

RIMSKE PUTNE POSTAJE NA PODRUČJU SJEVERNE HRVATSKE U KASNOANTIČKIM ITINERARIMA

Anđelović, Matea

Master's thesis / Diplomski rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Humanities and Social Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Filozofski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:131:923846>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-22**



Sveučilište u Zagrebu
Filozofski fakultet
University of Zagreb
Faculty of Humanities
and Social Sciences

Repository / Repozitorij:

[ODRAZ - open repository of the University of Zagreb
Faculty of Humanities and Social Sciences](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FILOZOFSKI FAKULTET
ODSJEK ZA ARHEOLOGIJU
SMJER: Antička arheologija
Ak. god. 2020./2021.

Matea Anđelović
RIMSKE PUTNE POSTAJE NA PODRUČJU SJEVERNE HRVATSKE U
KASNOANTIČKIM ITINERARIMA
Diplomski rad

Mentorica: dr.sc. Vinka Matijević

Zagreb, 2020.

Izjava o akademskoj čestitosti

„Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je ovaj rad rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na istraživanjima te objavljenoj i citiranoj literaturi. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.“

(potpis)

Sinopsis

Ovaj rad temelji se na istraživanju izvorne građe, rezultata arheoloških istraživanja te relevantne literature. Dotiče se pitanja važnosti rimskih puteva i komunikacija, pravnom ustroju i razdiobi istih. Rimljani su težili iskorištavanju prirodne topografije u svrhu širenja komunikacija unutar Carstva te u tome vidimo značajnost područja sjeverne Hrvatske gdje se rimske ceste protežu uz rijeke Savu, Dravu i Dunav. U ovome radu raspravlja se o prometnim komunikacijama u provinciji Panoniji, te se pozornost posvećuje putnim postajama - *mansiones*, uzduž bitnih rimskih puteva ovog područja i identifikaciji njihova slijeda s naglaskom na literarne izvore u kasnoantičkim itinerarima.

Ključne riječi: kasna antika, itinerarij, Panonija, rimske ceste, putne postaje, *mansiones*, sjeverna Hrvatska, komunikacije

Synopsis

This paper is based on research into source material, archaeological knowledge and relevant literature. Concerning the importance of Roman roads and communications, the legal structuration and distribution of the same, Romans sought to exploit the natural topography for the purpose of expanding communications within the Empire, and in this we see the importance of northern Croatia where the Roman roads extend along the rivers Sava, Drava and Danube. This paper discusses road communications in the province of Pannonia, and focuses on road stops - *mansiones*, along the important Roman roads of the area, and identifying their sequence with emphasis on literary sources in late antique itineraries.

Key words: Late Antiquity, itinerary, Pannonia, roman roads, road stops, *mansiones*, northern Croatia, communications

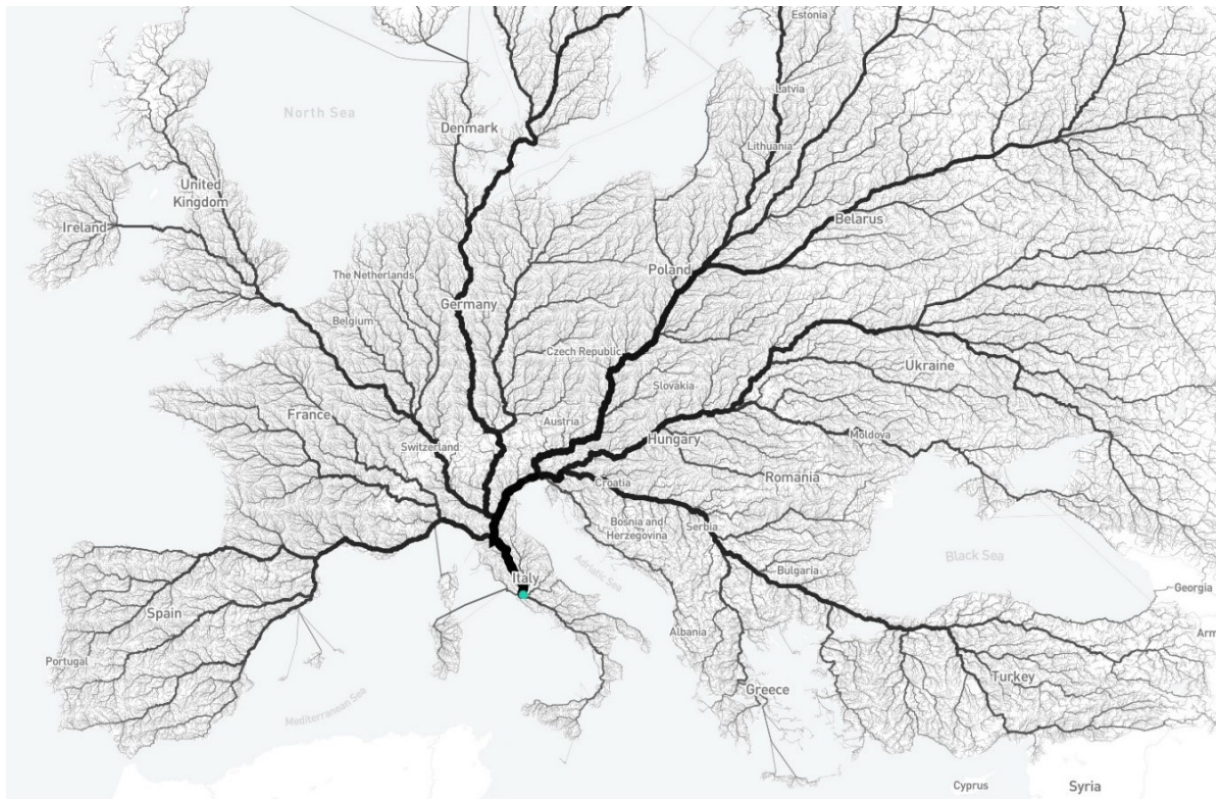
SADRŽAJ:

1. UVOD.....	5
2. PUTEVI U RIMSKOM SVIJETU.....	6
2.1. Važnost puteva i komunikacija.....	12
2.2. Izgled rimskih cesta.....	13
2.3. Pravni ustroj i razdioba cesta.....	17
3. IZVORI I LITERATURA ZA POZNAVANJE RIMSKIH PROMETNICA I KOMUNIKACIJA.....	21
3.1. Mape.....	22
3.1.1. Peuntingerova mapa.....	24
3.1.2. Sistematizacija toponima na Peuntingerovoj mapi po vrstama.....	25
3.1.3. Mape kao strateški dokumenti.....	29
3.2. Itinerari.....	30
3.2.1. <i>Itinerarium Antonini Augusti</i>	30
3.2.2. <i>Itinerarum picta et adnotata</i>	32
3.2.3. <i>Itinerarium Burdigalense sive Hierosolymitanum</i>	32
3.3. Latinski geografski manuskripti i kozmografije.....	34
4. POVIJESNI I GEOGRAFSKI PREGLED PODRUČJA SJEVERNE HRVATSKE.....	36
4.1. Geografska obilježja.....	36
4.2. Rimsko osvajanje.....	41
4.3. Kasna antika na području sjeverne Hrvatske.....	49
5. POVIJEST ISTRAŽIVANJA RIMSKIH CESTA U HRVATSKOJ.....	54
6. PUTNE POSTAJE – <i>MANSIONES</i>	56
7. PUTNE POSTAJE NA RIMSKIM CESTAMA PODRUČJA SJEVERNE HRVATSKE U KASNOANTIČKIM ITINERARIMA.....	62
7.1. <i>AQUILEA – VIMINATIUM</i> : strategija povezanosti Italije i Panonijskih provincija.....	63
7.2. Dionica <i>EMONA – SISCIA – SIRMIMUM</i>	65
7.3. Dionica <i>PETOVIONE – MURSA – SINGIDUNUM</i>	72
7.4. Limeska cesta.....	84
7.5. Sporedne (vicinalne) prometnice.....	89
8. ZAKLJUČAK.....	91
9. POPIS PRILOGA, TABLICA I SLIKA.....	93
10. IZVORI I LITERATURA.....	106

1. UVOD

Od najranijih vremena čovjek ima potrebu za putovanjem. Rimski putevi i komunikacije jedna su od najvećih ostavština produkcije rimske civilizacije. Njihova je važnost ležala u velikom strateškom značaju komunikacije sa naglaskom na vojnoj, ekonomskoj, trgovačkoj i socijalno-društvenoj namjeni. Namjera ovog rada je raspravljati o istome s naglaskom na putnim postajama važnih komunikacija sjeverne Hrvatske, s osvrtom na povijesne i epigrafske izvore koji su iznimno važni za poznavanje rimskih cesta, putnih postaja te komunikacija i povezanosti unutar Rimskog Carstva.

Rimske ceste bile su arterije samog Carstva. Povezivale su provincije, gradove, ljude i kulture. Učinkovita i dominantna cestovna mreža jedan je od najznačajnijih karakteristika učinkovitog funkcioniranja Rimskog Carstva, ona je bila temelj pokretnosti, odnosno mobilnosti, koja je karakterizirala efikasno širenje Carstva te uspješno održavanje carske moći.¹



Slika 1. Rimske ceste kao arterije Rimskog Carstva

¹ M. Sanader, *Itinerarium Burdigalense. Razmišljanja o ubikaciji putnih postaja i jedan prijedlog*, u: M. Sanader, *Rimljani između Mediterana i Dunava*, Zagreb, 2018., str. 461 (dalje u tekstu navedeno kao Sanader 2018).

Rimljani su bili najučinkovitiji i najsustavniji graditelji cesta u stara vremena. Područje sjeverne Hrvatske bilo je dio Rimskog Carstva, te je njen teritorij također postao dio tog značajnog i velikog komunikativnog sustava. Rimska cestovna mreža na hrvatskom teritoriju bila je vrlo gusta te je povezivala glavna naselja tog doba, kako u obalnom i kontinentalnom dijelu današnje Hrvatske tako i šire povezivanjem bitnih točaka provincija Rimskoga Carstva. Današnja znanost svoju povezanost s mnogim rimskim cestama ne duguje samo zapisima drevnih geografa i brojnim sačuvanim miljokazima, već i drevnim vodičima, rutama i zapisima. Na temelju podataka iz tih izvora izrađena je ne samo topografska karta rimskih naselja, već su istodobno istraživači pokušali pronaći antičke spomenike i izvorne rimske ceste te ih identificirati sa suvremenim, postojećim graševinama, strukturama, lokalitetima i lokacijama. U ovom radu koncentrirani smo na područje Sjeverne Hrvatske u nabranjanju putnih postaja na bitnim magistralnim prometnicama, s osvrtom na njihovo spominjanje u kasnoantičkim itinerarima kao iscrpnom izvoru informacija o putevima i komunikacijama tadašnjih vremena s usporedbom položaja u današnjem svjetlu.

2. PUTEVI U RIMSKOM SVIJETU

„Putevi i komunikacije odigrale su važnu ulogu u stvaranju rimske povijesti. Rimljani su se vodili politikom i logikom najbolje iskoristivosti prirodnih uvjeta, određujući prometne smjerove što izravnije.“² Ivan Milotić ističe kako su „temeljna obilježja rimske cestogradnje i vještine rimske gradnje bile su prilagodljivost reljefu, geomorfološkoj i pedološkoj podlozi, hidrografskoj mreži, podneblju i klimi.“³ Sjeverna Hrvatska odličan je primjer takvih obzira rimske cestogradnje. Glavne su prometnice pratile tokove Save, Drave i Dunava, a poprečne ceste koje su povezivale magistrale koristile su se riječnim dolinama i kotlinama.⁴

² H. Gračanin, *Rimske prometnice i komunikacije u kasnoantičkoj južnoj Panoniji*, *Scrinia Slavonica* 10, 2010., str 9-10 (dalje u tekstu navedeno kao Gračanin 2010).

³ I. Milotić, *Rimska cestovna baština na tlu Hrvatske*, Zagreb: Hrvatsko društvo za ceste - Via Vita, 2010., str. 63 (dalje u tekstu navedeno kao Milotić 2010).

⁴ Gračanin 2010., str 9-10.



Slika 2. Karta triju glavnih rijeka područja sjeverne Hrvatske

Radove na određivanju trasa vodili su rimski mjeritelji – *agrimensores*, vodeći računa o nizu okolnosti i ciljeva koji su se trasiranjem buduće ceste morali postići. Trasa ceste prilagođavala se zemljopisnim i prirodnim obilježjima, društvenim čimbenicima, poput gustoće naseljenosti i brojnosti stanovništva u kraju te gospodarskim, geopolitičkim i strateškim okolnostima. Pri trasiranju, Rimljani su vodili računa o udaljenosti između naseljenih mjesta i o suvislom razmještaju putnih postaja, a nerijetko su iskorištavali trase već postojećih (predrimskih) puteva.⁵ Prije urbanog razvitka rimske cestogradnje najstariji oblici puteva u svojim počecima nisu imali obilježja cesta. Većinom su to bile utabane životinjske staze koje su se slijedile prilikom drevnih kretanja i većih migracija.⁶ Na području Hrvatske prije svega postojali su neolitički putevi, koji se još nazivaju i geografskim putevima jer su se komunikacijske veze u obliku ih staza uspostavljale dolinama rijeka i preko planinskih prijevoja. Poveznice s današnjim dijelovima sjeverne Hrvatske mogle su se protezati dolinom rijeke Kupe i dalje Savom u oba smjera.⁷ Najznačajnija mreža prapovijesnih puteva u Europi bili su jantarni putevi. Na primjer, trase jantarnih puteva uglavnom su slijedile tokove velikih rijeka a duljina tih staza i dugovjeka

⁵ Milić 2010., str. 64

⁶ Milić 2010., str. 25.

⁷ Milić 2010., str. 25

neprekidnost trgovine njima opravdano im daje svojstvo najstarijih trgovačkih puteva europskog kontinenta. Među cestama starog vijeka spominju se još babilonske i egipatske ceste. Niti jedna od navedenih civilizacija nije u većoj mjeri gradila ceste već se većina prometa toga vremena odvijala na neizgrađenim stazama.⁸ Tokom stoljeća vidljivo je kako su nekadašnji putevi, makar ne popločani i bez većih konstrukcijskih odlika, bili važni u razvitku cestogradnje i razumijevanja komunikacija. Pomoću tih puteva dalje se razvijala suvisla mreža puteva, komunikacija i trgovine između teritorijalnih jedinica, stoga možemo reći da su predrimski putevi odigrali važnu ulogu velikog razvitka rimske cestogradnje. Ivan Milotić ističe stav H. Schriebera koji navodi „kako su Rimljani gradili ceste prema načelu da mora spajaju, a planine razdvajaju.“⁹ Možemo reći kako je ovako pjesnički pojednostavljen opis rimske gradnje prikaz idealne vizije gradnje rimskih puteva i komunikacija. Dapače, pothvati nisu bili jednostavni, te je svako pozicioniranje ceste moralo biti dobro promišljeno. Na primjer, ako su rimski mjeritelji – *agrimensores*, postavljali cestovnu trasu riječnim dolinama, ili uz vodotoke, morali su misliti i na mogućnost plavljenja ceste.¹⁰ Problematika trasiranja rimskih cesta uz rijeke i potoke iznimno je zanimljiva u panonskoj Hrvatskoj, na varaždinskom području, u Međimurju te je gradnja rimskih cesta i komunikacija zahtijevala odgovarajuća pravna uređenja.¹¹ Rimskim cestama bila je namijenjena važna uloga u sustavu diobe zemljišta i njegovoj parcelaciji. Za to se koristila *groma* – rimska mjeriteljska naprava za određivanje centurija u centurijskom sustavu, ali i za trasiranje prometnice u krajoliku, ovisno o smjeru protezanja glavnih prometnica i okosnica.¹²

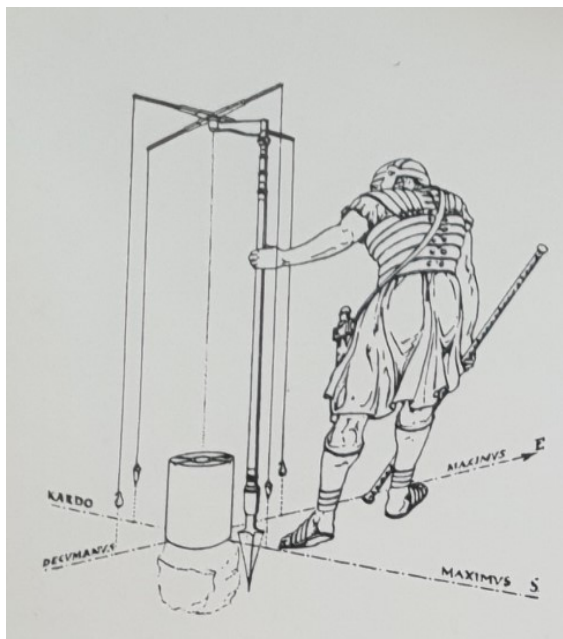
⁸ Milotić 2010., str. 27.

⁹ Milotić 2010., str. 68.

¹⁰ Milotić 2010., str. 70.

¹¹ Milotić 2010., str. 63.

¹² Milotić 2010., str. 80.



Slika 3. Rimska groma

„Početak rimske cestovne mreže i cestovnog sustava opravdano se smješta u 2. st. pr. Kr.“ – Temelje je njezinu razvoju postavio Apije Klaudije Slijepi (*Appius Claudius Caecus*), dok se utemeljenje cestovnog sustava pripisuje Gaju Semproniju Grakhu (*Gaius Sempronius Gracchus*).¹³ Za vrijeme tribuna Grakha (154.- 21.g. pr. Kr.) donesen je zakon o cestama, odnosno *Lex Viaria*, koji se često naziva i *Lex Sempronia Viaria*.¹⁴ Tribun Kurije 50. g. pr. Kr. predložio je donošenje zakona o održavanju cesta kojim je svaki putnik davao doprinos od 100 sestercija po usluzi za te svrhe.¹⁵ Iako su se ceste tokom godina postojanja održavale koliko je bilo potrebno, veći su se obnoviteljski zahvati počeli događati za vladavine cara Augusta. On je često graditeljske zahvate i obnove financirao iz vlastite te državne riznice. Točne podatke kako su i na koji način obnove tekle, a prije svega poznavanje građevinskih obilježja zbog malobrojnosti podataka unutar antičkih izvora, poznajemo iz očuvanih ostataka kolnika i njihovih presjeka.¹⁶ Rimljani su također sastavili pravni propis kojim se odredilo kako rimska cesta treba biti popločena doslovce vječnim kamenom - *lapidibus peretius*. *Edil* je obavljao nadzor nad popločenjem, a u njegovu je nadležnost spadala i briga za određenu cestu ili pak javnu građevinu prema kojoj se cesta pružala. Istu obvezu propisivao je *Lex Iulia Municipalis*, odnosno Julijev municipalni zakon, koji datira iz 1. st. pr. Kr.

¹³ Milotić 2010., str. 80.

¹⁴ Milotić 2010., str. 80.

¹⁵ Milotić 2010., str. 82.

¹⁶ Milotić 2010., str. 83.

Graditelji značajnijih cesta uvelike su se koristili i poštivali odredbe rimskog prava.¹⁷ Prva pojava sustavne upravne organizacije vezane uz djelatnost građenja i popločavanja javnih gradskih cesta u gradu Rimu javila se tek u 2.st. kada se imenovalo upravitelja za popločavanje cesta – *Procurator ad siciles*, a u samom gradu Rimu, upravitelja za popločavanje cesta u samom svetom gradu – *Procurator ad siciles viarum sacre urbis*. Na području Hrvatske, zahvaljujući raznolikosti prirodne osnove, geomorfoloških, reljefnih, pedoloških i klimatskih značajki, postojalo je mnogo graditeljskih inačica cesta.¹⁸ Najkvalitetnije građene ceste bile su glavne gradske prometnice kolonijalnih i municipalnih središta.¹⁹ Velika većina rimskih cesta i puteva na tlu Hrvatske nije bila sustavno izgrađena, a pritom ni sustavno popločena. Putevi uz rijeke su se također rijetko popločavali. Tu se radilo većinom o zemljanim cestama koje bi se posipale šljunkom, pijeskom ili nekim sitnijim građevinskim otpadom samo na mjestima gdje su se učestalo pojavljivale kaljuže, dok neku formu popločenja možemo vidjeti samo na mjestima gdje postoje zabilježeni materijalni tragovi većih naselja.²⁰

Rimska vojska sudjelovala je uvelike u gradnji mnogih cesta te je zasigurno prva utrla nove puteve prodirući na do tada nepoznate teritorije i mjesta. Gradnja puteva, cesta i razvoj komunikacija prilikom vojnih osvajanja, odnosno vojnih prodiranja, nametala se kao nužnost osobito kada je bilo nemoguće ili nerazumno koristiti postojeće predrimске puteve, bilo iz vojno-strateških, bilo iz infrastrukturnih razloga. Iz rimske je povijesti poznato da su takvim gradnjama rukovodili rimski magistrati najvišeg ranga – *magistrati cum imperio* – na poziciji vojnih zapovjednika, poput konzula i cenzora. Vojne su postrojbe uvijek gradile i održavale ceste na graničnim područjima stoga je takvih cesta na području Hrvatske bilo mnogo). Ceste izrađene u razdoblju od osvajanja do potpune pacifikacije novoosvojenih područja nosile su status vojničkih cesta, dok se civilni promet njima u suštini obavljao bez ograničenja i zakonskih prepreka. Primjeri takvih cesta vidljivi su i na području sjeverne Hrvatske. Rimske ceste (panonske ceste) oko dunavskog limesa, vojničke ceste uz Savu i ceste oko današnjeg Varaždina, sagrađene su nakon Batonovog ustanka, odnosno postojale su i prije, te su tokom Tiberijeve vladavine bile ili novoizgrađene ili obnovljene - povod obnovama, bila je dakako, ratna situacija potaknuta

¹⁷ Milotić 2010., str. 86.

¹⁸ Milotić 2010., str. 86.

¹⁹ Milotić 2010., str. 89.

²⁰ Milotić 2010., str. 99-100.

Batonovim ustancima. Hrvatske ceste uz obale Drave i Save, gdje se protezao rimski limes, gotovo su beziznimno imale vojnička obilježja.²¹ U 4. st. pr. Kr. gradnja rimskih cesta bila je u nadležnosti rimskih cenzora i ostalih magistrata. Uslijed odsutnosti cenzora, nadležnost je bila prenesena na jednog od konzula, dok je u odsutnosti konzula nadležnost imao gradski pretor (*praetor urbanus*), edil ili osobe koje je odaslao Senat. U kasnijim godinama nadležnost je prešla na pučke tribune, dok su kasnije pothvate izgradnje i održavanja cesta nadzirali te vodili carevi, vojni zapovjednici, bogatiji sloj građana, a u Klaudijevo vrijeme i kvestori. Car August 22. g. pr. Kr. zakonskim je propisima povjerio izgradnji i održavanje cesta edilima – *aediles* i upraviteljima pojedinih značajnih cesta – *curatores viarium*, koje je car neposredno nadzirao. Izgradnju cesta unutar zidina propisalo se prvotno kolegijalnom tijelu četvorice upravitelja cesta – *quattuorviri viarum*, potom ih je car August uklopio u dvanaest magistrata – *vigintiviri*. Njih su činile osobe pretorskog ranga s pratnjom liktora.²² U kasnijim razdobljima carstva uređivanje cesta preuzelo je dominantnu ulogu, dok izgradnja sekundarnu. To se prepisuje gospodarskom nazadovanju usred nepovoljnih društveno-političkih kretanja.²³ Provincijskim cestama upravljao je upravitelj provincije, a u kasnoj su antici ti poslovi ponovno vraćeni u nadležnost državnih službenika, dok je izgradnja vicinalnih puteva i cesta bili pod nadležnošću seoskih prvaka – *magistri pagorum*.²⁴

Putevi u rimskom svijetu povezivali su brojne narode i skupine koje je rimska granica obuhvatila. Te brojne skupine i narodi međusobno su se razlikovali rasom, jezikom, vjerom i raznim oblicima društvene organizacije te političkim odnosima prema Rimu. Rimski pothvat povezivanja teritorija te društvenih pojava bio je zadatak od osobite važnosti koji se prvenstveno provodio radi uspostave stabilne vlasti Rima. Mreža cesta bila je svojevrsni jamac teritorijalne, političke i pravne moći, odnosno, rimskog jedinstva. Možemo reći kako je upravo ta mreža komunikacija i puteva doprinijela obrani i održavanju granica Carstva.²⁵ Organizirana se gradnja cesta datira daleko u prošlost i poznata je već 5000 godina. Datiranja prvih cesta popločenih kamenom svrstavamo u 2000. g. pr. Kr. Babilonci, Asirci i Etruščani bili su poznati po gradnji cesta, Feničani i Egipćani isticali su se u preciznosti mjerenja i istraživanja. No, Rimljani su bez sumnje bili najbolje organizirani i najuspješniji graditelji cesta ondašnjih vremena. Znanje

²¹ Milotić 2010., str. 107.

²² Milotić 2010., str. 111.

²³ Milotić 2010., str. 111.

²⁴ Milotić 2010., str. 113.

²⁵ Milotić 2010., str. 145.

stečeno od Etruščana poboljšali su, razvili kvalitetniji sustav koji su tokom godina poboljšavali te time utrli put modernim putevima svijeta.²⁶

2.1. Važnost puteva i komunikacija

Putevi i komunikacije igrali su važnu ulogu u stvaranju rimske, pa i svjetske povijesti. Njihova se važnost posebice ističe u ulozi širenja i održavanja rimskih granica te rimskog gospodarstva. Sa sigurnošću se može reći da su uz gradove, ceste s svojom infrastrukturom (ceste, mostovi, tuneli, odmorišta, putne stanice) najveće i najočitiye svjedočanstvo čovjekova utjecaja na okoliš i prirodu.²⁷ Prvotna namjena cesta bila je vojničko-logističkog karaktera ustaljena u ideji rimskog osvajanja i jačanja teritorijalne moći. Služila je za prijevoz vojske, vojne opreme, hrane za vojne trupe i slično. S vremenom je njihova namjena postala i trgovačko-ekonomska kao presudni karakter u razvoju rimske trgovine. Imale su dakle, iznimnu moć u širenju rimskog gospodarstva i pokretanja ekonomije.

Na ovim je prostorima značajnija cestogradnja započeta u vrijeme cara Augusta, odnosno njegova nasljednika Tiberija, iako su stari Rimljani za ceste i komunikacije znali znatno prije uspostave principata. No, na izgradnju puteva i komunikacija rimskoga svijeta trebamo gledati usporedo sa rimskim osvajačkim ratovima (prvotno na Apeninskom poluotoku, zatim i Galiji, Hispaniji, Sjevernoj Africi, Makedoniji, Grčkoj, i naravno, Iliriku). Rimski ratovi protiv Samnićana u 4. st. pr. Kr. na jugu Apeninskog poluotoka izmijenili su ideju o putevima koji će pomoći rimskim vojnicima na putu do neprijatelja, kao i posebnim sredstvima koja su bila nužna u svakodnevnom ratovanju. Godine 312. pr. Kr, za vrijeme djelovanja cenzora Apija Klaudija Slijepog (*Appius Claudius Caecus*), izgrađena je cesta od Rima do Capue, cesta od velikog i presudnog vojnog značaja u ratu protiv Samnićana – to je bila poznata *Via Appia*, jedna od prvih rimskih cesta.²⁸ Bila je to samo jedna od vojničkih cesta koja je nastala u ideji rimskog ratovanja

²⁶ A. Deluka, V. Dragojević, T. Rukavina, *Roman roads in Croatia*, u: S. Huerta (ed.), *Proceedings of the First International Congress on Construction History*, Madrid, 20th-24th January 2003., Madrid: I. Juan de Herrera, SEdHC, ETSAM, A. E. Benvenuto, COAM, F. Dragados, 2003., str. 733-734 (dalje u tekstu navedeno kao Deluka, Dragojević, Rukavina 2003).

²⁷ Gračanin 2010., str.9.

²⁸ *Via Appia*. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2020. <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=64451> (Pristupljeno 31.1.2021.)

i teritorijalnog osvajanja. S odmakom vremena, ceste su dobile novi značaj, ekonomsko-logistički, kao presudni karakter u razvoju rimske trgovine antičkoga svijeta.

2.2. Izgled rimskih cesta

Još od samih početaka ceste su zadržale svoj jednostavan izgled i način izvedbe. Svojom su jednostavnošću i praktičnošću doprinijele velikom razvitku komunikacija unutar vrlo kratkog vremena. Najstariji su oblici puteva bile utabane životinjske staze. One nisu imale obilježja cesta koje poznajemo danas kao rimske ceste. Rimske ceste dijele se tipološki, s obzirom na jednostavnost ili složenost te dakle, razlikujemo 3 vrste rimskih cesta prema načinu izgradnje:

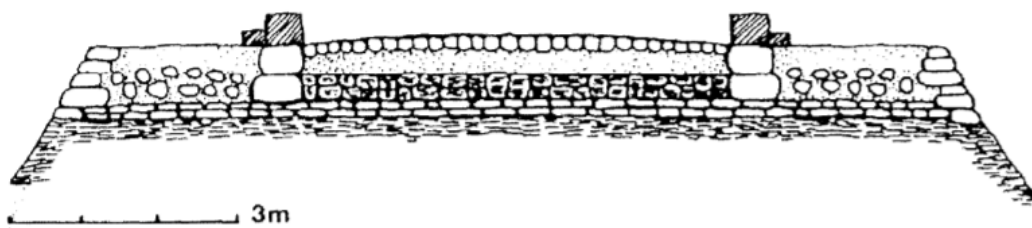
- *via terranea*
- *via glareata*
- *via munita*

Via terranea jest najjednostavniji oblik puta. Vodi od točke A do točke B. Njena je izvedba u razini zemlje bez dodatnih obilježja. Ovaj tip puta vrlo je lako raspoznati, ali ga je teško razlikovati od današnjih jer su posve isti. Nastao je uslijed redovnog kretanja ljudi, životinja ili kočija. *Via glareata* je nešto naprednija vrsta. Nalazi se na površini zemlje, ponekad i koji centimetar ispod. Može biti prekrivena šljunkom, a rijede šljunkom i popločanjem na vrhu. *Via munita* najsloženiji je oblik i predstavlja tipični primjer rimske ceste. Izgradnja ovakvog tipa ceste zahtijevala je posebno znanje i učene mjeritelje, inženjere i arhitekta. Sastojala se od različitih vrsta materijala položenih jedan na drugoga, poput zemlje, pijeska, šljunka, sitnog kamenja i slično – slagala se u slojevima (Slika 4). Metode izgradnje cesta razlikuju se ovisno o zemljopisnom položaju, topografiji, geološkoj strukturi i raspoloživim materijalima. Različna tehnička rješenja za izgradnju cesta ovise o temeljnom tlu, ali u pravilima postoje neki standardi. Prosječna širina rimskih cesta je 5,5 do 6,0 m, a sastoji se od nekoliko karakterističnih nosivih slojeva, bez obzira na podlogu na kojoj se nalaze.²⁹

²⁹ I. Bojanovski, *Dolabelin sistem cesta u rimskoj provinciji Dalmaciji*, Sarajevo : Akademija nauka i umjetnosti Bosne i Hercegovine, 1974., str. 146-190 (dalje u tekstu navedeno kao Bojanovski 1974).

U skladu s kanonskim pravilima, svaka je rimska cesta uključivala stvaranje rova u koji su postavljeni slojevi ceste (slika 5). Rimske ceste sastojale su se od više slojeva:³⁰

- „Temeljno tlo – podloga se zbijala do kompaktnosti kako bi se spriječilo propadanje kolničke konstrukcije i bio je prekriven pijeskom ili žbukom (eng. *mortar*).“
- „*Statumen* – sloj na vrhu zbijenog temeljnog tla, sastavljen od šljunka, minimalne veličine zrna 5 cm i debljine 25 do 60 cm.“
- „*Rudus* – sloj debljine 20 cm od lomljenog kamena promjera 5 cm u cementnom mortu.“
- „*Nucleus* – betonski nosivi sloj izgrađen od cementa, pijeska i šljunka debljine 30 cm.“
- „*Summum dorsum* – završni sloj popločan profiliranim velikim kamenim pločama debljine 15 cm.“



Slika 4. Presjek glavne rimske ceste

³⁰ M. Imamović i B. Omerčević, *Refleksije rimske vladavine na kulturno-političke prilike u provinciji Dalmaciji*, DHS 2, 2017. str. 182-183.

