

Mladoniczki Réka (1980) régész, a Vas Megyei Múzeumok Igazgatóságának munkatársa. Kutatási területe a római provinciák régészete. 2008 óta vesz részt a savariai Iseum kutatásában.

Sosztarits Ottó (1960) a Vas Megyei Múzeumok Igazgatóságának római koros régész-főmuzeológusa. Kutatási területe Szombathely római kori topográfiája és vallástörténete. Számos nagy felületű városi ásatást követően 2001 óta irányítja az újraindult iseumi kutatásokat.

Legutóbbi írása az *Ókorban*:

A savariai Iseum újraindított kutatásáról (2003/4).

Bevezetés

A Borostyánkőút meghatározó jelentőséggel bírt a nyomvonal mellett létrejött települések életében és ezáltal Pannonia Kr. u. 1–2. századi történetében. Az útról szóló feldolgozások többsége annak a városokon kívüli szakaszait, illetve a mellette létesített építményeket vizsgálta, míg a településeken áthaladó szakaszaival nem, vagy csak érintőlegesen foglalkozott. Ezért is tartjuk különösen fontosnak, hogy 2008 nyarán és őszén az *Iseum rekonstrukciója projekt* keretében végzett kutatásaink során több, egymáshoz közeli ponton vizsgálhattuk a Borostyánkőút Iseummal szomszédos szakaszát. Ez a kutatás ad most alkalmat arra, hogy áttekintsük az út Savarián áthaladó városi szakaszát, és felvázoljuk a város szerkezetében betöltött szerepét.

A Borostyánkőút Savaria utcarendszerében

A Borostyánkőút Salla felől, a hosszan elhúzódó déli temetőn áthaladva ért be a városba. Bevezető szakaszának nyomvonala a mai Rumi út vonalát követi. Az egykori római település déli szélén álló külvárosi házait a mai Légszeszgyár utca és a Battlyányi tér vonala között érthette el. Innentől kezdve két oldalról mellékutcák csatlakoztak az úthoz. Ezek közül a ma ismert legdélebbi mellékutcák kelet felől a Jupiter Dolichenus-szentély déli oldalán, nyugatról pedig az Iseum déli oldalán húzódtak (1. kép). E két utca azonban nem képezett szabályos kereszteződést, mivel nem egymással szemben torkollottak a főútba. A Borostyánkőút a városfalra nagyjából merőlegesen haladva érte el a déli városkaput, majd azon belépve nyomvonala kb. 16 fokkal tört meg nyugat felé. A nagyjából észak–déli irányt felvett utca a város egyik főtengegyét alkotta.

A Borostyánkőút savariai szakaszának kutatása

Azt a tényt, hogy a Borostyánkőút képezi a római város tengelyét, csak viszonylag későn ismerte fel a kutatás. Ennek oka, hogy a 19. század folyamán még nem volt olyan érdemi régészeti feltárás Savariában, amely a város topográfiájának lényegi elemeit felfedte volna. Említést érdemel azonban Lipp Vilmos

A Borostyánkőút városi szakasza és szerepe Savaria településszerkezetében

Mladoniczki Réka – Sosztarits Ottó

zseniális felismerése a déli városkapu helyzetéről, amely lehetőséget kínált, hogy a városszerkezet e meghatározó elemének lokalizációja révén közelebb jussunk a római település szerkezetének megismeréséhez. Sajnos Lipp Vilmos állítását még a 20. század hetvenes éveiben is negligálta a kutatás.

A város szerkezetével és utcahálózatával elsőként Fettich Nándor foglalkozott érdemben. Az 1920-ban írt, de csak 1938-ban megjelent dolgozatának két része („V. Utcák és épületek”, illetve „VII. Történeti áttekintés”) is érdemi megállapításokat közölt a fenti témában. Ebben Fettich Nándor térképen vázolta fel az egymást keresztező utak rendszerét, az akkori Szombathely városszerkezetére vetítve. Ennek alapján a colonia forumát ezen utak kereszteződésében, a mai Fő téren kereste.

Fettich Nándort követően sokáig nem történt érdemi kutatás a várost érintő távolsági utak tekintetében. Járdányi Paulovics István a püspökkerti ásatások eredményeit összefoglaló kis kötetében a scarbantiai kapu téves azonosítása alapján a szeminárium mögött feltárt útsomópont észak–déli útágát tekintette a Borostyánkőútnak. Az 1955 őszén megindult iseumi ásatások érintették ugyan a szentély előtt elhaladó „igazi” Borostyánkőutat, de annak fontosságát nem ismerte fel az ásató: Szentlélek Tyhamér 1960-ban az Iseumról megjelent füzetében tévesen mint Sopianaeba tartó utat említette.

A hatvanas évek elején Buócz Terézia számos fontos topográfiai munkát publikált, amelyekben nagyjából helyesen határozta meg a városból kivezető északi távolsági utat, melyet a Paragvári úttól nyugatra elhaladó úttal azonosított. Sajnos a pontos geodéziai felmérések hiánya az egyes topográfiai pontok téves összekötését, s ezáltal az útirányok pontatlan meghatározását eredményezte.

