

Dio rimske ceste Poetovio – Mursa u Podravini

(po rukopisu ing. R. Franjetića »Kako je mogao izgledati rimski limes duž Drave?«)

Inženjer Radoslav Franjetić, rođen prije gotovo 100 godina (1881) u Bosanskoj Gradiški, povezoao se još od školskih dana s Osijekom, gdje je, po kratkoj njegovoj biografiji, koju je napisao Antun Bauer, ne samo maturirao 1899. godine, nego i bio nadahnut osjećajem za historijske ambijente i spomenike.¹ Nakon diplomiranja 1901. godine u Budimpešti, Franjetić se zaposlio u Osijeku kao stručnjak za melioracije, vodograđevne radove i regulacije. Prilikom radova na terenu – a obišao je, kako se vidi iz njegovih rukopisa, gotovo čitavu sjevernu Hrvatsku, obraćao je pažnju, pored svojih stručnih problema, arheološkim nalazima i historijskim spomenicima. On se odmah od početka svog rada povezoao s našim tadašnjim najistaknutijim stručnjacima, Gorjanovićem, Brušmidom, Hoffillerom i drugima, te je zahvaljujući tome bio imenovan 1911. godine za počasnog konzervatora, prvog u Slavoniji.² Kao takav nastavlja suradnju sa spomenutim stručnjacima, i šalje im niz izvještaja, nacрта, snimaka, ne samo pojedinih spomenika, koje nastoji sačuvati, nego i niz podataka za geološke i hidrografske studije. Po molbi tadašnjeg Narodnog muzeja u Zagrebu išao je mnogo puta po terenu Slavonije, i poslao niz izvještaja iz svih značajnijih i drugih slavonskih mjesta.³ Kako slijedi iz zapisnika predratnog Društva prijatelja starina »Mursa« iz Osijeka, osnovanog 1933. kao »Arheološki klub Mursa«, ing. R. Franjetić učestvovao je od samog početka u osnivanju tog kluba, kojemu je jedan od zadataka bio i pomaganje osječkom muzeju i njegovim akcijama (istraživanje rimskog kamenog spomenika u vrtu tadašnje Cvjetkove 42 u Osijeku, istraživanje rimskog groba u Frankopanskoj ulici u Osijeku, istraživanja na tzv. Prometnom skladištu na obali Drave u Osijeku itd.) On je u Osijeku ostao do 1937., a zatim je preselio u Zagreb.⁴ Međutim i u Zagrebu je nastavio sa suradnjom s arheolozima, a također i s prikupljanjem i obradom podataka u vezi s raznim terenskim istraživanjima.⁵

Rukopis koji obrađujemo, napisao je ing. Franjetić, kako on sam u uvodu kaže, pošto je je pročitao dosta knjiga, koje obrađuju ovaj predmet, i mnogo toga viđenog na terenu tokom života i rada; kraj o kojem govori proputovao je nekoliko puta, a u nekim predjelima boravio je i duže. To se vidi i po samom rukopisu, gdje on na mnogo mjesta spominje svoja vlastita opažanja, često čak i izvan teme o kojoj govori, i to ponajviše iz početka i prvih desetljeća ovog stoljeća. Napisao ga je, ali nije dovršio, kako se vidi iz poledina nekih upotrebljenih papira koje nose razne građevinske predračune iz

četridesetih godina ovog stoljeća, vjerojatno oko 1950. godine u Zagrebu, gdje je i umro 1959. godine.

Sam rukopis, koji je Muzej Slavonije u Osijeku nabavio 1962. godine, zapravo nije dovršen, nego je u stvari ostao samo u konceptu. Napisan je, kako je rečeno, djelomično na poledinama rabljenog papira, i to većeg formata nego danas (33,5 x 21), te iznosi, skupa s Dodatkom, 103 stranice, međutim dio u kojem se obrađuje trasa ceste Poetovio-Mursa ide samo do 38 strana. Tekst je pun nedosljednosti, ponavljanja, zastranjivanja, ispravki, dopuna i dodataka, pisanih većinom tintom ili olovkom, tako da ga je u originalu vrlo teško koristiti. Isto je tako bilo teško izvući iz njega suvisliji tekst, dijelom zato što su se katkada morali ipak upotrijebiti dijelovi teksta koje je on prekrizio, a dijelom zbog zastarjelih ili neadekvatnih sklopova rečenica ili izraza. Mi smo ipak nastojali što točnije dati originalni rukopis, promijenivši konstrukciju rečenice ili izraze samo na nekoliko mjesta, gdje je to bilo potrebno radi razumijevanja, i izostavivši samo neka ponavljanja ili krajnja zastranjivanja izvan teme.

Međutim, sam tekst ipak sadrži niz vrijednih podataka, koji se prije svega tiču njegovih ličnih opažanja s terena, bilo hidrografskih, bilo arheoloških, a također i podataka iz geografskih karata koje je koristio (razmjera 1:75000 iz 1892), te su to zapravo najveće vrijednosti njegovog rada, radi čega smo se i prihvatili tog posla. Želja nam je da objavlivanjem ovog »podravskog« dijela njegovog rukopisa skrenemo pažnju na ostali dio rukopisa, gdje također ima važnih podataka za više struka, ali su i teškoće kod sređivanja možda i veće.

Rukopis nema posebno dodanog sadržaja, nego se on mora izvući iz same Franjetićeve podjele teksta, pri čemu on sam nije bio dosljedan. Ipak, uglavnom, može se podijeliti na I. Uvodni dio, II. Odsjeci puta Poetovio-Mursa po Tabuli Peutingeriani, od Poetovija do Murse, i III. Razni dodaci u okviru i izvan teme. Nas će zanimati oni dijelovi Uvoda, u kojima Franjetić iznosi svoja zapažanja u vezi hidrografskih i drugih prilika oko srednjeg toka Drave (od Ptuja do Barča), a od drugog dijela poglavlja koja se odnose na odsječke **Botivo** (po Franjetiću Bolino) – **Sonista**, **Sonista-Piretis**, **Piretis-Luntulis**, i **Luntulis-Louta**, te **Louta-Sirotis**.

Kako je od kraja šezdesetih godina izišlo nekoliko značajnijih radova, koji obrađuju antike prometnice ovog dijela sjeverozapadne Hrvatske⁶, a započeti su i arheološki radovi na lokalitetima duž ovog dijela trase ce-

ste Poetovio-Mursa, to će biti interesantno usporediti njihove rezultate s Franjetećevim opažanjima i predviđanjima.

