

Slobodan ČAČE

Sveučilište u Zadru
Odjel za povijest
Obala kralja Petra Krešimira IV., 2
HR-23000 Zadar
slobodan.cace@zd.t-com.hr

UDK: 904(497.5)“652”:656

656.1(497.5)(091)

91(398)(093)ITINERARIOM ANTONINI

91(398)(093)PLINIUS SECUNDUS, C.

91(398)(093)TABULA PEUTINGERIANA

Izvorni znanstveni članak
Original scientific paper

Primljeno:

15. siječnja 2009.

Received:

ASERIJA, RIMSKE CESTE I PLINIJEVI PODATCI

ASSERIA, ROMAN ROADS AND PLINY'S DATA

Apstrakt

Uspoređuju se podatci o rimskim cestama duž obale, između Jadera, Salone i Narone, sačuvani u itinerarskim izvorima (Peutingerova karta, Antoninski itinerarij) s onima koje donosi Plinije Stariji, Nat. hist. 3, 141 i 142. Uz pretpostavku da Plinijevi podatci potječu s Agripine karte, oni bi mogli odražavati stanje iz ranog razdoblja Augustove vladavine. Imajući u vidu izvrsnu povezanost Aserije s cestom Jader – Skardona – Salona, zaključuje se da je

Abstract

This paper offers comparison of the data about the Roman roads along the coastline between Iader, Salona and Narona, the ones preserved in the itinerary sources (the Peutinger's map, the Antonine's Itinerary) and the Elder Pliny's information (Nat. hist. 3, 141 and 142). Under the supposition that Pliny's data came from the Agrippa's map they might reflect situation from the early phase of Augustus' reign. Having in mind excellent connections of Asseria

gradnja ove komunikacije morala biti dodatni poticaj brzom razvoju Aserije u ranom Principatu.

Ključne riječi: Rimske ceste, Aserija, Jader, Skardona, Salona, Plinije Stariji

with the road Iader– Scardona – Salona, the conclusion is that the building of this road must have been an additional impetus to fast development of Asseria in the Early Principate.

Key words: Roman roads, Asseria, Iader, Scardona, Salona, Pliny the Elder

1. U dosadašnjim brojevima časopisa *Asseria* pojavio se veći broj priloga posvećenih poglavito ili djelomice upotpunjavanju slike prometne povezanosti Aserije u prometni sustav rimskog vremena. Izravno ili posredno, svi su ti prilozi ukazali na izvanredno veliku važnost koju je za razvoj grada imala danas već vrlo jasna uloga ključnoga cestovnog čvorišta u regiji.¹ U ovom prilogu nastojao bih upozoriti na neke pojedinosti za koje mi se čini da u dosadašnjim razmatranjima nisu dovoljno proučene ili im, u najmanju ruku, nije pridana važnost koju zavrjeđuju. Radi se o pitanju kronologije rimske cestogradnje u sjevernoj i srednjoj Dalmaciji. Za uvjete razvoja Aserije u kritičnom vremenu stabilizacije rimske vlasti u regiji, kako je razvidno iz spomenutih radova, uspostava cestovne mreže morala je imati velikog značenja. No, kako mi se čini, bilo bi važno utvrditi ili barem postaviti dovoljno obrazloženu radnu hipotezu o potanje određenim vremenskim odrednicama uključivanja u tu mrežu. Čini nam se relevantnim upozoriti na mogućnost da se Aserija u kontekstu prometnog sustava našla u vrlo povoljnim prilikama već u ranijoj fazi Augustove vladavine, približno 20-ih godina pr. Kr.

¹ A. KURILIĆ, 2003; Ž. MILETIĆ, 2004; Z. BRUSIĆ, 2007; S. ČAČE, 2007.

1. In the previous issues of the *Asseria* journal there has been a number of articles dealing mainly or partially with the *Asseria*'s position within Roman road system. Directly or indirectly, all these works indicated great importance of *Asseria*'s function as an intersection of the region's roads which was crucial in the process of the city development.¹ In this paper I will try to consider some details which were not studied thoroughly in the previous researches, or seem to be neglected, to say the least. Namely, I will address the question of chronology of Roman road-building in northern and central Dalmatia. Organization of the road system had to be of great importance for the conditions of *Asseria*'s development in the critical period of stabilization of Roman power in the region, as mentioned articles show. However, in my opinion it would be important to determine or at least propose a well-argued hypothesis about more precise chronological determinants of entering that system. It seems relevant to emphasize that *Asseria* might have been in a very favourable position in the context of road system as early as initial phasis of Augustus' reign (approximately third decade BC).

¹ A. KURILIĆ, 2003; Ž. MILETIĆ, 2004; Z. BRUSIĆ, 2007; S. ČAČE, 2007.

Problematika traži nekoliko rečenica objašnjenja. Dobro je poznato da su najznatniji datirani pisani izvori koji svjedoče o gradnji cesta u rimskoj Dalmaciji poznati natpisi iz Salone, postavljeni na ishodištu nekoliko cesta koje su sagrađene u vrijeme uprave namjesnika P. Kornelija Dolabele (14-20. g. pr. Kr.).² Sabravši rezultate svih ranijih studija i terenskih istraživanja, uz vlastita vrijedna postignuća na terenu, Ivo Bojanovski je sustavno obradio ukupnu problematiku Dolabeline cestogradnje.³ U nizu studija prikazao je i druge magistralne komunikacije rimskog doba, a vrlo podrobno cestu Salona–Narona koja nam je ovdje osobito zanimljiva.⁴

Dolabelini su natpisi, razumljivo, privukli pozornost brojnih proučavatelja rimske Dalmacije. Riječ je o iznimnom epigrafičkom spomeniku i prvorazrednom izvoru za poznavanje rimske cestovne mreže u Dalmaciji. Ipak, s druge strane, primjerice u danas već klasičnoj monografiji J. J. Wilkesa,⁵ težište argumentacije je na ovoj i drugim (rijetkim) ranim natpisnim potvrdama, uz načelno, sasvim prihvatljivo stajalište da su okosnicu rimske prometne mreže tvorile upravo rane ceste

