
Úton-útfélen a Kárpát-medencében

A történelem iránt érdeklődő olvasókban gyakran alakul ki olyan kép a középkorról, melyben a falvak és városok egymástól elszigetelődött közösségek, az utak pedig – ha voltak egyáltalán – nehezen járhatók voltak. Pedig a középkor embere is gyakran indult hosszabb-rövidebb utazásokra, olykor valóban kiszolgáltatva biztonságát, árúját, javait és gyakran életét is az utakon rá leselkedő veszélyeknek. Hosszú zarándoklatokat tehetett a Szentföldre, Rómába, esetleg közelebb eső szent helyekre, vagy éppen csak állatait hajtotta fel a legközelebbi vásárba. Mindegy, milyen célra használták, az utak, az úthálózat meghatározó jelentőségű volt az ország politikai, gazdasági, vallási és mindennapi életében egyaránt.

Szilágyi Magdolna jelen kötete az antik gyökerekkel rendelkező Kelet-Közép-Európában, ezen belül a középkori Magyarországon kialakult úthálózat történetét és jellemzőit vizsgálja. Már itt, a könyvismertetés elején érdemes tisztázni, hogy az olvasó nem teljesen azt kapja, amire a cím alapján számít: az abban foglalt földrajzi behatárolás nem esik egybe a monográfia által ténylegesen vizsgált területtel. A szerző nem tesz kísérletet a kelet-közép-európai régió teljes vizsgálatára, kutatása pusztán a Kárpát-medence úthálózatának történetére vonatkozik.

A kutatási előzmények alapján megállapítható, hogy a középkori úthálózat vizsgálata mind európai, mind hazai viszonylatban nagy hagyományokkal rendelkezik. A téma hazai kutatásának gyökerei egészen a XIX. század végére nyúlnak vissza, azonban az utóbbi évtizedekben nem tapasztalhattunk komolyabb érdeklődést a középkori úthálózat iránt. Ennek magyarázatát a szerző a beazonosíthatóság és kormeghatározás nehézségeiben látja, melyek jelentősen korlátozták

az úttörténeti kutatások sikerességét, megtörve a téma hazai térhódításának lendületét. Az úttörténet tanulmányozása korábban elsősorban történeti forrásokra épült, azonban a modern kutatási módszerek megjelenésével Európa-szerte jelentős változások történtek. A meglévő, főként történeti adatokra támaszkodó kutatások és az újabb vizsgálati módszerek ötvözésével lehetővé vált a középkori úthálózat pontosabb és átfogóbb rekonstrukciója. Az utóbbi években egyre meghatározóbbá vált az a komplex kutatói szemlélet, mely a historiográfiai kutatásokat és több tudományterület kutatási eredményeit és módszereit együttesen alkalmazva igyekszik az egyes speciális kérdésekre minél pontosabb válaszokat találni. A modern módszertan többféle forrásadat kombinációjával operál, a történettudomány által felhasznált írott forrásokat jól kiegészítik a régészeti, topográfiai és helynévanyag vizsgálatából származó adatok. A régebbi szemlélettel szemben a modern, multidiszciplináris eljárások már lehetővé teszik kisebb topográfiai egységek, települések, sőt településrészek elemzését is.

Szilágyi monográfiája e sokrétű vizsgálati szempontrendszer alapján kísérli meg bemutatni a középkori úthálózat történetét. Álláspontja szerint az úttörténeti kutatásokban eddig tapasztalt nehézségek a különböző, egyenként csak korlátozott sikerrel alkalmazható forrástípusok együttes vizsgálatával hidalhatók át. Ehhez segítségül hívja a témára vonatkozó nyugat-európai, elsősorban az osztrák és német kutatók által publikált eredményeket. Közülük kiemeli *Dietrich Denecke* munkásságát, de hivatkozik angol történészek vizsgálataira is. A hazai historiográfiai előzményeket tekintve már a huszadik század első évtizedeiben elkezdődtek a középkori úthálózattal kapcsolatos kutatások. A jól azonosítható útszakaszok hiánya miatt azonban történészeink a régészet helyett elsősorban írásos dokumentumok felhasználásával dolgoztak. A kutatómódszertanban *Glaser Lajos* munkássága hozott változást, aki a Dunántúl középkori úthálózatát, az ott létesült hadiutakat vizsgálta, elsőként vetve össze a középkori iratokat a koraújkorai térképekkel és *Csánki Dezső* történeti földrajzi munkájával. A második világháború utáni időszakban

