



⊕ SZÖVEG ÉS KÉP: SZIGETI-BÖRÖCZ FERENC

MESÉL AZ ERDŐ ÚTBA SŰRÍTETT TÖRTÉNELEM

A Visegrádi-hegységben, a Két-bükkfa-nyereg közelében, az avarban fekve próbálom lefényképezni a Római úton található egyik követ, amelybe fél-reérhetetlenül vályút mélyítettek az évszázadok során a szekerek. Lenyűgöző látvány, szívdobbantó érzés: mintha magával a történelemmel találkoznék az erdő közepén! Lelkesedésemet szemmel láthatólag nem is érti pár terepfutó, akiknek valószínűleg én magam is csak egy pluszakadály vagyok

Erdei-mezei ösvényeket, szekérutakat járva gyakran ábrándozom el azon, vajon kik, milyen emberek járhattak előttem, milyen sorsok keresztezték itt egymást, milyen titkok rejtőznek az út mentén? A legtöbb esetben persze csak a fikció adhat választ erre, ellenben számos, a történelemtudomány vagy csak a színhagyomány által megnevezett ősi ösvény és turistaút az útba és időbe sűrítve villantja fel egy-egy tájegység történelmének érdekes epizódjait, a tájegység karakterét.

Ókori nyomvonalon

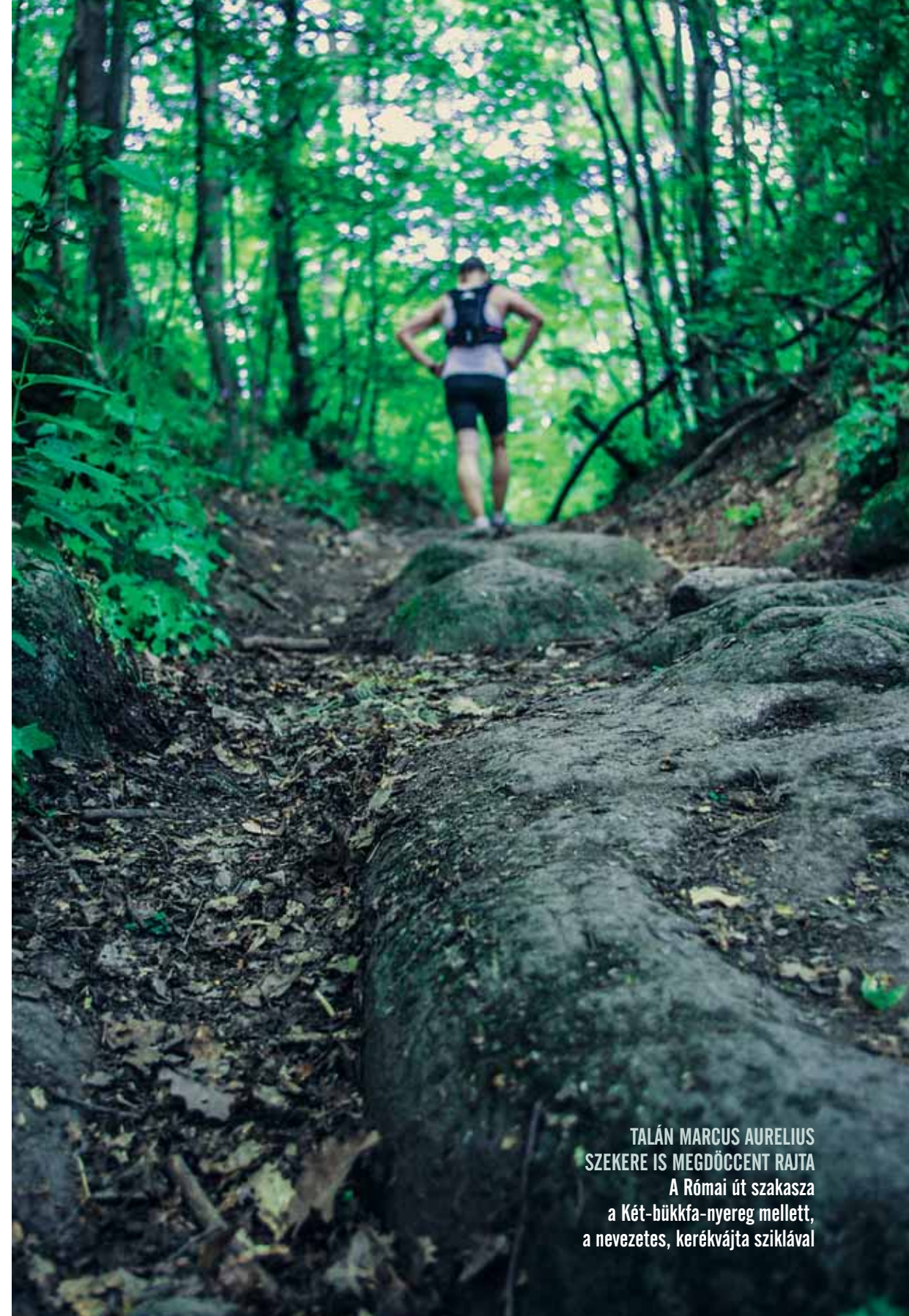
Azt például biztosan tudjuk, hogy a dunai limes mentén, az őrtornyok és települések között a rómaiak kiterjedt úthálózatot építettek, s a tudatosan tervezett, legtöbbször alapozott, sőt, sok esetben burkolt utak nyoma nemcsak légi felvételeken látszik a szántóföldeken végighúzó, szétszántott kavicsos sáv formájában, hanem több helyen, például az Esztergom melletti Hidegtelek-kereszt oldalában közvetlenül látható maga az út is. Sőt, hadiútrendszer hálózta be a Pilit és a Visegrádi-hegységet is, amely gyors csoportmozgást tett lehetővé a barbárok által támadott Duna-szakaszok között. Azt is tudjuk, hogy Marcus Aurelius a solvai (Esztergom) táborban írta meg híres elméleteit, biztos járt tehát azon az úton is, amely Aquincumot kötötte össze Solvával, s átvezetett a Két-bükkfa-nyergen. Ennek egy szakaszát a térkép Római útként jelöli, ahol egy-egy ponton a laikus, de figyelmes szemlélő is felfedezheti a régi korok egyedülálló nyomait. Még az sem kizárt tehát, hogy Marcus Aurelius szekere is megdőccent azon a kövön, amelyet lefotóztam.

