

OSTANKI RIMSKE CESTE V VELENIKU PRI PRAGERSKEM

STANKO PAHIČ

Pokrajinski muzej, Maribor

Med odseki rimske ceste Celeia—Poetovio, ki so bili do nedavna v podrobnem neznani, sodi tudi tisti del trase med Slovensko Bistrico in Pragerskim, ki poteka po obrobju gričevnatega terena z obsežnim gozdom Velenik. Prvi topografsko opredeljeni prikaz je na svoji karti »*Die römische Militärstrasse von Cilli nach Pettau*« l. 1861 podal R. Knabl, ki je celotno traso tudi obhodil, ne da bi za ta odsek napisal kaj več kot da so njeni sledovi »opazni vzporedno z okrajno cesto od Slovenske Bistrice na Pragersko«.¹ Potek trase pa je tam kljub poudarjenosti površinskega reliefa vendarle še shematiziran, saj nista vrisana niti recentna cesta, na katero opis opozarja niti potok Devina, ki ga prečka. Prav za to ni vidna razlika med bolj naravnostnim potekom rimske in vijugavo linijo sodobne ceste, ki pride do izraza zlasti na vzhodnem grebenu.

Drugi topografski raziskovalec te rimske ceste F. Ferk je l. 1893 o tem delu napisal le, da »prečka mokrotna dolinska tla Devine in vstopa v gozd Velenik, po katerem se usmerja proti vzhodu«, ni pa svojemu poročilu priložil ustreznega zemljevida.² Medtem ko tam o odcepu proti *Flaviji Solvi* še ni bilo govora pa je Ferk l. 1903 v rokopisnem poročilu graški hranilnici tik pred veleniškim odsekom ta odcep domneval s tem, da je cesta tekla po trasi recentne ceste »z majhno izjemo južno od Klopca« vse do Slivnice.³ To izjemo je tolmačiti z dejstvom, da je bil prelaz na grebenu Sp. Nove vasi vzhodno od cerkve sv. Jožefa od Knabla dalje nesporen, da pa je glede na terenske prilike bilo videti razumno priključiti rimsko traso k sedanji šele na zahodnem delu veleniškega gričevja onkraj Klopca.⁴

Ponovno je kartografsko prikazal rimsko cesto na tem odseku l. 1939 B. Saria, ki je sicer povzel dotedanja dognanja: »Po prekoračenju višine ob cerkvi sv. Jožefa nad Slovensko Bistrico je potekala približno vzporedno z današnjo banovinsko cesto Slovenska Bistrica—Pragersko. Na tem mestu se je morala nekje odcepiti cesta proti *Flaviji Solvi*, verjetno v črti današnje državne ceste.«⁵ Na priloženi karti, prvič v topografskem merilu 1 : 100.000, je trasa na sever precej shematizirana, tista proti Poetovionu pa se presenetljivo ujema z dejanskim stanjem, čeprav ni bila vrisana po podatkih s terena. V tem primeru je namreč določena shematizacija vrisane trase, ki je opazna na vsem obsegu karte, v Veleniku povsem ustrezala poglobitvi težnji rimskih graditeljev cest — premočrtnosti.

Izhajajoč iz teh podlag je bilo mogoče l. 1968, ko se je pričelo raziskovanje odseka Velenik, ugotavljati potek rimske ceste že kar takoj na izredno zoženem pasu, čeprav ni bilo pričakovati, da bi bila Sarijeva shematizirana črta naravnosten vodnik. Teren južno od sedanje ceste je namreč mokrotno dno doline Devine, ki možnost rimske ceste že vnaprej

izključuje, recentna cesta sama pa je s svojimi ovinki, useki in nasipi bila videti kaj neantlična, neglede na to, da bi ob njeni gradnji v drugi polovici 18. stol. prav gotovo uničili ali vsaj prekrili starejšo traso.⁶ Na severni strani te ceste je raznoliko pobočje Velenika zlasti na vzhodnem grebenu že na prvi pogled opozorilo na rimsko traso. Tam prečka namreč greben naravnosten usek dokajšnje širine, ki po svojem obsegu presega običajne useke gozdnih kolovozov, s svojo premočrtnostjo pa opozarja na načrtno trasiranje, čeprav se ga današnja cesta v loku ob robu gozda izogne. Nekoliko težje je bilo najti traso rimske ceste v zahodnih predelih Velenika. V osrednji dolini se namreč usek izteče, brez kopanja pa ni bilo mogoče preveriti, če se rimska cesta ni že tam priključila trasi sedanje ob robu gozda. Iskanje je tu močno ovirala tudi gozdna podrast, ki je oteževala preglednost. Šele na obronkih zahodnega grebena je bilo spet opaziti pobočne police, ki so po vmesnih prekinitvah vendarle ležale v isti smeri in so imele tudi, kot se je pozneje pokazalo s kopanjem, zares sledove dela Rimljanov. Z obeh izhodiščnih smeri je bilo tako mogoče ugotoviti osrednji del skritega poteka rimske ceste preprosto po vmesni premici. S tem so bili podani zadostni podatki, da je bilo mogoče ta odsek rimske ceste vrisati na kataster, prenos na topografske karte, objavljen doslej dvakrat, pa je pokazal, kako blizu sta si Sarijeva shematizirana smer in dejanski potek.⁷ Pričujoči prikaz na podlagi osnovne državne karte 1 : 5000 (**Pril. 1**) je tako zaključena stopnja topografskega prikaza tega odseka rimske ceste, ki mu bo ob zaključni obravnavi sledil le še glavni načrt 1 : 1000 z drugo dokumentacijo.⁸

Po zunanjih sledovih ima trasa rimske ceste skozi Velenik le tri oblike od dvanajstih, kolikor jih je bilo ugotovljenih pri klasifikaciji odseka med Dravinjo pri Slov. Konjicah in Trnavo v Godenincih/Preseki.⁹ V izpopolnjenem izvlečku iz tega seznama so to:

1/6 Poškodovan ali uničen nasip kot pas gramoza na njivah

1/6.9a — 60 m na njivi parc. 1338, k. o. Sp. Polskava.

2/1 Usek v naravnostnem vzponu

2/1.3 — 500 m obakraj vzhodnega grebena v gozdu med parc. 1336/113 in 1336/107, k. o. Sp. Polskava.

2/2 Usek oz. polica ob pobočju

2/2.5a — 170 m v gozdu parc. 352/1, k. o. Pokošje ter

2/2.5b — 360 m v gozdu parc. 352/1 in 351/2; vmes dvakrat prekrit z nanosi.

3/1 Cestišče pod površino sedanje ceste

3/1.1 — 140 m pod cesto Slov. Bistrica—Pragersko

3/2 Cestišče pod površino drugotnih tal

3/2.8a — 150 m na travišču parc. 314/1, 2 in 352/4, 5, k. o. Pokošje,

3/2.8b — 180 m v gozdu parc. 352/1 in

3/2.8c — 300 m v gozdu parc. 351/2, k. o. Pokošje ter parc. 1336/84, k. o. Sp. Polskava.

3/2.8č — 70 m v gozdu parc. 1336/107, k. o. Sp. Polskava

3/2.8d — 150 m na njivi parc. 1318/1, k. o. Sp. Polskava

3/3 Uničeno cestišče in nova tla

3/3.4/5 — 60 m pod vrtom parc. 1213, k. o. Sp. Polskava in potokom Polskavo

Na tem 2140 m dolgem odseku so torej tla s traso rimske ceste še v celoti ohranjena, med njenimi zunanjimi oblikami pa manjkajo nasipi, kakršni so sicer običajni po ravninah. To dejstvo je nudilo dobre obete za arheološke posege, ki so imeli namen natančneje določiti os cestišča za izdelavo glavnega načrta in podolžnega profila, hkrati pa zbrati čim več po-

datkov o obliki in sedanjem stanju gramoznega cestnega telesa. S prečnimi profilnimi jarki na vmesnih razdaljah povprečno po 50 m, skupno 35, ter z dodatnimi sondami in vrtinami je bilo mogoče dobiti dovolj nazoren vpogled v antropogene posege na tem delu Velenika, gradnjo in obnavljanje rimske ceste, a tudi njeno propadanje po koncu rednega vzdrževanja ter opustitvi trase sploh.

Kot kaže načrt poteka rimske ceste (**Pril. 1**) se ta vzpne iz zahodne smeri do znožja veleniškega gričevja pošev iz dna doline Devine, kjer je, kot je videti v strugi potoka in nedavnem izkopu vodovodnega jarka, večinoma odplavljena zaradi selitev potoka. Tudi 150 m dolg odsek (3/2.8a) do pričetka gozda najbrž ni več ohranjen, ker so tu nekdanja tla močno spremenila svojo podobo. Na pobočju pod sedanjo cesto je bilo verjetno že poprej od spiranja pretežno uničeno cestišče do kraja zbrisano z oranjem, tako da danes na površini njive ni več sledov gramozja. Ravnica onkraj ceste je danes umetno nasuto dno nekdanje stranske dolinice, ki ga uporabljajo za nakladanje hlodovine in druge potrebe. Sonde do nekdanjih tal v trasi ceste niso dale prepričljivih ostankov cestišča, hkrati pa jih je sproti zalivala talna voda.

2 Trasa rimske ceste na terasi v zahodnem delu Velenika (od vzhoda proti profilu št. 3)

Verlauf der Römerstrasse auf der Terasse im Westteil des Velenik-Waldes (vom Osten gegen dem Profil Nr. 3)



Naslednjih 170 m poteka trasa po notranjem robu police ob pobočju (2/2.5a), dokler ni ta na predelu z večjim ilovnatim nanosom v razdalji nadaljnjih 180 m prekinjena in poševno pobočje izravnano. Trasa ceste ima premočrten potek, ker se prilagaja prav tako naravnostnem robu preloma pobočja, ki je nad njim položno (**Sl. 2**). Trasa ceste se tu »stopničasto« vzpenja z vmesnimi podolžnimi skloni med 1.1% in 3.6% od profila št. 1 do profila št. 4, s čimer se le prilagaja obliki pobočja. Absolutnemu vzponu cestišča v osi ceste s 5,1 m oz. 3,2% poprečnim sklonom odgovarja absolutna višina vrhnjega preloma pobočja nad polico s 4,5 m oz. 2,7% sklonom. Po ugotovitvah M. Šifrerja gre tu za gornji rob »domnevno riške terase 2«, ki so se mu graditelji rimske ceste uspešno prilagodili s tem, da so v notranji rob vkopali plitev jarek (profili št. 1—3) ali pa le bolj ali manj širok obcestni rob (profili št. 4—7).¹⁰ Na ta način so dobili pod povprečno 46%-nim nagibom notranjega roba police 7—9 m široko traso s prečnim nagibom 5,6% nad siceršnjim pobočjem terase s povprečno 20% prečnim sklonom. Talne plasti, ki so bile pri tem načete, so različne: rumenkasto rjava ilovica (profil št. 1), blede rjav ilovnat prod (profil št. 2), sivi in rjavi peski ter svetlo siva ilovica (profil št. 3), modrikasto siva ilovica in svetlo siv pesek (profil št. 4). V tem se ta predel loči od pobočij proti vzhodu, kjer prevladuje ilovica vse do prečne doline in naprej čez vzhodni greben.

