

T ó t h E n d r e

## Római utak a Dunántúlon

A Borostyánkőút vonala

74



A Róma dombjaitól induló, végül a Földközi-tenger medencéjét és fél Európát elfoglaló hatalmas birodalomban a császárkor első századára 80–100 ezer kilométerre becsült összefüggő úthálózatot építettek ki. A távolságokat a Róma fórumán álló *miliarium aureum*tól, azaz a nulla kilométerkőtől mérték. A római kor után hasonló, a gyors és kényelmes közlekedést biztosító, nagy területeket átfogó útépitést Európában csak a 19. századtól végeztek. A terepviszonyok figyelembevételével a célszerűen kialakított, tartósan megépített és karbantartott úthálózat a birodalom eredményes igazgatását, katonai irányítását segítette. Így volt ez Pannoniában is. A főutak építésének a helyét a vidék katonai megszállása, később a katonai és kormányzási szükségletek, az ellátás, a hadtáp, a hírközlés biztosítása határozta meg.

„Az első dolog, hogy a hadvezérnek a legteljesebb útjegyzékek álljanak a rendelkezésére minden vidékről, amelyen hadműveletek folynak. Az útjegyzékek a helytávolságoknál ne csak a léptékszámot közölje, hanem az utak minőségét is. Adjon pontos leírást a legrövidebb utakról, a mellékutakról, a hegyekről és folyókról [...] a legképzettebb hadvezéreknek nemcsak szöveges útleírásaik, hanem térképeik is voltak azokról a tartományokról, amelyekben hadiállapot volt.” (Vegetius katonai szakíró)

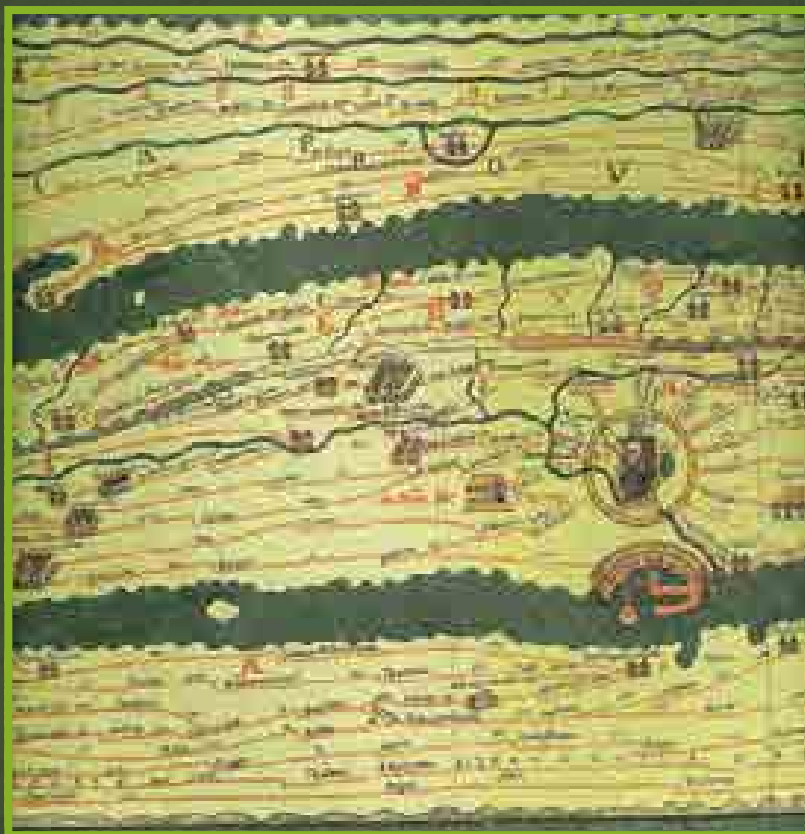
A közlekedést és a tájékoztatást a katonai és polgári igazgatási központok között az úti térképek, mint például a *Tabula Peutingeriana* (lásd keretes írás) és útikönyvek segítettek, amelyekben csak a főútvonalakat tüntették fel. Az *Itinerarium Antonini* útikönyv útvonalanként csoportosítva jelezte az egyes települések közti távolságot. A legrégebbi kéziratát a 7. században, a legifjabbat a 12. században másolták. Először pedig Párizsban nyomtatták ki 1512-ben.

