

Napredek rimskega imperija v primerjavi s prazgodovinsko ali s helenistično-grško razvojno stopnjo je posebno viden v enotni upravi provinc ter v povezavi oddaljenih pokrajin s cestami. Tako imenovane prazgodovinske skupnosti so bile z organizacijskega vidika razbite bolj kot starogrške mestne države in niso kazale in ne imele potrebe po širokih sistematičnih cestnih zvezah. Omejevale so svojo tovrstno dejavnost na lokalne kolovoze v območju gradišč. Tudi kar se tiče helenističnih držav, njihova specifičnost in politična neenotnost nista dajali osnov za enotno koncipiran cestni sistem, zanj te države niso imele ne smisla ne možnosti.

V rimskem imperiju pa je obstajala v cestni gradnji jasna in trdno določena shema. Čeprav je *formula provinciae* upoštevala lokalne, historične in etnične difference, je bil *edictum provinciale*, po katerem so se guvernerji morali ravnati, poenoten, predvsem pa tesna, neprekinjena zveza z vladarjem in senatom, ki jo je imperij nujno terjal, če je hotel ohraniti svojo trdnost, ni dovoljevala večjih divergenc. Upravni aparat je s propagando imperija usahnil bodisi zato, ker so bile njegove korenine tako močno izpodrezane, bodisi zato, ker so ga poteptala preseljujoča se ljudstva, ceste in predvsem cestne smeri pa so antiko preživele in služile še v 19. stoletju delno celo kot glavne evropske prometne žile; izpodrinila jih je šele železnica.

Bolje bomo lahko ocenili skoraj neverjetno visoko stopnjo, ki so jo Rimljani dosegli v gradnji cest, če pomislimo, da je rimsko cestno omrežje, katerega celotna dolžina presega 100.000 km, prekrivalo prostor, velik kot Evropa, in če pri tem še upoštevamo dejstvo, da je bilo tedaj število prebivalstva približno desetkrat manjše kakor danes. Pozabiti tudi ne smemo, da je bilo grajeno in vzdrževano po enotnem konceptu. Ta koncept lahko bolj vidimo, kot dokazujemo, ker manjkajo poprejšnje analize; vendar našo splošno zapisano ugotovitev vsekakor potrjuje neizpodbitno dejstvo, da so Rimljani imeli centralni ofij, imenovan *cura viarum*, ki je bil od Avgusta dalje dejansko v vladarjevih rokah, logična pa je tudi glede na vojaške potrebe in zahteve v celotnem obdobju, segajočem od okupacijske do obrambne faze. Tako je bilo poskrbljeno, da sta vojak in civilist lahko po najkrajši poti potovala iz severne Anglije do Sicilije ali od Gibraltarja do Evfrata. Mostovi, tuneli, viadukti, serpentine, *pontes longi* čez močvirja, nasipi, useki — *montibus excisis anconibus sublatis* piše na Trajanovi

tabli¹ — so pomagali premagati vsako težavo v naravi in omogočali in pospeševali promet v vseh letnih časih. Dokazano je, da je leta 69 po n. št. armada 22.000 mož s celotnim pratežem na poti od Rena v Italijo marca prekoračila Veliki Sv. Bernard (2470 m).

Tu nas zanima predvsem Ilirik, ki tudi — kot vse barbarske dežele — pred rimsko zasedbo ni imel grajenih cest. Postopno širjenje rimske nadoblasti v Iliriku je bilo zaključeno v avgustejskem obdobju. Poteklo ni v eni potezi in tudi ne brez presenetljivih peripetij. Zasedbo teritorijev, ki naj bi ekonomsko-politično zaokrožili rimsko republikansko posest na Balkanu, je Avgust začel z japonsko vojno leta 35 pred n. št., si dal zgraditi Siscijo za štabno trdnjavo, nadaljeval osvajanja pod poveljstvom Vipsanija Agripe, ki je imel nalogo, osvojeno ozemlje tudi urediti; pozneje je z osvajanjem in urejanjem nadaljeval Tiberij, ki je končno dosegel Donavo. Ta je poslej ostala meja imperija kljub nasprotni tendenci, kajti nadaljnjo ekspanzijo je zavrl dalmato-panonski upor v letih od 6 do 9 po n. št.

