

SZILÁGYI MAGDOLNA

Római utak a középkori DunántúlonAz utak nevei és szerepük a középkori
térszervezésben

Az Árpád-kori út- és településhálózat kialakulására a természeti környezet (domborzat, vízrajz, növényzet és talaj) mellett a Dunántúl, Szlavónia és Erdély területén nagymértékben hatott még a római kori „kultúrtáj”. A római kor és a középkor közötti kontinuitás, folytonosság kérdését a történeti-régészeti kutatás nemcsak a római lakosság és a civilizáció (városi élet, kereszténység, kultuszhelyek, helynevek, latin nyelv) kapcsán, hanem az épített környezet (lakott helyek, épületek, építőanyag, utak) vonatkozásában is vizsgálta.¹ A római útmaradványoknak a középkori közlekedési rendszerekre gyakorolt hatását hangsúlyozta többek között László Gyula, Székely György, Tóth Endre és Petrovics István.²

Tanulmányomban a régészeti kutatások eredményeire, valamint írott és kartográfiai forrásokra támaszkodva arra a kérdésre keresem a választ, hogy a Dunántúl területére beköltöző magyar lakosság miként tekintett az itt talált római kori utakra és hogyan használta azokat. A római útmaradványoknak mely tulajdonságait találták annyira szembetűnőnek, hogy az alapján nevezzék el őket és viszonyítási pontként hivatkozzanak rájuk a határjárásokban? A középkori lakosság milyen mértékben fordította a római városok utcáit, *forum*át, kapuit, illetve a városokon kívüli utak maradványait a saját hasznára, és ez hogyan befolyásolta a középkori topográfia alakulását? Mivel a római csapatok Pannoniából történő kivonása és a kora Árpád-kor közötti időszakban nem számolhatunk útépítéssel és karbantartással, tanulmányomban nem térek ki az 5. és 8. század között a Dunántúl területére érkező különböző népcsoportok megtelepedésére és a római kori tájelemek (beleértve magukat az utakat is) népvándorlás kori használatára sem.³

1 Összefoglalóan a kontinuitásról: *Kiss Attila*: Pannonia római kori lakossága népvándorláskori helybenmaradásának kérdéséhez. *A Janus Pannonius Múzeum Évkönyve* 10. (1966) 85–94.; *Endre Tóth*: Bemerkungen zur Kontinuität der römischen Provinzialbevölkerung in Transdanubien (Nordpannonien). In: *Die Völker Südosteuropas im 6. bis 8. Jahrhundert*. Hrsg. Bernhard Hänsel. Südosteuropa-Gesellschaft–Seminar für Ur- und Frühgeschichte der Freien Universität, München–Berlin, 1987. 251–264.

2 *László Gyula*: Budapest a népvándorlás korában. In: *Budapest története. I. Budapest az ókorban*. 2. Szerk. Szendy Károly. Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, Bp., 1942. 803–805.; *Székely György*: A pannoniai települések kontinuitásának kérdése és a hazai városfejlődés kezdetei. *Tanulmányok Budapest Múltjából* 12. (1957) 14–15.; *Endre Tóth*: The Roman roads of Pannonia. *The New Hungarian Quarterly* 24. (1984) 179.; *Petrovics István*: Út. In: *Korai magyar történeti lexikon* (9–14. század). Szerk. Kristó Gyula. Akadémiai, Bp., 1994. 702.

3 A római épített környezet (városok, katonai erődítmények, villák, utak) népvándorlás kori használatáról, ill. újrahaznosításáról: *Neil Christie*: The survival of Roman settlement along the Middle

A római utak középkori nevei

A középkori oklevelekben előforduló római utak kérdését elsőként Glaser Lajos vizsgálta összefoglalóan.⁴ Az általa római utakra vonatkoztatott elnevezések közül (*öttevényút*, *kövesút*, *királyuta*, *via levata* és *via murata*) a későbbi kutatás alapján csupán az *öttevény* bizonyult minden esetben római eredetűnek.⁵ A többi kifejezés éppúgy jelenthetett római, mint a középkorban épült utat. Az alábbiakban a római kori útmaradványok főbb tulajdonságait (anyag, töltés, út menti köemlékek) tekintem át röviden a középkori elnevezések tükrében.

a) Az utak anyaga

A pannoniai útmaradványok középkori megfigyeléséről tanúskodnak a határjáró oklevelekben gyakran előforduló *öttevény* és *kövesút* elnevezések. Az *öttevény* (< önt) az „öntés” szó régi alakja.⁶ A köznyelven így nevezett utakat nagy útként (*via magna*),⁷ közútként (*publica strata*),⁸ régi útként (*antiqua via*),⁹ illetve épített útként (*via parata*, *via fundata*)¹⁰ értelmezik a 13–14. századi források. Néhány kora újkori térkép pedig már egyértelműen római útként tünteti fel őket.¹¹ Glaser Lajos fent említett tanulmánya kapcsán hosszas nyelvészeti vita bontakozott ki a

Danube: Pannonia from the fourth to the tenth century AD. *Oxford Journal of Archaeology* 11. (1992) 3. sz. 317–339.; *Tivadar Vida*: Late Roman territorial organization and the settlement of the barbarian *gentes* in Pannonia. *Hortus Artium Medievalium* 13. (2007) 2. sz. 319–331.

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

5 Tóth Endre: Eötteven seu via antiqua Romanorum. *Magyar Nyelv* 73. (1977) 197.

6 Juhász Jenő: Az önt ige családjához. *Magyar Nyelv* 31. (1935) 148–151.

7 1254: „ad magnam viam Ittewen, que ducit ad Worosd” (Varasd, Varasd m.) – Árpád-kori új okmánytár. I–XII. Szerk. Wenzel Gusztáv. MTA, Pest–Bp., 1860–1873. (= ÁÜO) XI. 404.; 1265: „ad magnam viam, que vulgariter Ehttewen dicitur” (Irsa, Zala m.) – Hazai okmánytár. I–VIII. Szerk. Ipolyi Arnold et al. Győr–Bp., 1865–1891. (= HO) VI. 131.; 1329: „[ad] magnam viam regni, que Utteuim vocatur” (Porpác, Vas m.) – Urkundenbuch des Burgenlandes und der angrenzenden Gebiete der Komitate Wieselburg, Ödenburg und Eisenburg. I–V. Hrsg. Hans Wagner–Irmtraut Lindeck-Pozza. Böhlau, Wien–Graz–Köln, 1955–1999. (= UB) IV. 45.; 1329: „ad viam magnam Etheuenuh vocatam” (Vámosmészadó, Vas m.) – Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (Budapest; = MNL-OL), Diplomatikai Levéltár (= DL) 42 068.

8 1364: „ad quondam publicam stratam vulgo vteuen vocatam” (Porpác és Vát környékén, Vas m.) – DL 41 607.

9 1225: „ad antiquam viam, que vulgo dicitur utwengut” (Borsmonostor, Sopron m.) – UB I. 105.; 1237: „per quendam antiquam viam que dicitur eetheven” (Enyed és Peresznye környékén, Sopron m.) – UB I. 173.

10 1210: „via que dicitur parata, que vulgo vocatur etteuen” (Kimle, Moson m.) – UB I. 60.; 1371: „ad unam magnam viam fundatam Vttonyn vocatam” (Varasd, Varasd m.) – Codex diplomaticus regni Croatiae, Dalmatiae ac Slavoniae. XIV. Coll. Tadija Smičiklas–Marko Kostrenčić. JAZU, Zagreb, 1916. 352.

11 1797: „Ötevényi Ut a’ melly a régi rómaiak által készítettett” (Csényétől északra, Vas m.) – Vas Megyei Levéltár (Szombathely; = VaML), Térképtár (= T) 33.; 1840 körül: „Eötteven seu antiqua Via Romanorum” (Kemenesszentpéter, Vas m.) – VaML T 6. és VaML T 463.

szó értelmezése körül a *Magyar Nyelv* folyóirat hasábjain.¹² Legutóbb Tóth Endre szolt hozzá a kérdéshez, ezúttal egy új oldalról, a régészet felől közelítve meg azt.¹³ Az *Oklevélszótár*,¹⁴ valamint Pais Dezső¹⁵ és Szabó Dénes¹⁶ nyelvészek értelmezése szerint az *öttevény* elnevezés az utak töltésére vonatkozik. Ezzel szemben a régészeti terepi megfigyelések alapján a töltésükhöz képest sokkal szembetűnőbb jelenség lehetett az a széles – akár 8–10 méteres – sóderes sáv, mely az útburkolatukat összetartó kötőanyag¹⁷ szétmállását követően keletkezett az évszázadok folyamán. Az egykori utakból maradt szétterülő kavicssáv nagy hasonlóságot mutat a folyók által partra öntött kavicsos hordalékkal. Tóth Endre véleménye szerint ez lehet a magyarázata annak, hogy a folyók hordalékához hasonlóan¹⁸ ezeket az útmарadványokat is *öttevénynek* nevezte a népnyelv.¹⁹

Az írott, kartográfiai és helynévi adatok alapján az *öttevény* elnevezések a Borostyánkőútra, a Savariát Arrabonával összekötő útra, a *limes*út Carnuntum és Arrabona közötti szakaszára, valamint a Dráva–Száva közén található utakra vonatkoztathatóak (*I. kép*).²⁰ Tehát Glaser Lajos megállapítása, miszerint „Győr délkörétől keletre hiányoznak az *öttevénynek* nevezett útmарadványok”,²¹ ma is megállja a helyét. Az elnevezés földrajzi elterjedésének okát nagy valószínűséggel az útépités területi sajátosságaiban kereshetjük. Míg a Nyugat-Dunántúlon – a Pinka, Gyöngyös, Répce és Rába vízrendszeréhez tartozó pleisztocén kori kavics-takaróknak²² köszönhetően – nagy mennyiségű kavics állt rendelkezésre a római kori útépitésekhez, addig a Kelet-Dunántúlon csak néhány helyen található kisebb kavics-takaró. Többek között ez lehetett az oka annak, hogy a Kelet-Dunántúlon kavicsot inkább csak az utak burkolatához használtak fel, töltésüket zúzott kőből rakták.²³ Ezek a területi különbségek megmagyarázzák Glaser Lajos azon megfigyelését is, hogy a *kövesút*nak nevezett római utakkal miért csak a Dunántúl keleti részén találkozunk, és miért hiányoznak a Nyugat-Dunántúlon.

12 Pais Dezső: *Öttevény*. *Magyar Nyelv* 28. (1932) 119–120.; Szabó Dénes: *Öttevény*. *Magyar Nyelv* 39. (1943) 298–305.; Pais Dezső: *Névvizsgálatok a „Zala megye földrajzi nevei” című kiadvány segítségével*. *Magyar Nyelv* 62. (1966) 71–72.