1963-ban Kádár Zoltán szerzőtársaival készített várostörténeti-műemléki összefoglalásában térképet és leírást közölt a római város szerkezetéről. Ebben furcsa ellentmondás figyelhető meg: a térképen a szerző többé-kevésbé jól jelölte meg a Sopron, illetve Itália felé vezető utakat, a szöveges leírásban azonban – lényegében a Paulovics-féle értelmezést elfogadva – továbbra is a romkert szakszót említi Borostyánkőútnak.

Mócsy András 1965-ben publikált cikkében próbált magyarázatot adni a város Buócz Terézia által korábban felvetett kettős tájolására, melyet azonban nem topográfiai, hanem kronológiai érvekkel próbált alátámasztani. Cáfolta Savaria korábban felvetett olyan mértékű pusztulását, amely a település

eltérő tájolású újjáépítését indokolta volna. Ehelyett a város két egymást követő építési periódusát tételezte fel. Ez az elmélet kisebb-nagyobb változtatásokkal lényegében a kilencvenes évekig, a nagy felületű topográfiai ásatások megindulásáig tartotta magát.

Korszakos jelentőségű volt a Tóth Endre által írt, az *Archeológiai Értesítő* hasábjain 1971-ben megjelent cikk, amely a város-szerkezetre vonatkozó megállapítások mellett lényeges és máig érvényes megfigyeléseket tett a be-, illetve kivezető távolsági utakról is. Neki köszönhető a kivezető utak helyének és irányának pontos meghatározása, illetve az észak–déli tengelynek a Borostyánkőúttal való azonosítása. Érzékelt és pontosan meghatározta az út déli szakaszának törését, anélkül hogy annak okát pontosan ismerte volna.

A város utcahálózatának korábbi esetleges jellegű, főként építkezésekhez kapcsoló kutatását az 1989-es rendszerváltást követően a szisztematikus, nagy egybefüggő területekre kiterjedő feltárások váltották fel. Ennek eredményeként nyílt mód a Borostyánkőút és a csatlakozó utcák vizsgálatára 1991–1992-ben, melyet a Fő tér rekonstrukciójához kapcsolódó vizsgálataink egészítették ki 2005–2006-ban. A Borostyánkőút első és második *insulasor* közötti, mintegy 25 méter hosszú szakaszának kibontása az út több ponton való részleges átvágását, az alapozás sóderrétegeinek és a csatornahálózat egybefüggő elemeinek feltárását eredményezte. E munkálatok során számtalan olyan részinformáció jutott birtokunkba, amely a fenti jelenségek értelmezését tette lehetővé, illetve jelen tanulmányban lentebb felvázolt rekonstrukciós kísérlet megalkotását segítette.

A déli városfalon kívüli útszakasz kutatásának előzményei

A Borostyánkőutat Szentlélek Tihamér által 1958-ban az Iseum hossz tengelyében nyitott, kelet–nyugati irányú kutatóárka érintette először. Ennek során kövezett útrészletek kerültek elő az előcsarnok keleti (az útra nyíló) porticusa előtt. Később, a hatvanas és hetvenes évek feltárásai az utcafelület mintegy 130 méter hosszú felületének kibontását, illetve az út túloldalán lévő épületek vizsgálatát eredményezték. Az itt előkerült feliratos emlékek és más kultusz tárgyak alapján Szentlélek Tihamér a feltárt épületek szakrális funkcióját feltételezte, és a Borostyánkőutat mint a „Keleti szentélyek útját” értelmezte.

A következő évtizedek kutatásainak jelentős eredménye a Borostyánkőúthoz kapcsolódó utcák régészeti kutatása, amely 1968-ban az úthoz keletről csatlakozó, a Iuppiter Doliche-



