

Pri obravnavanju keltske dobe meni avtor, da so Kelti prišli v ta kraj že v 4. stoletju. Keltem pripisuje dvojce seliščnih najdb in nekaj grobov na grobišču. Iz pozne latenske dobe je pomemben sedaj v krajevnem muzeju razstavljeni del rova iz gorske police Dammwiese, najdbe tega časa pa izvirajo tudi iz doline ob rečici Lahni, kjer je obstajala pozneje rimska naselbina. V latenskem času so še pridobivali sol. Kelti pa so pri tem po avtorjevem mnenju nadzirali domače prebivalstvo in se pozneje spojili z njimi. Dasi so rimske najdbe ob Lahni precejšnje (ostanki stavb, bogata sigillatna in hišna keramika, na sigillatne posode vrezana imena, stekleno posodje, železno orodje, bronaste kolenaste fibule, novci in kosti domačih živali) in hkrati s 25 grobovi kažejo na dolgotrajnejšo naselbino (od leta 50 po n. št. do 4. stoletja), ki je bila s trgovskimi potmi zvezana z rimskimi središči v Noriku, iz antičnega obdobja ni več sledov o rudarstvu.

Propad antične naselbine pomeni tudi konec klasičnega obdobja hallstattske zgodovine. V 14. stoletju prične habsburška država obnavljati solne rudnike in v naslednjih stoletjih nastane nad ostanki prazgodovinske naselitve to, kar je mestece danes: moderniziran rudarski kraj in vedno pomembnejša turistična postojanka, h katere slovesu prispevajo nemalo tudi opisane najdbe.

Stanko Pahič

Herbert Jaudarek: *Die Strassen der Römer*, (Die oberösterreichischen Altstrassen), (Schriftenreihe der o.-ö. Landesbaudirektion Nr. 10), Wels 1951, 254 strani, 3 karte in 16 fotografij.

Med knjižnimi deli o naravi, gradnjah in naselitvi, ki jih je za svoje področje v povojnem času izdala gornjeavstrijska deželna gradbena direkcija, je Jaudarekovo eno tistih, ki po svoji tematiki posegajo v področje arheološke vede. Avtor sam je po poklicu geometer in je na arheološko področje prišel po naključju preko raziskav rodbinskih in krajevnih imen, za seboj pa ima tudi nekaj manjših izkopavanj rimskih objektov. Po svojem poklicu povsem vezan na terensko delo, se je po tridesetih letih izkušenj obravnav rimskih cest lotil tem laže, ker dodobra pozna vso deželo. Zato je k problematiki tega vprašanja doprinesel nekaj, kar mnogi strokovni avtorji radi opuščajo — podrobne podatke s terena samega. Poljudno pisana knjiga je bolj kot arheologom namenjena gradbenim inženirjem in drugim strokovnjakom, ki imajo opravka s cestnimi deli, prinaša pa tudi v arheološkem pogledu upoštevanja vreden pregled o stanju poznavanja cest v Gornji Avstriji. Poleg obravnave za osnovo vzetih antičnih virov sestavljajo knjigo predvsem avtorjeva lastna opažanja in ugotovitve. Po naslovu sodeč predstavljata le del obsežnejše monografije o zgodovini cest gornjeavstrijske dežele, a se tudi v rimski dobi omejuje le na obravnavo treh glavnih rimskih cest, medtem ko naj bi bile manj pomembne obdelane posebej.

Na začetku je objavljen seznam literature, sestavljen v glavnem na podlagi dosedanjih deželnih bibliografij. Tu dokaj izčrpno zajema dela splošnega in lokalnega značaja, poleg tega pa tudi literaturo o posameznih krajih z antičnimi najdbami, ki tvori tako dopolnilo h karti rimskih najdišč v prilogi.