Osnovna je Franjetećeva ideja da cesta Poetovio-Mursa nije mogla ići, barem početkom rimske vlasti u ovim krajevima (u koje bi razdoblje jedino i mogli staviti pretpostavljeni dio rimskog limesa od Poetovija do Murse), močvarnim nizinskim dijelom uz Dravu, nego samo obroncima južnih rubnih planina. Da bi dokazao npr. da je odsjek **Remista-Aquaviva** išao po njemu pretpostavljenom trasom preko Gornjeg Ladanja, tj. južnije, a ne preko Petrijaneca kako se obično uzima⁷, on je čak olovkom pisanim dodanim stranicama 5a – 5c izračunao gdje bi se na terenu morale nalaziti stacije s Tabule po jednoj, a gdje po drugoj pretpostavci, od Remiste do Murse! Tu bih samo htio naglasiti da je Franjeteć tu pretpostavio i sam da su u kasnije doba, ili kako on kaže, u doba Jeruzalemskog itinerara, mogle ipak postojati dvije ceste u smjeru Ptuj – Osijek, te prema tome tada ići i preko Petrijaneca, što se neobično slaže sa zaključkom B. Vikić i M. Gorenc, da se trasa ceste sastoji od dva više-manje paralelna toka, koja su prilagođena konfiguraciji i karakteru terena – jedan neposredno uz samu obalu rijeke, a drugi u većoj udaljenosti od poplavnog područja,⁸ samo što Franjeteć nije računao s njihovim mjestimičnim poklapanjem. Nadalje je u tom dodatku iznesna zanimljiva pretpostavka da su **Botivo** po Tabuli Peutingeriana i **Jovia** po Itin. Anton. dva različita mjesta, a ne jedno s dva imena, kako se obično uzima, i to Jovia bi bila na liniji koju bi povukli preko Petrijaneca današnji Poljanci, a Botivo bi bilo na mjestu gdje se sastaju Imbriovec i Jalžabet, ako bi išli južnim smjerom tj. preko Ladanja (Aqua Viva) i dalje preko Zigroveca jugoistočno od Varaždina (**Populos**). Interesantno je da su novijim istraživanjima Stjepana Vukovića (1947) i Branke Vikić (1961. i 1962. godine) stvarno kod Jalžabeta otkriveni tragovi mosta, ceste i kamenih temelja jedne građevine, za koju B. Vikić i M. Gorenc pretpostavljaju da je mogla biti utvrđena vila rustika III – IV. st.⁹

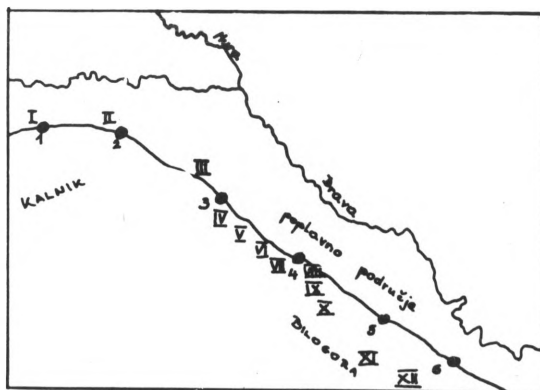
Prelazimo na Franjetećev tekst, Uvodni dio, str. 3 – 5:

»Nas interesiraju dvije važne stvari: 1) Kako je izgledao kraj od Ptuja do Osijeka u ono doba, i 2) Kuda je zapravo vodila ova cesta – limes.

Na ova dva pitanja želio bih odgovoriti.

Pri ovom moramo imati na umu, da Rimljani nisu gradili svoje obrambene građevine na vrhuncima brežovja, nego tamo gdje su ih najnužnije trebali, ali nikad u barama niti u podvodnim, poplavama izvrgnutim terenima. Savjestan vojskovođa, ma kako bio jak, mora smisliti i takve udesbe, koje bi omogućile eventualan uzmak, a taj je kroz bare, i pogotovo kroz inundaciono područje, uvijek otešćan.

Sigurnost cesta morala se čuvati ne samo od neprijatelja, nego i od vremenskih prilika. Ceste je lakše graditi i održavati izvan bara i poplavnog terena. No ima l slučajeva kada je neizbježno potrebno graditi i na inundacionom području. To su obično samo kratke dionice. Za izgradnju na pr. cestovnog nasipa, visokog oko 2 m, kakav dolazi ovdje u obzir, sa širinom krune od samo 5 metara, treba za duljinu od jedne rimske milje oko 30.000 m³ materijala. Za razmjerno slabi nasip sa ovakvim materijalom kakav je u Podravini (pijesak i šljunak), ne isplati se graditi u inundacionom području.



A. Trasa rimske ceste Poetovio-Mursa po Franjeteću:

1. Jalžabet-kota 185 = Botivo ; 2. Ludbreg = Sonista ;
3. Koprivnica = Piretis ; 4. Virje = Iuntulis ;
5. (Kloštar) = Louta (Ionja) ; 6. Stari Gradac = Cocconis ? (po Franjeteću pogrešno Stravianis)

B. Tragovi rimske ceste Poetovio-Mursa po novijim istraživanjima:

- I. Jalžabet ; II. Ludbreg ; III. Kunovec-Breg ; IV. Draganovec ;
- V. Glogovac ; VI. Plavšinc ; VII. Novigrad Podravski ;
- VIII. Virje ; IX. Šemovci ; X. Mičetinci ; XI. Velika Črešnjevica ; XII. Turnašica-Vukosevljevica.

Ovakva je cesta naime izvrgnuta nastaju valova velike vode pa i leda. Protivnik lako može takav nasip prokopati i prouzročiti poplave, a u takvim bi slučajevima bio onemogućen i promet i odbrana, moguće i posvećma. Sumnjam da bi si rimska vojska sama postavila takovu stupicu. Ni dvostruko tako jaki nasip (10 m) ne bi odgovarao u inundacionom terenu, izvrgnut neprijatelju.

A sada da vidimo kako je mogao izgledati ovaj kraj u ono davno doba, prije 2000 godina, i to specijalno dio nizvodno od Ptuja. Od onda do danas nastale su neke važne izmjene u kulturama tla radi izvedenih melioracija u ovom kraju, pa ćemo razmotriti taj kraj eliminirajući po mogućnosti upliv vodoobrambenih radova i melioracija. Dakle nastojat ćemo dobiti sliku prastanja.

Od izvora Drave do Ptuja je gornji tok Drave. Oдавle nizvodno je njen srednji tok sve do Barča, a oдавle do ušća njen donji tok. Ako kod ikoje rijeke, to kod Drave svaki taj dio ima više veoma karakterističnih osobnosti. Da bi dobili stanje 2000 godina unatrag, to moramo u mislima eliminirati sve nasipe duž Drave i sve druge vodograđevine, koje su omogućile današnje kulture. Tako ima danas na ovom dijelu mnogo prekopa (oko 70), a 1827. sagrađen je jaki nasip od Osijeka sve do Varaždina. Ne smijemo zaboraviti ni na naplavine prirodne kolmatacije napose drva, granja, šljunka, pijeska, pa korova, trstike, rogoza itd. tokom 20 vjekova. Naslage tog nanosa negdje iznose po više metara. Dakle, odonda do danas, tu su nastale veoma velike terenske promjene. Tako možemo sa sigurnošću reći da su kulturne i hidrografske prilike u rimsko doba bile daleko

gore, nego današnje.¹⁰ Sigurno možemo pretpostaviti da su viši predjeli, dakle izvan dohvata poplava, skoro isti kakovi su bili u rimsko doba. To su već rubovi onog predjela, tj. sjeverni izdanci planina što obrubljuju Po-dravinu od juga.

Na dijelu od Ptuja nizvodno do ispod Pitomače Drava ima karakter posve divlje rijeke. Bezbrojni meandri i napuštene struge (koje se pri poplavi napune vodom i tvore bare), sa kojekakovim grmljem i panjevima, pa mjestimično amo tamo kao uzvitlano nanesenim pijeskom i šljunkom, tvore neprohodan kraj. U ono doba kao i sada, imala je Drava tu mnogo korita. Što jedna voda donosi, druga poslije odnosi, da opet ponovna voda sve skupa zatrpa. A to su takove vodene snage, s kojima se boriti Rimljanin nije imao ni potrebe, ni vremena. Svaki panj, koji je dovaljalo visoka voda, zaostavši negdje u koritu rijeke, činio je branu, sileći tako vodu u novu strugu, te se tu korito zamuljilo, a tamo gdje je struja vode opet prorovala novi tok.

