

## RÓMAI ÚT ÉRD HATÁRÁBAN

VARGA GÁBOR\*

*The article deals with the road section between Érd and Százhalombatta. Earlier publications proposed that the road section was paved in modern times, but the latest publication dated it to the Roman Age. Thus we collected all earlier data to investigate the age of the road section.*

**Keywords:** Roman Age, limes, road, Érd, Százhalombatta

*A közlemény az Érd és Százhalombatta között húzódó útszakasszal foglalkozik. A szakirodalomban már korábban is felmerült, hogy az utat az újkorban lekövezhették, de legutóbb az út római kori datálása mellett foglaltak állást. Ezért a kérdést a lelőhelyre vonatkozó adatok összegyűjtésével és közreadásával vizsgáljuk tovább.*

**Kulcsszavak:** római kor, limes, út, Érd, Százhalombatta

A lelőhely az Érd déli határától egyenes vonalban Százhalombatta felé vezető földút (1. kép),<sup>1</sup> melynek hivatalos neve Római út.<sup>2</sup> A kutatás az út nyomvonalát a római korra datálja, és a limesúttal azonosítja, mivel egyenes nyomvonala déli irányban meghosszabbítva Matrica táborának északi kapujához vezet. A szakirodalom úgy véli, hogy északi irányban az út északkelet felé fordult, és a mai Mély út vonalán jutott le a löszfennsíkra a Duna partjára. Az út kövezett felszínét a római korra vagy az újkorra keltezték.

Szabó Máté 2012-ben szondázó ásatást végzett a lelőhely érdei szakaszán. Kutatásának eredményét példaértékű módon tette közzé 2014-ben.<sup>3</sup> Beszámolója végén arra a megállapításra jut,

hogy az általa feltárt köves útfelszín egyértelműen a római korra datálható. Az összefoglalás vitathatatlan magas színvonala ellenére is érdemes a lelőhelyre vonatkozó korábbi adatokat tüzetesen megvizsgálni, mivel az útfelszín újkori datálása továbbra sem kizárható.

### **Az Érd és Százhalombatta közötti Római út levéltári és térképészeti adatai**

Feltehetően ezt az utat említi 1244-ben „viam publicam”-ként egy oklevél.<sup>4</sup>

1282–1285 között összeállított művében Kézai Simon<sup>5</sup> – majd Kézai nyomán a Képes Krónika,<sup>6</sup> Thuróczy János,<sup>7</sup> Bonfini<sup>8</sup> és Oláh Miklós<sup>9</sup> – „stratam”-ként utalt az útra. Bár az út említését

☞ A kézirat érkezett: 2016. március 21.

\* Varga Gábor. H-1044 Budapest, Fóti út 17., varga.gabor80@gmail.com

<sup>1</sup> MRT 7, 102–103, 9/25. lelőhely és 240–241, 27/10. lelőhely.

<sup>2</sup> Ezért a cikkben „Római út” megjelölés alatt nem „római kori út” értendő.

<sup>3</sup> SZABÓ 2014.

<sup>4</sup> MNL OL Q 163 DI. 73615. L. GYÖRFFY 1998, 570; BAKÁCS 1982, 38., 49. sz.

<sup>5</sup> SRH I. 150, 9. caput.

<sup>6</sup> SRH I. 260, 9. caput.

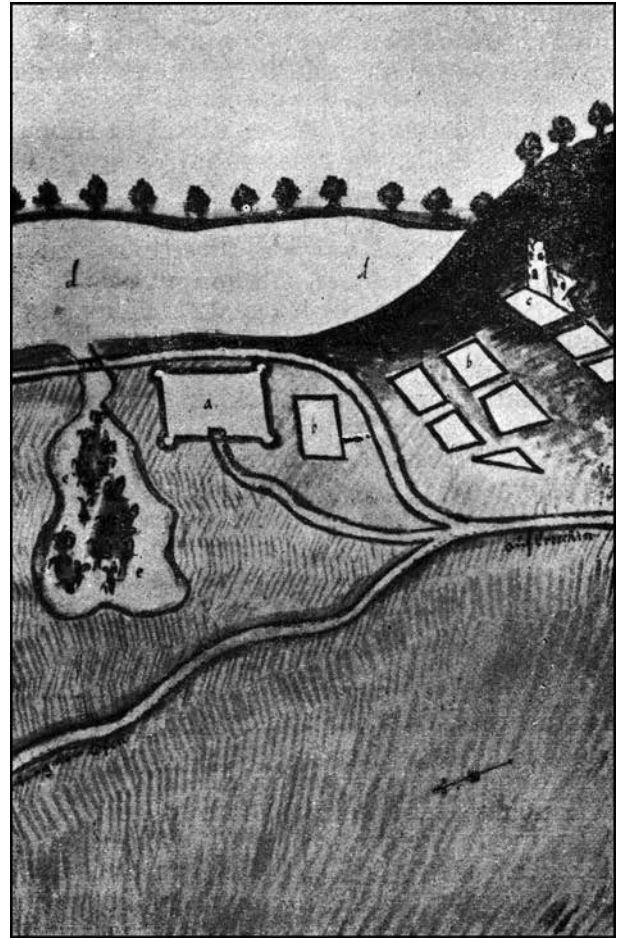
<sup>7</sup> THURÓCZY 1985, 36, 13. caput: „stratam communem”.

<sup>8</sup> BONFINI 1936, 66, I. tized 3. könyv 32.: „celebri via”.

<sup>9</sup> OLÁH 1938, 36–37, 2.1. caput: „viam publicam”.

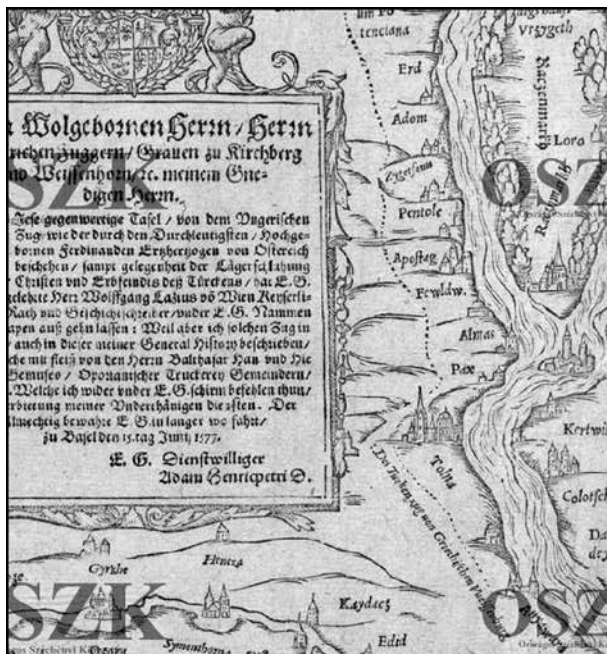


1. kép. A lelőhely Érd és Százhalombatta között  
Fig. 1. The site between Érd and Százhalombatta



3. kép. Ottendorff Henrik Érdet ábrázoló rajza, 1663  
(HERMANN 1943, 38.)

Fig. 3. Henrik Ottendorff's drawing of Érd, 1663 (HERMANN 1943, 38)



2. kép. Az 1566. évi török hadjáratot ábrázoló térkép részlete,  
1577 (OSZK TE 122)

Fig. 2. Detail from the map of the Turkish campaign in 1566;  
1577 (OSZK TE 122)

mesés történetbe ágyazta, a bronzkori halomsíros temető („Százhalom”) és a bronzkori tell település és vaskori sánc („Potentiana”) említése miatt a lelőhely egyértelműen azonosítható a szövegkellyel.

1526-ban II. Lajos Mohács felé tartva Érden szállt meg.<sup>10</sup> A későbbi szakirodalom<sup>11</sup> állításával ellentétben csak az biztos, hogy Érden keresztül vezetett a Mohácsot is érintő út, de az nem, hogy ekkoriban is az egykori limesút nyomvonalán haladt.

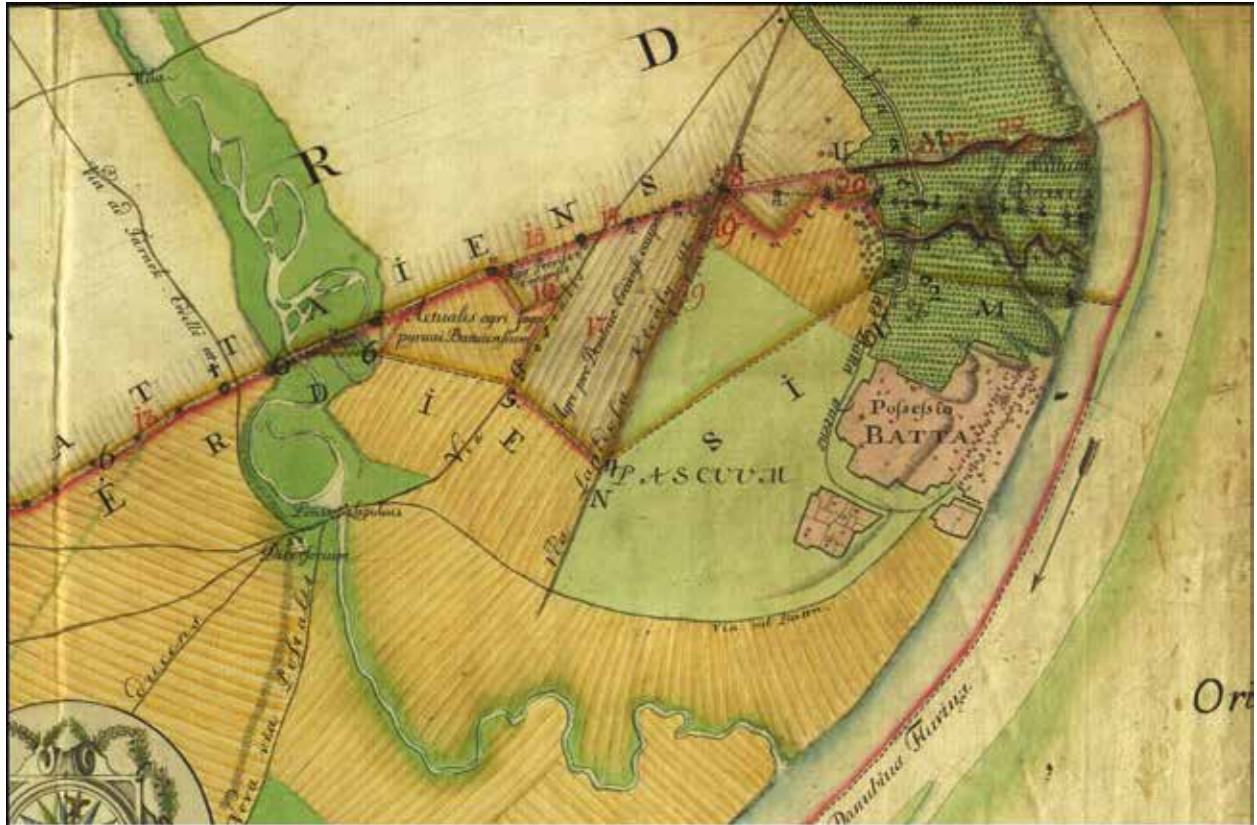
A török korból elenyésző az útra vonatkozó adataink. Nem tett róla említést sem Evlia Cselebi, sem Hans Dernschwam, és Marsigli sem ábrázolta térképein. Egy 1577-ben készült térképen<sup>12</sup> pontozott vonal halad a Dunával párhuz-

<sup>10</sup> ISTVÁNYFY 210., VIII. könyv; BÉL 1977a, 111–112; BÉL 1977b, 162–163.

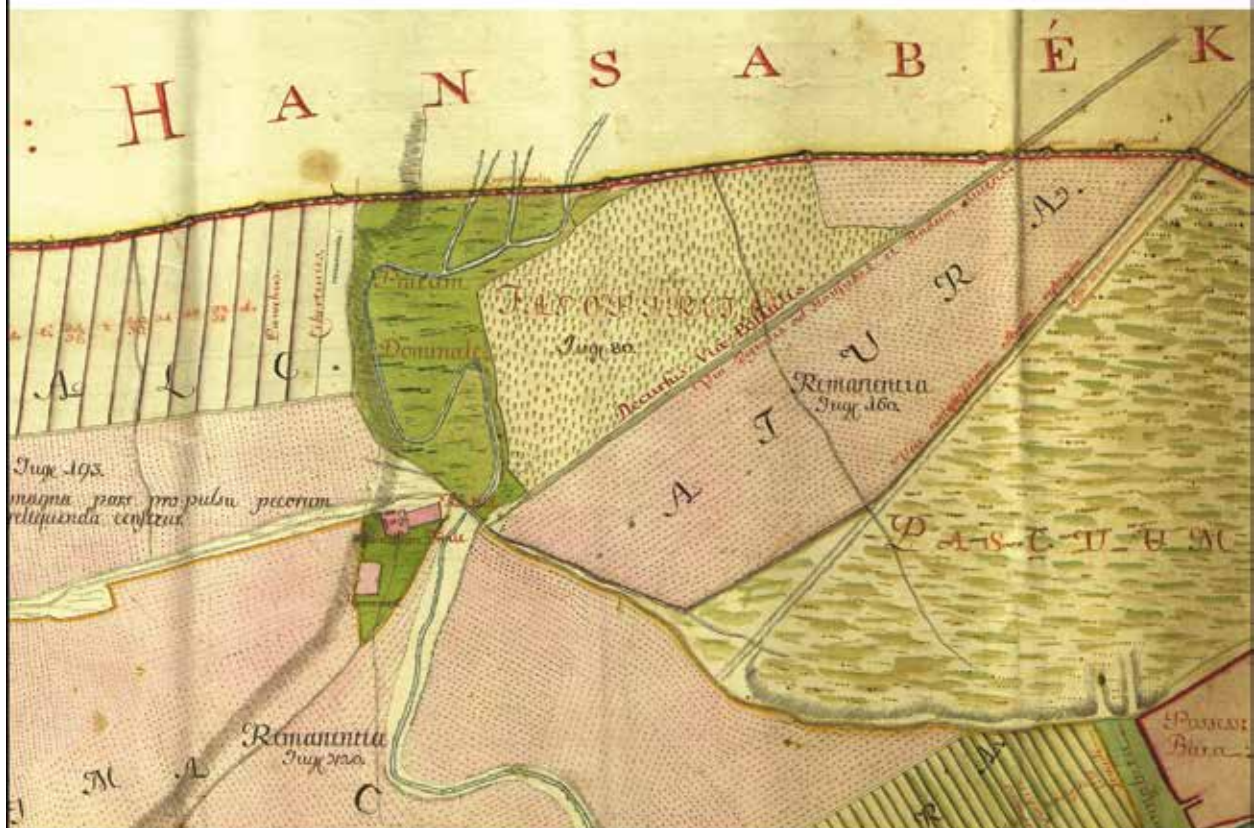
<sup>11</sup> KÁROLY 1901, 116.

