

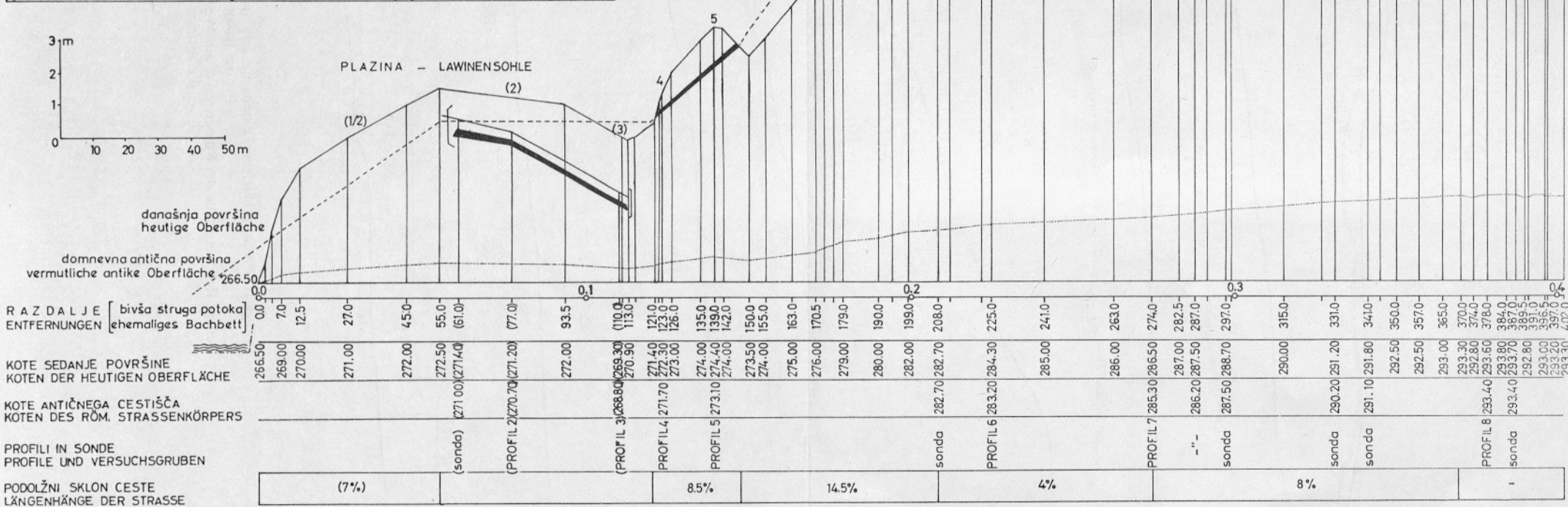
## PLAZ IN RIMSKA CESTA PRI SLOVENSKI BISTRICI

