalis)*, Tubingae 1842 (ανατ.: London 1972), σ. 9: «...Itinerarii lectio corrupta mihi videtur».



να, και τον τύπο Penennana¹, πράγμα που δείχνει ότι αμφισβητεί την ορθότητα της ανάγνωσης του ονόματος. Ο Κ. Miller πάλι διορθώνει το όνομα του σταθμού σε Penuana².

Από τους νεότερους ερευνητές η F. Papazoglou προβληματίζεται αν ο τύπος Pennana προήλθε από παραφθορά του τοπωνυμίου Πρίμανα³. Ωστόσο, διατηρεί επιφυλάξεις για την ταύτιση αυτή, γιατί η γεωγραφική σειρά, με την οποία ο Ιεροκλής αναφέρει την πόλη Πρίμανα⁴, δείχνει ότι η θέση της θα πρέπει να αναζητηθεί πολύ βορειότερα από την Εγνατία οδό και συγκεκριμένα κοντά στα σημ. ελληνογιουγκοσλαβικά σύνορα. Τέλος, ο N. Hammond συνδέει ετυμολογικά το όνομα Pennana με τη λέξη «pinna» (= είδος στρειδιού)⁵.

Κατά τη γνώμη μας, καμιά από τις παραπάνω απόψεις δεν είναι πειστική. Έτσι, το πρόβλημα της ονομασίας του ρωμαϊκού σταθμού Pennana παραμένει ανοιχτό περιμένοντας τη λύση του μάλλον από τους γλωσσολόγους παρά από τους ιστορικούς.

Το τοπογραφικό πρόβλημα της θέσης του σταθμού. Σχετικά με τη θέση του σταθμού Pennana, τα τοπογραφικά δεδομένα που μας δίνει το Itinerarium Hierosolymitanum είναι: 1) ότι ο σταθμός αυτός βρισκόταν ανάμεσα στην Αμφίπολη και το σταθμό Peripidis, και 2) ότι απέιχε δέκα ρωμαϊκά μίλια τόσο από την Αμφίπολη όσο κι από τον Peripidis⁶.

Από τους ερευνητές, που τους απασχόλησε - σχεδόν πάντα ευκαιριακά - το τοπογραφικό πρόβλημα του σταθμού Pennana, ορισμένοι βασίστηκαν για την ταύτιση της θέσης του αποκλειστικά και μόνο στα τοπογραφικά στοιχεία που δίνει το Itinerarium Hierosolymitanum. Αρκετοί πάλι ερευνητές στηρίχτηκαν περισσότερο στα αρχαιολογικά και τοπογραφικά δεδομένα και πρότειναν για το σταθμό διάφορες θέσεις, οι οποίες όμως δε συμφωνούν με τις αποστάσεις που δίνει το Itinerarium Hierosolymitanum.

Έτσι, ο T. Tafel προτείνει, με πολλές επιφυλάξεις, την ταύτιση του σταθμού Pennana με τη γνωστή αρχαία πόλη Άργιλο⁷, της οποίας όμως η ακριβής θέση δεν ήταν γνωστή στην εποχή του. Μισό περίπου αιώνα αργότερα ο P. Perdrizet, που εντόπισε τα ερείπια της Αργίλου στη θέση «Παλιόκαστρο» -

1. Th. Desdèvises-du-Dezert, *Géographie ancienne de la Macédoine*, Paris 1863, 449.

2. K. Miller, *ό.π.*

3. Βλ. F. Papazoglou, *Makedonski gradovi u rimsko doba*, Skopje 1957, 256.

4. Ιεροκλ. Συνεκδ. 639: «Ίδομένη, Βράγυλος, Πρίμανα, Παρθικόπολις, Ἡράκλεια Στρώμνου. Σέρραι...».

5. Βλ. N. G. L. Hammond, *A History of Macedonia, I. Historical Geography and Prehistory*, Oxford 1972, 196.

6. Itin. Hieros., *ό.π.*: «...Mutatio Domeros m. VII - Civitas Amphipolis m. XIII - Mutatio Pennana m. X - Mutatio Peripidis m. X - Mansio Apollonia m. XI...».

7. Βλ. T. Tafel, *ό.π.*



κοντά στα Νέα Κερδύλια Σερρών - υποστήριξε με βεβαιότητα την παλιότερη άποψη του Tafel για την ταύτιση του σταθμού Pennana με την 'Αργίλο¹. Το μοναδικό επιχείρημα που προβάλλει ο Perdrizet για την ταύτιση αυτή είναι ότι η απόσταση ανάμεσα στο «Παλιόκαστρο» (= 'Αργίλος) και την Αμφίπολη συμφωνεί με τα δέκα ρωμαϊκά μίλια (=14,5 χλμ.) που δίνει το Itinerarium για την απόσταση Pennana-Αμφίπολης. Αυτό όμως δεν αληθεύει, γιατί στην πραγματικότητα η απόσταση ανάμεσα στο «Παλιόκαστρο» και την Αμφίπολη είναι γύρω στα οχτώ χλμ., δηλ. περίπου μισή από την απόσταση Pennana - Αμφίπολης που αναγράφεται στο Itinerarium.

Από τους υπόλοιπους ερευνητές ο K. Miller, στηριζόμενος αποκλειστικά στις ενδείξεις του Itinerarium, τοποθετεί το σταθμό κοντά στο παλιό χωριό «Γενί μαχαλά» - σε μικρή απόσταση από τα Νέα Κερδύλια². Οι Th. Desdevises-du-Dezert και F. Papazoglou, στηριζόμενοι κι αυτοί αποκλειστικά και μόνο στις τοπογραφικές ενδείξεις του Itinerarium, αναζητούν τη θέση του σταθμού γενικά στη βορειοδυτική παραλία του Στρυμονικού κόλπου³, χωρίς όμως να επιχειρούν τον ακριβή προσδιορισμό της.

Ο N. Hammond αναζητεί τη θέση του σταθμού στο χείμαρρο «Τασλή» που εκβάλλει στο Στρυμονικό κόλπο⁴. Ο N. Μουτσόπουλος πάλι, σε πρόσφατη μελέτη του για τους σταθμούς της Εγνατίας οδού, δεν περιλαμβάνει στον κατάλογό του το σταθμό Pennana - πιθανώς γιατί αμφιβάλλει για την ύπαρξή του· ωστόσο, σε κάποια υποσημείωση προτείνει την ταύτιση της θέσης του σταθμού με τη σιάλα Ασπροβάλτας⁵, υπολογίζοντας προφανώς τις αποστάσεις που δίνει το Itinerarium. Τέλος, οι συντάχτες της Tabula Imperii Romani υιοθετούν την άποψη του N. Hammond⁶ και στο χάρτη τους τοποθετούν (με ερωτηματικό) το σταθμό ανάμεσα στην 'Αργίλο και την Αμφίπολη. Τον N. Hammond ακολουθεί ανεπιφύλακτα σε πρόσφατη μελέτη της και η Α. Κωνσταντακοπούλου⁷.