Several explanations are necessary for further discussion. It is well known that famous inscriptions from Salona present the most important written source with datation which reveals information about the road building in Roman Dalmatia. The inscriptions were set up at the starting points of several roads built under the governor P. Cornelius Dolabella (14-20 AD).² Ivo Bojanovski dealt with entire subject matter of Dolabella's road building systematically and comprehensively after studying all previous researches and field investigations, including his own.³ In the number of studies he presented other main communications from Roman times, and among them particularly the road Salona–Narona, which is especially relevant for this discussion.⁴

Dolabella's inscriptions attracted great attention of numerous researchers of the Roman Dalmatia which is quite understandable as it is an exceptional epigraphic monument and an excellent source of information about the Roman road system in Dalmatia. On the other hand, the focus of argumentation is on this early epigraphic confirmation and rare others, with principally quite acceptable standpoint that the core of the Roman road system were early roads built for strategic

² CIL III 3198a = 10156a + 3200; CIL III 3201 = 10159 + 3198b = 10156b; M. ABRAMIĆ, VAHD 1926-7, 151; G. ALFÖLDY, 1964; usp. J. J. WILKES, 1969.

³ I. BOJANOVSKI, 1974.

⁴ I. BOJANOVSKI, 1977.

⁵ J. J. WILKES, 1967; posebno v. Appendix IV: Early Military Roads in Dalmatia, 452-455.

² CIL III 3198a = 10156a + 3200; CIL III 3201 = 10159 + 3198b = 10156b; M. ABRAMIĆ, VAHD 1926-7, 151; G. ALFÖLDY, 1964; usp. J. J. WILKES, 1969.

³ I. BOJANOVSKI, 1974.

⁴ I. BOJANOVSKI, 1977.

kojih je gradnja bila motivirana ponajprije stratezijskim razlozima.

Najkraće rečeno, Dolabelini natpisi pokazuju da je u prvim godinama Tiberijeve vladavine izgrađen sustav prometnica koje su sve izlazile iz Salone, prevaljivale prvu visinsku zapreku kod Klisa i odatle nastavljale dalje: prema sjeverozapadu (Andetrij – Knin – Ditionske planine) te, preko Cetine prema istoku (donji tok Bosne, odnosno Desitijati u srednjoj Bosni).⁶ Premda nije dobro pretpostavljati na temelju onog što u izvoru nije navedeno, čini se ipak umjesnim pretpostaviti da je u Dolabelino vrijeme već postojalo nekoliko magistralnih cesta velike važnosti. Ovdje nas poglavito zanima cestovna veza između triju kolonija Dalmacije: Jadera, Salone i Narone. Pretpostavljamo, naime, da je ta rimska Jadranska cesta morala biti već uređena i uvelike u prometu i prije početka Dolabeline uprave.

Dio pozornosti koju je privukla Dolabelina cestogradnja svakako je uvjetovan činjenicom da Dolabeline ceste predstavljaju i vojne prometnice: probijajući se i preko najvećih planinskih zapreka, sijekuci poprečno smjer dinarskih lanaca i povezujući Jadran s Panonijom, one su trebale osigurati učinkovitu pacifikaciju provincije u vremenu neposredno nakon gušenja velikog ustanka 6-9. g. Komunikacija koja prati obalu nema tako očividnu stratezijsku svrhu. No pođimo od iskustava iz ratova koje su na ovim

reasons, e.g. in already classical monograph by J. J. Wilkes.⁵

To put it shortly, Dolabella's inscriptions show that the first years of Tiberius' reign saw the building of a system of roads leading from Salona over the first high altitude barrier near Klis (*Andetrium – Knin – mons Ditionum*) and across the Cetina river further to the east (lower course of the Bosnia river, i.e. Daesitiates in central Bosnia).⁶ Although it is not advisable to make hypothesis on the basis of what is not mentioned in the source, it seems reasonable to suppose that in Dolabella's time there had already been several very important main roads. Road connections between the three Dalmatian colonies Iader, Salona, and Naronia are of special interest here. Namely, we assume that this Roman Adriatic road had to be built and in function for some time even before Dolabella became the governor.

A part of attention drawn by Dolabella's road building is definitely result of a fact that Dolabella's roads also present military connections, crossing even the highest mountain barriers, cutting through the Dinarid ridges and connecting the Adriatic with Panonnia, they were supposed to ensure effective pacification of the province immediately after the great rebellion (6-9) had been subdued. Communication along the coastline does

⁶ I. BOJANOVSKI, 1974, v. preglednu kartu.

⁵ J. J. WILKES, 1967; see Appendix IV: Early Military Roads in Dalmatia, 452-455.

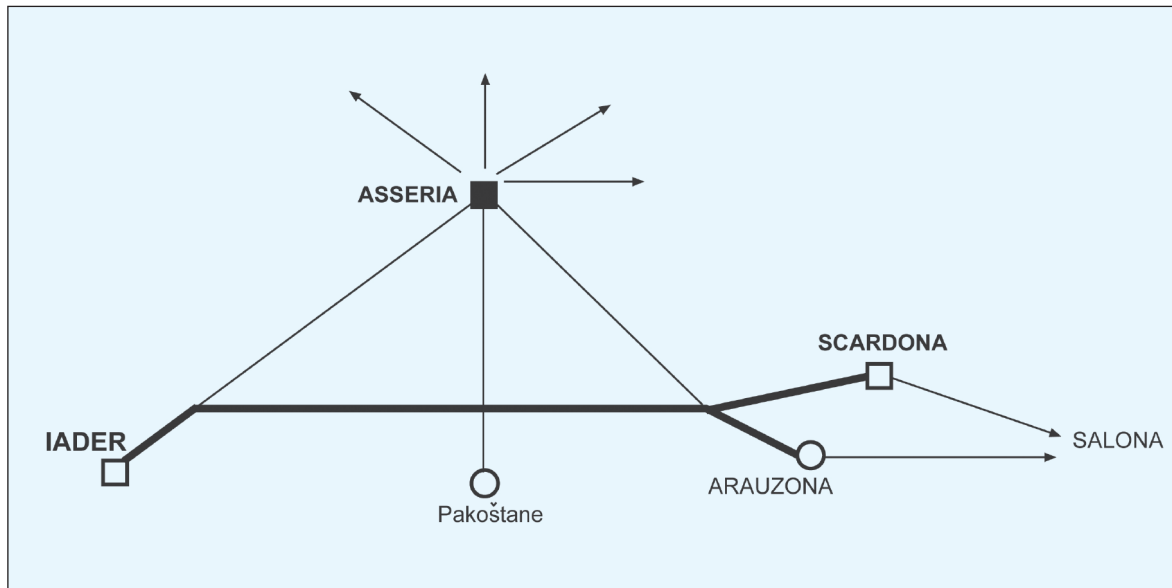
⁶ I. BOJANOVSKI, 1974, see the map.

prostorima Rimljani vodili pri kraju republikanskog razdoblja ili pod Augustom.

