

K POTEKU RIMSKIH CEST MED PTUJEM IN SREDIŠČEM

(Začasno poročilo)

STANKO PAHIČ

Pokrajinski muzej, Maribor

Pri topografskih raziskovanjih Slovenskih goric v letih 1954—1963 so se proučevala tudi antična pota med Dravo in Muro. V delovnem okviru topografije so bili tu predvsem zbirani podatki iz ljudske tradicije, pregledani v pošteev prihajajoči tereni in preverjene dosedanje ugotovitve. Po topografskem načelu, da bodi vsako na terenu ohranjeno najdišče opisano in vrisano v katastrsko mapo, je bila nekaterim še ohranjenim odsekom antičnih cest z meritvami in sondiranji posvečena večja skrb. Ta metoda pomeni nov korak v proučevanju antičnih poti na tem področju, pridobljene ugotovitve pa deloma spreminjajo dosedanja naziranja o poteku cest in načenja nove probleme terenskega raziskovanja antične cestne mreže v Sloveniji. V tem sestavku zbrane ugotovitve predstavljajo zato le začasno poročilo, ker so bili obravnavani odseki cest proučeni predvsem informativno za potrebe topografije določenega področja in mu manjkajo bistvene podrobnosti, kot so geodetska izmera trase in nivelete cestišča, izčrpna analiza profilov ob pogostejših sondiranjih, raziskave utrjevanja cestišča, ostankov mostov in odcepov, stanja cestišča v klancih in podobno. Te naloge bodo zajete pri delu za poročilo o antičnih cestah v slovenskem Podravju v prihodnjih letih.

Antične prometne zveze na Ptujskem polju in v ormoškem Podravju (kot tudi drugod v sosesčini) doslej še niso podrobneje raziskovali na terenu. Ugotavljanje njihovega poteka je bilo spčetka omejeno na spekulativna kabinetna trasiranja na podlagi itinerarskih podatkov in drugih antičnih najdišč.¹ To metodo je prvi poskušal izpopolniti R. Knabl s terenskim iskanjem tras na področju med Celjem in Ptujem.² Potrebo po vnašanju terenskih ugotovitev na topografske karte je spoznal F. Ferk, dasi o svojih nezadostno preverjenih kombinacijah antične cestne mreže ni dal potrebne

¹ Prim. npr.: E. v. Renner, *Österr. Länder unter den Römern*, Wien 1820, 696 s.; Reichard, *Orb. terr. antiquus cum thesaur. topogr., Norimbergae* 1824, fol.; K. Mannert, *Geographie der Griechen und Römer*, 5. del, Leipzig 1826; A. Muchar, *Das römische Noricum* 1, Graz 1825, 240; isti, *Geschichte der Steiermark* 1, Graz 1844, 85.

² R. Knabl, *Der wahre Zug der römischen Militärstrasse von Cilli nach Pettau*, AKÖGQ 26, Wien 1861, 45 ss.

dokumentacije.³ Razen slučajnih odkritij in lokalnih iskanj to področje antične dediščine v zadnjih desetletjih ni bilo dalje proučevano, v dose-
danjih topografskih orisih pred zadnjo vojno pa so bile zabeležene večinoma
prejšnje ugotovitve in domneve.⁴ Spričo ogroženosti nekaterih še ohranjenih
ostankov cestišč ob vedno bolj intenzivnem spreminjanju poljedelskih
površin v sedanjem času postaja potreba po čim popolnejši proučitvi
antičnih cest vedno nujnejša.

Za antične prometne zveze med Dravo in Muro je značilno, da so glavne
ceste, ki so povezovale oddaljena središča, tekle ob Dravi, ceste preko Slo-
venskih goric pa so pomenile predvsem področne zveze. Različna gradnja
različnih cest na različnem terenu se odraža tudi v njihovi ohranjenosti.
Tako so se ohranile predvsem gramozne nasipne ceste kot itinerarsko za-
beležene državne prometne poti na ravninah med Ptujem, Godeninci in
Forminom. Ostale manj skrbno in na drug način grajene ceste v Slovenskih
goricah so le poredkoma ohranjene, in sicer tudi zato, ker so jih različne
uničevalne sile na raznolikem terenu neposredneje ogrožale. Zato je mogoče
prve iskati po njihovih bolj ali manj izrazitih terenskih ostalinah, druge
pa le ob kritičnem upoštevanju tradicije, povezavi z antičnimi najdišči,
na terenu pa je treba ugotoviti najverjetnejše variante.⁵

Izhodišče prometnih zvez na obravnavanem področju je bil Poetovio
kot pokrajinsko središče in hkrati pomembna točka na glavni prometni črti
iz Italije v Panonijo. Od te črte se je kmalu za Ptujem ločila cesta za Murso
in Siscio. Obe v tem sestavku obravnavani cesti sta na terenu na nekaterih
mestih še dobro ohranjeni, a tudi ostali potek je zaradi sledov še zadosti
očit. Iz že omenjenih vzrokov pa v poročilu niso zajete zveze Poetovia
s slovenjgoriškim zaledjem bodisi s krajevnimi središči ali sosednjim mest-
nim naseljem Flavio Solvo bodisi s surovinskimi področji, kot so npr. bili
pri Koreni in Oseku (priloga 1).

Cesta Poetovio—Savaria (odsek Ptuj—Godeninci)

Pri tej pomembni daljinski cestni zvezi je tudi na tem področju očitno
sodobno premočrtno stremljenje k cilju, ki tod ni zadelo na bistvene ovire.
Iz prodnega nasipa zgrajena cesta (oblika nasipa, mere in sestav so raz-
vidni iz niže opisanih profilnih rezov na prilogi 5) se je v kar se dá ravnem
poteku spretno izognila nezanesljivih talnih podlag in tako tekla preko
mladopleistocenske prodne naplavine Ptujskega polja do Mihovec, od tam
dalje pa po terensko bolj razgibani staropleistocenski ilovnati terasi do
Preseke, kjer se je obrnila proti severovzhodu v Medjimurske gorice. Kljub
temu pa jo je v poznoantičnem obdobju dosegla razdiralna sila vodnih

³ F. Ferk, Vorläufige Mittheilungen über das römische Strassenwesen in Unter-
steiermark, Mittheilungen des historischen Vereins für Steiermark (MhVSt) 41, Graz
1895, ss.

⁴ Prim.: J. Klemenc-B. Saria, Archäologische Karte von Jugoslawien, Blatt Ptuj,
Zagreb 1936, 86 ss.; isti, Blat Rogatec, Zagreb 1939, 73 ss. (odslej Blatt Ptuj, Blatt
Rogatec).

⁵ Prim.: H. Pirchegger, Geschichte der Steiermark 1, Gotha 1920, 44; Blatt Ptuj,
87 ss.; S. Pahič, Arheološki vestnik (AV) 11—12, 1960/61, 114; isti, Ptujski zbornik 2,
Ptuj 1962, 1962, 196 s.

tokov. Spreminjanje strug Pesnice in Drave je cestišče docela uničilo, prečni potoki vzhodno od Velike Nedelje pa so ga močno poškodovali.

Potek te ceste po mestnem področju Poetovia je bil že poprej večkrat priložnostno ugotovljen in je brez nadsodnosti orisan v literaturi. Po teh ugotovitvah, ki za topografski okoliš Poetovia sedaj niso bile posebej preverjene, je imela cesta izhodišče na antičnem dravskem mostu. Od tu je tekla preko sedla med Grajskim in Panoramskim gričem ter ob vnožju Mestnega vrha proti Rogoznici in se je v neposredni bližini nekdanjega cestnega nadvoza preko železniške proge obrnila proti vzhodu.⁶ S takim potekom so se graditelji izognili neugodnim terenom pod ježo tako imenovane markovske terase, ki se na tem prostoru izgublja ob obrobem gričevju.

Po prečkanju sedanje železniške proge se je cesta izravnila in tekla severno od današnje ceste v Rogoznici po njivskih in dvoriščnih parcelah KO Ptuj in Rogoznica. Še najbolj je vidna kot do 0,3 m visok in do 8 m širok nasip na vzhodnem delu dvorišča domačije Komljančevih v Rogoznici št. 11 (parc. 825/3, KO Rogoznica). Ta se nadaljuje po travnišču ob cesti (parc. 825/1) še nekaj časa, dokler ni odkopan in se spremeni v usek, ki v ravni črti doseže globel potoka Rogoznice na mestu sedanjega cestnega mostu. Vzhodno od potoka se je približno na mestu sedanje ceste povzpela nazaj na teraso in se pri tem podobno kot sedanja rahlo zaobrnila proti severovzhodu, tekla pod dvorišči sedanjih domačij v vzhodnem delu vasi in po južnem robu njiv severno tik ob sedanji cesti. Tako je južni rob njive parc. 564, 370 m vzhodno od zadnje rogozniške domačije, pridvignjen in kaže ohranjeno 5 m široko severno polovico ceste. Pri nekdanjem bolnišnem pokopališču (par. 611/2) zavija sedanja cesta močno pošev preko antične, ki se nadaljuje v ravni črti ob njenem južnem robu brez očitnih površinskih sledov preko njiv in travnikov severno od Brstja do ovinka sedanje ceste proti Dornavi.

Tod prečka obe cesti pred zadnjo vojno izkopen protitankovski jarek. Ta je odsekal zahodni konec poljskega kolovoza, ki je poprej vodil od sedanje ceste naravnost proti vzhodu, zdaj pa zavija ob jarku proti severu do ceste. Antična cesta ga prečka po stari črti in se nadaljuje pod kolovozom ali ob njem 3,3 km daleč do bližine vasi Strelci. Kolovoz ima v ljudskem poimenovanju naziv »Sêpec« (obrobek), v ljudski tradiciji pa tudi »Mrtvaška cesta«, ker so nekdanj po njem vozili mrtve na okoliško pokopališče v Rogoznici.⁷ Loči katastrske občine Podvinci — Spulja in Dornava — Borovci in se tako pojavlja kot stara ledinska mejna črta še iz antičnih osnov.

Antično cestišče je sprva površinsko nevidno. Na njivskih vratnikih parc. 67 in 69, KO Spulja, je bilo ugotovljeno le kot 15—25 cm debela najnižja plast prodnega nasipa tik pod rušo (82 m južno od ceste oziroma 10 m južno od kolovoza), po površini njiv proti vzhodu pa se pojavlja le raztresen prod. Spočetka je kolovoz severno tik ob cesti poglobljen v plitek in kotanjast usek, po 250 m pa se dvigne na višino njiv ob južni strani oziroma na nivo cestišča, po katerem teče od parc. 88/2 dalje. Parcele na se-

⁶ Blatt Ptuj, 42 ss. (s starejšo literaturo in karto 1 : 12.500 v prilogi).

⁷ Tak naziv je iz istih motivov nastal tudi drugod, prim. H. Jandaurek, *Die Strassen der Römer*, Wels 1951, 75.

verni strani so do križišča kolovoza par. 1071/4, KO Podvinci, na razdalji 750 m večinoma nižje od njega in tvorijo očitno cestno obrobje. Pri križišču je ves teren poglobljen, a se takoj spet dvigne v podaljsek kolovoza par. 836/1, KO Spuhlja, s 5 m širokim ravnim cestiščem na antični podlagi. Vendar pa kolovoz že po 200 metrih zavije za širino cestišča proti jugu z antičnega cestišča, ki teče 150 m pod južnim robom, dokler se kolovoz za isto širino spet ne zaobrne proti severu. Ta kolovoz (par. 191/2, KO Borovci) je prvih



Sl. 1. Kolovoz »Mrtvaška cesta« na trasi rimske ceste pri Borovcih (od Z)

Abb. 1. Der Fahrweg »Totenstrasse« auf der Trasse der römischen Strasse bei Borovci (von W)

100 m še enak okoliškemu terenu, po križišču s cesto Borovci—Dornava pa se dvigne na do 0,3 m visok in 4 m širok nasip z njivami na obeh straneh ter se nadaljuje 1 km do pričetka KO Mezgovci. Antično cestišče je ohranjeno neposredno pod njim ali ob neznatnih odklonih po robovih njiv na obeh straneh (slika 1). Sodeč po profilu pri omenjenem križišču, ga sestavlja do 65 cm visok in pri dnu 7,5 m širok ostanek prodnega nasipa (profil 1).

Po pričetku parcel KO Mezgovci se cesta nadaljuje 400 m deloma po poljski poti na severnem robu njive par. 147 deloma po južnem robu sosednjih njiv (par. 136—145) in ob severnem robu njive par. 151 do kotanje opuščene gramozne jame na mestu, kjer se sedanja cesta Ptuj—Ormož od jugozahodne strani prvič približa antični trasi. Tod z izjemo rahlo napete poljske poti in raztresenih debelejših prodnikov ob njem ni izrazitejših površinskih sledov. Po prečkanju gramozne jame se podobni sledovi pojavljajo na par. 155 približno 15 m od sedanje ceste in se v isti razdalji nadaljujejo vzporedno s cesto še 450 m po njivskih parcelah do domačije Ko-

roščevih pri odcepu za Strelce. Tu se sedanja cesta rahlo obrne proti levi, antična pa se je nadaljevala naravnost še 300 m do opuščene gramoznice na parc. 195/3—212/1, pri čemer se obe trasi klinasto spajata.

Na tem mestu se je antična cesta razcepila na dva kraka z vmesnim kotom 15° , od katerih je tekel savarijski v ravni črti 11 km daleč do zavojev pri mihovskem klancu, odcep za Murso pa vsaj 5 km do sedanje ježe terase pri Forminu, kjer je Drava odplavila nadaljevanje. O odcepu ni nobenih



Sl. 2. Sedanji in antični ovinek ceste pri Strelcih, kjer se je odcepila cesta za Murso (preko Cunkovcev na desni) (od Z)

Abb. 2. Die jetzige und die antike Kurve der Strasse bei Strelci an der Abzweigung der Strasse nach Mursa (über Cunkovci rechts) (von W)

površinskih sledov, temveč ga lokalizirajo proti zahodu podaljšani črti obeh krakov in od Ptuja prihajajoča opisana trasa (slika 2). Sedanja cesta je višja od okoliškega terena, na katerem imajo njive do Cunkovec deformirano kotanjasto površino. Odcep zaradi bližine Poetovia najbrž ni imel posebnega poudarka, ker tod v bližini niso znane kake stavbne ostaline. Nič ni znano o kakem obcestnem znamenju ali kažipotu, ki je najbrž uničen ali morebiti skrit v zemlji. Najbližja stavba ob cesti za Savario je znana v 3 km oddaljeni Gorišnici, najbližja naselbina ob cesti za Murso pa pri 5 km oddaljenem Forminu.⁸

Od tega mesta se antična cesta nadaljuje pod sedanjo cesto ali na rahlih zavojih tik ob njej do jugovzhodnega konca vasi Moškajnci. Gradnja novega cestnega nasipa je zabrisala sledove antičnega cestišča tudi na tistih mestih, ki so bila izven sedanje ceste. Ovinek, ki ga sedanja cesta začinja

⁸ Ostanki stavb v Gorišnici in Forminu so bili odkriti ob topografskih sondiranjih leta 1963. Za Formin prim. tudi: Blatt Ptuj, 5.

pri gramoznici, se po 300 m spet izravna in je bržčas istoveten s podobnim ovinkom v antiki. Nato je cesta večinoma ravna do sredine obcestnega dela Moškajncev, kjer se za širino cestišča odkloni proti severu, a se po 300 m spet izravna v stari smeri. Tod je ob nekaterih domačijah južno ob cesti viden zvišan rob dozdevnega nasipa.

Ob koncu vasi se sedanja cesta obrne proti jugovzhodu in v 3 km dolgem loku skozi Gorišnico obide inundacijsko področje tod tekoče Pesnice.



Sl. 3. Ostanke od južne strani delno odkopanega nasipa ceste pri Moškajncih (od V)
Abb. 3. Reste des von der südlichen Seite teilweise freigelegten römischen Strassendamms bei Moškanjci (von O)

Antična cesta ima v ravnem podaljšku ohranjen del nasipa skozi gozdič parc. 100/3 in travnika parc. 99 in 102, KO Moškajnci, v dolžini 300 m do prvega okljuka stare struge Pesnice. Ta del nasipa je bil v južni polovici deloma odkopan, zato je vrh cestišča deformiran v ozek rob (slika 3). Profil na obeh zadnjih parcelah je pokazal do 1 m visoke in pri dnu 10 m široke ostanke cestišča (profil 2).

Okljuk stare struge Pesnice je raztrgal nadaljevanje ceste, ki je potekala pod domačijama Toplakovih in Poplatnikovih v Gorišnici št. 7 oziroma 8, tod ni površinskih sledov. Po tretjem prečkanju stare struge je dosegla njivske površine severno od nje na severnem obrobju Gorišnice pri tako imenovani »Lembergi«. Na travniku parc. 151/39, KO Gorišnica, je najprej viden 30 m dolg ostanek zasipa, ki je v južni polovici deloma deformiran deloma pa odkopan. Strnjeno pa se nadaljuje po 80 metrih preko njivskih parcel 151/1—151/23 kot od prečnega oranja 20 m na široko razvlečen in do 0,6 m visok nasip (sl. 4). Na zadnji parceli pa je odkopan za

posipavanje kolovoza, ki ga prečka v poševni smeri. Onkraj kolovoza se nasip pojavi spet na parc. 151/28 in sega, na raznih mestih odkopan, 50 m daleč do travnika parc. 151/29, kjer je v celoti odkopan z vzhodne strani. Trasa je tod pri domačiji Vesenjakovih v Gorišnici 62 prečkala cesto Gorišnica—Zamošek in tekla ob južni meji travnika parc. 151/41, kjer je v jugovzhodnem vogalu še ohranjen ostanek južnega roba nasipa, medtem ko je bilo ostalo do 1,5 m globoko odkopano. Nadaljevanje je v dolžini



Sl. 4. Od oranja razvlečeni nasip rimske ceste pri Gorišnici (od V)

Abb. 4. Vom Pflügen verzogener römischer Strassendamm bei Gorišnica (von O)

1,6 km uničila Pesnica. Ta je v danes spočetka 200 m širokem in proti Forminu močno se razširjajočem pasu odplavila nekdanjo površino, po kateri je tekla antična cesta proti vzhodu. Južno od Zamušan pri ob starem pesniškem mostu stoječih hišah zaselka »Mouta« se zopet združi s sedanjo cesto. Tu je na travniku parc. 490/1, ki poleg inundiranega področja zajema tudi rob stare struge Pesnice, v obliki nad okoliški teren zvišanega pomola še ohranjen 15 m dolg ostanek cestnega nasipa, katerega profil je pokazal 85 cm debelo in pri dnu 9,5 m široko plast proda na starih kulturnih tleh (profil 4).