<sup>12</sup> OSZK TE 122; PAULOVICS 1927, 7., 2. kép.





1



2

4. kép. Balla Antal Százhalombattát ábrázoló térképének részlete. 1: 1768 (MNL OLS 169, No. 5); 2: 1773 (MNL OLS 169, No. 10)

Fig. 4. Details from Antal Balla's map of Százhalombatta. 1: 1768 (MNL OLS 169, No. 5); 2: 1773 (MNL OLS 169, No. 10)

mosan, „Des Turken zug von Griechischen Vueissenburg” felirattal jelölve (2. kép). Csak feltételezhetjük, hogy itt is ugyanezt az utat jelölheti a térkép, mivel az útvonal elkerüli a településeket. 1663-ban Ottendorff Henrik úgy ábrázolja az utat, mint ami elkerüli Érdet (3. kép). Ennek némileg ellentmond szöveges leírása: „A vidék Buda és Hamzabég között Buda alatt eléggé hegyes azután majdnem fél mérföldön át lapos, sík területre ér az ember, amelyen a nagyvezér táborozott. Azután ismét egy hegyen kell átjutni, mely Hamzabéig fokozatosan síkságba megy át; itt már köröskörül tiszta, sík területet lát az ember. De röviddel a falu mögött, Ercsi felé újra egy eléggé magas hegy fekszik, mely jobbfelé messze kinyúlik.”<sup>13</sup> Ez utóbbi mondat valószínűleg az Érdi-fennsíkra felvezető mai Mély útra vonatkoztatható.

1730–1750 között készült Mikoviny Sámuel Fejér megyét ábrázoló térképe.<sup>14</sup> Ezen Érd térségében két utat ábrázolt, az egyiket „via postalis”, a másikat „via regia lapidibus strata per regem Ladislaum facta” felirattal jelölte. Utóbbi dél felé Kisapostag előtt véget ér (itt egy romot is ábrázol a térkép), ezért felhagyott útként értelmezhető. Az útvonal északi vége Érd déli határában beköt a postaútbá. Arra nézve, hogy melyik László királyhoz kötötte az út építését és miért, nincs adatunk.<sup>15</sup>

1746–1749 között állította össze Bél Mátyás a Notitia Fejér megyéről szóló kéziratát. Noha Mikoviny térképe minden valószínűség szerint rendelkezésre állt, és bár számos más régészeti emlékről tett említést, a római kori út maradványairól nem emlékezett meg.<sup>16</sup>

1743-ban egy érdi határper során „Király kőves úttya”-ként említik a római kori út maradványait.<sup>17</sup> Ugyanítt szintén szerepel az „Ercsiből Budára vezető Pósta ut” is.

Balla Antal 1768-ban készített, Százhalombattát ábrázoló térképe a postautat („Via Postalis”) és a római kori utat („Via Lapidosa Király ut dicta”) is feltünteti (4. kép 1).<sup>18</sup>

Ugyanő 1773-ban készített térképén a postut „Via Postalis ad Hansabek et Budum (sic!) ducens,”

a római kori utat „Via antiquissima strata reliquia” felirattal jelzi (4. kép 2).<sup>19</sup>

Az 1783-ban készült első katonai felmérés nem ábrázolja a római kori út maradványát, csak a postautat (5. kép 1).<sup>20</sup>

Egy 1783. évi kéziratós térképen a postautat 8. szám jelöli (5. kép 2).<sup>21</sup> Vele párhuzamosan halad a Római út, feltehetően erre vonatkozik a 15. szám jelölése, bár valójában egy másik útra írták. A szám magyarázata a térképen: „Via Kradlicsin put dicta.” A „Kradlicsin” szó jelentését nem ismerem, talán a ’tolvaj’ jelentésű szerb/horvát „kradljivac” szóval állhat kapcsolatban.

Benyovszky Imre 1795. évi, Százhalombattát ábrázoló térképén a postautat „Via regia Postalis Budensis,” a római kori utat „Agger antiquus Kiraly Uttya vulgo Kraljev put nuncupatus” felirattal jelöli (5. kép 3).<sup>22</sup> A „Kraljev” szerb szó, jelentése: királyi. Az útszakasz déli végét szaggatott vonal jelöli, telekhatárként sem funkcionál.

1813-ban Szapáry János, Érd birtokosa javasolta a postaút helyett a „Római út” felújítását: „Elölülő M(é)l(tósá)gos Al Ispán Ur felfedezte, hogy M(é)l(tósá)gos Fő Ispán Ur Ó Excellentiája nem régebben közölni méltoztatott véle Gróf Szapáry János Ur Ó Excellentiájának panaszait, mellyeket az iránt tesz, hogy először a’ Budáról Ertsin keresztül menő országút igen rosz karban tartatik, hogy 2<sup>or</sup> az Ertsi jobbagyság(nak) Urbariomi Földein lévő vízállásokat tsatornák segítségével letsapoltatni szándékozván, e’ végben tett folyamodására a’ N(emes) V(árme)gye segítséget nem nyujtott; hogy 3<sup>or</sup> ellene Jankovich Miklos Ur(nak) egy hetven ezer F(orin)tos kötelező levele, a’ kötés(nak) világos tartalma is félrevettettvén, mely szerént ezen tőkepenz tsak más negyven ezer forint után jegyeztethetik az adosságok könyvébe, hibásan, és az ő hitél(nak) nevezetes kárával intabuláltatott; ezekre nézve tehát a’ tisztelt Fő Ispán Ur azon utmutatást méltoztatott kegyesen adni, hogy az első és második panaszt mivolta egy kiküldendő válaszság által, mellyhez a’ panaszolkodó M(é)l(tósá)gos Uraság egy Kormánybeli Földmérőt is szándékozik kiszollítatni, megvizsgáltassék, és a’ két tárgy(nak) miképpen eszközölhető eligazításáról, jelesen pedig, mivel a’ dunának áradásai az említett posta útnak igazításán gyakran igen költségessé teszik a’ panaszolkodó Grófnak kívánsága szerént a’ról is, hogy az Érdi, Batai, és Ertsi határookban Adony felé látható régi Római útnak nyomdoki, és fekvése megtekéntvén, mellyik út(nak) tsinálása, és megtartása volna az adózó nép(nak) kevesebb terhére, vélemény adattassék, a’ mi pedig a’ hibá-

<sup>13</sup> HERMANN 1943, 38.

<sup>14</sup> BENDEFY 1976, II. 6. térképlap; VISY 2000, 60.

<sup>15</sup> 1808-ban Iváncsánál Szent László útnak hívták: CIL III 3721; POLGÁR 1932, 6.

<sup>16</sup> BÉL 1977a, 111–112.; BÉL 1977b, 163–164.

<sup>17</sup> MNL OL P 1341 lad. 23. fasc. 30. No. 4, 2. lap, 4–5. kérdés és 4. lap, az 1. tanú 4. kérdésre adott válasza; MRT 7, 240, 27/10. lelőhely; VISY 2000, 61. FML Acta Locorum – Érd, 2–4., 6. és 8–9. tanú 4. kérdésre adott válasza; NAGY 1972, 236., Batta címszó 2. pont.

<sup>18</sup> MNL OL S 169, No. 5; KOVÁCS 1999, 59–60, T. XXXV; KOVÁCS 2000, 8–9, Fig. 1–2.; KOVÁCS 1999, 59. és KOVÁCS 2007, 219, 39. jegyzet „OL P 590 17. cs. 17. f.”-ként utal erre a térképre.

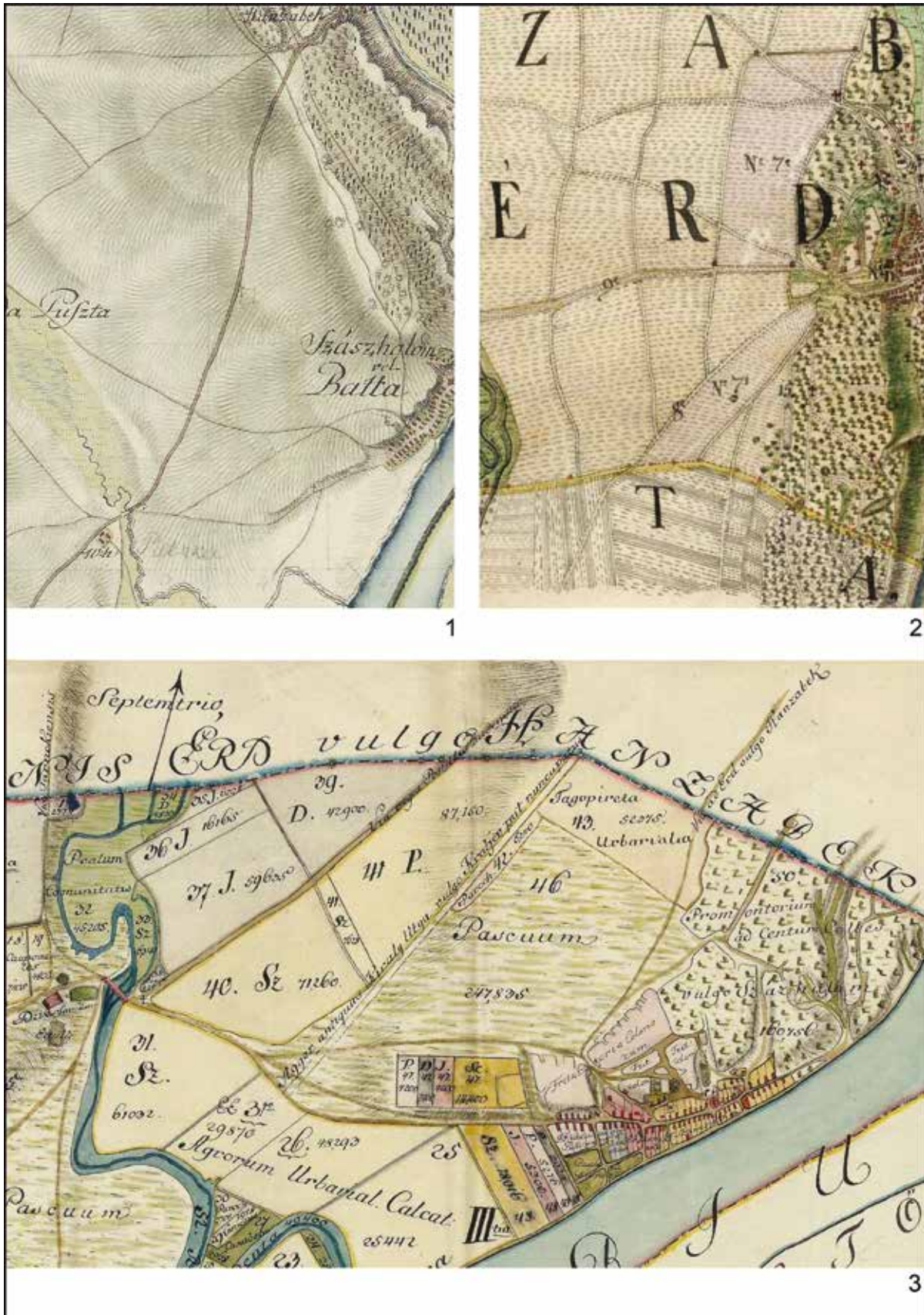
<sup>19</sup> MNL OL S 169, No. 10.

<sup>20</sup> Colonne XIII, Sectio 22.

<sup>21</sup> OSZK TF 4.

<sup>22</sup> MNL OL S 113, No. 1 és S 156, No. 1; KOVÁCS 1999, T. XXXVI; KOVÁCS 2000, Fig. 3–4.





5. kép. 1: az első katonai felmérés részlete, 1783; 2: részlet egy Érdet ábrázoló falitérképről, 1783 (OSZK TF 4); 3: Benyovszky Imre Százhalombattát ábrázoló térképének részlete, 1795 (MNL OL S 113, No. 1)

Fig. 5. 1: detail from the first military survey, 1783; 2: detail from a wall map of Érd, 1783 (OSZK TF 4); 3: detail from Imre Benyovszky's map of Százhalombatta, 1795 (MNL OL S 113, No. 1)

san ejtődött intabulatát illeti, ez az igasságnak vezérlése szerint megorvosoltassék.

Hogy tehát a' tisztelt Gróf Ur(nak), a' ki iránt a' N(emés) V(árme)gye mindenkori szíves tiszteletét megbizonyítani akarja, ezen panaszai megorvosoltassa(nak), Tekéntetes Végh Ignázt Táblabíró, Kazay János Fő Notarius, ugy a' járásbeli tisztviselők és a' Földmérő Urak válaszság gyanánt kiküldet(nek), a' kik Fő Ispán Ur Ő Excellentiájá(nak) említett kegyes javallata szerint mind a' posta út, mind pedig a' vízállások(nak) letsapolása iránt véleményeket ide bemutatándják, a' panasznak harmadik pontjára pedig alább előkerülendő intézetekkel fog ügyeltetni."<sup>23</sup>

A kiküldöttek ugyanebben az évben a következő jelentést tették: „Méltóságos Gróf Szapári János Úr Ő Excellentiája folyó) e(sztendő) 224. sz(ám) a(latt) bejegyzett kívánságainak megtekéntése végett kiküldetett Deputatio jelentette; hogy az Erdről Ertsinek, 's Adonymnak menő postaut lapáljai, és nagyobb ereszkedők miatt jóllehet esztendönként két ízben is megigazítatni szokott, mint nem töltött út állandó tökéletességre nem hozathatik azért mivel a' Duna áradásnak hatalma és a' víz mosásoknak sokasága csak hamar ismét elrontja a' régi Római útnak nyomdoki pedig a' magasabb helyeken mindenütt látsszanak, de a' Lapokon már nyomai elvesztek, azt mindazonáltal lehet észrevenni, hogy ez keskeny ugyan, de magos, és egyenes tsapásban ment, és ezen út a' dombokon kevesebb költséggel igazíthatatnék meg, de a' Duna kiöntéseitől szenvedő lapokon igen költséges töltések, és sokba kerülő hidak által készíthetnének meg; sőt ha a' Római út választatnék, akor a' Batai nagy kö hid szükségtelen lenne, és helyébe máshol még nagyobb, és költségesebb hidat kellene építeni. A' mi pedig az Ertsi szőlők aljától fogva egész az Ivántsai határig kiterjedő Lapban húzatni kívánt tsatornát illeti, e'ből az Ertsi jobbágyságnak mivel az az egyik vetőjé(nek) nagy részében ott a' vízáradással esztendönként károsodik, tetszetős haszna fordulna, különben pedig ezen tsatornának csak egy öl szélességűnek, és fél öl mélységűnek kell lenni, és így az Ertsi jobbágyság által is hamar megkésztethetnék.