Maceljska gora, Ivančica, Kalnik i Bilo gora, Papuk i Krndija sa svojim sjevernim obroncima tvore južnu obalu divljem nasrtaju vode Drave, koja je u davni doba našala više vode nego danas. Tada je vodostaj bio viši; i danas se vide tragovi davnih viših obala. Cijeli kraj između ovih gora i Drave bio je ljeti kao pješčana pustoš, a zimi najneugodnija sniježna i ledena poljana sa visoko isprebacanim ledenim santama. U proljeće pak i u jesen nesnosne su magle otežavale ne samo pogled već i komunikacije.

Predjel južno od Drave sve do podnožja spomenutih planina ima raznu širinu, sve do nekolicina kilometara, a to čini samo jedan plato. Tu su ponegdje i po dvije terase jedna viša od druge za nekoliko metara. Ona najniža terasa, u kojoj se nalazi korito Drave, uvijek je izložena poplavi. Tako držim da je cijeli onaj kraj gdje se danas nalaze sela Družbinec, Petrijanec, Majerje, Sračinec, Nova ves, pa i sam grad Varaždin, bio u rimsko i predrimsko doba mnogo niži od današnjeg, tj. bio je negdje dublja, negdje plića bara. Na tom platonu u ono doba vjerojatno nije bilo naselja; nadmorska je visina bila manja od današnje.

Kasnija naplavina (kolmatacija) nastala je donekle i nastojanjem čovječjeg uma i rada, ali tek za rimskog vladanja i kasnije. Eventualno moglo se tu prolaziti za osobito sušna vremena, ili zimi za smrzavice, ali i to sumnjam. Jer tko je prolazio preko džomba samo jedamput u svom životu, a tih džombi ima uvijek u podvodnim krajevima, taj sigurno tuda ne bi nikada putovao, pa ni zimi saonama. A izgradnja ceste, kako je naprijed spomenuto, ne samo da ovduda nije mogla imati nikakove svrhe, jer bi je ugrozila svaka velika voda, nego nije bila ni od potrebe. Tu su tolike vodene struge i razni potoci, da treba izgraditi bezbroj mostova, a svaki je most ugrožen da će ga razrušiti prva visoka voda. Toga rušenja bilo bi na takovoj cesti toliko, da bi trebalo mnogobrojno ljudstvo da sve to drži u uporabivom stanju.

Međutim, samo malo dalje južnije sve to otpada. Cesta, mostovi i sve drugo, može se izgraditi sigurno prvoklasno, a nije ni mnogo duža, i vojnički je sigurna i dominirajuća, nad ovim krajem sve do Dravinih nizina.

Šljunak kojega je valjala svaka velika voda, suše, smrzavice, velike studeni, ledene sante i divlje vode u proljeće, nisu u ono doba dozvoljavale da tu bude drugo već pustoš. Na mnogim mjestima bilo je i živog pijeska, tako kod Molva i Đurđevca. Drava sama mogla je poslužiti tu u ono doba jedino splavarenju, koje se po-

slije dakako razvijalo u plovidbu s prikladnim i tada raspoloživim plovilima.¹¹

II. Odsjeci puta Poetovio-Mursa po Tabuli Peutingeriani

5. BOTIVO (BOLINO)-SONISTA (IMBRIOVEC/JALŽABET-LUDBREG)¹¹

Po Tabuli Peutingeriani bila je ta udaljenost VIII rimskih milja (12 km). Idemo li od kote 185, najistaknutije točke kod Jalžabeta, za 12,5 km naprijed (za pola km više), doći ćemo do najistaknutije točke kod kote 155 južno od Ludbrega. Lako je moguće tu kao i kod drugih duljina, da su udaljenosti mjerene izvana, od kastela do kastela, iako mnogi tvrde da su mjerene od sredine do sredine kastela, pa možda odatle ta razlika.¹²

U meridijanu Ludbrega dravska je dolina najuža od svih mjesta, kuda smo do sada prolazili. Do desne dravske obale ima u ravnoj crti oko 6 km. Sami su dravski meandri na ovom sektoru široki do 2 i više km. Tu ima Drava više rukava (važno radi zamuljivanja), dok je na lijevoj strani dolina veoma široka (radi Mure).

I tu se nalaze razna imena, a na samoj cesti Jalžabet, Vrbanovec, Sudovčina, Martijanec, Križovljan, Poljanec, Čresnevec, Slano vrelo.

Duž Drave nalazimo visinske kote 152, 150, 145, a u dravskoj dolini, dakle između Drave i ceste, nalazimo analogne kote 149, 150, 146, dakle izrazito poplavno područje. Uzduž ceste nalazimo pak kote 179, 184, 162, 164, dakle tu je cesta na višem terenu za kakovih 20 i više metara iznad inundacionog područja. Usponi su veoma blagi, a glede gradiva vrijedi sve već naprijed spomenuto.

Između ceste i Drave teku tri veća potoka: Komarnica, Plitvica i Bednja. Oni dijele to inundaciono područje, koje leži oko 20 m niže od ceste, na četiri skoro jednaka pojasa, paralelna s tokom Drave. Vjerojatno je da su u stara vremena vođeni odnošaji bili daleko gori od današnjih, a i od onih na drugim sektorima. Bilo je više močvara, ili je uopće sve to bilo jedno jezero.

Od Ludbrega prema istoku dravska se dolina i inundaciono područje jako proširuju. Od ceste na jug diže se Kalnik. Cesta koja nas interesira i sada pokazuje ravne pravce, mada je modernizirana. Od Ludbrega mogla je voditi jedna rimska cesta dolinom Bednje prema jugozapadu u Tuhovec, odavle udaljen oko 15 km.

6. SONISTA-PIRETIS (LUDBREG-KOPRIVNICA)

Po Tabuli Peutingeriani udaljenost Sonista-Piretis je XII milja (18 km). Tu bi trebalo veoma mnogo inudacionih i drugih mostova i visokih nasipa, da je cesta išla nizinom. Tom mjerom u započetom jugoistočnom smjeru dolazimo do sredine Koprivnice. Cesta ide i danas još u ravnim pravcima.

Drava je udaljena od Koprivnice oko 14 km. Dravski su meandri ovdje široki preko 2 km, a Drava ima mnogo korita. Ovdje, kao i uopće na cijelom toku o kojem govorimo, nizvodno do Franičeve ade, Drava nosi silne količine šljunka i pijeska, pa granja i drveća itd. U davno doba mogla je tu biti prava pustoš, slabi pašnjak s mnoštvom grmlja, korov i šljunak. I danas nakon toliko izvedenih prekopaa i drugih vodoregulatornih radova ovaj je kraj još uvijek barovit i slab za poljoprivredu. Teško je to promjeniti.¹³

Osim mnogo potocića tu teku u dravskoj nizini (između spomenute ceste i Drave) još mnogi veliki vodotoci, kao Plitvica, Bednja, Segovina, Stara Bednja, Crnec, Gliboki . . . Svi donošaju, osobito za kišna vremena, preobilje vode i mulja sa južnih obronaka.