Podrobnije vijesti potječu iz tekstova koji nam pružaju makar djelomičan uvid u prvo veliko vojevanje u Iliriku – veliko po trajanju, uključenim silama i prostoru operacija. To su sukobi započeti na samom početku 49. g. pr. Kr. kada su se na tlu Ilirika, kao i drugdje diljem rimske države, sukobile snage dviju zaraćenih strana u građanskom ratu, predvođenih Cezarom i Pompejem. Ilirik koji je tada pod rimskom vlašću – negdje tek vrhovnom i prilično slabom – proteže se obalom od Istre do sjeverne Albanije, obuhvaćajući negdje užu, negdje širi pojas zaleđa. Cezarovi pristaše raspolagali su s nekoliko uporišnih područja i centara, razvučenih cijelom obalom: Liburnija, Salona (s dijelom okolice?), područje oko Narone, Epidaur (Cavtat), te niz gradova od Boke do Lješa. Pompejevci su privremeno svladali najjužnija uporišta, pridobili grčke Isejce i moćne Delmate, ali njihov pokušaj da zauzmu Salonu jedno je propao (49. g. pr. Kr.). Nastavak ratovanja poznat je tek fragmentarno, ali se jasno razabire da cesarovci, zahvaljujući zacijelo i odanosti Liburna s njihovim brodomljem, uspijevaju sačuvati glavninu svoje tanahne crte duž primorja. U svim tim, očevidno krvavim i burnim događanjima, ključno je značenje imalo održanje veze duž obale. Oslanjajući se na (pri)obalna uporišta i opskrbu s mora, cesarovci su mogli uspješno braniti svoje pozicije i “razvlačiti” neprijateljske snage.

not have such obvious strategic purpose. But let's start with the experiences that Romans had from the wars fought in this region in the end of the Republican era or under Augustus.

Information in some detail comes from the texts which offer at least partial insight into the first great warfare in Illyricum, great in its duration, forces involved and the area of operations. These conflicts started at the very beginning of 49 BC when two opposing sides from the civil war lead by Caesar and Pompey started fighting in Illyricum, as elsewhere in the Roman Empire. At that time Illyricum was under the Roman rule, though quite weak at places, and it spread along the coastline from Istria to northern Albania, encompassing wider or narrower inland parts. Caesar's supporters had several bases and centres along the coast: Liburnia, Salona (with a part of the surrounding?), the Narona region, Epidaur (Cavtat), and several cities from Boka to Lezhë. Pompey's supporters managed to conquer the southernmost strongholds temporarily, they won over Greek inhabitants of Issa and mighty Delmatae, but their attempt to conquer Salona failed miserably (49 BC). The continuation of the warfare is known only fragmentary, but it seems clear that Caesar's followers managed to retain most of their thin coastline, probably thanks to the help of Liburni and their fleet. Maintaining the connection along the coastline had a crucial importance in all



Naprotiv, kako je pokazao slom Gabinijeva pohoda na jesen 48. g. pr. Kr., prodori kroz zaleđe bili su pothvati visokog rizika, pri čemu je opskrba znatnijih snaga bila gotovo nerješiv problem.⁷

Pola stoljeća kasnije, u vrijeme velikoga delmatsko-panonskog ustanka, u nekim vidovima strategijske okolnosti bijahu slične. Gospodareći unutrašnjošću, ustanici su birali ciljeve u primorju, udarajući na njih znatnim snagama.⁸ Budući da u to vrijeme nisu raspolagali ni uporištima u dubljem zaleđu niti je bilo osiguranih komunikacija za lako prodiranje u zaleđe, Rimljani su se duž primorja

these evidently bloody and stormy events. Relying on coastal strongholds and supply from the sea Caesar's forces could defend their positions successfully and exhaust the enemies. On the contrary, as the failure of Gabinius' campaign in autumn 48 BC showed, inland breakthroughs were very risky, and the supply of a more numerous army was an insoluble problem.⁷

Half a century later, during great Dalmatian-Pannonian insurrection, strategic circumstances seemed similar in certain aspects. Having the hinterland under control, the rebels chose targets in the coastal area, attacking them furiously.⁸

⁷ O ovom ratovanju, s izvorima i pregledom literature: M. ŠAŠEL-KOS, 2005, 353-359. O teškoćama opskrbe vojske u unutrašnjosti i općenito, izrijekom: *Bell. Alex.*, 42-43.

⁸ Noviji pregled, s izvorima i literaturom M. ŠAŠEL-KOS, 1986, 167-191.

⁷ About this warfare, with sources and bibliography, see: M. ŠAŠEL-KOS, 2005, 353-359. About the difficulties in supply of the army in the hinterland and in general, verbatim: *Bell. Alex.*, 42-43.

⁸ One of the newer reviews, with sources and bibliography M. ŠAŠEL-KOS, 1986, 167-191.

pretežno opredijelili za obrambenu strategiju. S potpunim vladanjem morem i najužim obalnim pojasom, Rimljani su mogli učinkovito parirati svim udarima iz zaleđa. Koliko se razabire iz, na nesreću, vrlo šturih opisa ovog ratovanja, rimske ofenzivne operacije ponajviše su se odvijale u Panoniji i iz Panonije i Mezije prema današnjim područjima Bosne, unutrašnjih predjela Hercegovine i Crne Gore, te Sandžaka. Tek u završnici nalazimo Tiberija na čelu velike vojske sučeljene s Batonovom glavnom oko Andetrija (oko Muća). U pacifikaciji pak koja je uslijedila svakako su primorske baze morale imati presudnu ulogu.