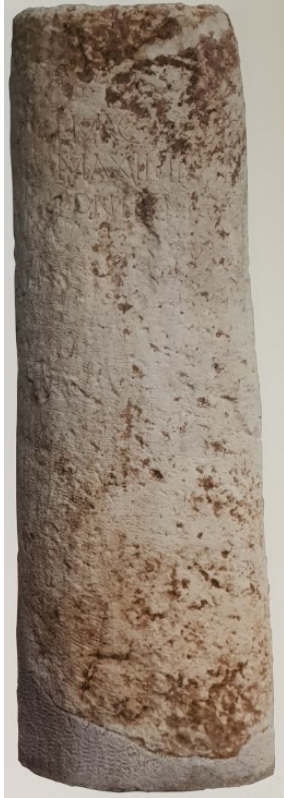


Slika 5. Slojevi rimske ceste

„Po sredini ceste bila je blaga izbočina kako se voda ne bi zadržavala te kako bi se ista (oborinske vode) slijevala u propisno iskopane i uređene kanale. Staza nabijena šljunkom za pješake obično se kretala duž svake strane ceste, u širini od 1 do 3 m.“ Odvajajući stazu od ceste na svakih 3 do 5 metara nalazio se viši blok, postavljen u rubnjak gdje su se ljudi mogli zaustaviti, zajahati na konje i tovariti životinje. Takve su ceste imale i miljokaze koji su označavali udaljenost od određene putne postaje. Miljokazi (Slika 6.) su važne stavke rimskih cesta i obično su glavni znakovi nekadašnjih cesta. Riječ je o cilindričnim kamenim stupovima s latiničnim natpisima na kojima je ispisana udaljenost jedne rimske milje³¹ od posljednjeg orijentira ili prve zlatne prekretnice u Rimu. Stoga su prekretnice vrlo važne u poznavanju rimskih cesta i općenitoj komunikaciji.³²

³¹ Rimska milja je iznosila oko 1.480 metara.

³² Bojanovski 1974., str. 38.



Slika 6. Miljokaz cara Gaja Julija Vera Maksimilijana Pija nađen u današnjem Jelkovcu

Rimske ceste su dobro osmišljene, izdržljive, praktične i lijepe. U idealnom su slučaju najkraći put između početne točke i odredišta, zbog čega su mnogi od njih i duži. Posljednji sloj nekih rimskih cesta je samo zbijeni šljunak. Ali u davna vremena, posebno divljenje ljudi izazivali su asfaltirani putovi. Prva rimska cesta zvala se Via Appia.³³ U doba procvata teritorijalne ekspanzije Rimsko je carstvo imalo oko 400 glavnih komunikacijskih linija, a cijelo carstvo imalo je više od 400 000 kilometara cesta. Tako je s vremenom nastala poznata uzrečica: “Svi putevi vode u Rim”. Većinu tih cesta možemo pronaći i danas, iako su prekriveni ili zasvođeni modernim slojevima (ponekad modernim cestama).

³³ Via Appia. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2020. <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=64451> (Pristupljeno 31.1.2021.)

2.3. Pravni ustroj i razdioba cesta

Prema Gračaninu osnovna podjela cesta jest na:

- *viae publicae* – javne ceste
- *viae privatae* – privatne ceste
- *viae vicinales* – mjesne ceste

Realno je pretpostaviti kako su se neke vrste javnih cesta javljale od samog početka i osnutka grada Rima, iako tada nisu bile sustavno i planski izgrađene. Ti najraniji oblici vrlo su vjerojatno pratili trase predrimskih cesta ili puteva.³⁴ Utemeljenjem rimskog prava 451./450. g. pr. Kr. te kodificiranjem običajnog prava donošenjem Zakonika XII ploča, donesena je prva zakonska regulativa o cestama u rimskoj državi.



Slika 7. Zakonik XII ploča

Tim je propisanim zakonom određena širina ceste; u njenim ravnim dijelovima iznosila je 8 stopa, dok je u krivudavim i zavojitim potezima iznosila najmanje 16 stopa (rimska stopa – *pes*, iznosila je 0,296 metara, pa je donja granica iznosila 2, 268 metara, a u zavojitim dijelovima 4,736 m).³⁵

Starija rimska prava poznavala su nekoliko vrsta puteva, odnosno zemljišnih služnosti:

- *iter* (pravo staze)
- *actus* (pravo progona stoke)

³⁴ Milotić 2010., str. 39.

³⁵ Milotić 2010., str. 40.

- *via* (pravo kolnika)
- *aquaeductus* (pravo vodovoda)³⁶

ITER, odnosno *Servitus itineris* (služnost staze) označava pravo korištenja staza koje su prolazile posluženim nekretninama, i to prolaskom pješice, jahanjem konja i sl. ili u nosiljci (*sella/lectica*). Za kretanje takvom stazom koristio se izraz *ire* (prolaziti pješice), odnosno *ambulare* (šetati). Ova se pravna odredba, s gledišta korisnika staze, nazivala *Ius eundi*.³⁷

ACTUS, odnosno *Ius agendi* (služnost progona) označavala je pravo vuče kola i prijelaz stoke preko tuđe nekretnine.³⁸

VIA, odnosno *Ius eundi et agendi et ambulandi* (služnost kolnika), obuhvaća *actus* i *iter*, ali su oni prošireni pravom prolaska.³⁹

Širina puteva koji su imali služnosti *iter* ili *actus*, nije bila prethodno određena zakonskim propisima ili običajnim pravom s obzirom da je ovisila o obilježjima konkretnog puta. *Arbiter* koji je djelovao kao *bonus viri* uglavnom je određivao širinu, no tu su i rimski mjeritelji (*agrimensores*), koji su kao privatni suci poštivali običaje, dobru vjeru (*bona fides*), okolnosti samog terena i najvažnije, uvažavali pozitivnu zakonsku regulativu. Najmanja širina puteva služnosti *via* bila je propisna Zakonima XII ploča. U kasnijim razdobljima nazivi za pojedine vrste služnosti puta očuvali su se kao oznake pojedinih vrsta javnih rimskih cesta i puteva. Rimskim je sloganom „*iter populo dobetur*“, u prijevodu „dužnost je narodu dati prolaz“, od najstarijih vremena uvriježena bitnost prava prolaska.⁴⁰

Nakon što je provedeno razlikovanje između javnih (*res publicae*) i privatnih (*res privatae*) stvari, u srednjem je republikanskom dobu došlo do stvaranja koncepta prema kojem javne ceste moraju prolaziti zemljištem koje je u vlasništvu rimskoga naroda (*Populus romanus*). Rimske su ceste pripadale u kategoriju stvari koje su prema ljudskom pravu izuzete iz pravnog prometa, odnosno iz *res extra commercium humani iuris*, te su bile ubrajane pod *res publicae*, kao što su to bila tržišta, rijeke, pristaništa, forumi i slično. To navedeno, stvari su u vlasništvu rimskog naroda

³⁶ Milotić 2010., str. 40.

³⁷ Milotić 2010., str. 40.

³⁸ Milotić 2010., str. 40.

³⁹ Milotić 2010., str. 40.

⁴⁰ Milotić 2010., str. 40.

i sa njima se svatko mogao slobodno koristiti, odnosno na njih se odnosio režim opće uporabe (*res publicae in publico usu*). *Publicum* dakle, predstavlja sve ono što pripada rimskom narodu. Sve ceste koje su prolazile zemljištem u vlasništvu rimskog naroda i time bile već spomenuto, *res publicae*, imale su položaj javnih cesta – *viae publicae*.⁴¹ Gradnja ovih cesta bila je pod nadležnošću države i provodila se o državnom interesu te je bila financirana iz državne blagajne. Sama gradnja najčešće je bila povjerena nekome od rimskih magistrata (konzulu, pretoru, cenzoru, edilu..), dok je upravno uređenje, putnu organizaciju, nadziranje, osiguravanje, održavanje, nadogradnju i obnovu uređivala sama država.⁴² *Viae publicae* dijele se u nekoliko skupina, a njihovo je imenovanje i svrstavanje ovisilo poglavito o magistratskoj dužnosti koju je obavljala osoba pod čijim je nadzorom cesta izgrađena:

- *viae militares* (vojne ceste)
- *viae consulares* (konzularne ceste)
- *viae praetoriae* (pretorske ceste)
- *viae imperatoriae* (carske ceste).⁴³

Sve te prometnice nazivaju se magistralnim cestama, *odnosno viae magistrales*, s obzirom da je u Rimu pojam „magistratura“ predstavljao javnu službu.⁴⁴

Vicinalne ceste, odnosno, *viae vicinales* predstavljale su sporedne, mjesne ceste koje su se protezale okolicom i susjedstvom. Mogle su se nalaziti u vlasništvu lokalne zajednice (*vicus, pagus*), a na njih se mogao primjenjivati pravilnik o međašnim odnosima. Pretežito su se nalazile u zaleđu naseljenih mjesta, zabačenim područjima i područjima rijetke naseljenosti te su imale svrhu povezivanja poljoprivrednih imanja, lokalnih mjesta i lokaliteta manjeg značenja.⁴⁵

Ukoliko je cesta prolazila privatnim zemljištem nazivala se privatnom cestom (*via privata*). Vlasnik zemljišta na kojem je cesta izgrađena morao je osnovati služnost u korist posluženih nekretnina ili pravo nužnog prolaska u korist trećih osoba kako bi cestom bilo moguće prolaziti. Privatne ceste nazivaju se još i *viae agrariae* (poljske ceste). Njihova širina, za razliku od javnih, nije bila definirana pravnim propisima (*latitudo legitima*). Privatne ceste najčešće su bili putevi

⁴¹ Milotić 2010., str. 41.

⁴² Milotić 2010., str. 41.

⁴³ Milotić 2010., str. 41.

⁴⁴ Milotić 2010., str. 41.

⁴⁵ Milotić 2010., str. 41-42.

koji su vodili na javne ceste s privatnih nekretnina ili su spajale dijelove nekretnine u vlasništvu jedne privatne osobe ili više nekretnina u vlasništvu iste osobe.⁴⁶

Unutar tematike ovoga rada istaknuti će se *viae militares*. Iako svrstane pod javne ceste, često se smatraju i posebnim tipom prometnice s jedinstvenim značajem. Te su prometnice građene, kao što im i samo ime govori, u vojne svrhe. Na njima je vojska imala periodično ili neprestano pravo isključivog ili povlaštenog korištenja.⁴⁷ „Prema definiciji M. Beisnera, *viae militares* su pojedine cestovne trase i veze koje su imale stratešku i zaštitnu ulogu. Prema R.J. Forbesu, to su strateški važne ceste, posebno na graničnim područjima oko limesa.“⁴⁸ Većinom su određivane kao ključne ceste u segmentu zaštite i strateške uloge. Vojne su ceste izvorno izgradile, obnovile, održavale i nadzirale vojne jedinice pa su i njihovi nazivi, graditelji, povijesne i političke okolnosti nerijetko očuvane u natpisnoj i literarnoj građi.⁴⁹

Prema Ulpianu, rimskom klasičnom pravniku, rimske ceste su se dijelile i prema načinu gradnje te izvedbi kolnika u 3 skupine:⁵⁰

- *viae terrenae* – poravnate ili šljunkom posute staze
- *viae glareae stratae* – ceste sa šljunčanom podlogom
- *viae silicae stratae* – bile su popločene i kvalitetno izrađene ceste

Također, rimski mjeritelji pobliže određuju pojam „*via*“. Njena je namjena definirana kolskim prometom. *Strata via*, cesta je utabane i poravnate površine stalnim prolaženjem, dok je *via dilapidata* ona kojoj je površina popločena. Pojam *callis* označava stazu utabanu životinjskim prolaženjem.⁵¹

Latinsko nazivlje za različite vrste cesta, puteva, staza, smjerova, trasa, prolaza širokog je raspona u rimskim spominjanjima i poznatoj nam literaturi. *Agger* je označavao cestu koja je izgrađena na umjetno podignutom hrptu na sredini ceste. Kružna staza ili slobodni prostor širine 2,5 rimske stope ostavljen između neke građevine ili međe nekretnine nazivao se *ambitus*. *Angiportus/angiportum* označavao je usku uličicu koja se nalazila između dvaju kuća. *Clivus* je

⁴⁶ Milotić 2010., str. 43.

⁴⁷ Milotić 2010., str. 45-46.

⁴⁸ Milotić 2010., str. 46-47.

⁴⁹ Milotić 2010., str. 54-61.

⁵⁰ Milotić 2010., str. 56.

⁵¹ Milotić 2010., str. 56.

naziv za cestu koja je vodila na kakvu uzvisinu ili brežuljak, punu neravnina i zavoja. *Compendium* ili *compendiaria via* bila je mala cesta, cestica. Sjecište cesta nazivalo se *compitum*. Nepravni pojam *iter* označavao je pješačku stazu najmanje širine dvije stope, cestu kojom se svaki čovjek mogao kretati bez ograničenja. Poprečni se put nazivao *transitus*, dok se trasa duge ceste nazivala *itiner* (pojam „*itiner*“ također je označavao putovanje, put).⁵² *Limes* je označavao granicu općenito, ali i granicu dokle vode ceste i putevi.⁵³

Poznati su nam još i *sui generis*, odnosno, grobišni putevi (*itineri ad sepulchrum*). Grob svakog čovjeka, bio je bez iznimke *res religiosa*, te su grobovi bili izuzeti iz pravnog prometa. Rimsko je pravo, s obzirom da su se grobovi toga vremena nerijetko znali naći uz puteve, u krajoliku, na javnim mjestima i sl., odredilo mogućnost pristupa takvim grobljima bez obzira gdje se ona nalazila. Naziv za pravo slobodnog prolaza do groba bilo je *aditus*.⁵⁴

Rimske su ceste često dobivale službene i neslužbene nazive s obzirom na neke svoje osobitosti, na primjer, s obzirom na gradnju (*via lata* – široka cesta, *via recta* – ravna cesta, *via tecta* – zaklonjena cesta) ili prema vremenu izgradnje (*via Nova*), ponekad su njihova imena potekla od imena životinja (*via Vitularia*) ili neke trgovine (*via Salaria*), krajnje točke ili krajevima kojima su prolazile (*via Campana*).⁵⁵

3. IZVORI I LITERATURE ZA POZNAVANJE RIMSKIH PROMETNICA I KOMUNIKACIJA

Svatko tko se želi uputiti u istraživanje rimskih cesta mora biti upoznat sa pisanim izvorima koji navode gdje su se ti putevi nalazili. U tom smislu, ističu se karte, odnosno mape i itinerari koji daju najviše informacija o poznavanju rimskih prometnica, a samim time i njihovim komunikacijama.

Svi izvori koji će biti detaljnije obrađeni u ovom dijelu rada pomažu nam u rasvjetljavanju puteva i komunikacija antičkog svijeta, premda im se pristupa imajući na umu njihovu vjerodostojnost, autentičnost i vrijeme nastanka.⁵⁶ Izvori i literarna vrela za rimske cestovne

⁵² Milotić 2010., str. 58.

⁵³ Milotić 2010., str. 59.

⁵⁴ Milotić 2010., str. 58.

⁵⁵ Milotić 2010., str. 60-61.

⁵⁶ Bojanovski 1974., str. 19-24.

pravce područja sjeverne Hrvatske su Antoninov itinerarij (*Itinerarium Antonini Augusti*) iz 3. st., Burdigalski itinerarij (*Itinerarium Burdigalense sive Hierosolymitanum*) iz prve polovice 4. st. te Peutingerova mapa (*Tabula Peutingeriana*) iz 4. /5. st., dok stanovitu pokrjepu pruža Kozmografija Anonimnog Ravenjanina (*Ravennatis Anonymi Cosmographia*) vjerojatno iz ranog 9. st.⁵⁷ Također, opće je poznato kako su itinerari od velike važnosti za konstrukciju i razvoj geografskih mapa⁵⁸, a imali su za cilj označiti puteve i udaljenosti između pojedinih mjesta.⁵⁹ Rimljani su svojim itinerarskim, putnim i slikovnim izvorima i mapama (koje su služile često u praktične, vojničke, administrativne i ekonomske svrhe) postigli znatne napretke u području razvoja transportnih veza s udaljenim provincijama i širenju carstva te znanja.⁶⁰ Naravno, bez detaljnih arheoloških studija koje bi dopunile podatke iz rimskih književnih izvora, prekretnica, miljokaza itd., nemoguće je dobiti šire znanje o pružanju rimskih cesta na tom području.

U antička vrela uključuju i radove crkvenih sabora u Saloni 530. i 533. godine koje je u djelu *Illyricum Sacrum* objavio Daniel Farlati, talijanski isusovac. Ovo se značajno djelo sastoji od 8 svezaka i prikazuje povijest biskupija i nadbiskupija u prostorima današnje Hrvatske, Srbije, Mađarske i Bugarske. Ima bogate geografske opise, opisane nadgrobne spomenike i spomenute crkvene dokumente.⁶¹

3.1. Mape

Rimljani su dali svoj prilog time što su zauzimanjem zemalja omogućili poznavanje onih krajeva koja su u to doba bili nepoznanica ili o kojima se malo znalo te imalo krive pretpostavke. Vojska je prvenstveno bila ta koja se nalazila na novoosvojenim područjima te su se u njenim redovima često nalazili i *agrimensores*. Oni su obavljali posao današnjih geometara i davali nadležnima grafičke prikaze novoosvojenih područja i zemalja.

⁵⁷ Gračanin 2010., str. 10

⁵⁸ O.A.W. Dilke, *Greek and Roman maps*, Ithaca, N.Y. : Cornell University Press, 1985., str. 234-235 (dalje u tekstu navedeno kao Dilke 1985).

⁵⁹ Grčić 2017., str. 18.

⁶⁰ Grčić 2017., str. 21-22.

⁶¹ A. Škegro i R. Dodig, *Akti crkvenih sabora 530. i 533. u Saloni*, Povijesni prilozi 27, broj 35, Hrvatski Institut za povijest, 2008. str 9-22.

O raširenoj upotrebi mapa mnogo je govora. Iako postoji više dokaza o korištenju mapa u rimskom razdoblju (više nego u drugim razdobljima) i dalje su dosta fragmentirani. Takvi su dokazi dijelovi literarnih ili pak tehničkih djela ili dijelovi raznih natpisa, čime se sugerira njihova svestrana upotreba, čak i u razdobljima kada nije bilo većih i značajnijih tehnoloških ili znanstvenih napredovanja u samoj tehnici izrade mapa. Ono što će se ovdje pokušati pomnije prikazati jest uporaba mapa u rimskom društvu.⁶²

Putne mape i zemljovidi bili su velika pogodnost rimskog putnika u rimsko doba, koju ostali narodi nisu imali priliku koristiti. Marko Vipsanije Agripa (*Marcus Vipsanius Agrippa*) bio je glavni Augustov suradnik koji je tokom svojeg djelovanja izložio kartu svijeta – *orbem terrarum orbis spectandum*, popraćenu njegovim osobnim komentarima - *ex destinatione et commentariis M. Agrippae*. Citira ga čak i Plinije iz čijih zapisa saznajemo najviše podataka o samoj *Agripinoj mapi*.⁶³ Početkom 1. st. Agripa je rukovodio zamašnim pothvatom premjera rimske države. Agripina mapa mogla je poslužiti kao temelj za nastanak izvornika zemljovida koji danas znamo kao *Tabula Peutingeriana*.⁶⁴ Ova mapa svjedoči o rimskom prakticismu Augustovskog doba. Sama karta nije imala namjeru detaljno prikazati određene ili pojedine teritorije, njen je cilj bio predočiti Carstvo u cjelini te nabrojati važne podatke. Djelovala je na neki način i kao svojevrsni priručnik, odnosno opis puteva (*itinerar*). U ovu su mapu, nakon premjera, bili uključeni svi najnoviji podaci o udaljenostima ali i tekstualni dijelovi s objašnjenjima i tumačenjima. Agripina mapa bila je pregledna, ispisana na papirusu, a njegova je kopija u 7.st. uklesana u mramor te izložena na Martovom polju i trijemu Porta Polla, nakon čega je bila multiplicirana te prosljeđena na različite dijelove Carstva, gdje se s velikom sigurnošću nalazila izložena na javnim i posjećenim mjestima.⁶⁵

⁶² Dilke 1985., str. 252-254.

⁶³ P. Lisičar, *Grci i Rimljani*, Zagreb: Školska knjiga, 1971., str. 17 (dalje u tekstu navedeno kao Lisičar 1971).

⁶⁴ Milotić 2010., str. 165.

⁶⁵ Milotić 2010., str. 165.

3.1.1. Peutingerova mapa



Slika 8. Peutingerova mapa

Tabula Peutingeriana ili Peutingerova mapa srednjovjekovna je kopija jedne kasnorimske geografsko-itinerarne mape zemalja od Španjolske do Indije, nazvana po Konradu Peutingeru (1465.-1547.), humanistu iz Augsburga koji ju je posjedovao. Danas se čuva u bečkoj Narodnoj biblioteci. Čini se kako joj je neposredni original bio iz otprilike 3. st. n. e., a isto se tako čini da je isti mogao potjecati, u kartografsko-geografskom pogledu, iz Agripine karte svijeta te dijelom iz drugih itinerara.⁶⁶ Očuvan je srednjovjekovni prijepis prema kojem se mapa smješta u razdoblje 12. do 13. st., te prema nekim izvorima u godinu 1265. kada ga je u Njemačkoj preslikao opat Colmar. On je bio posrednik između kopije izvornika i današnjeg prijepisa.⁶⁷ Peutingerova mapa ističe se kao najvažniji itinerarni izvor rimskog doba.⁶⁸ Sastoji se od 11 permanentnih listova ukupne veličine 6,76 x 34 cm. Bila je izvorno podijeljena u 12 segmenata od kojih se sačuvalo 11. Nedostaje joj početni pergamentni list, onaj sa prikazom zapadnog djela Europe – Pirinejski poluotok, sjeverna Afrika i Britanija.⁶⁹ Dakle, možemo reći kako Peutingerova mapa sadrži prikaz krajeva jugoistočnog djela današnje Engleske pa sve do Šri`Lanke. Peutingerovu mapu možemo okarakterizirati kao „kartogram“, odnosno mapirani crtani cestovni prikaz tipa *Itineraria picta*. Sadržaj mape jest neosporivo antički, na što ukazuje nazivlje, vinjete putnih postaja i naselja.⁷⁰ Za ovaj prikaz karakteristična je deformacija prikazanog kopna – prednost je data liniji zapad-istok s ciljem da se označe svi putevi tog smjera, putne postaje i udaljenosti. Deformirani su sljedovi rijeka, oblik uzvisine, obim mora i površine ne rimskog teritorija.⁷¹ Cestovne dionice su uglavnom skicirane tek u glavnim linijama slijedeći načelo ravne linije. Cestovna je linija ucrtana crvenom

⁶⁶ Lisičar 1971., str. 10-11.

⁶⁷ Milotić 2010., str. 165-66.

⁶⁸ Milotić 2010., str. 165-166.

⁶⁹ Lisičar 1971., str. 10-11.

⁷⁰ Milotić 2010., str. 165-66.

⁷¹ Lisičar 1971., str. 10-11.

bojom te se na njoj redovito nalaze piktogrami i imena mjesta te postaja.⁷² Boje su date konvencionalno: zemlje su žute sa sivim, žutim ili rozim uzvisinama; vodene površine prepoznaju se po osobitoj plavo-zelenoj boji. Bojama se pokušala dobiti i ljestvica nadvisina.⁷³

Peutingerova mapa nije bila namijenjena korištenju u vojne svrhe, već civilnom i trgovačkom prometu. Naznačena su trgovišta (*emporia*), termalni izvori (*thermae*), izvori rijeka (*fontes*), hodočasničke postaje, hramovi (*templa*), planinski lanci prikazani u profilu (*montes*), šumoviti predjeli (*silvae*), skladišta (*horea*), ladanjske vile (*villa rustica*, *villa maritima*), svjetionici, pristaništa (*portus*), tuneli, prometna čvorišta puteva i dr. Zabilježena su i imena provincija te pograničnih naroda.⁷⁴ Jedna od najvažnijih značajki mape jest da bilježi pozamašan broj malih mjesta.⁷⁵ Brojala je oko 3300 različitih postaja, 500 gradova te oko 600 ostalih naziva.⁷⁶ Bila je u obliku svitka (*rotulus*). Takav je oblik bio najpovoljniji za brzo, jednostavno i učinkovito snalaženje i korištenje.⁷⁷

S gledišta prometne i cestovne važnosti, Peutingerova se mapa ističe kao najvažnije antičko povijesno vrelo ove vrste. Ukupna duljina prikazana na mapi iznosi oko 70 000 rimskih milja, odnosno oko 104 000 km, dok cjelokupna duljina cestovne mreže na svim do sada očuvanim itinerarima ili kozmografijama iznosi oko 100 000 rimskih milja.⁷⁸

3.1.2. Sistematizacija hrvatskih toponima na Peutingerovoj mapi po vrstama

M. Grčić nam daje čitak uvid u toponimiju Peutingerove mape naših prostora. Sama raznolikost toponima na Peutingerovoj mapi ukazuje da je mapa bila višestruke namjene. Kao što je već spomenuto, mapa obuhvaća brojne naznake mjesta, gradova, rijeka, putnih postaja, trgovišta, nazive provincija i ostalo. Za naseljena mjesta korišteni su konvencionalni simboli u simboličnom perspektivnom izgledu, prelomi na linijama puteva označavaju položaje uzastopnih

⁷² Milotić 2010., str. 166.

⁷³ Lisičar 1971., str. 10-11; Milotić 2010., str. 166.

⁷⁴ Milotić 2010., str. 166-167.

⁷⁵ Dilke 1985., str. 239.

⁷⁶ Milotić 2010., str. 167.

⁷⁷ Milotić 2010., str. 166-167.

⁷⁸ Milotić 2010., str. 167.

putnih postaja – *mansiones*, između kojih se nalazila naznaka udaljenosti. Veće stanice, municipiji, terme i dr. obilježeni su znakovima različite veličine, ovisno o važnosti.

Toponimi su sistematizirani po vrstama:

Vrsta	Toponimi i opis
PLANINE	Zemlja žute boje, granice kopna crno, planine sivo-žutom i ružičastom bojom. Njihovi toponimi ne nalaze se obilježeni u Peutingerovoj mapi na području Hrvatske.
HIDROGRAFSKI OBJEKTI	Mora, jezera, rijeke označeni su plavo-zelenom bojom. Rimski nazivi većih rijeka su: SAVUS (Sava), DRAVUS (Drava), DANUVIUS (Dunav), MARGUS (Velika Morava), DRINUS (Drina), URPANUS (Vrba), QUENEUS (Una), BASANIUS (Bosna), ARSIA (Raša). Rijeke prema Peutingerovoj mapi većinom teku zapad-istok, paralelno putevima, često bez imena. Pogrešno su predstavljena izvorišta, tokovi ušća i pritoke; Sava i Drava sačinjavaju jedan tok koji se ulijeva u Dravu, a ona dalje u Jadransko more. Poprilično su izdeformirane, posebice one koje teku poprečno od smjera pružanja puteva.
PUTEVI	Glavni javni putevi (<i>viae publicae</i>) označeni su crvenom bojom, dok su toponimi ispisani uglavnom crnom bojom. Između naselja su rimskim brojevima ispisane udaljenosti u rimskim miljama. Svi su panonski putevi pratili riječne doline, ne samo zbog manjih nagiba i lakše prohodnosti, nego i zbog snabdijevanja vodom. Identifikacija i ubikacija nekih stanica na Peutingerovoj mapi je nepouzdana ili zapisana na pretpostavkama. Toponimi puteva su nadalje kategorizirani po uzdužnom te poprečnom smjeru pružanja.

Put duž limesa dolinom Dunava povezivao je pogranične kastrume na Limesu. Prema Peutingerovoj mapi put je vodio od Beča do Sirmija i dalje do Kostolca. Toponimi su nabrojani redom: VINBONDONA (Beč), GARNUNTO (Altenburg), AQUINCO (Sv. Budim), TITTOBURGO (Dalj), CORNACO (Sotin), CUCCIO (Ilok), MILATIS (Banoštor), CUSUM (Petrovaradin), ACUNUM (ACUMINCUM, Stari Slankamen), BITTIO (Surduk), BURGEMIS (Novi Banovci), TAURNO (Zemun), CONFLUENTI (Bus), SINGIDUNUM (Beograd), TRICORNIO (Ritopek), MONTE AUREO (Seona kod Smedereva), MARGUM FL. (Selo Dubravice kod ušća V. Morave u Dunav), VIMINATIVM (Kostolac).

Put od Celja do Sirmija broji toponime u sljedećem redosljedu: CELEIA (Celje), RAGANDONE (Belo Mesto), PETAVIONE (Ptuj), REMISTA (Formin), AQUA VIVA (Petrijanec), POPULOS (kod Bartolovca), BOTIUO (Ludbreg), SONISTA (selo Kunovac), PIRETIS (Vlajislava), LUNTULIS (Đurđevac), IOUIA (Kloštar), SIROTIS (Oračac), BOLETINO (Sopje kod Gornjeg Miholjca), MARMIANIS (Donji Miholjac), SERONIS (selo Viljevo), BEREVIS (Podravski Pograjci), IOUALLIO (Valpovo), MURSA MINOR (selo Petrijevc), MURSA MAIOR (Osijek), AD LABORES PONT. - ULCAE (Bobote kod Vukovara), bezimena stanica (vjerojatno CIBALAE - Vinkovci), gdje se put spajao sa posavskim pravcem prema Sirmiju i Singidunu.

Put od Emone do Singiduna imao je 18 stanica navedenih sljedećim redom: EMONA (Ljubljana), ACERUONE (Višnja Gora), AD PROTORIUM (selo Trebnje), CRUCCIO (Novo

	<p>Mesto), NOUIODUM (Ozalj), ROMULA (Dubovac kod Karlovca), QUADRATA (Vojnić), AD FINES (Glina), SISCIA (Sisak), AD PRETORIUM (selo Bačin kod Dubice), SERVITIO (Gradiška), URBATE (Srpce), MARSONIE (Slavonski Brod). Kod Marsonije se put račva u dva kraka koji se spajaju kod Sirmija. Na sjevernom kraku su stanice: CERTIS (Striživojna južno od Đakova) i bezimena stanica (vjerojatno CIBALAE - Vinkovci), gdje se spaja sa podravskim putem i produžava na stanice: CONSILENA (Orlik), ULMOSPANETA (po K. Mileru vjerojatno greškom spojeni ULMO i SPANETA - Orašje i Kukujevci) i SIRMIUM (Sremska Mitrovica). Jedan krak od Cibala vodi pored rijeke Save: AD BASANTE (po K. Mileru to je Bosanski Šamac, po D. Sergejevskom i G. Škrivaniću - Bosut), SALDIS (Soljani južno od Vinkovaca), AD DRINUM (Sremska Rača), i SIRMIUM. Od Sirmija ima još četiri stanice do Singiduna: BASSIANIS (Donji Petrovci), IDIMINIO (Ugrinovci), TAURUNO (Zemun) i CONFLUENTIB (US) (Ušće Save).</p>
<p>NASELJA</p>	<p>Na karti je zabilježeno i označeno oko 555 gradova i 3.500 drugih mjesta. Nazivi, kao i ideogrami i vinjete koji označavaju naseljena mjesta ili raskršća sa lokalnim putevima su crne boje. Naselja (<i>civitas</i>) su klasirana prema važnosti u carstvu. Putne postaje (<i>mansio</i>) i postaje za zamjenu konja (<i>mutatio</i>) obilježene su laktastim prijelomima puta. Veća naselja su označena vinjetama. Neutvrđena naselja predstavljena su vinjetama jedne ili više povezanih zgrada. Vinjeta sa dvije kule označava važnije utvrđene stanice na putu. Utvrđeni gradovi sa naseljem označeni su vinjetom sa kulama i zgradama opasanim zidom (na primjer Akvileja). Veliki gradovi su čak i dekorirani (Rim, Konstantinopol). Prikazane su</p>

	i terme najčešće vinjetom u sredini obojanom plavo te svetišta vinjetom u obliku zgrade, a ona značajnija istaknuta su i ispisanim imenom.
--	--

Tablica 1. Sistematizacija toponima po vrstama

3.1.3. Mape kao strateški dokumenti

Opseg Rimskog Carstva teško je pojasniti. Na vrhuncu svoje moći protezalo se od sjeverne Engleske do juga Sirije, od Dunava do Nila i obuhvaćalo je gotovo četvrtinu svjetskog stanovništva. Možemo bez dvojbe reći da su Rimljani znali kako vršiti učinkovitu ekspanziju. Njihov rast i implementacija moći vođena je uspjehom prvih redova – pješaka rimske legije. Rimska je legija bila jedinstvena u svojoj organizacijskoj zrelosti i disciplini zbog čega su bili ekstremno učinkoviti. Postoji dobar razlog za mišljenje da je strateška upotreba karata uspostavljena vrlo rano, naime smatra se tako, budući da su Julije Cezar i Agripa, jedan general a drugi admiral, bili pobornici korištenja mapa i kartografije.⁷⁹ Izrada mapa bila je bitan dio obuke geodetske službe iz vremena Rimskog Carstva. Prvenstveno je naglasak bio na izradi centurijskih mapa koje su u određenoj mjeri i shematski morale biti točne s pravnog i administrativnog stajališta.⁸⁰ Do 2.st. obrazovani su Rimljani bili svjesni ograničenja, a i važnosti mapa kao podloge za djelovanje na rubovima neistraženih teritorija. Vrijednost je karata bila široko prihvaćena među samom državom, njenim generalima i službenim redovima.⁸¹ Doduše, smatra se kako su, do oko 170. g. pr. Kr. mape uglavnom bile nepoznate većini građana, odnosno Rimljanima. Od tada pa nadalje njihova se upotreba neprestano povećavala. U vrijeme Julija Cezara i Augusta bile su dio dnevnog korištenja u rukama širokog spektra ljudi, te su postale neophodne za istraživanje zemljišta, javnih radova i drugih inženjerskih poduhvata te su postale važne i za pravna, strateška, znanstvena i druga područja.⁸²

⁷⁹ Dilke 1985., str. 252-253.