A híres Borostyánút Szombathely környékén rekonstruált, egyedülálló módon megmaradt szakaszain túl rómaiak nyomát (is) taposhatjuk többek között a Nagykovácsiból Perbál felé vezető, már a római kereskedők által is használt Fehér úton, vagy Piliscsév határában, ahol a Szent Orbán-szobor alapjául szolgáló római határkő arról tanúskodik, hogy egykor itt futott az Aquincum–Brigetio (Szőny)-útvonal.

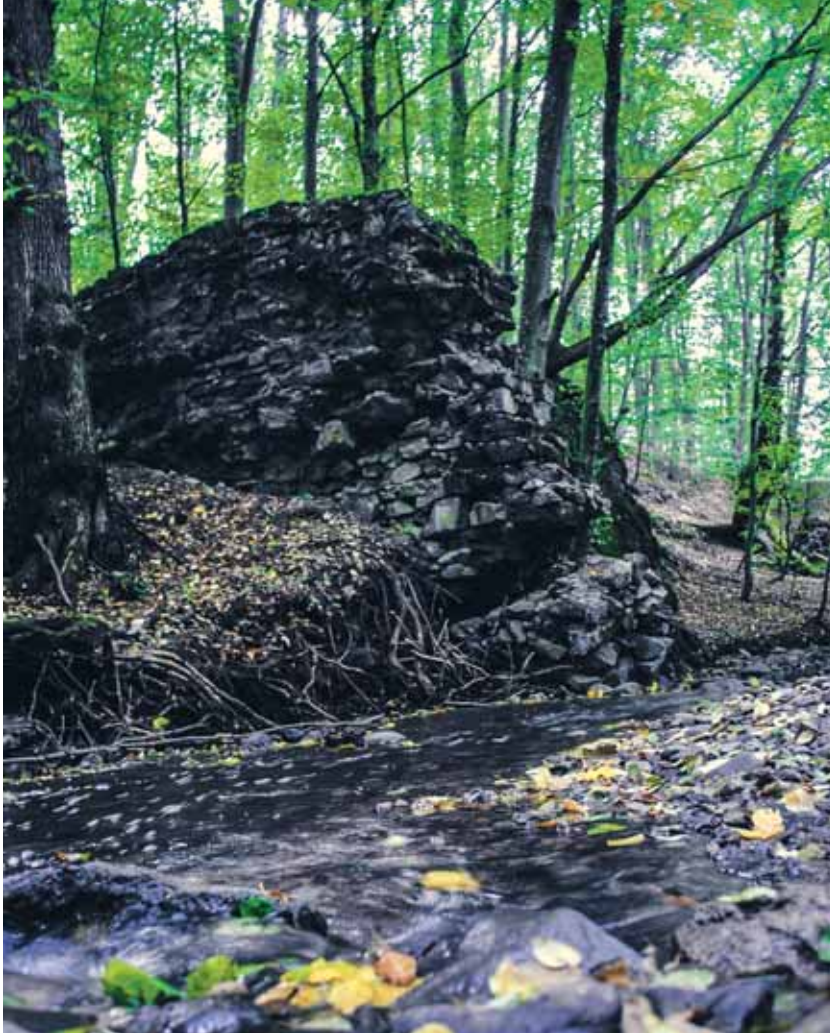
Marcus Aurelius a solvai (Esztergom) táborban írta meg híres elméleteit, biztos járt tehát azon az úton is, amely Aquincumot kötötte össze Solvával, s átvezetett a Két-bükkfa-nyergen



LÉGIÓK KOPTATTÁK FÉNYESRE
Római út maradványa Aquincumban



TALÁN MARCUS AURELIUS
SZEKERE IS MEGDÖCCENT RAJTA
A Római út szakasza
a Két-bükkfa-nyereg mellett,
a nevezetes, kerékvájta sziklával



HAZÁNK LEGRÉGEBBI VÍZDUZZASZTÓ KÖGÁTJA

a Tokaji-hegység mélyén, az Ósva-völgyben. Jóval később, Telkibánya bányászati aranykorának leáldozásával, az itt található erdők feltárására épült meg a kisvasút, amelynek nyomvonalán ma az ún. Hatvanasi út kanyarog

Középkori ösvények

Nehezebb helyzetben van a történelemtudomány a középkori utakkal: mivel a római településhálózat gyökeresen különbözött a középkoritól, a római utaknak később csak ritkán, legfeljebb egyes szakaszait használták közlekedésre. A tervezett, tudatosan épített római utakkal szemben a középkori utak legtöbbször egyszerűen kitaposott, kijárt földutak voltak, nyomvonaluk dokumentálásához az ásások, terepbejárások mellett számos egyéb forrás (településnevek, korabeli oklevelek és térképek vizsgálata) bevonása szükséges.

Legjellegzetesebb, s talán legismertebb középkori utunk a Bakony rengetegén vezet át. A Bakonybél környékén rekonstruálható, 1702-ben épült Barátok útja a béli monostort kötötte össze anyaintézményével, a pannonhalmi főapátsággal. Az út misztikumát nemcsak a gyönyörű bükkerdő „katedrális”, hanem az út mellett található, Közép-Európa legnagyobb halomsírmezőjének számító Százhalom is fokozza.

A tervezett, tudatosan épített római utakkal szemben a középkori utak legtöbbször egyszerűen kitaposott, kijárt földutak voltak, nyomvonaluk dokumentálásához az ásások, terepbejárások mellett számos egyéb forrás bevonása szükséges.