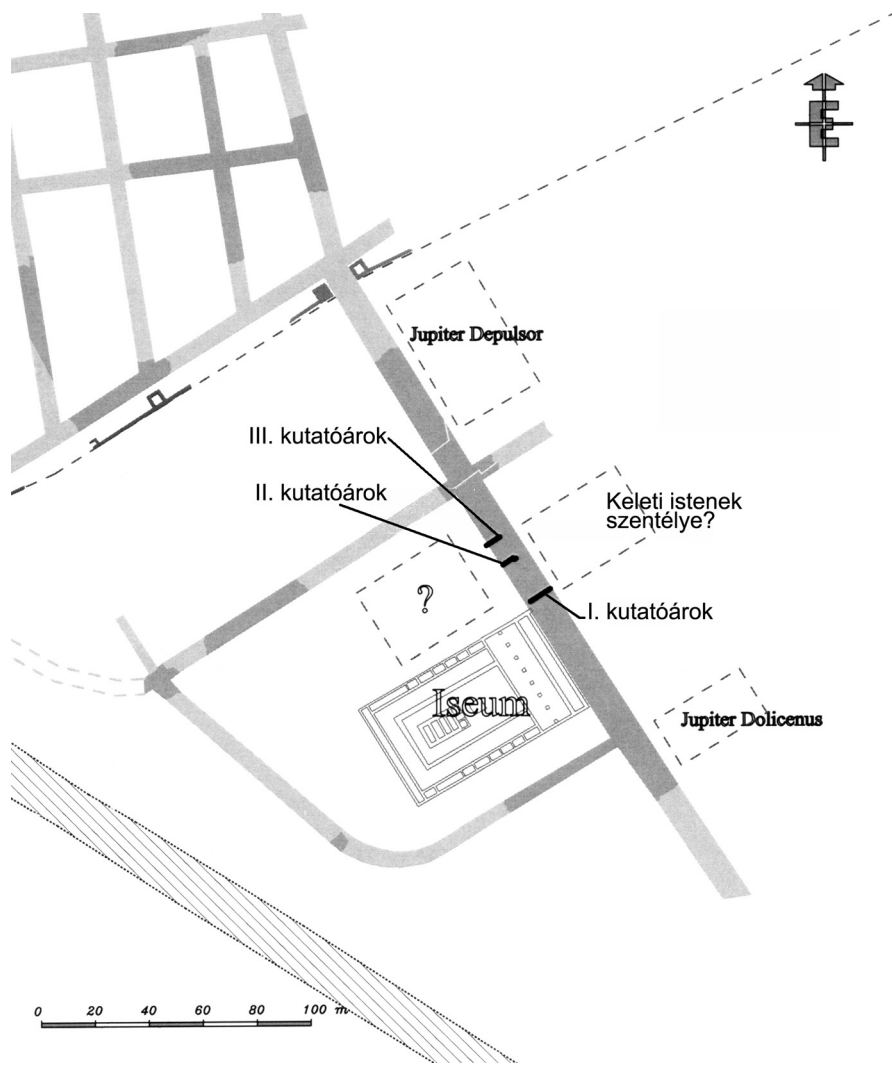
- 1: A Borostyánkőút Scarbantiába vezető főága, 2: vámállomás és Y alakú útelágazás a Romkertben, 3: az elkerülő út feltételezett nyomvonala, 4: az egykori Savarias (Perint) patak medrének megtalált szakasza, 5: a Borostyánkőút T alakú útelágazása a déli belvárosban, 6: Savaria déli városkapuja, 7: a Borostyánkőút kutatott szakasza az Iseum szomszédságában, 8: feltárt íves útszakasz az Iseum mögött, 9: kelet–nyugati irányú mellékutca az Iseumtól délre, 10: az egykori Savarias patak medrének megtalált szakasza

nus szentélyt délről határoló utcát érintette, 1978-ban pedig a Szombathelyi Képtár alatt az Iseum *insuláját* délről lezáró, ugyancsak kelet–nyugati irányú utcaszakasz feltárását eredményezte.

1996 decemberében az Iseumtól északra elhelyezkedő, úgynevezett Éva-malom kutatásához kapcsolódóan volt módunk a Borostyánkőút tanulmányozására. Bár ásatást nem folytathattunk, a pincetér munkaárkában metszetet és dokumentációt készítettünk.

Az Iseum előtti út kutatása 2008-ban

Részletesebb és átfogóbb képet adó régészeti kutatásokra ezen a területen hosszú idő után 2008-ban nyílt újra lehetőség *Az Iseum rekonstrukciója* projekt keretében. Ennek során három kutatóárral vágtuk át a Borostyánkőút Iseum előtti szakaszát (2-3. kép). A sokszor igen nagy mértékű újkori bolygatások, illetve a nagy mennyiségű leletanyag feldolgozásának je-



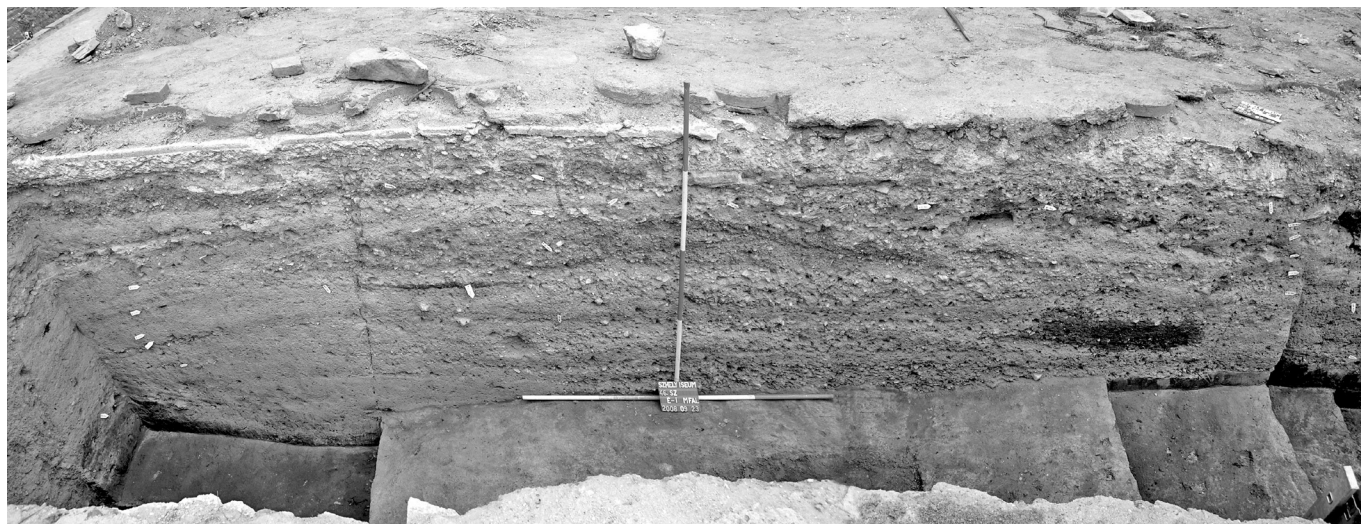
2. kép. A Borostyánkőút Iseum előtti szakasza a szentélyekkel és az útmetszetekkel (Derdák Ferenc, Isztin Gyula és Sosztarits Ottó munkája)

len szintjén jól elkülöníthető útperiódusokat csak feltételesen határozhatunk meg.