Εντοπισμός και περιγραφή των ερειπίων του σταθμού. Από τις διάφορες θέσεις που προτάθηκαν για το ρωμαϊκό σταθμό Pennana καμιά δεν έλυσε το τοπογραφικό πρόβλημα που μας απασχολεί. Κι αυτό, γιατί καμιά δε συμφωνούσε απόλυτα, όπως θα έπρεπε, και με τα το-

1. Βλ. P. Perdrizet, «Voyage dans la Macédoine Première», BCH 18 (1894) 434-435.

2. Βλ. K. Miller, *ό.π.*, σ. 522, χάρτη αρ. 163.

3. Βλ. Th. Desdevises-du-Dezert, *ό.π.* F. Papazoglou, *ό.π.*

4. Βλ. N.G.L. Hammond, *ό.π.*

5. Βλ. N. Moutsopoulos, «De via militari Romanorum. Mutatio, mansio e castra nella parte traccese della via Egnatia», *Studi castellani in onore di Piero Gazzola*, Roma 1979 (έκδ. του Istituto Italiano dei Castelli), τομ. I, σ. 208, σημ. 102.

6. Βλ. *Tabula Imperii Romani*, K 34 Sofia, Ljubljana 1976, σελ. 100.

7. Βλ. Α. Κωνσταντακοπούλου, *Ιστορική γεωγραφία της Μακεδονίας (4ος-6ος αιώνας)*, Γιάννινα 1984, 268.



πογραφικά στοιχεία του Itinerarium και με τα αρχαιολογικά δεδομένα της περιοχής. Τώρα όμως πιστεύουμε ότι δίνεται πια εδώ η οριστική λύση του προβλήματος, χάρη στην ανακάλυψη των ερειπίων του σταθμού (βλ. εικ. 1).

Τα ερείπια, που σώζονται σε αρκετά καλή κατάσταση, τα εντοπίσαμε πάνω σ' ένα από τα τελευταία υψώματα που σχηματίζουν οι πρόποδες του βουνού Κερδύλιου κοντά στη βορειοδυτική παραλία του Στυμμονικού κόλπου. Συγκεκριμένα το ύψωμα αυτό βρίσκεται ανάμεσα στο σημ. χωριό Ασπροβάλτα και στα όρια των νομών Θεσσαλονίκης - Σερρών, σε απόσταση περίπου 600 μ. βόρεια από την εθνική οδό Θεσσαλονίκης - Καβάλας (βλ. χάρτη της περιοχής του σταθμού). Από την περιγραφή των ερειπίων, που δίνουμε αμέσως παρακάτω, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι αυτά ανήκουν σε κάποιο ρωμαϊκό σταθμό, που δεν μπορεί να είναι άλλος από το σταθμό Pennana. Κι αυτό, γιατί η απόστασή του από την Αμφίπολη είναι γύρω στα 14,5 χλμ., δηλ. συμφωνεί απόλυτα με την απόσταση των δέκα ρωμαϊκών μιλίων που δίνει το Itinerarium.

Ο σταθμός έχει σχήμα τετράπλευρο, συγκεκριμένα ορθογώνιο· με τη διαφορά όμως ότι μόνο η βόρεια πλευρά του είναι ευθεία, ενώ οι άλλες τρεις είναι - άλλες λιγότερο κι άλλες περισσότερο - καμπυλόγραμμες. Περιβάλλεται από τείχος (συνολικού μήκους 116 μ.), που οι τέσσερες πλευρές του έχουν διαστάσεις 18×38×20×40 μ. Ο εσωτερικός χώρος που περικλείεται μέσα στον περίβολο του τείχους έχει εμβαδόν γύρω στα 600 τ.μ.

Το τείχος του σταθμού είναι χτισμένο με κουρασάνι και «αργούς» λίθους, που η λιθαγωγία τους έγινε από το γύρω φυσικό πέτρωμα του βουνού. Το πάχος του δεν είναι ομοιόμορφο σε όλες τις πλευρές αλλά πικιίλλει από 1,45 μ. μέχρι 1,60 μ. Το αρχικό ύψος του τείχους δε μας είναι γνωστό, γιατί δε σώζεται κανένα τμήμα του εντελώς ακέραιο. Φαίνεται όμως πως ξεπερνούσε τα 4 μ., γιατί το σωζόμενο σήμερα ύψος του κυμαίνεται στις διάφορες πλευρές του από τρία μέχρι τέσσερα μέτρα περίπου. Στην οικοδόμηση του τείχους χρησιμοποιήθηκε, σε αρκετά σημεία, αρχαιότερο οικοδομικό υλικό από μεγάλους παρόπλινθους. Επίσης, αξιοσημείωτο είναι ότι στην τειχοδομία των δυο πλευρών του υπάρχει ζώνη από κεραμίδια.

Αν εξετάσουμε λεπτομερέστερα τη σημερινή κατάσταση των τεσσάρων πλευρών του τείχους, παρατηρούμε ότι η βόρεια πλευρά του δε σώζεται ακέραιη· ένα τμήμα της μάλιστα, μήκους 6-7 μ., προς τη ΒΔ γωνία είναι σχεδόν τελείως ερειπωμένο (βλ. εικ. 2). Το υπόλοιπο τμήμα του βόρειου αυτού τείχους, που έχει πάχος 1,45 μ., σώζεται σε ύψος 3,5 μ. περίπου (βλ. εικ. 3). Σε ύψος 2 μ. από τα θεμέλιά του υπάρχει στην τειχοδομία μια τριπλή ζώνη από κεραμίδια. Στη ΒΑ πάλι γωνία υπάρχει εσωτερικά μια σκάλα, χτισμένη με πέτρες και κουρασάνι, η οποία οδηγεί στην κορυφή της γωνίας· ίσως υπήρχε εδώ κάποιο παρατηρητήριο.