A *Tabula Peutingeriana* térképtercse 2–3. századi ismeretek alapján készült a 3. és 4. században, végül 435 körül javították azt. A Római Birodalom fő útvonalait térképszerűen ábrázolta. Közel 4000 helynevet őrzött meg, a legnagyobb folyók és néhány hegy stilizált rajzával együtt. A tervercs 682 cm hosszú és 34 cm széles. A kézirat egy 11–12. századi másolatban maradt fenn, amelyet Conradus Celtis humanista, I. Miksa (ur. 1486–1519) könyvtárosa ismeretlen helyről 1494-ben szerzett meg. Halála után a térkép az augsburgi Konrad Peutingerhez (1465–1547) jutott, és végül az ő felesége egyik rokona, a szintén augsburgi kereskedőcsalád tagja Marcus Welser 1598-ban tette közzé. Örököseitől Savoyai Jenő herceg (1663–1736) vásárolta meg a kézira-

tot, akinek a halála után 1738-ban pedig a bécsi udvari könyvtárba került. 1825-ben Karacs Ferenc Pesten nyomtatott, méretarányos, kézzel színezett másolatot készített róla.

A pannoniai úthálózat két főútra támaszkodott. Az Itáliából vezető út Poetovio (ma Ptuj, Szlovénia) térségében kettéágazott. Az egyik a Drávától délre, kelet felé a Duna-határra vezetett. Ez az út biztosította Itália szárazföldi összeköttetését a keleti tartományokkal is. A másik Pannonia nyugati részén észak felé, szintén a Dunáig tartott; az újkorban Borostyánkőútnak nevezték el ezt az útszakaszt. Az idősebb Plinius leírása szerint ezen az úton szállították a Balti-tenger partvidékéről a borostyánt Észak-Itáliába, Aquileiába, ahol ékszereket, dísztárgyakat faragtak belőle. A harmadik főút a Duna jobb partján vezető úgynevezett limes-út volt, amely a birodalom határán a katonai létesítményeket kötötte össze. A negyedik út délkeletről, Sirmium (ma Sremska Mitrovica, Szerbia) felől érkezve szelte át a Dunántúlt: Sopianaen (ma Pécs) és Savarián (ma Szombathely) keresztül a Rajnához, Augusta Treverorumba (ma Trier, Németország) vezetett.

Az *Itinerarium Antonini* leírása a főutakat úgy rendszerezte, hogy a katonai és a polgári igazgatási központok között áttekinthető tájékozódást tudjon adni. Az



egyes útszakaszok célállomásaként a helytartói székhelyeket és a legióstáborokat nevezték meg, ami jól jelzi az összeállítás igazgatási és katonai jelentőségét. A polgári igazgatás felső szerve, a tartományi gyűlés a 3. század végén Savariában és Sopianaeben székelt. Az *Itinerarium* e két városból is felsorolja a tartományi utakat.

A limes-út és a többi főút egyes szakaszai a terepen még ma is megfigyelhetők, mert töltésen vezették őket, amelyek felső rétegét kavics és kőzúzalék alkotta. A vas-

tag kavicsfeltöltés az újkori mezőgazdasági munkák ellenére főleg a Nyugat-Dunántúlon a terepen jelzi az egykori utak vonalát. Ahol kevesebb kavicsot használtak fel, ott a felszínen alig maradt nyomuk, mert a töltést az újkorban szétszántották. Ilyenkor a légi felvételek segíthetnek a nyomvonal megállapításában. A kisebb jelentőségű utaknak szinte semmi nyoma nem maradt, egy-egy falu és villagazdaság feltárásán viszont egy-egy rövidebb szakaszuk előkerülhet. Az Árpád-kori oklevelek birtokhatár-leírásaiban a római utak szétszántott