A legkorábbi útfelületnek azt a legalsó, vékony, vöröses rozsdabarna, 5 méter széles sóderréteget tekinthetjük, amelyet felte-

űtfelületét. A rétegsorunkban megtalálható legfelső, negyediknek feltételezett útperiódus sóderrétegének felületén keréknymok látszottak. Mivel a rétegből, illetve a réteget felülről lezáró útalapozási sóderből Domitianus császár által veretett

hetően már Claudius császár uralkodása alatt (Kr. u. 41–54) vagy közvetlenül utána építettek ki. Egy a déli városkapu közelében lévő korai, a város alapításának idejére tehető út meglétére utalhat az 1995-ben előkerült mérföldkő is, amely nem szokványos módon Savaria Rómától mért távolságát mutatja. A következő két, markánsan bogárhátíves formájú, keményre döngölt sóderréteg lenne az út következő két járósíntje, amelyek a Flaviusoktól (Kr. u. 69–96) Traianus (98–117) vagy Hadrianus (117–138) uralkodásáig tartó időszakban lehettek használatban. Ugyanis ezen rétegekben köztársaságkori ezüstdenariust, a Kr. u. 1. század első felére keltezhető középbronzokat, Galba császár (68–69) nagybronzát és Traianus császár által veretett ezüst denariust találtuk. Ezt az időintervallumot a jól datálható terra sigillata- anyag is alátámasztja. A korai, a Claudiustól a Flaviusokig használatban lévő, Észak-Itáliában készített formák mellett megtalálhatóak az itáliai műhelyek későbbi (Hadrianus koráig használatban lévő) edénytípusai is. Ugyanez a helyzet a dél-galliai sigillatagyártó műhelyek anyagával is: a Vespasianus és Domitianus császárok uralkodásának időszakára jellemző gyártmányokat találhatjuk itt meg. A második periódus útja még szintén csak kb. 5 méter széles lehetett. Majd ezt követően kb. 6 méteresre kiszélesítik, és egyben egy kis- sé nyugatra tolják a harmadik periódus



3. kép. A Borostyánkőút teljes szélességének átvágása a 46. szelvény északi metszetében (Tárczy Tamás felvétele)

bronz *as* mellett szintén a Hadrianus korig datálható észak-itáliai és dél-galliai terra sigillaták kerültek elő, így a legfelső feltételezett útperiódusunk is a Flaviusoktól Hadrianusig terjedő időszakra keltezhető.

Hogy a feltételezett négy útperiódust követően még hány útfelújítás történt a római korban, arra az általunk megvizsgált szakasz alapján nem tudunk pontos választ adni, mivel az 1984–1985-ös műemléki helyreállítás során a későbbi római rétegsorokat megsemmisítették. Ezáltal sajnos az Iseum előtt elhaladó, a romkert területére eső Borostyánkőút későbbi periódus(ai)nak teljes szakaszát elpusztították. A műemléki helyreállítás előtti állapotáról Szentléleky Tihamér ásatási dokumentációjából kaphatunk némi támpontot. Az út teljes felületét feltárták (4. kép), de sehol nem vágták át, hogy a szerkezetét megvizsgálják. A felületén kisebb csoportokban még megtalálták az eredeti helyükön lévő bazaltköveket (a dokumentáció alapján az általunk megtalált legfelső római réteghez képest 39 centiméterrel magasabban). Ez arra enged következtetni, hogy a következő útfelújítás eredménye már a bazaltlapokkal leburkolt út lehetett, amelyet a város más területén végzett ásatások eredményei is alátámasztanak. A Savaria-kutatás jelenlegi álláspontja szerint a római városon belül, illetve a város környékén Hadrianus császár uralkodása körül kapott a Borostyánkőút bazalt burkolatot. A lekövezés előtt vagy vele egy időben építhették ki a város szennyvízelvezető csatornáját is, amely a városon belül, a déli városkapu táján, az út alatt futott. Sajnos a korábbi ásatási dokumentációból a bazaltburkolatú út szélességére vonatkozóan nem kapunk egyértelmű adatokat. Szentléleky Tihamér ásatási jelentéseiben hol 8 méter, hol pedig 9 méter szélesnek írja le a Borostyánkőutat. Ezek az adatok a Dolichenus-szentély környékéről származnak, azaz az Iseumtól kicsit délkeletre fekvő területről. Ugyanakkor a műemléki helyreállítás alaprajzán még láthatóak az utat keletről határoló bazaltszegélykövek és a közvetlenül az Iseum porticusának keleti fala előtt található, még eredeti helyükön lévő bazaltkövek kis csoportja. Ha hihetünk az összesítő rajznak, akkor ebből az feltételezhető, hogy a Borostyánkőút az Iseum előtt 11,5 méter szélességűre kiöblösödik.

