

VIA EGNATIA: THE DYRRACHION- PHILIPPOI ITINERARY.
(START TO XI CENTURY)

Afrim HOTI- Damianos KOMATAS

After the creation of the roman province of Macedonia a new street infrastructure development strategy emerged. Cicero (106-43 BC) described this new strategy with the well-known expression "nostra militare"¹. Several distinct archeological objects (relieves, milestones and especially carved inscriptions) as well as written documents, specifically talk about the characteristics of this street. More specifically these evidences show that this road has been used as a military road (Fig. 1), as well as a principal artery of interregional commerce².

Egnatia got its final shape after many construction and reconstruction phases. Based on data given by Polybius (200-120 BC), the road, built by the Macedonian consul Gnaeus Egnatius between years 146-143 BC, connected Apollonia of Illyria with Thessaloniki, spanning a distance of 267 miles (395 km)³. As time passed by, the colony of Dyrrachium (Fig. 2) became the starting point of Egnatia, with the length increasing to 553 miles (830 km) as this street reached Byzant. Many existing road infrastructures were used in several segments of this road. According to Strabon's (63 BC- 24 AD) *Geographica* the stone road found on the side of Shkumbini's valley followed the previous street line of the Illyrian street "Candavia"⁴.

¹ F. Walbank, "Via illa nostra militaris: Some Thoughts on the Via Egnatia," *Althistorische Studien: Hermann Bengtson zum 70. Geburtstag dargebracht* (Wiesbaden 1983) 131-147.

² V. Shtylla, *Rrugët dhe urat e vjetra në Shqipëri*, Tiranë, 1998, 37; N. Ceka, *Iliret*, 2001, 178-179; A. Hoti- D. Komatas, "Trade relations between the ancient towns of Albania and the Aegeus region during the IV-VII centuries", *Πρακτικά Α' Διεθνούς Συνεδρίου «Η Κανάλα και τα Βαλκάνια»* (20- 23 Σεπτεμβρίου 2001), Καβάλα 2004, pp. 167-180

³ V. Shtylla, *Rrugët ...*, pp. 36-37; N. Ceka, *Iliret...*, *ibid.*; A. Hoti- D. Komatas, *Trade relations...* pp. 169-170.

⁴ N. G. L. Hammond- M. B. Hatzopoulos, "The Via Egnatia in Western Macedonia", *AJAH* 8 (1983), 48-53; M. Fasolo, « La Via Egnatia, I: Da Apollonia e Dyrrachium ad Herakleia Lynkestidos », *Viae Publicae Romanae*, I, Roma 2003, p. 288; V. Shtylla, « *Kalldrete dhe ndertime mbrojtese ne rruget e hershme ne Shqiperi* », *Monument et*, 2002, 42-43.

The whole street, including bridges and stations, got repaired several times during centuries II and III BC. An inscription found in one of the mile stones, dated 112 AC, states that Emperor Traianus (106-113 AD) "took care of the street's reconstruction from Dyrrachium to Akontisma"⁵. In a similar way, two other carved inscriptions found in two other milestones (discovered in Lynhid and Struga) mention the name of Karakalla (196-217) as an author of Egnatia's repair operations⁶.

A line of stations got built on the side of Egnatia, especially in economically advantaged regions. Ad Quintum (close to Scampinit) (Fig.3), built in Cent. II AD, was an example of such a station on the side of which a monumental complex existed.⁷

The Via Egnatia, while passing through large urban centers (Dyrrachium-Scampis- Lychnidos- Herakleia- Edessa- Pella- Thessalonike- Amphipolis- Philippi- Neapolis- Ankontisma- Traianopolis- Byzantium), represented the shortest thoroughfare that linked the coast of Illyria to Northern Aegean and the Bosphorus (Fig.4). All other roads to its north and south were simply branches⁸.

The research conducted along the Dyrrachium-Philippi tract (the stone-paved roads, stone bridges, channels etc.) have provided evidence for the construction techniques of Via Egnatia (Fig.5).

The traces found alongside the Dyrrachium- Philippi segment (stones, stone bridges, runways etc.) serve as a good evidence for Egnatia's construction technique. The road is covered with big flat stones. The space between these stones is filled up with smaller stones. Tracks found in Kryeluz of Kavaja

⁵J. P. Adams, "Trajan and Macedonian Highways", *Ancient Macedonia. Fifth International Symposium, Volume I (Thessaloniki: Institute for Balkan Studies 1993)*, 29-39. N. Ceka, *Iliret...* 179

⁶ N. Ceka, *Iliret...* 178-179.

⁷ N. Ceka, *Ad Quintum, "Iliria"*, VI, 1976, 286-312.

⁸N. G. L. Hammond "The Western Part of the Via Egnatia", *Journal of Roman Studies*, 64 (1974), 185-194; Ch. Makaronas, "Via Egnatia and Thessalonike", *Studies presented to David M. Robinson I* (St. Louis 1951), 380-388; S. Samartzidou, "La Via Egnatia entre Philippes et Néapolis", *Mélanges D. Lazaridis* (1990) 559-587; M.Mirkovic, "The Roman Road Naissus-Scupi and the Stages Ad Fines", *Ziva Antica*, 10, (1960), 249-257; V. Shtylla, *Kaldreme...* 43-44.

exhibit a width of 5 m, while those found in Librazhd (Xhure, Cekrez, Dardhe) exhibit a width that varies between 4 m and 6.7 m⁹ (Fig.6).