Mint hogy ezen tárgynak első pontja iránt a'ról, hogy a' régi Római útnak helyrehozása, vagy a' mostani útnak feltöltése háritana é az adózó népre nagyobb teher, még tökéletes jelentést azért nem lehetett készíteni, mivel a' folyamodó méltóság által kiszóllíttatni ajánlott Kormánybeli Földmérő sem jelent meg, de különben ezen végre mind a' régi, mind a' mostani útnak ez esetben mennyire menő költségért kellene földmérői felszámítás által megtudni, azért a' megyebeli Földmérő Úr fog kiküldtetni, hogy az említett kormánybeli Földmérőnek mikori kijövele iránt is előre értekezvén, a' Méltóságos Urasággal az egész

megyebeli Dunamelléki kérdésben forgó utat úgy a' régi Római útnak ugyan azon messzeségben terjedő tsapását mérték, és helyheztesés szerént felvegye, a' két rendbeli költségeket összejegyezze, és elkészítendő munkáját ide bemutassa. Továbbá az említett tsatornának ásása eránt jóvá hagyatván a' Deputatióknak véleménye járásbeli Fő Szolgabíró Úrnak meghagyatott, hogy ezen munkához az Ertsi jobbágyokat az Uraság által naponként fizetendő 24 krajczáros bér fejében kiharantsolni engedje, és addig is még ezen tsatorna elkészül, a' mondott községet a' Sárvízi munkától felszabadíttsa, ellenben pedig a Sárvízhez szükséges munkásoknak felosztásakor a'ra figyelmezzon, hogy az Ertsiből elmaradandó embereknek száma, az egész megye által potoltassék, melly a' mihez tartás végett itten is megjegyeztetik."<sup>24</sup>

1814-ben a megyei földmérő, Csapó Benjámín felmérte a két utat: „Chapó Földmérő Úr a' 29dik számra jelentette, hogy az Érdről Adonymnak menő Posta utat, ugy a' régi Romai utat megtekéntvén tapasztalta, hogy ez az elsőbnél nem tsak alkalmasabb volna, sőt kevesebb költséggel helyre is állíthatatna, melly Kémenésérül készített munkáját be is mutatja.

Meg fog kérettetni a' N(agy) M(éltóságú) K(irályi) H(elytartó) Tanács, hogy a' Felső Helyről némelly ehez ertő Személyeket Kiküldeni méltóztasson, akik a' mi kiküldötjeinkkel együtt, ezen javallott utat megvizsgálván, ha ez a' Felső helyen is helyben fog hagyatni, minket ezen utnak elkészítésében, a'mellyre magunktól elégtelenek vagyunk elésegíteni méltóztasson."<sup>25</sup>

Ennek a döntésnek megfelelően a közgyűlés a következő magyar nyelvű levélben terjesztette fel javaslatát a Római út lekövezésére:

„Felséges, Tsászári Királyi, és Ausztriai Örökös Fő Hertzeg Nádor Ispán Úr, Nagy Méltóságú Magyar Királyi Helytartó Tanács, Kegyelmes Urunk! Kegyes, és joakaró Uraink!

Nagy Méltóságú Gróf Szapáry János Úr Ő Excellenciájának a'beli kívánságára, hogy mivel a' Budáról, Ertsin keresztül menő Országútnak igazítása, a' Dunának áradásai miatt<sup>26</sup> gyakran igen költségesé tetetik, az Érdi, Batai, és Ertsi határookban Adony felé látható régi Romai út megtekéntessen, Megyebeli Földmérőnket kiküldvén; ez e'beli végzésünknek következésében készített munkáját mái napon elönkbe terjesztette; mellyet Tsászári Királyi Fő Hertzegségednek, és a' Nagy Méltóságú Királyi Helytartó Magyar Tanácsnak a'zal az alázatos kéressel aláküldeni kívántunk, hogy először is e' tárgyban bizo-

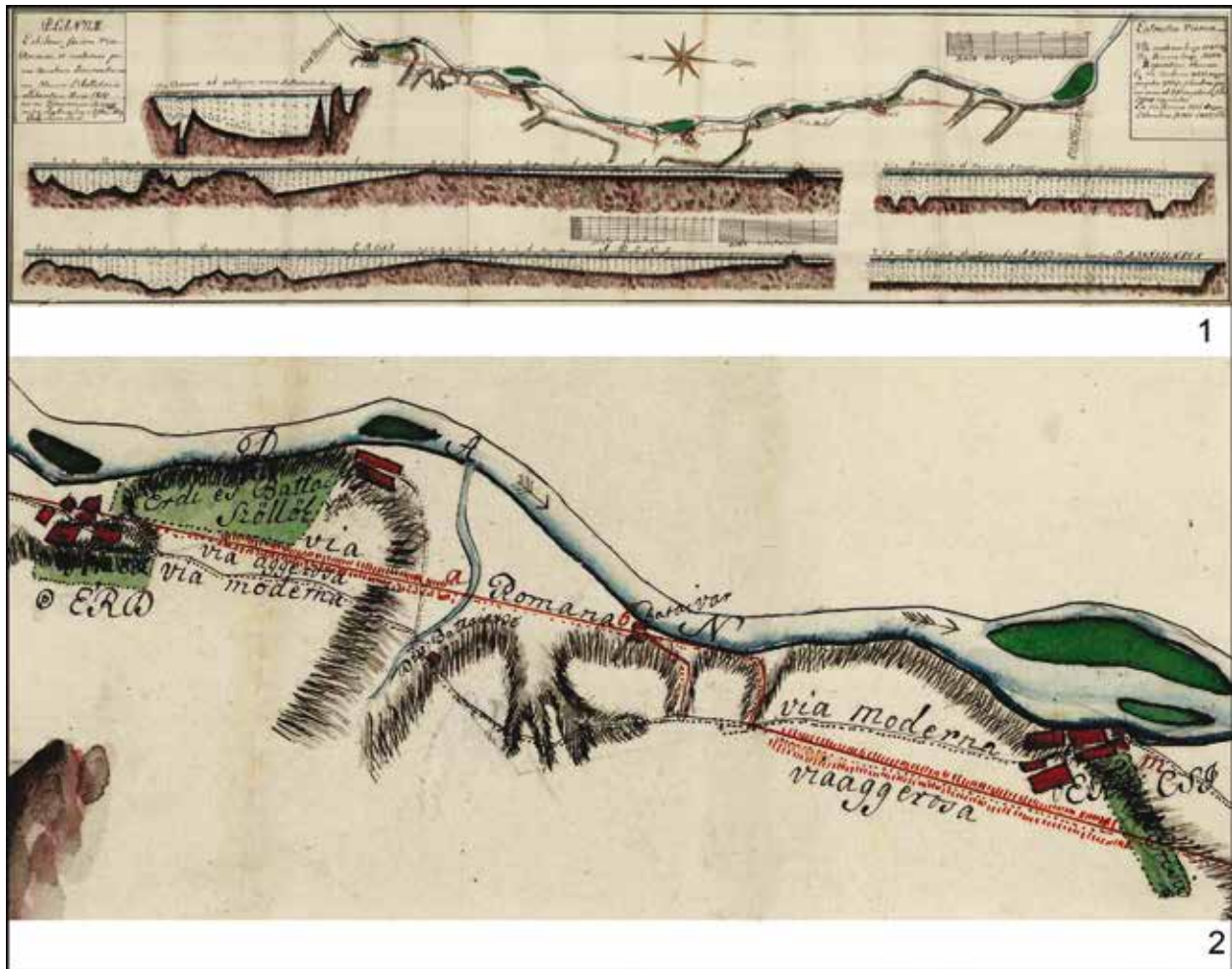
<sup>23</sup> FML Nemesi közgyűlések jegyzőkönyvei, 1813. február 23–25., Nr. 224, 58–59. lap.

<sup>24</sup> FML Nemesi közgyűlések jegyzőkönyvei, 1813. május 10–12., Nr. 585, 138–140. lap.

<sup>25</sup> FML Nemesi közgyűlések jegyzőkönyvei, 1814. május 9. és 11., Nr. 765, 189–190. lap; ZÁBORSZKY 1985, 209.

<sup>26</sup> Tehát téves KOVÁCS 1999, 61. és 101., 4. jegyzet azon állítása, hogy a közlekedés 1814-ben a napóleoni sáncok megépítése miatt került át újból a római útra. A hivatkozott NAGY 1972, 235–236. sem tartalmaz ilyen adatot.





6. kép. 1-2: Csapó Benjámín felmérése a postaút és a Római út Fejér megyei szakaszáról, 1814 (MNL OL S 12 Div. XIII. No. 424) és a felmérés részlete

Fig. 6. 1-2: Benjámín Csapó's survey of the "Postal road" and the "Roman road" in Fejér County, 1814 (MNL OL S 12 Div. XIII. No. 424), and its detail

nyos kiküldötséget, a' ki ezen munkát, úgy azt is, hogy a' két út közül mellyikből háromlana több haszon a' közönségre nézve, az általunk is e' végre kiküldendő Tisztvoiselőinkenek egyetértésével bővebb vizsgálatra vegye, rendelni; azután pedig ha a' javallott Romai út hasznosabbnak, és alkalmasabbnak találatnék, minket e'nek helyreállításában kegyesen elősegíteni méltóztasson. Töbnyire kegyelmébe, kegyességeibe, és jószívességeikbe ajánlottak, alázatos, és teljes tisztelettel maradunk alázatos, kész köteles szolgálói.

Fejér Vármegyének Közönsége  
Tsászári Királyi Fő Hertzegségének  
a' Nagy Méltóságú Királyi Helytartó  
Magyar Tanátsnak.

Költ Székes Fejérváron 1814ik esztendei  
Május hónapnak 3ik napján tartatott  
Köz Gyűlésünkből.<sup>27</sup>

A levélhez csatolták Csapó Benjamin térképét (6. kép 1-2)<sup>28</sup> és az ehhez tartozó latin nyelvű leírást is: „Ad instantiam Inclyti Domini Ercsi, in qua viae Romanae ex Oppido Érd versus Oppidum Adony et ultra se extendensis restorationem exposcit, dignabatur Inclytus Co(mi)t(a)tus sub No 585 benigne determinasse ut in extensionem tam viae Romanae quam modernae Geometricae inquireret, viae utriusque reparationi inhaerentes sumptus consignarentur; quae omnia sequenti modo deducta habentur.

Via moderna a limitibus Inc(lytus) Co(mi)t(a)tus Pestiensis, usque limites Inc(lytus) Co(mi)t(a)tus Tolnensis facit 33801 orgyas, via autem Romana 33324 orgyas in longitudine complectitur.

Ex Libellatione apparet viam Romanam, majori ex parte elevationi in loco sitam, nec adeo periculo exundationis, ac viam modernam expositam esse.

<sup>27</sup> MNL OL C 64, 1814. év, 122:2/1.

<sup>28</sup> MNL OL S 12 Div. XIII. No. 424; Visy 2000, 60-61., 82. ábra.



7 kép. 1: a Duna-mappáció részlete, 1826 (MNL OL S 80, No. 126/1038); 2: Rieder József Százhalombattát ábrázoló térképének részlete, 1837 (MNL OL S 156, No. 2)

Fig. 7. 1: detail from the Danube Mappation, 1826 (MNL OL S 80, No. 126/1038); 2: detail from József Rieder's map of Százhalombatta 1837 (MNL OL S 156, No. 2)



*Ad observandum viam Romanam, aliamque, in locis humilioribus ita elevandam esse, ut in eo itinerantes, etiam occasione maximae exundationis, non solum sine periculo, sed cum commoditate iter persicere possuit; quamobrem latitudo viae inferior ad 12 orgyas extensa sit oportet, ut sic etiamsi via ad debitam elevetur altitudinem, declivitas lateralis mollis sit.*

*Ex Calculo Libellationis evenit, quod pro reparatione 14847 orgyarum, quae ex via moderna reparari deberent 97609½ orgya Cubiae Terrae suit necessariae, unam Cubicam orgyam ab 8 grossis summendo 39043 floreni et 48 xferi. Ex via vero Romana 13307 orgyae renirent reparandae, ad quas 95830 orgya Cubiae Terrae 38233 floreni requiruntur ac praeterea duo pontes in Terreno Battaiensi et Ersiensi exstruendi, qui duo pontes ad 8000 fere florenos ascenderent. Ex predekretis apparet non totam viam, sed partem solum malam et humiliori in loco jacentem reparandam esse, nonnulla enim partes in loci ita elevatis decurrunt, ut nulla, aut peregi qua indigeant reparatione. Sign(atura) Alba Die 1a May 814*

Beniaminus Chiapo

*I(nclytus) Co(mi)t(a)tus Alb(ensis) Ord(inarius) et  
per Inc(lytus) Reg(num) Hung(ariae)  
Jur(atu)s Geometra*<sup>29</sup>

<sup>29</sup> Jankovich-Bésán Dénes fordításában: Ercsi tekintetes urának kérelmére, melyben az Érd városából Adony városába és azon túl vezető római út kijavítását kérte, 585. szám alatt a nemes vármegye kegyelmesen elhatározta, hogy úgy a római, mint a modern utat mérnök egészítse ki, mindkét út felújításának költségeit határozza meg, melyeket mind a következő módon kell levezetni.

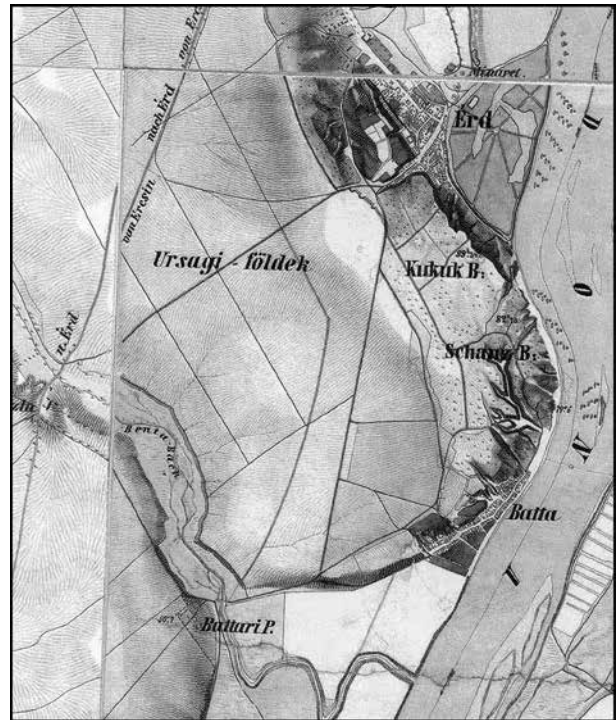
A modern út nemes Pest vármegye határától nemes Tolna vármegye határáig 33801 ölet, a római pedig 33324 ölet tesz ki.