Na nadaljnjih 180 m trase, kjer rob terase izgine pod enakomerno nagnjenim pobočjem (3/2.8b) je smer ceste še ista, vzpon pa le še neznat, s povprečnim sklonom 0,3%, kar pomeni, če zanemarimo prečne grebene nanosov, že ravnino. Nato se cesta zaobrbe na levo in z dvema vmesnima prekinitvama ob prečkanju stranskih dolinic zavije rahlo navzdol

proti osrednji veleniški dolini. Pri tem na 360 m dolgem odseku prečka troje položnih grebenov v plitvih usekih (2/2.5b), ki pa so, glede na to, da za kopanje usekov ni bilo prave potrebe, najbrž le obrobje terase 2 (Sl. 3).¹¹ Tudi tu je potek ceste glede na terenske prilike zabrisano »stopničast«, pri čemer se vmesni skloni gibljejo med 0,4% in 4,2% oz. v povprečju 2,3%.

Nato trasa rimske ceste v dolžini 300 m na dnu osrednje veleniške doline s skromnim in danes ob suši deloma brezvodnim jarkom ni vidna, ker je prekrita z naplavinami (3/2.8c). Potem ko je na pričetku poprejšnjega odseka na izrazitejšem hrbtu grebenskega pobočja



3 Trasa rimske ceste na terasi v sredini Velenika
(od vzhoda proti profilu št. 10)

*Die Römerstrasse auf der Terasse in mittleren
Velenik-Wald (vom Osten gegen dem Profil
Nr. 10)*

menjala smer z 24°-nim odklonom na levo, in se pri profilu št. 11 po 190 m spet za 12° obrnila na desno, je sedaj do pričetka vzhodnega grebena spet premočrtna. Zahodni del doline v dolžini 133 m se enakomerno spušča s sklonom 1,2%, vzhodni pa dviga z 1,3%, v sredini je dno s koritom jarka, ki sedaj prekinja cestišče v dolžini 18 m.

Po prečkanju doline in ponovnem 31°-kem ovinku na desno preide trasa ceste v naravnostni usek zahodnega pobočja vzhodnega veleniškega grebena. Ta usek je v svojem spodnjem delu naravna tvorba in je nastal z odplakovanjem ilovnatih plasti s pobočja, zato ima na znožju tudi lijakast zaključek. Graditelji ceste so se ob severnem pobočju povzpeli vanj, tako da leži cestišče pri znožju le v njegovi levi polovici, to lego pa obdrži po vsem poteku prek grebena do naslednjega znožja v razdalji 500 m (2/1.3). V današnji obliki je ta usek na obeh straneh grebena pravzaprav recentna tvorba, saj leži njegovo dno na zahodni strani grebena do 0,8 m pod nivojem rimske ceste (Sl. 4). Od te se je na teh mestih ohranil le obrobni del cestišča, prvotni vkop v pobočje pa je na nekaj mestih opaziti kot poličko v današnjem pobočju useka. Ostanke cestišča so zato ohranjeni le na obeh znožjih usekov, kjer so plitvo pod sedanjo površino ter na vrhu grebena, kjer pa jih je prečno nanašanje po hrbtu grebena do 1 m na debelo prekrilo z naplavinami. K uničevanju rimske ceste je gotovo v veliki meri prispevala dolgotrajna raba te trase še v poantičnem obdobju, ko cest nihče ni vzdrževal. Tako se je na pobočju hkrati z odplakovanjem ob deževjih cestišče vedno bolj tanjšalo, dokler se ni promet odvijal le še po pretežno ilovnatih tleh, ki so jih deževne vode dolble tudi podolž v današnji usek. Tako v današnjih tleh useka še vedno leže raztresene krpe gramoza že v drugotni legi, ki so vse do znožja usekov, kjer se tla zravnajo in je cestišče še deloma ohranjeno, prispele z vzdolžnim odplavljanjem.

Na vzhodni strani grebena je usek deloma deformiran z udori z višjih pobočij. Ker je na vrhu grebena gramozna plast pri profilu št. 24 razširjena proti jugu, bi tu lahko domnevali počivališče ali pristop k obcestnim stavbam. Čeprav dosedanje sonde na terasi obakraj ceste niso dale stavbnih ostalin pa so bili ostanke neke lesene stavbe odkriti tik ob sedanjem useku pri profilih št. 24—25 (H na Sl. 7). V kotanjah z opečnimi plastmi nekdanje ilovnate površine je bilo poleg žganine precej črepij lončenine za domačo rabo,



4 Sedanji usek v trasi rimske ceste na vzhodni strani vzhodnega grebena Velenik (od vzhoda proti profilom št. 28—25).

Der heutige Einschnitt in der Linie der Römerstrasse am Osthang des östlichen Velenik-Kammes (vom Osten gegen den Profilen Nr. 28—25).

vmes pa so bili tudi kosi amfor. Lega tik ob cesti ter najdba kosa žmrlja v gramozu v profilu št. 24 skupno z razširjenim cestiščem na tem mestu govore za povezavo s cestnim prometom. Tik nad cesto v istem profilu najdena napol obdelana marmorna kamna ter skupina štirih gomil v bližini to samo potrjujejo.

Na vzhodnem koncu Velenika se usek spet lijakasto razširi, cestišče pa po 5.2%-em povprečnem vzponu na zahodni in 4.9%-em spustu na vzhodni strani preide v ravnino na sedanje njivske površine. Od tod dalje je nato rimska cesta z le dvema neznatnima ovinoma premočrtna prek Dravskega polja vse do Ptuja.

V skladu z namenom tega prikaza, podati najznačilnejše oblike profilov rimske ceste v Veleniku ter ob njih pojasniti posege in dogajanje na tem odseku, bodo pritegnjeni v obravnavo le profili št. 3 na pobočnem useku, št. 10 na podobnem položaju, št. 11 na prečkanju stranske dolinice, št. 16/2 sredi prečne doline, št. 23 na robu pobočja z usekom, št. 24 na vrhu vzhodnega grebena ter št. 28 na izteku vzhodnega useka (Pril. 2). To je ob dosedanjih posplošenih prikazih prvi podrobnejši vpogled v stratigrafijo rimske ceste in plasti ob njej na tem odseku trase in s tem hkrati začasno poročilo o njej pred zaključno obravnavo z vsemi nadrobnostmi.¹³

Profil št. 3: gozd parc. 352/1, k. o. Pokoše, izkopen prek gozdnega kolovoza na trasi rimske ceste. Površina je tu trikrat prelomljena, usek na notranjem robu deloma prekrit z nanosom s pobočja, gramoz cestišča sega v sredini na površino. Sterilna podlaga je na pobočju in notranjem delu useka svetel rumenkasto rjav pesek, ki ga sredi police zamenja svetlo siva ilovica. Obe sterilni plasti v globini 40—95 cm pod površino sta v širini 11 m prekriti s svetlo rumenkasto rjavo peščeno ilo-

vico, verjetno nekdanjo vrhnjico, debelo do 45 cm, ki na obeh straneh preneha. Tu ima pobočje v širini 11 m pobočni strmec 18% ublažen na današnjih 8.5% po širini trase oz. 6.5% na ožjem delu cestišča. Gramoz, sedaj debel še 20 cm, je bil nasut v širini vsaj 7 m in je v spodnji polovici močno peščen, na zgornji pa se nekoliko dviguje ob pobočju. Ob spodnjem, desnem robu cestišča je bilo več debelejših prodnikov, gramoz s peskom pa sega v 10 cm debeli plasti še po pobočju navzdol. Podlaga in vrh gramoza sta zravnana, gramozna plast pa je v širini 1 m razgaljena. Gornjo levo polovico prekrivajo z višjih leg pobočja naplavljenе plasti, pri dnu temno siva humozna ilovica z ogljem ter do 75 cm debela sivo rjava ilovica, ki pri sredini razgaljenega cestišča preneha. Desno spodnjo polovico in pobočje pod cesto prekriva do 25 cm debela plast svetlega rumenkasto rjavega peska, ki večinoma izvira s cestišča. V gl. 75 cm pod sedanjo in 20 cm pod antično površino je ob gornji, levi strani ceste ležala črepinja antičnega lonca (PMMb, inv. A 5401).