Clear traces of its route, including bridges, are preserved today in Kavaja, Peqin (Klodiana), Topcias, Xibrake (Traiecto), Qukes (Tres Tabernas), Peristeri, Planenska, Herakleia, Vokeritis, Thessalonike, Philippi etc. Except at Thessalonike, in the last years there have been brought to light the structures of the main gate in Dyrrachion and Scampis¹⁰.

The data obtained from archaeological investigations, historic and epigraphic sources attest for a intensive use of Via Egnatia while they portray a high trajectory of economic development and roman trade for the period of the first few centuries AD. During this time, on the cities along Via Egnatia, there was various roman merchandise but also from other exotic regions (products of blacksmiths, pottery, glass etc.)¹¹.

This increase of provincial trade is archeologically shown by the circulation of transportation amphora of type Dressel & Lamboglia and lamps built by roman firms Felix, Fortis, Vibiani, Fetsi etc.¹² Historical sources and epigraph data specifically mention the presence of roman tradesmen in Dyrrachium, Thessaloniki, Amphipolis, Apollonia, Pella, Edessa etc. The name of a

⁹ V. Shtylla, "Rrugët... ibid., Kalldre... 43.

¹⁰ Ceka, N. & Papajani, L., "La route de la... ibid. ; N.G.L. Hammond "The Western... ibid. G. Daux, "Le milliare de la Via Egnatia au Musée du Louvre," *Journal des Savants* (1977), 145-163 ; L. Gounaropoulou & M. B. Hatzopoulos, *Les milliaires de la voie Egnatienne entre Héraclée des Lyncestes et Thessalonique*, (Athens 1985); F. Walbank, "The Via Egnatia", *Ancient Macedonia. Fourth International Symposium* (Thessaloniki: Institute for Balkan Studies 1986) 673-680; S. Samartzidou, "La Via ... ibid. ; A. Gutteridge- A. Hoti- H. H. Hurst, "The walled town of Dyrrachium (Durrës): settlement and dynamics", *Journal of Roman Archaeology*, 14, 2001, f. 391-410; M. G. Amore. L. Bejko, Y. Cerova, I. Gjipali, "The Via ... ibid. ; A. Gutteridge- A. Hoti, "The walled town of Dyrrachium (Durrës): new light on the early defences", *Journal of Roman Archaeology*, 16, 2003, 367-379.

¹¹ A. Hoti- D. Komatas, *Trade relations ...* 167-180; E. Shehi, "I rapporti commerciali di Dyrrachium e di altre città dell' Illyricum del sud con i centri del Mediterraneo (III secolo a. C-III secolo d. C)", *Antichità Altoadriatiche*, LV, 2004, 209-221; F. Tartari, *La nécropole du I er -IV e SC. de notre re a Durrachium*, 2004, 43-97.

¹² F. Tartari, *La nécropole...* 48-62.

tradesman from Ancona (Fig.7) is carved in Greek on a tombstone dated Cent. I BC discovered in Dyrrachium¹³.

The street system built by Romans was widely used during the Byzantine jurisdiction era. After the placement of Emperor Constantine in Byzantium, Egnatia again took a special role in communications between the Eastern Empire and western provinces, including Italy.

The paleochristian period is also characterized by intensive trading of locally produced Byzantine products, oriental imports but also western ones (gothic, longobardic). In the cities of the Byzantine provinces of Epirus Nova, Macedonia Prima and Secunda, Thessaly, Rhodope, etc., among other things, there has been a wealth of architectonic decorative material produced in Proconnesian and Thasian marble, materials which have been widely transported along Via Egnatia. Architectonic elements used in the Basilica B at Philippi have been made of Thasian marble, while in the basilicas of Epirus Nova (Dyrrachion, Scampis etc.) construction materials such as columns and capitals have been imported from Proconnesus¹⁴.

During late antiquity Thessaloniki was the main Byzantine coin production workplace for the prefecture of Illyricum (Praefectus praetoria Illyricum) while Dyrrachium, Stoboi, Heraklea, Lynkestis, Amphipolis, Neapoli and other cities were considered as big trade centers on the side of Egnatia (Fig.8). Oriental amphora (LRA 1,3,4), Samos tank amphora, culinary containers (terrasigillata fokeane, containers of type Griss etc) circulated in their trade places. Some of the preferred imported articles from Asia Minor and the Aegean to Italy included wines, food products, textiles and other goods¹⁵.

A revival of trade with italic cities was noticed after the renewal of economical and political relations between Byzantium and the west (especially the policy of coexistence drafted by Emperor Heraclius). These relations were so wide and powerful such as a good part of Puglia's region, Sardenia, Lazio, Campania after year 600 was called the "West Byzantium"¹⁶.

