

KÖZÉPKORI UTAK A DUNÁNTÚLON – RÉGÉSZETI ÉS TÖRTÉNETI KUTATÁSUK MÓDSZEREI ÉS LEHETŐSÉGEI

SZILÁGYI MAGDOLNA

A középkorban az utak jelentették a közigazgatás, a gazdasági és társadalmi élet érrendszerét, a településhálózat alapját. A középkori útkutatás legfontosabb feladata, hogy kimutassa, miként kapcsolódtak az egyes központok és az őket körülvevő települések egy hierarchikus térbeli egységgé, illetve megnevezze azokat az emberi és természeti tényezőket, amelyek kialakították ezeket az útvonalakat. A középkori úthálózat vizsgálatára kezdetben kizárólag a történettudomány vállalkozott, az utóbbi évtizedek során azonban – elsősorban a tájrégészeti kutatások révén – a középkori régészetnek is egyre fontosabb témájává vált Magyarországon.

A római kori utak régészeti kutatásának kezdetei egészen a 18–19. századra nyúlnak vissza Magyarországon. A Nyugat-Dunántúlon a római utak maradványai több méter széles, szétszántott, kavicsos sávként azonosíthatóak, a művelt területeken kívül pedig néhol töltésük is megfigyelhető.¹ Az épített római utakkal szemben a középkori utak többnyire egyszerű földutak, kitaposott útvonalak voltak, melyek nyomvonalát a folyamatos használat alakította ki. Középkori eredetük – egyértelműen meghatározható jellemzők híján – viszonylag ritkán igazolható közvetlenül a terepen. Keltezésük és nyomvonaluk azonosítása a régészeti adatok (terepbejárás megfigyelések, légirégészeti felvételek, ásatási eredmények) mellett ezért számos egyéb forrás (pl. középkori oklevelek, koraújkor térképek, egykori és modern helynevek) bevonását igényli.

Magyarország területén elsősorban kétféle környezetben nyílt lehetőség épített középkori útmaradványok régészeti feltárására: tőzegmezőkön és városokban. A lápos, mocsaras, ingoványos területeket gyakran cölöpökre emelt hídszerű utak segítségével tették járhatóvá már az őskor óta.² Az eltözegeedett lápok a nedves, levegőtől elzárt (*anaerob*) körülmények között évszázadokon keresztül konzerválták a fából készült utakat. Ennek köszönhetően a Balaton környékén és a Hanságban végzett tőzegtermelés során több helyen kerültek napvilágra részben a középkorra keltezhető híd- és dorongutak maradványai.³ A vizegyes területek mellett elsősorban városi környezetben számolhatunk épített középkori utak előkerülésével. A középkori városokban faburkolatú utcák illetve kavicsos útburkolatú dorongutak biztosították a közlekedést a csapadékos időjárási körülmények között is.⁴ Az 1970-es években Sopronban, Győrött és Kőszegen

¹ A dunántúli római utakról összefoglalóan, gazdag szakirodalommal, lásd Tóth Endre: *Itineraria Pannonica. Római utak a Dunántúlon* (Budapest: Magyar Nemzeti Múzeum, 2006).

² Írország és Észak-Európa vizegyes, part menti részein számos ilyen út ismert a legkülönbözőbb régészeti korokból. Lásd, Barry Raftery: "Archäologie der vor- und frühgeschichtlichen Bohlenwege Irlands," In: *Die Welt der Europäischen Straßen von der Antike bis in die frühe Neuzeit*, szerk. Szabó Thomas (Köln: Böhlau, 2009), 139–153; Ingolf Ericsson: "Wege, Wegbegleiter, Furten und Brücken Straßen des Mittelalters im archäologischen Befund." Uott, 155–171.

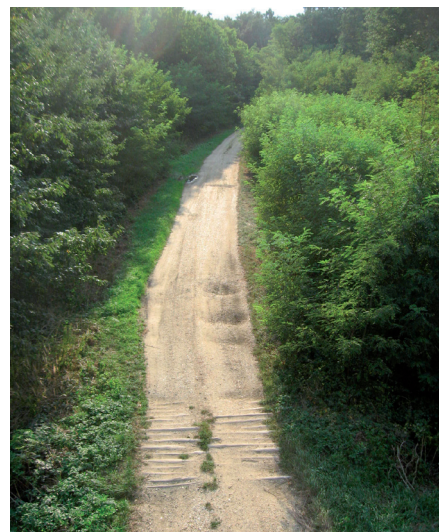
³ Zalavártól nyugatra, az egykori Balaton eltözegeedett öblében Csalog József cölöpösorokat figyelt meg, melyeket híd- és dorongutak maradványaiként értékelt, és részben a középkorra keltezett. Csalog József: "Híd- és dorongutak Zalavár környékén." In: *A Göcseji Múzeum Jubileumi Emlékkönyve (1950–1960)*, szerk. Szentmihályi Imre (Zalaegerszeg: Zala Megyei Tanács Végrehajtó Bizottsága, 1960), 137–149. Lásd még *Magyarország Régészeti Topográfija* (Budapest: Akadémiai Kiadó, 1966) vol. 1, 184, No. 59/12 (a továbbiakban MRT). Vindornaszőlősen (Veszprém c.) 1966-ban a Vindornya-tó tőzegtermelése során 25 db, egymástól 100–120 cm távolságra, egyenes vonalban elhelyezett tölgyfaoszlop került elő, melyeket tölgyfapalló kötött össze. MRT 3, 256, No. 64/9.