Iz ovoga malog osvrtta jasno proizlazi da je u zaključnom razdoblju rimskog osvajanja primorska longitudinalna morala imati golemo značenje. Pomorske su linije svakako bile važne, ali, ne spominjući okolnosti kada je plovidba bila onemogućena poradi nevremena, za brza premještanja snaga i hitne dostave potrebnog materijala i hrane, kopnena primorska magistrala jednostavno je bila prijeko potrebna. Stoga mi se čini vjerojatnim da je gradnja ove prometnice, od Jadera preko Salone do Narone morala imati prioritet.

Drugo je pitanje kada je ona pretvorena u uređenu cestu o kojoj vlasti preuzimlju trajnu brigu. Posve hipotetički, čini se izglednim da se to moglo dogoditi još u ranoj etapi Augustove vladavine. Zahvaljujući okvirno datiranom natpisu koji

Romans in the coastal area chose defensive strategy, as in that time they did not have inland strongholds or safe communications for easy breakthroughs to the hinterland. With complete power over the sea and the narrow coastal strip, Romans could fight any attack from the interior. Roman offensive actions took place mainly in Pannonia and from Pannonia and Moesia towards present-day Bosnia regions, inlands of Herzegovina and Montenegro, and Sandžak, according to unfortunately very scanty descriptions of this warfare. Only at the end we find Tiberius leading a great army confronted with Bato's forces near Andetrium (Muć). Coastal bases had to play a crucial role in pacification which was about to take place.

This short review clearly shows that the coastal road must have had great importance in the final period of the Roman conquest. Sea routes were definitely important, but even without considering circumstances when sailing was impossible due to bad weather, terrestrial coastal road was simply necessary for fast transfers of the military forces and urgent deliveries of the necessary material and food. That is why it is possible that building of the road from Iader via Salona to Narona had to be a priority.

Another question is when it became a road under the authorities' control. Quite hypothetically, it is possible that it could have happened in the early phase of Augustus' reign. Urban organization of the

bilježi građevinske zahvate na zadarskom forumu, vjerojatno je da se urbano uređenje kolonije Jader događa ranijih 20-ih godina pr. Kr.⁹ Ono po svoj prilici koincidira s gradnjom bedema koja je dokumentirana na Augustovu natpisu. Moguće je, dakle, zamisliti da nekako u isto vrijeme pada i uređenje cestovne veze sa Salonom, gradom koji je i sam nekako u isto vrijeme počeo poprimati urbani sjaj provincijske metropole. Ova je veza svakako prolazila ili preko Skardone ili dovoljno blizu nje da bi za nju imala značenja. Skardona je, podsjetimo, važna luka i ujedno ishodište prometnice koja vodi do Burnuma, ključnoga vojnog uporišta u bližem zaleđu.¹⁰

Povezanost Aserije s ovom, uvjetno rečeno, “jadranskom cestom” bila je izvrsna. Prvi se priključak ostvaruje cestovnom vezom s Jaderom. Drugi je u smjeru pristaništa oko Biograda, osobito pak Pakoššana. Treći je onaj koji povezuje Aseriju sa Skardonom (v. priloženu shemu).

2. O kopnenoj povezanosti na trasi Jader–Salona–Narona, svjedoči i Plinije Stariji, koji u opisu Dalmacije navodi sljedeće:

(1) *Salona colonia ab Iader CXII* (*Nat. hist.* 3, 141) “Kolonija Salona (udaljena je) od Jadera 112 (milja)“.

⁹ I. FADIĆ, 1986.

¹⁰ Noviji rezultati istraživanja i pregled starijih, s bibliografijom: I. PEDIŠIĆ, 2001; v. također, s posebnim obzirom na nalaze povezane s cestom koja sa sjeverozapada vodi u Skardonu: I. PEDIŠIĆ, 1997; 1998; 2003.

colony of Iader probably happened in the early 20ies BC according to a broadly dated inscription noting building activities at the Zadar forum.⁹ The urban arrangement probably coincides with the building of city walls which is documented on Augustus’ inscription. It is possible to assume that the connection with Salona had to be organized at roughly the same time, as Salona, approximately at the same time, started to develop its urban splendour as a provincial metropolis. This connection definitely passed via Scardona or near enough to make difference for this settlement. We need to remember that Scardona was an important port and at the same time starting point of the road leading to Burnum, important military stronghold in the interior nearby.¹⁰

Asseria was connected with this “Adriatic road” very well. The first link was via the road to Iader, the second one was in the direction of ports near Biograd, especially Pakoššana, and the third one was connecting Asseria with Scardona (see the scheme).

2. Pliny the Elder in his description of Dalmatia also mentions terrestrial connections on the route Iader–Salona–Narona, stating the following:

(1) *Salona colonia ab Iader CXII* (*Nat. hist.* 3, 141) “Colony of Salona (is) 112 (miles distant) from Iader”.

⁹ I. FADIĆ, 1986.

¹⁰ One of the newer results of the researches and a review of the old ones, with bibliography: I. PEDIŠIĆ, 2001; see also, with regard to finds related to the road leading to Scardona from NW: I. PEDIŠIĆ, 1997; 1998; 2003.

(2) *Narona colonia terti conventus a Salona LXXXV p., adposita cognominis sui fluvio a mari XX p.* (Nat. hist. 3, 142) “Kolonija Narona (sjedište) trećeg okružja, (udaljena je) od Salone 85 milja, smještena na istoimenoj rijeci 20 milja od mora”.