¹³ *L'arte albanese*, Roma 1985, 88, nr. 355.

¹⁴ A. Hoti- D. Komatas, *Trade relations...* ibid. ; A.Hoti, "Illyricum Sudoccidentale durante IV-VII. Sec" *Italic et Illiri*", Treviso, 2006.

¹⁵ A. Hoti - D. Komata, *Trade relations...* ibid. .

¹⁶ A. Hoti, *Illyricum...* ibid.

The presence of some goods, maybe italic, demonstrates the relations with counterpart Adriatic centers. So the helmet of type Baldenheim (with ostrogot origin), known as a finding in Heraklea Lynkestis, Justiniana Prima etc., is thought to be manufactured in Ravenna. Even the northern-italic glass containers during cent. VII were way too preferred articles in the tradeplaces of Dyrrachium, Lissus etc.¹⁷

Around the middle of the 7th and until the end of the 8th century AD, in the markets of those cities that managed to survive (Dyrrachion, Thessaloniki, Amphipolis, Neapolis, Chrystopolis etc.), there was active trade, moreover in Thessalonike, the *kommerkiarios apothekes* was working and it is not excluded that its branches could have been functioning in Dyrrachion and Chrysoupolis. Thessalonike was the *kommerkiarios* through which not only the redistribution of all Byzantine artisanship but also Italian, Lusitanian, Iranian etc¹⁸ was done.

Via Egnatia and roads connecting with it (Sofia Street, Transversal Street, Naissus-Serdika-Portes Trajanes-Philipoi-Adrinople) were the main arteries of terrestrial traffic of central and southern Balkans during cent. IX-XI¹⁹

The role of cities grew further after the foundation of the themes. The favourable geographic position of the themes of Dyrrachion, Thessalonike, Strymon and Macedonia, the revival of Via Egnatia (which at this time was also called "Via Dyrrachion"), the strengthening of contacts with the Mediterranean region, the increasing value of Byzantine coin, all these made it possible that between the 9th-11th centuries AD a new economic revival²⁰ would be witnessed. In the markets of Via Egnatia, during this time, there were pottery products (Otranto I and II), a diverse collection of balkan-byzantine jewelry ornaments: earrings, rings, necklaces, bracelets, liturgy equipment (encolpions of the "Holy Land" type, crosses, chandeliers) etc.²¹

¹⁷ Ibid.

¹⁸ G. Zacos- A. Vegliery, *Byzantine lead seals*, (Basle, 1972), 210, 230- 231 a,b., 233, 237.

¹⁹ M. Mirkovic, "The Roman Road... 249-257; A. Bace, "The Albanian routes in the Middle Ages, 7th-15th cent.", *Monumentet*, 1, 1984, 59-68,

²⁰ A. Hoti- H. Myrto, "Imperial Byzantine coins from Durrës", *Iliria*, 1-2, 1991, 91-122; A. Hoti, "A treasury of coins of Alex Comnen I from Durrës", *Iliria*, 1-2, 1994, 249-266.

²¹ S. Anamali, "The Illyrians and the Albanians", *Iliria*, 1, 1990, 5-26 ; A. Hoti, "Des croix médiévales trouvées en Albanie", *Iliria*, 1-2, 1995, 241-248. A. Hoti, "Some features of the early

LIST OF ILLUSTRATIONS



Fig.1: Fragment of a sarcophagus with warrior (Dyrrhachium), first half of the 2nd century A.D.

medieval pottery in Albania (7-11 centuries)", *VIIe Congrès International sur la Céramique Médiévale en Méditerranée*, (Thessaloniki 11-16 Octobre 1999), Athenes 2003, 237-240.



Fig. 2: A milestone on Via Egnatia (Dyrrhachium), 2nd century A.D.

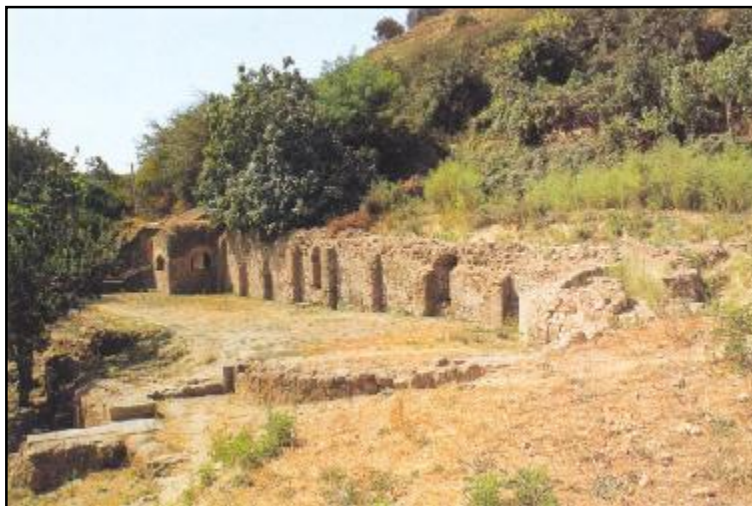


Fig. 3: Ad Quintum (from N.Ceka).



