

POSKUSNA IZKOPAVANJA RIMSKE CESTE V SLOVENSKI BISTRICI

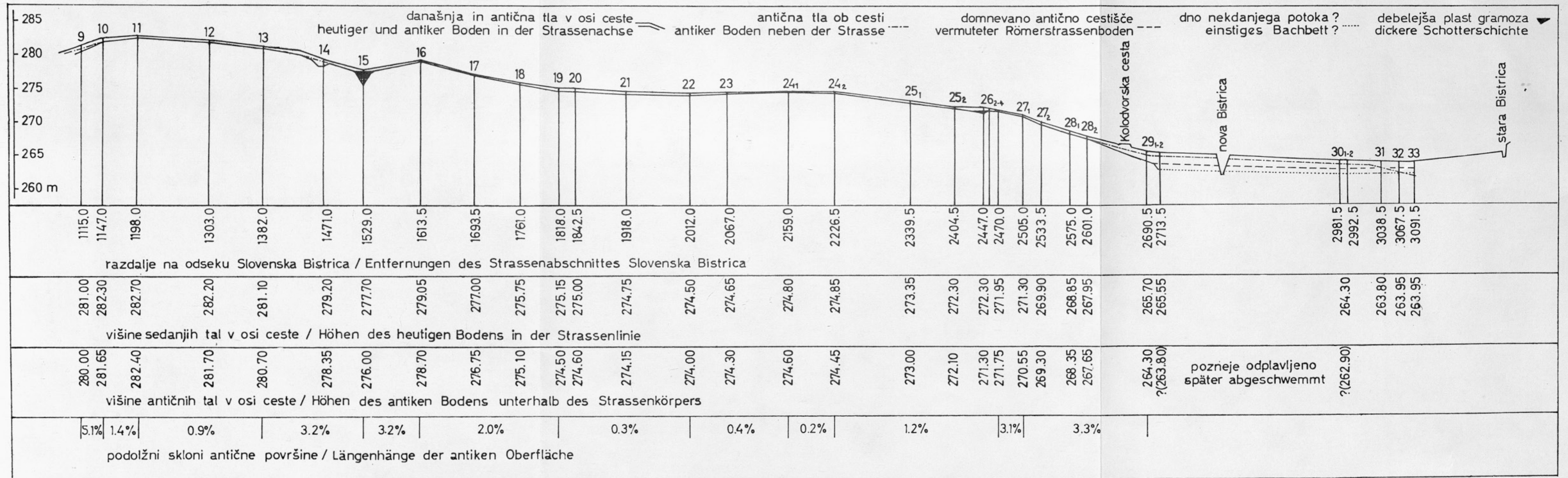
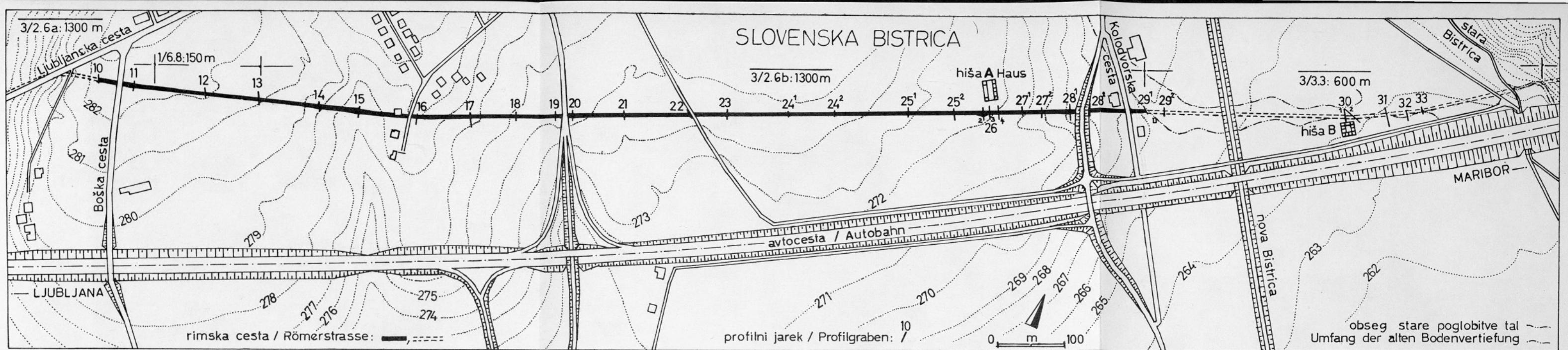
STANKO PAHIČ

Pokrajinski muzej, Maribor

Kmalu po letu 1952, ko so prvi arheologi nove povojne generacije dobili svoja delovna mesta v muzejih Celju, Mariboru in Ptuju, je med njimi vzniknila misel o usklajenem delovanju tudi na raziskovalnem področju. V sodelovanju z J. Šašlom, ki je podpiral to zamisel s teoretične strani, so se odločili za arheološko proučevanje rimske ceste med Celjem in Ptujem in sicer tiste njene trase, ki pelje skozi Vojnik in Slovensko Bistrico. Zaradi različnih vzrokov je ta skupna naloga ostala večinoma v zasnutku, še največ drobnih iskanj, skromnih sondiranj in začasnih meritev pa je bilo v letih 1953—1969 opravljenih na odseku med Slov. Konjicami in Pragerskim.¹ Da se je pisec pogosteje od drugih delovnih tovarišev loteval tega dela, je bilo že zato, ker prebiva v neposredni bližini še dobro ohranjenih odsekov rimske ceste okrog Slovenske Bistrice, nekoliko pa so k temu prispevale tudi izkušnje po sondiranjih rimskih cestišč vzhodno od Ptuja, kjer je prišlo do tega dela iz drugih, topografskih potreb.² Tako prvotna zamisel o tem ni nikoli zamrla, čeprav je tudi danes — po dobrih dvajsetih letih — do zamišljene monografije o rimski cesti Celeia—Poetovio še skoro prav tako dolga pot.

Do novih spodbud je proučevanje poteka tega dela rimske ceste prišlo leta 1969, ko se je za to posrečilo zainteresirati nekatere vodilne delavce pri tedanjem Skladu za ceste SRS v Ljubljani. Tako so se tam odločili, da bodo z vsakoletnimi dotacijami podprli raziskovanje rimskih cest na Slovenskem v okviru delovnega načrta, ki je dobil naslov »Rimske ceste v Sloveniji«. Ko je prvotno letno podpora 10.000 din pobudnik — sedanja Republiška skupnost za ceste kmalu pomnožil, se je bilo mogoče načrtneje in perspektivneje lotiti sondiranj in nekaterih drugih opravil, ki v okviru odobrenih zneskov niso bila prezahtevna. Levji delež celotne podpore je pripadel odseku rimske ceste med Slovensko Bistrico in Pragerskim, kjer so bila opravljena že nekatera preddela in kjer je bil za daljši rok na voljo potrební kader.

Ob takšni perspektivi je bilo mogoče že v začetku določiti osnovne smernice raziskovanja, ki naj bi bile preizkušnja arheološkega ugotavljanja rimskih cest in bi lahko, če bi se tu uveljavile, postale vodilo tudi za delo v prihodnje. Osnovni namen je bil kakovostni preskok od začetnih spekulativnih določanj rimskih cest ter poznejših povpraševanj in iskanj tras na terenu do zanesljivega ugotavljanja ostankov cestišč v njihovi čimvečji nepretrgani povezavi, kar je na dolgih odsekih med Konjicami in okolišem Ormoža tudi



mogoče.³ Za osnovno obliko takega informativnega sondiranja je bil izbran prečni profilni jarek, ki daje temeljne podatke za podrobni opis ter je za dokumentacijo risan barvno in v merilu 1 : 20 (prim. opise v dodatku in pril. 1). S primerno gostoto takih jarkov se da ujeti čim več raznolikosti, ki se pojavljajo na trasi rimske ceste na različnih legah njenega poteka. Hkrati se tako čim bolj omejuje odstotek naključnosti, ki jih taki linearni prečni rezi nujno vsebujejo. V dosedanjih izkušnjah se je v razmerah okrog Slovenske Bistrice ustalila vmesna razdalja med posameznimi profilnimi jarki poprečno na 70 metrih. Tako zgoščena vrsta profilov, po potrebi dopolnjena z vmesnimi sondami in ročnimi vrtinami, nudi dovolj podatkov za preverjanje načina gradnje ceste, njene usode med večstoletno uporabo ter njenega propadanja v poantičnem obdobju. Hkrati pa to omogoča ne le vris trase na posamezne katastrske parcele za potrebe spomeniškega varstva, temveč tudi izdelavo natančnejšega načrta npr. v merilih 1 : 1.000 — 1 : 5.000 ter ustreznega podolžnega profila. Na ta način pa se dokumentacija rimske ceste že precej približa tisti, ki jo za nove gradnje sodobnih cest uporabljajo dandanašnji gradbeniki, le da sta oba postopka v obratnem sorazmerju.⁴ S tem pa postane tudi tu potrebna precizna izmera, samo po sebi umevna v tehničnih panogah, in s tem ustrezen strokovnjak, ki bi že zaradi izdelave končnih načrtov moral sodelovati pri takem delu od začetka do kraja.

V danem primeru tega ni uspelo doseči in zato si je bilo treba pomagati z improviziranimi meritvami, ki jih je na srečo bilo mogoče navezati na dvojne zanesljivih podlag. Od štirih raziskovalnih odsekov, na katere je bil razdeljen 9 km dolg del rimske ceste (Slov. Bistrica, Sp. Nova vas, Velenik, Pragersko) je veleniškega izmeril in pripravil načrte inž. P. Leber iz Celovca. Za območje Slovenske Bistrice in deloma Sp. Nove vasi je bil na voljo katastrsko-topografski načrt, ki so ga izdelali za potrebe gradnje hitre ceste, s katero je rimska tu precej vzporedna. Z uporabo tega načrta je bil olajšan vris trase, kar je, a ne do konca, opravil strokovnjak iz Geodetske uprave v Slov. Bistrici. Za druge dele trase se je bilo treba opreti na podatke iz osnovne državne karte 1 : 5.000 ter seveda na že izmerjena izhodišča. Kako je to uspelo, je bilo že prikazano v začasnem poročilu o Sp. Novi vasi, povsem jasno pa bo ob zaključni obdelavi.⁵

Pri opisovanju in risanju profilov se je pokazalo, da je razmerje med kulturnimi plastmi in naravnim preoblikovanjem tal med in po prenehanju vzdrževanja oz. uporabe rimske ceste drugačno kot pri večini drugih arheoloških objektov, ki absolutno prevladujejo nad sterilnim okoljem. Delež plasti, ki so sicer nastale zaradi antropogenih posegov v okolje ali pa so tako preoblikovane okolje samo prekrivale, je v odnosu do gramoza cestišča, ki je sam po sebi tudi le del po človeku prestavljene naravne plasti, tolikšen, da že glede na svoje poreklo, a tudi proces nastajanja in včasih celo količino, kliče po razlagi strokovnjaka — naravoslovca. To je potrebno že zaradi pravilnega poimenovanja takih plasti, še bolj pa po njihovi razlagi, ki je arheolog ne more zadostno dokazovati in se zato zateka k logičnemu sklepanju in domnevam.

Dosedanje raziskovanje pri Slovenski Bistrici je tudi v tem pogledu ostalo le na pol poti. Že začeto preverjanje trase rimske ceste in razčlenjevanje nejasnosti med arheologi in naravoslovci je bilo prekinjeno čim je vzbudilo dvome in odklonilno stališče.⁶ Neusklajeno delo s pedologom je dalo le skromne rezultate, pri razvrščanju in poimenovanju plasti pa si je pisec moral pomagati s priročniki te stroke.⁷ Pri proučevanju porekla za cesto uporabljenega gramoza, od katerega so se vzorci načrtno zbirali pri vseh profilih, je sicer prišlo do izdelave nekaterih analiz, ki pa niso uspele do kraja odgovoriti na vprašanje o poreklu že zato, ker okolica trase rimske ceste še ni primerno petrografsko skartirana.⁸ Neizkoriščena je ostala tudi možnost pelodne analize vzorcev iz tistih ležišč gline, ki na poglobljenih mestih leže tik pod grmozom rimske ceste (npr. profili št. 15 v Slovenski

Bistrici ter št. 17 in 30 v Veleniku). Morda bi zanimive izsledke prinesla tudi analiza lesa, ki je bil v teh profilih podložen gramoznemu nasutju in posplošeno pripisan hrastu?

Naloga arheologa kot pobudnika takega raziskovalnega posega je poleg potrebnih organizacijskih ukrepov predvsem pravilna izbira sondnih mest in po nadzoru izkopov izdelava dokumentacije. Za čim popolnejšo objektivnost pri vsebinskem utemeljevanju v sondah pridobljenih podatkov pa bi bilo zelo koristno stalno sodelovanje vsaj dveh arheologov, ki bi z raznimi metodami redno preverjala in usklajevala svoja ločena opazovanja in ocene, hkrati nabirala izkušnje in se medsebojno dopolnjevala pri urejanju dokumentacije in končnih poročil.

Ob vsem tem je torej v letih 1970—1976 opravljeno raziskovanje rimske ceste v Slovenski Bistrici in njeni okolici presojati kot poskus, ki je gotovo dal nekaj zanimivih in nespornih izsledkov, pokazal pa je tudi hibe, ki bi jih morale bodoče načrtneje zasnovane raziskovalne akcije že vnaprej odpraviti. Če gre za to, da se v tej zvrsti arheološkega dela doseže današnjemu času primerna znanstvena in tehnična preciznost, bo dosedanje posamične pristope vsekakor morala zamenjati tako organizirana oblika raziskovanja z ustreznim zaledjem, ki bo polagoma tudi arheološko proučevanje rimskih cest izoblikovala v eno izmed posebnih delovnih disciplin. Pri tem je misliti tudi na čim bolj normativno izdelavo dokumentacije ter njeno hrambo na za to posebej izbranem mestu, ki bo ustrezalo potrebam te vrste na vsem slovenskem prostoru.⁹

Sedanje stanje ostankov rimske ceste v Slovenski Bistrici, ki so ravno v teh letih zaradi obsežnejših gradbenih in drugih posegov bili v precejšnji meri uničeni, je bilo v kratkem že nekajkrat opisano.¹⁰ V tem prikazu je zato poudarek na problematiki raziskovanja, ki ji dosedanja dognanja rabijo predvsem kot ilustrativno gradivo.

Trasa rimske ceste mimo Slovenske Bistrice je bila nekoliko natančneje znana že od leta 1869, ko jo je obhodil in kratko opisal R. Knabl, leta 1939 pa jo čez Bistriško polje na topografski karti dokaj natančno vrisal B. Saria.¹¹ Njen odsek med potokoma Ložnico in Bistrico leži na tleh, ki jih geološka karta tega področja označuje kot »terasni diluvij«¹² z »obsežnimi ležišči diluvialne ilovice na znožju odloženega proda«. Geomorfološko gre tu večji del za površino riske terase oziroma vršaja na večjem delu Bistriškega polja, ki je na obrobni delih obdan z ozkim pasom würmske terase.¹³ Površina tal je na terasi povsod do globine 3 m in več sivo- in svetlo rjava glina, prvih 20—35 cm pod humusom meljasta in vlažna, niže pa mastna ter na sušni legi deloma drobljiva.¹⁴ To so hkrati sterilna tla v vseh profilih na ravnici terase, medtem ko se na dnu doline Bistrice ob njeni dosedanji strugi tolikanj poglobi pod različno mešanimi meljastimi naplavinami, da je po arheološki poti ni bilo več mogoče doseči.