Novi teritoriji v Iliriku so bili pridobljeni z vojaškim napadom, ki je potekal po obstoječih prazgodovinskih lokalnih kolovozih, seveda pa so osvajalci močno uporabljali tudi daleč cenejšo, hitrejšo in učinkovitejšo rečno plovbo. Vrhovni štab je takoj po zasedbi težil za tem, da ustvari cestno mrežo, ki naj bi povezovala nevrvalgične točke na zasedenem ozemlju — kritična plemenska področja, prometna vozlišča, prelaze — s trdnjavskimi bazami. To nakazuje na primer prefekturalna ureditev japonskega in kolapijskega področja, trdnjavska izgradnja Siscije, vojaška kontrola iliro-italskih vrat na Krasu. Te 'namenske' zveze so bile življenjskega pomena za obrambo, za vojno administracijo in za razvijajoči se imperij.

V konkretnih primerih dostikrat otežuje interpretacijo posameznih cest dejstvo, da nam cilji, h katerim so ceste vodile, niso znani. Vendar jih lahko včasih rekonstruiramo. Kot primer za evidentno smotnost sta močno poudarjeni zgodnji garnizijski trdnjavi *Siscia* in *Poetovio*, prva kot most k dalmatinskim postojankam, predvsem k Burnu; druga je bila sprva eksponirana ofenzivna točka, povezana posebej in direktno s Siscijo — prav to dejstvo izdaja kombinacijsko strategijo v zgodnjem rimskem štabu — pozneje vezni člen k limesu z direktno specialno zvezo na Vindobono, *Carnuntum*, *Aquincum*, Murso, Siscijo, Emono in k Flaviji Solvi. Analogno velja

za *Lauriacum* v 3. stoletju, ki je imel direktno povezavo s štabnimi centri *Sirmium*, *Taurunum*, *Veldidena*, *Augusta Vindelicum*. Primerov, čeprav ne tako nazornih, je še več. Posebej naj opozorim na stare vojaške ceste — problem je še neraziskan — ki so iz Cisalpine in Istre vodile na kraški plató, se združile nekje v območju Divače ter odtod držale bodisi naravnost v japonski svet, bodisi v Liburnijo, ter od Senije na Siscijo, bodisi na Emono z nadaljnjimi razcepi. Elementi, ki te proge izpričujejo, so napis iz Materije, vojaške najdbe v območju Divače² ter baza za Avgustov kip iz leta 14 po n. št., zgodnjedrimski kastel za *cohors kvingenarijo* na Nadleškem hribu, obč. Loška dolina³ ter napis L. Antonija Nasona, ki je bil *praefectus civitatis Colaphianorum* v najzgodnejši okupacijski fazi; z dokajšnjo jasnostjo jih nakazuje Strabon. Ne glede na Strabona bi si pa tudi potek Avgustovih bojov leta 35 pred n. št. težko zamislili, če ne bi te ceste delno obstajale.

Posledica takega velikopoteznega koncipiranja, ki je šlo povsem mimo zasebnih interesov in interesov provincialnih mest in ki je jemalo v obzir zgolj državne in vojaške zahteve, je gradnja cest na dolge proge, gradnja »namenskih«⁴ cest, ki naj bi služile le administrativni službi in vojni preskrbi ter omogočale eventualno kasnejšo ekspanzijsko vojno.