⁴ Nyugat-európai párhuzamokra lásd Johannes Litzel: "Holzweg und Steinpflaster. Konstruktion und Unterhalt von städtischen Straßen in Mitteleuropa." In: *Die Vielsichtigkeit der Strasse. Kontinuität und Wandel in Mittelalter und früherer Neuzeit*, szerk. Kornelia Holzner-Tobisch, Thomas Kühtreiber, and Gertrud Blaschitz (Wien: ÖAW, 2012), 375–393.

csatornázási munkák során kerültek elő ilyen, a későközépkorra keltezhető útmaradványok.⁵

A településeket összekötő középkori utak felderítésében az ásás kevésbé hatékony régészeti módszer. Ezek a nem épített utak leginkább a lelőhelyek közötti kapcsolatokat, összefüggéseket vizsgáló tájrégészet segítségével kutathatóak. A mezőgazdasági művelés alól kivont területeken, erdős, dombos vidékeken, a középkori utak gyakran mélyútként maradtak fenn (2. kép).⁶ A mélyutak régészeti keltezését nehezíti, hogy az esővíz, mely a nyomvonalukat elmélyítette, a környezetükben esetlegesen előforduló keltező értékű kerámia- és kisleleteket (pl. érmeket) is elmosta. Az utak környezetében található tájelemek azonban tájékoztathatnak a használatuk idejéről. Egy az út mentén elhelyezkedő középkori híd alapján például magát az utat is középkorinak kell tartanunk. Hasonlóképpen egy elpusztult középkori település, egy templom-, kolostor-, vagy várrom magát a hozzávezető utat is egyértelműen a középkorra keltezi.⁷

A középkori útszakaszok leggyakrabban nem a terepen jelentkeznek elsőként, hanem korabeli források említése, kora újkori térképek ábrázolásai, valamint helynévi adatok alapján tudunk róluk. Az útszakaszok rekonstruálása során az egyes régészeti, írott, térképes és helynévi adatok jól kiegészítik egymást. A Vasvári sánc régészeti kutatása során a Tóth Endre és Kiss Gábor által feltárt útrészlet például azzal a középkori kereskedelmi illetve hadiúttal azonosítható, amelyet az oklevelek a távolabbi és közelebbi végpontja alapján Olasz útnak (*via Latinorum*, 1274) és Mura útnak (*via media, que ducit ad Muram*, 1236; *via, per quam itur ad Muram*, 1313; *via magna Murauta*, 1326) neveznek (1. kép). Ez az út a kora újkori térképeken és helynevekben *Katonák útja* néven szerepel.⁸ A Zatykó Csilla által Szakácsi (Somogy m.) határában megfigyelt 2–3 m mély út⁹ (2. kép) pedig, annak az útnak a részét képezte, amely az 1382-es szakácsi határjárásában a faluból a pálos kolostorhoz vezető útként szerepel (*via... quae duceret de dicta Szakács, ad predicum hermitorium*, 1382).¹⁰ Az utat az első és a második katonai felmérés is ábrázolja, helyenként mélyútszakaszokkal. A jelenleg Bakonybél, Bakonyszücs (Veszprém m.) és Fenyőfő (Győr-Moson-Sopron m.) határában található ún. Barát út –



1. kép. A 'Katonák útja' az ún. Vaskapunál, Vasvártól délre (Szilágyi M. felvétele, 2011)



2. kép. A szakácsi pálos kolostorhoz vezető út mélyútként fennmaradt szakasza (Zatykó 2011, 391, 3. kép)

⁵ Gömöri János: "Faburkolatú utak maradványai Sopronban és Győrött," *Arrabona* 17 (1975), 91–107; Uő: "Újabb dorongútmaradványok Sopronban és Kőszegen," *Soproni Szemle* 39 (1985), 170–177.

⁶ Angliai párhuzamokra lásd, Christopher Taylor: *Roads and tracks of Britain* (London: Dent, 1979), 116–130; Michael Aston: *Interpreting the Landscape. Landscape Archaeology and Local History* (London: Routledge, 1997), 141; Paul Hindle: *Medieval roads and tracks* (Oxford: Shire Publications, 2008), 36–40.

⁷ Vö. MRT 1, 106, No. 25/5; MRT 3, 37, No. 7/1; MRT 3, 100, No. 18/11.

⁸ Kiss Gábor – Tóth Endre: "A vasári 'Római sánc' és a 'Katonák útja' időrendje és értelmezése." *Communicationes Archaeologicae Hungariae* (1987), 101–137.

⁹ Zatykó Csilla: "Reconstruction of the settlement structure of the medieval Nagyszakácsi (Somogy county)," *Antaeus* 27 (2004), 367–431; Uő: "Integrált kutatások: a tájrégészet." In: *Régészeti kézikönyv*, szerk. Müller Róbert, CD-ROM (Budapest: Magyar Régész Szövetség, 2011), 388–402.

