

Tóth Endre (1944) régész, a Magyar Nemzeti Múzeum Központi Könyvtárának igazgatója. Kutatási területe Pannónia régészete.

Legutóbbi írása az ÓKOR-ban: Az alsóhetényi erőd és temető (2003/4).

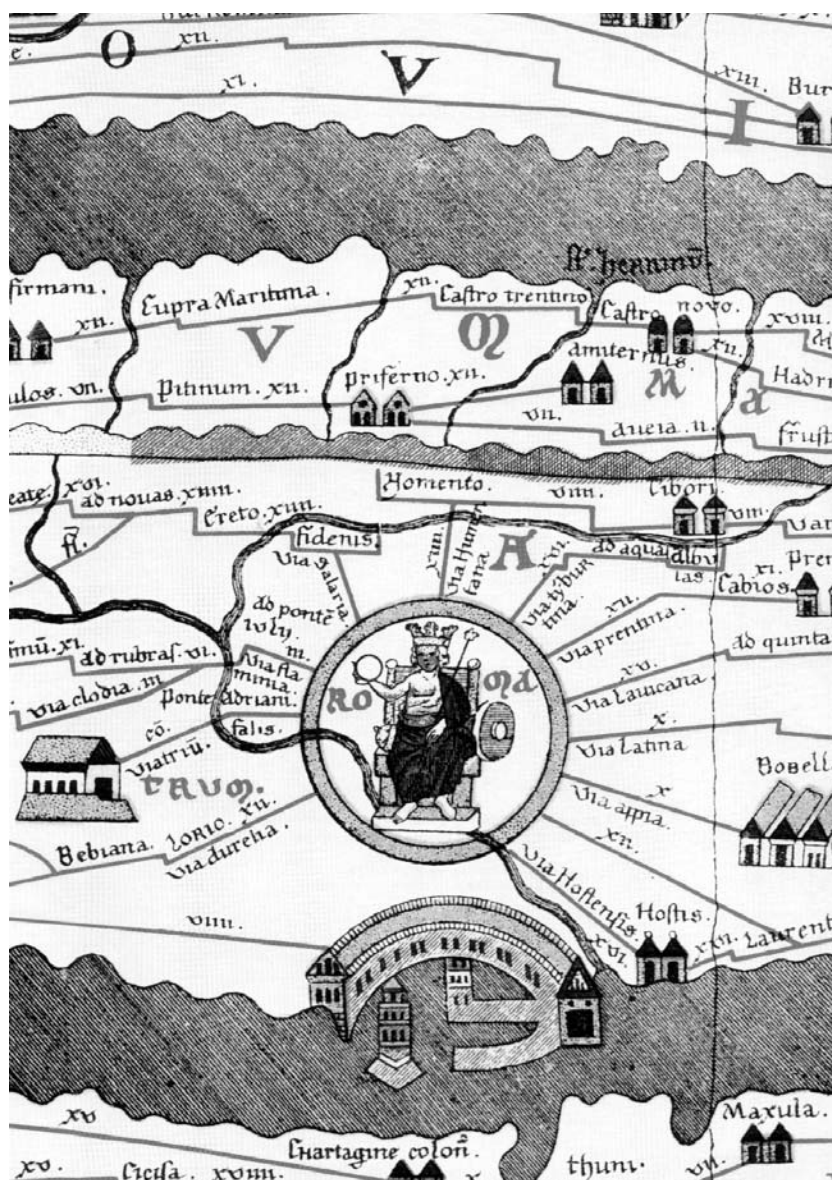
Római utak Pannoniában

Tóth Endre

A Földközi-tenger medencéjét és fél Európát elfoglaló Római Birodalomban a császárkorra 80–100 ezer kilométernyire becsült úthálózat épült meg. A birodalom katonai irányítását és a közigazgatás eredményes működését a földrajzi viszonyok figyelembevételével célszerűen kialakított, tartósan megépített és karbantartott úthálózat segítette elő. Az úthálózat nemcsak a katonaság és a hírközlés gyors és pontos célbaérését szolgálta, hanem a kereskedelmet is megkönnyítette, hatékonyvá és ellenőrizhetővé tette.

