

Magdolna Szilágyi: On the Road. The History and Archaeology of Medieval Communication Networks in East-Central Europe.

(Series Minor 35.) Archaeolingua, Budapest, 2014. 254 oldal.

A középkori úthálózat vizsgálata mind Európában, mind hazánkban nagy múltra tekint vissza, hiszen e téren csaknem száz éve megtörténtek az első lépések. Több jeles magyar történész tett kísérletet egy-egy Kárpát-medencei földrajzi vagy adminisztratív régió – főként megye – középkori úthálózatának rekonstrukciójára. Az első munkák szinte kizárólag oklevelekre, ezen belül is főleg vámhelyadományokra vonatkozó adatokra hagyatkozva igyekeztek rámutatni a fő kereskedelmi utak futásának irányára. Glaser Lajos volt az első, aki 1929-ben megjelent és igen sokat idézett, kétrészes tanulmányában demonstrálta egyrészt a történeti térképek alkalmazásának szükségességét és potenciálját, másrészt az úthálózatnak a középkor és a kora újkor folyamán történt, néhol jelentős módosulását.¹

Az útkutatás európai módszertana az 1960-as évek végétől markánsan átalakult, s jelentősen bővült a hasonló kutatások által használt források és eszközök köre. A korábbi, szinte kizárólag történeti források felőli megközelítést felváltotta egy, a korábbinál sokkal több tudományterület eszközrendszerét felhasználó „komplex úttörténet”. A földrajz és a történeti földrajz tipológiai és morfológiai megközelítése sokban finomította az úthálózatról alkotott korábbi, igen leegyszerűsítő képet. A régészet felől a táj- és légi régészeti (vagy általában a nem destruktív) módszerek elterjedése és különösen az ezek által használt informatikai eszközök alkalmazása hozott újat; végül a nyelvészek elsősorban az adott korszak – jelen esetben a középkor – előtt kialakult úthálózat percepciójára nézve vontak le fontos következtetéseket.

Szilágyi Magdolna itt bemutatandó kötetében a 20. század utolsó harmadában kialakult komplex vizsgálati módszerek mentén igyekszik feltérképezni Kelet-Közép-Európa úthálózatát – a vizsgált terület problémájára alább még kitérek. Munkájának legfontosabb előképei az osztrák és német vonatkozó kutatások voltak. Az Archaeolingua Kiadó gondozásában megjelent monográfia alapját Szilágyi 2012-ben, a Közép-európai Egyetemen megvédett disszertációja adta.² Annak ellenére, hogy a régészet és a nyelvészet több fontos támpontot szolgáltat hasonló vizsgálatok esetén, a középkori úthálózat rekonstrukciója során mégsem lehet eltekinteni az okleveles anyag elemzésétől. Szilágyi kötetének gerince főképpen e forráscsoportra alapozva, az utak funkcionális és jogi kérdéseit járja körül.

¹ Glaser Lajos 1929: A Dunántúl középkori úthálózata. 1–2. *Századok* (63.) 4–6. 138–167; 7–8. 257–285.

² Szilágyi, Magdolna 2012: *Árpád Period Communication Networks: Road Systems in Western Transdanubia*. (PhD-disszertáció.) CEU, Budapest.

A monográfia a lehetséges források részletes taglalásán és a konklúziókon kívül alapvetően két nagyobb egységre oszlik. Az elsőben a római és középkori úthálózat viszonyát vizsgálja Szilágyi, a második nagyobb részegységben pedig egy, elsősorban 11–14. századi forrásokra alapozott úttipológia kapott helyett.