Med najpomembnejše dele knjige sodi vsekakor poglavje »Pregled in uvod«, ki na svojih petdesetih straneh predstavlja nekaj metodični učbenik praktičnega raziskovanja sledov antičnih cestnih tras na terenu. Iz njega je razvidno, da se je avtor v svoji poklicni praksi uspešno približal zapletenosti pojavov, ki jih mora upoštevati vsak raziskovalec rimskih cest na terenu. Najprej prikazuje laičnim bralcem namenjeni pomen dveh poglavitnejših virov, itinerarijev in »Tabule Peutingeriane«, pri čemer opozarja na nepreverjeno točnost rimskih meritev, ki bi jih bilo mogoče kontrolirati predvsem po razdalji med in situ najdenimi miljniki na terenu. Lokaliziranje obcestnih postaj čisto naleti na težkoče, ker so razdalje v virih navedene vselej v celih miljah, za skromnejšimi menjališči (mutationes) pa ni ostalo mnogo sledov. Avtor sklepa, da so bile te postaje najčešče na križiščih in cepiščih poti, kjer morajo biti ostanki rimskih stavb v bližini dober znak zanje. Ceste so — sodeč po terenskih izkušnjah — tekle predvsem po pobočjih in hrbtih gričev in manj po dolinah, pri čemer so imele prednost ravne črte ne glede na strmino. Reke so včasih

služile kot dobra bočna zaščitnica, doline pa so bile prekoračene na kar moči kratak način.

Opirajoč se na najdbe v Gornji Avstriji avtor nima najugodnejšega dokaznega gradiva, saj so bili najdeni le štirje miljniki, zanesljivih cestnih sledov pa prav tako ni mnogo. Zato se je pri svojem raziskovanju poleg primarnih virov (literaturne navedbe, trase, miljniki) moral močno opirati na vrsto sekundarnih virov in na svoje na terenu izbrušene cenitve. Med takimi viri navaja najprej obcestne utrdbe, enanadstropne stražne stolpe, kjer so skromne posadke opravljale optično signalno službo in nadzor. Najdeni so bili predvsem okrog Carnuntuma in so v Gornji Avstriji le redki. Poleg njih imajo tudi drugi stavbni ostanki določen pomen pri iskanju bližine ali prisotnosti cest. V kratkem ekskurzu o načinu gradnje so prikazani tipi zidov in njihove konstrukcije, pri čemer avtor pripominja, da je antične stavbne ostaline brez drugih najdb lažje ločiti od srednjeveških objektov čisto bolj po temeljih in legi, kot pa po načinu gradnje. Seveda so na primer grobišča z nakazano smerjo cest, novci in druge najdbe koristni pomočniki pri ugotavljanju cest. V tem pogledu so v Italiji veljavna pravila o gradnji cest z do enega metra debelim kombiniranim tlakom v oddaljenih provincah, kakršne del predstavlja Gornja Avstrija, precej brez pomena. Tod se je gradnja cest ravnala po razmerah, terenu in dosegljivem gradivu, njihovi ostanki pa imajo pečat večstoletnega razvoja, spreminjanja in skoro dvatisočletne opuščenosti. Med tipi cest (tlakovana, betonska, gramozna in hlodasta) je bila v alpskem svetu najčešča z gramozom tlakovana cesta, ki jo je tvoril na steptano ilovko ali prst nasut različno debel sloj gramoz. Ker je ta način gradnje cest še danes v rabi, je na mnogih opuščenih cestah tako cestišče težko zanesljivo opredeliti. To tembolj, ker je po ohranjenih sledovih videti, da tudi širina cest ni bila enotna, temveč je nihala po terenskih pogojih med 1,2 in 5 metri. Avtor meni, da je zato eden najzanesljivejših znakov rimske ceste ravni potek trase z jasno določenim ciljem.

