

17. avgusta 1736 (AS, Vic, arhiv I 26, LXXII-7). — 23. Glej op. 9. — 24. Pismo Franca Hermana grofa Stubenberga vladi z dne 1. septembra 1736 (AS, Vic, arhiv I 26, LXXII-7). — 25. Velika Kladuša: ob Glini, severozah. Bosna, Perna: jugovzh. od Karlovca. Kršlja: jugovzh. od Velike Kladuše. Kirin: jugovzh. od Karlovca. — 26. Pismo vladarja kostanjeviškemu opatu in deželnemu vicedomu z dne 20. oktobra 1736, Gradec (AS, Vic, arhiv I 26, LXXII-7). — 27. Pismo vlade kranjskemu deželnemu vicedomu z dne 11. novembra 1740, Gradec (ibidem). — 28. Glej op. 9. — 28a. Primerjaj op. 12. — 29. Glej op. 7. — 30. Glej op. 26. — 31. Glej op. 27. — 32. Prošnja opata Rudolfa na kranjske deželne stanove z dne 3. avgusta 1736 (Arhivalije Posavskega muzeja v Brežicah). — 33. Opat Aleksander baron Taufferer (1737—1760): bil izvoljen 14. junija 1737, ko je bil 18 let profes, 12 let duhovnik, tretje leto prior in dve leti magister, ter umrl v 57. letu starosti leta 1760 (AR BXIV, 16). — 34. Dokument z dne 29. septembra 1743 (AR XIV,

19). — 35. Opat našteva dela in nabave premičnin: pravi, da je skoraj popolnoma renoviral cerkev in jo na novo obokal, napravil kulisno fasado in vhodna vrata v cerkev podaljšal navzven, nabavil dva zvonova in orgle na stolpu, dal namestiti novo železno ograjo na koru ter postaviti devet marmornih oltarjev kakor tudi nove orgle, nadalje, da je pozidal vrtno hišico ter popolnoma prezidal v Novem mestu na Trgu kupljeno hišo in za prelaturu in novo kapelo nabavil številno pohištvo. (Dokument z dne 1. decembra 1746 s prilogami, Vic, arhiv I 26, LXXII-16). — 36. Ibidem. — 37. Jože Mlinarič, Topografija posesti kostanjeviške opatije 1234 do 1786, Maribor 1972, str. 24 in 89—90. — Prim. Hermann Ign. Bidermann, Zur Ansiedlungs- und Verwaltungs-Geschichte der krainer Uskokon im XVI. Jahrhundert. Archiv für Heimatkunde I, Laibach 1882/83, str. 129—154. Idem, Zur Geschichte der Uskokon in Krain, Archiv für Heimatkunde II, 2, Laibach 1887, str. 174—207.

TEHNIKA GRADNJE BENEČANSKE CESTE V DOLINI RIŽANE

ELICA BOLTIN-TOME

V eni izmed spomeniškovarstvenih akcij, ki jih je opravil v zadnjih letih Pomorski muzej v Piranu, je bilo raziskano staro cestišče, ki so ga odkrili delavci pri poglobljanju terena za novo križišče Koper—Škofije—Ankaran—Dekani. O najdbi je bil obveščen muzej, ki je sporazumno z Medobčinskim zavodom za spomeniško varstvo Piran januarja in deloma februarja 1975 opravil potrebna zaščitna dela. Vso pomoč pri teh delih je dajala Republiška skupnost za ceste SR Slovenije, ki je poskrbela za prezentacijo daljšega fragmenta starega cestišča po navodilih Medobčinskega zavoda za spomeniško varstvo Piran.

Zaščitna dela so bila omejena zgolj na območje gradbišča, kjer je bilo staro cestišče odkrito na več mestih. V samem križišču so 240—280 cm globoko ležali trije 2—16 m dolgi fragmenti C₁, C₂ in C₃. Ležali so na nivoju trase današnje ceste Koper—Škofije in hkrati ob njeni desni strani. Izven križišča je bil odkrit še fragment C₄, v profilih jarkov pa smo ga zasledili tudi izven samega križišča na jugovzhodni in jugozahodni strani.