V Panonijo in delno v *Noricum* zarinjani klin Vzhodnih Alp, ki se nadaljuje z dinarskim gorstvom preko Dalmacije v Mezijo in Makedonijo, je močna prometna ovira, zato je na dlani, da je bila glavna arterija zgrajena tam, kjer je priroda sama nakazala pot zanjo, to je: čez iliro-italska vrata na Krasu. Prav ta linija, ki je povezovala cisalpinska mestna središča s štabnimi bazami Ilirika, je bila v imperialnem konceptu nadvse pomembna in zato takoj zgrajena. To je vezna pot *Aquileia-Sirmium* s pravokotnimi odcepi tako k obmejnim trdnjavam kot v rudne revirje Dalmacije⁴ in k obali, na *Carnuntum*, *Aquincum*, *Vindobono*, *Singidunum*⁵ ter tiberijanske ceste skozi Bosno, to je: *via Gabinia*⁶ čez *Andetrium*, dalje čez *imum montem Ditionum Ulcimum*, dalje čez *Bathinus flumen* in četrto čez področje Desitijatov, vse od Primorja k Posavju.⁷

Pod raznimi pogoji je hkrati z gradnjo goste cestne mreže v zgodnji cesarski dobi, torej v prvi polovici 1. stoletja po n. št. dozorovala faza popolne pacifikacije. Kmalu je zaznati obrise prvih mest, na kateri je tkivo imperija slonelo, zaznati je — v državnem in upravnem smislu — dozorelost prebivalstva oziroma zadostno gostoto kolonistov. Nastopila je faza, ko je vojno-administrativna služba

lahko prešla v civilne roke, ker je na lokalni samoupravi zasnovana civilna služba imela čozorel kader v provinci sami. Prehod vojne administracije na civilno je bil možen šele, ko je bilo na razpolago dovolj za samostojno mestno upravljanje usposobljenih ljudi, pri čemer sta pismenost in juridična izobrazba igrala določeno vlogo (lokalno sodstvo, kataster, davčne knjige ali *census* itd.). Ti so se morali izobraziti bodisi iz vrst staroselcev, bodisi da so prišli kot kolonisti. Ker je časovno vzporedno naraščala organizirana sila barbarskih plemen vzdolž meja imperija, je sredi 1. stoletja opaziti prehod od elastične okupacijske faze na statično vrsto trdnjav vzdolž meja. Organizacijo in vzdrževanje zalednih cest so prevzela mesta in provincialna administracija. V mejnih področjih pa so si vojne komande zgradile nove rošadne ceste ter obveščevalne in dovozne komunikacije po svojih vidikih.

Vojaška trdnjava, štab, posebej legija je faktor, ki je kompleksno vplival na tok in obliko življenja v svojem okolju. Rimska legija s pratežnimi, oboroženimi in prehranjevalnimi oddelki, konjenico, pionirskimi in tehničnimi četami, skladiščnimi oddelki, legijsko pekarno in vojaško bolnišnico, z raznimi delavnicami, dalje s prtljago štabne pisarne, s prtljago polkovniških pisarn in predvsem s kvestorskim trenom (deponirana in rezervna oborožitev, surovine za kovače, delavnice) in voznim parkom je štela okrog 6000 ljudi in 1500 glav tovarne živine: *dnevno* je potrebovala 10 ton hrane in 5 ton krme. Že zgolj oskrba tega dnevno potrebnega materiala terja nemajhno organizacijsko in delovno silo, pri čemer vsega ni bilo mogoče pridelovati lokalno, na primer olja, soli, začimb in drugega. Čete pa so vrhu tega potrebovale stalno novo orožje, novo opremo; dopolnjevati je bilo treba vozni park, uniforme, perilo, pohištvo, stanovanjsko opremo, dalje kurivo, apno, pesek, stavbno gradivo. Tudi administracija z arhivom je imela materialne potrebe. Vojska si je gradila svoje opekarne, odpirala lastne kamnolome, si organizirala razvedrila, amfiteatre. Skrbela je za rečno plovbo in rečno ladjevje. Še enkrat toliko so potrebovala okrog trdnjav nastajajoča civilna naselja, od katerih so se nekatere razmeroma naglo razvijala v mesta. Kako je vse to vplivalo na tok življenja v miljeju staroselcev, kako je vse to spreminjalo pokrajino in intenziviralo njeno izrabo, si niti ne znamo predstavljati. Dalje, armada je bila močan civilizacijski, do neke meje kulturni faktor, ki je pospeševal razvoj številnih obrti, na primer kamnoseške, gradbene, tesarške, kovaške, kolarske in mizarske. Vojska je širila pismenstvo, ker je to spadalo v orga-

