

Po sledih Rimske ceste

Andrej DOBRE*, Robert ROBIK**

1 CESTA - OBJEKT VEČNIH NASPROTIJ

Cesta je usodno povezana z življenjem človeka. Že od davnih časov je človek gradil prometne poti, ki so mu omogočile lažje gibanje in tvorjenje blaga. Prometnice se ohranjajo kot zunanji, najbolj vidni zapis gospodarskega in kulturnega dogajanja v določenem prostoru in času ter preživijo mnoge človeške generacije.

Le v redkem objektu, ki je delo človeških rok, je nakopičenih toliko nasprotij, kot prav v cesti. Poznan je izrek 'Via vita', ki izhaja še iz rimskih časov in po latinsko pomeni 'Cesta je življenje'. In res, cesta lahko pomeni za določen kraj, mesto, za posamezno domačijo življenje, ker daje možnost za obstoj ali celo gospodarski razcvet. Isti izrek pa lahko preberemo tudi po italijansko, seveda z drugačnim naglasom, vendar dobi povsem drugačen pomen, in sicer 'Stran z življenjem' (DOBRE 1979). Žal tudi takšen izrek velja za cesto, saj cesta prinaša hrup, nemir in v zadnjem času vse prepegosto tudi smrt. Cesta simbolizira še druga nasprotja. Po njih so nekoč drdale bogato okrašene kraljevske kočije in po istih cestah so hodili in ob njih umirali tudi berачi. Po cestah so se pretakale materialne in kulturne dobrine človeštva in po istih cestah so korakale tudi vojaške horde, namenjene osvajat nove kraje z ognjem in mečem.

2 RIMSKE CESTE - ODSEV MOČI RIMSKEGA IMPERJA

Rimski državniki, ki so bili hkrati tudi vojskovodje, so se dobro zavedali, da morajo, če hočejo utrditi svojo državo in razširiti svoj imperij, zgraditi solidno omrežje prometnih poti. Prav Rimljani so postavili temelje razumnega pristopa k oblikovanju prometnega omrežja po načelu - ohraniti vse prometnice, ki jih je mogoče uporabiti, premišljeno in solidno zgraditi nove z jasnim ciljem, in kar je najpomembnejše, vse uporabljane prometnice tudi dobro vzdrževati. V tem so bili Rimljani pravi mojstri, še danes vredni posnemanja. Rimske ceste kot tedaj edine zanesljive promet-

ne vezi so bile namenjene predvsem za hitro in nemoteno premikanje vojske z vsem pratežem, hitremu prenašanju pošte, trgovcem in potnikom. Da bi lahko služile svojemu namenu, so jih gradili čim bolj ravne, po najkrajših smereh in če se je dalo, po razglednem terenu. Na nevarnih mestih so bile zavarovane z obrambnimi okopi. Podobno, kakor danes stojijo ob avtomobilskih cestah bencinske črpalke in gostišča, so tudi ob rimskih cestah zgradili oskrbovališča za vojake, potnike, konje. Obcestne postaje so postavljali dan hoda vsaksebi, razdalje med njimi pa so označevali obcestni kamni - miljniki (1 rimska milja = 1,48 km). Najdeni miljniki še danes sporočajo mnoge dragocene podatke o nekdanjih cestah.

Velja omeniti, da so Rimljani za svoje ceste vodili za tiste čase dokaj natančen kataster in karto cestnega omrežja, ne toliko zaradi evidence cest, kot zaradi učinkovitega prometa po njih. Na višku moči rimskega imperija (sredi 2. stol. n.št.) je omrežje glavnih cest (itinerijske ceste) obsegalo skoraj 100.000 km, oziroma bi s temi cestami lahko vsaj dvakrat obkrožili Zemljo okoli ekvatorja, z vsemi rimskimi cestami pa kar desetkrat (SCHREIBER 1961). Danes se čudimo, kako so mogli zgraditi in obvladovati tako obsežni prometni sistem. No, povedati je treba, da jim je to omogočil čas, saj so Rimljani svoje cestno omrežje gradili in dograjevali polnih 600 let, brez zaznavnih reorganizacijskih pretresov. Pri njihovem delu jih je vodila misel, da bodo večno obvladovali svoj imperij. Zato so tako širokopotezno načrtovali in tako solidno gradili.