Vegetacija površine teh tal v zgodnji antiki ni znana, saj je s pomočjo pelodnih analiz zbranih le nekaj podatkov za dosti starejše pleistocensko obdobje.¹⁵ Najbrž je upravičeno domnevati gozd mešanega sestava in z močnejšim deležem hrasta, to pa v precej sklenjeni obliki, saj ni nobenih sledov take predrimske poselitve, ki bi na tem območju privedla do krčenja za polja.¹⁶ Vsaj v ožjem pasu smeri rimske ceste so prve antropogene posege v dotedanjo divjino storili verjetno šele Rimljani. Potek teh postopkov si lahko le zamišljamo. Vsekakor so morali najpoprej določiti smer bodoče prometne poti, potem so izkročili ustrezni gozdni pas ter pripravili podlago za nasipavanje gramoza po razistišču. O tem poslednjem pa že najdemo podatke v profilnih jarkih.

Prvo vprašanje pri tem je, kako so po očiščenju trase skušali zavarovati cesto pred kvarnimi vplivi površinske vode, ki je na glinastih tleh ostajala precej na površini. Čeprav je ravnica terase s poprečnim naklonom 1,4% v splošnem nagnjena proti jugovzhodu in 0,8% proti vzhodu, pa vzdolžni profil trase ceste prikazuje tudi nekatere položne hrbte

in vmesna znižanja, deloma celo kot kotanje (sl. 1). Na tu obravnavanem 2.209 m dolgem odseku se trasa ceste iz globokega »Šugarskega grabna« najprej vzpne na zahodni rob terase, prečka njen proti vzhodu nagnjen rob ter 2,5 m globoko nižino prečne erozijske zajede, doseže vrh vzhodnega roba tega višjega dela terase, prečka široko kotanjasto dno vzhodnega nižjega dela terase ter se po njenem vzhodnem pobočju spusti k nižjim tlem ob potoku Bistrici. Vzponi in spusti so različni, a z izjemo obeh robov terase (5%) neznatni (0,2—2,3%). Z izjemo močvirne kotanje v erozijski zajedi (profil št. 15) so tla v trasi ceste povsod glinasta oz. ilovnata.¹⁷

Kot kaže večina profilov z bolj ali manj ohranjenim gramoznim cestiščem, so graditelji za cesto izoblikovali skromen nasip (pril. 2). Ta nasip je na ohranjenih površinah še danes viden, čeprav že močno zabrisan, saj je le 30—50 cm visok. Na večini ravnice te terase so bile že od zdavnaj njive, ki so, počez orane, raznesle gramozni vrh nasipa na obe strani, tako da se je najbolje ohranil na zahodnem delu terase med profili št. 11 in 13, kjer so tudi njive orane v smeri ceste. Površina sterilnih ilovnatih tal se v večini primerov sicer ujema s površino sedanje površine, a je ohranila tiste prvotne oblike, ki so na današnjem površju že zabrisane. Čeprav je ravnica terase nagnjena proti jugovzhodu, se današnja površina ob cesti večinoma zniža tudi na gornji, t. j. levi strani ceste. To znižanje je na talni ilovici opazno kot plitev in širši jarek (gl. 20—40, š. 3—5 m), kar je dobro vidno zlasti v profilih št. 12, 19, 20 in 22. V nekaterih drugih primerih je sicer dobro opazen gornji rob višjih tal pod cesto, nižina ob njem pa je širša ter ima obliko plitve kotanje. Tudi nižji, desni rob ceste kaže na ilovnati podlagi dokaj izrazito pobočje višjih tal s cesto proti kotanjasti nižini ob njej. V nekaterih primerih je z dodatnimi sondami uspelo ujeti te kotanje, ki so pravzaprav širok in plitek jarek, v celoti (š. v profilih št. 16 in 25, 13—16 m, gl. 50—80 cm). V drugih primerih je ta poglobljenost širša, včasih pa gre za preprosto nagnjeno ravnico. Rob ob cesti je tu vselej opazen, po navadi močno poševen, v nekaterih primerih (profili št. 11, 12) pa tudi bolj strm.

Arheološka razlaga tega pojava bi bila vsaj za nekatere primere: antropogeni poseg oz. odkop zemlje ob trasi ceste. To bi veljalo predvsem za vse ožje jarke na gornji, levi strani cestišča, še zlasti, kadar so ožji in globlji (profili št. 26/3—4 ter 28/1—2). Smisel takega kopanja je bil v tem, da se odvede površinska voda od cestišča, to pa se s tem izkopom hkrati zviša. Potrdilo za to razlago nudijo tudi profili št. 11—13 in 18—19, kjer je površina talne ilovice bolj sive barve (organoidna plast nekdanje površine), na njej pa leži 5—6 m široka in večinoma 20 cm debela plast svetlo rjave sterilne ilovice. To je mogoče razložiti kot nasip oz. podlago bodočega cestišča iz gramoza. Ker take nasute ilovice ni bilo v vseh profilih na sicer enotnih tleh ravnice terase, pri tem ni šlo za načrtno dvigovanje talne podlage, temveč je do tega prišlo morebiti le tam, kjer je bil izkop — zaradi odvodnjavanja — obsežnejši. Pa tudi pri tem ni videti nekega doslednega pravila, a tudi dosedanja opazovanja so v tem oziru še vedno preskromna.¹⁸

Težje je z razlago kotanj oz. jarkov na nižji, desni strani ceste. Kjer je rob v talni ilovici izrazitejši, bi bilo tudi mogoče govoriti o odkopu, zlasti, ker se v teh primerih po navadi pojavlja tudi nasuta ilovica. Izrazit, a močno poševen rob pa bi prej govoril za naraven pojav, pri čemer bi lahko prišel v poštev kak vmesni rob terase. To pa bi zaradi zaporednosti pojava pri tem moralo veljati tudi za primere z bolj strmim robom, kar bi pomenilo, da so se graditelji na ravnici Bistriškega polja naslonili na zelo skromno ježo, ki jim je na spodnji, levi strani zagotavljala odtekanje površinskih vod, medtem ko so na drugi, gornji levi strani za ta namen kopali plitve ali tudi globlje jarke. Ob tej razlagi vidimo, da gre za tak rob na zahodnem višjem delu terase (profili št. 11—13), nato pa spet na širšem vzhodnem delu med profili št. 17 in 20. Če torej tak rob zajema ves zahodni del terase

pa je v širšem vzhodnem delu drugače. Tu je najprej greben s profilom št. 16, ki pa je očitno del višjega zahodnega območja terase in se je ločil od njega z nastankom vmesne erozijske zajede (s profilom št. 15 na dnu). Tu ob robu s cestiščem ni enotne, pošev nagnjene ravnice, temveč najprej 13 m široka kotanja, ki daje na tem ožjem grebenu vtis sedla. Ker pa se take širše kotanje pod desnim robom cestišča pojavljajo še v profilih št. 21 in (ožja) 22, bi bilo tudi mogoče prej kot z antropogenim posegom razložiti kot naravni pojav. V tem zadnjem primeru bi morebiti smeli misliti na površinske kotanje v starih gozdnih tleh ali pa na sledove starih površinskih spiranj oz. jarkov, ki pa pri profilih št. 21—22 komajda pridejo v poštev. To zadnje pa bi bilo možno na vzhodnem robu terase, kjer se v nižino k potoku Bistrici spušča do 30 m široka plitva zajeda s precej strmim južnim robom. A tudi tu se zdi, da je 16 m široka poglobljenost ob cestišču v profilu št. 25/1 morebiti še naravna kotanja, medtem ko podoben pojav v profilu št. 26/2 in naslednjih sodi že k pobočnemu jarku. Tu so graditelji ceste v profilu št. 26/2 prislonili cestišče ob pobočje, v profilih št. 28/1—2 pa so ga postavili na severno polovico tu že razširjene pobočne poglobitve z ravnim dnom.

Naj je bil obseg prvih zemeljskih del pri pripravi cestišča tak ali drugačen, po tej prvi fazi je prišlo na vrsto nasipavanje gramoza. Pri tem velja poudariti, da se na območju trase, to je na površini oz. v vrhnjih plasteh ilovice na terasi, naravni prod ne pojavlja in je tako, nasut v premi črti prek ravnice, tujek v naravnem okolju ilovnatih tal.¹⁹ Že zgolj z arheološkim opazovanjem se je dalo v profilih št. 11—28 ugotoviti nekatere razlike v sestavu gramoza na cestišču. S petrografsko analizo dveh vzorcev najbolj različnih pri-



2 Gramoz cestišča rimske ceste v profilu št. 26/2. — *Schotter des römischen Strassenkörpers im Profilgraben Nr. 26/2.*



3 Gramoz cestišča rimske ceste v profilu št. 12. — *Schotter des römischen Strassenkörpers im Profilgraben Nr. 12.*

merov — iz profilov št. 12 v zahodnem in 26/2 v vzhodnem delu terase se je dalo po tej različnosti opredeliti tudi različno poreklo.²⁰ V vzorcu iz profila št. 26/2 se je pokazalo, da je bil gramoz za ta odsek ceste vzet prav iz potoka Bistrice, ki je bil v tem predelu pač najbližji vir. Po sestavi gramozu v tem profilu, ki vsebuje tudi večje kamne in ne samo oblice — iz bližnjih ruševin? — je v primerjavi s sedanjim potočnim prodrom jasno, da so ga odvažali iz struge na območju Slovenske Bistrice (sl. 2). Še neraziskano in zato neznano pa je mesto pridobivanja gramozu za zahodni predel trase, kjer je delež gnajsa med grobo frakcijo daleč prevladujoč in je zato tudi drobljenje in preperevanje v cestišču bilo intenzivnejše (sl. 3). Za to gradivo prihaja v poštev odkop na suhi površini, torej v neki jami pohorskega znožja med Zg. Bistrico in Zafostom. Da bi pri tem prišli do zadostne jasnosti, bi bilo treba okolico rimske ceste na ustreznih mestih podrobneje pregledati.

O načinu transporta in njegovih poteh lahko v našem primeru samo ugibamo. Noben profil tod ni dal zanesljivih podatkov, kolikšna plast gramozu je bila nasuta ob prvi gradnji ceste. Tudi ni znano, če so jo za uporabo poprej stlačili oz. povaljali, vsekakor pa gramoz iz oblic, pomešanih s peskom, ni smel biti predebelo nasut, da ne bi prihajalo do ugrezanja. Tako si lahko samo predstavljamo, da je prvotna plast bila najbrž 10—15 cm debela, o čemer lahko sklepamo tudi po opazovanju podobnih sodobnih gramoznih cestišč. Večina profilov na Bistriškem polju ima še danes to debelino gramozu, kar pa še ne pove ničesar, saj je to večinoma le preostanek nekdanjega gramoznega nasipa. Kjer je gramozna plast debelejša, ni uspelo razločiti faz dosipavanja, ki bi edine lahko to vprašanje dovolj razjasnile.²¹ Tako je do 1 m debela plast gramozu v profilu št. 15 za ta namen še vedno nerazločna, saj ostrih meja ni bilo opaziti, povrh pa se je na ta najnižji del ceste z deževji



4 Gramoz cestišča rimske ceste v profilu št. 15.
— Schotter des römischen Strassenkörpers im
Profilgraben Nr. 15.

stekal tudi peščeni drobir z obeh vzponov (sl. 4). Prav tako si ni uspelo pomagati z do 30 cm debelo plastjo gramozu v profilu št. 26/2, ki je brez vmesnih ločnic.

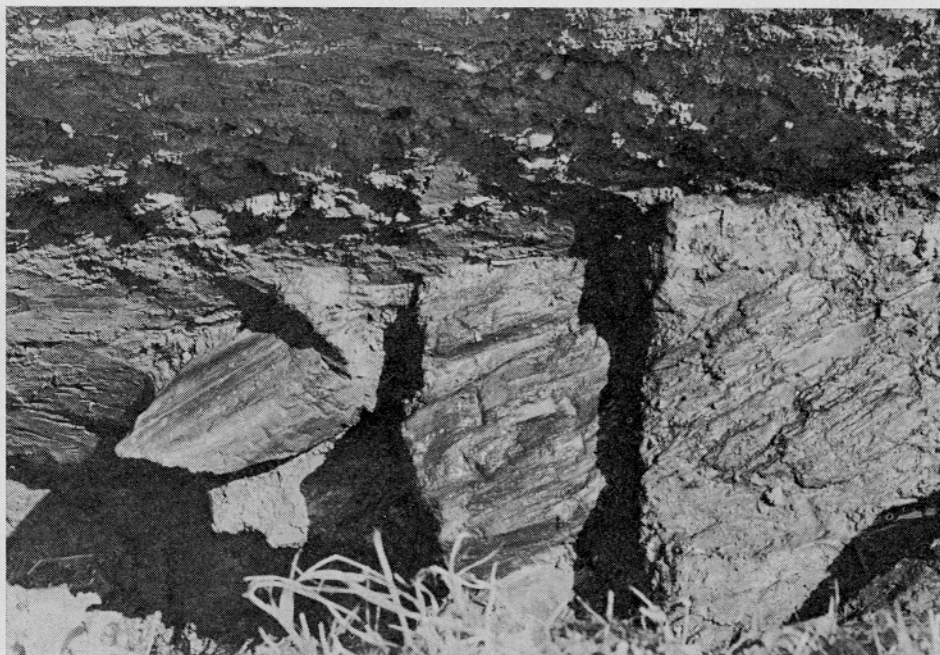
Vsaj približno je mogoče izračunati količino proda oz. grušča, ki je bil potreben ob računski debelini 10 cm za poprečno 6 m široko cestišče na tu obravnavanem 2.209 m dolgem odseku rimske ceste. Gre za pribl. 1.300 m³, to količino pa bi smeli po poreklu razpoloviti na prod iz potoka Bistrice in na grušč iz površinskega odkopa. Pri 3 m široki strugi potoka z npr. 30 cm uporabnega proda je bilo kakih 600 m³ mogoče pridobiti na 600 m dolgem odseku potoka, ne da bi o tem ostala kaka sled. V površinskem odkopu je bilo 700 m³ grušča mogoče pridobiti v eni sami jami, če je bila pribl. 25 m dolga, 10 m široka in 3 m globoka. Ob kakršni koli obliki jame pri tej količini ni šlo za večji odkop in tako so sledi za njim verjetno že zdavnaj zabrisane.