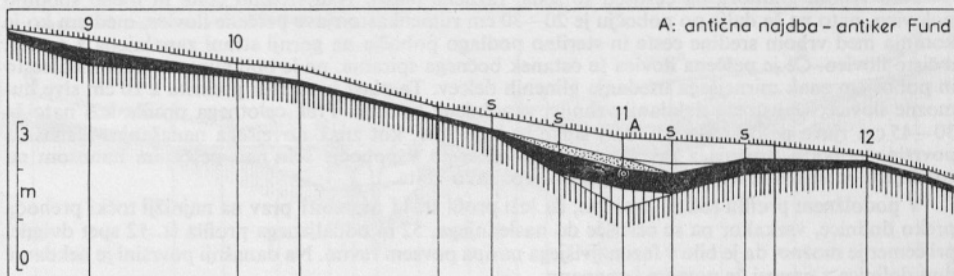
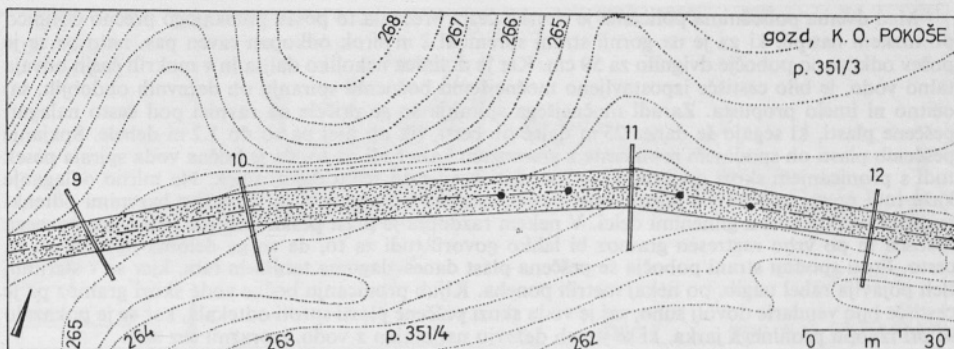
Za traso ceste so tu izravnali le ozek pas terase, pri notranjem robu največ 0.5 m globoko. Podlaga cestišča ni bila povsem vodoravna, zato je cesta ali bila nagnjena, ali pa so jo izravnali z nasutim gramozom, ki je sedaj večinoma že odplavljen po pobočju. Na gornji strani izdaja vrh sterilne ilovice 2.5 m široko polico, ki je približno enako visoka kot levi gornji rob gramoza oz. 70 cm višja od desnega spodnjega roba ceste. V poličko je vkopan prvotno 60 cm globok jarek (ali jama?) z V-profilom. Peščena plast z raztresenim gramozom je pod cesto debela do 60 cm in sega po pobočju vsaj 25 m daleč, ko je prekinjena z recentnim vkopom ob robu sedanje ceste. S ceste spran pesek je ob deževjih razgaljeval gramoz ter prekrival pobočje pod cesto. Hkrati, a zaradi rasti manj intenzivno, je deževje nanašalo na pobočje nad cesto in na njeno levo polovico ilovico z raztresenimi prodniki do 10 cm premera, kar oboje tvori na tem delu Velenika talne plasti. Ker je na terasi recentni kolovoz, so se plasti nad gramozom zaradi nezaraščene površine deloma izrabile. Profil št. 3 je tipičen za stanje rimske ceste tudi pri obeh profilih št. 1 in 2 na 100 m poprej in profilih št. 4—7 na 250 m pozneje, le da je vkop pri profilih št. 5—7 plitvejši in površina nad cesto zaradi intenzivnejšega bočnega nanašanja zabrisana. Vzdolžna denudacija po videzu zaradi skromne nagnjenosti ni imela posebnega vpliva, po celotnem pobočju pod cesto med profili št. 1—7 raztresen pesek s prodniki pa opozarjata na spiranje s strani.

Profil št. 10: gozd parc. 352/1, k. o. Pokoše, izkopen prek roba police in ob njej potekajočega recentnega kolovoza. Površina je tu blago nagnjeno terasi podobno pobočje ploskega grebena med dvema prečnima suhima dolinicama s poprej enotnim 9% sklonom, ki je tukaj ob robu police na trasi ceste v širini 20 m zmanjšan na 2.5%. Sterilna podlaga je enotna svetla rumenkasto rjava ilovica. V antiki so tu priredili 7 m široko, takrat 60, danes 80 cm globoko traso, ki jo na gornji strani obdaja 4,5 m široko poševno pobočje s sklonom 25%. Na traso so nasuli 7 m široko in danes le še 5—15 cm debelo plast gramoza, ki se je ob rabi vgrezala v ilovnatno podlago. Gramoz ima tu nekoliko debelejšje prodnike in je na levi polovici do sredine cestišča oblo vdrt, na desni polovici pa višji in valovito nabrazdan. Do teh deformacij je prišlo ali takoj spočetka, ko je bila plast gramoza še šibka, ali pa na koncu, ko se je od rabe na nevzdrževanem cestišču spet stanjšala. Gramoz na gornji strani preneha ob pobočju, na spodnji pa prav tako, le da je tu s peskom prišel tudi v nižje lege.

Pod cesto so tla v širini 8 m odkopana v prvotno 90 cm globok sploščen jarek, čigar 5 m široko dno je bilo za 1.3 m nižje od cestišča na pobočju nad njim. Sodeč po ugotovitvah v profilu št. 9, izkopanem 30 m poprej, je ta jarek skupno s cesto prečkal vmesno dolinico in se nato pred naslednjo (s profilom št. 11) iztekel v pobočju. Danes je pri dnu prekrit z raztresenim gramozom s ceste, ki je na cestni strani debelejši. Nad njim je 35 m peska in 45 cm rjave peščene ilovice. V pesku je med raztresenim gramozom ležala železna podkev (PMMb inv. št. A 5420). Pomen tega jarka ob spodnjem robu ceste ni povsem jasen: morebiti je sprejemal in odvajal hudourniško vodo, zagotovo pa ni bil izkopen zaradi pridobivanja ilovice. Še danes je površina nad njim kotanjasta, da ob deževju nastajajo luže, prečka pa jo recentni kolovoz, ki tu brez pravega razloga obide premočrtno traso rimske ceste.

Vrhnja plast iz sivo rjave ilovice je nad cestiščem le 10—20 cm debela in zlasti na spodnji strani sega vzbočena lega gramoza do ruše. Šele nad jarkom se nanešena plast zdebela in taka ostane še nekaj časa po ploskem pobočju. Pod njo je od jarka dalje v širini 13 m plast peska, ki se na koncu stanjša in preneha. Ob položnem pobočju je bilo bočno spiranje manj izrazito, nekaj peska pa je pri tem ujel tudi jarek. Ohranjena plast gramoza je tu zelo šibka, čeprav je teren le neznatno nagnjen, zlasti če jo primerjamo s 30 cm debelo plastjo v poprejšnjem profilu št. 9 ali naslednjem profilu št. 11.

Profil št. 11: gozd parc. 351/4, k. o. Pokoše, izkopen prek prečnega kolovoza in ob severovzhodnem robu prečne suhe dolinice. Površina je skoro povsem vodoravna in šele onkraj desnega roba ceste se prične spuščati v blago pobočje. Zaradi bočnih nanosov ilovice na površini ni nobenega sledu o cesti, ki tod poteka v premi črti med profiloma št. 10 in 12, ležečima na pobočnih policah. Sterilna podlaga je svetlo rjava oz. rjavkasto siva ilovica, ki je pod cestiščem in desno od njega



	538.5	569.0	581.5	610.0	621.0	635.0	648.0	658.0	673.0	679.0	698.0	710.5
1	538.5	569.0	581.5	610.0	621.0	635.0	648.0	658.0	673.0	679.0	698.0	710.5
2	265.42	264.89	264.80	263.98	263.80	263.60	263.37	263.30	263.25	263.23	263.00	262.70
3/4	265.20 264.85	264.73 264.60			263.55 263.45	263.05 262.60	262.70 262.30	262.60 262.20	262.95 262.60		262.90 262.75	
2		1.4%		2.1%				0.7%				
3		1.5%		2.2%		2.6%		2.3%	0.2%			
4		0.8%		2.2%	6.0%	1.7%		2.6%	0.6%			

1 razdalje - Entfernungen

2 kote današnje površine - Koten der heutigen Oberfläche

3 vrh gramoza - Schotteroberfläche

4 dno gramoza - Schottergrund

današnja tla - heutiger Boden

pesek - Sand

gramoz - Schotter

ilovnata podlaga - Lehmschichten

5 Tloris in podolžni profil rimske ceste med profili št. 9 in 12 — Grundriss und Längsprofil der Römerstrasse zwischen den Profilen Nr. 9 und 12

prekrita s temno sivo, do 50 cm debelo in deloma z ogljem mešano ilovico, nekdanjo vrhnjico. Prvotna površina je bila tu deloma kotanjasta, vendar pa precej vzporedna z današnjimi, za 1.5 m višjimi tli.

Pri gradnji ceste so za izravnavo tal deloma odkopali ilovico na levem gornjem delu pobočja in z njo zasuli kotanj. Na poravnana tla so nasuli gramoza, prvotno morda le 6 m široko, nato pa še 3 m proti severu. Danes je plast gramoza debela še 50 cm, kar pomeni, da so ga ob popravljanih ceste dosipavali, ne da bi bile sedaj vidne različne posamezne plasti. Košček opeke v vrhnji plasti na desnem, spodnjem robu cestišča je bil edina najdba v tem profilu.

Med dvema pobočnima policama je rimska cesta prečkala to pošev potekajočo prečno dolinico po nizkem nasipu, ki ga je na gornji strani spremljal 2 m širok odkopan raven pas, nato pa se je pošev odkopano pobočje dvignilo za 50 cm. Ker je dolinica nekoliko daljša in v mokrih časih odvaja talno vodo, je bilo cestišče izpostavljeno močnejšemu bočnemu spiranju ob deževnih obdobjih, saj očitno ni imelo propusta. Zaradi močnejšega spiranja so se pričele na ravnici pod cesto nalagati peščene plasti, ki segajo še danes 25 m daleč ob cesti, tik ob njej pa so do 1.2 m debele. Spajanje peščenih plasti ob spodnjem robu ceste z gramozom kaže tudi na to, da je bočna voda spirala pesek tudi s pronicanjem skozi gramoz, ki je morebiti prav zato sedaj dokaj sipek. Na mirno odlaganje kaže tudi precej vodoravna plastovitost peska, njegova homogenost in v zvezi z barvnimi otenki različna prepojenost z glinenimi delci. V nekem razdobju je plast peska dosegla višino gramoznega cestišča in po vrhu raztresen gramoz bi lahko govoril tudi za to, da so ga deloma uporabljali za cesto. Proti spodnji strani pobočja se peščena plast danes zlagoma tanjša in tam, kjer se v sterilnih tleh pojavlja rahel nagib, po nekaj metrih poneha. Kljub pronicanju bočne vode skozi gramoz pa je cestišče bilo vendarle dovolj suho, saj je voda skozi peščene plasti sproti otekala, kar se je pokazalo še pri izkopu profilnega jarka, ki se je, ob deževju napolnjen z vodo, izpraznil čez noč.

Nad vrhom gramozna na cestišču so sedaj različne plasti. Nad sredino ceste in njeno spodnjo polovico, nato pa še dalje po pobočju je 20—30 cm rumenkasto rjave peščene ilovice, medtem ko je kotanja med vrhom sredine ceste in sterilno podlago pobočja na gornji strani zapolnjena z enako, a čisto ilovico. Če je peščena ilovica še ostanek bočnega spiranja, pa je bolj glinasta plast med cesto in pobočjem znak mirnejšega usedanja glinenih delcev. Ta plast je tu tudi prekrita z 10 cm sive humozne ilovice, ki ustreza nekdanji vrhnjici zapolnjene kotanje. Prek celotnega profila leži nato še 30—45 cm rjave peščene ilovice, bolj sipke in humozne, kot znak novejšega nanašanja. Današnja površina pobočja prehaja z ravnice nad rimsko cesto v pobočje šele nad peščenim nanosom na spodnjem robu ceste, kjer peščena plast ni več tako zbita.