Duž Drave nalazimo kote 145, 143, 140, 135, 134, . . . Analogno nalazimo u predjelu između Drave i ceste kote: 146, 147, 148, 144, 140, 135, 141, 136, 138, . . . Dakle opet poplavno područje. Duž ceste pak nalazimo kote: 155, 160, 164, 161, 150, 169 . . . Vidi se da je cesta i tu znatno viša od inundacionog područja, poprečno za 20 i više metara. Ovdje smo već sigurni da je rimska cesta baš tu građena, ovim putem kako navodimo, pa stoga nema razloga da ne bi to isto držali i za prijašnje cestovne intervale, odnosno da cesta i limes ne vode obronkom planine. Ni ovdje nema ni traga ni spomena o kakovom starom nasipu ili cesti u inundacionom području. I limes od Osijeka do Starog Budima građen je ovako duž strme zapadne (desne) obale Dunava, gdje su posve slični položaji mjesta.

U dolini prema Dravi nalazimo ova imena mjesta: Sigetec, Slokovec, Apatija, Sv. Petar, Martinić, Gorica, Grbaševac, Botinovec, Gospodsko polje, Ivanec . . . Cesta vodi kroz mjesta: Globočec, Čukovec, Torčec, Bolfan, Cvetkovec, Subotica . . . U planinskom kraju nalazimo: Sigečak, Segovina, Lukavac, Rasinja, Martinčec, Pesak, Leplan, Močilski brijeg, Vukšin brijeg, Vinice bregovi, . . . , a dalje prema jugozapadu diže se Kalnik.

Onamo prema sjeveroistoku nalazi se ušće Mure (prema Legradu, na lijevoj obali Drave). U rimsko doba mogle su tu biti kao i danas, s jedne i druge strane Drave i Mure močvare, jezera i vode, pa nije bilo ni govora o tom, da bi Rimljani tamo sagradili mnogo kilometara dugu cestu i druge građevine usred vode, ne vide se ni tragovi od takove ceste. Ali nije isključeno da su se u inundacionom području nalazili razni tornjevi za signalizaciju, gdje su mogle biti pojedine straže na istaknutim položajima po potrebi, a u vremenu dok je tu tekao limes rimski.¹⁴ Ove su mogle biti povezane ljetnim putevima, ili plovilima za slučaj poplava.

7. PIRETIS-LUNTULIS (KOPRIVNICA-VIRJE)

Udaljenost Piretis-Luntulis po Tabuli Peutingeriani je XI rimskih milja (16,5 km). Po specijalnoj karti udaljenost od sredine Koprivnice do onog kvadratičnog skupa ulica usred Virja iznosi točno 16,5 km. Raspored ulica Virja i cesta u okolišu daje na karti utisak, kao da i sada tamo stoji kastrum. To bi bilo točno na križanju ceste Koprivnica-Virovitica, i Molve-Šemovec. Virje je staro mjesto (Prodanić-Nadaždi), a leži na nadmorskoj visini od 135 m. Mjesto na kojem leži Virje najistaknutije je prema sjeveru u pravcu inundacionog područja, i ima oblik poluotoka.

Na ovom sektoru tvori Drava najmoćnije vijuge-meandre. Tu kao da je najjače djelovanje voda srednjeg toka, a neposredno je to iza ušća Mure u Dravu. Srednji se tok Drave završava nekoliko kilometara nizvodno, tamo ispod Franičeve ade prema Barču. Pojedini meandri imaju širinu i preko tri kilometra.

Tu su danas obje obale Drave u Hrvatskoj. Na lijevoj obali sve do potoka Ždalice, najveća je širina nizine na lijevoj obali Drave, do 7 km okomito od sela Ždala prema Dravi. Moguće je da je korito današnje Ždalice negdašnje korito Drave, koje je tu moglo biti i tik visokih obala u današnjoj Madžarskoj, od sela Csurgo-

Berzence preko Somogyudvarhelya do Belavara. To bi se moglo zaključiti iz konfiguracije tla i obala, koje su se ovako razvijale jedino uslijed erozije prouzročene od tekuće vode.

Duž dravskog korita i struga pojedinih meandara nalazimo slijedeće nadmorske visine: 129, 126, 123, 121, 119, 118, 117. Analogno ovima nalazimo u inundacionom području ove kote: 121, 125, 128, 115 na lijevoj, te 125, 124, 130, 122, 121, 127, 120 na desnoj obali, pa prema tome i danas još izrazito podvodno tlo.

Duž ceste imamo kote 142, 153, 140, 135, dakle je cesta viša iznad poplavnog područja za 15–20 metara. Jugozapadno odmah od ceste diže se Bilo-gora, pa u njoj ima svakojakog građiva i za cestogradnju, i za druge gradnje: drva, kamena, a u kraju prema Dravi šljunka i pijeska.

Tlo između ceste i Drave i danas je ne samo močvarno, već tu ima i živog pijeska (Molve-Đurđevac). Tu su bare, pogotovo u davno doba, trstici rogozi, grmlje, pa mršavi pašnjaci, a za suhih godina pustoši. Danas se tu gaje razne šume, izvedene su razne vodoobrambene gradnje i zaštitne radnje, pa prekopani na Dravi. Toga svega u davni ni bilo. U ovom inundacionom tlu teku danas regulirani vodotoci; nekoć su tu tekli divlji potoci u bezbrojnim smjerovima.

Put teče u ravnim crtama (sa modernim korekcijama). Iz kota se vidi, da su cestovni usponi veoma povoljni i blagi.

U dolini, dakle sjeverno od ceste, nalaze se danas sela, tako preko Drave Gotalovo, Gola, Ždala. Na desnoj obali najbogatije selo u Hrvatskoj Bregi, pa Sigetec, Hlebine, Molve, Delovi. Jugozapadno od ceste, dakle na sjeveroistočnom proplanku Bilo-gore, nalazimo imena: Bakovčica, Glovovica, Borovljani, Vlaislav, Plavšinc, Srdinec, Novigrad, Brbos, pa nebrojne manje i veće potoke sa raznim interesantnim imenima.

Limes, ako ga je bilo, nije mogao ni ovdje kao ni na intervalima do sada spomenutim, nikako biti uspostavljen u inundacionom području, već samo tu kuda ide cesta, kojom se bavimo.

Državnim šumskim upravama pošlo je za rukom provesti ovdje pošumljavanje, a drugim vlastima kanalizaciju i uređenje vodotoka tako, da ovaj kraj nije sličan onom prije 100 godina, a kamoli onom prije 2000 godina. Ovo je onaj davni kraj gdje su Jasi obitalovali na obalama Drave.

8. LUNTULIS-LOUTA (LONIA) (VIRJE-KLOŠTAR)

Udaljenost Luntulis-Louta (Lonia?) po Tabuli Peutingeriani je VIII rimskih milja (12 km). Po specijalnoj karti od središta Virja do ušća potoka Suha Katalena u potok Katalenu (podjedno najistaknutije mjesto prema sjeveru na ovom intervalu) ima 12 km, moguće neku malenkost više, ako dozvolimo da nije mjerena udaljenost ceste od sredine kaštela, već od kraja. Nadmorska visina ovog mjesta je 123 m.¹⁵

Na ovom smo sektoru, kako je već naprijed spomenuto, na isto tako močvarnom tlu sa strašnim barama od ceste prema Dravi. Ovo je valjda od čitavog područja o kojem raspravljamo, najdivljije, pogotovo je to bilo davno prije nas. Inundaciono područje presjecano je bezbrojnim strugama i vodotocima (nabrajati imena bilo bi dugočasno, jer ima tih voda sigurno do sto). Južno od naše ceste uspinje se planina Bilo.

