

Nenad Cambi

I PORTI DELLA DALMAZIA

I. LA SITUAZIONE GEOGRAFICA E METEOROLOGICA

Secondo la sua posizione geografica il mare Adriatico è un bacino che penetra profondamente nel territorio europeo e che collega il Mediterraneo, specialmente la sua parte orientale con l'Europa centrale. L'Adriatico orientale era una rotta importante almeno dal periodo miceneo come confermano pochi, ma sicuramente identificabili reperti (1). Le rotte marittime lungo la costa di questo mare divennero sempre più importanti nei periodi posteriori (2).

Senza dubbio, il traffico era più sicuro lungo la costa orientale dell'Adriatico che è bene articolata. Ci sono tante baie e insenature dove era facile trovare un posto tranquillo e ben protetto per le navi. Anche le correnti erano favorevoli. Un grande difetto erano però le condizioni meteorologiche, che allora erano poco prevedibili, almeno a lungo termine. Marinai e pescatori, però, hanno imparato come riconoscere i segni favorevoli o pericolosi, quando interrompere e quando ricominciare la navigazione. Le nuvole scure e dense, il rosso del tramonto, gli opachi cerchi intorno alla luna, il flusso e riflusso del mare annunciavano bello o brutto tempo. Nonostante ciò non era facile prevedere le improvvise burrasche che possono affondare la nave, rompere gli alberi e il timone o stracciare le vele, rendendo il naufragio quasi inevitabile. Di questo ci informano i numerosi relitti che giacciono sul fondale dell'Adriatico orientale e gli eventi narrati dagli storici. La nave di Giuseppe Flavio era affondata nell'Adriatico o nello Ionio mentre navigava dalla Palestina verso Roma (3). Ci sono anche molti altri naufragi come per esempio quello dell'apostolo Paolo, anche se non è molto chiaro dove sia accaduto (4).

(1) Ci sono parecchi frammenti di ceramica micenea. Per esempio a Debelo Brdo in Hercegovina (SAKALLERAKIS, MARIĆ 1975, p. 153 sgg., fig. 1 a-b) e a Škrip sull'isola di Brazza (KIRIGIN 1998, p. 39, fig. 23). C'è anche un pugnale miceneo proveniente da Gnojnice presso Mostar (CURČIĆ 1908, p. 95, tav. XVIII, 4). Ci sono anche altri reperti. Questi rinvenimenti sono la prova che esistevano i contatti tra la Grecia e l'Adriatico anche prima dell'età arcaica.

(2) Si può notare che il materiale greco si trova più spesso.

(3) GIUSEPPE FLAVIO, *Vita*, 15; NIKOLANCI 1971, p. 28.

(4) «Acta apostolica» 27; NIKOLANCI 1971, pp. 29 ss.

Più forte delle condizioni meteorologiche fu la costante minaccia della pirateria che era molto sviluppata negli ultimi secoli prima della nostra era. La pirateria fu il motivo principale delle guerre dei Romani contro gli Illiri (5). La regina Teuta, infatti, rifiutò le condizioni poste dai Romani, perché la pirateria era una delle principali fonti di sopravvivenza (6). Un'iscrizione dei fratelli *Papii* trovata vicino *Narona* celebra il successo di Augusto sui pirati in Sicilia nel 36 a.C. (7). Molto probabilmente le stazioni della flotta romana furono i porti di *Apsorus* (8) e *Salona* (9) di cui sono testimonianza le iscrizioni sepolcrali dei marinai. Il principale compito di queste stazioni era il controllo della navigazione e della eventuale rinascita della pirateria.

I popoli che nel passato vivevano sulle rive dell'Adriatico orientale hanno contribuito alla navigazione e alla tecnica di costruzione delle navi. Basti solo menzionare le *liburnae* il cui nome deriva dai Liburni, un popolo che per un abbastanza lungo periodo aveva avuto il controllo dell'Adriatico (10), anche se la *liburna* fu in seguito migliorata e aveva poco in comune con la barca originale (11). Il numero degli Illiri che servivano nelle flotte romane, particolarmente in quella di Ravenna, è una testimonianza dell'abilità e della tradizione marinara di questi popoli indigeni (12).

II. I PORTI

Molto probabilmente la nascita delle più importanti città della costa orientale adriatica era connessa con la navigazione, le rotte marittime e le vie terrestri. Le città portuali sono disposte quasi regolarmente alle stesse distanze che coincidono con i giorni di navigazione. Purtroppo i resti archeologici dei porti sono molto scarsi. Andando da Sud-Est a Nord-Ovest i principali porti sono:

1. La colonia romana di *Epidaurum* (13). Questa città si trova sull'unico possibile riparo per le navi sull'Adriatico meridionale dopo le Bocche di

(5) ORMEROD 1924, pp. 166 ss, specialmente p. 169; WILKES 1969, pp. 14 ss.

(6) APPIAN., *Illyr.*, 7; ORMEROD 1924, p. 172.

(7) *CIL*, III 14265.

(8) CAMBI 1980a, pp. 151 ss, fig. 1.

(9) BETZ 1943, pp. 134 ss. Ci sono nove iscrizioni sepolcrali di marinai a *Salona*.

(10) SUIĆ 1981, pp. 87 ss; ČAČE 1984, pp. 7 ss; ZANINGOVIĆ 1988, pp. 43 ss; SUIĆ 1996, p. 139.

(11) PANCIERA 1956, pp. 130 ss; KOZLIČIĆ 1993, pp. 22 ss; BRUŠIĆ 1995, p. 39, tav. III-IX.

(12) MANSUELLI 1967, p. 104, nota 9 ss. (i più numerosi sono di origine Dalmata; poi ci sono molti Pannoni).

(13) Ci sono scarsi resti archeologici perché sono stati organizzati solo pochissimi scavi. Cfr. WILKES 1969, p. 252; NOVAK 1972, pp. 7 ss.

Cattaro. La città era costruita su una piccola penisola (fig. 1); i porti erano su ambedue i fianchi. Anzi, più precisamente, ci sono due penisole, ma la città si trova su quella più vicina alla linea costiera: la più grande era la più importante, ma meglio protetta era quella interna che oggi si chiama Tiha che significa 'calma'. Il nome descrive le caratteristiche del porto. Sebbene siano state fatte prospezioni sottomarine le strutture portuali non sono state trovate⁽¹⁴⁾. Le vie terrestri portavano verso l'odierna cittadina di Trebinje e poi verso Ovest, verso *Narona*⁽¹⁵⁾. Invece la via in direzione Sud-Est era connessa con la *via Egnazia*. Da Trebinje andavano le vie verso l'entroterra, cioè verso la parte orientale della provincia di Dalmazia.

2. La colonia romana di *Narona*⁽¹⁶⁾. La città si trova sul fiume *Naro*, precisamente a ventimila passi della foce⁽¹⁷⁾. È situata sul pendio di una collina che scende fino alla riva destra del fiume (fig. 2). Teopompo, lo scrittore greco del IV sec. a.C. menziona un *emporion* sul fiume dove possono navigare anche le grandi navi⁽¹⁸⁾. Sicuramente lui pensava a *Narona*, sebbene il nome non sia indicato. Il termine *emporion* significa che si tratta di una cittadina dove la merce veniva portata per scambio e commerci. L'*emporion* potrebbe essere una fondazione greca⁽¹⁹⁾. La posizione di *Narona* è molto favorevole, perché si trova abbastanza lontano dal mare e così le merci venivano più vicino ai clienti. Sull'altra sponda del fiume era la via verso l'interno, che risaliva fino alla sorgente del fiume e da qui, oltre il passo sul monte Ivan (967 m di altezza), portava direttamente alla pianura di Sarajevo e alla necropoli di Glasinac dove furono trovati oggetti greci⁽²⁰⁾.

Narona è collegata a Sud-Est con le strade per *Epidaurum* e a Nord-Ovest con quelle per *Salona*⁽²¹⁾. Un'altra via terrestre portava verso Ston e forse anche più a Sud. Ston aveva un'importanza cospicua perché si trova all'inizio della penisola di Peljesac. La navigazione intorno a tutta la penisola era molto lunga (ca. 160 km). A Ston doveva essere organizzato un sistema di scambio e trasbordo (navi onerarie, carri, piccole navi o zattere per portare le merci a *Narona*). Naturalmente il carico più importante e più pesante

⁽¹⁴⁾ FALCON BARKER 1961, *passim*. I risultati della missione del cap. Barker sono molto dubbiosi per quanto riguarda le strutture sommerse.

⁽¹⁵⁾ BOJANOVSKI 1974, pp. 249 ss.

⁽¹⁶⁾ WILKES 1969, pp. 42 ss; CAMBI 1980b, p. 127; MARIN 1997.

⁽¹⁷⁾ Ps. SKYLAX, 24 (80 stadi), PLIN., *N.H.* III, 2,2.

⁽¹⁸⁾ THEOP., *apud Strabonis Geographica* 317.

⁽¹⁹⁾ *Emporion* significa non solo una piazza commerciale, ma anche un porto e una piccola borgata. A *Narona* potrebbero essere unite tutte e due le funzioni, almeno dall'epoca ellenistica.

⁽²⁰⁾ ČOVIĆ 1983, pp. 147 ss., tav. XXXII-XXXVII.

⁽²¹⁾ BOJANOVSKI 1974, pp. 221 ss., la mappa II.