V podolžnem profilu (Sl. 5) je vidno, da leži profil št. 11 morebiti prav na najnižji točki prehoda preko dolinice, vsekakor pa se cestišče do naslednjega, 52 m oddaljenega profila št. 12 spet dvigne, pri čemer je možno, da je bilo v fazi najvišjega nasipa povsem ravno. Na današnji površini je nekdanje dno dolinice z nanosi že povsem izravnano.

Profil št. 16/2: gozd parc. 351/2, k. o. Pokoše, izkopan sredi prečne doline preko nasipu podobne vzpetine v trasi ceste tik pred recentnim jarkom. Današnja ravnica je neznatno nagnjena proti jugu. Enotna podlaga tal v tem okolišju je svetla rjavkasto siva ilovica, ki sega na severni strani 20 cm pod rušo, nato pa se pošev zniža do globine 1.5 m pod sedanjo površino in se nato skoro vodoravno nadaljuje proti jugu. Prekrita je s 5—10 cm debelo plastjo gramozja, ki pričinja ob znožju pobočja spodnje ilovice, sega 15 m proti jugu, pri čemer se polagoma razredči. Ta gramoz se v manj strnjeni obliki pojavlja že 11 m prej v profilu št. 16/1, v nekoliko debelejši plasti pa tudi onkraj sedanjega jarka v 28 m oddaljenem profilu št. 17, v tej obliki pa ga ni več v naslednjem profilu na obeh straneh. Za vse tri profile osrednjega dela ravnice je značilno, da pričinja gramoz zelo izrazito, prislonec ob prvotno pobočje v precej premi črti in da se v vseh treh primerih proti jugu polagoma redči. Gre torej za pribl. 100 m dolgo in do 17 m široko strnjeno plast gramozja, ki ima v tem profilu dokaj enakomerno debele prodnike, v profilu št. 16 pa so vmes tudi do 15 cm debeli kosi (Sl. 6).

Ta gramoz prekriva v profilu št. 16/2 na prvih štirih metrih od severa 60 cm debela plast peska in ilovice kot je bilo opaženo tudi v prejšnjem profilu št. 16/1. Drug gramoz je prekrit s sivkasto rjavim peskom, ki je v začetku do 80 cm debel. Ta pesek na severni strani klinasto preneha, na južni pa se, v tanjši plasti, nadaljuje neznano daleč po dolini. Podoben, le bolj mivkast in vodoravno plastovit pesek prekriva v debelini 40 cm gramoz še v naslednjem profilu št. 17, kjer pa je bilo mogoče določiti njegovo širino na 18 m. Prav tako ga je 30 cm tudi v profilu št. 16/1, kjer se v široki kotanji z debeli na 1 m in je najmanj 30 m širok. Podobna, a le na 10 m širok jarek omejena plast peska je v profilu št. 15 na zahodnem robu doline, medtem ko v profilu št. 18 na vzhodni strani doline sega v sam gramoz cestišča.

Na pesku leži do 20 cm debela plast vrhnjega gramozja, ki ima ohranjen le severni rob, medtem ko je vzdolžni recentni jarek južni rob cestišča odplavil. Pas gramozja je raven le v severni polovici ceste, kjer se na obrobju zniža za 40 cm. Na južni polovici je gramoz za 20 cm znižan in valovit, kar si je moč razložiti z ugrezanjem ob kolotečinah. Na podoben način leži gramoz na pesku tudi v profilih št. 17 in št. 18, medtem ko je v poprejšnjem profilu št. 16/1 mnogo bolj fragmentaren. Dokaj podoben profil je bil ugotovljen tudi v Sp. Novi vasi, kjer je rimska cesta prečkala s peskom zapolnjeno kotanjo.¹⁴ Skromnejši peščeni vložki se pojavljajo v profilih rimske ceste tudi pod Humom in v Loperšičah vzhodno od Ormoža.¹⁵ Pesek na gramozu na severnem robu cestišča pričča, da ni bilo prečnega preplavljanja ceste, kar pomeni v profilu št. 16/2, da so graditelji pretok vode pozneje uredili. Mesto takega pretoka je bilo najverjetneje v smeri sedanjega prehoda jarka prek trase rimske

peska. Oboje, prodniki in pesek prekrivata tu še drug 2 m širok plitek jarek s prodrom v sterilni ilovici. Nato se ilovnata podlaga tal spet zravnava in tako nadaljuje po polici proti jugu. Sterilna podlaga in plasti peska in gramoza so prekrite s svetlo rjavo ilovico sedanjih gozdnih tal, v kateri leže v vkopanem delu pobočja tudi raztreseni koščki oglja.

Ohranjeni del antičnega cestišča sta le prva dva metra gramoza, medtem ko se je cestišče v drugem delu z rabo in odplakovanjem deformiralo in poglobilo. Zato je mogoče domnevati vrh cestišča v osi ceste do 20 cm nad sedanjem površino gozdnih tal, medtem ko je njegov severni rob še skrit do 60 cm pod njo. V deformiranem delu cestišča in v pesku ob njem je bilo nekaj arheoloških najdb: kos skrilaste plošče, antična črepinja ter košček opeke, kar hkrati z najdbami v profilu št. 24 kaže na bližino bivališč. Kot je vidno v podolžnem profilu (sl. 7) se v osi ceste prvotna tla z gramozom pojavijo spet 16 m višje proti vzhodu, kjer je cestišče do profila št. 24 na vrhu grebena že skoro povsem vodoravno. Z recentnimi naplavinami prekrit poantični usek pričinja torej med obema profiloma in se navzdol proti zahodu vedno bolj pogloblja. Medtem ko kaže profil št. 23 še prekrit plitek poantični usek v trasi rimske ceste, se današnja tla navzgor proti profilu št. 24 nadvignejo od naplavin, ki jih je nanesa deževnica po prečnih kolovozih z višjih leg grebena.

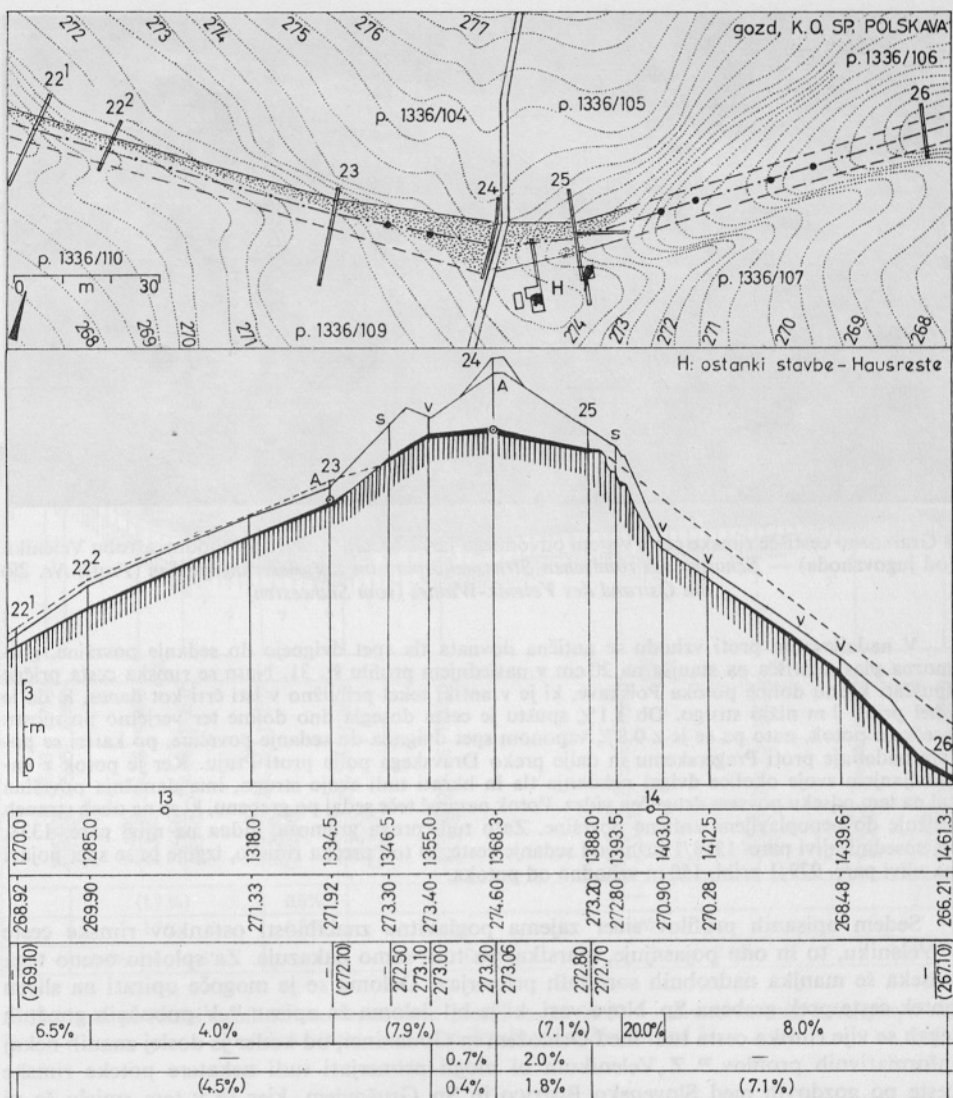
Profil št. 24: gozd parc. 1336/104, 109, k. o. Sp. Poljskava, izkopen ob zahodnem robu kolovoza, sedaj na novo nasute ceste po hrbtu grebena. Profil seka rimsko cesto na njenem prehodu čez greben, ki ima obliko plitvega pobočnega useka in je sedaj prekrit z recentnimi naplavinami do 1.1 m na debelo. Vkop v antiki ni bil globok, saj je segal le 0.5 m pod površino gornjega pobočja, na spodnji strani pa se je z njim izravnaval. Danes še 10 cm debela plast peščenega gramoza je široka 12 m in precej izravnan. Gramoz se na gornji strani naslanja na pobočje vkopa, na spodnji strani pa se vodoravno izteka, dokler raztreseni prodniki povsem ne prenehajo. Na nekaj mestih je gramoz prekrit z lečami temno sive humozne gline. V njem je ležal kos žrneljnega kamna (catillus), kosci opeke in ploščat kamen (PMMb, inv. št. A 5404).¹⁷

Ob useku na prevalu hrbta je na gornji strani pobočje še 5 m precej izravnan ter šele nato po počasnem prehodu preide v svojo antično in — vzporedno — sedanjo naravno obliko. Ta obcestna police je imela svojo namensko vlogo kot olajšan pristop k stavbam, ki so domnevane ob njej.¹⁸ Ob gornjem robu police sta ležala dva večja kosa marmorja, od katerih ima eden sledove obdelave. In situ lege kamnov ni bilo več mogoče ugotoviti, ker so ju izkopal delavci pri gradnji vodovoda, ki niso pazili na plasti (PMMb, inv. št. A 2912).

