

vom Bruch an nach SW gerichtete Teil der Mauer *x* ist noch jünger als die späte Periode der Mauer *y*, so konnten wir an dieser Stelle drei Steinbauperiode beobachten. Auch das ist nicht ausgeschlossen, daß der gewölbte Kanal älter ist als der Raum VI., wenn wir nämlich ihre Gleichaltrigkeit annehmen, dann bedeutet das, daß gleichzeitig mit dem Raum VI. unter ihm auch ein großer Kanal gebaut wurde. Wahrscheinlicher ist aber, daß zur Zeit des Baues des Raumes VI. der gewölbte Kanal schon vorhanden war, und da er eine massive Umkleidung hatte, baute man darauf. In diesem Fall hat der Steinbau 4 Perioden, wovon die ersten beiden wahrscheinlich gleich sind mit der beim Raum III. beschriebenen Schicht 4. und 5.

F. Redő

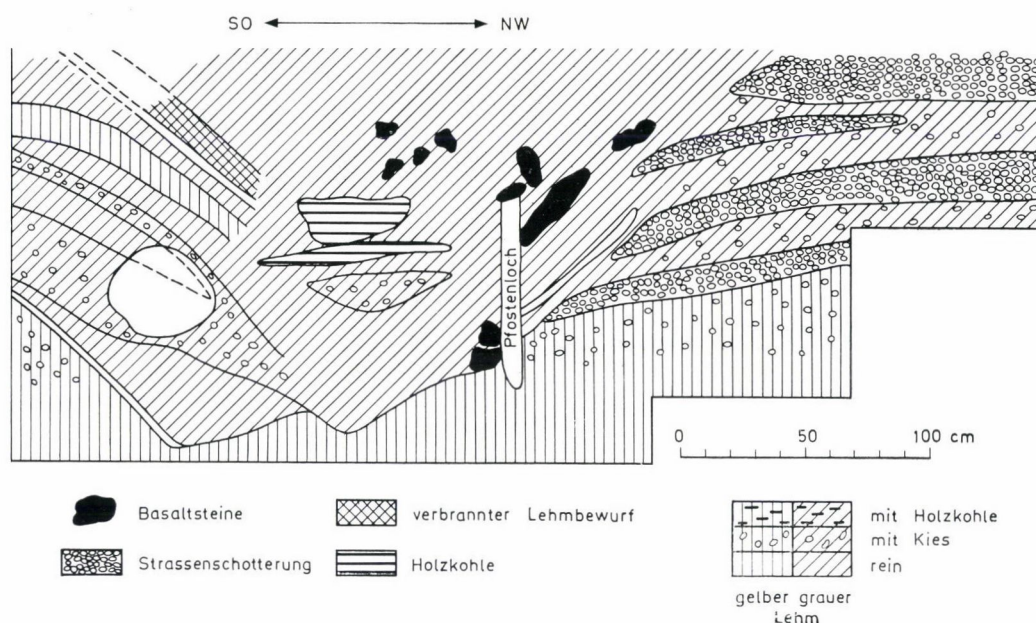


Abb. 8. Profil des Straßengrabens in der Grabungsfläche F 2

Grabungsstelle F: die Straße. In den Grabungsflächen F 2 und F 3 (Abb. 11.) sind wir auf eine breite Schotterung gestoßen, die sich als eine sehr gut fundierte Straße mit Graben erwiesen hat. Ein Schnitt durch die Straße und den Graben (Abb. 8.) ergab eine Stratigraphie, die vorderhand nicht abschließend gewertet werden kann. Die hypothetische Deutung (Abb. 9.) rechnet mit einem zumindest dreimal erneuerten Graben und mit dazu gehörenden Niveauerhöhungen der Schotterplanierung. Zwischen den Schichten der Schotterung lagen nämlich Schichten, die nicht nur aus gestampftem Schotter bestanden. Die Schotterungen scheinen ferner den Böschungen des Grabens zu entsprechen. Dem widerspricht das Profil des nördlichen Straßengrabens (Abb. 10.) wo die Schotterschichten nicht so klar zu unterscheiden waren. Grabenerneuerungen lassen sich auf diesem Profil ebenfalls nicht erkennen, außer, daß die Mauer auf einem eingestampften Graben erbaut wurde und die letzte Straßenoberfläche bis zu dieser Mauer geschottert wurde. Diese Schotterung ist oberhalb des eingestampften Grabens eingesunken. Der nördliche Straßengraben läuft indessen parallel mit einem gewölbten Kanal, der einen Straßengraben wohl überflüssig machte.

