

RADOVI  
Zavoda za znanstveni rad  
HAZU Varaždin

UDK 625.7:902/904(497.523)“652“  
Prethodno priopćenje  
Preliminary Communication

NEVEN TURKALJ  
Varaždinske Toplice  
turkaljneven@gmail.com

Primljeno: 20. 07. 2023.  
Prihvaćeno: 25. 09. 2023.  
DOI: <https://dx.doi.org/10.21857/y26kecg8e9>

## RIMSKA CESTA CIMERPLAC - KAMEŠNICA (SREDNJOVJEKOVNA VIA MAGNA)

U radu je prikazana kamena cesta kroz Kalničko gorje koja spaja dolinu rijeke Bednje i južnu stranu Kalničkog gorja. Svojim karakteristikama odgovara rimskoj gradnji u vrijeme nakon rimskog osvajanja Ilirika. Navedeni su i komentirani dosadašnji radovi koji se bave rimskim cestovnim graditeljstvom u sjeverozapadnoj Hrvatskoj i tehničkim karakteristikama rimskih cesta. Predložena su rješenja nekih otvorenih pitanja o pravicima trasa rimskih puteva, prvenstveno prema Sisku i o postajama u znanim kasnoantičkim itinerarima. Navedeni su razlozi zbog kojih bi opisani put odgovarao srednjovjekovnoj Via magni. Detaljno je opisana ruta ceste i navedena je vidljivost rimskih dijelova ceste po udaljenostima, od njezina početka do spuštanja u potkalničku nizinu. Uspoređene su tehničke karakteristike ceste s dosadašnjim saznanjima o rimskim cestama. Karte i fotografije upotpunjuju prikaz.

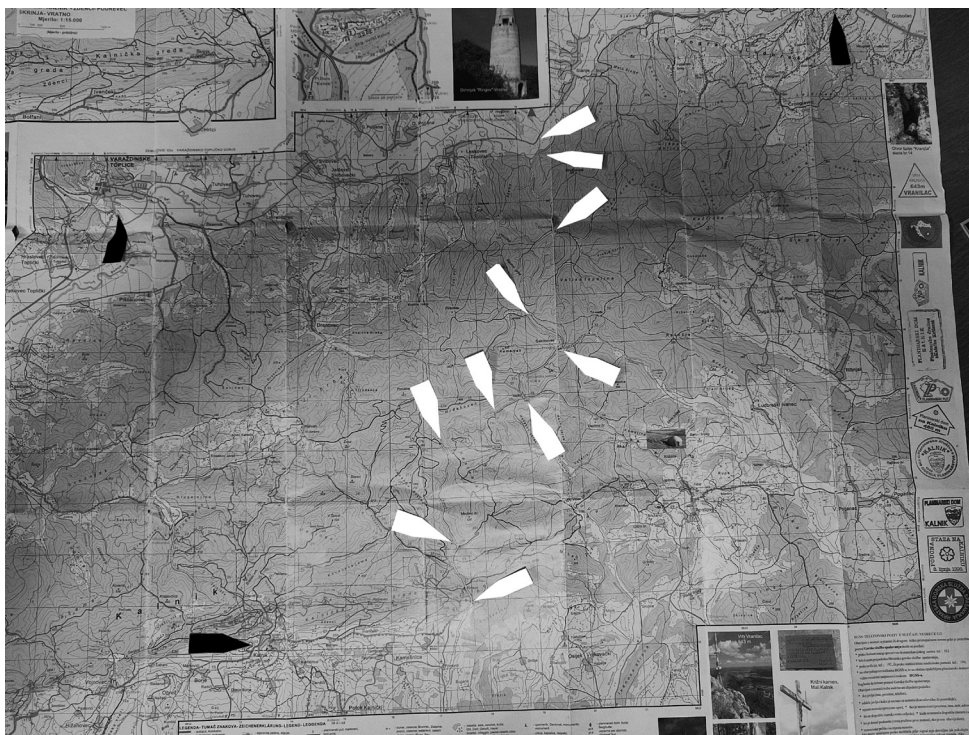
**Ključne riječi:** rimska cesta; Via magna; Via Colomani regis; Aqua lasae; Iovia.

### 1. UVOD

Cilj ove studije je prikazati cestu kroz Kalničko gorje, cestu koja je po svemu sudeći pomno planirana, konstruirana i građena. Baš kao i drugim spomenicima iz tog doba, rimska baština na tlu Hrvatske bogata je i cestama. Rimske ceste nastavile su se koristiti i u srednjem vijeku, sve do današnjeg vremena. Budući da u okolici nisu zabilježene predaje o gradnji kamenih cesta nakon vremena carice Marije Te-

rezijske, kada je takva cesta mogla nastati, slobodan sam pretpostaviti i razložiti razloge zašto bi navedeni put bio rimski.

Njezin pravac kroz gorje spaja dravsku nizinu, preko nizine Bednje, s nizinom južne strane Kalničkog gorja. Također je moguće da je taj pravac u antici korišten i kao pravac iz dravske nizine prema Sisku, odnosno *Via magna* koja spaja Varaždin i Križevce u 13. stoljeću a za kojom se često traga u pregledanim radovima. Pravo je čudo da cesta iz ovog izlaganja nije navedena nigdje u dostupnoj literaturi, iako je relativno dobro očuvana i još uvijek u funkciji, dobrim dijelom bez nekih dodanih elemenata. Studija se temelji na terenskom istraživanju koje je provedeno u razdoblju od listopada 2022. do ožujka 2023. godine, uz proučavanje povijesnih izvora i itinerara te recentne kartografije.