A szintezésből kitetszik, hogy a római út nagy része kiemelkedik, nincs annyira kitéve az elöntés veszélyének, mint a modern.

A római utat és a másikat a nedvesebb helyeken úgy kell megemelni, hogy azon az utazók a legnagyobb elöntés idején is nemcsak veszély nélkül, hanem kényelmesen átmehesse-nek, amiért az út alsó szélességét 12 ölnyire szükséges növelni, hogy így az út magasságát a szükséges módon megemelve, az oldalának lejtése megfelelő legyen.

A szintezés számításából az jön ki, hogy az 14847 ölet, melyet a modern útból javítani kell, 97609 és fél köböl földet igényel, köbolenként 8 garással számolva 39043 forint és 48 krajcár. A római útból pedig 13307 öl javítandó, amihez 95830 köböl föld és 38230 forint szükséges, ezenkívül Batta és Ercsi területén két hidat kell készíteni, melyek [költsége] 8000 forintra rúghat. Az elmondottakból látható, hogy nem az egész út, hanem csak a rossz, illetve nedves helyeken fekvő szakaszok lennének kijavítva, így néhány szakasz vagy hely megemelt lenne, de, ahogy elmondtam, nem minden [szakasz] igényel-ne javítást. Kelt Székesfehérvár, 1814. május 1.

Csapó Benjamin  
Nemes Fejér vármegyei rendes és  
a nemes Magyar Királyságra  
esküdt földmérő



8 kép. A második katonai felmérés részlete, 1858

Fig. 8. Detail from the second military survey, 1858

A javaslatot ugyan a helytartótanácsban belül továbbadták,<sup>30</sup> de még ebben az évben kiküldték a kért földmérőt: „F(olyó) e(sztendő) Julius 19<sup>én</sup> 18847. szám alatt a' N(agy) M(éltóságú) K(irályi) H(elytartó) Tanács jelenti, hogy a' Budáról Ertsibe vezető utnak megvizsgálására Eöri nevezetű Geometrát azzal az utasítással kiküldötte, hogy az a' Nemes Vármegye által rendelendő Deputatusoknak egygyütt való Munkálkodásával a' nevezett Útat, hogy azt miképpen lehet helyre állítani, megvizsgálja; melyről is tudósítás kívántatik.

<sup>30</sup> „Advolutam repraesentationem Co(mi)t(a)tus Albensis in negotio restaurationis viae ductus Buda per Ersci decurrentis, isthuc substratam, Aedili huic Directioni eo subnexo hisce transponi, ut adnexam relationi huic Mappam spectantem(ue) ad eandem geometricam elucubrationem examinet ac subin isthuc referat, num utraque sufficiens ad subversantem quaestionem medio Comissionis in facie loci discutiendam praebet adminiculum nec nequibus item posteriori in casu ad miniculis opus adhuc foret.”

Jankovich-Bésán Dénes fordításában: A Fejér vármegyéhez benyújtott előterjesztést a Budáról Erscin át vezető út felújításáról ide az Építési Igazgatóságra áteszem azzal, hogy az idecsatolt térképet és mérnöki kimutatást vizsgálja meg és tegyen jelentést, hogy vajon mindkettő elegendő-e arra, hogy a Tanács közreműködésével a kérdést a helyszínen megtárgyaljuk, nyújtson segítséget, és a későbbiekben is legyen ugyanúgy segítségünkre.

Az ezen dologban már kiküldött Deputationak a' Miheztartás, és az elvégeztekről való Jelentés végett Kiadattatik."<sup>31</sup>

1818-ra biztosan elkészült az út szóban forgó, az Érdi-fennsíkon Százhalombatta felé vezető szakasza, mivel az ez évi hídösszeírásban a százhalombattai „Római” híd mellé a következő bejegyzést írták: „Ezen híd azelőtt az Ország útban volt, de mióta a Római út készül, már abban nintsen.”<sup>32</sup>

Ugyanebben az évben már ezen a szakaszon jár a császári posta delizsánsza is:<sup>33</sup> „M(egelőző) e(sztendő) November 25ki 3497. sz(ám) a(latt) a' Budáról Eszékre vezető Pósta ut, mellyen a' Szorgalom Szekér rendszeresen szokott előlmozdítatni jó, és haszontelhető állapotban tartani rendeltetik.

Te(kin)t(e)tes Zlinszky Ignác Tábla Bíró Urnak a' már e' tárgyban, jelessen pedig az ugy nevezett Római Ut e'ránt, melly a' kérdéses utnak egy részét teszi, való kiküldöttsége következtében ezen K(irályi) Parantsolat ki adatik, közöltetvén az illető Fő Szolga Bíró Urral is a' miheztartás végett. – Egyszersmind pedig a' N(agy) M(éltóságú) M(agyar) K(irályi) H(elytar)to Tanátsnak is bejelentetik, hogy azon ut munkában vagyon ugyan, de tőkéltesen még helyre állítása nem eszközölthetett.”<sup>34</sup>

„Nem különben a' N(agy) M(éltóságú) M(agyar) K(irályi) H(elytar)to Tanáts f(olyó) e(sztendő) Majus 18rol 13840. sz(ám) a(latt) Kegyessen parantsolja, hogy azon Budáról Zemlinbe vezető Utat, a' mellyen még most tsak próba tétel gyanánt a' Diligentialis Szekér ezen M(egy)én keresztül járt jól el készíttessen, és továbbá is jó karban megtartasson, hogy netálan annak járhatatlan volta miatt a' Diligentialis szekérnek más felé kellessék útját venni.

Alázatosan válaszoltatik a' Tisztelt Tanátsnak, hogy ezen Megyében minden utak jó karban tartatnak, valamint az is, mellyen a' Diligence szekér jár, mostanában járható, olyan azonban azon vidéknek helyheztetése, hogy a' Dunának nagyobb áradásaitól az utat oltalmazni nem lehet, ha tsak végzetlen nagy töltés, mellyhez egy M(e)gye költségei, és ereje éppen elégtelen, fel sem állíttatik, egyéb e'ránt azon esetben is, midőn a' vízáradás az egyenes Posta Utat járhatatlanná teszi, annyiból lehetséges a' járás, hogy Megyebeli Rácz Keresztúr, és Perkátai Helységek felé kerülvén, ottan mindenütt alkalmas ut találtatik.”<sup>35</sup>

1825–1826-ban azonban a Duna áradásai miatt az út több szakaszán is folytak út- és hídépítési munkálatok: „A N(agy) M(éltóságú) M(agyar) K(irályi) H(elytartó) Tanáts a f(olyó) e(sztendő) Januar 31ről 3103. sz(ám) a(latt) rendelni méltóztatik, hogy Tétény és Ertsi között a' Posta uton lévő Hidakra Karfák készíttessenek, az ut két árok közé vétesse az jókarban tartasson, és ennek végben vitt eszközéséről Jelentés tétessen.

Ki adattatik Járásbeli Fő Szolga Bíró Urnak, hogy Földmérő Urral egyetemben ezen utat megvizsgálván annak helyre állításáról tanakodjanak, és arról Jelentéseket bé adják. – továbbá ugyan Járásbeli Fő Szolga Bíró Urnak gondjává tétetik, hogy az illető Uradalmakat ezen utnak elkészíttésére adandó segedelemtől megkérjék, és e' tárgyban is a' Vár(me)gyét tudósítsák. –”<sup>36</sup>

„Szűts Lajos Fő Szolga Bíró Ur jelentette a J(egyző) K(önyv) 1085. sz(ám)ra, hogy az ugy nevezett Romai utat az Érdi Erdőről fogva az Ertsi Helységig Földmérő Urak megvizsgálván, azt tapasztalta légyen, hogy ezen utnak nagyobb része hegy oldalban lévén, azon helyeken árok közé a' Földnek homokos és könnyű léte végett nem szoríthatatik, azon tájékon azonban, a'hol az ut térségen mégyen, annak árkolása megtörténhetik, az előbb említett helyeken pedig ha az út 4. ölnyi szélességre kövéssel meghordattna, és a'hol a' viz az uton keresztül tsap azon helyek ki flastromoztathatnának, az út elegendőképpen megigazíthatatna, jelenti továbbá, hogy a' Bentai töltésen lévő hidak közül, minthogy ezen Töltésnek szomszédságában lévő halas tó leeresztetvén, 3 Hid megszüntethetik, és így tsak kettőnek ujjítása, vagy is inkább ujjonnan leendő felépítése szükséges, melly Hidaknak felépíttésére megkívántató faragott követ téglát, Követ és meszet az Erdi Uradalom megígérte légyen.

Meghagyatik Jelentő Fő Szolga Bíró Urnak, hogy az érdeklött utnak helyre állítására ügyelvén, a' Hidaknak felépíttése eránt a' Kőműves mesterrel megalkudjon, és ha azok elkészülnek a' költségek jegyzéket bémutassa, – egyszersmind a' N(agy) M(éltóságú) M(agyar) K(irályi) H(elytartó) Tanáts f(olyó) e(sztendő) Januar. 31<sup>én</sup> 3103. sz(ám) a(latt) költ kegyes Parantsolatja következtében e' tárgyról tudósítatni fog, – a' mi pedig az Érdi Uradalom által ajánlott segítséget illeti az az egyben gyűlt Rendek által köszönettel elfogadtatott. –”<sup>37</sup>

„Szűts Lajos Fő Sz. Bíró Ur jelentette a' J(egyző) K(önyv) 316. sz(ám)ra, hogy a' Bentai töltésen építtendő két kő hidak tsinálására nézve a' Kőműves Mesterrel 425. f(orin)tokba megalkudott légyen,

<sup>31</sup> FML Nemesi közgyűlések jegyzőkönyvei, 1814. augusztus 17–18., Nr. 1415, 342–343. lap.

<sup>32</sup> GÁLL 1970, 168.; PESTY 1864, 181., 1. jegyzet. A megadott hivatkozás (Acta Pol. 3–114, 1818.) az FML fondjegyzékének tételeivel nem azonosítható, így az iratot nem ismerem.

<sup>33</sup> A postajáratokra nézve lásd HORVÁTH 1981–1982, 185–187.

<sup>34</sup> FML Nemesi közgyűlések jegyzőkönyvei, 1818. január 23., Nr. 13, 5–6. lap.

<sup>35</sup> FML Nemesi közgyűlések jegyzőkönyvei, 1818. június 16–17., Nr. 1053, 344–345. lap.

<sup>36</sup> FML Nemesi közgyűlések jegyzőkönyvei, 1825. május 18–19., Nr. 725, 252–253. lap.

<sup>37</sup> FML Nemesi közgyűlések jegyzőkönyvei, 1825. december 12–13., Nr. 1985, 742–743. lap; ZÁBORSZKY 1985, 209., 138–139. jegyzet, tévesen Nr. 1895-ként.



mellyről mivel a' Hidak már tökéletesen elkészültek, a' Kömivesnek alkú levelét a' /. alatt, ugy az Érdi Átsmesternek a' boltozatokhoz szükséges 36. szál deszkáért 17. f(orin)t 36. kr(ajczár)okról szolló Contóját a' ::/ alatt, nem külömben Geiszt János Köfaragó Mesternek 35. f(orin)tokról szolló Jegyzéket a' ...//... alatt ki fizetés végett bé mutatta. – jelentette továbbá szóval, hogy a' Tétény és Ertsi között lévő Posta utnak, vagyis az ugynevezett Romai utnak tsináltatása már munkában vagyon, de még tökéletesen el nem készíthetett. –

A' bé mutatott három rendbeli Jegyzékek Fő Adóvevő Urnak kifizetés végett kiadattának. – Az érintett Hidak tsinálásához megkivántatott, és megmaradt deszkáknak gondviselése addig, még azokat más valamelyes Hidakra alkalmaztathatja, Járásbeli Fő Szolga Bíró Urnak köteleességül tétetik: Egyszersmind az ugynevezett Romai utnak tökéletesen leendő elkészítése továbbá is gondjává tétetik. Egyébberránt a' N(agy) M(éltóságú) M(agyar) K(irályi) H(elytartó) Tanátsnak f(olyó) e(sztendő) Január 10<sup>o</sup>l 895. sz(ám) a(latt) költ kegyes Parantsolatjára válaszképpen megirattatik, hogy a' Bentai töltésen a' megkivántatott két hidak már el-készülvén a' Tétény és Ertsi közt lévő Posta vagy is az ugy nevezett Romai utnak készítése pedig már munkában vagyon. –<sup>38</sup>

A Duna-mappáció 1826-ban készült szelvénye „Királyi Út” felirattal a környező utaktól eltérően nem egyetlen vonallal, hanem széles sávként jelöli az utat, amely a battai bekötőútig tart (7. kép 1). A korábbi postautat már nem tüntette fel.<sup>39</sup>

Rieder József 1837. évi, Százhalombattát ábrázoló térképén „Királyi ut” felirattal jelöli a római utat (7. kép 2).<sup>40</sup> A többi úttal ellentétben széles sárga sávként jelöli, szintén a faluba vezető bekötőútig.<sup>41</sup> A korábbi postautat már ő sem jelölte. Ez az első térkép, ahol a mai 6. sz. főút nyomvonalával megegyező út is megjelenik (ez a rész az itt közölt kivágaton nem szerepel). Ezt ugyanazal a széles sárga sávval jelöli, mint a Római utat.

1847-ben említette először tudományos értekezés a Római utat. Érdy (Luczenbacher) János a bronzkori halomsíros temető kapcsán csak ennyit írt: „A' mint az érdi mély útból kiértünk, előtünk állottak a' Tárnokvölgy' rétjei, mellyeken római út vonúl keresztül.”<sup>42</sup>

<sup>38</sup> FML Nemesi közgyűlések jegyzőkönyvei, 1826. június 13–14., Nr. 794, 237. lap; ZABORSZKY 1985, 209., 138–139. jegyzet, tévesen Nr. 795-ként.

<sup>39</sup> MNL OL S 80, No. 126:1038; FML T 288.

<sup>40</sup> MNL OL S 156, No. 2; KOVÁCS 1999, 61, T. XCII; KOVÁCS 2000, 10, Fig. 5. 1830-ra datálva.

<sup>41</sup> Ennek ellenére is hitelt adhatunk a közgyűlési jegyzőkönyveknek, miszerint az út Százhalombattán is megépült, mivel Kovács Péter megfigyelte az út egy szakaszát. KOVÁCS 1999, 101., 2. jegyzet.

<sup>42</sup> LUCZENBACHER 1847, 285, V. tábla.

Ugyanebben az évben Fényes Elek Érdnél a következőt írta: „Láthatni itt még ... a régi romai országut maradványait.”<sup>43</sup>

Hasonlóan lakonikus Johann Gabriel Seidl 1853. évi megjegyzése: „...sieht man grossartige Reste einer Römerstrasse...”<sup>44</sup>

Az 1858-ban készült második katonai felmérés a maival megegyező vonalú útként ábrázolja a Római utat (8. kép).<sup>45</sup> A korábbi postaút déli szakaszát feltünteti, de északi szakaszát ekkorra felhagyták.