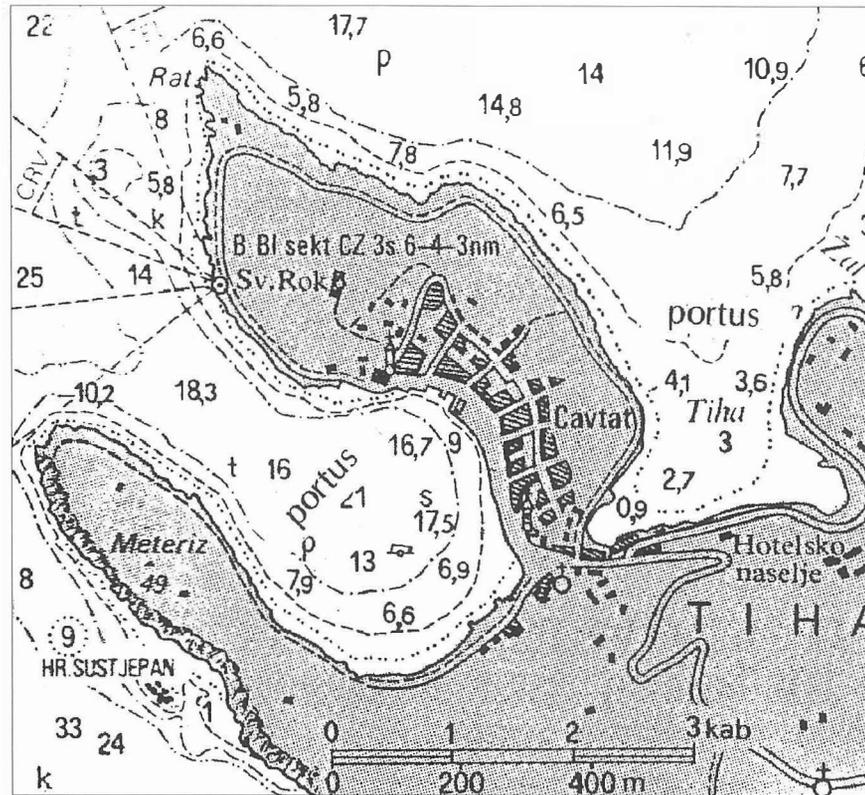


Fig. 1. *Epidaurum*. Situazione topografica (da *Nautički* 1975).

andava attorno alla penisola. I resti del porto di *Narona* fino ad adesso non sono stati trovati. Studiando la situazione topografica si potrebbe dire che il porto fosse stato lungo la riva del fiume *Naro* nel tratto che va da una punta che si chiama *Orepak*, dove furono trovate molte monete ⁽²²⁾, principalmente ellenistiche, fino al foro romano che precedentemente poteva funzionare da emporion ⁽²³⁾. Il cambiamento del corso del fiume, l'innalzamento del livello dell'acqua, l'insabbiamento sono un grande ostacolo per precisare la posizione, l'aspetto e il funzionamento del porto naronitano.

⁽²²⁾ PATSCH 1907, pp. 95 ss.

⁽²³⁾ Sotto il pavimento del foro romano di *Narona* sono stati scoperti i resti di una struttura ellenistica (fino ad adesso non pubblicata).

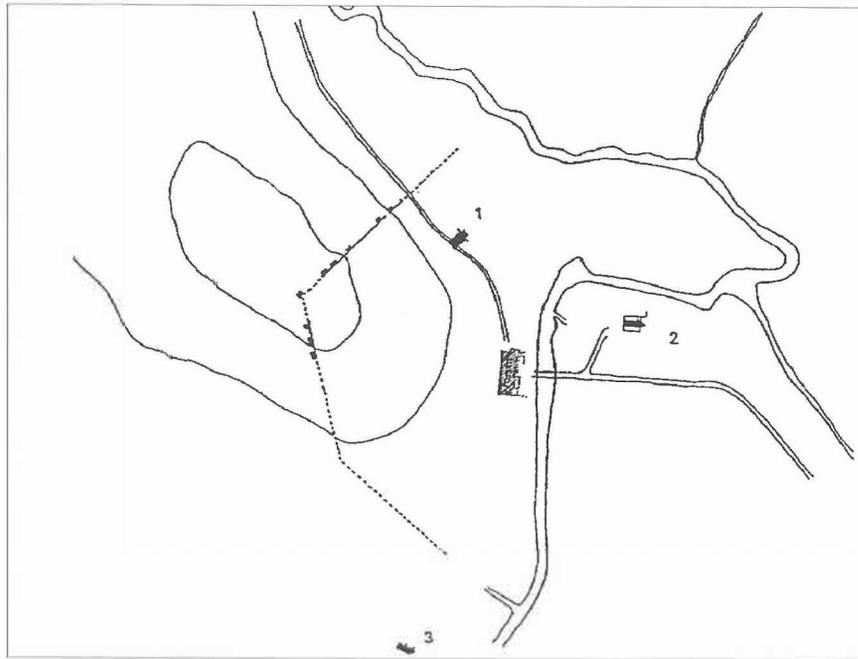


Fig. 2. *Narona*. Pianta (da MARIN 1997).

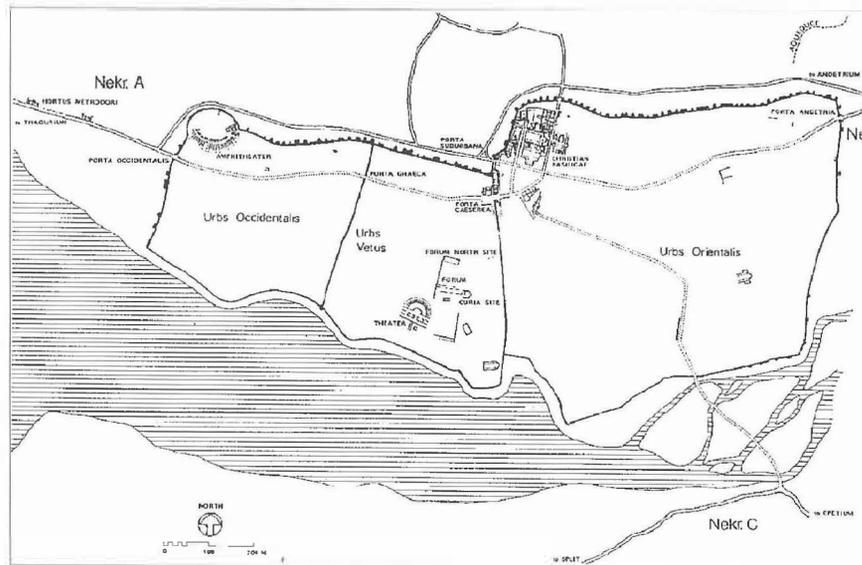


Fig. 3. *Salona*. Pianta (da CLAIRMONT 1975).

3. La colonia romana di *Salona* (24). La posizione della città di *Salona* era la più favorevole di tutte lungo la costa dell'Adriatico orientale (fig. 3). *Salona* era un importantissimo incrocio delle rotte marittime e terrestri (25). Si trovava nel centro della costa orientale nascosta nell'angolo nord-orientale di un'abbastanza spaziosa baia (*Sinus Salonitanus*) formata dalla penisola di Split/Spalato e dall'isola di Čiovo. Il porto comprendeva tutto l'angolo nord-orientale del *Sinus*. La riva si trovava lungo la parte meridionale della città e lungo ambedue le parti della penisoletta di Vranjic: così il porto era molto spazioso. Durante la costruzione di alcune cisterne per carburanti sono stati rinvenuti resti architettonici molto probabilmente degli horrea che erano costruiti su pali nella parte paludosa del porto (fig. 4) (26). Un'altra architettura portuale è stata trovata vicino al teatro romano (fig. 5) (27). Anche queste costruzioni erano probabilmente degli horrea. Gli archi sotto l'angolo sud-orientale del foro, che alcuni studiosi hanno interpretato come horrea (28), secondo me sono invece da riferire a una costruzione che doveva dare più spazio al foro e nello stesso momento lasciare passare e sboccare un ramo del delta del fiume *Iadro*. Purtroppo queste strutture non sono mai state scavate (29). La riva antica è insabbiata e oggi non è chiaro il rapporto tra la riva odierna e quella antica. Il *cardo maximus* doveva essere collegato con la riva ad Ovest, vicino al teatro. Il cardine molto probabilmente girava intorno al muro esterno del teatro e terminava a una porta nelle mura della città.

Il *Portus interior* doveva essere alla foce del fiume *Iadro* che poteva dare riparo per ogni vento e pericolosità (30).

Le vie terrestri da *Salona* verso Nord-Ovest e Sud-Est passavano per le gole di Klis. Una via portava a *Narona* dietro le catene delle montagne e l'altra più a Nord, dove si diramava in una rete stradale che conduceva fino alla frontiera dell'impero romano (le rive dei fiumi Drava e Danubio). Queste strade non avevano solo un'importanza commerciale ma anche militare (31).

4. La colonia romana di *Iader* (*Zadar/Zara*) (32). La città si trova su una

(24) WILKES 1969, pp. 34 ss. e 358 ss.; CLAIRMONT 1975, pp. 12 ss.; CAMBI 1991, pp. 3 ss.

(25) BOJANOVSKI 1974, pp. 16 ss.