Azt, hogy a Szentléleky Tihamér által megtalált bazaltburkolatú út a Hadrianus császár uralkodása körül bazaltlapokkal kiépített út-e, vagy egy későbbi felújított útfelület, még a régi ásatási dokumentáció alapján sem lehet pontosan meghatározni. Az biztos, hogy a késő római korban – amikor az Iseum már szentélyként nem funkcionált – ettől délre egy horreumot építettek. Ezt a 4. századi épületet a Borostyánkőúthoz tájolták. Tájolása kissé eltér az Iseumtól, és ráépítették az annak déli oldalán futó, kelet–nyugati irányú, bazaltborítású út felületére. Tehát magát a Borostyánkőutat még a 4. században is használták.

Történeti-topográfiai következtetések

Kevés olyan római várost ismerünk, ahol részletesen vizsgálták volna a településszerkezet és a távolsági utak viszonyát, ezért jól alkalmazható minták helyett főként saját megfigyeléseinkre hagyatkozhatunk. Savaria esetében – ha kutatottságát tekintve nem is éri el a legjobban ismert települések szintjét – sok fontos információ áll már rendelkezésünkre, amelyeket összegezve az alábbi megállapításokat tehetjük.



4. kép. Az Iseum előtt elhaladó Borostyánkőút részlete 1972-ben északról fotózva

Savariában két, egymástól tájolásban és insulaméretben egyaránt eltérő, önmagukban azonban egységes rendszert képező területet ismerünk, melyeket a déli városfal választ el egymástól. Ez a fal azonban tájolását tekintve meglepő módon nem az általa bekerített belváros utcaszerkezetéhez, hanem a külső terület legmarkánsabb jelenségéhez, a Borostyánkőúthoz igazodik, annak nyomvonalával nagyjából derékszöget zár be.

Korábban ezt a jelenséget – még a lényegi topográfiai összefüggések napvilágra kerülése előtt – a két terület létrejötte közötti időrendi különbséggel próbálták magyarázni. A feltételezések szerint ugyanis a belső területeket az alapítást követően gyorsan és teljes mértékben beépítették (I. periódusú belváros), majd a Kr. u 2. század második felétől–végéig a települést dél felé kibővítették (II. városépítési periódus). Ma már nyilvánvaló, hogy van ugyan időrendi különbség a falon kívüli és belüli területek között, de ez a különbség pontosan a fordítottja annak, ahogy korábban vélték: míg közvetlenül a városfal belső oldalán a nagy felületű feltárások az alapítást követő évtizedekre keltezhető lakóobjektumot nem hoztak a felszínre, addig az Iseum területén feltárt legkorábbi épületek Claudius–Nero-kori horizontot képviselnek. Ezek általában nagyméretű, „Fachwerk”-szerű technikával (*opus craticium*) épült, gerendavázvas-vályogfalas épületek, melyek elhelyezkedése megegyezik a későbbi időszak építményeinek orientációjával, jelezve azt, hogy a déli külváros tájolása és szerkezete a legkorábbi időszaktól kezdve változatlan volt. Feltehetően hasonló szituációt tártak fel a romkerti kutatások is: a későbbi erősítés külső oldalán szintén a Kr. u. 1. század közepére kel-

tezhető településrészlettel kell számolnunk. Önként adódik a kérdés, mi az oka a fenti jelenségnek?

A városfaltól délre elhelyezkedő terület orientációját a Borostyánkőút nyomvonala határozza meg. Az út keltezése – mint azt fentebb már láttuk – a mellette feltárt épületek keltezésével mutat szinkronitást. A 2008-as feltárás alapján biztosra vehetjük, hogy az Iseum előtt elhaladó útszakasz Claudius uralkodásának idején már létezett. Kérdés, hogy már ezt megelőzően, tehát a *colonia* alapítása előtt is, számolnunk kell-e egy épített út létével, illetve a most fent ismertetté útrészlet esetében fennáll-e a korábbi keltezés lehetősége?

A kérdés első felére igenlő választ adhatunk, hiszen nyilvánvaló, hogy a Savariától délre fekvő Salla Tiberius kori erődjéből már biztosan állandó vonalvezetésű, többé-kevésbé épített út vezetett a közelmúltban megtalált strebersdorfi korai alátáboron át oppidum Scarbantia Iuliába. Ez az út nyilvánvalóan csak a később Borostyánkőútnak nevezett út lehetett. Azt azonban, hogy az útnak a pontos nyomvonala ebben az időszakban már megegyezett-e a városalapítást követően Savariát is érintő úttal, ma még nem tudjuk biztosan eldönteni. Az Iseum szomszédságában feltárt útszakasz leletekkel jól keltezhető és periodizálható rétegei alatt a már lelet nélküli, barna rozsdafoltos agyag felszínén helyenként vékony, 1-2 centiméter vastag, kemény kavicsréteget figyeltünk meg, amely nem tartalmazott semmilyen leletet. Ha ezt a réteget szintén útfelszínként értel-



5. kép. Útkereszteződés a Járdányi Paulovics István Romkertben (Czika László felvétele)

mezzük, akkor ebben a Borostyánkőút legkorábbi, lejárt és kavicsos meghintett járőfelületét ismerhetjük fel.