Az 1864-ben összegyűjtött, Pesty Frigyes nevével fémjelzett helységnévtár adatai szerint a helyiek római kori útként tartották számon az Ófaluban ma is Római út néven ismert utcát<sup>46</sup> és az itt szóban forgó, százhalombattai határban húzódó utat is.<sup>47</sup> De a két utat összekötő mai Mély utcát azonban már akkor is a bevágódásról nevezték el.<sup>48</sup>

Ugyanebben az évben Rómer Flóris ezt írja a Római útról: „Érdnél a Tétényi csárdán alúl 600? lépésnyire a régi posvány szélén megy el – és betér a római ut, melynek köveit, és kövezetét mindenhol tisztán látni – Érdén túl a hegyen ismét a hídig tisztán látható.”<sup>49</sup>

Még szűkszavúbb Kereskényi Gyula 1874-ben: „az országut ... mai napig is áll Százhalomnál.” „Érd fölött emelkedő hegyen ... halad az Aquincumtól erre vezető, s most is épségben fennálló ezredéves római út.”<sup>50</sup>

1896-ban Károly János így írta le a Római utat: „... a Csillag-csárdán alul az Érdre vezető út kiágazik; mert ettől a ponttól az érdi út mindenütt a ma is látható, de sohasem javított római uton halad, halad egészen be Érdre a kápolna előtt. ... A római út Érd öreg

<sup>43</sup> FÉNYES 1847, 42; FÉNYES 1851, 306.

<sup>44</sup> SEIDL 1853, 158.

<sup>45</sup> Colonne XXXII, Sectio 52.

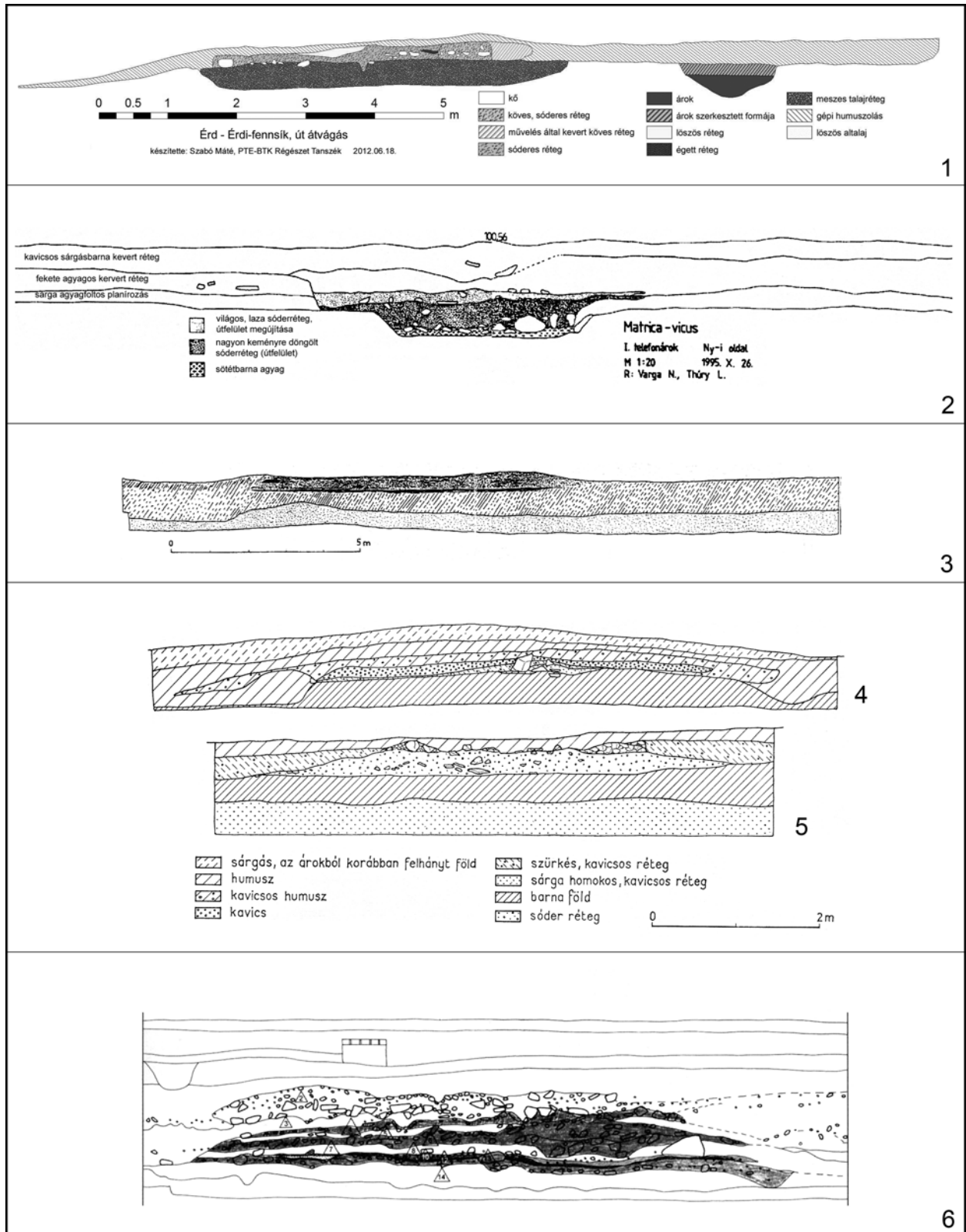
<sup>46</sup> PESTY 1864, 205: „Érd községnek előbbi topografikus fekvése változáson ment által az 1838. évi dunai nagy árvíz miatt, mert az ekkor romba dőlő házak tulajdonosai, az előbbi régi római ut mellől a magasabban fekvő úgynevezett Rána- és Sumár dűlők térségére építkeztek a Buda-fehérvári országútig; ...”

<sup>47</sup> PESTY 1864, 207: „Megyunkai-dűlő, fekszik délről a battai határ mellett keletnek, a hasonló nevű szőlő-dűlő szomszédságában, nyugotnak a római útig dűl.” „Zanovet-dűlő, délről a battai határ mellett, nyugotról a Bentai rétre dűl, s keletről a Megyunkai-dűlő alatt a római út mentében fekszik.” PESTY 1864, 208: „Bile guste dűlő. ... Állítják, hogy e helyen, Fel-Diósd község felé fekküdt a hajdan nevezetes Potentiana római vár és város, mely mellett a lejjebb eső érdi határon is nyomaiban még látható régi római út húzódtott, s a diósdai szőlőkön által a budaörsi sorompó irányában csatlakozott Budával, az akkori Aquincummal.”

<sup>48</sup> PESTY 1864, 206: „Gyorma illír szó s magyarul: két hegy között lévő feljárásra használt mélyedést jelent, Mivel ezen szürüs kertekbe ily mélyedésen jutni fel, ezen mélyedéstől nyerte Gyorma nevét.”

<sup>49</sup> RÓMER jkv. XIII, 153; RÓMER 1878, 127, Fig. 50; PAULOVICS 1957, 13; MRT 7, 102, 9/25. lelőhely.

<sup>50</sup> KERESKÉNYI 1874, 13, 25.



9. kép. Római kori útmetszetek Magyarország területéről. 1: Érd (SZABÓ 2014, 90. 7. kép nyomán); 2: Százhalombatta (KOVÁCS 1999, T. LXXIX. nyomán); 3: Paks (VISY 2000, 137. ábra nyomán); 4: Nyergesújfalu (MRT 5, 271, 38. kép nyomán); 5: Tokod (MRT 5, 271, 38. kép nyomán); 6: Óbuda-Testvérhegy (LÁNG 2005, 663, Fig. 4. nyomán)

Fig. 9. Sections of Roman age roads in Hungary. 1: Érd (after SZABÓ 2014, 90, Fig. 7); 2: Százhalombatta (after KOVÁCS 1999, T. LXXIX.); 3: Paks (after VISY 2000, Fig. 137); 4: Nyergesújfalu (after MRT 5, 271, Abb. 38); 5: Tokod (after MRT 5, 271, Abb. 38); 6: Óbuda-Testvérhegy (after LÁNG 2005, 663, Fig. 4)



utczáján felvezet abba a mély útba, mely a battai hunhalmok felé irányul, s megy a Tárnokvölgybe mindenütt a római alapépítkezésen haladva a mai út is, mely a Tárnok vizén keresztül vezető hármass ívű, rómainak mondott hídon átmenve, azon a dűlön, mely Lits Gyula és Wimppfen Siegfried gróf battai birtokaik között fekszik s »római út-dűlőnek« neveztetik, egyenesen Krizsán Dolina nevű majornál szakad be az ercsii országutba.”<sup>51</sup>

A lelőhelyről a legkorábbi légi fotó 1940-ben készült, ezt 1978-ban publikálta Visy Zsolt.<sup>52</sup> A légi fotókon a szántóföldön tisztán látható az egykori postaút nyomvonalára. A Római út vonalán már a mai állapotnak megfelelően egy földút halad, de északi végével kapcsolatban, ahol a mai Mély úttal találkozik az út, Visy Zsolt a következőt állapította meg: „...korábban nem tett akkora kanyart a fennsík északi szélén, mint most, hanem csupán egy enyhe nyugati ívet leírva érte el észak felé haladva a mélyút kezdetét.”<sup>53</sup>

1979-ben a Százhalombatta területén jelentkező kavicsos sávot Maróti Éva átvágta, és megállapította, hogy az út maradványait ezen a helyen már teljesen szétszántották.<sup>54</sup> Ugyanakkor Torma István úgy vélte, hogy az érdi Mély út kövezete újkori.<sup>55</sup>

1994–1995-ben Kovács Péter azon a véleményen volt, hogy az út kövezete római kori, az újkori út építésére vonatkozó adatok pedig az egykori postaútra vonatkoznak.<sup>56</sup>

2000-ben Mráv Zsolt a Mély út felújítását megelőzően végzett feltárást. Megállapította, hogy a kőburkolat és a sóderes útalapozás is újkori.<sup>57</sup>

Forrásaink és a szakirodalom alapján tehát az út történetét a következőkben vázolhatjuk fel. A római kori út a középkorban is használatban volt. Ez azonban legkésőbb a 18. század első felére olyan rossz állapotba kerülhetett, hogy egy új útvonalat kezdtek el használni helyette. Ez utóbbit 18. századi forrásaink postaútnak, a római kori út maradványát Királyi útnak nevezik.

1814-ben a rossz állapotú postaút helyett Fejér megye közgyűlése a Római út nyomvonalán javasolja megépíteni az új utat. A tervezet természetesen nem mindenhol fedi pontosan az eredeti

ti római kori út vonalát,<sup>58</sup> sőt néhány helyen több opciót is tartalmaz. Az új út 1818-ra elkészült Érdtől a Százhalombattára vezető bekötőútig.

A régi utat forrásaink 1814 előtt következetesen Királyi útként említik, azaz a helyi hagyomány nem a római korhoz, hanem a középkorhoz kötötte keletkezését. Az 1814. évi tervezetben szerepel először a Római út megnevezés, és ekkortól az érdi szakaszt következetesen ezen a néven említik.

Mivel a Római út több szakasza is a Duna árterületére esett, az utat minden árvíz után javítani kellett. Ezért legkésőbb 1837-re megépült a mai 6. számú főút, a Római út nem volt többé az országos úthálózat része, karbantartásával is felhagytak.

Tíz évvel később, 1847-ben járt először régész a lelőhelyen, az út kövezetéről pedig csak huszonhét évvel később, 1864-ben tett először említést Rómer Flóris. Ezeket a beszámolókat erősen befolyásolhatta a helyiek véleménye, amely az út elnevezéséből adódóan a kövezetet is római korinak tekinthette.

### Római út – római utak

Az útról az egyetlen metszetrajzot Szabó Máté közölte (9. kép 1).<sup>59</sup> Az általa feltárt rétegek alulról kezdve: az altalajba mélyedő meszes, 5,3 m széles, 35 cm vastag alapozási réteg, közepén 10 cm mély, V keresztmetszetű mélyedéssel; ennek szélétől beljebb (a nyugati oldalon 20 cm-rel, a keletin 1 m-rel) szabálytalanul rakott kövekből és sóderből álló útszegély, a két útszegély köze sóderrel volt kitöltve. A réteg vastagsága mindössze 20–25 cm volt. A sóderrétegen löszös sáv és modern égésréteg jelentkezett. Az út azonosítható szélessége 4 m volt, felszíne nyugat felé lejtett, kelet felől 1,4 m széles és az altalajba 30 cm-re mélyedő árok kísérte. A köves réteg felszínéről és az égett rétegből modern fémhulladék került elő, az út keleti szélén feltárt köves szegélyből korhataározásra nem alkalmas kovácsoltvas szög és két bronztöredék került elő. Az út árkában római kori *caligaszeget* találtak. Az útmetszetben megújítás nyomát nem lehetett megfigyelni.

A Magyarország területén feltárt római kori utak szerkezete ettől eltér. Az utak vagy a humuszra – mint Százhalombattán (9. kép 2),<sup>60</sup>

<sup>51</sup> KÁROLY 1896, 102–103.

<sup>52</sup> VISY 1978, 238., 3. kép; MRT 7, 59. tábla 1–2; VISY 2000, 61., 404. jegyzet, 84–85. ábra.

<sup>53</sup> VISY 2000, 61., 84. ábra.

<sup>54</sup> MRT 7, 240, 27/10. lelőhely.

<sup>55</sup> MRT 7, 103, 9/25. lelőhely.