(26) OREB, KIRIGIN 1980, pp. 111 ss., fig. 2.

(27) KIRIGIN, LOKOŠEK, MARDEŠIĆ, BILIĆ 1987, pp. 12 ss., pianta 2.

(28) BRØNDSTED, WEILBACH, DYGGVE 1928, pp. 15 e 25, pianta B (*horrea*); DYGGVE 1933, p. 55 (cisterna); CLAIRMONT 1975, p. 13 (*horrea e podia*).

(29) GLAVINIĆ 1873, p. 336 ha trovato vicino gli archi 48 anfore grosse. Lui pensava che si trattasse di un magazzino di vino. DYGGVE 1933b, pensava erroneamente che Glavinić avesse trovato *dolia* sotto gli archi; invece le anfore erano trovate vicino agli archi.

(30) JELIĆ, BULIĆ, RUTAR 1894, p. 258.

(31) BOJANOVSKI 1974, pp. 15 ss.

(32) SUIĆ 1976, pp. 34 ss.; SUIĆ 1981, pp. 183 ss.

penisola (fig. 6) ⁽³³⁾ ed era connessa con il retroterra attraverso le piccole cittadine di *Asseria* e *Burnum*, da cui si diramava a Sud-Est la strada per *Salona* ⁽³⁴⁾. La via verso Nord-Ovest andava vicino alle odierne cittadine di Gospić e Otočac e portava fino a *Tarsatica*. Poi la strada proseguiva per *Tergeste* ed Aquileia. Il porto di *Iader* è poco conosciuto, ma la situazione è abbastanza chiara. Il porto principale si trovava lungo la riva settentrionale della penisola, davanti alle mura di fortificazione. La riva odierna ha coperto completamente quella antica, perché la riva moderna è stata allargata. Le porte si trovano al posto dove sboccavano alcuni *cardines* della rete urbana. *Morska vrata* (Porta Marina) corrisponde al *cardo maximus* (fig. 7). Sulla parte interna della porta l'arco, l'architrave e l'epigrafe sono completamente romani. Si tratta di un arco fatto costruire da una certa *Melia Anniana* ⁽³⁵⁾. M. Suić pensava che l'arco fosse stato ricomposto nella parte interna di Porta Marina nel medio evo e che fosse stato portato da un altro luogo ⁽³⁶⁾. Solo le sculture menzionate nell'epigrafe sono state tolte via. A destra e a sinistra dell'arco c'era l'emporio che la sopraddetta *Melia Anniana* ha fatto pavimentare. Sullo stesso posto era una piazza durante il Medioevo ⁽³⁷⁾. Anche oggi qui si trova uno spazio vuoto. Porta ed emporio erano senz'altro in funzione del porto e del commercio. La parte meridionale della penisola non era molto favorevole per le navi, ma dall'altra parte il porticciolo di Foša era ben protetto. È molto probabile che Foša fosse connessa con il porto settentrionale. Il canale costituiva fossato del vallum davanti le mura e nello stesso momento il collegamento tra i due porti della penisola ⁽³⁸⁾. Un chilometro ad Est da Foša fu trovata un'epigrafe dedicata ad Apollo Licio che potrebbe essere l'inizio non solo dell'esistenza di un tempio, ma anche del possibile posto per la quarantena ⁽³⁹⁾.

⁽³³⁾ Per esempio *Parentium, Argyruntum, Epidaurum* etc. Cfr. SUIĆ 1976, figg. 66 e 68.

⁽³⁴⁾ MILETIĆ 1993, pp. 118 ss., fig. 1.

⁽³⁵⁾ *CIL*, III 2922/9987: MELIA ANNIANA IN MEMOR(iam) Q(uinti) LAEPICI Q(uinti) F(ili) SERG(i) tribu BASSI MARITI SVI / EMPORIVM STERNI ET ARCVM FIERI ET STATVAS SVPERPONI TEST(amento) IVSS(it) EX DC D(deducta) XX P(opuli) R(omani). Su quest'epigrafe cfr. MEDINI 1964-65.

⁽³⁶⁾ SUIĆ 1956-57; SUIĆ 1981, p. 200. È molto difficile, però, spiegare come l'arco dell'emporio avesse la stessa larghezza della porta medievale. Non si vedono le tracce del riutilizzo. Ciriaco Anconitano ha visto le statue di Nettuno e altre figure marittime sulla Porta. Quindi è probabile che la porta si trovi sul posto originale. In ogni modo questa Porta e l'arco dovrebbero essere accuratamente studiati.

⁽³⁷⁾ Nel Medioevo la piazza si chiamava *Planchit* o *Malpass*. Cfr. KLAJČ, PETRICIOLI 1976, p. 502, e fig. a p. 505.

⁽³⁸⁾ Questo canale esisteva durante il Medioevo, KLAJČ, PETRICIOLI 1976, p. 502 e fig. a p. 505.

⁽³⁹⁾ MEDINI 1970, pp. 6 ss.

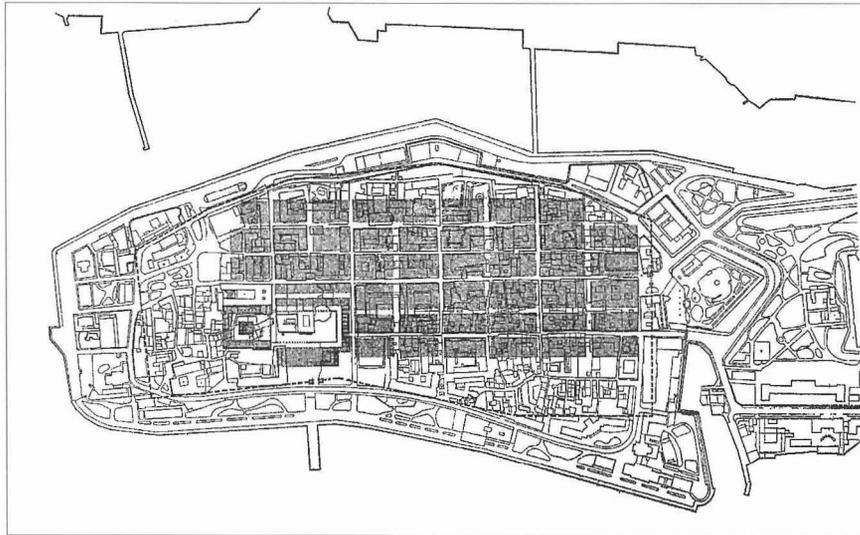


Fig. 6. *Iader*. Pianta (da Suić 1976).



Fig. 7. *Iader*. Morska vrata (Porta Marina).

Oltre a queste città più importanti che avevano lo stato di colonie romane esistevano anche parecchi altri porti.

1. Il municipio romano di *Issa* ⁽⁴⁰⁾. *Issa* era la più importante città greca della costa adriatica orientale. Era la colonia fondata da Siracusa agli inizi del IV secolo a.C. ⁽⁴¹⁾ e si trova sull'isola di Vis (Lissa) in una vasta baia. La città era piazzata sul pendio di una collina (Gradina) immediatamente sopra il mare (fig. 8). L'importanza di *Issa* sta nel fatto che potrebbe essere un buon riparo per le navi ed era sicuramente una stazione delle traversate dell'Adriatico. A *Issa* è conservato il più lungo tratto di banchina di tutta la costa dell'Adriatico orientale ⁽⁴²⁾. Sotto il livello del mare, alla profondità di parecchi metri, si vede un grosso muro che circondava la penisola di Prirovo e si prolungava verso Nord per circa cento metri. La riva è costituita da massicci blocchi di pietra (lunghi ca. 1 m e alti 0,40-0,50 m). Si sono conservati tre o quattro corsi; andando però verso Nord è rimasto solo un corso sul fondale poco profondo. Il muro della banchina è costruito su una diga fatta da piccole pietre e da altro materiale grezzo. I resti della riva sono fatti nella stessa maniera come le fortificazioni di *Issa* ⁽⁴³⁾. Bisogna ammettere che la banchina fosse costruita già nell'epoca ellenistica; naturalmente era utilizzata anche nel periodo romano, forse allargata e riparata. I resti della banchina ad Ovest adesso non sono visibili, perché il fondale fangoso li ha nascosti. È possibile che alla base della penisola di Prirovo fosse scavato un canale che collegava le due rive. La parola croata Prirovo significa 'vicino la fossa' e potrebbe essere una traduzione dal latino.

2. Il municipio romano di *Scardona* ⁽⁴⁴⁾. La città si trova su un piccolo promontorio (fig. 9) una ventina di chilometri a Nord del fiume Krka, poco prima delle cascate. Lo sbocco del Krka è tranquillo, ben protetto dai venti. L'importanza di *Scardona* sta nel fatto che era una stazione della rotta marittima tra *Salona* e *Iader*. Lungo il fiume più a Nord si trovava *Burnum* che era il campo delle legioni romane (prima la *XI Claudia Pia Fidelis* e poi la *IV Flavia Felix*). Dopo il trasferimento delle truppe *Burnum* diventò un municipio romano ⁽⁴⁵⁾. Anche *Scardona* era molto bene connessa con la rete stradale. I resti del porto non sono stati trovati. Probabilmente si trovavano sulla

⁽⁴⁰⁾ GABRIČEVIĆ 1968; KIRIGIN 1990, KIRIGIN 1996, pp. 131 ss.