megkezdődtek a településtörténeti vizsgálatok: *Mályusz Elemér* a mezővárosi fejlődést, *Major Jenő* a faluépítési hagyományokat, *Maksay Ferenc* a magyar falvak településrendjét tanulmányozta. Fontos megemlíteni *Györffy György*nek az Árpád-kori Magyarország történeti földrajzát összefoglaló nagy volumenű munkáját is. A középkori úthálózat kutatásával kapcsolatosan *Kubinyi András* nevét kell még kiemelnünk, aki a magyar városok hierarchikus térbeli rendjét (centralitási érték, központi hely-funkció) és a mezővárosokat vizsgálta. Az ő eredményeinek felhasználásával Szilágyi fontos következtetéseket fogalmazott meg a Nyugat-Dunántúl egy jellegzetes úttípusának vizsgálatával kapcsolatosan. Érdemes megemlítenünk a történeti földrajzi kutatások új generációját képviselő *Kiss Gábor*, *Tóth Endre*, *Zágorhidi Czigány Balázs*, *Rosta Szabolcs* és *Zatykó Csilla* nevét is, akik a középkori falvakkal és ezen időszak településstruktúrájának vizsgálatával foglalkoznak.

Jelen kötet a szerző *The Árpád Period Communication Networks: Road Systems in Western Transdanubia* című, a Közép-európai Egyetemen 2012-ben megvédett PhD-dolgozata alapján készült, mely az Árpád-kori Nyugat-Dunántúl úthálózatával foglalkozott. Szilágyi Magdolna korábbi kutatásainak időbeli és térbeli kiterjesztésével, az eredeti kézirat felépítését részben átdolgozva tágabb kontextust ad a témának. Ehhez felhasználja a Nyugat-Dunántúl és Kelet-Közép-Európa ide vonatkozó középkori írott forrásait arról, hogyan élt tovább a korábbi római tartományok (elsősorban Pannonia) úthálózata a középkorban. A szerző célja a középkori utak tulajdonságainak és sokféleségének bemutatása. A téma azért nagy jelentőségű, mert a középkori úthálózat a korabeli településrend fundamentumát jelentette, lehetővé téve többek közt a kereskedelmet és az utazást az egyes országok, országrészek, régiók, és kisebb-nagyobb települések között. Szilágyi monográfiája az alapvetően történettudományi, régészeti, nyelvészeti és örökségvédelmi tárgyú munkák kiadására szakosodott *Archeolingua* kiadó gondozásában, önálló kötetként jelent meg. Jelen monográfia elkészülte óta számos további publikációt készített a római és középkori úthálózat témakörében: a középkori

Dunántúl római úthálózatával foglalkozó írása önálló, magyar nyelvű tanulmányként is megjelent.¹

A kötet szerkezetét tekintve három fő fejezetből áll. A bevezető részben a kutatástörténet ismertetése után a középkori úthálózat vizsgálatahoz használható források bemutatása következik. A témához főleg okleveles források, kora újkori és későbbi kézíratos térképek valamint a régészettudomány módszerével megszólítható adatok használhatók fel. Az okleveleket hazánkban az 1970-es évektől kezdték csak bevonni az ilyen jellegű kutatásokba, melyeknek elsősorban a preambulumaikból derülnek ki fontos információk a birtokpercek, birtokba iktatások alkalmával. E dokumentumok azért jelentősek, mert gyakran találhatunk bennük utalásokat a szóban forgó birtok határát jelképező utakra is. Az első példa erre a tihanyi apátság alapítólevele, melyben említést tesznek a Fehérvárra vezető katonai útvonalról. Emellett hatalmaskodások ügyében keletkezett panaszevelekben is rendszeresen található utakra vonatkozó adatok. A térképek alkotják a források második csoportját, melyek közül kronológiai értelemben a Lázár deák által készített jól ismert térkép a legelső. Annak ellenére, hogy a rajta található földrajzi neveknek köszönhetően fontos adatokat tartalmaz, az úthálózat kutatásához sajnos nem szolgáltat kellő mennyiségű és pontosságú információt. Ebben a kérdésben jelentős változást hozott a Habsburg Birodalom Első és Második Katonai Felmérése, melyek 1763–1787 és 1806–1869 között zajlottak le. Az ezek alapján készült térképek már sokkal megbízhatóbb forrást jelentenek, az általuk szolgáltatott helynévanyag és részletek alapján már az utak rekonstruálása is lehetséges. A XVIII–XIX. században készült kézíratos térképeken, és az 1850-es évek kataszteri térképein olykor már az utak nevei is szerepelnek. A szerző képekkel is illusztrálja e forráscsoport minden általa említett elemét, így az olvasó láthatja, hogy a XVIII–XIX. században készült, részlet gazdag kartográfiai munkák valóban nagy előrelépést jelentettek a korábbiakhoz képest. Az utolsó forrástípusként felsorolt régészeti vizsgálatok csupán korlátozott mennyiségben szolgáltatnak a témához adatokat, amire a szerző a győri, soproni, kőszegi utcák feltárásait hozza fel példaként.