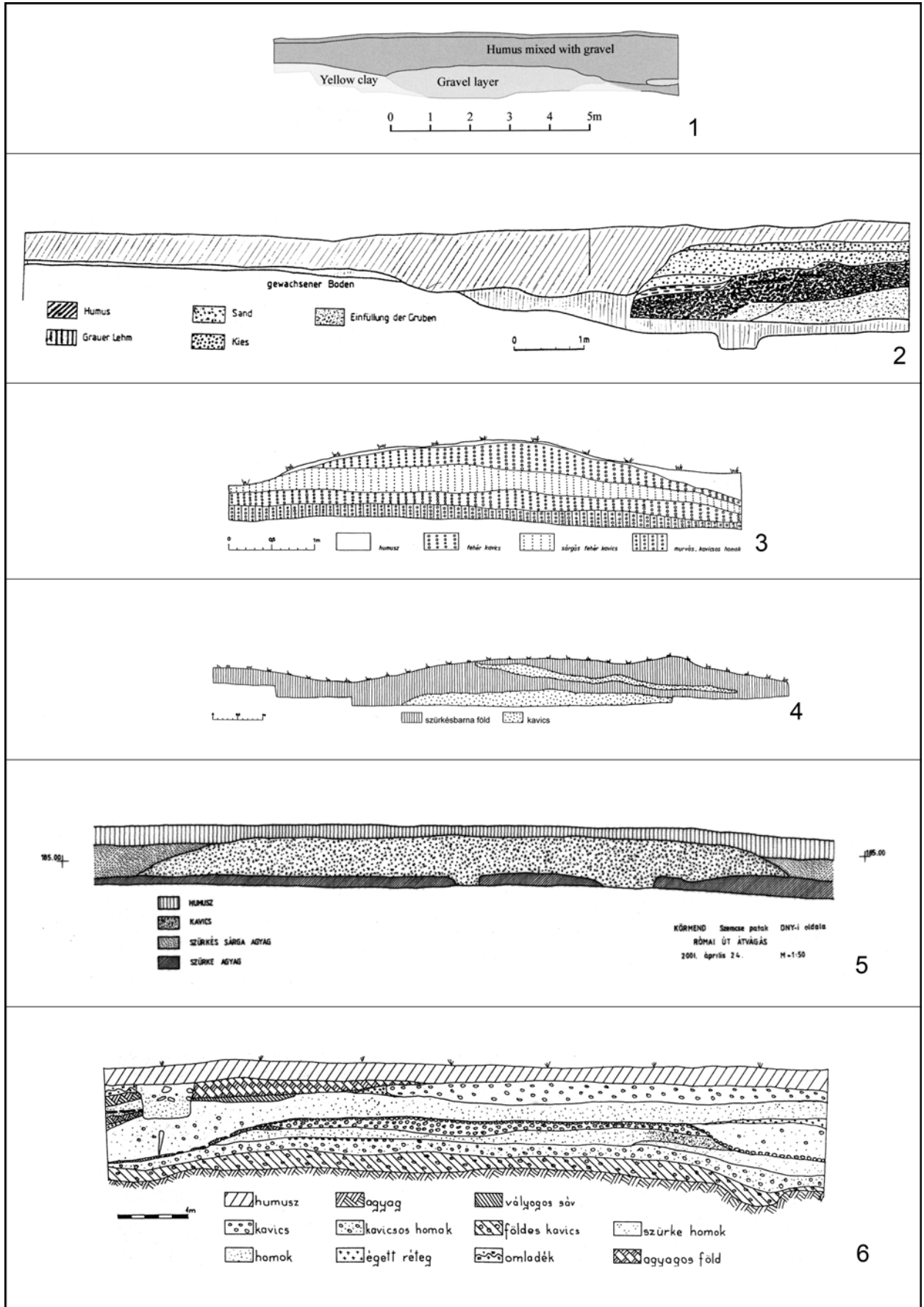
<sup>56</sup> KOVÁCS 2007, 219., 39. és 41. jegyzet. A 2007-ben megjelent írás 1994–1995-ben készült (KOVÁCS 2007, 242), így a későbbi adatok nem kerültek bele.

<sup>57</sup> MRÁV 2000.

<sup>58</sup> Ezeket az eltéréseket Visy Zsolt is említi (VISY 2000, 64, 69), de ő a földmérő tévedésének tekinti e részleteket, nem pedig egy új út tervének.

<sup>59</sup> SZABÓ 2014, 88–91., 7. kép.

<sup>60</sup> MÓCSY 1955, 60; KOVÁCS 1999, 90, T. LXXIX.





10. kép. Római kori útmetszetek Magyarország területéről. 1: Pankasz (REDŐ 2005, 106, Fig. 3. nyomán); 2: Sárvár (GABLER 1991, 41, Abb. 4. nyomán); 3–4: Kemenesszentpéter (PALÁGYI 1992, 6–7. ábra nyomán); 5: Körmen (VAMOS 2000–2001, 215, 8. ábra nyomán); 6: Mursella (SZÓNYI 1999, 95, 5. kép nyomán)

Fig. 10. Sections of Roman age roads in Hungary. 1: Pankasz (after REDŐ 2005, 106, Fig. 3); 2: Sárvár (after GABLER 1991, 41, Abb. 4); 3–4: Kemenesszentpéter (after PALÁGYI 1992, Fig. 6–7); 5: Körmen (after VAMOS 2000–2001, 215, Fig. 8); 6: Mursella (after SZÓNYI 1999, 95, Fig. 5)

Pakson (9. kép 3),<sup>61</sup> Nyergesújfaluban (9. kép 4),<sup>62</sup> Aquincumban az északkeleti táborsaroknál (11. kép 1)<sup>63</sup> és a tábor déli frontján (11. kép 2),<sup>64</sup> Óbuda-Testvérhegyen (9. kép 6),<sup>65</sup> Tokodon (9. kép 5)<sup>66</sup> és Nádasdon<sup>67</sup> –, vagy az altalajra épültek – Zalalövön (12. kép 1–4),<sup>68</sup> Pankaszon (10. kép 1),<sup>69</sup> Sárváron (10. kép 2)<sup>70</sup> és Kemenesszentpéteren (10. kép 3–4)<sup>71</sup> –, de az érdi úttal ellentétben mindig a réteg felszínére épültek, sosem mélyülnek bele.

Számos útnak nincs külön alapozási rétege, hanem az egész út döngölt kavicsrétegből áll, mint Százhalombattán,<sup>72</sup> Tokodon (9. kép 5),<sup>73</sup> Zalalövön (12. kép 1–6),<sup>74</sup> Pankaszon (10. kép 1),<sup>75</sup> Sárváron (10. kép 2),<sup>76</sup> Kemenesszentpéteren (10. kép 3–4),<sup>77</sup> Szombathelyen (11. kép 4–5),<sup>78</sup> Nádasdon<sup>79</sup> és Körmenen (10. kép 5).<sup>80</sup>

Ha az útnak alapozást készítettek, az ritkább esetben homokból – így Pakson (3. kép 3)<sup>81</sup> és Mursellában (3. kép 12)<sup>82</sup> –, gyakrabban – így Százhalombattán (9. kép 2),<sup>83</sup> Nyergesújfaluban

(9. kép 4),<sup>84</sup> Aquincumban az északkeleti táborsaroknál (11. kép 1),<sup>85</sup> a tábor déli frontjánál (11. kép 2)<sup>86</sup> és a tábor délkeleti negyedében (11. kép 3),<sup>87</sup> valamint Óbuda-Testvérhegyen (9. kép 6)<sup>88</sup> – nagyobb méretű kövekből készült, „meszes talajréteget” eddig csak az érdi út alapozásánál regisztráltak.

Nincs párhuzama a kavicsréteget mindkét oldalról kísérő köves szegélynek sem. Szegélyköveket bazaltburkolatú utaknál ismerünk, de ezek csak a római kori településeken belül – pl. Szombathelyen (11. kép 5)<sup>89</sup> és Zalalövön (12. kép 3)<sup>90</sup> – található meg. Hasonló metszetet mutat a tokodi útrészlet (9. kép 5), itt azonban az alapozás két szélén megjelenő kövek esetében az eredeti kőburkolat maradványairól van szó.<sup>91</sup> Ez azonban szintén egy településen belül vezető útszakasz volt, az érdi útnál – mivel lakott területen kívül vezetett – a római korban kőburkolatú járőfelülettel nem számolhatunk.

Újkori utakról csak sematikus, tervekhez készült metszetek állnak rendelkezésünkre. Ezek között is csak elvétve találunk olyan ábrázolást, amely talán a felszín alá mélyülő alapozást mutat (13. kép 1–3).<sup>92</sup> Itt is előfordulnak szegélykövek, ezek azonban az alapozás alá nyúlnak. Az Érdén feltárt útmetszetből teljesen hiányzik az a kő alapozási réteg, amelyet az újkori metszetek feltüntetnek (13. kép 4–7).<sup>93</sup> A korszakban azonban egységes útépitési eljárás nem létezett. „Azért minden Vármegyének és az Ország Igazgatóknak legfőbb gondolatjokat arra kellene fordítani, hogy az utak mindenütt egy bizonyos Theoriára és Praksisra épült Systhema szerint építessenek, nem pedig az utaknak directioja egyedül egy Földmérőtől, a’ ki

<sup>61</sup> VISY 2000, 87., 137. ábra.

<sup>62</sup> MRT 5, 270–271, 15/16. lelőhely, 38. kép felül.

<sup>63</sup> NÉMETH 1976, 63., 12. ábra.

<sup>64</sup> KÉRDŐ 1976, 71., 16. ábra.

<sup>65</sup> LÁNG 2005, 659–660, 663, Fig. 4.

<sup>66</sup> MRT 5, 331, 22/15. lelőhely, 271., 38. kép alul; KELEMEN 1992, 24.

<sup>67</sup> CSERMÉNYI–TÓTH 1979–1980, 183.

<sup>68</sup> RFIz 1975, 217–218, Abb. 8–10; RFIz 1978–1979, 286, Abb. 20; RFIz 1982–1983, 416, Abb. 13.

<sup>69</sup> REDŐ 2005, 106, Fig. 3.

<sup>70</sup> GABLER 1991, 40–41, Abb. 4.

<sup>71</sup> PALÁGYI 1992, 28, 33–34., 6–7. ábra.

<sup>72</sup> MÓCSY 1955, 60.

<sup>73</sup> MRT 5, 331, 22/15. lelőhely, 271., 38. kép alul; KELEMEN 1992, 24.

<sup>74</sup> RFIz 1975, 217–218, Abb. 8–10; RFIz 1976, 383, 384, Abb. 60; RFIz 1977, 367, Abb. 13. (szövegesen nem említi); RFIz 1977, 371, Abb. 21; RFIz 1978–1979, 286, Abb. 20; RFIz 1982–1983, 416, Abb. 13.

<sup>75</sup> REDŐ 2005, 106, Fig. 3.

<sup>76</sup> GABLER 1991, 40–41, Abb. 4.

<sup>77</sup> PALÁGYI 1992, 28, 33–34., 6–7. ábra.

<sup>78</sup> BUÓZ 1971–1972, 201; KISS–SOSZTARICS 1996–1997, 111, Abb. 4. (szövegesen nem említi).

<sup>79</sup> CSERMÉNYI–TÓTH 1979–1980, 183.

<sup>80</sup> VAMOS 2000–2001, 215., 8. ábra (szövegesen nem említi).

<sup>81</sup> VISY 2000, 87., 137. ábra.

<sup>82</sup> SZÓNYI 1999, 95., 5. kép.

<sup>83</sup> KOVÁCS 1999, 90, T. LXXIX.

<sup>84</sup> MRT 5, 270–271, 15/16. lelőhely, 38. kép felül.

<sup>85</sup> NÉMETH 1976, 63., 12. ábra.

<sup>86</sup> KÉRDŐ 1976, 71., 16. ábra.

<sup>87</sup> KÉRDŐ 1997, 269., 3. kép.

<sup>88</sup> LÁNG 2005, 659–660, 663, Fig. 4.

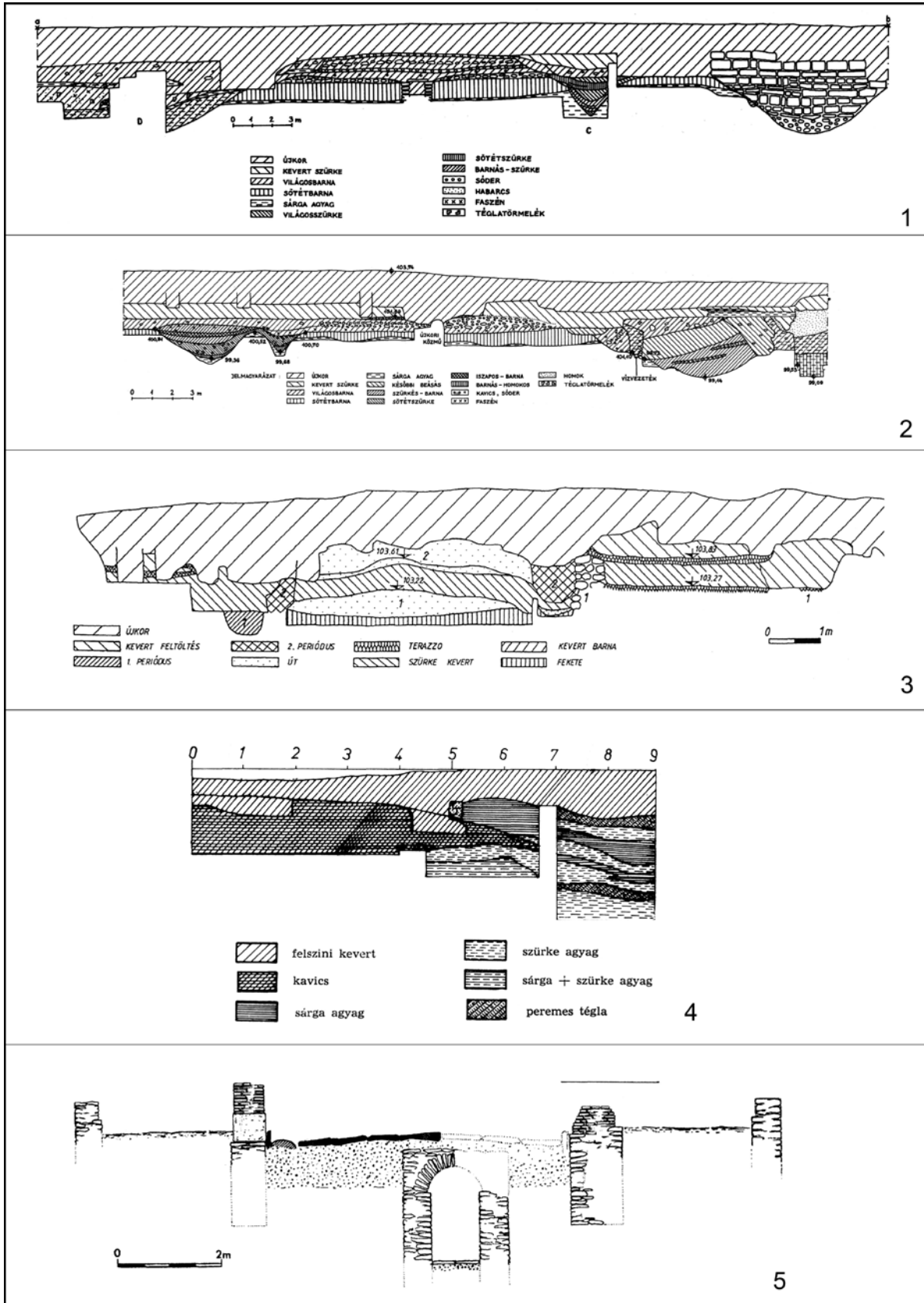
<sup>89</sup> KISS–SOSZTARICS 1996–1997, 111, Abb. 4. (szövegesen nem említi).

<sup>90</sup> RFIz 1982–1983, Abb. 13.