13 Tóth E.: *Eötteven* i. m. (5. jz.).

14 Az *Oklevélszótár* alapján az *öttevény* szó jelentése: agger, töltés, damm. *Magyar oklevél-szótár*. Szerk. Szamota István–Zolnay Gyula. Hornyánszky, Bp., 1902–1906. (= OklSz) s.v. „Öttevény”, 303.

15 Pais D.: *Öttevény* i. m. (12. jz.) 119–120.; *Uő*: *Névvizsgálatok* i. m. (12. jz.) 72.

16 Szabó D.: i. m. (12. jz.) 305.

17 Csupán egy Szlavónia területére eső római út esetében van írásos adatunk arról, hogy még az útfelszint összetartó habarcs is megfigyelhető volt a középkorban: 1209: „ad viam antiquam cementario opere supereffusam” (Gorra m.) – *ÁÚO* XI. 98.

18 Szabó D.: i. m. (12. jz.) 302.

19 Tóth E.: *Eötteven* i. m. (5. jz.) 199–200.

20 Uo. 195–197.

21 Glaser L.: i. m. (4. jz.) 318.

22 A nyugat-magyarországi kavics-takarókról: *Ádám László–Marosi Sándor*: *A Kisalföld és a Nyugat-magyarországi peremvidék*. Akadémiai, Bp., 1975. 287–297.

23 Tóth E.: *Eötteven* i. m. (5. jz.) 201.; *Uő*: *Itineraria Pannonica*. Római utak a Dunántúlon. MNM, Bp., 2006. 21.

Kövesút elnevezéssel két római útszakaszt, a *limesút* Arrabona és Intercisa közötti részét,²⁴ valamint a Brigetiót Aquincummal összekötő diagonális utat²⁵ illették a középkorban és a kora újkorban (2. kép). A Duna jobb partját kísérő *limesútról* készült légi felvételeken a köves, kavicsos útmaradványok világos színű sávja néhol akár több kilométer hosszan is megfigyelhető a szántóföldeken.²⁶ A Budai-hegységet és a Pilist elválasztó törésvonal, a Vörösvári-árok határán futó Brigetio–Aquincum út köves, kavicsos szakaszait pedig topográfiai kutatás segítségével sikerült azonosítani Piliscsév, Pilisszántó és Pilisvörösvár határában.²⁷ Fontos azonban megjegyezni, hogy – szemben az *öttevény* elnevezéssel – a *kövesút* és ennek latin megfelelői (*via lapidosa*, *via lapidibus strata*, *via saxosa* stb.) nemcsak római utakkal kapcsolatban tűnnek fel a forrásokban. E szavakkal illették a hegyvidéken, sziklás terepen futó természetes módon kővel borított vagy kővel kirakott középkori utakat is. Ilyen középkori kövesút volt például a Csobánka határában fekvő egykori Boron falu 1299. évi határjárásában említett *via saxosa* is.²⁸ Az út köves maradványait Csobánka, Pilisborosjenő, Pilisszántó és Üröm határában azonosította a régészeti kutatás.²⁹ Ez a római Brigetio–Aquincum út közelében, azzal párhuzamosan futó út Esztergomot és Óbudát kötötte össze a Pilisen keresztül. Elhaladt az 1184-ben alapított pilisi ciszterci és az 1287-es alapítású szentléleki pálos kolostorok mellett, és megközelítette a mára elpusztult Boron falut. Bár a Dunántúlon a városfalakon kívüli területeken máshol nem találkozunk kőből rakott úttal, en-

- 24 1435: „magnam viam Kwesuth vocatam per quam de Komarom itur ad Jaurinum.” Idézi *Glaser Lajos*: Dunántúl középkori úthálózata. Századok 63–64. (1929–1930) 146.: 82.; 1742: „Via Regia Lapidibus Strata per Regem Ladislaum facta” (Érd és Dunapentele között). Közli *Bendefy László*: Mikoviny Sámuel megyei térképei, különös tekintettel az Akadémiai Könyvtár Kézirattára térképeire. MTA, Bp., 1976. II. 6. sz. térkép; 1743: „Király köves útja” (Százhalombatta mellett) – MNL-OL P 1341 A Batthyány család levéltára, Illésházy család fasc. 30. nr. 40.
- 25 1356: „iuxta quandam magnam viam vulgariter kuvesuth nuncupatam” (Mogyorós és Tát, Esztergom m.) – Anjoukori okmánytár. VI. Szerk. Nagy Imre. MTA, Bp., 1891. 515.; 1274: „in magna silua per viam, que venit a parte septemtrionali de Chen, per quam itur in K[urth] via vocata Kuest”, „ad viam de Cheu Kuest vocatam” (Csév, Esztergom m.; Kürt, Pilis m.) – ÁÚO IX. 574–575. és *Györffy György*: Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza. I–IV. Akadémiai, Bp., 1963–1998. (= ÁMTF) II. 230.; 1759: „Via Lapidea Vulgo Kő-út” (Vörösvártól északkeletre) – MNL-OL S 107 Térképtár, Bírósági levéltárakból kiemelt térképek 11.
- 26 *Visy Zsolt*: A római limes Magyarországon. Corvina, Bp., 1989.; *Uő*: The Ripa Pannonica in Hungary. Akadémiai, Bp., 2003.
- 27 *Simonyi Dezső*: A Brigetio–Aquincum közti diagonális (Dorog–Csév–Óbuda) útvonal kérdése. Egyetemes Philológiai Közlöny 60. (1936) 44–55.; Magyarország régészeti topográfiája. V. Esztergom és a dorogi járás. Szerk. Torma István. Akadémiai, Bp., 1979. (= MRT V.) 278. 16/5. lh.; Magyarország régészeti topográfiája. VII. A budai és a szentendrei járás. Szerk. Torma István. Akadémiai, Bp., 1986. (= MRT VII.) 156. 17/12. lh., 173–174. 21/21. lh.
- 28 1299: „ad quandam magnam statuum lapideam iuxta viam saxosam” (Boron, Pilis m.) – *Békefi Remig*: A pilisi apátság története (1184–1541). A zirczi, pilisi, pásztói és szent-gotthárdi ciszterci apátságok története. I. Taizs, Pécs, 1891. 419.; ÁMTF IV. 595. A szövegben szereplő *statua lapidea* római mérföldkövet jelöl, melyet vélhetően a középkorban helyeztek át ide a közeli Brigetio–Aquincum római út mellől. MRT VII. 76–77. 6/28 lh.
- 29 MRT VII. 76–77. 6/28. lh., 143–144. 15/8. lh., 156. 17/12 lh., 353. 37/11 lh.

nek az útnak az eredetét vonalvezetése alapján mégis a középkorra tehetjük.³⁰ A különleges építési módot ugyancsak az út topográfiai helyzetével magyarázhatjuk, hiszen egy az Árpád-kori Magyarország királyi központjait összekötő, a *medium regni* területén húzódó kiemelt jelentőségű útról van szó. Az utat még a török korban is rendszeresen használták. Minden bizonnyal ezen az úton szállították a török katonák a 16. században felszámolt pilisi ciszterci kolostor bontásából származó nagy mennyiségű követ Esztergomba, hogy ott erődítéseket emeljenek belőlük.³¹

b) Az utak töltése

A római főutak általában a környezetükből jól kiemelkedő, domború („bogárhát-szerű”) felépítményen futottak, melynek köszönhetően az úttest esős, csapadékos időben is jól járható maradt. Közel eredeti állapotban maradt meg a Borostyánkőút töltése Nádasdnál, valamint a Savariát Arrabonával összekötő út Kemenesszentpéternél. Szerkezetüket és pontos méreteiket régészeti ásatásokból ismerjük. A nádasdi útszakasz sűrű, tömör kavicsrétegből álló töltése 50–70 cm magas és 7 méter széles, az úttest szélessége pedig 5 méter volt.³² A kemenesszentpéteri út esetében az útfeltöltés teljes magassága 79 cm volt, a kopott úttest szélessége pedig eredetileg 5 méter széles lehetett.³³ Sokkal több példát találunk azonban arra vonatkozólag, hogy az utak töltése a karbantartás hiánya miatt szétesett az évszázadok alatt. A Brigetio–Savaria út Győrtől délre eső szakaszából például csak a legalsó kavicsréteget, helyenként pedig csupán a keréknyomokba döngölődött kavicsos sávokat sikerült feltárni, pedig – abból ítélve, hogy az út melletti árkokból öt mérföldkő is előkerült – egykor igen fontos út lehetett.³⁴

A római utak pusztulásnak indult feltöltése már a középkorban sem lehetett olyan szembevethető jelenség, hogy annak alapján azonosítsák őket.³⁵ Vélhetően ez az oka annak, hogy a magasított út (*via elevata*, *hochstraße*) elnevezések csak kivételesen, a legnagyobb utak kapcsán maradtak fenn a középkori forrásokban és helynevekben. Minden bizonnyal a Borostyánkőúttal azonosítható a Polány 1267. évi határjárásában szereplő, Szombathelyre tartó (*via, que ducit in Sabariam*) ma-

30 ÁMTF IV. 591; *Benkő Elek*: Via regis – via gregis. Középkori utak a Pilisben. In: „Fél évszázad terepen.” Tanulmánykötet Torma István tiszteletére 70. születésnapja alkalmából. Szerk. Kővári Klára–Miklós Zsuzsa. MTA RI, Bp., 2011. 116–117.

31 MRT VII. 159–164. 19/1 lh.; *Benkő E.*: i. m. (30. jz.) 117.

32 *Cserményi Vajk–Tóth Endre*: Nádasd. Régészeti Füzetek 32. (1979) 49.; *Uők*: Eine Römische Strassenstation und die Strassenstrecke zwischen Salla und Arrabona. Savaria 13–14. (1979–1980) 177. (3–6. kép); *Uők*: Der Abschnitt der Bernsteinstrasse in Ungarn. Savaria 16. (1982) 288.

33 *K. Palágyi Sylvia*: Adatok a Savariából Arrabonába vezető római út kemenesszentpéteri szakaszának kutatásához. In: Város – mezőváros – városiasodás. Szerk. Solymosi László–Somfai Balázs. Veszprémi Akadémiai Bizottság, Veszprém, 1992. (A Dunántúl településtörténete 9.) 27–34.

34 *Szónyi Eszter*: Adatok a Brigetio–Savaria út nyomvonalához. Arrabona 35. (1996) 97–108.