A közlekedés fontosságát a Forumon felállított *miliarium aureum* kitűnően jelképezte: valóban minden út a birodalom fővárosába, Rómába vezetett. A római császárkor után hasonló, a gyors és a körülményekhez képest kényelmes közlekedést biztosító útépités kezdetei Európában csak a 18–19. századig nyúlnak vissza. Az útépitést a kora császárkorban a terület katonai megszállása, később pedig a katonai és a polgári igazgatás igényei, a hírközlés gyorsaságának a biztosítása határozta meg, amit az alapján Augustus császár uralkodása idején megszervezett állami postaszolgálat (*cursus publicus*) tett teljessé. Nem utolsó sorban pedig – legalábbis a birodalom nyugati felében – a római civil élet alapegységét jelentő városok főleg az úmenti településekből fejlődtek ki, vagy eleve ott alapítottak városokat. Az úthálózat egyrészt a városokat kapcsolta össze és biztosította a forgalmat, másrészt a területenként változó szerkezetű katonai megszállás érdekében a katonaság táborait kötötte össze, vagy vezetett a birodalom határára, amelyet a Rajna és a Duna mentén ugyancsak úttal összekötött katonai táborok sora védett.

Az utaknak a katonai és a civil életben betöltött szerepe alapján meghatározta helyzetüket és megépítésük körülményeit. Az állami feladatokat, a birodalom kormányzását elősegítő utak megépítése állami feladat volt. Ezeket a birodalmi főutakat *via publicának*, azaz közútnak nevezték, és elsősorban ezek megépítésére fordítottak gondot



Róma a Városból kiinduló utak ábrázolásával a Tabula Peutingerianán

már a köztársaság korában is. Szerkezetük, építésük a főutak esetében volt a legalaposabb, és ezért a legmaradandóbb: ma a mezőgazdasági munkák ellenére is ezek a leginkább láthatók. A főutak a városok közti közlekedést segítették elő; a *vicus*okba, a villagazdaságok központjaiba bekötőutak segítségével lehetett eljutni.

A magánutak, a *via privata*k, a magántulajdonú földiken vezettek. A földtulajdonosok közlekedését szolgálták, és ezért alaposabb építésükre és karbantartásukra kevesebb anyagi lehetőség volt. A bekötőutak karbantartása nem volt állami feladat. Ezért a birodalmi főutak a következő évszázadokban sokkal inkább fennmaradtak, mint a városokat a villákkal, falusias településekkel, *vicus*okkal összekötő utak, amelyek gyakran nem voltak kiépítve.

A főutak a kor kívánalmainak megfelelően kiépített infrastruktúra miatt – szálláshelyek, kocsmák, lóváltó állomások, a birodalmi postaszolgálat állomásai – a közlekedés gyorsaságát biztosítani tudták. Számos adat maradt fenn a római korból a hírvitel gyorsaságáról, amely eltérő időt vett igénybe egy magánlevél kézbesítése és az államérdeket szolgáló hír továbbadása esetén. Pannoniai példák: Pertinaxot Kr. u. 193. március 28-án gyilkolták meg Rómában. Halálhíre legkésőbb április 8-án este megérkezett a Duna menti Carnuntumba, ahol a *legio* április 9-én császárrá kiáltotta ki Septimius Severust. A hír tehát 10–11 nap alatt jutott el Carnuntumba, amely 1105,56 km távolságra feküdt Romától. 11 napig tartó úttal számolva a futárok napi teljesítménye 100,5 km volt. Az abrytusi csatavesztés (Kr. u. 251) híre körülbelül 110 km-es napi menetsebességgel kilenc és fél nap alatt érkezett meg az 1068,56 km távolságban fekvő Aquincumba.

A városok, katonai és polgári igazgatási központok közti főutakon a közlekedés irányáról a római úttérkép (*Tabula Peutingeriana*) és útikönyvek tájékoztattak (mint az *Itinerarium Antonini*). Az *Itinerarium Burdigalense* egy 4. század első felében történt jeruzsálemi zarándoklat útvonalát írta le. Az *Itinerarium*ok csak a főutakat közlik. A korábbi feljegyzésekből Caracalla egyiptomi utazásának alapján a 3. század végén összeállított *Itinerarium Antonini* útvonalanként csoportosítva jelzi az egyes települések közti távolságot: az egyes szakaszoknak a kiinduló és végpontját,



A Via Flaminia részlete

a „fejállomást” adja meg. A középkori másolatban fennmaradt *Tabula Peutingeriana* szintén korábbi alapokon szerkesztett térképe végső formáját az 5. század első harmadában nyerte. A római úttérkép és a feljegyzések a Karoling korban is ismertek voltak. A *Tabula Peutingeriana* egy kéziratát a Sankt Gallen-i kolostorban őrizték. Nagy Károly avar hadjárata alkalmával például és később is bizonyos fokig figyelembe vették e térképeket. Így Carnuntum neve valószínűleg csak útikönyvből vagy térképről válhatott ismertté a 9. század elején. Tudjuk, hogy a „térképeket” Nagy Károly megbecsülte. Az Einhardus által feljegyzett végrendeletében külön megemlékezik három ezüst asztról. Az egyik négyszögletes asztra Konstantinápoly, a másik kerek asztra Róma városának képe volt felvéve. A harmadik aszta pedig az egész világmindenséget ábrázolta, talán a Ptolemaiosz-térkép alapján.