⁸⁰ Dilke 1985., str. 253-254.

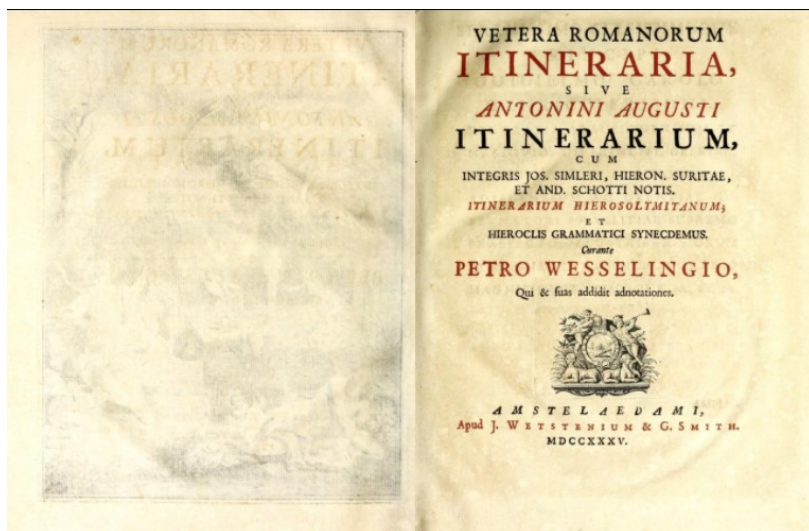
⁸¹ Dilke 1985., str. 253-254.

⁸² Dilke 1985., str. 256.

3.2. Itinerari

Itinerari su bili antičke rimske putne karte u obliku popisa gradova, mjesta, sela (*vici*), putnih postaja i sl. sa navedenim udaljenostima. U rimskom cestovnom sustavu putnik je morao znati kako se kretati, te su pritom itinerari doprinijeli lakšem kretanju kroz veliku cestovnu mrežu Rimskog Carstva. Itinerare su koristili i seljaci i vojnici te svi koji su se htjeli pridružiti legijama; od njih se očekivalo da dobro paze, ne odlaze s rute i da staju na označenim putnim postajama (*mansiones*).⁸³ Najznačajniji kasnoantički itinerari za proučavanje područja sjeverne Hrvatske u rimsko doba jesu *Itinerarium Antonini Augusti*, Peutingerova mapa te *Itinerarium Burdigalense sive Hierosolymitnum*.

3.2.1. *Itinerarium Antonini Augusti*



Slika 9. *Itinerarium Antonini Augusti*

Pod ovim se nazivom podrazumijeva skup dvaju itinerara koji su slični te se međusobno nadopunjuju i objašnjavaju. Iako je u rimsko doba najvjerojatnije bila riječ o dva različita itinerara, oni su se rukopisnim prenošenjem očuvali kao cjelina. Riječ je o *Itinerarium Provinciarum Antonini Augusti* – opis kopnenih puteva, te *Itinerarium maritimum imperatoris Antonini Augusti* – opis pomorskih puteva. Oba spadaju u kategoriju *Itinerarium Annotata*, odnosno u tekstualne opise puteva s podacima o putnim postajama i udaljenostima između njih te o stanju cesta. Ove vrsta itinerara može se nazvati i putnim opisom u obliku bilješki. Budući da u njima ne postoje

⁸³ Dilke 1986., str. 237.

slikovni prikazi, već samo tekstualna objašnjenja, nazivaju se *Itineraria scripta*, za razliku od slikovnih koji se nazivaju *Itineraria picta*.⁸⁴ Metoda ovog itinerara podjeljenog u dva dijela (zemlja i more) bila je nabranje početnih i krajnjih točaka svakog puta i definiranje ukupne udaljenosti u rimskim miljama te nabranje individualnih etapa sa udaljenošću napisanom u rimskim miljama. Sami nazivi ovih itinerara jasno govore kako su spomenuta putovanja, makar u izvorištu, bila planirana od strane Antoninske dinastije. Postojanje Antoninog itinerara datira se oko 280-290. g.⁸⁵ Očuvani primjerak ovog itinerara jest prijepis iz srednjeg vijeka. *Itinerarium Antonini Augusti* u boljem poimanju rimskih puteva i komunikacija na Peutingerovu mapu dolazi kao tekstualna dopuna.⁸⁶

Kao što je gore spomenuto, u sadašnjem se kontekstu *Tabula Peutingeriana* i *Itinerarium Antonini Augusti* međusobno dopunjuju i objašnjavaju. Antoninov itinerarij sačuvan je u mnogobrojnim rukopisima; broji 17 poglavlja sa prikazom glavnih etapa Rimskog Carstva. Prva 3 opisna puta – Itinera I-III vode duž sjeverne Afrike do Sredozemnog mora; Iter IV – opisuje puteve Sicilije, Korzike i Sardinije, Iter V – opisuje puteve do Milana, pokrajine Marche i Kampanje. Nama su zanimljivi putevi, Itinera VI-X i to (sve sa oznakom destinacija):⁸⁷

- Iter VI – *ab urbe Mediolano, inde Aquileia, inde Sirmio, inde Nicomedia*
- Iter VII – *Item per ripam a Viminacio Nicomediam* (duž Dunava i Crnog mora)
- Iter VIII – *Item de Pannonis in Gallias, id esta a Sirmi oer Sopianas Treve vos usque*
- Iter IX – *Iter per ripam Pannoniae a Tauruno in Gallias* (tu su bez jasnog reda navedeni razni putevi Italije; ima ih 8)
- X – *Dyrrhachium-Bysantium (Via Egnatia)*

Postoje još i zapadne pruge Itinera XI.-XIII.⁸⁸

⁸⁴ Milotić 2010., str. 176.

⁸⁵ Dilke 1985., str. 235-36.

⁸⁶ Milotić 2010., str. 176.

⁸⁷ Lisičar 1971., str. 11-13.

⁸⁸ Lisičar 1971., str. 11-13.

3.2.2. *Itinerarium picta et adnotata*

Zadnjih godina ovog stoljeća, znanstvenici su postupno raspravljali o nekim od najvažnijih kartografskih dokumenata koji potječu iz ili opisuju rimski svijet, ističući sljedeće:

- 1.st. *Artemidons Papyrus*
- takozvani „*Stadiasmus provincare Lyciae*“
- *Amiens Patera*, popisujući spomenike koji se nalaze uz Hadrijanov zid
- Rudge Cup
- epigrafski popisi naselja i udaljenosti (Afrika)⁸⁹
- *Forma Urbis Romae*, jedina mapa koja je preživjela iz rimskih vremena, a datira iz vremena Septimija Severa
- štit iz Dura Europosa iz 3.st.
- čaše Vicanello, poznate i pod nazivom Vase Apollinares iz 4.st.
- Antoninov itinerar
- Peutingerova mapa

Osim *Forma Urbis Romae*, svi gore navedeni dokumenti ističu istu činjenicu – iako su imali znanje za izradu karata velikih razmjera, Rimljani su preferirali najlakše moguće rješenje, tj. izradu napisanih i naslikanih itinerara.⁹⁰ K. Brodersen navodi kako su Rimljani samo bili zainteresirani za to kako doći od točke A do točke B.⁹¹ Ovaj koncept dovodi do stvaranja oslikanih i napisanih itinerara koji su zabilježili naselja i udaljenosti u rimskim miljama duž glavnih cesta.

3.2.3. *Itinerarium Burdigalense sive Hierosolymitanum*

Burdigalski itinerar hodočasnički je putopis. U njemu su zabilježeni isključivo podaci koje je sam putnik zamijetio i zapisao tijekom putovanja. Putnik koji je sastavio ovaj itinerar bio je nama anonimni kršćanin koji je 333. g. hodočastio u Svetu Zemlju. Ovaj itinerar nastao je 20. g.

⁸⁹ K. Brodersen, *The presentation of the geographical knowledge for travel and transport in the Roman World: Itineraria non tantum adnotata sed etiam picta*, u: C. Adams, R. Laurence, *Travel and Geography in the Roman Empire*, London 2001., str. 7-22 (dalje u tekstu naveden kao Brodersen 2001).

⁹⁰ F. Fodorean, *Praetorium and the road Emona – Siscia – Sirmium – Taurino in the ancient geographical sources*, *Arheološki vestnik* 68, 2017., str. 96-97.

⁹¹ Fodorean, 2017., str. 97.; Brodersen 2011, str. 12.

po objavi Milanskog edikta kao jedna vrsta svjedočanstva da su kršćani vrlo rano hodočastili u Svetu Zemlju iz dalekih krajeva te brzog širenja kršćanstva, koje je vrlo efikasno koristilo rimsku cestovnu mrežu. Također predstavlja i vjerodostojan dokaz o iznimnim dostignućima rimske cestogradnje. Svoje ime duguje gradu Burdigali (današnjem gradu Bordeaux u Francuskoj) iz kojeg je putovanje započelo. Ovaj se itinerar od ostalih ističe po tome što pisac/putnik u njemu uključuje bilješke od povijesnog, biblijskog i filozofskog značaja.⁹²

Ovaj putopisni hodočasnički dokument jest ujedno lista naselja i udaljenosti koje je anonimni putnik zapisao planski i izveo dugo putovanje od Burdigale do Jeruzalema. Preživio je u samo 4 rukopisa, od kojih dva nabrajaju samo sektor koji pokriva provinciju Judeju, a drugi ne daje podatke o povratku. Bitno je spomenuti kako se ističe po pregledu podataka od ostalih itinerija – to je jedini pisani put koji je preživio od antike, a da prikazuje jasnu razliku između sljedećih kategorija naselja:⁹³

- *Civitates*
- *Mansiones* – mjesta na kojima bi službeni putnici mogli (*cursus publicus*) provesti noć
- *Mutationes* – mjesta na kojima bi se odmarali i mijenjali konji
- *Vici*
- *Castella*
- *Palatium*

S velikom točnošću, *Itinerarium Burdigalense* predstavlja koncept planiranja i reguliranja putovanja, koristeći kompletan skup podataka koji se sastoje od naselja, gradova, mjesta zaustavljanja i mjesta za promjenu konja, ujedino koristeći sve sadržaje povezane sa cestama i *cursus publicus*.⁹⁴ „Anonimni putnik na svojem putovanju prolazi kroz više antičkih lokaliteta koji se danas nalaze na području Hrvatske i to na važnom dijelu rute koja je spajala zapadne i istočne dijelove europskog dijela Carstva.“⁹⁵

⁹² Milotić, 2010., str. 176-177.

⁹³ Fodorean 2017., str. 97-98.

⁹⁴ Fodorean 2017., str. 97-98.

⁹⁵ Sanader 2018., str. 139-141.

3.3. Latinski geografski manuskripti i kozmografije

Mnogi geografski manuskripti i kozmografije rimskog podrijetla manje su zanimljivi od njihovih grčkih predaka, vjerojatno jer se kontinuirana tradicija pisanja latinskim jezikom još nije ukorijenila. Teško je ponekad zaključiti je li neki rimski autor sastavio kartu pred sobom ili je napravljena za, odnosno da ilustrira određeni tekst.⁹⁶ Primjerice, djelo *Agathemerusa*, kratki priručnik koji sažima grčko mapiranje do 1. st. – pokazuje i kako su neki važniji tekstovi koji sadrže kartografsko znanje i dalje pisani na grčkom, a ne na latinskom jeziku.⁹⁷

Anonymous Geographus Ravennas s djelom *Cosmographia* ističe se kao jedan od značajnijih latinskih geografskih manuskripta. Po svoj je prilici ovo djelo nastalo prateći podatke s izvornika današnje Peutingerove mape.⁹⁸ *Anonymus Geographus Ravennas* ime je jednog nepoznatog pisca, pretpostavlja se da je riječ o svećeniku ili redovniku, budući da je cijelo djelo prožeto dubokom religioznom mišlju, ali i stoga što je vrsta znanja prikazanog u ovom manuskriptu u razdoblju prijelaza iz kasne antike u srednji vijek bila dostupna izrazito uskom krugu ljudi, u pravilu svećenicima i redovnicima. Riječ je više o geografskom, negoli putnom opisu, no unatoč tome ovo je djelo važan izvor za poznavanje rimskih cesta i komunikacija.⁹⁹ *Cosmographia* je donekle slična Peutingerovoj mapi, odnosno, radi se o tekstualnom objašnjenju i međusobnom nabranjanju podataka, koji se odnose na naselja, rijeke i otoke koji su na zemljovidu označeni u obliku piktograma. Ravenatov opis svijeta opširniji je od Peutingerove mape, donosi oko 5000 mjesnih naziva i imena rijeka te daje značajke putne karte koju u velikoj mjeri slijedi, iako ceste i udaljenosti između naselja nisu zabilježene.¹⁰⁰ Iako djela antičkih geografa donose skroman broj podataka, bitna su za poznavanje pojedinih mjesta i naziva. *Strabon* (oko 64. g. pr. Kr. – 23. g.), grčki geograf, u svojem djelu *Geografika* donosi važne podatke za proučavanje cestovnog sustava Rimskog Carstva. On daje izvještaje o udaljenostima, a riječ je uglavnom o tek usputnim digresijama u opisima geografskih značajki. *Mela* (37. g. - 42. g.), latinografski pisac iz ranog Carstva¹⁰¹ daje opis svijeta naslovljenog *De cartographia* i u njemu prilaže zemljovid. Melin je zemljovid, iako rađen dosta shematski, prikazao ukupnost ondašnjeg rimskog kartografskog

⁹⁶ Dilke 1985., str. 242.

⁹⁷ Dilke 1985., str. 243.

⁹⁸ Milotić 2010., str. 166.

⁹⁹ Milotić 2010., str. 177.

¹⁰⁰ Milotić 2010., str. 178.

¹⁰¹ Dilke 1985., str. 242.

umijeća. U svojem se opisu ponajviše vodi grčkim izvorima.¹⁰² Njegov je svijet okružen morima i podijeljen u dvije hemisfere, Aziju na istoku te Europu i Afriku na zapadu. Od sjevera do juga, baš kao u Eratostenovoj pjesmi *Hermes* i Vergilijevim *Georgikama*, podijeljena je u 5 zona.¹⁰³ *Klaudije Ptolomej (Claudius Ptolomaeus)*, aleksandrijski astronom, matematičar i geograf djelovao je u 2. st. Te je sastavio djelo *Geografska uputa*, poznato i po imenu *Ptolomejev atlas* u nastojanju da prikaže tada poznati svijet uokviren kvadratnim sustavom po stupnjevima geografske dužine i širine. Naravno, u to se vrijeme njegov rad odnosio na ukorijenjenoj predodžbi poznatog svijeta, odnosno dijela svijeta. U svojem djelu nabraja redom više od 8000 mjesnih naziva, rijeka, otoka i naroda. Ptolomejev je atlas nezaobilazan dio za poznavanje antičke kartografije ovog područja – peti i deveti zemljovid Europe prikazuju područje sjeverne Hrvatske, gdje je savsko-dravsko međuriječje potpunije vidljivo, označeni su pritoci Save te veliki broj naselja.



Slika 10. Dio Ptolomejevog atlasa s rimskim naseljima podno Dunava

Neizostavno djelo za poznavanje rimskog cestovnog sustava svakako je *Naturalis historia*, rimskog enciklopedista i državnika Plinija Starijeg. Najvrjedniji su podaci popis naselja i mjernički podaci koji se odnose na udaljenosti. S osvrtom na naselja donosi podatke važne za municipalne ili kolonijalne sredine koje su se nalazile uz važnije cestovne pravce. Donosi

¹⁰² Miličić 2010., str. 178-179.

¹⁰³ Dilke 1985., str. 242.

napomene o veličini obala, zaljeva, teritorija¹⁰⁴ te statističke podatke, popise plemena i mjesta u provincijama i podatke od velikog značaja za kartografiju.¹⁰⁵ Ambrozije Teodozije Makrobije (*Ambrosius Theodosius Macrobius*) u svojem komentaru na Ciceronov *Somnius Sciponis* daje i kozmologiju i njegov osobni dojam o pojavi svijeta, gdje je vidljivo kako prihvaća Eratostenovu sfernost i mjerenje.¹⁰⁶ Njegova mapa svijeta bila je kružna sa sjeverom na vrhu i hladnim, umjerenim i vrućim predjelima, premda se čini da je njegov ekvatorijalni ocean bio uži u zemljopisnoj širini, negoli je prikazano u rukopisima i tiskanim izdanjima. Rukopisne mape koje prate komentar imale su snažan utjecaj na zonske karte srednjeg vijeka.¹⁰⁷ *Notitia Dignitatum* svojim se punim imenom može prevesti kao „imenik državnih ureda i uprave, kako civilnih tako i vojnih“. Za svaku polovicu Carstva nabroja sva glavna “dostojanstva“, tj. urede, koji se mogu naći, često s lokacijom i nadređenim dužnosnicima. “Dostojanstva“ su poredana sljedeći način: sudski dužnosnici, vikari i guverneri provincija.¹⁰⁸

4. POVIJESNI I GEOGRAFSKI PREGLED PODRUČJA SJEVERNE HRVATSKE

4.1. Geografska obilježja

“Geografski se smještaj Hrvatske, s obzirom na fizičko-geografske elemente, može definirati trima velikim prirodnim cjelinama: Sredozemnim morem, Dinaridima i jugozapadnim rubnim dijelom Panonske zavale.”¹⁰⁹ Sam geografski položaj Hrvatske određen je socijalno-geografskim elementima koji su znatno važniji od njene površine ili populacijskog pogleda. “Hrvatska geografski pripada rubnom dijelu jugoistočne Europe, na dodiru Sredozemlja sa srednjom Europom.”¹¹⁰ Upravo je taj položaj povezanosti Sredozemlja sa srcem Europe bio od velikog strateškog značaja tijekom povijesti pa tako i danas. Hrvatski teritorij, ujedino je i područje na kojem se dodiruju mnogi narodi, odnosno skupine naroda koje naseljavaju ovaj kontinet: slavenske, romanske i ugro-finske, dok se u neposrednoj blizini nalazi i germanska skupina.

¹⁰⁴ Miličić 2010., str. 179.

¹⁰⁵ Dilke 1985., str.242.

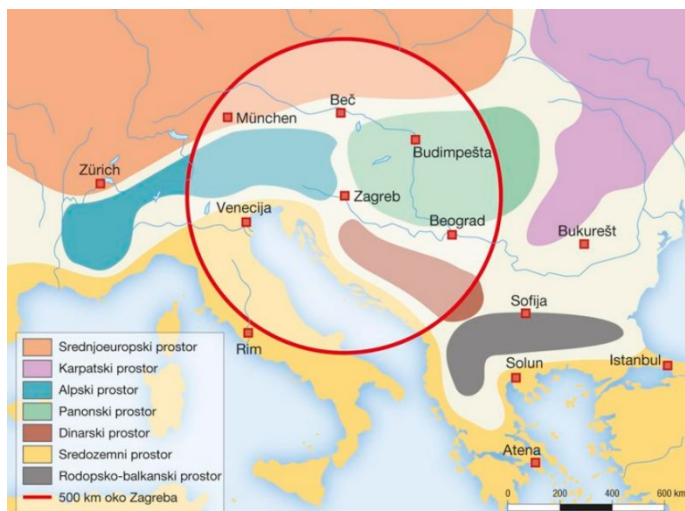
¹⁰⁶ Dilke 1985., str. 243.

¹⁰⁷ Dilke 1985, str. 244.

¹⁰⁸ Dilke 1985., str. 245.

¹⁰⁹ N. Glamuzina i B.Fuerst – Bjeliš, *Historijska geografija Hrvatske*, Sveučilište u Splitu, Filozofski Fakultet, Split, 2015., str. 14 (dalje u tekstu navedeno kao Glamuzina, Fuerst – Bjeliš 2015).

¹¹⁰ Glamuzina, Fuerst – Bjeliš 2015., str.14.



Slika 11. Geografski položaj Hrvatske

Ovo područje predstavlja geofizički i historijski zatvorenu cjelinu u kojoj je dosta uravnotežena konfiguracija tla tj. odnos nizinskih i brežuljkastih dijelova, koji su povezani mnogim riječnim tokovima.¹¹¹

„Suvremeni geografski položaj Hrvatske je neodvojiv od prometno-geografskoga značaja koji je hrvatski teritorij imao u prošlosti, posebice istaknut u današnjem razdoblju suvremenog prometa. To proizlazi iz činjenice da je Jadransko more dio Sredozemlja, koje je nadublje uvučeno u europsko kopno te je geografski najbliže srednjoeuropskom prostoru. S druge strane, Panonska je zavala najbliža Sredozemnom moru upravo na području Hrvatske. Odatle proizlazi velika prometno-geografska važnost hrvatskoga prostora kojeg su tijekom antike uočili već stari Rimljani. Taj se prometni pravac u znanstvenoj literaturi naziva Hrvatskim koridorom, a najuži je na potezu od jugozapadnog ruba Panonske zavale (od Karlovca) do Kvarnera (Rijeka, Bakar, Senj). Najveća je reljefna zapreka tom prometnom koridoru na području Gorskog kotra (tzv. Goranski prag). Ipak, prosječna nadmorska visina Goranskoga praga (od 700 do 900 m), razvijenost riječnih dolina i prijevoja omogućuju razmjerno lako prometno povezivanje.”¹¹²

¹¹¹ B. Vikić i M. Gorenc, *Prilog istraživanju antiknih naselja i putova u sjeverozapadnoj Hrvatskoj*, Zagreb, Regionalni zavod za zaštitu spomenika kulture, 1969., str. 3.

¹¹² Glamuzina, Fuerst – Bjeliš 2015., str. 15.

Hrvatski je koridor, uz geografski, vojno-strateški značaj, danas i dalje iznimno važan za prometnu povezanost sjeverne Hrvatske sa Sredozemljem, pa se stoga s pravom kaže kako ima međunarodni značaj.¹¹³



Slika 12. Mreža paneuropskog koridora

Bez obzira na relativno malu veličinu nacionalnog teritorija, hrvatski prostor karakterizira prirodna raznolikost. U geološkom i geomorfološkom smislu mogu se razlikovati dvije velike reljefne cjeline:¹¹⁴

- „Zapadni dinarski pojas izdignut je tijekom alpske orogeneze (od mezozoika do tercijsara), a građen je pretežno od karbonatnih stijena (vapnenac i dolomit) sa slabije razvijenim naslagama tla koje su najbolje razvijene u dolinama i zaravnjenim područjima polja u kršu. Riječ je o području dinamičnog reljefa, a njegovu oblikovanju glavni su pečat dali egzogeni (ponajprije krški) procesi.“
- „Panonski bazen dno je nekadašnjeg Panonskog mora (*Paratethys*) nastalog u juri, a koje je zatvoreno od svjetskog mora u miocenu te je isušeno i zatrpao prirodnim procesima u pliocenu. Zapadni rubni dio znatno je dinamičnijeg reljefa u odnosu prema

¹¹³ R. Pavić, *Geografski položaj–kompleksnost značenja, povijesni aspekti i suvremena valorizacija*, u: R. Pavić (ur.) *Geografija SR Hrvatske, knjiga 4: Gorska Hrvatska*, Zagreb: Školska knjiga, str. 64-75. (dalje u tekstu navedeno kao Pavić 1975).

¹¹⁴ Glamuzina, Fuerst – Bjeliš 2015., str. 18.

istočnome. Zahvaljujući podlozi od nepropusnih, pretežno magmatskih stijena, u tom su se području razvili debeli kompleksi tla, pogotovo u krajnjem istočnom dijelu gdje je oblikovana crnica na pleistocenskim sedimentima (les).“

U klimatskom smislu postoje značajne razlike između pojedinih dijelova hrvatskog teritorija, pa je moguće odabrati tri zemljopisna područja na temelju klimatskih i ekoloških kriterija:¹¹⁵

- „Sredozemni areal obuhvaća otoke i obalu, uključujući i područje u neposrednom zaleđu obale koji ima submediteranska obilježja. Obilježen je izmjenom sušnog, toplijeg dijela godine te vlažnog, hladnog dijela. Strujanje zračnih masa izraženo je tijekom cijele godine, a glavna mu obilježja daju suha hladna bura i vlažno toplo jugo. Prevladavaju crvena i smeđa tla s raširenim područjima bez tla, a od vegetacije dominira crnogorica s raširenom šikarom (makija).“
- „Dinarski areal obuhvaća središnji planinski prostor između Risnjaka –Velike Kapele –Male Kapele –Velebita –Plješevica –Dinare. Riječ je o području planinske klime koji karakteriziraju hladne zime s čestom pojavom snijega te kišoviti topli dio godine umjerenih temperatura. Na pretežno je karbonatnoj podlozi razvijeno podzolasto (pepeljasto) tlo slabije plodnosti koje uglavnom pogoduje razvoju bogate šumske vegetacije pretežno bukovih i jelovih šuma. Na većoj nadmorskoj visini, iznad granice raširenosti šume, prevladavaju šumski proplanci i livade.“
- „Panonsko-peripanonski areal ima umjereno toplu i vlažnu kontinentalnu klimu s hladnim zimama, s čestom pojavom hladnih dana, te toplim ljetima s povremenom pojavom vrućih dana. Iako su padaline ravnomjernije raspoređene tijekom godine, ipak se malo veća količina bilježi tijekom toplog dijela s naglašenim fluktuacijama koje pogoduju periodičkoj pojavi suše. Na crnom tlu visoke plodnosti razvijena je prirodna vegetacijska zajednica pokrov niskih trava–stepa i bjelogoričnih (pretežno hrastovih) šuma.“

Antičko je doba predstavilo doba velikog preokreta u historijsko-geografskom razvoju hrvatskog teritorija, gdje se u vrijeme velikih civilizacija Grčke i Rima hrvatsko područje oblikuje u novi kulturni pejzaž. Značaj utjecaja Rima na našem teritoriju je raznolik, ali potrebno je

¹¹⁵ Gamulina, Fuerst – Bjeliš 2015., str. 19.

istaknuti da je po prvi puta tijekom tog razdoblja utjecaja teritorij Hrvatske bio uklopljen u jedinstveni organizirani politički entitet. Rimljani su na to područje došli s jasnim ciljevima: vojna superiornost i pokoravanje ilirskih plemena, razvoj ekonomskih resursa i naseljavanje rimskih građana. Urbana mreža prvi je važan element koji je u krajolik unijela starorimska državna organizacija. Stari Rimljani provodili su parcelizaciju agrarno najvrjednijeg zemljišta (*ageri*). U to je vrijeme proizvodnja usjeva u Panonskom bazenu bila vrlo visoka, uglavnom su se žitarice izvozile u luke sjevernojadranskog mora, zbog čega je tamošnji urbani razvoj bio toliko aktivan. Obilno plodno tlo i znatno šumsko bogatstvo osnova su za snažniji razvoj urbanih naselja i potiču rimske građane da emigriraju s Apenina. Prijevozni sustav je još jedan važan element kulturnog krajolika koji cestovnim prometom povezuje urbana središta. Tijekom razdoblja Rimskog carstva, administrativna teritorijalna organizacija regije koja danas čini Hrvatsku mijenjala se tijekom stoljeća. Međutim, tijekom najvećeg dijela vremena administrativna je podjela podijeljena na četiri panonske i dvije jadranske provincije.¹¹⁶ Važno je istaknuti da su panonske provincije imale veliki značaj, što zbog ekonomske snage (poljoprivreda), što zbog strateškog i političkog značaja, istaknutog blizinom i neposrednim kontaktom utvrđene granice (*limes*) Rimskog Carstva na Dunavu.¹¹⁷

Dakle, kako bismo razumjeli procese unutar povijesnih zbivanja, odnosno povijesnih okvira, neophodno je poznavanje osobitosti prostora na kojem se ti isti procesi odvijaju. Izravni utjecaj okoliša na život ljudi i društva različit je u različitim povijesnim trenucima. To je odraz mogućnosti i uspješnosti zajednice da prirodno okruženje prilagodi vlastitim potrebama.¹¹⁸ Reljef ovog prostora izuzetno je raznolik. Antički pisci u prvim stoljećima pisci postojanja Rima isticali su prostrane šume panonske regije (*Apijan, Illyrica 4.22.*) te natopljenost tla vodom. U reljefu sjeverne Hrvatske posebno su se isticale, kao što je već spomenuto, rijeke Sava, Drava i Dunav te njihove riječne ravnice koje su i u riječima Plinija Starijeg bile slavne i velike rijeke (3.147).¹¹⁹ Do 2. st. ovo se područje nazivalo jednim od najplodnijih područja slavnog Rimskog Carstva.¹²⁰

¹¹⁶ Glamuzina, Fuerst – Bjeliš, 2015., str. 34.

¹¹⁷ Pavić 1975., str. 64-75.

¹¹⁸ Gračanin 2011., str 23.

¹¹⁹ Gračanin 2011., str. 24-25.

¹²⁰ Gračanin 2011., str. 26.

4.2. Rimsko osvajanje

Razlozi rimske ekspanzije na području sjeverne Hrvatske bili su ekonomski, strateški i politički. Panonija je imala plodno tlo, povoljnom podneblje i zadovoljavajući položaj (*Plin. NH 3.25. 147; Flor. 1.39; App. Ill. 4.22*).¹²¹ Rimsko osvajanje bilo je završna faza osvajanja Ilirika. Bio je to težak i postupan proces koji je trajao oko 150 godina. Osvajanje ovih područja započelo je u 2. stoljeću pr. r Kad je Ilirik ušao u interes Rimske Republike.¹²² Prvi korak je bilo osnivanje kolonije Akvileje 181. g. pr. Kr. kao baze za daljnja djelovanja u Panoniji.¹²³ Izražena je bila prometna važnost koja je proizlazila iz činjenice da je Panonija najkraća i najpovoljnija kopnena veza između zapadne i istočne provincije Italije i Podunavlja i jedina kopnena veza između novoosvojene Makedonije i grčke regije.¹²⁴ Kroz to područje prolazila su dva najvažnija prometna longitudinalna pravca južne Srednje Europe, naime, radi se o dvije poljske ceste koje su zapravo pretpovijesne, obično nazivane Posavskom i Podravskom magistralom.¹²⁵ Osim longitudinalnih prometnica, veliki su značaj u prometnom i trgovinskom smislu potencijala Panonije imale i 3 velike plovne rijeke: Sava, Drava, Dunav koje su bile vitalan dio davne prošlosti plovidbe i trgovine unutar velike europske riječne mreže.¹²⁶ Dakle, kada se Rimska Republika polako pretvarala u mediteransku velesilu. Taktički je pri tome korak bio osvojiti Segestiku, važno prometno i trgovačko središte i sjecište puteva.¹²⁷ Rimljane je predvodio Kornelije Lentul, konzul 156. g. pr. Kr. , krenuvši najvjerojatnije iz Akvileje i slijedeći Posavsku magistralu do Segestike. Taj se pohod naziva prvim Panonskim ratom, *Bellum Pannonicum*¹²⁸ Iste te godine, Rim je zaratio i sa Delmatima, što saznajemo iz kratkih zapisa Livija, Strabona, Flora i

¹²¹ A. Domić – Kunić, *Bellum Pannonicum* (12. -11. st. pr. Kr.): posljednja faza osvajanja južne Panonije, *Vjesnik Arheološkog muzeja u Zagrebu* 39, 2006., str. 61-62 (dalje u tekstu navedeno kao Domić-Kunić 2006) ; I. Kukuljević-Sakcinski, *Panonija Rimska*, Rad JAZU XXIII, 1983., str. 133 (dalje u tekstu navedeno kao Kukuljević-Sakcinski 1983.)

¹²² Domić-Kunić 2006., str. 62.

¹²³ M. Ilkić, D. Osonjački, *A contribution to the study of the Roman Limes in the Croatian Danube Region*, u: *Proceedings of the XXI International Congress of Roman Frontier Studies (Limes Congress)*, held at Newcastle upon Tyne in August 2009 / Nick Hodgson, Paul Bidwell and Judith Schachtmann - Oxford, 2017, str. 466. (dalje u tekstu navedeno kao Ilkić, Osonjački 2017)

¹²⁴ I. Bojanovski, *Bosna i Hercegovina u antičko doba*. Centar za balkanološka ispitivanja, knj. 6, Akademija nauka i umjetnosti Bosne i Hercegovine, knjiga LXII, Sarajevo, 1988., str. 43 (dalje u tekstu navedeno kao Bojanovski 1988.); Domić- Kunić 2006., str. 62.