Nekje na tem področju je moral biti antični most preko Pesnice, o katerem pa na terenu ni sledov.⁹ Širina inundacijskega področja vzporedno tekoče Pesnice onemogoča zanesljivo presojo. Omenjeni podatki in bližina obsežnih stavbnih ostalin na njivah »Gradišnica« pri »Mouti« pa bi govorili za to, da je bil v vzhodnem delu odplavljenega področja. Antična Pesnica

⁹ Blatt Ptuj, 80. Podatka ni bilo mogoče več preveriti.

bi tako tekla približno v smeri sedanje regulirane struge in bi se šele v poantičnem obdobju na zahodnem odseku zaobrnila proti jugu. Cesta bi potemtakem po večini tega področja bila speljana ob južnem bregu v neposredni bližini antične stavbe na njivi parce. 175 v Gorišnici in bi preko mostu prešla na severni breg k stavbam na »Gradišnici«.

Od »Moute« proti Cvetkovcem je antična cesta tekla neposredno pod sedanjo ali tik ob njej verjetno v višini sedanjega cestnega nasipa, ki sega



Sl. 5. Ostanek terena z rimsko cesto nad ježo stare dravske struge na ovinku sedanje ceste v Cvetkovcih (od Z)

Abb. 5. Ein Terrainrest mit der römischen Strasse über dem Steilufer des alten Drauflossbetts an der Kurve der heutigen Strasse in Cvetkovci (von W)

1 m nad okolne njivske površine. Sredi vasi pa zavije sedanja cesta proti severovzhodu, ker naleti na ježo terase, ob kateri se vrstita vasi Cvetkovci in Trgovišče. Ta ježa je rob v poantičnem obdobju do sèm dospele Drave, ki teče danes spet 3 km južno od tod na obrobju haloških gričev. Ostanek ravnega podaljška antične ceste je viden južno tik ob ovinku sredi vasi na 0,5 m višjem in še 40 m dolgem terenu sadovnjaka parce. 753/1, KO Cvetkovci (slika 5). Sonde so pokazale, da je bil prvotni nasip še višji, ker sedanja cesta od zahoda polagoma pada, v globini 35 cm pod rušo pa ga je ostalo še 15 cm.

Pod ježo terase je aluvialna ravnica Drave. Tod se je do povojne regulacije ob poplavih do vasi razlivala Pesnica, sicer pa izvirajo izpod nje številni izvirki talne vode, imenovane v teh krajih »zvirinčine«. Ježa se valovito vije proti severovzhodu in se s pomolom pri domačiji Trunkovih v Cvetkovcih približa nekdanji antični cesti na 40 m, pri Trgovišču pa pri-

bližno na 60 m. Cesta je tod odplavljena v dolžini 2,5 km in se znova pojavi kot 30 m dolg nad okoliško ravnico zvišan pomol na vratniku parc. 34, KO Trgovišče, vzhodno od vasi (slika 6). S profilom je bil tod ugotovljen še 55 cm debel in pri dnu 8 m širok ostanek nasipa (profil 6). Tik ob njem je 1,4 m niže ostanek stare ceste Ptuj—Ormož, ki se je na vzhodnem koncu Trgovišča spustila z ježe na pobočju terase in tekla nato po nasipu po aluvialnih tleh v ostrem ovinku proti Veliki Nedelji.¹⁰ Ježa terase se takoj



Sl. 6. Ostanek nasipa rimske ceste nad ježo stare dravske struge vzhodno od Trgovišča (od V)

Abb. 6. Ein römischer Strassendammrest über dem Steilufer des alten Drauflossbetts östlich von Trgovišče (von O)

za pomolom pravokotno obrne proti severu in se v vasi ob vznožju gričevja izgubi. Teren vzhodno od nje je odplavljen. Sledovi antične ceste se pojavljajo v ravnem podaljšku po 850 metrih onkraj majhnega potočka izpod Velike Nedelje na nizki terasi, kjer je po njivah in vratnikih parc. 26/2 do 35/1, KO Velika Nedelja, mogoče zasledovati ostanke cestišča po raztresenemrodu na površini njiv. S sondami je bila na tem 250 m dolgem odseku ugotovljena še do 55 cm debela plast prodnega nasipa pod oranico. Teren med ježo in jarkom je bil v poantični dobi odplavljen z menjajočim se delovanjem Drave in voda, ki so pritekale ob neurjih z gričevja. Cesta je na tem predelu naredila rahel ovinek proti severovzhodu in se preko njive in sadovnjaka parc. 781/2 in 781/1 pričela vzpenjati k ježi staropleistocenske ormoške terase. Na 200 m dolgem odseku do useka v ježi o njej ni sledov,

¹⁰ Blatt Ptuj, 88.

ker so jo uničile pobočne vode, gradnja domačij in sedanje ceste v Mihovcih. Omenjeni ovinek so graditelji izkoristili, da so se prilagodili pobočju, ob katerem so z blagim ovinkom k jugovzhodu zavili proti ježi in se ob pričetku sedanjega useka s ponovnim ovinkom proti vzhodu usmerili k vrhu terase.

Ostanki cestnega nasipa so ohranjeni v useku, ki leži vzporedno s sedanjim tik severno ob njem in je od poznejših kolovozov in erozijskega



Sl. 7. Pogled na antični in sedanji cestni usek med mostom preko Lešnice in Ormožem (od Z)

Abb. 7. Ansicht des antiken und des heutigen Strasseneinschnittes zwischen der Brücke über die Lešnica und Ormož (von W)

delovanja vode močno razoran. Sonda v nasip v spodnjem delu useka v gozdu parc. 736/1 je pokazala 1 m debelo in vsaj 7,5 m široko plast proda (profil 7). Usek je bržčas že predrimskega porekla in je bil po propadu antične ceste tako deformiran, da so pričeli uporabljati nove poti severno od njega, kjer je nekaj opuščenih usekov starih cest, dokler niso ob modernizaciji sedanje ceste izkopali novega južno tik ob antičnem.

Vrh terase se je cesta v dveh blagih zavojih prilagodila ploskemu pobočju pod grebenom Hajndla in tekla približno vzporedno tik nad sedanjo cesto preko njivskih parcel KO Velika Nedelja in Ormož. Na zunaj je vidna s progo ostankov raztresenega proda, s sondami pa je bila ugotovljena ponekod še do 35 cm debela plast cestišča pod oranico. V zahodnem delu nad klancem je na njivah parc. 731/1 in 730 viden prelom pobočja kot ostanek nasipa, ki je tod oddaljen 40 m od sedanje ceste, a se pozneje na od oranja spremenjenih površinah izgubil. Na njivi parc. 181/1, KO Ormož, pred

ovinkom sedanje ceste proti jugovzhodu v klanec k potoku Lešnici, je ravni podaljšek antične ceste oddaljen 15 m od sedanje. Nadaljevala se je naravnost ob domačiji Bezjakovih (Novakova ulica 1) k vzhodnem pobočju terase, po katerem se je z dvojnimi ovinkom ob pobočju tik ob sedanjem mostu približala potoku. Na travniku parc. 256 je rob nasipa viden še na površini, s sondo pa je bila ugotovljena 35 cm debela plast prodnega nasipa. Na



Sl. 8. Ostanek nasipa rimske ceste pod njivo in kolovozom tik severno za ormoškim okopom (od Z)

Abb. 8. Römischer Strassendammrest unter einem Feld und Fahrweg nördlich hinter dem Wall von Ormož (von W)

ostalih vrtnih in stavbnih parcelah proti mostu so bili ostanki ceste uničeni (priloga 2).

Med travnikom parc. 256 in njivo parc. 525 severno nad Ormožem v razdalji 1,1 km ni očitnih ostankov nasipa antične ceste. Teren med obema koncema trase pa nudi samo eno možnost njenega poteka. Tako je prečkala potok Lešnico na mestu sedanjega mostu ali severno tik ob njem, se vzpela po širokem useku v njegovi severni polovici na vrh terase (slika 7), tekla pod sedanjo cesto ali severno tik ob njej mimo vile na gomili (Ptujška cesta št. 8) in zavila preko vrtnarije parc. 268/2 v usek ceste proti Tomažu. Od te ceste se je po 150 m ločila in zavila po sedaj opuščenem useku proti vzhodu na teraso nad mestom, kjer je vzhodno od domačije Ozmecovih (Dobravška cesta 9) dosegla sedanji kolovoz parc. 890. Nato je tekla pod kolovozom in po južnem robu njive parc. 525 in sadovnjaka parc. 527/3 približno 70 m severno od ormoškega okopa proti vzhodu (slika 8), prečkala sedanjo globel cest za Dobravo in Hardek in se nadaljevala južno tik hardeške šole

preko njiv in travnikov k novemu zaselku pred križiščem cest za Središče in Ljutomer. Sonda ob njivi parc. 515 in kolovozu je pokazala 35 cm še 5,5 m širokega prodnega zasipa, ki je bil od južne strani odkopan (profil 8). Privzdignjen južni rob njive še kaže najbolje ohranjen del nasipa, prodna podlaga na kolovozu pa je že izvožena, po 80 metrih pa sploh odkopana.

Potek trase nedvomno kaže, da so se graditelji ob kar se dá ugodnem izkoriščanju terena in delnem prilagajanju starim potem (useki) izognili sedanjega mestnega jedra Ormoža, ki je deloma še obdan z nasipom in jarkom prazgodovinskega porekla.¹¹ Danes le še v severnem delu ohranjen okop je tedaj segal na obeh straneh do ježe terase. V antiki ga niso prebili (sedanja cesta ga prebije), temveč so se prostoru prazgodovinske naselbine, ki razen poznokeltskih najdb ne kaže antičnih seliščnih ostalin, za ceno strmca v useku ali sledeč stari poti izognili. Antične gomile ob cesti in po antičnem izročilu znano ime CVRTA vsekakor govore za naselbino na tem prostoru, o kateri pa ni stavbnih najdb.¹² Izpeljava ceste ob okopu kaže, da je ta utrjeni prostor nad ježo terase in z dobrim pregledom na aluvialno dravsko ravnico na jugu v antiki kljub temu moral imeti svoj pomen.

Na položnih pobočjih, nastalih z erozijo pobočnih voda vzhodno od hardeške šole, ni strnjenih sledov cestišča, ki je tod prečkalo dvojne podolžnih dolov. Med njima se na ploskem hrbtu pojavlja prod cestnega nasipa na severnem robu njive parc. 121, KO Hardek, tik ob prečni poti. Cesta se je nato povzpela na teraso novega naselja pri Hardeku, kjer pošev prečka vrtove ob družinskih hišicah, cesto in se nato na severnem robu njiv oziroma še neprodanih parcel rahlo obrne proti severozahodu, tako da teče vzporedno s sedanjo cesto, prečka dovozno pot k hlevom kmetijskega gospodarstva in se na meji travnika 126/2 obrne v smer ljutomerske ceste. V naselju kaže njen potek po površini vrtov in njiv raztresen prod, ki je na parc. 64/18 ohranjen pod oranico še v debelini 20 cm.

Nato se v globeli južnega roba parc. 126/2 sled ceste izgubi, njen potek preko ploskega grebena proti Pavlovcem pa je zakrila sedanja ljutomerska cesta, ki bržčas pokriva antično ali pa leži tik vzhodno ob njej. Sled cestnega nasipa je vidna spet na travniku parc. 629/2, KO Ormož, vzhodno od domačije Volajevih (Ljutomerska cesta 18), kjer je bila poprej na njem njiva parc. 661. Tod se cesta obrne proti vzhodu, prečka potok Rakovnjak in se brez površinskih sledov nadaljuje preko grebena severno ob domačiji Pšakovih v Pavlovcih 5 v dolino Pavlovskega potoka (Pušnice). Na grebenu so v smeri njenega poteka sedaj kolovoz in vratniki njiv, od katerih je južni vratnik parc. 16/2, KO Pavlovci, izoblikovan v do 1 m globok usek, severni vratnik parc. 25 ob njem pa ima le ob pobočju ostanke antičnega cestišča. To je bilo torej v sedanjem useku uničeno. Na sosednjem travniku parc. 28 že v dolini pa so ostanki pokriti s 60 cm naplavin. Sredi doline je antični cestni nasip spet viden na meji travnikov parc. 29/4 in 54 (KO Pušenci). Visok je do 0,5 m in širok 9 m ter poteka do 7 m pred sedanjo strugo. Nadaljevanje pa je spreminjajoči se potok odplavil.

¹¹ B. Perc, Ptujski zbornik 2, 1962, 202 ss.; ista, AV 13—14, 1962/63, 375 ss., dve prilogi.

¹² Blat Ptuj, 23 s., 88.

Vzhodno od potoka je potek ceste opazen le še po ostankih raztresenega proda obakraj železniške proge do gozda na pobočju, kjer se je cesta vzpela na podolžni greben terase. Na robu gozda je nasip sprva še odkopan, a se na parc. 34/2 pojavi kot spočetka deformiran in izklinjajoč ostanek nasipa, ki se nato razširi na 6,5 m in nadaljuje — ves čas v ravni črti — do vrha grebena. Tam je tik ob jugovzhodni meji parc. 38/1 bil prodni nasip odkopan za gradnjo krajevnih cest, da sta ostala od njega le obe obrobji. Po prečkanju



Sl. 9. Severni rob nasipa rimske ceste med Pušenci in Humom (od Z)

Abb. 9 Nordrand des römischen Strassendamms zwischen Pušenci und Hum (von W)

krajevne ceste južno tik ob domačiji Perčevih v Pušencih 44 se nasip spet pojavi in teče po severnem robu gozda parc. 7/1 kot 10 m širok, lepo oblikovan nasip z globljima obrobnima jarkoma v dolinico k pritoku Rakovnjaka (slika 9). Še pred koncem gozda je odkopan in do potoka deformiran. Ob danes 4 m globoki ozki strugi potoka je na zahodni strani viden ostanek nasipa na obrobjem travišču parc. 2 in 3, na drugem bregu pa sled proda na njivi parc. 511, KO Hum. Ker potok na tem mestu od antike dalje ni spreminjal struge, temveč jo le poglobljal, bi ob bregovih bilo mogoče iskati ostanke mostu.

Na pobočju k vznožju grebena Huma sled ceste na površini sprva ni vidna. Vzpenja se po plitkem useku med domačijami Kiričevih, Hum 16, in Velnarjevih, Hum 17, v gosto zarasel gozd in se pojavi na parc. 518/2 kot večinoma že deformiran in v dolžini 35 m docela odkopan nasip z neizrazitim robom ob severnem pobočju in do 1,5 m globokim jarkom na jugu. Pred križiščem s cesto na Hum teče po njegovi severni polovici kolovoz,

podobno pa tudi vzhodno od križišča v gozdu parc. 607/1, dokler ga kolovoz parc. 796/1 nad humskim pokopališčem v celoti ne prekrije. Odtod dalje je južni rob antične ceste deloma odkopan, severni rob s prvotno višino pa se pojavi na travnišču parc. 650/1 v dolžini 25 m, kjer je ostanek nasipa 0,6 m višji od kolovoza (slika 10). S sondo je bila tod ugotovljena 70 cm debela in do 9 cm široka plast prodnega nasipa (profil 9).

Proti vzhodu so ostanki cestišča večinoma odkopani in v usekih, po katerih kolovoz prečka prečni jarek, sploh izginejo. Kot delno ohranjen



Sl. 10. Ostanek deloma odkopanega nasipa rimske ceste ob in pod kolovozom na pobočju Huma (od V)

Abb. 10. Rest des teilweise beigelegten römischen Strassendamms neben und unter dem Fahrweg am Abhang von Hum (von O)

izrazit nasip še vedno v ravni črti se pojavlja v sadovnjakih parc. 93/2 in 95/1, KO Loperšice severno tik ob domačijah Zadravčevih, Loperšice 30, in Horvatovih, Loperšice 29, kjer je vanj vzdana Zadravčeva klet (priloga 3). Kmalu zatem se trasa ceste južno ob domačiji Zadravčevih v Loperšicah 28 po plitvem useku na travniku parc. 113 zaobrne proti severovzhodu v globel gozdnega pobočja, ki ga prečka v ovinku proti jugovzhodu. Tod je na parc. 121/1 ohranjen le širši plitek jarek severnega obrobja ceste, medtem ko nasip v celoti manjka. Pojavlja se na ostrejšem ovinku proti severovzhodu na sosednjih parc. 177—185. Spočetka je v južni polovici deformiran, nato enakomerno, večinoma 7 m širok in na obeh straneh obdan s širšimi jarkoma, uporabljanimi kot kolovoz. Cesta je v blagem ovinku prečkala plitvo kotanjo pobočja, kjer so jo pobočne vode docela uničile, in se v enaki obliki pojavlja na parc. 170. Tu je severno tik ob njej tudi troje antičnih

gomil. Profil v vzhodnem koncu parcele je pokazal na plosko pobočje nasuto 85 cm debelo in 9,8 m široko plast proda (profil 10).

Po blagem ovinku je cesta brez izrazitih površinskih sledov prečkala ponovno plitvo kotanjo in se nadaljevala kot izredno ohranjen, pri vrhu 7 m širok nasip z enakomernimi pobočji po gozdu parc. 227/1 in 235 v ravni črti 250 m daleč. Na njivah in traviščih ozke dolinice s pritokom Libanje pa spet izgine (slika 11). Vzhodno od potoka se je v useku vzpela na greben, ki ga je prečkala severno tik ob domačiji Govedičevih v Šalovcih 1. Tam



Sl. 11. Nepoškodovano ohranjen nasip rimske ceste v gozdu parc. 227/1, KO Loperšice, vzhodno pod Humom (od Z)

Abb. 11. Unbeschädigt erhaltener römischer Strassendamm im Wald, Parz. 227/1, KO Loperšice, östlich unter dem Hum (von W)

je v gozdu parc. 251/1—2, KO Šalovci, v dolžini 150 m spet opazna kot šibek nasip z izrazitim južnim robom ob gozdni meji. Nato se v blagem ovinku pri prehodu potoka Libanje sled spet izgubi. Cesta je vzhodno od potoka v sedaj 12 m širokem in 4 m globokem useku spet dosegla vrh terase v Šalovcih in se nadaljevala večinoma pod sedanjo krajevno cesto do križišča za Središče. V zahodnem delu gre sedanja cesta 100 m po nepoškodovanem antičnem cestišču, ki ima pri vrhu 7 m širok nasip z do 1,2 m globokima obrobnima jarkoma k nižji ravnici na obeh straneh. To odsek imenujejo domačini »Sepé«, cesta po njem pa je brez popravljanja »vedno enaka« (slika 12).