A főutak nyomvonalának kijelölését és az úttest megépítését Pannoniában a terület katonai megszállása, később pedig a katonai és kormányzási szükségletek határozták meg. A tartomány katonai védelmét, kormányzását és az igazgatás eredményes működését célszerűen kialakított és karbantartott úthálózat segítette. Az útvonalak az útikönyvek alapján a terepjelenségek (terepbejárás, légifényképek, földrajzi nevek vizsgálata stb.) segítségével kutathatók és rekonstruálhatók. A birodalom Duna-határa melletti hadi út és a tartomány főútjainak egyes szakaszai a terepen ma is felismerhetőek. A vastag kavics feltöltés a mezőgazdasági munkák ellenére is sok helyen jelzi az utak nyomvonalát. Ahol az utak alapozásához kevesebb kavicsot használtak fel, ott a felszínen alig maradt nyomuk, és csak a légi felvételek segítik a nyomvonal megállapítását. A kisebb jelentőségű utaknak szinte semmi nyoma nem maradt, legfeljebb egy-egy villagazdaság közelében rövid szakaszuk figyelhető meg.

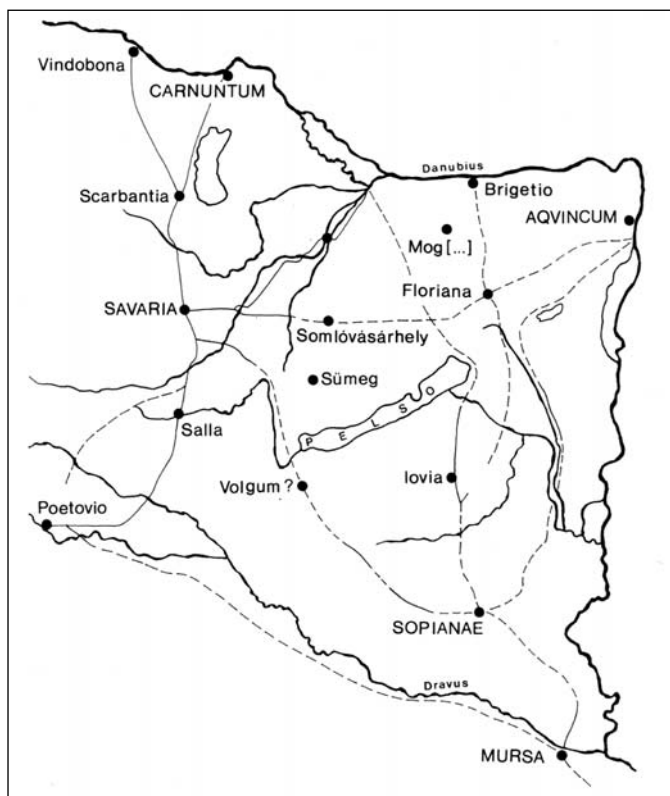
A tudatos pannoniai útkutatás kezdetei a 18. század végére nyúlnak vissza. Arra az időre, amikor a régészettudomány Schoenwisner István, majd Katancsich Péter működésének köszönhetően elsősorban Pannonia római múltjának a kutatásával megkezdődött. Ez időben jelentek meg az első nyomtatott megyei térképek, amelyeken a



A Via Appia részlete

földmérők a jelentős terepjelenségeket, így a hosszan követhető római utakat, gyakran feltüntették. A rendezettségüket is felismerték, amit a vonalak mellé írt magyarázó feljegyzések (*via antiqua Romanorum*) bizonyítanak. Már ezt megelőzően, egyes 17–18. századi kéziratos térképeken, főleg Mikovinyi Sámuel térképlapjain is feltüntettek egyes római útszakaszokat. Később azonban, egy jó évszázadon keresztül a római utak megfigyelése a terepen elmaradt, sőt a földmérők által pontosan feltüntetett utakat sem vették figyelembe. A 19. század végén Finály Gábor nem a felszíni nyomok, hanem az *Itinerariumok* alapján, hozzávetőlegesen légvonalban rekonstruálta a római utak futását. Ez a munka kétségtelenül szükséges volt, azonban csak kiindulási pontot jelenthetett a kutatáshoz, illetve az útkutatásnak egy másik forráscsoportját jelentette. A terepkutatás csak a 20. század közepső harmadában indult meg ismét ifj. Alföldi András és Simonyi Dezső munkáival.