2.1 Gradnja rimskih cest

Zanimivo je ugotavljati, kdo je gradil rimske ceste in na kakšen način. Znano je, da so Rimljani imeli številno in dobro izurjeno vojsko. Vojskovodje so vedeli, da morajo biti vojaki vedno zaposleni. Kadar rimske legije, ki so štejele po 5000 vojakov, niso bile na bojnem pohodu, jim je bila gradnja cest najbolj primerno delo, saj so te ceste služile prav njim. Rimljani pa so imeli tudi posebne vojaške oddelke, ki so v pripravi na večje vojaške pohode vnaprej izboljševali obstoječe ceste. Poleg vojakov so jih gradili tudi domačini v podjarnjenih krajih in vojni ujetniki. Način gradnje se je v rimskem obdobju spreminjal oziroma izpopolnjeval z izkušnjami. Sprva so obstoječe zemelj-

* Doc. mag. A. D., dipl. inž. gozd., Laknerjeva 1, 1000 Ljubljana, SLO

** Mag. R. R., dipl. inž. gozd., Gozdarski inštitut Slovenije, Večna pot 2, 1000 Ljubljana, SLO

timimi ploščami ali večjimi kamni in vanje vklesali okoli 20 cm široke kolesnice, zato, da bi, predvsem pri vožnji navzdol, preprečili zdrs vozila (FRELJH 1988). Na zelo nevarnih mestih so na zunanji strani ceste naložili večje kaunite bloke, ki naj bi varovali vozove in voznike v primeru, če bi vozilo ušlo iz tirnice. Na tak način so bili zgrajeni posamezni odseki glavne rimske ceste, ki je čez Hrušico povezovala Oglej (Aquila) in Ljubljano (Emona).

Verjetno so sledi kolesnic na cesti v Podkorenu nastale zaradi obrabe kamna pri vožnji koles z železnimi obroči, ne pa zaradi vklesanih tirnic.

Ohranjeni odsek trase nam odkriva osnovni princip, kako so Rimljani trasirali in gradili ceste v težkem, nevarnem gorskem svetu. Cesto so položili, če je le bilo inogoče, na položnejšo polico, zelo strme nevarne predele pa so premagali z velikim (podolžnim) naklonom. Pogosto so jo vklesali v živo skalo. Tako speljana trasa je bila tudi ugodna za takratni promet, saj so s tovari naložene vozove vekli konji, ti pa so na kratkih razdaljah sposobni premagati tudi velike klance, če strmini sledi položnejši odsek trase, da se vprežne živali lahko odpočijejo. Pomembno je bilo, da so s strmimi cestami hitro premagali težaven teren in si obenem zelo skrajšali pot, kar je bilo pomembno za daljinske ceste. Kako strme so bile rimske ceste v gorskem svetu, je dobro vidno na podolžnem prerezu trase v Podkorenu (grafikon 1). Trasa se na razdalji 670 m dvigne kar za 108 metrov, torej je povprečni naklon 16 %. posamezni krajši klanci pa so strmi tudi do 25 %.