⁽⁴¹⁾ Le prime notizie storiche su Issa sono della metà del IV sec. a.C. Cfr. KIRIGIN 1996, pp. 44 ss. La fondazione, però, deve probabilmente datarsi ad alcuni decenni prima.

⁽⁴²⁾ KIRIGIN 1996, p. 57, fig. a p. 58 (n. 5, 6).

⁽⁴³⁾ GABRIČEVIĆ 1968, pp. 20 ss. e figg. a pp. 21-22.

⁽⁴⁴⁾ WILKES 1969, p. 218; PEĐIŠIĆ 1998, *passim*.

⁽⁴⁵⁾ WILKES 1969, pp. 83 ss., 97 ss. e 217 ss.; SUIĆ 1976, pp. 21 e 35.

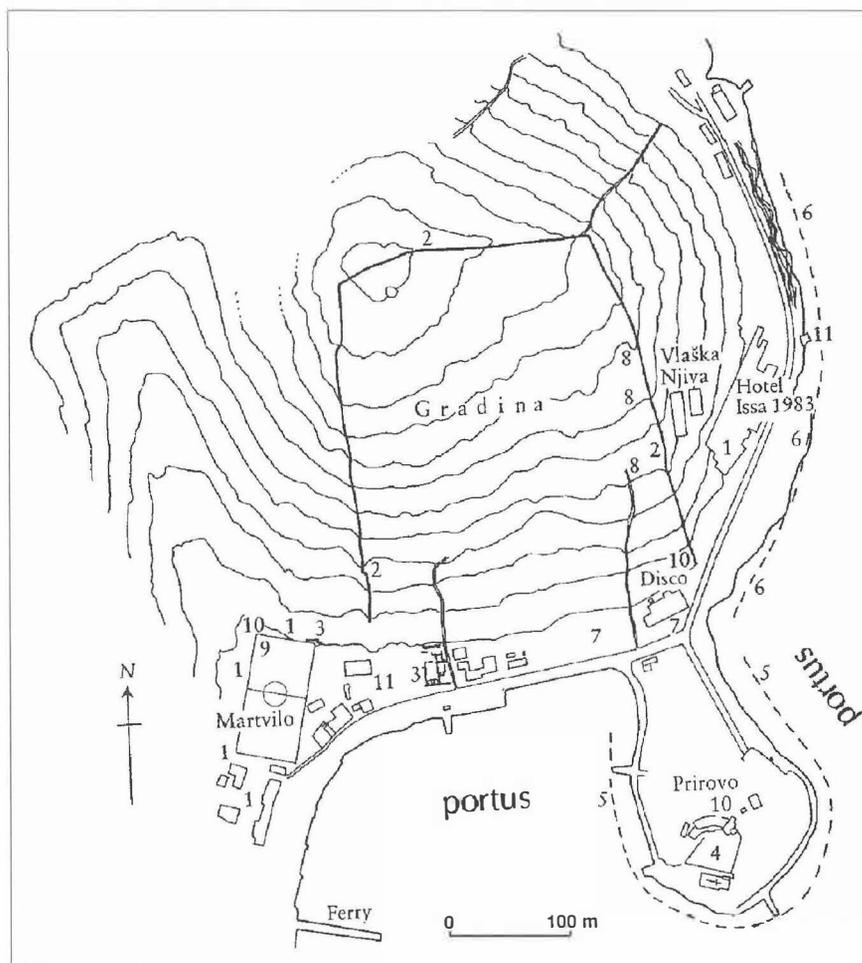


Fig. 8. Issa. Pianta (da KIRIGIN 1996).

costa meridionale (località Rokovača), dove furono trovati i resti di un *horreum*.

3. Il municipio romano di *Apsorus* (Osor/Ossero) ⁽⁴⁶⁾. La città era costruita sul promontorio sud-orientale dell'isola di Cres/Cherso (*Crexa*) che con il promontorio nord-occidentale dell'isola di Losinj/Lussino forma uno

⁽⁴⁶⁾ WILKES 1969, pp. 196 ss.; FABER 1980.

stretto largo poco più di 10 metri (fig. 10). Le navi che navigavano verso Pola e l'Italia nord-orientale dovevano passarlo. Era molto favorevole passare la notte nell'uno dei due ben protetti porti. Sono stati trovati i resti della riva e le bitte scolpite nella roccia ⁽⁴⁷⁾. I due porti potrebbero essere stati collegati con un canale.

4. Il municipio romano di *Senia* ⁽⁴⁸⁾. La città di *Senia* (Senj) era il più importante porto del lungo tratto costiero sotto il monte Velebit (fig. 11). L'importanza di questo porto è che si trova vicino a Vratnik, uno dei rari passi attraverso il monte Velebit. A *Senia* esisteva l'ufficio doganale (*publicum portorium Illyrici*) ⁽⁴⁹⁾. Una volta il porto era più incavato nella terra; adesso è stato insabbiato dalle correnti.

Sembra che due porti siano stati una costante di tutte le città portuali dell'antica Dalmazia, ma senza scavi e ulteriori studi è difficile discutere. Pare che questo fenomeno esistesse nei casi di *Epidaurum*, *Issa*, *Iader*, *Argyruntum*, *Apsorus* e Parenzo in Istria. In questi casi i porti erano lungo ambedue le parti delle rispettive penisole. A *Salona* invece il *portus interior* era collocato alla foce del fiume *Iadro*. Gli altri porti (*Narona* e *Scardona*) non avevano bisogno del doppio approdo, perché si trovavano nei corsi tranquilli dei fiumi. Non è chiaro come fosse il caso di *Senia*. Due porti aveva anche *Pola*.

III. L' IMPORTANZA DELLA COLONNA TRAIANA PER I PORTI ROMANI DELLA COSTA ADRIATICA ORIENTALE

Per la conoscenza dei porti romani della costa adriatica un valore molto importante ha anche la Colonna Traiana. Già molto tempo fa è cominciata la discussione sul problema delle città e dei porti rappresentati sui pannelli che si riferiscono all'imbarco in Italia e all'arrivo sull'altra sponda dell'Adriatico (pannelli LXXIX-LXXXVII) ⁽⁵⁰⁾. Non si sa purtroppo da che porto l'imperatore partì nel 105 per la Dacia e dove approdò per iniziare la II Guerra Dacica. La maggior parte degli studiosi sono d'accordo che il porto d'imbarco fosse Ancona ⁽⁵¹⁾. Da Ancona l'unica rotta logica sarebbe quella verso *Iader*, perché Traiano si imbarcò agli inizi di giugno, quando il tempo è bello. Ci sono molte prove delle relazioni di Traiano con la Dalmazia. C'è un arco dedicato

⁽⁴⁷⁾ FABER 1980, p. 303, figg. 6-8.

⁽⁴⁸⁾ WILKES 1969, pp. 200, 375, 378, 428; GLAVIČIĆ 1993.

⁽⁴⁹⁾ DOBÓ 1960, p. 166; DE LAET 1949, p. 181.

⁽⁵⁰⁾ C'è una vasta bibliografia sulla colonna cochlide Traiana. La base del mio studio sono i lavori di CICHORIUS 1896-1900 e SETTIS 1988.

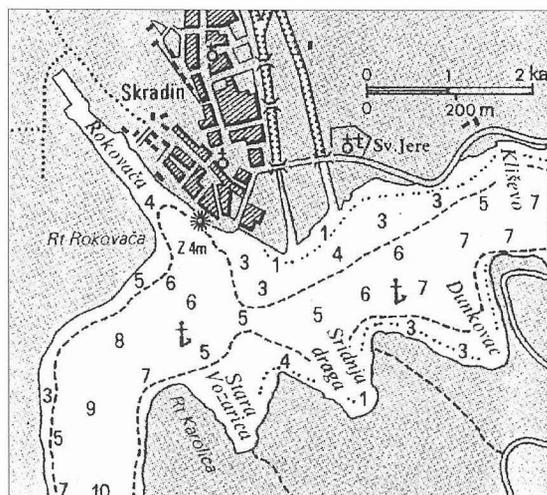


Fig. 9. Scardona. Pianta (da Nautički 1975).

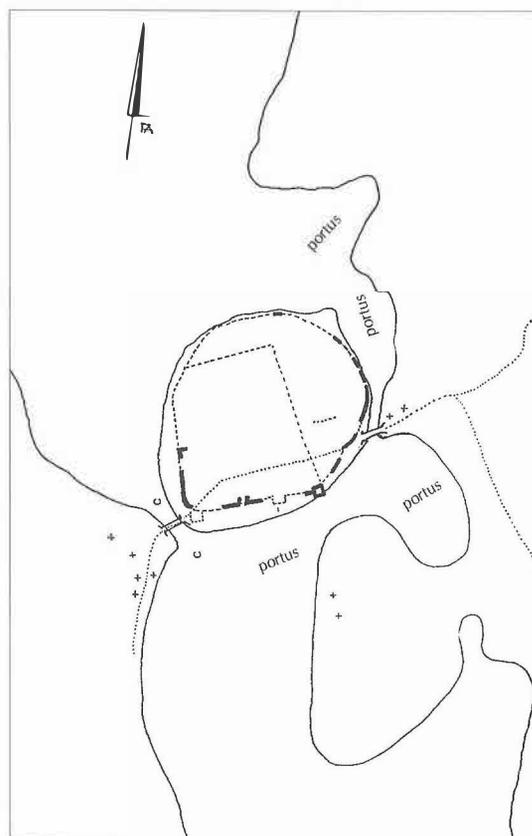


Fig. 10. Apsorus. Pianta (da FABER 1980).