Daljša fragmenta C₁ in C₃ v križišču sta razmeroma dobro ohranjena. Na obeh straneh vozne površine je ohranjen kamniti rob-ban-kin, samo cestišče pa na več mestih prekriva drobir vezan z malto, ki tvori zgornjo povr-

šino cestišča. Omenjena fragmenta sta dala tudi lep in dokaj jasen profil, iz katerega lahko razberemo konstrukcijo ceste, ki je bila speljana po mnogokrat poplavljenem terenu Rižanske doline. Znano je namreč, da je Rižana še pred regulacijo svoje struge po drugi svetovni vojni zlasti v jesenskih mesecih dostikrat prestopala svoja bregova.

V plast ilovice sta bila 150—170 cm globoko vkopana bankina, to je 50—60 cm široka zidova, ki sta bila 6,25 m oddaljena drug od drugega. Tvorila sta rob cestišča. Prostor med obema bankinoma pa so 1—1,2 m globoko izpolnjevale štiri do 50 cm visoke plasti debelejšega ali drobnejšega kamenja, grušča in zemlje. Najnižjo plast je sestavljala do 40 cm debela plast večjega kamenja, položenega na trdno ilovnato podlago. S tem je cestišče dobilo trdno osnovo. Sledila je prav tako debela plast drobnejšega kamenja, mešanega z zemljo, ki je napolnjevala tudi praznino, nastalo med večjim kamenjem v najnižji plasti. Tretjo plast-plast drobirja, ki je bila debela 20 cm, je prekrivala plast drobirja, vezanega z živim apnom in je bila do 20 cm debela. Ta zgornja plast pa je tvorila tudi hodno oziroma vozno površino.

Ob robu cestišča so bili obcestni jarki, ki jih lahko imamo za sestavne dele ceste. Po-



Fragment benečanske ceste

sebnе konstrukcije obcestnih jarkov nismo zasledili. 2 metra širok jarek, ki je segal do dna bankinov, je bil vkopan v ilovico. Prilagojen močvirnemu terenu in konstrukciji cestišča je bil kanal, ki je bil speljan pod ce-

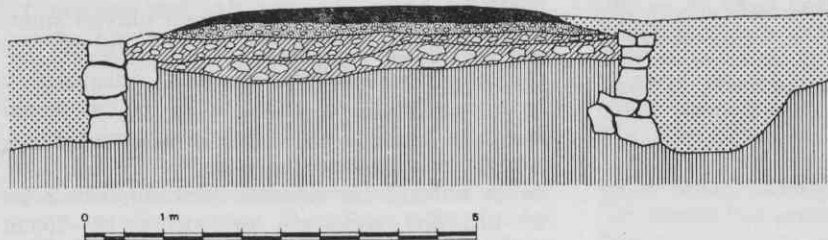
stiščem pravokotno na njegovo glavno smer. Odkrit je bil pri fragmentu C₃ oziroma pri daljšem delu starega cestišča, odkritem v križišču. Do 1,5 m dolgi in do 60 cm široki kamniti bloki so bili položeni preko kamnitega zidu, vezanega z malto. Po en blok se je ohranil na vsakem bankinu, ostali pa so bili pod cestiščem prekriti s 15–20 cm debelo plastjo drobirja, mešanega z mivko. Ni dvoma, da je bil ta kanal uporabljen tudi kasneje, saj so bile v podaljšku najdene betonske cevi, ki so bile položene v eni kasnejših gradbenih faz na tem terenu.

Na ostanke prav tako grajenega cestišča so naleteli delavci tudi izven samega križišča. 30 m dolg del ceste je ležal pod cesto, ki je do gradnje križišča peljala iz Dekanov v Škofije. (C₄). Ta del leži danes v zelenici na desni strani ceste Koper—Škofije. Ker je izkop sproti zalivala voda, profila ni bilo mogoče posneti. Po zgornji površini cestišča in deloma vidnem profilu pa lahko sklepamo, da gre za cestišče, ki je bilo zgrajeno nekako v istem času. Tudi po celotnem načinu gradnje ustreza gradnji omenjenih odsekov, odkritih v križišču.