STANKO PAHIČ

*Pokrajinski muzej Maribor*

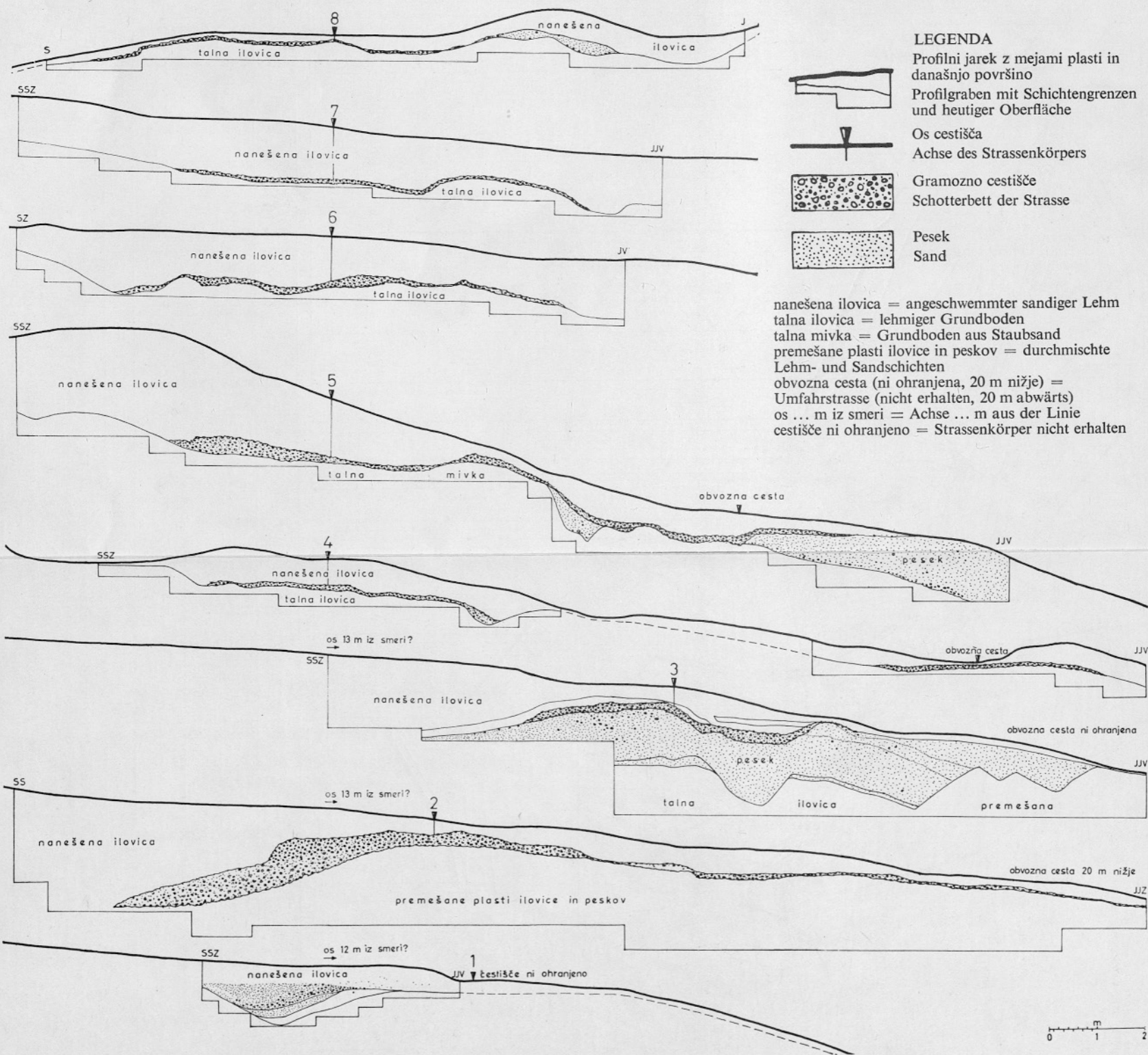
Med najrazličnejše usode posameznih odsekov rimskih cest se uvršča tudi tisti njen del, ki pelje skozi zaselek Brinje v Sp. Novi vasi pri Slov. Bistrici prek 300 oz. 50 m visokega grebena iz Bistriške v Devinsko dolino. Ugodno mesto za prečkanje grebena se je graditeljem ponujalo že od daleč, saj je bilo za 15 m znižano sedlo vidno kot obzorna črta. Zato je trasa ceste prečkala teraso Bistriškega polja prav v taki smeri, da je dosegla greben tik pod njim. Ugoden je bil tudi vzpon po pobočju, ki je bilo že v antiki s plazovi, kakršni so na zahodni strani tega grebena česti in se na novo pojavljajo še danes, razčlenjeno v dve stopnici. Rimska cesta se je dokaj naravnost povzpela na hrbet spodnjega plazu, nato pa pošev zavila po pobočju navzgor do prevala, ki so ga očitno še nekoliko priredili oz. znižali. Trasiranje ceste prek plazu res da ni bila najboljša rešitev, a plaz je očitno že miroval, zato je ugodnost nizkega prevala odtehtala morebitne nevšečnosti. Te so se pričele sprva pojavljati z druge strani: pobočno izpiranje večinoma drobnopješčenih tal je najbrž nenehoma prekrivalo pobočni del cestišča. To je polagoma privedlo do tega, da je bil nazadnje prevozen le še zunanji del ceste, dokler niso bili nekoč pozneje prisiljeni 120 m dolg kos ceste sploh opustiti in zgraditi tik pod njo obvoznico v zmanjšani širini prvotnega cestišča. Nazadnje, a najbrž šele po propadu antične prometne mreže, ker drugih nadomestnih tras ni bilo opaziti, se je pričel gibati oz. trgati plaz in tako je bila rimska cesta pretrgana na dveh mestih (pril. I). Delovanje pobočnih voda je uničevalno delo pozneje še pospešilo, saj je dele cestišča odplavilo, na drugih mestih pa prekrilo z naplavinami. Tako nudi komaj 400 m dolg odsek rimske ceste na zahodnem pobočju grebena Sp. Nove vasi v Brinju kaj pestro podobo, ki smo jo skušali ujeti v desetih prečnih in nekaj podolžnih in pomožnih profilih (pril. II). Na nekaj mestih cestišče sploh manjka, ponekod se je ohranil le še gornji obcestni jarek, drugod le del cestišča, a tudi od ohranjenih cestišč so nekatera hudo poškodovana od izrabe, druga pa nalomljena od plazu.