Ponajprije o naravi tih navoda. Plinije u opisu Dalmacije donosi niz udaljenosti, od kojih su neke očividno dužine plovidbe morem. Tako Plinije spominje da je Jader 30 milja od otoka Kolenta (Murter), a da od Kolenta do ušća rijeke Titija (Krka) ima još 18 milja (3, 140); napokon kaže da se do Skardone plovi uzvodno 12 milja (3, 141). Sve su te distance začuđujuće točne, s obzirom na uobičajene pogreške u procjeni udaljenosti na moru. Pretpostavlja se da je riječ o udaljenostima koje su iz nekog razloga pomnije mjerene, a postizanje točnosti olakšala je blizina kopna i okolnih otoka.¹¹

Već u nastavku teksta Plinije donosi podatak posve druge vrste: veli da je oplov Hilejskog polutoka (kopnene izbočine između Šibenika i Splita) dug 100 milja. To je očividno pogrešna procjena koja je pridošla iz nekoga starijeg vrela s grubljim procjenama, uz vjerojatnu zbrku glede toga na što se navedena distanca zapravo odnosi.

Gore citirani Plinijev navod o 112 milja između Jadera i Salone, međutim, pripada nekoj trećoj vrsti podataka. S obzirom na prethodno iznesene mjere udaljenosti Zadar–Murter i Murter–Kanal sv. Ante, te od ulaza u isti kanal do

(2) *Narona colonia terti conventus a Salona LXXXV p., adposita cognominis sui fluvio a mari XX p.* (Nat. hist. 3, 142) “Colony of Narona (the seat) of the third district, (is) 85 miles (distant) from Salona, positioned on the homonymous river 20 miles distant from the sea”.

Firstly we need to say something about the character of these citations. Pliny lists series of distances in his description of Dalmatia, some of which were obviously sea routes. Pliny mentions that Iader was 30 miles distant from the island of Colentum (Murter), and that from Colentum to the mouth of the Titium river there were 18 miles more (3, 140); finally he says that one needs to sail 12 miles upstream to reach Scardona (3, 141). All these distances are surprisingly correct, considering usual deviations in estimates of sea distances. Probably these distances were measured more precisely for some reason, and achieving of accuracy was made easier thanks to the proximity of the mainland and the surrounding islands.¹¹

In the text’s continuation Pliny mentions information of quite different nature – stating that the coastline of *paeninsula Hyllis* (protruding part of the mainland between Šibenik and Split) is 100 miles long. It is an obviously wrong assessment coming from some earlier source using rough estimates, with probable confusion concerning what the mentioned distance actually refers to.

However, aforementioned Pliny’s citation about the distance of 112 miles between Iader and Salona could be categorized

¹¹ S. ČAČE, 1995a, 13-18.

¹¹ S. ČAČE, 1995a, 13-18.

Skradina, očekivali bismo vrijednost približno iste točnosti i za udaljenost morem između Jadera i Salone. No ona, prema modernom daljinaru, iznosi 72 nautičke milje ili tek 90 rimskih milja. Nastojeći skratiti daljnje raspravljanje, jednostavno kažimo da bismo u slučaju inače česte grube, iskustvene prosudbe o udaljenosti u antičkom izvoru našli neki “okrugli” iznos. U našem slučaju možda bismo mogli pomišljati na rimski preračun iz grčkih 900 stadija, što kod uobičajenog odnosa 8 stadija za rimsku milju daje 112,5 rimskih milja. Protiv toga bi govorili u Plinija navedeni iznosi morskih udaljenosti oko Istre i na Kvarneru i za ostatak Liburnije, gdje je vidljivo da su brojke izvedene takvim preračunavanjem redovito zaokružene na najbližu deseticu. Uz to, ni u jednom poznatom vrelu nema traga postojanju nekoga grčkog vrela koje bi donosilo udaljenosti između luka istočnog Jadrana, s pretenzijama na veliku točnost. Kada pak Plinije donosi udaljenosti morem između riječnih ušća i luka (primjerice ušće Neretve–Epidaur, Epidaur–Lis, Lis – Dirahij), riječ je o prilično dobrim procjenama za koje je praktički sigurno da su preuzete s Agripine karte.¹² Drugim riječima, radi se o podacima koji potječu iz ranijeg razdoblja Augustove vladavine.

Pogledajmo pak koliko bi bila opravdana pretpostavka da je riječ o dužini

as the third group of information. Considering the previously mentioned distances Zadar–Murter and Murter–St. Anthony’s Channel, and the distance between this channel’s entrance to Skradin, we would have expected similar accuracy for the sea distance between Iader and Salona, but according to modern distance-table it is only 72 nautical miles or 90 Roman miles. In attempt to shorten further discussion let’s just say that in the case of rough, experiential estimates about the distance there could have been some “round” figures in ancient sources. In this case maybe we could consider Roman calculation from 900 Greek stadia, with usual relation of 8 stadia for a Roman mile it would be 112,5 Roman miles. Pliny’s sea distances around Istria and on Kvarner, and the rest of Liburnia would not support this thesis, because it is obvious that figures from such calculations were regularly rounded to the nearest ten. Besides in the known sources there are no information about some Greek source containing distances between the eastern Adriatic ports, with pretensions of high accuracy. When Pliny lists sea distances between the river mouths and ports (e.g. mouth of Neretva – Epidaur, Epidaur–Lissus, Lissus – Dyracchium), his estimates are quite good, and it is almost certain that they were taken from Agrippa’s map.¹² In other words, these data come from an earlier phase of Augustus’ reign.

It is possible that it was the length of the road connecting Iader with Salona but we need to check this hypothesis’ validity. Two sources mention this road and the distances

¹² Agripina karta s pripadnim Komentarima kao Plinijev izvor prepoznata je odavna; usp. novije, sa starijom literaturom: J. DESANGES, 1980, 20-23; H. ZEHNACKER, 1998, 13.

¹² Agrippa’s map with the belonging commentaries was recognized as Pliny’s source long time ago; cf. some of the newer works with older bibliography: J. DESANGES, 1980, 20-23; H. ZEHNACKER, 1998, 13.

ceste koja povezuje Jader sa Salonom. O toj cesti i razmacima između postaja na njoj govore dva vrela – Peutingerova karta (u znanosti poznata kao *Tabula Peutingeriana*; dalje u tekstu služimo se kraticom *TP*) i Antoninski itinerarij (*Itinerarium Divi Antonini Augusti*; dalje u tekstu služimo se kraticom *IA*).

Antoninski itinerarij donosi sljedeće vrijednosti: *Iader 20 Blandona 20 Arausa 30 Praetorium 16 Tragurium 12 Salona*.¹³ Ukupna je dužina ceste 98 milja.