Nobeden izmed profilov na Bistriškem polju, a v glavnem tudi ne drugod v okolici, ni pokazal uporabe večjih kamnov bodisi kot podlage gramoznemu nasutju, bodisi kot obrobja cestišča.²² Prod in grušč sta bila torej povsod nasuta na ilovnata tla, naravna ali na nasuto plast (sl. 5). Brez posebnih analiz se ni dalo ugotoviti, ali leži gramoz na prvobitni površini tal ali pa so jih poprej očistili. Lahko bi domnevali, da to na gozdnih tleh s šibko humozno povrhnjico niti ni bilo potrebno. Edina izjema na tem območju je dno globeli erozijske zajede pri profilu št. 15. Tam se je na levi, severni strani cestišča pokazala močvirna jama, ki je bila ob cesti v antiki 1,8 m globoka, danes pa leži njeno dno 3,6 m pod travniško površino. Trasa ceste je prečkala pravzaprav le njen južni rob, ki ga pa ni uspelo podrobno ugotoviti. Da se gramoz ne bi ugrezal v mehka glinasto meljasta tla, so počez najprej naložili pretežno hrastove hlode. Na severni strani ceste so se pokazale štiri lege, pri čemer imajo hlodi na dnu do 30 cm v premeru, eden izmed njih pa je bil gladko odžagan (sl. 6). Debelina te podlage znaša na severnem robu ceste nad kotanjo oz. jamo 80 cm, na drugi strani pa, kjer je talna ilovica višje, le še polovico. Tudi tu je bil



5 Gramozno cestišče rimske ceste v profilih št. 12, 14, 26/2 in 28/1. — *Der schotterige Strassenkörper der Römerstrasse in den Profilen Nr. 12, 14, 26/2 und 28/1.*

gramoz ob prvem nasipavanju najbrž le največ 30 cm debel, drugih 70 cm pa je na to mesto prišlo pozneje. Od tega odpade nekaj na namerno nasipavanje, ko so se močvirne plasti obakraj ceste dvigale, nekaj pa je prišlo na to mesto najbrž z nalivi po cestišču z obeh vzpetin, saj je ta gramozna plast močno peščena. Tudi tu ni ob robovih gramozna nobenega posebnega obrobja, najbrž pa ni bilo potrebno niti pozneje, ko so se tla ob cesti in gramozna plast dvigovala.²³



6 Konci lesenih hlodov pod gramozom rimske ceste v profilu št. 15. — *Endstücke der Holzbalken unterhalb des römischen Strassenschotters im Profilgraben Nr. 15.*

O samem nasipavanju gramoza in o poznejših popravilih cestišča torej iz slovenjebistriških profilov ni uspelo razbrati ničesar. Gramoz sam je bil ves čas obstoja ceste izpostavljen dvojemu: izrabi in spiranju. V nasprotju s sodobnim avtomobilskim prometom, ki gramoz iz proda na makadamskih cestiščih koplje in razmetava, je vozarski promet z drobljenjem kamena cestišče le utrjeval. Poleg že prinesenega peska sta se z drobljenjem primešala še nov pesek in prah. Vsako deževje je cestišče spiralo in ta drobir, ob hudih ujmah in na izpostavljenih mestih pa tudi gramoz, odnašalo s ceste na obe strani a tudi v smeri padca trase. Medtem ko je do prenašanja gramoza prišlo v večji meri šele po prenehanju vzdrževanja ceste, se je spiranje peska in prahu pričelo takoj po izgradnji ceste in je trajalo vso dobo njenega obstoja. O obsegu in razširjenosti teh plasti dajejo profili v Slovenski Bistrici in drugod, kjer se je rimska cesta že raziskovala, dovolj podatkov.²⁴ Za slovenjebistriške profile, kjer poteka cesta večinoma po ravnini z neznatnim nagibom, so značilne plasti peska in prahu na obeh straneh cestišča. Pri tem odpade manjši del na gornjo, levo stran ceste, kjer jo spremlja jarek ali le nižja površina. Pesek pričenja neposredno ob gramozu, njegova raven se večinoma ujema z ravniyo gramoza na cestišču. Peščena plast enakomerno izpolnjuje kotanje jarkov in sega pogosto preko njih na ravnico, kjer se tanjša in izginja pač v skladu z nagibom zemljišča. Med arheološka opažanja sodi tudi ugotovitev, da so te plasti mešane z glinastimi delci, kar izvira iz pronicanja s poznejših vrhnjih plasti, pri čemer je bliže cestišču delež peska večji, z oddaljenostjo pa se manjša — pesek ali ilovnat pesek se torej spreminja v peščeno ilovico. To si je mogoče razložiti že z intenzivnostjo transporta s cestišča, ki je z oddaljenostjo pojemala. Z dodatnimi sondami in vrtinami smo deloma preverjali obseg teh plasti levo ob cestišču. V nekaterih pro-

filih leže le 5—8 m na široko, se pravi, da zapolnjujejo le obcestni jarek (npr. profili št. 20—22, 25/1, 28/2). Drugod segajo take peščeno ilovnate plasti med humusom in talno ilovico, ki so ob cestišču do 50 cm debele, v tanjši, navadno 20-centimetrski plasti še dalje po ravnici ob cesti tudi do 20 m daleč ali še naprej. V takih primerih bi kazalo morebiti posebej proučiti, kolikšen je pri tem delež rimske ceste, saj ne gre več samo za s cestišča sprano gradivo, temveč še druge naplavine, ki se spuščajo proti cesti kot pregradi.

Podobno je na desni, južni strani ceste, kjer je že glede na nagnjenost terena, tega gradiva več. Tudi tu smo skušali slediti razširjenost ilovnatih peskov oz. peščenih ilovic, kolikor so vrinjene med talno ilovico in vrhnjim humusom. Njihov južni rob je uspelo natančneje ugotoviti le v nekaj primerih. Tako so v profilih št. 17, 21, 25/1 in 26/3, kjer spremlja cesto na tej strani širši jarek oz. kotanja, široke večinoma 16—18 m (v profilu št. 26/3 pa 10). Do 18 m je široka plast tudi v profilu št. 18, kjer je nagnjenost talne ilovice manjša in se zato plast peska polagoma stanjša ter preneha. V večini drugih profilov sega ta, vedno bolj z glino prepojena peščena plast še precej dalje po nagnjenem zemljišču. Ob cestišču v kotanji (prof. št. 16) ali na mestu najvišje višinske razlike je ta plast debela do 70 cm, v razdalji 20 m ali dalje pa večinoma le še 20 cm. Absolutnega konca take plasti nismo zasledovali, a se z razdaljo tudi vedno bolj spaja z vrhno plastjo, da ga je težavno razločiti.

Z naravoslovno metodo bi bilo pripadnost teh peskov k cestnemu gramozu mogoče zanesljivo ugotoviti z morebitno mineraloško analizo. Brez tega, poslednjega, dokaza govore precej nedvomno za to njihova stratigrafska lega in prej opisani sestav. K temu je dodati še to, da so v peščeni plasti ob cestišču redno prisotni tudi raztreseni prodniki, ki jih nato v večji oddaljenosti ni več. Taki prodniki, posamič, strnjeno ali v šibki plasti leže pogosto tudi na dnu obcestnih kotanj, pri čemer so včasih vmes tudi nekoliko debelejši kosi. Tudi ta pojav zadostno potrjuje poreklo peščenih plasti, saj je raztreseno kamenje ob makadamskih cestah opaziti še dandanes.

V nekaterih primerih smo opazili, da vrhnja lega cestnega gramozu sega izven običajne širine cestišča in prekriva spodnjo peščeno plast (profili št. 11, 15, 18, 20 [pril. 2], 21, 22 in 26/2). To se da razložiti s tem, da so cestišče, ko se je okolica zapolnila s peskom in izravnala z dotedanjo višino cestišča, z nasipavanjem gramozu dvignili, pri čemer je že pri tem delu, zlasti pa pozneje ta gramoz segel še na eno ali obe strani. Povsem očitno je to v profilu št. 26/2, kjer je med to vrhno lego prodnikov nad peskom pomešana tudi zdrobljena opeka z bližnje rimske stavbe A. Podrobneje se da prepletanje gramozu in peskov ob robovih cestišča opazovati tudi v profilu št. 15, kjer se na spodnji, južni strani ceste pojavljajo tudi strnjene plasti gramozu kot sledovi dodatnih oz. vzporednih vozišč. Ker sega taka vrhnja lega gramozu na cestišču in ob njem pogosto neposredno do humusa, ta pa je v večini primerov na tem območju bivša oranica, pravega vrha gramozu in njegovega obsega večinoma niti ne poznamo. V profilih št. 16, 17, 23 in 26/4 je plug gramozno cestišče večinoma že v celoti postrgal, kar velja tudi za profila št. 24/1—2 na nekdanjem hmeljišču.

Le v redkih primerih smo na Bistriškem polju odkrili cestišče, kjer gramoz zaradi debelejšega prekritja ni bil poškodovan v novjšem času in nam tako nudi podobo opuščene ceste pred približno 1.500 leti. V profilu št. 15 je 1 m debel gramoz pri vrhu zbit in drobnejšega sestava, kar bi že govorilo za staro cestno površino, če seveda upoštevamo še vse morebitne naravne spremembe pred nastajanjem vrhnjega prekritja. Te so najbrž občutneje vplivale na vrhno plast gramoznega cestišča v profilu št. 26/2. Cesta je na tem mestu prislonjena ob pobočje, zato je tu bočno spiranje očitno močnejše deformiralo gramozno plast, ki ima hkrati debelejša kamna na sedanji površini, zraven pa tudi do 20 cm debelo

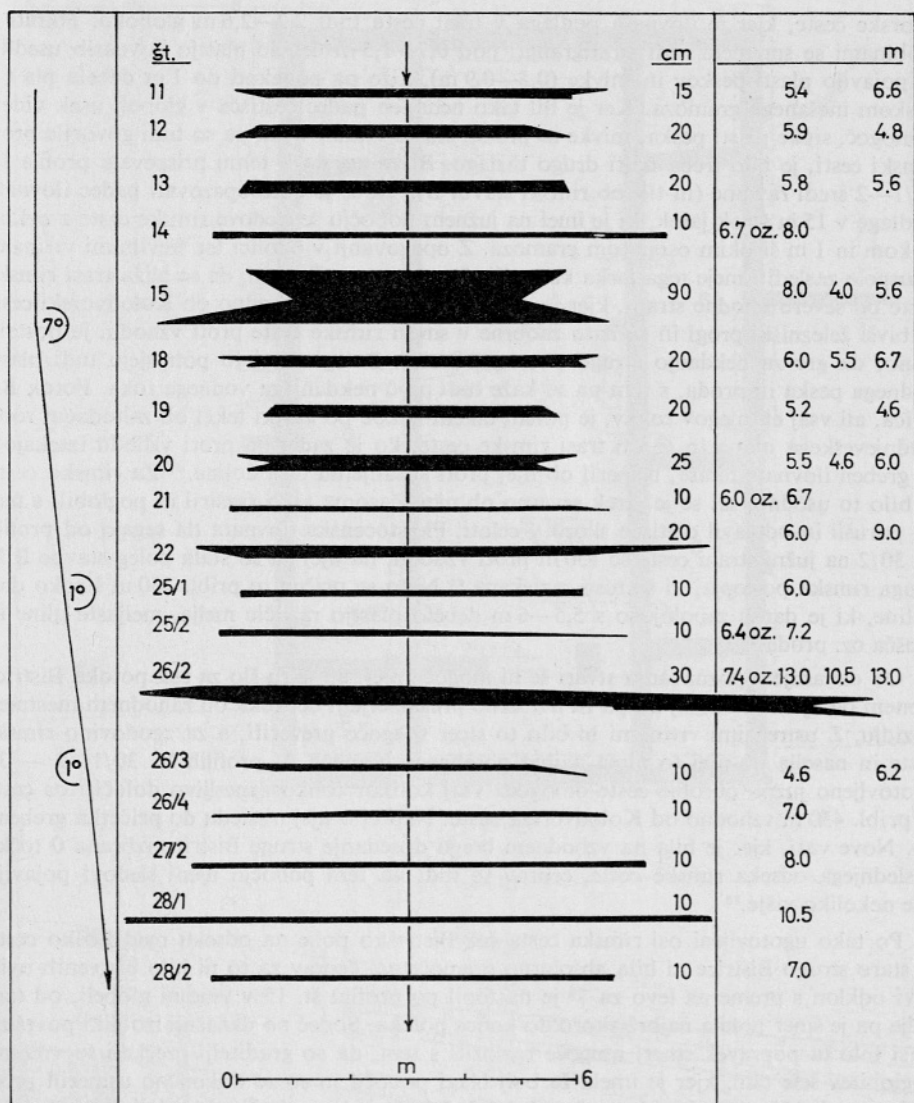
lečo nanešenega peska (**pril. 1**). Tudi tanjša plast gramoza v profilu št. 21 je v recentni dobi ostala nedotaknjena, je pa na gornji desni strani tako nagubana kot da spominja na 1,1 m široke kolesnice. Lahko bi rekli, da je gramoz na tem mestu iztrošen, ilovnata podlaga zaradi slabega odvodnjavanja mehkejša in da ugrezanje izvira odtod. V tem smislu bi tu lahko šlo, gledano položaj tega profila v vzdolžnem profilu, za šibko točko ceste. Recentno nedotaknjen je videti gramoz tudi v profilih št. 28/1—2.

Štirikrat je bilo mogoče opazovati stanje zgodnjega propadanja cestišča. Na vrhnjem robu obeh pobočij terase sta se v profilih št. 10 in 27/1 namesto nasipov pokazala le prvotna ravna tla oz. plitev usek, kjer je bilo cestišče ob vzdolžnem odplavljanju deloma oz. v celoti uničeno. Razlika med obema profiloma je še v tem, da je usek z okolico v profilu št. 10 prekrit s peščeno plastjo, medtem ko je v drugem profilu na vzhodnem pobočju le ilovica oz. prst. V sredini pobočja sta v profilih št. 14 (**pril. 1, 2**) in 27/2 izrazitejša, a plitva useka, pokrita na dnu s tanko plastjo gramoza, ni pa nobenega peska. Ta je bil najbrž spran navzdol po pobočju, useka pa sta se polagoma zapolnila z ilovnatim nanosom. Podrobni vzdolžni profil prikazuje v prvem primeru kotanjo, ilovica pa je zato najverjetneje usedlina, ki ima že konkrecije in se le po barvnem odtenku loči od talne ilovice.

Gramozno cestišče je tudi najzanesljivejša podlaga za ugotavljanje širine ceste, njene osi ter s tem hkrati tudi smeri. Pri tem pogosto nastajajo težave, ker gramozne plasti niso enako široke, a tudi robovi ceste niso vselej dovolj jasni. Položaj na Bistriškem polju je prikazan na diagramu **sl. 7**, kjer se vidi, da se je treba včasih ozirati tudi na smer ceste po drugih profilih na obeh straneh. Zaradi večinoma poškodovanega vrha cestišča se da najzanesljivejše določiti le spodnjo širino nasutega gramoza, ki pa za širino vozišča zaradi različnih višin nasutja in drugih vplivov ne nudi že avtomatično ustreznih podatkov. Osí ceste torej ni mogoče določiti z absolutno natančnostjo, kar na krivuljastem poteku tudi ne moti, na premočrtni trasi pa smo tako prisiljeni upoštevati določeno toleranco, ki znaša na Bistriškem polju ponekod do 0,6 m.