Stanje rimske ceste, ugotovljeno v letih 1971—1973, je bilo pomembno ugotoviti tudi zato, ker se poslej ni več ohranilo v celoti. Po skoro dva tisoč letih so se na isti preval namreč vrnili graditelji sodobne hitre ceste »Slovenike« in tik zraven antičnega izkopali nov mnogo globji usek, pobočje s plazovi pa nasuli v visok nasip. S tem je ta del grebena dobil povsem novo podobo, obnovljeni tranzitni pomen pa bo imel poslej proti severu tudi drugo smer — proti Mariboru in Gradcu, kamor je antična cesta zavijala šele pozneje po trdnih prodnatih tleh Dravskega polja pri Šikolah. Ob odpiranju nove prometne črte naj zato ta prikaz



Priloga I: Tloris in podolžni profil trase rimske ceste med 0–402 m raziskovalnega odseka Sp. Nova vas pri Slovenski Bistrici (skica — po topografsko-katastrskem načrtu 1 : 1.000 in dodatnih meritvah)

Beilage I: Grundriss und Längensprofil des Verlaufes der Römerstrasse zwischen 0–402 m des Forschungsabschnittes Sp. Nova vas bei Slovenska Bistrica (Skizze — nach topographischem-Katastralplan 1 : 1.000 und zusätzlichen Abmessungen)



Priloga II: Prečni profili rimske ceste na zahodnem pobočju grebena Sp. Nova vas pri Slovenski Bistrici (izkopavanja 1971—3)

Beilage II: Querprofile der Römerstrasse am Westabgang des Hügelkammes von Sp. Nova vas bei Slovenska Bistrica (Grabung 1971—3)

obudi spomin na davno izumrlo staro in ob vsej širokopoteznosti antičnih graditeljev cest pokaže tudi njihovo nemoč pred prirodnimi pojavi, ki jih sodobna graditeljska tehnika tudi na tem mestu poskuša preprečiti že v kali.

*Profil št. 1* (njiva parc. 249, k. o. Sp. Nova vas), ugotovljen v treh jarkih v treh različicah. Vsem je skupno, da cestišče na tem delu plazuje, že na pobočju proti dnu doline, ni več ohranjeno, temveč je bilo mogoče zaslediti le notranji obcestni jarek. Ta je najbolje ohranjen v različici b (pril. II, sl. 1), kjer tvori 4,3 m široko in ob izkopu do 0,9 m globoko kotanjo v rumeni ilovici osnovnih tal. Jarek je zapolnjen sprva s temnejšo sivo ilovico kot nekdanjo površinsko plastjo, nato pa s 40 cm debelo plastjo svetlo rjave peščene ilovice oz. rjavega ilovnatoga peska kot usedlino izpranih površin. Na pricestni strani je večinoma peščen gramoz, prinešen s cestišča, raztreseni prodniki gramoza pa leže tudi drugod po jarku. Do 20 cm debela črnkasta humozna ilovica prekriva spodnje plasti v nekdanji višini tal in nakazuje že opuščen oz. zapolnjen ter s travo prerasel jarek. Nad njo leži do 40 cm svetlo rjave ilovice, nanešene z višjih leg pobočja v poznejšem času in do danes z oranjem v vrhnji legi spremenjene v temnejšo sivo rjavo ornico. Tam, kjer bi se moralo pričeti cestišče, so le še obrobni ostanki gramoza na temno sivih nekdanjih humoznih tleh, ki prekrivajo drobno prodnato in z ogljem mešano sivo rjavo ilovico nad sterilno podlago. Ker te ilovice v podaljških sonde ni, gre bodisi za del od plazue nanešenih plasti, bodisi za posebej nasuta tla pod cestiščem. Teren cestišča je bil do danes spran v pobočje prečne raztrganine plazue.

*Profil št. 2* (travišče parc. 250, k. o. Sp. Nova vas), izkopen skozi sredino spodnjega plazue (pril. II, sl. 2). Sterilne podlage tu tudi v globini 2,8 m (globje ni bilo mogoče kopati zaradi talne vode) še ni bilo, pač pa so se vse do sodobne površine menjavale raznolike plasti rumenih ilovic, raznobarnih peskov, črnkastih humoznih prog in drobnega prodca. To pomeni, da hrbet plazue, po katerem je potekala rimska cesta, ni enovita masa, temveč je nastala s postopnim plazanjem plasti oz. z njihovim prekrivanjem, kar je vidno po tem, da so plasti nagnjene navznoter. Nad njimi leži plast nasutega gramoza rimske ceste v skupni širini 9 m, ki tvori danes hrbtu plazue se prilegajoči rob. Ker se je plaz s cestiščem vred premikal proti dolini, je na zgornji strani nastajal jarek, ki se je polagoma poglabljal. Plasti, ki so se nagibale v jarek, so nagnile tudi cestno površino, kar so popravili z dosipavanjem gramoza. Ta je zato na gornjem robu nazadnje 6 m širokega cestišča debel do 0,8 m, medtem ko se debelina gramozne plasti v sredini cestišča giblje okrog 0,4 m. Z nagibom se je gramoz s cestišča pomikal v jarek, kjer po 3,5 m klinasto preneha. Nad njim leže peščene plasti, prav tako sprane z vrha cestišča, ki jih je nazadnje prekrila humozna površina nekdanjih tal, ta pa označuje vrh udornega jarka v zadnji fazi rimske ceste. Z nadaljnjim naplavljanjem peščenih plasti s pobočja in usedanjem glinenih delcev v stoječi vodi se je ta jarek do današnjih dni zapolnil in tako na zunaj zakril nekdanja dogajanja.