Érdekes röviden megvizsgáljunk az út, a mellette kialakult településrészlet és a városfal időrendi viszonyát is. A Fő tér 1991–1992-ben, illetve 1997–1998 során végzett kutatását követően megállapíthattuk, hogy a déli városrészben a falon belüli legkorábbi építmények hozzávetőlegesen egy emberöltővel későbbiek, mint a külső oldalon feltárt jelenségek. Nagyjából ugyanerre a későbbi időpontra keltezhető a város első, fa-föld szerkezetű védőművének megépülése is, melyet a legújabb kutatások Kr. u. 76-78 utánra kelteznek. Érdekes megjegyeznünk, hogy a déli városfal vonala nem az általa körbefogott benti terület építményeihez (ezek zömében még nem is álltak a falak megépítésekor), hanem a külső terület utcarendszeréhez, illetve ennek legmarkánsabb jelenségéhez, a Borostyánkőúthoz igazodott, azzal nagyjából derékszöget zárt be.

A Borostyánkőút falon kívüli szakaszának vizsgálata kapcsán mindenképpen ki kell térnünk az út kettős vonalvezetésének problematikájára. A kérdést először Négyesi Lajos vetette fel, aki a Járdányi Paulovics István Romkertben feltárt útcsoomópont nyugati ágát a Borostyánkőút egy korai oldalágának, egy Velem–Szent-Vid irányába menő távolsági út részének értelmezte (5. kép). A Fő téren előkerült mérföldkö kapcsán írt cikk a romkerti útcsoomópontot a Borostyánkőút várost elkerülő oldalágaként említi. Ma már kétségtelen: a Romkertben feltárt útelágazás egy olyan, tranzitközlekedést lehetővé tévő körgyűrű része, amely vagy közvetlenül az Iseum déli oldalánál, vagy már jóval a település lakott részén kívül leágazott a főágról, majd a Savarias (a mai Perint) folyó medrére és a délnyugati városfalsarok közötti szűk, jól ellenőrizhető helyen haladt tovább észak felé. Az útvonal elkerülő útként való értelmezését alátámasztja, hogy az út melletti épületben 1961-ben Buócz Terézia – rendkívüli jelentőségű leletként – egy vámbélyegzőt talált, illetve az építményt vámállomásként határozta meg. Nyilvánvaló, hogy vámállomás léte csak egy tranzitút mellett képzelhető el: hiszen az átmenő kereskedelmi forgalomnak a belvároson keresztül történő vezetése célszerűtlen lett volna, a folyamatos áruszállítást pedig az éjszakai fuvarozást tiltó törvényi rendelkezések akadályozták volna.

A Borostyánkőút városi elkerülő ága talán közvetlenül a nyugati városfal mellett elhaladva, ma még nem azonosított helyen csatlakozhatott vissza a Borostyánkőút Scarbantia irányába haladó fő ágához. Kétségtelen, hogy ilyen elkerülő út létét a kutatás Pannoniában más lelőhelyeken még nem igazolta, a távolabbi környékről is csak a szomszédos Noricum egykori fővárosából, Virunumból van adatunk hasonló létesítményre.

A másik lehetőség szerint a vámállomás létét nem az észak felé haladó útág, hanem az északnyugati irányba, talán Noricum felé haladó távolsági út léte indokolná. Ebben ezt az utat nem a Borostyánkőút mellékágaként, hanem egy arról leágazó önálló útszakaszként kell értelmeznünk.

A Borostyánkőút egyik ága az Iseum előtti útszakasz meghosszabbításaként a déli városkapun át lépett be a fallal kerített belvárosba. 1992-ben az út mintegy 16 méteres szakaszát és az úthoz nyugat felől csatlakozó utcával alkotott T alakú csomópontját sikerült feltárni. A T alakú kereszteződés mindhárom oldalán porticosus épületek álltak, míg a 6 méter (= 20 római láb) széles, bazalttal burkolt útpálya alatt teljes épségben megmaradt csatornaszakasz húzódott.



6. kép. Savaria forumát délről határoló épület mozaikpadlójának részlete (Pásztókai-Szeőke Judit felvétele)

Sajnálatos módon ettől a helytől északra a belvárosi útszakasz egyetlen további pontján sem volt régészeti kutatás. A nyomvonal rekonstrukciója szempontjából meghatározó fontosságú lelet került elő azonban 2005 nyarán: a Fő tér rekonstrukciója során ismét napvilágra került a Buócz Terézia által 1961-ben már megtalált mozaikpadló több szakasza (6. kép). A Kr. u. 2-3. századra keltezett mozaik a Fő tér északi térfala előtt, illetve az innen nyíló Széchenyi utca torkolatában haladt mintegy 70 (!) méter hosszan. A mozaikot mérete és helyzete, illetve az itt előkerült hatalmas gránitoszlop-töredékek alapján a colonia Claudia Savaria forumát délről határoló porticus padozatának határozhatjuk meg. A lelet topográfiai jelentősége rendkívüli, hiszen ezáltal a forum helyzete, illetve a város főutcáját alkotó Borostyánkőút ehhez való viszonya egyértelműen meghatározható. Mivel a mozaik vonala elzárja a főutca haladását észak felé, ezért leginkább olyan forumszerkezet képzelhető el, ahol a főút kettéválva közrefogja azt és az annak két oldalán álló középületeket.