Nadaljnjih 200 m do križišča je kolovoz za 0,5 m znižan in teče spčetka po ostankih spodnje plasti antičnega nasipa, dokler se pred križiščem ne zaobrne z njega rahlo proti severu. Tod antična cesta s šibkimi sledovi

nasipa prečka severno obrobje gozdiča par. 263/38 in se onkraj ceste za Središče po 50 metrih spet pojavlja kot podlaga kolovoza, ki pelje skozi gozdove proti »Staremu marofu«. V dolžini 600 m teče kolovoz po njej v ravni črti, je 7–8 m širok in ima na zahodu vidne ostanke 0,5 m višjega južnega, na vzhodu pa enake ostanke severnega obrobja antičnega cestnega nasipa. Na jugovzhodnem koncu izkrčenega gozda parc. 264 zavije kolovoz v globel proti jugovzhodu, medtem ko se je antična cesta z neznatnim odklonom



Sl. 12. Nepoškodovan nasip rimske ceste v današnji krajevni rabi v Šalovcih (od Z)
Abb. 12. Unbeschädigt erhaltener römischer Strassendamm, heute in Ortsgebrauch
in Šalovci (von W)

v isti smeri brez površinskih sledov nadaljevala do pritoka Črnca, ki ga je prečkala 40 m južno od sedanjega mostu. Tod so bili na parc. 5/2, KO Grabe, s sondami ugotovljeni ostanki prodnega nasipa večinoma 40 cm pod rušo. Ker pritok ni menjaval struge in mu je odneslo le zahodni breg, je v vzhodni steni 40 cm debel ostanek nasipa še lepo viden.

Nato se je cesta po ravnici ob potoku z dvojnimi ovinkom spet prilagodila ploskemu pobočju in tekla ob njem v ravni črti do potoka Črnca pod »Starim marofom«. Tod je do 10 m širok nasip spočetka lepo viden in z obrobni jarki oddeljen od pobočja, proti »Staremu marofu« pa se zniža in v ravnici pred Črncem izgine pod površino. Že kot do 40 cm pod površjem skrit ostanek nasipa prečka kolovoz 23 m pred sedanjim mostom preko Črnca, se mu z blagim ovinkom severno od mostu približa in ga prečka pri sedANJI strmo vrezani in globoki vzhodni strugi. Med njo in zaraslim zahodnim rokavom je na 4 × 7 m velikem otočku 30 cm pod rušo še ohra-

njena sled nasipa z do 10 cm debelim prodom (slika 13). Na zunaj ni ugotovljivo, preko katere izmed strug je bil v antiki zgrajen most. Prečno pošev potekajoč nasip pregrade nekdanjega ribnika je po velikosti in obliki močno sličen antični cesti.¹⁹

Vzhodno od Črnca se je cesta po sedaj poglobljenem useku kolovoza povzpela na vrh terase in se severno tik ob stavbah »Starega marofa« v Godenincih 15 nadaljevala v gozd. parc. 23/1. Prvih 35 m se na ostanke



Sl. 13. Ostanek nasipa rimske ceste (levo) nad sedanjo strugo jarka pri »Starem marofu« pri Godenincih, desno del nasipa jezu nekdanjega ribnika (od V)

Abb. 15. Römischer Strassendammrest (links) über dem heutigen Flussbett des Grabens bei »Stari marof« bei Godeninci. Rechts Deichdammteil des ehemaligen Weihers (von O)

antičnega nasipa naslanja kolovoz proti Godenincem, ki zavije nato proti severovzhodu, medtem ko se je antična cesta nadaljevala v ravni črti proti vzhodu. Nasip se dviga spočetka 1 m nad južno ravnico, nato se počasi niža in po 100 m zgubi v ravnici. Po prečkanju sedaj mokrotnega terena, kjer pokriva ostanke cestnega nasipa 60 cm naplavininske plasti, se nasip po 250 m spet pojavi. Je 6,5 m širok in z 1 m visokim južnim robom ter se po 60 m dolgi prekinitvi pri prečkanju suhega jarka nadaljuje po severnem robu gozda par. 554/4, KO Vodranci. Tod je deloma deformiran od kolovozov in jarkov parcelnih mej, sicer pa do 7 m širok in 2,5 m višji od južne strani

¹⁹ Deli ceste med Ormožem in Starim marofom so bili precej točno vrisani že v ledinski karti na ormoškem gradu — V. Skrabar, *Casopis za zgodovino in narodopisja* (CZN) 30, Maribor 1935, 30 ss.

pobočja. Nato teče pod sedanjo cesto Središče—Ljutomer, ki tod v dolžini 90 m z ostrim dvojnimi ovinkom skoraj vzporedno prečka antično traso in gre po meji gozda par. 551/2 s travnikom par. 553/6 in 553/1 preko gozda par. 552/1 do domačije Petrovčevih v Godenincih 18. Nasip je tod večinoma deformiran od mejnih jarkov in drugih kopanj, sodeč po sondah pa večinoma še 50 cm debel.

Onkraj kolovoza in vzhodno od Petrovičeve domačije se je cesta nadaljevala po ravnici terase z njivami do roba nad potokom Trnavo. Tod so



Sl. 14. Ostanke nasipa rimske ceste na pobočju pred potokom Trnavo pri Godenincih (od Ž)

Abb. 14. Römische Strassendammente am Abhang vor dem Bach Trnava bei Godeninci (von W)

ostali od nje le raztreseni prodniki po površini njiv, ki pa predstavljajo že zadnje ostanke dna nasipa. Le med ornimi površinami je bila s sondo na vratniku njive par. 530/2 ugotovljena še 20 cm debela plast prodnega nasipa (profil 11). Njive imenujejo domačini po teh ostankih »Prodnice«. Na njihovem vzhodnem koncu nad ježo terase pred potokom Trnavo je cesta naredila rahel ovinek proti severovzhodu in se spustila pošev po ježi v dolinico potoka, kjer na poplavnem področju o njej ni več sledu (slika 14). Na zadnji njivi par. 518/2 so bili poleg ostankov cestišča ugotovljeni tudi ostanki antične stavbe, opeka in druge najdbe pa so bile odkrite tudi pod ježo ob dovodnem jarku k bivšemu Čulekovemu mlinu.¹⁴ Ostanke nasipa

¹⁴ Blatt Ptuj, 68, z ostalo literaturo.

v gozdu parc. 517 na pobočju ježe so zadnji sledovi antične ceste pred prehodom preko Trnave. Teren onkraj potoka je nekoliko višji, ostanki proda po njivah pa očitno kažejo na izrazit ovinek proti severu skozi Preseko v smeri k Muri.¹⁵

Cesta Poetovio—Mursa (Siscia), odsek Strelci—Formin

Potek te ceste je do odcepa med Strelci in Cunkovci skupen s traso Poetovio—Savaria. Pričetek prvih 900 m pri gramoznici parc. 193/3—212/1, KO Mezgovci, lokaliziranega odcepa skozi severni del Cunkovec nima zanesljivih površinskih sledov. Njive južno od sedanje ceste do vasi imajo večinoma kotanjasto površino s krpami naplavinskega proda in leže nižje od površine ceste. Domnevna sled nasipa je vidna v jugovzhodnem oglu njive parc. 738, KO Moškajnci, a je prerezana od prečnega useka pašnika in pešpoti. Podobna sled je vidna tudi onkraj ceste v Cunkovce v južnem delu domačije Valenkovič v Cunkovcih 1, nato pa po 150 metrih v severozahodnem delu njive parc. 522. Sondiranje teh mest je ugotovilo le prodnat humus, podobno kot na ostali črti do pričetka nenadoma sredi njiv prenehajočega kolovoza iz smeri Gorišnice (Sv. Marjete).

Kolovoz parc. 606/2 je pridvignjen kot ostanek nasipa, vendar je sondiranje med njivami parc. 589 in 586/1 pokazalo ostanke 40 cm debelega živo rjavega in ločeno od njega do 20 cm debelega sivo rjavega proda. Po 120 metrih prečka ta zakrneli ostanek kolovoza cesto Moškanjci—Muretinci in se onkraj nje nadaljuje do Gorišnice. Tod je antična cesta šla neposredno pod kolovozom (parc. 686) ali na odklonih neposredno ob njem. Sprva je tekla ob južnem robu njiv, kjer se v pasu 20 m od kolovoza pojavljajo debelejši prodniki. Prav tako je južni rob njive parc. 24, KO Moškajnci, za 0,9 m višji od kolovoza, a se po 100 metrih spet izenači in nato na naslednjih parcelah celo zniža. Po križanju s prečnim kolovozom pa se teren dvigne in kolovoz teče po nizkem nasipu, medtem ko se med prodom obakraj na njivah pojavljajo debelejši prodniki.

Pošev prečkajoči kolovoz po 160 metrih teren v ozkem pasu spet zniža, onkraj pa se kolovoz proti Gorišnici (Sv. Marjeti) nadaljuje nekoliko znižan, a lepo raven in do 4 m širok z enakomernimi pobočji (priloga 4). Ob njivi parc. 449, KO Gorišnica, zavije za širino cestišča v desno, medtem ko se nasip antične ceste nadaljuje naravnost po 0,5 m višjem južnem robu njiv parc. 450/1 in 452/1, dokler se kolovoz spet ne zaobrne na traso. Nadaljnjih 270 m teče po antičnem nasipu in je 0,5 m višji od okolnih površin, dokler pred opuščeno gramoznico na parc. 465, ki leži v smeri ceste, kolovoz spet ne zavije rahlo proti jugu. Antična cesta se je tod nadaljevala pod južnim robom njiv, o čemer ni izrazitih površinskih sledov. Šele v sredini južnega roba njive parc. 388/1 se kolovoz spet združi z antično traso in teče 50 m po njej do ovinka proti severovzhodu na začetku vasi, kjer se spusti z nasipa (slika 15). Sonda 90 m zahodno od župnišča je pokazala, da teče tod kolovoz po južnem robu antične ceste, njen nasip pa je v severni polovici večinoma

¹⁵ Ta del ceste na terenu še ni bil načrtno preiskan. Nekaj podatkov imajo: Blatt Ptuj, 88 s. in A. Horvat, Spomenici arh. i lik. umjetnosti u Medimurju, Zagreb 1956, 17.

že odoran. Vendar je pod kolovozom še ohranjenega 60 cm 7 m širokega prodnega nasipa (profil 3).

Na površini viden do 0,5 m visok in do 4,5 m širok nasip se nadaljuje nato naravnost pod župnišče in cerkev sv. Marjete, kjer o njem ni znanih nikakih terenskih podatkov.¹⁶ Vzhodno od cerkve je šla trasa v ravni črti preko južnega dela njiv, a o njej na površini ni sledov. Šele 280 m vzhodno od cerkve je južni rob njive parc. 337 severno ob cesti proti Forminu za 0,6 m



Sl. 15. Kolovoz »Sêpec« z ostanki nasipa rimske ceste na zahodni strani Gorišnice (Sv. Marjete) (od V)

Abb. 15. Der Fahrweg »Sêpec« mit Resten des römischen Strassendamms auf der Westseite von Gorišnica (Sv. Marjeta) (von O)

višji od nje in poln proda. Antični nasip teče tako vzporedno s sedanjo cesto in se proti vzhodu polagoma znižuje, pri križišču s križem na njivi parc. 308 pa nenadoma izgine kot bi bil odoran. Teren njiv odtod proti vzhodu je nižji, cesta proti Forminu pa se zaobrbe za dobro širino cestišča na levo in teče naslednjih 400 m po napetem terenu antičnega nasipa, potem pa se znova zaobrbe proti jugu in nadaljuje 20 m vzporedno od nje. Sledovi antičnega nasipa se v šibki obliki pojavljajo na južnem obrobju njiv parc. 50/2—53, KO Formin, kot vidno napet nasip trase z raztresenim prodom. Nato je teren znova izravnán, cesta pa je prečkala gramoznico na parc. 73 in 74, kjer so v zahodni steni še vidni ostanki z malto utrjenega cestišča (profil 5). Tod so bili neposredno severno ob cesti odkopani keltski in

¹⁶ Po ljudski tradiciji, ki je dospela tudi v krajevne kronike, je šla »rimska cesta« mimo Sv. Marjete, na mestu sedanje cerkve pa naj bi bil stal »rimski tempelj«.

antični žgani grobovi.¹⁷ Vzhodno od gramoznice se šibka vzpetina pojavlja 25 m severno od ceste na njivah parc. 79/5—82. Nato je cesta brez zunanjih sledov prečkala vrt parc. 83 južno ob domačiji Brodnjakovih v Forminu 63, kjer doseže znižan teren sedanje ceste in ježo terase. Nadaljevanje ceste je v dolžini 6 km odplavljeno; ostanki nasipa se pojavljajo spet na hrvaški strani Drave med Brezjem in Križovljan Gradom. Sèm je v poantičnem obdobju dospela Drava in izkopala v teraso pri Forminu veliko zajedo v



Sl. 16. Nasip rimske ceste vzporedno ob sedanji med Cestico in Križovljan Gradom (od Z)

Abb. 16. Der römische Strassendamm parallel zur heutigen Strasse zwischen Cestica und Križovljan Grad (von W)

obliki loka, onkraj katere se do inundacijskega področja Pesnice širi podolgovat pomol. Ker so ostanki keltskih in antičnih stavb ugotovljeni neposredno ob tej zajedi, je verjetno, da se je naselbina širila proti jugu do antične ceste in danes ni več v celoti ohranjena.¹⁸

Nadaljevanje ceste za Murso onstran Drave še ni raziskano, ker se je v preteklosti domneval celoten potek trase od Poetovia s preходом preko Drave pri Borlu po obrobju haloškega gričevja mimo Vinice.¹⁹ Sondiranje cestnega nasipa pri Križovljan Gradu je pokazalo enak sestav cestišča s še do 45 cm debelim in 7,5 m širokim slojem nasutega sivo rjavega prod, ki je

¹⁷ A. Smodič, ČZN 55, 1940, 2 ss.; Blat Ptuj, 94.

¹⁸ Keltske najdbe je izkopaval na njivi parc. 128/1, KO Formin, W. Schmid, ZhVSt 56, 1955, 145 ss. Antičnemu delu naselbine vzhodno od tod pripadajo najdbe v jugozahodnem delu vasi na njivah parc. 145/3, 148/1, KO Formin (op. 8).

¹⁹ Blatt Ptuj, 89 s., z vrisano domnevano traso na karti.

na severni strani nekaj časa obdan z globljim in širšim jarkom, onkraj katerega je podoben deformiran nasip (slika 16). Celota ima v ljudski tradiciji naziv »Šanc« in bi naj izvirala iz turških časov.²⁰ V nadaljevanju ta spremeni jarek izgine, dočim se nasip v vidni obliki nadaljuje po njivah in kot kolovoz južno od Virja proti Petrijancu. Smer vzhodno od Drave ugotovljene ravne črte ceste ni neposredno nadaljevanje smeri na Ptujskem polju do Formina. Ta sprememba smeri je bržčas nastala zaradi prehoda čez Dravo, ki je bil v antiki nekje med sedaj ohranjenima koncema cestišča. Ker je Drava prečkala smer ceste v poševni prečni legi, se je morala cesta obrniti pravokotno k reki in tako menjati prvotno smer. Mostu na terenu bržčas ne bo več mogoče izslediti, zato se je mogoče pri presoji njegove lokacije opreti le na ostale terenske najdbe. Če bi upoštevali pri graditeljih čim popolnejšo izrabo terenskih ugodnosti kot tudi dejstvo, da je imela keltsko-antična naselbina v Forminu ugodno strateško lego ob sotočju Pesnice in Drave, bi smeli trditi, da je bil most čez Dravo v njeni bližini, saj je bil tu mogoč prehod preko reke k z obrobjem Haloz zavarovanemu terenu pri Zavrču.

Profili

Na obeh odsekih ceste je bilo izkopanih več profilnih jarkov, med katerimi so najizrazitejši (priloga 5):

Profil 1 — Borovci

Izkopan je v smeri S—J preko kolovoza par. 191/2 med gozdom par. 32/2, KO Borovci, in njivo par. 483, KO Dornava, 45 m vzhodno od ceste Borovci—Dornava. Je edini profil najbolj ohranjenega odseka ceste pod kolovozom »Sêpec—Mrtvaška cesta« med Brstjem in Strelci.

Podlago tvori rumenkasto rjav diluvialni prod. Vrhnjih 20 cm je rjave barve in humozen. Nanj je bil nasut večinoma sivo rjav prod s sedanjo spodnjo širino 7,3 m in je danes še 0,6 m visok. Spodnjih 20—25 cm je prod sipek, sivo rjave in rumenkasto sive barve. Opazni sta bili dve barvni inachi približno enake debeline, ki se v severnem delu združujeta. Nad tem leži 10—15 cm debela plast temno rjavega proda, ki ne sega do koncev nasipa in se na severni strani 2,6 cm pred robom izklini. Vmes leži ob južnem robu 5—8 cm debela sivkasta peščena plast, ki sega do roba nasipa, na severni strani pa izgine v produ. Vrhnja 30—40 cm debela plast proda je bolj sivkaste barve in neenotnega sestava. Zlasti pri vrhu pod voziščem sedanjega kolovoza je ta bolj trda od spodnje plasti. Vmes se nestrjeno pojavljajo 5—7 cm debele sive peščene proge deloma v poševni legi, in sicer večinoma v severni polovici. Tod je že pod obrobno rušo ob kolovozu bila opazna plast trdo zbitega proda, ki se na južni strani izklinja pošev navzgor

²⁰ Rimsko cesto so tod domnevali že F. Ferik, MhVSt 41, 12, od lokalnih raziskovalcev pa dr. Nikola Pečornik in Stjepan Vuković v Varaždinu (Varaždinske vijesti 18, št. 918 od 26. septembra 1963; ostali podatki v varaždinskem muzeju). Podrobneje je traso ceste v zadnjem času proučil Miroslav Fulir, Rimske saobračajnice, Varaždinske vijesti št. 1003—1010 (25. julija do 20. avgusta 1964), s karto, ki v podaljšku tu objavljene prikazuje položaj cest na varaždinskem področju.

v sredino cestišča, na severni strani pa se končuje vodoravno. Spodnjih 5 do 10 cm je trdo zbitih iz belkastega peska, v vrhnji polovici pa so prodniki v sivemrodu. Oba odtenka se proti severu združita v bolj peščeno prodnato plast in se izklinita vodoravno nad sivo rumenkasto peščeno ilovko, ki leži na obrobju spodnje plasti proda. Podobna ilovka je tudi na južnem obrobju cestišča, kjer se prodne plasti strmo nehajo in po vsej debelini prehajajo v sivo rumenkasto peščeno plast, mešano s prodniki, ki se kmalu spremeni v 30–40 cm debelo sivo rumenkasto peščeno ilovko med sterilno podlago in rušo.