Za iskanje cestnih tras morejo dati koristne napotke tudi historični in jezikovni viri, med katerimi so najboljše obravnavama različna imena starih cest, hkrati z opozorilom, da naziv ceste sam po sebi ni nikoli merodajen. Med pisano vrsto domačih cestnih imen, ki imajo svoje temelje v ljudskem izročilu prebivalstva, a v svojem jedru veljajo za različne pokrajine, so seveda le nekateri morebiti v posredni zvezi z ostanki antičnih cest. Glede na sorodno problematiko na Slovenskem je značilno, da se v Gornji Avstriji ime »rimska cesta« pojavlja zelo poredkoma, med imeni, ki bi bila lahko najprej v zvezi z antičnimi cestami, pa sodiijo predvsem »Hochstrasse«, »Heidenstrasse«, »Hoher Weg«, »Steinweg« in najdišče »Mitterweg«. Ta pogosto najdeni naziv označuje vlogo zapuščenih tras pri zemljiški razdelitvi kot meja parcel. Ob tem opozarja avtor na velik pomen katastrskih map pri proučevanju poteka rimskih cest, kjer meje parcel (ozki robovi gozdov, pašnikov itd.) često kažejo lego ceste, saj je tam kamenje ali tlak pogosto preprečeval ali onemogočal kultiviranje zemlje. Pri topografskem delu na terenu pa raziskovalec ne sme zanemarjati tudi domačih hišnih imen, ki so lahko v zvezi s staro, dasi ne vselej rimsko cesto. Tudi med krajevnimi imeni nekatera namigujejo na srednjeveške ali rimske ceste.

Med terenskimi sledovi je treba po dolinah iskati nasipe, na pobočjih ali gričih pa useke (Hohlwege). V Gornji Avstriji imajo ceste tudi po dolinah useke s spremnimi obojestranskimi nasipi. Ker v gozdovih takih usekov ni, pač pa so ostanki rimskih cest izginili na isti ravni z današnjim kolovozi, sklepa avtor, da so bile rimske ceste na planem namenoma vkopane, kar si razlaga z varstvom pred vremenskimi neprilikami. Tako sodi, da so v ta namen imeli obrobni nasipi palisade, ceste pa so bile ponekod obdane tudi z živo mejo zaradi varstva pred zverjadjo.

Po teh metodičnih pripombah, zbranih deloma iz literarnih virov, deloma pa iz lastnih terenskih izkušenj, preide avtor na opis vseh treh glavnih rimskih cest v gornjeavstrijski deželi. Ker je glavna cesta med Italijo in Donavo vodila po robu vzhodnih Alp in zahodni Panoniji, pripisuje največji pomen obdonavski cesti, od katere poteka po gornjeavstrijskem ozemlju del trase Lauriacum—Juvavum. Opis te in naslednjih cest je po itinerarijih in Tabuli dokumentiran na priloženi pregledni karti, na terenu dobro proučenemu in podrobno opisanemu

poteku pa bi bilo najlažje slediti s čim preciznejšimi specialkami, ki bi pa knjigi s tako obširnimi področjem mogle biti le s težavo priložene. Ob študiju opisov tras pride pomanjkanje pravih predstav do izraza tudi zaradi izostanka risb profilov, ki jih avtor tu in tam omenja. Zaradi tega je za terensko neorientiranega bralca med podrobnimi opisi najkoristnejša vrsta tistih drobnih podatkov, ki bi jih mogel prenašati na druga področja raziskav.

Prva obravnavana trasa vključuje kratek oris največjega obdonavskega legijskega taborišča Lauriacum, ki je v povojnih letih stalni objekt arheoloških raziskav. Na vmesnem področju omenja itinerar dvoje (Ovilava, Laciaco), Tabula pa četvero (Ovilava, Tergolape, Laciaco, Tarnantone) postaj, porazdeljenih na gornjeavstrijskem delu na LXXXVI m. p. po itinerariju oziroma LXXXV m. p. po korigirani Tabuli dolge trase. Od teh sovpada civilna prestolnica Obrežnega Norika po najdbah in merah z današnjim Welsom. Tergolapo je lokaliziran pri z rimskimi najdbami obdanem kraju Schwanenstadt, ki je za 3,5 km oddaljeno od po navedenih miljah ugotovljene točke. Avtor misli, da je bila obcestna postaja na križišču, ime pa je prevzela od bližnjega rimskega naselja v Schwanenstadtu. Postaja Laciaco nima ustreznih najdb na terenu, avtor pa pripisuje njeni bližini ostanke treh morebiti v temeljih rimskih stražnih stolpov. Sovpadanje podatkov Tabule s terenskimi razmerami navaja avtorja, da lokalizira postajo Tarnantone na križišču kraj Strasswalchen. Po avtorju na terenu proučevana cestna trasa teče po različnih terenih in tvori osnovo poznejših, danes večinoma že opuščanih cest z najrazličnejšimi, v uvodu obravnavanimi imeni.