Fig.5: Section of the Via Egnatia at Philippi (from Bible Places.com).

VIA EGNATIA: THE DYRRACHION-PHILIPPOI ITINERARY. (START TO XI CENTURY)

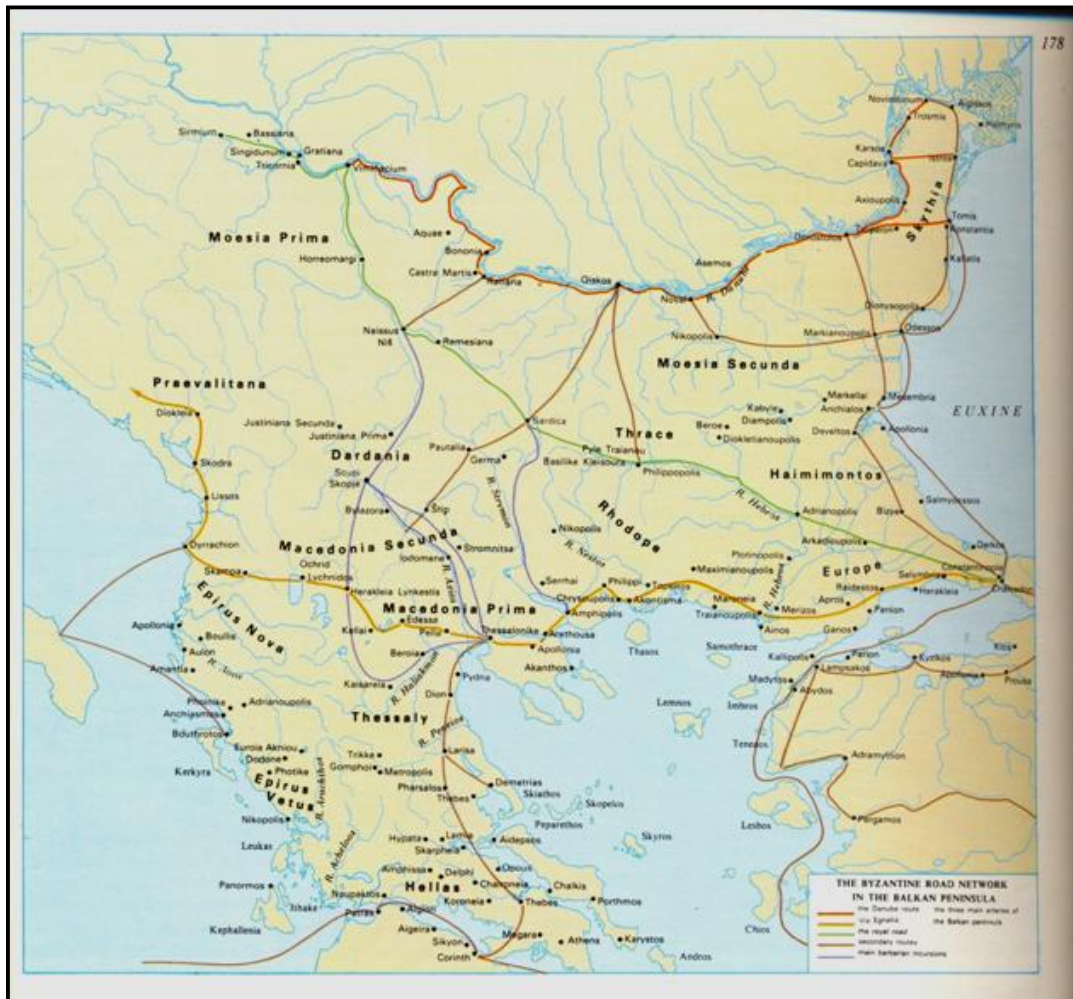


Fig.4. The Byzantine Road Network in the Balkan Peninsula (from "Macedonia", Athens, 1983: 256.)



Fig. 6: Section of the Via Egnatia, Dardhe- Librazhd (Albania).



Fig. 7: Stele of Gai Kasi (Dyrrhachium), 1st century B.C.