Drava tu još tvori brojne meandre, i tu je mijenjala korito u nebrojenim rukavima i strugama. Danas je ovdje zaštićena desna obala nasipom, izgrađenim 1827. godine, i kasnije dobrovoljnim radom naroda. Prije 1827. godine bilo je nekoliko sušnih godina, pa su ljudi obrađivali mnoge više ležeće »grede«. Kada je spomenuta poplava iznenada ugrozila ovaj kraj, odlučio se izgraditi nasip. Poslije su sprovedene mnoge kanalizacije i zašumljavanja, i iskopani prekopi na Dravi. Radi takovog prekopa, koji je bio potreban po stručnom nalazu, početkom prošlog stoljeća raseljeno je mjesto Brod jugoistočno od Vizvara, a stanovnici su preseljeni u Ferdinandovac. Provedene su i mnoge regulatorne radnje na dravskim obalama sa svrhom da se srednja voda Drave stisne u jedno korito. Na taj bi način Drava prirodnim djelovanjem svoje regulirane vode sama produbljavala korito. To se mislilo postići u cilju poboljšanja parobrodске plovidbe od Osijeka do Žakanja.

Sirina inundacionog područja od ceste do dravskih meandara je u maksimumu do 14 km, mjereno u smjeru, gdje je nekoć stajalo selo Brod, čijom površinom danas teče mutna Drava.

Duž Drave nailazimo na ove nadmorske kote: 117, 113, 111, 112, 115, 109. U inundacionom području nalazimo kote: 117, 113, 113, dakle izrazito inundaciono tlo. Ali ovdje već nalazimo i još jedan viši plato sve do ceste, a taj ima nadmorske visine: 124, 121, 123, 125, 128, 120 itd. O tom drugom platou govorit ćemo u slijedećem intervalu. No i ovaj je plato pod inundacijom mnogobrojnih potoka, koji pritječu sa Bilo-gore jugozapadno od ceste. I danas su tu bare, ali su pošumljene. Vidi se da ima i nanosa živog pijeska. Ovaj kraj je u rimsko doba bio svakako isto močvaran, kao i njegovi već prije spomenuti susjedi.

Uzdruž ceste nalazimo kote: 146, 131, 122, 123, 126, dakle najmanje 5–7 metara iznad Drave. Cesta teče skoro paralelno s tokom Drave. Cesta je i tu vođena pravcima, koji su poslije korigirani. Dakako, da li su to pravci stare rimske ceste, tko bi to mogao nakon toliko stoljeća ustvrditi. Svakako u inundacionom području jedva da se mogla graditi povoljna cesta, kada je zapravo nema ni danas. A vidi se da je kraj veoma slabo napučen, kada je ovdje i danas samo jedno selo, Ferdinandovac. Cesta koja vodi onamo, izgrađena je nasipanjem šljunka. Ona vodi od Kloštra u pravcu k sjeveru. Kod Budrove vodi put na jug na Gradinu, kota 254.

I tu nalazimo razna interesantna imena uzduž ceste prema planini.

9. LOUTA (LONIA)–STRAVIANIS !/ (KLOŠTAR-GRADAC)¹⁶

U Peutingerovoj Tabuli slijedi sada interval Louta–Sirotis od X rimskih milja (15 km). Jedni vele da bi Sirotis bila Virovitica. Ali kod Virovitice nema ni traga kakovom rimskom ostatku, niti ga je valjda bilo. Neki opet vele da je Sirotis Gradac (selo zapadno od Virovitice). Svakako je u Tabuli Peutingeriani neka ili nejasnost, ili pogreška na ovom mjestu. Međutim utvrđeno je da je Sirotis Gradina, dok je Gradac nosio ime Stravianis, odnosno da je tu bilo mjesto takovog imena.¹⁷

Udaljenost od X rimskih milja (15 km) upravo nas dovodi do mjesta (Stari) Gradac, ili do kote 124.¹⁸ Zamislamo si poprijeke inundacionog područja priječne presjeke, pa ćemo vidjeti da imamo sada pred sobom dvije terase. Radi lakšeg razumijevanja evo tih presjeka za meridijan Gradac i Gradina.¹⁹

Do sada uglavnom leže sva mjesta od Ptujaja ovamo na sjevernom podnožju planine, dok je inundaciono područje aluvijalno. Gornji presjeci pokazuju shematično, kako izgleda daljnji teren nizvodno Drave i Dunava sve do Zemuna. Donja ili aluvijalna terasa negdje je široka 4–5 km (kao tu) a negdje je nema (kao kod Osijeka–Donjeg grada).

Drava kod Gradca tvori posljednje velike meandre. Kod Franićeve ade (na lijevoj obali Drave)²⁰ počinje završavati njen srednji tok. Kod same Franićeve ade Drava tvori veliki luk, sličan ogromnom listu smokve. Taj je dio danas presječen mnogim prekopima. I na ovoj je aluvijalnoj terasi Drava vrludala stoljećima, mijenjajući svoj tok.

Gornja je terasa vjerojatno ista, kakova je bila i u davno doba. Ona je i kulturnija, ali i na njoj ima zatvorenih bara, nastalih od voda, što ih donošaju mnogobrojni brdski potoci. Takovih zatvorenih bara na ovoj višoj (diluvijalnoj) terasi ima osobito južno i jugozapadno od Gradca.

Već kod Kloštra počinju ove dvije terase, ali tamo još nisu ovako izrazite. Ona diluvijalna je tamo posve uska, oko pola km, dok je aluvijalna široka do 14 km, kako je već spomenuto. Iz naprijed priloženih presjeka (kod Gradca i Gradine) vidimo da su mjesta bila smještena na sjevernom rubu diluvijalne terase. Ova se terasa uglavnom sastoji od gline, ilovače, prapora, a ona aluvijalna od pijeska, šljunka, mulja, u kojem se nalezale zadržane ogromna stabla i mnogobrojne grane. U diluvijalnoj terasi pak nalaze se kosti mnogih »pretpotopnih« životinja, ljušture puževa itd.

Cesta je ovuda građena dakle posve na suhom i od poplave sigurnom predjelu. Donja je terasa tu u davno doba bila isto tako divlja kao i uzvodno. Cesta se sada udaljuje od podnožja proplanka, pa ide dalje neprestano ovim rubom diluvijalne terase sve do kraja Drave. Izgleda da se ova cesta ni limes nikada nije doticala ni Virovitice, ni Podravske Slatine, a ni Gornjeg Miholjca, kako ćemo dalje razabrati.²¹

Iz dosadanjeg razmatranja vidimo da je u Tabuli Peutingeriani preskočeno ime Stravianis, Gradac.²² Interval od X rimskih milja (15 km) odgovara,²³ ali nedostaje interval koji slijedi tome. Iako ima ravnih pravaca, cesta je na ovom intervalu znatno korigirana, više od ma kojeg drugog dijela, a na razlog se ne misli.«

Ovdje završavamo s tekstom Franjetića koji se odnosi na ovaj dio Podravine. Vidimo da se on, držeći se svoje pretpostavke o trasi rimske ceste po višem rubnom terenu slično današnjoj, a ne po nižem močvarnom terenu bliže Dravi, udaljuje na nekim mjestima od tradicionalnih shvaćanja, negdje s više, negdje s manje uspjeha.²⁴ Pokušat ćemo dalje ukratko usporedbom s rezultatima novijih istraživanja ustanoviti gdje je Franjetić mogao biti u pravu, a gdje nije.