Medtem ko sega gramozna plast glavnega cestišča na opuščeni njivi skoro do površine, pa je v profilu št. 2 že vidno obvozno cestišče 20 m stran od 0,5 m pod recentno površino. Celotna plast obvoznega cestišča je široka tu 5 m in največ 20 cm debela, kar — skupno s situacijo v profilih št. 4 in 5 — kaže, da gre za zasilno rešitev. Gramoz s tega cestišča leži v globini do 30 cm še niže na pobočju.

*Profil št. 3* (travišče parc. 250), izkopen na vzhodnem pobočju plazue tik pred prečnim udorom plazue (pril. II, sl. 3). Sterilna osnova rumene ilovice je valovito nagubana v skladu s premikanjem plazue. Prekrivajo jo deloma ostanki temno sive humozne ilovice nekdanje površine, na tej pa leži v osrednjem delu profila do 1,3 m debela plast svetlega rumenkasto rjavega peska. Na spodnji strani pesek preneha ob poševni steni ilovice, na zgornji pa se spušča v udorni jarek in mu zaradi talne vode nismo mogli ugotoviti konca, verjetno pa preneha v obliki klina ob dnu jarka. Pesek je na tem mestu tuj element, čeprav je sicer kot glavna plast prisoten v grebenu. Možno je, da je z naplavljanjem prišel v prvotno kotanjo

ob plazu z nekega odprtega profila višje na pobočju, ali pa so ga sem nasuli graditelji ceste, da bi zapolnili kotanjo in napravili podlago za cestišče. To je ob iskopu sestavljala do 6 m široka in do 25 cm debela plast nasutega gramoz. Kot v prejšnjem profilu se je tudi tu gornji rob cestišča, a verjetno šele po odmiku s prvotnega mesta, upognil navzdol v jarek, z gibanjem plazu pa se je cestišče prelomilo tudi v sredini. Po opustitvi ceste se je v spodnji kotanjasti polovici cestišča pričela usedati glina, ki je dobila humozno prevleko nekdanje površine, kakršna sega potem prek gornje polovice cestišča navzdol v udorni jarek. Globina in obseg tega jarka sta ostala neznana, nad humozno plastjo pri dnu pa je v celoti verjetno vsaj do 2 m na debelo zapolnjen z nanešeno svetlo rjavo, pri dnu bolj peščeno, pri vrhu pa čistejšo ilovico. Poprejšnje oranje na tem mestu gramoz na cestišču ni bistveno poškodovalo. Na pobočju pod njim so se nabrale do 0,7 m debele plasti s cestišča spranih peskov, ki so v vrhnjem delu najbrž že odplavljeni. Os cestišča v dosedanji legi je za 13 m premaknjena od domnevane prvotne osi višje na pobočju. Prečni udor, ki ga je izrazilo določeval jarek med plazom z njivo in nepremaknjenim pobočjem v gozdu, je dokončno pretrgal tako glavno kot obvozno cesto. Poznejše zveze so bile možne le višje na pobočju, kjer je bil viden usek opuščenege kolovoza in so za kmečke potrebe do gradnje sedanje ceste uporabljali večinoma utrjen novejši kolovoz. Antične obvozne poti v profilu št. 3 ni bilo mogoče zajeti, ker je bila s površine nagnjenega in premaknjenega pobočja odplavljena.

*Profil št. 4* (gozd parc. 248/2, k. o. Sp. Nova vas), izkopen na meji gozdne površine in tik nad prečnim udornim jarkom (pril. II, sl. 4). Ta del pobočja je ostal v prvotni legi in tako izven plazu. Sterilna podlaga so v gornjem delu drobni (mivkasti) sivi peski, ki nato preidejo pod vrhno plast rumenkasto rjave ilovice. Na tej leži z vzdolžno denudacijo (ker zajema profil cestišče v klancu) že močno poškodovana 6 m široka in do 20 cm debela plast gramoz. Gramoz je neenakomerno debel in podolž naguban. Na zgornji strani preneha ob ploskem vkopu v pobočje, na spodnji pa pada v 1,2 m širok in v antiki pribl. 60 cm globok jarek, ki je obrobljal cestišče. Gramoz se navzgor nadaljuje proti profilu št. 5, navzdol pa preneha že 2 m po profilni črti zaradi prečnega udara oz. poznejše erozije.

V tem profilu je spet vidno gramozno cestišče obvozne ceste, široko tukaj 4,5 m in debelo do 20 cm. Na tem mestu je precej oddaljeno od glavne ceste, saj je med osema obeh cest 13,5 m razdalje. Obvozno cestišče leži 1,6 m nižje od glavne ceste in sicer tik na robu police ob pobočju, ki nato strmo pade v dolino k potoku.