Širina cestišča na tem območju niha od 4,8 do 8,0 m pri dnu gramoza in od 4,8 do 6,6 m pri ohranjenem vrhu, kar daje poprečje 6,3 oz. 5,5 m.²⁵ Tu niso vštete izjemne večje širine, npr. 10,4 m v profilu št. 28/1 in 12,0 m v profilu št. 26/2. V prvem primeru je to ostalo nejasno, v drugem pa bi šlo lahko za premikanje gramoza na poševnem pobočju, tembolj ker se os ceste po črti sosednjih profilov naslanja na levi, gornji rob cestišča. Večje širine vrha cestišča, — v profilu št. 22 tudi 8,0 m?, — so v tistih profilih, kjer gramoz prekriva peščene plasti na obeh straneh. Pričetek peska se je dal uporabiti za ugotavljanje roba ceste v primerih, kjer je gramozno cestišče močno poškodovano ali uničeno. Tam se je bilo treba nasloniti tudi na os cestišča v sosednjih profilih, kar oboje je dalo — približno — širino 6,0 m.

Pri izdelavi vzdolžnega profila so uporabljene tri vrednosti, od katerih kote današnje površine hkrati z današnjim stanjem prikazujejo tudi debeline prekritja cestišča. Skoro enako zanesljive podatke za antična tla dajejo kote dna gramoza, medtem ko tiste za njegov vrh prikazujejo samo današnjo stopnjo ohranjenosti cestišča. Ker gre pri tem delu za preprosto vnašanje podatkov na (milimetrski) papir, nastajajo nejasnosti šele z večanjem merila. Pri merilu 1 : 1.000 namreč razmere marsikdaj ne dopuščajo shematičnega spajanja podatkov z dveh profilov, zato smo si v takih primerih pomagali z vmesnimi sondami ali vrtinami, da bi pomnožili vmesne stratigrafske podatke. Pri tem delu ni težav, dokler leži rimska cesta na suhih tleh in dovolj plitvo, bistvene in celo — brez posebnih tehničnih priprav — nepremostljive zapreke pa nastanejo, kadar se cestišče poglobi pod debelejša plasti nanosov ali celo izgine.²⁶



7 Širine gramoznih cestišč rimske ceste v slovenjebistriških profilih. — *Breitenmasse des schotterigen Strassenkörpers der Römerstrasse in den Profilen von Slovenska Bistrica.*

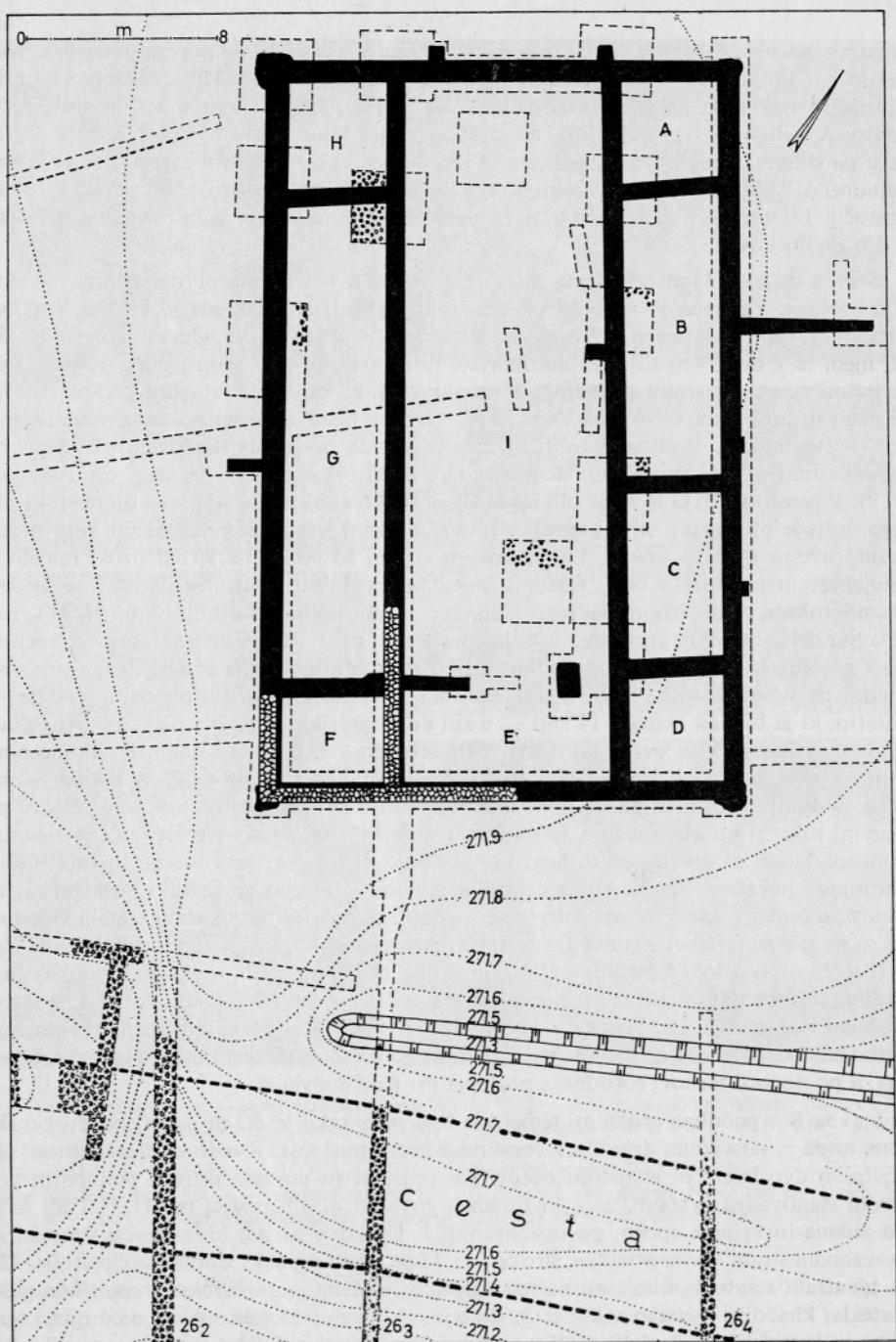
V Slovenski Bistrici je tak položaj nastal takoj vzhodno od Kolodvorske ceste, to je 50 m po profilu št. 28/2. Do zahodnega obcestnega jarka sega talna ilovica z ostanki gramoza v globini 20 cm skoro tik do površja. Sedanja cesta za naslednjih 10 m onemogoča pregled, a že v vrtu na njeni vzhodni strani leži površina talne ilovice 50 cm pod površjem, ki je tu že samo za pol metra nižje. Ta padec se nato stopnjuje preko profilov št. 29/1 (1,2 m), 29/2 (vsaj 2,5 m) in 29/3 (vsaj 2,7 m) do profila št. 30/1—2, oddaljenega 330 m od Kolo-

dvorske ceste, kjer je ilovnata podlaga v trasi ceste tudi 2,2—2,6 m globoko. Hkrati z globlinami se spremeni tudi stratigrafija: pod 0,7—1,5 m debelo plastjo ilovnatih usedlin se pojavijo plasti peskov in mivke (0,5—0,9 m), niže pa ponekod do 1 m debela plast s peskom mešanega gramoza. Ker je bil tako nenaden padec cestišča v globok usek videti nemogoč, sipke plasti peska, mivke in prod, skrite v talni vodi, pa so tudi govorile proti rimski cesti, je bilo treba najti drugo razlago. Bistveno sta k temu prispevala profila št. 30/1—2 sredi ravnine (in tik ob rimski stavbi B). Tu se je dalo opazovati padec ilovnate podlage v 15 m širok jarek, ki je imel na južnem pobočju še sledove rimske ceste z ozkim jarkom in 1 m širokim ostankom gramoza. Z opazovanji v okolici ter številnimi vrtinami je uspelo zaslediti meje tega jarka kot tudi njegovo smer. Po tem, da se bliža trasi rimske ceste od severozahodne strani, kjer je viden še na površini zahodno ob Kolodvorski cesti in bivši železniški progi in se nato zaobrne v smeri rimske ceste proti vzhodu, je postalo jasno, da gre za nekdanjo strugo potoka Bistrice. Poleg smeri to potrjujejo tudi plasti vodnega peska in prod, s tem pa se kaže tudi moč nekdanjega vodnega toka. Potok Bistrice, ali vsaj en njegov rokav, je potem takem nekoč po antiki tekkel ob zahodnem robu srednjeveškega mesta in se ob trasi rimske ceste, ko je zadel na proti vzhodu iztekajoči se greben ilovnate terase, usmeril ob njej proti sedanjemu dnu doline.²⁷ Za rimsko cesto je bilo to usodno, saj se je jarek severno ob njej sčasoma tako razširil in poglobil, s tem pa porušil in odplaval cestišče skoro v celoti. Pleistocenska ilovnata tla segajo od profila št. 30/2 na južni strani ceste še 130 m proti vzhodu, na njej pa so stala poleg stavbe B še druga rimska poslopja, ki še niso raziskana.²⁸ Nato se prične tu pribl. 150 m široko dno doline, ki je danes zapolnjeno s 5,5—6 m debelo plastjo različic melja, meljaste gline in grušča oz. prod.²⁹

Ob današnjem poznavanju stvari še ni mogoče reči, ali je tu šlo za tok potoka Bistrice v enem od njenih obdobj ali pa za namerno preusmerjeni del toka ob zahodnem mestnem obzidju. Z ustreznimi vrtinami bi bilo to sicer mogoče preveriti, a za zgodovino rimske ceste in naselja ob njej to nima najbrž posebnega pomena. V profilih št. 30/1—2 — 32 ugotovljeno južno obrobje ceste omogoča vsaj kolikor toliko zanesljivo določiti os ceste še pribl. 450 m vzhodno od Kolodvorske ceste. Naprej o njej ni sledu do pričetka grebena Sp. Nove vasi, kjer je bila na vzhodnem bregu dosedanje struge Bistrice izbrana 0 točka naslednjega odseka rimske ceste, čeprav se tudi na tem pobočju njeni sledovi pojavijo še nekoliko višje.³⁰

Po tako ugotovljeni osi rimska cesta čez Bistriško polje na odseku med Boško cesto in staro strugo Bistrice ni bila absolutno premočrtna, čeprav za to ni bilo bistvenih ovir. Prvi odklon s preme na levo za 7° je nastopil po profilu št. 15 v vmesni globeli, od tam dalje pa je smer prema najbrž skoro do konca poteka. Sodeč po današnji izobliki površine bi si bilo ta popravek smeri mogoče razložiti s tem, da so graditelji prečkali to vmesno poglobitev šele tam, kjer je imela že bolj blagi pobočji in so se dokončno usmerili proti prelazu v Sp. Novi vasi, vidnem že od daleč, šele na vrhu pobočja, kjer je bil pregled čez nadaljnjo ravnico terase jasnejši. Skoro povsem prema smer se — po podatkih profilov št. 26/2—4 pred stavbo A — nekoliko spremeni le na vzhodnem koncu terase, medtem ko je njen potek od tam dalje že zaradi uničenega cestišča težje natančno preverjati.

Da rimska cesta na Bistriškem polju ni prečkala povsem neobljudene pokrajine oz. da ta predel ni ostal tak, je bilo pričakovati že prej tako po starejših antičnih najdbah v sedanjem mestu kot po prvem odkritju rimskih ruševin.³¹ Čeprav raziskovanje obcestnih seliščnih in drugih najdb že samo po sebi sodi k proučevanju trase rimske ceste, se je bilo treba lotiti tega dela v Slovenski Bistrici tudi iz spomeniškovarstvene nuje. Hkratna gradnja hitre ceste je najprej prizadela seliščni prostor na nižini blizu Bistrice, ponovno preora-

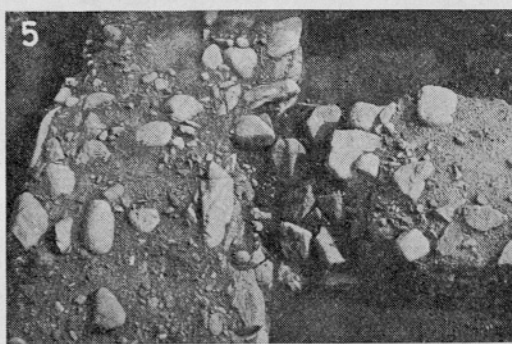
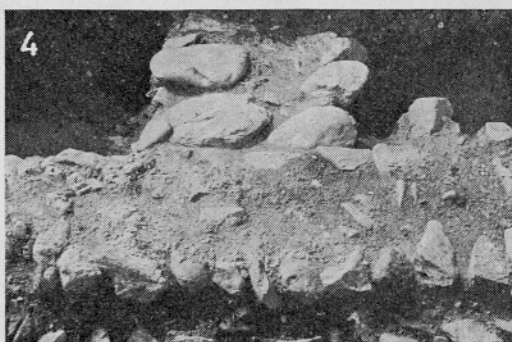


8 Tloris stavbe A in rimske ceste s plastnicami antične površine. — Grundriss des Gebäudes A und der Römerstrasse mit den Höhenlinien des antiken Bodens.

vanje terena na vzhodni polovici terase za nov sadni nasad pa je po opustitvi hmeljišča terjalo hitro raziskavo in zaščito ruševin še ene obcestne stavbe.³² Do sedaj izvedena sondiranja so pokazala, da je na vzhodnem robu terase pred spustom v dolino stala večja stavba A velikosti $31,5 \times 20,3$ m, na najnižjem obronku ilovnate terase dobrih 500 m dalje pa skupina drugih stavb, od katerih je bila doslej po tlorisu preverjena le ena, najzahodnejša, velikosti $19,8 \times 19,8$ m. Ker nobena izmed njih ni bila preiskana v celoti, temveč je bil v naglici ugotovljen le tloris temeljev, o njiju seveda še ni mogoče izreči trajnejših zaključkov.³³

Stavba A je le 13 m oddaljena od rimske ceste, h kateri ima obrnjeno jugovzhodno ožje pročelje. Zgrajena je v obliki vil s srednjim hodnikom, kakršne so bile ugotovljene v Panoniji, čeprav gre tu najbrž le za osrednje, $24,5 \times 8,5$ m veliko odprto dvorišče (sl. 8). Ob njem se v dveh 4 m širokih traktih vrste drugi prostori, na severovzhodni strani vsaj štirje, na nasprotni strani pa trije.³⁴ Na severni strani zapira ta osrednji prostor le zid, na južni strani pa krajša vmesna stena in pravokotna baza za steber nakazuje vhodni prostor — vestibulum. V plitvo ležečih in zato večinoma močno poškodovanih temeljev na nobeni strani ni bilo zanesljivih sledov vhoda, ki bi bil razumljiv na obeh ožjih straneh (sl. 9). V prostorih B, G in H so bili ugotovljeni sledovi tlaka iz prodnikov, ob obeh južnih vogalih pa je ob zunanji strani temeljev podolžnih sten ležalo med ruševinami tudi precej razbite strešne opeke — tegul. Le ob južnem vogalu so večinoma 90 cm široki temelji iz lomljencev in gramoza v obeh fasadnih stenah in podolžni steni imeli ohranjene še dele 60 cm širokega in do 30 cm visokega zidu, ker se tam očitno ni nikoli oralo (sl. 10). Ker so veliki deli notranjosti poslopja ostali nepreiskani, ni o njihovi uporabi mogoče reči ničesar zanesljivega. Po celotni zasnovi in velikosti se zdi, da je bila stavba namenjena prej drugim dejavnostim kot stanovanjski uporabi.³⁵ V pošteb bi prišla obcestna postaja — mutatio, ki je bila na razdalji IV mp — 6 km od poprejšnje postaje v Sp. Grušovju glede na dvoje vmesnih klancev že potrebna.³⁶ Brez možnosti, da bi to podprli z določenimi primerjavami, lahko ob tem le ugibamo, kako sta največja prostora G in B bila najbrž hleva, v drugih prostorih pa so bile verjetno shrambe in stanovanja hlevarjev. Sodeč po množini ruševin ob obeh južnih fasadah stavbe je bila ta očitno v celoti zidana in krita z opeko. Tloris ni bil preveč skrben, ker poslopje ni povsem pravokotno in ima tudi v notranjosti nekatere vmesne stene nekoliko poševne. Gotovo pa je bilo poskrbljeno za trdnost, o čemer priča vrsta opornikov ob zunanjih stenah ter tudi ojačani temelji vogalov. Da tu ne gre za povsem stanovanjsko stavbo govori tudi to, ker skoro ni bilo najdb. Železni žebli ob fasadnih temeljih, kolikor jih je bilo doslej odkritih, sodijo še h gradbenemu gradivu, razen redkih raztresenih črepinj pa sta prišla na dan le še dva novca iz 4. stoletja, ki ob eni fazi gradnje potrjujeta njen pozni nastanek.³⁷ Če bi poskušali obnoviti nekdanjo obliko stavbe, bi se morebiti še najprej lahko naslonili na podoben poskus sicer skromnejšega, a po tlorisni zasnovi sorodnega poslopja pri Keszthelyju.³⁸