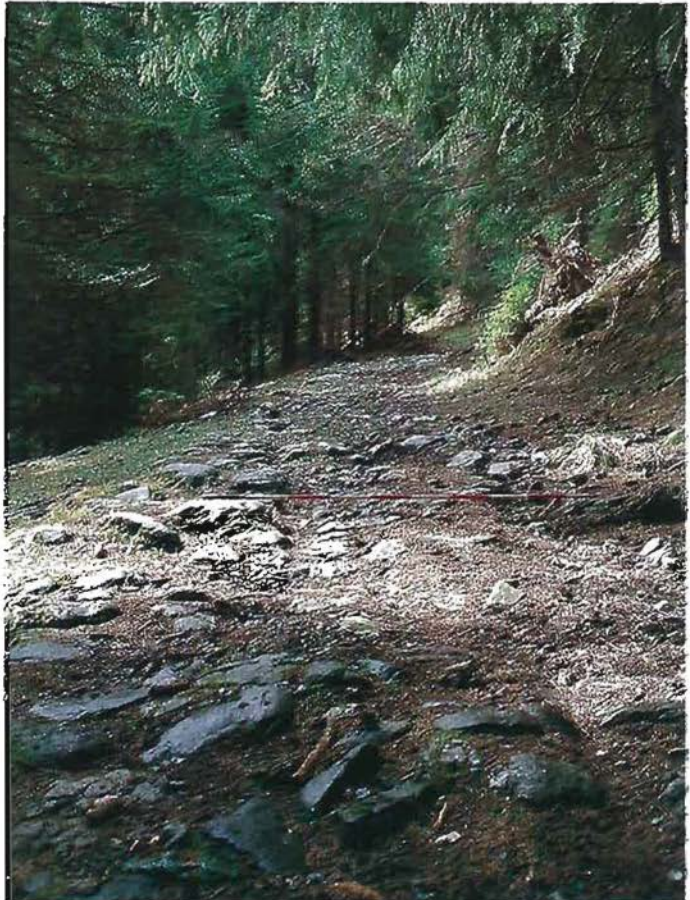
Podolžni prerez trase tudi kaže, kako hitro se nakloni spreminjajo in da strmemu, sicer kratkemu klancu, sledi položnejši odsek ceste.

Rimska cesta čez Korensko sedlo je znana še po drugih zanimivostih. Nekateri zgodovinarji domnevajo (Zgodovina cest na Slovenskem 1972, str. 60), da so cesto gradili v času, ko se je vojskovodja in prvi rimski cesar Gaj Julij Cezar pripravljal na osvajalne pohode v Podonavje. V letih 59 - 57 p. n. št. je začel urejati poti čez alpske prelaze, med njimi tudi cesto čez Koren-

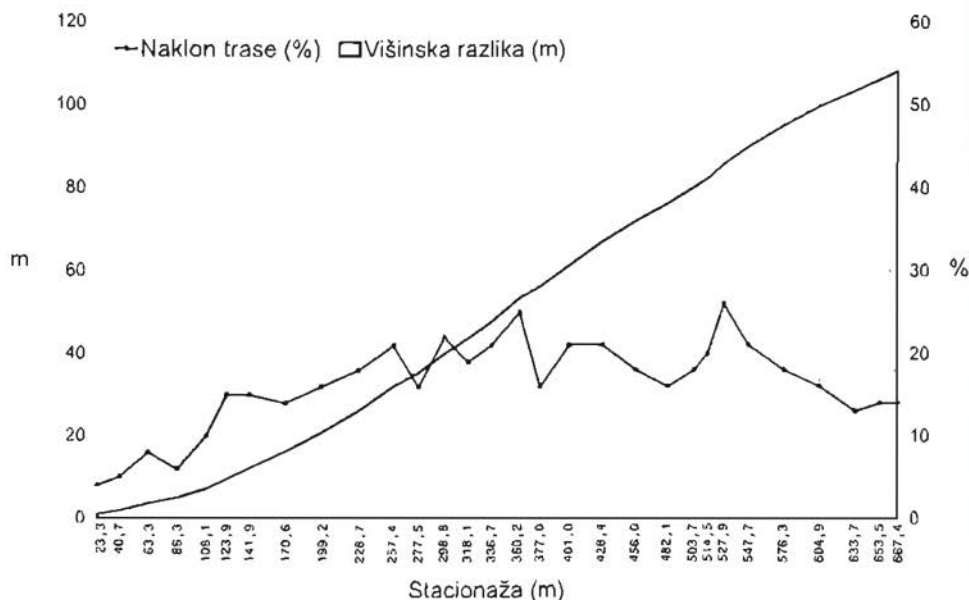
sko sedlo. Dalje nekateri viri (GREGORIJ 1994) omenjajo, da sta po tej cesti leta 868 potovala celo slovanska apostola Ciril in Metod, namenjena v Rim. In še ena zanimivost. 22. junija 1561 naj bi po tej cesti potoval tudi Primož Trubar, ko se je vračal iz Nemčije.