Karta 1. Svijetlim strelicama je označen rimski put, a tamnim bitna rimska mjesta Aquae lasae, Iovia, Kalnička tvrđava  
(Karta: Z. Smerke: Kalničko gorje, 2008.; foto: N. Turkalj)

## 2. POVIJESNI KONTEKST NASTANKA RIMSKIH PUTEVA U OKOLICI (Karta 1)

Poznata je rimska ljubav prema termama. Varaždinske Toplice (Slika 1), kao lječilišni centar, privlačile su mnoge putnike, uključujući visoke dužnosnike Rimskog carstva, što je vidljivo iz kamenih spomenika visokih vojnih dužnosnika, pa čak i careva (Karakala, Konstantin). Posjećenost je zahtijevala i primjeren pristup, što je bilo moguće s obzirom na prisutnost rimskih legija poznatih po gradnji cesta. Nakon gušenja ustanka dvaju Batona (7. – 9. g. n. e.), najgoreg rata nakon punskih ratova, na tom su području boravile legije poznate po cestogradnji. VIII legija Augusta (Oktavijan August osvajao je Ilirik i konačno ugušio ustanak) i XIII legija poznate su kao takve.<sup>1</sup> Svakako je pacifikacija Ilirika zahtijevala primjerenu prometnu infrastrukturu, a velik broj ostataka manjih puteva zabilježen je u okolici Varaždina i okolnih mjesta.<sup>2</sup> Nakon smrti Oktavijana Augusta 14. g. n. e., car postaje Tiberije, a upravitelj Ilirika Dolabela. Pod njegovom upravom vrlo brzo se grade ceste iz Dalmacije prema, odnosno po novopokorenoj Panoniji.<sup>3</sup> Aquae lasae pripadale su administrativno pod grad Ptuj (Poetovio) i geografski bile blizu rimskog cestovnog pravca Poetovio - Mursa. Na tom putu nalazio se i gradić Ludbreg (Iovia). Ludbreg se nalazi u istoj dolini rijeke Bednje kao i Varaždinske Toplice, gdje se ista spaja s dravskom nizinom. Plodna dolina rijeke sigurno je bila naseljena i eksploatirana u rimsko doba, o čemu svjedoče ostatci villae rustice u selu Tuhovcu, nedaleko od urbanih Toplica. Dolinom je morala prolaziti i prometnica koja ih je povezivala. U Ludbregu, u smjeru Varaždinskih Toplica, zabilježeni su ostaci rimske ceste.<sup>4</sup> Dolina rijeke Bednje omeđena je sa sjeverne strane Varaždinsko-topličkim gorjem prema dravskoj dolini, a s južne strane obroncima Kalničkog gorja.

<sup>1</sup> Ivan MILOTIĆ, *Rimska cestovna baština na tlu Hrvatske*, Hrvatsko društvo za ceste- VIA VITA, Zagreb, 2010., 390. Miroslav FULIR, *Topografska istraživanja rimskih cesta na Varaždinskom i Medjimurskom području*, P.o., Slovenska akademije znanosti in umetnosti, Razprave, Razred 1, sv. VI, Ljubljana, 1969., 365-366.

<sup>2</sup> I. MILOTIĆ, n. dj., 397-399. ; M. FULIR, n. dj., 369, 372-391.

<sup>3</sup> Ivo BOJANOVSKI, "Dolabelin sistem cesta u rimskoj Dalmaciji", *Akademija nauka i umjetnosti Bosne i Hercegovine, Djela, knjiga XLVII, Centar za balkanološka ispitivanja, knjiga 2, Sarajevo, 1974.*, 15.

<sup>4</sup> M. FULIR, n. dj., 378.



Slika 1. Rimsko svetište i proročište u Varaždinskim Toplicama.  
U daljini obronci Kalničkog gorja. (foto: N. Turkalj)

### 3. OPIS TRASE I DANAŠNJE KARAKTERISTIKE CESTE

Otpriblike na pola puta između Ludbrega i Toplica (Slika 2), između sela Leskovca Topličkog i Slanja, postoji most preko Bednje, blizu mjesta zvanog Cimerplac, ispod vrha znakovitog imena Stražbenica. Smještena na prijelazu doline Bednje prema Dravskoj nizini, Stražbenica "nadzire" dolinu Bednje do Toplica, nizinu Drave oko Ludbrega i Kalničko gorje do Vranilca. Od Cimerplaca, odnosno mosta preko Bednje, do sela Kamešnica, preko planine Kalnik, postoji neasfaltirana cesta, koja na mnogim dijelovima otkriva pomno složeno kamenje i jasno uređene veće rubne kamene koji definiraju rub ceste. Na dijelovima gdje je kolnik vidljiv punom širinom, vidljivo je i centralno uzdignuće za drenažu vode. Širina ceste od najmanje 3,6 m povećava se do 4,7 m na zavojima. Jednim dijelom puta rimski sloj ipak nije vidljiv, zbog nanosa novog šljunka, izgledom na obični makadam, dok se na velikom dijelu puta može nazrijeti kamenje koje je bojom i veličinom isto kao i originalna rimska cesta unutar novonavezenog šljunka. Put je relativno dug, proteže se kroz šumu ili srušenu šumu i konstrukcijski je riješen bez jako strmih uspona. Prelazeći iz doline Bednje i posredno nizine rijeke Drave, preko planine, cesta silazi u potkalničku nizinu, također vjerojatno dobro nastanjenu i u rimsko doba i u srednjem vijeku. Na izlazu iz gorja u kalničku nizinu, nalazi se romaničko-gotička crkva (Slika 3), što