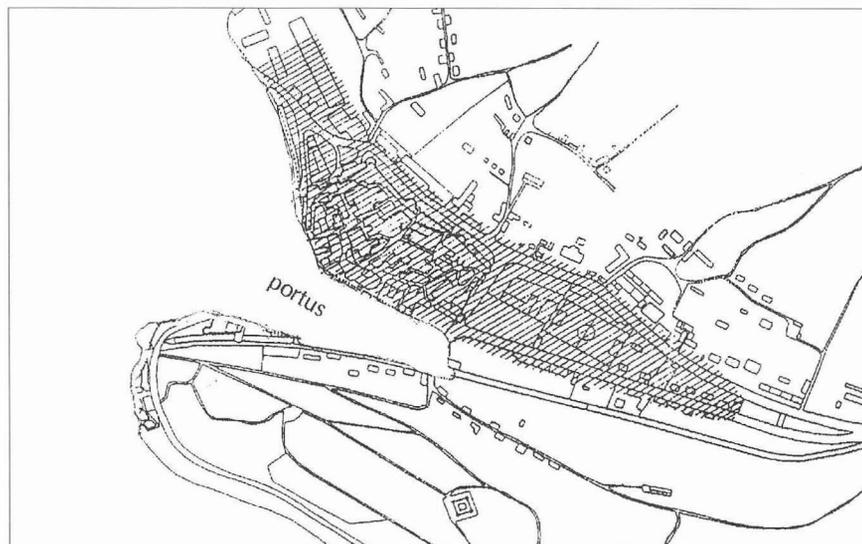


Fig. 11. *Senia*. Pianta (da GLAVIČIĆ 1993).

a Traiano nel 113 ad *Asseria* ⁽⁵²⁾, che si trova sulla strada dove almeno una parte delle truppe dovevano passare; ci sono le epigrafi dei soldati morti lungo il viaggio ⁽⁵³⁾; c'è una dedica alla Venere Partica ⁽⁵⁴⁾. Inoltre Traiano ha fatto costruire il nuovo aquedotto di *Iader* ⁽⁵⁵⁾. A *Salona* un servo ha costruito un piccolo tempio dedicato a Silvano per ringraziarlo per la salute del principe ⁽⁵⁶⁾.

La mia interpretazione di questo problema è basata su una nuova lettura dei pannelli LXXIX-LXXXVII (fig. 12). A mio parere ad ogni pannello non deve corrispondere una scena diversa. Ci sono nove pannelli, ma solo cinque o sei scene. Questa mia interpretazione è basata sui disegni di Reinach, perché le fotografie non sono adatte per questo scopo. Bisogna avere le fascie rette di tutti i pannelli che dovrebbero essere studiati e poi tagliati secondo le scene. Ma alcune tra loro sono connesse ed è impossibile dividerle.

⁽⁵¹⁾ La maggioranza degli autori sono concordi per Ancona. Alcuni anche riconoscono il tempio di Venere sulla cima della collina come ad Ancona: CLAIRMONT 1975, p. 26; SETTIS 1988, p. 397.

⁽⁵²⁾ LIEBL, WILBERG 1908, pp. 16 ss., figg. 8-9, 19, 23.

⁽⁵³⁾ *CIL*, III 2887, 2823; BULIĆ 1903, p. 135, n. 3245; BULIĆ 1915.

⁽⁵⁴⁾ *CIL*, III 2770.

⁽⁵⁵⁾ *CIL*, III 2909; MEDINI 1964-65, p. 55; ILAKOVAC 1982, p. 237.

⁽⁵⁶⁾ *CIL*, III 8684, Cfr. ŠAŠEL KOS 1994, p. 205, n. 4.

La prima scena della II Guerra Dacica è la partenza delle navi con i soldati (fig. 12 sopra a sinistra). Le torce nelle mani dei cittadini di Ancona e un fanale sulla barca centrale (dove l'imperatore comanda i rematori) dimostrano che il viaggio attraverso l'Adriatico è cominciato dopo il tramonto. Potrebbe essere strano che il principe avesse scelto la notte per la partenza. Generalmente, però, durante la notte il mare è calmo. Il maestrale finisce sempre prima del tramonto. Dunque, durante la notte era possibile passare il mare aperto e prima del vento entrare al riparo tra le isole. Il viaggio e le necessarie pause non potrebbero durare più di venti o ventidue ore, calcolando una media di circa quattro miglia orarie. Le più lunghe soste possono essere date dopo circa cinquanta miglia entrando al riparo delle isole.

La seconda scena rappresenta l'arrivo di Traiano a *Iader* il giorno seguente durante il giorno (fig. 12 sopra a destra) perché la gente che aspetta il principe non ha le torce. I cittadini con entusiasmo aspettano le navi e preparano il sacrificio. La riva è costituita dai blocchi e dagli archi sul lato destro. L'ara con la fiamma accesa si trova sulla punta estrema del terreno della città (il promontorio). Guardando dal mare la punta è ad ovest, come a *Iader*. Alle spalle dei cittadini si vede un portico. Un altro portico che inquadra un tempio è attaccato al primo. Di fronte a questo portico della stessa città sono rappresentati l'imperatore, i cittadini e i soldati vicino alla riva. Il foro e il *capitolium* di *Iader* si trovano vicino ad ambedue le rive della penisola). Questo significa che il principe e i soldati hanno preso un breve riposo nella città. A destra è un alto faro. Il rilievo dimostra chiaramente che la città si trova su un promontorio con un *portus interior*. Questa situazione geografica e urbanistica è più o meno identica a quella di *Iader* (fig. 6). Il *capitolium* di *Iader* (fig. 13) è circondato da un portico come sul rilievo. Nel porto settentrionale i marinai preparano le navi per continuare il viaggio.

La terza e quarta scena rappresenta i cittadini di *Iader* (con le corone) che accompagnano e seguono le truppe (fig. 12 al centro). La prima parte dei soldati con il principe viene solennemente accolta dai cittadini di un centro dell'interno (fig. 12 al centro a sinistra). Sono già preparati quattro tori per il sacrificio. Le fiamme sono accese su due altari. Non è sicuro di che città si tratti. Avendo in mente l'arco onorario menzionato sopra, è possibile pensare ad *Asseria*. Ma la presenza dei soldati armati dietro alle fortificazioni sembra indicare che si tratti di un *castrum* (*Burnum* si trova sulla stessa strada). La prima parte della scena, con l'arco e le are potrebbe essere *Asseria* (fig. 12 al centro a sinistra) e l'altra con le fortificazioni e soldati *Burnum* (fig. 12 al centro a destra). La visita alle due città potrebbe essere stata fatta un giorno dopo l'altro. La terza scena dimostra caratteristiche differenti rispetto alla seconda e alla quarta; le caratteristiche dell'architettura sono troppo generiche, con

pochi dettagli: ci sono solo un'arco, una torre e gli altari. Questa scena ovviamente non è basata su rappresentazioni reali come altre.