¹ Szilágyi Magdolna 2014: Római utak a középkori Dunántúlon. *Történelmi Szemle* 56. (2014) 1–25.

A kötet második, egyben rendkívül fontos következtetéseket tartalmazó nagyobb egysége a római időktől követi nyomon a középkori útfeljődést. Ebben a szakaszban Szilágyi kitér a római kori Pannonia úthálózatára, a római utak anyagára és szerkezetére, illetve – Sopron és Szombathely példáján – a római kori településszerkezetre is. Az első római utak Pannonia provincia déli és nyugati határain épültek ki a hódítást követően, elsősorban katonai célból, majd a keleti határ mentén, mely egyben a Római Birodalom határa is volt. Utolsóként egy északkelet-délnyugat irányú út készült el, mely a Dunántúlt átlósan szelte át. Ezek az első utak határozták meg a régió későbbi településszerkezetét és úthálózatát. A római úthálózatot tárgyaló szerkezeti egység egyik hangsúlyos kérdése a római utak középkori elnevezéseinek az oklevelekben történő előfordulása. Szilágyi az utak nevének ügyében *Glaser Lajos* vonatkozó kutatásaira² támaszkodik, aki a római utak fennmaradt részeinek jellemzőit, ezen belül azok anyagát vizsgálta. Érdeklődése középpontjában az *öttevény* elnevezésű utak álltak. Ezt az úttípust elemezve Szilágyi egyetért Glaser azon álláspontjával, miszerint ezek jelenléte csak a Nyugat-Dunántúlon mutatható ki. A későbbi nyelvészeti és régészeti vizsgálatok eredményei szintén hozzájárultak Szilágyi azon megállapításához, hogy az elnevezés magyarázata az út anyagában keresendő, mivel a kavics, mint az úttöltések építőanyaga a folyók hordalékaként nagy mennyiségben hozzáférhető volt a régióban. Emellett a szerző azt is kiemeli, hogy a Dunántúl keleti részén az építés módja eltérő volt, ott a legtöbb esetben a zúzott kő alkotta a töltést – innen származik a *kövesút* megnevezés –, kavicsot pedig csak a felületére terítettek. Ezt római kori útfeltárásokról készült fényképekkel szemlélteti.

A római utakkal kapcsolatban Szilágyi további két fontos problémakört vizsgál: elsőként azt, hogy hogyan határozta meg a római kori településstruktúra a Pannonia területén kialakult városok szerkezetét és középkori úthálózatát, másodsorban pedig azt, hogy a középkori városokon kívüli utak hogyan feleltethetők meg a korábbi úthálózatnak. Ezeket a kérdéseket két római kori város, Szombathely és Sopron példáján elemzi. A két településre egyaránt jellemző, hogy elhelyez-

² Glaser Lajos: A római utak nevei középkori okleveleinkben. Magyar Nyelv 27. (1931) 317–319.

kedésüket a rajtuk keresztülvezető Borostyánút határozta meg, azonban lényeges különbségeket találunk történelmükben és a kontinuitást érintő kérdésekben. A szerző a két város településszerkezetét az azokban végzett régészeti feltárások alapján ismerteti, melyet fényképekkel és ábrákkal tesz szemléletesebbé. Szombathely esetében Szilágyi megállapítja, hogy bár a lakosság feltehetően folyamatosan cserélődött a római fennhatóság megszűnését követően, a város végig lakott volt a vizsgált időszakban. A római kori településszerkezet határozta meg a város Árpád-kori morfológiáját is, hiszen a középkorban még meglévő római kori épületek romjai szolgálták a későbbi, Árpád-kori településszerkezet alapjául. A késő középkorban a római falak mentén épültek meg az új városfalak és kapuk is. A település topográfiájának igazodása a római kori város felépítéséhez magával hozta a római utak középkori továbbélését is. Szombathellyel ellentétben Sopront csak a római adminisztráció összeomlása utáni másfél évszázadban lakták, ugyanis az avarok 568. évi betörését követően a város közel négy évszázadra elnéptelenedett. A X. század elején a Nyugat-Dunántúlon letelepedő magyarok mindössze egy üres falgyűrűt találtak az egykori Scarbantia helyén, ez azonban alapjaiban meghatározta a település későbbi struktúráját. A szerző a római utak városokon kívüli továbbélésével kapcsolatosan is érdekes eredményekkel szolgál. A források három úttípust különböztetnek meg: a kőtömbökkel illetve kavicssal borított, valamint a földutak csoportját. Azon kívül, hogy a középkorig fennmaradt római utak általában továbbra is fontos elemei voltak a közlekedésnek és az áruszállításnak, sok esetben olyan mértékben megrongálódtak az idők folyamán, hogy egyes szakaszaik szekerekkel járhatatlanokká váltak. Ezért a meglévő, ám rossz állapotban lévő régi út mellett gyakran jöttek létre új utak, amelyek kedvező időjárási körülmények között alkalmasabbak voltak a közlekedésre. A korai Árpád-kori központok általában a római főutak mellett létesültek. A szerző megemlíti, hogy a római kori és a középkori úthálózat sok esetben nem felel meg egymásnak, amire a gazdasági, természeti és egyéb körülmények változásai adhatnak magyarázatot. Ezek hatására ugyanis új utak jelenhettek meg, míg más utakat elhagyhattak, mindemellett a domborzathoz való alkalmazkodás is meghatározta az útvonalak alakulását. A római kori