Η δ υ τ ι κ ή πλευρά του τείχους σώζεται - στο μεγαλύτερο τουλάχιστον μήκος της - σχεδόν ακέραιη (βλ. εικ.1). Ερειπωμένο είναι ένα μόνο τμήμα της (μήκους 2-3 μ.) που βρίσκεται προς το κέντρο. Εκτός από αυτό, το υπόλοιπο τείχος, που έχει πάχος 1,60 μ., σώζεται σε ύψος 4 μ. περίπου. Στην οικοδόμησή του χρησιμοποιήθηκε, σε αρκετά σημεία και κυρίως στις γωνίες, αρχαιότερο οικοδομικό υλικό από πωρόπλινθους. Στην εξωτερική όψη του τείχους διακρίνονται ίχνη από αντηρίδες που αποσκοπούσαν στην ενίσχυσή του. Η δυτική αυτή πλευρά του τείχους δεν είναι ευθεία, όπως η βόρεια, αλλά ελαφρά καμπυλόγραμμη.

Σχεδόν ακέραιη σώζεται, σε όλο το μήκος της, και η νότια πλευρά του τείχους (βλ. εικ. 4). Το σωζόμενο ύψος της φτάνει τα 4 μ. Είναι κι αυτή ελαφρά καμπυλόγραμμη και στην τειχοδομία της παρεμβάλλεται - σε ύψος 2 μ. περίπου από τα θεμέλια - μια τριπλή ζώνη από κεραμίδια, παρόμοια με εκείνη της βόρειας πλευράς του τείχους.

Αντίθετα η πιο ερειπωμένη από όλες τις πλευρές του τείχους είναι η ανατολική. Σώζεται ένα μόνο τμήμα της, από τη ΝΑ γωνία της ως το κέντρο περίπου, που έχει μήκος περίπου 15 μ. και ύψος γύρω στα 3-3,5 μ. Στην εξωτερική όψη του τείχους και σε απόσταση 5-6 μ. από τη ΝΑ γωνία σώζεται το τμήμα ενός πύργου, που φαίνεται πως είχε ημικυκλικό σχήμα (βλ. εικ. 5). Σε απόσταση 6-7 μ. από τον πύργο το τείχος σταματά· δε διακρίνονται στο έδαφος, σε μήκος 2-3 μ., ούτε ερείπια ούτε καν θεμέλια. Έτσι, είναι πολύ πιθανό ότι στο σημείο αυτό βρισκόταν η πύλη του ρωμαϊκού σταθμού. Μετά το σημείο αυτό διακρίνονται πάλι ερείπια του τείχους σε ύψος 0,50 μέχρι 1,5 μ. Αξιοσημείωτο είναι ότι η ανατολική αυτή πλευρά του τείχους από τη ΝΑ γωνία ως το σημείο της υποτιθέμενης πύλης είναι ελαφρά καμπυλόγραμμη· ενώ από το σημείο της πύλης ως τη ΒΑ γωνία το τείχος είναι χτισμένο σε ευθεία γραμμή.

Δυστυχώς τα ερείπια του σταθμού καλύπτονται σήμερα, κατά το μεγαλύτερο μέρος τους, από πουρνάρια που δεν επιτρέπουν ακριβείς μετρήσεις στο τείχος και προπάντων καθιστούν αδύνατη τη μελέτη του εσωτερικού χώρου που περικλείεται μέσα στον περίβολο του τείχους. Πάντως, όσο μπορεί κανείς να διακρίνει, δε φαίνονται στο χώρο αυτόν ερείπια από χτίσματα ή τοίχους.

Χρονολόγηση των ερειπίων του σταθμού. Σχετικά με το πρόβλημα της χρονολόγησης των ερειπίων, αν κρίνει κανείς από τη διαφορετική τειχοδομία και το διαφορετικό πάχος ανάμεσα στις τέσσερες πλευρές του τείχους, οδηγείται στο συμπέρασμα ότι τα ερείπια του σταθμού δεν ανήκουν στην ίδια εποχή. Έτσι, οι δύο πλευρές του τείχους (βόρεια και νότια), με τις ζώνες από κεραμίδια στην τειχοδομία τους, χρονολογούνται πιθανώς στα τέλη του 4ου μ.Χ. αιώνα (εποχή Θεοδοσίου). Οι άλλες δυο όμως πλευρές (ανατολική και δυτική) του τείχους είναι πρωιμότερες.



Δυστυχώς δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία για να χρονολογήσει κανείς με ακρίβεια τις δυο τελευταίες πλευρές του τείχους (δηλ. την ανατολική και δυτική). Πάντως, αν λάβουμε υπόψη ότι ο σταθμός Pennana υπήρχε ήδη στα 333 μ.Χ. που συντάχτηκε το *Itinerarium Hierosolymitanum*, θα πρέπει οι πλευρές αυτές να ανήκουν σε κάποια οικοδομική φάση του σταθμού πρωιμότερη από το 333 μ.Χ. (*terminus ante quem*). Είναι μάλιστα πολύ πιθανό ότι ο σταθμός Pennana ιδρύθηκε (ή επανιδρύθηκε;) είτε στην εποχή του Διοκλητιανού, ο οποίος, όπως είναι γνωστό, είχε αναδιοργανώσει την *annona*, είτε στην εποχή των Μ. Κωνσταντίνου και Λικίνιου, οι οποίοι, όπως φαίνεται από τα μιλιάρια που βρέθηκαν ως τώρα, είχαν δείξει, ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τη βελτίωση και συντήρηση του επαρχιακού οδικού δικτύου.

Τέλος, οι πωρόπλινθοι που χρησιμοποιήθηκαν στην τειχοδομία του σταθμού δείχνουν ότι στη θέση του - ή κοντά του - υπήρχε κάποιο αρχαιότερο χτίσμα, του οποίου όμως ούτε η χρονολογία ούτε η αρχιτεκτονική του μορφή ούτε η λειτουργία του μπορούν να προσδιοριστούν με μοναδικό κριτήριο την παρουσία των πωρόπλινθων.

Το πογραφική εκτίμηση της θέσης του σταθμού. Ο σταθμός Pennana χτίστηκε μέσα στην καμπύλη που σχηματίζει ένας χείμαρρος, που η κοίτη του βρίσκεται σε απόσταση μόλις 200 μ. Έτσι, ο χείμαρρος, που θα υποκαθιστούσε το ρόλο της τεχνητής τάφρου που συναντιέται στα κάστρα, προστάτευε το σταθμό τόσο από τη βόρεια όσο κι από τη δυτική πλευρά του· ενώ ΒΑ του σταθμού, σε απόσταση 100 μόλις μέτρων, υψώνεται το βουνό σαν ένα φυσικό οχυρό.