Stavba B s podobno zidanimi temelji je bila prav tako le 6,5 m oddaljena od rimske ceste, ki pa poteka tu na drugi, severozahodni strani poslopja. Kvadratni tloris z manjšim osrednjim dvoriščem in enajstimi obrobni prostori tu povsem ustreza podobnim primerom stanovanjskih stavb, zato bi tu smeli govoriti o villi rustici (sl. 11).³⁹ Tudi ta je bila zidana in krita z opeko, po opazovanjih I. Curkove pa naj bi imela ob vzhodni in jugovzhodni strani lesene prizidke, široke 5 m, ki pa jih ni uspelo v tlorisu razčleniti (sl. 12). Na tej strani stavbe je bilo tudi največ najdenih predmetov — zvečine črepinj keramike in stekla, ki sodijo »nekako v konec 3. stoletja.«⁴⁰ Precej podobnih najdb, med njimi tudi novc iz 4. stoletja, se je našlo tudi v ozkem jarku ob robu rimske ceste, kamor so prišle verjetno z drugimi ruševinami, ki so sicer raztresene naokoli. Sledov vhoda doslej ni uspelo

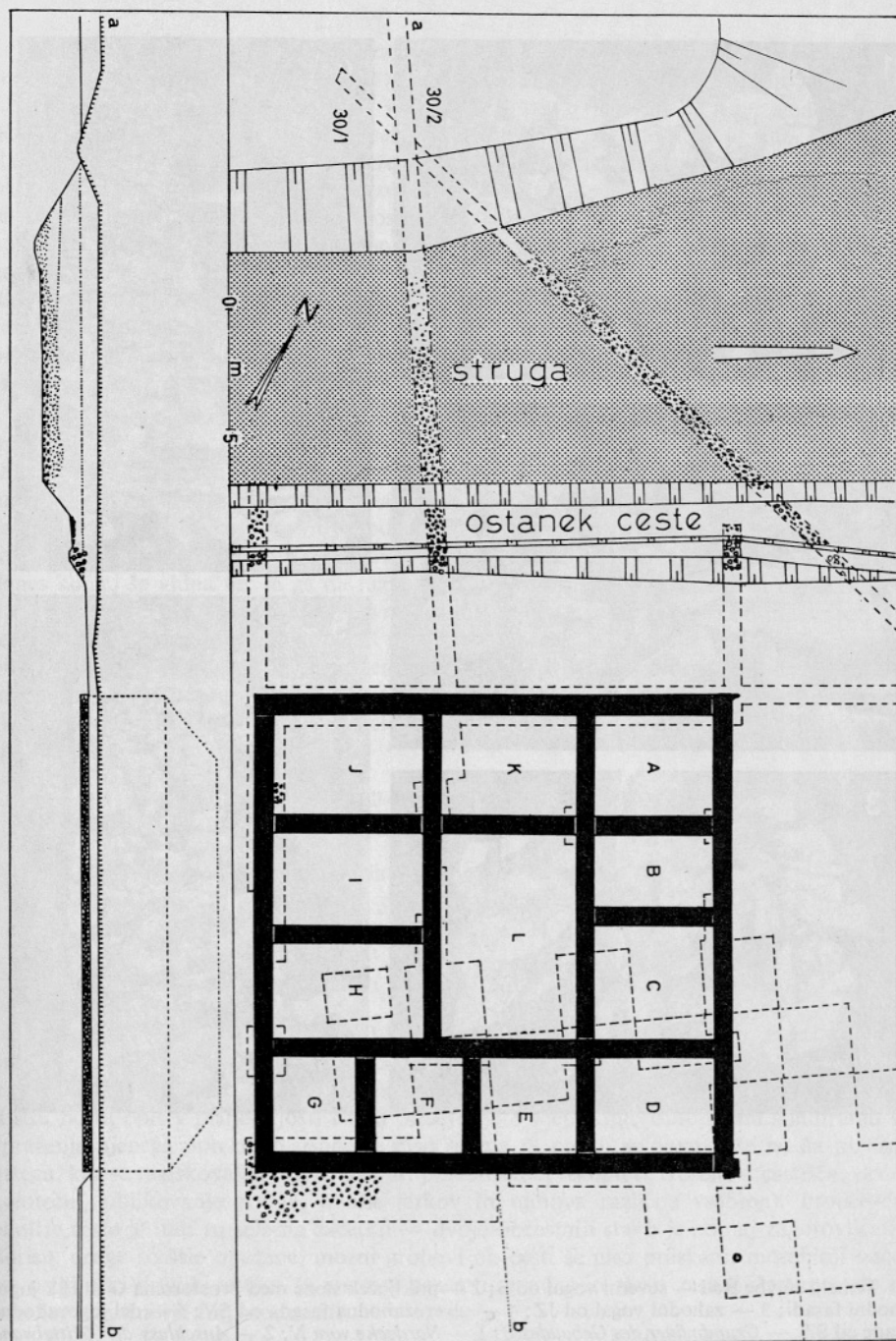


9 Temelji stavbe A: 1 — severovzhodna fasada od JV; 2 — del jugozahodne vmesne stene od SZ; 3 — baza stebra (?) od JV; 4 — stikališče vmesnih sten prostorov F in G z E—I od SV; 5 — priključek vmesne stene prostorov H in I k severozahodni fasadi od JZ. — *Grundmauer des Gebäudes A: 1 — nordöstliche Stirnwand vom SO; 2 — Teil der südwestlichen Mittelwand vom NW; 3 — Fundament einer Säule (?) vom SO; 4 — Anschlussstelle der Mittelwände der Räume F—G und E—I vom NO; 5 — Anschluss der Mittelwand der Räume H und I zur nordwestlichen Stirnwand vom SW.*

odkriti niti na severozahodni, pricestni fasadi, niti na jugovzhodni, ki sta bili doslej odkopani v celoti in kjer bi ga bilo po legi osrednjega dvorišča pričakovati. Tudi ta stavba, še bolj kot poprejšnja, sodi k tipu panonskih vil s srednjim hodnikom, ki je tudi tu najbrž le $8,5 \times 5,8$ m široko odprto notranje dvorišče.⁴¹



10 Temelji jugovzhodnega pročelnega zidu stavbe A od JZ. — *Grundmauer der südöstlichen Stirnwand am Gebäude A vom SW.*



11 Tloris stavbe B in rimske ceste s prečnim profilom. — Grundriss des Gebäudes B und der Römerstrasse mit dem Querprofil.



12 Temelji stavbe B: 1 — severni vogal od S; 2 — priključek stene med prostoroma G in H k jugozahodni fasadi; 3 — zahodni vogal od JZ; 4 — severozahodna fasada od SV; 5 — del jugozahodne fasade od SZ; — Grundmauer des Gebäudes B: 1 — Nordecke vom N; 2 — Anschluss der Mittelwand zwischen den Räumen G und H zur südwestlichen Stirnwand; vom SO; 3 — Westecke vom SW; 4 — nordwestliche Stirnwand vom NO; 5 — Teil der südwestlichen Stirnwand vom NW.

Izkopi ob gradnji hitre ceste ter zavarovalna sondiranja so pokazala, da gre tu za naseljen prostor velikosti približno 50×200 m z več stavbami. V odvodnih jarkih so se doslej pokazali zidani temelji najbrž vsaj še dveh stavb, različni tlaki ter sledovi lesenih objektov, kar vse bi govorilo za skupek stavb poljedelske pristave. Ta je stala še na suhih tleh obrobja ilovnate terase, a že bliže tekoči vodi, čeprav ne vemo, kako je v tedanjem okolju potok vplival na poljedelsko izrabo tal. Samo domnevamo lahko, da so gospodarji te pristave upravljali tudi obcestno postajo, pri čemer so morali biti tudi sposobni vzdrževati tako vprežno živino kot potrebno osebe in poslopja. Dokler ne bo ugotovljeno drugače je tudi mogoče trditi, da v Slovenski Bistrici ugotovljeni marmorni spomeniki pripadajo temu najbližjemu najdišču.⁴² Pozna časovna opredelitev dosedanjih najdb vzbuja zanimanje, kako je bilo ob rimski cesti na Bistriškem polju v prejšnjih stoletjih, če so bile prometne razmere ves čas enake in je bil ta prostor hkrati tudi izhodišče za prevoz pohorskega marmorja proti Ptuj.⁴³

Raziskovanje nekega najdišča poleg ugotavljanja preteklosti hkrati opozarja tudi na prihodnje odnose do že ugotovljenih zgodovinskih spomenikov. V Slovenski Bistrici so se razmere na območju rimske ceste v povojni dobi in zlasti v zadnjih letih močno spremenile. Iz Knablovega opisa povzemamo, da je bila pred dobrimi sto leti na zahodnem robu terase od Boške ceste proti vzhodu še dobro vidna kot 10 korakov širok in najpoprej tričetr metra visok nasip. Z odkopavanjem in njivsko obdelavo je vzpetina tega nasipa danes komaj še vidna ter se ga da razpoznati predvsem po progi gramoza na obeh dosedanjih njivah. To je veljalo do nedavnega tudi za bivše zasebne njive na osrednjem delu terase, kjer se je dal pas gramoza od parcele do parcele lepo slediti. V novejšem času so bile nekatere njive na podružbljeni zemlji opuščene, druge pa za nove nasade globlje preorane, tako da danes tam o rimski cesti na zunaj ni opaziti skoro ničesar. Dosedanjo klasifikacijo površinskih sledov rimske ceste na tu obravnavanem odseku bi bilo zato treba že spremeniti:⁴⁴

1/6 Poškodovan ali uničen nasip kot pas gramoza po njivah

1/6. 8a Slovenska Bistrica: njivi parc. 646/10 in 746/8 — 150 m

3/2 Cestišče pod površino drugih tal

3/2. 6b Slovenska Bistrica: travišča in nasadi med parc. 737/1 in 1056 — 1650 m

3/3 Uničeno cestišče in nova tla

3/3.3 Slovenska Bistrica: travišča parc. 1056 in njiva parc. 1073 — 150 m.

Širjenje stanovanjske gradnje med Ljubljansko in novo hitro cesto bo, zlasti na prvem odseku, kmalu doseglo rimsko cesto, pod novozgrajenim priključkom k hitri cesti pa je bila leta 1974 že prekinjena. Če ne bo prej kakšnih zaščitnih ukrepov vsaj za del njenega cestišča, bo ta opis v prihodnosti edino pričevanje o njej. Kljub obsežnemu sondiranju vsa vprašanja njenega poteka in usode še niso rešena. S profili se namreč še ne da pojasniti tistega, kar se raziskovalcu odpre šele pri površinskem izkopu (iztrošenost cestišča, sledovi kolotečin, oblikovanje robov, oblike jarkov in njihova različna vsebina). Proučevanje okolice ceste je tudi tu šele na začetku — dvoje obcestnih stavb je komaj zagotovljenih v tlorisu, druge so šele opažene, možni grobovi ob cesti še niso poiskani, morebitni odcepi oz. priključki drugih cest so še povsem neznani, vendar so zlasti zaradi dostopov do pohorskega marmorja tu pomembni.

Ko opazujemo to problematiko z vidika celotne cestne mreže v rimski dobi na Slovenskem, je očitno, da so bile za eno izmed glavnih cest prek Ptuja tu zbrane že zadovoljive

podrobnejše informacije, ki bodo uporabno gradivo za primerjave z morebitnimi podobnimi sondiranjmi drugod.⁴⁵ Za temeljitejšo podobo rimske ceste v nekem ožjem okolišu, ki tudi lahko nudi primerjalne podatke na višji ravni, pa bi bilo potrebno še nadaljnje načrtno raziskovalno delo.

Dodatek : Opisi profilov št. 14, 20 in 26/2

Profil št. 14b (Priloga 1)

Izkopan v smeri SZ—JV (331°) na travišču parc. 646/20 in 15, k. o. Slov. Bistrica; na 401,5 m odseka Slov. Bistrica, 89,0 m po profilu št. 13 in 58,0 m pred profilom št. 15; v. današnjih tal 279,23, antičnih prvotno verjetno 278,80, sedaj 278,30.

Površina njiv in travišč je tu z nagibom 2,3% proti dnu vmesne erozijske dolinice v smeri trase ter s sklonom 3,5% v prečni smeri proti JV nagnjeno zemljišče. Zunanjih sledov ceste ni, ker tu ni tekla več po nasipu, temveč po ravnini pobočja, ki se je potem poglobila v usek, ta pa je danes že prekrit z nanosi.

Sterilna podlaga v 14 m dolgem profilnem jarku je rumenkasto rjava pleistocenska ilovica z enakomerno površino, ki je tu prekinjena z usekom in leži sicer 0,2—0,3 m pod današnjimi tlemi.

Antropogeni poseg je bil tu najbrž omejen le na nasipavanje gramoza po površini, saj se ne da ugotoviti, ali so teren poglobili v plitev usek oz. izkopali kak obcesti jarek že graditelji. Sedanji usek je širok pri vrhu 10, pri dnu 8 m ter danes 0,9 m globok. Levi, severni rob useka ima 2 m dolgo pobočje, desni — južni pa le 0,3 m visok strm rob. V podolžnem profilu se je pokazalo, da gre tu pravzaprav za kotanjo, ki je nastala ob izrabi cestišča. Po zravnanih tleh in enakomerni debelini gramoza brez peskov bi lahko sodili, da gre za opuščeno in navzdol sprano cestišče ob koncu uporabe ceste.