A római úthálózat középkori továbbélésének kérdésére már a két világháború között felhívta a figyelmet a már említett Glaser Lajos, aki a *Magyar Nyelv* hasábjain több, a római utak középkori elnevezéseire nézve fontos okleveles adatot publikált.³ Bár számos olyan útelnevezést is római eredetűnek vélt, amelyről a későbbi kutatás bebizonyította, hogy azok utalhatnak korábbi eredetre, de nem szükségszerűen római utakat jelentenek, az *öttevény* megnevezéssel illetett utak esetében Glaser nem tévedett. Helyesen mutatott rá arra, hogy ezzel a névvel a középkorban csak a Dunántúl nyugati peremén elhelyezkedő utakat illették, magyarázatot ugyanakkor nem talált erre a jelenségre. Szilágyi továbbgondolva a problémát, meggyőzően érvel a mellett, hogy a névadás oka a római utak e területre jellemző építési módjában keresendő. Míg a Dunántúl keleti részén az utak töltéséhez követ használtak (innen ezen utak *kövesút* elnevezése), és csak azok borítását készítették kavicsból (*öntvényből*), addig Pannonia provincia nyugati peremén a bőségesen rendelkezésre álló kavicsot használták már az úttöltések kialakítása során is. Ez pedig a források alapján úgy tűnik, még a középkorban is jócskán megkülönböztethetővé tette a kétféle utat.

Szilágyi a római utak kapcsán – a terminológiai kérdéseken túl – egyrészt arra keresi a választ, hogy a provincia egykori városaiban a középkori úthálózat igazodik-e a korábbihoz; másrészt, hogy ugyanez a jelenség mennyiben figyelhető meg a városokon kívül. A két választott vizsgálati terület Szombathely és Sopron. Közöttük fontos különbség, hogy míg Szombathely esetében feltételezhető egy állandóan cserélődő, ám folyamatosan jelen lévő lakosság a római kortól a középkorig, Sopron esetében ugyanez nem mutatható ki. Szombathely kapcsán ennek megfelelően erősebb kontinuitást lehet feltételezni az utak használatában is. Azon túl, hogy a város késő középkori fala is a római falak vonalát követte, az Árpád-kori úthálózat és a telekosztás is részben igazodott a római korhoz. Ezzel szemben Sopronban alapvetően csak a legfontosabb topográfiai elemről, a falgyűrűről lehet egyértelműen bizonyítani, hogy befolyásolta a középkori településszerkezetet. Ezen – főként régészeti adatokból ismert – problémánál talán fontosabb adalékokkal szolgál a kötet a római úthálózat városokon kívüli továbbélésével kapcsolatban. Szilágyi plasztikusan mutat rá, hogy bár vitathatatlan előnyökkel is járt a római utak használata, hiszen a jelentős alapozással rendelkező utak még a középkorban is gyorsabb közlekedést biztosítottak, mint a komolyabb alapozást gyakran nélkülöző, földből készült középkori társaik, a római utak sok esetben mégis alkalmatlanná váltak a közlekedésre. Több olyan esetről tudunk, amikor a középkori utak a római utak töltéseinek közvetlen közelében,

³ Glaser Lajos 1931: A római utak nevei középkori okleveleinkben. *Magyar Nyelv* (27.) 9–10. 317–319.

azokkal párhuzamosan jöttek létre, mert egy-egy, az egykori út felületén megmaradt kő komoly sérüléseket okozott a szekereken, míg a római utak mellett futó földutak száraz időben sokszor jobb lehetőséget biztosíthattak a közlekedésre.

Szemben a kötet első hangsúlyosabb egységével, amely részben napvilágot látott magyar nyelven is,⁴ a második, az utak tipológiájával foglalkozó fejezetnek még részei sem férhetőek hozzá magyarul. A fejezet az utak problémáját azok különböző jellemzői felől közelíti meg. Ezek teljes körű felsorolására itt nincs lehetőség, pusztán két jelentősebb, és Szilágyi által is részletesebben bemutatott kategorizációra térek ki: egyfelől a jogi, másfelől a funkcionális megközelítésre. A jogi hierarchia kapcsán a szerző kitér a korabeli nyugat-európai vonatkozó törvényekre és szokásjogi normákra, majd részletesen elemzi az egyes jogi kategóriák – *via publica*, *via communis*, *via privata* – értelmezési lehetőségeit a hazai kontextusban. Szilágyi a *via publica* római jogi eredetére utal ugyan a kötetben, ám arra, hogy ez valójában császári védelmet jelentett a vonatkozó utakon, nem tér ki részletesebben, pedig fontos lenne annak megvilágítása, hogy ez a kategória vajon a középkori Magyar Királyságban is élvezett-e valamilyen védelmet. A másik kapcsolódó, és szintén a kötetben felvetett probléma, hogy milyen viszonyban állt egymással a *via publica* és a 14. századtól megjelenő *libera via*. Szilágyi meggyőzően érvel amellett, hogy a *libera via* királyi védelem alatt álló utat jelent; ugyanakkor továbbra is kérdés maradt, hogy ugyanez általában igaz-e a *via publicára* vagy sem. Az Árpád-kori forrásanyag alapján az sem teljesen világos, hogy milyen viszonyban van egymással a *via regis* (és a név számos eltérő alakja), illetve a *via publica*, azaz hogy bizonyos esetekben egyik vagy másik szó használata mögött feltelezhetünk-e valamilyen jogi eltérésre való utalást, vagy sem.