upućuje na to da je mjesto bilo dobro posjećeno u srednjem vijeku i da je tuda mogla prolaziti Via magna. Nekoliko kilometara od tog mjesta, u smjeru zapada, na liticama planine, nalazi se utvrda Kalnik. Ona je gotovo sigurno korištena u vojne svrhe u rimsko doba, a najpoznatija je po ugošćenju kralja Bele IV. 1241. godine, kada nije bilo kamene novogradnje, kakvu bi zahtijevalo utočište pred Mongolima, nego je ondje bila kamena utvrda još iz antike.



Slika 2. Raskršće Varaždinske Toplice – Ludbreg s rimskom cestom. (foto: N. Turkalj)



Slika 3. Romaničko-gotička crkva u selu Kamešnica (stanica na Via magni?) (foto: N. Turkalj)

#### 4. PUT PREMA SISKU I POSTAJA AQUAVIVA

S utvrde Kalnik vidi se velik dio Posavlja, gotovo do Siska. U dostupnoj literaturi neki se autori dotiču pitanja poveznice ceste Poetovio – Mursa sa Sisciom.<sup>5</sup> Moguće je da je upravo taj put bio odvojak prema Sisku i da je Kalnik bio vojno središte jer je cesta Možđenec – Sudovec koja dolazi sa zapadne strane do utvrde Kalnik, poznata i dokazana rimska cesta, iako originalno očuvana u znatno manjoj mjeri od ceste koja je predmet razmatranja. Usmjerenost ceste prema Sisku je gotovo pa pravocrtno prema jugu, preko Križevaca i Ivanić-Grada, što odgovara rimskoj filozofiji što direktnijih puteva.<sup>6</sup> U dostupnoj literaturi također se navode itinerari koji nejasno navode putnu postaju Aquaviva. Budući da je blizu mjesta odvajanja predmetne ceste od današnje ceste Varaždinske Toplice – Ludbreg uređen izvor, za pretpostaviti je kako je za taj izvor pitke vode trebalo posebno naglasiti kako bi ga se razlikovalo od neke druge vode (Slika 4). Aqua vive (izvora) ima svugdje u okoliču, a Aquae lasae su imale termalni izvor. Ako je ovo zapažanje točno, onda bi Pyr

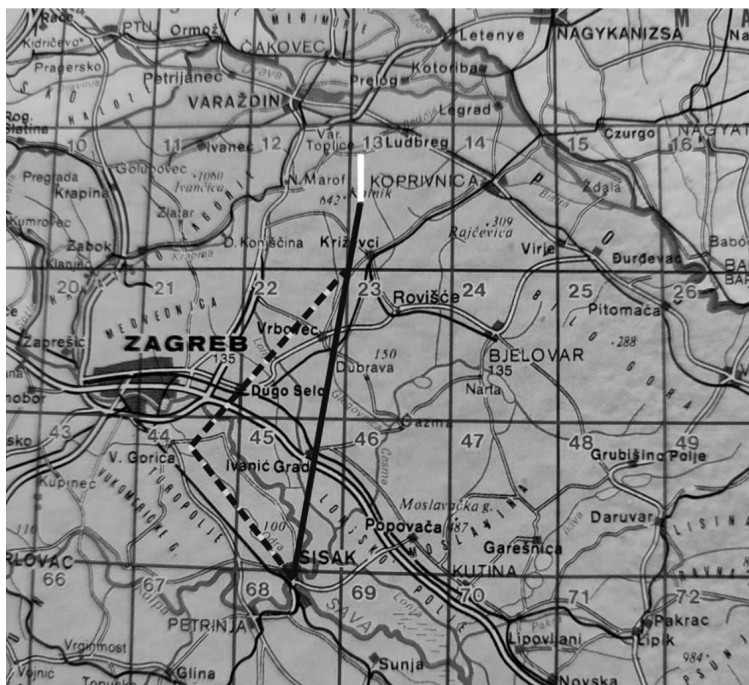
<sup>5</sup> I. MILOTIĆ, n. dj., 364. ; M. FULIR, n. dj., 369.

<sup>6</sup> Siniša VILKE, Povijest cestogradnje, pp prezentacija, [https://www.pfri.uniri.hr/web/dokumenti/uploads\\_nastava/20181106\\_180443\\_vilke\\_Predavanje\\_1.\\_povijest\\_cesta.ppt\\_.Compatibility\\_Mode.pdf](https://www.pfri.uniri.hr/web/dokumenti/uploads_nastava/20181106_180443_vilke_Predavanje_1._povijest_cesta.ppt_.Compatibility_Mode.pdf), 6.