Célszerű utakon

A hagyomány által megőrzött elnevezések leggyakrabban az utak egykori használatára vonatkoznak.

A térképeket böngészve azonban nem kell történelemtudósnak lennünk ahhoz, hogy rájöttünk, egy-egy út honnan is kapta nevét, hiszen a hagyomány által megőrzött elnevezések leggyakrabban az utak egykori használatára vonatkoznak.

A nem is oly régen még sokkal szélesebb körű állattartásra utaló nyomok a térképen (országszerte jellemzően) csordaút vagy hajcsárút névvel jelölt faluszéli utak. Szintén a mezőgazdasági használatot jelzik a sok helyütt megtalálható malomutak: a ma is jó minőségű erdei járatok a „száraz” falvakat kötötték össze a bővizű patakok mellett üzemelő malmokkal. Elsősorban középhegységeinkben lelhetjük meg a szénahordó utakat: ezek a falvakhoz tartozó egykori kaszálórétkezekhez vezetnek.

A kereskedelmi utak nyomaira is gyakran rábukkanhatunk Kárpát-medence-szerte. A kinyomozható vásár- és postakocsiutak, egykori országutak mellett a sóutak például a só középkorban betöltött igen jelentős gazdasági szerepét villantják fel. És természetesen sok helyütt találkozhatunk borhordó utakkal is. Alighanem a legismertebbek a Kárpátok hágóin Tokaj irányából Lengyelország felé tartó utak, hiszen a déllengyel városokban volt a tokaji bor egyik legnagyobb piaca, míg számos város az árumegállító jogának és a tokaji bornak köszönhetően gazdagodott meg a középkorban. Több galíciai városban (pl. Gorlice, Biecz) még ma is „Magyar utcának”, azaz Ulica Węgierskának nevezik a délre kivezető utat... De a napjainkban már nem elsősorban boráról ismert Dunakanyarban, egészen pontosan Kosd mellett, a Naszály oldalában is vezet Borhordó út, melyen lovas kocsik szállították egykor a bort a dunai berakodás, illetve közvetve a bécsi piac irányába.

A legtöbb erdei út múltja mégis az iparhoz, a bányászathoz, s leginkább a fakitermeléshez kapcsolódik. A Vértesben álló egykori erdőtelep, Kőhányáspuszta és a mellette található Kő út neve sokat elárul a hely múltjáról.

FEHÉR SZÍNÉRŐL KAPTA A NÉVÉT

a Nagykovácsi és Perbál között haladó Fehér út, a dolomitba taposott járat

(lent)



Vasutak mentén

Az 1867-es kiegyezést követő gazdasági fellendülés nyersanyagigényének fedezése, az értékes faállomány kitermelése érdekében a 19. század végén és a 20. század elején számos rönkszállító – kezdetben lóvontatású – kisvasút épült középhegységeinkben. A kivágott, vagy éppen kíméletlenül tarra vágott erdőrészek faanyagának elszállítását követően a vágányokat felszedték és áttelepítették egy másik völgybe. A megmaradt, elegyengetett nyomvonalakat a későbbiekben jórészt az erdei, erdészeti földutak építéskor hasznosították. Hegyvidékeinken sok hasonló földutat találunk, az egyenes, szép útvonalvezetés mellett a néhány helyen megmaradt hidak is az egykori gazdasági múltrol regélnek (jól kivehető nyomvonal például a Hatvanasi út a Tokaji-hegységben, amelynek vonalán, Gönc és az Ósva-völgy között 1928 körül rakták le a síneket).