Gramoz leži v celotni širini 8 m in je večinoma še do 10 cm debel. V celoti je pomešan s stalno ilovico, zato v njem ni nobenih peščenih primesi. To bi lahko pomenilo, da se je ohranila le tista najnižja lega, ki se je v času uporabe ceste ugreznila v ilovnata tla? Gramoz sestavljajo večinoma 3—5 cm debeli prodniki, več debelejših s pr. do 15 cm pa je ležalo v strnjeni plasti zlasti v južni polovici useka in ob tamošnjem robu gramozne plasti. Na obeh straneh preneha gramoz še na ravnini, pri čemer je na levi strani ležalo nekaj raztresenih prodnikov še 1 m dalje do pričetka pobočja. Na desni — južni strani je gramoz v širini 0,4 m prekinjen, nato pa se strnjeno nadaljuje še 1 m daleč do strmega roba.

Jarkov ni bilo?

Vrhnja plast je po vsej širini profila svetla rjavkasto siva peščena ilovica, ki ima tudi nekaj raztresenih prodnikov in je do 0,3 m debela. Ta vrhnja plast na obeh straneh izven useka neposredno prekriva sterilno podlago, v useku pa leži — 0,5 m nad gramozom — še na dveh vmesnih plasteh. Nižja, 15 cm debela svetla rumenkasto rjava ilovica pokriva gramoz in se na obeh straneh izklinja. Ker je po sestavi, prisotnosti konkrecij in barvi močno podobna sterilni ilovici pod njo, je morala nastati že zelo zgodaj po opustitvi ceste kot usedlina. Po vsej širini useka jo prekriva do 0,4 m debela plast sive (humozne) ilovice, ki prav tako klinasto preneha na obeh straneh. Ta plast je morala nastati ob zapolnjevanju useka z denudacijo sosednjih višjih površin. Humozno obarvanost je dobila najbrž od pronicanja organoidnih delcev iz današnje vrhnjice, ta pa je, ker se to najbrž nikoli ni oralo, sedaj zato izprana in svetlejšje barve.

Arheoloških najdb ni bilo.

Cesta je tu zapuščala ravnico terase, kjer se je še ohranil njen nasip proti vmesni erozijski dolinici, ki je danes globoka 2,5, v antiki pa je bilo njeno dno — ob robu kotanje — 3 m nižje. Čeprav je prvotno morebiti tekla po površini pobočja, se je polagoma poglobila v usek, ki je na koncu verjetno dosegel gl. 0,5 m. Če ni bilo na nobeni strani jarka za odvajanje površinske vode, je trajalo odnašanje peska in gramoza do konca, dokler se niso pričeli na njegovih ostankih v kotanji usedati glineni delci. Debelina prvotnega cestišča zato ni znana. Širina gramozne plasti — 8 m — presega običajno širino cestišča in otežkoča določitev osi ceste. Prema smer med profili št. 11—13 in 15 postavlja os ceste za 0,6 m proti desni od sredine strnjene gramozne plasti, ki je le 6,6 m široka. Ker današnje stanje gramoza ne odseva prvotne ceste je bila za os cestišča uporabljena točka, ki jo nakazuje prema smer dosedanje trase.

površina	med profiloma 13—14	med profiloma 14—15
sedanja tla	—1,87 m = 2,13%	+1,53 m = 2,60%
sedanji vrh gramoza	—2,50 m = 2,80%	+1,20 m = 2,07%
dno gramoza	—2,30 m = 2,59%	+2,30 m = 3,96%
	oz. —1,27 m = 1,42%	oz. +1,58 m = 2,72%

Med profiloma št. 13 in 14 je sklon sedanje površine zaradi vmesnega prehoda ravnice v pobočje v resnici dvojen in meri na zadnjih 30 m 2,83% ter je torej podoben tistemu do dna doline pri profilu št. 15, medtem ko znaša pred tem, še na ravnici le 1,01%. Razlike med višinami dna gramoza so v prvi navedbi izkrivljene, ker dno kotanje v profilu št. 14 ne odseva prvotnega stanja in ker dno cestišča v profilu št. 15 ne ustreza dnu dolinice ob kotanji. Če vzamemo za osnovo nekdanja tla na vrhu sedanje kotanje v profilu št. 14 in izenačeno višino tal nad kotanjo v profilu št. 15, se to razmerje spremeni in, čeprav hipotetično, bolje ponazarja nekdanje stanje oz. splošno površinsko izobliko tal, kot je vidno v popravku. Podobne vrednosti da tako preračunavanje za vrh — 20—25 cm debele plasti (?) — gramoza, za kar pa noben podatek nima več stvarne opore.

V prihodnje bo teren z ostanki cestišča verjetno vključen v novonastajajoči stanovanjski okoliš.

Profil št. 20b (Priloga 1)

Izkopan v smeri SZ—JV (335°) na travniku parc. 737/1, k. o. Slov. Bistrica; na 773,2 m odseka Slov. Bistrica, 24,5 m po profilu št. 19 in 75,5 m pred profilom št. 21; v današnjih tal 275,00, antičnih 274,60 ter vrha ohranjenega gramoza 274,85 m.

Površina travnika — bivših njiv je tu z nagibom 1,3% proti JV nagnjena ravnica terase Bistriškega polja. Potek ceste je v času poprejšnjih oranj bil viden po progi raztresenega gramoza, sedaj pa jo komaj opazno naznačuje nasipu podoben plitev rob, ki loči vodoravna tla na severni od nekoliko bolj poševnih na južni strani cestišča.

Sterilna podlaga v 14 m dolgem profilnem jarku je rumenkasto rjava pleistocenska ilovica, ki ima zaradi vlažnosti tega predela nekoliko zelenkasti odtonek. Njena površina je zaradi antičnih odkopov na obeh straneh ceste sedaj valovita in leži tako 0,4—0,6 m pod današnjimi tlemi.

Antropogeni poseg je tu odkop ilovice verjetno le na levi — severni strani cestišča. Čeprav se — ob primerjavih z drugimi profili — zdi očitno, da so izkopano ilovico uporabili za podlago na cestišču, je zaradi enovite zelenkaste obarvanosti ni mogoče razločiti od sterilne podlage.

Gramoz je bil nasut v širini 5,5 m in je sedaj ohranjen do 0,25 m na debelo. Po sestavi je precej peščen, svetlo rjave barve in pri dnu izraziteje rjav ter ima pretežno drobnejše prodnike s pr. 3—5 cm. Na robovih sega v dveh klinih pod peščeno plast, na vrhu pa jo prekriva, kar govori za poznejše dosipavanje.

Jarek je zanesljivo ugotovljen le na levi — severni strani ceste. To je 5 m širok in prvotno 0,4 m globok izkop z oblim dnom, ki enakomerno prehaja v obe višji obronji. Na desni — južni strani je prav taka, 9 m široka in enako globoka poglobitev, ki ima proti cesti močno poševno pobočje, na drugi strani pa prehaja skoro vodoravno v nagnjeno ravnico okolice. Tu odkop ni mnogo pomagal pri odvajanju vode, saj na ravnih tleh ni imela kam odtekati in je talna ilovica verjetno zato bolj vlažna.

Vrhna plast je po vsej dolžini profila temnejša sivkasto rjava humozna ilovica — bivša oranica, ki je do 0,3 m debela in nad cestiščem mešana z od oranja premešanim in razredčenim gramozom. Medtem ko se na cestišču neposredno spaja z njim, leži na obeh straneh na peščenih nanosih. Ti so nekoliko različni in do 0,4 m debeli. Na levi — severni strani je v spodnji legi svetla rjavkasto siva peščena ilovica, na vrhu pa blede rjav ilovnat pesek. Prodinki leže raztreseni po vsej plasti, večji delež glinenih delcev pa si je mogoče razložiti z usedanjem v stoječi vodi. Na desni — južni strani je pri dnu pesek svetlo siv in ilovnat, nad njim pa so v enako debeli plasti blede rjavega peska glineni delci že izprani. Tudi tu leže prodniki v vseh legah, površina plasti pa je vzporedno z današnjo nekoliko poševna. Ker se je tu voda lahko odtekala proti jugovzhodu, v pesku ni vodoravnih sivih in rjavih prg kot na drugi strani ceste.

Arheoloških najdb ni bilo.

Cesta poteka tu prek nižjega dela ravnice po nasipu iz (ilovice in) gramoza. Cestišče je bilo pri dnu široko 5,5, pri sedanjem vrhu pa pribl. 5 m. Gramoz je bil v celoti debel do 0,4 m. Vmesnih

dospipavanj ni uspelo razložiti, za temeljitejšo obnovo ceste pa govori širša vrhnja plast gramoza, ki prekriva tudi obe peščeni obrobji. Spiranje cestišča se je vršilo sorazmerno na vodoravnem terenu najbrž le v bočni smeri na obe strani precej enakomerno in le ob poplavalh predvsem proti jugu. Os ceste se ujema s premo črto med profili št. 16 in 25.

površina	med profiloma 19—20	med profiloma 20—21
sedanja tla	—0,13 m = 0,55%	+0,24 m = 0,32%
sedanji vrh gramoza	—0,14 m = 0,57%	+0,52 m = 0,68%
dno gramoza	+0,10 m = 0,40%	+0,46 m = 0,60%

Skoro vodoravna cesta se le neznatno spušča proti vzhodu, njeno dno pa je za spoznanje višje od tistega v obeh sosednjih profilih.

Teren z rimsko cesto je bil na tem mestu leta 1974 uničen ob gradnji priključka k hitri cesti.

Profil št. 26/2b (priloga 1)

Izkopan v smeri SZ—JV (326°) na travniku parc. 894, k. o. Slov. Bistrica; na 1368,0 m odseka Slov. Bistrica, 42,8 m po profilu št. 25/2 in 58,0 m pred profilom št. 27/1; v današnjih tal 272,65, antičnih 271,65 ter vrha ohranjenega gramoza 271,95 m.

Površina travnika — bivših njiv je tu z nagibom 1% proti jugovzhodu nagnjena ravnic terase na vzhodnem obrobju Bistriškega polja. Sledov ceste na površini ni, ker leži cestišče pregloboko.

Sterilna podlaga v 18 m dolgem profilnem jarku je rumenkasto rjava pleistocenska ilovica, ki leži na levi — severni strani 0,5, na desni — južni pa 1,3 m pod sedanjo površino. Obakraj cestišča je pri vrhu bolj zelenkastega odtenka. Njena površina je dokaj ravna, vendar je pod cestiščem nagnjena v pobočje z nagibom 5,8%, nato pa je spet vzporedna z današnjimi tli.

Antropogenih posegov tu ni zanesljivo zaslediti, ker je bil gramoz nasut očitno kar na poševna tla in je bilo tako cestišče na levi, gornji strani preprosto prislonjeno ob pobočje, zato pa je imelo na drugi nižji strani plast gramoza debelejšo. Ob cestišču je na južni strani sicer 7 m široka in z 20 cm zelo plitva poglobitev, ki nato preide v skoro vodoravna tla, vendar ni videti, da bi bili tu kopali ilovico.

Gramoz je danes ohranjen v 11 m široki in 0,15—0,3 m debeli prav tako rahlo poševni plasti, pri čemer se je njena širina verjetno od časa do časa spreminjala. Ker je bil gramoz nasut na poševna tla, ima levi severni rob za 0,45 m višji od južnega. Pri tem njegov spodnji rob ni povsem enakomeren, temveč se po 7,5 m vodoravne lege prične pošev spuščati. Zato je možno, da je bilo prvotno cestišče ožje, pozneje pa se je gramoz razširil po pobočju. Današnja površina gramoza, ki leži večinoma 0,7 m pod sedanjimi tli in je tako bila izven recentnih dosegov, je prve 4 m povsem vodoravna, na nadaljnjih 3,5 m se pošev zniža za 0,25 m, naprej pa je ta nagib za polovico manjši. Gramoz je sestavljen iz mešanega gradiva. Poleg drobnejših prodnikov s pr. 3—6 cm so vmes tudi precej večji s pr. do 20 cm. Ti so ležali v vseh legah, najbolj strnjeno pa ob levem, gornjem robu cestišča, medtem ko so bili na nekdanjih tleh južno ob cesti precej redkejši. Gramoz je precej peščen ter sivo rjave barve. V njem je bilo zlasti v severnem delu tudi več raztresenih koscev antične opeke.

Jarkov po vsem videzu ni bilo. Tako vlogo je morebiti imela ploska kotanja na desni, spodnji strani cestišča, ker se je nadaljevala proti vzhodu in se je v tej smeri tudi spirala.

Vrhnja plast je po vsem profilu temnejša sivkasto rjava peščena ilovica — bivša oranica, ki se brez izrazitega prehoda spaja s sivkasto rjavo ilovico pod njo. Skupno je ta plast na severnem robu do 0,9 m debela, vendar se proti desni — južni polovici tanjša, ker je njen spodnji rob raven, današnja površina pa poševna. Tu gre za izrazito mešano kulturno plast, v kateri je poleg raztresenih prodnikov tudi mnogo drobcev antične opeke. Ti so zlasti številni nad severnim robom cestišča, kjer segajo tudi v gramoz, in izvirajo od ruševin bližnje stavbe. Pri dnu in nad cestiščem je ilovica obarvana temnejše sivo, tu je tudi več raztresenega kamenja.

Na desni, spodnji strani cestišča leži pod vrhnjo še do 0,5 m debela plast sive mivkaste ilovice, ki je proti sredini cestišča vedno tanjša in svetlejša, dokler nad sredino gramoza, kjer je ta do 20 cm na debelo prekrit z blede rjavim peskvom, ne izklini. Pesek prekriva gramoz v širini 4 m, nato se nadaljuje tik nad njim kot 10 cm debela vodoravna proga v mivkasto ilovico in po 3 m preneha. Pesek je razmeroma grob in je morebiti ostanek — tu morda nekoliko nakopičene? — praškasto

peščene cestne površine? Medtem ko je vrhnja ilovica pretežno prenešena z višjih leg ravnice, kaže spodaj mivkasta ilovica z vodoravno površino na mirno usedanje v zaprtem območju, ki je segalo še na južno polovico gramoznega cestišča. Ta proces se je pričel očitno šele po prenehanju uporabe ceste, ko je bilo cestišče na desnem — južnem robu že deformirano. Del danes strnjene plasti gramoza je tu namreč očitno v premaknjeni legi, raztreseni prodniki pa pokrivajo tla kotanje dalje proti jugu. V tej kotanji se je odlagal tudi s cestišča spran pesek, ki je danes svetle rjavkasto sive barve in do 0,4 m debel. V poznejšem času je plast na novo nasutega ali razširjajočega se gramoza prekrila peščeno plast vsaj 2,5 m daleč, medtem ko se proga raztresenih prodnikov, med njimi tudi nekaj večjih, ter koscev opeke kot začasna tla nadaljuje proti jugu. Te najdbe na vrhu s ceste spranega peska kažejo na obdobje, ko je ruševinsko gradivo z bližnje stavbe seglo še preko ceste. Po tem obdobju pa se je prostor desno ob cesti pričel prekrivati z usedlinsko mivkasto ilovico, cesta pa je bila morebiti že opuščena.

Peščena plast preneha že po 9 m, ko se dno kotanje nekoliko dvigne. Od tam dalje prekriva sterilno ilovico 20 m daleč naprej siva humozna površina, vrh katere leži siva mivkasta oz. peščena ilovica še naprej proti jugu.

Arheološke najdbe so bili številni kosi rimske opeke, večinoma tegul. Pri dnu gramoza se je našel kos železnega žeblja, na površini peščene plasti na južni strani ceste pa železna podkev (PM Maribor inv. št. A 5490).