35 Vö. *Tóth E.*: Eötteven i. m. (5. jz.) 198–199.

gasított út (*via elevata*).³⁶ Régészeti megfigyelés alapján az út Sorokpolánytól keletre lépte át a Sorok-patakot, ahonnan egészen Szőlős határáig követhető a nyomvonalát jelző 10–15 méter széles kavicsáv.³⁷ Izgalmas, sokat vitatott kérdés a *limes*út mellett, Győrtől északnyugatra található Öttevény település nevének etimológiája. A legvalószínűbb értelmezés szerint a település magyar nevét a rajta keresztül húzódó római út kavicsos sávjáról kapta, míg német neve (*Hochstraße*) az út töltésével kapcsolatos.³⁸ A *limes*út noricum-i szakaszán még számos további *Hochstraße* helynevet találunk, és középkori források is gyakran említik így ezt az utat (1011: *hochstrazze*, 1216: *hōstraze*, 1302: *Hochstrazze*, 15. század: *Hochstraße* stb.).³⁹

A kövesúthoz hasonlóan, a *Hochstraße* sem kizárólag római utakra vonatkozott. Ez a német nyelvterületen dülönévként és településnévként is gyakran feltűnő kifejezés a töltésre épített római utak mellett jelölhetett még magasban futó utakat is.⁴⁰ A Léka (Lockenhaus) melletti Kisostoros (*Hochstraße*)⁴¹ például arról a közeli, 421 méter magasságban húzódó útról kapta német és közvetve magyar nevét, mely a Répce és a Gyöngyös völgye között biztosított összeköttetést.⁴²

c) Római kövek az utak mentén

Az írott források és helynevek nemcsak a történeti utakról, hanem a mellettük felállított köemlékekről is tanúskodnak. A határjáró oklevelekben gyakran találkozzunk kövekkel, melyek szilárd, tartós anyaguk és – különösen az egyébként kőben szegény vidékeken – könnyen felismerhető voltak miatt kedvelt határjelek voltak. A határ egy adott pontját azonosíthatták egy nagyobb méretű helyi eredetű kő vagy kőrákás segítségével, de messzebről is szállíthattak oda természetes követ, törött malomkövet vagy római köemléket (például sírkövet, mérföldkövet, oszlopot, vagy oltárkövet).⁴³ Ezeket a határköveket a latin *meta lapidea* és *magnus lapis* kifejezéseken kívül olyan magyar névvel is jelölhették, mint a bálvány(kő),⁴⁴

36 1267: „prime mete incipiunt a lapide legkuy vocato, ubi sunt due mete ab utraque parte vie elevate; de quibus metis per eandem viam, que ducit in Sabariam itur ad occidentem” (Polány, Vas m.) – UB III. 269.

37 Tóth Endre: Szombathely – Sorokpolány. Régészeti Füzetek 32. (1979) 59.

38 Szabó D.: i. m. (12. jz.) 305.; Tóth E.: Ötteen i. m. (5. jz.) 198.

39 Peter Csendes: Die Straßen Niederösterreichs im Früh- und Hochmittelalter. Notring, Wien, 1969. 226–233.

40 Herbert Jandaurek: Die Hochstraße. Oberösterreichische Heimatblätter 4. (1950) 159–167.

41 A Sopron megyei település nevét középkori források említik, pl.: 1303: „possessione super Suprunium existentem Haustraz vocata” – UB III. 17.; 1304: „possessionem Haustroz” – UB III. 19.; 1326: „Hostraz” – UB III. 230.

42 Kiss Lajos: Földrajzi nevek etimológiai szótára. I–II. Akadémiai, Bp., 1988. (= FNESz) I. s.v. „Kisostoros”, 753.

43 A határkövek típusairól: Takács Lajos: Határjelek, határjárás a feudális kor végén Magyarországon. Akadémiai, Bp., 1987. 101–105.

44 OklSz s.v. „bálvány”, 46.; A magyar nyelv történeti-etimológiai szótára. I–III. Szerk. Benkő Lóránd. Akadémiai, Bp., 1967–1976. (= TESz) I. s.v. „bálvány”, 234.; FNESz I. s.v. „bálvány”, 158.

(j)egykö⁴⁵ vagy sírkő.⁴⁶ Amennyiben a határjárás alapján a határkö egy út mellett állt, érdemes közelebről is megvizsgálunk, vajon római útról és a mellette már az antikvitás idején elhelyezett köemlékről van-e szó, vagy egy középkori út mellett állítottak fel másodlagosan valamilyen – esetlegesen római eredetű – határkövet.

A bálványkövek határjelölő kövekként tűnnek fel a középkori oklevelekben.⁴⁷ Ezeknek a határköveknek egy része bizonyosan római kori köemlék volt, mint például a Szombathely és Vép között elterülő Banafölde 1360. évi határjárásában szereplő „nagy kő, amelyet Bálványkönek neveznek”.⁴⁸ A határjárás alapján a Bálványkö (*Baluankw*) a vépi út mellett állt, és ugyanezen az úton továbbhaladva a birtok határa elvezetett egy másik nagy kőhöz, amit Sírkőnek (*Zyrkw*) hívtak.⁴⁹ Az oklevélben szereplő utat Tóth Endre a mai vépi úttól északra, azzal párhuzamosan futó Savaria–Bassiana úttal azonosította.⁵⁰ Az említett bálványkö és sírkő egyaránt római síremlék lehetett, de ma már egyikük sem fellelhető. A bálványkö és a mellette elhaladó út emlékét viszont máig megőrizte a Szombathely nyugati részén elterülő úgynevezett Bálvány-úti-dűlő,⁵¹ valamint a 17–18. századi iratokban szereplő *Bálvány Út* és *Bálványkö Útja* elnevezések.⁵²

A határkövek egy másik típusa, a jegykövek között ugyancsak találunk római köemlékeket. A szó jelentése – az „egyház” szavunkkal megegyező etimológia alapján⁵³ – „szent kő”, ami arra utal, hogy a bálványkövekhez hasonlóan⁵⁴ szerepet kaphattak a korabeli ember vallási életében, hiedelemvilágában. Szombathely környékén két jegykövet ismerünk: az egyik a várostól délre található Polány 1267. évi határjárásában tűnik fel,⁵⁵ a másik emlékét a várostól északra, Gencs-

45 OklSz s.v. „jegy-kő”, 429.

46 Ld. alább 48. jz.

47 Előfordulásai: OklSz s.v. „bálvány-kő”, 46–47.; *Szamota István*: A tihanyi apátság 1055-iki alapítólevele. Nyelvtudományi Közlemények 25. (1895) 132. A bálványkövek pogány jelképként történő használatáról ld. *Szabó István*: A középkori magyar falu. Akadémiai, Bp., 1969. 114.; *Györffy György*: István király és műve. Gondolat, Bp., 1983. 365.

48 1360: „perveniret ad quendam lapidem magnum vulgo Baluankw appellatum secus viam ville Weep vocate adiacentem, et per eandem viam in quoddam virgultum transeundo perveniret ad quendam lapidem magnum vulgariter Zyrkw nominatum, et ibi antique mete ipsius possessionis Banafeulde nuncupate terminarentur.” A határjárás szövegét közli: *Tóth Endre–Zágorhidi Czigány Balázs*: Források Savaria – Szombathely történetéhez a római kortól 1526-ig. Szombathely Megyei Jogú Város, Szombathely, 1994. 55–56. Közli továbbá az 1549. évi átirat alapján *Horváth Tibor Antal*: A középkori Szombathely topográfiája. Vasi Szemle 1. (1958) 31.

49 Az 1360. évi határjárásban szereplő határpontok azonosítását ld.: *Horváth T. A.*: i. m. (48. jz.) 26.; *Tóth Endre*: A Savaria – Bassiana útszakasz. Archaeologiai Értesítő 104. (1977) 69–70.; *Kiss Gábor–Tóth Endre–Zágorhidi Czigány Balázs*: Savaria – Szombathely története a város alapításától 1526-ig. Szombathely Megyei Jogú Város, Szombathely, 1998. 152–153., 235.

50 *Tóth E.*: A Savaria – Bassiana útszakasz i. m. (49. jz.) 69–70.

51 „Bálvány-úti-dűlő”. Vas megye földrajzi nevei. Szerk. Végh József–Balogh Lajos. VMMI, Szombathely, 1982. (= VaMFN) 139. nr. 37/517., 156. nr. 37/1292.

52 Az adatokat említi: *Tóth E.*: A Savaria – Bassiana útszakasz i. m. (49. jz.) 69–70.

53 TESz I. s.v. „egyház”, 724–725.

54 A határjelekhez kapcsolódó hiedelmekről és szokásokról: *Takács Lajos*: A bálvány mint határjel. Népi kultúra – népi társadalom 13. (1983) 173–192.

55 Ld. 36. jz.

apáti határában található dülönév őrizte meg.⁵⁶ A Polányról szóló írást a római utak töltése kapcsán már említettük. A település határjárása épp a *via elevata* mellett álló jegykőnél kezdődött, ami feltehetőleg egy római köemlék volt. A Gencsapáti keleti határában található Jegykő-dülő⁵⁷ arról tanúskodik, hogy Gencs, Herény és Söpte határát jelölhette egykor a jegykőnek nevezett köemlék. A helyi hagyomány szerint ezt a követ valamikor a 19. század végén a faluba szállították és a templom bejárata mellé állították, ahonnan 1907-ben a Szentkút felé vezető útra helyezték, azért, hogy megakadályozzák a szekerek közlekedését.⁵⁸ A követ – mely minden bizonnyal egy a savariai Isis-szentélyből származó oszlop töredéke volt – ettől kezdve ördögkőnek nevezte a népnyelv. Emlékét őrzi a Gencsapátiól nyugatra eső „Ördögkő” dülönév is.⁵⁹

A római kori utcahálózat továbbélése

A következőkben két római előzménnyel rendelkező dunántúli város, Szombathely és Sopron példáján keresztül arra keresem a választ, hogy a római kori épület- és utcamaradványok miként befolyásolták a középkori városok topográfiájának fejlődését, különös tekintettel azok utca- és térszerkezetére.

a) Savaria – Steinamanger – Szombathely

A Claudius császár által alapított *colonia Savaria*⁶⁰ utcarendszerének rekonstruálására először az 1960–1970-es években került sor,⁶¹ amit az azóta végzett feltárások tovább pontosítottak. Ezek alapján a város északnyugat–délkelet irányú főteengelyét a Borostyánkőút képezte, melynek szélessége a városon belül 6–8 méter, a külvárosban pedig 12 méter volt. A többi (átlagosan 5–6 méter szélességű) utca ezzel párhuzamos, illetve merőleges volt. Az utcák által közrefogott, 41×42 méter, illetve 41×92 méter nagyságú lakótömböket (*insula*) a keskenyebb (2–3 méter széles) mellékutcák további két–három kisebb lakótömbre osztották fel. A 2. század

56 Kiss G.–Tóth E.–Zágorhidi Czigány B.: i. m. (49. jz.) 129.

57 „Jegykő”. VaMFN 108. nr. 28/167.