Kod odsjeka Botivo–Sonista Franjetić se prije svega zabunio, navodeći udaljenost od VIII m. p. između njih, a ne IX, kako je navedeno u Tabuli, što je nekako i realnije. Vidjeli smo naprijed Franjetićevo mišljenje da su Botivo i Jovia dva različita mjesta, (Botivo, Jalžabet, a Jovia Poljanec), te da su kod Jalžabeta stvarno otkriveni antički ostaci.²⁵ Sto više, Stjepan Vuković je ovdje ustanovio tragove ceste Mursa–Poetovio, dakle one koja nas zanima, u smjeru zapada sve do iza mjesta Trnovac, a u smjeru istoka sve do blizu Ludbrega.²⁶ Međutim, dok Franjetić u Ludbregu traži Sonistu, koja bi po Itin. Hieros. od Poetovija bila udaljena 46 m.p., što bi

odgovaralo udaljenosti Ludbrega od Ptuja (po današnjoj cesti), koja iznosi 68 km, to neki današnji istraživači stavljaju u Ludbreg Jovia-Botivo.²⁷ . . . U svakom slučaju, novija istraživanja su pokazala da se na mjestu Ludbrega, na raskršću antičkih cesta, razvilo jedno naselje zgusnutog tipa, koje je činilo i mostobran za prijelaz preko Bednje²⁸, dakle, cesta Poetovio-Mursa prolazila je i tu.

Što se tiče odsjeka Sonista-Piretis, koji Franjetić vodi od Ludbrega do sredine Koprivnice, možemo navesti da je još 1937. godine tadašnji kustos Arheološkog odjela Narodnog muzeja u Zagrebu, Josip Klemenc, registrirao kod sela Kunovec Brega zapadno od Koprivnice, »tragove stare rimske ceste koja je na tom mjestu vodila sjeverno od sadašnje ceste i cca 800 m istočno prelazila na južnu stranu, pa vodila na obronke niskih gorica prema Koprivnici«, naglašavajući odmah zatim da ona ne vodi u grad nego skrene južno od Koprivnice.²⁹ To se slaže s navodom u već citiranom radu B. Vikić i M. Gorenc iz 1969. godine, da u samoj Koprivnici dosad nema značajnijih antičkih nalaza.³⁰ M. Fulir pak našao je tragove rimskog puta od Kunovec-Brega prema Ludbregu.³¹ Tako, iako je cesta Poetovio-Mursa dokazana u blizini Koprivnice, to ipak nije sigurna lokacija Piretis, koji bi se po udaljenosti od Poetovija-60 m.p. milja, odnosno 89 km, morao nalaziti negdje u reonu Koprivnice (udaljena od Ptuja 88 km, odnosno 59,5 milja). Otuda ovdje i najviše neslaganja. Tako je Kukuljević locirao Piretis, odnosno Mutatio Peritur po Itin. Hieros, kod Lunkoveca pri Koprivnici,³² a po njemu u novije doba i Z. Lovrenčević.³³ U najnovije doba, međutim, Zeljko Demo, na osnovi nalaza antičke arhitekture i ceste kod Draganoveca kod Koprivnice, pretpostavlja da se tu mogao nalaziti Piretis.³⁴

Za odsjek Piretis-Luntulis (po Franjetiću Koprivnica-Virje), Franjetić misli kako smo vidjeli naprijed da raspored ulica Virja i cesta u okolišu daje na karti utisak, kao da i sada tamo stoji kastrum. Međutim, Branka Vikić i Marcel Gorenc u već spomenutom radu iz 1969. godine³⁵ misle da se na dijelu Virja koji nosi ime Gradišće, oblikom i konfiguracijom tla pokazuje, da se tu nalazi srednjovjekovni grad sa zatrpanim opkopima i zidovima . . . Lovrenčević pak tu stavlja antički Lentulis,³⁶ kao i Kukuljević.³⁷

Lovrenčević za ovaj odsjek navodi niz zanimljivih podataka o tom odsjeku ceste Poetovio-Mursa, koja da se ovdje nalazi na maloj dubini kod poljodjelskih radova, gradnje kuća, kopanja kanala itd. Prve njene tragove opazio je još 1938. godine Viktor Hoffiller, tadašnji direktor Arheološkog muzeja u Zagrebu, kod sela Glogovca istočno od Koprivnice, a vodila je odatle na jugoistok prema Plavšincu, gdje su nađeni njeni tragovi 1965. godine. Još 1962. godine zapažena je dalje prema istoku u Novigradu Podravskom na maloj dubini na više mjesta, te se tu mogla ustanoviti i njena širina (4-5 m), kao i način gradnje: na krupnije riječne valutice i poligonalno kamenje bio je nasipan sitniji šljunak i dobro nabijen.³⁸ Moramo napomenuti da na ovom sektoru Franjetić spominje Glogovec, Plavšinci i Novigrad, ali samo kao imena mjesta jugozapadno od današnje (i po njemu tu pretpostavljene rimske) ceste, odnosno na sjeveroistočnom proplanku Bilogore, dakle cesta je tu išla čak po višem terenu, nego je Franjetić pretpostavljao.

Odsjek Luntulis-Louta (Virje-Kloštar), (odnosno u tekstu Virje-kota 123 kod ušća Suhe Katalene u Katalenu), je, kako smo vidjeli, Franjetić najproblematičnije

obradio, odnosno bez ikakvog konkretnog ukazivanja na neko mjesto, a tu mu se potkrala i greška u udaljenosti. Lovrenčević međutim baš tu ima niz tragova rimske ceste Poetovio-Mursa, koja je od Virja po njemu skretala na jug prema Šemovcima (uočljiva po tom, što nad njom slabo rastu usjevi), pa zatim sjeverno od Mičetinaca, odakle je skretala na jugoistok do Čepelovca. Kloštar Oderjan dodirivala je s južne strane, a potom je vodila prema Maloj i Velikoj Črešnjevici.³⁹ Branka Vikić i Marcel Gorenc u spomenutom djelu na ovom odsjeku ne spominju lokalitete koje spominje Lovrenčević, ali zato ni tragove ceste,⁴⁰ no zato na osnovi evidentiranih lokaliteta i toponima pretpostavljaju na ovom području bar dva kraka antike magistrale, koji teku paralelno u pravcu sjeverozapad-jugoistok, od kojih se jedan više drži sjevernih obronaka Bilogore, a drugi prolazi nizinom, koja se širi prema sjeveru do desne obale Drave.⁴¹ Ipak je i tu Franjetić bar teoretski u pravu, pošto se može uzeti da je nizinski krak ipak nastao u kasnije rimsko doba, kad su se prilike sredile, iako za južni krak nije dao konkretne podatke.