(Komin) bio na otprilike polovici puta između Aquaevive i Andautonije (postaje su navedene u tri kasnoantička itinerara). No, za to utvrditi trebalo bi provesti dodatna arheološka istraživanja između Leskovca Topličkog i Slanja.



Slika 4. Izvor (aqua viva) iza Leskovca blizu križanja ceste (foto: N. Turkalj)



Karta 2. Puna svijetla linija označava rimsku cestu (Via magna) kroz Kalnik. Puna tamna linija – pretpostavljen najbrži put preko Križevaca do Siska. Isprekidana tamna linija je oznaka za odstupanje kojom bi trasa od Križevaca trebala ići do Siska preko Andautonije.  
(Karta: Veliki atlas Hrvatske, 2002.; foto: N. Turkalj)

## 5. KOZJI HRBET

Trasa ceste Aquae Iasae – Kalnik već je bila predmet razmatranja. Gundrum Oriovčanin i prof. Božena Filipan predlagali su kao rješenje put preko sela Drenovec i predjela Kozji hrbet (Slika 5, Karta 3) spominjanog u srednjovjekovnoj darovnici iz 1225. godine (“...inde versus ad viam magnam Cosiherbet que de Cris ducit in Warosd...”).<sup>7</sup> Iako je u relativnoj blizini, oni svakako ne ciljaju na predmetnu cestu. Predloženi pravac njihove trase nalazi se zapadno od “naše” ceste i prolazi pokraj sela Ljubelj. S obzirom na to da autor dobro poznaje teren, na tom putu bi bilo teško svladati uspone kolima i u tom području nema jasnih ostataka veće ceste. Od Kozjeg hrbeta do ceste koju tražimo, danas postoji makadamski šumski kolnik,

<sup>7</sup> Marina ŠIMEK, *Burg Paka*, Gradski muzej Varaždin i Državni arhiv u Varaždinu, Varaždin, 2021., 16.



ali se na njemu ne zamjećuju nikakvi tragovi starije ceste. Udaljenost koju tim makadamom treba prevaliti do rimskog puta je oko 7 km. U skorije vrijeme objavljen je znanstveni članak autora Jere Drpića koji sugerira istu ili sličnu trasu kao i navedeni autori, do koje se došlo računalnom LCP analizom.<sup>8</sup> Rad se bavi srednjovjekovnom *Via magna*, koja je, naravno, sagrađena još u rimsko doba. U članku se navode informacije o kojima bi se dalo raspravljati, ali se jasno daje do znanja da ne postoje nikakvi konkretni dokazi i da su potrebna dodatna arheološka istraživanja. Isto tako iz rada nije vidljivo da je autor upoznat s postojanjem “naše” predmetne ceste. Moglo bi se reći da u skladu s poznatom srednjovjekovnom nepreciznošću, podatak o Kozjem hrbetu i danas zavarava istraživače starih puteva. Treba naglasiti da je podatak iz darovnice o Kozjem hrbetu i *Via magni* smješten u kontekst imovinsko-pravnih poslova, te je spomenuta cesta više orijentir gdje se nalazi Kozji hrbet, nego da ona decidirano prolazi preko njega. Riječ *ad* latinski znači do, a ne *preko*.

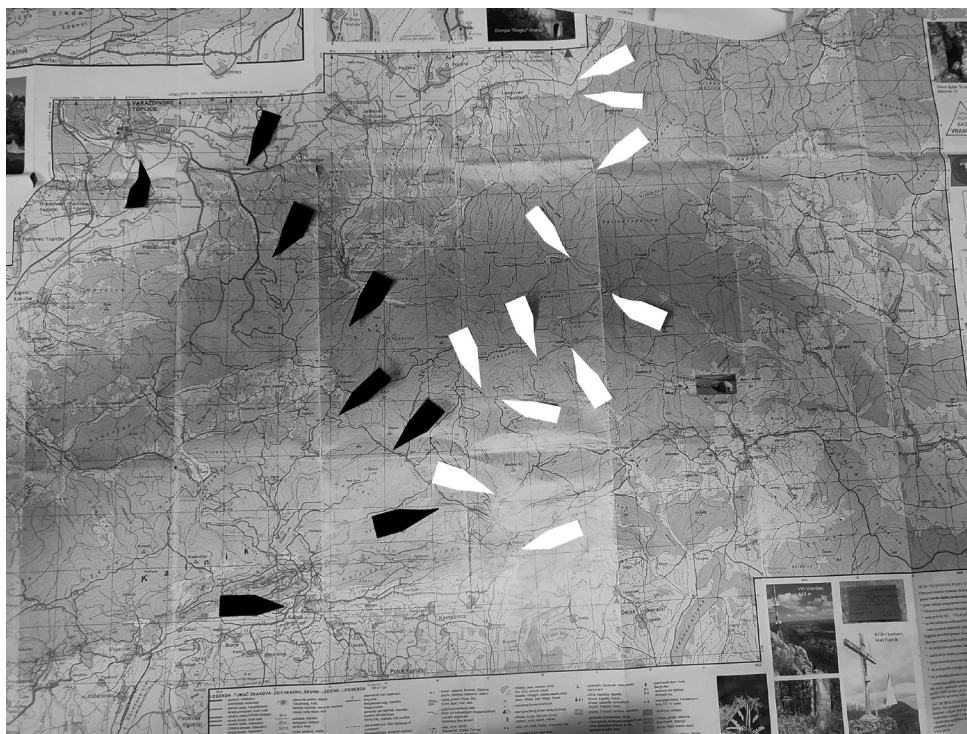


Slika 5. Pogled na Kozji hrbet (foto: N. Turkalj)

---

<sup>8</sup> Jere DRPIĆ, “Prilog poznavanju trase *Via Magna* između Varaždina i Križevaca“, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti Zavod za znanstveni rad u Varaždinu, *Radovi Zavoda za znanstveni rad Varaždin*, 33, Zagreb-Varaždin 2022., 302.