Cesta poteka tu prek blagega pobočja kotanje na ravnici terase. Prvotna debelina cestišča ni znana, verjetno pa ni bistveno presegala sedaj še ohranjenih 40 cm. Širino ceste je tu težje določiti, ker se je verjetno s časom spreminjala. Zato so težave tudi z določitvijo osi cestišča, pri čemer nudi še največ opore stalni levi — severni rob gramoza, nekoliko pa tudi pričetek peščene plasti na desni, spodnji strani. V tem primeru bi bilo cestišče 10 m široko, a če se oziramo na profila št. 26/3—4, bi prišlo v poštev le 8 m, os pa bi ležala za 1 m odmaknjeno od dosedanje preme črte trase od zahodne strani, dolge doslej 900 m. Uničeno cestišče na dolinskih travnikih onemogoča povezovanje osi trase z obeh strani, a videti je, da ta odmik na levo ne pomeni spremembe smeri, temveč le kratek odmik ob bližnji stavbi.

površina	med profiloma 25/2—26/2	med profiloma 26/2—27/1
sedanja tla	+0,30 m = 0,82%	+1,12 m = 1,93%
sedanji vrh gramoza	—0,15 m = 0,36%	+1,10 m = 2,67%
dno gramoza	—0,40 m = 0,98%	oz. +0,75 m = 1,83%

Po komajda opaznem spustu ceste pod skoro vodoravno površino se ta padec do roba terase pri profilu št. 27/1 nekoliko poveča. Ker v sosednjem profilu ohranjenega cestišča ni in daje dno sedanjega jarka izkrivljeno podobo, ustreza dodan podatek bolje prvotnemu stanju, saj sta tako antična in sedanja površina precej vzporedni.

V prihodnje bo teren z ostanki cestišča zaradi večje globine za dobo trajanja sedanjega nasada še zavarovan.

¹ Podatki o tem v PM Maribor (*Topografski zapiski* 1953—1959, 1967 dalje). Obvestila: *Varstvo spomenikov (VS)* 9 (1965) 182 ss; 12 (1969) 95 ss; 13—14 (1970) 168 ss; 15 (1972) 147 ss; *Delo* 9, št. 326 (2. 12. 1967) 19; *Arheološki pregled* 9 (1967) 91 ss; 10 (1968) 246 ss; *Magazin 7 dni* 17, št. 35, 6. 9. 1968, 2. *Večer* 26, št. 206 (5. 9. 1970) 9 ss. Podrobneje še *Razprave 1. razr. SAZU* 6 (1969) 309 ss.

² *Arheološki vestnik* 15—16 (1964-65) 283 ss.

³ Prim. pregled te trase po tipih ostalin na tem območju: *Ptujski zbornik* 4 (1975) 63 ss, sl. 2—3.

⁴ Po B. ŽNIDARŠČU, *Ceste* (1961) 247 ss, sodijo v tako dokumentacijo: 1. sekcijaska karta 1 : 25.000, 2. situacijski načrt 1 : 5.000 — 1 : 1.000, 3. podolžni profil 1 : 1.000/1 : 100,

4. prečni profili 1 : 100 (iz situacijskega načrta), 5. karakteristični profili 1 : 50 — 1 : 20 ter 6. inženirsko-geološki profil z ekspertizo.

⁵ *Arheološki vestnik* 25 (1974) 392 ss.

⁶ Prim.: *Geografski zbornik* 14/2 (1974) 150 (M. ŠIFRER).

⁷ Oznake za plasti so bile uporabljene iz tabele o »določevanju teksture naravno vlažnih zemljišč s prstno preizkušnjo na terenu« v *Priročniku za ispitivanje zemljišta* 4 (1967) 59 ss, tabela 7.

⁸ Petrografsko preiskavo vzorcev je opravil Inštitut za geologijo pri Fakulteti za naravoslovje in tehnologijo v Ljubljani (DRAGICA STRMOLE). Nadaljevanje preiskav je v teku in tu še ni upoštevano.

⁹ Dosedanje dokumentacijsko gradivo je shranjeno v Pokrajinskem muzeju v Mariboru.

¹⁰ VS 17—19/1 (1974) 150 ss; *Arheološki pregled* 13 (1971) 63 ss.

¹¹ R. KNABL, *Archiv für Kunde österreichischer Geschichtsquellen* 26 (1861) 54 ss; B. SARIA, *Archaeologische Karte von Jugoslawien, Blatt Rogatec* (1939) 74; k temu opis: S. PAHIČ, *Razprave 1. razr. SAZU* 6 (1969) 325 ss.

¹² F. TELLER, *Erläuterungen zur Geologischen Karte, Pragerhof — Wind.-Feistritz* (1899) 122 ss.

¹³ S. POLAJNAR, *Geografski zbornik* 5 (1969) 262; M. ŠIFRER, *Geografski zbornik* 14 (1974) 126 ss.

¹⁴ Vrtini HI 25 in HI 27 Zavoda za raziskavo materiala in konstrukcij Ljubljana (A. GRIMŠIČAR).

¹⁵ *Geografski zbornik* 14/2 (1974) 127 ss.

¹⁶ B. SARIA (op. 11) 57 navaja le bronastodobno založno najdbo brez znanega najdišča. K temu še ana kamnita sekira: VS 13—14 (1968-69) 148.

¹⁷ V skladu s tabelo (op. 7) in prakso geografov (op. 13) se tu uporablja večinoma izraz ilovica in njene zvrsti.

¹⁸ Poleg slovenjebistriških primerov je bila nasuta ilovica na preiskanih odsekih opažena le sporadično: v profilu št. 17 odseka Sp. Nova vas, v profilih št. 11 in 29 odseka Velenik ter profilu št. 3 odseka Pragersko — v prvem in zadnjem primeru spet na ravninskih trasah.

¹⁹ M. ŠIFRER (op. 13) 150, ga na tem območju ugotavlja šele v globini 4—5 m.

²⁰ D. STRMOLE, Poročilo o petrografski preiskavi vzorcev z rimske ceste (v PM Maribor).

²¹ Taki primeri so redki, npr.: VS 9 (1965) 182 ss — Pragersko; *Razprave 1. razr. SAZU* 6 (1969) 343 op. 29 s T. 2: 8 — Prepuž.

²² Taki kamni se tod pojavljajo v namerni legi le sporadično, npr.: Velenik, prof. št. 5, sicer pa med drugim gradivom, npr. profil št. 26/2 ali na drugotnem mestu, npr. Sp. Nova vas, profila št. 18 in 20.

²³ Najbližjo primerjavo nudi doslej profil št. 30 v Veleniku z 1,4 m debelo plastjo gramoz ob obojestranskih peščenih naplavinah. *Večer* 26, št. 272 (21. 11. 1970) 9; *Arheološki pregled* 13 (1971) 65, priloga; *Arheološki vestnik* 26 (1976) 237, sl. 9.

²⁴ Podatki o tem: *Arheološki vestnik* 25 (1974) 392 ss — Sp. Nova vas in 26 (1976) 225 ss — Velenik.

²⁵ Po širini cesta tako ustreza *Kardo maximus* s 7 metri, kar je v praksi večinoma pomenilo širino 6—8 m [A. GRENIER, *Manuel d'archéologie gallo-romaine* 2 (1934) 10 ss] tudi pri cestah,

ki so sodile v skupino *glarea stratae* ali takorimenovanih »lahkih cest« (ibidem, 345).

²⁶ Na tem območju se je to zgodilo pri vseh potokih: Ložnici [VS 17—19/1 (1974) 122], Bistrici, Devinu in Polskavi [*Arheološki vestnik* 26 (1976) 236; *Arheološki pregled* 17 (1976) 103, T. 48].

²⁷ Potek te struge ni raziskan: zadnja točka so za sedaj močvirna tla ob zahodni steni doma upokojeencev ob Kolodvorski cesti (ugotovljeno ob gradnji) — podaljšana smer pelje naravnost k zahodnemu mestnemu obzidju.

²⁸ Prva poročila: *Delo* 16, št. 216 (14. 8. 1974) 7; *Tednik* 27, št. 31 (Ptuj 15. 8. 1974) 7; 28, št. 40, (16. 10. 1975) 10; VS 17—19/1 (1974) 211.

²⁹ Vrtini HV 23 in HS 24 ZRMK iz leta 1970.

³⁰ O tem odseku: *Arheološki vestnik* 25 (1976) 392 ss.

³¹ B. SARIA (op. 11) 57 ss, našteva rimske kamne v drugotni legi; tudi novci in druge starine brez znanih mest najdb — prvo najdišče (stavba) omenjeno v VS 7 (1960) 293, novci pa 11 (1967) 128.

³² Za prve objave glej op. 28!

³³ I. MIKL-CURK, *Časopis za zgodovino in narodopisje (ČZN) NV* 11 (1977) v tisku: prvi poskus razlage.

³⁴ M. JERMAN, (ČZN NV) 11 (1977) v tisku.

³⁵ Prim. sicer podoben tloris vile v Windnu [(B. SARIA, *Der römische Gutshof von Winden* (1951)] — tloris 2. periode, a tam gre za manjše poslopje (13 × 19 m) z 2,5 m širokim hodnikom namesto dvorišča.

³⁶ Prim. razdalje v tab. 2: *Razprave 1. razr. SAZU* 6 (1969) 334.

³⁷ M. JERMAN (op. 34).

³⁸ E. B. THOMAS, *Römische Villen in Pannonien* (1964) 64, sl. 32.

³⁹ I. MIKL-CURK (op. 33).

⁴⁰ I. MIKL-CURK (op. 33). V VS 17—19/1 (1974) 211 je omenjeno tudi 1. in 2. stol.

⁴¹ E. B. THOMAS (op. 38) 363 ss, s primeri sl. 177. Jugoslovanske primere podobnih stavb navaja M. VASIĆ, *Archaeologia Jugoslavica* 11 (1970) 58 ss.

⁴² Naštetja pri B. SARIA (op. 11) 57 ss. Novejša odkritja še: VS 11 (1966) 128 in 13—14 (1968) 167 ss.

⁴³ *Večer* 26, št. 206 (5. 9. 1970) 9; M. JERMAN (op. 34).

⁴⁴ *Ptujski zbornik* 4 (1975) 71 ss.

⁴⁵ Že zaradi drugačnih geoloških podlag bi k raznolikosti poznavanja najprej prispevale podobne raziskave na Dolenjskem in Primorskem.

29 30 31 32
odvzeti vzorci - Probeentnahmen

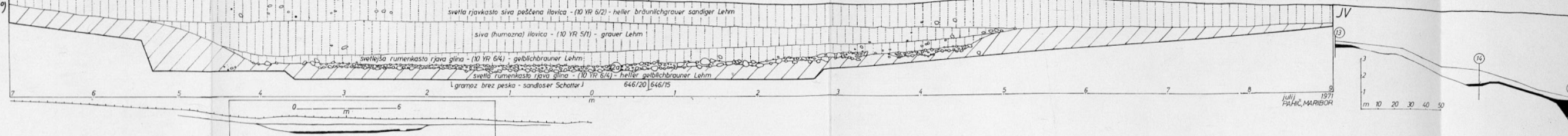
SZ
(331°)

279.20

Raziskovalni odsek
Forschungsabschnitt SLOV. BISTRICA

travnik parc. št. 646/15, k.o. Slov. Bistrica
Wiese Parz. Nr. 20, K.G.

profil št. 14 b
Profil Nr.



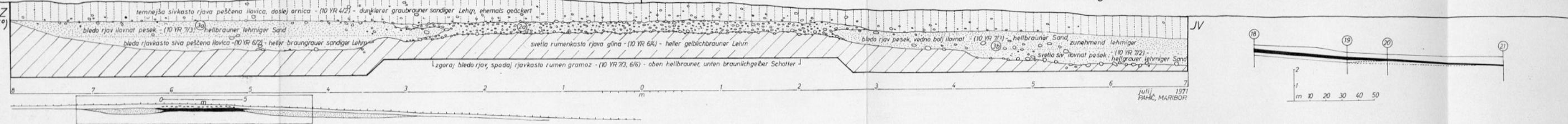
SZ
(335°)

275.00

Raziskovalni odsek
Forschungsabschnitt SLOV. BISTRICA

travnik parc. št. 737/1, k.o. Slov. Bistrica
Wiese Parz. Nr. K.G.

profil št. 20 b
Profil Nr.



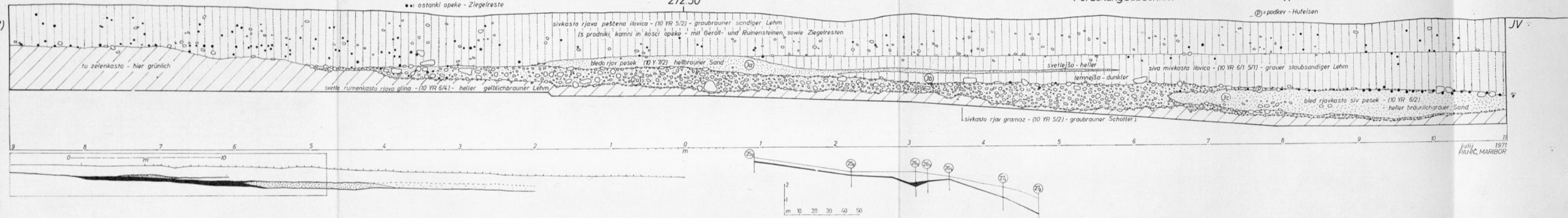
SZ
(326°)

272.30

Raziskovalni odsek
Forschungsabschnitt SLOV. BISTRICA

travnik parc. št. 894, k.o. Slov. Bistrica
Wiese Parz. Nr. K.G.

profil št. 26 b
Profil Nr.



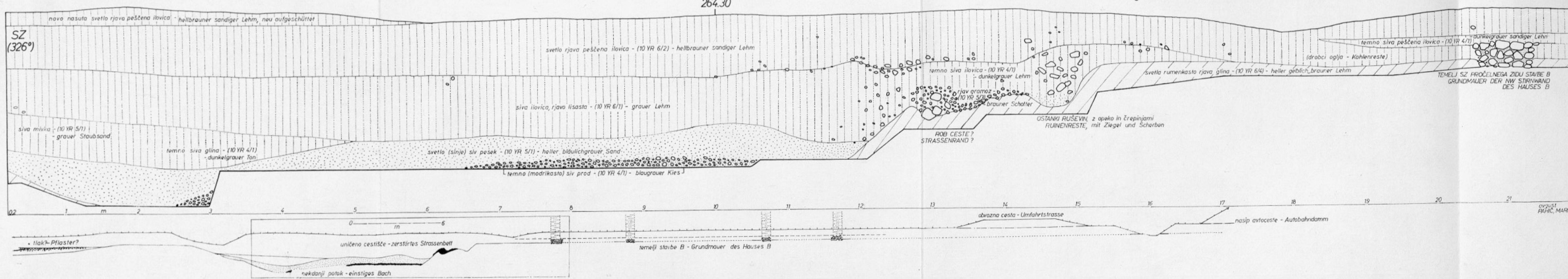
SZ
(326°)

264.30

Raziskovalni odsek
Forschungsabschnitt SLOV. BISTRICA

travnik parc. št. 1056, k.o. Slov. Bistrica
Wiese Parz. Nr. K.G.

profil št. 30 b
Profil Nr.