<sup>91</sup> MRT 5, 331, 22/15. lelőhely, 271., 38. kép alul; KELEMEN 1992, 24.

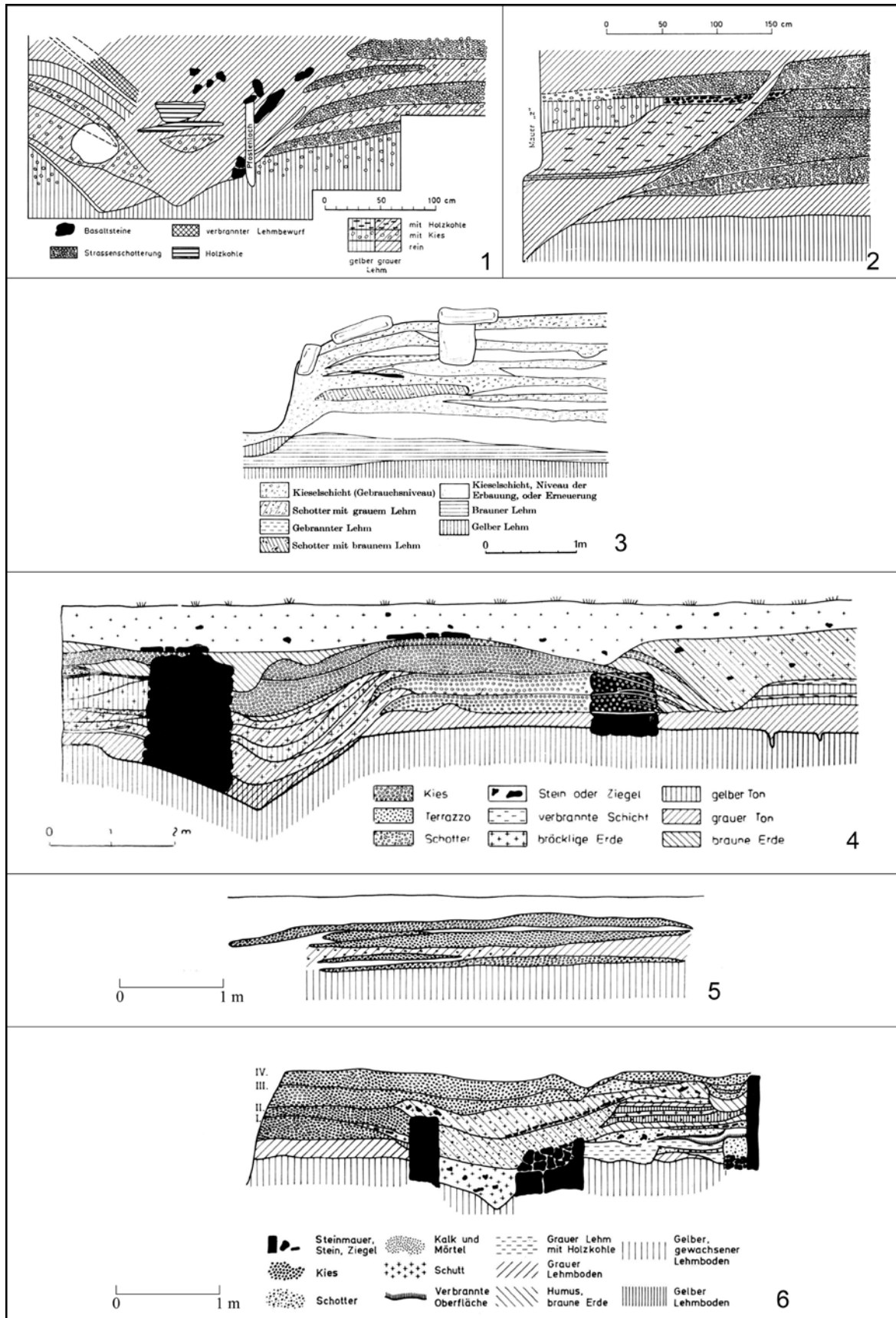
<sup>92</sup> MNL OL S 11, No. 1415:2, Quer Profil 19–20; S 105, No. 18; PML XV. 6. (PMT) 5/8–9.

<sup>93</sup> MNL OL S 12 Div. XIII, No. 0111/2; MNL OL S 101, No. 24, Mittel Querprofil ad Nr. 2; MNL OL S 105, No. 17–19.



11. kép. Római kori útmetszetek Magyarország területéről. 1: Aquincum-északkeleti táborosrok (NÉMETH 1976, 12. ábra nyomán); 2: Aquincum, a tábor déli frontja (KÉRDŐ 1976, 16. ábra nyomán); 3: Aquincum, a tábor délkeleti negyede (KÉRDŐ 1997, 272, 3. kép nyomán); 4: Szombathely (BUÓCZ 1971–1972, 205, 4. kép); 5: Szombathely (KISS-SOSZTARICS 1996–1997, 111, Abb. 4. nyomán)

Fig. 11. Sections of Roman age roads in Hungary. 1–3: Aquincum (after NÉMETH 1976, Fig. 12; KÉRDŐ 1976, Fig. 16; KÉRDŐ 1997, 272, Fig. 3); 4–5: Szombathely (after BUÓCZ 1971–1972, 205, Abb. 4; KISS-SOSZTARICS 1996–1997, 111, Abb. 4)



12. kép. 1-6: Zalalövő (RFiZ 1975, 217, Abb. 8.; RFiZ 1975, 218, Abb. 10; RFiZ 1982-1983, 416, Abb. 13; RFiZ 1978-1979, 286, Abb. 20; RFiZ 1977, 371, Abb. 21; RFiZ 1977, 367, Abb. 13 nyomán)

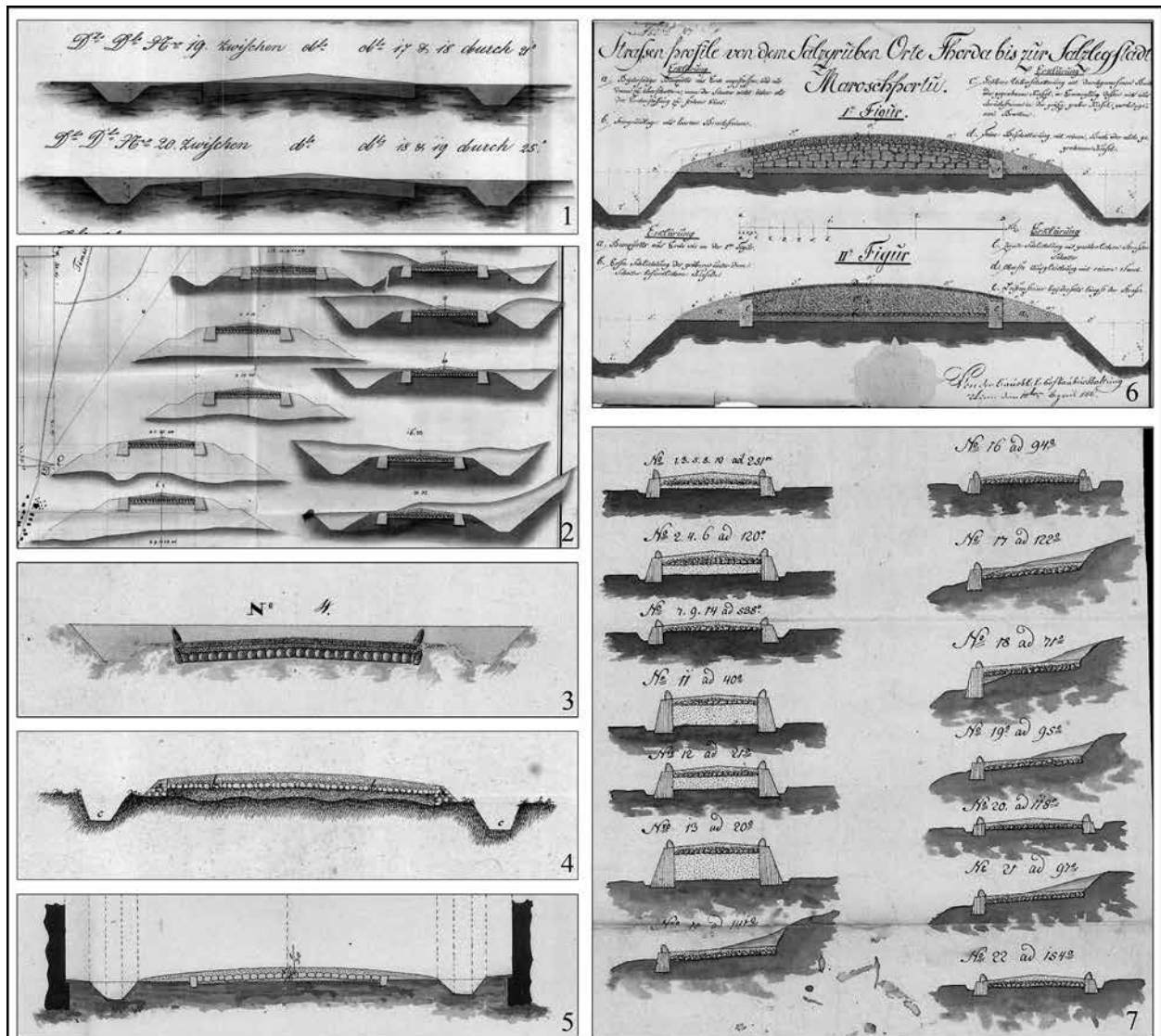
Fig. 12. 1-6: Zalalövő (after RFiZ 1975, 217, Abb. 8. and 218, Abb. 10; RFiZ 1982-1983, 416, Abb. 13; RFiZ 1978-1979, 286, Abb. 20; RFiZ 1977, 371, Abb. 21 and 367, Abb. 13)



ritkán, vagy egy Direktortól, a' ki még ritkábban, vagy sohase is értik a' dolgot és tudatlanságok által mind a' Domestikát, mind a' szegény népet rettenetessen megkárosítják – fügjön.”<sup>94</sup>

Az írásos források alapján biztosak lehetünk abban, hogy Érden a római kori limesút vonalán egy újkori út is épült. Mivel az ásatás során nem volt megfigyelhető több periódus, és nem lehető

fel sem a római kori utak, sem az újkori felmérések között olyan metszet, amely az érdi útéhez hasonló szerkezetet mutatna, a feltárt útrészlet korát továbbra sem tartom meghatározhatónak. Figyelembe véve azt a sztratigráfiai alapelvet, hogy a későbbi jelenségek magasabban vannak, újragondolandónak vélem azoknak a felszínen, illetve légi fotón érzékelhető útnyomoknak a da-



13. kép. Újkori útmetszetek. 1: Újvidék (MNL OLS 11, No. 1415/2, részlet); 2: Szilágy megye (MNL OLS 105, No. 18, részlet); 3: Hatvan (PML XV. 6. (PMT) 5/8, részlet); 4: Huszt (MNL OL S 12 Div. XIII. No. 0111/2); 5: Miskolc (MNL OL S 101, No. 24, részlet); 6-7: Szilágy megye (MNL OL S 105, No. 17 és 19, részlet)

Fig 13. Sections of roads built in the 19th century. 1: Novi Sad (MNL OLS 11, No. 1415/2, detail); 2: Szilágy County (MNL OLS 105, No. 18, detail); 3: Hatvan (PML XV. 6. (PMT) 5/8, detail); 4: Huszt (MNL OL S 12 Div. XIII. No. 0111/2); 5: Miskolc (MNL OLS 101, No. 24, detail); 6-7: Szilágy County (MNL OL S 105, No. 17 and 19, detail)

<sup>94</sup> RAISZ 1823, 20–21.

tálását is, ahol a római kori nyomvonalon újkori út is létesült. Ilyenek Mosonmagyaróvár-Istvánpuszta (Izabella-major),<sup>95</sup> Gönyű,<sup>96</sup> Szentendre-Közép-dűlő,<sup>97</sup> Budakalász-Dunai-Kisföldek,<sup>98</sup> Ercsi,<sup>99</sup> Dunaújváros<sup>100</sup> és Paks,<sup>101</sup> de idetartozhat a nemrégiben Budapest-Nagytétényben feltárt két útszakasz is.<sup>102</sup>

## Rövidítések

CIL	Corpus Inscriptionum Latinarum
FML	Fejér Megyei Levéltár
MNL OL	Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára
OSZK	Országos Széchényi Könyvtár
PML	Pest Megyei Levéltár

## IRODALOM

### BAKÁCS ISTVÁN

1982 Iratok Pest megye történetéhez 1002–1437. Pest Megye Múltjából 5. Budapest.

### BENDEFY LÁSZLÓ

1976 Mikoviny Sámuel megyei térképei különös tekintettel az Akadémiai Könyvtár kéziratárának Mikoviny-térképeire. A Magyar Tudományos Akadémia Könyvtárának Kiadványai 76. Budapest.

### BESZÉDES JÓZSEF–KOZMA ADRIENNE–SZILAS GÁBOR–TEREI GYÖRGY

2012 Régészeti munkák a Budapest–Tárnok vasútvonal felújításának fővárosi szakaszán 2011–2012-ben (Archaeological work in the Budapest section of the reconstruction of the Budapest–Tárnok railroad in 2011–2012). Aquincumi Füzetek (Budapest) 19, 89–107.

### BÉL MÁTYÁS

1977a Fejér vármegye leírása. Fejér Megyei Történeti Évkönyv (Székesfehérvár) 11, 83–117.

1977b Pest megyéről. Pest Megyei Múzeumi Füzetek 10. Szentendre.

### BONFINI, ANTONIO

1936 Rerum Ungaricarum decades. Tomus I. Decas I. Bibliotheca scriptorum medii recentisque aevorum. Lipsiae.

### P. BUÓCZ TERÉZIA

1971–1972 Savaria úthálózatának kronológiája a Járdányi Paulovics István Romkertben. Savaria (Szombathely) 5–6, 201–215.

### CZAGA VIKTÓRIA–GARBÓCZI LÁSZLÓ–SZABÓ CSABA

2002 Dokumentumok Budafok–Tétény történetéhez 1731–1950. Budapest.

### CSERMÉNYI, VAJK–TÓTH, Endre

1979–1980 Eine römische Strassenstation und die Strassenstrecke zwischen Salla und Arrabona (Római órállomás és a Borostyánkő-út a Zala és a Rába folyók között). Savaria (Szombathely) 13–14, 171–203.

### FÉNYES ELEK

1847 Magyarország leírása. II. rész. Pest.

1851 Magyarország geographiai szótára. I. kötet. Pest.

### GABLER, DÉNES

1991 Römische Strassenstation in der Gemarkung von Sárvár. Communicationes Archaeologicae Hungariae (Budapest) 39–84.

<sup>95</sup> VISY 2011, 55., 37. kép. Az újkori út a harmadik katonai felmérés 1:75 000 méretarányú Zone 14 Colonne XVI–XVII (4858–4859) szelvényén látható.