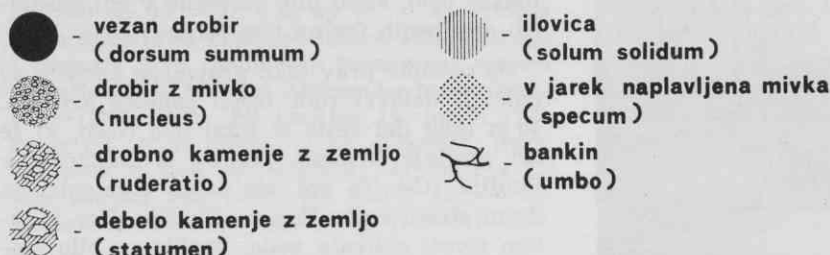
Pri iskanju smeri cest, ki so bile nekdaj speljane skozi današnje ankaransko križišče, pa ne smemo zanemariti sledov, ki so jih našli v treh jarkih, izkopanih izven samega križišča in leže pod današnjim cestiščem. Na levem bregu Rižane sta bila odkrita fragmenta C₅ in C₆, medtem ko smo fragment C₇ zasledili na desnem bregu pred vstopom v križišče z dekanske strani. V prvem jarku, ki je bil od levega brega Rižane oddaljen 25 m, je ležalo staro cestišče 145 cm globoko pod



Del profila benečanske ceste



PROFIL CESTE



Profil benečanske ceste
in primerjava plasti
s plastmi rimskih cest

današnjo površino ceste, v drugem jarku, oddaljenem od levega brega Rižane 110 cm, pa smo ga našli že 120 cm pod površjem. V obeh profilih so bile ugotovljene vse že opisane plasti, ki smo jih zasledili v profilih fragmentov C₁, C₂ in C₃. Na več mestih je manjkalo le kamenje bankinov, ki ga je izruval stroj, s katerim so kopali jarke. Sodeč po profilu cestišča C₇, ki je bil odkrit 80 cm pod površnjem današnje ceste pred vstopom v križišče z dekanske smeri, pa je bil ta odsek slabše grajen.

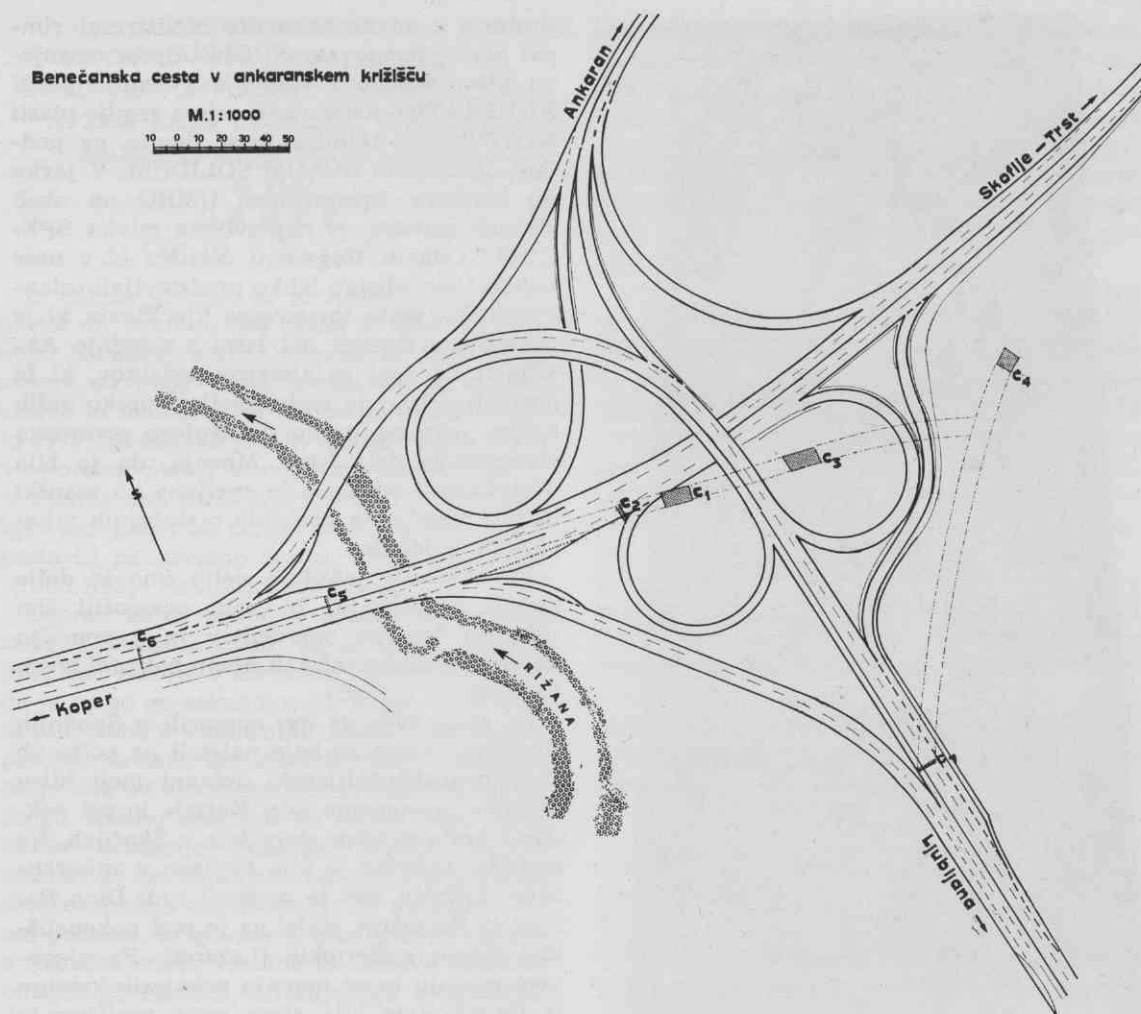
Vsi navedeni fragmenti stare ceste so bili najdeni v samem križišču ali vsaj v neposredni bližini na območju gradbenih del. S sondažnimi izkopi stari cesti izven gradbišča nismo mogli slediti. Vseeno pa so nam že ti fragmenti, povezani med seboj, dali približno 500 m dolg del trase, speljane od jugozahoda proti severovzhodu, to je v smeri Koper—Škofije. Cesta s profilom C₇ pa je verjetno vodila iz Dekanov v Škofije in se še pred odkritim fragmentom C₄ povezala s cesto, ki je prihajala s kopske strani.