Epoca milia plus minus.	14.	Mitona milia plus minus.	14.
Castana mpm.	17.	Vindobona mpm.	15.
Herenna mpm.	20.		
Pactiana mpm.	17.		
Bregantia mpm.	8.		
<b>COEPTA VIA PER ISTRUM</b>			
<b>ASPERI DALMATIAS.</b>			
<b>CLIVS A DUNA MARITIMA</b>			
<b>CLIVS A DUNA MARITIMA</b>			
Vindobona mpm.	14.	Savia mpm.	5.
Aquas Tabula mpm.	50.		
Interea mpm.	17.		
Saviana mpm.	14.		
Mitona milia plus minus.	14.		
<b>CLIVS A DUNA MARITIMA</b>			
Aquas Vindobona mpm.	11.		
Vindobona mpm.	10.		
Castana mpm.	17.		
Savia mpm.	5.		
<b>CLIVS A DUNA MARITIMA</b>			
Saviana mpm.	14.		
Mitona milia plus minus.	14.		
Vindobona mpm.	15.		
Cibola mpm.	14.		
Mitona mpm.	14.		
Anciana mpm.	14.		
Sopiana mpm.	10.		
Ponice Manflecta mpm.	14.		
Trosciana mpm.	10.		
Castana mpm.	17.		
Crupiana mpm.	17.		
Arabona mpm.	17.		



## Római utak a Dunántúlon

76

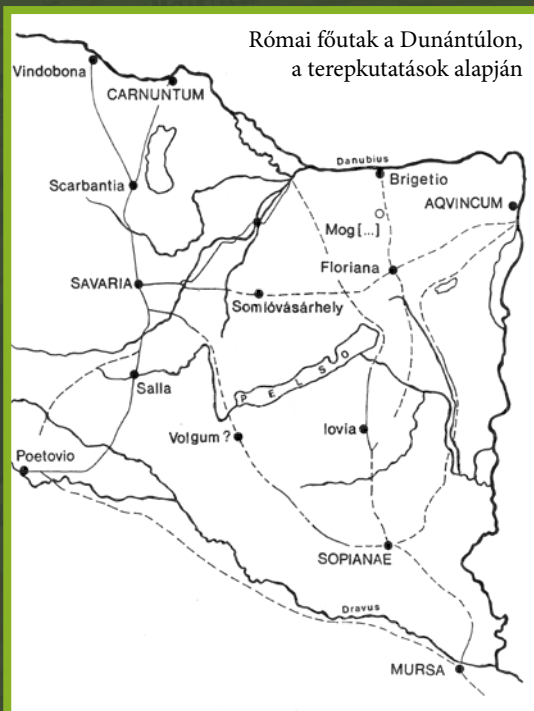
kavicssávját öttevénynek nevezték. A Nyugat-Dunántúlon az elnevezés több tucatszor előfordul az említett oklevelekben. Ez a szó valójában az öntvény szó régi alakja, amely földrajzi névvé válva rögzült. Néhol az utak felületén még a kavicsot összekötő malteros rögzítés is megfigyelhető volt, amit az oklevelekben néha szintén jelöltek (*opus cementarium*). A Duna menti út esetében inkább a 'köves út' megjelölést használták.

Ahol a domborzati viszonyok lehetővé tették – azaz sík területen –, a nyomvonal egyenes, és sokszor nem ívben hajlik, hanem szögben törik. Lehetőség szerint a rómaiak az útépités során kerülték az emelkedőket, lejtőket: a nyomvonal a lehetőség szerint azonos szintvonalon haladt.

Az utazókat mérföldkövek tájékoztatták a távolságokról.

Ezek 50-60 cm átmérőjű legalább két méter magas kőoszlopok voltak, amelyekre az állítató császár neve után, a felirat végére a távolságadatot vésték fel.