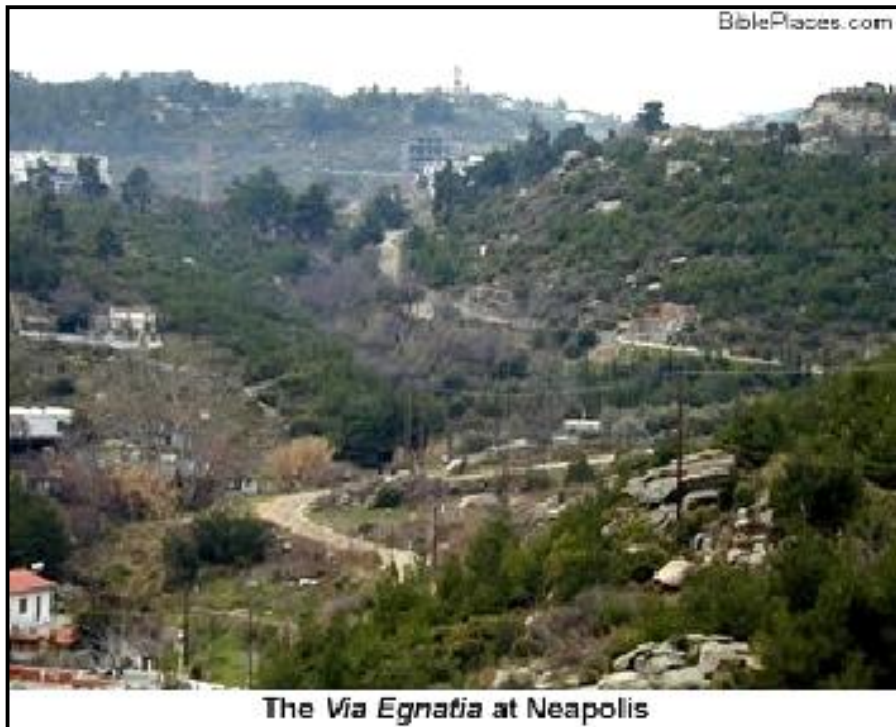


Fig. 8: The Via Egnatia at Neapolis (from Bible Places.com).

VIA EGNATIA: *ITINERARI "D"*
DYRRACHION-PHILIPPOI
(Από τις αρχές έως τον XI αι.)

(ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ)
Afrim Hoti- Δαμιανός Κομματάς

Μετά την οργάνωση της ρωμαϊκής επαρχίας Μακεδονίας για την εξέλιξη του οδικού δικτύου στα Βαλκάνια ίσχυσε μια πολιτική που από τον Κικέρωνα (106-43 π.Χ.) θα προσδιοριζόταν με τη γνωστή έκφραση «nostra militare»²².

Για τον χαρακτήρα της Via Egnatia οι γραπτές πηγές και τα ποικίλα αρχαιολογικά ευρήματα (ανάγλυφα, λίθινοι οδοδείκτες, επιγραφές) μαρτυρούν ξεκάθαρα ότι το δίκτυο της οδού (εικόνα 1), λειτούργησε όχι μόνον για στρατιωτικές επιχειρήσεις αλλά, στη συνέχεια, και για εμπορικούς σκοπούς²³.

Η Εγνατία οδός δεν κατασκευάστηκε αμέσως, αλλά κατά φάσεις. Ο δρόμος, που στρώθηκε στα έτη 146-143 π.Χ. από τον ανθύπατο της Μακεδονίας Gnaeus Egnatius και συνέδεε την Απολλωνία της Ιλλυρίας με τη Θεσσαλονίκη, σύμφωνα με τον ιστορικό Πολύβιο (200-120 π.Χ.), ήταν περίπου 267 μίλια (395 χλμ.)²⁴. Αργότερα αφετηρία της Εγνατίας έγινε η αποικία Επίδαμος – σημερινό Δυρράχιο- η απόσταση της οποίας από την Κωνσταντινούπολη είχε μήκος 553 μιλίων (830 χλμ.). Σε ιδιαίτερα σημεία, κατά τη διάρκεια της κατασκευής της οδού, εκμεταλλεύτηκαν το υπάρχον οδικό δίκτυο. Έτσι, το καλύτερο που βρέθηκε κοντά στον ποταμό Γενούσιο (σήμερα Σκουμπίνι), σύμφωνα με τον Στράβωνα (63 π.Χ.-24 μ.Χ., *Geographica* V11, 7:8), ακολούθησε τα ίχνη του προηγούμενου Ιλλυρικού οδικού δικτύου «Canlavia»²⁵. Ο τακτι-

²² F. Walbank, "Via ilia nostra militaris: Some Thoughts on the Via Egnatia", *Althistorischestudien: Hermann Bengtson, zum 70. Geburtstag dargebracht* (Wiesbaden 1983) 131- 147.

²³ V. Shtytla, "ftriigit dlle urat e vjetra nil Shqipcri", Tirana, 1998, 37, N. Ceka, Illr. T.2001, 178-179. A. Hoti- D. Komaias, *7htftc relations between the ancient towns of Albania and die Aegetet rvgrfort airing (He IV- VII centuries, (20-23, 2001), 2004, 167-180*

²⁴ V. Shtytla "Kru ...36-37, RCcka4llret... Ibid. A.Holi-D.Komato, *Trade relations...* 169-170.

²⁵ "M.G.L, Hammond- M. B. Hatzopoulos, "The Via Egnatia in Western Macedonia," *AJHS* (1953), 48-53.M, Pasolo, *La Via Egnatia, V, DaApoUonla e Dyrrachium adlleraleia Lynkestidta* (Roftia 2003) [Viao PublclBB Romaimo, I], 288, *V.SfoiyhtjCaUdreme dhe txkriime ntbrojtese m rruget e hershne ne Shipper!«*

κός δρόμος με σταθμούς και γέφυρες επισκευάστηκε μερικές φορές κατά το 2^ο και τον 3^ο μ.Χ αιώνα. Όπως αποδεικνύεται από επιγραφή ενός λίθινου μιλίου του έτους 112 μ.Χ., ο αυτοκράτορας Τραϊανός (106-113 μ.Χ.) «φρόντισε να ανοικοδομήσει το δρόμο από το Δυρράχιο ως το Ακόντισμα²⁶». Επίσης, σε επιγραφικά κείμενα δύο λίθινων μιλίων που βρέθηκαν στη Λυχνίδα και τη Στρούγα αναφέρεται ότι ο αυτοκράτορας Καρακάλλας (196-217 μ.Χ.) φρόντισε την κατασκευή της Εγνατίας²⁷.