Az úttöltések a földművelés következtében egyre inkább elpusztultak. Egyes vonalszakaszok a 19. századi tagosítások alkalmával, a 20. század közepén a Tsz-földek összevonásával tűntek el a felszínről; a töltéseket a gépi földművelés és az erdők újratelepítésekor elegyengették. A legjobban megépített és a leginkább karbantartott főutak tudtak a földművelésnek leginkább ellenállni, ezért főleg ezeknek maradt nyoma. Ha az úttöltéseket nem megfelelő vastagságú kavicsrétegekből töltötték fel, az elszántás után a nyomvonal már alig figyelhető meg. Emellett a talaj minőségétől is függ a régészeti felismerés lehetősége. A kavicsban gazdag Nyugat-Dunántúllal ellentétben a keletebbre húzódó római utak töltését kevésbé építették kavicsból,



Római főutak a Dunántúlon

ezért a földeken a szétszántott kavicscsíkok ma már nem vagy csak alig ismerhető fel.

A Nyugat-Dunántúlon és a *limes*-úton a kavicscsíkok, néhol a megmaradt töltés, a kelet-dunántúli utaknál esetenként a légifényképek segítségével lehet megállapítani az utak nyomvonalát vagy egy-egy rövidebb szakaszát. A dunántúli főutak térképezésének az volt a célja, hogy a korábban feltételezett útvonal-rekonstrukciók helyett a nyomvonalat az útmaradványok, a terepjelenségek alapján lehessen pontosan meghatározni. Az úthálózat megállapítására csupán az *Itinerarium*-adatok és az ismert római lelőhelyek összekötése nem alkalmas, mert az utak valódi nyomvonala a terepen ismeretlen marad, és ezért a településtörténeti összefüggések feltárására nem alkalmas. A főutak nyomvonalának megállapítása után nyílik lehetőség az *Itinerarium* településneveinek az azonosítására, az úthálózatok rendszerének a megállapítására, az épületek feltárására, alaptípusaik és rendeltetésük meghatározására. Amíg a nyugat-dunántúli utak a terepen fellelhető nyomvonalon futnak, a Kelet-Dunántúlon csak rövidebb szakaszok határozhatók meg, amelyekből nem könnyű a nyomvonalak teljes hosszának megállapítása.

A pannoniai úthálózat gerince a császárkorban négy főút volt. A tartomány megszállásának a kezdetén először két távolsági utat építettek ki; ezek észak és kelet felé a határra vezettek a Dunához. A két legkorábbi út a római foglалás következményeként jött létre. Az egyik Emonát elhagyva Poetovio (Ptuj, Szlovénia) térségéből – mintegy az itáliai Via Posthumia folytatásaként – a Dráva-Száva között kelet felé a szerémségi Duna-határra, a másik út pedig Nyugat-Pannoniában észak felé, szintén a Dunához vezetett. Poetovio központi szerepét a pannoniai úthálózatban jól jelzi, hogy ebben a városban szervezték meg később a több tartományra kiterjedő illyricumi vámszervezet központját. Poetovio kedvező fekvése, földrajzi adottságai évszázadok múlva jelentkeztek újra, amikor a középkorban Pettau kereskedelmi jelentősége ismét megnőtt. A dél-pannoniai út egyben Itália és a nyugati birodalomrész szárazföldi összeköttetését biztosította Kis-Ázsiával és a keleti tartományokkal.

Az észak felé vezető főút a római hódítás előtt már használt, de még kiépítetlen Borostyánkő-út nyomvonalát követte: Aquileiától Emonán és Poetovion keresztül észak felé a birodalom határára, a Duna felé tartott, majd tovább vezetett a Balti-tengerhez. Az idősebb Plinius leírását a borostyán-kereskedelemről leletek tanúsítják. A Balti tenger partvidékéről ezen az úton szállították a borostyánkővet a birodalomba, ahol ékszereket, dísztárgyakat faragtak belőle. Az út megépítése és egyúttal a hadsereg utánpótlási vonalának megszervezése a germán frontig Tiberius császár (Kr. u. 14–37) uralkodása alatt kezdődött meg. A Borostyánkő-út mellett alapított Savaria szerepét a tartományi úthálózatban jól mutatja a közelmúltban a város déli kapuja közelében előkerült 1. századi mérföldkő, amelyre Rómától

mért távolságot véstek fel. A 675 mérföld egyezik Savaria és Róma római utakon mért távolságával (1000 km).

A harmadik főút a határon vezető *limes*-út volt. Amikor a Flavius-kor végére a hadsereg egységei a birodalom határát jelentő Duna mentén sorakoztak fel, a táborok és őrtornyok között megépült az összeköttetést biztosító útvo-nal. A gyakran magas töltésre épített és karbantartott út szinte teljes hosszában ismert. A lineáris védekezés miatt a Duna menti *limes*-út jelentősége megnőtt. Az Itáliával és Rómával – azaz a császárral és a központi igazgatással – az összeköttetést biztosító másik két főút jelentősége azonban továbbra sem csökkent.