Na zunaj je cestišče vidno kot do 30 cm nad obrobim terenom se dvigajoč in pri vrhu do 4 m širok nasip z do 1,6 m širokim kolovozom v osredju.

Profil 2 — Moškajnci

Izkopan je v smeri S—J preko travišča parc. 99 in 102, KO Moškajnci. Profil kaže sestav ohranjenega nasipa cestišča, ki se v deformirani obliki vleče od odcepa sedanje ceste na jugovzhodnem koncu vasi v ravni črti proti vzhodu do ceste Gorišnica—Zamošek. Vmes je večkrat prekinjen zaradi erozije stare struge Pesnice in kultiviranja terena.

Podlago tvori sivkast diluvialni prod, ki je tod pokrit z do 0,6 m debelo črnkasto humozno prodnato plastjo. Nanjo je bila nasuta do 10 m široka in sedaj še 1 m debela plast sivo rjavega proda, ki je spodnjih 30–40 cm bolj trd, v vrhnji 30 cm debeli plasti precej sipek, više pod vrhom pa bolj humozen. Prodni nasip cestišča ni bil izkopan v vsej širini, ker je bilo na južni strani zaradi drevja širjenje sondnega jarka onemogočeno. Na severnem obrobju se izklini na prvotnih tleh in se kot 25 cm debela peščena plast širi še preko cestišča. Južna polovica ceste je deloma odkopana. Tam je ohranjenih le še spodnjih 50 cm proda, nad katerim je odkop po vsej dolžini teh parcel zapolnjen s črnkastim prodnatim humusom.

Na zunaj je cestišče vidno kot strehast nasip, ki se dviga do 0,8 m nad površino njiv na južni strani, medtem ko ga na severu spremlja do 1,5 m globok zaplavljen rokav stare pesniške struge, ostala ravnica pa je do 1 m nižja od nasipa.

Profil 3 — Gorišnica

Izkopan je v smeri SV—JZ preko kolovoza parc. 336/1 od travišča parc. 401 do njive parc. 338/1, KO Gorišnica, 90 m zahodno od župnišča. Predstavlja primer dobro ohranjenega profila na cesti za Murso pod kolovozom »Sêpec—Mrtvaška cesta« med Gorišnico (Sv. Marjeto) in Cunkovci.

Podlago tvori rjavkast in rumenkast diluvialni prod, ki je vrhnjih 20 cm večinoma temno rjav in humozen.

Nanj je bila v širini 7,3 m nasuta plast precej peščenega proda, ki je prvih 20–30 cm rumenkasto rjav in sipek, vrhnjih 30 cm pa sivo rjav, bolj zbit in pri vrhu mešan z debelejšimi prodniki. Vrhnja plast je na severni strani do 3,5 m široko odorana, pod sedanjim kolovozom v južni polovici cestišča pa precej stlačena. Tod se ob spodnji plasti proda nadaljuje sivo rumenkasta peščena plast s prodniki, ki deloma prehaja v spodnji del vrhnje plasti, večinoma pa leži 1,8 m na široko pod njo (debelejši prodniki)

in se nato v debelini 0,5 m nadaljuje med rušo in tod sivo rjavo površino talnega proda. Kolikor ta peščena plast ni sestavni del nasipa, je bil vrhnji del proda s severne polovice pozneje premetan na južno in preko nje, kjer daje podlago sedanjemu kolovozu.

Na zunaj je cestišče vidno kot do 30 cm visok nasip, ki je pri vrhu sedanje južne polovice širok 3,3 m in tvori v osredju podlago 1,8 m širokemu kolovozu, medtem ko je severna polovica na njivi izravnana.

Profil 4 — Zamušani

Izkopan je v smeri S—J preko travišča parc. 490/1, KO Zamušani, na edinem ohranjenem 15 m dolgem ostanku nasipa ob bregu stare Pesnice pri ruševinah antičnih stavb, 120 m zahodno od obcestnega zaselka »Mouta«.

Podlaga je rumenkasto rjav diluvialni prod, prekrit na vrhu z do 30 cm debelo plastjo sivo rumenkaste humozne ilovke, v kateri je bilo oglje in nekaj prazgodovinskih in antičnih črepinj.

Nanj je bila nasuta pretežno kompaktna do 0,85 m debela plast sivo rjavkastega proda, ki je pri dnu široka 9,6 in pri vrhu 7,1 m. Pod težo nasipa se je ilnata podlaga v tleh znižala do 25 cm in tvori dozdeven plitek jarek s poševnim severnim in dokaj strmim južnim robom. Vrodu so vidni rumenkasti in temnosivi pasovi nasipavanj. Površina proda je izrazito rumenkasta in bolj peščena, pokriva jo do 25 cm debel temno siv humus. V južnem delu sredine ceste je v nasipu viden 1 m širok in 0,45 m globok dozdeven jarek ali kotanja, zasut z mehkejšim temno sivim prodom, ki je nastal morebiti že ob gradnji ceste. Prodni nasip se na obeh straneh izklinja, in sicer na severu pred sedanjim obcestnim jarkom, na jugu pa na pobočju k nekdanji strugi Pesnice. Tod je prekrit z rumenkasto naplavinsko ilovko.

Na zunaj je cestišče vidno kot do 0,7 m nad ravnico sosednjih njiv se dvigajoč 10 × 15 m velik ostanek nasipa, ki sega kot osamljen pomol v staro strugo.

Profil 5 — Formin

Očiščen je v zahodni steni gramoznice na parc. 73, KO Formin, na deloma kot šibka vzpetina njiv opazni trasi ceste 20 m severno od sedanje ceste Gorišnica (Sv. Marjeta)—Formin in 150 m zahodno od prve forminske domačije Brodnjakovih.

Podlago tvori svetlo siv sipek diluvialni prod, ki je južno od cestišča pri vrhu rjav in humozen, severno od njega pa ima pas mivke.

Na neenakomerni površini te podlage je bila ugotovljena 3,2 m široka in na severnem pošev nizdol se izklinjajočem robu do 35 cm debela plast z malto vezanega proda iz večinoma debelejših prodnikov. Nad njo je do 30 cm debel sivo rjav sipek prod, ki prehaja v rjavkast prodnat humus. Severni rob tega proda se pošev izklinja in je prekrit s plastmi sivkastega in rjavkastega proda pred pričetkom do površine segajoče mivke. Južni rob je po videzu prekinjen z do 1,1 m globokim in do 0,95 m širokim jarkom z oblim dnom. Jarek je napolnjen z rjavim prodom in ima neznan pomen. Južno od njega ni videti sledov cestišča, ker pokrivata sterilno prodnato

podlago 20 cm rjavega humoznega proda in enako debel prodnat humus z rušo.

Na zunaj cestišče ne kaže nobenih izrazitih sledov, ker leže njegovi ostanki pod enakomerno in le šibko napeto površino travišča; bolj opazno pa je v ravni črti ceste na obeh straneh. Širina ugotovljenega cestišča govori za poškodovan del ceste.

Profil 6 — Trgovišče

Izkopan je v smeri S—J preko travišča parc. 35, KO Trgovišče, na edinem 25 m dolgem ostanku cestišča tik nad nekdanjo strugo Drave, 250 m vzhodno od začetka vasi.

Podlago tvori sivo rumenkasta ilovka, ki leži na južni polovici profila na do 20 cm debeli plasti črnkaste »smolnate« ilovke oziroma na 25 cm debeli sivo rumeni ilovki in sivo rumenkastem diluvialnemrodu pod njo. Ilovka je očitno naplavinski nanos nad prodnato podlago s staro humozno površino.

Nanjo je bila nasuta 7,9 m široka in do 55 cm debela plast sivo rjavkastega proda v sestavi: 10—15 cm proda, nato do 15 cm sivo rumene ilovke in višje je ponovno prod. Ilovka sega na jugu skoraj do roba, na severu pa neha 2,2 m pred koncem cestišča. Lečasta plast ilovke je v sredini 1,2 m na široko prekinjena, ker je bila skozi njo skopana podolž s cesto ležeča jama in na tanko plast proda pokopan neznan mrtvec brez pridevkov. Vrhinja plast proda nad grobom ne kaže sledov kopanja, zato je bil pokop izvršen najbrž v času gradnje ceste.

Prodni nasip pokriva do 10 cm debela enakomerna plast sivega humusa. Južni del plasti pod cestiščem je bil že pred gradnjo ceste zaradi delovanja tekoče vode verjetno odkopan in nato naplavljen s prodom in ilovko. Podobna erozija Drave se je ponovila v poantičnem obdobju in na obeh straneh ohranjenega odseka docela odplavila cesto. Na pobočju pod njo je bila na tem mestu v 18. stoletju zgrajena vozna cesta, ki ima na daljšem odseku še večinoma ohranjeno cestišče. Plasti ob njenem severnem robu pod antično traso govore za nekdanji obcestni jarek, napolnjen z ilnato-humoznimi plastmi.

Na zunaj je cestišče vidno kot 25 m dolga in 5 m široka vzpetina, ki se za 55 cm dviga nad ravnico okoliških njiv.

Profil 7 — Mihovci

Izkopan je smeri S—J v gozdu parc. 736/1, KO Velika Nedelja, skozi ostanek nasipa v useku pobočja ježe starodiluvialne ormoške terase severno tik ob klancu sedanje ceste in 50 m vzhodno od prve mihovske domačije Peserlovih.

Podlago pobočja terase tvori rumenkasta lisasta ilovka. Nanjo je bila v useku, ki je deloma morebiti še predrimskega porekla, nasuta na mestu profila 7,5 m široka in do 1,05 m debela plast proda različnega sestava. Na severnem robu cestišča, katerega obrobni jarek je bil pozneje razširjen v sedaj opuščen kolovoz, leži na ilovki do 1,7 m na široko do 10 cm debela plast rdeče rjavega proda. Ta je pokrit do 15 cm visoko s prodniki mešano

plastjo sivega peska, ki se širi še v sredino cestišča. Peščena plast je pokrita z lego debelejših prodnikov, ki leže raztreseno in neenakomerno prav tako preko sredine. Povrhu vsega leži rjavkast ilnat prod, ki pokriva na južnem robu neposredno ilnato podlago in je tam do 30 cm debel. Nad njim je bila v severni polovici cestišča vidna 2 m široka in do 20 cm debela lečasta plast sivega proda, prekrita na obeh straneh z do 30 cm debelim sipkim rjavkastim prodom, deloma mešanim z debelejšimi prodniki. Ta je v useku kolovoza na severni strani odsekan, na južni strani pa se izklinja na spodnji prodni plasti in je deloma prekrit s sivo peščeno plastjo, ležečo ob obeh spodnjih legah proda na pobočju. Nad rjavim prodom je do 45 cm sivega proda, ki je v severni polovici večinoma erodiran in deloma nado-meščen z do 20 cm debelim sivim humusom.

Pod ploškim dnom bivšega kolovoza sega v ilnato podlago 40 cm globok ozek jarek, napolnjen s sivim humusom in vmesnimi prodniki. Nastal je verjetno z erozijo v poantični dobi in je bil pozneje spet naplavljen. Rumeno ilovko pokriva na pobočju nad cesto oziroma kolovozom sivo rumena peščena ilovka. Na južni strani ceste je poznejši jarek globoko erodiral pobočje in tako verjetno odtrgal tudi manjši del cestišča.

Na zunaj je cestišče vidno kot očiten še 20 m dolg deloma že deformiran 1 m visok nasip na južnem koncu useka ob sedanjem robu gozda. Višje na pobočju so bile nasipne plasti že docela erodirane, na južnem koncu useka in gozda pa odkopane.

Profil 8 — Ormož

Izkopan preko kolovoza parc. 890 med njivo parc. 525 in obrobjem njive parc. 7, KO Ormož, na najbolje ohranjenem delu kolovoza, ki teče po antični trasi 100 m severno nad mestnim okopom.

Podlago tvori sivo rumena ilovka. Nanjo je bil nasut sivo rjav prod, ki je danes ohranjen še 5,5 m široko in do 35 cm debelo. Večina ga leži pod njivo na severni strani kolovoza deloma pod njim, na pobočju k južni njivi pa je poševno odkopan. Severni rob proda se izklinja. Ob njem je do 30 cm globoko v ilovko izkopan ozek jarek. Na mestu sonde je bilo v cestišče izkopanih dvoje jam neznanega pomena, ki sta imeli pri dnu temno sivo prodnato ilovko. Prodni nasip pokriva pod njivo do 30 cm debela plast temno sivega prodnega humusa, na kolovozu pa je razgaljen. V humusni plasti na južnem robu kolovoza je bilo precej novejše keramike.

Na zunaj je cestišče vidno kot kratek odsek visokega nasipa sedanjega kolovoza, ki ima na južni strani poševno odoran rob k spodnji njivi, medtem ko se rob severne njive ob kolovozu na tem mestu še nekoliko dviga.

Profil 9 — Hum

Izkopan je v smeri S—J preko kolovoza parc. 796/1 in travišča parc. 650/1, KO Hum, na najbolj ohranjenem delu kolovoza, ki teče po antični cesti pod pobočjem humskega grebena, 40 m severozahodno od domačije Keleminovih.

Podlago tvori sivo rumena ilovka, ki je pri vrhu bolj siva in humozna. Na njeno poševno pobočje je bila nasuta 8,9 m dolga in do 70 cm debela plast

proda različnega sestava, ki je večinoma bolj droben in peščen. Prvih 20 cm je rdečkasto rjave barve in v sredini cestišča prekinjen z do 1,7 m široko plastjo sivega debelejšega proda. Ta sega do sterilne podlage. Severno ob njem pokriva spodnjo plast do 40 cm sivo rjavi prod, južno ob njem pa enako debela rumenkasto siva peščeno-prodnata plast. V obeh plasteh so vidne vmesne proge rdečkasto rjavega proda in sive prodnate zemlje. Vrh proda je v severni polovici do 20 cm debela rumeno siva peščena plast, ki je nad kotanjo s sivim prodom bolj humoznega sestava, na obrobju, nad pošev izklinjajočim se prodom, pa debelejša in segajoča neposredno do sterilne podlage. Na obrobju izven cestišča jo, podobno kot v južni polovici, pokriva do 20 cm debel siv prodnat humus, ki je pokrit z do 15 cm debelim sivim humusom. Na kolovozu leži nad peščeno plastjo 10 cm trdo zbitega sivega proda.

Na zunaj je cestišče vidno kot odsek nasipa sedanjega kolovoza, ki ima na južni strani poševen rob k spodnjim njivam, na severni strani pa je na mestu profila še ohranjen 25 m dolg in 0,6 m visok del severnega roba nasipa ceste.

Profil 10 — Loperšice

Izkopan je v smeri S—J preko kolovoza v gozdu parc. 170, KO Loperšice, severno od ca. 250 m oddaljene najbližje domačije Žnidaričevih. Kaže primer profila na ovinku cestišča, kakršno je v gozdovih med Humom in Godeninci ohranjeno v daljših odsekih.

Podlago cestišča tvori siva ilovka. Nanjo je bil na plosko pobočje nasut sivo rjav oziroma v vrhnji legi rumenkasto rjav prod v širini 9,8 in debelini 0,7 m. Spodnja plast je do 30 cm debela in se v severni polovici neopazno spaja z vrhnjo. Ta je v sredini cestišča do 45 cm debela in v severni polovici pod sedanjim kolovozom večinoma manjka. Prodni nasip se na severnem robu izklini v še na zunaj vidnem širšem plitvem jarku, ki spremlja cesto ob gornjem pobočju. Na južnem robu pokriva spodnjo plast proda do 35 cm debela siva peščena plast, ki se izklinja med obema vrstama proda. Na pobočju proti jugu se nato polagoma tanjša med sterilno plastjo in temno sivim prodnatim humusom, ki v debelini do 25 cm pokriva nasip in je pod kolovozom najtanjši.

Na zunaj je cestišče vidno kot do 0,7 m visok nasip ob ploskem pobočju, obdan na gornji strani s plitvim, na spodnji pa z globokim in useku podobnim širokim jarkom.

Profil 11 — Godeninci

Izkopan je v smeri S—J na travišču ob njivi parc. 530/2, KO Vodranci, 40 m vzhodno od domačije Petrovičevih. Predstavlja primer šibkih sledov z oranjem izravnane cestišča, ki ima tod po površini njiv z ledinskim imenom »Prodnice« raztresen prod.

Podlago tvori rumeno siva ilovka. Nanjo je bil nasut sivo rjav prod, ki je tu ohranjen v širini 6,6 m le še do 20 cm na debelo, medtem ko je v gornjih 20 cm pod rušo bil že odoran.

Na zunaj po njivah, razen v širši progi raztresenih ostankov proda, o cestišču ni sledu.