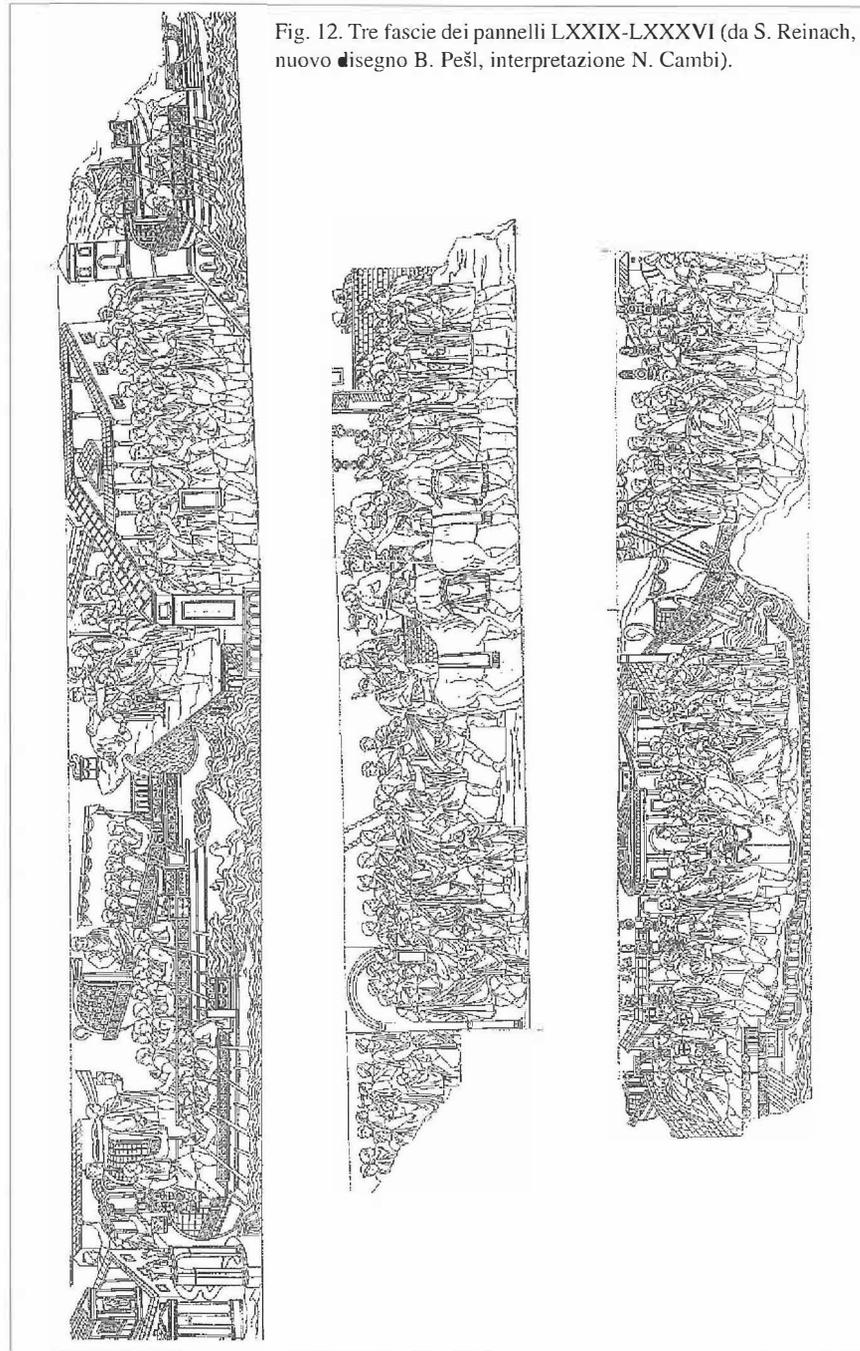
Nella quinta scena appaiono l'imperatore e i soldati appena arrivati in un porto (fig. 12 sotto). Traiano sta in mezzo sulla riva e versa la patera sulle fiamme dell'altare, mentre un *victimarius* ha immolato un toro. Non è chiaro perché non sia stata raffigurata la scena dove Traiano di nuovo si imbarcò. Ma in ogni modo lui è di nuovo andato sulla costa per continuare il viaggio a capo delle navi. Ci sono due possibilità di spiegare questo problema: o che il principe sia tornato a *Iader*, dove erano rimaste le navi o lui ha proseguito via terra per *Scardona* dove sono venute le navi per prendere l'imperatore. Non è chiaro perché non sia stata raffigurata la scena dove Traiano si imbarcò di nuovo. L'abbiamo lasciato nell'interno (*Burnum* ?) sulla terza o quarta scena. Non si sa che cosa sia successo nel frattempo. In ogni modo il principe è di nuovo sceso sulla costa per continuare il viaggio con le navi. I cittadini di questa città portuale sono dietro al *victimarius*. Si vedono gli archi della riva. La città ha una cinta fortificata. Solo la parte lungo il porto non ha le fortificazioni. Queste non sono raffigurate perché nasconderebbero lo sguardo sugli edifici della città. Guardando dal mare la situazione del porto in relazione all'architettura è quasi identica a quella di *Salona*. La parte sinistra è ad ovest, la parte destra è ad est. Nel centro del rilievo c'è un teatro, a destra si vedono una porta, un tempio e un edificio più piccolo. A sinistra del teatro si trovano una porta e un portico con gli alberi. Nelle mura fortificate a sinistra si vede chiaramente una porta di città. M. Nikolanci ha riconosciuto a sinistra anche gli archi dell'anfiteatro⁽⁵⁷⁾. Ma questa conclusione è sbagliata, perché si tratta delle cabine di tre navi che sono legate alla riva. Così la discussione sulla datazione della costruzione dell'anfiteatro, se sia prima o dopo Traiano, è fuori luogo⁽⁵⁸⁾, perché sul pannello non c'è l'anfiteatro. La situazione del porto in relazione con l'architettura è quasi identica a quella di *Salona* vicino al teatro (fig. 5 e 14). Il teatro vicino al porto nel centro del pannello, accompagnato da un tempio, una porta nella cinta muraria (a destra), una porta attaccata al teatro e un porticato (a sinistra) sono le chiare caratteristiche dell'urbanistica salonitana⁽⁵⁹⁾. Anche la tarda datazione del teatro salonitano e fuori luogo⁽⁶⁰⁾. Le barche dopo lo sbarco dell'imperatore sono disarmate nel

⁽⁵⁷⁾ NIKOLANCI 1989, pp. 134 ss., n. 39.

⁽⁵⁸⁾ L'anfiteatro fu costruito verso 170 d.C. Cfr. DYGGVE 1933b, 138 sgg.

⁽⁵⁹⁾ Il tipo di teatro salonitano è quasi identico a quello sul pannello LXXXVI. Si tratta di un teatro come quelli nell'Italia del nord che si datano tutti al I sec. Si vede anche una porta a sinistra che probabilmente collegava il *cardo maximus* con il porto vicino all'*horreum* (cfr. nota 26).

⁽⁶⁰⁾ VERZAR-BASS 1990, pp. 411 ss., figg. 6-7, 9, 14. La studiosa a p. 422 accetta che si tratti dello stesso tipo. L'iscrizione di un certo Q. Silvino Sperato del II sec. della *Cohors I*



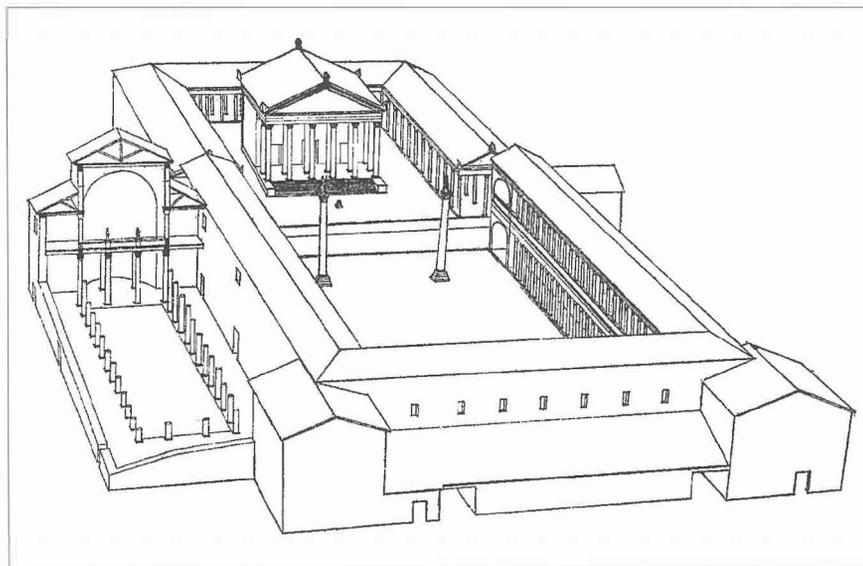


Fig. 13. *Capitolium* e foro di *Iader* (da SUIĆ 1976).

portus interior, molto probabilmente alla foce del fiume *Iadro* (fig. 12 sotto a destra). Questa scena si trova a destra dietro le mura. Evidentemente il rilievo rappresenta la così detta *urbs vetus* o *urbs quadrata* di *Salona* (fig. 15), cioè la città prima dell'allargamento avvenuto all'epoca di Marco Aurelio (cfr. la pianta fig. 3) ⁽⁶¹⁾. La scena ha un'importanza speciale tra i rilievi che si riferiscono al viaggio attraverso l'Adriatico.

La sesta scena raffigura l'imperatore a cavallo che prosegue verso l'entroterra e il Danubio (fig. 12 sotto a destra) con cui *Salona* era bene connessa con la rete stradale.

Tutto è logico. Bisogna solo leggere esattamente le scene. Anche la divisione delle truppe è logica. La prima parte dei soldati doveva assicurare le vie del retroterra per l'imperatore. Queste truppe sono solo una parte dell'esercito che ha preso parte alla II Guerra Dacica. Si tratta solo dei militari che sono partiti con l'imperatore dall'Italia. Le altre truppe sono venute da tutte le altre parti del mondo romano. Gli *Asseriates* dopo la vittoria dell'imperatore

Belgarum trovata sull'isola di Brazza che era *curagens theatri* non è la prova che il teatro di *Salona* sia stato costruito nel II secolo d.C. come pensa GABRIČEVIĆ 1950-51, pp. 158 ss.

⁽⁶¹⁾ KÄHLER 1934 p. 43 ss. (costruita nel 170 d.C.).

Fig. 14. *Urbs quadrata*
di *Salona* (da RENDIĆ-
MIOČEVIĆ 1987).

