Prilozi, Sarajevo, 1985, XX, 21, str. 31—52

UDK 656.12 (091) (497.15)

Enver Imamović

# RIMSKE RUDARSKE CESTE NA PODRUČJU BOSNE I HERCEGOVINE

U postojećoj, dosta gustoj mreži rimskih cesta na području Bosne i Hercegovine bio ih je izvjestan broj koje su po svojoj funkciji bile i rudarske. Taj naziv su dobile po tome što su izgrađene s ciljem da povežu postojeća rudišta u unutrašnjosti provincije Dalmacije s provincijalnim središtem u Saloni kao i s drugim značajnim gradovima izvan Dalmacije, na primjer sa Sirmijem i Siscijom. To su, prije svega, magistralne ceste, ali je pored njih bio izvjestan broj onih koje su imale obilježje lokalnih, odnosno vicinalnih putova. Kao takvi povezivali su rudarske kopove i pogone, rudarska naselja s oblasnim središtima, itd. Zahvaljujući činjenici da je na području BiH rimska cestovna mreža dosta dobro istražena, u stanju smo govoriti nešto određenije o ovoj kategoriji cesta.

Nastanak rudarskih cesta na tlu BiH stoji u uskoj vezi s eksploatacijom rudnog bogatstva na ovom području. Ovdašnja bogata rudna ležišta Rimljanima su bila dobro poznata već od ranije, mnogo prije nego su konačno zagospodarili ovim oblastima. Rudno bogatstvo je bez sumnje bilo jedan od bitnih faktora koji je Rimljane naveo na osvajanje i porobljavanje ovih zemalja, što govori i činjenica da su ubrzo nakon uspostavljanja svoje vlasti otpočeli organiziranu eksploataciju rudnog bogatstva, što je trajalo za sve vrijeme njihove prisutnosti.

Jedna od prvih mjera koje su Rimljani poduzeli u okupiranoj zemlji bilo je podizanje utvrda kojim je trebalo nadzirati

pokoreno stanovništvo, a uporedo s tim otpočeli su gradnju cesta koje su u početku prvenstveno imale strateški značaj. Koliku su pažnju Rimljani posvetili gradnji cesta iz spomenutih razloga govori podatak da su skoro svi magistralni pravci koji su polazili iz Salone, odnosno Narone, u unutrašnjost provincije, izgrađeni u prvoj polovici I stoljeća n. e. Bili su usmjereni tako da su spajali i dodirivali sve oblasti bosansko-hercegovačkog područja, pa je na taj način novi gospodar mogao budno pratiti raspoloženje pokorenih plemena, a u isto vrijeme tim istim saobraćajnicama odvoziti sva dobra, i to na prvom mjestu rudarske proizvode.

Gradnja cesta na tlu BiH u punoj mjeri otpočela je tek po ugušenju velikog ilirskog ustanka (od 6. do 9. godine n. e.). Bez sumnje da su već u toku tog rata Rimljani uvidjeli potrebu dobrih komunikacija kojim će brzo i na vrijeme prebaciti snage iz jednog kraja u drugi. Potreba za njima ostala je i nakon ugušenja ustanka, jer je novi gospodar na svim kritičnim tačkama postavio svoje garnizone i uporišta. Kad se političko stanje stabiliziralo prevagnuo je privredni faktor koji je nalago i ubrzavao gradnju cesta u pokorenim oblastima. Bez dobrih komunikacija bogata rudišta bi ostala neiskorištena i zato se smišljeno prišlo njihovoj gradnji uz svestranu i prisilnu pomoć tek pokorenih plemena.

Slijedeći važan razlog da su Rimljani prišli brzoj gradnji cesta na bosanskohercegovačkom području jeste njegov geografski položaj u odnosu prema dvije vodeće balkanske provincije. Na jugu je bila Dalmacija a na sjeveru Panonija. Prirodna i najkraća veza između njih vodila je preko ovog područja.

U svakom slučaju Rimljani su prvo prišli gradnji magistralnih cesta. Jedna od prvih bila je ona koja je vodila iz Narone preko Nevesinjskog polja i Konjica za region srednje Bosne, gdje se kod Sarajevskog polja (Blažuj) račvala u dva pravca. Jedan krak je vodio u rudarsku oblast Fojnice i Kreševa, a drugi za istočnu Bosnu, odnosno tamošnje rudnike srebra. Njezina gradnja je vjerojatno započela još u Augustovo vrijeme, kako bi se moglo zaključiti prema jednom miljokazu koji je nađen u dolini Trešanice kod Konjica (Han-Vitek), na kojem stoji »divo Augusto«.[1])

Mada je gradnja i ostalih cesta vjerojatno započela u vrijeme Augusta, ipak puni zamah u tom pogledu pada u Tiberijevo doba i to u vrijeme poznatog dalmatinskog namjesnika Publija Kornelija Dolabele. Vijek njegovog službovanja u Dalmaciji ima veliki značaj za čitavu provinciju, a posebno za područje današnje BiH, jer su skoro sve ceste koje su Rimljani izgradili na tom prostoru njegovo djelo. Njegov značaj se vidi u tome što je za nepu-

[1]) CIL III, 10164; Sr. I. Bojanovski, *Dolabelin sistem cesta u rimskoj provinciji Dalmaciji*, Djela knj. XLVII, Centar za balkanološka ispitivanja, knj. 2, ANUBiH, Sarajevo 1974, p. 15.

nih sedam godina, koliko je trajalo njegovo namjesnikovanje (14—20. godine n. e.), uspio izgraditi više od 550 milja (oko 813 km) saobraćajnica, odnosno ukupno pet cesta, kako to saznajemo preko tzv. solinskih natpisa koji o tome govore. Te ceste su predstavljale osnovu kasnije cestovne mreže kojom je bilo ispresjecano čitavo bosanskohercegovačko područje u rimsko doba.

S obzirom na to da je ovo područje bilo bogato rudnim naslagama koje su Rimljani počeli iskorištavati malo vremena nakon uspostavljanja svoje vlasti, ceste koje su izgrađene pod Augustom i Tiberijem, u izvjesnom smislu imale su obilježje i rudarskih cesta budući da su doticale i povezivale najvažnija ovdašnja rudišta. Tek kad su bili izgrađeni ovi osnovni pravci počela je izgradnja lokalnih (vicinalnih) cesta. Zahvaljujući činjenici da su Rimljani solidno gradili svoje ceste, pogotovo magistralne, te da su ih u većini slučajeva obilježavali miljokazima, možemo dosta dobro pratiti njihove pravce. Neke od njih se spominju i u nekim od itinerara kao i naselja, odnosno putne stanice koje su na njima ležale.

Od magistralnih cesta koje je Dolabela izgradio, a koje su prolazile preko današnjeg bosansko-hercegovačkog područja i koje su odigrale važnu ulogu u privrednom životu rimske BiH, jesu ove:

1. »Ad Hedum castellum Daesitiatium«.[2])
2. »Ad fines provinciae Illyrici«.[3])
3. »Ad Bathinum flumen«.[4])
4. »Ad imum montem Ditionum Ulcirum«.[5])

Pored ovih magistralnih cesta bilo ih je još nekoliko za koje znamo preko itinerera, osobito Itinerarium Antonini te Tabule Peutingeriane. Na primjer, jedna takva cesta vodila je također od Salone u unutrašnjost provincije, u današnje srednjobosansko rudogorje, otkud je nastavljala za istočnu Bosnu, odnosno za područje današnje Srebrenice (Domavia). U nekim slučajevima razni izvori govore o istoj cesti mada pod različitim nazivima. Takav slučaj je sa Dolabelinom cestom Salona — Ad Hedum castellum Desitiatium, koja je, u stvari, identična cesti Salona—Argentaria koju spominje Tabula Peutingeriana. Isti slučaj je i sa cestom Salona—Servitium, poznatom nam preko Itinerara Antonini i Tabule Peutingeriane.

Smjer izgrađenih cesta bio je u uskoj vezi s rasporedom rudišta po distriktima. Sjeverozapadni dio Bosne obuhvaćao je rudnike oko današnjeg Prijedora, Sinjakova i one koji su se nalazili u

[2]) CIL III, 3201 = 10159 + 3198, b = 10156, b. Sr. I. Bojanovski, o. c., p. 133.

[3]) CIL III, 3198, a = 10156, a + 3200. Sr. I. Bojanovski, o. c., p. 41.

[4]) CIL III, 3201 = 10159. Sr. I. Bojanovski, o. c., p. 192.

[5]) CIL III, 3198 = 10156, b. Sr. I Bojanovski, o. c. 213.

međurječju Sane i Japre. Srednjobosanska rudonosna oblast obuhvaćala je područje Bugojna, Gornjeg Vakufa, Kreševa, Kiseljaka, Fojnice, Travnika, doline Lašve, Vareša i Breze, dok je istočnobosanska rudonosna oblast obuhvaćala bogate srebronosne rudnike koji su se, uglavnom, nalazili oko današnje Srebrenice.