utak, vagy azok még fellelhető maradványai az oklevelek tanúsága szerint a középkorban sok esetben birtokhatárként is szerepeltek.

A kötet harmadik és egyben igen hangsúlyos fejezete a középkori utak terminológiájával, csoportosításával és jellemzésével foglalkozik, elsősorban XI–XV. századi, Vas, Sopron és Zala megyei írott dokumentumokra támaszkodva. Ahhoz, hogy a kutatást az egész Kárpát-medencére kiterjeszthesse, a forrásokban előforduló útelnevezések esetlegessége miatt a Magyar Királyság más részein előforduló neveket is fel kellett használnia. Szilágyi az utak rekonstruálását és jellemzőik feltárását az okleveleken kívül térképi, helynévtani adatok, továbbá régészeti és néprajzi párhuzamok segítségével igyekezett megoldani. Az úthierarchia négy szintjét különbözteti meg: 1. országos szint, 2. tartományi szint, 3. regionális szint, 4. helyi szint. Az ezekbe a kategóriákba besorolt utak között lehettek és voltak is átfedések, használatuk célját tekintve egy út több funkciót is betölthetett, megnevezésük ezért sok bizonytalanságot takar. A középkori utak azonosítását és tanulmányozását érintő kérdések tisztázására a témát kutatók segítségül hívhatják egyebek mellett a tájrégészet eszköztárát és eredményeit. Szilágyi egy remek táblázatban foglalja össze a középkorban és kora újkorban *út* jelentéssel előforduló különböző terminusokat. A jogi szempontú kategorizáláshoz Szilágyi az angol *Leges Henrici Primi* (1115 körül), a clermont-en-beauvaisis-i *Coutumes de Beauvaisis* (1238 körül) és szászországi *Sachsenspiegel* (1220–1235 körül) című nyugat-európai törvénygyűjtemények ide vonatkozó rendelkezéseit hívja segítségül, sorra véve a különböző jogi kategóriába tartozó utakat. Ezek alapján megkülönbözteti a római jogban gyökerező *via publica*, *via communis* és *via privata* megnevezésű jogi kategóriákat, melyek mentén a magyar oklevélanyagban használt egyéb terminusok (*libera via*, *via regis*) jogi háttérének tisztázására is törekszik. Ennek az alfejezetnek külön részeként tárgyalja az utak legális és illegális voltát. Mivel gyakran létesültek új utak a már meglévő, gyakran erősen megrongálódott utakkal párhuzamosan, hangsúlyos kérdésé vált e jelenség szabályozása. Az újonnan létrejött utakon (*via falsa*, *via sinistra*) ugyanis egyrészt a király nem tudta biztosítani az utazók, kereskedők biztonságát, másrészt a rájuk kivetett illetékek beszedése is lehetetlenné válhatott a királyi kincstár számára. A szerző, *Weisz Bog-*