Κατά μήκος της Εγνατίας, σε επαρχίες ανεπτυγμένες οικονομικά, οικοδομήθηκε μια σειρά σταθμών(λατ. *mansiones*), όπως είναι το Ad. Quinturn (κοιτά στην πόλη Scampas (εικόνα 3), δίπλα στο σημερινό Ελμπασάν) που κτίστηκε στο 2^ο αιώνα και κοντά σ' αυτό υπήρχε μνημειακό συγκρότημα με θέρμες, κρήνες κ.λπ.²⁸

Η Εγνατία, διασχίζοντας τα μεγάλα αστικά κέντρα (Dyrrachium, Masio Scampa, Lychnidos, Heraclea Lyncestis, Edessa, Pella, Thessalonike, Amphipolis, Philippi, Neapolis, Acontisma, Traianoupolis, Byzantium), αντυπροσώπευε τον πιο σύντομο τρόπο για να συνδεθεί η Ιλλυρική παραλία με το βόρειο Αιγαίο και τον Βόσπορο (εικόνα 4), ενώ τα άλλα οδικά δίκτυα στο βορρά και το νότο ήταν παρακλάδια της οδού²⁹.

Οι έρευνες που έγιναν κατά μήκος του άξονα Δυρράχιο- Φίλιπποι (καλντερίμια, λίθινες γέφυρες, κανάλια κλπ.) μαρτυρούν την τεχνοδομία της Εγνατίας (εικόνα 5). Έτσι, το καλντερίμι είναι φτιαγμένο με μεγάλες ακατέργαστες πέτρες και τα κενά γεμισμένα με μικρές. Μικρά τμήματα που αποκαλύφθηκαν στο σημείο που ονομάζεται Κρυελούζ της πόλης Καβάγια (νότια από το Δυρράχιο) έχουν πλάτος 5 μ., ενώ σε άλλα σημεία, όπως το Τσεκρέζ, Τζιουρ,

Monument et»2002, 42-43.

²⁶ J. P. Adams, "Trajan and Macedonian Highways", *Ancient Macedonia, fifth International Symposium*, Volume I (Thessaloniki, Institute for Balkan Studies 1993), 25-39; N.Ceka, *Iliret*, -179

²⁷ N.Ceka, *Iliret*,... 178-179.

²⁸ N.Ceka, *Ad Quintum*, "Iliria", VI, 1976, 286-312.

²⁹ N.G.L. Hammond "The Western Part of the Via Egnatia", *Journal of Roman Studies*, 64 (1974), 185-194; Ch. Makaronas, "Via Egnatia and Thessalonike", *Studies presented to David M. Robinson I* (St. Louis 1951) ,380-388; S.Samartzidou, "La Via Egnatia entre Philippes et Néapolis", *Mélanges D. Lazaridis* (1990) 559-587; M.Mirkovic, "The Roman Road Naissus-Scupi and the Stages Ad Fines", *Ziva Antica*, 10, (1960), 249-257; V. Shtylla, *Kalldreme...* 43-44.

Νταρδ (ανατολικά της Σκάμπας), το πλάτος κυμαίνεται από 4 έως 6,7 μ.³⁰ Τέτοια ίχνη μέχρι σήμερα διατηρούνται στα σημεία Καβάγια, Πεκίνοι (Κλοντιάνα), Τοπτοσίας (Traiesto), Κιούκες (Tres Taberas), Περιστέρι, Πλανένσκα, Ηράκλεια, Βοκερίτις, Θεσσαλονίκη κ.α.³¹

Τα δεδομένα της αρχαιολογικής σκαπάνης, ιστορικές και επιγραφικές πηγές, μαρτυρούν μια έντονη εκμετάλλευση της *Via Egnatia*, ενώ συγχρόνως παρουσιάζουν ένα ικανοποιητικό επίπεδο οικονομικής και εμπορικής εξέλιξης για τα πρώτα χρόνια της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας. Σ' αυτήν την περίοδο μετακινούνταν διάφορα εμπορεύματα από τις ανατολικές χώρες, όπως κεραμικά, γυάλινα αντικείμενα, κοσμήματα κ.ά.³² Η ανάπτυξη του εμπορίου στις επαρχίες επιβεβαιώνεται αρχαιολογικά με την παραγωγή και κυκλοφορία των αμφορέων μεταφοράς τύπου *Dressei*, *Lamboglia* και διάφορα λυχνάρια με τις επιγραφές *Felix*, *Vibiani*, *Festi* κ.α.³³ Ιστορικές πηγές και επιγραφικά στοιχεία μαρτυρούν την παρουσία ρωμαίων εμπόρων στο Δυρράχιο, τη Θεσσαλονίκη, την Αμφίπολη, την Πέλλα κ.α. Έτσι, σε ένα ταφικό μνημείο που αποκαλύφθηκε στο Δυρράχιο είναι καταγεγραμμένο στα ελληνικά το όνομα ενός εμπόρου από την Αγκόνα: Γάιος Καίσιος Αγκονίτης³⁴ (εικόνα 7).