¹²⁵ I. Bojanovski, *Neki problemi infrastrukture Brodskog posavlja i Slavonije u antici*, u: *Arheološka istraživanja u Slavanskom Brodu i Brodskom Posavlju : Znanstveni skup Slavonski Brod*, Izdanja HAD-a, sv. 16, str. 63 (dalje u tekstu navedeno kao Bojanovski 1993.)

¹²⁶ Kukuljević-Sakcinski 1983., str. 133.

¹²⁷ Domić-kunić 2006., str. 63.

¹²⁸ Domić-Kunić 2006., str. 86.

Diona Kasija. Malo je vjerojatno da su Rimljani, samo sa dvije legije tada poslana na ova područja, krenuli u simultano osvajanje Segestike i Delmatskog teritorija.¹²⁹ Godine 129. pr. Kr. Gaj Sempronije Tuditan (*Gaius Sempronius Tuditanus*) pokrenuo je rat protiv Histra, Karna, Tauriska i Japoda. Nazvan je Histarski rat, *Bellum Histricum*. O njemu je vrlo malo podataka, no ishod je bio u korist Rima. Gaj Sempronije je vjerojatno porazio Japode, Histre i Liburne, spojivši tako Histriju i Ilirik, a postigao je i uspjeh protiv Tauriska.¹³⁰ U 119. g. pr. Kr. datiramo drugu opsadu Segestike.¹³¹ Rimljani tako s Panonima ratuju tek četrdesetak godina kasnije jer su u međuvremenu zaokupljeni Trećim punskim ratom koji je trajao od 149. do 146. g. pr. Kr., osvajanjem i osnivanjem provincije Makedonije 148. g. pr. Kr. te početkom niza sukoba sa Skordiscima, usporedo s kojima Rim ratuje i u predalpskom području i poduzima daljnje pothvate za održavanja svojeg položaja.¹³² Povijesni izvori za takozvani Drugi panonski rat iako oskudni, vrlo su informativni.¹³³ Rimljane u ovom ratu predvode Lucije Aurelije Kota i Lucije Cecilije Metel. Putovali su iz Akvileje u Emonu, a zatim Savom do Segestike. gdje su bili poraženi. Iste godine Rimljani ponovno započinju rat protiv Delmata koje su 118. g. pr. Kr. pobijedili pa dvije godine kasnije proslavili svoj trijumf. Rat je vodio Lucije Cecilije Metel, no ne onaj isti koji je ratova sa Segestikom, već drugi konzul istoga imena koji je zbog te pobjede dobio pridjev Delmatik. Pobjedom protiv Delmata zaokružen je rimski posjed na Jadranskoj obali od Otrantskih vrata do Istre.¹³⁴ Uspješna i sustavna osvajanja Ilirika i Panonije provode se tek za Oktavijana. On 35.-33. g. pr. Kr. s uspjehom vodi Ilirski rat protiv Japoda, Panona, Delmata i ostalih plemena, nakon kojeg rimski prostor u Iliriku biva znatno proširen.¹³⁵

¹²⁹ Domić-Kunić 2006., str. 86-87.

¹³⁰ Domić-Kunić 2006., str. 89.

¹³¹ Domić-Kunić 2006., str. 89.

¹³² Domić-Kunić 2006., str. 88.

¹³³ Domić-Kunić 2006., str. 89.

¹³⁴ Domić-Kunić 2006., str. 89-90.

¹³⁵ R. Matijašić, *Povijest hrvatskih zemalja u antici od cara Dioklecijana do Justinijana*, u: *Povijest hrvatskih zemalja u antici 2*, Zagreb: Leykam International, 2012., str.125-148 (dalje u tekstu navedeno kao Matijašić 2012.)



Slika 13. Rimski posjed u Iliriku nakon Oktavijanovih pohoda 35.-33.g.pr.Kr.

Taj Ilirski rat bio je neizbježan¹³⁶ jer je bio vođen s nekoliko ciljeva. Prije svega, Oktavijan je htio da mu vojska bude uvježbana i spremna za obračun s Markom Antonijem¹³⁷ s kojim je vodio određene sporove. Zatim je želio skupiti što više političkih bodova i pomaknuti granice što više na istok.¹³⁸ Pomicanje granice na istok bio je opći strateški cilj Rima zbog postizanja kontrole nad najprikladnijom vezom Italije s istokom, dakle to su mogli postići samo s ustaljenom vlašću nad Ilirikom.¹³⁹ Međutim, rat je imao i preventivnu svrhu - pokoravanje Delmata i planinskih plemena te pacifikacija prethodno osvojenih područja. U ovom je ratu Oktavijan angažirao veliku vojsku, za koju se procjenjuje da je imala 5 do 40 legija, koje su sadržavale neke od najboljih legata u svojim postrojbama. Sam rat vodio se u tri sezone, u nekoliko izvanredno organiziranih akcija.¹⁴⁰ Porazivši Japode, dugogodišnje neprijatelje, 35. g. pr. Kr., otvorili su jugozapadni put prema međuriječju. Oktavijan je to dobro iskoristio i krenuo na Segestiku koju je uspješno i osvojio nakon samo mjesec dana.¹⁴¹ Segestika se nakon rimskog osvajanja naziva Siscija. Tu se odmah smjestilo

¹³⁶ Bojanovski 1988., str. 43.

¹³⁷ Matijašić 2012., str. 149.

¹³⁸ Domić-Kunić 2006., str. 92.

¹³⁹ Bojanovski 1988, str. 43.

¹⁴⁰ Domić-Kunić 2006., str. 92.

¹⁴¹ Domić-Kunić 2006., str. 93.

25 redova, odnosno kohorti, čiji je zapovjednik bio legat Fufije Gemin u svrhu zaštite već problematičnog i nemirnog područja. U izviđanju teritorija koje je planirao osvojiti, Oktavijan je izbio u panonsko Podunavlje, a samo osvajanje Panonije pripisuje Tiberiju.¹⁴² Pobjeda u Ilirskom ratu i njegova osvajanja bili su presudni za dugi proces priključivanja Ilirika Rimu. Zbog pobjeda nad Japodima, Delmatima i Panonima, koji su pružali snažan otpor u ovome ratu, Oktavijan je 27. g. pr. Kr. proslavio trijumf. Iste je godine predao senatu tada novu provinciju Ilirik koja se time smatrala pacificiranom.¹⁴³ Zasigurno je kako su provinciju Ilirik zaključno osnovali sa stalnom upravom i odgovornim joj namjesnikom. Iako se ne zna sa sigurnošću legitiman vremenski okvir, može se smatrati kako se to dogodilo krajem Republike. Jezgra teritorija nastala je već 168. g. pr. Kr., nakon trećeg Ilirskog rata, no o provinciji se govori od prekretničke 27. g. pr. Kr., kada ona postoji i kao Senatska provincija.¹⁴⁴ Nakon rata Oktavijan je nastavio uspješnost ratnih osvajanja te dalje širio rimski teritorij. Tako je 31. g. pr. Kr. porazio Marka Antonija te osvojio titulu Augusta. Ubrzo je postao i prvim čovjekom novoproglāšenog Rimskog Carstva. Osvojio je Meziju 28. g. pr. Kr. tako da se preostali dio Ilirika našao okružen Rimljanima s tri strane. Važna je bila i aneksija Norika od 16. - 15. g. Pr. Kr. Te osvajanje Recije. Kao rezultat toga, Oktavijan je stekao kontrolu nad planinskim regijama bogatim rudom, što je osiguravalo kontinuiranu opskrbu oružjem i izravan pristup Panoniji, uključujući i transdanubijski dio.¹⁴⁵ Dva desetljeća nakon Ilirskog rata Ilirik i Panonija ponovno su bili poprište sukoba i previranja. To je bilo samo pitanje vremena s obzirom da su sa jedne strane panonska, ilirska i druga plemena ponovno krenula dizati ustanke te napadati rimska područja, dok je s druge strane August (Oktavijan) nastavio izvršavati plan započet 35. g. pr. Kr. – širenje Carstva do Dunava.¹⁴⁶ Rimljani prvotno uspijevaju osvojiti prostor do Dunava, no ovdje bivaju zaustavljeni. Dunav će dugo još biti granica prema barbariku, a Daciju zauzima Trajan u 2.st.¹⁴⁷ Godine 12. pr. Kr. započet je Panonski rat, *Bellum Pannonicum*. Nažalost, s obzirom na važnost, literarna vrela daju premalo informacija o Panonskom ratu. Rimsku vojsku u početku predvodi Marko Vipsanije Agripa, sudionik Ilirskog rata, koji odmah bilježi uspjehe. Međutim, umro je iste godine kada je započeo rat te potom August na njegovo

¹⁴² Matijašić 2012., str. 158, Domić-Kunić 2006., str. 96

¹⁴³ Bojanovski 1988., str. 75

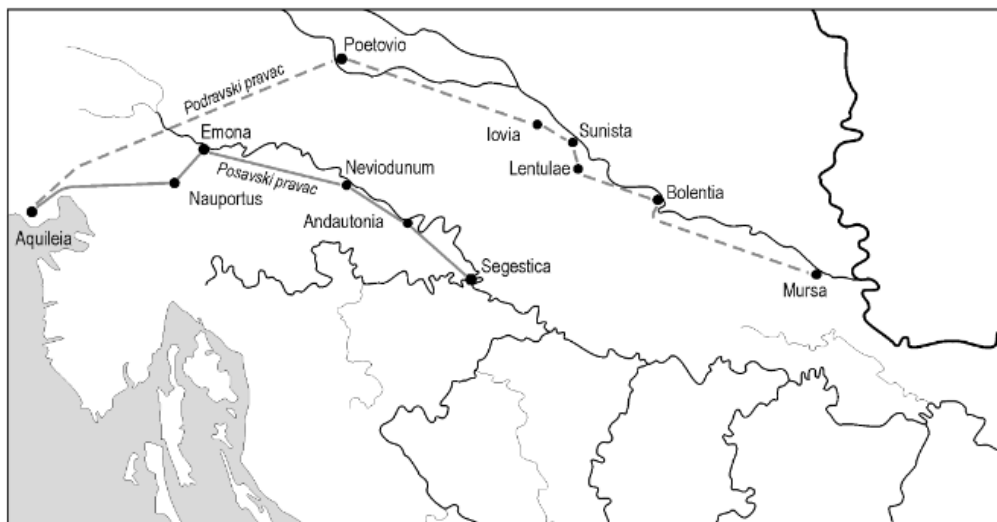
¹⁴⁴ Matijašić 2012., str.121,125

¹⁴⁵ Domić-Kunić 2006., str. 98

¹⁴⁶ Matijašić 2012., str. 121,125

¹⁴⁷ Domić-Kunić 2006., str. 118

mjesto postavlja svog posinka (i budućeg cara) Tiberija. Tiberije uspješno vodi rat.¹⁴⁸ Rat je imao dvije faze.



Slika 14. Mogući pravci Tiberijeva prodora u Panoniju 12.g.pr.Kr.

U prvoj fazi Tiberije ratuje u Podravini i Posavini, gdje osvaja ostatak istočnog dijela ušća rijeke Save uspješno pokorava tamošnja panonska plemena.¹⁴⁹ Čini se kako je središnji dio rata bila borba s Breucima koji će i u Batonskom ratu igrati vrlo važnu ulogu. Stoga je logično pretpostaviti da su Skordisci pomagali Rimljanima upravo protiv plemena kojima su nekoć vladali.. Već tada je Baton Breučki istaknut kao jedan od aktera Panonskog rata.¹⁵⁰ U toj prvoj fazi Rimljani zauzimaju i skordičko Podunavlje i tamošnje opide te grade utvrde na dunavskom limesu.¹⁵¹ Druga faza vodila se južno od rijeke Save te je tada osvojeno panonsko područje do Dinarida.¹⁵² Nakon Panonskog rata cijelom Panonijom u užem smislu vladao je Rim, pripojivši ju postojećoj provinciji Ilirik.¹⁵³ Nakon osvajanja Panonije započelo je učvršćivanje rimske vlasti. Stigli su rimski trgovci i obrtnici koji su počeli trgovati s lokalnim stanovništvom.¹⁵⁴ Jedna od najvažnijih aktivnosti koje su Rimljani obavljali u novoosvojenim područjima bila je izgradnja cesta koje su omogućavale mobilnost vojnih trupa i održavanje komunikacija, što je naravno, ključ uspjeha u održavanju mira.

¹⁴⁸ Bojanovski 1988., str. 49; Matijašić 2012., str. 160-161; Domić-Kunić 2006., str. 102-104.

¹⁴⁹ Domić-Kunić 2006., str. 104-106,

¹⁵⁰ Bojanovski 1988., str. 49.

¹⁵¹ Bojanovski 1988, str. 49.

¹⁵² Domić-Kunić 2006., str. 105-106.

¹⁵³ Bojanovski 1988., str. 49.

¹⁵⁴ Domić-Kunić 2006., str. 103-109.

Nakon Panonskog rata, u posljednjih deset godina stare ere, izgrađena je cesta od Siscije do Sirmiuma, koja je ujedno i pretpovijesna cesta.¹⁵⁵ Trasa Petovij-Mursa također je uspostavljena te je postala dio šire komunikacijske mreže. Do početka 1. st. n. e. Ilirik je bio administrativno uređena provincija, kojom je upravljao Carski namjesnik (*legata*) koji je izravno odgovarao caru.¹⁵⁶ Iako je vojno osvajanje Ilirika završilo Panonskim ratom, potpuno kontrola Ilirskih plemena ustanovljena je tek po završetku Batonovog ustanka koji je trajao do 9. g. n. e.¹⁵⁷ Nezadovoljstvo starosjedilačkog stanovništva Ilirika rimskom vlašću trajalo je dugo a Batonov ustanak bio je njegov vrhunac.¹⁵⁸ Batonov ustanak bio je sukob velikih razmjera koji je na kratko, ali u velikim razmjerima, uzdrmao cijelo Rimsko Carstvo i izazvao veliki strah Rima i Rimljana. I. Bojanovski ističe kako ga Svetonije opisuje kao jedan od najvećih ratova nakon Pruskih ratova.¹⁵⁹ Ustanak je trajao 3 godine s promjenjivom srećom, no Rimljani su na kraju pobijedili, s jedne strane zbog njihove nadmoći u broju, organizaciji i logistici, a s druge zbog nesloge između pobunjenika, gladi i bolesti. Čini se da je političko nejedinstvo jedan od glavnih razloga ovog gubitka.¹⁶⁰ Ovom pobjedom Rimljani su trajno pacificirali strateški teritorij koji su osvajali više od 150 godina i konačno uspostavili čvrstu rimsku vladavinu, koja je romanizaciju omogućila u pravnom smislu..¹⁶¹

¹⁵⁵ I. Bojanovski, *Prilozi za topografiju rimskih i predrimskih komunikacija i naselja u rimskoj provinciji Dalmaciji IV. – Rimska cesta Siscia – Sirmium i njena topografija*, Godišnjak Centra za balkanološka istraživanja, Sarajevo, 1984., str. 229. (dalje u tekstu navedeno kao Bojanovski 1984)

¹⁵⁶ Matijašić 2012., str. 166-167.

¹⁵⁷ Matijašić 2012., str. 163-168.

¹⁵⁸ Bojanovski 1988., str. 49.

¹⁵⁹ Bojanovski 1988., str. 50.

¹⁶⁰ Kukuljević-Sakcinski 1983., str. 137.

¹⁶¹ Bojanovski 1988., str. 53.



Slika 15. Ilirska plemena i prostor koji su zauzimala



Slika 16. Prva godina Batonovog ustanka



Slika 17. Stanje neposredno prije gušenja ustanka 9.g.

Administrativnim ustrojem nakon gušenja Batonovog ustanka 9.godine Ilirik je podijeljen na Dalmaciju i Panoniju. Potom je za vrijeme cara Tiberija Panonija podijeljena na Panoniju Superior i Panoniju Inferior, dok je za vrijeme vladavine Dioklecijana Panonija Superior podijeljena na Panoniju Primu i Panoniju Saviju te Panonija Inferior na Panoniju Valeriju i Panoniju Sekundu. Kada je došlo do pada Rimskog Carstva i njegove podjele na Istočno i Zapadno Rimsko Carstvo, panonske su provincije pripale Zapadnom Rimskom Carstvu.¹⁶²



Slika 18. Panonija u 1.st.



Slika 19. Panonija u 2.st.

¹⁶² A. Mócsy, *Pannonia and Upper Moesia*, Routledge, London 1967., str. 586.; J. Klemenc, *Der pannonische Limes in Jugoslawien*, ARR 3, 1963., str. 58



Slika 20. Panonija u 4.st.

4.3. Kasna antika na području sjeverne Hrvatske

Panonija se istakla kao jedna od značajnijih graničnih provincija. Kao svojevrsna vojna krajina, porasla je na prijelazu iz 2. u 3.st., a u punom se smislu ostvarila u nemirnom razdoblju ratovanjem obilježene kasne antike, kada su se do carske vlasti počeli probijati prvo vojskovođe panonskih legija, a potom i rođeni Panonci. U kasnoj antici Panonija je dala više rimskih careva nego ijedna druga provincija, a zbog hrabrosti njezinih stanovnika, ne samo muškaraca nego i žena, jedan je kasnoantički izvor naziva gospodaricom narodâ.¹⁶³ Razdoblje kasne antike na ovim se područjima isticalo specifično podjelom Carstva na Istočno i Zapadno Rimsko Carstvo 395.g.

Kasnoantički putopisi često ističu kako su svi elementi kasnoantičkog urbanizma i graditeljstva ucrtani u ranijem nasljeđu rimskih postignuća. Kasna antika kao takva dakle, pregrađuje, preinačuje, obnavlja te prilagođava postojeće ustrojstvo novim prilikama i ekonomsko-političkim zahtjevima.¹⁶⁴

Kraj dinastije Konstantina doveo je do povratka sustava vojne monarhije iz 3.st. i kao što je to bio slučaj u Tetrarhiji, do podjele istočnog i zapadnog područja na dva dijela. Carevi su sve

¹⁶³ <http://www.bastina-slavonija.info/TematskeCjeline.aspx?id=15> (posjećeno 11.8.2020.)

¹⁶⁴ <http://www.bastina-slavonija.info/TematskeCjeline.aspx?id=15> (posjećeno 11.8.2020.)

češće birali život u rezidencijama u blizini granice umjesto u Rimu.¹⁶⁵ Zapadna područja našla su se pod stalnim napadima. Od 367. do 369.g. na panonskim područjima Valens je prešao Dunav zapadno od Dnjestra, a on i Atanarik (gotski poglavar Teringija) odredili su mirovni ugovor kojim su ukinute pomoć i slobodna trgovina koja je dodijeljena 332. g., zajedno s obavezom pružanja radne snage rimskim vojnim jedinicama. Godine 378. došlo je do pada Hadrijanopola zbog teških situacija nastalih zbrkom svih događanja te selektivnim neuključivanjem Greuthurgija u mirovni sporazum.¹⁶⁶ Neki su rimski zapovjednici, pa i Valens, bili tvrdoglavo uvjereni da mogu lako pobijediti Gote. Opise nam daje Amijan Marcelin koji govori kako se svijet okrenuo naopako, u onaj svijet u kojem su Rimljani izgubili svaku sposobnost zdravog prosuđivanja, prepuštajući se svojim destruktivnim strastima.¹⁶⁷ Posljedice pada Hadrijanopola su rimskoj politici bile pokazatelj vitalne važnosti podunavske granice za sigurnost svih carskih teritorija.¹⁶⁸ Kada je Teodoziju bila povjerena vlast na istoku, dobio je kontrolu nad biskupijama Dakijom i Makedonijom, koje su u početku bile dio ilirskih pokrajina. On je odabrao Thessaloniki, današnji Solun za glavni grad. Preuzeo je specifične odgovornosti i zadatke koje nije bilo lako izvršiti u kratkom roku. Jedan od njegovih pothvata, koji je smatrao od temeljne važnosti, bila je reorganizacija istočnih pokrajina kako bi se vratila disciplina među vojne redove. Kako bi to postigao, morao je jamčiti politički i administrativni kontinuitet te ponovno dobiti konsenzus i autoritet. Naredbom 379. g. zabranjen je bilo koji oblik tolerancije prema hereticima te je time postavljen temelj za Solunski edikt 380. g. Sadržaj teksta dobro je poznat, vidljiva je disciplina i oštrina koju je Teodozije pokazao kao predstavnik vojne sfere. Carsko jedinstvo postalo je jedno od središnjih obilježja Teodozijeve politike.¹⁶⁹

Gotsko pitanje bilo je glavno pitanje u ovom razdoblju i njegovo rješenje sagledavano je u vezi s ponovnom izgradnjom vojne moći koja je posustala padom Hadrijanopola. Reforme koje su dalje unijeli Konstantin i Dioklecijan učinkovito su učvrstile granicu Rimskog Carstva, koja je bila povjerena velikoj vojsci, ali financijski, socijalni i ljudski troškovi održavanja učinkovitosti ovog obrambenog sustava bili su preveliki i preopterećujući, ne samo za vlasnike zemljišta

¹⁶⁵ P. De Vingo, *Changes and transformation in late antique Pannonia: From the Roman Province to multiethnic transit area of populations in movement*, u: *Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungaricae* Vol.62, izdanje 2., 2011., str. 363 (dalje u tekstu navedeno kao De Vingo 2011).

¹⁶⁶ De Vingo 2011., str. 364

¹⁶⁷ Ammianus Marcellinus, *Rerum gestarum libri qui supersunt I – II* ed. W. Seyfarth, Leipzig 1978., XXXI 8.2 – 12.67.

¹⁶⁸ De Vingo 2011., str. 364.

¹⁶⁹ De Vingo 2011., str. 367.

(zemljoposjednike), već i za siromašne stanovnike kasnoantičkog društva. Bilo je bitno zaposliti nove ljudske resurse za vojne potrebe, no to je dovelo do ekonomskih problema jer su regruti bili upravo iz redova poljoprivrednika.¹⁷⁰ Mirovni sporazum s Gotima dogovoren je 382. g. nakon pobjede franačkih generala nad Thervingijem u Makedoniji. Klauzule sporazuma s Gotima nisu prihvaćale Gote unutar carskih granica kao anonimno i ujedinjeno tijelo ali im je bilo dopušteno održavati svoju društvenu strukturu, a time i svoje običaje i tradiciju. Ovo je jasno stvorilo enklavu sastavljenu od lokalnog stanovništva, doseljenika i nomada u srcu Balkana, uspostavljajući pojedine germanske posrednike između Rima i demografskog supstrata koji su predstavljali. Solidarnost cara sa individualnim vođama plemena isto je jedan od pokazatelja Teodozijeve vladavine. On je donio mir i prijateljstva između njih i Rimljana, iako nisu svi podržavali takve socio-političke postupke.¹⁷¹

U drugoj polovici 4.st. Temistije je bio jedna od najznačajnijih političkih i kulturnih ličnosti. Za vrijeme vladavine cara Valensa (cara protivnog bilokojem mogućem sporazumu s barbarima), Temistije je predložio princepsu da proširi svoju filantropiju i izvan carskih granica prihvati sve ne-Rimljane koji su živjeli preko granice.¹⁷² Nakon smrti Teodozija, vlast je nasljedio njegov sin Honorije. Flavije Stiliho, vandalski časnik kojeg je smatrao dragim i vjernim, postao je muž njegove nećakinje, čime je dospio u krug carske obitelji. Te rodbinske veze i autoritet, učvrstili su se tri godine kasnije kada se Stilihonova kćer udala za Honorija. Godine 395. dolazi do sukoba Stiliona i Arkadija oko administrativnih regija, što je dalo Alariku (vizigotskom kralju) izgovor da intervenira, iskorištavajući nepovjerenje Konstantinopola u Stilihona. Predvođeci svoj narod, gotski federati koji su se 382. g. naselili unutar rimskih granica, s Alarikom kao predvodnikom, iskoristili su prednost zbog nedostatka trupa (koje su sa Stilihonom ostale u Italiji) te ušli u Tesaliju. U ovom su okolnostima istočne vlasti odlučile usvojiti politiku oporbe i imenovati Alarika *magister militum per Illyricum* kao način da ograniče i obustave Stilihonove političke ambicije. Godine 399. Goti napuštaju Makedoniju i Dakiju te kreću prema talijanskom poluotoku u nadi kako će s Honorijem pregovarati o boljim uvjetima naseljavanja. No, zapadni svijet nije bio voljan prihvatiti Alarika i njegove naoružane gotske snage. Godine 402. Stilihon ih je uspio poraziti te su se Goti vratili na Ilirska područja. Stilihon napokon ugovara sporazum s

¹⁷⁰ De Vingo 2011., str. 367.

¹⁷¹ De Vingo 2011., str. 367.

¹⁷² De Vingo 2011., str. 368.

Alarikom između 404. - 405.g. No, ponovno dolazi do nemira s početnom fazom naseljavanja germanskog stanovništva na zapadu. Godine 406. Alani, Svevi i Vandali prešli su smrznutu Rajnu. Razdoblje između 406.g. i 410.g. predstavljalo je daleko važniju fazu od one koja se dogodila carskom podjelom 396. g. Rano 5. st. pokazalo je da je do ovog trenutka došlo do dubokog pomaka između dvaju carskih područja:¹⁷³

- *pars occidentis* s jedne strane, u čijem se središtu naseljavaju različite germanske populacije, polako napuštajući status federate, ali s uspostavom novih kraljevstva

- *pars orientis* s druge strane, koji je uspio izdržati vanjske i unutarnje pritiske i zadržati svoju političku i vojnu organizaciju igrajući važnu ekonomsku ulogu u srednjoj i istočnoj Aziji do kraja srednjeg vijeka.

Razdoblje od 410. g. do 450 .g. obilježeno je usponom istočne vlasti koja je postepeno stekla novi “bizantski” identitet: polarizacija oko glavnog grada (u onom trenutku stalna carska rezidencija), utjecaji kršćanstva i pravoslavne crkve na kulturu i političke strukture, izbor grčkog jezika kao jezika države. Ta je okolnost potaknula razvoj multietničkog i demografskog jedinstva.¹⁷⁴ Početkom 5. stoljeća Huni su proširili kontrolu nad panonskom regijom i vladali Gotima i Sarmatima, ali nisu vladali Langobardima. Godine 443. započeo je prvi rat između Rimljana i Huna. 443. Teodozije II. je bio prisiljen na pregovore. U drugom ratu protiv Huna, hunske su trupe uznapredovale sve do Termopila gdje je Atila pobjedio na rijeci Utus (sada rijeka Vit), ali pretrpjevši velike gubitke zbog kojih je bio prisiljen tražiti mir.¹⁷⁵ S obzirom da *pars orientis* nije više mogao financijski izdržati davanja, Atila je zamolio Rimljane da se evakuira čitavi pojas zemlje uz granicu kako bi se stvorila “ničija zemlja”. Ta se zemlja protezala duž Dunava od Panonije do Nove Trakije. Ratificirani su sporazumi 448. g. bili poražavajući za Rim koji se morao odreći teritorij na desnoj obali Dunava. Nakon smrti Teodozija II 450.g., i smrti Atila 453. g. dolazi do raspada multietničke konfederacije te kasnijeg pada Zapadnog Rimskog Carstva, što je pomoglo konsolidaciji germanskih kraljevstava.¹⁷⁶

¹⁷³ De Vingo 2011. str. 368-369.

¹⁷⁴ De Vingo 2011., str. 369.

¹⁷⁵ De Vingo 2011., str. 371.

¹⁷⁶ De Vingo 2011., str. 372.

U 5. stoljeću političku situaciju na Istoku karakterizirala je činjenica da su se vojne snage uglavnom sastojale od germanskih i polunomadskih naroda i njihovih zapovjednika, s ogromnom moći odlučivanja. Na panonskom teritoriju, kad su germanska plemena shvatila da Atilini nasljednici više neće moći nametati svoju društvenu i političku nadmoć, pobunili su se na razne načine.. Bitka na rijeci Nedaou 434. g. bila je jako bitna za povijest kasnoantičke Panonije jer je označila pad Huna i zaustavila njihovu dominaciju u Karpatskom bazenu. Godine 455. Avit (*Marcus Maecilius Flavius Eparchius Avitus*), proglašen Rimskim carem, pokušao je obnoviti političku kontrolu nad *pars occidentis* preko Panonije, no političke podjele i borbe na ovim područjima išle su pod ruku s formiranjem nove Gotske države koja je imala koristi od tih problema. Rast snage među istočnim germanskim stanovništvom i konsolidacija političkog i demografskog jedinstva predstavljale su najznačajnije promjene s kraja 5. st. na istočna i zapadna područja. Dakle, pad Atila, popraćen gotskim odjeljenjem na talijanskom poluotoku, ostavio je teritorije u središnjem dijelu Dunava pod kontrolom različitih germanskih plemena (npr. Gepidi i Langobardi u Panoniji, Slaveni između Dunava i sjevernog djela Karpata i sl.). Između 540. g. i 542. g. skupine Slavena, čija je prisutnost u sjevernim dijelovima Dunava dokumentirana još u ranom 6.st. kada su ponovno prešli rijeku. Slaveni su se nešto kasnije pobunili oko dominantne vlasti Avara. Godine 565. Car Justinijan I. započeo je dvadesetogodišnji rat protiv istočnih Gota.¹⁷⁷ Padom Gota dominaciju ovim područjima preuzimaju Avari. U 7.st. zapadni su Slaveni uspjeli organizirati vlastitu državu koja je trajala nekoliko desetaka godina. Tokom prve polovine 7.st. kolonizacija Slavena na Balkanu bila je završena. Bizantski se Balkan raspao u niz Sklavinija, kako su sami Bizantinci zvali oblasti koje su pripale Slavenima i u kojima bizantska vlast više nije postojala.

Možemo istaknuti da su u kasnoj antici dakle, područje sjeverne Hrvatske i cijela hrvatska regija, zapravo, bili pod utjecajem brojnih naroda koji su se ili koristili blagodatima ovog područja ili su se samo slučajno kretali prema drugim ciljevima ili inicirali trajno naseljavanje.¹⁷⁸ To je razdoblje obilježeno sukobima, seobama naroda zbog kojeg je došlo do poremećaja dotadašnjih etničkih prilika ovog područja. Također, važno je istaknuti kako je padom Zapadnog Rimskog Carstva na ove prostore pristigao popriličan broj utjecaja s istoka. Također, kristijanizacijom

¹⁷⁷ De Vingo 2011., str. 372-3.

¹⁷⁸ Gračanin 2011., str. 217.

stanovništva došlo je do brojnih kulturoloških promjena, pa tako i promjena u društvenim i socijalnim krugovima.

5. POVIJEST ISTRAŽIVANJA RIMSKIH CESTA U HRVATSKOJ

Interes za istraživanje rimskih puteva i komunikacija na područjima rimskog teritorija, odnosno nama bitnom području za ovaj rad, području sjeverne Hrvatske u rimsko doba je uvijek postojao te se početak može pratiti i od samih početaka provincijalne arheologije.¹⁷⁹ Ivo Bojanovski navodi kako je istraživanje i samo otkrivanje rimskih cesta iznimno teško i naporno, dobar dio puta se mora pješaćiti, teren može biti iznenađujuće težak ili čak nepristupačan, a rezultati nisu uvijek onakvi kakvi bi trebali biti.¹⁸⁰ Za takva, reći ćemo „hodološka“ istraživanja za početak su vrlo važni pisani izvori i stare mape, te informacije dobivene iz prethodnih istraživanja. Pomažu tome i stari nazivi kojima je lokalno stanovništvu nazivalo puteve ili mjesta.¹⁸¹ Rimske su ceste redovito pratili miljokazi - *miliaria*. Oni su se najčešće postavljali na čvorištima, skretanjima, važnijim putnim postajama, prijelazima preko rijeka i slično. Miljokazi su mogli kumulativno ili alternativno pokazivati sljedeće: razdaljinu između dvaju naselja, udaljenost do nekog središta, ime graditelja ili obnovitelja ceste, naziv ceste, stanje ceste prije obnove (*ex vetustate corrupta*), konstrukcije koje su izgrađene ili obnovljene (*viae pontes*) te vrste obavljenih radova (*munire, restutio* i slično).¹⁸² Interes za proučavanje rimskih cesta počeo je istraživanjem cesta Dalmacije u 20.st. kao područje interesa stranih istraživača.¹⁸³ Povijesne zapise, odnosno histografiju možemo podijeliti na djela koja uključuju gradove, djela koja se bave topografskim i povijesnim problematikama u regijama središnje Hrvatske te ostale radove koji se bave problematikama komunikacije (kartografija, trgovina).¹⁸⁴

Matija Petar Katančić preuzeo je vodstvo u cjelovitoj procjeni i istraživanju rimskih putnih postaja južne Panonije početkom 19. st.¹⁸⁵ Pedeset godina istome se posvetio i Ivan Kukuljević Sakcinski,

¹⁷⁹ Bojanovski 1974., str. 12.