<sup>96</sup> VISY 2000, 21., 17. ábra. Az újkori út a harmadik katonai felmérés 1:75 000 méretarányú Zone 15 Colonne XX (4962) szelvényén látható.

<sup>97</sup> MRT 7, 286., 28/29. lelőhely. Az újkori út az első katonai felmérés Colonne XIV Sectio XIX, a második katonai felmérés Colonne XXXII, Sectio 19 és a harmadik katonai felmérés 1:75 000 méretarányú Zone 15 Colonne XX (4962) szelvényein is látható.

<sup>98</sup> MRT 7, 48, 3/11. lelőhely. Az újkori út az első katonai felmérés Colonne XIV, Sectio XIX, a második katonai felmérés Colonne XXXII, Sectio 19 és a harmadik katonai felmérés 1:75 000 méretarányú Zone 15 Colonne XX (4962) szelvényein is látható.

<sup>99</sup> VISY 2000, 63–65., 90–93. ábra. Az újkori út a második katonai felmérés Colonne XXXI, Sectio 53 szelvényén látható.

<sup>100</sup> VISY 2011, 101., 101. kép. Az újkori út a második katonai felmérés Colonne XXXII, Sectio 55–56 szelvényein látható. VISY

1978, 247., 12. kép és VISY 1980, 166., 1. kép. „A” út megfelel az első katonai felmérés Colonne XIII, Sectio XXV–XXVI szelvényein látható útvonalnak.

<sup>101</sup> VISY 2000, 87., 137. ábra. Az újkori út a harmadik katonai felmérés 1:75 000 méretarányú Zone 19 Colonne XIX (5361) szelvényén látható.

<sup>102</sup> SZILAS–VIRÁG–BESZÉDES 2010, 88., 1. kép, 95., 7. kép, 96–100. és BESZÉDES–KOZMA–SZILAS–TEREI 2012, 103–106, 8. lelőhely, 9. kép. Ezzel a két útszakasszal párhuzamosan, de a Dunához közelebb futó útszakaszt az ásató (SZIRMAI 1984, 157) szintén a limesúttal azonosította, ami ellentmondás. Az út rétegződése – a szegélykövek között tört kő, ezen döngölt kavicsos homok – megfelel az idézett újkori útmetszeteknek. Az első katonai felmérés Colonne 13–14, Sectio 14 szelvényei és a második katonai felmérés Colonne XXXII, Sectio 51 szelvénye alapján arra gondolhatunk, hogy a vasútvonalak megépítését követő útkorrekciók során került használaton kívül a két feltárt útszakasz. CZAGA–GARBÓCZI–SZABÓ 2002, 137–138, 37. dokumentum alapján az utat 1897-ben emelték a mai töltés szintjére.

- GÁLL IMRE  
1970 Régi magyar hidak. Budapest.
- GYÖRFFY GYÖRGY  
1998 Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza 4. Budapest.
- HERMANN EGYED  
1943 Budáról Belgrádba 1663-ban. Ottendorff Henrik képes útleírása. Tolna Vármegye Múltjából 7. Pécs.
- HORVÁTH ÉVA  
1981–1982 A hazai postai járatok és járműveik a 18–19. században, a korabeli szakirodalom tükrében. A Közlekedési Múzeum Évkönyve (Budapest) 6, 183–208.
- ISTVÁNFY MIKLÓS  
2001 Magyarok dolgairól írt históriája. Tállyai Pál XVII. századi fordításában. Történelmi Források I/1. Budapest.
- KÁROLY JÁNOS  
1896 Fejér vármegye története. I. kötet. Székesfejérvár.  
1901 Fejér vármegye története. IV. kötet. Székesfejérvár.
- H. KELEMEN MÁRTA  
1992 A Brigetio–Aquincum közötti római út Süttő–Piliscsév közötti szakasza. In: Solymosi L.–Somfai B. (szerk.): A Dunántúl településtörténete 9. Veszprém, 23–26.
- KERESKÉNYI GYULA  
1874 Érd (Hamzsabég) és Batta (Százhalom) községek történeti vázlata. Székesfejérvár.
- H. KÉRDŐ KATALIN  
1976 Előzetes jelentés az aquincumi II–III. századi legiostábor déli, valamint a IV. századi erőd nyugati frontján végzett kutatásokról (Preliminary Report on the Investigations Conducted at the Southern Front of the 2–3rd Century Legionary Camp and at the Southern Front of the 4th Century Fort of Aquincum). Budapest Régiségei (Budapest) 24/1, 71–77.  
1997 Kutatások az aquincumi 2–3. századi legiostábor retenturájának északi részén. Budapest Régiségei (Budapest) 31, 269–272.
- KISS, PÉTER–SOSZTARICS, OTTÓ  
1996–1997 Ein besonderer Meilenstein aus Savaria. Savaria (Szombathely) 23/3, 101–113.
- KOVÁCS, PÉTER  
1999 Vicus és castellum kapcsolata az alsó-pannoniai limes mentén. Studia Classica 1. Piliscsaba.  
2000 Matrica. Excavations in the Roman Fort at Százhalombatta (1993–1997). Studia Classica 3. Budapest.  
2007 Római kor – Limes- és helyőrségtörténet Pest megyében. In: Fancsalszky G. (szerk.): Pest megye monográfiája. I. kötet 1. rész. A kezdetektől a honfoglalásig. Pest megye régészeti emlékei. Budapest, 211–248.
- LÁNG, ORSOLYA  
2005 New Data Concerning the Diagonal Road between Aquincum and Brigetio. In: Visy, Zs. (ed.): Limes XIX. Proceedings of the XIXth International Congress of Roman Frontier Studies held in Pécs, Hungary, September 2003. Pécs, 657–666.
- LUCZENBACHER JÁNOS  
1847 A' pogány magyar sírok körül tett fölfedezései. Magyar Academiai Értesítő (Pest) 7, 282–289.
- MÓCSY ANDRÁS  
1955 Aszázhalombatta–dunafüredi római tábor és település (Roman Camp and Settlement at Százhalombatta). Archaeologiai Értesítő (Budapest) 82, 59–69.
- MRÁV ZSOLT  
2000 Érd, Ófalu, római vagy mély út. In: Kisfaludi J. (szerk.): Régészeti Kutatások Magyarországon, 2000. Budapest 2003, 134.
- MRT 5  
1979 Horváth István–H. Kelemen Márta–Torma István: Komárom megye régészeti topográfiája. Esztergom és a dorogi járás. Magyarország régészeti topográfiája 5. Torma I. szerk. Budapest.
- MRT 7  
1986 Dinnyés István–Kövári Klára–Lovag Zsuzsa–Tettamanti Sarolta–Topál Judit–Torma István: Pest megye régészeti topográfiája. A budai és szentendrei járás. Magyarország régészeti topográfiája 7. Torma I. szerk. Budapest.
- NAGY LAJOS  
1972 Adatok Fejér megye történeti-földrajzi névanyagához (Angaben zum historisch-geographischen Namensmaterial im Komitat Fejér). Fejér Megyei Történeti Évkönyv (Székesfehérvár) 6, 227–313.
- NÉMETH MARGIT  
1976 Régészeti megfigyelések az észak-keleti táborsaroknál. Előzetes jelentés (Archaeological Observations near the North-Eastern Corner of the Camp. Preliminary Report). Budapest Régiségei (Budapest) 24/1, 61–69.



- OLÁH MIKLÓS  
1938 Hungaria – Athila. Bibliotheca scriptorum medii recentisque aevorum. Budapest.
- K. PALÁGYI SYLVIA  
1992 Adatok a Savariából Arrabonába vezető római út kemenesszentpéteri szakaszának kutatásához. In: Solymosi L.–Somfai B. (szerk.), A Dunántúl településtörténete IX. Veszprém, 27–34.
- PAULOVICS ISTVÁN  
1927 A dunapentelei római telep (Intercisa). Archaeologia Hungarica 2. Budapest.  
1957 Nagytétényi kutatások. Régészeti Füzetek I:3. Budapest.
- PESTY FRIGYES  
1864 Pesty Frigyes helységnévtára, Fejér megye. Fejér Megyei Történeti Évkönyv (Székesfehérvár) 11, 161–305.
- POLGÁR IVÁN  
1932 Fejérmegye római mérőföldkövei. Székesfehérvári Szemle (Székesfehérvár) 2, 6–10.
- RAISZ KÁROLY  
1823 Az Útakkal elmés igazgatásáról egy szó. Tudományos Gyűjtemény (Pest) 7/5, 19–43.
- REDŐ, FERENC  
2005 The Kerka Valley in the Roman Age. Antaeus (Budapest) 28, 101–115.
- RFiZ  
1975 Römische Forschungen in Zalalövő 1975. Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungaricae (Budapest) 29, 209–279.  
1976 Römische Forschungen in Zalalövő 1976. Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungaricae (Budapest) 30, 350–430.  
1977 Römische Forschungen in Zalalövő 1977. Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungaricae (Budapest) 31, 357–390.  
1978–1979 Römische Forschungen in Zalalövő 1978–1979. Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungaricae (Budapest) 33, 273–346.  
1982–1983 Römische Forschungen in Zalalövő 1982–1983. Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungaricae (Budapest) 41, 405–433.
- RÓMER, FLÓRIS  
jkv. Rómer Flóris jegyzőkönyvei. Kézirat, Forster Gyula Nemzeti Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ Tervtár.  
1878 Résultats généraux du mouvement archéologique en Hongrie. Congrès international d'anthropologie et d'archéologie préhistoriques. Compte-rendu de la huitième session à Budapest 1876. Second volume. I. partie. Budapest.
- SEIDL, JOHANN GABRIEL  
1853 Beiträge zu einer Chronik der archäologischen Funde in der österreichischen Monarchie. Archiv für Kunde Österreichischer Geschichts-Quellen (Wien) 9, 81–168.
- SRH  
1999 Scriptores rerum Hungaricarum tempore ducum regumque stirpis Arpadianae getarum. Vol. I–II. Budapest.
- SZABÓ MÁTÉ  
2014 Római út Érd határában (Roman Road on the Confines of Érd). In: Rajna A. (szerk.): Múltunk a föld alatt. Újabb régészeti kutatások Pest megyében. Ferenczy Múzeum Kiadványai, A sorozat: Monográfiák 1. Szentendre, 87–93.
- SZILAS GÁBOR–M. VIRÁG ZSUZSANNA–BESZÉDES JÓZSEF  
2010 Középső újkőkori, késő avar telepnyomok és a limesút részlete az M0 autópálya Budatétény–Növény utcai csomópontjának feltárásán (Middle Neolithic, late Avar settlement traces and a segment of the limes road from the excavation of the Budatétény–Növény Street junction of the M0 motorway). Aquincumi Füzetek (Budapest) 17, 87–111.
- SZIRMAI KRISZTINA  
1984 Beszámoló a budatétényi római kori telep feltárásáról. II. rész. 1974–1977 (Bericht über die Ausgrabung der römer Siedlung in Budatétény. II. Teil. 1974–1977). Budapest Régiségei (Budapest) 26, 153–182.
- SZŐNYI ESZTER  
1999 Római kori útadatok Győr megyében (Added Data to Ancient Roman Roads in Győr County). Arrabona (Győr) 37, 83–98.
- THURÓCZY, JÁNOS  
1985 Chronica Hungarorum. I. Textus. Bibliotheca scriptorum medii recentisque aevorum. Series nova. Tomus VII. Budapest.
- VÁAMOS GÁBOR  
2000–2001 Növényjelenségek a Borostyánkő út magyarzecsödi szakaszán. Savaria (Szombathely) 25/3, 201–234.

## VISY ZSOLT

- 1978 Pannóniai limes-szakaszok légifényképeken (Pannonische Limesabschnitte auf Luftaufnahmen). *Archaeologiai Értesítő* (Budapest) 105, 235–259.
- 1980 Római jelzőtoronyok és a limes-út Intercisa térségében (Römische Wachttürme und die Limesstrasse im Raum von Intercisa). *Archaeologiai Értesítő* (Budapest) 107, 166–175.
- 2000 A ripa Pannonica Magyarországon. Budapest 2000.
- 2011 A Danube Limes program régészeti kutatásai 2008–2011 között (The Danube Limes Project Archaeological Research between 2008–2011). Pécs.

## ZÁBORSZKY MIKLÓS

- 1985 Érd. Fejér Megyei Történelmi Évkönyv (Székesfehérvár) 16, 187–247.

## ROMAN ROAD ON THE CONFINES OF ÉRD

GÁBOR VARGA

Máté Szabó excavated the site of Érd, Római út (Roman Road) in 2012 and published his results in 2014 (SZABÓ 2014). He concluded that the excavated remains of the road can be dated to the Roman Age. I collected all the available former data of the site in order to examine this dating of the remains.

The history of the road can be drawn on the base of the sources and the archaeological literature as follows. The Roman age road was in function in the Middle Ages. Its condition became so weak until the first half of the 18th century that a new path came into use (Postal road).

This later mentioned road also decayed, so Fejér County suggested to build a new road in the line of the Roman Road in 1814 (*Fig. 6, 1–2*). The section of the new road in Érd was finished in 1818. Because other sections of the road lay in the floodplain of the Danube, a new road was built again before 1837. Today this later one is the main road Nr. 6.

Archaeologists investigated the site first in 1847. The first who mentioned the pavement of the road was Flóris Rómer in 1867. It is possible that ten or twenty-seven years after the abandonment of the road its pavement built in 1818 was misinterpreted as a Roman Age one.

The only one who investigated and published the layers of the road is Máté Szabó. The base of the road was dug into the subsoil. It is soil mixed with lime. On both sides of the base there are edges of the road which are made of stone and gravel. The space between the edges

is filled with gravel. On the gravel there was a band of loess and a recent burnt layer. The road has one ditch on his east side. There are no traces of the renewal of the road.

Recent metal objects were found on the top of the gravel layer and in the burnt layer. In the east edge of the road metal objects of unknown age were found. One piece of Roman age boot nail was found in the ditch.

The excavated Roman age roads have a different structure (*Fig. 9–12*). The roads were built on the humus or the subsoil, but were never deepened into the surface. Several roads have no base, simply consist of one beaten gravel layer. If there is a base of the road, it was made of sand or stone, but never of soil mixed with lime. The edge of the road is also unique. Carved stones used as a curb appear only in paved roads, which were built only in some built-in area of the towns and forts.

The roads built in the 19th century also differ from the one excavated in Érd. Only a few of them have a deepened base, the edges involve the base and the base are made of stone (*Fig. 13*).

On the base of the sources it is clear that on the path of the Roman road a new road was built in the 19th century. Because the excavated road has a single phase and its structure suits neither Roman age nor recent structures, I think that we still have to be dubious in the dating of the pavement of the „Roman road” of Érd.