Priloga 1: Izbrani temeljni profili rimske ceste št. 14, 20 in 26/2 v Slovenski Bistrici.

Beilage 1: Ausgewählte Grundprofile der Römerstrasse Nr. 14, 20 und 26/2 in Slovenska Bistrica.

VERSUCHSGRABUNGEN AN DER RÖMERSTRASSE IN SLOVENSKA BISTRICA

Zusammenfassung

Die Erforschung der Teilstrecke der Römerstrasse Celeia—Poetovio wurde von den Archäologen in den Museen von Celje, Maribor und Ptuj schon seit dem Jahr 1953 geplant, sie blieb aber aus verschiedenen Gründen nur auf kleinere Untersuchungen zwischen Slov. Konjice und Pragersko beschränkt.¹ Erst seit dem Jahr 1970 hat man im Raum von Slovenska Bistrica — mit den Mitteln der Föderalen Strassengemeinschaft, im Rahmen der Forschungsaufgabe »Römerstrassen in Slowenien« — mit einer eingehenderen Untersuchung der Römerstrasse begonnen. Auf Grund der Erfahrungen, die bei der Probegrabungen an der Römerstrasse östlich von Ptuj gewonnen wurden,² war es nun möglich für künftige mehrjährige Arbeit eine entsprechende Arbeitsmethode vorzubestimmen. Die Zielstreben war, einen entscheidenden Übergang von den bisherigen meist spekulativen Festlegungen der Römerstrassen zur archäologischen Behandlung und somit genaueren Kenntnis wenigstens einiger bedeutenderen Strassenabschnitte zu erlangen. Als Grundstock dieser ersten Grabungen wurden aus den Quergraben gewonnene Profile 1:20, farbig gezeichnet und genau beschrieben (**Beilage 1**) des Strassenkörpers gewählt, deren ausreichende Dichte, — hier durchschnittlich auf alle 70 m, — ermöglicht hat, genügende Daten über den einstigen Strassenbau, das Schicksal der Strasse in der Gebrauchsperiode und ihr Untergang in späteren Zeiten erfassen zu können. Gleichzeitig wurden die entsprechenden Messwerte für die Ausarbeitung der Situationspläne 1:1000—1:5000 sowie der entsprechenden Längsprofile ausgenützt.⁴ Da eine solche Bearbeitung die ständige Mitarbeit eines Messfachmanns bedingt, wurden zur Vermessungsarbeiten zum Teil Archäologe Ing. P. Leber, zum Teil ein Geometer der Geodet. Verwaltung von Slov. Bistrica herangezogen. Das nicht fertig Gemachte wurde nach den bestehenden Unterlagen eigens nachgeholt, um somit die bisher bekannten Teilpläne sowie die noch ausstehende Gesamtdarstellung wenigstens skizzenartig fertigstellen zu können.⁵

Während der Grabungen stellte es sich heraus, dass die durch die Natureinwirkungen entstandene Übersichten auf dem römischen Strassenkörper, der selbst nur eine reine Schotteraufschüttung ist, insoweit überwiegen, dass auch den Bodenforschern ein dankbares Feld für die Mitarbeit erteilt werden könnte. Dies ist aber nicht zum gewünschten Mass erreicht worden, da von den — nicht genügend — eingeladenen Fachleuten einige nicht mitarbeiten konnten, und andere sich dazu ablehnend verhielten. Somit steht eine geologisch-pedologische Verwertung der Profile noch aus, nur die petrographische Untersuchung der Schotterproben ist gemacht worden.⁸

Der Verlauf der Römerstrasse über die Ebene bei Slov. Bistrica ist schon seit Langem bekannt.¹¹ Sie ist hier auf einer spätpleistozänen (Riss) Terasse mit dem bis 4—5 m dicken Lehm Boden angelegt worden.¹²⁻¹⁴ Die anfängliche Bewaldung wird vermutet, da die Anzeichen für eine vorrömische Rodung fehlen.¹⁶ Die Strassenerbauer mussten somit zuerst den entsprechenden Waldstreifen freilegen und die Unterlage für die meist geradlinig verlaufende, nur bedeutungslosen Höhenschwankungen ausgesetzte Strasse vorbereiten (**Abb. 1**). In den Profilen auf der Terrassenebene fanden sich beiderseits der Strasse breite und seichte Vertiefungen (Tiefe bis 0,4, Breite von 5 m aufwärts) vor, von denen wenigstens jene auf der höheren nördlichen Seite gewiss künstlich ausgehoben wurden, um das Regenwasser aufzufangen und Strassendamm zu erhöhen (**Beil. 2**).¹⁸

Das Material für den eigentlichen Strassenkörper stammt nach der petrographischen Untersuchung aus zwei Hauptquellen: von den Kiesablagerungen im Bachbett der nahen Bistrica (Profil 26/2: **Abb. 2**) und von einer Abtragung der stärker mit Gneiss vermengten Steinablagerung, die auf der Strasse eher verwitterte (Profil 12: **Abb. 3**).²⁰ Ursprünglich hat man wahrscheinlich nur eine Schichte von 10—15 cm aufgeschüttet. Nachträgliche Ausbesserungen wurden vollzogen, konnten aber auch im Profil 15 mit der Schotterdicke von 1 m (**Abb. 4**) nicht ausgesondert werden.²¹ Grössere Steine als Unterlage oder Seitenbegrenzung sind nicht beobachtet worden, obwohl sie gelegentlich vorkommen.²² Es handelt sich also um die einfache, auf dem lehmigen Grund aufgebaute Schotterstrasse (**Abb. 5**), die nur in Ausnahmefällen stärker unterbaut wurde. Dies geschah hier nur in der Querniederung mit zum Teil weichem Boden, wo man dem Schotter die Eichenbalken unterstellte (Profil 15: **Abb. 6**).²³

Die auf der Fahrbahn entstandenen Staub- und Sandschichten wurden durch Regengüsse und etwaige Überschwemmungen in verschiedenen Richtungen abgespült. Somit entstanden beiderseits der Strasse Sandauflagerungen, die nach ihrer Lage, Begrenzung und Zusammensetzung unzweifelhaft auf ihren Ursprung hinweisen, obwohl sie bodenkundlich noch nicht untersucht wurden. Meistens sind sie auf der Strassenseiten mit zerstreuten Rollsteinen durchsetzt. Es konnte man auch feststellen, dass solche Sandschichten allmählich die Strassenhöhe erreicht haben und bei Neuaufschüttung des Schotters zum Teil auch mitbedeckt wurden.

Die Breite der Schotterschichte beträgt am Grund 4,8—8,0 und oben 4,8—6,6 m, was den Durchschnittswert von 6,3 bzw. 5,5 m ergibt (Abb. 7).²⁵ Nur in wenigen Fällen gab es grössere Breiten (bis 12,0 m), die die Feststellung der Strassenmitte erschwerten, obwohl die Strasse meistens geradlinig verläuft. In der Strassenachse wurden für den Längsprofil drei Werte genommen, von denen diejenige von Schotteroberfläche lediglich dem heutigen Erhaltungszustand entsprechen. Auch der ursprüngliche Boden fehlt in jenen Fällen, wo die Strasse am Terrassenrand in den Einschnitt vertieft wurde. Östlich vom Profil 28 bzw. der Kolodvorska cesta hat der einstige Lauf des Baches Bistrica die Römerstrasse fast zur Gänze vernichtet. Das ehemalige Flussbett liegt hier nun bis 2,7 m tief und ist mit den Kies-, Sand- und Lehmsschichten überdeckt.²⁷ Von der Römerstrasse ist hier zum Teil nur der südliche Rand des Strassenkörpers erhalten (Profil 30; Abb. 11).

Durch Zufall und anschliessende Beobachtungen kamen an der Römerstrasse auch Siedlungsreste zum Vorschein.³¹ Der Bau der neuen Autobahn und das neue Umackern der Felder forderten zur gleichen Zeit die Notuntersuchung der römischen Baureste, die zur Aufdeckung zwei gemauerten Häuser führte.³²⁻³³ Das Haus A ist am östlichen Terrassenrand aufgebaut worden und ist 13 m von der Strasse entfernt. Ziemlich grosses Gebäude (31,5 × 20,3 m) hat sieben Räume, die an den Längsseiten den 24,5 × 8,5 m grossen Innenhof umgeben (Abb. 8—10).³⁴ Einfache Wand sperrt die NW-Seite, an anderem Ende scheint der Eingang mit einem *vestibulum* versehen zu sein. Wenige Funde datieren das Gebäude mit nur einer Bauperiode ins 4. Jahrhundert und man glaubt in ihm eine Strassenstation — *mutatio* vermuten zu dürfen.³⁶⁻³⁷

Unweit davon, unterhalb der Terasse, wo der lehmige Boden an den weichen Überschwemmungsschichten aufhört, stand eine weitere Gruppe von gemauerten Häusern und Holzbauten. Von ihnen wurde bisher das westlichste Gebäude B im Grundriss festgestellt (19,8 × 19,8 m), das um einen Innenhof von 8,5 × 5,8 m Grösse elf Räume aufgereiht hat (Abb. 11—12). Meist am Ostrand aufgenommene Funde stammen aus dem späten 3. und 4. Jahrhundert und scheinen samt dem Gebäude einer *villa rustica* anzugehören.³⁹⁻⁴⁰ Beide bisher aufgedeckten Bauten sind den pannonischen Villen mit Mittelkorridor am ähnlichsten.⁴¹ Zu den Bewohnern dieser Siedlung gehören wahrscheinlich auch die bisher in Slov. Bistrica in zweiter Lage entdeckten Römersteine.⁴² Die Siedlungsverhältnisse an der hiesigen Römerstrasse in den früheren Jahrhunderten sind aber noch völlig im Dunkel.

A n h a n g

Profil Nr. 20b (Beilage 1)

Ausgegraben in der Richtung NW—SO (335°) auf der Wiese Parz. Nr. 737/1, K. G. Slov. Bistrica; am 773,2 m des Abschnittes Slov. Bistrica, 24,5 m nach dem Profil Nr. 19 und 75,5 m vor dem Profil Nr. 21; H. des heutigen Bodens 275,00, antiken Bodens 274,60 und der Schotteraufschüttung 274,85 m.

Die Oberfläche der Wiese — ehemaliger Äcker ist hier um 1,3% gegen SO geneigte Ebene der Terasse. Der Verlauf der Strasse war zur Zeiten der früheren seichteren Bodenbearbeitung als Schotterstreifen sichtbar, und ist heute noch als dem Damm ähnlicher niedriger Rand zwischen der horizontalen Ebene auf der Nord- sowie des leicht geneigten Bodens an der Südseite zu verspüren.

Grundboden im 14 m langen Profilgraben ist gelblich brauner pleistozäner Lehm, der in hiesiger feuchteren Gegend etwas grünlich vorkommt. Seine Oberfläche ist durch antike Abtragungen wellenartig umgewandelt und liegt somit 0,4—0,6 m unter dem heutigen Boden.

Antropogener Eingriff ist hier die Abgrabung des Lehms, wahrscheinlich nur auf der linken — nördlichen Seite der Strasse. Obwohl es auch hier — im Vergleich mit anderen Profilen — wahrscheinlich zutrifft, dass der ausgegrabene Lehm für die Strassenunterlage verwendet wurde, ist dies in der einheitlich grünlicher Lehmsschicht nicht zu unterscheiden.

Schotter wurde 5,5 m breit aufgeschüttet und ist heute noch 0,25 m hoch erhalten. Er ist ziemlich mit Sand vermischt, hell brauner Farbe und unten ausgeprägt braun. Die Rollsteine sind meistens vom 3—5 cm Durchmesser. Der Schotter reicht auf beiden Seiten unter die Sandschichten, überdeckt sie aber oben zugleich, was auf eine spätere Nachschüttung hinweist.

Graben befand sich offensichtlich nur auf der linken — nördlichen Seite. Es ist dies eine 5 m breite und ursprünglich 0,4 m tiefe Aushebung mit rundlichen Boden, die sich beiderseits gleichmässig erhebt. Auf der rechten — südlichen Seite gibt es ebensolche, 9 m breite und gleich tiefe Mulde, die zur Strasse ausgeprägt schief ansteigt, an der anderen Seite aber fast waagrecht zur leicht geneigten Ebene übergeht. Für die Wasserabfuhr wurde hier nördlich der Strasse nicht genug besorgt, da auf dem ebenen Boden das Wasser kaum entfliessen konnte und deshalb der lehmige Grundboden feuchter ist.

Obere Schichte ist in dem ganzen Profilgraben dunklerer gräulich brauner humusartiger Lehm — ehemals Ackerland, bis 0,3 m dick und durch das einstige Pflügen mit Rollsteinen des zerstörten Strassenkörpers vermengt. Oberhalb der Strasse überdeckt er den Schotter, seitwärts aber die Sandschichten. Diese sind miteinander verschieden und bis 0,4 m dick. Auf der linken — nördlichen Seite bildet heller bräunlich grauer sandiger Lehm die untere Lage, darüber befindet sich bleich brauner lehmiger Sand. Die Rollsteine liegen in der ganzen Schichte zerstreut. Der grössere Anteil der Tonteilchen in der unteren Lage könnte man mit der Absetzung in stehendem Wasser erklären. Auf der rechten — südlichen Seite ist der Sand am Boden hell grau und lehmartig, in der gleich dicken Oberschicht des bleich braunen Sandes sind die Tonteilchen schon ausgewaschen. Auch hier liegen die Rollsteine in allen Höhen, die Oberfläche der Sandschichte ist aber der heutigen gegenüber mehr geneigt. Da hier dem abfliessenden Wasser nichts im Wege stand, gibt es in der Sandschichte keine graue und braune horizontale Streifen, die auf der anderen Seite der Strasse sonst vorkommen.

Archaeologische Funde gab es nicht.

Die Strasse verläuft hier über den niedrigeren Teil der Ebene auf dem Damm aus (Lehm und) Schotter. Der Strassenkörper ist am Grund 5,5 an der heutigen Oberfläche ungefähr 5 m breit. Die Schotterschichte war insgesamt 0,4 m dick. Nachträgliche Aufschüttungen gelang es nicht auszusondern, doch spricht die beiderseits die Sandschichten überdeckende Schotterlage für eine gründlichere Strassenerneuerung. Die Abspülung des Strassenkörpers geschah auf dem hiesigen fast ebenen Boden wahrscheinlich nur in den beiden Querrichtungen ziemlich gleichmässig und nur bei Überschwemmungen vorwiegend gegen Süden. Die Strassenachse liegt in der Linie mit jenen zwischen den Profilen Nr. 16 und 25.

Messfläche	zwischen den Profilen 19—20	zwischen den Profilen 20—21
heutiger Boden	—0,13 m = 0,55%	+ 0,24 m = 0,32%
heutige Schotteroberfläche	—0,14 m = 0,57%	+ 0,52 m = 0,68%
Schottergrund	+ 0,10 m = 0,40%	+ 0,46 m = 0,60%

Fast horizontal verlaufende Strasse ist kaum merklich gegen Osten geneigt. Ihre Grundlage liegt ein wenig höher von jener in beiden Nachbarprofilen.

Diese Stelle mit der Römerstrasse wurde im Jahre 1974 beim Bau der Zufahrtstrasse zur Autobahn gänzlich abgetragen.