Επιπλέον ο σταθμός είχε χτιστεί σ' ένα ύψωμα, από το οποίο μπορούσε κανείς να ελέγχει όλη την πεδινή παραλιακή λουρίδα που εκτείνεται δυτικά ως τα στενά της Ρεντίνας. Από την άλλη μεριά πάλι, δηλ. ανατολικά, ήλεγχε κανείς την υποχρεωτική διάβαση από τα στενά που σχηματίζει-σε απόσταση μόλις 1 χλμ. - το βουνό Κερδύλιο, καθώς εγγίζει τη θάλασσα. Ενδεικτικό εξάλλου για τη στρατηγική αξία της θέσης του σταθμού είναι και το γεγονός ότι στα χρόνια της τουρκοκρατίας υπήρχε εδώ σταθμός χωροφυλακής (*Karakol*).

Αξιοσημείωτο είναι ότι στην περιοχή δυτικά από το σταθμό Pennana ως τον κοντινό χείμαρρο κι ακόμη πιο πέρα βλέπει κανείς σκόρπιες μεγάλες πέτρες που ήρθαν στην επιφάνεια τα τελευταία χρόνια κατά τις θεμελιώσεις εξοχικών σπιτιών και τη γενικότερη διαμόρφωση του χώρου για οικοπεδοποίηση. Άλλωστε σ' ένα σημείο του χείμαρρου, το οποίο βρίσκεται ΒΔ του σταθμού, σώζονται στην αριστερή κοίτη του τα ίχνη από το πόδι (;) αρχαίας γέφυρας· πρόκειται για τεράστιες πέτρες ορθογώνιου σχήματος - ανάμεσά τους υπάρχει κι ένας τεράστιος πωρόλιθος πελεκημένος-, οι οποίες είναι τοποθετημένες, χωρίς συνδετική ύλη, η μια πάνω στην άλλη.



Όλα αυτά μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι από δω περνούσε η Εγνατία οδός, η οποία ερχόταν από τα στενά της Ρεντίνας, όπου βρισκόταν ο προηγούμενος *mutatio Peripidis*¹. Συγκεκριμένα φαίνεται πως η Εγνατία οδός ακολουθούσε, μετά τα στενά της Ρεντίνας, τους πρόποδες του βουνού και περνούσε το χείμαρρο από την παραπάνω γέφυρα, που θα ήταν ξύλινη². Έπειτα συνέχιζε τη διαδρομή της πλάι ακριβώς από το σταθμό Pennana (από τη νότια πλευρά του) κι από κει, ακολουθώντας πάλι τους πρόποδες του βουνού, κατευθυνόταν προς τα στενά που σχηματίζονται 1 χλμ. περίπου ανατολικά του σταθμού, όπου συνέπιπτε πια η διαδρομή της (σχεδόν ως τον Στρυμόνα) με τη σημ. εθνική οδό Θεσσαλονίκης - Καβάλας. Η διαδρομή αυτή της Εγνατίας πλάι ακριβώς από τους πρόποδες του βουνού - κι όχι από την πεδινή λουρίδα που θα ήταν ελώδης - εξηγείται από το γεγονός ότι γενικά οι ρωμαϊκοί δρόμοι απέφευγαν στη διαδρομή τους τις ελώδεις περιοχές.

Γενικά συμπεράσματα. Επειδή λίγοι είναι οι ρωμαϊκοί σταθμοί της Εγνατίας που σώθηκαν μέχρι σήμερα και μάλιστα σε καλή κατάσταση, η ανακάλυψη των ερειπίων του σταθμού Pennana αποκτά ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Κι αυτό, γιατί πλουτίζει τις γνώσεις μας τόσο για τους ρωμαϊκούς σταθμούς αλλαγής αλόγων (*mutationes*) όσο και για την ιστορία των ρωμαϊκών δρόμων και ειδικότερα της Εγνατίας οδού.

Συγκεκριμένα από τη μελέτη των ερειπίων του ρωμαϊκού σταθμού Pennana, σε συνδυασμό και με τα σωζόμενα ερείπια του *mutatio Purdis* (κοντά στη σημ. Πετροπηγή Καβάλας)³ κι ενός άλλου, αταύτιστου για την ώρα, *mu-*

1. Ο εντοπισμός των ερειπίων του ρωμαϊκού σταθμού Pennana μας βοηθά τώρα να εντοπίσουμε με μεγαλύτερη ασφάλεια και ακρίβεια τη θέση του προηγούμενου σταθμού *Peripidis*, ο οποίος σύμφωνα με το *Itinerarium Hierosolymitanum* απέχεε από το σταθμό Pennana 10 ρωμαϊκά μίλια (δηλ. 14,5 χλμ.). Επομένως, υπολογίζοντας την απόσταση αυτή, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι ο σταθμός *Peripidis* βρισκόταν στην είσοδο κι όχι στην έξοδο των στενών της Ρεντίνας, όπως είχαν προτείνει ορισμένοι ερευνητές (πρβ. π.χ. K. Miller, ό.π., ο οποίος τον τοποθετεί κοντά στο σημ. χωριό Σταυρός). Έτσι, και με τα καινούργια πια δεδομένα, πιο σωστή φαίνεται η άποψη ότι ο *mutatio Peripidis* βρισκόταν κοντά στην αρχαία Αρέθουσα (πρβ. π.χ. Μ. Δήμιτσα, *Αρχαία γεωγραφία της Μακεδονίας*, Αθήναι 1874, 259) και συγκεκριμένα στη θέση του παλιού τουρκικού χανιού «Roumeli Bogasi-Khan», που αναφέρει ο Γάλλος περιηγητής Μ. - Ε. Cousinéry (βλ. στον Ν. Moutsopoulos, «Le bourg byzantin de Redina. Contribution à la topographie historique de Mygdonie», *Balkan Studies* 24 (1983), 1, 11).

2. Κι άλλα παραδείγματα ρωμαϊκής γεφυροποιίας - από άλλες περιοχές της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας - δείχνουν ότι για τη διάβαση μικρών χειμάρρων συχνά δεν κατασκευάζονταν λιθόχτιστες τοξωτές γέφυρες αλλά ξύλινες που απαιτούσαν λιγότερο κόπο. Πρβ. μια χαρακτηριστική επιγραφή που μνημονεύει μια τέτοια ξύλινη γέφυρα: «Pontem ligneum qui per multo tempore vetustate conlapsus adque destitutus fuerat...» (Dessau, ILS, αρ. 5902).