Összegzés

A Borostyánkőút Iseum előtti szakaszának kutatása, az új ásatási eredmények és korábbi ismeretek összevetése a colonia településtörténetének és városszerkezetének az eddigieknél pontosabb megismerését tette lehetővé. Eredményeinket az alábbiakban foglalhatjuk össze röviden.

A Borostyánkőút feltehetően már Tiberius idejétől kezdve a már létező, főként katonai jellegű településeket kapcsolta össze, funkcióját ezért elsődlegesen stratégiai jellegűnek tekinthetjük. Savaria megalapítását követően az út a város déli, mai ismereteink szerint talán legkorábbi részében a távolsági kereskedelem biztosítása mellett a helyi gazdasági funkciók igényei kerültek előtérbe. Ez természetesen hatással volt az új település(részlet) szerkezetére is.

Városépítés előrehaladtával, illetve a korai városfalak megépülését követően – hasonlóan a tartomány más, távolsági út mellett létesült településeihez – a Borostyánkőút a város főutcája lett. A városfalak révén a település gazdasági életében betöltött szerepek is látványosan elkülönültek. A falakon kívül továbbra is a gazdasági funkció dominált, míg belül a lakófunkciók és a mindennapi élet egyéb feladatai koncentráálódtak. A beépítés időbeli különbsége, az elkülönült funkciók az út vonalvezetésében, ezáltal a város szerkezetében is látványosan megnyilvánultak. A falakon kívül – a város pomeriumának (déli) szélén – önálló kereskedőtelep léte tételezhető fel, amely a Borostyánkőút főágáról leágazó elkerülő út mellett jött létre, kielégítve ezáltal a tranzitforgalom igényeit a városi lét zavarása nélkül.

Az Iseum 2. század eleji megépülésével (esetleg kibővülésével?) a déli külváros gazdasági szerepe megszűnt. Helyét mind a helyi iparban, mind pedig a tranzitforgalomban a szintén az alapítás óta létező nyugati külváros veszi át, amely a vámállomás révén bizonyos adminisztratív feladatokkal is kiegészült. Ezáltal a főág és a tranzitút funkciója határozottan elkülönült: az Iseum, majd a közeli szentélyek megépülésével a főág déli része egyre inkább egyfajta szentélykörzet jelleget vett fel, így a Borostyánkőút ezt a szakaszát Szentlélek Tihamér joggal nevezhette Keleti szentélyek útjának. Az Iseum 4. század közepén történt felhagyását és lebontását követően az egész déli külváros funkciója átalakult. A terület beépítettsége megszűnt, helyén, a Borostyánkőút két oldalán temető létesült, amelynek sírjai egészen a déli városkapuig húzódtak. Ettől eltérő funkciót csak az Iseum romjai mellett, annak építőanyagát felhasználó, 4. század végén épült horreum léte jelez. A továbbiakban az út élete leletek hiányában nem adható, és hosszú századokra eltűnik a régészet látóköréből.

Láthatjuk tehát, hogy a Borostyánkőút a legkorábbi időszaktól kezdve mindvégig meghatározó jelleggel bírt a Savaria életében, ami jól láthatóan nyomot hagyott a colonia településszerkezetében és utcarendszerében is. E nyomvonalvezetési sajátosságok az út funkciójának folyamatos változásából fakadtak. Úgy véljük, hogy ennek felismerése révén Savaria történetének egy fontos, de alig vizsgált szelvényének megértéséhez is közelebb kerülhetünk.

Szakirodalmi tájékoztató

Rövid irodalmi áttekintésünk a Borostyánkőútról, illetve Savaria topográfiájáról már csak terjedelme végett sem lehet teljes, szándékunk szerint inkább néhány, a szakemberek által sem mindig ismert részletre szeretnénk felhívni a figyelmet.

A Borostyánkőút tárgyalt szakaszának kutatásában az első lényegi megállapításokat Schoenvisner István (1738–1815), a pesti egyetem első régészprofesszora tette, aki Savaria-Szombathely történetét összefoglaló munkájában (*Antiquitatum et historiae Sabariensis ab origine usque ad praesens tempus libri novem*, Pestini, 1791) lényegében pontosan azonosította az Itinerarium Antonini által megjelölt több fontos útállomást. A korábbi próbálkozásokkal ellentétben Scarbantiát Sopronnak feleltette meg, és Ad Arrabonem statiót – meglehetősen pontosan – Németfalu és Molnaszezsöd között kereste. (Az antik helynevek schoenvisneri azonosításához: Sosztarits O., „Szily, Schönvisner és Savaria története”: Dobri, M. [szerk.], *Szily János, Szombathely első püspöke. 1799–1999. Emlékkönyv*, Szombathely, 1999, 85). Ez utóbbit a modern kutatás a Katafa határában feltárt, a rábai átkelőt védő erődített útállomással azonosította. A Borostyánkőút magyarországi szakaszának jelenkori kutatásában mindenekelőtt Cserményi Vajk és Tóth Endre munkásságát kell kiemelnünk (Cserményi V. – Tóth E., „Der Abschnitt der Bernsteinstraße in Ungarn”: *Savaria* 16 [1982] 283–290; összefoglalóan: Tóth E., *Itineraria Pannonica*, Budapest, 2006), akik a hetvenes-nyolcvanas években terepbejárások során térképezték fel az út magyarországi nyomvonalát, szondázó ásatásokkal lokalizálták a Sorokpolány-Nemesrempehollós, illetve Nemescső határában fekvő útállomásokat, és részben feltárták az út átkelőjét védő katafai erődöt.