Karta 3. Tamne strelice usmjerene su u pretpostavljeni pravac preko Kozjeg hrbeta, a svijetle pokazuju postojeću cestu. (Karta: Z. Smerke: Kalničko gorje, 2008.; foto: N. Turkalj)

## 6. O LITERaturi

“Rimska cestovna baština na tlu Hrvatske“, Ivana Milotića (2010.) u 20. poglavlju opisuje trasu Poetovio – Mursa i dotiče se poznatih kasnoantičkih i srednjovjekovnih izvora (itinerara), kao i njihovih interpretacija od novovjekovnih autora (I. Kukuljević-Sakcinski, R. Franjetić, M. Fulir). U 21. poglavlju obrađuju se vicinalne (pristupne) ceste u okolici Varaždina. Tu su opisane ceste oko Varaždinskih Toplica i arheološki nalazi koji sugeriraju cestogradnju i ceste, ali nije navedena prometnica koja je predmet razmatranja.

“Topografska istraživanja rimskih cesta na Varaždinskom i Medjimurskom području“, Miroslava Fulira (1969.) opisuje prilike u rimsko doba, pleme lasa prema rimskim izvorima, kao i predrimsku situaciju u naslovnom području (kneževski tumuli). Opisuje brojne ostatke cesta i puteva iz smjera Varaždina prema Varaždinskim Toplicama i prema jugu. Autor prati pravac Poetovio – Mursa i uspoređuje podatke o poznatim postajama iz poznatih itinerara, koji su još uvijek nedovoljno

razjašnjeni. Navodi povijesne zapise i evidentirane arheološke nalaze na tom pravcu. U navedenim se istraživanjima dotiče tema pravca Poetovio – Siscia.

Spomenut je i pravac Aquaviva – Pyrri – Andautonia, uz napomenu da o mjestu Aquavivae nema suglasja niti postoje arheološki dokazi. Tablično se prikazuju podatci iz poznatih itinerara i uspoređuju (redovito) nejednaki podatci o udaljenostima među postajama.

“Burg Paka“, Marine Šimek (2021.) obrađuje područje sa zapadne strane Kalnika, oko utvrde Paka, u poglavlju “Stare staze, putovi, ceste“. Spominje cestu *Via magna*, za koju navodi kako je to *Via Colomani regis*. Taj naziv je srednjovjekovni, odnosno *Via magna* i *Via Colomani regis* je ista prometnica. Navodi i znanu cestu Moždenec – Sudovec na kojoj postoji ostatak rimskog kolnika, a i danas je puk naziva rimskom cestom (nalazi se sjeverozapadno od utvrde Kalnik).

“Rimske putne postaje na području sjeverne Hrvatske u kasnoantičkim itinerarima“, Anđelović Matee (2021.) nakon opisa gradnje rimske ceste i vrsta cesta po važnosti i namjeni, obrađuje kasnoantičke mape (Peuntingerova mapa) i itinerare poznate u današnjim izvorima (*Itinerarium Antonini Augusti*, *Itinerarum picta et adnotata*, *Itinerarium Burdigalense sive Hierosolymitanum*). Posebno se osvrće na postaje (*mansiones*) na putu, uspoređujući podatke iz različitih izvora, a posebno je zanimljivo poglavlje 7.3. *Dionica Petovione – Mursa – Singidunum*. Putne postaje razlikovale su se po uslugama koje su nudile. I u ovom se radu spominju nejasnoće oko postaje *Aquaevivae*.

“Dolabelin sistem cesta u rimskoj Dalmaciji“, Ive Bojanovskog (1974.) obrađuje razvoj cestovne mreže iz Dalmacije prema Panoniji nakon gušenja ustanka Ilira, znanog kao Ustanak dvaju Batona. Odmah po konačnom osvajanju Ilirika, namjestnik Dolabela, i sam sudionik rata protiv Ilira, vrlo brzo gradi raširen sistem cesta po cijelom Iliriku, uključujući i Panoniju. Ceste su širine 3,5 – 4 m, uz proširenja na zavojima, što odgovara i osobinama ceste koju pratimo.

“Povijest cestogradnje“, Siniše Vilkea navodi da je *Via* bila cesta s velikim prometom, na mjestima širine 2,37 m i 4,14 m, a u pravilu širine 2,96 m i 3,56 m, što je odgovaralo razmaku kotača od 86 cm za dvotračne ceste. Na serpentinama se primjenjivalo proširenje i to na širinu od 4,74 m. Širinu su određivali mali radijusi horizontalnih krivina te broj teglećih životinja. Širina “naše“ ceste, u ravnim dijelovima gdje je vidljiva puna širina kolnika, uvijek je oko 3,6 m.