*Profil št. 5* (gozd parc. 248/2, k. o. Sp. Nova vas), izkopen na 25 m dolgi polici izven plazu (pril. II, sl. 5). Sterilna podlaga je v višji legi pobočja rumena ilovica, nižje pa večinoma svetlo sivi drobni (mivkasti) peski. Teren za cestišče je bil vkopan v pobočje, na 10 m široko polico pa nato nasut gramoz. Ta je bil ohranjen v š. 7 m ob zunanem robu police in je bil na pobočni strani še 40 cm debel, ker je bila ta polovica zaradi nanašanja plasti s pobočja prej opuščena. Druga polovica cestišča je bila močno iztrošena in spremenjena v plitev usek. Ko so se s pobočja nanešene ilovnate plasti razširile še na drugo polovico cestišča, je bilo to opuščeno, v pobočje pod njim pa izkopen nov usek. S tem vkopom je bila presekana do 60 cm debela plast z gornje ceste spranega peska, ki sicer pokriva pobočje pod njo. Na izravnana tla, ki so deloma odkrila sterilno mivkasto peščeno podlago, deloma pa so ležala na peščeni plasti z vrhnjega cestišča, so nasuli 4 m široko plast gramoz, ki se je ohranil 10—20 cm na debelo. Z vožnjami in vzdolžnim odplavljanjem na klancu se je cestišče na pobočni strani poglobilo v plitev usek. Ozek jarek med obvoznim cestiščem in steno pobočja se je po lagoma zasul z naplavljenno ilovico in prodniki z višjih leg. Svetla rumenkasto rjava ilovica nad spodnjim cestiščem je prišla na to mesto s počasnim enakomernim nanašanjem. V nasprotju z gornjo cesto obvozno cestišče ni bilo prekrito s pobočnim nanašanjem, zato v tej plasti ni humoznih prog, v pobočju pa se je usek videl kot polica do današnjih dni.

*Profil št. 6* (gozd parc. 257/4, k. o. Sp. Nova vas), izkopan na vrhnji (udorni?) polici pobočja, ki visi tu tudi povprek proti erozijski zajedi v grebenu (pril. II, sl. 6). Zaradi take lege so tu odkopali del pobočja, da so izravnali tla za cestišče, ob njem pa pustili 2 m širok plitev jarek. Do 6 m široka plast gramozna cestišča je bila tudi tu podolž nagubana in zato tudi na površini neravna, ob zunanjem robu pa močno iztrošena. Gramoz je bil še do 30 cm debel, humozna ilovica nad njim pa je kazala na kotanjo v cestišču. Poševno pobočje pod cesto je bilo prekrito z odplavljenimi plastmi gramozna in peska, cestišče in okolica ob njem pa sta danes skrita pod nanešeno rjavkasto rumeno peščeno ilovico, ki sega do 1 m nad antična tla.

*Profil št. 7* (gozd parc. 257/4, k. o. Sp. Nova vas), izkopan na polici pred pričetkom sedanjega širokega useka na hrbtu grebena (pril. II, sl. 7). Kot poprej tudi tu tla še vise povprek v erozijsko zajedo, ki je nastala ob sedaj prekritem izviru podtalnice. Zaradi neznatnega stranskega nagiba tu bržkone ni bilo treba izravnovati podlage, temveč so gramoz nasuli kar na naravna tla. Gramozna plast je bila ohranjena v širini 8,5 m in največ do 15 cm debela. Na pobočni stani klinasto preneha, na drugi strani pa se spušča proti jarku, ki je bil morebiti namenoma izkopan zaradi odvodnjavanja ali pa je bil že del erozijskega poglobljanja. Tudi tu je na eno polovico cestišča gramoz poglobljen v plitek usek, v katerem pa ni temno sive ilovice kot v drugem delu ceste. Rjave in svetlo rjave plasti peščene ilovice in vmesnih prodcev prekrivajo tod cestišče do 1,2 m na debelo. Te plasti izvirajo že iz tal useka na hrbtu grebena, koder je izpiranje površine uničilo tudi antično cestišče. To je bilo mogoče ugotoviti v vzdolžnem profilu navzgor, kjer je gramoz izginil po trinajstih metrih čeprav so današnja tla tam za 1,3 m višja od antičnih.