Der Südgraben der Straße schneidet eine Reihe von 75 cm breiten und 90 cm tiefen Pfosten gruben (Abb. 11.), die wohl zum dritten Straßengraben gehört haben, als das südlich der Straße liegende Gelände gegen die Straße hin durch einen Zaun abgeschlossen war. In der Mitte der Pfosten gruben lagen als Unterlage der Zaunsäulen Tegulafragmente oder Steinplatten. Die Zaun-

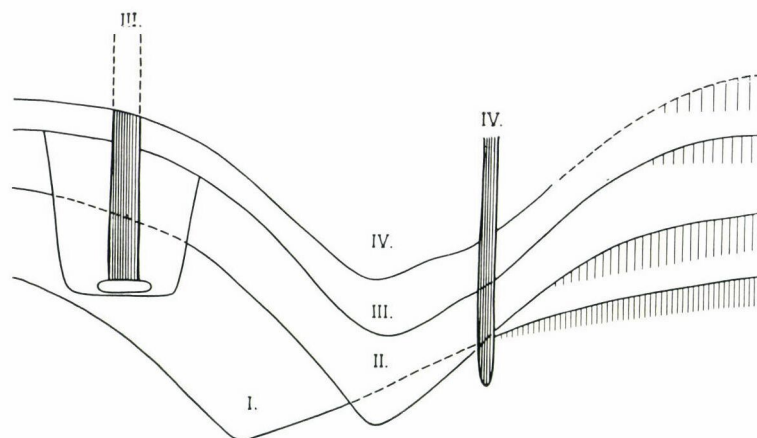


Abb. 9. Die Perioden der Straße (vgl. Abb. 8.)

säulen standen in Abständen von je 230 cm. Die Pfostengruben haben die Auffüllungen der ersten zwei Straßengruben sicher durchgeschnitten, dagegen hat sie eine dem Graben hin schräg herablaufende Schicht aus verbrannten Lehmewurfresten gedeckt bzw. geschnitten. Der Zaun gehört demnach zum 3. Straßengraben, und wird wohl mit den Holzhäusern südlich der Straße gleichzeitig gewesen sein. Mit den verbrannten Resten dieser Häuser wurde der Graben III. — wohl nach den Markomannenkriegen — eingestampft. Über weitere Anhaltspunkte zur Chronologie der Straße verfügen wir nicht. Die aus dem Straßengraben geborgenen Münzen (Nr. 5, 8, 13, 14, 16, 17, 18, 21, 28, 43) reichen von Faustina bis Constantius II., und eine Münze Hadrians kam aus einer Pfostengrube zum Vorschein (Nr. 6.).

Auf dem Schotterfundament lagen wohl in jeder Periode Basaltplatten, von denen viele Stücke sekundär aus dem Straßengraben geborgen werden konnten. In situ liegende Basaltplatten haben wir nicht gefunden, was darauf zurückgeht, daß bei der Erneuerung der Straße die Pflastersteine offenbar wieder verwendet wurden. Die letzte Straßenoberfläche lag wahrscheinlich höher als die von uns noch feststellbaren Schotterungen (vgl. Abb. 9.). Bei einer der späteren Straßenreparierungen wurden auch Spolien von Grabdenkmälern verwendet (s. die Icarus-Statue).

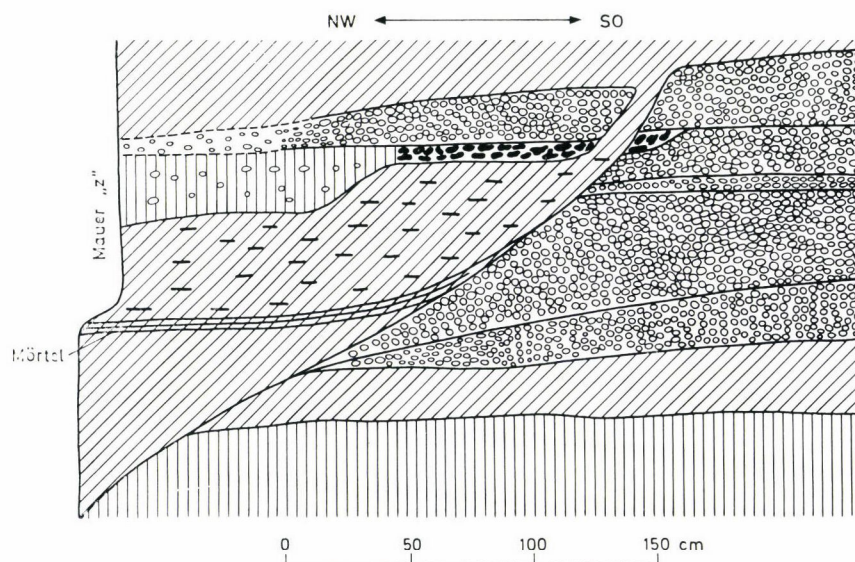


Abb. 10. Schnitt durch den Nordrand der Straße (vgl. Abb. 2.)