“Prilog poznavanju trase *Via Magna* između Varaždina i Križevaca“, Jere Drpića (2023.) obrađuje moguću trasu srednjovjekovnog pravca Križevci – Varaždin, koju je istraživač pokušao locirati računalnim izračunom. U radu se dotiče i pravca *Aquaviva – Pyr – Andautonia*. Osim što zaključuje kako nema nikakvih arheoloških dokaza za njegovu trasu, nekoliko je navoda koji su upitni u tom radu. U 3. poglav-

lju konstatira kako su skromni nalazi iz antičkog doba u centralnom dijelu Kalnika. Sugerira se da je lokalitet Gradec ime dobio zbog rimske gradine, ali s obzirom na toponime i razmještaj crkvi u Varaždinskim Toplicama ime može biti i slavenskog porijekla, odnoseći se na uzvisinu s koje svatovi promatraju svadbu Jure Zelenog i Maruše. Položaj Kukma ima rimski sloj, ali je vjerojatnije bio "refugij" kroz mnoga razdoblja, nego stalno naselje. U svakom slučaju točno jest da Via magna izlazi iz gorja kod položaja Vratno, ali smjer koji se sugerira siječe našu prometnicu gotovo pod pravim kutem kod lovačke kuće Vratno, na kraju predmetne ceste.

Autor smatra da se i u tom radu, kao i u nekim drugim člancima, previše naglašava važnost mjesta Andautonija. Siscia je bila preveliko mjesto i preblizu da bi Andautonija bila toliko važna teda bi se preko nje išlo u Sisak. Skretanje prema Andautoniji je vjerojatno postojalo kao vicinalna dionica (put preko Pyrija?), ali za važnu prometnicu od Drave prema Sisku logičnije bi bilo da ide direktno na jug, a ne da skreće na jugozapad, pa se vraća na jugoistok. Uostalom, Via magna je išla u Križevce, ali ne preko Pyrija (za kojega se smatra da je rimski naziv za današnji Komin). U ovakvim razmatranjima bilo bi poželjno sagledavati situaciju iz perspektive Rimljana (Karta 2).

## 7. TEHNIČKE KARAKTERISTIKE KOLNIKA

Cesta je velikim dijelom održavana, ali s nanesenim slojevima šljunka. To je razlog što se rimski kolnik ne vidi cijelom dužinom. Eventualna iskapanja bi gotovo sigurno naišla na slojeve originalne ceste u svim njenim dijelovima. Padom važnosti veze Varaždin – Križevci, zbog premještanja usmjerenosti oba grada prema Zagrebu, kao i zbog depopulacije cjelokupnog područja, cesta je ostala neasfaltirana. Danas je koriste uglavnom šumski radnici, lokalni stanovnici, berači gljiva i ostali izletnici. Cesta prolazi lijepim okolišem i potencijalno je turistički atraktivna jer nije prometna. Uz nju su smješteni zanimljivi lokaliteti, a povezuje već sada dva turistički vrlo posjećena mjesta, Varaždinske Toplice i Kalnik. Neugodna je pak činjenica da intenzivna šumska eksploatacija iz dana u dan uništava i cestu i šumu. Na nekoliko mjesta pokraj puta može se vidjeti kamenje strojem pomaknuto iz svoga ležišta u stranu (Slika 6).

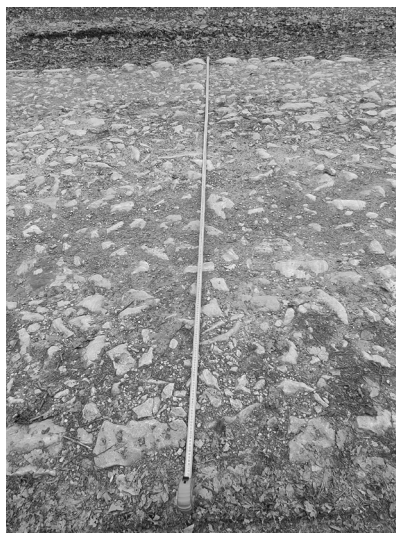
Na mjestima gdje je vidljiva cijelom širinom, savršeno se poklapa s karakteristikama Dolabelinih cesta, odnosno širina ceste je 3,56 m.<sup>9</sup> Ta je širina dovoljna za mimoilaženje dvaju rimskih kola. U zavojima na usponima cesta se širi do 4,5 m (Slika 7). Po sredini je viša nego na rubovima, što omogućuje laku drenažu vode.

<sup>9</sup> I. BOJANOVSKI, n. dj., 31.; S. VILKE, n. dj., 5.

Omeđena je većim rubnim kamenjem, a između njih se nalazi popuna od manjeg kamenja.<sup>10</sup> Originalno kamenje je cijelom dužinom iste boje, sivo-bijele, što upućuje na isti kamenolom. Na mnogim se mjestima može vidjeti novo postavljeno kamenje različitih boja i dimenzija, koji se lako razlikuje od originalnog. Najstrijmiji uspon iznosi 13 %, što je unutar “dopuštenih vrijednosti”.<sup>11</sup>



Slika 6. Radovima izmaknuto originalno kamenje rimske ceste  
(foto: N. Turkalj)



Slika 7. Širina kolnika od 3,6 m gotovo savršeno odgovara ostalim Dolabelinim cestama  
(foto: N. Turkalj)

<sup>10</sup> Matea ANĐELOVIĆ, *Rimske putne postaje na području sjeverne Hrvatske u kasnoantičkim itinerarima*, diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Filozofski fakultet, 2021., 14-15.; S. VILKE, n. dj., 6.