A negyedik főút délkelet felől vezetett északnyugat felé, és a *limes*-utat rövidítette le a Dunántúlon. Byzantium felől érkezett és Sirmiumon, Sopianaen, Savarián keresztül Augusta Treverorumba (Trier, Németország) vezetett.

Az *Itinerarium Antonini* a főutakat olyan módon rendszerezte, hogy az igazgatási központok között tájékozódást tudjon adni. Savariából és Sopianaeból kiindulva sorolja fel az útleágazásokat; e két város volt a polgári önkormányzat felső szerve, a tartományi gyűlés székhelye. Az útikönyv leírta az utat Savariából a vindobonai (Bécs), a carnuntumi és az Arrabonán (Győr) keresztül a brigetioi (Komárom-Szöny) *legiotábor*ba, végül Pannonia Inferior helytartói székhelyére, Aquincumba. Sopianaeból, amely a *tetrarchia* idején Valeria tartomány polgári helytartójának a székhelye lett, szintén a *legiotáborok*ba, Aquincumba, Brigetióba és Carnuntumba igyekvőket tájékoztatta. Tehát



Mérföldkő Savariából, Rómától mért távolsági adattal, Kr. u. 1. század (Kiss Péter felvétele, Savaria Múzeum)



Vámbélyegző Savariából

az útikönyv az egyes útszakaszok célállomásául polgári és katonai helytartói székhelyeket és *legiotáborok*at ad meg, ami jól jelzi az összeállítás katonai és közigazgatási célját. A főutak gyakorlatilag az összes ismert pannoniai városi rangú települést érintik, ezeket az *Itinerarium* meg is nevezi. Arra azonban nem tudunk választ adni, hogy az útikönyv a többi útállomást milyen szempontok alapján választotta ki (szerepet játszhatott a település nagysága, jelentősége – ha pl. birtokközpont volt –, vagy az úthálózatban betöltött szerepe: mellékutak leágazásánál vagy útkereszteződésnél fekvő város, esetleg folyami átkelőhely).

Az útikönyvek alapján az útmaradványok segítségével és a terepviszonyok figyelembevételével a következő főutak nyomvonalát sikerült a Dunántúlon meghatározni. A Borostyánkő-út (*Tabula Peutingeriana*, *Itinerarium Antonini* 262,3–8) teljes szakasza ismert. Az út Zala megyében, Lentitől délre lépi át a Drávát, és az egykori Varasd–Pozsony-i országút alatt vagy közvetlenül mellette tart a Zala északi partján fekvő Salla (Zalalövő) *municipium*ig. Zalalövőtől északra a szántóföldeken át vezet Nádasd körzetébe, ahol két ágra szakadva kelt át a Rábán. A nyugati ág csak egy 18. századi, Vasvár megyét ábrázoló térképről ismert: ez Körmend mellett vezetett Savariába. A keleti ág Katafa körzetében haladt át a Rábán, nyomvonala a terepen Savariáig követhető. A Rába déli partján egy árokkal körülvett kiserőd ellenőrizte az átkelést. A Rába-híd helyét egy 19. századi vázlatrajz megörökítette. A Rábától északra, Rempehollós és Sorokpolány között a mai út ráépült a rómaina. Sorokpolánytól délre az út nyugati oldalán útállomás állt fenn a 3. század közepéig. A Borostyánkő-út Savaria észak-déli főútját alkotta, és a *coloniától* északra Scarbantian keresztül ismert vonalon tartott Carnuntumba.

A Savaria–Brigetio-i út Arrabonánál érte el a *limes*-utat (*Itin. Ant.*, 262,9–263,2). Nyomvonala a terepen mindvégig ismert. Az út Sárvártól északra kétfelé ágazik. Az északkeleti ág mellett egy útállomást tárt fel Gabler Dénes.

Az útvonal Ostffyasszonyfa és Pápóc között ma csak egy 19. századi kéziratos térképről ismert, mert az erdőben vezető töltését az újratelepítéskor elszántották. Több szakasza az 1950-es évek elején még megfigyelhető volt. Pápócánál keletre fordul: Kemenesszentpétertől nyugatra a töltés egy szakasza is megmaradt. Átkelve a Rábán, egy útálló-más mellett észak-északkelet felé, Egyed irányába halad. Rábaszentandrásztól északra talált rongált felületű mérföldkőfeliraton csak a XLVII mérföld olvasható: ez megfelel a lelőhely és Savaria távolságának. Az út ismét átkelve a Rábán érinti Mursella *municipium*át, majd Ménfőcsanak térségében jutott el Arrabonába. Az utóbbi szakaszon 3. századi mérföldkövek kerültek elő.