SLOVENIA TEMPORIBUS ROMANORUM

Legend:

- oppida
- vicestiones
- viae publicae
- fines

Scale: 0 5 10 15 20 miles

70. Ana Šašel, Fundamenta Latina, I (Ljubljana, Džavna založba Slovenije, 1972) 70.

nizacijo (seznamí vojaštva, poročila o sestavi in porabi oddelkov na raznih dolžnostih in službenih mestih, skladiščni seznamí, vojaška združenja z namenskimi blagajnami), širila je latinščino kot enoten in razvit uradni in poveljniški jezik med provincialce z najrazličnejšimi maternimi govoricami, posebej je latinskemu jeziku in rimski kulturi pripomogla do veljave z legaliziranjem vojaških družin in z naselitvijo veteranov po odpustu; širila pa je tudi smisel za organizacijo in red, ki je opazen v strukturi celotnega imperija, posebej v provincialnih mestih. Kot velik potrošnik je vsaka vojaška enota seveda *eo ipso* pospeševala trgovino.

Sprva so za cestno gradnjo, kot rečeno, bili odločilni vojaški vidiki, po prehodu vojno-administrativne faze v civilno pa so kot lokalno-administrativna in ekonomska središča dobila pri usmerjanju načrtne cestne gradnje odločilno vlogo provincialna mesta. Ker ta niso nastala hkrati, se je tudi državno cestno omrežje razvijalo postopoma, skladno z nastajanjem novih potreb in predvsem novih mest.

Tako je npr. vladar Klavdij konstituiral *Noricum* kot provinco in v zvezi s tem je tedaj prejela municipalno avtonomijo skupina mest, ki jo sestavljajo *Celeia*, *Virunum*, *Teurnia*, *Iuvavum*, *Aguntum*. Prvi znani miljniki iz Norika so dejansko Klavdijevi (CIL III 5709 + add. p. 1847, *Gospovete*). Novo nastala mesta so morala postopoma po centralnem načrtu realizirati in z organizirano tlako vzdrževati provincialno cestno mrežo. Določitev časovnega zaporedja te gradnje je posebno vprašanje, ki bi ga bilo treba šele raziskati. Doslej še nimamo dovolj opornih točk, da bi ga rešili.

Ker so prve štabne postojanke in trdnjave v Iliriku — *Siscia*, *Poetovio*, *Sirmium*, *Mursa* — nujno terjale vojaško povezavo, lahko že zgolj po logiki pričakujemo s popolno gotovostjo, da je bila ta osnovna arterija *Aquileia-Sirmium* zgrajena že v avgustejskem obdobju. Dejansko imamo za to sklepanje potrdilo v literaturi. Omenjata jo namreč dva avtorja, Tacit in Festus. Akutnost slabe povezave med Dalmacijo in Panonijo je postala vidna zlasti za časa dalmato-panonskega upora med leti 6. in 9. po n. št. Rimska vojna administracija je takoj reagirala z gradnjo treh ali štirih linij čez Dinarsko gorstvo⁸, dobro zavedajoč se, da slabe cestne povezave med posameznimi območji nujno zmanjšujejo učinkovitost rimske oblasti na novo pridobljenih teritorijih. Pravokotnice na arterijo s severa so v glavnem prejkone flavijske, kajti naslednja večja, še ne docela raziskana podelitev mestnih pravic v Iliriku je prav flavijska; tedaj so dosegla mestni rang *Solva*, *Scar-*

bantia, *Neviodunum*, *Siscia*, *Sirmium*. Nekateri elementi kažejo, da je bila rošadna cesta vzdolž limesa postavljena v času od druge polovice 1. do prve polovice 2. stoletja; vzdolžna dalmatinska pa — vsaj sekcijsko — delno že v 1. stoletju pred n. št.