Med dragoceno kulturnozgodovinsko dediščino, ki je že od nekdaj pritegovala pozornost arheologov in zgodovinarjev, spadajo nedvomno tudi ostanki starih cest tako prazgodovinskih kot že načrtno grajenih antičnih in zgodnj srednjeveških. Mnoge so še vedno skrite v gozdovih in na poljih, prekrte z zemeljskimi plastmi, med poljskimi potmi ali pa so preko njih že speljane moderne široke ceste. Na trase starih cest dostikrat opozarjajo med ljudmi še ohranjena imena, kot so: stara cesta, rimska cesta, velika cesta,

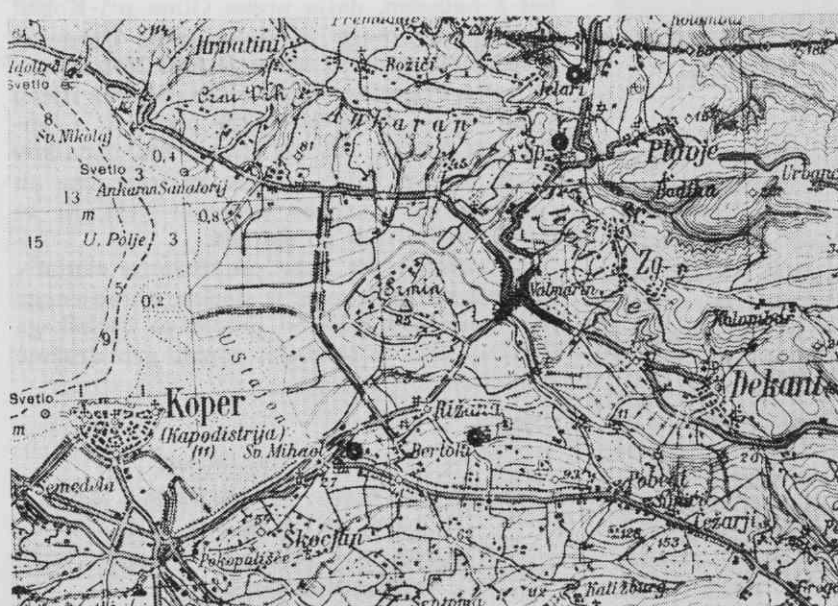
Napoleonova cesta in podobno. O pravi starosti teh cest pa nam navedena ljudska imena ne povedo veliko, so pa vseeno dragocen podatek, ker nas nanje vsaj opozarjajo. Točneje časovno jih je mogoče opredeliti le s pomočjo vztrajnega arheološkega dela, ki se ga sistematično lotevajo le redki arheologi oziroma raziskovalci.