Peutingerova karta je, nažalost, mjestimice nepotpuna; posve je izvjesno da je predložak na temelju kojeg je srednjovjekovni kopist izradio kartu koju poznajemo na nekim mjestima bio znatnije oštećen. Dio praznina možemo popuniti koristeći Antoninski itinerarij. Rekonstruirana cesta Peutingerove karte tada bi izgledala ovako:

Iader – 20 – [Blandona] – [20(+5?)] – S(c)ardona – 11 – [xxx] – 20 – Ad Praetorium – 15 – Loranum – 15 – Tragurium – 5 – Sic(u)li – 9 – Salona.¹⁴

Ukupna bi dužina ceste bila i do 120 milja.

between the stations – the Peutinger map (in scientific circles known as *Tabula Peutingeriana*; further in the text we will use *TP* abbreviation) and the Antonine Itinerary (*Itinerarium Divi Antonini Augusti*; further in text we will use *IA* abbreviation).

The Antonine Itinerary shows following distances: *Iader 20 Blandona 20 Arausa 30 Praetorium 16 Tragurium 12 Salona*.¹³ The total length of the road was 98 miles.

The Peutinger's map is unfortunately not complete; it is certain that the map which was copied in the Middle Ages was considerably damaged at some places. Some gaps can be filled using the data of the Antonine Itinerary. In that case, reconstructed road from the Peutinger's map might have looked like this:

Iader – 20 – [Blandona] – [20(+5?)] – S(c)ardona – 11 – [xxx] – 20 – Ad Praetorium – 15 – Loranum – 15 – Tragurium – 5 – Sic(u)li – 9 – Salona.¹⁴

The total length of the road would measured up to 120 miles.

It seems that these two sources do not describe exactly the same road. Starting from Iader, the road had to go via Blandona (in the

¹³ Antoninski itinerarij, ed. Perthey–Pinder, Berlin, 1848, 272: 1 Traiectus sinus Libur- /² nici Iader usque stadia CCCCL /³ Blandona mpm XX /⁴ Arausa mpm XX /⁵ Praetorio mpm XXX /⁶ Tragurio mpm XVI /⁷ Salonas mpm XII.

¹⁴ Usp. odgovarajuću trasu i imena u indeksu u izdanju E. WEBER, 1976. Nadopune karte inače ostaju hipotetične; usp. Ž. MILETIĆ, 1993a, 140-144.

¹³ The Antonine Itinerary, ed. Perthey–Pinder, Berlin, 1848, 272: 1 Traiectus sinus Libur- /² nici Iader usque stadia CCCCL /³ Blandona mpm XX /⁴ Arausa mpm XX /⁵ Praetorio mpm XXX /⁶ Tragurio mpm XVI /⁷ Salonas mpm XII.

¹⁴ Compare the corresponding route and names in the index in edition E. WEBER, 1976. Supplements of the map remain hypothetical; cf. Ž. MILETIĆ, 1993a, 140-144.

Po svemu sudeći, ta dva vrela ne opisuju posve istu cestu. Polazeći od Jadera, cesta je morala ići preko Blandone (u zaleđu Biograda) i dalje kroz zaleđe Vranskog jezera do područja Stankovaca i Velima. Tu je vjerojatno dolazilo do račvanja: krak koji prikazuje Tabula, skretao je prema Skradinu, dok je onaj u Itinerariju preko Arause (vjerojatno Velika Mrdakovica kod Zaton) dolazio do neke točke na Šibenskom zaljevu.¹⁵ Cesta iz Itinerarija nastavlja dalje prema Pretoriju (najvjerojatnije u Grebaštici južno od Šibenika) i odatle preko Trogira i Kaštela do Salone. Cesta s Peutingerove karte prelazila je Krku kod Skradina i preko postaje kojoj ime nije zabilježeno također dolazi do Pretorija. No čini se da je odatle ova cesta slijedila trasu današnje Jadranske ceste, slijedeći manje ili više obalu (Loranum je vjerojatno u uvali Stari Trogir južno od Rogoznice!), što objašnjava i razliku u dužini odsječka Pretorij–Tragurij: *TP* ima 30 milja, a *IA* samo 16.¹⁶

Prema tome, cesta iz *TP* ponešto je duža od Plinijeva iznosa, dok je ona u *IA* osjetno kraća.

No posve je realno pomišljati i na kombinaciju, to jest smjer Jader–Skardona–Pretorij prema *TP*, što bi moglo iznositi oko 76 milja, i s nastavkom prema *IA*: Pretorij–Salona 28 mp ili, ukupno Jader–Salona 104 milje.

Biograd's hinterland) and further through the inland of the Vrana lake to the regions of Stankovci and Velim. Here the road probably bifurcated: a part represented on the Peutinger's map turned towards Skradin whereas the part from the Itinerary led to some spot in the Bay of Šibenik via Arausa (probably Velika Mrdakovica near Zaton).¹⁵ The road from the Itinerary continues towards Praetorium (probably Grebaštica south of Šibenik) and further via Trogir and Kaštela to Salona. Road from the Peutinger's map crossed the river Krka in Skradin and via station whose name has been lost, also reached Praetorium. It seems that from here this road followed the route of the modern Adriatic road, along the coastline, more or less (Loranum was probably in the Bay of Stari Trogir south of Rogoznica!), which explains the difference in the distance Praetorium–Tragurium: in *TP* it is 30 miles, and in *IA* only 16.¹⁶

Accordingly, the road from *TP* is somewhat longer than the Pliny's estimate, whereas the road from *IA* is considerably shorter.

It is quite reasonable to consider the combination i. e. the direction Iader–Scardona–Praetorium according to *TP*, which might be about 76 miles, with continuation according to *IA*: Praetorium–Salona 28 m.p., with the total of 104 miles for the distance Iader–Salona.

¹⁵ Ž. MILETIĆ, 1993, 64-66; Ž. MILETIĆ, 1993a, 146-147.

¹⁶ Ž. MILETIĆ, 1993; M. KATIĆ, 1995.

¹⁵ Ž. MILETIĆ, 1993, 64-66; Ž. MILETIĆ, 1993a, 146-147.