Zgodovina cestnega razvoja pa odkriva tudi notranje-političen, na ekonomiki posamičnih področij sloneč proces, namreč postopno odpiranje novih ekonomskih centrov in virov ter s tem povezan nastanek novih aglomeracij, ki so se morale nujno vključiti v provincialno civilno in vojaško upravo.⁹

Med najbolj neposrednimi dokumenti o rimskih cestah so vsekakor miljniki. Nad moža visoki, enakomerno razporejeni kamniti stebri vzdolž imperialnih arterij so opremljeni z napisi, ki označujejo razdalje med postajami in zaznamujejo detajle o gradnji ceste in o njeni reparaturi. Iz takih miljnikov, kolikor so dobro ohranjeni, izvemo potrebne datume. Na njih je vklesano vladarjevo ime s titulature in ime pooblaščenega izvajalca-uradnika. Ohranjenih je okrog 8.000. Ti dokumenti pri nas še niso bili sistematično zbrani niti strokovno vrednoteni. Nekatere poprejšnje analize kažejo, da bodo dajali izčrpen vpogled ne le v detajle celotnega koncepta cestnih gradenj, ampak bodo tudi izredno važen vir za študij vladarske državne politike¹⁰.

Ker je bila cestna uprava centralno organizirana, nakazujejo miljniki tendenco zunanje politike posamičnih vladarjev. Priprave za vojne pohode na primer zrcali cestna gradnja v padnih linij. Miljniki spričujejo, da sta vladarja Mark Avrelij in *Lucius Verus* v letih 161/162 obnavljala ceste po nekem nam še ne jasnem načrtu; omejujeta se zgolj na sekcije *Aquincum-Sirmium*, *Emona-Taurinum* ter ora *Pontus Euxini*.¹¹ Vse kaže, da je v tem treba videti že prve priprave na poznejše dogodke, ki jih je bilo mogoče slutiti dokaj časa, preden so dejansko nastopili, kar nakazuje tudi notica v *vita Marci* 12.13 *dum Parthicum bellum geritur, natum est Marcomannicum, quod diu eorum, qui aderant, arte suspensum est*. Kaže, da gre za cestna dela kot pripravo na pričakovane ofenzivne borbe, ko bo brezhiben transport čet in trena življenjsko važen. Po vojaških vdorih barbarov ali na prostoru, ki ga je previhrala državljanska vojna, so bile ceste z mostovi vred sistematično uničene. Miljniki nakazujejo, da jih je dal zmagovalec takoj generalno reparirati, na primer Konstancij II. po zmagi nad Magnencijem cesto *ab Atrante ad flumen Savum*.¹²

Miljniki kot uradni dokument izkazujejo oficialno položaj vladarja, navajajo namreč njegovo ime, titulature, službene funkcije,

spričujejo spremembe v imenih, adopcijsko politiko, propad in vzpon vladarjev, notirajo sleherno spremembo v njihovi moči in vplivu. Kažejo, v katerih provincah so zmagali uzurpatorji. Zrcalijo torej vladno notranjo politiko, v izjemnih primerih celo zmagujočo in poraženo stranko.

Miljniki so važen dokument državne uprave. Dovoljujejo sklepe in omogočajo vpoglede v potek provincialnih meja, v številna pravna in finančna vprašanja ter v uradniško organizacijo, posebej ker je treba v ta študij pritegniti tudi s cestno službo neposredno povezano gradnjo poštnih in skladiščnih postaj¹³, mitniške službe¹⁴ in vojaških etap na nevralgičnih točkah.¹⁵ To gradivo skupaj nakazuje področne administrativne meje in njihova nihanja, podrobna dokumentacija pa razvoj posameznih administrativnih vej, predvsem mitnine in pošte.¹⁶

Prazgodovinska ekonomsko-produkcijska središča so na zasedenem ozemlju, kolikor so obstala, sprva nujno pritegnila promet, pozneje pa diktirala gradnjo cest, kolikor so bila na prostoru, ki je omogočal to gradnjo po rimskem sistemu; kolikor pa ne, je bila cesta za Rimljane tako važna, da so ji podredili lokacijo mesta. Lep in raziskan primer je *Virunum* v Noriku, ki je stal kot administrativno in železarsko središče (že v kasni republiki v najtesnejših trgovskih zvezah z Akvilejo) na 1000 m visokem Štalenskem vrhu nad Gosposvetami, za Klavdija pa je bil prestavljen na vznožje, do koder je brez težav lahko bila zgrajena nova cesta.