S obzirom na to da su u ovim krajevima utvrđeni tragovi i ostaci eksploatacije ruda i iz predrimskog doba, shvatljivo je da su i prije dolaska Rimljana na ovom prostoru postojale komunikacije koje su u nekim slučajevima kasnije poslužile Rimljanima kao osnova za njihovu cestovnu mrežu. S obzirom na intenzivnu rudarsku djelatnost kod Ilira u doba njihove samostalnosti, bila je razvijena i trgovina s drugim narodima, pa je i to uvjetovalo gradnju i održavanje komunikacija čiji su tragovi i ostaci utvrđeni na raznim stranama.

Jedna od najstarijih, a time i najvažnijih cesta u BiH, za koju se može reći da je imala obilježje trgovačko-rudarske ceste, bila je ona koja je iz Narone vodila u region srednje Bosne, odnosno na današnje Sarajevsko polje. Dugo vremena je vladalo mišljenje da je put slijedio tok rijeke Neretve, ali su novija istraživanja pokazala da je, u stvari, magistrala usmjeravala preko Nevesinjskog polja da bi preko Boraka izbila na Konjic, a onda preko Ivan-sedla proslijedila za Sarajevsko polje.[6]) S ovog pravca bilo je nekoliko odvojaka koji su na taj način dolinu Neretve, a time i Primorje, povezivali s rudištima srednje Bosne. Dolinom Rame takav put je povezivao vakufsko-bugojanski kraj, odnosno tamošnja rudišta, dolinom Neretvice one na planini Vranici, odnosno Fojnicu, a od Tarčina dolinom Tuhelja one u Kreševu i šire.

Ako se pođe od pretpostavke da je cesta Narona—Sarajevsko polje starijeg datuma od ceste Salona—Argentaria, jer je riječ o prethistorijskoj komunikaciji koja je obalu povezivala sa srednjom i istočnom Bosnom,[7]), onda je jasno da je dionica Sarajevsko polje-Romanija—Drina u stvari nastavak te ceste, a ne one Salona—Argentaria, mada ima i drugačijih mišljenja.[8])

Ima daleko više literarnih, i terenskih podataka za drugu važnu magistralu koja je obalu povezivala sa srednjobosanskim i istočnobosanskim rudištima. To je cesta Salona—Argentaria. Poznajemo je prvenstveno preko Tabule, a već je rečeno da joj je identična Dolabelina cesta Ad Hedum castellum Daesitiatum.[9]) S

[6]) O problemu te ceste: I. Bojanovski, *Prilozi za topografiju rimskih i predrimskih komunikacija i naselja u rimskoj provinciji Dalmaciji*, Godišnjak, knj. XVII, Centar za balkanološka ispitivanja, knj. 15, ANUBiH, Sarajevo 1978, p. 51 i d.

[7]) E. Pašalić, *Antička naselja i komunikacije u Bosni i Hercegovini*, Sarajevo 1960, p. 35 i d; I. Bojanovski, *Dolabelin sistem cesta u rimskoj provinciji Dalmaciji*, p. 133 i d.

[8]) I. Bojanovski, o. c., p. 179 i d.

[9]) E. Pašalić, o. c., p. 47 i d.

obzirom na veliki privredni značaj ove ceste, njenim istraživanjima su se bavili mnogi istraživači i dosada su izneseni brojni prijedlozi i mišljenja o tome kuda je tekao njezin osnovni pravac, odnosno kuda je prolazila koja dionica i gdje se nalazila koja stanica.

Tomašek je, npr. ovu cestu vodio preko sjevernog ruba Duvanjskog polja gdje stavlja stanicu Bistue vetus, a onda je dalje vodi preko Vukovskog polja na Gornji Vakuf gdje smješta stanicu Ad Matricem. Odatle je dalje vodi uz izvorište rijeke Vrbasa, a onda preko planine Vranice i spušta je u Fojnicu gdje se, po njemu, nalazila stanica Bistue nova. Dalji tok je navodno tekao prema Sarajevskom polju, gdje se po njemu nalazila posljednja stanica Stanecli.[10])

I Hoernes je trasu ove ceste od Gornjeg Vakufa proveo preko planine Vranice do u Fojnicu, gdje se po njemu nalazila stanica Bistue vetus.[11]) Slično je postupio i Kiepert, s tim da je kod njega u Fojnici Bistue nova.[12])

Nema sumnje da su se svi ovi istraživači u svojim kombinacijama poveli za činjenicom da je ovdje riječ o rudarskoj cesti i zato je po njima morala dodirivati sva srednjobosanska rudišta, među kojima i ona oko današnje Fojnice. Međutim, zahvaljujući činjenici da su se do danas obavila mnoga terenska istraživanja i da je stanje o tom pitanju znatno drugačije nego je to bilo prije pedeset i više godina, danas se može određenije govoriti o trasi ove ceste, kao i općenito o rudarskim cestama u ovom dijelu Bosne.

Pašalić i Bojanovski, koji su se kod nas u posljednje vrijeme najviše bavili ovim problemom, dali su najvrednije podatke, mada se u nekim svojim zaključcima znatno razlikuju. Sporno je naime to da li je cesta iz Duvna vodila prema Kupresu ili je skretala prema Varvari i Prozoru. S time u vezi je i pitanje da li je cesta vodila preko današnjeg Bugojna ili preko Gornjeg Vakufa da bi dalje usmjerila prema Vitezu, Kiseljaku, Sarajevskom polju, a onda u pravcu istočne Bosne.[13]) Kod Bojanovskog se, npr. posljed-

[10]) W. Tomaschek, *Die vorslawische Topographie der Bosna, Herzegovina, Crna Gora und der angrenzenden Gebiete*, Mitteilungen der kais. und kön. Geographischen Gesellschaft in Wien, XXIII Band, Wien 1880, p. 497—528 i 545—567.

[11]) M. Hoernes, *Römische Strassen und Orte im heutigen Bosnien, Altertümer der Hercegovina* (II), Wien 1882, p. 136—143.

[12]) Kod: Ph. Ballif, *Römische Strassen in Bosnien und Hercegovina, I, nebst einen Anhang über die Inschriften von C. Patsch*, Wien 1893, p. 25—27.

[13]) Unatoč iznesenim mišljenjima neizvjesnost o tom pitanju će ostati i dalje, sve dok se eventualno ne nađe neki epigrafski ili drugi čvrsti dokaz.

nja miljirana stanica Stanecli nalazi u Mošunju,[14]) a kod Pašalića na području Kiseljaka.[15])

Prema našem pogledu na taj problem bili bismo više skloni Pašalićevom prijedlogu. Već smo na jednom mjestu raspravljali o problemu ubikacije stanice Stanecli gdje smo pokušali dokazati da je zaista bila locirana na području današnjeg Kiseljaka, ili tačnije u današnjem Gromiljaku. Uzimajući u obzir podatke da se na području Gromiljaka susreću znatni tragovi rimske eksploatacije zlata, te da se u okolnim planinama kopalo srebro, bakar, željezo i drugi metali, logičan je zaključak da je ovaj rudarski kraj morao biti uključen u osnovnu cestovnu saobraćajnicu koja je imala rudarski karakter. Ako na dionici Stanecli—Argentaria zaista nije bilo više značajnijih naselja, onda bi se Stanecli u svakom slučaju mogao prije nalaziti u Gromiljaku nego u Mošunju.[16])

Uz ovu rudarsku cestu veže se još jedan problem. To je posljednje topografsko odredište na trasi (Argentaria), kao i to da između Argentarije i posljednje označene stanice (Stanecli) nedostaje milijacija. Naime, ni do danas nije dat puni odgovor na pitanje što je u stvari predstavljala Argentarija. Ne zna se da li je riječ o posljednjoj stanici na spomenutoj cesti, ili je to šira rudarska oblast koja je nosila taj naziv. Samo ime ukazuje da je riječ o rudnicima srebra. Međutim, kako je poznato, oni su se nalazili kako u srednjoj, tako i u istočnoj Bosni, što znatno otežava iznalaženje pravog odgovora na pitanje što je i gdje je ležala ta Argentaria.

Do danas su iznesena razna mišljenja. Hoernes je, npr. tvrdio da se Argentarija nalazila na području Kopaonika u Srbiji.[17]) dok je Tomašek vjerovao da se nalazila u neposrednoj blizini današnjeg Sarajeva.[18]) Ipak, danas, uglavnom prevladava mišljenje da bi se taj toponim odnosio na istočnobosansko srebrenosno rudogorje. S obzirom na činjenicu da između Staneklija i Argentarije nije navedena milijacija to bi navelo na zaključak da Argentarija označava širi topografski pojam koji se odnosi na rudarsko područje. Kako se kod Bojanovskog pravac ove ceste nešto razlikuje od pravca koji je predložio Pašalić, te pošto se kod njega Stanecli nalazi kod Mošunja, a i Tabula u tom slučaju ne navodi stanicu u regionu Kiseljak, to bi navelo na razmišljanje da se Argen-

[14]) I. Bojanovski, o. c., p. 179.