58 Bárdosi János: Római oszlopokhoz „ördögkövekhez” fűződő mondák Jákról és Gencsapátiából. Savaria 1. (1963) 219.

59 „Ördög-kü”. VaMFN 108. nr. 28/157.

60 50–77 között: *colonia Divi Claudi Savaria – C. Plinius Secundus: Naturalis historia lib. III. cap. 14.* Teubner, Leipzig, 1906. 292.; 1. század második fele: VET(eranus) LEG(ionis) XV APOL(inaris) / DEDUCT(us) C(coloniae) C(laudiae) S(avariensium) – Die Römischen Inschriften Ungarns. I. Hrsg. László Barkóczi–András Mócsy. Akadémiai, Bp., 1972. (= RIU I.) nr. 145.

61 P. Buócz Terézia: Adatok Savaria topográfiájához. Archaeologiai Értesítő 39. (1962) 181–187.; Mócsy András: Savaria utcarendszerének rekonstrukciójához. Archaeologiai Értesítő 92. (1965) 26–36.; P. Buócz Terézia: Savaria topográfiája. Vas Megye Tanácsa, Szombathely, 1967. 13–15.; Tóth Endre: A savariai insularendszer rekonstrukciója. Archaeologiai Értesítő 98. (1971) 143–169.

első felétől kezdődően kiépítették az utcahálózathoz igazodó vízvezeték- és csatornahálózatot, magukat az utcákat pedig bazaltlapokkal burkolták.⁶²

A város területét kezdetben egy fagerendákból ácsolt palánkvédmű vette körül, amit valamikor a 2. század első felében helyettesítettek kőfallal (3. kép). A városfal maradványai délen a Kossuth Lajos utca északi frontján, nyugaton pedig az Ady téri Romkertben található késő császárkori palotanegyed nyugati oldalán kerültek elő. Északon a Petőfi Sándor utca déli házsora alatt, keleten pedig valahol a Király utca középvonalában húzódnak.⁶³ A városfalon belül a Borostyánkő-úttól nyugatra kerültek napvilágra a város főbb vallási és egyéb középületeinek maradványai (a capitoliumi főistenségek temploma, Claudius császár temploma és a közfürdő), itt kaphatott helyet a város főtere, a *forum* is. A Borostyánkőút észak felé a – mai Paragvári utca vonalától keletre, a Petőfi Sándor utca déli házsora alatt keresendő – soproni városkapun (*Scarabetensis porta*),⁶⁴ déli irányban pedig a mai Fő tér és a Kossuth Lajos utca sarkára eső városkapun keresztül hagyta el a várost. Keleti és nyugati irányban két-két városkapu nyílott. A keleti kapuk a Király utca és a Kisfaludy Sándor utca sarkán, valamint a Savaria térnél helyezkedtek el. Az egyik nyugati városkapu maradványai a Várköz utca nyugati oldalán a Püspöki Általános Iskola udvarán kerültek elő,⁶⁵ a másik ettől délre helyezkedett el.⁶⁶ Ez utóbbi kaputól egy út vezetett a Sibaris/Savaria (a mai Perint-patak) egyik hídján keresztül⁶⁷ a várostól nyugatra található színházhoz.⁶⁸

Savariában a római közigazgatás megszűnése után is számolhatunk egy ideig a romanizált lakosság jelenlétével. Szent Quirinus püspök szenvedéstörténete alapján Savaria keresztény lakói a barbárok pannoniai betörésének hírére menekültek el Rómába. Erre az eseményre az 5. század első évtizedeiben kerülhetett sor,⁶⁹ ami azt igazolja, hogy a romanizált városlakók közül nem mindenki hagyta el még a várost. Noha egy másik forrás szerint 456. szeptember 7-én egy földren-

62 Kiss G.–Tóth E.–Zágorhidi Czigány B.: i. m. (49. jz.) 39–40.

63 Savaria városfalairól: uo.48.; *Magdolna Medgyes*: The settlement structure and town walls of Savaria as reflected in the latest excavations. In: *The Roman town in a modern city*. Ed. Margit Németh. Pro Aquinco Foundation, Bp., 1998. 87–91.; *Buócz Terézia–Gabler Dénes*: Savariai városfal. A városfal építési ideje a terra sigillaták tükrében. Sárvár, 2002.

64 *Thierry Ruinart*: Acta martyrum sincera et selecta. Manz, Ratisbonae, 1859. 524.

65 Feltárta Medgyes Magdolna 1983–1985-ben. *Medgyes Magdolna*: Szombathely – Hollán E. u. 8., iskolaudvar. Régészeti Füzetek 37. (1984) 57., 38. (1985) 50.

66 Savaria kapuiról: *Kiss G.–Tóth E.–Zágorhidi Czigány B.*: i. m. (49. jz.) 48.; *Tóth Endre*: Savaria római topográfiájáról. *Vasi Szemle* 62. (2008) 672–673.

67 A híd kváderköveit 1981-ben tárta fel Medgyes Magdolna a mai Óperint utcától északra. *Medgyes, M.*: The settlement structure and town walls of Savaria i. m. (63. jz.) 88.: 1. kép; *Zsolt Mráv*: Die Brückenbauinschrift Hadrians aus Poetovio. *Communicationes Archaeologicae Hungariae* (2002) 40.

68 *Tóth E.*: Savaria római topográfiájáról i. m. (66. jz.) 674–675.

69 Nagy Tibor szerint a hunok elől menekülő barbár népek 405–406. évi pannoniai betörésével hozható kapcsolatba a savariai keresztények elmenekülése és Szent Quirinus ereklyéinek elszállítása. *Nagy Tibor*: A Quirinus-reliquiák translatiójának időpontja Pannonia prima későrómai sorsának tükrében (Tanulmányok a pannoniai egyháztörténethez IV.). *Regnum* 6. (1944–1946) 256–257.

gés romba döntötte Savariát,⁷⁰ a város elpusztulásának nem került elő régészeti bizonyítéka. Több tényező is arra mutat, hogy bár a népvándorlás folyamán lassan kicserélődött Savaria lakossága, a település élete nem szakadt meg.⁷¹ Savaria nevének fennmaradása a középkoron át napjainkig a folyamatos lakottságot igazolja.⁷² Keleti temetőjében folyamatos temetkezés mutatható ki a római kortól kezdve a középkoron át egészen 1962-ig. Itt épült fel Szent Márton halotti kápolnája, mely a későbbi évszázadokban mindvégig megőrizte vallási szerepét: a 9. században templomot emeltek fölé, ezt a 11. század elején fatemplommal, a 11. század végén pedig egy téglatemplommal helyettesítették, és ezt követően sorozatosan átalakították, kibővítették. Patrocíniuma a mai napig Szent Márton maradt.⁷³ Végül az sem lehet véletlen, hogy a város közigazgatási központja sem változott évszázadokon át: a 4. századi császári palotaegyüttes területén létesült Sabaria Karoling-kori vártornya,⁷⁴ és itt épült Szombathely Árpád-kori és késő középkori kővára is.⁷⁵

Szombathely Árpád-kori utcaserkezete ugyancsak az egykori római város romjaihoz igazodva alakult ki (4. kép). A város két észak–dél irányú utcájának vonalvezetése – a későbbi Kámon utca (a mai Szily János utca) és Föl utca (a mai Kőszegi utca) – a római *insulare* rendszerhez illeszkedett. A Borostyánkőút városon belüli szakaszát nem használták közlekedésre a középkorban, azonban nyomvonalát megőrizte a fenti két utca közötti telekhatár. Az ennek a teleksornak a déli végében rekonstruálható kelet–nyugati irányú utca (a mai Széchenyi István utca), valamint az azzal párhuzamosan, délebbre futó utca (az egykori Gyöngyös utca, a mai Szent Márton utca) ugyancsak a római *insulare* rendszerhez igazodva fejlődött ki.⁷⁶ A város piactere ezzel szemben nem a római főtéren helyén, hanem az Árpád-kori kereskedelem fő irányának megfelelően a város délkeleti részén létesült.⁷⁷

Szombathely középkori német neve (*Steinamanger*),⁷⁸ valamint a Szombathely környéki számos „kö” tagú földrajzi név (lásd fentebb: bálványkő, sírkő, jegykő) jól mutatja, hogy a középkori lakosság figyelmét felkeltették az itt talált római köemlékek. A *Steinamanger* (tkp. „kö[épület] a réten”) helynév második

70 Fasti vindobonenses priores, 577: „et eversa est Sabaria a terrae motu VII idus Septembr. die Veneris”. In: *Chronica minora saec. IV., V., VI., VII. I.* Hrsg. Theodor Mommsen. *Monumenta Germaniae Historica*, München, 1981. (MGH. Auctores antiquissimi 9.) 304.

71 Kiss G.–Tóth E.–Zágorhidi Czigány B.: i. m. (49. jz.) 70–74.

72 Tóth Endre: A római lakosság-kontinuitás kérdése a Nyugat-Dunántúlon. *Savaria* 5–6. (1971–1972) 233–234.

73 Kiss Gábor–Tóth Endre: A szombathelyi Szent Márton-templom régészeti kutatásának eredményei (1984–1991). *Vasi Szemle* 45. (1991) 385–394.; Kiss Gábor: Vas megye 10–12. századi sír- és kincsleletei. MNM, Szombathely, 2000. 244–256.

74 Tóth Endre: Sabaria – Szombathely karoling vára. *Vasi Szemle* 32. (1978) 408.

75 Kiss Gábor: Adatok a Nyugat-Dunántúl korai várépítészetéhez. In: *A népvándorláskor fiatal kutatóinak IV. összejövetele*. Szerk. Jékely Endre. Mátyás Király Múzeum, Visegrád, 1995. 156–160.