Na desni, spodnji strani ceste je izravnavno območje hrbta grebena obrnjeno k vzhodni strani. Dvojna širina gramoza v useku govori za to, da je bil del namenjen za pristop k cesti sami, ki je tekla, sodeč po prejšnjih profilih v zahodni polovici useka tik ob njegovem robu. Za potrditev te domneve bi moral biti ugotovljen najpogostejši obseg te razširitve, vrsta sond in vrba na polici pod cesto pa je pokazala le sterilno rumenkasto ilovico pod vrhno plastjo gozdnega humusa. Polici na obeh straneh ceste ležita sicer tik ob njej in na ugodni legi a stavba H je stala tik ob useku (Sl. 7).

Profil št. 28: gozd parc. 1336/107, k. o. Sp. Poljskava, izkopen prek znojža useka s traso rimske ceste. Današnji usek je tu širok pri dnu 11, s pobočji pa 18 m, globok pa je 1 m. Sterilna tla je svetla rumenkasto rjava ilovica, ki ima skladno s sedanjima na obeh straneh kratki poševni pobočji. Njena površina je zravnana, rahlo nagnjena proti južni polovici useka, kjer je prekrita s strnjeno črto črnih konkcij. Usek je, podobno kot tisti na zahodnem znojžu useka na tem grebenu, najbrž naravnega izvora, k tej širini pa je najbrž prispeval stranski usek, ki se mu nekoliko nad profilom priključuje s pobočja na južni strani. Graditelji ceste so tu le nasuli gramoz v širini 6 m in sicer v severni polovici useka, medtem ko je južna ostala prazna. Gramoz ima danes le še najnižjo braz, debelo 10 cm, v strnjenem obsegu pa je širok še 4.6 m. Površino ima nekoliko valovito in je brez peščenih primesi. To poslednje je bržkone pripisati vzdolžnemu odplakovanju, čeprav znaša podolžni sklon proti profilu št. 29 ob robu gozda le 2.7%. Glede na lego in obliko je cestišče tu povsem podobno tistemu v profilu št. 19 na drugi strani grebena. V profilu št. 27 višje v useku 42.5 m pred njim so ostanke gramoza ohranjeni le še v drugotni legi, v naslednjem profilu št. 29 izven gozda 76 m dalje, kjer se tla že izravnavajo pa je peščenogramozna plast cestišča spet do 35 cm debela. V gramozu je ležal 9 cm dolg železen klin (PMMb, inv. št. A 5405).

Po izstopu iz gozda se gramozno cestišče pojavi na površini prečnega kolovoza in je vidno tudi v novem odvodnem jarku (Sl. 8). Ko preide cesta na sedanje njivske površine na ravnini, v resnici najprej prečka močvirno kotanjo, ki je očitno del nekdanje struge potoka Poljskave in se na današnji površini kaže kot kačunjasta nižina ob znojžu Velenika. Močvirni predel z vlažno glino in talno vodo je tu širok vsaj 150 m, zato so morali graditelji cesto na najglobljem, pribl. 40 m dolgem odseku posebej utrditi. Kot se je to pokazalo v profilu št. 30 in v dodatnih sondah, so na močvirno glino naložili vsaj dve vrsti hrastovih debel in nanje nasuli gramoz, ki se tako ni mogel ugrezniti in razlesti v mehkih in vlažnih tleh (Sl. 9).¹² Ker se je okolica ceste zaradi naplavljanja peščenih in ilovnatih plasti polagoma dvigala, gramozni nasip pa zaradi svoje teže najbrž



7 Florin in podolžni profil rimske ceste med profili št. 22 in 26 — *Grundriss und Längsprofil der Römerstrasse zwischen den Profilen Nr. 22 und 26*

tudi nekoliko ugrezal, so ta del ceste z gramozom dosipavali, dokler je to bilo potrebno, podobno kot se je to zgodilo v podobnem položaju v Slov. Bistrici (tam profil št. 15). Tako je debelina gramoza tu dosegla 1.4 m, v podolžnem sklonu pa se je površina ceste skoro povsem izravnala in sega na njivi parc. 1338 še danes na površje. Sodeč po dosedanjih sondah je znašala dolžina s hrastovino podloženega odseka ceste vsaj 25 m, datacija tu uporabljenega lesa (po analizi C-14, izvedeni v ZRN) pa se giblje med vrednostmi 2085—2135. Če ta časovna opredelitev ustreza dejanskemu stanju, bi to pomenilo, da je bila na tej trasi utrjena prometna smer že pred rimsko okupacijo.

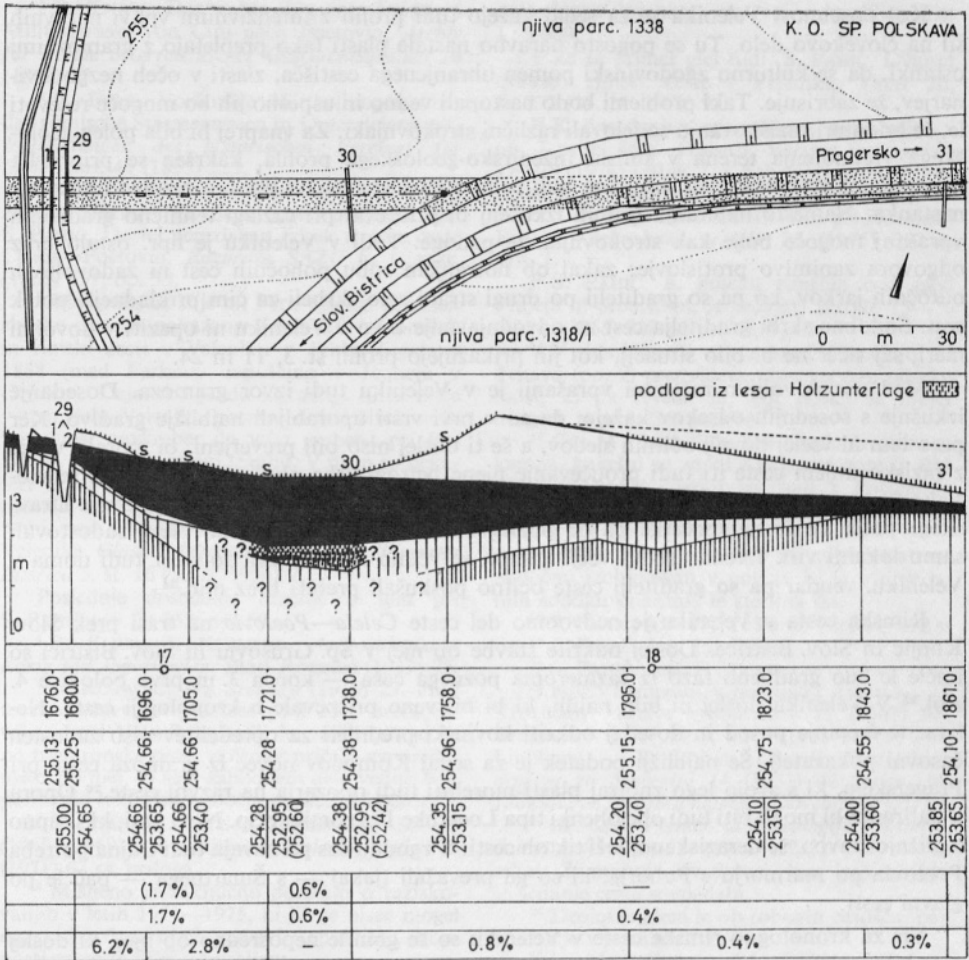


8 Gramozno cestišče rimske ceste v steni odvodnega jarka (profil št. 29) na vzhodnem robu Velenika (od jugovzhoda) — *Schotter des römischen Strassenkörpers im Entwässerungsgraben (Profil Nr. 29) am Ostrand des Velenik-Waldes (vom Südwesten)*

V nadaljevanju proti vzhodu se antična ilovnata tla spet dvignejo do sedanje površine, gramozna plast cestišča pa stanjša na 20 cm v naslednjem profilu št. 31. Nato se rimska cesta prične spuščati k dnu doline potoka Polskave, ki je v antiki tekel približno v isti črti kot danes, le da je imel pribl. 2 m nižjo strugo. Ob 1.1% spustu je cesta dosegla dno doline ter verjetno po mostu prečkala potok, nato pa se je z 0.8% vzponom spet dvignila do sedanje površine, po kateri se potem nadaljuje proti Pragerskemu in dalje preko Dravskega polja proti Ptujju. Ker je potok z naplavljanjem svoje okolice dvigal nekdanja tla in hkrati tudi svojo strugo, ima današnja površina tal na tem odseku povsem drugačen videz. Potok namreč teče sedaj po grebenu, ki se na obeh straneh znižuje do nepoplavljene antične površine. Zato tudi proga gramozna, vidna na njivi parc. 1338, na sosednji njivi parc. 1318/1 južno od sedanje ceste, ki tod prečka rimsko, izgine in se spet pojavi na njivi parc. 979/1 pribl. 150 m vzhodno od potoka.