3. Βλ. Χ. Κουκούλη, «Via Egnatia - Ακόντισμα», *AAA* 5 (1972) 481, σημ. 9. Ν. Moutsopoulos, «De via militari Romanorum», ό.π., 213.



tatio (ωςτά στο σημ. Μέγα Πιστή Ροδίου)¹, προσήκουν ειδικά φέρουσα γενικά συμπεράσματα σχετικά με το μέγεθος, τη λειτουργία, την αρχιτεκτονική μορφή και την ιστορία των mutationes.

Έτσι, παρατηρεί κανείς ότι ο ρωμαϊκός σταθμός Pennana, όπως και οι άλλοι δυο σταθμοί, έχουν τις ίδιες περίπου διαστάσεις και το εμβαδόν τους κομμάτιαται από (45) μέχρι (65) τ.μ. Αυτό σημαίνει ότι ο εσωτερικός τους χώρος που περιλαμβάνει μέσα στον περίβολο του τείχους μόνον επαρκούσε για το στάβλισμα μερικώς αλόγων και για τη διαμονή μερικώς προσώπων, που θα ήσαν υπεύθυνοι για την περιποίηση των αλόγων και τη φύλαξη του σταθμού.

Σταθμός	Διαστάσεις πλευρών του τείχους	Εμβαδόν κατά προσέγγιση
Pennana	18×38×20×40 μ.	600 τ.μ.
Purdis	24×28 μ.	650 τ.μ.
Μέγα Πιστή	18×32×20×36 μ.	450 τ.μ.

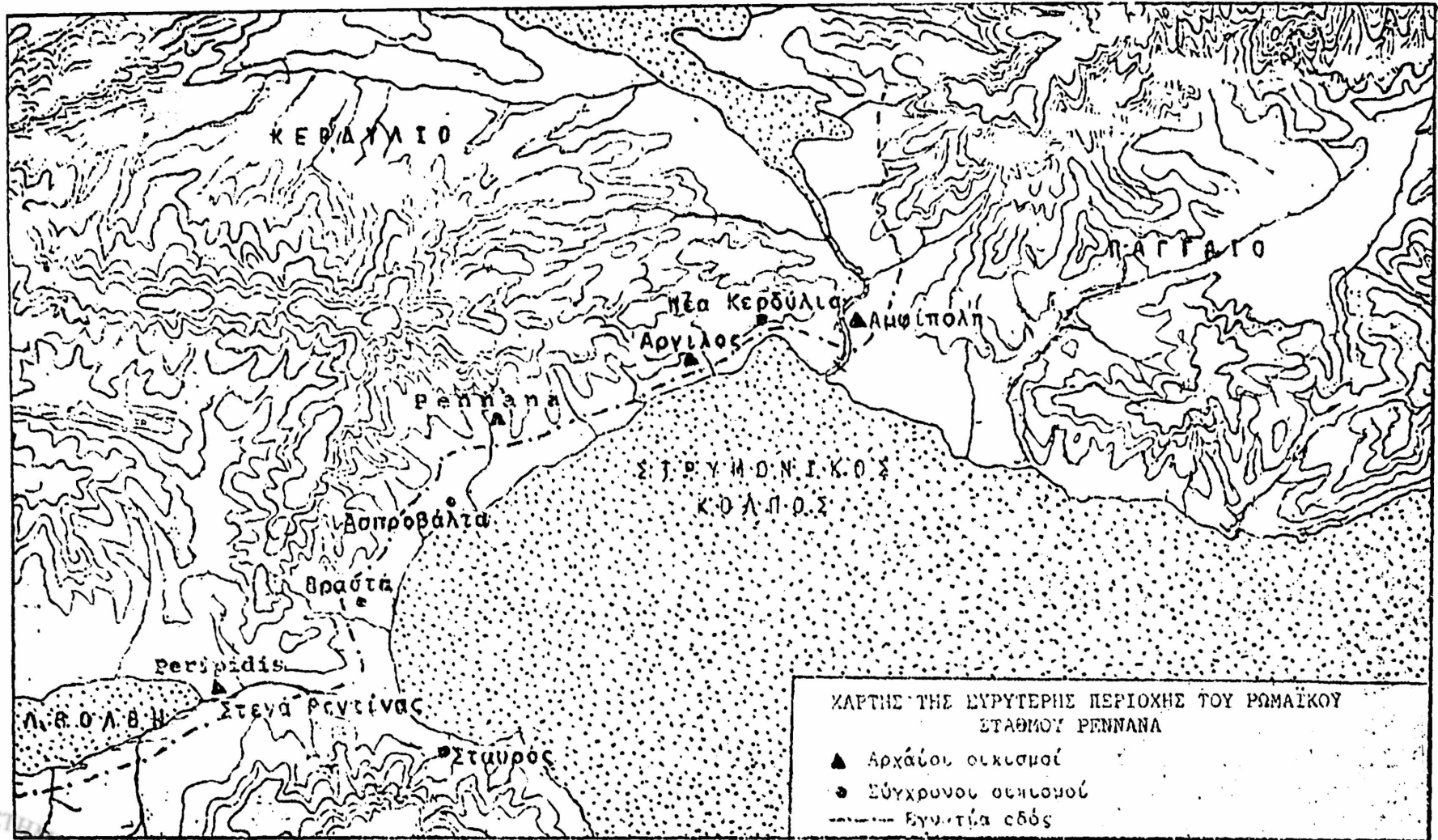
Όσον αφορά την αρχιτεκτονική τους μορφή, διαπιστώνει κανείς ότι και οι τρεις mutationes είχαν σχεδόν ορθογώνιο σχήμα, με αρκετές όμως αποσιμώσεις, που δείχνουν ότι δεν υπήρχε μια αυστηρή τυπολογία που να τηρείται πάντοτε. Έτσι, ο mutatio Purdis ξεφεύγει αρκετά από το ορθογώνιο σχήμα και πλησιάζει περισσότερο προς το τετράγωνο.