¹⁸⁰ Bojanovski 1974., str. 12.

¹⁸¹ Bojanovski 1974., str. 25-26.

¹⁸² Milotić 2010., str. 163.

¹⁸³ Bojanovski 1974., str. 2

¹⁸⁴ Hrvoje Petrić, Prilog poznavanju srednjovjekovnih puteva u središnjoj Hrvatskoj, Radovi Zavoda za hrvatsku povijest 26, Zagreb 1993. str. 17 (dalje u tekstu navedeno kao Petrić 1993).

¹⁸⁵ Gračanin 2010., str. 10-11.

uglavnom se oslanjajući na interpretaciju starijih autora, uključujući Katančića, ali također dopunjujući već iznesene činjenice, u jednoj od prvih monografija rimske provincije Panonije iz 1873.g.¹⁸⁶ Recentniji pregled južnog dijela Panonije i njenih istraživanja u vidu rimskih prometnih komunikacija dao je Stanko Andrić, uglavnom temeljen na Andrásu Grafu. Razmišljanja na ovu temu dao je i Mirko Marković iako njegovim podacima valja pristupiti s odmakom s obzirom da se poprilično koristio starijim saznanjima, često utemeljenim na zaključcima Ivana Kukuljevića. Aleksandar Klemenc i Branko Vujasinović dali su izuzetno općenit prikaz rimskih cesta u Hrvatskoj. Najnovije informacije o rimskim cestama na ovim područjima dao je Hrvoje Gračanin.¹⁸⁷ Prve podatke o posavskoj magistrali iznio je J.Brunšmid¹⁸⁸, a ojedinačne su informacije opširno date u analizi dostupnih vrela koja se dotiču same posavske magistrale koja je vodila od Siscije do Sirmija, kao produkt istraživanja Ive Bojanovskoj (razdoblje istraživanja: 1975. – 1982.) Podatke o tom rimskom putu dao je i A. von Domaszewski ukazujući na njegovo predrimsko postojanje.¹⁸⁹ O posavskoj se magistrali dakle, pisalo često. Doduše nisu sva zaključna razmišljanja bila potkrijepljena arheološkim odnosno terenskim istraživanjima. Shematske prikaze i topografije obradio je K. Miller.¹⁹⁰ Podravskoj magistrali i Limeskoj cesti nedostaju takvi dodaci.¹⁹¹ Antička naselja i prometne pureve u sjeverozapadnoj Hrvatskoj obrađivali su i B. Vikić te M. Gorenc. Zoran Gregl u svojim je radovima detaljno razradio saznanja o rimskoj cestovoj mreži i njen kontinuitet. I. Šarić, Ž. Tomičić, B. Vikić, M. Gorenc, M. Fulir, Ž. Demo i B. Begović pisali su te istraživali podravsku magistralu, njezine dionice i putne postaje. B. Cvetković i M. Marković bave se tom istom cestom na području Virovitičke banovine, a D. Pinterović na slavonskom djelu te antičke ceste.¹⁹² Opisivanju cesta, bez arheoloških istraživanja posvetili su se A. Graf, G. Škrivanić te A. Mócsy.¹⁹³ Ubikacije nekih rimskih postaja područja sjeverne Hrvatske dao je i B. Schejbal. On ističe i stav o tome kako su rimske ceste naslijedile pretpovijesne komunikacijske pravce raznih kultura i naroda u Panoniji, te ističe važnost tokova rijeka.¹⁹⁴

¹⁸⁶ Bojanovski 1984., str. 147

¹⁸⁷ Gračanin 2010., str. 10-11.

¹⁸⁸ Bojanovski 1984., str. 146.

¹⁸⁹ Bojanovski 1984., str. 147.

¹⁹⁰ Bojanovski 1984, str. 147

¹⁹¹ Gračanin 2010., str. 10-11.

¹⁹² Petrić 1993.

¹⁹³ Bojanovski 1984., str. 149.

¹⁹⁴ B. Schejbal, Prilog rekonstrukciji rimskih komunikacija na jaškom teritoriju. Izdanja HAD-a 21, Zagreb, 2003. str.95-99 (dalje u tekstu navedeno kao Schejbal 2003)

Prema I. Bojanovskom,, uz arheološko očuvanje rimskih cesta i komunikacija vrlo su važni i sekundarni dokazi, poput, rimskog novca, groblja i naselja prilikom proučavanja starih prometnih komunikacija radi otkrivanja ceste i utvrđivanja njezine starosti.¹⁹⁵

Teorija i praksa naše suvremene arheologije koja na ovim hrvatskim prostorima ipak ima zavidnu tradiciju, niti do najnovijeg vremena nije uspjela rezultirati temeljnim sažetkom ili priručnikom svih istraživanja.

6. PUTNE POSTAJE – *MANSIONES*

August je stvorio sustav državnog prijevoza (*cursus publicus*) radi olakšavanja komunikacije između cara i vojnih te administrativno-upravnih dužnosnika nad Carstvom, kao i za putovanja i prijevoz u državnim poslovima.¹⁹⁶ Prema povijesnim izvorima i podacima sa itinerara, postojalo je nekoliko vrsta putnih postaja. Pojednostavljeni prikazi vrsta putnih postaja uglavnom navode razliku između *mansiones* i *mutationes*, no njihova je tipologija znatno složenija.¹⁹⁷ Putne stanice bile su od integralne važnosti u ogromnoj mrežnoj igri carskih i javnih cesta koje su obuhvaćale cijelo Carstvo. Putne su postaje prije svega bile namijenjene pružanju usluga putnicima u službenim poslovima, kojima je također bilo onemogućeno korištenje usluge državnog prijevoza.¹⁹⁸ Uspostavom stalnih odmarališta olakšano je funkcioniranje sustava.¹⁹⁹ Čitav sustav prijevoza naziva se *cursus publicus*, iako je tek u 4. stoljeću na latinskom definiran kao pojam. „*Cursus publicus* možemo definirati kao od države osiguran proces transfera ljudi, dobara i informacija vezanih uz državne poslove.“²⁰⁰ Za besprijekoran radi i funkciju sustava koristila se logistička infrastruktura koja je, osim uređenih cesta, davala mogućnost opskrbe životinja i kola te sadržavala objekte za odmaranje.²⁰¹

¹⁹⁵ Schejbal 2013., str.100.

¹⁹⁶ Kolb 2016., str. 3.

¹⁹⁷ Milić 2010., str. 158.

¹⁹⁸ Kolb 2016., str. 4.

¹⁹⁹ Kolb 2016., str. 5.

²⁰⁰ Sanader 2018., str. 465.

²⁰¹ Kolb 2016., str. 20.



Slika 21. Reljefni prikaz ulaska kola u putnu postaju mansio

Postojalo je nekoliko različitih vrsta putnih postaja:²⁰²

Putna postaja	Opis
AQUA	Putna postaja na termalnom izvoru, na jezeru ili uz kakav vodotok. Ove su vrste postaja označavale središta termalne aktivnosti u obliku ljekovitih, toplih i plemenitih voda. To su balneološka središta s prirodno toplom ili grijanom vodom. Na Peutingerovoj mapi njihovi su prikazi vrlo česti. Na mnogim mjestima zapaža se praksa trasiranja cesta uz termalne izvore, kada se smjer ceste prilagođavao ovim prirodnim izvorima.
CASTRUM/CASTELLUM	To su bile utvrde koje su se također mogle nalaziti uz puteve. Njihova prvotna namjena nije bila ona putne postaje već je u iznimnim okolnostima mogla služiti putnicima kao sklonište ili prenoćište.
CAUPONA	Putna postaja u obliku trgovine (<i>taberna</i>), krčme ili svratišta.
CIVITAS	<i>Civitas</i> je bila putna postaja koja je najčešće imala gradska obilježja, no time su se mogla označiti i seoska područja. Kao <i>civitas</i> mogle su biti naznačene seoske zajednice (<i>vici, pagi</i>), općine (<i>res publicae</i>), municipiji (<i>municipia</i>) ili kolonije (<i>coloniae</i>) gdje je putnik mogao pronaći konačište, trgovinu, gdje kada i kupalište te različite druge

²⁰² Milić 2010., str. 158-162.

	uslužne djelatnosti. Peutingerova mapa razlikuje nekoliko njihovih vrsta s obzirom na način obilježavanja uz mjesni naziv. Naznaka je mogla biti samo crna točka, dvostruka kula ili višestruka kula.
DEVERSORIUM	Putna postaja u obliku kolibe ili manje kućice u kojoj se mogla nalaziti krčma, trgovina ili konačište.
FONS	Putna postaja na izvorima, rijekama ili jezerima. Peutingerova mapa pokazuje ih isto kao postaje tipa <i>aquae</i> .
HORREUM	<i>Horreum</i> je općenito skladište koje je moglo djelovati u sklopu neke putne postaje, a iznimno je moglo biti i samostalna postaja. U njima se najčešće skladištilo žito (<i>horreum granarium</i>), vino (<i>horreum vinearium</i>) i ulje (<i>horreum olearium</i>). Moglo je imati odlike podruma (<i>horreum subterraneum</i>). <i>Horreum</i> je mogla biti i kakva ostava u koju se polagalo novac, dragocjenosti i druge stvari. Na <i>horreum</i> podsjećaju piktogrami Narone i Epetija na Peutingerovoj mapi.
HOSPITIUM	Gostinjac na putu. To su mogle biti trgovine, manja konačišta i krčme za okrijepu, odmor i smještaj putnika.
MANSIO	Putna postaja najviše razine. Precizno ih poimence i s oznakom međusobne udaljenosti bilježi Burdigalski itinerar provodeći razlikovanje prema <i>mutationes</i> . To su bile postaje na kraju dnevnog puta, razmještene na primjerenoj udaljenosti koja se mogla savladati u jednome danu. Plinije navodi da su se <i>mansiones</i> postavljale na dostupne izvore vode (bunare) te da su se kontinuirano pojavljivale na pomno određenim udaljenostima. ²⁰³ <i>Mansiones</i> su mogle primiti putnike, tovarnu stoku, prtljagu i teret. Sam latinski pojam <i>mansio</i> izvedenica je od glagola <i>manere</i> sa značenjem ostati, prenočiti i konačiti na putu. <i>Mansio</i> je mogla sadržavati trgovinu, konačište, krčmu, staje, skladišta i terme.

²⁰³ Milić 2010., str. 160.

MUTATIO	To je bila postaja za izmjena konja. Između dvije <i>mansiones</i> obično se nalazilo 4 ili 5 postaja za izmjenu konja - <i>mutationes</i> . Postaje za izmjenu konja imale su važnu ulogu u rimskom putnom i poštanskom sustavu (<i>cursus publicus</i>) jer je njihova temeljna svrha bila putniku o državnom interesu ili glasniku zamijeniti konje. Time se izrazito povećala brzina putovanja i prijevoza putnika jer je putnik dobivao odmorne konje, koji će najvećom mogućom brzinom savladati nadolazeće dionice puta.
OPPIDUM	<i>Oppidum</i> je oznaka za grad (<i>urbs</i>) ili kakvo utvrđeno mjesto ili prapovijesnu gradinu. Ovdje su se vjerojatno nalazile odmorišne i stražarske postaje.
PALATIUM	Putna postaja namijenjena ugošćivanju cara i njegove osobne pratnje, ali i visokih rimskih dužnosnika.
POPINA	Oznaka zalogajnice uz cestu.
PORTUS	Označeno sklonište ili kakvo utočište na putu, kamo bi se putnik mogao skriti za nevremena, u noći ili u slučaju neke opasnosti.
POSITIO	Putna postaja bez prenoćišta. Vjerojatno se ovim pojmom općenito označavala postaja na kojoj se moglo dobiti različite usluge ali bez mogućnosti noćenja.
PRAETORIUM	<i>Praetorium</i> je izvorno označavao šator vojnog zapovjednika. Kao putna postaja bio je luksuzna građevina sa svim popratnim sadržajima namijenjena ugošćivanju cara i najviših državnih dužnosnika tijekom njihova proputovanja. Na području hrvatske Peutingerova mapa bilježi dva pretorija u obliku vrlo luksuznih građevina: jedan panonski i jedan dalmatinski. Antoninov itinerar za ovaj panonski navodi <i>Mansio Augusti in praetorio est</i> .
STABULUM	Putna postaja u obliku konjušnice gdje je putnik mogao pronaći sve djelatnosti i usluge vezane uz nabavu, popravak i održavanje konjske opreme.
STATIO	<i>Statio</i> je bila svaka putna postaja s prenoćištem. <i>Statio</i> su u arhitektonskom smislu bile jedan od tipova rustikalnih vila (<i>villae</i>

	<i>rusticae</i>), sa svim njihovim arhitektonskim i namjenskim obilježjima. <i>Statio</i> je mogla označavati i utvrđenu putnu postaju ili nadzornu postaju koja je pružala usluge konačišta. Mogla je imati vojnu ili sigurnosnu posadu u svojem sklopu.
TABERNAE	Odgovaraju pojmu <i>deversoniae</i> . To su bile trgovine, krčme i odmorišta uz ceste. Mogle su se nalaziti u zgradi, kakvoj daščari ili u šatoru; uvijek su bile u privatnom dvorištu, a mogle su djelovati ili kao samostalne postaje ili u sklopu neke <i>mansio</i> , <i>mutatio</i> i sl. Putne postaje nerijetko su dobivale imena po tabernama.
THERMAE	Postaje na mjestima izvora tople vode. <i>Thermae</i> su uži pojam od <i>aque</i> jer označavaju mjesta gdje se moglo naći toplu vodu ili vruću ljekovitu, sumpornu, radioaktivnu mineralnu ili drugu vrstu osobite vode. <i>Aquae</i> mogu označiti i terme gdje se voda umjetno grijala. Najljepši su primjeri rimskih termi u Hrvatskoj Varaždinske i Daruvarske toplice iako obje nose naziv <i>aquae</i> (<i>Aquae Iasae</i> , <i>Aquae Balissae</i>)
URBS	<i>Urbs</i> je bio grad (sa zidinama općenito). Ako su kroz njega prolazile ceste, tada su imale obilježja putnih postaja s vrlo raznolikom ponudom putniku potrebnih usluga. Gradovi su u tom smislu imali veliku važnost u sustavu rimskog putovanja
VICUS	<i>Vicus</i> je označavao selo ili seosku zajednicu. U slučaju potrebe putnik je mogao navratiti u sela uz cestu te od domaćeg stanovništva pribaviti ono što mu je potrebno ili ondje pronaći noćište.
VILLA	<i>Villa</i> je označavala izvangradsko imanje, farmu ili kuću na selu sa smočnicom. Ako se tamo imanje nalazilo uz cestu, moglo je pružiti usluge putnicima. Bogatiji slojevi najčešće su noćili na privatnim imanjima svojih prijatelja u blizini cesta. No postojala su imanja, bliže ili dalje od cesta, koja su imala značajke <i>mansio</i> , <i>mutatio</i> , <i>tabernae</i> i slično.

Tablica 2. Vrste putnih postaja

Konkretnu pozornost dajemo postajama pod imenom *mansiones*. Sam latinski pojam *mansio* izvedenica je od glagola *manere* sa značenjem ostati, prenočiti i konačiti na putu. One su sadržavale ili mogle sadržavati trgovinu, konačište, krčmu, staje i terme, dakle objedinila je nekoliko potreba putnika u jedno. Svaka *mansio* imala je upravitelja pod imenom *mansionarius*, ukoliko je bila pod državnom vlašću, no mogla je biti izgrađena i na privatnim zemljištima o privatnom trošku te je tada njome upravljao njen vlasnik. Međutim, većina je postaja bila postavljena promišljeno na primjerene udaljenosti uz ceste po nalogu javnih vlasti.²⁰⁴

Putne su postaje mogle dobivati i svoje nazive prema sljedećim obilježjima:²⁰⁵

- ortografskim
- hidrografskim
- fauni
- flori
- umjetničkom izrazu
- arhitekturi
- zemljištu
- naznaci ceste
- granici
- povijesnoj reminiscenciji
- legendi

Mansio je, dakle, bila znatno složenija postaja. To je danas hotel, karakteriziran glavnom zgradom koja je pružala smještaj, kao i nizom povezanih i unutarnjih objekata za dobrobit gostiju, poput kupki. Nije nedostajalo dućana i radionica raznih vrsta, staja. *Mansiones* su obično bile udaljene jedno putovanje dnevno, što odgovara 20-30 milja (30-45 kilometara).²⁰⁶

²⁰⁴ Milotić 2010., str. 160.

²⁰⁵ Milotić 2010., str. 162.

²⁰⁶ Archest T-pass : <http://viminacium.org.rs/wp-content/uploads/files/pdf/T-Pas%20volume%20completo.pdf>

7. PUTNE POSTAJE NA RIMSKIM CESTAMA PODRUČJA SJEVERNE HRVATSKE U KASNOANTIČKIM ITINERARIMA

Tek što su kročili na ove prostore Rimljani su počeli s planiranjem prometnih pravaca i njihovim uređenjem. Sve spoznaje o njihovim pružanjima i specifičnostima dobivene iz antičkih spisa i itinerara nisu potpuna bez odgovarajućih arheoloških istraživanja. Prvi se kod nas identifikacijom rimskih putnih postaja na području sjeverne Hrvatske početkom 19.st. pozabavio Matija Petar Katančić²⁰⁷, a nešto kasnije i Ivan Kukuljević Sakcinski.²⁰⁸ Većina spoznaja oslanjala se uglavnom na tumačenja stranih autora ili istraživača. Najnovije informacije daje nam Hrvoje Garačanin²⁰⁹ te Ivan Milotić.²¹⁰ Rimljani su poznati po tome što su pokušali iskoristiti većinu prirodne topografije, čineći većinu cesta ubiciranim duž dolina, kotlina i rijeka. Područje sjeverne Hrvatske primjer je takvih načina gradnje. Glavni su se cestovni pravci protezali rijekama Savom i Dravom, dok je još jedna bitna cesta vodila dolinom Dunava – limska cesta te je povezivala granične utvrde. Između glavnih pruteva postojale su također spojne i vicinalne ceste koje su spajale naselja i druga manja gospodarska mjesta. Gradovi su bili utemeljeni uz glavne prometnice, a putne postaje *mansiones* i postaje za promjenu konja ili kočija *mutations*, građene su u pravilnim intervalima duž ovih značajnih komunikacija sjeverne Hrvatske.²¹¹

Dvije glavne prometnice panonske ceste prvobitno su građene u vojne svrhe i radi osiguranja komunikacije na cjelovitom području koji je Italiju povezivao sa istokom.²¹² Ovaj teritorij prirodna je veza između podunavske i panonske nizine i dinarskog krša, a intenzivna urbanizacija i romanizacija ovog područja bila je upravo posljedica izgradnje puteva.²¹³

²⁰⁷ M. P. Katančić, *Specimen Philologiae et Geographiae Pannoniorum*, Knjižnica pokrajine Bavarske, Zagreb, 1975.

²⁰⁸ I. Kukuljević-Sakcinski, *Panonija Rimski*, Rad JAZU XXIII, 1983. 86-157.

²⁰⁹ Garačanin 2011., str. 29.

²¹⁰ I. Milotić, *Rimska cestovna baština na tlu Hrvatske*, Zagreb: Hrvatsko društvo za ceste - Via Vita, 2010.

²¹¹ D. Kušan Špalj, N. Perok, *Roman road Aquileia-Emona-Siscia-Viminatium: Section of the road in the territory of present day Croatia*, u: ARCHEST *Aquileia-Emona-Sirmium-Viminatium: on ancient roman travel*, Ljubljana 2016., str. 21 (dalje u tekstu navedeno kao Kušan Špalj, Perok, 2016).

²¹² Kušan Špalj, Perok, 2016., str. 21.

²¹³ Kušan Špalj, Perok 2016., str. 26-29.

7.1. *AQUILEA – VIMINATIUM*: strategija povezanosti Italije i panonijskih provincija

Najbrža prometna veza Italije i balkanskih provincija bila je cesta koja se pružala od Akvileje sve do Viminacija u današnjoj Srbiji, prolazeći pritome područjem sjeverne Hrvatske.²¹⁴ Na početku dionice, put od Akvileje do Viminacija prati posljednji dio drevne rute poznate kao "Jantarni put". U različitim se okolnostima isticala strateška važnost izgradnje cesta i majstorstvo rimskih graditelja i inženjera u procesu projekcije i izgradnje cestovnih ruta kroz cijelo Rimsko Carstvo. Stvarajući veliku mrežu cesta, pokrivajući sva područja, Rimljani su osigurali političko, ekonomsko i strateško jedinstvo Rimskog Carstva. Na cestama se dakle, temeljila jedinstvena rimska dominacija.²¹⁵ Put od Akvileje do Viminacija predstavljao je važnu *via militaris*. Ona je sagrađena sa jasnom strateškom ulogom kako bi povezala sjeverni dio Italije sa balkanskim provincijama. Njezin značaj i status glavne osi Rimskog Carstva bili su jasno istaknuti u velikim važnim povijesnim trenucima. Jedno od takvih trenutaka bilo je znamenito putovanje nepoznatog hodočasnika 333. g. od Burdigala do Jeruzalema poznato kao *Itinerarium Burdigalense*. Strabo spominje vrlo zanimljive podatke o komunikaciji između Italije i savskih regija u razdoblju prije Augusta (za kojeg je gradnja cesta na ovom području i započela), kada su se ceste kombinirale sa rutama rijeka, putem kojih se odvijala trgovina.²¹⁶

Kao što je istaknuto, ova cesta bila je dio glavne rute koja je vodila od Italije do Ilirika, a koja je obuhvaćala jedan dio istočne alpske regije i središnji Balkan skupa sa Dalmacijom. Taj je put prerastao u jednu od najznačajnijih cesta koja je povezivala Apeninski poluotok s Balkanom (Ilirik do Trakije i Makedonije) i s pokrajinama smještenima u Maloj Aziji. Od svoje prvotne namjene prerasla je u javnu cestu (*via publica*) te je bila namijenjena uglavnom poštanskoj službi, iako je još uvijek služila vojnicima i službenicima na poslovnim putovanjima, kao i carevima i članovima njihovih obitelji i drugim putnicima. Također, korištena je bila često i u trgovačke svrhe – njome su Rimljani izvozili stočarske i poljoprivredne proizvode, rude, drvo, vino i dr., a uvozili su pribor za jelo, stakleno i metalno posuđe, zajedno s vinom, maslinovim uljem, ribljim umacima, egzotičnim začinima i slično.

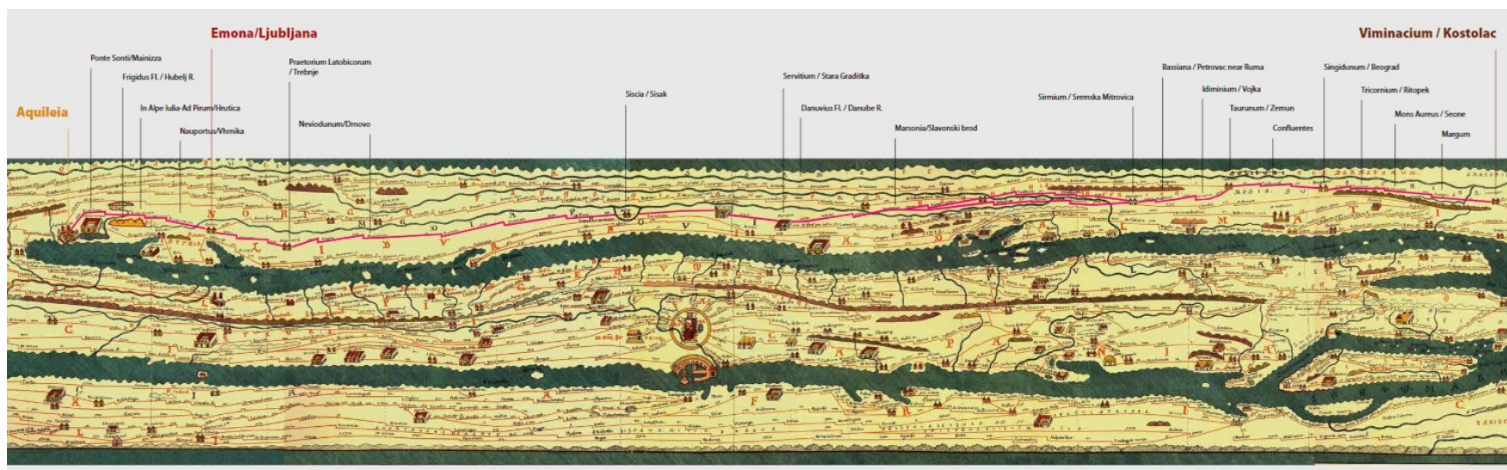
²¹⁴ Gračanin 2011. str. 30.

²¹⁵ Gračanin 2011. str 97-98.

²¹⁶ Kušan Špalj, Perok 2016., str.21.



Slika 22. Dionica Aquileia – Viminacium na današnjoj karti



Slika 23. Aquilea – Viminacium na Peutingerovoj mapi

7.2. Dionica *EMONA – SISCIA – SIRMIUM*

Najbrža prometna veza između Italije i istočnih pokrajina prolazila kroz područje Posavine u sjevernoj Hrvatskoj. “Polazeći od Akvileje, cesta se račvala u Emoni (*Emona*)” (slika 24.), današnjoj Ljubljani u Sloveniji, čije je gradsko područje od samog početka osvajanja Panonije pripadalo Italiji.²¹⁷

Ime postaje	Udaljenost
Aquileia	13 (XIII)
Ponte Sonti	
/	
Fl. Frigido	15 (XV)
Inalpe Iulia	5 (V)
Long (-?-)-ico	6 (VI)
Nauporto	
Fl. (-?-)	12 (XII)
Emona	

Tablica 3. Postaje na Peutingerovoj mapi od Akvileje do Emone (prema Fodorean 2017., str. 341-342)

Najbitnije podatke o postajama ove dionice daju nam Peutingerova mapa te Antoninov itinerarij, dok ju Burdigalski itinerar uopće ne spominje. Zanimljivo je primjetiti kako ova dva izvora daju drugačije zapisane podatke o postajama unutar ove ceste, odnosno dionice.²¹⁸ Od Emone cesta je vodila prema postaji *Acervone* (slika 25.) koja je od Emone bila udaljena 18 rimskih milja te pritom prema postaji *Ad Protoriv* (slika 26.), udaljena 14 rimskih milja od prethodne. Ove postaje navodi Peutingerova mapa, dok se u Antoninovom itinerariju nalazi malo drugačija slika. Antoninov itinerarij ne navodi ove dvije postaje već spominje prvu postaju od Emone kao *Praetorio Latovicorum* (nom. *Praetorium Latovicorum*) (vjerojatno današnje Trebinje ili Pristava u Sloveniji), bez označene udaljenosti. Od *Ad Protoriva* do Siscije Peutingerova mapa pokazuje 7 postaja dok Antoninov itinerarij daje 4. Kako bi se bolje usporedno razumijela nabranjanja postaja unutar ove dionice u kasnoantičkim itinerarima trasa je podjeljena na segmente:²¹⁹

- 1. segment: Peutingerova mapa navodi postaje *Ad Protoriv* (vjerojatno današnje Trebinje ili Pristava u Sloveniji), potom 16 rimskih milja udaljenu postaju Krucij,

²¹⁷ Gračanin 2010., str. 11.

²¹⁸ Fodorean 2017., str. 342.

²¹⁹ Fodorean 2017., str. 340-343.

- Crucio* (nom. *Crucium*) (slika 27.) koja se ubicira u blizinu mjesta Grublje u današnjoj Sloveniji. Nakon nje, udaljena 16 milja, nalazi se postaja Noviodun, *Novioduni* (nom. *Noviodunum*) (slika 28.), ubicirana u današnjem Drnovu kod Krškog. Antoninov itinerarij navodi postaju *Praetorio Latovicorum* te pritom 34 milje udaljenu postaju Noviodunum. Ukupna udaljenost koju u ovom segmentu daje Peutingerova mapa je 32 rimske milje, dok Antoninov itinerarij daje ukupnu udaljenost postaja od 34 rimske milje.
- 2. segment: Peutingerova mapa navodi od postaje Noviodun, *Novioduno* (nom. *Noviodunum*), današnjeg Drnova kod Krškog 10 rimskih milja udaljenu postaju Romula, *Romula* (slika 29.), koja se ubicira u Dubovcu kod Karlovca. Nakon nje 14 rimskih milja udaljena je postaja Kvadrata, *Quadrata* (nom. *Quadratum*), smještena u današnje mjesto Batina (slika 30.). Antoninov itinerarij od postaje *Noviodunum* navodi 31 milju udaljenu postaju *Quadratum*. Ukupna udaljenost na Peutingerovoj mapi između ovih postaja je 24 rimske milje, dok Antoninov itinerarij broji 31 rimsku milju udaljenosti.
 - 3. segment: Peutingerova mapa od postaje *Quadratum* spominje 14 rimskih milja udaljenu postaju *Ad Fines* (slika 31.), današnji Mali Gradac, te nakon nje 20 rimskih milja dalje, postaju Siscija, *Siscia* (slika 32.), odnosno *civitas Siscia*. Antoninov itinerarij nakon postaje *Quadratum* dalje broji udaljenost od 28 rimskih milja do postaje *Siscia*. Ukupna udaljenost data u Peutingerovoj mapi iznosi 34 rimske milje, dok Antoninov itinerar daje 6 rimskih milja kraću udaljenost.
 - 4. segment: Ovaj segment puta iznimno je zanimljiv iz razloga što je u potpunosti različito prikazan na Peutingerovoj mapi i Antoninovom itinerariju. Na Peutingerovoj mapi stoji od Siscije označena, (bez figure udaljenosti) postaja *Ad Praetorium* (slika 33.) koja se smješta u Gornji Baćin te joj se daje oznaka *mansio*, nakon nje 30 rimskih milja udaljena nalazi se postaja Servicij, *Servittio* (nom. *Servittium*) (slika 34.), vjerojatno današnja Bosanska Gradiška. Nakon postaje *Servittium*, na udaljenosti od 23 rimske milje dolazi postaja Urbata, *Urbate* (nom. *Urbata*) (slika 35.), današnje mjesto Srbac na području Bosne i Hercegovine, nakon kojeg slijedi postaja Marsonija, *Marsonie* (nom. *Marsonia*) (slika 36.) na udaljenosti od 33 rimske milje. Poslje postaje *Marsonia* prikazan je prijelaz preko rijeke putem kojeg se pristizalo u postaju Kod

Basanta, *Ad Basante* (nom. *Ad Ba<s>santem*) (Slika 37.) 25 rimskih milja od postaje *Marsonia*. Ona se ubicira u blizinu današnje Županje. 20 rimskih milja dalje ovaj je put vodio do postaje Salda, *Saldis* (nom. *Saldae*) (slika 38.), Posavske Podgajce. Ponovno je prikazan prijelaz preko rijeke te potom 18 rimskih milja dalje naznačen je prijelaz preko rijeke Drine, *Drinum fluvium* (Slika 39.), nakon kojeg je navedena udaljenost od 18 rimskih milja te se opet nalazi naznaka riječnog prijelaza prije sljedeće postaje Sirmij, *Sirmium* (slika 39.). Antoninov itinerar donosi sljedeće postaje u svojem opisu: prva je Siscija, *Siscia*, od koje se na udaljenosti od 29 rimskih milja nalazi postaja Varijana, *Varianis* (nom. *Varianae*), koja se smješta u današnju Kutinu. 23 rimske milje dalje nalazi se postaja Menejane, *Manneianis* (nom. *Menneianae*) ubicirana u Daruvaru. Dalje se put pružao do postaje Incero, *Incerno sed Mansio Augusti in praetorio est* (nom. *Incerum*), udaljene 26 rimskih milja od prethodne postaje, koja se smjestila u blizini Vetova. Nakon nje je slijedila 28 rimskih milja udaljena postaja Picetin, *Picetino* (nom. *Picetinum*), današnji Buzet, odakle je dalje put stizao 25 rimskih milja do postaje Leukon, *Leucono* (nom. *Leukonum*), pretpostavlja se da je riječ od Donjim Andrijevcima. Od postaje *Leucono* 25 rimskih milja udaljena nalazila se postaja Certis(ij)a, *Cirtisa*, (nom. *Certiss<i>a*) vjerojatno Štrbinci ili Đakovo. Od nje, 15 rimskih milja dalje, Antoninov itinerar nabraja postaju Cibale, *Cibalis* (nom. *Cibalae*), današnje Vinkovce.²²⁰ *Cibalae* su se nalazile na pola puta između Murse na Dravi i Marsonije na Savi te je cestovna trasa koja je njome prolazila činila najkraću poveznicu između dvije iznimno važne riječne komunikacije.²²¹ Dalje se na udaljenosti od 22 rimske milje spominje postaja Ulmo, *Ulmos* (nom. *Ulmus*), ubicirana u Tovarniku.²²² Tovarnik je u rimsko doba bio selo – *vicus*, kako ga bilježi Antoninov itinerarij.²²³ On je ujedino i posljednja postaja navedena 22 rimske milje prije Sirmija, *Sirmium*, Sremske Mitrovice.²²⁴

²²⁰ Fodorean 2017., str. 342.