Sedem opisanih profilov sicer zajema poglobitve značilnosti ostankov rimske ceste v Veleniku, to in ono pojasnjuje, marsikaj pa tudi samo nakazuje. Za splošno oceno tega odseka še manjka nadrobni sorodnih primerjav. Deloma se je mogoče opirati na sličen potek ceste prek grebena Sp. Nove vasi, ki je bil deloma že opisan.¹⁹ V pobočnih gozdnih legah se vije rimska cesta tudi med Ormožem in Godeninci, od koder je doslej znanih nekaj informativnih profilov.²⁰ Z Velenikom bi mogli primerjati tudi nekatere poteke rimske ceste po gozdovih med Slovensko Bistrico in Sp. Grušovjem, kjer se v tem smislu še ni sondiralo.²¹ Na vseh teh odsekih, če bi bili enotno raziskani, bi morebiti dobili zanesljivejšo podatke o zakonitostih, ki jih je rimskim graditeljem cest narekoval določen teren, tako pri trasiranju kot pri gradnji. V tem primeru gre izključno za tip gramozne ceste, o kakršnem je izven Podravja za sedaj na voljo le malo podatkov v drugih pokrajinah Slovenije.²²

Ob primerjavah znotraj doslej obravnavanega območja pada v oči, da imajo profili rimske ceste vzhodno od Ptujja po večini ohranjeno debelejšo plast gramozna, saj je ta, oblikovana v izrazit nasip, vzbujala pozornost kot »visoka cesta« že v srednjem veku in je ponekod podlaga še današnji.²³ Do tega je prišlo morebiti že samo zaradi tega, ker je na Ptujskem polju obilo gramozna na voljo neposredno ob cesti. Razen tega imajo razdiralne sile na prodnati ravnini manj možnosti za postopno uničevanje cestišč, saj so jih tam —



9 Tloris in podolžni profil rimske ceste med profili št. 29 in 31 — Grundriss und Längsprofil der Römerstrasse zwischen den Profilen Nr. 29 und 31

poleg človeka — najbolj prizadele le vode Drave in Pesnice. V Veleniku skoro ne moremo govorniti o namernem uničevanju rimske ceste, npr. z odkopavanjem gramoza za druge potrebe, vendar pa je gramozna plast presenetljivo šibka tudi na mestih, kjer se odplavljanje in spiranje gramoza s trase ni moglo intenzivno razviti (npr. pri profilu št. 10). Kot razlog razmeroma šibkejših nasipov bi zato smeli razumeti težavnejše dobavljanje gramoza od daleč oz. pomanjkanje ustreznega gradiva v bližini. K temu je treba še upoštevati močnejšo izrabo v poantičnem obdobju, združeno z naravnim razdiranjem, saj je bila trasa rimske ceste v Veleniku oz. poznejši vzporedni kolovozi ob njej, v rabi vse do 18. stol., ko so izven gozda zgradili takratno komercialno cesto. Če obstoje še drugi vzroki, jih bo treba šele odkriti.

Kot posebnost Velenika se za sedaj kažejo tudi profili z intenzivnimi vplivi naravnih sil na človekovo delo. Tu se pogosto naravno nastale plasti tako prepletajo z gramoznimi ostanki, da se kulturno zgodovinski pomen ohranjenega cestišča, zlasti v očeh nezdgovinarjev, že zabrisuje. Taki problemi bodo nastopali vedno in uspešno jih bo mogoče reševati le, če bodo pri raziskovanju sodelovali različni strokovnjaki. Za vnaprej bi bila poleg geološkega vrednotenja terena v smislu inženirsko-geološkega profila, kakršen se pripravlja pri gradnjah sodobnih cest, koristna tudi pedološka klasifikacija plasti z analizo njihovega nastanka. Namesto nabiranja lastnih izkušenj bi prispeval pri razlagi tehnično gradbenih vprašanj mogoče bolje kak strokovnjak te panoge. Tudi v Veleniku je npr. ostalo brez odgovora zanimivo protislovje: zakaj ob notranjem robu pobočnih cest ni zadovoljivih odtočnih jarkov, ko pa so graditelji po drugi strani zelo skrbeli za čim prikladnejši potek cest. Sodobne skrbi graditelja cest za odvodnjavanje tako v Veleniku ni opaziti v dovoljni meri, saj sicer ne bi bilo situacij, kot jih prikazujejo profili št. 3, 11 in 24.

Med nezadovoljivo rešenimi vprašanji je v Veleniku tudi izvor gramoza. Dosedanje izkušnje s sosednjih odsekov kažejo, da so v prvi vrsti uporabljali najbližje gradivo. Ker pa o tem ni vselej dovolj očitnih sledov, a še ti doslej niso bili preverjeni, bi moralo vstřic z raziskovanjem ceste iti tudi proučevanje njene petrografske okolice. V Veleniku se vsekakor postavlja vprašanje, ali so tudi tu uporabljali gramoz iz najbližnjih gramoznic Dravskega polja, če že ne spočetka pa ob poznejših obnavljanjih, ali pa so vselej zadostovali samo lokalni viri. Izredno redki večji kamni, še vedno le prodniki, so sicer tudi doma v Veleniku, vendar pa so graditelji ceste očitno poskušali prebiti brez njih.²⁴

Rimska cesta v Veleniku je nedvomno del ceste *Celeia—Poetovio* na trasi prek Slov. Konjic in Slov. Bistrice. Doslej odkrite stavbe ob njej v Sp. Grušovju in Slov. Bistrici so imele le eno gradbeno fazo iz razmeroma poznega časa — konca 3. in prve polovice 4. stol.²⁵ V Veleniku doslej ni bilo najdb, ki bi bistveno prispevale h kronologiji ceste. Neizrazite črepinje posod in dosedaj odkriti kovinski predmeti za opredelitev niso zadosten časovni pokazatelj. Še najbližji podatek je za sedaj Komodov novce iz gramoza ceste pri Pragerskem, ki s svojo lego znotraj plasti morebiti tudi opozarja na razvoj ceste.²⁶ Opora k datiranju bi mogli biti tudi obe oljenki tipa Loeschke I iz gomile v Sp. Novi vasi, ki skupno z bližnjo stavbo, še neraziskano, leži tik ob cesti. V zgodnji čas pa navaja tudi trajna potreba Poetovia po marmorju s Pohorja, ki so ga prevažali tjakaj — s Šmartnega — pač le po glavni cesti.

Vir za kronologijo rimske ceste v Veleniku so še gomile neposredno ob njej, ki doslej niso bile raziskane. Ker — poleg drobnih najdb — opozarjajo na obstoj bivališč neposredno ob cesti, bo verjetno tudi tam mogoče pridobiti ustreznih podatkov. Morebiti se pri tem pokaže, da gre na policah vzhodnega grebena Velenika za stavbe, ki so imele funkcionalno zvezo s cesto. Razdalja po 3 mp do Slovenske Bistrice na eni ter Stražgojnce na drugi strani bi govorila za to, s tem pa bi pridobili nov podatek o vzdrževanju rimskih cest in prometa po njih.²⁷ Pri tem je stalno tleče tudi vprašanje, ali morebiti niso rimski kamni v cerkvi v Sp. Polskavi bili tjakaj pripeljani iz bližnjega Velenika, saj sicer v kraju ni drugih rimskih najdb.²⁸ Podobno bi se bilo mogoče vprašati tudi za marmorno gradivo s Črešnjevca na drugi strani Velenika, a tega je tam prevelika količina, proti pa govorita tudi razdalja ter obstoj dveh gomilnih grobišč v kraju.²⁹ Vmes je najdišče rimskih novcev v Leskovcu, ki pa se, glede na teren, bolj povezuje s Črešnjevcem in Slovensko Bistrico, čeprav je tudi do Velenika le skok preko doline.³⁰ Vlogo rimske ceste v Veleniku na ti dve najdišči bi bilo treba še proučiti, a verjetno je, da so prebivalci na črešnjevskem grebenu opazovali promet po njej prav tako od daleč kot delajo to še dandanašnji — cesta teče mimo njih.

¹ R. KNABL, Der wahre Zug der römischen Militärstrasse von Cilli nach Poetovio, *Archiv für Kunde österreichischer Geschichtsquellen* 26 (1861) 55.

² F. FERK, Vorläufige Mittheilungen über das römische Strassenwesen in Untersteiermark, *Mittheilungen des historischen Vereines für Steiermark* 41 (1893) 223.

³ Med Ferkovo rokopisno zapuščino v Deželnem arhivu v Gradcu; doslej omenjeno pri S. PAHIČ, Doslej neraziskan odsek rimske ceste Celeia—Poetovio, *Razprave SAZU* 6, 1. razr. (1969) 351, op. 59.

⁴ Možnost, da si je bil Ferk ogledal ta odsek rimske ceste je nakazano v zapiskih o gomilah in rimski cesti v Veleniku v *Ferien-Tagebuch* 1888 (med Ferkovo zapuščino v Joaneju v Gradcu). Dejansko je do izgradnje hitre ceste v tem delu Velenika potekal dokaj širok usek naravnost navkreber do vrha grebena pri Pokošah, kjer se je potem izgubil. V njem so nekateri hoteli videti traso rimske ceste, ki se je ujemala s sicer neobjavljenimi Ferkovimi domnevami, npr. M. ARKO, Zgodovinske zanimivosti Velenika, *Glasnik delovnih ljudi občine Slovenska Bistrica* 5, št. 16 (30. 9. 1956) 2.

Poslednje dosedanje mnenje o tem pri S. PAHIČ (op. 3) 352, op. 59.

⁵ B. SARIA, J. KLEMENC, *Archaeologische Karte von Jugoslawien*, Blatt Rogatec (1939) 75.

⁶ F. KOVAČIČ, *Trg Središče* (1910) 23. Pred to modernizacijo prastare poti so v srednjem veku skozi Velenik tvorili in vozili očitno še po trasi rimske ceste, o čemer pričajo vzporedni useki ob njej, ki se v zahodnem delu vedno bolj pomikajo k znožju pobočja oz. sedanji cesti.

⁷ S. PAHIČ, *Varstvo spomenikov* 13—14 (1968—1969) 168 ss. IDEM *Arheološki pregled* 13 (1971) 63 ss, priloga.

⁸ Mišljeno je zaključno poročilo o raziskovanjih v letih 1971—1975, ki jih je pisec mogel opraviti z denarnimi sredstvi Republiške skupnosti za ceste SRS v Ljubljani.

⁹ V podrobnem objavljeno pri S. PAHIČ, Raznoteri obrazi rimske ceste v Panoniji prek Ptuja, *Ptujski zbornik* 4 (1975) 63 ss.

¹⁰ M. ŠIFRER, Kvarterni razvoj Dravinjskih gor in bližnjega obrobja, *Geografski zbornik* 14/2 (1974) 150.

¹¹ M. ŠIFRER, kot prej, karta (Kvartarne terase in periglacialni pobočni drobir v Dravinjskih gorah in v bližnjem obrobju), vrisano na podlagi sekcije 1 : 50.000, kar ne omogoča

natančnega prenosa na tu uporabljen list 1 : 5.000.

¹² Za ta primer glej tudi: S. PAHIČ, Dvajset obrazov rimske ceste v Veleniku, *Večer* 26, št. 272 (21. 11. 1970) 9.

¹³ K dosedanjim sporočilom, navedenim v op. 7 (prim. še S. PAHIČ, *Varstvo spomenikov* 17—19 (1974) 160 ss, 215, s shematiziranimi profili na sl. 31 in 82 (pomotoma Slov. Bistrica!).

¹⁴ S. PAHIČ, Plaz in rimska cesta pri Slovenski Bistrici, *Arheološki vestnik* 25 (1975) 392 ss, pril. 1.

¹⁵ S. PAHIČ, K poteku rimskih cest med Ptujem in Središčem, *Arheološki vestnik* 15—16 (1964—1965) 308 ss, pril. 5, 9, 10.

¹⁶ V klasifikaciji trase med Dravinjo in Trnavo (op. 9) predvideva pisec na tem odseku most, ki pa seveda ni, kot doslej še nikjer drugod, arheološko potrjen.