A funkcionális útcsoportosítás minden elemére ehelyütt ugyancsak nem térhetünk ki részletesen. Szilágyi az általa hosszan elemzett zarándokutak és katonai utak mellett érdekes adalékokkal szolgál a kereskedelmi utakkal kapcsolatban is. A viszonylag jól ismert és a vámhelyek, illetve más gazdaságtörténeti kérdések kapcsán sokat tárgyalt távolsági kereskedelmi utak mellett a kötet a kis távolságot átölelő helyi utakkal is hosszabban foglalkozik. A kővágó-, szénahordó- vagy malomutak éppúgy részét képezték az úthálózatnak, mint az országos jelentőségű kereskedelmi utak. Draskóczy István a középkori sókereskedelemtől írott akadémiai doktori értekezésében hosszabban foglalkozik a só vízi úton történő szállításával,⁵ valamivel kisebb figyelmet szentelve a szárazföldi utakon való szállításnak. Utóbbihoz több fontos adalékkal szolgál Szilágyi, a sóutakra vonatkozó fejezetében. A kötet külön alfejezetet szentel a folyami átkelőhelyeknek is. Bolla Ilona 1980-ban megjelent tanulmányán kívül⁶ a hazai történeti kutatás gyakorlatilag egyáltalán nem foglalkozott a Kárpát-medencei középkori hidak

⁴ Szilágyi Magdolna 2014: Római utak a középkori Dunántúlon. *Történelmi Szemle* (56.) 1. 1–25.

⁵ Draskóczy István 2008: *Magyarországi sóbányászat és sókereskedelem a késő középkorban*. (Akadémiai doktori értekezés.) Budapest.

⁶ Bolla Ilona 1980: A középkori magyarországi hidak történetéhez. In: Bertényi Iván (szerk.): *Ünnepi tanulmányok Sinkovics István 70. születésnapjára*. Budapest, 33–43.

kérdésével. Szilágyi arra mutat rá, hogy e téren is komplex módszertannal kell és lehet dolgozni, történeti, régészeti és helynévtani adatok egyaránt szükségesek, ha a középkori hidakról igyekszünk általános képet adni.

A kötet legfőbb erénye általánosságban az, hogy bár maga Szilágyi Magdolna történeti adatokat gyűjtött, a fent említett más forráscsoportok szintén igen hangsúlyosan jelennek meg nála, gyakran jól kiegészítve egymást, alátámasztva a szerző érvelését. Szilágyinak igen jelentős régészeti, helytörténeti, helynévtani irodalmat kellett egybegyűjtenie, s ez különösen annak fényében nagy teljesítmény, hogy például az utakra vonatkozó régészeti megfigyelések csak ritkán állnak a szaktanulmányok elsődleges fókuszában, így felbukkanásuk az irodalomban sokszor meglehetősen esetleges. Az egyes úttípusokat bemutató nagyobb egységben szembeűnő a jelentős felhasznált okleveles adattömeg, és a sokszor akár a 19. századig felmenő kitekintés.