A Borostyánkőút jelentőségét épp a Savaria déli kapuja közelében előkerült mérföldkőtöredék mutatja, amelyen a 675 római mérföld távolsá-



got Róma városától számították. Ez megegyezik Savariának a római utakon Rómától mért 1000 kilométeres távolságával.

A közlekedést a főutak mellett létesített szálláshelyek, lóváltó állomások segítették. Ezekről és a hidakról meglehetősen keveset tudunk. A Borostyánkőút mentén általában 15 kilométer távolságban épültek az útállomások. Az ásatási megfigyelések szerint ezek alaprajza hasonló, tehát egységes terv szerint épültek. A Sorokpolánytól (Vas megye) délre, közvetlenül a Borostyánkőút nyugati szélén állt útállomással egy típusba tartozó épületet

tártak fel Nemescsóban (Vas megye) és Győr közelében is. A folyóátkelőket erősített őrhelyek védték. A Borostyánkőút átkelőhelyét a Rábán Katafa mellett (Vas megye) például egy úgynevezett kiserőd őrizte. A markomann–kvád háborúk idején (166–180) pusztult el, amit az egykor ott elrejtett 18 darabból álló arany érmelelet Marcus Aurelius (ur. 161–180) zárórme bizonyít. Az útállomások a hírközlés gyorsaságát is növelték, mivel a futárok részére váltólovak álltak készenlétben. Augustus császár uralkodása idején (ur. Kr. e. 27 – Kr. u.

14) szervezték meg az állami postaszolgálatot (*cursus publicus*), amely a hírközlést, a szállítást, a hivatalos forgalmat



Mérföldkőtöredék Szombat helyről, a Rómától mért távolság feltüntetésével



Borostyánkő ékszerek (Magyar Nemzeti Múzeum)

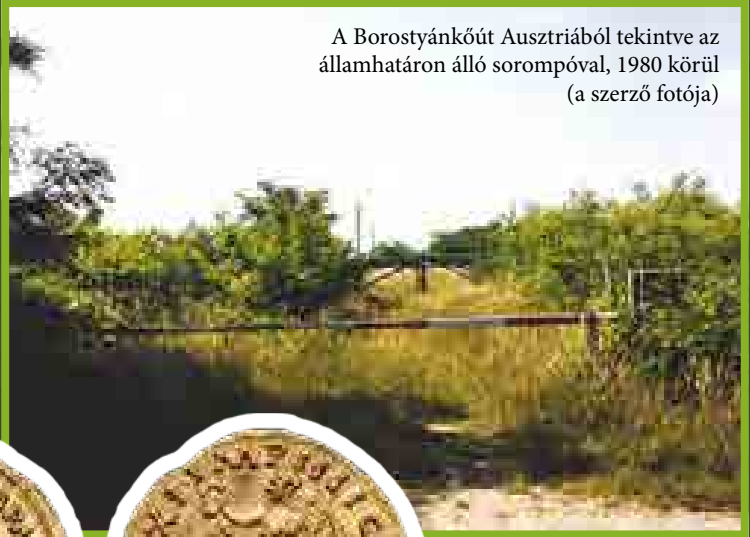
szolgált ki. A 4. században császári rendelkezések sora szabályozta a postaszolgálatot és a teherszállítást, amelynek használata engedélyhez volt kötve, és szigorúan meghatározták azok körét is, akik igénybe vehették, nehogy a terhelés akadályozza a hivatalos forgalmat. A főállású tisztviselők, sőt még a helytartók is magáncélra évente csak néhányszor vehették igénybe. Néhány adatból ismert a hírvivők menetsebessége is. Pertinax császárt (ur. 193-ban 87 napig) Kr.

u. 193. március 28-án gyilkolták meg Rómában, és halálának híre legkésőbb április 8-án meg kellett, hogy érkezzon a Duna menti Carnuntumba (Deutsch-Altenburg, Ausztria), mivel az ott állomásozó 14. legio másnap császárrá kiáltotta ki a helytartót, Septimius Severust (ur. 193–211). A hírvivő 10-11 nap alatt jutott el a Borostyánkőúton Carnuntumba. Az út 747 mérföld (azaz 1105 km) hosszú. A 11 napig tartó utazással számolva a futár napi teljesítménye 100 km körül volt.