76 Tóth E.: A savariai *insulare* rendszer rekonstrukciója i. m. (61. jz.) 148–149.

77 Kiss G.–Tóth E.–Zágorhidi Czigány B.: i. m. (49. jz.) 198.

78 Első említése: 1392: „Stainamanger”. *Sopron szabad királyi város története*. I/1–7., II/1–6. Szerk. Házi Jenő. Székely ny., Sopron. 1921–1943. (= Házi) II/1. 5.; 1392: „Stainamanger”. Házi II/1. 7.

tagja feltehetően az ófelnémet *Anger* (füves terület) szóból származik. Első tagja pedig (Szombathely nyugati határának „Kő” nevéhez hasonlóan) az itt talált római köemlékekre utal.⁷⁹

Szombathely késő középkori városfalának vonala az akkor romjaiban még álló római városfalakat követte. A középkori városkapuk közül kettő bizonyosan római kapu helyén jött létre: ezek a Sopron felé nyíló északi kapu (első írásos említése 1616-ból), és a keleti, úgynevezett Gyöngyös utcai kapu (első írásos adat 1615-ből), melyen keresztül Szentmártonba lehetett eljutni. Feltételezhetően a többi középkori kapu is római kapu helyén épülhetett ki: az úgynevezett Forró utcai kapu (első említése 1614-ben) a déli római kori kapu helyén, az említett kelet-nyugati irányú utcák végében található úgynevezett Nagykaricsai és Kiskaricsai kapu pedig a két nyugati kapu helyén.⁸⁰ A Nagykaricsai kaput a késő Árpád-korban délebbre helyezték át, amikor a római palotaegyüttes nyolcszög alaprajzú épületéből kialakított belső várat egy ovális külső falgyűrűvel vették körül (4. kép). Az ovális külső várat a 15. században egy nagyobb négyszögletes várrá építették át, és a város utcaszerkezete is a várhoz és a városerődítésekhez igazodott.

b) *Scarbantia* – *Ödenburg* – *Sopron*

A Iulius–Claudius-dinasztia idején – feltehetően Tiberius császár uralkodása alatt (Kr. u. 17–34) – létesült Sopron római kori elődje, *oppidum Scarbantia Iulia*.⁸¹ Elhelyezkedésében és városszerkezetében kezdetektől fogva meghatározó szerepe volt a település északkelet–délnyugat irányú hossz tengelyét képező Borostyánkő-útnak (5. kép). Domitianus császár (Kr. u. 81–96) municipiumi rangot⁸² adományozott a városnak. Ezután kezdődött az utak és utcák lekövezése, valamint a kőből épült középületek kialakítása. A város 2. századi utca- és térszerkezetét⁸³ legrésztesebben annak északkeleti részén (a mai Fő tértől keletre) lehetett rekonstruálni a feltárt útrészletek és épületmaradványok alapján. Itt került elő a Borostyánkőút egy szakasza a becsatlakozó északnyugat–délkelet irányú mellékutakkal, valamint a város 45×46 méter nagyságú főtere (*forum*)⁸⁴ a mellette található fontosabb középületekkel – a capitoliumi triász templomával, a városi tanács épületével (*curia*)

79 Kiss G.–Tóth E.–Zágorhidi Czigány B.: i. m. (49. jz.) 128–129.; FNESz II. s.v. „Szombathely”, 591–592.

80 Kiss G.–Tóth E.–Zágorhidi Czigány B.: i. m. (49. jz.) 193–196.

81 *Naturalis historia* i. m. (60. jz.) lib. III. cap. 14.

82 100 körül: DEC(urio) MVN(icipii) FL(avii) SCARB(antiae) – RIU I. nr. 174.

83 A feltárt római kori utca- és épületmaradványokról: *Póczy Klára*: Die Anfänge der Urbanisation in Scarbantia. *Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungaricae* 23. (1971) 94–97.; *Gömöri János*: Archäologische Daten zur Topographie Scarbantias. Römische Baudenkmäler im Stadtbild von Sopron. Scarbantia/Sopron városrégészeti kutatása. In: *Landscapes and Monuments along the Amber Road. A Borostyánkőút tájai és emlékei*. Szerk. Uő. Scarbantia Társaság, Sopron, 1999. 110–114.

84 Scarbantia forumának feltárásáról: *Gömöri János*: Scarbantia foruma. *Soproni Szemle* 39. (1985) 1–24., 97–98., 193–212., 289–301.; *Uő*: Grabungen auf dem Forum von Scarbantia (1979–1982). *Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungaricae* 38. (1986) 343–396.

és a törvénykezési csarnokkal (*basilica*). A város utcahálózatában jelentős változást hozott a 39 bástyával és két kaputoronnyal ellátott városfal építése a 4. század elején (5. kép).⁸⁵ A szabályos kváderkövekből emelt ovális városerődítés egy 400×250 méter nagyságú területet zárt körül a *forum* insulájának északi határától a közfürdő déli részéig. A Borostyánkőút a város középtengelye maradt, sőt szerepe tovább nőtt azáltal, hogy a várost északi és déli irányból a ráépült kaputornyokon át lehetett megközelíteni. A Borostyánkőútra nagyjából merőleges mellékutak nagy részét kettévágta a városfal egy erődítésen belüli és erődítésen kívüli szakaszra. Keleti és nyugati irányban a városfal hosszanti oldalának középső szakaszán (a mai Szent György utca 17. és Várkerület 102. között, illetve a Templom utca 14. és Színház utca 29. között) nyitottak a gyalogos forgalom számára egy-egy keskenyebb kaput.⁸⁶

Scarbantiában a 4. század közepétől egyre nagyobb számban jelentek meg a város római lakossága mellett a germán népelemek. A település a római fennhatóság megszűnése után még másfél évszázadon át lakott maradt („viskóperiódus”). Jelentőségét mutatja, hogy még a 6. század második felében püspöki székhely volt,⁸⁷ ahová a sírleletek tanúsága szerint az Itáliából érkező importtárgyak is eljutottak a Borostyánkőúton. A települést lakói 568-ban az avarok betörése idején hagyták el végleg. A város ekkor leégett, és a városfalakon belül 3 méter, azokon kívül 1–2 méter vastagságban felhalmozódott leletmentes humuszréteg alapján közel négy évszázadon át lakatlan maradt (feketeföld periódus).⁸⁸ A város neve feledésbe merült.⁸⁹ A szomszédos Karoling Birodalom német ajkú lakossága az üresen álló, hatalmas romokat Ödenburgnak, azaz Pusztavárnak nevezte el, ami a középkoron át a mai napig Sopron hivatalos német neve maradt.⁹⁰

A 10. század elején a Nyugat-Dunántúlra érkező magyarok egy romjaiban még álló római város helyett egy üresnek tűnő falgyűrűt vehettek csupán birto-

85 A városfalak feltárásáról: *Holl Imre–Nováki Gyula–Póczy Klára: Városfalmaradványok a soproni Fabricius-ház alatt. Archaeologiai Értesítő 89. (1962) 47–67.; Póczy Klára: Scarbantia városfalának korhatározása. Archaeologiai Értesítő 94. (1967) 137–154.*

86 *Gömöri János: Castrum Supron. Sopron vára az Árpád-korban. Die Burg von Sopron (Ödenburg) in der Árpádenzeit. Scarbantia Társaság, Sopron, 2002. 13.: 3. kép.*

87 Scarbantia püspökét (*Viglius epsicopus Scavariensis*) az itáliai Gradóban tartott zsinat résztvevői között említik 572 és 579 között. *Tóth Endre: Vigilius episcopus Scaravaciensis (Scarbantia VI. századi történetéhez). Soproni Szemle 31. (1977) 320–326.*

88 *János Gömöri: Von Scarbantia zu Sopron. Die Frage der Kontinuität. In: Zwischen „Römersiedlung“ und mittelalterlicher Stadt. Archäologische Aspekte zur Kontinuitätsfrage. Hrsg. Sabine Felgenhauer-Shmiedt–Alexandrine Eibner–Herbert Knittler. Österreichische Gesellschaft für Mittelalterarchäologie, Wien, 2001. (Beiträge zur Mittelalterarchäologie in Österreich 17.) 226.; Szende Katalin: Településnyomok Sopron területén a magyar honfoglalás előtt. In: Magyar város-történeti atlasz 1. Sopron. Szerk. Uő. Soproni Levéltár, Sopron, 2010. 11.*

89 Scarbantia nevének utolsó említése a 6. század végére tehető. Ld. 87. jz.

90 Az Ödenburg név (*Oedenburch*) első hiteles előfordulása 1273 és 1300 közé tehető. *Karl Molloy: Scarbantia, Ödenburg, Sopron. Siedlungsgeschichte und Ortsnamenkunde. Sárkány ny., Bp., 1944. 38–40. Az elnevezés azonban már több évszázada élhetett a szomszédos német ajkú lakosság szájhagyományában anélkül, hogy írásban rögzítették volna. Szende K.: i. m. (88. jz.) 11.*

kukba. E falak mentén épült fel valamikor a 10. század vége⁹¹ és a 11. század második fele⁹² között Sopron ispáni vára (6. kép). A 20 méter széles, 8 méter magas, úgynevezett széles talpú, fa-földszerkezetű sánc a késő császárkori városfal belső oldalához épült.⁹³ Északi kapuja a római város északi kapujának helyén létesült, és feltehetően a két római gyalogos kapu is használatban maradt.⁹⁴ A déli római városkaput azonban elfalazták, helyette – Sopron megváltozott geopolitikai helyzetének megfelelően – a vár délkeleti oldalán alakítottak ki egy kaput (Hátsókapu, *Hinterestor*).⁹⁵ A sánc leégésekor megrongálódott északi kaput elfalazták, és attól 5 méterrel keletebbre (a mai Várostorony helyén) alakították ki az új északi kaput (Előkapu, *Vorderestor*).⁹⁶ Az ispáni vár elsősorban katonai és közigazgatási célokat szolgált, a környékbeli népesség csak a tatárjárást követően költözött a sáncon belül. Ekkor került sor a sáncon belüli területek felosztására: először a sánc vonala mentén, majd a belső tömbökben mérték ki a telkeket.⁹⁷ Az ispáni várból kialakult belváros körül háromszoros kőfalat emeltek 1297 és 1339 között. A három falgyűrű középső szakasza a közvetlenül a bástyákkal ellátott római városfalakra épült, melynek belső és külső oldalán, attól 5-6 méterre egy-egy bástya nélküli falgyűrűt emeltek.⁹⁸

A Scarbantia városfalain belül emelt Árpád-kori sánc és az ezt követően megépült középkori városfalak nagymértékben befolyásolták a Sopron környéki utak irányát. Az Árpád-korban Bécs és Pozsony felől érkező távolsági utak Soprontól északkeletre, az Ikva-hídnál (*Spitolbruck*)⁹⁹ egyesültek. Ezután az Előkapu védművén keresztül lehetett az ispáni vár területére jutni – és feltehetően a mai Szent György utca vonalán haladva – a Hátsókapun át kilépve lehetett keletre (Győr és Buda felé), illetve délre (Kőszeg és Szombathely felé) továbbhaladni (6. kép).¹⁰⁰ Sopron ispáni vára tehát fontos szerepet játszott a nyugati határtól érkező és az ország belsejébe tartó utak forgalmának ellenőrzésében. A sáncon belüli terület késő Árpád-kori benépesülésével, a telekrendszer és utcahálózat kialakításával a

91 A sánc építését a 10. század végére, 11. század elejére keltezte: *Nováki Gyula*: Várépítészetünk kezdete. In: Várépítészetünk. Szerk. Gerő László. Műszaki, Bp., 1975. 54.; *Bóna István*: Az Árpádok korai várai. 11–12. századi várak és határvárak. Ethnica, Debrecen, 1995. 28.

92 A 11. század második felére keltezte: *Kristó Gyula*: A vármegyék kialakulása Magyarországon. Magvető, Bp., 1988. 268–273.

