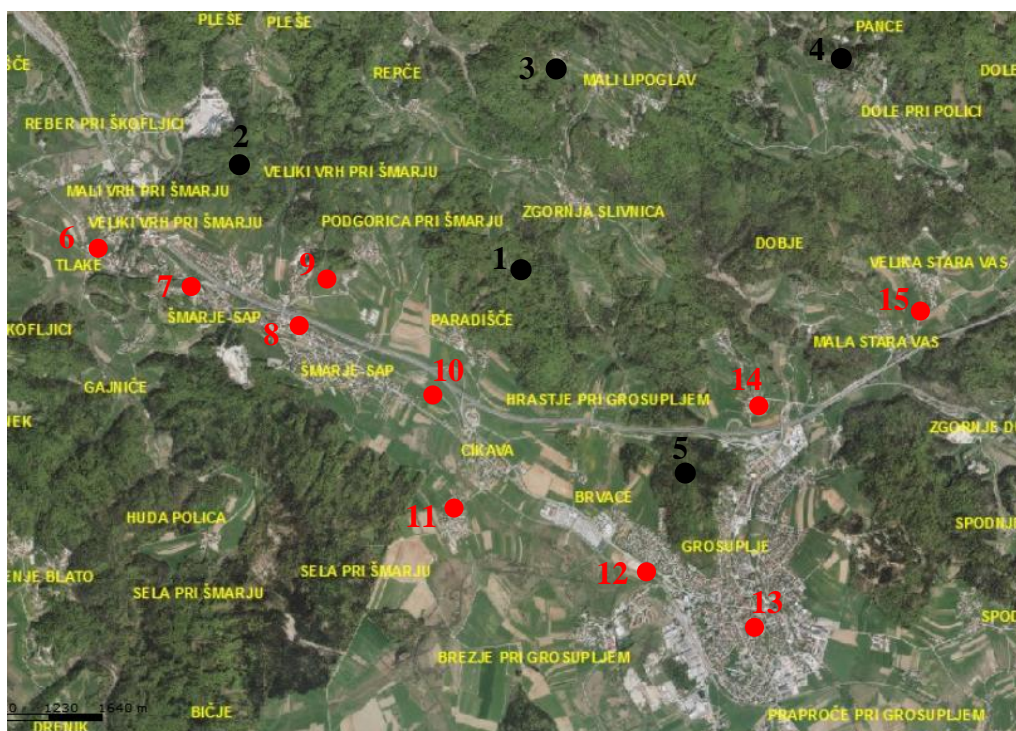


**RIMSKE CESTE NA PODROČJU ŠMARJA – SAPA**  
**pohod po *Poti kulturne dediščine Šmarje – Sap*, oktober 2018**  
Turistično društvo Šmarje – Sap

Potek rimske javne ceste, ki je iz Italije vodila v Panonijo in na Balkan, lahko sledimo med mesti Oglej (*Aquileia*) – Ljubljana (*Emona*) – Sisak (*Siscia*) – Sremska Mitrovica (*Sirmium*).

Posameznim rimskim najdbam ali delom grobišč, ki zaznamujejo potek rimske ceste, lahko precej strnjeno sledimo **od Tlake in Razdrtega (dan. Rimska c.), preko Šmarja, ob Farovškem hribu in na poti v Podgorico ter skozi Sap, dalje do Paradišča in Sel pri Šmarju. Od Cikave se je ena stranska pot odcepila proti severu, proti Perovem, druga proti jugu pa je potekala mimo železniške postaje v Grosupljem.** Tudi pri arheoloških raziskavah v zadnjih letih se je na območju novih trgovinskih centrov pred Grosupljem na več mestih odkrilo rimskodobno cestišče – mestoma sta bili dobro vidni rimskodobni kolesnici. Na cesti pa so takratni popotniki tudi marsikaj izgubili, na primer železne žebličke obuval, kovinske dele vozov in novce iz časa 1. in 2. stoletja.