5 SPOROČILA RIMSKIH CEST ZA DANAŠNJO RABO

Tukaj predstavljeni odsek rimske ceste v Podkorenu ni le ena od lokacij za nedeljski izlet, ampak je možni okvir za razmislek o današnjih infrastrukturnih posegih v prostor. Ko opazujemo ostanke, drobce stvaritev nekdanjih kultur, se lahko zamislimo ob dejstvu, da so se zrušili mogočni imperiji, ki so bili v svojem času videti večni, spreminjajo se ideologije, temeljito opravljeno delo pa preživi veliko človeških rodov. Nasprotno,



Slika 2: Sledovi kolesnic - spomin na živahno rabo rimske ceste v Podkorenu (Foto: R. Robek)



Grafikon 1: Podolžni prerez in spremembe naklona trase rimske ceste čez Korensko sedlo

polovične rešitve povzročajo glavobole takratnim in bodočim generacijam.

Gozdarskega inženirja - načrtovalca in usmerjevalca odpiranja gozdnega prostora in njegove rabe - lahko sprehod po trasi rimske ceste opomni na ponovljivost zgodovine in vsestransko zdravi ob spoznanju, kako dolgoročne so lahko posledice njegovih odločitev. Spomni ga na vitalno povezanost med prometnico in prometnim sredstvom, na kar v novejšem času, ob 'ad-hoc' rekonstrukcijah in prekategorizacijah vse preradi pozabljamo. Že mogoče, da so cenene rešitve sprejemljive za prometne kapilare, vendar je potrebno tudi tam posege presojati v luči vseh ciljev gospodarjenja. Vsak odsek je del omrežja in šele celovita obravnava vsega omrežja lahko vodi do kakovostnih odločitev. Še tako kakovostna odločitev v danem času bo ob spremembi ciljev in tehnološkem razvoju uujno zastarela, opredmetena odločitev pa bo še dolgo ostala v prostoru kot dokument naših pravih ali nepravilnih odločitev.

Ob razmišljanju o stvarnosti v slovenskem gozdarstvu ne moremo mimo goreče želje, da bi vse snovalce in režiserje bodočih odločitev na področju po-

trebnega vzdrževanja in dograjevanja gozdnih prometnic povabili vsaj na ogled h kateri, od še ohranjenih rimskih cest pri nas, če ne tudi na premislek o njej. Menimo, da bi bil odsek rimske ceste čez Korensko sedlo kar primeren za začetek.

VIRI

- DOBRE, A., 1979. Cesta v gozdu kot gospodarski objekt in tujec.- Referat na študijskih dnevih 'Tuja telesa v gozdnih krajini', tipkopis, 8 s.
- GREGORIJ, J., 1994. Rimska cesta v Podkorenu? - Gea, 3, s. 50.
- FRELIH, M., 1988. Komunikacijski sistem v prazgodovini in antiki na primeru logaške kolline.- V: Mladinski raziskovalni tabor Logatec'88, Zbornik poročil raziskovalnih skupin. Občinska konferenca ZSMS Logatec in občinska raziskovalna skupnost Logatec in mesna raziskovalna skupnost Ljubljane, s. 10-50.
- SCHREIBER, H., 1961. Simfonija cest.- Ljubljana, Cankarjeva založba, 400 s.
- , 1972. Zgodovina cest na Slovenskem.- Ljubljana, Republiška skupnost za ceste, 304 s.