¹⁰ Bándi Zsuzsanna: "A Szakácsi pálos kolostor középkori oklevelei." *Somogy Megye Múltjából* 17 (1986), 27–65, 30.

mely a középkorban a béli és pannonhalmi bencés monostorokat kötötte össze – ugyancsak megfigyelhető mélyútként a Bakonyban.¹¹

A középkori írott források egyrészt az útszakaszok keletkezésében nyújtanak segítséget, másrészt számos hasznos adattal szolgálnak az utak használatát illetően is. Utakkal elsősorban a határjáró oklevelek szövegeiben találkozunk, melyekben a leírt terület határpontjaként említik őket, olykor egyik vagy mindkét végpontjukkal együtt. A források alapján azonosíthatjuk az egyes középkori útszakaszokat, melyeket fontossági szempontból négy típusba sorolhatunk. Ezek a külföldre vezető távolsági, a több megyén átívelő provinciális, a falvakat összekötő regionális, és a falvak határán belül található helyi utak.

A középkori írott forrásokban az utakat jelölő latin és magyar kifejezések leggyakrabban az utak használatára vonatkoznak. Ennek alapján megkülönböztethetünk hadi (pl. *váruta*, *várút*, *hadút*, *hadiút*; *via castris* / *exercituum*), egyházi (pl. *holtasút*, *halotthordó út*; *semita ad ecclesiam*), kereskedelmi (pl. *vásárút*, *sóút*, *borhordóút*; *via forensis*), mezőgazdasági (pl. *csordaút*, *malomút*, *szénahordó út*; *via gregis* / *molendinaria*), és ipari utakat (pl. *kőhordó út*, *erdőlő út*). Tulajdonviszonyok és jogi fennhatóság szerint elkülöníthetjük a közutak (pl. *via publica* / *libera* / *regia*), egy közösség közös tulajdonában lévő utak (*via communis*), és a magánutak (*via privata*) csoportját. A közlekedési módokról tájékoztatnak a gyalogosan (*gyalogút*), lóháton (*száguldőút*), szekéren (pl. *szekérút*; *via currium*), és szánal használt utak (*szánút*). Az elnevezések utalhatnak még az utak fizikai tulajdonságára, mint például felszínükre és anyagukra (pl. *agyagosút*, *kövesút*; *strata terrea*, *via lapidosa*), illetve morfológiai jellemezőikre (pl. *horhó*, *mélyút*; *hochstraße*, *via caverna*). Elnevezhették őket a felszínüket borító (pl. *füvesút*, *via graminosa*, *via herbosa*), vagy környezetükben található növényzetről (pl. *nyárút*, *sásút*). Végül találunk adatokat az utak korára, azaz a középkorban réginek (pl. *óút*; *via antiqua* / *vetus*) és újnak (*via nova*) tartott utakra is.

A várak, kolostorok, vásárhelyek, falvak, szántóföldek, erdők és egyéb tájelemek az őket összekötő utak révén kapcsolódtak össze egy élő, működő, térbeli egységgé. A középkori ember térbeli tevékenységeit az időben változó, különféle típusú utakat magába foglaló úthálózat tette lehetővé. Az utak nélkülözhetetlenek voltak ahhoz, hogy a különféle áruk, mezőgazdasági termények, kézműves termékek, bányakincsek eljussanak az előállítás helyéről az értékesítés helyszínén keresztül a fogyasztás illetve használat helyszínére. Telekommunikációs eszközök hiányában pedig az emberi kapcsolattartás is szükségszerűen utakat igényelt. A középkori embernek hosszabb-rövidebb utakat kellett megtennie ahhoz, hogy eljusson a szántóföldre, a templomba, a heti piacra, az országos vásárra vagy épp egy távoli egyetemre. Ennek megfelelően a középkori útkutatás feladata és célja egy adott terület középkori úthálózatának és településhálózatának rekonstruálásán és kölcsönhatásainak vizsgálatán túl az is, hogy megnevezze azokat a gazdasági, politikai, kulturális és természetföldrajzi tényezőket, amelyek kialakították az útvonalakat; másrészt, hogy kimutassa, milyen hatást gyakoroltak az utak az emberre és a tájra.

¹¹ Szabó Péter: *Woodland and forests in medieval Hungary* (Oxford: Archaeopress, 2005), 140–141.

IRODALOM:

HINDLE, PETER

Medieval roads and tracks. Oxford: Shire Publications, 1982.

HOLZNER-TOBISCH, KORNELIA, THOMAS KÜHTREIBER, GERTRUD BLASCHITZ (szerk.)

Die Vielschichtigkeit der Straße. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 2012.

SZABÓ, THOMAS (szerk.)

Die Welt der Europäischen Straßen. Von der Antike bis in die frühe Neuzeit. Köln: Böhlau, 2009.

ZATYKÓ, CSILLA

„Integrált kutatások: a tájrégészet.” In: *Régészeti kézikönyv*, szerk. Róbert Müller. CD-ROM. Budapest: Magyar Régész Szövetség, 2011, 388–402.