[15]) Pašalić, o. c., p. 47 i d.

[16]) O tome: E. Imamović, *Oko ubikacije rimskog naselja Stanecli*, Godišnjak, XII, Centar za balkanološka ispitivanja, knj. 10, ANUBiH, Sarajevo 1974, p. 223—231.

[17]) M. Hoernes, *Alterthümer der Hercegovina*, Sitzungsberichte der phil-hist. Classe der kais. Akademie der Wissenschaften, Wien 1880, B. XCVII, I Heft, Wien 1882, p. 993.

[18]) W. Tomaschek, o. c., p. 522.

tarija nalazila baš u tom regionu, i to možda kao naselje. Međutim, ni sam Bojanovski ne prihvaća to mišljenje, nego se opredjeljuje za zaključak da bi se to odnosilo na srebronosno rudište istočne Bosne sa središtem u Srebrenici.[19])

Kako se po Pašaliću Stanecki nalazio u Kiseljaku, logično da Argentariju nije mogao locirati u taj rudarski distrikt, pa se odlučio za istočnu Bosnu. Pri tome mu je važan argumenat da su se tamo u doba Rimljana nalazila najpoznatija i najbogatija rudišta srebra.[20])

U korist te teze govori još jedan važan argumenat. Naime, riječ je o trasi jedne druge ceste koju također spominje Tabula Peutingeriana, na kojoj su se nalazile ove stanice: Sirmium—XXX—Gensis—XV—Ad Drinum—Argentaria(?). Za naše pitanje je važno to da je i ovdje ispuštena milijacija između posljednje miljirane stanice (Ad Drinum) i Argentarije, pod pretpostavkom da je prijedlog Domaševskog u vezi s ovom cestom tačan. Iz ovog bi se moglo zaključiti da se ne radi o slučajnoj lakuni distance, odnosno da se ni u ovom slučaju ne radi o određenom mjestu, već o širem području koje je bilo označeno toponimom Argentaria. Kako je putni pravac vodio iz Sirmija preko Gensisa niz Drinu, gdje se nalazila posljednja stanica Ad Drinum, samo po sebi govori da joj je bio cilj da Sirmium poveže s bogatim tamošnjim srebronosnim rudištima, a to bi mogla biti Argentaria, pa je zato Domaševski s pravom ovu cestu od posljednje stanice (Ad Drinum) protegao do Argentarije.[21])

Ova važna magistrala (Salona—Argentaria) nije mogla obuhvatiti sva ovdašnja rudišta, pa se odmah ili nešto kasnije prišlo gradnji, ili u nekim slučajevima adaptaciji njezinih priključaka, tzv. lokalnih, odnosno vicinalnih puteva. Oni su kao takvi u velikoj mjeri terenski i utvrđeni. Kako se radi o prostranim rudarskim regionima, njihova mreža je izuzetno gusta, što u izvjesnoj mjeri istraživačima predstavlja znatnu teškoću pri određivanju smjera osnovnog pravca ove ili one magistrale, budući da su pojedini segmenti vicinalnih putova vodili smjerom osnovnih magistrala. Kad je baš riječ o vicinalnim putovima treba istaći da ih je u veoma velikom broju izgrađeno u regionu srednjobosanskog rudogorja koje zaprema dosta širok prostor bogat planinskim vijencima, prijevojima, dolinama, kotlinama i riječnim tokovima, što je sve uticalo i iziskivalo njihovu gradnju.

---

[19]) I. Bojanovski, *Članci i građa*, god. XIV, Tuzla 1982, p. 137; *Dolabelin sistem cesta u rimskoj provinciji Dalmaciji*, p. 186—187; Godišnjak, XIX, Centar za balkanološka ispitivanja, knj. 17, Sarajevo 1981, p. 189—190.

[20]) E. Pašalić, o. c., p. 49.

[21]) A. Domaszewski, *Le stazioni dei beneficiarii e le reti stradali romane nell' Illyricum*, Bulletino di Archeologia e Storie Dalmata, XXVII, Split 1904, Suppl. 12—16.

Počev od Bugojna, gdje započinje region srednjobosanskog rudogorja, gledajući to iz pravca otkud je polazila magistralna cesta Salona—Argentaria, vicinalne rudarske putove susrećemo u veoma gustoj mreži. Njihovu gradnju je svakako uvjetovala intenzivna rudarska djelatnost koja je tu bila razvijena i prije dolaska Rimljana. Brojna rudišta, rudarski pogoni, talionice, rudarska naselja i rudarski upravni centri bili su povezani gustom mrežom cesta koje su se slijevale na glavnu magistralu. Jedan takav put je, npr. vodio sa izvorišta Vrbasa nizvodno prema Gornjem Vakufu i Bugojnu. U toj mreži Gornji Vakuf je predstavljao važnu raskrsnicu gdje su se stjecali brojni putovi koji su ovdje izlazili na magistralu.

Dosta brojni rudarski lokaliteti na ovom prostoru morali su međusobno biti povezani lokalnim cestama. Njihovi tragovi su, npr. otkriveni u Pandurici, kod Prskala i Bećirovih staja. Oni su pripadali putu koji se od Ravanjskih vrata i Vukovskog polja spuštao preko sjevernih obronaka Tisovice i zapadnim obroncima planine Raduše u dolini Vrbasa. U sklopu tamošnje mreže važan je bio i put koji je spajao Varvaru (gdje se konvencionalno stavlja stanica Bistue vetus) sa dolinom gornjeg Vrbasa. Na nekim njenim dionicama do danas se sačuvao stratum načinjen od kaldrme široke 4 do 5 metara. Dolina Rame je inače imala važnu komunikacionu ulogu još u prethistorijsko doba, jer je povezivala bugojansko-vakufski kraj sa prastarom komunikacijom koja je ovamo dolazila s obale.[22]) Kako je područje Rame izuzetno bogato tragovima prethistorijskog rudarstva, jasno je da je cesta koja je ovuda prolazila imala prvenstveno rudarsko-trgovački značaj.

Dosta važnu ulogu u lokalnoj rudarskoj mreži putova u bugojansko-vakufskom kraju imalo je zapadno podnožje planine Vranice koja je, također, poznata kao bogat rudarski kraj. S okolnih ispirališta zlata i kopova putovi su se slijevali u Gornji Vakuf. Dolinom rječice Desne vodio je jedan put koji je ovaj kraj povezivao sa Kreševom i Fojnicom (preko Dusine), a drugi je vodio uz izvorište Vrbasa i preko Luke i Vrtača spuštao se u dolinu potoka Požarna, a odavde je prosljeđivao za Fojnicu. Slični putovi su vodili i dolinom rječice Bistrice i Krupe, gdje su ustanovljeni bogati tragovi eksploatacije zlata, srebra i željeza.

Jedan lokalni put je povezivao i Gornji Vakuf i Bugojno. Išao je dolinom Vrbasa i sastajao se sa cestom koja je dolazila iz Kupresa. Tragovi lokalnih putova otkriveni su i između Prusca i Poriča. Preko Prusca je inače vodio važan put, gdje se nalazilo i utvrđenje za njegovu zaštitu.[23])

---

[22]) O tome: I. Bojanovski, Godišnjak, knj. XVII, Centar za balkanološka ispitivanja, knj. 15, Sarajevo 1978, p. 110, f. 164.

[23]) I. Bojanovski, *Dolabelin sistem cesta u rimskoj provinciji Dalmaciji*, p. 172—173.

Mada je svojevremeno Baliff bio u zabludi kad je magistralnu cestu dalje od Gornjeg Vakufa usmjerio preko planine Vranice u Fojnici, a odatle dalje preko Kiseljaka za Sarajevsko polje, ipak je i tim pravcem vodio jedan put, ali lokalnog značaja. Naime, rudonosna Fojnica s okolnim rudištima bila je povezana s bugojansko-vakufskim i neretljanskim krajem nekolicinom planinskih putova čiji su tragovi na nekim dionicama vidljivi i danas. Jedan takav put je vodio uz izvorište Vrbasa, preko Voljevaca i Kozice, pa ispod planine Šćita i Sikire izbijao je na Vran-Kamen, odnosno Golicu, a onda se spuštao u dolinu potoka Požarna, pa niz Jezernicu slijedio dalje u pravcu Fojnice.