Kot druga področja naše najstarejše kulturnozgodovinske preteklosti je v severnem slovenskem delu Istre tudi staro cestno omrežje še skoraj povsem neraziskano. Na osnovi arheoloških in zgodovinskih virov, ki govore o ostankih starih naselij, pa lahko domnevamo, da je bilo cestno omrežje dokaj gosto že v prazgodovini posebno pa v antiki in srednjem veku, ko so bila naselja v zaledju že povezana z obalo. Vedno hitreje se je razvijal tudi pomorski promet. Prek današnje severne Istre so bile speljane tudi poti in ceste, ki so povezovale srednjo in južno Istro s kraji sosednje Italije že od antike dalje. Najdba starega cestišča v ankaranskem križišču je zato toliko bolj dobrodošla, saj gre za prvo tovrstno najdbo, opremljeno z vso potrebno tehnično dokumentacijo.

Dobro ohranjen profil 6,2 m širokega cestišča z bankini in obcestnima jarkoma ter s pod cesto speljanim kanalom opozarja na trdno grajeno cesto, kar je razumljivo, saj je bil prav ta del trase speljan po dostikrat poplavljenem terenu Rižanske doline. Podlago cestišču so sestavljale tri dokaj trdne plasti kamenja in drobirja, to je plasti, kakršne srečamo tudi pri dobro grajenih rimskih cestah, opremljenih z bankini in obcest-



Benečanska cesta v ankaranskem križišču



Fragment trase benečanske ceste v današnjem ankaranskem križišču in sledovi te ceste v bližnji okolici



Napis na kamnitem stebru v Bertokih

nimi jarki, ki so deloma napolnjeni z mivko. O podobno grajenih cestah iz Galije nam poroča Grenierov Manuel.¹ Tako po širini cestišča kot po zaporedju plasti najdemo analogne primere med opisi rimskih cestišč, zato ni čudno, da je prvotno prevladovalo mnenje, da so bili v ankaranskem križišču najdeni ostanki rimske ceste, posebno še zato, ker so bile ob notranjem robu bankinov na dveh mestih najdene kamnite plošče, položene na plast drobnega kamenja, mešanega z zemljo.

Ta plast bi ustrezala rimski plasti, imenovani rudratio. Plošče, ki se tudi v profilu lepo vidijo, bi lahko pripisovali ostankom rimskega tlaka. S plastmi rimskega cestišča lahko primerjamo tudi ostale plasti. Plast

drobirja z mivko in malto bi ustrezal rimski plasti, imenovani NUCLEUS, že omenjena plast drobnega kamenja z zemljo plasti RUDERATIO, debelo kamenje z zemljo plasti STATUMEN, najnižja plast ilovice pa podlagi, imenovani SOLUM SOLIDUM. V jarku ob bankinu, imenovanem UMBO na obeh straneh cestišča, je naplavljena mivka SPECUM.² Odkriti fragmenti cestišča bi v naše veliko zadovoljstvo lahko predstavljali ostanki antične ceste, imenovane Via Flavia, ki je povezovala srednji del Istre s sosednjo Akvilejo.³ Za zdaj še nimamo podatkov, ki bi govorili o trasi te ceste, speljani preko naših krajev oziroma preko današnjega severnega slovenskega dela Istre. Mnenja, da je bila odmaknjena od obale in speljana po osapski dolini, temelje na podatkih o slučajnih arheoloških najdbah.

Po končanih zaščitnih delih smo še dalje zbirali podatke, ki bi nam omogočili čim točnejšo časovno opredelitev in s pomočjo katerih bi lahko začrtali njeno pot tudi izven današnjega križišča.

Na staro cesto so nas opozorili v Spodnjih Škofijah. Nanjo so baje naleteli na polju ob jugoslovansko-italijanski državni meji blizu gostilne, imenovane »Pri Katrci« in pri nekdanji pralnici blizu stare šole v Škofijah. Na cestišče, kakršno je bilo najdeno v ankaranskem križišču, nas je opozoril tudi Dino Pešar iz Bertokov. Našel ga je pod pokopališkim zidom v Bertokih (Lazaret). Po njegovem mnenju in po mnenju nekaterih kmetov iz Bertokov je bila stara cesta speljana iz Škofij preko današnjega ankaranskega križišča, mimo Lazareta — pokopališča, posestva Činčin pri Sv. Mihaelu, kjer stoji danes steber z napisom, dalje preko Olma pri Kopru na Gažon, Šmarje in dalje proti Dragonji. V Bertokih pravijo tej cesti tudi Napoleono-va cesta. Navedeno staro cesto oziroma njeno traso bi bilo treba vsekakor preveriti s sondažnimi izkopi, saj na osnovi teh podatkov še ni mogoče trditi, ali gre za traso ene ali več tehnično različno grajenih cest, ki se morda ločijo tudi po starosti.