Die NO-SW verlaufende Straße wird wohl die Hauptstraße der Siedlung und zugleich die Bernsteinstraße gewesen sein. Die in Zalalövő bisher freigelegten Straßen (Grabungsstellen D und G)³ waren weder so breit noch so tief fundiert und öfters erneuert wie die Straße der Grabungsstelle F. Der sehr massiv erbaute große Kanal spricht ebenfalls dafür, daß die Straße die Achse der Siedlung war. Die Breite der Straße läßt sich noch nicht genau errechnen, weil wir die ganze Breite nicht in einem Schnitt untersuchen konnten. Die größte Breite von der SO-Mauer des Gebäudes bis zur Pfostenreihe am Südrand der Straße beträgt etwa 12 m, das der Gesamtbreite einer *via publica*⁴ (= 40 röm. Fuß) entspricht. Zieht man aber in Betracht, daß das spätantike Gebäude zum Teil auf den Straßengraben erbaut worden ist, dann erhält man einen noch breiteren Streifen, der sich der ungewöhnlich großen Breite der *pub(lica) via lata p(edes) L* auf einer Inschrift in Emona⁵ nähert. Ob die Bernsteinstraße überall gleich breit erbaut wurde, wissen wir nicht, aber die mehr als 12 m breite Straße wird man doch am wahrscheinlichsten für die Bernsteinstraße halten können.

Das Profil des Nordgrabens (Abb. 10.) gibt einer weiteren Vermutung Anlaß. Der Straßengraben gehörte bodenrechtlich zur Straße und wird daher Staatsbesitz gewesen sein,⁶ wo private Bauten schwer vorzustellen sind. Das auffallend gut erbaute und große Gebäude nördlich der Straße reichte aber bis zum Straßenkörper; es wurde sogar zum Teil im Straßensystem, auf den einstigen Straßengraben erbaut. Dieser Umstand spricht dafür, daß das Gebäude ein öffentlicher Bau war.⁷ Ob es sich um eine auch funktionell zur Straße gehörendes Gebäude⁸ handelt, werden unsere weiteren Grabungen hoffentlich zeigen. Das im Raum III. gefundene Helmfragment (s. unter den Eisenfunden) und vielleicht auch die daneben gefundene Gürtelschnalle (s. Bronzegegenstände) lassen auf eine zumindest vorübergehende Anwesenheit von Militär schließen.

Die Richtung der Straße scheint auf den ersten Blick dem Gelände ebensowenig angepaßt zu sein, wie die Richtung aller bisher freigelegten Holz- oder Steinbauten (Abb. 1.). Das Gelände fällt nämlich ins Tal der Zala nach S ab, die Häuser und Straßen der heutigen Siedlung sind demgemäß O-W oder N-S orientiert. Dagegen verlaufen die römischen Straßen innerhalb der römischen Siedlung NO-SW. Beim Bau der Bernsteinstraße hat man die erheblichen Niveauunterschiede im Zalatal anscheinend dadurch vermeiden wollen, daß man die Straße schräg vom Tal hinauf geführt hatte. Die römische Siedlung ist als eine Straßensiedlung entstanden und hat sich der Richtung der Straßenstrecke unweit vom Zalaübergang angepaßt. Die Brücke oder die Fähre auf dem Fluß Zala kann etwa an der Stelle der heutigen Brücke vermutet werden, wohin die bisher bekannt gewordenen Straßen zusammenzulaufen scheinen.

A. Mócsy

Grabungsstelle F: Siedlungsspuren südlich der Straße. Südlich der Straße kamen keine Steinbauten zum Vorschein. In den Grabungsflächen F 1, 3, 5 und 6 legten wir die Spuren mehrerer Pfostenhäuser verschiedener Größe aber ähnlicher Bauart frei (Abb. 11–13.).

Auf der Grabungsfläche F₁ konnten wir drei Siedlungsspuren wahrnehmen: ein als südliches, ein als mittleres und ein als nördliches genanntes Gebäudedefundament. Die Orientierung der Häuser ist annähernd gleich (NO-SW).

Die Entfernung zwischen dem südlichen und mittleren Haus ist sehr gering, nur 30–40 cm; zwischen dem mittleren und nördlichen Häusern beträgt sie 180–190 cm. Südlich vom Nordhaus entdeckten wir einen fast vollständig vernichteten Ofen. Der Ofen hatte zwei halbkreisförmige Feuerräume, sein durchbrannter Boden ist in größeren Bruchstücken erhaltengeblieben. Wegen der Parallelität der Hauswände kann vermutet werden, daß die Häuser innerhalb einer

³ RFZ(1974).

⁴ PEKÁRY 22–36, besonders 31ff.

⁵ CIL III 10773.

⁶ Zuletzt H. E. HERZIG: Probleme des röm. Straßenwesens. ANRW II/1(Berlin 1974)607ff.

⁷ vgl. PEKÁRY 34 f.

⁸ PEKÁRY 164–167.