<sup>11</sup> I. BOJANOVSKI, n. dj., 35.; VILKE, n. dj., 3.



## 8. OPIS TRASE, OD SKRETANJA S CESTE VARAŽDINSKE TOPLICE – LUDBREG DO SELA KAMEŠNICE

Odmah po silasku s asfaltirane ceste Varaždinske Toplice - Ludbreg, vidljiva je gruba kamena struktura u sredini makadamske ceste u dužini od 50 m, nakon čega se tragovi stare ceste gube pod novim naslagama makadama (Slika 8). Na 200 m od križanja nalazi se most preko rijeke Bednje. Most je relativno nov, a ispod njega se nalaze ostatci koji bi mogli upućivati na ranije mostove, zidane, ali i kamene. Na dionici od 1 km do 1,5 km ponovo je vidljivo oko 0,5 m u širinu središnjeg dijela ceste. Na 2,7 km udaljenosti nalazi se mjesto Cimerplac, raskrižje na kojem se cestom nastavlja držeći se desne strane. Na istoj zaravni cesta prelazi mostić. Prometni znak iza mosta nas upozorava na uspon od 13 %, najstrmiji na trasi. Kada se prijeđe mostić, ponovo postaje vidljiv desni rub ceste i sljedećih 200 m vide se različiti dijelovi ceste, često i dublji, zbog vododerina koje su skinule gornje slojeve. Na istom se usponu po prvi put vidi čitava širina kolnika i ostaje jasno vidljiva na dionici od 2,7 do 3,5 km (Slika 9). Na tom je mjestu lako izmjeriti širinu ceste, ona iznosi oko 3,6 m, s proširenjem na zavoju na oko 4,5 m (Slika 7). Do 3,5 km je jasno vidljiva rimska arhitektura ceste, a u nastavku je površina prekrivena sitnijom granulacijom tamnijeg kamena, novijeg datuma nanošenja. Na 4,7 km s desne strane se nalazi rampa na putu za Lanište, a ravno se za 100 m dolazi do ulaza u zaselak Gabrinovec. Na tom je području cesta prekrivena novim šljunkom i ne vide se jasno detalji rimskog sloja. Na 5,8 km nalazi se livadno područje s lugarnicom. Na tom je području vidljiv centralni rimski sloj u novonavezenom makadamu. Tu se na raskrižju opet treba držati desne strane, lijevo se skreće za Ludbreški Ivanec. Nakon 400 m od križanja, dolazi se do mjesta partizanske bolnice, poslije kojega se ponovo jasno vide dijelovi ceste širine do 3,8 m. Na 6,8 km s desne strane nalazi se rampa, a za 200 m, dakle na 7. km od početka puta, nailazimo na skretanje u desno kojim se može doći do sela Drenovec (i Kozjeg hrbeta!). Na tom području cesta je oštećena i vidi se da je kamenje s ceste pomaknuto u stranu (Slika 6). Potom slijedi oko 400 metara uspona s vidljivim rimskim dijelovima ceste, do križanja na 7,4 km. Mjesto se naziva Sedlo i lijevo se skreće prema Apatovcu. Postoji mogućnost da odvojak za Apatovec postoji još od rimskih vremena. Ovdje se i dalje držimo desne strane. Nakon križanja, na kojem su vidljivi kameni dijelovi ceste uz desni rub na samom zavoju, jasni dijelovi rimske ceste ne vide se sljedećih 3,2 km. U tom je području šuma nedavno rušena i cesta je stradala u velikoj mjeri, kao i okoliš. Putem se može skrenuti lijevo prema selu Stupe, dok putem pravo dolazimo do zaravni s tri moguća smjera, na 9,9 km od početka ceste. Ponovo pratimo desni put, koji jakim zavojem kreće u spuštanje. Od toga mjesta nadalje ne nalazi se jasnih, vidljivih tragova rimske gradnje. Put prati klanac Rakovog potoka desnom stranom. Zanimljiva su dva kamena mosta, jedan na 11,4 km i drugi stotinjak metara dalje, koji

usred šume začuđuju svojom veličinom. Prvi most je od razine puta do dna visok 5 metara (Slika 10). Mostovi premošćuju klance manjih potoka koji se slijevaju u Rakov potok. Na putu dalje su još dva betonska mosta, vjerojatno renovirani stariji kameni mostovi. Na 12,5 km nalazi se križanje na kojemu se može ići u lijevo prema Stupama. Nastavimo li desno nailazimo opet na kamene dijelove makadama nalik na ranije viđene rimske dijelove. Cesta nakon 300 m dolazi do većeg križanja na kojem s desne strane dolazi put iz smjera sjeverozapada (Slika 11). Njime je moguće doći do Kozjeg Hrbeta, ali put nije tako kvalitetan. Na tom se križanju nalazi Lovačka kuća. Tu cesta silazi na južnu stranu Kalnika. Ako ju slijedimo, doći ćemo do Kamešnice u kojoj je ranije spomenuta gotička crkva (Slika 4). U blizini je i stari grad Kalnik i tu više nije moguće pratiti cestu jer je asfaltirana.