Sestav in ohranjenost cestišča

Za obe cesti je značilno, da sta bili zgrajeni iz prodnih nasipov in da sta redno višji od okolnega terena. To velja za ravnine, večinoma pa — kljub majhnim možnostim za opazovanja — tudi za vzpetine, kjer je bila cesta izpeljana po usekih (Mihovci, Ormož, Šalovci) in po pobočjih (Pušenci, Godeninci) vselej na prodnati podlagi. Za gradnjo nasipov je bil prod po do sedaj znanih prerezihi nasut kar na površino nekdanjih tal in praviloma ni imel podlage iz zemeljskega nasipa ali kamnitnega gradiva. Le pri Forminu je bila ugotovljena trdnjša podlaga z malto vezanega debelejšega proda. Prod je bil nakopan verjetno v neposredni bližini, vendar bi bilo treba šele ugotavljati, katere izmed opuščenih gramoznih jam bi utegnile imeti še antično poreklo. Za posebno podlago cestišča večinoma ni bilo potrebe, saj sta bili cesti speljani po suhih in trdnih tleh prodnate markovske in ilnate ormoške terase. Razen tega je prodni nasip dosegel na nekaterih mestih višino celo do 1 m ali več. Pri tem je treba upoštevati, da višina nasipa bržčas ni nastala istočasno in bi bilo na teh odsekih potrebno posebej proučiti stopnje in dobe obnavljanj cestišča.²¹

Opisani profili nudijo za sedaj kaj različno podobo. Če ne upoštevamo neznanih ostankov odoranega nasipa (Godeninci), kažejo ponekod tudi višji nasipi precej enoten prod (Moškanjci, Zamušani, Trgovišče). Drugod je bilo mogoče razločiti predvsem dve dokaj enaki plasti prodnega nasipa (Borovci, Gorišnica, Loperšice). To bi ob njuni različni starosti pomenilo, da je bil prvotni prodni nasip največ 40 cm debel in bi obe cesti po gradnji sodili k tako imenovanim »lahkim« cestam, kar pa nikakor ne zmanjšuje njunega pomena.²² Večinoma le po barvi in trdoti različne plasti proda v opisanih primerih ne kažejo nekdanje peščene površine ponovno nasutega cestišča, kar bi določno govorilo za njegovo obnovo.²³ Za podrobnejši študij sestava ceste in njenih obrobij so zanimive peščene plasti, ki se pojavljajo večinoma ob robovih cestišča in so pretežno prekrite z vrhno plastjo proda (Borovci, Gorišnica, Mihovci, Loperšice). Le izjemoma so bile v cestišču ugotovljene v plasti posebej nameščene lege debelejših prodnikov (Mihovci), ki se sicer pojavljajo raztreseno med prodom in nikjer ne presegajo dolžine 15—20 cm. V Trgovišču je bila ugotovljena, na tanko plast proda iz neznanih razlogov nasuta, 15 cm debela plast sterilne ilovke, bržčas brez zveze z grobom, ki je bil v cestišču izkopan skozi njo.

Dosedanja opazovanja kažejo, da posebne utrditve cestišča ni bilo niti tam, kjer bi po sedanjem stanju terena in ohranjenosti ceste to pričakovali, na primer pri prečkanju številnih jarkov in potokov med Veliko Nedeljo in Preseko. Če je k uničenju cestišča med Trgoviščem in Mihovci bržkone največ prispevala bočna erozija Drave, pa je popolno uničenje cestnega nasipa ali njegova le borna ohranitev pri prečkanju Rakovnjaka, Pavlovskega potoka, globeli pod Humom, Libanje in gozdnih potokov vzhodno od

²¹ Prim. A. Grenier, *Manuel d'archéologie gallo-romaine* 6/2, Paris 1934, 387 ss.

²² Istotam, 345 ss.

²³ Tako je bila npr. ista cesta pri Pragerskem zgrajena na ilnatih tleh, prod pa že po 15 cm močno peščen in ponovno prekrit z do 30 cm debelo plastjo novega proda, v katerem je ležal novc Commodusa (Raziskave Pokrajinskega muzeja Maribor leta 1954).

Šalovec očitno izključno delo teh voda samih. Ker so ti potoki danes videti zelo skromni ali v suhih obdobjih ponekod celo suhi, je bilo standardno prodnato cestišče očitno premalo odporno proti bočnemu delovanju ob deževjih, posebno v časih, ko ni bilo več vzdrževano. Spreminjajoče se stanje talnih voda danes ne dovoljuje presoje za tako dolgo dobo nazaj, toda izginotje cestišča v gozdu vzhodno od »Starega marofa« pod sedaj naplavljeno površino, kjer nam je talna voda preprečila ugotavljanje debeline nasipa, kaže, da je ponekod cesta vodila tudi preko mokrotnih predelov in tam ni bila posebej ojačena.²⁴

Nasipavanje proda v cestne nasipe na vodo prepustnem terenu ni terjalo od graditeljev posebne skrbi za obcestne jarke, ki v danih primerih tega sestavka niso bili posebej proučevani. Ta potreba je nastopila izrazito šele v usekih in poteku cest ob pobočjih. Vendar opazovanja v usekih z izjemo mihovskega klanca niso prišla v poštev, ker je cestišče na deformiranih terenih bilo docela uničeno. Ostanek ceste v mihovskem klanecu pa kaže na izkopen jarek na obeh straneh, pri čemer je bil južni bržkone celo predantičnega porekla. Izrazito široke in do 1 m globoke obrobne jarke ima cestni nasip na obeh klancih v Pušencih. Prav tako so obdani nasipi ceste na pobočju gozdov v Loperšicah s širokima obojestranskima jarkoma. Tam sta ponekod v rabi celo kot gozdna kolovoza.

Antično cestišče kaže na obeh straneh enake mere, saj sta bili obe cesti v glavnem enakega pomena in tudi grajeni na isti način. Vrhnja širina cestišča na najbolje ohranjenih delih pri Moškanjcih, Gorišnici in vzhodno od Ormoža meri 6–7 m, spodnja tod 9, drugod pa tu in tam tudi ne mnogo več kot 10 m. Ta standardna mera se po videzu spreminja na ostalih odsekih le glede na različno ohranjenost cestišča in je ožja tam, kjer so profili pokazali odkope ali izravnave (npr. Borovci, Formin, Ormož, Hum, Godevinci) ali pa tudi erozijsko delovanje (Mihovci). Zato lahko tudi tod presojamo povprečno širino 6 m kot normalno uporabo Avgustovskega zakona, po katerem naj bi ceste te vrste z 20 čevlji (7 m)²⁵ ustrezale predpisanim širinam *Cardo maximus*.

Dasi niveleta obeh cest še ni bila izvedena, kažejo že dosedanja opazovanja, da tod na pretežno ravnem terenu ni bilo drugih strmcev kot do 150 m dolgih premagovanj pobočij ob dolinicah potokov in jarkov vzhodno od Ormoža ter nekaj daljših vzponov, kot npr. 500 m dolg mihovski klanec in približno enako dolgi strmini pri prečkanju Pavlovskega potoka. Graditelji so tod deloma izkoristili že uporabljane poti (Mihovci, Ormož), a tudi drugod so ježe teras premagovali z useki (Hum, Šalovci), koder so cestišče utrdili s prodom. Neznatne višinske razlike tudi niso zahtevale izravnave s pomočjo kombinacij nasipa in useka, pač pa se je cesta ponekod z lokom ali poševnim potekom delno skušala prilagoditi pobočju (Mihovci, Godevinci). Večinoma je bila trasa izpeljana naravnost v pobočje in je po časnih cenicah dosegla do 15 % vzpona (Mihovci, Ormož).²⁶

²⁴ Podoben položaj z danes pogreznjenimi ostanki prodnega nasipa na mokrotnih tleh je bil ugotovljen pri Pragerskem (op. 23).

²⁵ A. Grenier (op. 21), 10 s., 367.

²⁶ Podobne ugotovitve za avstrijsko področje navaja H. Deringer, *Die römische Reichstrasse Aquileia—Lauriacum, Carinthia I*, 139, Klagenfurt 1949, 155 ss.

Na obeh trasah brez temeljitejšega raziskovanja ni mogoče ugotoviti sledu mostov. Skupno jih je na cesti Poetovio—Savaria na obravnavanem odseku moralo biti vsaj deset, če ne štejemo manjših propustov za jarke. Prehodi preko današnjih potokov na teh mestih kažejo, morebiti z izjemo neugotovljive situacije pri Pesnici, povsod spust cestišča do višine globeli in prečkanje potoka ob njegovih naravnih bregovih. Spreminjanje struge je večinoma odplavilo ostanke mostov na obeh straneh, ki bi jih bilo še najprej mogoče ugotoviti pri prehodu pritoka Rakovnjaka zahodno pod Humom. Le o mostu čez Pesnico govori ustno izročilo o najdbi pilotov, česar pa ni mogoče več preveriti.²⁷ Zavaljo tega je za sedaj še neznano, ali so bili ti mostovi leseni ali zidani in kolikšno širino so imeli.²⁸

Sedanja ohranjenost cestišča oziroma stopnja uničenja sta odvisni od raznih vzrokov: vzdrževanja v pozni antiki, izrabe v poantičnem obdobju, delovanja vremenskih in vodnih elementov, obrabe pri kultiviranju zemljišč, deformiranja pri gradnjah in napravi novih cest ter nazadnje tudi odkopavanja cestnega nasipa za druge namene. Obe cesti nudita na opisanih trasah pestro vrsto in način ohranjenosti kot posledico naštetih vzrokov. Nasploh bi lahko rekli, da je do 1 m debelo cestišče kljub slabemu vzdrževanju in poznejši izrabi ostalo v glavnem dobro ohranjeno, če niso vplivali nanj tudi drugi vzroki. Za primer lahko služi tu tisti odsek sedanje krajeve ceste v Šalovcih, ki teče po antičnem cestnem nasipu v približno isti višini in je brez vsakega vzdrževanja »vedno isti«. To pač zato, ker teče tod po ravnici terase, ni obremenjen z avtomobilskim prometom in ni bil nikoli odkopan kot je nadaljevanje te ceste proti vzhodu. Podobno odlično ohranjenost kažejo tudi nekateri odseki enakih nasipov v gozdovih med Humom in Godeninci, ki pa so verjetno ves čas po antiki bili pokriti z gozdom.

Erozijskemu delovanju so bili izpostavljeni predvsem odseki na strminah, koder je nasip tekel po useku. Tam je izpiranje cestišča v poantičnem obdobju, ko ob uporabi ceste brez obnavljanj uničevalna sila vodá ni imela več ovir, večinoma tudi docela odplavilo cestni prod, useki pa so deloma tudi spremenili svojo obliko (npr. Mihovci, Ormož, Hum, Loperšice, Šalovci). Največjo razdiralno silo kaže mihovski klanec, čeprav je edino tam bil še najden ostanek cestišča. Gradnja sedanje ceste v useku od Lešnice v Ormož pa je zabilasala še poslednje sledove.

Vremenske neprilike so nastopale predvsem kot hudourniške poplave, ki so pomagale odplaviti teren s cestiščem pri Veliki Nedelji in večini potokov vzhodno od Ormoža. Tod je marsikje že meandriranje potokov opravilo isto nalogo, kar velja v večji meri tudi za Pesnico, ki je imela nekaj časa z antično cesto približno vzporeden potek in je zato na daljšem odseku uničila cestišče.

Velik delež pri uničenju antične ceste na obeh trasah ima Drava. Meje njenega delovanja do današnjih dni so tod različno očrtane z v bregove ali robove terase se zajedajočo sedanjo strugo in ježami teras nad današnjo

²⁷ Prim. opombo 9. Leseni piloti so bili odkriti tudi pri ostankih mostu čez Dravo v Ptuj — V. Skrabar, JÖAI 17, Wien 1914, Beibl., 155 ss.

²⁸ Najdba kamnov v bregu potoka Bistrice pri podobnem mostu iste ceste pri Slovenski Bistrici bi govorila za zidane gradnje? Še nepreiskan 3 m širok mostič čez enega izmed potokov pri Pragerskem bi za to cesto nakazoval običajno širino mostov (op. 23). Prim. A. Grenier (op. 21), 195.

aluvialno ravnico ob Dravi. Njen spremenjeni tok na področju Poetovia je bil že ugotovljen.²⁹ Na terenu ob sedanji cesti iz Ptuja proti Borlu do vzpona na markovsko teraso v Spuhlji pa se dvoje starih strug proti jugu se seleče Drave še razločno vidi.³⁰ Ježa terase od Spuhlje pa vsaj do Markovec je bila v antiki obala Drave, medtem ko je položaj vzhodno od tod ob znižanem terenu in lokasto zapognjenih ježah nanj pregleden.³¹ Zožen aluvialni pas ob Dravi pri dosegu haloških gričev med točko 208 na severni in pobočji Dravca na južni strani potrjuje, da je bila smer dravskega toka od tod daljšo dobo enaka. Da je današnji potek struge strmo pod haloškimi griči do Zavrča poantičnega datuma, je bilo že domnevano. Ježa terase od Vapočice do Formina pa s sedanjo obrobno lego antičnih stavb pri Stojncih in uničeno cesto pri Forminu to ponovno dokazuje.³² V tem pasu je Drava v poantičnem obdobju dosegla Formin in se nato do današnjih dni spet povrnila k obrobju Halož. Potek te selitve bi bilo najbrž težko podrobneje zasledovati. Eno izmed vmesnih faz pa gotovo predstavlja sedanji rokav, imenovan »Stara Drava«, po katerem je nastala štajersko-hrvatska deželna meja, ki še danes sega severno preko današnje struge Drave.³³ Pri Zavrču je selitveni pas Drave spet precej zožen, reka pa je po antiki tekla nekaj časa naravnost ob sedanji ježi od Osluševca do Velike Nedelje, kjer se je nato do današnjih dni spet preselila skoraj za 4 km proti jugu. Pač pa je njen tok proti vzhodu za to obdobje težje opredeljiv. Preko sedanjega potoka Žabljaka pri Mihovcih ni segla, ker je tod ostal teren neolitske naselbine nedotaknjen.³⁴ Pri tem ostaja odprto vprašanje, kdaj se je Drava prvič neposredno približala visoki terasi pri Ormožu.³⁵ Ovinek rimske ceste pred Petrijancem na danes do Strmca odplavljenem terenu je morebiti v zvezi tudi z umikom pred proti jugu se pomikajočo Dravo na tem odseku.³⁶ Vsekakor so s tem nestanovitnost toka Drave vzhodno od Ptuja in njene pogubne posledice za antično dediščino dovolj očitne.

Kultiviranje terena z antično cesto je v večstoletnem zaporedju imelo za posledico manjšo ali večjo izravnavo cestišča. Tod je plug, ki je na Ptujskem polju večinoma oral njive prečno s cesto, polagoma raznašal plast za plastjo na obe strani. Ljudje so pri tem redno odstranjevali večje prodnike, kolikor niso na nekaterih mestih celotnega nasipa odkopali. Kjer se to dogaja šele krajši čas, kot npr. v Gorišnici na njivah nedavno razparcelirane dotlej nekultivirane površine, je nasip sedaj tudi do 20 m široko raz-

²⁹ Blatt Ptuj, 30 s., sl. 1; F. Baš, ČZN 28, 1933, 95 ss.

³⁰ Severna struga je potekala severno od sedanje ceste in ima proti bivšemu dvorcu Ristovcu (z antičnimi najdbami) še lepo vidno obrežje. Prav tako so v Budini še lepo vidni sledovi druge struge južno od ceste.

³¹ Neposredno pod ježo v Spuhlji so bile v zadnjih letih v precejšnji globini odkrite odplavljene antične najdbe. Sporočila domačinov 1963.

³² Prim.: F. Ferk (op. 3), 227, in F. Baš (op. 29), 93.

³³ A. Melik, Slovenija 2/2, Štajerska s Prekmurjem in Mežiško dolino, Ljubljana 1957, 290.

³⁴ Raziskave ptujskega muzeja leta 1962. Najdbe v Mestnem muzeju v Ptuj.

³⁵ Sodeč po smeri toka »Stare Drave« bi bilo to možno po odmiku od Trgovišča, torej v poantičnem obdobju, ko se je — sodeč po poteku meje — bržčas ustalila približno na sedanji črti.

³⁶ Morda izvira iz opazovanja živahne razdiralne sile Drave tudi antično poimenovanje nekoč blizu Drave ležeče postaje Aqua viva v Petrijancu?

vlečen in še vedno do 0,7 m visok. Podobno je v legah, kjer je antično cestišče le deloma pod njivo, deloma pa pod kolovozom, kot npr. na nekaterih odsekih obeh »Mrtvaških cest« pri Borovcih in Gorišnici. Tam se njiva proti kolovozu dvigne in ima po tem obrobju raztresen prod. Koder pa se je to dogajalo že dlje časa in z obeh strani, se je nasip cestišča ohranil le še kot šibko napet teren (Formin) ali pa kot proga raztresenega proda (Mihovci, Godeninci). V takih primerih je cestišče uničeno že do dna in leže po površju oranice raztreseni poslednji prodniki.

Namerno odkopavanje proda je bilo izvršeno večinoma v novejši dobi iz raznih vzrokov. Ponekod so lastniki cestišča kopali prod za gradnje (Gorišnica, Hum), za posipavanje okoliških kolovozov (Pušeninci) ali pa za gradnjo novejših cest (Moškajnci). Kjer je danes na tem mestu gozd, je sled odkopavanja očitna, ker so ostali peščeni obrobni deli kot okrajki ali pa celo del cestišča neodkopani (Pušenci, Moškanjci).

Če so na odsekih s sedanjimi kolovozi ostali antični cestni nasipi vsaj deloma še ohranjeni in so na površini očitni, pa je gradnja novejših cest po stari trasi take sledove docela zabrisala. Sedanja cesta Ptuj—Ormož, ki na nekaterih odsekih teče po antični trasi, je v svoji razširjeni in asfaltirani obliki že naslednica prvotne ceste iz 18. stoletja, s katero pa se v vsem poteku ne sklada več. Nov način gradnje cest s kamnitno podlago je tod precej deformiral antično cestišče in njegovo okolico. Verjetno je bila ponekod kamnitna podlaga nove ceste naložena kar na ostanke antičnega nasipa. Višina danes privzdignjenega ostanka nasipa v Cvetkovcih kaže, da je bilo včasih za gradnjo nove ceste, ki teče tod sedaj nižje od antične, to cestišče tudi odkopano.

Na nekaterih odsekih ceste cestišče nenadoma brez očitnih vzrokov izgine, da se zdi, kot bi tu nobeden izmed opisanih pojavov sam ne imel tolikšne spreminjevalne in uničevalne sile. Tako bi si izginotje sledov cestnega nasipa na nekaterih njivah že težko razložili samo z večstoletnim kultiviranjem terena (npr. pri Cunkovcih). Zagoneten je npr. tudi ostanek nasipa v gozdnih parc. 177, 121/1 in 180, KO Loperšice, pod Humom. Tu je nasip na ovinku ob pobočju sprva stopničasto odkopan, nato se na spodnji strani popolnoma izklini v gornji rob oziroma samo plitek pobočni jarek ob njem, dokler v nadaljevanju preko prečne kotanje tudi ta ne izgine. Tod in v podobnih legah dalje proti vzhodu je moglo z erozijo sodelovati tudi namerno odkopavanje, ki pa ga je v danes odročnih legah težko razložiti. Izginotje nasipa na današnjem mokrotnem terenu med »Starim marofom« in Godeninci bi pojasnili z ugrezanjem cestišča, če bi nadaljnja opazovanja to potrdila.