Kod Vran-Kamena s ovog puta se odvajao jedan krak koji je usmjeravao preko Gvožđanskih staja u pravcu Dusine. Njegovi tragovi su možda oni koji se i danas vide iznad Poljane kod Fratarskih staja, u dužini nekih stotinu metara, s lijepo složenom kaldrmom širine 1,5 m.

Važan rudarsko-trgovački put iz Fojnice vodio je dolinom Dusinskog potoka, pa preko Dusine i Rasvara izbijao na visoravan Kolijevrat, a onda padinama Ščavnice, Višnjevice Gornje, Senice, Sultića i Trusine, to jest dolinom Neretvice, spajao se s neretljanskom magistralom. Tragovi ove ceste su se sačuvali na više mjesta, kao na primjer u usjecima iznad Sultića i na Brezovici, ili u predjelu Kolijevrata, i to u dužini od 50 m, u vidu nasipa, to jest planuma, širok 3 m a visok 1 m.[24])

Po svoj prilici na Kolijevratu su se sastajali lokalni putovi iz više pravaca, jer je sav taj kraj bogat tragovima prethistorijskog i antičkog rudarstva. U tom pogledu važnu ulogu je imalo i Pogorjeličko sedlo, osobito za vezu sa rudarskom Dusinom, Deževicama, itd.

I rudarsko Kreševeo je bilo dobro povezano mrežom vicinalnih putova s ostalim mjestima, odnosno s magistralnim cestama. Glavni put je svakako bio onaj koji je Kreševo povezivao sa Kiseljakom kroz koji je prolazila magistralna cesta Salona—Argentaria, a s druge strane jednim planinskim putem Kreševo je bilo povezano s rudonosnim zaleđem. Taj put je vodio preko planine Lisac, pa se preko Deževice spuštao u Dusinu, gdje se spajao s cestom Fojnica—Neretva.

Drugi put iz Kreševa vodio je udolinom između planine Volujaka i Tmora i izbijao je kod današnjeg Tarčina, gdje se spajao s magistralnim pravcem Narona—Argentaria. Tragovi ovih cesta su se na nekim mjestima dobro sačuvali, pa su i danas vidljivi, kakav je slučaj s ostacima kod sela Vranci, gdje se zapažaju kolotečine u dužini preko 200 metara.[25]) Takvih i sličnih tragova sačuvalo se oso-

[24]) E. Pašalić, o. c., p. 68.

[25]) Đ. Basler, Glasnik Zemaljskog muzeja, n. s. IX, Sarajevo 1954, p.

bito mnogo na planini Pogorjelici, oko Deževice, te uz Dusinski potok (Željeznica).

Važna cesta je vodila i dolinom Lepenice. S obzirom na to da je i lepenički kraj predstavljao bogato rudište i tu se ukazala potreba da se izgradi mreža lokalnih putova koji su ovaj kraj povezivali s magistralnim cestama. Jedna takva cesta je vodila dolinom rijeke Lepenice i izbijala je na Han-Ploču, gdje se spajala s magistralnom cestom Salona—Argentaria, a druga preko Kuliješa i Tulica s njom se spajala na Kobiljoj glavi.[26]) Lepenica je bila povezana i s Kreševom i to onom cestom koja je Kreševo spajala s neretljanskim krajem.

S obzirom na izuzetan geografski položaj, te na činjenicu da su se poznata zlatonosna rudišta u provinciji Dalmaciji nalazila u kiseljačkom regionu, ili tačnije na području današnjeg Gromiljaka,[27]) tu se vjerojatno nalazilo i administrativno središte rudarskog distrikta Kreševo—Fojnica—Kiseljak, koji se obično identificira s putnom stanicom Stanekli, koju spominje Tabula Peutingeriana na magistrali Salona—Argentaria.[28]) Važnost tog središta je bila i u tome što je predstavljalo važnu raskrsnicu putova. Tuda je prolazila magistralna cesta na koju su se baš tu slijevali brojni lokalni putovi. Tu se stjecao put iz Fojnice, Kreševa, Višnjice, Lepenice, Kiseljaka, te onaj koji je preko Gomionačkog brda dolazio iz doline Bosne (Visokog). Prema nekim istraživačima, taj put je vodio nizvodno niz rijeku Fojnicu prema današnjem Visokom, odakle je usmjeravao u pravcu Breze i Vareša.[29]) Po drugima, on je vodio preko Kruševske kose i kod Pimče spuštao se u Visočko polje, odakle je dalje vodio u Podlugove i Župču, u čiju blizinu neki stavljaju castellum Hedum (Gradac u selu Podgori).[30])

Međutim, vjerojatnije je da je ovaj put vodio iz Gromiljaka preko Gomionačkog brda i izbijao na Moštre (Visočko polje). Ovo je inače poznati srednjovjekovni putni pravac koji je spajao Fojnicu s dolinom Bosne. I danas je izuzetno frekventan u pješačkom prometu, a poznat je i pod nazivom »volarski put«.[31]) Tragovi tog prastarog puta su i danas vidljivi na mnogim njegovim dionica-

---

[26]) P. Anđelić, *Lepenica, priroda, stanovništvo, privreda i zdravlje*, Naučno društvo SR BiH, knj. III, Sarajevo 1963, p. 168.

[27]) E. Imamović, *Eksploatacija zlata i srebra u rimskoj provinciji Dalmaciji*, Godišnjak, Društvo istoričara BiH, gor. XX—XXVI, Sarajevo 1976, p. 7—26.

[28]) E. Imamović, *Oko ubikacije rimskog naselja Stanecli*, p. 223—231.

[29]) E. Pašalić, o. c., p. 46—37.

[30]) I. Bojanovski, *Dolabelin sistem cesta u rimskoj provinciji Dalmaciji*, p. 184, 227.

[31]) Nazvan tako jer se tim putem od pamtivijeka gone volovi na planinsku ispašu u ljetnim mjesecima iz visočko-kakanjsko-sutješkog kraja na planine iznad Fojnice.

ma, osobito u selu Kraljin, odnosno na Gomioničkoj kosi. U neposrednoj blizini Kraljina i Pajkovića sačuvani su ostaci kaldrme širine 4 m i u dužini nekih stotinjak metara (između Kraljina i Bliznica). Tragovi nisu istraženi u dovoljnoj mjeri, pa se za sada ne može reći kojem dobu zasigurno pripadaju. Treba još spomenuti put koji je iz Gromiljaka vodio za Višnjicu, a odavde dalje za Hotigošće i Gojeviće gdje se spajao s Dusinskom cestom koja je iz Neretve vodila u Fojnicu.

Važna raskrsnica lokalnih putova nalazila se i kod današnjeg Viteza. Široka eksploatacija rudnog blaga u ovom regionu uvjetovala je gradnju više lokalnih putova koji su se slijevali na glavnu magistralu koja je preko Krušćice izbijala na Mošunj. Od Mošunja je jedan krak vodio prema Travniku, čiji su ostaci bili vidljivi sve do nedavno.[32])

Važan put je bio i onaj koji je vodio na sjever dolinom Bile. Istog karaktera je i put koji je preko Počulice vodio u pravcu današnje Zenice. Prema nekim istraživačima, ovaj pravac bi, u stvari bio dionica magistralne ceste koja je od Viteza išla za Zenicu, gdje se po nekim nalazila stanica Bistue nova. To mišljenje je danas u glavnom napušteno, ali je sigurno da se na području današnje Zenice nalazilo jedno znatnije rimsko naselje, a to znači da je zenički kraj, također, bio povezan lokalnim cestama od kojih je, svakako, bila najznačajnija ona koja je preko Počulice vodila u Mošunj. Pošto se u neposrednoj blizini nalazi rudnik mlinskog kamenja koji je, bez sumnje, bio eksploatiran još u prethistorijsko doba, kao i u antici, ovaj putni pravac je zbog toga imao poseban značaj.

Odvojak od glavne magistrale, koji je od Gromiljaka išao prema Visokom a onda preko Arnautovića i Podlugova usmjeravao za Brezu i Dabravinu, imao je također veliki rudarski značaj, jer su na taj način i tamošnja rudišta bila povezana s glavnom rudarskom magistralom. Istina, ostaje nam neizvjesno dali su i u kojoj mjeri danas poznata rudišta u Brezi i Varešu bila eksploatirana u rimsko doba, pa je prema tome nesiguran i karakter tamošnjih vicinalnih putova, mada neki najnoviji nalazi, kakav je slučaj sa rudarskom svjetiljkom nađenom u jednom napuštenom kopu blizu Vareša, govori nešto određenije. Istina, Pašalić daje mogućnost da je cesta dalje usmjeravala u pravcu sjeveroistoka, odnosno Olova i dalje preko Kladnja, da bi izbila na Drinjaču, gdje se spajala sa podrinjskom cestom koja je ovamo dolazila iz pravca Đurđevac—Skelani—Bjelovac, ali napominje da je samo riječ o pretpostavljenom pravcu.