A Savariából Arrabonába vezető útból Sárvár körzetében ágazott kelet felé az aquincumi út (*Itin. Anton.* 263,3–9). Az út Sárvártól Celldömölkig csak néhol figyelhető meg; a Somló-hegy környékén érte el a Bakonyt, és többé-kevésbé a mai 8. számú út körzetében vezetett Aquincum felé.

A Savaria és Sopianae közti útnak (*Itin. Ant.* 232,8–233,5) csak néhány rövidebb szakasza ismert, a terepviszonyok azonban hozzávetőlegesen megadják a vonalát. Nem közvetlenül Savariában ágazik el a Borostyánkő-útból, hanem a *coloniától* délre. Az út kavicsozásának kevés nyoma maradt a Rábáig. A folyó északnyugati partján egy útálló-más maradványai jelzik az átkelőhelyet. A Rábától délkeletre, egy rövid szakaszon a töltés is megmaradt. Az átkelőhely körzetét az egykori római híd cölöpjei miatt ma is „Római partnak” nevezik. Az út innen délkelet felé fordul, de a kavicsos talajú Hegyháton a szétszántott kavicscsík sem figyelhető meg. Rómer Flóris Keléd környékéről jegyezte fel a római úttest használatát. Az út valószínűleg Balatonhídvégen keresztül haladt dél felé, majd a Somogyzsitván át délkeletre tartott Szigetvár és Pécs irányába.

Még kevesebb nyoma maradt a Sopianaeből észak felé, Arrabonán keresztül Carnuntumba, Brigetióba és Aquincumba vezető utaknak. A három út a Mecsek miatt valószínűleg két irányban hagyta el Sopianae területét. Az Aquincum felé vezető keleti ág (*Itin. Ant.* 264,1–6) a domborzat alapján valószínűleg Hosszúhetény–Zobákpusztá–Magyareregry irányban vezetett át észak felé a Mecseken, vagy a mai 6-os út körzetében Bonyhád térségében fordult észak felé. Vajtától és Cecétől kissé keletre haladt Tác felé, majd

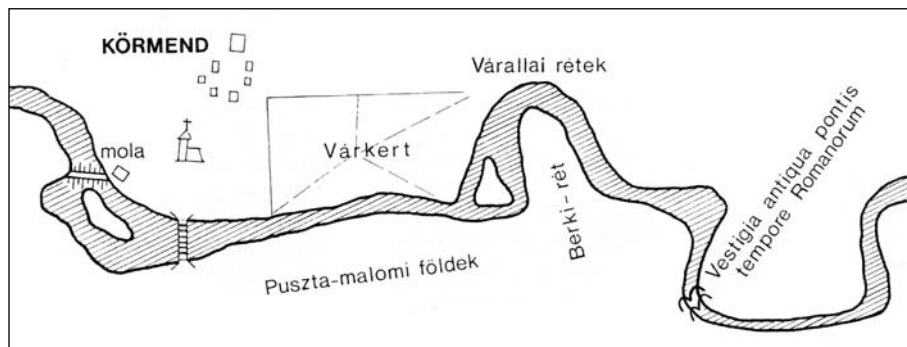
az *Itinerariumban* is jelölt útválasztással Gorsiumon vagy a közel fekvő Herculián (Szabadbattyán?) vezetett keresztül, végül északkelet felé fordulva Tárnokon keresztül érkezett Aquincumba. A másik két út egy szakaszon feltehetőleg azonos nyomvonalon vezetett át a Mecseken; Dombóvár körzetében keresztelték a Kapost. Az egyik út (*Itin. Anton.* 264,7–265,3) Alsóhetényen, Ságváron keresztül érte el a Balatont, majd ezt kelet felől megkerülve áthaladt Szabadbattyán körzetén, és a Vértes és a Bakony között, Mór, Oroszlány felé tartott, Kocs és Mocsá térségében érte el a brigetiói *legió*táborn. A keleti ág (*Itin. Ant.* 267,5–10.) vonala egyáltalán nem ismert. Még azt sem tudjuk, hogy kelet felől kerülte-e meg a Balatont vagy Tihany közelében kelt át a tavon.

A Duna-kanyart lerövidítő út (*Itin. Anton.* 245,7–246,2) szinte teljes hosszában meghatározható nyomvonalon fut Pilisborosjenő–Piliscsév–Kesztyőlc–Dorog irányába, és Tokodtól nyugatra csatlakozik a *limes*-úthoz. Pilisszántón és Piliscséven az utat ellenőrző, 4. század végi, kőből épült őrtornyok alapfalaikat tárták fel. A Pannonia és egyben a birodalom dunai határa mellett vezető, jól karbantartott *limes*-út nyomvonala a légifényképekről Visy Zsolt kutatásai alapján teljes hosszában ismert.