*Profil št. 8* (gozd parc. 257/6, k. o. Sp. Nova vas), izkopan na umetni polici — useku v pobočje na vrhu grebena (pril. II, sl. 8). Mesto tega profila leži že skoro povsem na vrhu antičnega prelaza, ki pa je zaradi recentnih posegov že deformiran. Cesta je prečkala greben v poševni smeri in je bila zato tu naslonjena že na vzhodno pobočje naravnega sedla in sicer bržkone ob njegovo znožje. Zato so odkopali pobočje le v toliko, da so dobili obcestni jarek, ki je bil dokaj plitek. Gramozno cestišče je bilo tu močno iztrošeno in se gramoz na neravni površini izrabljene ceste ni obdržal povsem v strnjeni legi. Na pobočni strani ceste proti jarku nagnjena plast peska govori za to, da je bila gramozna plast cestišča v tem profilu nekoč občutno debelejša, sedanjí napis nad antičnim cestnim robom pa je nastal potem, ko so nanešeno plast pobočja s poznejšimi kolovozi, ki so tu vzporedni z rimsko cesto, poglobili v recentni, sedaj že opuščeni usek. Na spodnji strani se pobočje že spušča v prečno dolino, ki prihaja do grebena od severne strani.

Gramoz, uporabljen za nasipavanje ceste na tem odseku, izvira iz doline Bistrice, deloma verjetno iz potoka samega, deloma pa morebiti iz prodnih ostankov teras ob njem višje proti Pohorju. Kot na drugih presekih rimske ceste na Bistriškem polju je tudi tu gramoz dokaj grobega sestava in pomešan z oblicami s pr. do 25 ali več cm. To ustreza transportni moči potoka Bistrice na prostoru od Zg. Bistrice navzdol in loči gramoz tega prelada od tistega iz dolin Ložnice in Devine, ki zaradi nekoliko daljšega ravninskega poteka do območja rimske ceste nista prinašali proda v taki sestavi. Preskrbovalni obseg bistriškega proda je na zahodu segal do neposredne bližine Ložnice, na vzhodu pa po vsem severovzhodnem znožju grebena Sp. Nove vasi vsaj do Devine ali morebiti še preko doline.

Situacija trase ceste na Bistriškem polju sicer kaže, da je bila usmerjena na vrh prelaza, vendar se je pod grebenom nekoliko zaobrnila na levo, da se je laže in od strani povzpela na takrat verjetno 5 m višji hrbet plazu oz. polico kot jo je takrat izoblikoval. Natančneje višinske razlike med cesto v dolini in traso na spodnji polici pobočja sedaj ni mogoče več ugotoviti, ker cestišče v dolini manjka, polica pa se je s premikanjem tudi nekoliko posedla. Zanesljivo višinsko točko nudi tu najprej šele profil št. 5, kjer je imel teren do izgradnje sedanje ceste še antično lego. Od tod dalje je mogoče izračunati strmec rimske ceste vsaj

v glavnem vse do sedanjega vrha v profilu št. 8. Po vzponu na spodnjo polico se je rimska cesta očitno blago vzpenjala vse do profila št. 4, odkoder dalje je morala prebiti izrazit rob terasi podobne vrhnje police. Vmesne sonde so pokazale, da prihaja gramož, ki je v profilu št. 6 še 1 m pod sedanjo površino, že po desetih metrih nizzdol na površje, s čimer je bil strmec med to vmesno točko in 60 m navzgor ležečim prof. št. 7 oz. koncem gramoža 13 m dalje s 4% precej blažji od tistega na vzponu po profilu št. 5, ki je znašal 14%. Nadaljnji potek ceste je imel najbrž vse do profila št. 8 enakomeren spet občutno zmanjšan strmec s poprečno 8%. Danes je usek na hrbtu grebena, še na zahodni strani in v gozdu, širok pri dnu 25 m, kar v skladu s traso ceste kaže, da se je razširil predvsem proti zahodu. Težko je presoditi, ali je ta širina nastala že v antiki, kaj bi bilo zaradi peščenih plasti, ki so primerne za gradnje, tudi mogoče. Izraba terena zaradi antične ceste in prometa v njeni smeri do sedanjih dni sama ni mogla privedi do tolikšnega preoblikovanja, hudourniško spiranje peščenih plasti pa najbrž ne bi privedlo do izrazito pravilnega in strmega zahodnega roba useka. Antična tla je mogoče bolje razločiti v gornjem delu useka pred profilom št. 8, kjer se je večinoma še ohranila prvotna površina oz. je po usekih v njo in ob njej mogoče zasledovati njeno preoblikovanje. Vsekakor bi nekatere teh usekov smeli tudi tu povezati z uporabo te prometne smeri še po propadu rimske ceste, saj jih je najti na vzporednem poteku tudi na severovzhodnem pobočju grebena Sp. Nove vasi in na pobočjih Velenika, koder je pač gozd varoval prvotne oblike površine.