Naselja in najdbe ob cestah

Trasiranje obeh cest so izvedli graditelji po gornjih ugotovitvah večinoma po ugodnem terenu in precej redko naseljeni pokrajini. Ob savarijski cesti je za sedaj znana le ena ob prihodu Rimljanov najbrž še obstoječa naselbina v Ormožu, ob cesti za Murso pa očitna keltska naselbina v Forminu. K temu bi morebiti smeli prištevati še domnevano keltsko naselje pri Brstju na zahodnem robu markovske terase blizu Ptuja, kjer so v zadnjem času odkrili prve grobove.³⁷ Vse tri postojanke kažejo na starejšo prometno

³⁷ Še neobjavljene, leta 1959 odkrite najdbe so v Mestnem muzeju v Ptuj, inv. št. 50.785—50.793.

pot proti vzhodu, ki so jo vsaj do Ormoža izkoristili tudi Rimljani, medtem ko njen potek dalje proti vzhodu za predrimsko obdobje ni jasen.

Vse tri postojanke so bile naseljene tudi v rimskem času. Čeprav v Ormožu še ni odkritih antičnih stavbnih ostalin, govore številne, a pretežno že uničene gomile za njen obstoj. Nesporno pa je antično tudi poimenovanje »in medio CVRTA«. To bi utegnilo veljati tudi za Brstje, kjer so si antične in keltske grobne najdbe zelo blizu.³⁸ Podobne grobne in seliščne najdbe v Forminu so znane, lega te naselbine ob cesti za Murso pa glede na poprejšnje domneve opravičuje poskus nove lokalizacije postaje RAMISTA.³⁹ Izsleditev ceste Poetovio—Mursa na terenu mimo Gorišnice (Sv. Marjete) že sama po sebi izključuje doslej znano domnevo o poteku te ceste mimo Borla. S tem pa je treba ponovno lokalizirati obe itinerarski postojanki ob tej cesti RAMISTA in AQVA VIVA. Za prvo se sama od sebe ponuja predrimska in antična naselbina v Forminu s svojim poreklom, imenom, lego ob cesti in na strateško pomembni točki ob izlivu Pesnice v Dravo. To bi potrjevala tudi z itinerarji podana razdalja IX oziroma X m. p. od Poetovia, računana od mestnega središča ali dravskega mostu, in ne nazadnje dejstvo, da v tej razdalji naokrog ni drugih seliščnih najdb. Postaja AQVA VIVA je bila očitno v Petrijancu, ki leži na cestni črti, oddaljen približno X m. p. od Formina in znan po antičnih za sedaj predvsem grobnih najdbah.⁴⁰ Ali se je cesta za Siscio ocepila neposredno v Aqvi vivi sedaj ni mogoče trditi, ker južno od Petrijanca cestni sledovi še niso ugotovljeni, pač pa so v smeri proti Maruševcu arheološko sumljivi tereni »Stara ves« in »Crkvišče«. Vsekakor pride glede na znano premočrtno stremljenje k cilju pri gradnjah glavnih cest in znano razdaljo C m. p. med Poetovijem in Siscio ta možnost tudi v poštev.⁴¹

Drugih sledov naselbin ali stavb ob obeh cestah iz neposrednega predrimskega obdobja ni znanih, nastale pa so v antiki. Tako antična stavba severno od ceste v Strejaci (njive parc. 421, 426 in 439, KO Slomi), stavba v Gorišnici (njiva parc. 175, KO Gorišnica), stavbne obcestne postojanke pri Zamušanih (njive »Gradišnica« parc. 487, 492 idr., KO Zamušani) s pripadajočim grobiščem vzhodno ob cesti pri Osluševcih (gramoznica na parc. 241/1, KO Osluševci); stavba pri Senežcih (njive parc. 60/1, 66/1 idr., KO Senežci) z morebiti odtod izvirajočimi antičnimi kamni pri Veliki Nedelji;

³⁸ Zveza med ca. 200 med seboj oddaljenimi keltskimi in antičnimi grobovi še ni preverjena. Za antične najdbe prim.: Blatt Ptuj, 44, in I. Mikl, AV 11—12, 1960/61, 154 s., T. 1, 7—9; 2, 1—5. Od zadnjih poetovijskih grobov odmaknjena lega teh najdb na markovski terasi bi glede na keltske ostaline kazala na samostojnost doslej Poetoviu pripisanega najdišča.

³⁹ O dosedanjih naziranjih prim. Blatt Ptuj, 89 s., s starejšo literaturo. Za lokalizacijo RAMISTE na tem področju (»pri Sv. Marjeti«) se je zavzemal tudi W. Schmid, ZhVst 56, 1945, 149.

⁴⁰ Blatt Ptuj, 25 s., 90. O novih najdbah v Petrijancu glej: M. Fulir, Var. vijesti št. 1005 od 1. avgusta 1964.

⁴¹ V smeri proti Siscii bi vodili tudi sedaj uničeni ostanki neke stare ceste pri Dubravi na zahodu in južno od Bartolovca vzhodno od Aquae vivae. Za podatke o tem se zahvaljujem S. Vukoviću v varaždinskem muzeju. Novejša raziskovanja M. Fulira so odkrila ostanke ceste proti Siscii na Varaždinbregu, kar potrjuje odcep ceste na prostoru Varaždina, torej izven obcestnih postaj AQVA VIVA in POPOLIS (Var. vijesti — kot v op. 20 — s karto).

stavbi pri Pavlovcih (njiva parc. 153/1 d., KO Pavlovci) in Središču (njive »Cirkevca« parc. 454, 467, 468 id., KO Grabe) in ostanki stavb obakraj Trnave med Godeninci in Preseko (v Godenincih njiva parc. 518/2 id., KO Vodranci).⁴² Ob cesti za Murso so poleg naselbine v Forminu znane razen nekaterih nepreverljivih točk predvsem antične stavbe pri Stojncih (njive parc. 843, 848/1 id., KO Stojnci).⁴³ Od teh najdišč bi smeli gledati v zaselku pri Zamušanih že zaradi izrazite obcestne lege in sredine razdalje med Ptujem in Ormožem morebitno obcestno postajo (mutatio), medtem ko ostale stavbne ostaline sodijo bržčas k domačijam ali zaselkom rimskih priseljencev. Pozornost vzbuja na antični cestni trasi zgrajena cerkev sv. Marjete s starim jedrom vasi v Gorišnici, ki bi mogla imeti zaradi značaja svojega patrocinija in še nepreverjenih domnev o antičnem »templju« staro tradicijo.

Posrednih najdb za antična bivališča je na tem področju manj. Sem bi smeli prišteti troje gomil neposredno ob savarijski cesti v Loperšicah pod Humom (gozd parc. 170, KO Loperšice), neohranjeno gomilo pri Godenincih, že vsiran od ceste pa gomile pri Vičancih (gozdna parc. 607, 617, KO Vičanci), gomilno grobišče pri Šalovcih (gozd parc. 431/6, 7, KO Šalovci) in plane grobove pri Obrežu (njivi parc. 125 in 447, KO Obrež).⁴⁴ Najdbe antičnih novcev pri Spuhlji in Sv. Marjeti dopolnjujejo poleg nekaterih nepreverljivih podatkov o najdbah podobo antične naseljenosti ob obeh cestah in njuni okolici.⁴⁵

Naštete najdbe, katerih podrobnejša kronološka razvrstitev in obseg večinoma nista znana, kažejo poleg redkih predrimskih ostalin, da se je naselitev na Ptujskem polju in v ormoškem Podravju razmahnila spet šele v antiki, pri čemer se je držala že stare prometne poti. Oba cestna kraka sta pri tem ustvarila dovolj dosegljivo cestno hrbtenico, ki je naselja in domačije povezovala med seboj in s središčem v Poetoviju. Delež domačega prebivalstva je videti pri tem kaj neznaten. Iz neposredne oziroma obrobne obcestne lege je opaziti pri tem predvsem dvojje področji.

Prvo obsega antične najdbe pod ormoško teraso pri Ormožu in Središču, koder vodi danes pglavitna nižinska pot proti vzhodu. Sedanja naselja se do Središča naslanjajo na rob terase, medtem ko je antična stavba pri Središču oddaljena že 500 m od nje in je dokaj osamljena sled naselitve na središkem polju. Geografsko leže najdbe pri Središču na izrazito prehodnem terenu, kjer je z najdbami pri Macincu, Nedelišču in Prelogu nakazana prometna črta proti Legradu.⁴⁶ Njen obstoj na terenu sicer ni ugo-

⁴² Strejaci in Gorišnica — raziskave Pokrajinskega muzeja Maribor 1963; Zamušani — Blatt Ptuj, 80; Osluševci — Varstvo spomenikov 7, 1960, 335, T. 13, 9—10; Senežci — VS 7, 1960, 340 s.; Velika Nedelja — Blatt Ptuj, 73; Pavlovci — VS 7, 1960, 335; Središče — Blatt Ptuj, 67 s. (s starejšo literaturo); Godeninci — Blatt Ptuj, 68, in raziskave Pokrajinskega muzeja Maribor 1963.

⁴³ Spuhlja — Blatt Ptuj, 67; Vapočica — prav tam, 72 — o obojem ni podatkov in najdb. Stojnci — prav tam, 69.

⁴⁴ Loperšice — VS 7, 1960, 351; Godeninci — Blatt Ptuj, 5 s.; Vičanci — VS 7, 1960, 344; Šalovci — raziskave Pokrajinskega muzeja Maribor 1959; Obrež — Blatt Ptuj, 22 (pomotoma po Kovačiču omenjen kot prazgodovinski) in R. Bratanič, AV 5, 1954, 374 s., sl. 7—8.

⁴⁵ Blatt Ptuj, 67 oziroma 20.

⁴⁶ F. Kovačič, ČZN 6, 1909, 142, in A. Horvat (op. 15), 19.

tovljen, mogla pa bi pomeniti literarno nedokumentirano zvezo Poetovia z Aquincumom mimo Blatnega jezera, njen odcep po naj bi bil glede na prikladnost sestopa z ormoške terase neke med Humom in Obrežem.⁴⁷

Drugo področje predstavlja trikotniško področje Ptujkega polja med cesto in Dravo. O antičnih najdbah ob ježi markovske terase med Brstjem in Stojnci sicer ni prepričljivih dokazov, toda že po legi sedanjih naselbin ob ježi do Formina je verjetno, da je bil ta rob terase že pred antiko naseljen.⁴⁸ Keltske in antične najdbe v Stojncih kažejo, da je naselje v tem dozdevno mrtvem kotu Ptujkega polja bržkone že ležalo ob prometni poti preko Drave, ki je morda z izgradnjo glavne ceste proti Mursi izgubila svoj prvotni pomen.⁴⁹ To bi morebiti veljalo tudi za pot ob južni obali Drave pred haloškim gričevjem, kjer je teren odplavila Drava.⁵⁰ Vendar o antični cesti med Ptujem in Stojnci ni nobenih zanesljivih sledov. Cesta, ki jo je med Ptujem in Spuhljo zasledoval F. Pischinger, je v resnici le mivkastopeščeno napeto naplavinno obrobje med dvema opuščenima dravskima strugama severno in južno od sedanje ceste.⁵¹ Najdba novcev in drugih predmetov zahodno od nekdanje pristave Ristovec leži severno od tod nad ježo najsevernejše dravske struge in je bržkone lokalnega značaja, kar ne izključuje možnost, da je tod po sicer arheološko praznem terenu vzhodnega poetovijskega obrobja vodila k ježi markovske terase pri Spuhlji kakšna krajevna pot.⁵²

Od savarijske ceste se je v Slovenske gorice odcepilo več poti, ki pa jih je za sedaj mogoče le domnevati po legi neposrednih antičnih najdb. Od teh je gotovo najpomembnejša tako imenovana krajša itinerarska trasa proti Savariji, čeprav ni gotovo, da je tekla preko Gabernika k Muri vzhodno od Radgone.⁵³ Zelo verjetno je bilo s cesto proti Radgoni povezan arheološko bogat osrednji del Slovenskih goric z Osekom in Benediktom. Možna je tudi smer preko Hlaponcev, Polenšaka, Tomaža in Cezanjevec proti Veržetu. Bržkone je bila s savarijsko cesto povezana sejanska dolina z vrsto antičnih najdb do Rucmanec, podobno pa tudi najdbe ob Pavlovskem potoku do Mekotnjaka in okrog Miklavža pri Ormožu. Vse te lokalne poti kažejo, da je bila cesta Poetovio—Savaria tod pomembna prometna hrbtenica krajevnemu cestnemu omrežju v antični kolonizaciji teh krajev.⁵⁴

⁴⁷ Eden izmed miljnikov izpod Huma je bil najden »na polju med Središčem in Ormožem«, kjer teče savarijska cesta sicer po vznožju Huma in preko šalovskih grebenov. — A. Muchar, *Geschichte der Steiermark* 1, 417.

⁴⁸ O tem pričata za sedaj keltski grob v Stojncih (A. Smodič, *ČZN* 35, 1940, 22) in keltski zlatnik pri Markovcih (Blatt Ptuj, 20).

⁴⁹ Antična cesta za Murso je lahko delno izkoristila cestišče savarijske ceste in potekala vrh se dá premočrtno po najugodnejših tleh.

⁵⁰ V za časa antike gotovo vinogradniško izkoriščenih in s Poetoviem povezanih Halozah je znanih presenetljivo malo antičnih najdb. Za novce iz Cirkulan (Sv. Barbare) prim. Blatt Ptuj, 2. Prazgodovinske najdbe z izjemo keltskega novca na Turškem vrhu (prav tam, 72) pripadajo večinoma neolitiku.

⁵¹ F. Pischinger, *Blätter z. Geschichte und Heimatkunde d. Alpenländer* 2, Graz 1911. Prevzeto v Blatt Ptuj, 89.

⁵² Blatt Ptuj, 66.

⁵³ E. Pischinger (op. 51), 116. Prevzeto v Blatt Ptuj, 88.

⁵⁴ Vse področje do Mure je pripadalo mestnemu področju Poetovia in bilo tako tudi upravno-politično vezano zanj.

Obe prometni črti sta bili brez dyoma v uporabi še nekaj časa v poantičnem obdobju. Čeprav je srednjeveška izgradnja Ptuja zaradi spreminjenega toka Drave deloma izpremenila cestna izhodišča, je glavna smer proti vzhodu z nekaj večinoma prirodno izsiljenimi odkloni do onkraj Ormoža ostala ista.⁵⁵ Smer proti Savariji je postala že v času Pribinove in Kocljeve Spodnje Panonije v 9. stoletju verjetno manj pomembna, vendar pa naj bi do 13. stoletja še obstajala, sodeč po razlagi imena kraja Preseka v širokem ogrskem obmejnem pasu.⁵⁶ V poznejšem razvoju se je morala vedno bolj uveljavljati povezava z Ogrsko preko Središča, ki je dobila svojo dokončno potrditev z izgradnjo »komercialne ceste« v 18. stoletju.⁵⁷ Medtem ko je odsek antične ceste do Ormoža kot srednjeveška »visoka cesta« ostal deloma v rabi do današnjih dni, pa je ovinek proti Savariji po nemirih na ogrski meji in s širokopotezno kolonizacijo v 13. stoletju izgubil svojo veljavo in izginil iz mreže srednjeveških prometnih poti.⁵⁸ V zvezi z nastankom novega ptujskega izhodišča proti Varaždinu je najbrž zgodaj opustel tudi cestni odsek med Rogoznico in Strelci in do današnjih dni zakrnel v poljski kolovoz na meji katastrskih občin. Zaradi uničevalnega delovanja Pesnice in Drave sta bila gotovo že v srednjem veku preložena odseka pri Gorišnici in med Cvetkovci ter Mihovci. Antično tradicijo pa še ima mihovski klanec, kjer so v srednjem veku morebiti še uporabljali antični usek in si nato severno ob njem utirali nove poti, ki jih ljudska tradicija še vedno imenuje »rimska cesta«, dokler se ni sedanja cesta ustalila južno ob njem in v najnovejši dobi zamenjala prvotno strmino s sodobnim usekom. Vzhodno od tod se sedanje ceste le še redko na kratkih odsekih. ujemajo z antično.

Zelo verjetno je Drava že v zgodnjem poantičnem obdobju uničila teren mostišča pri Forminu in s tem izpremenila antično traso med Cunkovci in Forminom v slep rokav. Nova pot je imela že v Ptujju novo izhodišče preko nekdanjih dravskih strug na markovsko teraso pri Spuhlji in se je nato držala njenega roba do najugodnejšega prehoda čez Dravo pri Borlu. Od antične ceste so do Petrijanca ostali le poljski kolovozi, krajevne zveze in preorana cestišča,

⁵⁵ F. Baš (op. 29), 98 ss.

⁵⁶ M. Kos ČZN 28, 1933, 147.

⁵⁷ F. Kovačič, Trg Središče, 1910, 23, in V. Skrabar (op. 13), 30 ss.

⁵⁸ H. Pirchegger (op. 5), 44. Prim. karto »Glavna prometna pota na Slovenskem v srednjem veku« v M. Kos, Zgodovina Slovencev, 1933, 240 (priloga).

ZUSAMMENFASSUNG

Römische Strassen zwischen Ptuj und Središče

Das Museum in Maribor hat in den Jahren 1954 bis 1963 bei der topographischen Terrainforschung für die archäologische Karte von Slovenske gorice (Windischen Büheln) auch Reste römischer Strassen zwischen Ptuj und Središče nachgeforscht, die Reste der Strassendämme sondiert und den Verlauf der Trasse in Katastermappen eingetragen. Der Bericht über diese Arbeiten stellt den Anfang einer systematischen Erforschung der römischen Strassen in slowenischen Draugebiet dar. Diesmal wurden die Reste der römischen Strassen zum ersten Mal am Terrain von Parzelle zu Parzelle verfolgt, wobei die Struktur der Dämme durch Profile festgestellt wurde.