Az erdei utak „történelme” sokszor az országos történelem kicsinyített mása. A Diósjenő fölötti Závóz nyergén keresztül például már a középkorban is fontos kereskedelmi útvonal kelt át a Kemence-patak völgyébe. A jó adottságú utat értelemszerűen kihasználták később az erdőgazdálkodás során is, erre fűzték fel a hegység belsejébe induló szekérutakat. A mai térképeken is sok hasonló, névvel ellátott, jó minőségű egykori szekérutat találunk országszerte. Az ősi út Diósjenő felől Závózra szerpentinező makadámúszakasza pedig már „uradalmi” időkben készült, az utolsó helyi erdőbirtokos, özv. Sváb Sándorné építette az 1920-as évek második felében. Ebben az időben itt is keskeny nyomtávú vasút vitte le az erdőbirtokon kitermelt fát a rakodóig, majd innen fuvarozták tovább a településekre vagy a vasút irányába. A Závózra tartó, ősi út aztán az első bécsi döntést követően fontos hadászati útvonallá vált, szükség mutatkozott egy jól járható műútra a térségben. Olyannyira, hogy a ma Hadiútként is ismert műút két hét alatt készült el – több ezer ember munkájával.

A kivágott, vagy éppen kíméletlenül tarra vágott erdőrészek faanyagának elszállítását követően a vágányokat felszedték és áttelepítették egy másik völgybe.

ESZTERGOM ÉS A DUNA A HELEMBAI-HEGYSÉG FELŐL

A Duna vonala, az egykori dunai limes mentén, az őrtoronyok és települések között a rómaiak kiterjedt úthálózatot építettek. Nemcsak az őrtoronyok és egyéb épületek, de maga az egykori út is számos helyen rekonstruálható

(jobbra)

AZ EGYKORI BORSZÁLLÍTÓ ÚT MENTÉN

Tél végi táj az Alacsony-Beszki-dekben, Nowica határában (Lengyelország)



TREND FM
RÁDIÓPROGRAMKÖZÖSSÉG
CSÜTÖRTÖKÖNKÉNT 16.35-KOR
A rádióban vendégünk a témáról:
SZIGETI-BÖRÖCZ FERENC
Korábbi műsoraink meghallgathatók:
www.trendfm.hu

A 20. század lenyomata

A grófok és erdőuradalmak korát sok-sok út neve idézi meg napjainkban is. Ha már a Börzsönyben járunk, itt van például a hasonló nevű vadászkastélyba vezető Wenckheim út, ami azért is érdekes, mert egyedülálló módon gr. Wenckheim József még kis leszállópályát is építtetett repülőgépjének a Csurgó-fejezet-hegy lapos tetején.

Diósjenő fölött egy másik érdekes névvel találkozunk: Ételhordó út. A község utolsó földesurának özvegye, Herzog Irén az egykori nyír-réti kastélyban töltötte a vadászidényeket, s Diósjenőből ezen az úton hordták fel társasága számára a friss ételeket... A sokatmondó zempléni Ínséges utat pedig a gazdasági világválság idején építtette gróf Károlyi István, aki így biztosított munkalehetőséget a környékeliek számára. Előírása szerint minden család egy főt adhatt az építkezéshez.

Az elmúlt évtizedekben is születtek érdekes, korokról sokat mesélő utak. Sopron felett több helyen ma is járható az egykori határzár nyomvonala, amely

A sokatmondó zempléni Ínséges utat a gazdasági világválság idején építtette gróf Károlyi István, aki így biztosított munkalehetőséget a környékeliek számára.

szürke katonabakancsok és a legkülönbözőbb, itt fordulópontra vevő emigránsorsok történetét eleveníti fel. Kesztyűc felől a Postás út vezet Pilisszentlélekre: egészen az 50-es évekig ugyanis ezen a gyalogúton járt a mindenkor postás (legutoljára Bodacz István, külterületi kézbesítő). Ma már közúton érkeznek a postai küldemények, de a gyalogút ma is viseli eredeti nevét.



Legendák nyomában

Visegrád fölött találjuk a Király utat: a hagyomány szerint erre jártak a királyok a középkorban a Fellegvárból a kékesi vadászlak (Pilisszentlászló) érintésével Budára, Mátyás nyéki vadászkastélyába. A Bükk ma is híres útja a Török út. A Bükköt Egerből Diósgyőr irányába átszelő öszvérutat állítólag a törökök készítették a vadonban. Az egykori somogyi betyárok világát őrzi a Zselic rengetegében megbújó, az előbbiekkal ellentétben azonban nem beazonosítható Betyárok útja, amely annyira titkos volt, hogy csak a szeretett-félt betyárok ismerték. A Diósjenő fölött található Törökasszony útja pedig a Nógrád várát Drégellyel összekötő török hírvivőről kapta a nevét.