Στη συνέχεια, η Εγνατία οδός έπαιξε ρόλο και στη βυζαντινή περίοδο, από τις αρχές ακόμη του βίου της αυτοκρατορίας, με τον αυτοκράτορα Κωνστα-

³⁰ V. Shtylla, "Rrugët... ibid. ; Kaldreme... 43.

³¹ Ceka, N. & Papajani, L., "La route de la... ibid. ; N.G.L. Hammond "The Western... ibid. . G. Daux, "Le milliare de la Via Egnatia au Musée du Louvre", *Journal des Savants* (1977), 145-163 ; L. Gounaropoulou & M.B. Hatzopoulos, *Les milliaires de la voie Egnatienne entre Héradée des Lyncestes et Thessalonique*, (Athens 1985) ; F. Walbank, "The Via Egnatia", *Ancient Macedonia. Fourth International Symposium* (Thessaloniki: Institute for Balkan Studies 1986) 673-680; S. Samartzidou, "La Via ... ibid. . A. Gutteridge-A. Hoti- H. H. Hurst, "The walled town of Dyrrachium (Durrës): settlement and dynamics", *Journal of Roman Archaeology*, 14, 2001, f. 391-410. M.G. Amore. L. Bejko, Y. Cerova, I. Gjipali, "The Via ... ibid. . ; A. Gutteridge-A. Hoti, "The walled town of Dyrrachium (Durrës): new light on the early defences", *Journal of Roman Archaeology*, 16, 2003, 367-379.

³² A.Hoti- D. Komatas, *Trade relations...* 167-180. E.Shehi, "I rapporti commerciali di Dyrrachium e di altre città dell' Illyricum del sud con i centri del Mediterraneo (III secolo a.C-III secolo d.C)" , *Antichità Altoadriatiche*, LV, 2004,209-221; F. Tartari, *La nécropole du I er -IV e SC. de notre re a Durrachium*, 2004, 43-97.

³³ F. Tartari. *La nécropole...* 48-62.

³⁴ *L'arte albanese*, Roma 1985, 88, nr. 355.

ντίνο (324-337) για το εμπόριο ανάμεσα στην ανατολική αυτοκρατορία, τις δυτικές επαρχίες και την Ιταλία. Στην παλαιοχριστιανική περίοδο διαπιστώνεται μια έντονη κυκλοφορία βιοτεχνικών προϊόντων της επαρχίας, μια ανταλλαγή μεταξύ των ανατολικών και των δυτικών επαρχιών. Στις βυζαντινές πόλεις, όπως σ' αυτές της Νέας Ηπείρου, της Μακεδονίας Πρώτης, της Μακεδονίας Δευτέρας και της Θεσσαλίας, εκτός άλλων αντικειμένων βγήκαν στο φως κοσμημένα αρχιτεκτονικά τμήματα φτιαγμένα με μάρμαρο από την Προκόννησο και τη Θάσο, το οποίο μετακινήθηκε μέσω της Εγνατίας. Έτσι, στη βασιλική Β' των Φιλίππων υπάρχει θασιακό μάρμαρο, ενώ στις βασιλικές του Δυρραχίου και της Σκαμπίνι υπάρχουν κίονες και κιονόκρανα εισηγμένα από την Προκόννησο³⁵. Κατά τη διάρκεια της ύστερης ρωμαϊκής περιόδου η σημαντικότερη πόλη του Ιλλυρικού ήταν η Θεσσαλονίκη.

Σ' αυτή βρισκόταν το σπουδαιότερο εργαστήριο νομισματοκοπίας, καθώς και άλλα εργαστήρια, τα προϊόντα των οποίων έχουν εντοπιστεί σε μακρινές περιοχές, βεβαιώνοντας τη μεταφορά τους μέσω της Εγνατίας. Παράλληλα, κατά μήκος της Εγνατίας οδού, υπήρχαν εμπορικές πόλεις όπως το Δυρράχιο, η Σκαμπίνι, η Ηράκλεια Λυγκηστίς, η Αμφίπολη, η Νεάπολη, κ.ά. (εικόνα 8). Εδώ κυκλοφορούσαν αμφορείς ανατολικού τύπου (LRA 1,3,4), αμφορείς της Σάμου, μαγειρικά αγγεία τύπου *terra sigillata*. Αντίστοιχα, στην Ιταλία έχουν εντοπιστεί προϊόντα εισηγμένα από το Αιγαίο και τη Μ. Ασία, όπως τα κρασιά, ποικίλα τρόφιμα, υφάσματα κλπ.³⁶