lárka vonatkozó kutatásai³ alapján rendszerezi a közlekedési vámokat, melyeknek ez alapján két csoportját különböztethetjük meg: a szárazföldi és vízivámokat. A szárazföldi vámok kategóriájába tartoztak az útvámok, a vízivámokhoz pedig a híd- és révvámok sorolhatók. A korszak úttípusainak hierarchiája, az azokra jellemző használati és birtokjog mellett kiemelt fontosságú az utak funkcionális csoportosítása is, mely alapján rendkívül változatos képet kaphatunk az utak sokféleségéről: a szerző részletesen bemutatja például a zarándokutakat, kiemelve azok jelentőségét a hazai úttörténetben. Részletes, térképekkel illusztrált leírást találunk az európai zarándoklatok történetéről, és az akkor használt útvonalokról, melyeknek külön megnevezéseik voltak. Magyarországon ez nem volt jellemző, azonban a hazai zarándokút egyike volt legrégebben épült útjainknak, mely bekapcsolódott az Európán átívelő zarándokút-hálózatba is. A zarándokutak mellett olvashatunk katonai utakról, és a kereskedelem során használt nagyobb és kisebb távolságokat összekötő utakról is. Szilágyi a kereskedelmi utak három szintjét különíti el: a nemzeti (különböző külföldi kereskedelmi központokba történő szállítás útvonalai), a provinciális (a só és a bor belföldi szállítására használt utak) és a regionális (a piacos helyeket egyéb településekkel összekötő) utak szintjét. A sóutak, a borszállító utak és a vásárutak jelentőségét hangsúlyozva kiemeli az erdélyi bányákból származó só és a szerémségi bor szállítására használt legfontosabb vízi és szárazföldi útvonalakat. A vásárok (heti, napi, éves) és a vásártartási jog történetét azok Árpád-kori kezdeteitől tekinti át, a vásárutakat a piacos helyek és a többi települést összekötő utakként definiálva. A magyarázathoz mellékeli Kubinyi András vonatkozó tanulmányában⁴ közölt térképi ábrázolását is a magyar városok piacörzeteiről. Mindezek mellett a mindennapi életben használt, rövidebb és csak helyi jelentőséggel bíró utakat is számba veszi, külön kategóriákba sorolva az egyházi, mezőgazdasági és az ipari nyersanyagok szállítására használt utakat.

A kötet utolsó, összefoglaló szakaszában a szerző hangsúlyozza, hogy ugyanaz az úttípus megjelenhet különböző neveken is a közép-

3 Weisz Boglárka: *A királyketteje és az ispán harmada. Vámok és vámszedés Magyarországon a középkor első felében.* Budapest, 2013.

4 Kubinyi András: *A középkori Magyarországi városhálózat hierarchikus térbeli rendjének kérdéséhez. Településtudományi Közlemények* 23 (1971) 58–78.

kori írott forrásokban. Ezen kívül kiemeli a legfontosabb különbségeket a Római Birodalom és középkori Magyar Királyság útfejlődése között. Míg a római úthálózat kiépülése a birodalom expanzióját és a meghódított területek feletti ellenőrzést szolgálta, a középkori Magyarország útfejlődése az ország politikai, katonai és gazdasági érdekei mentén történt. Fontos tényező volt továbbá az is, hogy az utak jogilag szorosan kapcsolódtak a földbirtok tulajdonosához.

Jelentős kutatómunka eredményét tartja kezében az olvasó Szilágyi Magdolna monográfiáját lapozgatva. A kötet érdemei közül talán a legfontosabb, hogy a történeti földrajz eddig elért eredményeit a modern vizsgálati eljárásokkal ötvözve, valamint a történeti adatokat más, azokat kiegészítő forrástípusokkal együttesen felhasználva sikerült új eredményekkel gyarapítani az úttörténetet érintő eddigi kutatásokat. Szilágyi Magdolna munkája széleskörűen alkalmazza a középkori úthálózat kutatásához szükséges stúdiumok óriási hazai és külföldi szakirodalmát, de egyúttal a vonatkozó középkori oklevélanagra és más típusú írott források adataira is biztosan támaszkodik. A kötet térképekkel, ábrákkal, fényképekkel gazdagon illusztrált, melyekkel szemléletesen mutatja be a vizsgált témakört. A monográfia nagyban hozzájárul a középkori Magyarország településtörténetének és úthálózatának rekonstrukciójához. A középkori magyar utak rendszerének ilyen részletes jellemzése és azok jogi, gazdasági és katonai kapcsolódásainak bemutatása új szemszögből enged rálátást a közép- és kora újkorai magyar történelem számos aspektusára is, kiegészítve eddigi ismereteinket.

Összességében elmondható, hogy a disszertáció látószögének kiterjesztésével egy, a Kárpát-medence egészére összpontosító vizsgálat született, melyet nemcsak a téma későbbi kutatói forgathatnak haszonnal, hanem a szélesebb olvasóközönség számára is számos érdekes információt nyújthat.

Magdolna Szilágyi: *On the Road. The History and Archaeology of Medieval Communication Networks in East-Central Europe.* (Series Minor 35.) (Az utakon – A középkori közlekedési hálózatok története és régészete Kelet-Közép-Európában) Archaeolingua, Budapest, 2014. 254 o.

Majláthné Sipos Csilla