²²¹ Milotić 2011., str. 428.

²²² Fodorean 2017., str. 342.

²²³ Milotić 2011., str. 428.

²²⁴ Fodorean 2017., str. 342.

Postaja *Incerno sed Mansio Augusti in praetorio est* u Antoninovom itinerariju označeva mjesto zaustavljanja za cara. Značaj ove postaje kontekstualiziran je u službenom putnom sustavu, *cursus publicus*.²²⁵



Slika 24. Emona – Peutingerova mapa

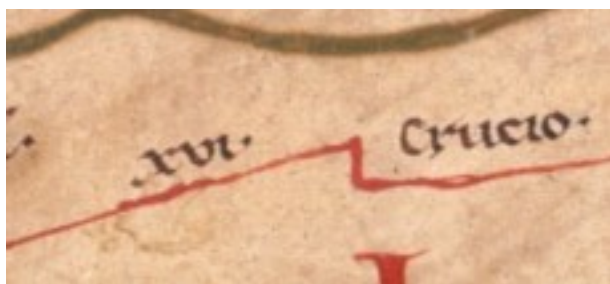


Slika 25. Acervone – Peutingerova mapa

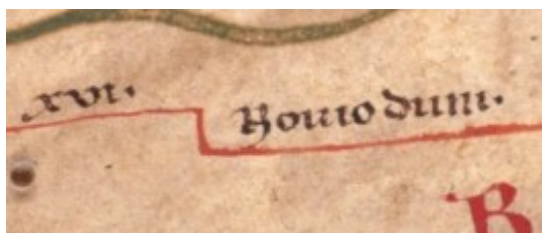
²²⁵ Fodorean 2017., str. 343.



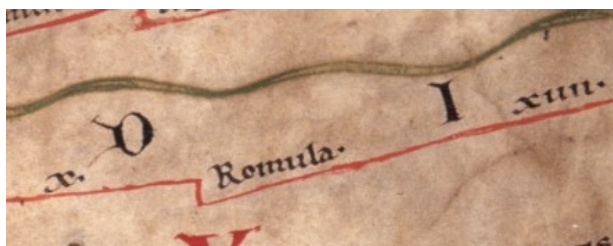
Slika 26. Ad Protoriv – Peutingerova mapa



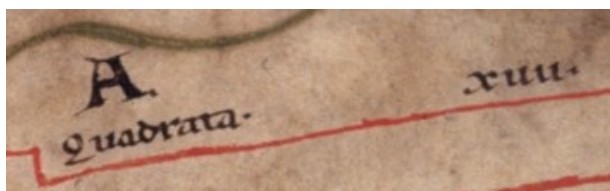
Slika 27. Crucium – Peutingerova mapa



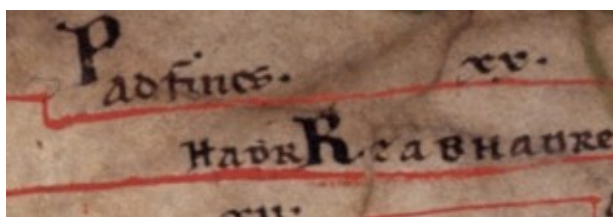
Slika 28. Noviodunum - Peutingerova mapa



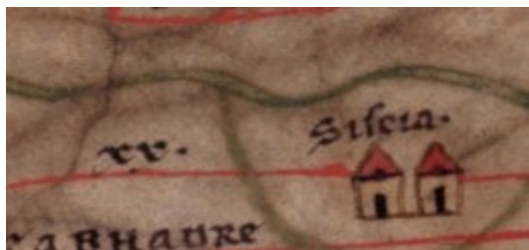
Slika 29. Romula – Peutingerova mapa



Slika 30. Quadrata – Peutingerova mapa



Slika 31. Ad Fines – Peutingerova mapa



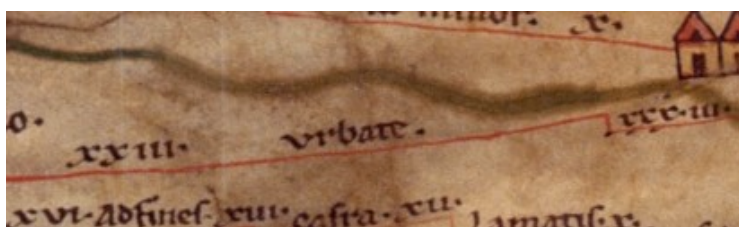
Slika 32. Siscia – Peutingerova mapa



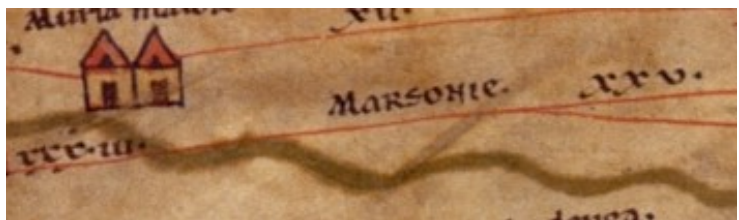
Slika 33. Ad Praetorium – Peutingerova mapa



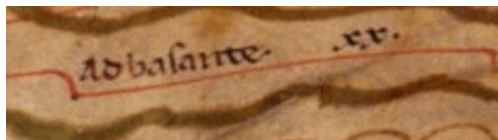
Slika 34. Servitium – Peutingerova mapa



Slika 35. Urbatae – Peutingerova mapa



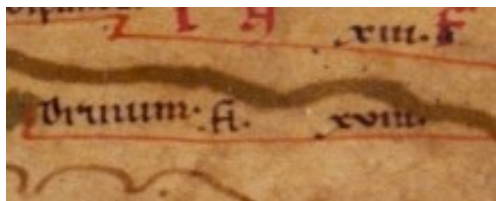
Slika 36. Marsonia – Peutingerova mapa



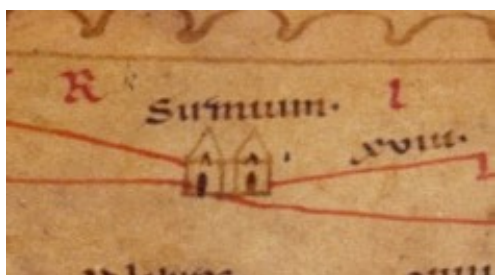
Slika 37. Ad Basantem – Peutingerova mapa



Slika 38. Saldae – Peutingerova mapa



Slika 39. Drinum Fluvium – Peutingerova mapa



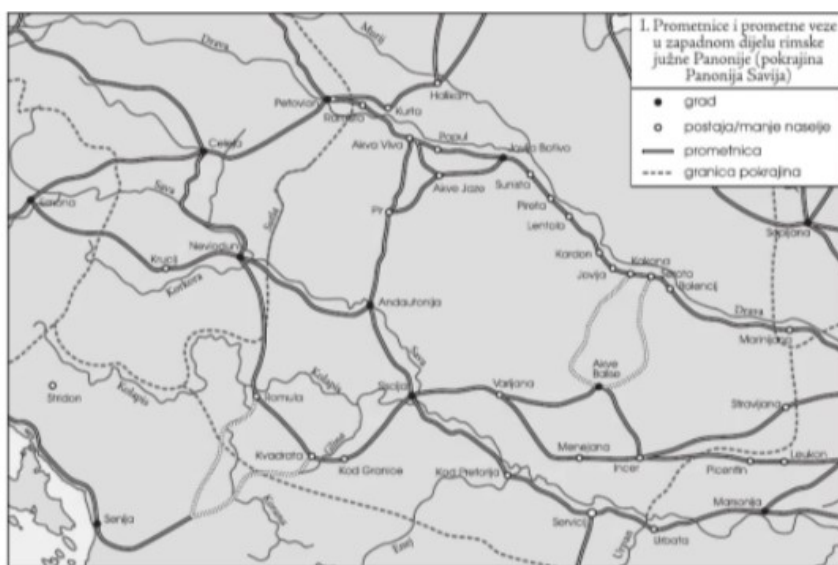
Slika 40. Sirmium – Peutingerova mapa

Tabula Peutingeriana	Udaljenost	Itinerarium Antonini Augusti	Udaljenost	Ubikacija
Emona	18 (XVIII)	259.11 Hemonia	34 (XXXIII)	Ljubljana, Slovenija
Aceruone	14 (XIII)			Višnja Gora, Slovenija
Adprotoriv	16 (XVI)	259.13 Praetorio Latovicorum	31 (XXXI)	Pristava/Trebnje, Slovenija
Crucio	16 (XVI)			Grublje, Slovenija
Novioduni	10 (X)	259.14 Novioduno	28 (XXVIII)	Drnovo kod Krškog, Slovenija
Romula	14 (XIII)			Dubovac kod Karlovca, Hrvatska
Quadrata	14 (XIII)	260.1 Quadrato	29 (XXVIII)	Bratina, Hrvatska
Ad Fines	20 (XX)			Mali Gradac, Hrvatska
Siscia	/	260.2 Siscia	23 (XXIII)	Sisak, Hrvatska
Ad Pretorium	30 (XXX)			Gornji Bačín, Hrvatska
Servittio	23 (XXIII)			Bosanska Gradiška,
		260.3 Varianis	26 (XXVI)	Kutina, Hrvatska
		260.4 Manneianis	28 (XXVIII)	Daruvar, Hrvatska
Urbate	33 (XXXIII)			Srbac, Bosna i Hercegovina
Marsonie	25 (XXV)			Slavonski Brod, Hrvatska
Ad Basante	20 (XX)			blizina Županje, Hrvatska
Saldis	18 (XVIII)			Posavski Podgajci
Drinum Fl.	18 (XVIII)			rijek Drina
		260.5 Incero	25 (XXV)	Vetovo, Hrvatska
		260.6 sed Mansio Augusti in Pr	26 (XXVI)	blizina Vetova
		260.7 Picentino	15 (XV)	Buzet, Hrvatska
		260.8 Leucono	22 (XXII)	Donji Andrijević ?, Hrvatska
		260.9. Cirtisa	22 (XXII)	Štrbinci/Đakovo, Hrvatska
		261.1 Cibalis	26 (XVI)	Vinkovci, Hrvatska
		261.2 Ulmos		Tovarnik, Hrvatska
Sirmium		261.3 Sirmi		Sremska Mitrovica, Srbija

Tablica 4. Usporedna tablica putnih postaja i udaljenosti u kasnoantičkim itinerarima na dionici Emona – Siscia - Simium (*Tabula Peutingeriana, Itinerarium Antonini Augusti*)²²⁶

7.3. Dionica *PETOVIONE – MURSA – SINGIDUNUM*

Petovij, *Petovione* (slika 43.), današnji Ptuj u Sloveniji, najprije rimska *res publica*, a od početka 2. st. i kolonija, bilo je najznačajnije čvorište rimskih cesta, gospodarsko središte te vojno uporište za rimske prodore. Iz njega se iznimno širio romanizacijski kulturni i politički utjecaj prema istočnom dijelu Panonije.²²⁷ Dolina je Drave od prapovijesti imala značajnu ulogu. Prvi pouzdani tragovi rimske prisutnosti zabilježeni su u Ptuj u današnjoj Sloveniji. Cestovne graditeljske pothvate Rimljana u ovim predjelima treba datirati u prvo desetljeće nakon gušenja Batonovih ustanaka.²²⁸ U kasnoj antici ona se isticala svojom važnošću. Njena je os slijedila poljoprivredno najprivlačnije područje.²²⁹



Slika. 41. Prometnice i prometne veze zapadnog dijela rimske južne Panonije (*Pannonia Savia*) - dio dionice *Petovione - Mursa - Singidunum*²³⁰

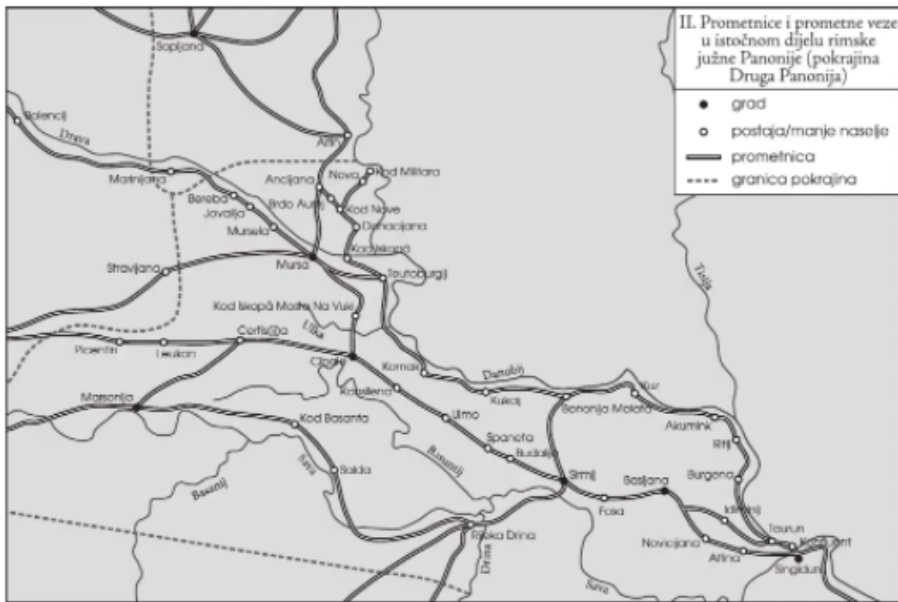
²²⁶ Tamno zelenom označena su imena putnih postaja koje se spominju u sva tri navedena itinerara; Svjetlo zeleno označena su imena putnih postaja koja se spominju u dva itinerara; Blijedo zeleno označena su imena putnih postaja koje se spominju samo u jednom od itinerara.

²²⁷ Milić 2010., str. 363.

²²⁸ Milić 2010., str. 364.

²²⁹ Gračanin 2011., str. 35.

²³⁰ Gračanin 2011., str. 33.



Slika 42. Prometnice i prometne veze istočnog dijela rimske južne Panonije (Pannonia Secunda) - dio dionice Petavione - Mursa - Singidunum²³¹

Kako je navedeno u kasnoantičkim itinerarima, cesta se nakon Poetovija protezala prema postaji Ramista, *Ramista* (slika 44.) koju Ivan Kukuljević Sakcinski²³² smješta u Zavrč kod Babinca (iako je upitno je li se ovdje nalazila spomenuta postaja).²³³ M. Fulir na temelju arheoloških ostataka smješta postaju u Formin, 15 km udaljen od Petovija, što odgovara udaljenosti od 10 rimskih milja navedenih u itinerarima.²³⁴ Burdigalski itinerarij navodi kako je ova postaja bila postaja tipa *mutatio*.²³⁵ Na udaljenosti od 8 ili 9 rimskih milja od Ramiste nalazila se sljedeća postaja imena Akva Viva, *Aqua Viva* (slika 45.). Ivan Kukuljević Sakcinski s obzirom na naziv smješta ovu postaju u Varaždinske Toplice, no danas postoji mišljenje da je riječ o naselju Petrijanec²³⁶, što pokrepljuje i M. Grčić.²³⁷ Postaja je bila *mansio* statusa, kako je navedeno u Burdigalskom itinerariju.²³⁸ Dalje je cesta na udaljenosti od 11 rimskih milja stizala do postaje Popul, *Populos* (nom. *Populi*) (slika 46.). M. Grčić pretpostavlja da se ona nalazila na rijeci Plitvici

²³¹ Gračanin 2011., str. 42.

²³² I. Kukuljević-Sakcinski, *Pannonija Rimska*, Rad JAZU XXIII, 1983. 86-157.

²³³ Milić 2010., str. 369.

²³⁴ Milić 2010., str. 369.

²³⁵ Fodorean 2017., str. 99-100.

²³⁶ Milić 2010., str. 369.

²³⁷ M. Grčić, *Putevi i naseljena mesta zapadnog balkana na pojtingerovoj tabli - itineraru*. Herald. 1. 10.7251/her2117017g. , 2017. str. 17-37. 2017., (Dalje u tekstu navedeno kao „Grčić 2017.“)

²³⁸ Fodorean 2017., str. 99-100.

kod mjesta Bartolovac, to smatra i M. Fulir koji dodaje kako se ovdje nalazila rimska *villa rustica*.²³⁹ Burdigalski itinerarij daje joj status postaje *mutatio*.²⁴⁰ Rimska je cesta ulazila dalje u današnje gradsko tkivo Ludbrega. Antoninov itinerarij te Burdigalski itinerarij naznačavaju ime ove postaje kao Jovija, *Iovia*, dok ju Peutingerova mapa te Anonim Ravenjanin navode kao *Botivo* (nom. *Botivum*) (slika 47.). M. Fulir ističe kako Antoninov itinerarij navodi krivu udaljenost kao kompilatorsku grešku. Nalazila se na udaljenosti od 9 rimskih milja od postaje *Populi*.²⁴¹ Burdigalski itinerarij bilježi oznaku *civitas*.²⁴² Sljedeća postaja na putu bijaše Sunista, *Sunista*, (Slika 48.) 9 rimskih milja udaljena od prethodne. Prema K. Milleru smještena je u Rasinju, M. Fulir smješta ju u Kunovec breg zapadno od Koprivnice, te M. Grčić u selo Kunovec.²⁴³ Sljedeća postaja navedena u itinerarima jest Piretis, *Piretis* (Slika 49.), odnosno *Peritur*²⁴⁴ koja se smješta u Dragovec kod Koprivnice, gdje je arheološkim istraživanjima potvrđeno postojanje rimskog objekta s apsidalnim završetkom, 12 rimskih milja udaljena je od postaje *Sunista*²⁴⁵ koju Burdigalski itinerarij navodi kao *mutatio*.²⁴⁶ Sljedeća postaja, mansio *Lentolis/Lentulis* (nom. *Lentoli*) kako navode Antoninov itinerarij, Burdigalski itinerarij i Anonim Ravenjanin, *Luntulis* kako navodi Peutingerova mapa (slika 50.), smješta se u Stoni Gradac, no vjerojatnije u Đurđevac, 11 rimskih milja udaljenu od prethodne postaje.²⁴⁷ Putingerova mapa dalje navodi postaju Jovija, *Iovia* (slika 51.), udaljenu 8 rimskih milja od *mansio Lentoli*²⁴⁸, dok se u Burdigalskom itinerariju javljaju zabilježene dvije postaje od Lentulisa udaljene 12 rimskih milja – Kardon, *Cardono* (nom. *Cardonum*) i Kokon, *Cocconis* (nom. *Cocconae*), sa statusom *mutatio*.²⁴⁹ Smatra se kako se postaja *Cordonum* smjestila zapadnije od Pitomače, dok se *Cocconae* smješta u Turanovac, istočno od

²³⁹ M. Grčić, *Putevi i naseljena mesta zapadnog balkana na pojtingerovoj tabli - itineraru*. Herald. 1. 10.7251/her2117017g. , 2017.; M. Fulir, *Topografska istraživanja rimskih cesta na varaždinskom i međimurskom području*, Razprave Slovenske akademije znanosti, Umetnosti VI, Ljubljana, 1969., str. 391-401.

²⁴⁰ Fodorean 2017., str. 99-100.

²⁴¹ Milotić 2010., str. 369-379.

²⁴² Fodorean 2017., str. 99-100.

²⁴³ M. Fulir, *Topografska istraživanja rimskih cesta na varaždinskom i međimurskom području*, Razprave Slovenske akademije znanosti, Umetnosti VI, Ljubljana, 1969., str. 391-401.; K. Miller, *Itineraria Romana*, Stuttgart 1916.; M. Grčić, *Putevi i naseljena mesta zapadnog balkana na pojtingerovoj tabli - itineraru*. Herald. 1. 10.7251/her2117017g. , 2017.

²⁴⁴ Peritur je ime postaje navedeno u Burdigalskom itinerariju.

²⁴⁵ Milotić 2010., str. 369-379.

²⁴⁶ Fodorean 2017., str. 99-100.

²⁴⁷ Milotić 2010., str. 369-379.

²⁴⁸ Milotić 2010., str. 370.

²⁴⁹ Fodorean 2017., str. 98.

Virovitice.²⁵⁰ B. Begović ističe kako bi postaje *Iovia* i *Cocconae* mogle zapravo bili isto naselje, ili makar dva različita smještena susjedno.²⁵¹ Sljedeća postaja bila je *Serota*, *Serota*, kako navodi Burdigalski itinerarij i Antoninov itinerarij, odnosno *Sirota*, *Sirotis* kako to navodi Peutingerova mapa (Slika 52.).²⁵² Udaljena 10 rimskih milja od postaje *Iovia* po Peutingerovoj mapi, odnosno 12 rimskih milja od postaje *Cocconae* prema Burdigalskom itinerariju. K. Miller smješta ju između sela Orešac i Gačište²⁵³, dok B. Begović navodi kako bi ju se trebalo tražiti istočno ili jugoistočno od Virovitice.²⁵⁴ Bila je statusa *mansio Serota*.²⁵⁵ Sljedeća putna postaja bio je Bolencij, *Bolentio* (nom. *Bolentium*), odnosno Balencij, *Balentio* (nom. *Balentium*) kako ga navodi Anonimni Ravenjanin te *Bolentino* na Peutingerovoj mapi (Slika 53.).²⁵⁶ Bila je udaljena 10 rimskih milja od prethodne postaje. K. Miller smatra kako je njena ubikacija u selu Sopje blizu rijeke Drave, sjeveroistočno od Donjeg Miholjca, gdje su pronađene ruševine rimskog naselja.²⁵⁷ Burdigalski itinerarij navodi status ove postaje kao *mutatio*.²⁵⁸ 9 rimskih milja od postaje *Bolentium*, nalazi se vrlo dobro dokumentirana postaja²⁵⁹ Marinijana, *mansio Marinianis*²⁶⁰ (nom. *Mariniana*), odnosno Marimijana, *Marmianis* (nom. *Marimiana*), kako ju navodi Peutingerova mapa (Slika 54.).²⁶¹ To je bila posljednja postaja prije upravne granice između Gornje i Donje Panonije.²⁶² Smješta se u Donji Miholjac.²⁶³ Nakon ulaska u Donju Panoniju, sljedeća je putna postaja bila *Serena*, *mutatio Seronis* (nom. *Seronae*) (Slika 55.),²⁶⁴ udaljena 9 rimskih milja od postaje *Marinianis*.²⁶⁵ Smješta se u Viljevo istočno od Podravske Moslavine. Očigledno je kako je cesta dalje slijedila tok rijeke Drave.²⁶⁶ To potvrđuje i sljedeća postaja Berebe, *mansio Berebis* (nom.

²⁵⁰ Milotić 2010., str. 369-379.

²⁵¹ B. Begović, *Prilog poznavanju starih putova i naselja u Podravini*, i: Podravski zbornik, vol.12, 1986., str. 148

²⁵² Fodorean 2017., str. 98-100.

²⁵³ Miller 1916.

²⁵⁴ Begović 1986., str. 146.

²⁵⁵ Fodorean 2017., str. 99-100.

²⁵⁶ Grčić 2017., str 17-37.

²⁵⁷ Miller 1916.

²⁵⁸ Fodorean 2017., str. 99-100.

²⁵⁹ Milotić 2010., str. 379-380.

²⁶⁰ Fodorean 2017., str. 99-100.

²⁶¹ Grčić 2017., str 17-37.

²⁶² Milotić 2010., str. 379-381.

²⁶³ Fodorean 2017., str. 99-100, Grčić 2017., str. 17-37.

²⁶⁴ Fodorean 2017., str. 99-100, Milotić 2010., str. 369.

²⁶⁵ Milotić 2010., str. 369.

²⁶⁶ Milotić 2010., str. 379-380.

Berebae) odnosno *Vereis* (nom. *Vereae*),²⁶⁷ (Slika 56.) udaljena 10 rimskih milja od prethodne postaje. Ubicira se u Podgajce Podravske.²⁶⁸ Postaja Jovalija, *Iouallio/Iovallio* (nom. *Iovallia*) (Slika 57.) sljedeća je postaja ovog puta, udaljena je 8 do 10 rimskih milja od postaje *Berebis*, a smješta se u današnje Valpovo.²⁶⁹ Burdigalski itinerarij daje joj status *mansio*.²⁷⁰ Dalje je cesta stizala do postaje Mursela, *Mursa Minor* kako navodi Peutinerova mapa (Slika 58.)²⁷¹, dok ju Burdigalski itinerarij navodi kao *mutatio Mursella*.²⁷² Ubicira se u današnje selo Petrijevcu, a nalazila se na udaljenosti od 8 rimskih milja od prethodne postaje te je nakon ove postaje cesta vodila 8 rimskih milja na posljednju postaju ove rute na području današnje sjeverne Hrvatske. To je bila postaja Mursa, *Mursa Maior*²⁷³ statusa *civitas*.²⁷⁴ Mursa (Slika 59.) se nalazila na području Dunava te je bila prometno čvorište, trgovačko središte, vojno i strateško uporište rimske vojske. *Mursa Maior* ubicira se u današnji Osijek.²⁷⁵ Sljedeća postaja bila je Kod Iskopa Most ana Vuki, *Ad Labores pont Ulcae* (nom. *Ad Labores pontis Ulcae*) (Slika 60.), udaljena 12 rimskih milja od Osijeka.²⁷⁶ Ubicirana je u Mjesto Iskopa Most na Vuki²⁷⁷ Burdigalski itinerarij navodi postaju imena *Leutuoano* (nom. *Leutuoanum*) za koju Garačanin govori kako joj „treba pripisati tekstualnu koruptelu” te taj toponim poistovjetiti postaji *Ad Labores pont Ulcae*.²⁷⁸ Cesta je potom stizala u Cibale, *Cibalis* (nom. *Cibalae*)²⁷⁹ (Slika 61.), 10 rimskih milja udaljenom od prethodne postaje. Burdigalski itinerarij daje joj status *civitas*.²⁸⁰ Smjer se ceste dalje proužao na jugoistok te doticao postaju Kansilena, *Cansilena* (Slika 62.) prateći tok rijeke Bosut, na mjestu današnjeg Orolika, južno od Vinkovaca.²⁸¹ Burdigalski itinerarij navodi ju kao *mutation Celena*.²⁸² Sljedeća postaja bila je Ulmo, *mansio Ulmo* (nom. *Ulmus*) te potom Spaneta, *mutation Spaneta* i putna postaja

²⁶⁷ Fodorean 2017., str. 98-100, Milotić 2010., str. 381.

²⁶⁸ Grčić 2017., str. 17-37, Milotić 2010., str. 379-380

²⁶⁹ Milotić 2010., str. 381

²⁷⁰ Fodorean 2017., str. 99-100

²⁷¹ Grčić 2017., str. 17-37, Milotić 2010., str. 381

²⁷² Fodorean 2017., str. 99-100

²⁷³ Milotić 2010., str. 381-383

²⁷⁴ Fodorean 2017., str. 99-100

²⁷⁵ Milotić 2010., str. 383

²⁷⁶ Fodorean 2017., str. 99-100

²⁷⁷ Bojanovski 1993., str. 64

²⁷⁸ Gračanin 2010., str. 24

²⁷⁹ Toponim naveden u Burdigalskom itinerariju. Na Peutingerovoj mapi označen vinjetom s dvije kule.

²⁸⁰ Fodorean 2017., str. 98-100

²⁸¹ Gračanin 2010., str. 25; M. Babić, Ad Basante Saldis na antičkoj cesti Siscia-Sirmium, u: *Histria Antiqua* 18, 2009., str. 218.

²⁸² Fodorean 2017., str. 99-100

Budalija, *Budalio* (nom. *Budalia*).²⁸³ *Ulmo* je današnji Tovarnik ili Orašje blizu Tovarnika, *Spaneta* možda Kukujevci jugoistočno od Šida te postaju *Budalio* koju Burdigalski itinerarij navodi kao *Vedulia* u Martince jugoistočno od Kukujevaca²⁸⁴ Na Peutingerovoj se tabli navodi ime *Ulmospaneta* (Slika 63.) kao jedan toponim ukupne udaljenosti 11 rimskih milja od postaje *Cansilena*.²⁸⁵ Tu se cesta nastavljala 13 rimskih milja do Sirmija, *civitas Sirmium* (Slika 64.), današnje Srijemske Mitrovice.²⁸⁶ Cesta se dalje protezala na istok prema Singidunu, *Singidunum*, gdje je prva postaja po navođenju Burdigalskog itinerarija bila Fosa, *mutatio Fossa/Fossis* (nom. *Fossae*).²⁸⁷ 18 rimskih milja udaljena od Sirmija nalazila se postaja Basijana, *Bassianis* (nom. *Bassianae*) (Slika 65.), današnji Donji Petrovci²⁸⁸. Dalje se nastavljala, kako se čini u dva pravca, s obzirom da se Antoninov itinerarij, Burdigalski itinerarij te Peutingerova mapa ne slažu u nabranjanju putnih postaja,²⁸⁹ Peutingerova mapa navodi postaju Idiminij, *Idiminio* (nom. *Idiminum*) (Slika 66.) 13 rimskih milja od postaje *Bassianis*, potom Taurun, *Tauruno* (nom. *Taurunum*) (Slika 67.) 9 rimskih milja dalje, današnji Zemun, gdje pritome niže još jednu postaju na udaljenosti od 3 rimske milje – Konfluent, *Confluentib(us)* (nom. *Confluentes*)²⁹⁰ (Slika 68.), nakon koje nakon jedne rimske milje slijedi Singidun, *Singiduno* (nom. *Singidunum*) (Slika 69.), današnji Beograd u Srbiji.²⁹¹ Antoninov itinerarij ne donosi imena postaja, dok Burdigalski itinerarij nabraja nakon postaje *Bassianae*, postaju Novicijana, *Novicianae* te *Altina*, svojevrsno zaobilazeći *Taurunum*.²⁹²

²⁸³ Milić 2010., str. 427

²⁸⁴ Gračanin 2010., str.25-26

²⁸⁵ https://www.omnesviae.org/#liter_TPPlace1652_TPPlace1648 (posjećeno 26.6.2020.)

²⁸⁶ Gračanin 2010., str.25, Milić 2010., str. 428.

²⁸⁷ Gračanin 2010., str. 25-26.

²⁸⁸ Kukuljević – Sakcinski 1973., str. 121.

²⁸⁹ Gračanin 2010., str. 26.

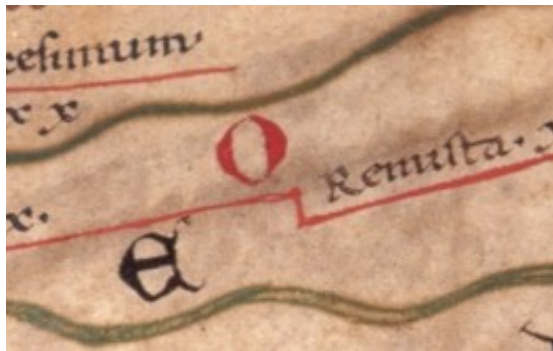
²⁹⁰ Današnji Utok na ušću rijeke Save u Dunav

²⁹¹ <https://www.omnesviae.org/#TPPlace1639> (posjećeno 26.6.2020.)

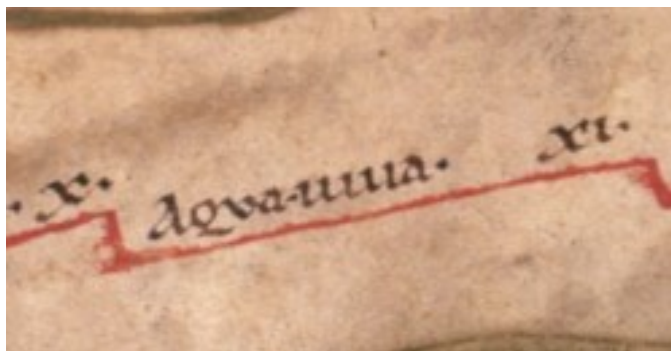
²⁹² Gračanin 2010., str. 26.