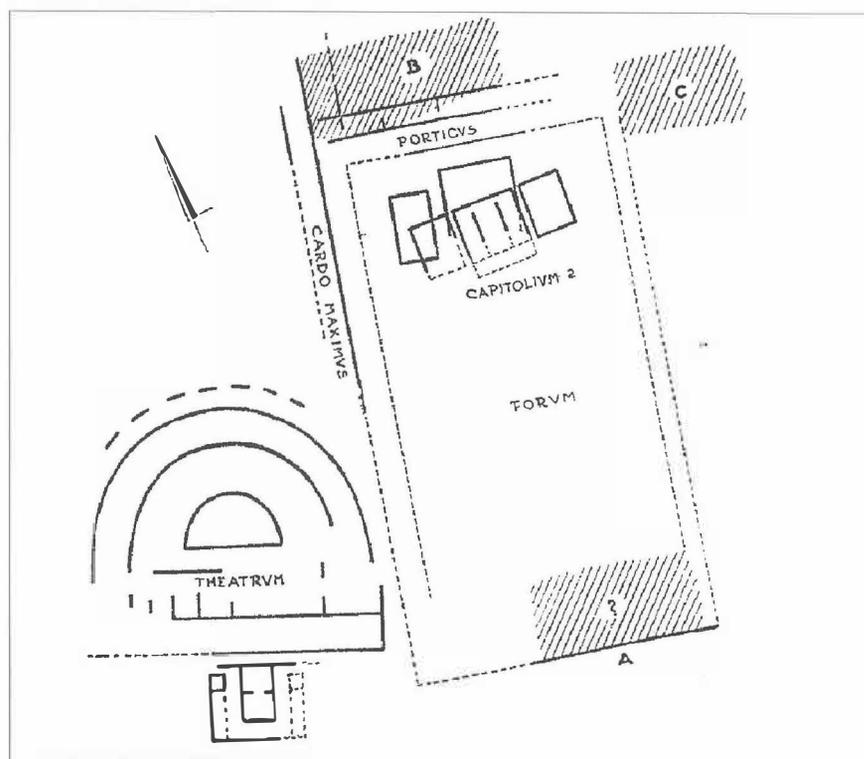
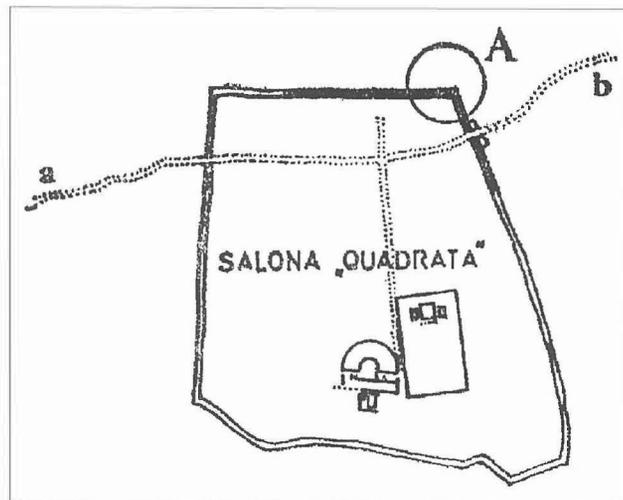


Fig. 15. *Salona*. Dettaglio del teatro e del foro (da RENDIĆ-MIOČEVIĆ 1987).

hanno celebrato la visita dei soldati con un arco attaccato alla porta d'ingresso. Non sappiamo purtroppo se qualcosa di simile sia accaduto a *Burnum*.

Sui pannelli (LXXIX-LXXXVI), a mio parere, sono dunque raffigurate le città della costa italiana (Ancona) e alcune città della sponda dalmata: *Iader*, *Asseria* o *Burnum* (o ambedue) e *Salona*.

IV. LE ROTTE MARITTIME

L'asse principale della navigazione lungo la costa cominciava a *Dyrrachium*. Il tratto da *Dyrrachium* a *Epidaurum* era molto pericoloso, perché tutto il litorale è completamente aperto (fig. 16). Solo le Bocche di Cattaro potevano dare un buon riparo in caso di tempesta. Da *Epidaurum* la navigazione procedeva lungo la costa all'interno delle isole Lopud, Šipan, Jakljan, dove si diramava da una parte verso Ston e dall'altro lungo la costa della penisola di Pelješac e lo stretto dell'isola di Korčula (Curzola). Poi le navi proseguivano per la costa meridionale dell'isola di Hvar (Lesina). L'unica possibilità in caso di emergenza poteva essere l'isoletta di Šcedro dove vi sono due buone baie bene protette (Veli e Mali Mostir). La navigazione continuava verso il promontorio nord-occidentale di Hvar e poi per l'isola di Brač (Splitska vrata) e per *Salona*. Da qui un ramo portava verso *Issa*.

I carichi per *Narona* erano diretti o verso Ston o lungo la parte esterna della penisola di Pelješac. Passando il promontorio di Pelješac le navi prendevano la rotta diretta per la foce del fiume Neretva. Da *Narona* a *Salona* la rotta seguiva la costa dalmata.

Da *Salona* le navi costeggiavano per *Tragurium* (Trogir/Traù) e poi lungo le isole Veli e Mali Drvenik fino al Canale di Šibenik/Sebenico dove entravano per *Scardona* o continuavano verso *Iader* lungo la costa interna delle isole Pašman e Ugljan. Da *Iader* le navi andavano lungo la costa esterna dell'isola di Pag, vicino alle isolette Škarda e Maun, fino ad *Apso-rus*, che era un porto importante, prima di partire per Pola. Dal promontorio nord-occidentale dell'isola di Pag un ramo andava per *Senia* e l'altro per Arbe. Da *Senia* le navi prendevano la rotta sotto il monte Velebit per *Tarsatica*.

Esistevano anche parecchie rotte transadriatiche. Una era la *Salona-Issa* -isola di Svetac-*Aternum* (Pescara) ⁽⁶²⁾; l'altra la *Salona-Issa-Palagruža/Pelagrosa-Tremiti-Monte Gargano-Sipontum* ⁽⁶³⁾. Queste rotte transadriatiche potevano partire anche da *Narona*. *Iader* era connessa direttamente con Ancona andando attraverso lo stretto tra le isole Sestrunj, Dugi otok e

⁽⁶²⁾ *Itiner. Antonini*, 497.

⁽⁶³⁾ *Itiner. Antonini*, 497.

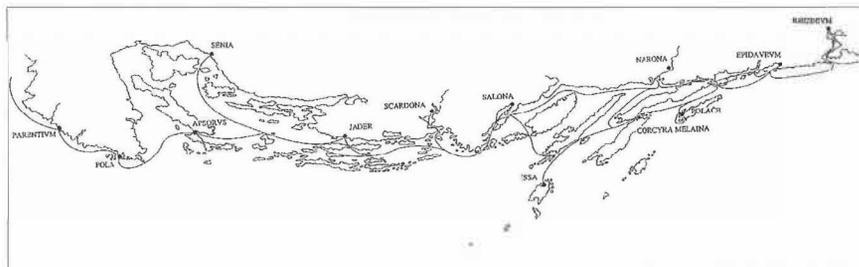


Fig. 16. La più importante rotta marittima lungo la costa orientale dell'Adriatico (disegno B. Pešl).

Molat⁽⁶⁴⁾. Un'altra rotta transadriatica collegava *Pola* alla foce del fiume Po e a Ravenna.

Tutte le rotte dipendevano dai venti e le navi molto spesso andavano a zig-zag.

Oltre ai porti importanti, dove era possibile passare tranquillamente la notte, aspettare il tempo favorevole, riparare gli eventuali danni, prendere l'acqua fare le provviste, esistevano molti porti o porticcioli più piccoli che potevano dare riparo. Sebbene la costa sia carsica ci sono alcune fiumi come Rijeka Dubrovačka, Neretva, Cetina, *Iadro*, Krka, Zrmania e Žrnovnica vicino Split e Žrnovnica vicino *Senia*. Oltre ai fiumi esistevano anche molte piccole fonti⁽⁶⁵⁾.

Tutto quanto detto sopra è una chiara prova che la navigazione lungo la costa dell'Adriatico orientale era favorevole, specialmente dopo che i Romani riuscirono a bloccare la pirateria illirica⁽⁶⁶⁾. Giudicando dai molti naufragi, di cui una testimonianza chiara sono i giacimenti sottomarini, la navigazione era molto pericolosa, specialmente dal IV al I sec. a.C.⁽⁶⁷⁾. Dopo, quando furono organizzati i porti, le rotte marittime, i fari, i posti della flotta, i naufragi diminuirono. Il carico delle navi affondate dimostra che nell'Adriatico entravano imbarcazioni da tutto il Mediterraneo.

⁽⁶⁴⁾ *Itiner. Antonini*, 497.

⁽⁶⁵⁾ La fonte menzionata nell'epigrafe edita in RENDIĆ-MIOČEVIĆ 1987, p. 236, nn. LXXXII-LXXXIII, con la fig.

⁽⁶⁶⁾ I Romani sono riusciti poroteggere il traffico nell'epoca di Augusto quando hanno organizzato il retroterra. ORMEROD 1924, p. 186.

⁽⁶⁷⁾ La maggioranza dei relitti delle navi si datano tra II e I sec. a.C. Cfr. VRSALOVIĆ 1979, fig. III.