A római kori települési rendszert, sokszor a városok helyét is a főútvonalak határozták meg. A municipiumok és coloniák a főutak mellett alakultak ki. A falvakat és a villagazdaságokat a bekötő utak segítségével lehetett elérni, amelyeket a főutaknál sokkal gyengébben építettek meg. Karbantartásuk sem volt állami feladat, ezért a nyomuk ma már nehezen figyelhető meg. Mivel a középkori településhálózat gyökeresen különbözött a rómaiától, a még létező római utakat közlekedésre ritkán használták fel. Amíg a római főutak kijelölése és építése megelőzte a települések kialakulását, a középkorban fordított volt az időrend: a települések létesültek korábban, és az utak ezután, hozzájuk alkalmazkodva jöttek létre.

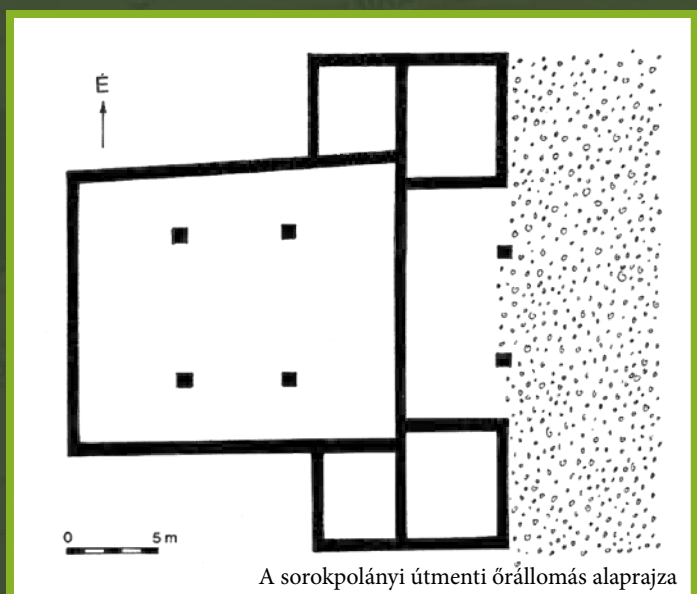
A római utakat a Nyugat-Dunántúlon ugyanakkor a Karoling-korban még használták, és egyben tájékozódásul is szolgáltak. Nagy Károly (ur. 768–814) 791. évi avar hadjárata alkalmával a sereg minden bizonnyal a római úttérkép ismeretében vonult vissza a Rába-torkolattól az Arrabonát (ma Győr) és Savariát összekötő úton a birodalomba. Az Árpád-korban egy alkalommal sejthető a római utak használata. A Savaria–Sopianae út vonalában fekvő Basal falu (Baranya

A Borostyánkőút Ausztriából tekintve az államhatáron álló sorompóval, 1980 körül (a szerző fotója)



A katafai aureuslelet záróérme: Marcus Aurelius (fotó: Rosta József)

mege) mellett 1217-ben említenek egy nagy utat, amit *via Imperatoris*nak, a „Császár útjának” neveztek. A határjárásban felbukkanó elnevezés valamelyik kereszties hadvonulás emléke lehet. 1147-ben III. Konrád német király (ur. 1138–1152), 1189-ben pedig Barbarossa I. Frigyes, a későbbi császár (ur. 1155–1190) vonult át a Szentföldre vezető hadjáratuk során az országon. A vezéreket ugyan elvihették Esztergomba, de a tízezres hadat aligha az ország belsejében vezették keresztül. A sereg valószínűleg olyan területen vonult, ahol nem érintett jelentősebb településeket. Erre a közel egy évezreddel korábban megépült római utak még mindig alkalmasak lehetnek...



A sorokpolányi útmenti őrállomás alaprajza