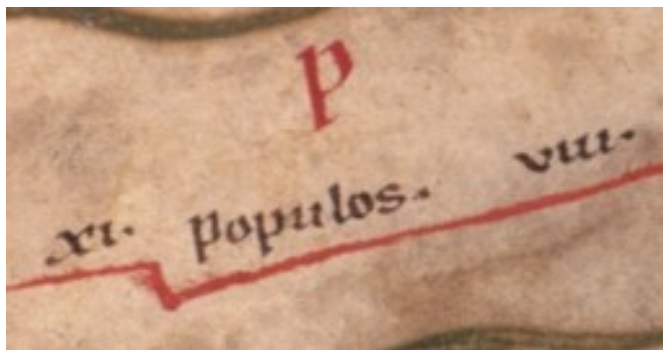
Slika. 43. Petavione – Peutingerova mapa



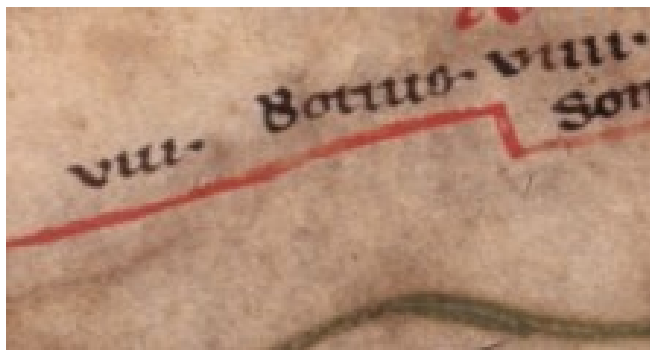
Slika 44. Remista – Peutingerova mapa



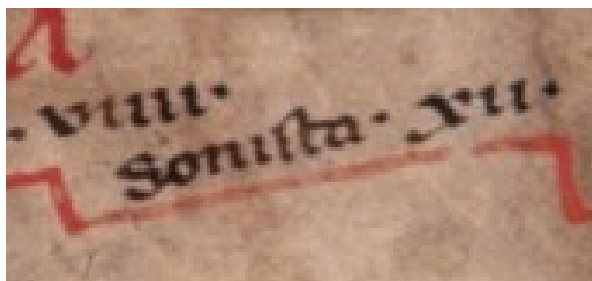
Slika 45. Aqua Viva – Peutingerova mapa



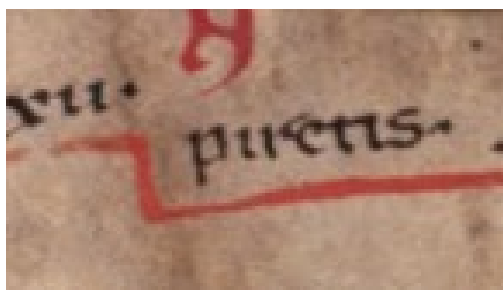
Slika 46. Populi – Peutingerova mapa



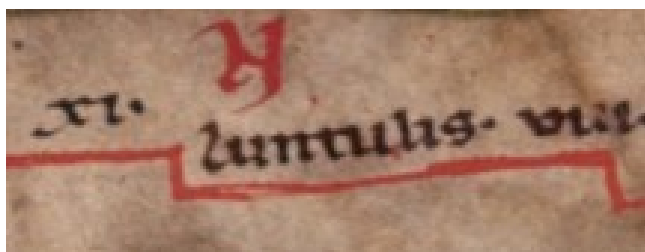
Slika 47. Botivum – Peutingerova mapa



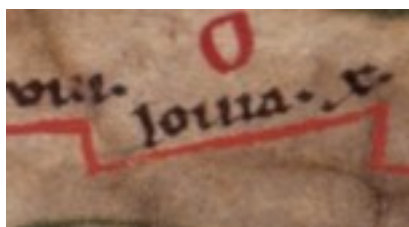
Slika 48. Sonista – Peutingerova mapa



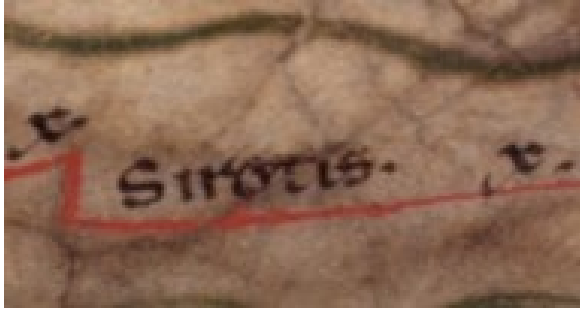
Slika 49. Piretis – Peutingerova mapa



Slika 50. Lentoli – Peutingerova mapa



Slika 51. Iovia – Peutingerova mapa



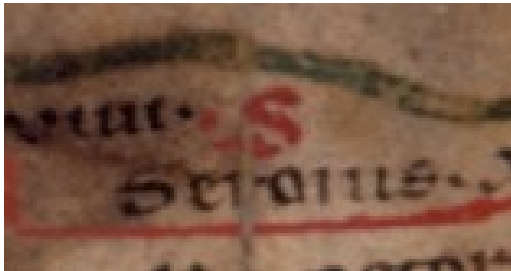
Slika 52. Sirota – Peutingerova mapa



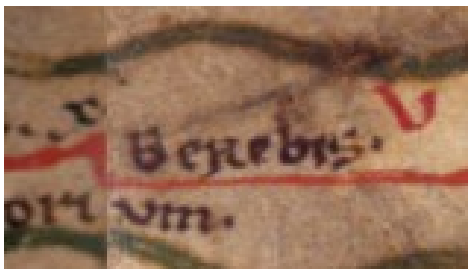
Slika 53. Bolettio – Peutingerova mapa



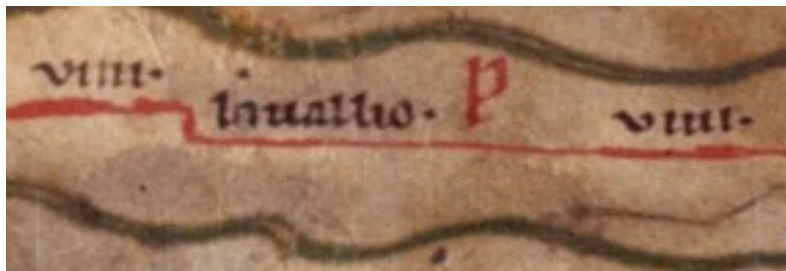
Slika 54. Maritima – Peutingerova mapa



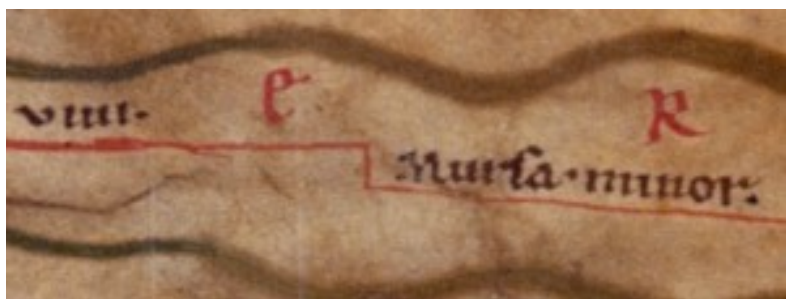
Slika 55. Serolis – Peutingerova mapa



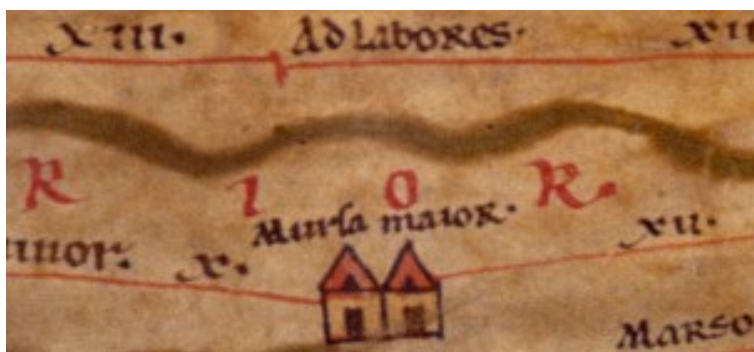
Slika 56. Berebis – Peutingerova mapa



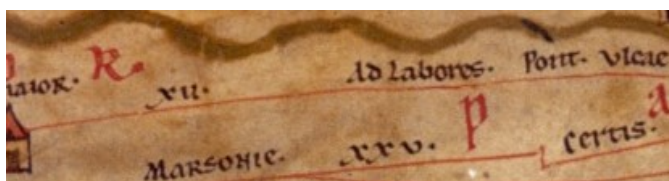
Slika 57. Iovallium – Peutingerova mapa



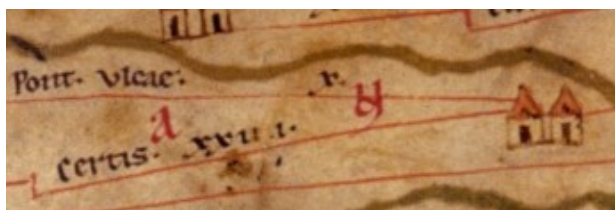
Slika 58. Mursa minor – Peutingerova mapa



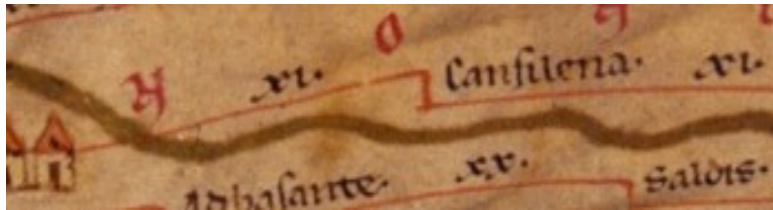
Slika 59. Mursa maior – Peutingerova mapa



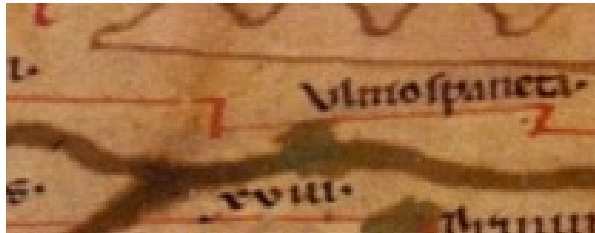
Slika 60. Ad Labores pontis Ulcae – Peutingerova mapa



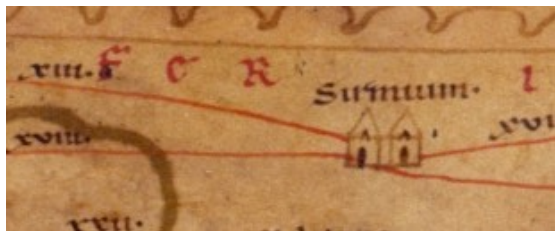
Slika 61. Vinjeta bez imena (Cibalae) – Peutingerova mapa



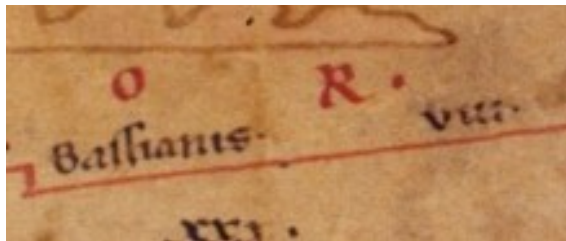
Slika 62. Cansilena – Peutingerova mapa



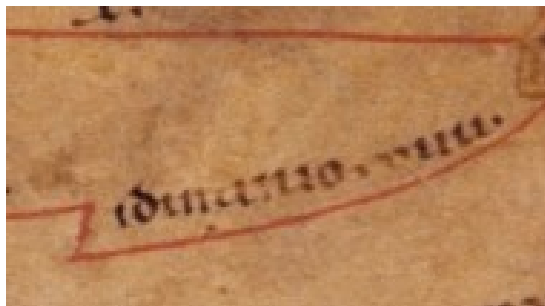
Slika 63. Ulmospaneta – Peutingerova mapa



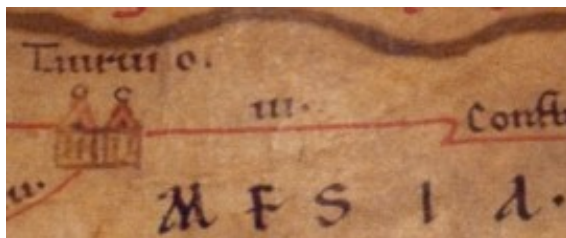
Slika 64. Sirmium – Peutingerova mapa



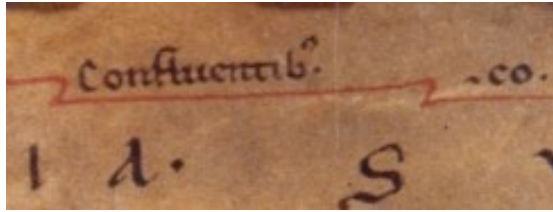
Slika 65. Bassianae – Peutingerova mapa



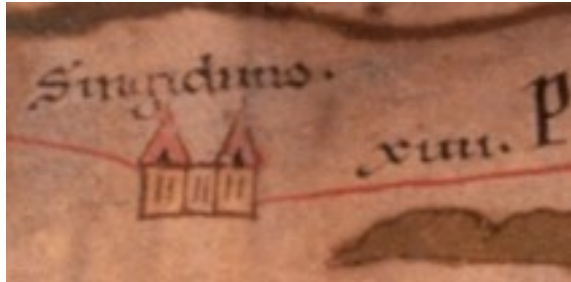
Slika 66. Idimum - Peutingerova mapa



Slika 67. Taurunum – Peutingerova mapa



Slika 68. Confluentes – Peutingerova mapa



Slika . 69. Singidunum – Peutingerova mapa

Tabula Peutingeriana	Udaljenost	Itinerarium Antonini Augusti	Udaljenost	Itinerarium Burdigalense	Udaljenost	Ubikacija
Petovione	10 (X)	129.6 Patavione civitas	18 (XVIII)	561.4 Civitas Poetovione	12 (XII)	Ptuj, Slovenija
				561.5 Transis Pontem, intras Pannoniam		
				561.6 Inferiorem		
Remista	10 (X)			561.7 Mutatio Ramista	9 (VIII)	Formin, Slovenija
Aqua Viva	11 (XI)	130.1 Aqua Viva	20 (XX)	561.8 Mansio Aqua Viva	9 (VIII)	Petrijanec, Hrvatska
Populos	8 (VIII)			561.9 Mutatio Populis	10 (X)	Varaždin, Hrvatska
Botivo	9 (VIII)	130.2 Iovia hic Siniatra	18 (XVIII)	561.10 Civitas Iovia	9 (VIII)	Ludbreg, Hrvatska
Sonista	12 (XII)			561.11 Mansio Sunista	9 (VIII)	Kunovec Breg, Hrvatska
Piretis	11 (XI)			562.1 Mutatio Peritur	12 (XII)	Draganovec, Hrvatska
Luntulis	8 (VIII)	130.3 Lentulis	32 (XXXII)	562.2 Mansio Lentolis	12 (XII)	Virje, Hrvatska
Iovia	10 (X)			562.3 Mutatio Cardono	10 (X)	Gradina ili Prugovac, Hrvatska
/				562.4 Mutatio Cocconis	12 (XII)	Špišić Bukovica, Hrvatska
Sirotis	10 (X)	130.4 Sirota	31 (XXXI)	562.5 Mansio Serota	10 (X)	Taborište-Borova, Hrvatska
Bolentio	10 (X)			562.6 Mutatio Bolentia	10 (X)	Orešac, Hrvatska
Marinianis	9 (VIII)	130.5 Mariniensis	20 (XX)	562.7 Mansio Maurianis	9 (VIII)	Donji Miholjac, Hrvatska
				562.8 Intras Pannoniam Superiorem		
Seronis	10 (X)			562.9 Mutatio Serena	8 (VIII)	Viljevo kod Našica, Hrvatska
Berebis	9 (VIII)	130.6 Vereis	22 (XXII)	562.10 Mansio Vereis	10 (X)	Podgajci, Hrvatska
Iovalio	9 (VIII)			562.11 Mutatio Iovalia	8 (VIII)	Valpovo, Hrvatska
Mursa minor	10 (X)			562.12 Mutatio Mersella	8 (VIII)	Petrijevci, Hrvatska
Mursa maior	12 (XII)	131.1 Mursa civitas	26 (XXVI)	562.13 Civitas Mursa	10 (X)	Osijek, Hrvatska
Ad Labores Pont Ulcae	10 (X)			563.1 Mutatio Leutuoano	12 (XII)	Bobota, Hrvatska
/ vinjeta dupla kula, bez imena, vjerojatno Cibalae	11 (XI)	131.2 Cibalae civitas	23 (XXIII)	563.2 Civitas Cibalis	12 (XII)	Vinkovci, Hrvatska
Cansilena	11 (XI)			563.3 Mutatio Caelena	11 (XI)	Orolik, Hrvatska
Ulmospaeta	13 (XIII)	131.3 Ulmos vicus	22 (XXII)	563.4 Mansio Ulmo	11 (XI)	Tovarnik, Hrvatska
/				563.5 Mutatio Spaneta	10 (X)	Kukujevi istočno od Šida
/				563.6 Mutatio Vedula	8 (VIII)	
Sirmium	18 (XVIII)	131.4 Sirmi civitas	26 (XXVI)	563.7 Civitas Sirmium	8 (VIII)	Sremska Mitrovica, Srbija
				563.8 Fit ab Aquileia Sirmium usque milia CCCCXII (412)		
				563.9 Mansiones XVII, Mutationes XXXVIII (17/39)		
				563.10 Mutatio Fossis		
Bassianis	8 (VIII)	131.5 Bassianis civitas	18 (XVIII)	563.11 Civitas Bassianis	10 (X)	Donji Petrovci, Srbija
				563.12 Mutatio Noviciani	12 (XII)	
				563.13 Mutatio Altina	11 (XI)	
Idimino	9 (VIII)					Vojka? (Stara Pazova), Srbija
Tauruno	3 (III)	131.6 Tauruno classis	30 (XXX)			Zemun, Srbija
Confluentib(us)	1 (I)					
Sigiduno		132.1 Sigiduno castra		563.14 Civitas Sigiduno	8 (VIII)	Beograd, Srbija

Tablica 5. Usporedna tablica putnih postaja i udaljenosti u kasnoantičkim itinerarima na dionici Poetovio – Mursa – Singidunum (Tabula Peutingeriana, Itinerarium Antonini Augusti, Itinerarium Burdigalense) ²⁹³

7.4. Limeska cesta

Limes je bio granica Rimskog Carstva. Interakcija između rimskog svijeta s Barbarikom i drugim područjima odvijala se živa razmjena ideja, kulturnih utjecaja i materijalnih dobara. Ivačna je razmjena ideja, kulturnih utjecaja i materijalnog bogatstva. To se omogućilo trgovinom, diplomacijom i ratom. Granica rimskog svijeta, Limes, prolazila je kroz današnju Hrvatsku. Među dva glava glavna dijela limesa u kontinentalnom dijelu Europe, rajnskog i dunavskog, Hrvatska je

²⁹³ Tamno zelenom označena su imena putnih postaja koje se spominju u sva tri navedena itinerara; Svjetlo zeleno označena su imena putnih postaja koja se spominju u dva itinerara; Blijedo zeleno označena su imena putnih postaja koje se spominju samo u jednom od itinerara.

dio potonjeg, dunavskog.²⁹⁴ On se u Hrvatskoj prostire od Batine na sjeveru, u samom kutu Baranje, do Iloka, u dužini od 188 km.²⁹⁵ Limeska cesta prolazila je kroz Sjevernu Hrvatsku malim dijelom, no bila je dio velikog prometnog i obrambenog sustava. Važnost limeske ceste ističe se u spajanju pograničnih područja te obrane granice Carstva. Pratila je dunavski tok između kasnoantičkih pokrajina obalnog Norika i Skitije smještene između Donjeg Dunava i Crnog mora.²⁹⁶ Osim zadaće da uspori neprijatelje i njihova kretanja prema Rimu, limes je bio smatran i gospodarskom granicom Carstva.



Slika 71. Dunavski limes u Hrvatskoj

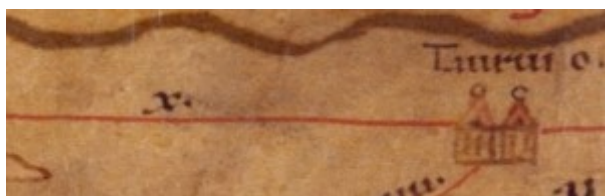
Limeska je cesta od Tauruna (slika 72.) smjerala kroz niz utvrđenih mjesta, finalno prema Akvinku, današnjoj Budimpešti. Ovdje će biti prikazan dio ceste na dionici *Tauruno – Antianis*. Glavno svjedočanstvo njenog prostiranja kroz sjevernu Hrvatsku daje Peutingerova mapa. Počevši od Tauruna cesta se dalje proteže do postaje Burgen, *Burgenis* (nom. *Burgenae*) (Novi Banovci, Srbija) (slika 73.), od koje se potom limeska cesta nastavlja 10 rimskih milja do postaje Ritij,

²⁹⁴ Miličić 2010., str. 423.

²⁹⁵ Gračanin 2010., str. 27; M. Sanader, *Imago provinciarum*, Alfa, Zagreb, 2008.

²⁹⁶ M. Slukan-Altić, *Kartotografski izvori za rekonstrukciju i praćenje razvoja prometnih komunikacija*, u: *Ekonomika i ekohistorija*, Vol.1, str. 86 (dalje u tekstu navedeno kao „Slukan-Altić“)

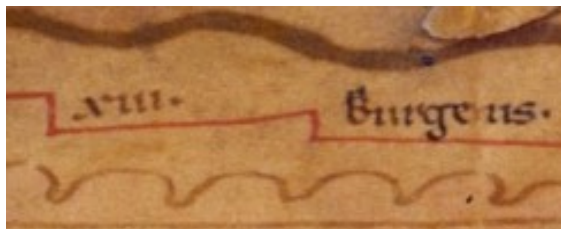
Rittio (nom. *Ritium*) (Surduk, Srbija) (slika 74.), navedeno i kao *Bittio*. Nakon nje na udaljenosti od 13 rimskih milja u današnjem mjestu Stari Slankamen u Srbiji ubicirana je postaja Akumink, *Acunum* (nom. *Acumincum*) (slika 75.). Nadalje, cesta pristiže u postaju Kuz, *Cusum* (slika 76.), 13 rimskih milja od postaje *Acunum*. Postaja *Cusum* smješta se u Petrovaradin u Srbiji. Nakon 40 rimskih milja naznačena je postaja *Milatis* (nom. *Milatae*) (Banštor, Srbija) (slika 77.) od koje se 16 rimskih milja dalje nalazila postaja Kukcij, *Cuccio* (nom. *Cuccium*) (slika 78.), današnji Ilok. Nakon Iloka podunavska je cesta vodila 16 rimskih milja do postaje Kornak, *Cornaco* (nom. *Cornacum*) (slika 79.), ubicirane u Sotin, od koje se dalje spominje postaja Teutoburgij, *Tittoburgo/Teutoburgio* (nom. *Teutiburgium*) na 13 rimskih milja udaljenosti.²⁹⁷ Dalje je navedena postaja Kod Iskopa, *Ad Labores* (slika 80.) udaljena 16 rimskih milja, smještena u današnji Nemetin. Od postaje *Ad Labores* do sljedeće postaje Donacijane, *Donatianis* (nom. *Donatianae*) (slika 81.), Peutingerova mapa navodi udaljenost od 13 rimskih milja. Zatim, 12 rimskih milja dalje smješta se postaja Ancijana, *Antiana* (nom. *Antianae*) (slika 82.), današnji Popovac, od koje se dalje cesta pruža kroz Mađarsku do Akvinka. Peutingerovu mapu u opisu limeske ceste nadopunjuje Antoninov itinerarij: *A Taurino Ritti in medio Aciminci m(ilia). p(assuum)* 36 rimskih milja do postaje Kuz, *Cusi* (nom. *Cusum*) od koje je 33 rimske milje dalje spomenuta postaja Bononija, *Bononiam* (nom. *Bononia*) Poistovjećena s postajom *Milatis* na Peutingerovoj mapi. Nakon nje, na udaljenosti od 16 rimskih milja smještena je postaja *Cuccium*, potom 16 rimskih milja dalje postaja *Cornacum* nakon koje je dalje navedena postaja *Teutiburgium* također na udaljenosti od 16 rimskih milja. Potom se spominje *Mursa*, 16 rimskih milja od postaje *Teutoburgium*, a nakon nje data je udaljenost od 16 rimskih milja do postaje Kod Nove, *Ad Novas et Aureo Monte*, ubicirane u današnji Zmajevac nakon koje slijedi postaja *Antianae*. (242, 1-243, 7).²⁹⁸



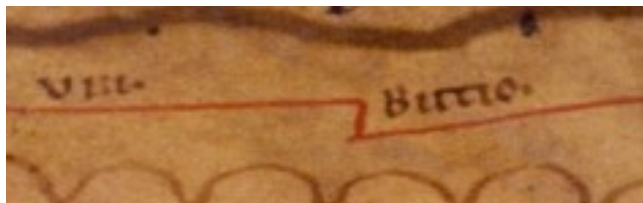
Slika 72. Taurunum - Peutingerova mapa

²⁹⁷ J. Brunšmid *Arheološke bilješke iz Dalmacije i Panonije IV.*, Vjesnik Arheološkog muzeja u Zagrebu. Vol.5, No.1, 1901., str. 139

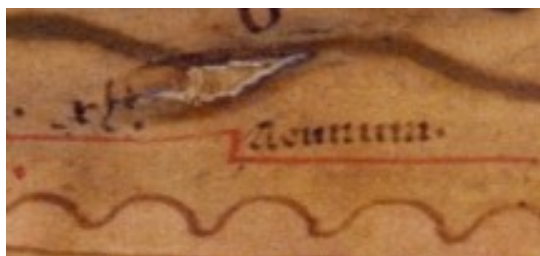
²⁹⁸ Gračanin 2010., str. 27-29.



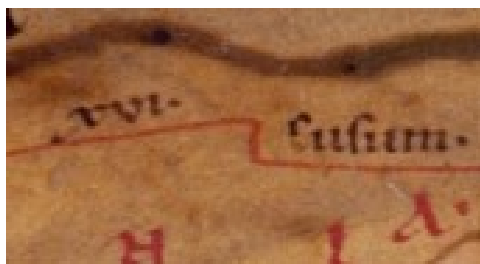
Slika 73. Burgenae – Peutingerova mapa



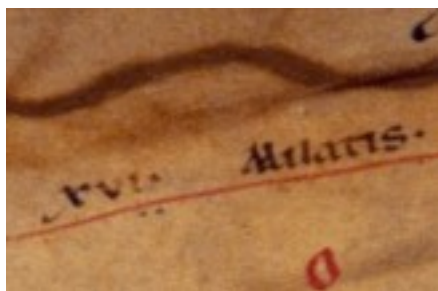
Slika 74. Rithium – Peutingerova mapa



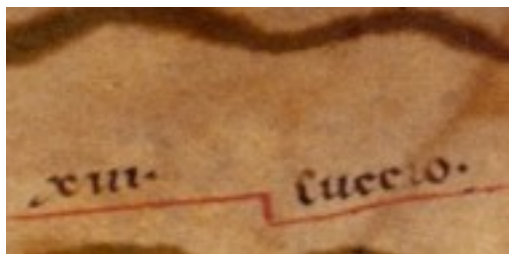
Slika 75. Acunum – Peutingerova mapa



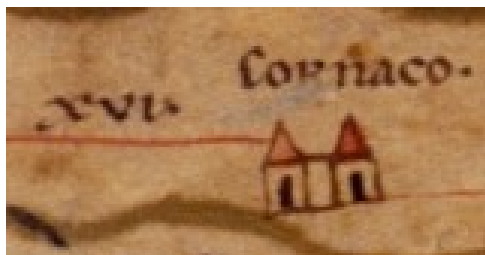
Slika 76. Cusum – Peutingerova mapa



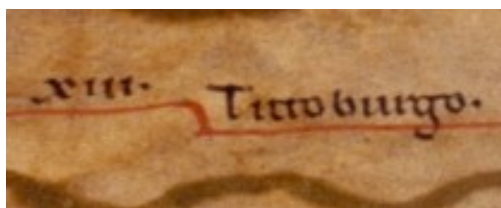
Slika 77. Milatae – Peutingerova mapa



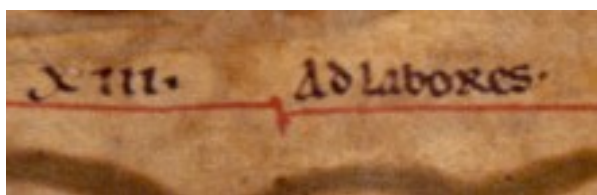
Slika 78. Cuccium – Peutingerova mapa



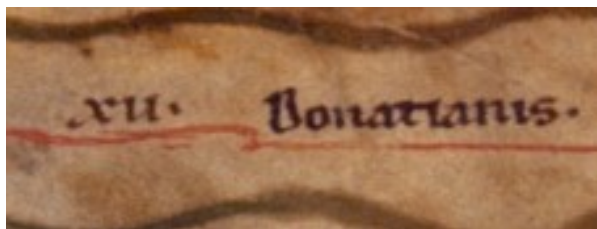
Slika 79. Cornacum – Peutingerova mapa



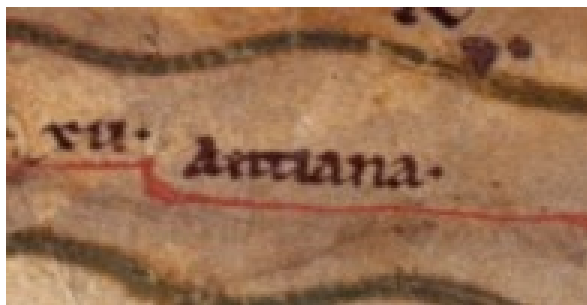
Slika 80. Teutoburgium – Peutingerova mapa



Slika 81. Ad Labores – Peutingerova mapa



Slika 82. Donatianae – Peutingerova mapa



Slika 83. Antinianae – Peutingerova mapa

7.5. Sporedne (vicinalne) prometnice

Viae vincinales su brojni transversalni putevi priključeni glavnim magistralama. “Bitni su jer povezuju glavne ceste s mnogim manjim mjestima koji nisu na njihovim smjerovima kretanja”.²⁹⁹ Vicinalne prometnice možemo okarakterizirati kao današnje županijske ceste. Njihov je karakter bio sporedan, no i dalje vrlo važan. Imale su lokalno ili regionalno značenje.³⁰⁰

U ovdašnjim se područjima raspoznaje vrlo razvijena mreža rimskih vicinalnih puteva.³⁰¹ Ti su putevi spajali uvučenija i manja mjesta te naseobine i gospodarski privlačne lokacije.³⁰² Jedan od vicinalnih puteva vodio je do Akva Jaze, *Aquae Iasae*, na današnjem prostoru Varaždinskih toplica, koje je u rimsko doba bilo jedno od značajnijih puteva. Iznenadujuće je kako se ne spominju ni u jednom itinerarnom izvoru. Prema mišljenju M. Fulira, *Aquae Iasae* bile su cestom povezane s prometnicom Poetovio – Mursa – Singidunum. Kod postaje Popul, *Ad populos* (nom. *Populi*) nalazilo se križanje odakle se vicinalni put odvajao u smjeru juga gdje su pronađeni brojni rimski ostaci koji potencijalno ukazuju na postojanje rimske putne postaje (*mansio, mutatio, statio*).³⁰³ Antoninov itinerarij spominje vicinalnu prometnicu *Poetovio – Carnuntum* te nabraja njene postaje i udaljenosti redom: Od Poetovija cesta vodi 30 rimskih milja do postaje Halikan, *Halicano* (nom. *Halicanum*), nadalje povezuje postaju Sale, *Salle* (nom. *Salla*) udaljenu 30 rimskih milja, nakon koje se nakon 31 rimske milje nalazi postajala Savarija, *Sabaria*, potom 34 rimske milje dalje postaja *Scarabanatia*, nakon koje je vicinalna cesta stizala u 38 rimskih milja udaljen Karnunt, *Carnunto* (nom. *Carnuntum*).³⁰⁴ Antoninov itinerarij također bilježi i vicinalni put od *Vindobone* (Beča) prema Poetoviju, nabrajajući sljedeće postaje i njihove udaljenosti: Od *Vindobone* cesta vodi do postaje *Aquis* (nom. *Aqiae*) na udaljenosti od 28 rimskih milja dalje se protežući 31 rimsku milju do postaje *Scarabantia*, nakon koje se nakon 34 rimske milje nalazila postaja Sabaria od koje je cesta stizala do postaje Arabon, *Arrabone* (nom. *Arrabonem*) 20 rimskih milja dalje, potom se 40 rimskih milja udaljena nalazila postaja *Halicanum*, nakon koje je slijedila postaja *In medio curta* (nom. *In medium curtum*) te je stizala u Poetovij 31 rimsku milju udaljen od postaje Alicano. Od spomenutih postaja na ovom vicinalnom putu, na Hrvatskom se prostoru

²⁹⁹ Bojanovski 1974., str. 221.

³⁰⁰ Gračanin 2011., str. 40.; Fodorean 2017., str 99-100.