Pa tudi rimski ekonomski razcvet v 1. in 2. stoletju po n. št. je ustvaril pogoje za nastanek številnih novih središč, predvsem tudi v rudnih bazenih, ki jih je centralna uprava v lastnem interesu takoj in oficialno prevzela. Lep primer ekonomskega prodiranja in osvajanja novih področij daje kolonizacijska politika v Dalmaciji, kjer je po cezarijanski in avgustejski urbanizacijski fazi, omejeni povsem na obalo, začel postopen prodor v gorato notranjost. Prvi prodor pomeni faza flavijskih vladarjev z ustanovitvami mest: *Arupium*, *Bistue Vetus*, *Bistue Nova*, mesta pri današnjih krajih Skelani in Rogatica, najbrž tudi *Rider*; hadrijanska faza iz popolnjuje in seže globlje z ustanovitvami naselij *Delminium*, *Pelva*, *Salvium*, *Splonum*, z doleditvijo municipalne avtonomije kanabam pri trdnjavi *Burnum*; za avrelijske in septimijske faze so ustanovljena mesta tudi v goratih področjih: *Magnum*, *Novae*, najbrž *Diluntum*, *Municipium S()* pri mestu Plevlja, *Municipium Malvesatium*, *Aquae S()* pri Sarajevu, *Domavia*, *Metulum*.

Rimska, na daljnje cilje usmerjena cesta se je pričejala v velikih administrativnih in

ekonomskih središčih, povezovala je analogna mesta med seboj, bila je kot hrbtenica, na katero so bili priključeni odcepi in prečnice, ki so vodile k posameznim mejnim prehodom, trdnjavam, ležiščem surovin in k večjim pristaniščem. Vzročna povezava med številnimi elementi detajlno še ni preiskana, posamično gradivo — posebej v trgovini — pa daje zanimive posredne vpoglede v cestni pomen za ekonomiko v imperiju, predvsem s pomočjo trgovine, ki je omogočala širjenje in kroženje najrazličnejših izdelkov.

Dosedanje analize kažejo, da je import v Ilirik sprva izredno močan iz Italije, kjer je *Aquileia* zgodaj dokumentirana kot glavno tržišče zanj. Že v kasni republiki so od tod izvažali v Ilirik olje, vino v sodih, orientalsko robo. Med značilne akvilejske izvozne predmete v 1. stoletju po n. št. spada keramika, predvsem padanska sigilata — aretinska seže le do Emone — barbotinska keramika in oljenke; dokajšnja je bila tudi trgovina z bronastimi izdelki (raznovrstnim posodjem, ključavnicami in drugimi), s steklom, iz katerega izstopa, čeprav je redko, *millefiori*, dalje z izdelki iz jantarja, orientalskim okrasjem in drugim.

Obrtniški izdelki iz zahodnih provinc rimskega imperija se pojavljajo v Iliriku šele od konca 1. stoletja, sprva južno-galska sigilata, pozneje tudi iz velikih delavnic v provinci Germaniji. Močno je zastopano tudi okrasje in drugi predmeti iz brona. Pogoj za intenzivnejšo trgovino je nastopil verjetno tedaj, ko je postala Donava glavna prometna pot, predvsem po izgradnji germansko-retijskega in podonavskega limesa. Ta uvoz pa ni dočela spodrinil italskega in tudi ni zasenčil pomena Akvileje.

Določeno vlogo, posebej v 3. stoletju in kasneje je imel tudi uvoz iz vzhodnih produkcijskih središč, na primer Egipta, Dakije, iz Ponta, Grčije, Male Azije in Sirije; v dokajšnji meri tudi iz barbarika, od koder so dotekali sužnji, jantar, deli opreme in surovine.