Ahol a terepen ismerjük az utak irányát, feltűnő a célállomás felé vezető irányítás pontossága. A Savariától kelet felé haladó út a mai térképnek megfelelően, pontosan Aquincum felé tart. Miután az út átkelt a Rábán, az északi ág Arrabona felé vette az irányt. Még a délkelet felé vezető, Sopianaeba tartó út is, amelynek a nyomvonalát alig ismerjük, a Savariából Sopianae összekötő légvonalnak megfelelően kelt át a Rábán. Ebből arra következtethetünk, hogy az útvonal kitűzését a terep gondos vizsgálata előzte meg. Az utak végleges kiépítésére ezért valószínűleg csak a 2. században került sor. Ahol a domborzati viszonyok lehetővé tették – azaz sík területen – az utak vonalvezetése egyenes; sohasem hajlik ívben, hanem szögben törik. Ez mind a Borostyánkő-út, mind a Savaria és Arrabona közti út esetében megfigyelhető. Tagolt domborzatú terepen lehetőség szerint kerültek az emelkedőket-lejtőket: a nyomvonal az azonos szintvonalat követi (ez a Duna-kanyart lerövidítő, a Pilis délnyugati szélén futó úton a leginkább megfigyelhető).

Az utak általában 50–70 cm magas töltésen futottak: a Borostyánkő-út töltése Nádasd, a Savaria–Arrabona-i út

töltése Kemenesszentpéter mellett viszonylag eredeti állapotában maradt meg. Az úttest alapja általában 5 méter szélességű. A nyugat-dunántúli utak töltését jól ledöngölt kavicsból, általában nagyobb kövekből készült alapozás nélkül építették meg. Az utak felső rétegében a kavicsot habarcsos kötőanyaggal tették szilárdabbá. A kavicsra tapadt kötőanyag néhol ma is megfigyelhető. Kőlapokból készült burkolatot – szemben az

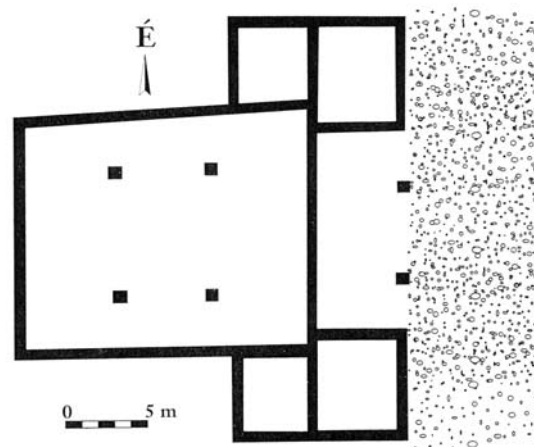


A római híd fekvése Körmeny térségében

italiai utak többségével – csak a városi utcáknál alkalmaztak, a Nyugat-Dunántúlon elsősorban bazaltlapokból. Mivel a főutak töltésre épültek, a két oldalán árokra nem volt szükség. Ha a felöltést földművelés később el is egyengette, a szétszántott kavicssáv sok helyen ma is jelzi az utak vonalát. Mivel a Kelet-Dunántúl szegényebb volt kavicsban, a töltést itt zúzott kőből rakták. Ezért az újkori szétszántás után a töltésnek alig maradt nyoma: a vonalát légi felvételekről lehet kideríteni; összefüggő, hosszabb vonalakat, sőt nyomvonal-változásokat szinte csak a birodalmi határ menti úton, a Duna mellett lehetett megállapítani.

Mérföldkövek nagy számban a *limes*-úton kerültek elő, a többi főúton csak alig néhány. Az út menti szálláshelyekről, lóváltó állomásokról és hidakról ma még keveset tudunk. Ezek a Borostyánkő-út mentén a terepviszonyoktól, főképpen a vízi átkelőhelyektől függően általában 15 km-es távolságban álltak. A fontosabb folyóátkelőket erődtített őrhelyek ellenőrizték (így a Rába átkelőhelyét a Borostyánkő-út mellett, Katafán). Útállomást Sorokpolánytól délre tártunk fel: ez közvetlenül a Borostyánkő-út nyugati szélén épült fel. Kőhíd maradványa Savariában került elő, ahol a nyugat felé vezető út hídpilléreinek alapozását a Perint patak partján megtalálták. Az Aquincumba vezető úton a Rábahidat a mederben levert cölöpök tartották, amelyek között bazaltkövekkel erősítették meg. A híd pilléreit a folyó medre ma is őrzi: a dendrokronológiai vizsgálat a fák kivágását a 180-as évekre határozta meg (Gryneus András munkája). Hasonló lehetett a Savaria–Sopianae-i út Rába-hídja, amit egyelőre csak az említett „Római part” földrajzi név bizonyít. Levert cölöpkötegek tartották az aquincumi *legiot* tábor mellől a *Barbaricumba* átvezető fahíd pilléreit is.