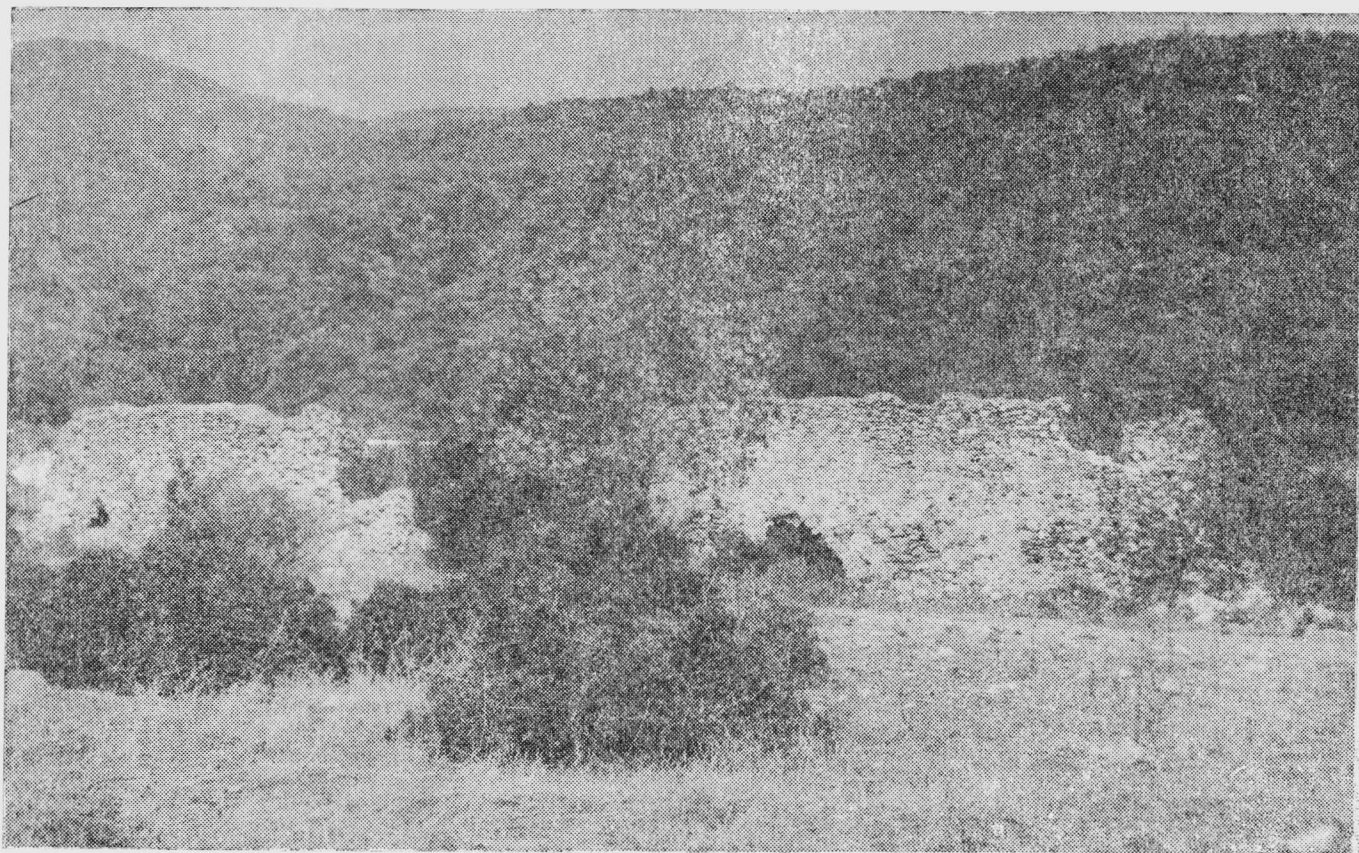
Επίσης, και οι τρεις mutationes είναι ορθογώνιοι με ψηλά τείχη και πόργους, ώστε δίνουν την εντύπωση μικρών κάστρων. Ωστόσο, δεν ακολουθούν το ίδιο ακριβώς αμυντικό σύστημα, από άποψη τυπολογίας. Έτσι, ο σταθμός Pennana έχει έναν ημικυκλικό πόργο στην ανατολική πλευρά του, πάλι στο σημείο όπου θα ήταν η πόλη, κι ένα παρατηρητήριο στη ΒΑ γωνία του. Ο σταθμός πάλι Purdis έχει δυο πόργους στις αντίστοιχες γωνίες της νότιας πλευράς του (βλ.εικ. 6).

Σχετικά με τα κριτήρια επίλογής της θέσης των mutationes, αν κρίνει κανείς από τους mutationes Pennana, Peripidis και Purdis, θα πρέπει βασικό κριτήριο να ήταν η ύπαρξη πηγής νερού, απαραίτητου για τα άλογα. Όσο για τη θέση τους σε σχέση με την Εγριατία οδό, παρατηρεί κανείς ότι δεν υπήρχε ένας αυστηρός κανόνας. Έτσι, βλέπουμε ότι ο mutatio Pennana βρίσκεται πάνω ακριβώς στην Εγριατία ενώ ο mutatio Purdis σε απόσταση 500 μ. περίπου από αυτή. Τέλος, όσον αφορά τις αποστάσεις που είχαν οι mutationes είτε μεταξύ τους είτε από τους mansiones (ή τις civitates), διαπιστώνει κανείς ότι αυτές κομμάτιαται συνηθώς γύρω στα δέκα ρωμαϊκά μίλια.

1. Βλ. Ν. Moutsopoulos, ό.π., 214.