Im vorliegenden Aufsatz werden nur die auf dem Terrain gut feststellbaren Strassen Poetovio—Savaria und Poetovio—Mursa publiziert, die beide aus über 1 m hohen Schotterdämmen gebaut worden sind. Bei den übrigen Verbindungsstrassen von Poetovio über Slovenske gorice (Windische Büheln) wäre noch eine genauere Terrainforschung notwendig (Beilage 1). Der Verlauf beider Strassen ist auf Grund von Katastermappen beschrieben, wobei der Verlauf der Strasse Poetovio—Savaria mit den aus der archäologischen Karte von Jugoslawien, Blatt Ptuj (1956), bekannten Daten übereinstimmt, nur ist er nun bis ins Einzelne dargelegt und katastermässig lokalisiert (Beilagen 2 bis 4). Der Verlauf der Strasse Poetovio—Mursa wurde in der erwähnten Publikation nur vermutet, und zwar mit einem Drauübergang bei Borl am Rande des Hügellandes von Haloze; diesmal wurde er am Terrain in vorwiegend gerader Richtung bis Formin verlaufend festgestellt, wo sich irgendwo eine Brücke befand. Die Strasse setzte sich dann jenseits der heutigen Drau in Richtung Petrijanec fort. In Verbindung damit steht auch die Veränderung des Ausgangspunktes bei der Suche nach Strassenposten, von denen der Autor RAMISTA bei Formin (keltische und antike Gräber- und Siedlungsfunde), AQUA VIVA in Petrijanec lokalisiert.

Aus der Beschreibung der Strassenkörperprofile (Beilage 5) ist ersichtlich dass die erwähnten Strassen aus einem Schotterdamm bestanden, wofür das Material in unmittelbarer Nähe gewonnen wurde. Der Damm war ursprünglich cca. 40 cm, später bis 1 m dick und am Strassenkörper 6 bis 7 m breit, weshalb beide Strassen unter die sogenannten »leichten Strassen« (nach Grenier), die mit ihrer Breite der Vorschrift *Cardo maximus* mit 20 Fuss entsprechen, einzureihen sind. Der Schotter war meist einfach auf den ursprünglichen Boden aufgeschüttet, nur an einer Stelle (Formin) konnte eine Befestigung festgestellt werden. Die Dämme weisen keinerlei Verstärkung auf, auch nicht beim Überqueren von Tälern, wo sie deshalb im Laufe der Zeit grösstenteils vollkommen vernichtet worden sind. Die Strassen verliefen möglichst gradling und überwiegend auf ebenem Terrain, nur auf der altpleistozänischen Terasse von Ormož mussten einige kürzere Anhänge mit Steigungen bis zu 15 % bewältigt werden. Auf dem behandelten Abschnitt der Strasse nach Savaria mussten wenigstens 10 Brücken gestanden haben, von denen keine erhalten blieb; nach eventuell erhaltenen Resten wurde noch nicht gegraben. Die Strassendämme sind verschieden gut erhalten. Teilweise verlaufen auf ihnen Feldwege und Landstrassen, teilweisen sind sie auf den Feldern durch Pflügen schon stark beschädigt. Am besten erhalten sind die Abschnitte in den Wäldern östlich von Ormož, wo die in Šalovci am antiken Damm verlaufende Strasse »immer dieselbe«

geblieben ist. In den Strasseneinschnitten auf Abhängen, in den kleinen Tälern und unter der heutigen Hauptstrasse sind keine Reste der antiken Trasse zu sehen.

Ausser der Abnützung in der postantiken Zeit, der seitlichen Erosion auf den Abhängen und in den Quertälern, der künstlichen Ebung beim Pflügen und Graben, hat ausser der Pesnica zur Vernichtung der antiken Strassen vor allem die Drau beigetragen. Das wandernde Flussbett näherte sich in der postantiken Zeit den Strassentrassen und spülte 3 km der Strasse Poetovio—Savaria zwischen Cvetkovci und Mihovci und 6 km der Strasse Poetovio—Mursa zwischen Formin und Križovljan Grad weg.

Nach bekannten archäologischen Funden zu urteilen, war dieses Gebiet bei Ankunft der Römer verhältnismässig schwach besiedelt, denn es sind nur einige La-Tène-Funde bei Brstje, Stojnci, Formin und Ormož bekannt. In der Antike nahm die Besiedlung zu und es entstand eine Reihe antiker Gebäude, Strassenposten und Siedlungen (Strejaci, Gorišnica, Zamušani, Senežci, Pavlovci, Godevinci, Središče und Stojnci), die grösstenteils noch nicht erforscht sind. Bekannt sind ausserdem aus diesem Gebiet auch einige Flachgräber-Nekropolen (Brstje, Osluševci, Strejaci, Obrež) und Grabhügel (Vičanci, Ormož, Šalovci). Bei Ormož und Hum wurden inzwischen schon vernichtete Meilensteine gefunden, bei Spuhlja und Gorišnica (Sv. Marjeta) Münzen. Diese Funde lassen eine ausgesprochen kolonisatorische Rolle der Römer bei der Besiedlung des Ptujsko polje (Pettauer Feldes) erkennen.

Im Mittelalter änderte sich das Verkehrsnetz dieser Gegend. Durch die Flussverlagerungen des Draubettes bei Ptuj bekam die Stadt einen neuen Ausgang gegen Osten auf der jetzigen Strassenlinie gegen Čakovec und Varaždin. Die erste Strasse steigt bei Spuhlja wieder auf den trockenen Boden der Terasse von Markovci und verläuft ab Strelci teilweise auf der antiken Strasse, bis sie sich östlich von Ormož gegen Središče wendet. Die zweite hat einen vollkommen neuen Verlauf mit einer Brücke über die Drau bei Borl, dann am Fuss des Hügellandes von Haloze bis Petrijanec, wo sie wieder auf die antike Strasse kommt. Nach der historischen Auslegung des Namens Preseka zu urteilen verlief die römische Strasse gegen Savaria, östlich von Ormož bis Preseka führend und dann gegen die Mura und Lendava abbiegend, im Gebiet der weiteren ungarischen Grenzzone und war bis zum 15. Jahrhundert wahrscheinlich noch in Gebrauch, später verschwand sie aus dem mittelalterlichen Strassennetz. Die Strasse nach Mursa über Gorišnica wurde wahrscheinlich schon bald nach der Antike durch Verlagerung der Drau vernichtet, weil über den Verlauf über Formin keine historischen Daten vorliegen.

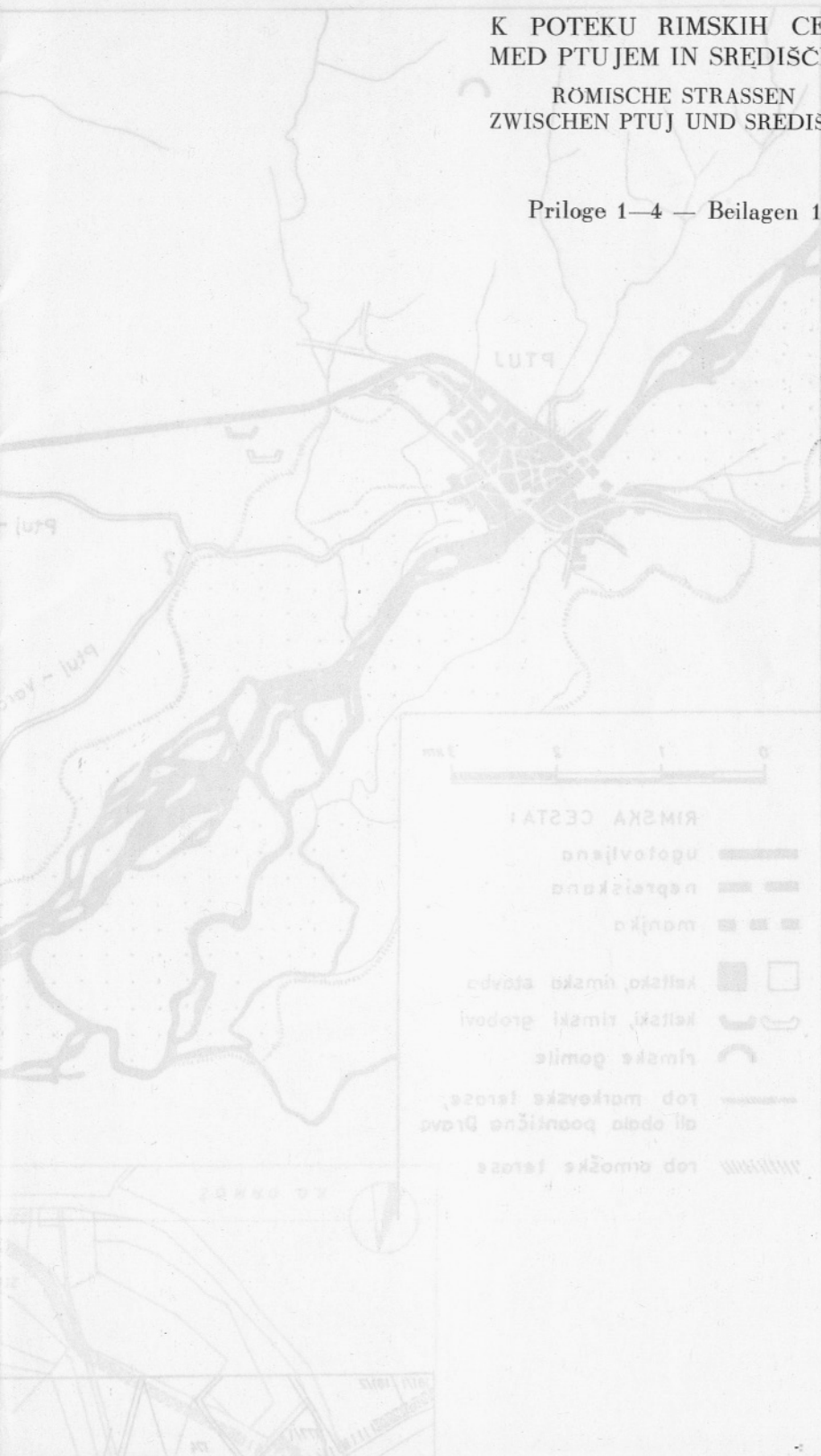
In der Volksüberlieferung sind einige erhalten gebliebene Abschnitte der Strassen als die »alte« oder »römische Strasse« bekannt, die Bezeichnung »Totenstrasse« hat sich für den auf der antiken Strassenlinie verlaufenden Fahrweg zwischen Formin und Cunkovci, bzw. Borovci und Brstje erhalten.

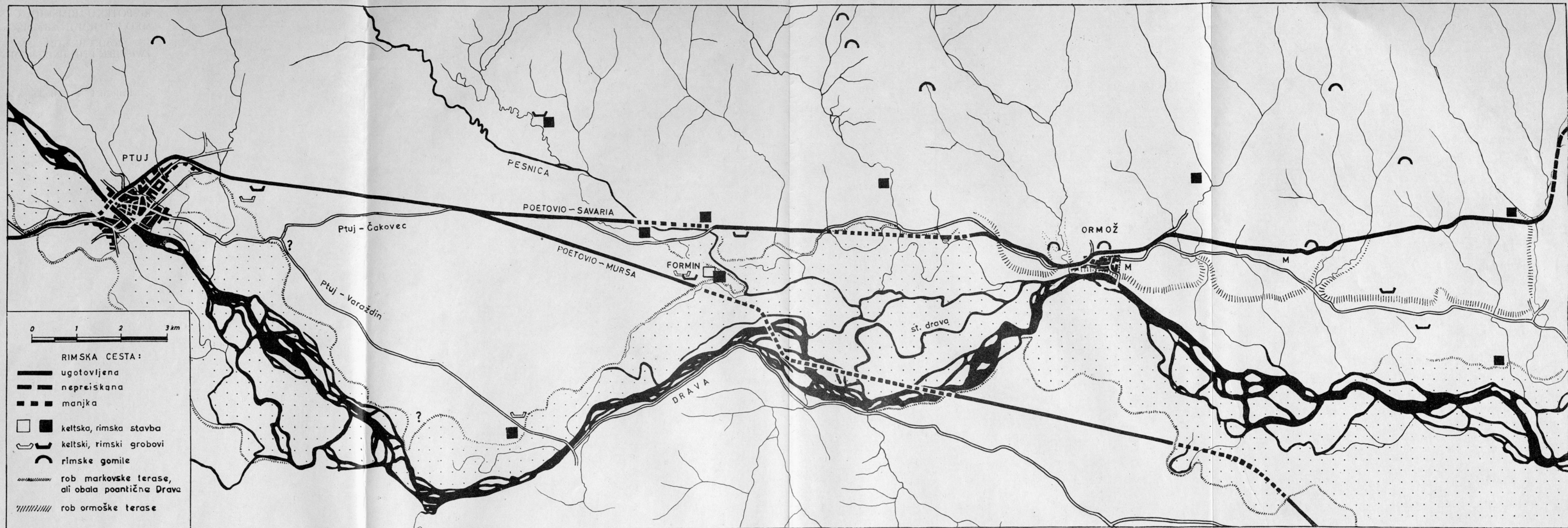
S. PAHIČ

K POTEKU RIMSKIH CEST
MED PTUJEM IN SREDIŠČEM

RÖMISCHE STRASSEN
ZWISCHEN PTUJ UND SREDIŠČE

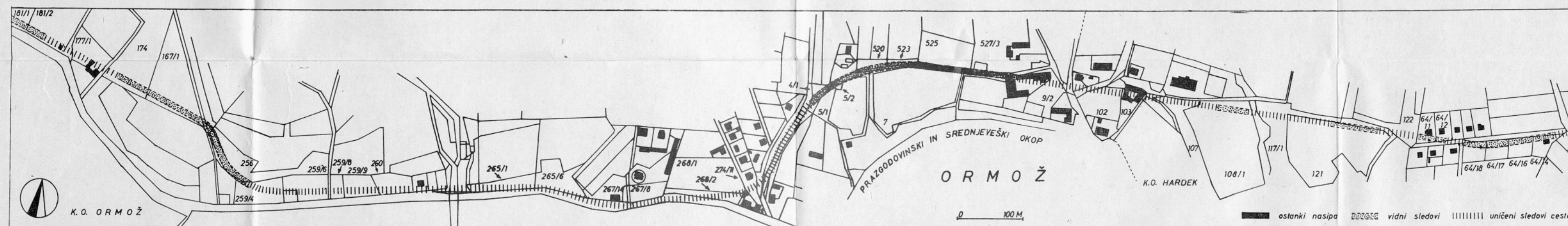
Priloge 1—4 — Beilagen 1—4





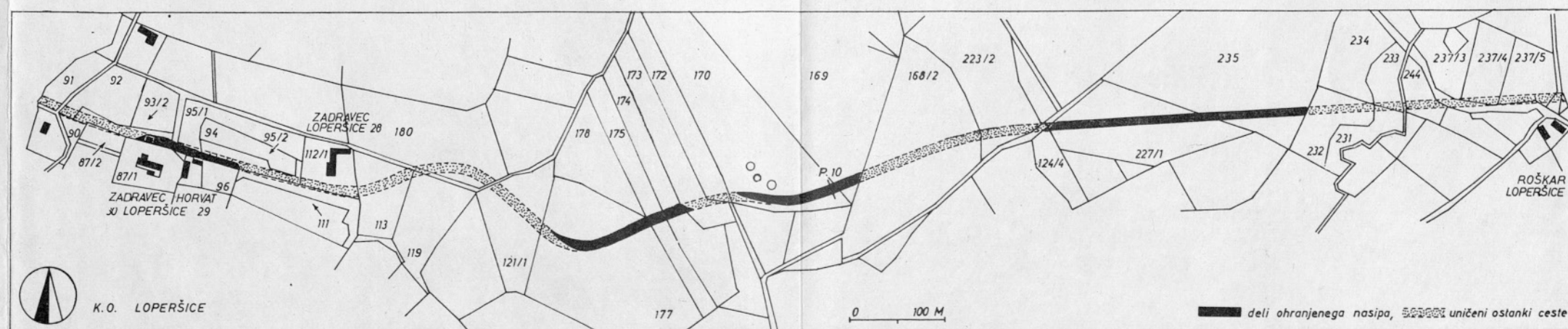
Tloris rimskih cest po karti 1 : 50.000
 Grundriss der römischen Strassen nach der Karte 1 : 50.000

Priloga 2 — Beilage 2



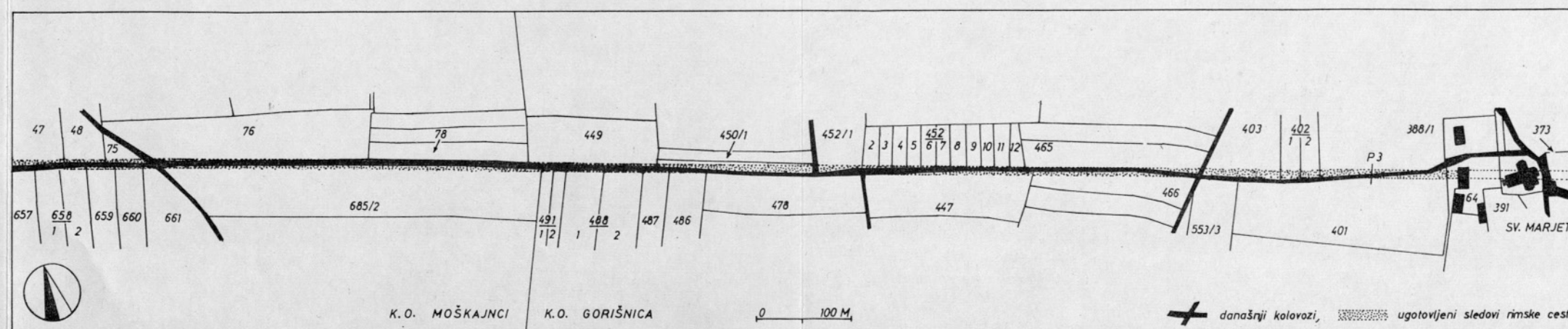
Tloris rimske ceste na katastrski mapi Ormož-Hardek
 Grundriss der römischen Strasse auf der Katastermappe Ormož—Hardek

Priloga 3 — Beilage 3



Tloris rimske ceste na katastrski mapi Loperšice
 Grundriss der römischen Strasse auf der Katastermappe Loperšice