Područje Sokoca, Glasinca, Rogatice i Vlasenice arheološki nije dovoljno istraženo, pa nam ni komunikacije s tog područja

[32]) O tome: I. Bojanovski, o. c., p. 227, f. 18.

nisu najbolje poznate. Izgleda da se u tom kraju rimska kultura nije dovoljno ni udomila izuzev Rogatice i njene uže okolice.[33]) Kako se na tom području vjerojatno nije odvijala rudarska djelatnost, ako je i bilo vicinalnih putova, izvan su našeg razmatranja, izuzev magistralne ceste koja je preko Romanije i Drinjače vodila u istočnobosansku rudonosnu oblast.

I srebrenički kraj je veoma važan za izučavanje i upoznavanje rudarskih cesta, jer se i u tom kraju odvijala intenzivna rudarska djelatnost. Podsjetimo se da su se na tom prostoru nalazili najvažniji rudnici srebra u Iliriku. Kako smo već naprijed naveli, toponomastički pojam Argentaria se bez sumnje odnosi na istočnobosanski rudarski region sa središtem u antičkoj Domaviji. Kako se ni u jednom slučaju ne navodi milijacija između predzadnje stanice i Argentarije, nameće se logičan zaključak da se pod tim nazivom podrazumijeva rudarski distrikt i to srebronosnih rudišta, a ne jedno određeno mjesto. Najveće tamošnje rimsko naselje koje se nalazilo na Gradini kod Sasa nazivalo se Domavia, dok se nije još našao epigrafski ili neki drugi nalaz koji bi se odnosio na neko naselje koje bi nosilo ime Argentaria. Ako se dakle uzme kao sigurno da su Rimljani pod tim pojmom označavali distrikt, dakako da su to činili s razlogom, jer je riječ o izuzetno bogatim rudištima srebrene rude koja su se nalazila na širem prostoru, a koja su Rimljani široko eksploatirali, o čemu svjedoče brojni tragovi i ostaci.[34]) To je uvjetovalo gradnju guste lokalne cestovne mreže koja je prvenstveno imala rudarsku funkciju, kakav je bio slučaj i u srednjobosanskoj rudonosnoj oblasti.

Magistrala Salona—Argentaria, koja je od Sarajevskog polja usmjeravala dalje za istočnu Bosnu, u isto vrijeme je u svom završnom segmentu predstavljala kičmu brojnih lokalnih cesta načinjenih za potrebe istočnobosanskih rudišta. Već u blizini Milića od nje se odvajao jedan krak dolinom Jadra i usmjeravao je preko prijevoja Viogora u Srebrenicu, otkud je vjerojatno preko Osata dalje vodio u Skelane.[35]) Mogao bi se pretpostaviti i krak koji je magistralu povezivao s današnjim Bratuncem. Naime, neizvjesno je kojim je pravcem cesta vodila do Bratunca, da li uz Drinu kako predlaže Baliff, ili dolinom potoka Kravica i Glogovske rijeke, odnosno današnjom suvremenom komunikacijom Konjević-polje—Bratunac. U Konjević-polju su utvrđeni znatni tragovi rimske aglomeracije, pa Bojanovski zaključuje da je tu vjerojatno bila

---

[33]) O Glasincu u rimsko doba: I. Bojanovski, Godišnjak, XIX, Centar za balkanološka ispitivanja, knj. 17, p. 144, br. 22, p. 145, br. 23—25, p. 146, br. 25—26.

[34]) E. Pašalić, *O antičkom rudarstvu u Bosni i Hercegovini*, GZM. n. s. IX, 1954, p. 47—75; E. Imamović, *Eksploatacija zlata i srebra u rimskoj provinciji Dalmaciji*, p. 21 i d.

[35]) I. Bojanovski, o. c., p. 177.

jedna stanica, odnosno raskrsnica, otkud je jedan krak mogao voditi i u pravcu Bratunca, tim prije što bi ta cesta bila kraća od one koja je do Bratunca vodila uz Drinu, za punih 15 km.[36])

Drugo važno saobraćajno čvorište u ovom kraju bila je Drinjača. Već je rečeno da je tuda prolazila magistrala Salona—Argentaria, pa se vjerojatno tu razvilo i manje naselje. U Drinjači su nađena dva natpisa (CIL III, 8363=12733 i CIL III, 8364=12742) i kako se u njima spominje »mun. Domav«, Pač je iznio mišljenje da je to naselje svakako pripadalo rudarskom centru u Domaviji.[37])

Bila je još jedna važna magistrala koja je pristizala u ovaj kraj. To je već spominjana cesta koju navodi Tabula Peutingeriana, koja je iz Sirmija vodila u Argentariju (Sirmium-Gensis—Ad Argentaria(?), iz čega se vidi da je spajala Sirmij s istočnobosanskim srebronosnim rudištima, odnosno sa distriktom koji su Rimljani nazivali Argentaria. Nema sumnje da je i ova magistrala izgrađena s ciljem da se ovo važno rudište poveže sa Sirmijem, drugim velikim privrednim središtem u Iliriku, u čije je radionice i trezore svakako odlazio znatan dio ovdašnjih proizvoda.

Već je davno Domaševski pretpostavio da bi, u stvari, ova cesta bila nastavak ceste Salona—Argentaria, koja je imala cilj da poveže Salonu sa Sirmijem, dva najkrupnija kulturno-politička i privredna grada u Iliriku.[38]) I u ovom slučaju izostavljena je milijacija između predzadnje stanice (Ad Drinum) i posljednjeg odredišta (Argentaria), ali nema sumnje da se i ovdje toponim Argentaria odnosi na srebreničko Podrinje sa središtem u Domaviji, jer na osnovi nađenog natpisa znamo da se u Domaviji nalazilo sjedište prokuratora argentariorum (načelnik rudnika srebra),[39]) kao i sjedište prokuratora svih dalmatinskih i panonskih rudnika,[40]) što sve govori da je tu bio centar eksploatacije srebra.

Tragovi, odnosno pravac ove ceste je sve donedavno bio neizvjesan. Nije se pouzdano znalo ni s koje je strane Drine vodila. Prvu vijest o njoj sa terena donio je Vorličck još 1896. godine, koji je utvrdio da je slijedila lijevu obalu. Kasnije su Miler i Kiepert iznijeli prijedlog da je ova cesta od Zvornika dalje slijedila desnu obalu, oslanjajući se na zaključak da se stanica Ad Drinum nalazila kod današnjeg Zvornika, uzimajući oznake milijacije iz Tabule kao tačne. Pašalić je, međutim, došao do zaključka da je trasa ceste dosta nesigurna, pa se ne može reći ni kojom je stra-

[36]) I. Bojanovski, o. c., p. 177—178.

[37]) K. Patsch, *Wissenschaftliche Mitteilungen aus Bosnien und Hercegovina*, VIII, Wien 1900, p. 113; Archaelogisch-Epigraphische Mitteilungen Wien, XVI, Wien 1893, p. 139—140.

[38]) A. Domaszewski, o. c.

[39]) CIL III, 12734 i 12736.

[40]) CIL III, 12721 = 8361.

nom rijeke vodila. Uzimajući u obzir zaključke Milera i Kieperta koji su trasu usmjerili desnom obalom Drine, Pašalić je u svojoj studiji taj pravac obilježio samo kao vjerojatan.[41]) Zahvaljujući rezultatima terenskih istraživanja do kojih je u najnovije vrijeme došao Bojanovski, o pravcu trase te ceste danas se može daleko određenije govoriti. On je ustanovio da je na cijelom odsjeku od Drinjače do Rače lijevom obalom Drine zasigurno vodila jedna rimska cesta, uz napomenu da nije ostavila odveć vidnih tragova. Oni se uočavaju u Šepku i Branjevu, a neprekidno sve do Dvorova, sjeverno od Bijeljine. U Obriježu trasa prelazi na zapadnu stranu suvremene saobraćajnice i izlazi na tzv. »Madžarski put« na rijeci Janji. Na nekim dionicama uočljiva je tek u sušno doba pri slaboj vegetaciji. Dalje na sjever tragovi se javljaju u Dazdarevu, a negdje između Dvorova i Brodca ovaj put se morao vezivati na itinerarsku cestu Siscia—Sirmium.[42])

Za naše pitanje zanimljiv je i lokalni put koji se odvajao od ove ceste u Karakaju i dolinom Sapne dodirivao današnje Dardagane, Sapnu i Vitinicu. Bojanovski pretpostavlja da je vodio preko prijevoja Goduš do Teočaka i dalje na sjever, da bi se ponovo priključio na glavnu cestu negdje južno od Bijeljine. U dolini Sapne nalazili su se kamenolomi koje su Rimljani eksploatirali, kao i naslage kvarcnog pijeska,[43]) te je karakter ove ceste sasvim jasan.