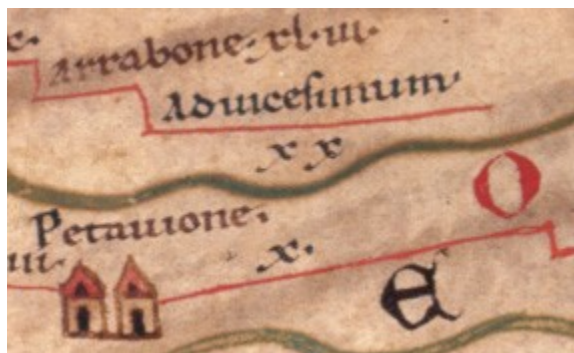
³⁰¹ Milotić 2011., str. 389.

³⁰² Gračanin 2010., str. 27.

³⁰³ Milotić 2011., str. 395.

³⁰⁴ Milotić 2011., str. 402.

nalazila postaja *Alicanum* (*Halicanum*), odnosno *Halikan* koja se smješta u Sv. Martin na Muri, te postaja *In medium curtum*.³⁰⁵ Peutingerova mapa od Poetovija do Karnunta bilježi postaju *Ad Vicesimum* (Slika 70) na udaljenosti od 20 rimskih milja, no ne postoji mogućnost preciznijeg ubiciranja.³⁰⁶



Slika 84. Ad Vicesimum – Peutingerova mapa

Iz Siscije se protezala jedna cesta koju također bilježi Antoninov itinerarij. Smjer njenog pružanja može se pratiti temeljem zapisa naziva putnih postaja i udaljenosti. Od Siscije 23 rimske milje udaljena bila je postaja *Varianis*, koja se ubicira u današnju Kutinu, gdje se cesta pritom račvala u dva smjera. Jedan koji je vodio u 30 rimskih milja udaljenu postaju Akva Balise, *Aquas Balissis* (nom. *Aquae Balissae*) koja se smješta na lokalitet Daruvarskih toplica, gdje je trasa nastavljala do odmorišne postaje *mansio Incerum* (nom. *Incerum*), 25 rimskih milja udaljene od *Aquae Balissae*. Postaja *Incerum* navodi se još u itinerarima kao *sed mansio Augusti in praetorio est*, koja se ne može ubicirati s točnošću, no K. Miller ju smješta u Vetovo (moguće i Tekić kod Požege).³⁰⁷ Odavde se cesta protezala prema postaji Stavijana, *Stavianis* (nom. *Stavianae*), 24 rimske milje udaljenu od postaje *Incerum*, a ubicirane u Gradac kod Našica ili u blizinu sela Vukojevci, gdje se nastavljala 30 rimskih milja do Murse. Drugi je smjer od postaje *Varianae* vodio 23 rimske milje do postaje *Mennetianae*³⁰⁸ koja se na osnovi milijacije ubicira u Baćindol kod Nove Gradiške.³⁰⁹ Potom se njen put nastavljao 26 rimskih milja do postaje *Incerum*, nakon koje je 28 rimskih milja udaljena bila postaja *Picentinum*, možda današnje Ruševo. Od nje se put protezao 25 rimskih milja do sljedeće postaje – *Leuconum*, u okolici današnje Levanjske Varoši, od koje je 26 rimskih milja bila potom udaljena postaja *Certis(ij)um*, vjerojatno današnji Štrbinci u Budrovcima kod Đakova,

³⁰⁵ Milotić 2011., str. 403-406.

³⁰⁶ Milotić 2011., str. 407.

³⁰⁷ Miller 1916.

³⁰⁸ Gračanin 2010., str. 27-29.

³⁰⁹ Milotić 2011., str. 420.

koja je bila istaknuto raskrižje putova (*caput viarum*), od koje se cesta 12 rimskih milja dalje završavala u Cibalama.³¹⁰ Anonimni Ravenjanin od vicinalnih puteva navodi priključak između Cibala i Certisije: *Cibalis – Certisiam* (IV,19).³¹¹ Transverzalna prometnica o kojoj svjedoči Antoninov itinerarij pružala se od postaje *Aqua Viva* do Siscije. Od postaje Akva Viva, *Aqua Viva* 28 rimskih milja udaljena nalazila se postaja Pir, *Pyrrri*, vjerojatno Komin zapadno od Koprivnice, od koje se cesta nastavljala 30 rimskih milja do postaje *Dautonia* (Andautonia) koja se ubicira u današnje Ščitarjevo, a koja potom vodi do 27 rimskih milja udaljene Siscije.³¹²

8. ZAKLJUČAK

Strateška važnost cesta jasno se odražavala u itinerarnim i kartografskim izvorima u kojima je prikaz prometnica bio glavni sadržaj. Osobito je zanimljivo uspoređivati položaje rimskih prometnica i njenih putnih postaja s današnjim stanjem. Možemo uvidjeti da svi rimski pravci postoje i danas te da se kreću uglavnom istim ili sličnim trasama.³¹³ Rimske su ceste najveći trag ove civilizacije ostavljen u današnjem vremenu. Materijalni je trag, doduše samo dio rimskog cestovnog sustava, njegova je ostavština i puno značajnija izvan materijalnih okvira. Putne su postaje pak dokaz brilijantne povezanosti i sustava putovanja kroz Rimsko Carstvo. U kasnoj antici, prodorom i naseljavanjem nomadskih plemena, dolazi do gubitka konstruktivne uloge koja ih je činila svojstvenim. Popločene ceste postale na neki način, izvori građevinskog materijala. Putovanja su postajala luksuz te se smanjila učestalost putovanja. Putne postaje, iako su još uvijek postojale, s vremenom su izgubile svoju otvorenost utvrđivanjima i drugim pothvatima. Dolazi do ruralizacije rimske civilizacije u cjelosti. Prodiranje naroda koji su probili granicu Carstva iskoristili su trase rimskih cesta za lakše prodiranje u srce Carstva. Ono što je većinom sačuvano jesu trase njihova pružanja u krajoliku.³¹⁴ Nije pretjerano reći kako su ceste i svi njihovi sadržaji, igrali presudnu ulogu u Rimskom Carstvu. Zaključno je još reći kako su jedna od najznačajnijih polazišnih točaka pri identifikaciji položaja i naziva rimskih putnih postaja i ostalih lokaliteta rimske cestovne mreže, rimski i kasnoantički priručnici, odnosno itinerari te mape i atlasi.

³¹⁰ Gračanin 2010., str. 28-30.

³¹¹ Gračanin 2010., str. 28-30.

³¹² Gračanin 2010., str. 35.

³¹³ Slukan – Altić, str. 87-88.

³¹⁴ Milotić 2010., str. 434-437.

Uz glavne rimske ceste, vicinalne ceste te regionalne prometnice ovog područja pokazuju razgranatost cestovnog sustava Rimskog Carstva na području sjeverne Hrvatske. Ubiciranje putnih postaja ne iscrpljuje mogućnost različitih hipoteza s obzirom na podatkovnu manjkavost i nepouzdanost itinerarnih i drugih vrela, a i činjenicu da stvaranje temeljne arheološke slike tek predstoji.

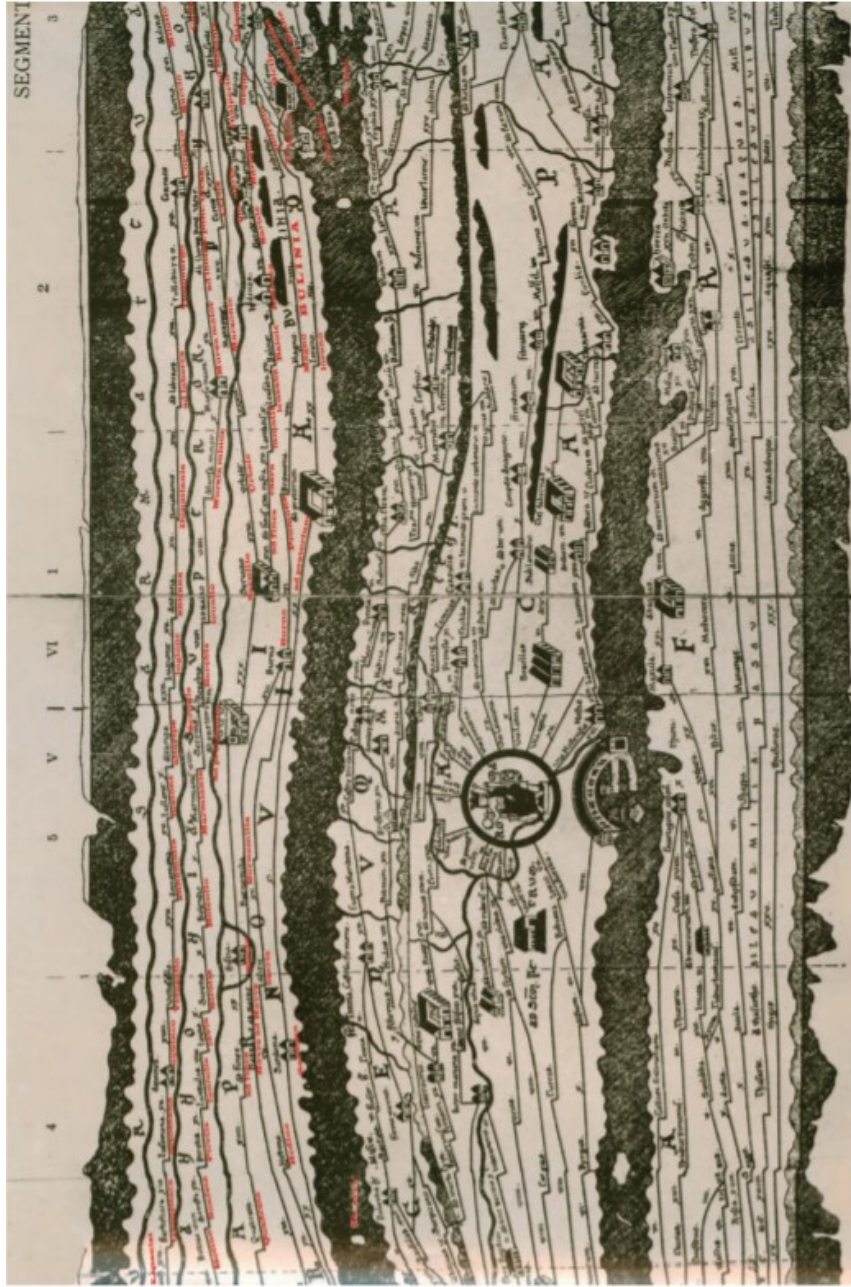
9. POPIS PRILOGA, TABLICA I SLIKA

PRILOZI:

Prilog 1. Peutingerova mapa – segmenti V-IX na kojima se vide dijelovi balkanskih provincija od Akvileje do Konstantinopola, dopunjeno transkripcijom naziva mjesta na centralnom Balkanu i susjednim zemljama.³¹⁵

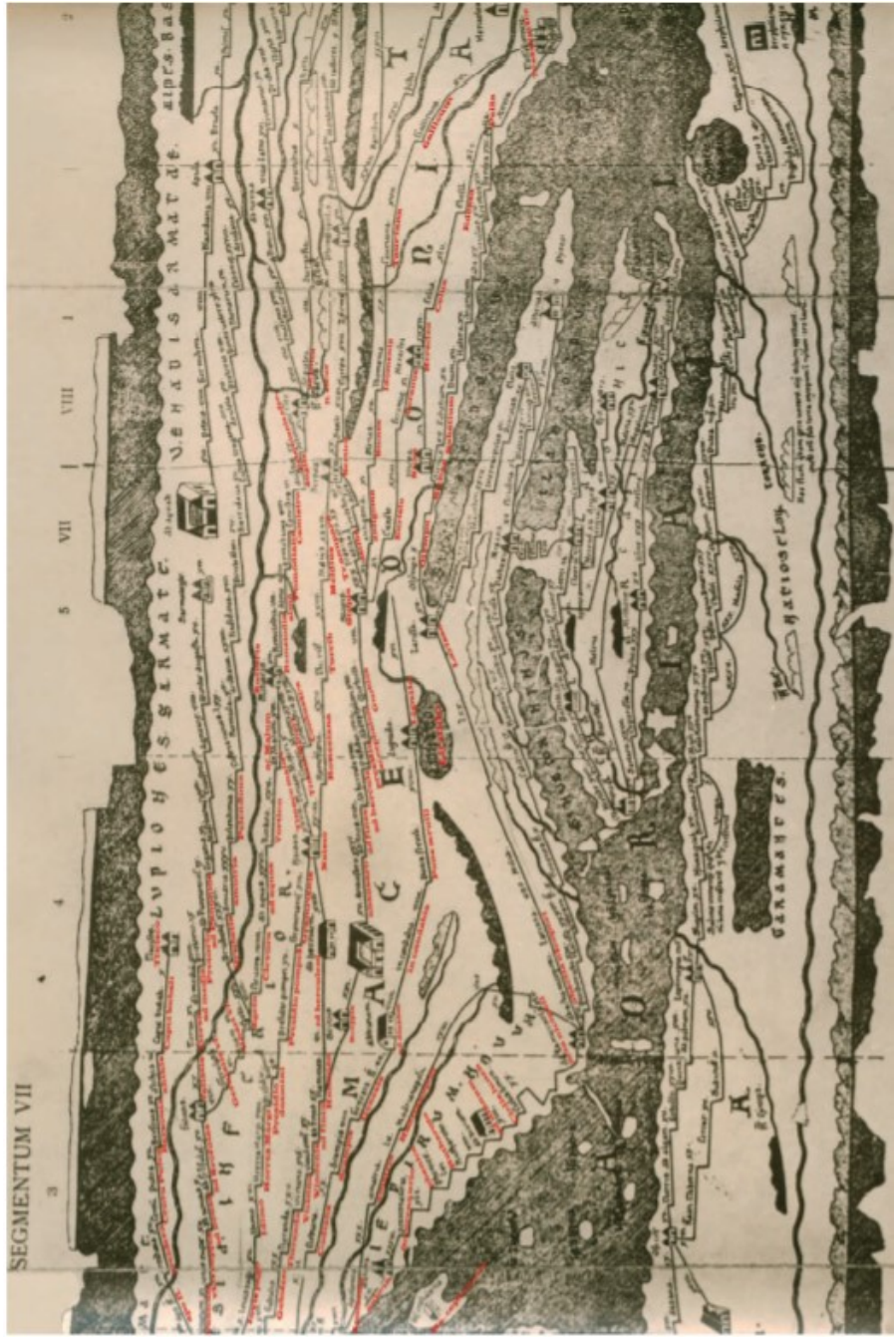


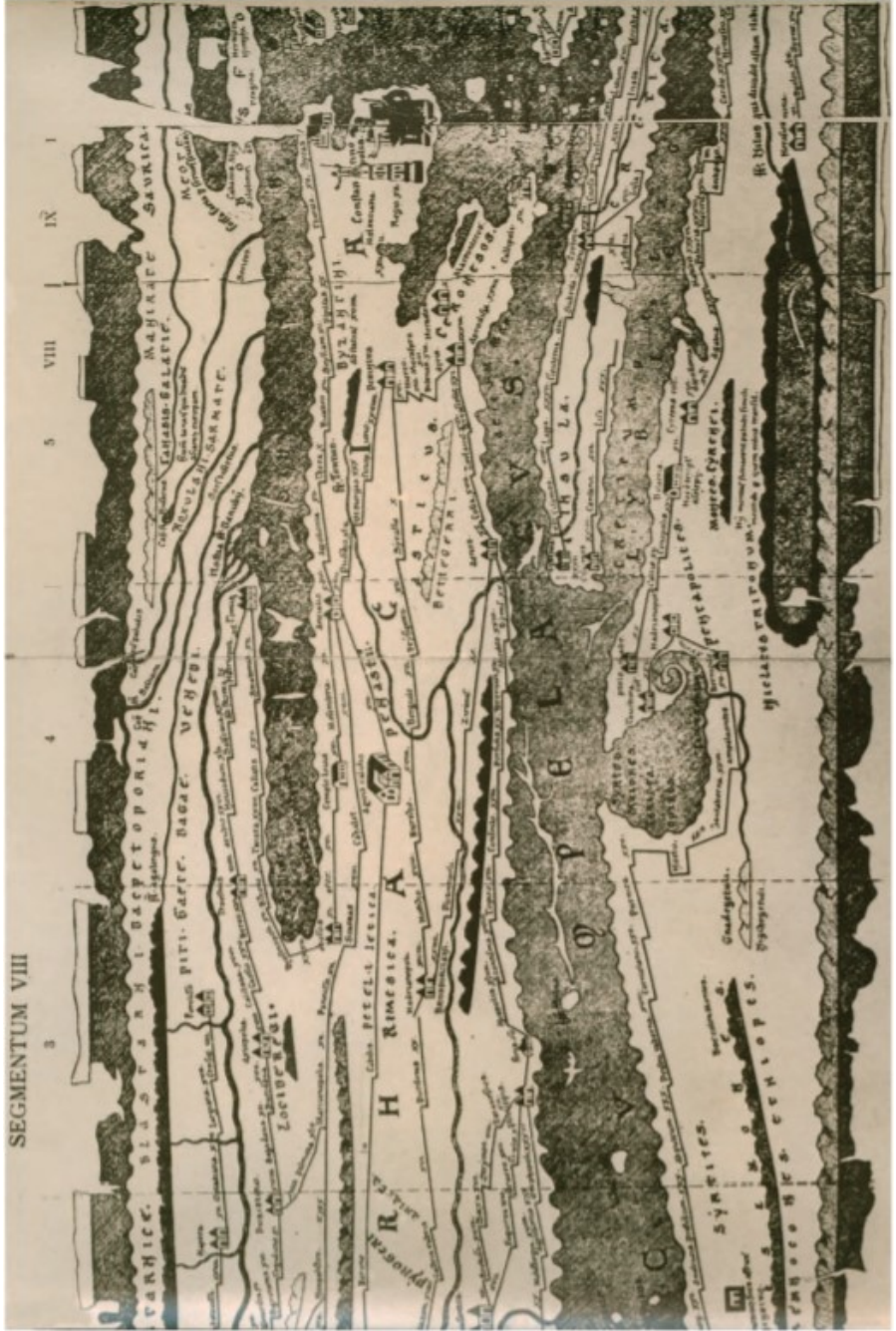
³¹⁵ Grčić 2017., str. 32-36.











POPIS TABLICA:

Tablica 1. Sistematizacija toponima po vrstama

Tablica 2. Vrste putnih postaja

Tablica 3. Postaje na Peutingerovoj mapi od Akvileje do Emone

Tablica 4. Usporedna tablica putnih postaja i udaljenosti u kasnoantičkim itinerarima na dionici Emona – Siscia - Simium (*Tabula Peutingeriana, Itinerarium Antonini Augusti*)

Tablica 5. Usporedna tablica putnih postaja i udaljenosti u kasnoantičkim itinerarima na dionici Poetovio – Mursa – Singidunum (*Tabula Peutingeriana, Itinerarium Antonini Augusti, Itinerrarium Burdigalense*)

POPIS SLIKA:

Slika 1. Rimske ceste kao arterije Rimskog Carstva (M. Sanader, *Itinerarium Burdigalense. Razmišljanja o ubikaciji putnih postaja i jedan prijedlog*, u: M. Sanader, *Rimljani između Mediterana i Dunava*, Zagreb, 2018., str. 461.

Slika 2. Karta triju glavnih rijeka područja sjeverne Hrvatske (<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Savarivermap.png> - posjećeno 14.8.2020.)

Slika 3. Rimska groma (Milotić, 2010., str. 78)

Slika 4. Presjek glavne rimske ceste (Deluka, Dragojević, Rukavina 2003., str. 735)

Slika 5. Slojevi rimske ceste (<https://mybrainsociety.blogspot.com/2016/04/construcao-de-estradas-romanas.html> - posjećeno 14.8.2020.)

Slika 6. Miljokaz cara Gaja Julija Vera Maksimilijana Pija nađen u današnjem Jelkovcu (Milotić 2010., str. 354.)

Slika 7. Zakonik XII. Ploča (<https://povijest.hr/rijec-dana/zakonik-dvanaest-ploca/> - posjećeno 14.8.2020.)

Slika 8. Peutingerova mapa (Preuzeto sa: https://hr.wikipedia.org/wiki/Datoteka:Tabula_Peutingeriana_Hrvatska_-_HOL_5602.jpg)

Slika 9. Itinerarium Antonini Augusti (Preuzeto sa: <https://archive.org/details/veteraromanorumi00wess> - posjećeno 12.8.2020.)

Slika 10. Dio Ptolomejevog atlasa s rimskim naseljima podno Dunava (Preuzeto sa: https://www.swaen.com/zoomV2.php?id=23054&zif_first=true - posjećeno 13.7.2020.)

Slika 11. Geografski položaj Hrvatske

Slika 12. Mreža paneuropskog koridora (Preuzeto sa: <http://www.ddseuro.org/portal/images/slike/promet.jpg> - posjećeno 21.7.2010.)

Slika 13. Rimski posjed u Iliriku nakon Oktavijanovih pohoda 35. - 33. g. pr. Kr. (Domić-Kunić 2006., str. 98)

Slika 14. Mogući pravci Tiberijeva prodora u Panoniju 12. g. pr. Kr. (Domić-Kunić 2006., str. 112.)

Slika 15. Ilirska plemena i prostor koji su zauzimala (Preuzeto sa: <http://bosnae.info/index.php/veliki-ilirski-ustanak-posljednja-borba-protiv-mocnog-rima> - posjećeno 11.08.2020.)

Slika 16. Prva godina Batonovog ustanka (Preuzeto sa: <http://bosnae.info/index.php/veliki-ilirski-ustanak-posljednja-borba-protiv-mocnog-rima> - posjećeno 11.08.2020.)

Slika 17. Stanje neposredno prije gušenja ustanka 9.g. (Preuzeto sa: <http://bosnae.info/index.php/veliki-ilirski-ustanak-posljednja-borba-protiv-mocnog-rima> - posjećeno 11.08.2020.)

Slika 18. Panonija u 1.st.

Slika 19. Panonija u 2.st.

Slika 20. Panonija u 4.st.

Slika 21 Reljefni prikaz ulaska kola u putnu postaju mansio (Milotić 2011., str. 184.)

Slika 22. Dionica Aquileia – Viminacium na današnjoj karti (Preuzeto sa: Archest T-pass : <http://viminacium.org.rs/wp-content/uploads/files/pdf/T-Pas%20volume%20completo.pdf> (prostupljeno: 18.08.2020.)

Slika 23. Aquilea – Viminacium na Peutingerovoj mapi (Preuzeto sa: Archest T-pass : <http://viminacium.org.rs/wp-content/uploads/files/pdf/T-Pas%20volume%20completo.pdf> (prostupljeno: 18.08.2020.)

Slika 24. Emona – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 25. Acervone – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 26. Ad Protoriv – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 27 Crucio – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 28 . Novioduni - Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 29. .Romula – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 30. Quadrata – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 31. Ad Fines – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 32. Siscia – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 33. Ad Pretorium – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 34. Servittio – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 35. Urbate – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 36. Marsonie – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 37. Ad Basante – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 38. Saldis – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 39. Drinum Fluvium – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 40. Sirmium – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 41. Prometnice i prometne veze zapadnog dijela rimske južne Panonije (Pannonia Savia) - dio dionice Petavione - Mursa – Singidunum (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 42. Prometnice i prometne veze istočnog dijela rimske južne Panonije (Pannonia Secunda) - dio dionice Petavione - Mursa – Singidunum (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 43. Petavione – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 44. Remista – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 45. Aqua Viva – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 46. Populos – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 47. Botivo – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 48. . Sonista – Putingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 49. . Piretis – Putingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 50. . Luntulis – Putingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 51. Iovia – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 52. Sirotis – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 53. Bolentio – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 54. Marinianis – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 55. Seronis - Putingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 56. Berebis – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 57. Iovallio – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 58. Mursa minor – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 59. Mursa maior – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 60. Ad Labores Pont Ulcae – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 61. Vinjeta bez imena (Cibalae) – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 62. Cansilena – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 63. Ulmosopaneta – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 64. Sirmium – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 65. . Bassianis – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 66. Idiminio - Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 67. Tauruno – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 68. Confluentib(us) – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 69. Singiduno – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 70. Advicesinum – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 71. Dunavski limes u Hrvatskoj

Slika 72. Tauruno - Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 73. Burgenis – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 74. Bittio – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 75. Acunum – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 76. Cusum – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 77. Milatis – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 78. Cuccio – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 79. Cornaco – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 80. Tittoburgo – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 81. Ad Labores – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 82. Donatianis – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 83. Antiniana – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

Slika 84. Advicesinum – Peutingerova mapa (Preuzeto sa: <https://omnesviae.org/viewer/> - posjećeno 18.08.2020.)

10. IZVORI I LITERATURA

IZVORI:

Amijan Marcelin 1978

Ammianus Marcelinus, *Rerum gestarum libri qui supersunt I – II ed.* W. Seyfarth, Leipzig 1978.

Anonimni Ravenjanin 1860

Ravennatus Anonymus, *Cosmographia*, u: *Ravennatis Anonymi Cosmographia et Gvidonis Geographica*, ed. M. Pinder- G. Parthey, Berlin 1860, 1-445

Antoninov Itinerarij 1848

Antoninov Itinerarij, *Itinerarium provinciarum Antonini Augusti et Hierosolymitanum*, izd. M. Dinder – G. Parthey, Berlin 1848.

Itineraria Romana I. 1990.

Itineraria Romana I., *Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense*, izd. O. Cuntz, Leipzig 1929. (pretisak Stuttgart 1990.)

Jeruzalemski itinerarij 1965.

Jeruzalemski Itinerarij:, *Itinerarium Burdigalense*, izd. P. Geyer – O. Cuntz, Turnholt, 1965.

Notitia Dignitatum 2005.

Notitia Dignitatum Occidentalis, Notitia Dignitatum Orientis; *Notitia dignitatum omnium tam civilium quam militarium. Pars Parma. In Partibus occidentalis; Pars secunda. In partibus orientis* u : Notitia Dignitatum accedunt Notitia Urbis Constantinopolitanae et Laterali provinciarum, izd. R. Ireland, Stuttgart – Leipzig 1999., izd. C. Neiro Faleiro, Madrid 2005.

Peuntingerova mapa 1976.

Peuntingerova mapa, *Tabula Peutigeriana, Codex Vindobonensis 324 I-II*, izd. E. Weberm Graz 1976.

LITERATURA:

Babić 2009

M. Babić, *Ad Basante Saldis na antičkoj cesti Siscia – Sirmium*, *Histria Antiqua* 18, 2009., 211-222

Begović 1986

B. Begović, *Prilog poznavanju starih putova i naselja u Podravini*, u: *Podravski zbornik*, vol.12, 1986., str. 142-151.

Bojanovski 1974

I. Bojanovski, *Dolabelin sistem cesta u rimskoj provinciji Dalmaciji*, Sarajevo : Akademija nauka i umjetnosti Bosne i Hercegovine, 1974.

Bojanovski 1984

I. Bojanovski, *Prilozi za topografiju rimskih i predrimskih komunikacija i naselja u rimskoj provinciji Dalmaciji IV- Rimski cesta Siscia – Sirmium i njena topografija*, *Godišnjak Centra za balkanološka istraživanja*, Sarajevo 1984.,s 145-266.

Bojanovski 1988

I. Bojanovski, *Bosna i Hercegovina u antičko doba*. Centar za balkanološka ispitivanja, knj. 6. Akademija nauka i umjetnosti Bosne i Hercegovine, knjiga LXII, Sarajevo, 1988.

Bojanovski 1993

I. Bojanovski, *Neki problemi infrastrukture Brodskog posavlja i Slavonije u antici*, u: *Arheološka istraživanja u Slavonskom Brodu i Brodskom Posavlju* : Znanstveni skup Slavonski Brod, 18-20. listopada 1988, Izdanja HAD-a sv. 16, str. 59-70

Brodersen 2001

K. Brodersen, *The presentation of the geographical knowledge for travel and transport in the Roman World: Itinerarira non tantum adnotata sed etiam picta*, u: C. Adams, R. Laurence, *Travel and Geography in the Roman Empire*, London 2001., 7-22.

Brunšmid 1901

J. Brunšmid, *Arheološke bilješke iz Dalmacije i Panonije IV.*, *Vjesnik Arheološkog muzeja u Zagrebu*, Vol. 5 No. 1, 1901., 87-168.

De Vingo 2011

De Vingo P., *Changes and transformation in late antique Pannonia: From the Roman Province to multiethnic transit area of populations in movement*, u: Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungaricae Vol.62, izdanje 2., 2011., str. 363

Deluka, Dragčević, Rukavina 2003

Deluka A., Dragojević V., T. Rukavina, *Roman roads in Croatia*, proceedings of the First International Congress on Construction History, Madrid, 20th-24th January 2003, ed. S. Huerta, Madrid: I. Juan de Herrera, SEdHC, ETSAM, A. E. Benvenuto, COAM, F. Dragados, 2003.

Dilke 1985

O.A.W. Dilke, *Greek and Roman maps*, Ithaca, N.Y. : Cornell University Press, 1985.

Domić – Kunić 2006

A. Domić – Kunić, *Bellum Pannonicum (12. -11. st. pr. Kr.): posljednja faza osvajanja južne Panonije*, Vjesnik Arheološkog muzeja u Zagrebu, Vol. 39 No. 1, 2006., str. 59-194.

Fodorean 2017

F. Fodorean, *Praetorium and the road Emona – Siscia – Sirmium – Taurino in the ancient geographical sources*, Arheološki vestnik 68, 2017, str. 337–348.

Glamuzina, Fuerst-Bjeliš 2015

N. Glamuzina, B. Fuerst-Bjeliš, *Historijska geografija Hrvatske*, Sveučilište u Splitu, Filozofski fakultet, Split, 2015.

Gračanin 2010

H. Gračanin, *Rimske prometnice i komunikacije u kasnoantičkoj južnoj Panoniji*, Scrinia Slavonica Vol.10 No. 2010.

Gračanin 2011

H. Gračanin, *Južna Panonija u kasnoj antici i ranom srednjovjekovlju (od konca 4. do konca 11. stoljeća)*, Plejada, Zagreb 2011.

Grčić 2017

M. Grčić, *Putevi i naseljena mesta zapadnog balkana na pojtingerovoj tabli - itineraru*. Herald. 1. 10.7251/her2117017g. , 2017. str. 17-37.

Ilkić, Osonjački 2009

M. Ilkić, D. Osonjački, *A contribution to the study of the Roman Limes in the Croatian Danube Region*, u: *Proceedings of the XXI International Congress of Roman Frontier Studies (Limes Congress)*, held at Newcastle upon Tyne in August 2009 / Nick Hodgson, Paul Bidwell and Judith Schachtmann - Oxford, 2017, 466-469

Imamović, Omerčević 2017

M. Imamović, B. Omerčević, *Refleksije rimske vladavine na kulturno-političke prilike u provinciji Dalmaciji*, DHS 2, 2017., str. 179-194.

Klemenc 1963

J. Klemenc, *Der pannonische Limes in Jugoslawien*, ARR 3, 1963., str. 55-68

Kolb 2016

A. Kolb, *Mansiones and cursus publicus in the Roman Empire*, u: Statio Amonea, Archeopress publishing LTD., Oxford, 2016.

Kukuljević-Sakcinski 1983

I. Kukuljević-Sakcinski, *Panonija Rimska*, Rad JAZU XXIII, 1983. 86-157.

Lisičar 1971

P. Lisičar, *Grci i Rimljani*, Školska knjiga, Zagreb, 1971.

Milotić 2010

I. Milotić, *Rimska cestovna baština na tlu Hrvatske*, Zagreb: Hrvatsko društvo za ceste - Via Vita, 2010.

Miller 1916

K. Miller, *Itineraria Romana*, Stuttgart 1916.

Mócsy 1967

A. Mócsy, *Pannonia and Upper Moesia*, Routledge, London, 1967.

Pavić 1975

R. Pavić, 1975, *Geografski položaj–kompleksnost značenja, povijesni aspekti i suvremena valorizacija*, u: Geografija SR Hrvatske, knjiga 4: Gorska Hrvatska(ur. Pavić,), Školska knjiga, Zagreb 1975., str. 64-75

Petrić 1993

Hrvoje Petrić, *Prilog poznavanju srednjevjekovnih puteva u središnjoj Hrvatskoj*, Radovi Zavoda za hrvatsku povijest 26, Zagreb, 1993.

Sanader 2018

M. Sanader, *Itinerarium Burdigalense. Razmišljanja o ubikaciji putnih postaja i jedan prijedlog*, u: M. Sanader, Rimljani između Mediterana i Dunava, Zagreb, 2018.

Škegro, Dodig 2008

A. Škegro, R. Dodig, *Akti crkvenih sabora održanih 530. i 533. u Saloni*, Povijesni prilozi 27, broj 35, Hrvatski Institut za povijest, 2008.

Vikić, Gorenc 1969

B. Vikić, M. Gorenc, *Prilog istraživanju antičkih naselja i putova u sjeverozapadnoj Hrvatskoj*, Regionalni zavod za zaštitu spomenika, Zagreb, 1969.