Priloga 4 — Beilage 4



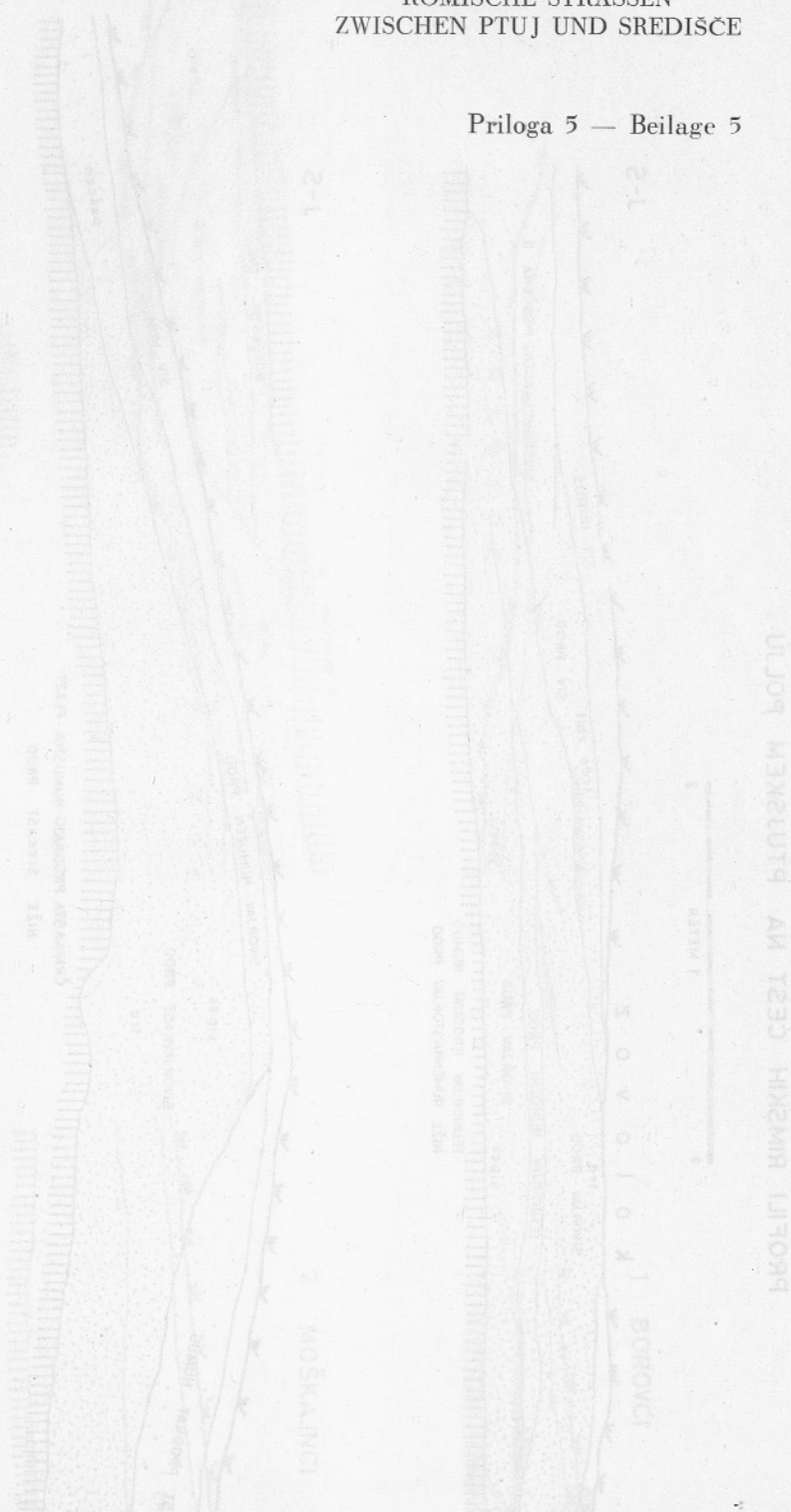
Tloris rimske ceste na katastrski mapi Moškajnci-Gorišnica
 Grundriss der römischen Strasse auf der Katastermappe Moškajnci—Gorišnica

S. PAHIČ

K POTEKU RIMSKIH CEST
MED PTUJEM IN SREDIŠČEM

RÖMISCHE STRASSEN
ZWISCHEN PTUJ UND SREDIŠČE

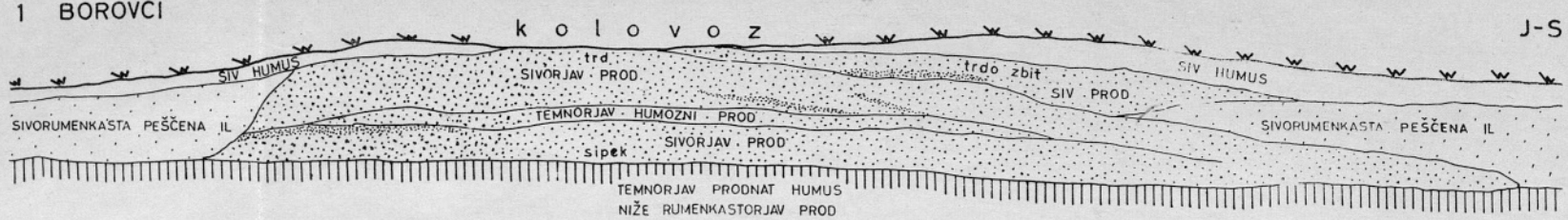
Priloga 5 — Beilage 5



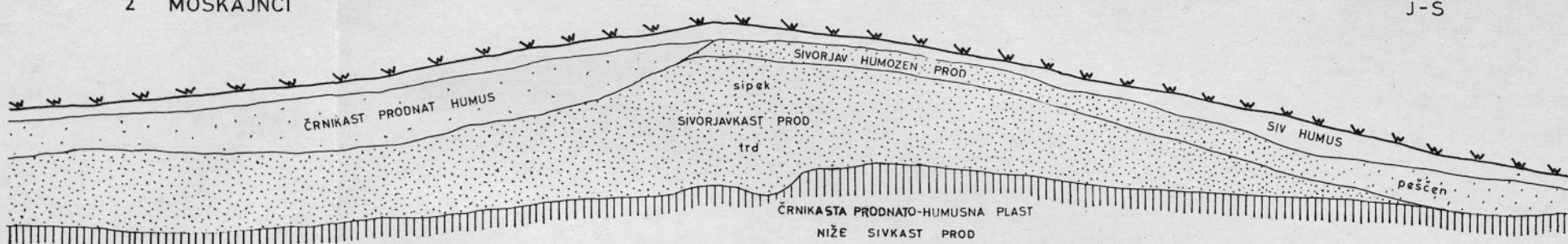
PROFILI RIMSKIH CEST NA PTUJSKEM POLJU

0 1 METER 2

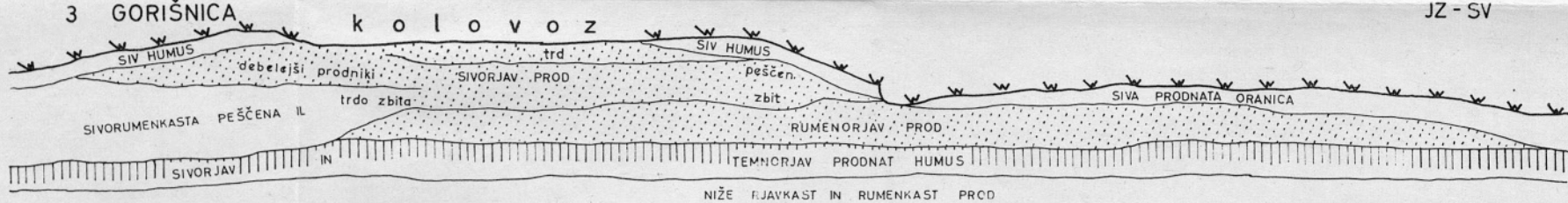
1 BOROVCI



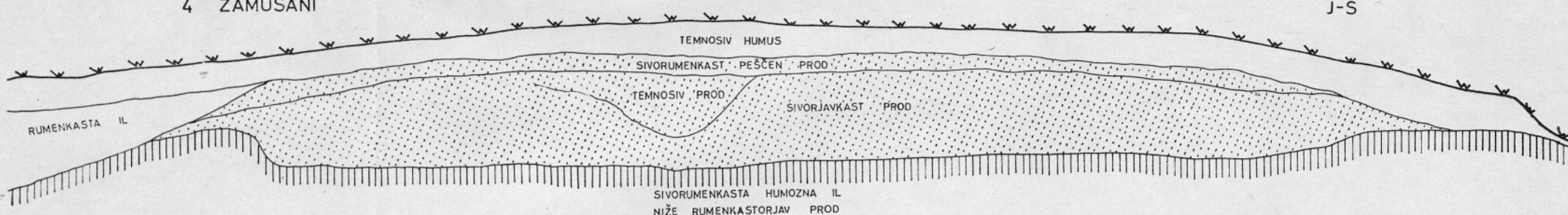
2 MOŠKAJNCI



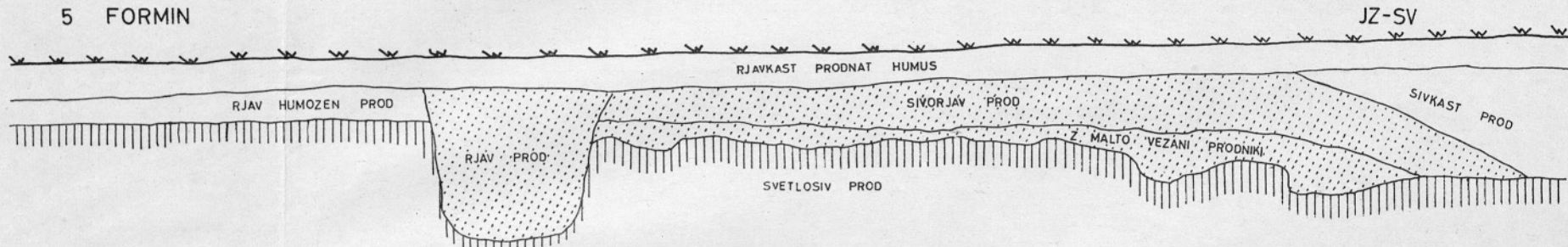
3 GORIŠNICA



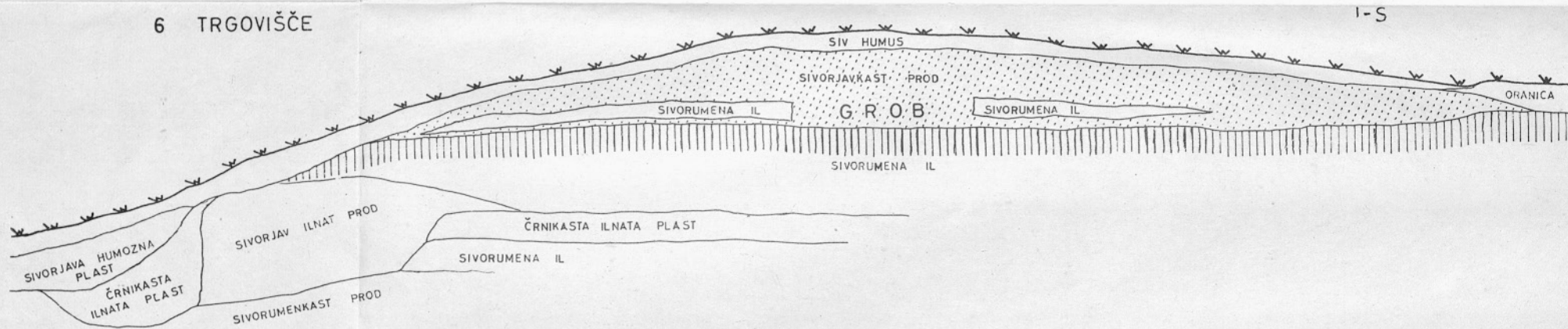
4 ZAMUŠANI



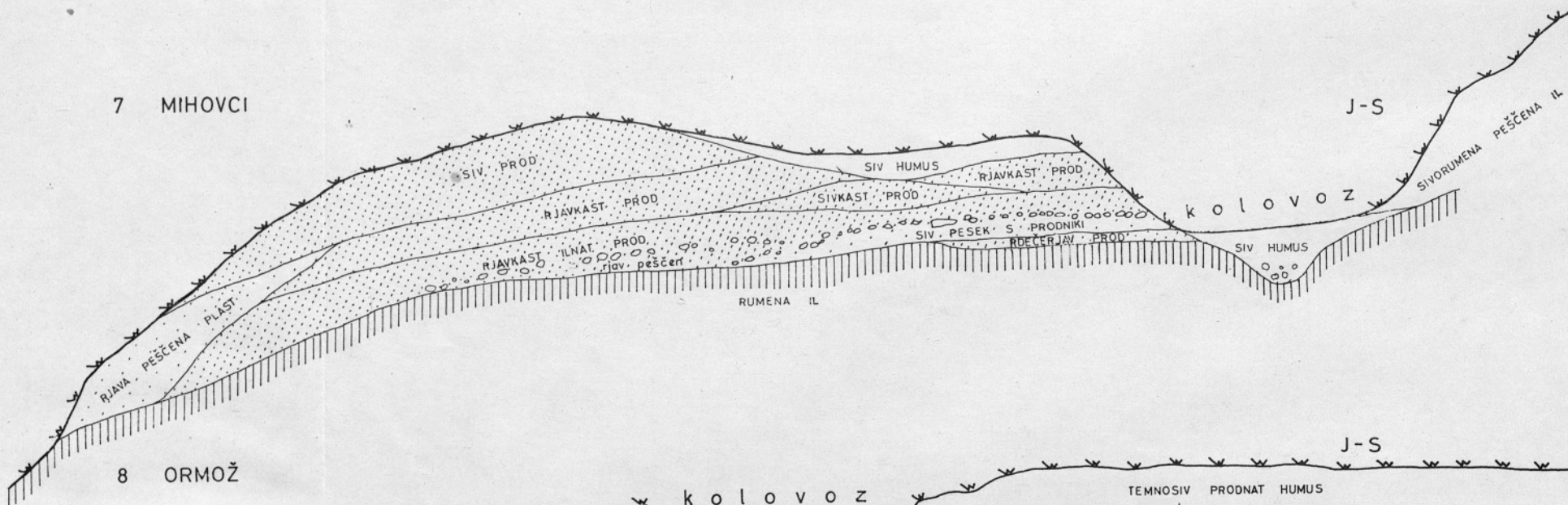
5 FORMIN



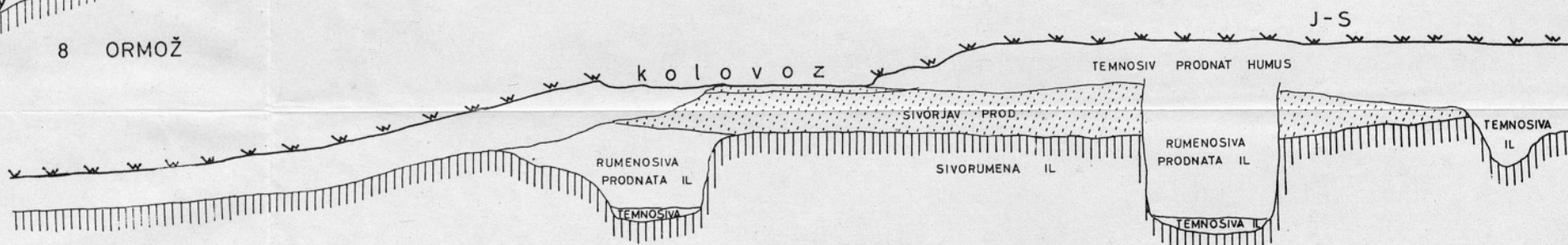
6 TRGOVIŠČE



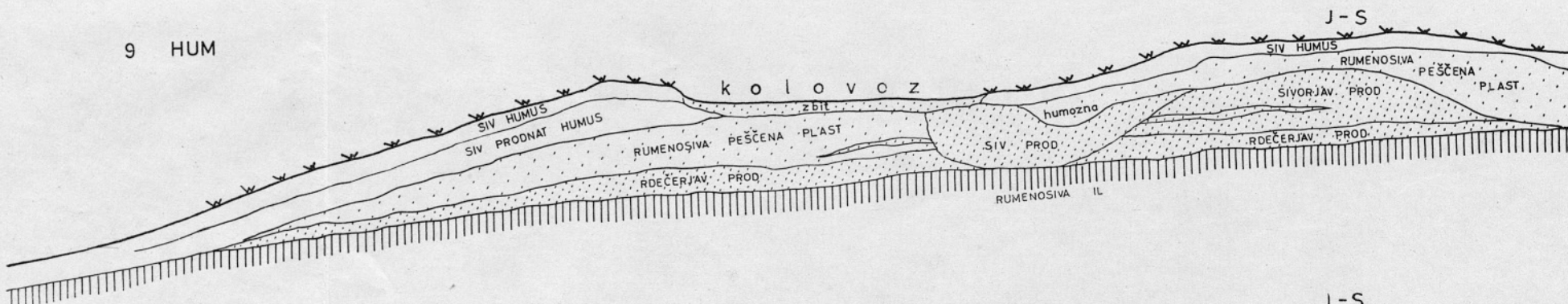
7 MIHOVCI



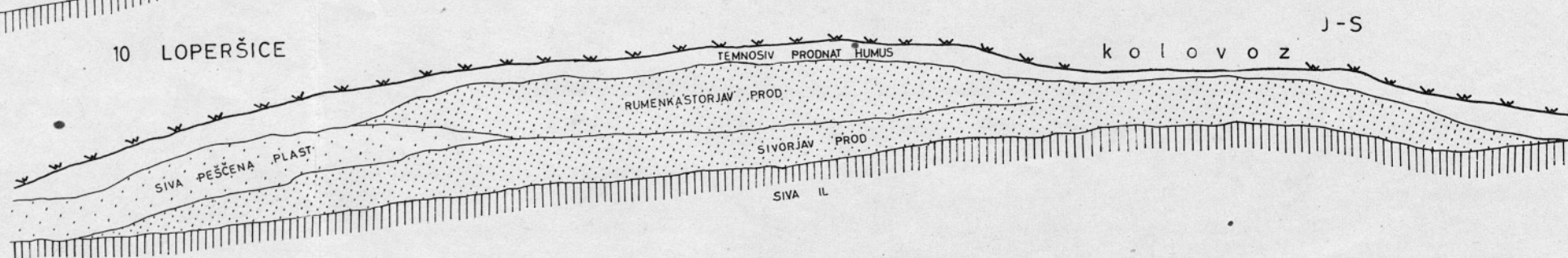
8 ORMOŽ



9 HUM



10 LOPERŠICE



11 GODENINCI