Η πολιτική που ακολούθησε ο αυτοκράτορας Ηράκλειος (610-641) ενδυνάμωσε τις εμπορικές σχέσεις με τα Ιταλικά κέντρα τόσο, ώστε ένα τμήμα της Απουλίας, της Σαρδηνίας και της Καμπανίας ονομαζόταν «Δυτικό Βυζάντιο»³⁷. Η παρουσία μερικών προϊόντων από την Ιταλία αποδεικνύει τις σχέσεις με τις πόλεις της Αδριατικής ακτής. Η περικεφαλαία τύπου *Baldenheim*, Οστρογοτθικής προέλευσης, γνωστή ως εύρημα στην Ηράκλεια Λυγκηστίδα της *Iustitiana Prima* θεωρείται προϊόν εργαστηρίου της Ραβέννας. Αντίστοιχα, πολλά από τα γυάλινα αντικείμενα που βρέθηκαν στο Δυρράχιο, στην Ελίσα κ.λπ., έχουν προέλευση από τον Ιταλιωτικό Βορρά³⁸.

³⁵ A. Hoti-D. Komatas, *Trade relations...* ibid. ; A. Hoti, *Illyricum Sudoccidentale durante IV-VII. Sec.*, "Italici et Illiri", Treviso, 2006.

³⁶ A. Hoti-D. Komata, *Trade relations ...* ibid.

³⁷ A. Hoti, *Illyricum...* ibid.

³⁸ ibid.

Γύρω στα μέσα του 7^{ου} και πριν από το τέλος του 8^{ου} αιώνα μ.Χ.³⁹, στις αγορές των πόλεων που κατάφεραν να επιβιώσουν (Δυρράχιο, Θεσσαλονίκη, Αμφίπολη, Νεάπολη, Χριστούπολη κ.ά.), όπου υπήρχε ενεργό εμπόριο, ειδικά στη Θεσσαλονίκη, ήταν εν λειτουργία οι αποθήκες του κομμερκιάριου και δεν συνάγεται ότι τα παραρτήματα της αποθήκης μπορούσαν να λειτουργούν στο Δυρράχιο και την Χριστούπολη. Η Θεσσαλονίκη ήταν ο κομμερκιάριος (το διαμετακομιστικό κέντρο) μέσω του οποίου επιτυγχάνονταν όχι μόνον η αναδιανομή όλης της Βυζαντινής καλλιτεχνικής παραγωγής, αλλά και αυτή της Ιταλίας, της Λουζιτανίας, του Ιράν κ.ά.

Η Εγνατία οδός και τα παρακλάδια της, δηλαδή οι οδοί προς τη Σόφια, τη Ναϊσό, τη Σαρδική, τις Πύλες του Τραϊανού, τους Φιλίππους, την Αδριανούπολη, ήταν σημαντικοί δρόμοι της ξηράς για την κεντρική και νότια βαλκανική κατά την περίοδο από τον 9^ο ως τον 11^ο αιώνα⁴⁰.

Η σημασία των πόλεων που επιβίωσαν στη βυζαντινή περίοδο αυξήθηκε μετά την οργάνωση των θεμάτων. Η κατάλληλη γεωγραφική θέση των θεμάτων του Δυρραχίου, της Θεσσαλονίκης και του Στρυμόνα, η ανακαίνιση της Εγνατίας (αυτήν την περίοδο ονομαζόταν *Via Dyrrachion*), η ενδυνάμωση των επαφών με τις περιοχές της Μεσογείου, η αύξηση της αξίας του βυζαντινού νομίσματος, όλα ήταν κίνητρα για την οικονομική ανάπτυξη στον 9ο - 11ο αιώνα⁴¹. Στα εμπορικά κέντρα της Εγνατίας περιήλθαν πολλά κεραμικά (τύπου Οτράντο I, II), ποικίλα βυζαντινά κοσμήματα (ενώτια, δαχτυλίδια, περιδέρια), εγκόλπια τύπου Holy Land, σταυροί και άλλα εκκλησιαστικά αντικείμενα⁴².

³⁹ G. Zacos- A. Vegliery, *Byzantine lead seals*, (Basle, 1972), 210, 230-231 a, b., 233, 237.

⁴⁰ M. Mirkovic, "The Roman Road... 249-257; A. Bace *The Albanian routes in the Middle Ages, 7th- 15th cent.*, "Monumentet", 1, 1984, 59-68,

⁴¹ A. Hoti- H. Myrto, *Imperial Byzantine coins from Durres*, "Iliria", 1-2, 1991, 91-

122; A. Hoti, *A treasury of coins of Alex Comnen I from Durrës*, "Iliria", 1-2, 1994, 249-266.

⁴² S. Anamali, *The Illyrians and the Albanians*, "Iliria", 1, 1990, 5-26 ; A. Hoti, "Des croix médiévales trouvées en Albanie)", *Iliria*, 1-2, 1995, 241-248; A. Hoti, «Some features of the early medieval pottery in Albania (7-11 centuries)», *VIIe Congrès International sur la Ceramique Medievale en Méditerranée*, (Thessaloniki 11-16 Octobre 1999), Athènes 2003, 237-240.