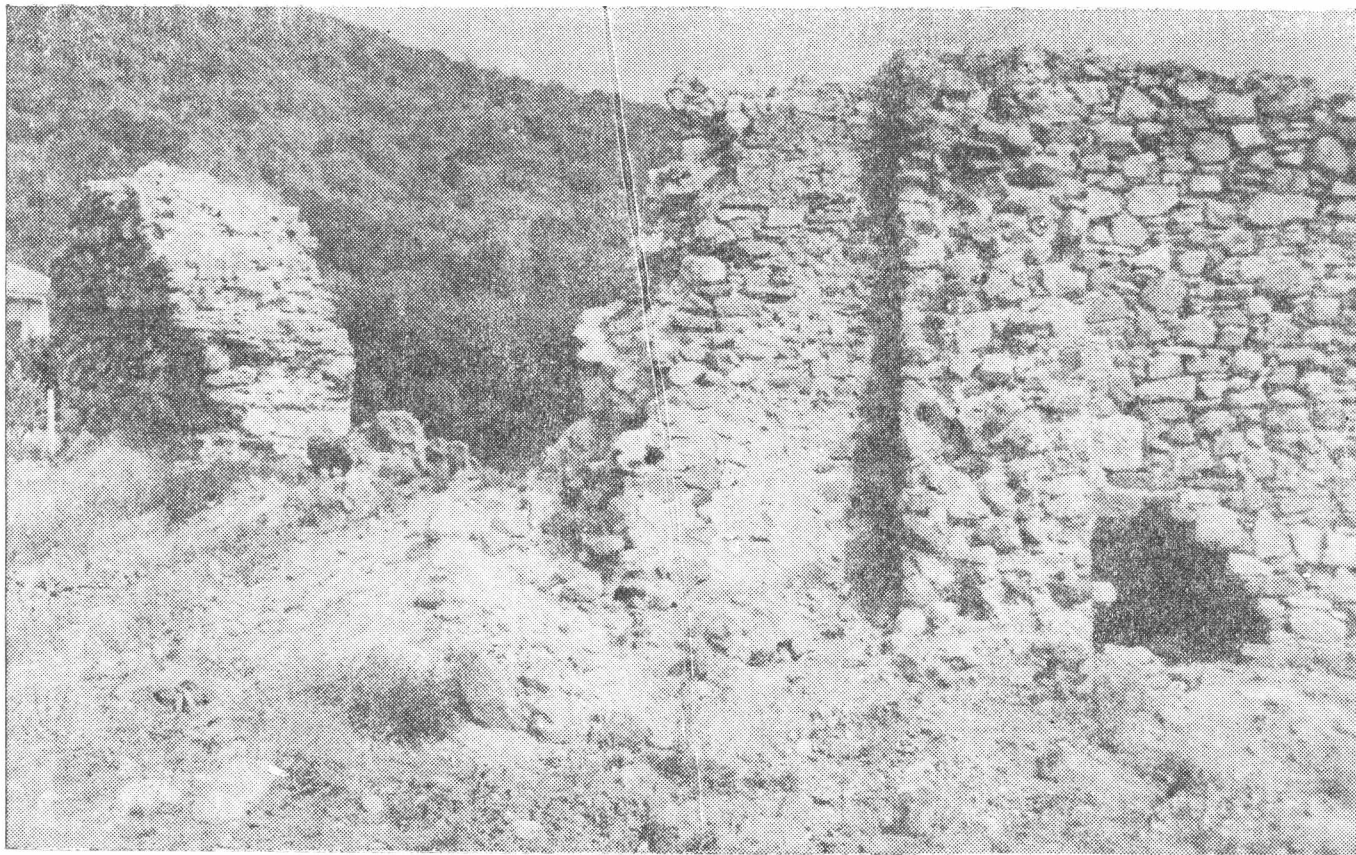




Εικ. 1. Γενική άποψη (από δυτικά) των ερειπίων του ρωμαϊκού σταθμού Pennana.



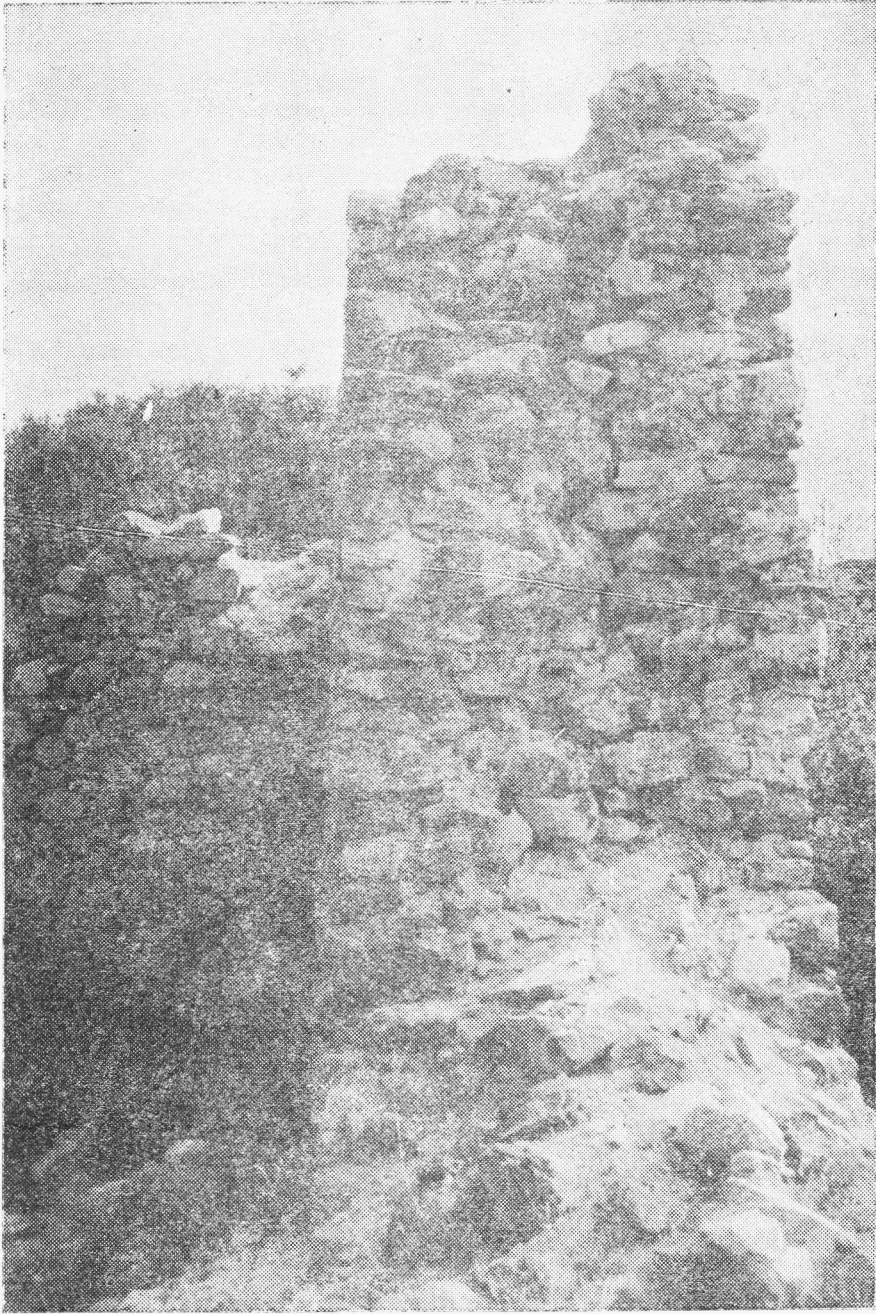
Εικ. 2. Τμήμα από το βόρειο τείχος του ρωμαϊκού σταθμού Pennana