93 A sáncon végzett feltárásokról: *Gömöri J.*: Castrum Supron i. m. (86. jz.) 59–74.

94 Uo. 79–84.

95 Első említése 1394-ben: „Hintertör” – Házi II/1. 9. Régészeti kutatásairól ld.: *Tóth Sándor*: Régészeti adatok az Elő- és Hátsókapu történetéhez. Soproni Szemle 42. (1988) 74–77.

96 Első említése 1409-ben: „in vordern türm” – Házi II/6. 30. Régészeti feltárásáról ld.: *Tóth S.*: i. m. (95. jz.) 56–74.

97 *Szende Katalin*: Sopron településszerkezete és topográfiája a magyar honfoglalástól a 17. század végéig. In: Magyar várostörténeti atlasz 1. Sopron i. m. (88. jz.) 15.

98 A középkori városfal szerkezetét és kronológiáját ld.: *Holl Imre*: Sopron középkori városfalai. Archaeologiai Értesítő 94. (1967) 155–183., 95. (1968) 188–205., 98. (1971) 24–42., 100. (1973) 180–207.

99 Első említése 1404-ben: „spitolpruk” – Házi II/2. 298.

100 *Szende K.*: Sopron településszerkezete és topográfiája i. m. (97. jz.) 13–14.

fő közlekedési útvonal kiszorult a mai belvárosból. Az északkeletről érkező kereskedelmi út a 14. században már a városfal keleti ívét követve (a mai Várkerület vonalán) haladt végig. Ennek az útvonalnak a védelmét szolgálta az Előkaputól északnyugatra épült Kőkapu (*Steintor*), valamint a Hátsókapu előterében létesített Csapóhíd (*Slachtbruck*).¹⁰¹

Római utak továbbélése a városokon kívül

Az, hogy a római utak milyen állapotban érték meg a középkort, függött az anyagtól és attól, hogy eredetileg miként voltak megépítve. Technikai kivitelezés tekintetében az ókori források három főbb útfajtát különböztettek meg: kőlapokkal fedett utat (*via lapidea*), kavicsburkolatú utat (*via glareae*) és döngölt földutat (*via terrena*).¹⁰² A Dunántúl területén a fenti típusok mindegyikére találunk példát. Kőlapokkal elsősorban a városok utcáit, illetve a főutak városokból kivezető szakaszát burkolták. Savariában¹⁰³ és Sallában¹⁰⁴ bazaltlapokat, Scarbantiában lapos gneiszköveket,¹⁰⁵ Aquincumban pedig mészkőlapokat¹⁰⁶ használtak fel erre a célra. A kavicsburkolatot a főutak városokon kívüli szakaszainál alkalmazták. A zúzott kőből vagy döngölt kavicsból készült töltésre kavicsot terítettek, amit helyben oltott mésszel szilárdítottak meg.¹⁰⁷ A kétoldalt vízelvezető árkokkal ellátott, töltés és burkolat nélküli döngölt földutak elsősorban mellékutakként (*via rustica*) szolgáltak,¹⁰⁸ de a római uralom kezdetén maguk a főutak is nyári (azaz nem por-

101 Szende K.: Sopron településszerkezete és topográfiája i. m. (97. jz.) 21. A Csapóhíd első említése 1392-ből: „bey der slachprük” – Házi I/1. 239.

102 Digesta 43.11.1.2: „Si quis in specie refectiois deterioram viam facit, impune vim patietur, propter quod neque latiore neque longiore neque altiore neque humiliore viam sub nomine refectiois is qui intercidit potest facere, vel in viam terrenam glaream incire aut sternere viam lapide quae terrena sit, vel contra lapide stratum terrenam facere.” Digesta seu Pandectae Iustiniani augusti. II. Hrsg. Theodor Mommsen. Weidmann, Berlin, 1870. 578.

103 P. Buócz T.: Adatok Savaria topográfiájához i. m. (61. jz.) 181–186.; Ottó Sosztarits: Topographische Forschungen im südlichen Teil von Savaria. Die Notgrabung aus dem Hauptplatz von Szombathely (1991–1992). In: La Pannonia e l’Impero Romano. Hrsg. Gábor Hajnóczi. Electa, Roma, 1995. 233–242.; Mladonczki Réka–Sosztarits Ottó: A Borostyánkőút városi szakasza és szerepe Savaria településszerkezetében. Ókor 9. (2010) 54–60.

104 Redő Ferenc: Zalalövő története az ókorban. In: Zalalövő története az ókortól napjainkig. Szerk. Molnár András. Zalalövő és Környéke Közéletért, Kultúrájáért és Környezetéért Alapítvány, Zalalövő, 1998. 18–23.

105 Gömöri J.: Scarbantia/Sopron városrégészeti kutatása i. m. (83. jz.) 112–114.

106 Zsidi Paula: Aquincum polgárvárosa. Enciklopédia, Bp., 2002. 62–64.

107 Tóth E.: Eötteven i. m. (5. jz.) 199.; Uő: Itineraria Pannonica i. m. (23. jz.) 21.

108 Töltés és kavicsos útburkolat nélküli útmaradványok kerültek elő például Szombathely–Olad-Aranyvíz-dűlő és Szombathely–Zanat-Bogáca-ér lelőhelyeken. Farkas Csilla: Szombathely, Olad-Aranyvíz-dűlő. In: Régészeti Kutatások Magyarországon 2000. Szerk. Kisfaludi Júlia. KÖH-MNM, Bp., 2003. 215.; Ilon Gábor: Egy valódi „via rustica” Savaria territoriumán. Savaria 25. (2000–2001) 3. sz. 69–82. Az ilyen jellegű utak nemcsak földutak lehettek, egy részük eredetileg valószínűleg egyrétegű út volt, de a kavicsos felszínük lekopott, ezért nem lehetett régészeti kimutatni azt. Bődöcs András: Útkutatás a levegőből. In: Régészeti dimenziók. Szerk.

és sármentes) utak voltak. Például a katonai szempontból olyan jelentős út, mint a Duna menti birodalmi határút kiépítése, kikövezése is csupán a 2. században kezdődött, de egy része (nevezetesen a Dunaújváros és Kisapostag közötti szakasz) még a 4. század első felében is csupán egyszerű földút volt.¹⁰⁹

Amint arról az *öttevény* és *kövesutak* kapcsán már szóltunk, a késő római kort követően a kavicsburkolatú utak a karbantartás hiánya miatt fokozatos pusztulásnak indultak. Az útfelszín összetartó malterszerű kötőanyag az évszázadok folyamán szétmállott, a töltés szétesett és több méter széles kavicsos, köves sáv maradt belőlük. Mindezek ellenére egyes útszakaszokat továbbra is használtak közlekedésre a középkorban. Nem nehéz elképzelni, hogy csapadékos, esős időszakokban mennyivel könnyebb lehetett rajtuk közlekedni, mint a sáros, csúszós középkori földutakon. A római útmaradványoknak különösen az olyan nehéz áruk szállításánál lehetett fontos szerepük, mint a só. A Duna jobb partját kísérő *limes*út Pest¹¹⁰ és Győr¹¹¹ közötti szakaszát például bizonyosan használták sószállításra. Ebből az útból ágazott le Győr előtt a Pannohalmára vezető régi sóút, melyet Örkénynél¹¹² és Irénynél¹¹³ említenek a források. Figyelemreméltó az is, hogy több dunántúli római kori utat még a múlt század második felében végzett helynévgyűjtés idején is sóútként, illetve sóhordó útként ismert a helyi lakosság. A Kemenesszentpéter északi határában futó római utat például egyaránt nevezték Római útnak, Öttevényi útnak és Sóhordóútnak.¹¹⁴ Meggyeskovácsi rábakovácsi részén, a Rába nyugati partján, a folyóval párhuzamosan futó római utat¹¹⁵ szintén Sóhordóútnak hívták.¹¹⁶ A Nemesrempehollós keleti határában futó római utat¹¹⁷ Római útként, Gövecses útként és Só útként ismerték a helyi öregek.¹¹⁸

Noha a római útmaradványoknak számos előnye volt a középkori földutakal szemben, az erősen kopott, kátyús útfelületük, illetve az abból kiálló kisebb-nagyobb kövek könnyen kárt tehettek a szekerekben és a lovak patáiban egyaránt.

Anders Alexandra–Szabó Miklós–Raczky Pál. ELTE BTK RI–L’Harmattan, Bp., 2009. (Tanulmányok az ELTE BTK Régészettudományi Intézetének tudományos műhelyéből) 39.

109 Mócsy András–Szilágyi Mária: Úthálózat és közlekedésügy. In: Pannonia régészeti kézikönyve. Szerk. Mócsy András–Fitz Jenő. Akadémiai, Bp., 1990. 116.

110 1292: „tributum salium in portu Pest” – Budapest történetének okleveles emlékei. I. Szerk. Gárdonyi Albert. Székesfőváros, Bp., 1936. 280.

111 1255: „de curru salium Ungarorum duos sales et dimidium cum portione Iauriensis” – Elenchus fontium historiae urbanae. III/1. Szerk. Kubinyi András et al. Balassi, Bp., 1997. 51.

112 1361: „iuxta viam antiquam, que vulgariter Sahtawt vocatur” – A Pannohalmi Szent-Benedek-rend története. II. Szerk. Sörös Pongrác. Stephaneum, Bp., 1903. 478.

113 1257: „iuxta viam antiquam, que wlgariter Sohtuch vocatur” – ÁÚO II. 282.

114 Veszprém megye földrajzi nevei. II. A pápai járás. Szerk. Balogh Lajos–Ördög Ferenc. Magyar Nyelvtudományi Társaság, Bp., 1987. 57. nr. 9/55. és 9/60.; Magyarország régészeti topográfiája IV. A pápai és zirci járás. Szerk. Torma István. Akadémiai, Bp., 1972. 127–129. 37/5. lh.

115 *Buócz Terézia*: Római kor. In: Sárvár monográfiája. Szerk. Horváth Ferenc. Sárvár Város Tanácsa, Szombathely, 1978. 73.

116 VaMFN 264. nr. 94/50.

117 Kiss G.–Tóth E.–Zágorhidi Czigány B.: i. m. (49. jz.) 22.

118 VaMFN 417. nr. 159/65.

Ezért amikor csak az időjárás engedte, az utazók letértek a balesetveszélyessé¹¹⁹ vált római utakról, és közvetlenül mellettük közlekedtek. Ezt igazolják többek között az Aquincum–Brigetio diagonális útnak az aquincumi polgárváros municipiális territóriumára eső részén (Budapest, Bécsi út 314. szám alatt) végzett régészeti feltárás eredményei is.¹²⁰ 2002-ben Láng Orsolya itt egy hétrétegű útrészletet tárt fel, mely a Kr. u. 2. századtól kezdődően legalább a 16. századig használatban volt. A legfelső (15. és 16. századi ezüstérmekkel keltezett) réteget egy sárga agyagos, homokos szint választotta el az alatta található apró köves, kavicsos útburkolattól. Ezen az agyagos szinten, a kavicsos út keleti oldalán keréknyomos földút húzódott a felületén elszórt patkószegekkel és vasdarabokkal, ami jól mutatja, hogy szekerekkel rendszeresen közlekedtek az út mellett annak 15–16. századi megújításáig.