Prirodne sile, ki so ogrožale rimsko cesto, so bile raznolike. Kako so v dolini obvladali potok Bistrico, ni znano, ker ob znožju grebena prvotnih tal ni več, do sedanje regulacije pa se je potok od tod dalje do konca grebena v Lokanji vasi tesno privijal k pobočju. Plaz v spodnji polovici grebena je bil v času gradnje ceste očitno povsem umirjen in ni vzbujal nobenih pomislekov. Kot je vidno v profilu št. 2, se je njegovo gibanje oz. drsenje obnovilo šele pozneje, bilo pa je najbrž tako umirjeno, da je bilo potrebno dosipavati le gornji rob ceste, ki je drsel v nastajajoči vmesni jarek. Čeprav se je do današnjih dni ta jarek povsem zapolnil z nanešenimi plastmi s pobočja, je kotanja takega jarka od poznejšega udara na robu gozda še danes očitna, bila pa bi večja, če ne bi deževje po kolovozu navzdol nanašalo vedno novih naplavin. Po prečkanju spodnjega plazu so morali v pobočje vkopati usek, da bi jo lahko izpeljali na vrhno polico. Odprto pobočje useka ter prevladovanje ilovnato peščenih plasti v grebenu je ob tem pospešilo spiranje in naplavljanje ob vsakem deževju, tako da je bilo treba cesto na tem mestu verjetno redno čistiti, dokler v neki dobi skrb za čiščenje ni popustila ali pa se je ranašanje toliko okrepilo, da je pričelo cesto zapirati. Po profilu št. 5 je videti, da je promet tekel po zunanji polovici cestišča še nekaj časa, nato pa so se raje odločili za gradnjo obvoznice nekaj metrov nižje. Obvoznica je bila očitno bodisi le zasilna rešitev bodisi pa znamenje neskrbnosti časa, pri čemer bi lahko pomislili na pozno antiko, ko je jel organiziran promet po tej poti že pešati. Kulturne ostaline v stavbi št. 2 na Bistriškem polju, sezidani tik ob cesti, kažejo na to, da je bil promet vsaj do sredine 4. stoletja še dovolj živahen, da je opravičeval take gradnje. To bi lahko potrjevalo domnevo, da je bila obvozna trasa zgrajena šele v tem stoletju. V rabi je bila nato verjetno do prekinitve cestne zveze z novim udiranjem in lomljenjem plazu. Za ugotavljanje časa tega udara in uničenja ceste za vselej ni na voljo arheoloških podatkov. Ker na grebenu Sp. Nove vasi ni zanesljivih sledov drugih tras rimske ceste, lahko domnevamo, da novih obvoznih smeri ni bilo več. V takem primeru pa je bil antični promet že tako šibak, da gradnja nove ceste ni prišla več v poštev. Če vzamemo to domnevo kot *terminus ante quem non*, potem to nikakor ne sme izključevati možnosti, da se je plaz udril in raztrgal šele kdaj pozneje v poantičnem obdobju. Ker je s tem odrinil tok potoka od grebena, je možno tudi, da je tok vode sam pripomogel k udiranju, podobno kot se je to dogajalo do regulacije v neposredni bližini tega mesta še sedaj.

Vzporedno z dokončnim propadom rimske ceste je najbrž potekalo tudi odnašanje cestišča med profiloma št. 5 in 6, tj. na vzponu na gornjo polico. Tu so si hudourniške vode našle najkrajšo pot v dolino pošev prek ceste, dokler ji niso nazadnje obrusile in odnesle celotno cestišče. Nekdanji usek na gornjo polico je bil tako do gradnje sedanje ceste spremenjen v pobočni jarek s strmim odtokom proti potoku Bistiici tik ob znožju, od cestišča pa je v steni pobočja ostal le še ozek rob gramoz. Recentni odkop peska je na tem mestu dokončno uničil cesto med obema profiloma.

Žrtev podobnega spiranja in odpavljanja je bil tudi odsek ceste med profiloma št. 7 in 8 na vrhnjem vzponu pred prelazom. To uničevanje je segalo do bližine profila št. 6, kjer usedanje ilovice v kotanji na cestišču kaže na umirjena tla. Usek levo ob cestišču pod profilom št. 8 je precej globji od antičnih tal, kar kaže na njegovo mlajše poreklo, čeprav je morebiti nastal že iz nekdanjega antičnega občestnega jarka. Verjetno pa je precej prispeval k nanašanju peščenih plasti na antično površino, s katerimi je ta danes prekrita v širokem useku na vrhu pobočja. Kot se na tem mestu to dogaja še dandanes, vsaka odprta površina gozdnih tal, odkop, kolovoz ali cesta, ob deževjih, še zlasti pa seveda ob nalivih in neurjih, dokaj naglo spreminjajo okoliška tla, sklenjen gozd pa jih varuje. Zato se je tudi prelaz v Brinju do današnjih dni obdržal v taki obliki, da ob sondiranju omogoča rekonstruirati antično podobo. Srečno naključje pri tem je, da so sodobni graditelji »Slovenike« presekali greben tik zraven antičnega prelaza in so ga tako ohranili tudi prihodnosti. Tako bo ostal kot redek spomenik kraja, kjer sta si dve med seboj povsem tuji dobi podali roke z načinom gradnje cest nekdanj in sedaj.