BIBLIOGRAFIA

- BETZ 1943 = A. BETZ, *Die Leuchtturm und Flottenstation Salonae*, «Österr. Jahreshefte», 35, pp. 129-138.
- BOJANOVSKI 1974 = I. BOJANOVSKI, *Dolabelin sistem cesta u rimskoj provinciji Dalmaciji (Dolabellae systema viarum in provincia Romana Dalmatia)*, Sarajevo.
- BRØNDSTED, WEILBACH, DYGGVE 1928 = J. BRØNDSTED, FR. WEILBACH, E. DYGGVE, *Recherches à Salone I*, Copenhagen.
- BRUSIĆ 1995 = Z. BRUSIĆ, *Serilia Liburnica*. «Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru», 37, pp. 39-59.
- BULIĆ 1903 = F. BULIĆ, *Iscrizioni inedite*, «Bull. dalm.», 26, pp. 129-147.
- BULIĆ 1915 = F. BULIĆ, *La "Dalmatia" nei bassorilievi sulla Colonna Traiana con speciale riguardo all'opera di C. Cichorius: Die Reliefs der Trajansaule, herausgegeben und historisch erklärt von C. Cichorius III, Textband, Berlin 1900*, «Bull. dalm.», 38, pp. 91-144.
- CAMBI 1980a = N. CAMBI, *Stela pomorskog centuriona Likeja u Osoru*, in *Pomorstvo Lošinja i Cresa*, Mali Lošinj, pp. 151-155.
- CAMBI 1980b = N. CAMBI, *Antička Narona urbanistička topografija i kulturni profil grada, u Dolina rijeke Neretve od prethistorije do ranog srednjeg vijeka*, «Izdanja Hrv. arh. društva», 5, Split, pp. 127-153.
- CAMBI 1991 = N. CAMBI, *Antička Salona*, Split 1991.
- CICHORIUS 1896-1900 = C. CICHORIUS, *Die Reliefs der Trajansaule I-III*, Berlin.
- CLAIRMONT 1975 = CH. CLAIRMONT, *Excavations at Salona, Yugoslavia (1969-72)*, New Jersey.
- CURČIĆ 1908 = V. CURČIĆ, *Prähistorische Funde aus Bosnien und Herzegowina in den Sammlungen des k.k. Naturhistorischen Museum in Wien*, «Wiss. Mitt. aus Bosnien und Herzegowina», 11, pp. 91-100.
- ČAČE 1984 = S. ČAČE, *Truentum Liburnorum*, «Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru», 23 (10), pp. 7-16.
- ČOVIĆ 1983 = B. ČOVIĆ, *Importation of Bronze Vessels in the Western Balkans (7th to 5th Century)*, in *L' Adriatico tra Mediterraneo e penisola balcanica nell'antichità*, Taranto, pp. 141-157.
- DE LAET 1949 = S.J. DE LAET, *Portorium. Etude sur l'organisation douaniere chez les Romains*, Brugge.
- DOBÓ 1960 = A. DOBÓ, *Publicum portorium Illyrici*, «Dissertationes Pannonicae», 2, 16, Budapest.
- DYGGVE 1933a = E. DYGGVE, *Le forum de Salone*, «Rev. archeologique», s. VI, 1, pp. 41-57.
- DYGGVE 1933b = E. DYGGVE, *Recherches a Salone II*, Copenhagen.
- FABER 1980 = A. FABER, *Osor-Apsorus iz aspekta antičkog pomorstva*, «Diadora», 9 pp. 289-316.
- FALCON BARKER 1961 = E. FALCON BARKER, *1600 Years under the Sea*, London.
- GABRIČEVIĆ 1951 = B. GABRIČEVIĆ, *Dva priloga poznavanju urbanističkog razvoja antikle Salone*, «VAHD», 53, pp. 155-162.
- GABRIČEVIĆ 1968 = B. GABRIČEVIĆ, *Antički spomenici otoka Visa*, in *Viški spomenici*, Split, p. 5-60.
- GLAVIČIĆ 1993 = M. GLAVIČIĆ, *Prilozi proučavanja poleogeneze i urbanističkog razvoja Senije*, «Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru», 32 (19), pp. 79-104.
- GLAVINIĆ 1873 = M. GLAVINIĆ, *Gefäss-Fund in Dalmatien*, «MCC», pp. 18-19.

- ILAKOVAC 1982 = B. ILAKOVAC, *Rimski akvedukti na području sjeverne Dalmacije*, Zagreb.
- JELIĆ, BULIĆ, RUTAR 1894 = L. JELIĆ, F. BULIĆ, S. RUTAR, *Guida di Spalato e Salona*, Zara.
- KÄHLER 1934 = H. KÄHLER, *Die Porta Caesarea in Salona*, «VAHD», 52, pp. 1-51.
- KIRIGIN 1990 = B. KIRIGIN, *The Greeks in Central Dalmatia: Some New Evidence*, in *Greek Colonists and Native Populations, Proceedings of the First Australian Congress of Classical Archaeology Held in Honour of A.D. Trendall*, Camberra-Oxford, pp. 291-321.
- KIRIGIN 1996 = B. KIRIGIN, *Issa, Grčki grad na Jadranu*, Zagreb.
- KIRIGIN 1998 = *2001 arheološko nalazište na srednjodalmatinskim otocima: što s njima? Projekt Jadranski otoci*, a cura di B. KIRIGIN, Hvar-Split.
- KIRIGIN, LOKOŠEK, MARDEŠIĆ, BILIĆ 1987 = B. KIRIGIN, I. LOKOŠEK, J. MARDEŠIĆ, S. BILIĆ, *Salona 86/87*, «VAHD», 80.
- KLAIĆ, PETRICIOLI 1976 = N. KLAJČIĆ, I. PETRICIOLI, *Zadar u srednjem vijeku*, Zadar.
- KOZLIČIĆ 1993 = M. KOZLIČIĆ, *Hrvatsko brodogradništvo*, Split-Zagreb.
- LIEBL, WILBERG 1908 = H. LIEBL, W. WILBERG, *Ausgrabungen in Asseria*, «Österr. Jahreshefte», 11, pp. 18-88.
- MANSUELLI 1967 = G.A. MANSUELLI, *Le stele romane del territorio Ravennate e del Basso Po*, Ravenna.
- MARIN 1997 = E. MARIN, *Ave Narona*, Zagreb.
- MEDINI 1964-65 = J. MEDINI, *Epigrafički podaci o munificijacijama i ostalim javnim gradnjama iz antičke Liburnije*, «Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru», 6, pp. 45-74.
- MEDINI 1970 = J. MEDINI, *Kult Apolona Likejskog*, «Diadora», 5, pp. 131-146.
- MILETIĆ 1993 = Z. MILETIĆ, *Rimske ceste između Jadera, Burnuma i Salone*, «Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru», 32 (19), pp. 117-150.
- Nautički 1975 = *Nautički vodič Jadrana*, Zagreb.
- NIKOLANCI 1971 = M. NIKOLANCI, *Spasavanje ljudskih života na moru*, «Pomorska biblioteka», 23, Izdanje Mornaričkog glasnika, Beograd, pp. 25-33.
- NIKOLANCI 1989 = M. NIKOLANCI, *Prikaz Salone i Jadera na Trajanovom stupu*, «VAHD», 82, pp. 121-142.
- NOVAK 1972 = G. NOVAK, *Povijest Dubrovnika*, «Prilog Analima Historijskog instituta JAZU u Dubrovniku», 10-11, Dubrovnik.
- OREB, KIRIGIN 1980 = F. OREB, B. KIRIGIN, *Lučki objekti u Salonu, Primjer gradnje na stupovima*, in *Materijali, tehnike i strukture predantičkog i antičkog graditeljstva na istočnom jadranskom prostoru*, Zagreb, pp. 111-114.
- ORMEROD 1924 = H.A. ORMEROD, *Piracy in the Ancient World*, London.
- PANCIERA 1956 = S. PANCIERA, *Liburna. Rassegna delle fonti, caratteristiche della nave, accezione del termine*, «Epigrafica», 18, pp. 130-156.
- PATSCH 1907 = C. PATSCH, *Zur Geschichte und Topographie von Narona*, Wien.
- PEDIŠIĆ 1998 = I. PEDIŠIĆ, *Skradin, Maragaša. Novija istraživanja*, Šibenik-Skradin.
- RENDIĆ-MIOČEVIĆ 1987 = D. RENDIĆ-MIOČEVIĆ, *Carmina epigrafica*, Split.
- SAKALLERAKIS, MARIĆ 1975 = J. SAKALLERAKIS, Z. MARIĆ, *Zwei Fragmente mykenisches Keramik vom Debelo Brdo in Sarajevo*, «Germania», 53, pp. 153-156.
- SETTIS 1988 = *La colonna Traiana*, a cura di S. SETTIS, Torino.
- SUIĆ 1956-57 = M. SUIĆ, *Novija arheološko topografska istraživanja antičkog Jadera*, «Zbornik Instituta za historijske nauke u Zadru», 2, pp. 13-50.
- SUIĆ 1976 = M. SUIĆ, *Antički grad na istodnom Jadranu*, Zagreb.
- SUIĆ 1981 = M. SUIĆ, *Proslost Zadra I*, Zadar.

NENAD CAMBI

- SUIĆ 1996 = M. SUIĆ, *Liburni*, in *Odabrani radovi iz stare povijesti Hrvatske*, Zadar, pp. 139-141.
- ŠAŠEL KOS 1994 = M. ŠAŠEL KOS, *Private Munificence in Salonae under the Principate*, «VAHD», 86, pp. 201-214.
- VERZÁR-BASS 1990 = M. VERZÁR-BASS, *I teatri dell'Italia settentrionale*, in *Le città nell'Italia settentrionale in età romana*, Trieste-Roma, pp. 411-440.
- VRSALOVIĆ 1979 = D. VRSALOVIĆ, *Arheološka istraživanja u području istočnog Jadrana*, Zagreb.
- WILKES 1969 = J. J. WILKES, *Dalmatia*, London.
- ZANINOVIĆ 1988 = M. ZANINOVIĆ, *Liburnia militaris*, «Opuscula archeologica», 13, pp. 43-67.