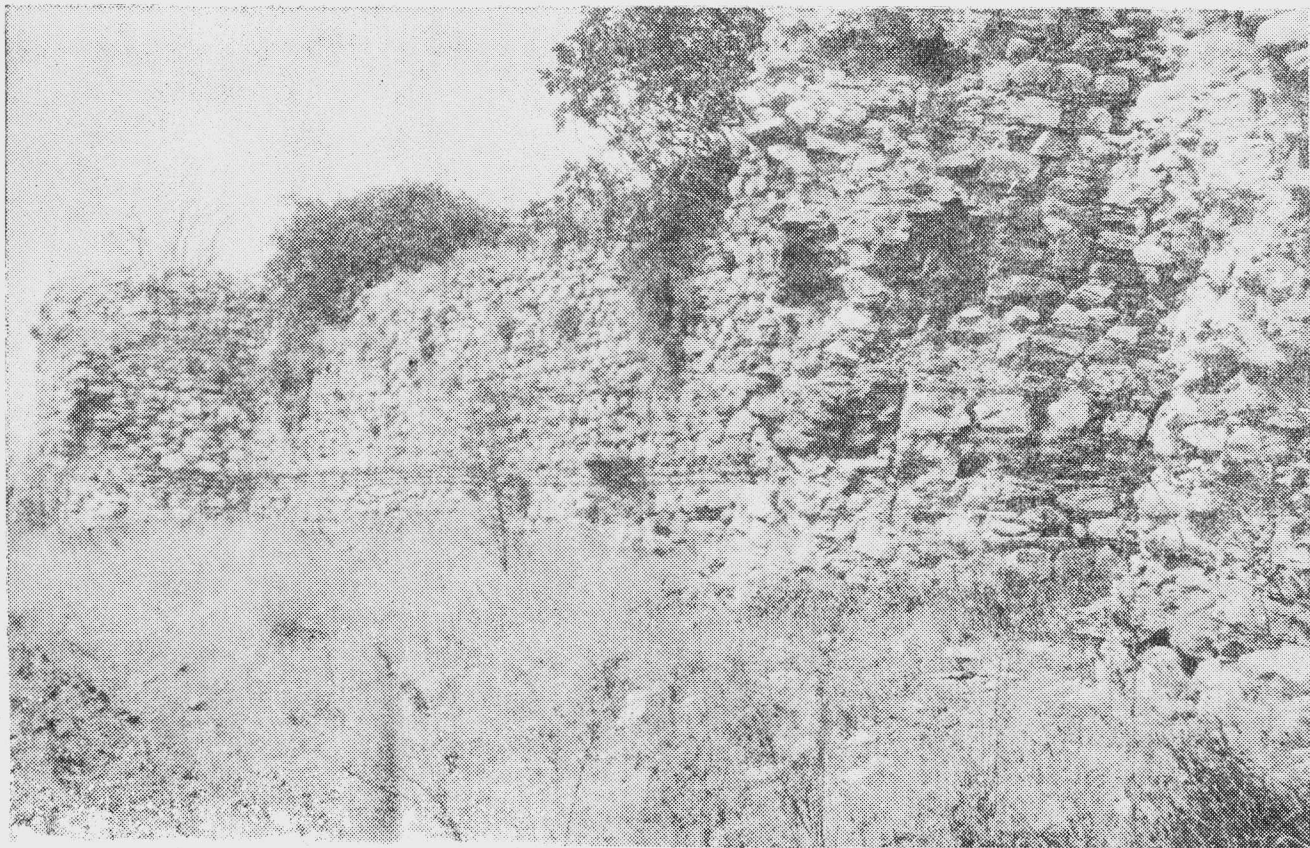
Εικ. 3. Η βορειοδυτική γωνία του ρωμαϊκού σταθμού Pennana.



Εικ. 4. Το νότιο τείχος του ρωμαϊκού σταθμού Pennana.



Εικ. 5. Τμήμα από το ανατολικό τείχος του ρωμαϊκού σταθμού Pennana, όπου διακρίνονται υπολείμματα πύργου.



Εικ. 6. Το νότιο τείχος του ρωμαϊκού σταθμού Purdis (κοντά στη σημ. Πετροπηγή Καβάλας)

R É S U M É

P E N N A N A

Un relais romain (*mutatio*) de la via Egnatia

par

Dimitrios C. Samsaris

Par l'Itinéraire Hiérosolymitain est mentionné un relais romain (*mutatio*) porté le nom P e n n a n a. Ce relais se trouvait sur la via Egnatia et concrètement entre la ville d'Amphipolis et le relais romain de Peripidis (aux défilés de Rhedina).

Le manque d'indices archéologiques a conduit les savants aux différentes localisations du relais, dont aucune n'est pas unanimement acceptée; ainsi ce problème topographique restait sans résolution convaincante. Cependant l'auteur a eu récemment la chance de découvrir les ruines d'un relais romain typique qui, comme on l'éprouve dans la présente étude, doit être identifié, sans doute, avec le relais romain de P e n n a n a.

Les ruines de relais se trouvent à la côte nord-ouest du golfe Strymonique, près du village actuel d'Asprovalta et à une distance de 14,5 km. (= 10 milles romains) d'Amphipolis, selon les indications données par l'Itinéraire Hiérosolymitain. Le relais est rectangulaire et entouré d'une muraille, dont les deux côtés (le nord et l'est) sont, à une partie, tombés en ruines; d'ailleurs au côté oriental se conservent les ruines d'une tour semi-circulaire. La maçonnerie des murailles, ainsi que d'autres indices, montrent bien que le relais de P e n n a n a avait été fondé à l'époque de Constantin le Grand ou de Dioclétien (l'année 333 après J.-C. consiste un *terminus ante quem* pour sa fondation); ensuite le relais a été probablement réparé vers la fin du IV^e siècle.

La découverte des ruines du relais de P e n n a n a présente un intérêt général, étant donné que les relais romains conservés en bon état sont peu nombreux. Ainsi cette découverte enrichit nos connaissances à propos de l'histoire de la via Egnatia et des problèmes concernant le fonctionnement, la forme architecturale et la fortification des relais romains (*mutationes*).