A középkori Magyarország úthálózatának legrégebbi „rétegét” a római utak képezik. A 9. század végén a Kárpát-medencébe érkező magyarok letelepedésében – miként a népvándorlás kori germán és avar megszállásban is – kétségkívül fontos szerepet kaphattak az egykori pannoniai (és daciai) utak maradványai.¹²¹ A 10. századi magyar nemzetségek több esetben az itt talált római kőfalak felhasználásával építették fel váraikat,¹²² melyekhez kézenfekvő módon a hozzájuk vezető római utakon jutottak el. A Szent István uralmával kezdődő állami berendezkedés és egyházszervezés eredményeképp számos új világi¹²³ és egyházi¹²⁴ központ létesült. A dunántúli érseki és püspöki székhelyek (Esztergom, Pécs, Győr) és ispáni várak egy része (Visegrád, Sopron, Győr) szintén római város vagy katonai tábor helyén jött létre. Ezeket a kora Árpád-kori központokat a könnyen hozzáférhető építőanyag mellett a kedvező közlekedés-földrajzi helyzetük jelölte

119 A rossz állapotú utak miatt bekövetkezett balesetekről: *Petmeki Áron*: Tanta malitia itineris, avagy az utazásnak veszedelmes voltáról. A középkori utazó a művelődéstörténész és mentalitástörténész szemével. In: Klaniczay-emplékkönyv. Szerk. Jankovics József. MTA ITI–Balassi, Bp., 1994. 22–23.

120 *Láng Orsolya*: Római kori útrészletek az aquincumi polgárváros municipiális territóriumán (az úgynevezett Testvérhegyi villa környezete). *Aquincumi Füzetek* 9. (2003) 95–110.

121 *László Gy.*: i. m. (2. jz.) 792–793., 803–805.; *L. Kovrig Ilona*: Adatok az avar megszállás kérdéséhez. *Archaeologiai Értesítő* 82. (1955) 39.; *Virágos Réka*: Tájregészeti megközelítések a dunántúli 5–6. századi régészeti lelőhelyek értelmezésében. *Archaeologiai Értesítő* 133. (2008) 205–209.

122 Bóna István szerint tizenhárom kora Árpád-kori vár épült római alapokon, hét esetben pedig a római kőfalakat is felhasználták várfalaknak. *Bóna I.*: i. m. (91. jz.) 19–25.

123 A Szent István által alkotott vármegyék száma nem ismert. Kristó Gyula huszonkilenc, Györffy György negyvennyolc, Zsoldos Attila pedig tizenkettő és hetven közötti vármegyével számolt Magyarország területén. *Györffy Gy.*: István király és műve i. m. (47. jz.) 209.; *Zsoldos Attila*: Szent István vármegyéi. In: Államalapítás, társadalom, művelődés. Szerk. Kristó Gyula. MTA TTI, Bp., 2001. 49.; *Kristó Gyula*: Tájélelet és térszervezés a középkori Magyarországon. Szegedi Középkorász Műhely, Szeged, 2003. 69.

124 Szent István nevéhez legalább nyolc egyházmegye létrehozása köthető. Ezekből három (a győri, a veszprémi és a pécsi) esett a Dunántúl területére, míg az ország többi (a Dunántúl több mint háromszorosát kitevő) területén csupán öt egyházmegye osztozott. *Kristó Gy.*: Tájélelet és térszervezés i. m. (123. jz.) 63–65.

ki: a középkorban is használt római főutak (például a *limes*út és a Borostyánkőút) mellett vagy azok csomópontjaiban feküdtek, melyek egyúttal egy-egy tájegység természetes központjai voltak.¹²⁵ A Szent István kori vármegyék és egyházmegyék felosztásával, valamint az árucserre fellendülésével új – római előzményekkel nem rendelkező – adminisztratív, egyházi és gazdasági központok jöttek létre, melyek megközelítése szükségszerűen új utak kialakítását követelte meg. Mindez a hozzájuk tartozó települések számának növekedésével együtt egy fokozatosan sűrűsödő, egyre differenciáltabb középkori úthálózatot eredményezett, mely egyre kisebb mértékben támaszkodott az egykori római úthálózatra.

A római és középkori úthálózat közötti eltérések csak részben indokolhatóak a településhálózatban megfigyelhető eltérésekkel. A másik magyarázat az, hogy a római és középkori utak másként igazodtak a vízrajzi és domborzati adottságokhoz. A Pannonia katonai és polgári központjait és városait összekötő főutakat mérnökök tervezték a természeti viszonyok és katonai szempontok figyelembevételével. Sík terepen az utak vonalvezetése egyenes. Amennyiben irányt változtatnak, sosem hajlanak ívben, helyette szögben törnek. Tagolt domborzatú táj esetén a nyomvonal azonos szintvonalon halad, kerüli az emelkedőket és lejtőket.¹²⁶ A középkori utak ezzel szemben természetes módon, voltaképpen a használat révén állandósultak. A középkori utak is igyekeztek kerülni a szintkülönbségeket. A hegyeket rendszerint megkerülték,¹²⁷ de érzékenyen igazodtak a mikrodomborzat változásaihoz is, ami rendkívül kanyargóssá tette a nyomvonalukat. A középkori útvonalak gyakran a vízfolyások mentén, az ármentes terület szélén, valamint a folyók vízválasztó vonalán alakultak ki.¹²⁸ A római és a középkori közlekedési rendszerek közötti különbségeket jól mutatják azok az esetek, amikor a középkori út többé-kevésbé követi a római út irányát, de a nyomvonaluk számos ponton eltér. Kitűnő példa erre a római Borostyánkőút dunántúli szakasza és annak középkori utódja, a Muraszombat–Sopron út. A római út a Mura folyót Halicanumnál (Muraszerdahely/Mursko Središće) keresztezte, majd Salla (Zalalövő) érintésével jutott el Savariára. A középkori út ezzel szemben Regedénél (Bad Radkersburg) lépett át a Murán, ahonnan Muraszombaton keresztül egy hosszabb, kanyargósabb útvonalon jutott el Körmendre. Az útvonal nyugatabbra helyezése vélhetően azzal magyarázható, hogy míg a római korban az utak kiépítése és rendszeres karbantartása mellett a Murán történő átkelés a folyó mocsaras, kanyargós szakaszán is megoldható volt, addig a középkorban a lényegesen rosszabb útviszonyok között igyekeztek a folyó egy biztonságosabb szakaszán átkelni. Feltehetően éppen ez az átkelő-

125 László Gy.: i. m. (2. jz.) 784.; László Gerevich: The rise of Hungarian towns along the Danube. In: Towns in medieval Hungary. Ed. Uő. Akadémiai, Bp., 1990. 26–50.

126 Tóth Endre: Római utak Pannoniában. Ókor 3. (2004) 1. sz. 47.

127 Ld. pl. a Kőszegi-hegység északi és déli oldalán futó Kőszeg–Léka–Borostyán és Kőszeg–Rohonc–Szalónak utakat. Glaser L.: Dunántúl középkori úthálózata i. m. (24. jz.) 161–163.

128 A Katonák útja egy szakasza például a Rába és a Zala vízválasztóján haladt. Kiss Gábor–Zágorhidi Czigány Balázs: A Lapincs–Rába vonaltól délre eső terület Árpád-kori történeti földrajzához. Vasi Szemle 64. (2010) 712.

hely tette Regedét a középkorban jelentős településsé.¹²⁹ Szombathelytől északra a két út nyomvonala ugyancsak eltért egymástól. A Borostyánkőút nyílegyenesen tartott északra, Scarbantia felé. A középkori út ezzel szemben a Gyöngyös-patak völgyében kanyargott, összekötve az ide települő középkori falvakat. A középkori úttól néhol csupán 20–50 méterre található római utat pedig elszántották.¹³⁰

A római utak nemcsak közlekedési útvonalként, hanem birtokhatárként is szolgálhattak a középkorban. Jó példa erre a római Savariát Bassianával, a későbbi Sárvárral összekötő út. Míg a római korban egy kelet–nyugati irányú úton lehetett eljutni Savariából Bassianába,¹³¹ addig a középkorban Szombathelynek és Sárvárnak nem volt közvetlen összeköttetése.¹³² Szombathelyről a római úttól délre vezetett egy középkori út előbb a Sárd- (a mai Kozár-Borzó-), majd a Gyöngyös-patak völgyében Megyehíd (*predium Megyehyd*), ahonnan a falu hídján átkelve haladt tovább Ikervárra.¹³³ Innen a Rába bal partján futó Körmend–Sárvár úton keresztül lehetett eljutni Sárvárra.¹³⁴ Az egykori római út egyes szakaszait legfeljebb helyi szinten használták közlekedésre. Ilyen például Pecöltől északra, a Rátka és Sormás patakok között található útszakasz, ahol a többi helyen csupán keskeny mezsgyéként fennmaradt út egy 8 méter széles, kétoldalt árkokkal ellátott úttá szélesedett ki.¹³⁵ Ezzel szemben birtokhatárként az út több szakasza is feltűnik a középkori iratokban. Említik a Szombathelyhez tartozó Banafölde,¹³⁶ a Vát és Vép között elterülő Sármásd,¹³⁷ a Váttól délre található Óvát,¹³⁸ valamint a Porpác és Vát környéki Kápolnafölde¹³⁹ birtokok határjárásában. Az út nemcsak a középkorban, de már a rómaiak idején is birtokhatárként szolgált, mivel jól illeszkedik a Savaria környéki parcellahálózatra. A Savaria–Bassiana út egyike volt azoknak az utaknak, melyek a coloniához tartozó centuriák (körülbelül 708×708 méter oldalhosszúságú, szabályos négyzet alakú földterületi egységek) határán futottak. Azon belül pedig a Savaria környéki *centuriatio* fő kelet–nyugati irányú útjának (*decumanus maximus*) keleti ágával azonosíthatjuk ezt az utat.¹⁴⁰ (Ugyanennek az útnak a nyugati ágát

129 Kiss Gábor–Tóth Endre: A vasvári „Római sánc” és a „Katonák útja” időrendje és értelmezése. *Communicationes Archaeologicae Hungariae* (1987) 112.