Čeprav v manjši meri, je ugotovljiv tudi izvoz iz Ilirika, ugotovljivi so trgovci s trgovsko organizacijo. Vse to ilustrira intenzivno izrabo prometnih potov ter vsestranski interes, da so bila dobro vzdrževana.

Dobre ceste pa ne pospešujejo zgolj trgovine in administracije, temveč z masovnejšim pretakanjem prebivalstva pospešujejo ter intenzivirajo širjenje pismenstva ter religij, ki so etično zagrabile širše ljudske plasti. Posredno je bil na ceste navezan tudi nagli razvoj znanosti prirodoslovnega značaja. Najlepše pa se vidi prodor rimskega duha v skulpturi in umetni obrti, katerih ostanke najdemo vse do zelo oddaljenih področij.

Teoderik Veliki je še vzdrževal poštno službo, nadziral cestno tlako, tako tudi Bizanc in Franki. Daleč manj sta znana historiat in usoda cest v pozni antiki, ko začenja prebivalstvo zaradi vojn in administrativnega pritiska iskati zavetje v odročnih področjih. Kako je delovala rimska cestna mreža na gibanja neprimerno manj organiziranih ljudstev za časa preseljevanja in še globoko v srednji vek, kaže dejstvo, da je služila malone nespremenjena — čeprav razpadajoča — vsem premikom novih naseljencev, ki so stari red porušili. Prometne smeri so bile utrte in nakazane, ljudstvo jih je porabljal, četudi ne vzdrževalo. Ko je bil vozni promet na dolge proge onemogočen, so prešli na tovornega, na tovorjenje in ježo, kar je prevladovalo v srednjem veku vse do načrtne gradnje cest, ki se je pričela nekako v 14. stoletju.

OPOMBE

1. CIL III 1699-8267-ILJug 63. — 2. Prim. *Inscriptiones Italiae* X 4 št. 334. — 3. B. Saria, *Jugoslovanski istoriski časopis* 1(1935), 745 ter *Glasnik Muzejskega društva za Slovenijo* 18 (1937), 60 in 20 (1939), 118. Kahrstedt, *Serta Hof-*

filleriana (1940) 183. Degrassi, *Il confine Nord-Orientale dell'Italia romana* (1954), 120. Pavan, *La provincia romana della Pannonia Superior* (1955), 396. — 4. Prim. predvsem Pašalić, *Antička naselja i komunikacije u Bosni i Hercegovini* (1960). — 5. Graf, *Übersicht der antiken Geographie von Pannonien* (1936) pass. — 6. ILS 2478. — 7. Prim. CIL III 3201 (-10159-ILS 5829 a) + 3198 b (-10156 b- drugi del napisa ILS 5829),- Abramić, *Vjesnik za arheologiju i historiju dalmatinsku* 49 (1926—1927) 151 - B. Saria, *Klio* 26 (1933) 279. — 8. Glej zgoraj ter Ballif, *Römische Strassen in Bosnien und der Herzegowina* (1893). — 9. Prim. Gren, *Kleinasien und der Ostbalkan in der wirtschaftlichen Entwicklung der römischen Kaiserzeit* (1941). — 10. Deringer, *Die römische Meilensteine der Provinz Noricum*, *Festschrift R. Egger II* (1953) 286. Istinsky, *Septimius Severus und Ausbau des raetischen Strassennetzes*, *Klio* 31 (1933) 39. — 11. J. Šašel, *Živa Antika* 4 (1954) 203. — 12. CIL III 3705. — 13. Holmberg, *Zur Geschichte des cursus publicus* (1933). — 14. De Laet, *Portorium* (1940). — 15. Domaszewski, *Die Beneficiariereposten und die römischen Strassennetze*, *Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst* 21 (1902) 158. — 16. Prim. Pflaum, *Essai sur le cursus publicus sous le haut-empire Romain* (1940).