¹⁶ Ž. MILETIĆ 1993; M. KATIĆ, 1995.

Druga se kombinacija čini sretnijim rješenjem: najprije prema *IA*, to jest Jader–Arausa–Pretorij (70 mp), zatim prema *TP*: Pretorij–Salona (44 mp), što daje ukupno 114 milja. S obzirom i na ovo, mislim da ova razmatranja u najmanju ruku čine plauzibilnom pomisao da je Plinije zabilježio cestovnu udaljenost između dvije kolonije, Jadera i Salone, i to možda u početnoj fazi njezina postojanja. Varijante koje bilježe kasnija itinerarska vrela pokazuju mogućnosti izbora Skardona/Arausa odnosno između obalne i unutrašnje trase na relaciji Pretorij–Tragurij.¹⁷

Kratko ćemo se osvrnuti i na drugi Plinijev podatak, onaj o udaljenosti Narone od Salone. Prema *TP* cesta teče ovako:

Salona – 16 – Tilurium – 12 – Billubium – 9 – Ad Novas – 9 – Ad Fusciana – 13 – Bigeste – 13 – Narona. Ukupno: 72 mp. Budući da su postaje Tilurium (Trilj) i Novae (Runović kod Imotskog) topografski precizno definirane, jasno je da je udaljenost od 21 mp između njih premala; tu očividno ili nedostaje jedna postaja ili je došlo do ozbiljne pogreške u prepisivanju milijacija. Ono prvo praktički je sigurno jer to pokazuje *IA*.¹⁸ Naime prema *IA* cesta teče ovako:

Salona – 16 – Pons Tiluri – 12 – Tronum – 13 – Billubium – 18 – Aufustianae – 25 – Narona.

Another combination seems like a better solution: firstly according to *IA* Iader–Arausa–Praetorium (70 m.p.), then according to *TP* Praetorium–Salona (44 m.p.) giving the total of 114 miles. In my opinion these considerations point to conclusion that Pliny recorded road distance between the two colonies, Iader and Salona, maybe in the initial phase of its existence. Varieties represented in the later itinerary sources show possible choices Scardona/Arausa resp. between the coastal and inland route on the Praetorium–Tragurium section.¹⁷

We shall discuss shortly other Pliny's information, about the distance from Narona to Salona. According to *TP* the road looked like this:

Salona – 16 – Tilurium – 12 – Billubium – 9 – Ad Novas – 9 – Ad Fusciana – 13 – Bigeste – 13 – Narona. Total of 72 m.p. As stations Tilurium (Trilj) and Novae (Runović near Imotski) are topographically precisely defined, it is clear that the distance of 21 miles between them is too short; either a station is missing or there was a serious mistake in transcription of mileages. The former is almost certain according to *IA*.¹⁸ Namely, according to *IA* the road looked like this:

Salona – 16 – Pons Tiluri – 12 – Tronum – 13 – Billubium – 18 – Aufustianae – 25 – Narona.

¹⁷ Usp. Ž. MILETIĆ, 1993; v. i S. ČAČE, 1995, 33-40.

¹⁸ O tome iscrpno I. BOJANOVSKI, 1977, 125-127.

¹⁷ Cf. Ž. MILETIĆ, 1993; see also S. ČAČE, 1995, 33-40.

¹⁸ Detailed discussion on the theme: I. BOJANOVSKI, 1977, 125-127.

Ukupno 84 mp, što se izvrsno podudara s Plinijevih 85 mp. S obzirom na očividnu činjenicu da bi put morem i potom uz Neretvu do Narone bio znatno duži, nema nikakve dvojbe da nam je Plinije ovdje zabilježio cestovnu udaljenost. Po našem sudu, time se ujedno potkrjepljuje pretpostavka da je riječ o cesti uređenoj barem na početku Augustove vladavine.

* * *

Vjerujemo da sve što smo izložili čini prihvatljivijim razmišljanja o uspostavi cestovne veze Jader–Salona već u ranoj fazi Augustove vladavine.

Za razvoj Aserije, kao što je uvodno istaknuto, takva prometnica morala je imati doista velikog značenja. U vremenu stabilizacije rimske vlasti Aserija je dobila izvrsnu cestovnu vezu s dvama gradovima koji su u tom vremenu u punom usponu, Jaderom i Skardonom, kao i s provincijskom metropolom, Salonom. To je svakako moglo bitno povećati privlačnost maloga grada u srcu Kotara, smještenog uz vrlo plodno zemljište i ujedno na gotovo idealnom mjestu za povezivanje primorja sa zaleđem. Pretpostavljamo da je i to bilo poticajem ranog doseljavanja imućnijih i poduzetnijih rimskih elemenata koji su se očividno dobro snašli u domaćoj sredini, osiguravši gradu bržu romanizaciju i konstituiranje municipalnog ustroja.¹⁹

¹⁹ O sastavu aserijatske elite v. iscrpno, sa starijim prinosima u A. KURILIĆ, 2006.

Total of 84 m.p., which corresponds to Pliny's 85 m.p. Considering the fact that the travel over sea and then upstream the river Neretva would be considerably longer, there is no doubt that Pliny recorded the road distance here. In our opinion, this can also serve as an argument in favour of the hypothesis that this road was functional in the beginning of the Augustus' reign.

* * *

We believe that presented argumentation supports considerations about the organization of the road connection Iader–Salona in the early phase of Augustus' reign.

Such road had to have great importance for the development of Asseria, as it was emphasized in the introduction. In the period of stabilization of the Roman power Asseria obtained excellent road connection with two fastly developing cities, Iader and Scardona, as well as with the provincial metropolis, Salona. Small town in the heart of Kotari became more attractive, situated near very fertile land and in an almost ideal position for connecting coastal area with the hinterland. Probably this was also one of the causes of early settlement of wealthier and more enterprising Roman elements which obviously functioned well in the new surrounding, ensuring faster Romanization and constitution of the municipal order in Asseria.¹⁹

¹⁹ On the elite of Asseria thoroughly, with previous works, see A. KURILIĆ, 2006.