Mada nemamo pouzdanih terenskih dokaza o cesti koja je doticala oblast današnje Tuzle, koja je također predstavljala važno rudište u ovom dijelu Bosne, moramo pretpostaviti da je i taj kraj morao biti povezan s postojećom mrežom bosanskohercegovačkih magistrala. U Tuzli i njezinoj bližoj okolici nalaze se bogati slani izvori koji su bili eksploatirani još u prethistorijsko doba, a dakako i u doba Rimljana. Na to bi upućivali ostaci rimskog graditeljstva (na Gradini kod Tuzle), kao i nalazi antičkog novca, a još više toponim Salines (Salinae, Salinis, ad Salinas) kako bilježi Porfirogenet, što se bez sumnje odnosi na područje današnje Tuzle (Const. Porf. De adm. imp. 32,159). Zna se da drugih slanih izvora nema više nigdje sve do Karpata i Crnog mora.

Neki prethistorijski nalazi na ovom terenu ukazuju da je ovdašnje stanovništvo održavalo žive trgovinske veze s rudarskim oblastima i to prije svega sa srebreničkim krajem. Bez sumnje da se ta trgovina zasnivala na razmjeni dobara u kojoj je so igrala važnu ulogu.[44]) Za potrebe tog saobraćaja morale su se koristiti od-

---

[41]) E. Pašalić, o. c., p. 74.

[42]) O tome: I. Bojanovski, o. c., p. 180—185.

[43]) V. Paškvalin, *Antičko staklo s područja BiH*, Arheološki vesnik, XXV. 1974, p. 122; P. Milošević, isto djelo. p. 102—108.

[44]) E. Imamović, *Iz historije eksploatacije soli u Bosni i Hercegovini*, Istorijski zapisi, knj. XXIX, sv. 1—2, Titograd 1972, p. 161—169; V. Ćurčić, GZM. XX, 1908, p. 80—85.

rađene komunikacije koje su kasnije u rimsko doba dobile prvorazredni značaj. Mada zbog pomanjkanja terenskih istraživanja o tim cestama malo znamo, možemo pretpostaviti da je Tuzla bila spojena sa srednjobosanskim rudogorjem onom cestom za koju je Pašalić pretpostavio da bi bila moguća varijanta segmenta magistrale Salona—Argentaria, i to na potezu Visoko—Breza, Olovo—Kladanj—Drinjača, s tim da bi se jedan krak odvajao na sjever, koji je preko Đurđevika vodio dolinom Spreče, odnosno u Tuzlu.[45]) Sa istočnobosanskim rudogorjem Tuzla je vjerojatno bila povezana cestom koja je vodila dolinom Spreče, da bi izašla na Drinu kod Zvornika, gdje se spajala s glavnom magistralom.

Vjerojatno je ovo važno rudište soli na sličan način bilo spojeno i s drugim oblastima, prvenstveno s onim na sjeveru, jer je i u prethistorijsko i antičko doba proizvodnja i trgovina solju imala prvorazredni značaj. Promet koji se odvijao na tim osnovama uvjetovao je gradnju odgovarajuće cestovne mreže, kakav je bio slučaj i s drugim rudarskim regionima gdje su se kopale rude i drugi minerali. Mogao bi se pretpostaviti i pravac koji je iz Tuzle usmjeravao na sjeveroistok, da bi preko Priboja izbio na Janju, odnosno u region današnje Bijeljine.

Slijedeći važan rimski rudarski region na tlu BiH, gdje se odvijala intenzivna rudarska djelatnost koja je, također, uvjetovala gradnju guste mreže rudarskih komunikacija, obuhvata zapadnobosanska rudišta. I ovo područje je za glavnu cestovnu mrežu imalo jednu magistralu koja je od Salone vodila na sjever u pravcu Save. I ovdje je riječ o Dolabelinoj cesti koja nam je, također, poznata sa spomenutih natpisa, a koja je slijedila ovaj pravac: Salona—Muč (Andetrium)—Burnum—Strmica (mons Ulcirus)—Drvar—Bravsko—Sanski Most—Prijedor—Bosanska Dubica—Sisak (Siscia).[46])

Dionica ovog puta koja nas zanima, a koja prolazi kroz spomenuta rudišta, počinje od Donje Sanice, nastavlja preko Sanskog Mosta i ide do Prijedora. Ovdje vjerojatno dalje nastavlja na sjever do Bosanske Dubice, a onda skreće na sjeverozapad pa preko Sunje dopire u Sisak, odnosno u Sisciju. Taj pravac je sasvim opravdan, jer je upravo u sisačke radionice odlazio najveći dio rudarskih prerađevina dobijenih na rudištima zapadne Bosne.

Taj rudarski distrikt na kojem se razvila prateća cestovna mreža uglavnom obuhvaća područje koje se stere između Bosanskog Novog, Prijedora i Sanskog Mosta. Zbog ležišta bogatih prije svega rudama željeza, ovo područje je bilo gusto naseljeno još u prethistorijsko doba, o čemu svjedoče nalazi otkriveni u Sanskom

[45]) I. Bojanovski, o. c., p. 176; E. Pašalić, o. c., p. 70.

[46]) I. Bojanovski, *Dolabelin sistem cesta u rimskoj provinciji Dalmaciji*, p. 203 i d., karta IV.

Mostu, Šehovcima, oko Starog Majdana, u Oštroj Luci, Staroj Rijeci i dalje niz Sanu kod Zecova, Čarakova, Begogačana, u okolici Prijedora itd.[47])

Otkriveni tragovi rudarske eksploatacije i prerade iskopane rude na nekim od ovdašnjih gradina svjedoče da je u ovim krajevima rudarstvo bilo razvijeno i prije dolaska Rimljana. Kada su oni postali gospodari ovih krajeva radovi su intenzivirali tako da su ovdašnji rudnici postali najveći na području Ilirika. Vojne radionice u Sirmiju i Sisciju kao i druge, u ovom rejonu, uglavnom su se snabdijevale iz ovih rudišta i, dakako, morala je između njih biti izgrađena odgovarajuća cestovna mreža. Zahvaljujući dosadašnjim istraživanjima na tamošnjim terenima mreža tih lokalnih cesta nam je dosta dobro poznata.

Već je svojevremeno Radimski iznio mišljenje da je dolinom Sane na relaciji između Sanskog Mosta i Prijedora prolazila jedna od važnih rimskih cesta u tom dijelu provincije, te da je cijelo područje Sane bilo prekriveno gustom mrežom putova. I Pač je bio takvog mišljenja smatrajući da se solinska magistrala kod Bosanskog Petrovca račvala u dva kraka koji su dalje slijedili dolinu Sane i Une, produžujući u pravcu Siscije.[48])

Za određivanje lokalne mreže koja se razvila od ove glavne magistrale svakako su vrlo značajni podaci o nalazima rimske kulture na ovom području. Prema rezultatima dosadašnjih istraživanja na prostoru koji se prostire od Prijedora uzvodno uz rijeku Sanu do Blagaja na Japri, rijetko se susreću rimski ostaci. Međutim, oni su izuzetno bogati uz obalu rijeke Japre, gdje se susreću brojni tragovi rimskih naselja, te brojna troskovišća koja svjedoče o intenzivnim rudarsko-metalurškim radovima. Na području Blagaja otkriveni su ostaci naselja na lokalitetu Crkvina i Bare, a u Majdaništu kod Maslovara utvrda i ostaci metalurških pogona. Uzvodno uz Japru, kod današnjih Ćela nalazilo se jedno znatnije rimsko naselje, a na brdu Ovan-grad utvrda koja je štitila to naselje i tamošnje metalurške pogone. U Gornjim Agićima je ustanovljen hram iz vremena cara Gordijana itd.[49])

Bogati nalazi i tragovi rimske kulture utvrđeni su i u predjelu Bosanskog Novog, a osobito u Dervišima, Čitluku, Dvorištu, Rakanskim Baricama i Maloj Rujiški.[50]) S obzirom na dosta gustu naseljenost ovog kraja, te na bogatu rudarsku djelatnost, bio je

[47]) W. Radimsky, WM. I, p. 203—217; C. Patsch, W. M. VI, p. 172; F. Fiala, W. M. IV, p. 182; A. Benac, GZM, sv. XI, 1956, p. 147—166; B. Čović, GZM. sv. XI 1956, p. 187—204.

[48]) C. Patsch, GZM. XIV, 1902, p. 409—410; I. Bojanovski, o. c., p. 217—218.

[49]) Đ. Basler, *Rimski metalurški pogoni i naselja u dolini Japre*, GZM. n. s. XXX/XXXI, Sarajevo 1977, p. 121—169.