¹⁷ Gre za 15 cm dolg kos oboda žrneljnega kama, kakršni so znani z Brinjeve gore (v PM Maribor, neobjavljeno) ter tudi s Poštele in njene okolice (S. PAHIČ, *Časopis za zgodovino in narodopisje* NV 6 (1970) 166.

¹⁸ Teren pobočja je tam na zahodni strani razločno izoblikovan v polico, ki je v dosedanjih sondah pokazala le sterilna tla.

¹⁹ S. PAHIČ, (op. 13), 153 s ter (op. 14) 392 ss

²⁰ S. PAHIČ, (op. 15) 308 ss.

²¹ S. PAHIČ, (op. 3) 311 ss.

²² Npr.: Šempeter v Savinjski dolini — V. K(O)ŠEK, *Varstvo spomenikov* 12 (1967) 98; Trojane — A. B(OL)TA, *VS* 7 (1958—1959) 343; Ljubljana — R. LOŽAR, *Glasnik Muzejskega društva za Slovenijo* 14 (1933) 42; prim. še: J. ŠAŠEL, *Arheološka najdišča Slovenije* (1975) 86.

²³ M. KOS, *Vjesnik za arheologiju i historiju dalmatinsku* 56—59 (1954—1957) 177 — za odsek Zamušani—Cvetkovci, kjer trasi rimske in sedanje ceste sovpadata.

²⁴ Doslej najdeni le ob robovih cestišča, najizraziteje v profilu št. 5.

²⁵ I. MIKL-CURK, *Arheološki pregled* 14 (1972) 86; EADEM, *Varstvo spomenikov* 17—19 (1971—1973) 156 za Sp. Grušovje in *ibidem*, 211 za Slov. Bistrico.

²⁶ S. PAHIČ, *VS* 9 (1962—1964) 182 ss.

²⁷ S. PAHIČ (op. 3) 328, tab. 2.

²⁸ B. SARIA, J. KLEMENC, *Blatt Rogatec* (1939) 48, 76.

²⁹ Zbrani podatki v *Arheološka najdišča Slovenije* (1975) 310 — PAHIČ.

³⁰ *Ibidem*, 311.

DIE RÖMERSTRASSENRESTE IM VELENIK-WALD BEI PRAGERSKO

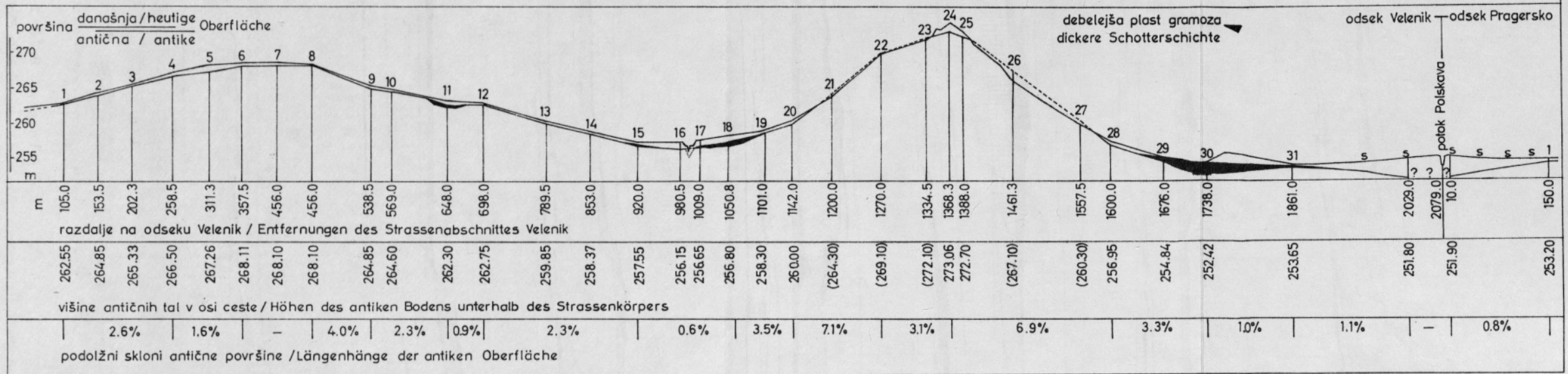
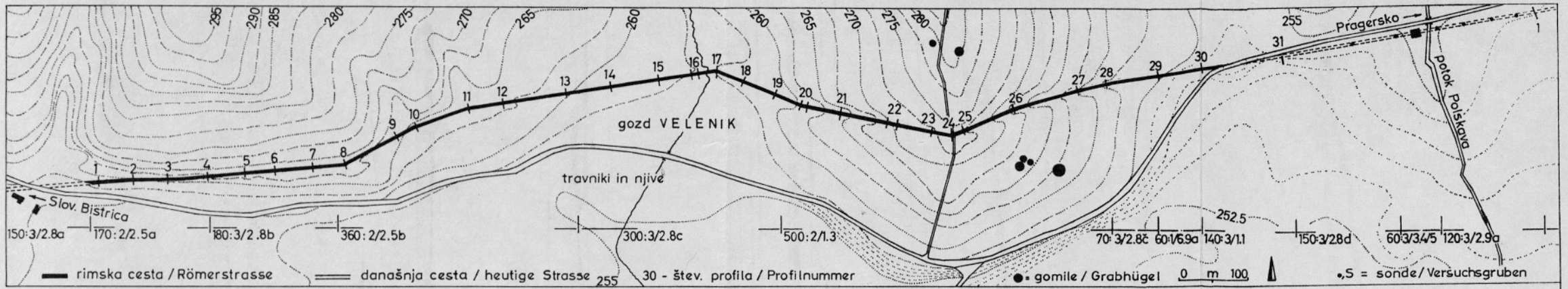
Zusammenfassung

Dieser Vorbericht bespricht denjenigen Abschnitt der Römerstrasse *Celeia—Poetovio*, der die hügelige Gegend des Velenik-Waldes streift. Der Verlauf der Strasse hier vorbei wurde schon bei R. KNABL verzeichnet, bei F. FERK besprochen und zuletzt bei B. SARJA auf der Karte 1 : 100.000 ziemlich genau eingetragen.¹⁻⁵ Darauf anknüpfend begann man im Jahre 1968 mit der Katasteraufnahme dieser Strassenlinie und nachfolgend mit dem Ausgraben der Querprofile, von denen insgesamt 35 auf je 50 m Entfernung gemacht wurden, worüber Teilberichte vorliegen.^{7,13}

Im Rahmen der Aufteilung der Römerstrassenreste nach ihren oberflächlichen Erscheinungsformen, die für den Abschnitt zwischen Dravinja bei Slov. Konjice und Trnava an der slow.-kroat. Grenze kürzlich unternommen wurde, entfallen auf den Velenik-Wald folgende Streckenteile: 500 m im direkten Einschnitt, 530 m im Seiteneinschnitt und 110 m meist unsichtbar verlaufende Strasse.⁹ Die Strassenführung auf dem Damm ist hier infolge der Geländeverhältnisse nicht vorhanden (Beil. 1).

Die Römerstrasse tritt in den Velenik-Wald vom SW ein, nachdem sie vorher in 500 m langen schrägen Richtung das Devinatal übersetzt hat. Zuerst lehnt sie sich an die flachen Abhänge des Hügelrückens an, wo sie meistens — mit einigen kürzeren Unterbrechungen — am Terrassenrand angelegt wurde (Abb. 2—3). Dann erreicht sie die Ebene des Quertales, wo ihre Reste unter der Überschwemmungsschichten liegen und wo sie ein kleines Bächlein überschritten hat. Ihre sekundäre Spuren sind erst am Westabhang des östlichen Kammes wieder sichtbar, wo ein heute tief eingesenkter Einschnitt ihren einstigen Verlauf deutlich gekennzeichnet. Nach dem Überschreiten des Kammes gelangt sie, nachdem ein gleicher Einschnitt die vorherige Situation wiederholt (Abb. 4), in die Ebene des Draufeldes, wo sie geradeaus an Pragersko vorbei gegen Osten zieht.