Vsekakor je za naše preučevanje zanimiv podatek, ki ga izvemo iz napisa, ohranjenega na stebru pod reliefno predstavo beneškega leva, ki drži v spodnjih šapah grb družine Delphino.

Napis se glasi:

ANTONIO DELPHINO
PRAET. ET PRAEF. AD INGENTIA NATO
QVI VIAM M. P. X.
VSQVE AD TERGESTI FINES
PENITUS EVERSAM

SEDULO LABORE
 ET CONSTANTIA CURA RESTITUIT
 ET MURIS PONTIBUSQVE CONSTRUCTIS
 APTAM LATE CURRIBUS REDDIDIT
 ALOYSIUS DE OCTATIO COMES
 II VIRI
 G. A. M. P. P.
 CID ID CCLXXVI

Iz napisa izvemo, da je Antonio Delphino, pretor in prefekt, dal zopet v uporabo globoko izkopano cesto, ki meri 10 tisoč »Passuum« do meje Trsta potem, ko je sezidal zidove in mostove. Na napisu je označeno leto 1776 kot čas, ko je bilo cestišče zopet dano v uporabo. Steber z napisom enake vsebine je menda stal pred osnovno šolo v Škofijah, kjer leži podrt ob cerkvi in bi ga bilo treba postaviti na prvotno mesto. Tretji steber pa je stal nekje na italijanski strani.

Čeprav napis govori o dolžini obnovljene ceste, ni mogoče trditi, da se odsek začenja prav pri stebru v Bertokih, kajti možno je da je tu že na sekundarnem kraju. Vsekakor bi bilo treba s sondažnimi izkopi cesti slediti posebno še zato, ker starejši ljudje omenjajo, da je bila od ankaranskega križišča ob levem bregu Rižane speljana do stebra tudi cesta mimo nekdanje graščine Nobile, katere ostanki so še ohranjeni na pobočju grebena severovzhodno nad Bertoki. Če pa upoštevamo podatke, ki govorijo o ostalih dveh stebrih z napisom enake vsebine in sledove podobno omejenega cestišča, ohranjenega v Spodnjih Škofijah, pa je skoraj verjetno, da je bil ta obnovljeni del cestišča speljan prav skozi da-

našnje križišče in so mu pripadali fragmenti starega cestišča, odkriti med gradnjo novega ankaranskega križišča. Najdba je vsekakor zanimiva, ker smo dobili po vsej verjetnosti enega dokaj redkih profilov solidno grajene srednjeveške ceste. Napis na stebru pa terja vsekakor natančnejšo obdelavo, s čimer bodo nedvomno dopolnjeni tudi tu navedeni podatki.

Daljši in bolje ohranjen fragment cestišča je zaradi svoje zanimive tehnične izvedbe prezentiran v zelenici ankaranskega križišča po navodilih Medobčinskega zavoda za spomeniško varstvo Piran. Da bi bila današnja izvedba čim bolj ločena od starega načina gradnje, so staro cestišče z obcestnimi jarki, napolnjenimi z mivko, obdali z ozkimi betonskimi robniki. Ob preseku starega cestišča, kjer je profil ceste lepo viden, pa je urejen prostor za ogled, prav tako omejen z betonskimi robniki. Ti pa predstavljajo tudi mejo med prezentirano najdbo in urejeno cestno zelenico. Za odvod meteorne vode je uporabljen obstoječi kanal, ki se tudi sproti čisti. S prezentacijo starega cestišča je današnje moderno križišče kulturno in estetsko obogateno.

OPOMBE

1. A. Grenier, Manuel d'... archéologie Gallo-Romaine, Paris 1934, 345. — 2. Zgodovina cest na Slovenskem, Ljubljana 1972, 17. — 3. A. Degrassi, Il confine nord-orientale dell'Italia Romana, 24, 49, Tav. VIII; L. Bosio, L'Istria nella descrizione della Tabula Peutingeriana, Atti e memorie della società Istriana di archeologia e storia patria, Trieste 1974, 54.