Druga cesta je vezala gornjeavstrijski del Norika z Italijo in je vodila od Ovilave preko prelaza Phyrn v Virunum in dalje proti Aquileji. Ob dosedanjih sedemnajstih obravnavah te ceste se avtor omejuje na njen gornjeavstrijski del severno od prelaza. Na najsevernejšem odseku je doživela cesta v zadnjih obdobjih spricho terenskih in drugih razlogov mnogo izprememb in premestitev, tako da je njen potek težje slediti, dokler se avtor ne znajde pred tremi neopredeljivimi variantami, ki jih uspe združiti šele pri Welsu.

Največje težave je avtorju predstavljalo iskanje ceste med Ovilavo in Boiodurum (Passau), ki v Tabuli ni vrisana, v itinerariju navedena razdalja LXXXI m. p. pa močno odstopa od načela, da je bila zveza med kraji čim krajša. Tega predela avtor tudi ni v celoti raziskoval na terenu in je tako ostal pri začasnih ugotovitvah. Velike težave dela pri tem tudi lokalizacija vmesnih postaj (Ovilatus, Joviacum, Stanacum). Zlasti pri Ovilatus so dosedanja mnenja močno deljena, avtor pa se priključuje naziranju, da predstavlja Ovilatus po reki Traun (po Mommsenu naj bi Rimljani Traun označevali z Ovilava) izpeljano ime, kraj pa lokalizira v naselje Hörsching z večjim številom rimskih najdb. Laže in soglasneje je lokalizirana postaja Joviacum v Schlögen ob Donavi. Nadaljnja zveza z Boiodurum po avtorjevem mnenju navzlic najdbi milnika pri Engelshartzellu ni mogla iti vzdolž Donave, temveč na ozemlju južno od nje, kjer pri kraju Raab lokalizira postajo Stanacum in tako dopušča velik ovinek. Vsekakor je ta del potreben še bodočih podrobnih terenskih raziskav.

Sodeč po štirih najdenih milnikih, ki izvirajo vsi iz začetka in prve polovice 3. stoletja, so bile ceste v tem času še v skrbni negi. O njihovi usodi avtor, obravnavajoč jih le topografsko, ne pove ničesar.

Knjigo zaključuje seznam krajev in 14 lepih fotografskih posnetkov ostankov starih cestnih tras, ki predstavljajo za tovrstno topografijo poleg uvoda dobro metodično in primerjalno gradivo.

Stanko Pahič

Sevin H., *Die Gebiden*, im Selbstverlag des Verfassers, München 1955, str. 222 in 74 slik v tekstu, med temi 18 geogr. skic.

Delo obsega poleg kratkega uvoda šest večjih poglavij, katerih naslovi nam že povedo, kako je pisatelj obdelal vsi problem Gepidov in njihovo zgodovino. Naslovi posameznih oddelkov so: I. Gebidoios, II. V Karpatski deželi, III. Čas hunske vlade, IV. Kralj Ardarik, V. Gebidei, VI. Sledovi Gepidov. Na koncu je navedena literatura, register oseb, narodov in geografskih imen. Najprej moramo ugotoviti, da je pisatelj v prvi vrsti zgodovinar, ki nam podaja izčrpno politično zgodovino Gepidov in kaže njihov velik pomen v času selitve ljudstev.