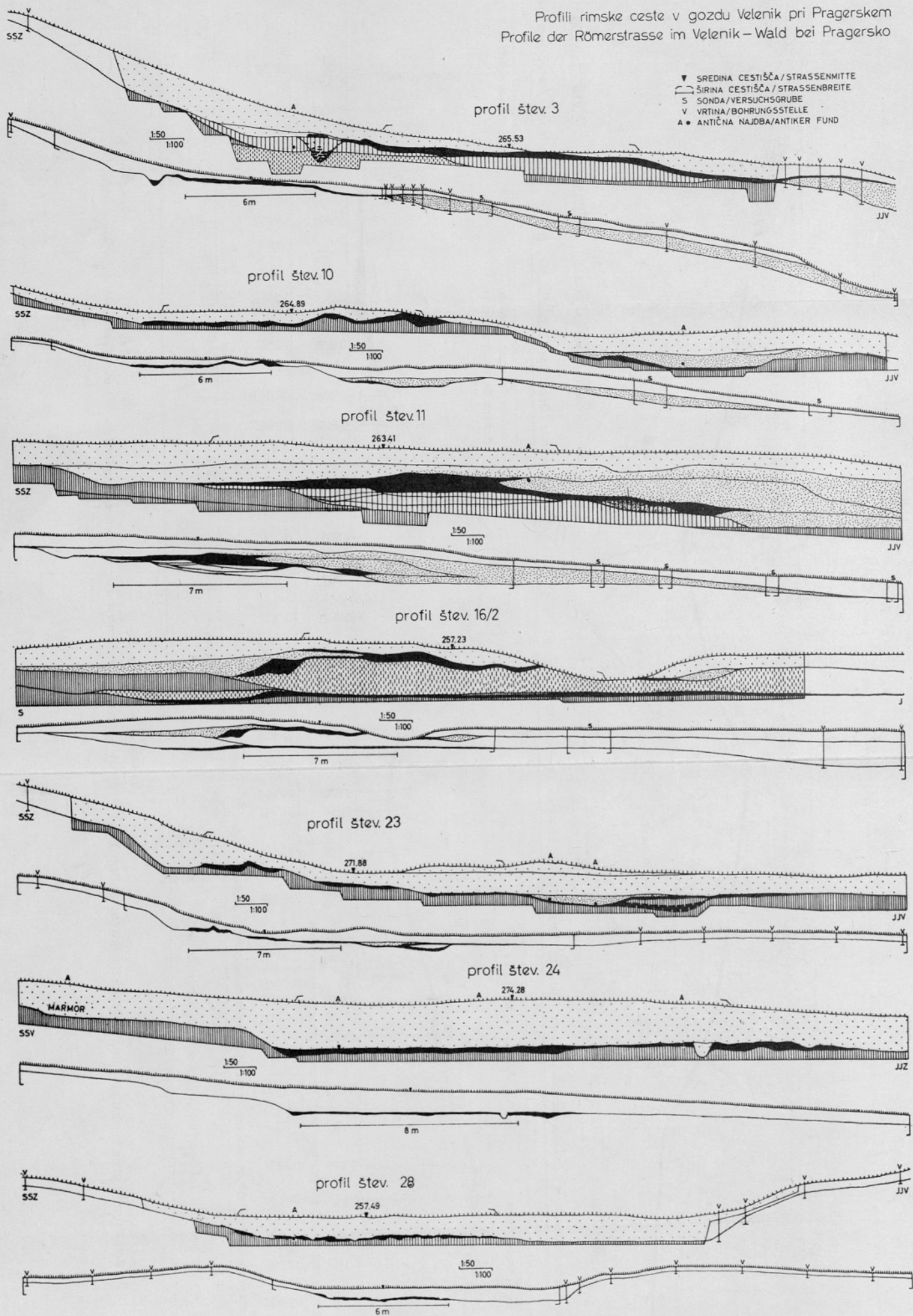
Als Beispiel der Erbauung und Erhaltungszustandes des Strassenkörpers werden sieben charakteristische Profile beschrieben und auf der Beilage 2 dargestellt. Das Profil Nr. 3 zeigt die Situation in einem Seiteneinschnitt, wo für die Anlegung der Strasse der innere Terrassenrand ausgenutzt wurde. Vom Strassenkörper sind nur noch die untersten 20 cm der üblichen 7 m breiten Schotterschicht erhalten, das Übrige wurde begrab abgeschwemmt, wie eine breite Sandschicht unterhalb der Strassenlinie es bezeugt. Profil Nr. 10 stellt eine ähnliche Situation vor, jedoch ist hier die Eintiefung weniger ausgeprägt und das Gelände fast eingeebnet. Die Strassenreste sind ähnlich karg und unterhalb der Strasse wurde in diesem Streckenteil ein breiter Graben — zum Abfuhr des Regengusswassers? — entdeckt. Profil Nr. 11 schildert den Strassendamm aus dickerer Schotterschicht an der Überquerung eines kleinen meist trockenen Quertales, wo zum Ausgleich der Höhenunterschiede die Strassenunterlage verstärkt wurde. Da ein Durchlass für zeitweilig vom Tal abfließendes Wasser offensichtlich nicht errichtet worden ist, wurden die Sand- und Staubschichten von der Strasse allmählich abgeschwemmt und zum Teil auf der ebenen Fläche neben der Strasse aufgelagert. Diese Sandschicht ist an der Strasse noch 1,2 m hoch, verjüngt sich aber am Abhang und verschwindet nach 25 m (Abb. 5). Profil Nr. 16/2 erklärt, wie die Strasse in der Talebene zuletzt auf einer sandigen Unterlage ausgebaut wurde. Die Sandschicht ist hier 0,8 m hoch, wird aber talabwärts verjüngt. Unterhalb der Strassenlinie reicht sie zwischen den Profilen Nr. 16/1 und 18 über die Talebene, wo sie zum Teil auf einer dünner Schotterschicht gelegen ist (Abb. 5). An beiden Seiten des Tales, wo die Strasse wieder auf den Abhang angepasst ist, wird der Sand nur noch an der unteren Seite der Strasse, als Abgeschwemmungsprodukt, beobachtet. Die Anlegung des schotterigen Strassenkörpers auf Sandunterlage wurde auch in der benachbarten Sp. Nova vas beobachtet, die Vermengung des Sandes im Strassenkörper mit Schotterschichten kommt aber auch in den Profilen östlich von Ormož vor.¹⁴⁻¹⁵ Da in diesem Tal die abfließende Wassermenge, besonders in den Regensperioden, bedeutender ist, wird hier ein Wasserdurchlass bzw. eine Holzbrücke vermutet, was aber, wie auch sonst nirgendwo, nicht gefunden wurde. Profil Nr. 23 bezeugt die Lage im Einschnitt des Westabhanges des Ostkammes, wo von dem Strassenkörper wegen der langdauernden Strassenbenützung in der nachrömischen Zeit sowie der vernichtenden Wirkungen des Regengusswassers nur noch der 1,5 m breite innere Rand erhalten blieb. Profil Nr. 24 bringt die Situation am Scheitel des Ostkammes. Die heute noch 12 m breite und 10—20 cm starke Schotterschicht in seichtem Einschnitt wurde von den am Kammmrille angeschwommenen lehmigen Massen 1 m hoch überdeckt (Abb. 7). Profil Nr. 28 zeigt die Römerstrassenreste am Ausgang des Osteinschnittes. Ausserhalb des Waldes wird die Schotterschicht wieder stärker und erreicht im Profil Nr. 29 am Waldrand (Abb. 8) die Dicke von 35 cm. Im weiteren Verlauf quert die Römerstrasse unterhalb der heutigen Ackerflächen zuerst eine Mulde, die als das vorrömische Bachbett der Polskava anzunehmen ist. Wegen des weichen Bodens wurden hier dem Schotter die Eichenstämmen unterlegt, die nach Methode C-14 mit den



Priloga 1 — Beilage 1:

Potek rimske ceste in njen podolžni profil v Veleniku (na podlagi karte 1 : 5000) — Verlauf der Römerstrasse mit dem Längsprofil im Velenik-Wald (nach der Karte 1 : 5000)

Profili rimske ceste v gozdu Velenik pri Pragerskem
 Profile der Römerstrasse im Velenik-Wald bei Pragersko



——— DANAŠNJA POVRŠINA, ——— HEUTIGE OBERFLÄCHE, ——— POANTIČNE PLASTI / NACHRÖMISCHE SCHICHTEN, ——— RIMSKA CESTA: OSTANKI GRAMOŽA / RÖMERSTRASSE: SCHOTTERRESTE, ——— ODPLAVLJEN PRAH IN PESEK / ABGESPULTER STAUB UND SAND, ——— OSTANKI STARIH (KULTURNH) TAL / ILOVICE IN PESEK / RESTE DES ALTEN (KULTUR)BODENS- LEHM UND SAND, ——— STERILNE OSNOVNE PLASTI / GEWACHSENER BODEN = ČISTA RJAVKASTO RUMENA ILOVICA / BRAUNLICH GELBER LEHM, ——— PLASTI PESKA / SANDSCHICHTEN, ——— LEŽIŠČA PRODA / KIESLAGER

Priloga 2 — Beilage 2:

Izbrani profili rimske ceste v Veleniku — Ausgewählte Profile der Römerstrasse im Velenik-Wald

Werten 2085 — 2135 datiert sind. Der Strassen damm wurde dann allmählich erhöht und reicht — 1.4 m dick — zur heutigen Oberfläche (Abb. 9). Nach Überquerung dieser Mulde erhebt sich der Strassenkörper wieder um sich gleich danach wieder zum antiken Talboden des Polskava-Baches zu senken. Hier wird eine Brücke vermutet, sie kann aber nicht nachgewiesen werden, da wahrscheinlich ca 60 m des Strassenkörpers fehlen und verschiedene Umstände die Nachforschung verhindern. Östlich des Baches steigt die Römerstrasse wieder und bleibt dann dicht unter der heutigen Oberfläche bis Ptuj.

Die im Velenik-Wald gemachten Beobachtungen vermehren die bisherigen Kenntnisse über die Erbauungs- und Zerstörungsformen der Römerstrassen in Nordslowenien.¹⁹⁻²¹ Die hiesigen Schotter-schichten des Strassenkörpers sind gegenüber jenen am Ptujsko polje und östlich von Ormož, die — viel dicker — noch im Mittelalter als »Hochstrasse« bemerkt wurden, stärker abgetragen, wurden aber schon zur Römerzeit, wahrscheinlich wegen mangelhaften Baumaterial, spärlicher aufgeschüttet. Daher haben sich die Benützung dieses Verkehrsweges bis zum 18. Jahrhundert, als die Josephinische Commercialstrasse nebenan am Waldrande ausgebaut wurde, sowie die schädlichen Wasserwirkungen hier viel stärker ausgewirkt. Die Verquickung der angelegten Strassen-schichten und natürlichen Auflagerungen, die hier besonders auftritt, verlangt — in Hinkunft — engere Zusammenarbeit der Archäologen und Naturforscher. Die hier gemachte petrographische Untersuchung der Schottermuster blieb auf halbem Wege, da die Umgebung in dieser Hinsicht nicht untersucht ist. Dem neuzeitlichen Strassenerbauer kommt auch selten vor, dass die Römer hier manchmal so wenig Wert auf die Wasserabführung gelegt haben, wenn sie gleichzeitig sehr genau die möglichst geradelinige Strassenführung angestrebt haben. Auf Grund der Vermessungen, die auf gütliche Weise dr. Paul Leber — im Kärnten selbst ein Römerstrassenforscher — verrichtete, konnten ein Hauptprojekt 1 : 1000 sowie das entsprechende Längsprofil, die dem Endberichte vorbehalten sind, erfolgreich hergestellt werden.

Die Erbauungszeit dieses Strassenabschnittes konnte im Velenik-Wald kaum nach unmittelbaren Funden festgestellt werden. Die Scherbenreste (beim Prof. Nr. 25), Eisengegenstände (Prof. Nr. 10 und 28), Mahlsteinfragment (Prof. Nr. 24) sowie Ziegelbröckel haben noch keinen genauen Aussagewert. Obwohl die neulich aufgedeckten Bautenreste in Sp. Grušovje und Slov. Bistrica westlich von da erst dem Ende des 3. und dem 4. Jahrhundert angehören²⁵ deuten eine Commodusmünze im Strassenprofil von Pragersko sowie zwei Öllampen vom Typus Loeschke I ans dem Hügelgrab an der Römerstrasse von benachbartem Sp. Nova vas, auf frühere Zeiten hin. Wenn man bedenkt, dass auch der Marmor von Pohorje (Umgebung von Šmartno), der in Poetovio vom Anfang an verarbeitet wurde, auf diesem Wege dorthin verfrachtet werden musste, wird man der Velenik-Strasse wohl ein frühes Alter zuweisen dürfen. Die naheliegenden Grabhügel und aufgedeckten Baureste am Ostkamm, die offensichtlich mit dem Strassenverkehr in Verbindung stehen, werden nach ihrer Erforschung gewiss dazu beitragen.