U zadnjem po nama navedenom odsjeku, Louta-Stravianis (rekli smo da je Franjetić tu pobrkao virovitički s našičkim Gradcem, te da bi tu trebalo stajati »Cocconis«), po Franjetiću Kloštar-Gradac, vodi on cestu Poetovio-Mursa, opet bez ikakvih konkretnih podataka, na rub diluvijalne terase kod Starog Gradca sjeverozapadno od Virovitice. Međutim Lovrenčević ima i za ovaj odsjek konkretnih podataka, pa navodi nalaze Gustava Fleischera 1890. godine tragova ceste između Kloštra i Prugovca, te potom kod Velike Črešnjevine, gdje je na predjelu Krčevine još i danas vidljiva. Dalje prema jugoistoku cesta se jasnije ocrtava kod Turnašice i Vukosavljevice, gdje Kukuljević locira rimsko naselje Jovia Cardono. Mutatio Cocconis nalazila se, po Lovrenčeviću, na području današnje Špišić-Bukovice, do koje je cesta dolazila stotinjak metara južnije od kota 144, 131 i 146. Tu je prema lokalnoj tradiciji morala postojati još jedna cesta, koja bi imala voditi na jugoistok; također prema zapažanju stanovništva glavna je cesta dalje vodila prema Virovitici (što Franjetić poriče), no kod Korije da je primijećen jedan odvojak koji je skretao prema Gradcu, gdje se spajao s odvojkom koji je od Pitomače dolazio Dravskom ulicom. Lovrenčević ujedno smatra dvije gradine kod Gradca za srednjovjekovne.⁴²

Na ovom odsjeku B. Vikić i M. Gorenc spominju samo starohrvatsku nekropolu na Kranjčevom brijegu u Starom Gracu, malu uzvisinu na kojoj je izgrađena seoska klasicistička crkva u Špišić-Bukovici, pod kojom su možda starije ruševine gradišta, crkve ili antičke arhitekture, te skeletne grobove bez karakterističnih priloga u parku bivšeg dvorca kod sela Korije.⁴³ Kako vidimo, još ni izdaleka nisu riješeni svi problemi, niti uzeti zajednički stavovi što se tiče lociranja trase ceste i stacija na njoj, ali će najvjerojatnije ipak biti stajalište da se radi o sistemu paralelnih cesta, čije nas povremeno preplitanje zapravo i dovodi do grešaka i nedoumica. Franjetićev rad je sa svoje strane ipak ukazao na reone gdje trebamo tražiti onaj nutarnji, viši krak: on sam to uglavnom nije mogao dokazati, pošto tada još nisu započela novija istraživanja, koja su dovela do konkretnih rezultata. Dalja istraživanja trebalo bi svakako dovršiti prije gradnje predviđenih hidrocentrala na tom području.

BILJEŠKE:

1. Antun Bauer, Ing. Radoslav Franjetić, 1881–1959, Osječki zbornik 8/1962, 357–359
2. Ibid.
3. Ibid.
4. Zapisnici sjednica Privremenog odbora Arheološkog kluba Mursa od 3. IV, te 21. IV 1933. zatim zapisnici sjednica odbora istog društva od 21. IV. i 7. VI. 1934., zapisnik druge glavne skupštine AK Mursa od 4. VI. 1935, te zapisnik sjednice od 12. I. 1937. A. Bauer ne spominje datum Franjetićevog odlaska u Zagreb; to bi moglo biti 1937. godine, pošto se od zadnjeg gore navedenog zapisnika Franjetić više ne spominje u spisima »Murse«.
5. A. Bauer, o.c.
6. Glavna su djela: B. Vikić–M. Gorenc, Prilog istraživanju antičkih naselja i putova u sjeverozapadnoj Hrvatskoj, Zagreb 1969; M. Fulir, Topografska istraživanja cesta na varaždinskom i međimurskom području, Razprave SAZU VI, 1969; Z. Lovrenčević, Rimske ceste i naselja u bilogorsko-podravskoj regiji, I, Arheološki pregled 21, 1980, 233–248 II, Arheološki pregled 22, 1981, 195–208
7. Vidi o tom I. Šarić, Antičko naselje u Petrijancu, Materijali 13/1977, 49–50
8. B. Vikić–M. Gorenc, o.c., str. 4
9. O.c., str. 8–10
10. Tj. početkom tog razdoblja, jer su po našem mišljenju i tokom rimskog doba vršene i tu razne promjene i poboljšanja.
11. U prethodnom tekstu Franjetić stavlja Botivo na plato u blizini kote 185 kod sela Jalžabet; cesta je po njemu išla obronkom planine pored potoka Plitvica.
12. Po Franjetićevom tekstu u prethodnom dijelu rukopisa trebalo je s tom udaljenošću doći do Ludbrega, koji je po njemu Sonista.
13. Franjetić tu navodi kao glavnu (?) razliku između (režima) Save i Drave razliku u zaleđivanju. Osim toga Sava teče puno mirnije od Drave, koja ima skoro četiri puta veći pad. Sava je i zaštićena s obje strane planinama, osobito sa sjevera, dok je Drava izložena sjevernim vjetrovima.
14. Limes je na odsjeku Poetovio–Mursa mogao biti uspostavljen samo vrlo kratko vrijeme početkom I st., tj. do osvajanja prekodravske Panonije, nakon čega više nije bio potreban; osim toga u to rano doba i za kratko vrijeme i nije mogao biti onako uređen, kao sektori dunavskog itd. limesa u kasnije doba, što Franjetić zaboravlja.
15. Franjetić uopće ne navodi gdje je ta kota 123, istočno ili zapadno od Kloštra, i da li tamo ima kakovih nalaza, koji bi opravdavali tu atribuciju. Međutim, preračunavajući cestovne udaljenosti sa Tabule Peutingeriane u kilometre, i uspoređujući ih sa stvarnim udaljenostima današnjih mjesta Virja i Kloštra, došli smo do zaključka, da bi to moglo biti 4–5 km zapadno od Kloštra. Da li ima tamo kakovih nalaza, ne znamo. Franjetić međutim dalje više ne vodi računa o toj udaljenosti, već nastavlja dalje s računanjem od Kloštra. Isto tako Franjetić uopće ne spominje da se u Itin. Hieros. ne spominje Louta, nego (na nešto većoj udaljenosti od Mansio Lentolis, tj. X m.p. rimskih milja) Mutatio Cardono; po našem mišljenju moglo bi se i tu raditi u stvari o dva razna mjesta, a ne o jednom s dva imena kako neki misle.
16. Franjetić tu potpuno neosnovano brka Stari Gradac kod Virovitice (koji bi eventualno mogli identificirati s Mutatio Cocconis po Itin. Hieros.) i Gradac kod Našica, koji je stvarno identificirati sa Stravianis, tako da bi ovdje i dalje u tekstu trebalo stajati Cocconis.
17. Za Stravianis vidi gore. Stari Gradac je selo na današnjoj podravskoj magistrali, udaljeno 15 km sjeverozapadno od Virovitice, a Gradina je selo (i teren tik zapadno od nje) udaljeno 10 km sjeveroistočno od Virovitice, odnosno 6 km sjeverno od Suhopolja, te bi u stvari trebalo govoriti Gradina kod Suhopolja. Tu se Franjetić (kod Gradine) udaljuje od sjevernih obronaka Bilogore kojima teče i današnje cesta, pa vodi rimsku cestu dalje u nizinski prostor prema Dravi. Što se tiče njegove opaske o nekoj pogreški u Tabuli Peutingeriani, tu u Tabuli stvarno nedostaje neko mjesto i odgovarajući razmaci, kojemu bi vjerojatno odgovaralo Cocconis iz Itin. Hieros. i Itin. Anton.
18. Franjetić je tu potpuno smetnuo s uma onih 4–5 km razlike od kote 123 do Kloštra, pa mjeri tu udaljenost od Kloštra, od kojega do Starog Gradca po karti stvarno ima 14 km.
19. Franjetić je u tekstu priložio dva crteža presjeka diluvijalne (više za 9 m i širine 6–7 km kod Gradca, odnosno više za 15 m i široke također 6–7 km kod Gradine) i niže aluvijalne terase, široke i kod Gradca, i kod Gradine 4–5 km, od obronaka Bilogore do sjeverne obale Drave; kote »diluvijalne« terase kod Gradca su 116, kod Gradine 118, aluvijalne 109, odnosno 107 m, sjeverne obale Drave 107, odnosno 103 m. Lokaliteti Gradac i Gradina nalaze se na samom rubu »diluvijalne« terase.
20. Oko 9 km zapadno od Barča.
21. Ovu Franjetićevu tvrdnju pobija stvarni ostatak ceste Poetovio–Mursa u šumi kod Gornjeg Miholjca, po fotografiji iz tridesetih godina koja se čuva u Muzeju Slavonije.
22. Vidi bilješku 16.
23. Franjetić udaljenost Louta–Sirotiš–X. m.p. kako je navedeno u Tabuli Peutingeriani računa kao udaljenost Kloštar–Stari Gradac, što iznosi, kako smo naveli, 14 km. Tu je inače u Tabuli stvarno izostavljena jedna postaja, jer je npr. stvarna udaljenost između Loute (Kloštar?) i Sirotiš (Virovitica?) barem dva puta veća od udaljenosti za taj razmak u Tabuli.
24. Naročito se razilazi u nekoliko idućih intervala prema Mursi. Tu inače ispravno uočava još jednu grešku (u stvari dvije) u Tabuli – izostanak jedne postaje (u stvari dvije!) između Marimianis i Vereis. Zračna udaljenost između Ptuja i Osijeka je po Franjetiću 244 km, pa dužina rimske ceste može biti samo veća od nje, nikako manja, i mogla bi se približavati udaljenosti današnje ceste Osijek–Ptuj koja preko Donjeg Miholjca iznosi 275 km, odnosno oko 186 milja računajući od Donjega grada Osijeka, gdje je bila Mursa.
25. Vidi bilješku 9
26. S. Vuković, Osvrt na članak M. Fulira »Osvrt na položaj današnjeg Varaždina u nizu nekadašnjih rimskih postaja«, GMV Varaždin 1970, u »Vijesti muzealaca i konzervatora Hrvatske, god. XX, br. 1, 1971, str. 32
27. B. Vikić–Belančić, Tipovi naselja u sjeverozapadnoj Hrvatskoj, Materijali 13/1977, str. 42–44
28. B. Vikić–M. Gorenc, 1969, str. 16
29. J. Klemenc, Putni izvještaj 1937. godine, citirano po Ž. Demo, Rezultati arheoloških iskopavanja ranocaranske nekropole u Kunočevu Bregu kraj Koprivnice, Podravski zbornik 82–Separat arheologija, str. 279
30. B. Vikić–M. Gorenc, o.c., 17
31. M. Fulir, Rimske saobraćajnice, Varaždinski vjesnik od 1. VIII. 1964. – citirano po B. Vikić–M. Gorenc, o.c., str. 17 i bilj. 6
32. I. Kukuljević, Panonija rimska, Rad JAZU 23, 1873.
33. Z. Lovrenčević, o.c. I, 236
34. Ž. Demo, Draganovec, Koprivnica – antička postaja Piretis (Peritur)?, Arheološki pregled 23, Beograd 1982, 71–75, T. XXXV–XXXVI
35. B. Vikić–M. Gorenc, o.c., 20
36. Z. Lovrenčević, o.c., 235
37. I. Kukuljević, o.c., 110
38. Z. Lovrenčević, o.c., 234
39. O.c. 235
40. B. Vikić–M. Gorenc, o.c., 20–22
41. O.c., 23
42. Z. Lovrenčević, o.c., 236
43. B. Vikić–M. Gorenc, o.c., 23