[50]) O tome: E. Pašalić, o. c., p. 12 i d.

ispresijecan brojnim lokalnim putovima koji su uglavnom imali rudarski karakter. Važna takva cesta je bila ona koja je iz Prijedora slijedila dolinu Sane do visine današnjeg Bosanskog Novog i koja je imala veliki značaj, jer je zapadnobosanska rudišta spajala sa Siscijom. Zato je, na primjer Radimski i pretpostavio njezin pravac od Blagaja — grada na Japri prema Bosanskoj Kostajnici, otkud je dalje slijedila za Sisak.[51])

Svakako treba pretpostaviti i krak koji se sa magistralne dionice Prijedor—Bosanska Dubica odvajao kod današnje Han-Knežice, a odatle dalje usmjeravao prema Bačvanima na Uni, a onda je uz Unu vodio u smjeru Kostajnice, gdje se spajao sa dionicom Bosanski Novi—Bosanska Kostajnica—Sisak.

Lokalnog rudarskog značaja bila je i cesta koja je od Sanskog Mosta usmjeravala na sjeveroistok prema Podbrežju i Gornjem Kamengradu, kao i krak koji se odvajao za Stari Majdan, gdje je bila raskrsnica. Jedan pravac je usmjeravao prema Podvidači i tamo je doticao obronke Majdan-planine, a onda je skretao na sjeverozapad u pravcu rijeke Japre, koju je nizvodno slijedio sve do njezinog ušća u Sanu nedaleko od Blagaja, otkud je nastavljala za Bosansku Kostajnicu i Sisak. Kod Budimilić-Japre jedan krak se odvajao na zapad u pravcu rijeke Japrice, da bi proslijedio za Bosansku Krupu i dalje na zapad u srce japodske zemlje.

Važan je i put koji je od Starog Majdana slijedio obronke Majdan-planine gdje su se nalazili bogati rudokopi željezne rude, osobito oko Ljubije. Odatle je cesta skretala na sjeverozapad prema Prijedoru. Nedaleko od Ljubije, ispod sjevernog obronka Majdan-planine, jedan krak je skretao na zapad, sjekao je rječicu Volar i prosljeđivao u dolinu Japre, gdje se spajao s ovdašnjom važnom rudarskom arterijom koja je izlazila na Sanu kod Blagaja. Dakako, bilo je još ovakvih putova, manje značajnih, puteljaka i staza koji su, na primjer, spajali rudokope s talionicama, ali su na ovom prostoru manje sačuvani nego je slučaj u planinskim predjelima srednjobosanskih rudišta.

Lokalne ceste u sva tri rudarska rejona koja su ovdje spominjana, kako smo vidjeli, u svim slučajevima gravitirale su nekoj od magistralnih arterija. Uglavnom je svaka od tih mreža sama za sebe predstavljala zatvorenu cjelinu. No, ipak ako uzmemo u obzir sva tri rudarska bosanskohercegovačka distrikta, odnosno njihove rudarske cestovne mreže, one su s postojećim magistralama međusobno bile sve povezane. To je bilo neophodno jer je riječ o rudnicima iste provincije koji su potpadali pod istu upravu. Između njih je cirkulirala radna snaga, tehnika, služba obezbjeđenja i sve drugo što je bilo vezano za rudnike i rudarsku djelatnost.

[51]) W. Radimsky, WM. I, p. 215.

Bosanska rudišta su imala veliki privredni značaj za rimsku državu. Iskopano zlato i srebro je uglavnom upućivano u Salonu i prijestolnicu, ili u ovdašnje kovnice novca, a željezo u Sisciju i Sirmij gdje su se nalazile čuvene radionice oružja i druge vojne opreme, iz kojih su se uglavnom naoružavale podunavske legije. Iz tih razloga ovo rudarsko područje je cestovno moralo biti dobro povezano s tim centrima, što govori i činjenica da je ovuda prolazilo više magistralnih pravaca, od kojih su većina njih imali čisto rudarsko obilježje.

Ova kategorija cesta zbog svog izuzetnog značaja bila je pod posebnom državnom brigom i zaštitom. Metali koje su davali ovdašnji rudnici predstavljali su stratešku robu i zbog toga bila je sprovedena posebna organizacija za čitav proces rada, počev od službe obezbjeđenja i bdjenja nad brojnom radnom snagom (prvenstveno robovima), do obezbjeđenja transporta gotovih proizvoda do odredišta, posebno plemenitih metala. U tu svrhu na bosanskohercegovačkim cestama bilo je izgrađeno znatno više utvrda i stražarnica nego je inače slučaj, čije su se straže brinule da transport i kretanje po njima budu što bezbjedniji. O tome svjedoče brojni tragovi i ostaci tih stražarnica (speculae, burgi, castella) i postaje i to skoro na svim ovdašnjim cestama, osobito na magistralnim. U više slučajeva bile su građene na mjestu gdje su se ranije nalazila ilirska gradinska utvrđenja. Osobito su bili obezbjeđivani prijevoji, klanci i šumovite dionice, dakle mjesta koja su bila izuzetno pogodna za razbojničke prepade. Primjetni ostaci tih i takvih stražarnica nalaze se uz sve navedene magistrale (na Velikim kupreškim vratima, u Kastelu iznad Kopila, na Gracu u Rankovićima, u Zahoru, Podastinju, Ališćima, na Zecovima itd.).[52]) Dakako, bilo ih je i uz neke lokalne putove, kakav je slučaj sa Kruševcem iznad Dusine.

Stražarnice i utvrde u izuzetno gustom rasporedu susrećemo se posebno u predjelima gdje su se nalazili rudnici i ispirališta zlata. U nekim slučajevima tih tragova je toliko da se može slijediti njihov raspored na svaka dva-tri kilometra (utvrda Lagumi iznad Fojnice, Zvonigrad iznad Bakovića, Kruševac iznad Dusine, Mukaćin-Han i Višnjički Gradac kod Gromiljaka, Medvjed-grad iznad Busovače, Podastinje iznad Kiseljaka itd.).

Pored bezbjednosti, država je poklanjala veliku pažnju i održavanju tih komunikacija. Zbog svog privrednog značaja postale su trajno državno dobro što se vidi i iz činjenice da su za svo vrijeme rimskog prisustva redovito održavane, kako to pokazuju sačuvani miljokazi čiji vremenski raspon iznosi i do četiri stoljeća. Neki od njih, na primjer sa ceste koja je išla dolinom Sane, postavljeni su

[52]) W. Radimsky, GZM. III, 1891, p. 431—445; I. Čremošnik, GZM. n. s. XI, 1956, p. 143—144; D. Sergejevski, GZM. n. s. XVIII, 1963, p. 85—102; E. Pašalić, passim; I. Bojanovski, o. c. p. 203 i d.

u vrijeme cara Klaudija (47/48. godine n.e.).[53]) Inače, najveći broj miljokaza potiče sa stare magistrale Narona—srednja i istočna Bosna, kojih je do danas otkriveno 61. Najstariji je, pak, onaj iz doline Trešnice kod Konjica (Han-Vitek), postavljen 14. godine n. e.[54])

U sklop rudarskih cesta spadaju i tokovi nekih rijeka kojima su ruda ili gotovi proizvodi prevoženi do odredišta. Mada o tome nemamo nekih sigurnih dokaza, ipak se može dosta sigurno pretpostaviti da je, na primjer u zapadnobosanskom rudištu u tu svrhu korišten tok rijeka Sane i Une. Sana je vjerojatno više korištena u lokalnom prometu, dok se Unom prevozio teret (ruda i metal) do Save, kojom se dalje upućivao u Sisak ili Sremsku Mitrovicu. U tom pogledu rijeka Drina je mogla biti korištena u daleko većoj mjeri, ali samo od Zvornika. Transport rasutog tereta kakva je ruda i njeni proizvodi bio je daleko rentabilniji riječnim tokom nego cestovnim transportom.[55])

Da li su i druge rijeke u ovdašnjim distriktima korištene za transport ruda i drugog tereta neizvjesno je, a i malo vjerojatno, jer se uglavnom radi o manjim riječnim tokovima s malo vode, nepodesnim za plovidbu, kakav je, na primjer, slučaj s rijekama Lašvom, Fojnicom, Lepenicom, Kreševčicom itd. Zato je u takvim rejonima bila izgrađena odgovarajuća mreža lokalnog saobraćaja koja je dostatno služila potrebama rudarske eksploatacije.

O tome na koji način se odvijao promet, odnosno prijevoz rude i rudarskih proizvoda po ovdašnjim cestama, možemo zaključiti po tragovima na samom terenu, gdje se susreću ostaci cesta. To su prije svega ostaci kolotečina koje su nastale od kolskog saobraćaja kroz jedno duže razdoblje. Na osnovi toga može se zaključiti da su i ovdje glavno prijevozno sredstvo bila kola. Ako je u pitanju baš prijevoz rude i drugog teškog tereta, bez sumnje da su korištena teška kola na četiri točka kakva su, na primjer, bila serracum ili plaustrum, koja su po planinskim putovima obično vukli volovi. U I stoljeću n. e., kad je bilo više vojnih jedinica u ovim krajevima nego je to bilo kasnije, ovim putovima su se, također, dosta često kretala vojna kola (carrus).