Slika 8. Centralni dio kolnika, vidljiv odmah po skretanju s asfaltirane ceste u dužini od 50 m  
(foto: N. Turkalj)



Slika 9. Cesta pune širine  
(foto: N. Turkalj)



Slika 10. Visina mosta od 5 metara za premostiti vododerinu je previše neobična za obični šumski put  
(foto: N. Turkalj)



Slika 11. Na ulazu u potkalničku nizinu kod Lovačke kuće, cesta se spaja s danas najkraćim makadamom s Kozjeg Hrbeta  
(foto: N. Turkalj)

## 9. ZAKLJUČAK

Mnogi su se istraživači rimske i srednjovjekovne baštine bavili cestama na području sjeverozapadne Hrvatske. U pregledanoj literaturi nigdje nije navedena cesta koja na putu Leskovec – Slanje, na mjestu zvanom Cimerplac, vodi kroz Kalničko gorje do Kamešnice na južnom dijelu gorja. Iako se put tražio, predložena ruta je išla zapadnije od ceste koja je opisana. S obzirom na arhitektonske karakteristike, cesta odgovara rimskoj arhitekturi izgradnje cesta (način izrade, širina, maksimalni usponi) u vrijeme cara Tiberija, odnosno njegova namjesnika Dolabele. Na mnogim dijelovima cesta se vidi i danas u punoj širini u originalnom izgledu, dok se negdje originalni dijelovi miješaju s nanosima novog šljunka na izvornim, rimskim slojevima ceste. Gubitak važnosti pravca u novije vrijeme sačuvao ju je od asfaltiranja.

## LITERATURA

- 1/ Matea ANĐELOVIĆ, *Rimske putne postaje na području sjeverne Hrvatske u kasnoantičkim itinerarima*, diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Filozofski fakultet, 2021. <https://repositorij.unizg.hr/islandora/object/ffzg:3849/datastream/PDF/view> (12.04.2023.)
- 2/ Ivo BOJANOVSKI, "Dolabelin sistem cesta u rimskoj Dalmaciji", Akademija nauka i umjetnosti Bosne i Hercegovine, *Djela*, knjiga XLVII, Centar za balkanološka ispitivanja, knjiga 2, Sarajevo, 1974.
- 3/ Jere DRPIĆ, "Prilog poznavanju trase Via Magna između Varaždina i Križevaca", Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti Zavod za znanstveni rad u Varaždinu, *Radovi Zavoda za znanstveni rad Varaždin*, 33, Zagreb-Varaždin 2022., 301-327.
- 4/ Miroslav FULIR, "Topografska istraživanja rimskih cesta na Varaždinskom i Medjimurskom području", P.o., Slovenska akademije znanosti in umetnosti, *Razprave*, Razred 1, sv. VI, Ljubljana, 1969.
- 5/ Ivan MILOTIĆ, *Rimska cestovna baština na tlu Hrvatske*, Hrvatsko društvo za ceste- VIA VITA, Zagreb, 2010.
- 6/ Marina ŠIMEK, *Burg Paka*, Gradski muzej Varaždin i Državni arhiv u Varaždinu, Varaždin, 2021.
- 7/ Siniša VILKE, *Povijest cestogradnje*, pp prezentacija, [https://www.pfri.uniri.hr/web/dokumenti/uploads\\_nastava/20181106\\_180443\\_vilke\\_Predavanje\\_1\\_povijest\\_cesta.ppt\\_Compatibility\\_Mode.pdf](https://www.pfri.uniri.hr/web/dokumenti/uploads_nastava/20181106_180443_vilke_Predavanje_1_povijest_cesta.ppt_Compatibility_Mode.pdf) (23. travnja 2023.)



## KARTE

Karta 1 i 3: Zlatko SMERKE, Kalničko gorje: planinarsko-turistički zemljovid, SMAND, Vidovec, 2008.

Karta 2: Veliki atlas Hrvatske, ur. Ivanka Borovac, Mozaik knjiga, Zagreb, 2002. Sve fotografije snimio Neven Turkalj.

## SUMMARY

### ROMAN ROAD CIMERPLAC-KAMESNICA (MEDIEVAL *VIA MAGNA*)

The paper shows a stone road through the Kalnik Mountains that connects the Bednja river valley and the southern side Kalnik mountains. Its characteristics correspond to Roman construction in the time after the Roman conquest Illyricum. Previous works dealing with Roman road construction in northwestern Croatia and the technical characteristics of Roman roads. Some solutions have been proposed open questions about the routes of the Roman roads, primarily towards Sisak and about the stations in the known late antique itineraries. The reasons why the described path would correspond to the medieval one are given Via magna. The route of the road is described in detail and the visibility of the Roman parts of the road is indicated distances, from its beginning to its descent into the Kalnik's lowland. Technical ones are compared road characteristics with previous knowledge about Roman roads. Maps and photos complete it display.

**Key Words:** Roman road; Via magna; Via Colomani regis; Aqua lasae; Iovia.