Mivel a római településhálózat gyökeresen különbözött a középkortól, a római utaknak később csak ritkán, legfeljebb egyes szakaszait használták közlekedésre. A középkori települések a földrajzi adottságokat másként hasznosították,



Útállomás a Borostyánkő-úton Sorokpolány mellett

ták, mint a rómaiak. Kitűnően megfigyelhető ez a Borostyánkő-út esetében, amely Savariától nyílegyenesen tartott észak felé. A magyar falvak azonban mégsem a római út mellett, hanem a közeli Gyöngyös patak mellé települtek. A középkori út a falvakon vezetett keresztül, és a néhol csak 20-50 méterre vezető római utat közlekedésre nem használták, hanem elszántották.

A római útkutatás a középkori főutak topográfiájához is hozott eredményt. A Vas megyei Hegyháton vezető, ún. „Római katonák útjáról” sikerült megállapítani, hogy nem római kori volt, hanem a középkorban használták. Az út csatlakozott a Borostyánkő-úthoz, és Itáliába vezetett: a 9. században a magyarok ezen az úton jártak kalandozni Itáliába. Ennek segítségével sikerült értelmezni a régóta ismert vasvári sáncot, és a Muraközben talált másik sáncvonalat, amelyek a földrajzi adottságokhoz, főként a vízrajzhoz alkalmazkodó nyugati gyepeű külső és belső védelmi vonalai voltak.

(A dunántúli római utak kutatása OTKA támogatással folyt. [1990–1994: 2797 sz., 1995–1998: T 018170 sz.]

IRODALOM

A római utakról, az útállomásokról, és hírközlésről, haladási sebességekről összefoglalóan: Herzig, H. E., „Probleme des römischen Strassenwesens”: *ANRW* II:1, Berlin – New York, 1974, 593. Schneider, K.-Chr., *Altstrassenforschung*, Darmstadt, 1982. Radke, G., „Viae publicae Romanae”: *RE* (Realencyclopädie der klassischen Altertumswissenschaft) Suppl. XIII., Stuttgart, 1971. Mócsy A.–Szilágyi M.–Lőrincz B., „Úthálózat és közlekedésügy”: *Pannonia régészeti kézikönyve*, Budapest, 1990, 15–124. Kornemann, E., „Postwesen”: *RE* 23. Hbd., 1953, 988–1014. Kubitschek, W., „Mansio”: *RE* XIV, 1930, 1232–1253. Radke, G., „Viae publicae Romanae”: *RE* Suppl. XIII. 1418–1685. Reincke, G., „Nachrichtenwesen”: *RE* XVI, 1935, 1496–1541. Seeck, O., „Cursus publicus”: *RE* IV 1901, 1846–1863. Kolb, A., *Transport und Nachrichtentransfer im römischen Reich*, Klio Beiheft Nr.2., 2000. Fehér B.–Kovács P. (szerk.), *Fontes Pannoniae Antiquae I. Korai földrajzi írók – a római hódítás kora*, Budapest, 2003.

A pannoniai római utak irodalma megtalálható a Banner–Jakabfy bibliográfiákban. Későbbi publikációk: Gabler D., „A sárvári római útállomás első századi előzménye”: *Savaria* 23:3 (1996–1997) 237–327. Gömöri J. (szerk), *Landscapes and monuments along the Amber Road – A Borostyánkő-út tájai és emlékei*, Sopron, 1999. Heiling, I., „Die römische Bernsteinstrasse im Mittelburgenland”: *BurgHbl* 51 (1989) 97–116. Ilon G., „Egy valódi „Via Rustica” Savaria territoriumán”: *Savaria* 25:3 (2000–2001) 69. 82. H. Kelemen M., „A Brigetio–Aquincum közötti római út Süttő–Piliscesév közötti szakasza”: *Dunántúl településtörténete IX. Város – mezőváros – városiasodás*, Veszprém, 1992, 23–34. Kiss P.–Sosztarits O., „Ein besonderer Meilenstein aus Savaria”: *Savaria* 23:3 (1996–1997) 101–113. Palágyi S., „Adatok a Savariából Arrabonába vezető út kemenesszentpéteri szakaszának kutatásához”: *A Dunántúl településtörténete IX. Város – mezőváros – városiasodás*, Veszprém, 1992, 27–41. Szőnyi E., „Adatok a Brigetio–Savaria út nyomvonalához”: *Arrabona* 35 (1996) 97–108. Visy Zs., *A ripa Pannonica Magyarországon*, Budapest, 2000.