Savaria topográfiájának és településszerkezetének megismerésében az első érdemi lépések Lipp Vilmos (1835–1888) nevéhez köthetők. Lipp a szombathelyi premontrei gimnázium tudós tanáraként számos igen fontos adatot rögzített az akkor még esetleges, véletlenszerű városkutatásai során. Ezek jelentőségét az újabb kutatások ismeretében tudjuk igazán méltányolni. Számunkra különösen fontos az a közleménye, amelyben tudósít, hogy „...az ópostai utcának a piac felől lévő bejáratánál ráakadtak a hajdani Szombathely egyik kapujának alapkövére” (Lipp V., „Szombathelyi hírek”: *Vásmegyei Lapok* VI, No. 80, 1872. október 6.). A déli városkapu lokalizációjának helyességét csak a déli városfal vonalának hipotetikus meghatározása (Sosztarits O., „Topographische Forschungen im südlichen Teil von Savaria. Die Notgrabung aus dem Hauptplatz von Szombathely [1991–1992]”: Hajnóczy G. [szerk.], *Pannonia e l'Imperio Romano*, Roma, 1994, 233–242), majd pedig a déli fal hosszabb szakaszának

1997-es feltárása igazolta (Medgyes M., „The Settlement Structure and Walls of Savaria as Reflected in the Latest Excavations”: Németh M. [szerk.], *The Roman Town in a Modern City. Proceedings of the International Colloquium held on the occasion of the 100th Anniversary of the Aquincum Museum 1994 Budapest*. Aquincum Nostrum II, Budapest, 1998, 87–91).

Az első rendszerező igényű várostopográfia Fettich Nándor (1900–1971) munkájaként látott napvilágot. Fettich Nándor – akit Lipphez hasonlóan szintén nem római koros kutatóként, sokkal inkább népvándorlaskoros régészként tartanak számon – 1920-ban írt egyetemi szakdolgozatában (amelyet zömében régi sajtóhírekre alapozott) foglalta össze a városról való topográfiai ismereteket. E munka közel két évtizeddel megszületését követően jelent meg először a *Vasi Szemle*ben, majd a ma már nehezen fellelhető cikk 2009 óta, a *Fettich emlékkönyv* részeként hasonló kiadásban is olvasható: Feltich N., „Colonia Claudia Savaria (Szombathely a római uralom alatt)”: *Vasi Szemle* 6 (1939) 113–131, 193–209; reprint: Feiszt Gy. (szerk.), *Fettich Nándor emlékezete*, Szombathely, 2009, 15–51. Feltich eredményei a mai topográfiai kutatások tükrében: Tóth E., „Fettich Nándor és Savaria topográfiája”: *Vasi Szemle* 55 (2001) 313–420.

Fettich munkájának sokáig nem volt érdemi folytatása. Paulovics István 1943-ban megjelent, *Savaria-Szombathely topográfiája* című írása ugyanis címével ellentétben nem annyira a város egészére, mint inkább a Püspökkertben Géfin Gyula által irányított, esetenként pedig Paulovics által ellenőrzött ásatások ismertetésére szolgált (Paulovics I., *Savaria-Szombathely topográfiája* [Acta Savariensia], Szombathely, 1943). Érdemes azonban elgondolkoznunk azon, hogy a scarbantiai kapu helyének téves lokalizációja, illetve a kapu vélt helyének és a romkerti Y alakú útelágazásnak a szerző által leírt kapcsolata milyen mértékben járult hozzá az itteni útszakasz Borostyánkőútként való értelmezéséhez. Ma már nyilvánvaló, hogy a JPI Romkertben feltárt bazaltborítású utat ennek főágaként semmiképpen, inkább Savariát elkerülő, antik „M0-ás” útként interpretálhatjuk.

A legújabb irodalom tételes ismertetése alól mentesít bennünket a Peter Scherrer által megírt történeti-topográfiai összefoglaló: Scherrer, P., „Savaria”: Šašel Kos, M. – Scherrer, P. (szerk.), *The Autonomous Towns of Noricum and Pannonia I.* (Situla 41), 2003, 53–80 és a jelen cikk német nyelvű változatának irodalomjegyzéke: Mladoniczki R. – Sosztarits O., „Die Strecke der Bernsteinstrasse in Savaria”: Bíró Sz. (szerk.), *Ex Officina... Studia in honorem Dénes Gabler*, Győr, 2009, 325–356.