Király út: a hagyomány szerint erre jártak a királyok a középkorban a Fellegvárból a kékesi vadászlak (Pilisszentlászló) érintésével Budára, Mátyás nyéki vadászkastélyába.

KI TUDJA, HÁNY TITKOT REJT?
Erdei út a Bükkben (balra)

HAVAS ÖSVÉNY A TÉRY ÚT MELLETT
a Visegrádi-hegységben (lent)





Nagy nevek őrzői

Az utak „névadóinak” sora hosszan folytatható lenne az út tartóközetének, vagy az ahhoz kapcsolódó földrajzi jelleg (pl. horhos út) megnevezésétől a pilisi Feketehegy északi oldalában húzódó, erősen meredek Háromszáz grádicson át híres turisták neveit viselő utakig.

Ez utóbbiak az elmúlt évtizedek szintén érdekes epizódjairól adnak hírt. A Pilis és a Visegrádi-hegység egykor legfontosabb turistaútja Klotildligetről indult Pilisszentkereszten és Dobogókőn át Dömösre. A Dobogókő–Dömös közötti szakaszt 1917–18-ban hidakkal, pihenőhelyekkel, emlékművekkel és serpentinekkel turistasétánnyá alakították, s később dr. Téry Ödönről nevezték el. Ma megkopottságában is hirdeti letűnt idők varázsát, a magyar turistáskodás aranykorát. Az 1873-ban, Európában ötödikként létrejött Magyarországi Kárpát Egyesület bölcsője ugyan a Magas-Tátra volt, de a hamar országossá terebélyesedő szervezet Budapesti Osztályának létrehozását éppen itt, Klastrompusztán határozta el többek között Téry Ödön és Thirring Gusztáv, a helyi természetjárás kialakításáért itt születtek meg az első lépések.

A turistáskodás dicső múltját eleveníti fel a Budai-hegység több pontja is, így például a Szép-völgyből az Árpád-kilátón át Hűvös-völgybe vezető, a híres Oroszlán-sziklát is érintő Glück Frigyes út. A Svábhegyi Egyesület egykori elnöke, aki az Erzsébet-kilátó megépítését is kezdeményezte, saját(!) költségén építtette ezt a pompás turistasétányt, amely ma futók és hegyikerékpárosok egyik kedvenc edzőterepe.

A megcsönkített oroszlánnál bámulom az elhúzó méregdrága bicikliket, profi futókat, kutyasétáltatókat, kiránduló családokat. A kontraszt elég nagy, tudván, hogy a közelben pár hajléktalan „nyári szállása” is megtalálható. Pénz van, szerencsére egyre többen járnak ki a természetbe mozogni, ugyanakkor furcsa, hogy turistasétányok építésére manapság csak akkor jut pénz, ha az EU támogatja.

Vajon milyen utakról fognak megemlékezni a jövő térképei napjainkból, amikor a természetben űzött sportok látszólag egyre népszerűbbek? ☺

A GLÜCK FRIGYES ÚT LEGSZEBB, LEGÉPEBBEN MEGMARADT SZAKASZA

a Kecse-hegy sziklás oldalában ma is állja mind a kirándulók, mind az idő kihívásait. Nem úgy, mint a híres Oroszlán-szikla, amelyet ugyan Glück Frigyes élethűbbre faragtatott az út kialakításakor, de 1946-ban az oroszlán fejét ismeretlenek felrobbantották

A turistáskodás dicső múltját eleveníti fel a Budai-hegység több pontja is, így például a Szép-völgyből az Árpád-kilátón át Hűvös-völgybe vezető, a híres Oroszlán-sziklát is érintő Glück Frigyes út.

Olvass újságot határokon kívül!

Azonnal elérhető online lappiac



 DIGITALSTAND

digitalstand.hu