## ERDLAWINE UND RÖMERSTRASSE BEI SLOVENSKA BISTRICA

### *Zusammenfassung*

Autor bespricht im obigen Aufsatz denjenigen Abschnitt der römischen Strasse Celeia — Poetio, wo sie zwischen dem Bistrica- und Devinatal den um 50 m höheren Rücken an einem natürlichen Sattel überquerte. Am westlichen Abhang verlief die Strasse dabei über eine alte Lawinenstufe, die später wieder allmählig in Bewegung kam und zuletzt die Verkehrslinie gänzlich unterbrach (Beilage I). Seine Ausführungen stützt der Autor auf Daten, die er in den mehr als zehn Profilen aus den Quer- und Längsgräben erworben hat und welche hier kurz beschrieben sowie auf der Beilage II wiedergegeben sind.

Die Römer hatten ihre Strasse schnurgerade über die Terasse des Bistricafeldes angelegt, wo sie meistens noch erhalten war. In der Talniederung des Baches Bistrica ist jedoch der Strassenkörper abgeschwemmt, so dass auch der Anfang des Aufstieges auf den Rücken fehlt. Die Strasse bestieg in leichtem Bogen die Lawinenstufe, wo sie verschiedenartig erfasst werden konnte (Prof. 1—3), setzte sich durch einen Seiteneinschnitt (Prof. 4—5) auf die obere Terasse fort (Prof. 6—7), von wo sie nach kürzerem Verlauf in den künstlichen Einschnitt eintrat und so den Sattel bewältigte (Prof. 8).

Die Lawine war zur Zeit des Strassenbaues gewiss insoweit ruhend, dass sie den Römern keine Bedenken gab, die Strasse auf ihrem Rücken anzulegen, denn durch ihre stufenartige Lage am Fusse des Abhanges war die Erreichung des Sattels nur erleichtert. Das nachfolgende allmähliche Rutschen machte es notwendig, den Strassenkörper durch neue Beschotterungen am inneren Rande zu befestigen (Prof. 2). Die ernstere Bedrohung der Strasse gab es aber im Bereiche des Profiles 5, wo die vom Abhange abgespülten und auf der Strasse aufgelagerten Ton- und Sandschichten den Strassenverkehr zuerst eingeengt und schliesslich ganz unmöglich gemacht hatten. Dies zwang die Römer einige Meter unterhalb eine Umwegstrasse zu bauen, die jedoch nicht die ganze Breite der



Hauptstrasse hatte (Prof. 4—5), was die Annahme rechtfertigt, dass sie als Notlösung in der späteren Zeit entstand. Sie wurde, schlecht unterhalten, einige Zeit befahren, da starke Abnutzungsspuren festzustellen sind, bis die Lawine durch Querrisse neulich zum Abrutschen kam. Dadurch war diese Strassenlinie endgültig unterbrochen und weder hier noch in der näheren Umgebung erneuert. Den sichersten *Terminus ante quem non* bilden die Funde aus den Häusern in der Talsohle, die aus dem 3. und 4. Jahrhundert stammen und durch ihre Lage unmittelbar an der Strasse zweifellos mit dem Strassenverkehr verbunden waren. Es muss aber auch die Möglichkeit herangezogen werden, dass die Unterbrechung der Strasse erst einmal in der späteren, postantiken Zeit erfolgte.

Nach Auflassen des Verkehrs wurden die römischen Strassenreste dem Spiel der Naturkräfte überlassen. Der Strassenkörper wurde an mehreren Stellen abgeschwemmt (Prof. 1 und 3, im Einschnitt zwischen den Prof. 7 und 8) oder durch die Erosionseinwirkungen samt der Unterlage gänzlich abgetragen (zwischen den Profilen 5 und 6). Neue Auflagerungen der sandigen Tonschichten hatten dicht unterhalb des Sattels den antiken Boden oder noch erhaltene Strassenreste bis zu 1 m hoch überdeckt (Prof. 6 und 7). Somit hat sich der Längsprofil der Strassenlinie bis heutigen Tagen stark verändert, so dass es nur durch tiefere Grabungen möglich war, den alten Zustand wieder rekonstruieren zu können. Dazu gab es in den Jahren 1971—1973 noch die letzte Möglichkeit, denn die Erbauerer der neuen Autobahn »Slovenika« haben denselben Sattel aufgesucht und ihn durch den viel tieferen Einschnitt ganz umgeändert. Die oberste Stelle des antiken Strassenverlaufes mit dem durch den späteren Gebrauch stark erweiterten Einschnitte blieb dabei glücklicherweise der Zukunft erhalten, der untere Teil des Abhanges wurde jedoch mit dem mächtigen neuen Strassendamm meistens überdeckt. So reichten sich hier zwei weit auseinander liegende Epochen die Hände und bilden auf derselben Stelle das seltene Denkmal des Strassenbaues von Einst und Jetzt.