Literatura / Literature

- ALFÖLDY, G., 1964. – G. Alföldy, Eine römische Strassenbauinschrift aus Salona, *Acta Archaeologica Hung. AArchHung*, 16, Budapest, 247-256.
- BOJANOVSKI, I., 1974. – I. Bojanovski, Dolabelin sistem cesta u rimskoj provinciji Dalmaciji, *Djela ANUBiH*, Knj. 47 (CBI, knj. 2), Sarajevo.
- BOJANOVSKI, I., 1977. – I. Bojanovski, Prilozi za topografiju rimskih i predrimskih komunikacija i naselja u rimskoj provinciji Dalmaciji, I Prehistorijska i antička komunikacija Salona-Narona i njena topografija u svijetlu arheoloških i historijskih izvora, *Godišnjak CBI*, 15 (13), Sarajevo, 83-152.
- BOSIO, L., 1985. – L. Bosio, La Dalmazia nella descrizione della Tabula Peutingeriana, *Antichità Altoadriatiche (Aquileia, la Dalmazia e l'Ilirico, vol. 1)*, 26, 1, Udine, 43-57.
- BRUSIĆ, Z., 2007. – Z. Brusić, Pakošćanska luka i druga priobalna liburnska naselja u Pašmanskome kanalu u odnosu na gradinska naselja u zaleđu i Aseriju (The port of Pakošćane and other coastal Liburnian settlements in the Pašman Channel in relation to hill-fort settlements in the hinterland and Asseria), *Asseria*, 5, Zadar, 11-38.
- ČAČE, S., 1995. – S. Čaće, *Civitates Dalmatiae u "Kozmografiji" Anonima Ravenjanina*, Arheološki muzej Zadar. Katalozi i monografije 3., Zadar.
- ČAČE, S., 1995. a – S. Čaće, Plinije o otocima južne Liburnije (Nat. hist. 3, 140-141 i 152), *Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru*, 34 (21), Zadar, 11-46.
- ČAČE, S., 2007. – S. Čaće, Aserija i njezino zaleđe: Bukovica, Zrmanja, južni Velebit (Asseria and its hinterland: Bukovica, Zrmanja River and southern Velebit Mountain), *Asseria*, 5, Zadar, 39-82.
- DESANGES, J., 1980. – J. Desanges, *Pline l'Ancien, livre V*, 1-46, L'Afrique du Nord, Les Belles Lettres, Paris.
- FADIĆ, I., 1986. – I. Fadić, Ime prokonzula Cn. Tamphila Vále na zdencu foruma Jadera, *Arheološki vestnik*, 37, Ljubljana, 409-433.
- KATIĆ, M., 1995. – M. Katić, Ubikacija putne postaje Loranum i trasa rimske ceste Tragurio–Lorano–Ad Pretorium, *Diadora*, 16-17, Zadar, 309-324.
- KURILIĆ, A., 2003. – A. Kurilić, Ulomak kasnoantičkog miljokaza iz Aserije, *Asseria*, 1, Zadar, 185-193.
- KURILIĆ, A., 2006. – A. Kurilić, Vladajući sloj Aserije: magistrati i dobročinitelji, te njihove familije i obitelji, *Asseria*, 4, Zadar, 7-72.
- MAYER, A., 1934. – A. Mayer, Doprinosi poznavanju rimskih cesta u Dalmaciji, *Vjesnik za arheologiju i historiju dalmatinsku*, 51, Split, 125-150.

- MILETIĆ, Ž., 1993. – Rimska cestovna mreža između Arauzone i Tragurija, *Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru*, 31(18), Zadar, 63-88.
- MILETIĆ, Ž., 1993. a – Ž. Miletić, Rimske ceste između Jadera, Burnuma i Salone, *Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru*, 32 (19), Zadar, 117-150.
- MILETIĆ, Ž., 2004. – Ž. Miletić, O rimskim cestama na aserijatskom području, *Asseria*, 2, Zadar, 7-21.
- MILETIĆ, Ž., 2006. – Ž. Miletić, Roman Roads along the eastern Adriatic: State of Research, *Les routes de l'Adriatique antique: Géographie et économie - Putovi antičkog Jadrana: geografija i gospodarstvo*, Ausonius Mémoire, Bordeaux – Zadar, 125-136.
- PEDIŠIĆ, I., 1997. – I. Pedišić, Sustavna arheološka istraživanja na položaju Maraguša kod Skradina, *Obavijesti HAD*, 19, 3, Zagreb, 81-82.
- PEDIŠIĆ, I., 1998. – I. Pedišić, Nastavak sustavnih arheoloških istraživanja na položaju Maraguša kod Skradina, *Obavijesti HAD*, 30/3, Zagreb, 86-87.
- PEDIŠIĆ, I., 2001. – I. Pedišić, *Rimska Skardona*, Naklada Matica hrvatska Skradin, Skradin.
- PEDIŠIĆ, I., 2003. – I. Pedišić, Arheološka istraživanja rimske ceste na položaju Maraguša kod Skradina, *Obavijesti HAD*, 35, 2, Zagreb, 49-52.
- ŠAŠEL-KOS, M., 1986. – M. Šašel-Kos, *Zgodovinska podoba prostora med Akvilejo, Jadranom in Sirmijem pri Kasiju Dionu in Herodijanu - A Historical Outline of the Region between Aquileia, the Adriatic, and Sirmium in Cassius Dio and Herodian*, Ljubljana.
- ŠAŠEL-KOS, M., 2005. – M.Šašel-Kos, Appian and Illyricum, Situla. *Razprave Narodnega muzeja Slovenije*, 43, Ljubljana 2005.
- WEBER, E., 1976. – E. Weber, TABULA PEUTINGERIANA. Codex Vindobonensis 324., Graz.
- WILKES, J. J., 1969. – J.J. Wilkes, *Dalmatia*, Routledge & Kegan Paul, London.
- ZEHACKER, H., 1998. – H. Zehnacker, *Plin l'Ancien, Histoire naturelle, livre III. Texte établi, traduit et commenté par Hubert Zehnacker, Professeur a l'Universite de Paris IV - Sorbonne, Les Belles Lettres. Collection des Universites de France, publiee sous le patronage de l'Association Guillaume Bude, Paris.*