Dugovjeko kolanje ovih i drugih vozila ostavilo je dubok trag na cestama, i to u vidu udubljenja, to jest kolotečina, poglavito u kraškim predjelima.[56]) Na našim cestama razmak između njih iznosi 1,20 do 1,25 m, mada ima slučajeva da je razmak veći

---

[53]) I. Bojanovski, o. c., p. 212 i d.

[54]) CIL III, 10164; Ph. Ballif, o. c., p. 64.

[55]) O tome: E. Pašalić, o. c., p. 107.

[56]) Nešto o tome: Ph. Ballif, o. c., p. 7—8, T. I, sl. 2. Ima mišljenja da je, u stvari, riječ o prethistorijskim tragovima. O tome: E. Pašalić, *Problemi istraživanja ilirskih i rimskih cesta u provinciji Dalmaciji*, Radovi Filozofskog fakulteta u Sarajevu, knj. III, Sarajevo 1965, p. 252 i d.

(1,35 m) ili pak manji (1,20 m).[57]) Za bosanskohercegovačke ceste može se reći da su imale standardni razmak od 1,25 m, što znači da su po njima saobraćala tipizirana kola određenog osovinskog raspona, a to su bila mahom teška kola kakva su se koristila za potrebe rudnika.

U nepristupačnim planinskim rudištima kakva su, na primjer, bila na planini Vranici, Zecu, Bitovnji, Inču i drugim, koja su se nalazila na području srednjobosanskog rudogorja, građene su tek konjske staze kojima su se kretale samarice sa sepetima u kojima se prenosila ruda, ugalj i drugi teret od jama do talionice, odnosno od talionice do nekog drugog odredišta. Takvih staza ima veliki broj na svim spomenutim planinama. Na nekim mjestima na kojima, inače, danas nema prometa, staza je tako utrta da je očito da se radi o prastarim putovima, tim više što su upravo na tim lokalitetima identificirani tragovi rimskih rudokopa (planina Vranica, Zec, Bitovnja, Pogorjelica, Lopata, Inač).

Na nekim terenima umjesto kolotečina ostali su duboki usjeci u zemlji, ponekad duboki i po nekoliko metara, kakav je slučaj sa dionicom vicinalnog puta Fojnica—Gromiljak (lokalitet Podhercezi i Poddoci), zatim na dionici vicionalnog puta Gromiljak—Visoko koji je vodio preko Gomioničkog brda (lokalitet Likoroge i Gomioničko brdo itd.).

Iz svega do sada izloženog može se zaključiti da je bosanskohercegovačko područje dosta zanimljiv kraj za izučavanje tzv. rudarskih cesta. Pošto je riječ o rudarskom području tu je dosta rano, svakako već u prvoj polovici I stoljeća n. e., započela izgradnja magistralnih pravaca kojima su ishodišta bila dva primorska grada: Salona i Narona. Građene su iz slijedećih razloga: za potrebe vojske u tek pokorenoj zemlji i za potrebe eksploatacije privrednog bogatstva, prvenstveno bogatih rudišta kojima je obilovalo bosanskohercegovačko područje. Kad je bila sprovedena potpuna pacifikacija dotičnog područja, to jest kad je bila otklonjena svaka opasnost od pobune pokorenih plemena, izgrađene ceste su od tada u najvećoj mjeri služile rudarskim potrebama. Kao takve ostale su svo vrijeme rimske prisutnosti u ovim krajevima.

Da bi se o ovom problemu dobila jasnija predstava trebat će vršiti još brojna terenska istraživanja na čitavom ovom prostoru. U nekim slučajevima ostao nam je neizvjestan daljnji pravac dionice ovog ili onog vicionalnog puta. Veoma je čest slučaj da se njihovi tragovi gube ispod suvremenih saobraćajnica, ili su pak uništeni erozijom ili nanosima. U nekim slučajevima nema nikakvih tragova, mada je sasvim jasno da je dotičnom dolinom ili prijevojem morao prolaziti put. Da je bez sumnje bilo tako potvrđuju, na primjer, nalazi novca ili drugih predmeta, i to baš na

[57]) Ph. Ballif, o. c., p. 8; I. Bojanovski, o. c., p. 33 i 34.

potezu pretpostavljenog cestovnog pravca. Takav slučaj je sa nekim rejonima na planini Vranici, Šćitu i Pogorjelici. Uz to, tu su i tragovi, odnosno ostaci rudarskih kopova u kojima su nađeni primjerci rimskog novca, oruđa, rudarskih svjetiljki (Vareš i okolica Prijedora). Daljnja istraživanja će svakako pružiti više građe ove vrste, koja će upotpuniti naše znanje i predstavu o rimskim rudarskim cestama na području Bosne i Hercegovine.

SUMMARY

*THE ROMAN MINING ROADS ON THE TERRITORY OF BOSNIA AND HERZEGOVINA*

On the territory of the present Bosnia and Herzegovina the Romans had built a dense net of roads, the remnants of which have been visible even today in many places. Since this was a mining territory, and also an area in-between the two important provinces at the Balkans (Dalmatia and Panonia), several quite important main roads passed through this territory. Some of them had been built way back in the first century A. D. Their reaching points were Salona and Narona. Some of them were mentioned in occasional epigraphic monuments, and the others in works of some Roman authors, such as in a Tabula Peutingeriana, Itinerarium Antonini etc. Some of the roads were fortified on certain sections. Milestones give the best evidence for it, and a number of them was discovered in Bosnia and Herzegovina.

Among the Roman roads had been built on this soil, there was a considerable number that could be classified as »mining roads«. Almost all the main roads, as well as local and vicinal roads were of the character. This territory had always been rich with ores and that is why it attracted the Romans. In order to proceed with exploitation of them, the Romans had to build roads, first the main ones and then the local. The most famous was the road that connected Central and Eastern Bosnia with the Coast (Salona—Argentaria). It has been already said that this road had been identical to the road »ad Hedum castellum Daesitiatium« that had ended in Eastern Bosnia and had connected Salona with the Eastern Bosnia silver mines. The similar thing happened with the road Salona — »ad fines provinciae Illyrici«, which was identical with the Salona — Servitium road, etc.

The West Bosnian mines were connected with the Salona——Servitium road; those in Central and Eastern Bosnia with the Salona—Argentaria road and also with the main road Narona—Argentaria. Each one of these mining regions had a local net of roads. They connected mine-pits, melting furnaces and settlements

Central Bosnian mining area the remnants of these roads were uncovered in the vicinity of Bugojno (at Pandurica, near Prskala Staje and at Bećirove Staje, near Prusac etc.) while in the Fojnica—Kiseljak area they were discovered at the Mount Vranica, at Pogorjelica, Trusina, near Sultići, at Seonica, Višnjevica Gornja, Gromiljak, Vranci near Kreševo, etc.

The area of Srebrenica is full of the mining roads' remnants, The were found at Skelani, Đurđevac, near Bratunac, Domavia, in the Saska River valley, or, for instance, between Domavia and Bjelavac. The main road that connected Sirmium and Argentaria, i.e. the Eastern Bosnia mines, had a status of a maning road. This road is important also for the location of Argentaria which had been mentioned in the Tabula Peutingeriana as the destination of the Salona—Argentaria road.

The Bosnian mines, and consequently their roads, had a great importance for the Roman government. The extracted gold and silver was sent mostly to Salona or Rome, whereas the iron ore was sent to Siscium or Sirmium's famous workshop of a military equipment. That is why this territory had to be well connected with those centres and those main roads could only prove this statement.

Since a metal always had a strategic importance, the Roman government took a special attention in protecting the mining roads and the mines themselves. Strongholds, sentinel posts and other kinds of objects for protection were built at all the strategic points, and the traces of them could be seen today (at Prusac, Kupreška Velika vrata, Podastinja, Zahor, Gradac, etc.). Those strongholds were especially numerous in the Fojnica—Kreševo area where gold was dug out, so they could be seen at every two or three kilometres.

Important traces for the study of roads are so-called wheel--track. They were preserved especially in karst areas. In some other cases, centuries long movement of heavy carts and other vehicles imprinted deep tracks into the soil, and such cuts could be 5—6 meters deep (at Likoroge and Podhercezi near Gromiljak, or at Gromiljačka kosa, etc.).

It could be said that Bosnia and Herzegovina prove to be, in general, exceptionally good for the study of mining roads, the building and use of which was closely related to the exploitation of rich mines in this province.