A tény, hogy a kötet alapvetően magyar példákkal operál, adódik a már említett, s a kötet bázisát képező doktori dolgozat témájából. Szilágyi értekezése annak jelentős terjedelme ellenére sem kívánt általános képet adni, sem a középkor teljes egészéről, sem pedig Kelet-Közép-Európáról: a munka gyakorlatilag Vas megye Árpád-kori úthálózatáról adott teljes képet. Egy hasonló részletességű esettanulmány kidolgozásának természetesen önmagát messze meghaladó jelentősége van. Kubinyi András a középkori Kárpát-medence városhálózatának sokat vitatott, de máig legtöbb paraméterrel dolgozó rekonstrukciója során a központi helyek egyik legfontosabb jellemzőjének éppen az úthálózati csomópont jelenlétét tartotta.⁷ Arra a következtetésre jutott, hogy valamennyi városias jellegű település egyben útsomópont is volt, ahonnan általában közvetlenül volt elérhető több további központi hely. Szilágyi dolgozata arra mutatott rá, hogy már az sem magától értetődő, merre vezettek a 11–13. századi kereskedelmi utak; még az olyan, kivételesen jó forrásadottságú területeken sem, mint amilyen Vas megye. A disszertáció fontos eredménye volt, hogy Vas megye kapcsán rámutatott: a nyugati gyepű megléte igen erősen korlátozta a régióban a jelentősebb központi helyek kialakulását – erre csak a védelmi rendszer felbomlását követően, a 15. században került sor. Ugyanakkor a kiegyenlített domborzati viszonyok és a sűrű úthálózat miatt – ahogy azt Kubinyi is demonstrálta – ezt követően sem alakultak ki jelentős központi helyek: a késő középkorban mezővárosok, illetve részben jelentőségüket veszített korábbi királyi városok (Vasvár és Kőszeg) jelentették a hierarchia legfelső szintjét a megyében.

Szilágyi doktori dolgozata tehát a Nyugat-Dunántúl feldolgozását vállalta. A látószög ehhez képest jelentősen kinyílt a monográfia esetében, hisz a cím azt ígéri, hogy Kelet-Közép-Európa úthálózatáról ad képet. A kötettel kapcsolatban az egyetlen igazán komoly kritika ehhez kapcsolódóan a címadást érheti, véleményem szerint több okból is. Az egyik a földrajzi lehatárolás, amely a történeti iro-

⁷ Legrészletesebben lásd: Kubinyi András 2004: Városhálózat a késő középkori Kárpát-medencében. *Történelmi Szemle* (46.) 1–2. 1–30.

dalom vissza-visszatérő problémája. A 20–21. században már bevettnek tekinthető Kelet-Közép-Európa-fogalom használata a középkor kontextusában kevésbé tekinthető általánosnak, de legalábbis magyarázatra szorult volna, mely területek értendők bele. A másik kapcsolódó probléma, hogy valójában a kötet *nem* egy kelet-közép-európai úttörténeti szintézis. Szilágyi Magdolna az egész kötetben a középkori, főképp Árpád-kori, Kárpát-medencei utakról értekezik, igen kevés kivétellel. Ez sok szempontból indokolt. Egyrészt az így feldolgozott forrásanyag és szakirodalom önmagában is hatalmas – ezt bizonyítja a negyven oldalt kitevő irodalomjegyzék –, másrészt a környező országok vonatkozó régészeti, helytörténeti, helynévtani-nyelvészeti irodalmának áttekintése alighanem egy-egy anyanyelvű kutatót igényelt volna. A kötetből ennek megfelelően a lengyel irodalom teljes egészében hiányzik, és a jelentős cseh kutatások is csak Martin Gojda egyetlen munkája révén kerülnek hivatkozásra.

A kötetet igen sok térkép, ábra és illusztráció egészíti ki. A térképek kivétele nem egységes, hiszen a legtöbb nem ehhez a könyvhöz készült, de ezen esetekben is általában jó felbontású, jó minőségű ábrákról van szó. Talán nem lett volna haszontalan újrarajzolni a vonalas térképeket egy egységes alaptérképen, de összességében kivételesen szép ábraanyaggal ellátott kötetről van szó.

A szerencsétlen címadás gyaníthatóan nem a szerző egyedüli döntése volt, talán inkább kiadói szándékot lehet sejteni mögötte. Az angolszász világ felé – amely irányában igen aktív a Jerem Erzsébet vezette Archaeolingua Kiadó – valószínűleg eladhatóbbnak tűnt egy átfogóbb szintézist ígérő kötet. Ám véleményem szerint Szilágyi Magdolna fontos és alapos monográfiája a túlzott célt megfogalmazó kiadói címválasztás nélkül is megállja a helyét.

Vadas András