1 – Magdalenska gora, 2 – Veliki Vrh pri Šmarju, 3 – Mali Lipoglav, 4 – Pance, 5 – Brinjski hrib pri Grosuplju, 6 – Tlake, 7 – Razdrto (dan. Rimska c.), 8 – Šmarje Sap, 9 – Farovski hrib, 10 – Paradišče, 11 – Sela pri Šmarju, 12 – Grosuplje, ob železnici, 13 – Grosuplje, ob cerkvi sv. Mihaela, 14 – Perovo, 15 – Velika Stara vas (*črno: prazgodovinska najdišča, rdeče: prazgodovinska in rimskodobna ali samo rimskodobna najdišča ter sledi rimske ceste; vir: Register kulturne dediščine Slovenije*).

Rimljani so gradnji in vzdrževanju cest posvečali veliko pozornost, saj so le dobre povezave omogočale ekonomski razcvet, nemoteno delovanje državne uprave ter obrambo v primeru uporov ali vpadov sovražnikov. Ceste so bile rangirane. Najpomembnejše so bile javne ceste, ki jih je gradila država, sledile so vojaške, lokalne ter zasebne ceste. Za razvoj in vzdrževanje javnega cestnega omrežja je skrbela država preko posebne organizacije, ki ji je sprva načeloval visok uradnik, od konca 1. stoletja naprej pa sam cesar.

Javne ceste so gradili po enotnem vzorcu: najprej so v določeni širini vozišča izkopal krovno plast zemlje do trdnjše podlage, npr. skale, laporja, proda ali gline; v glino so navadno nabili še grobe kamnite lomljence. Na to podlago so v potrebni debelini nasuli plasti proda ali grušča, ki so jih sproti utrjevali. Vozišče je navadno tvorila posebej utrjena plast drobnega proda, včasih pomešana z apnom, ki je bila rahlo napeta, da je padavinska voda odtekala v posebej izdelana obcestna jarka. V mestih in na strmih klancih je bilo vozišče pogosto tlakovano s kamnitimi ploščami in posuto s fino mivko, ki je dušila hrup kovinskih kolesnih obrocev in omogočala lažje čiščenje poledenelega vozišča. Močvirne terene so premoščali s posebno podlago, ki so jo sestavljali gosto zabiti piloti iz trdega lesa in položeni plohi ali preplet iz debelih vej, pred gnitjem zaščiteno z lesnim ogljem in negašenim apnom.



Gradnja rimske ceste (ilustracija: Suzi Bricelj).

Ob javnih cestah so ob gradnji ali obnovah postavljali miljnike. To so 2 m visoki kamniti stebri z napisi. Na njih je bilo zapisano ime cesarja, ki je ukazal dela in razdalja do naslednjega mesta ali poštno postaje v rimskih miljah (*milliapassuum* = 1,47 km). Poleg odkritih vozišč ali miljnikov imamo še nekaj posrednih pričevanj o potekih rimske cestne mreže, kot so grobišča (vedno izven naselij, navadno ob cestah) in stara krajevna imena, npr. Tlake (tlak) in Razdrto (ruševine).



Rimskodobne najdbe iz grobov v Podgorici pri Šmarju, datacija 1. do 2. st. n. š.  
(foto in bramba: Narodni muzej Slovenije).

Po propadu rimske državne uprave – v našem prostoru je bil denarni obtok prekinjen v prvi polovici 5. st. – cestne mreže ni nihče več vzdrževal. Kljub temu so odlično grajene in funkcionalno trasirane rimske ceste pogosto ostale najboljša povezava med dvema prometnima točkama. Kasnejše cestne trase so pogosto sovpadale z rimskimi, kar je v glavni meri posledica logike sledenja najugodnejšim terenskim razmeram, deloma pa tudi sledenju tradicionalnim potem. Prav na območju med Ljubljano (*Emona*) in Višnjo Goro (*Acervono*) je logika prostora – izogibanje močvirnemu Barju ter naravna »vrata« med Škofljico in Šmarjem – prispevala k temu, da se trasa cestnih povezav od prazgodovine do danes praktično ni spremenila.