EIN TEIL DER RÖMISCHEN STRASSE POETOVIO-MURSA IM DRAUTAL (PODRAVINA) NACH DER HANDSCHRIFT ING. R. FRANJETIĆ' S »WIE KONNTE DER RÖMISCHE LIMES LÄNGS DER DRAU AUSGESEHEN HABEN?«

In dieser Arbeit wird ein Teil der Handschrift des Ingenieurs Radoslav Franjetić (1881–1950)^{1–3} veröffentlicht, der durch viele Jahre als hydrotechnischer Fachmann in Osijek und in Slavonien tätig war.

Als passionierter Liebhaber der Vergangenheit dieses Gebietes interessierte er sich auch für seine Geschichte und Denkmäler und betätigte sich als Mitarbeiter des Zagreber und des Osijeker Museums. Des-

halb wurde er schon im Jahre 1911 zum ehrenamtlichen Konservator ernannt, dem ersten in Slavonien, und war seit der Gründung des »Archäologischen Klubs Mursa« in Osijek 1931 bis zur Übersiedlung nach Zagreb 1937 sein ständiger und sehr aktiver Mitarbeiter.

Franjetić hinterliess eine grosse Zahl Handschriften, Karten, Pläne, Grundrisse, Terrainprofile usw., in denen er bemüht war die Kenntnisse aus seinem engeren Fachbereich sowie die Beobachtungen vom Terrain mit den Angaben aus der damaligen archäologischen Literatur über die Altortümer auf diesem Terrain in Beziehung zu bringen. Eine von seinen Handschriften ist die oben angeführte, die sich zur Zeit im Osijeker

Museum Muzej Slavonije befindet und die vom Autor schon gegen das Ende seines Lebens verfasst wurde. Die Handschrift ist unvollendet geblieben, mit zahlreichen Verbesserungen und Ergänzungen, so dass es recht schwierig war einen zusammenhängenden Text daraus herzustellen. Wir waren bemüht, soweit es möglich war, uns getreu an den Text des Autors zu halten und nur die notwendigsten Korrekturen vorzunehmen.

Die Grundidee Franjetić's bestand darin, dass es am Anfang der römischen Herrschaft (I. Jahrh. n.A.) in diesen Gebieten aus naturgegeben Gründen nicht möglich war eine Strasse, bzw. einen Limes im Innundationsgebiete der Drau zu bauen, so dass diese auf dem Sektor, den wir bearbeiten (und auch den vorangehenden von Poetovio bis Jalžabet) auf einem höheren Terrain, dh auf den nördlichen Abhängen der südlichen Randgebirge Kalnik und Bilogora gebaut werden mussten. Auf dem Teil von Ludbreg (nach Franjetić Sonista) bis Stari Gradac bei Virovitica ging seiner Ansicht nach die Römerstrasse annähernd gleich wie die Trasse der heutigen Strasse und so wären die entsprechenden Ortschaften auf der Tabula Peutingeriana, an die er sich hält, in Ludbreg, Koprivnica, Virje, Kloštar (bzw. in

der Umgebung von Kloštar) und Stari Gradac bei Virovitica zu suchen.

Im zweiten Teil unserer Arbeit vergleichen wir die Ergebnisse der neueren Forschungen, die erst nach dem Tode Franjetić's konkretere Resultate für einige Teile dieses Sektors ergeben haben,⁶ und es zeigte sich, dass in Bezug auf den Teil von Jalžabet bis Virje Franjetić im grossen ganzen Recht hatte und dass östlich von Virje die Strasse sogar südlicher lag als er es vorausgesetzt hatte.³⁹ Die neueren Forschungen haben gezeigt, dass die Trasse der Strasse Poetovio-Mursa auf dem genannten Sektor (und auch westlicher) aus zwei mehr oder weniger parallel laufenden Zügen bestand, der eine unmittelbar am Flussufer laufend und der andere in einer grösseren Entfernung vom Innundationsgebiete.⁸ Dieser zweite Zug stimmt im Grunde mit der Behauptung Franjetić's überein. Was den ersten Zug betrifft, hat er selbst an einer Stelle in seiner Handschrift zugeben, dass ein solcher bestanden habe, aber in der späteren römischen Zeit.

Übersetzung:
Marija MALBAŠA