130 Tóth Endre: Római utak a Dunántúlon. *Műemlékvédelem* 49. (2005) 3.

131 Uő: A Savaria – Bassiana útszakasz i. m. (49. jz.).

132 Vö. Glaser L.: Dunántúl középkori úthálózata i. m. (24. jz.) 157. és 167.

133 1240: „ad stratam viam, que ducit ad Sabariam” (Kenéz, Vas m.) – UB I. 199.; (1283): „incipit ab aqua Sard et tendit in magnam viam, per quam itur in Sabariam” (Bozzai, Vas m.) – UB II. 164.; 1237: „ad latus orientale incipiunt ab aqua Gungus et tendentes versus septemtrionem intrans viam magnam” (Megyehíd, Vas m.) – UB I. 177. Ld. még: Tóth E.–Zágorhidi Czigány B.: Források Savaria – Szombathely történetéhez i. m. (48. jz.) 35–36. és 38.

134 1323: „ad viam que dicitur Kurmendutha” (Rum, Vas m.) – UB III. 160.; 1342: „magna via qua itur de [Sar in Ku]rmend” (Rum, Vas m.) – UB IV. 349.

135 Tóth E.: A Savaria – Bassiana útszakasz i. m. (49. jz.) 67–68.

136 Ld. 28. jz.

137 1329: „[ad] magnam viam regni, que Utteuim vocatur” – UB IV. 45.

138 Ld. 8. jz.

139 1321: „via Wetewyn, que vadit versus Sabariam” – UB III. 138.

140 László Borhy–Zoltán Czajlik–András Bődöcs. *Neue Wege der Erforschung des Siedlungs- und Wegenetzes im römischen Pannonien*. In: *Leben auf dem Lande*. Hrsg. Günther Schörner. Phoibos,

Felsőcsatár környékén sikerült megfigyelni.)¹⁴¹ Mivel az útból maradt sóderes sáv a középkorban is jól azonosítható terepi jelenség volt, nyomvonalát figyelembe vették a középkori birtokhatárok kialakításakor is,¹⁴² a középkorra átörökítve ezzel a római kori birtokhálózat egyes elemeit.¹⁴³

MAGDOLNA SZILÁGYI

ROMAN ROADS IN MEDIEVAL TRANSDANUBIA

THE NAMES OF ROMAN ROADS AND THEIR ROLE IN MEDIEVAL SPACE ORGANIZATION

The development of the road network and settlement system of Transdanubia, Slavonia and Transylvania in the Árpád period (1000–1301) was not only affected by natural environment (relief, waters, vegetation, and soil), but also by cultural landscape inherited from the Roman times.

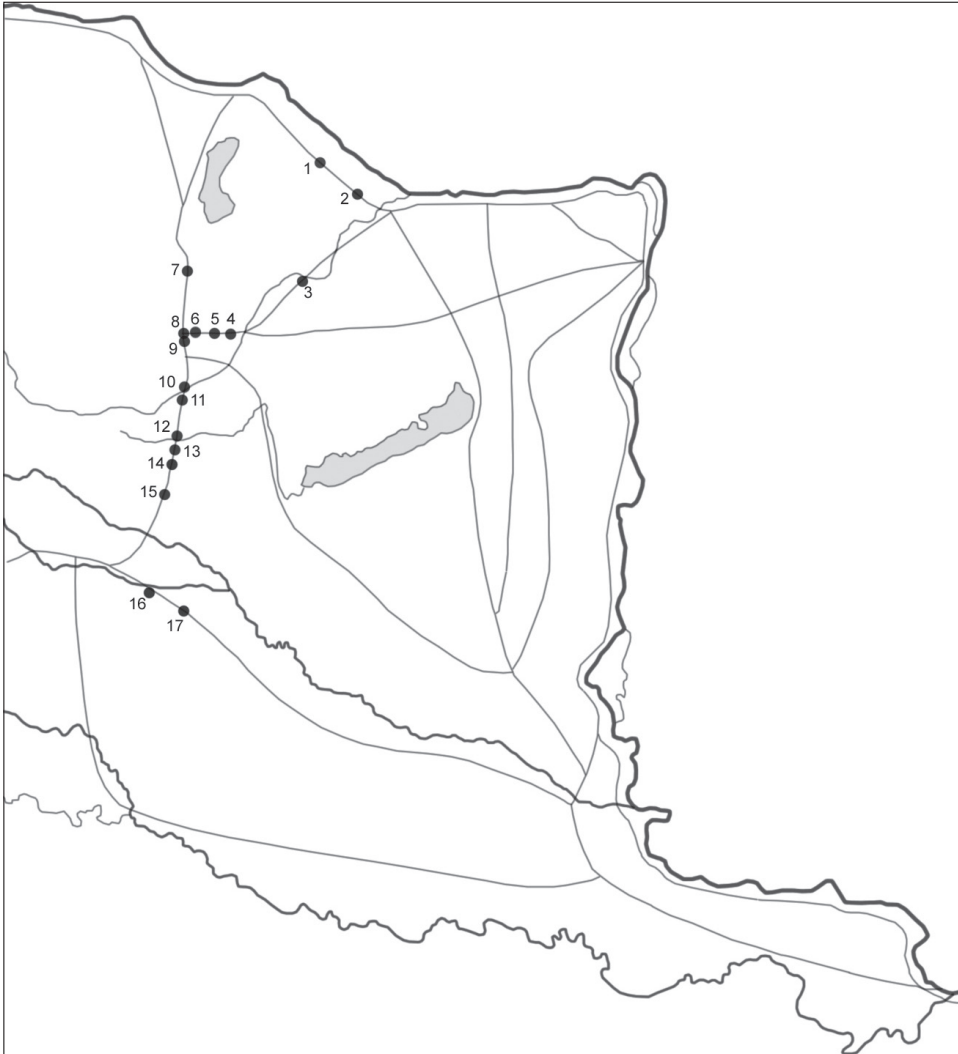
In my paper I investigate the medieval perception and use of Roman road remains found in the territory of former Pannonia with special regard to the northern part of the former province. I analyze toponyms used for Roman roads in medieval written sources and early modern maps to demonstrate which features (material, embankment, stone monuments along the roads) of ancient road remains were so conspicuous to the medieval population to call them after. In addition, I compare the Roman and medieval layout of streets and squares within two towns (Scarbantia/Sopron and Savaria/Szombathely), as well as the direction of main roads outside the towns to find out how the elements of the Roman infrastructure were re-used in the Middle Ages and to what extent they determined the topography of medieval Hungary.

Wien, 2013. 333.; *András Bődöcs*: The Problems of Aerial Archaeological Research of a Roman Limitatio in Pannonia. In: *Aerial Archaeology and Remote Sensing from the Baltic to the Adriatic*. Ed. Zoltán Czajlik–András Bődöcs. Institute of Archaeological Sciences, Eötvös Loránd University, Bp., 2013. 60–61.

141 *Bődöcs, A.*: The Problems of Aerial Archaeological Research i. m. (140. jz.) 64–66.

142 A Savaria környéki *centuria*-hálózathoz igazodnak a már említett Zanat-Bogáca-ér és Olad-Aranyvíz-dűlő lelőhelyeken feltárt útrészletek is (ld. 109. jz.). *Bődöcs András–Kovács Gábor*: A római kori birtokrendszer kialakítása és tájformáló hatása Pannoniában. *Geodézia és Kartográfia* 63. (2011) 3. sz. 20. és 23.

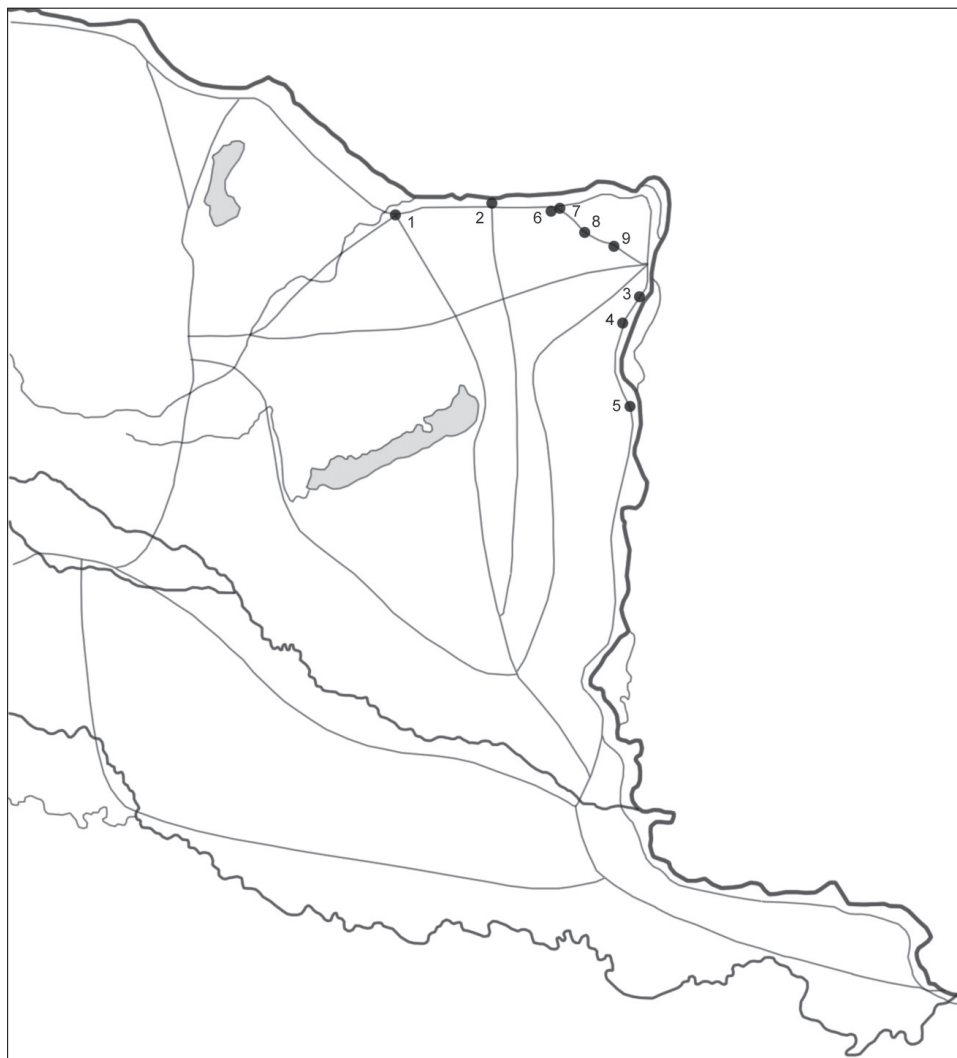
143 Ezúton szeretném megköszönni Bődöcs Andrásnak, hogy hasznos tanácsaival segítette a tanulmány megírásában.



1. kép. Pannonia úthálózata a középkori „öttevény” elnevezésű útszakaszokkal

a) Limesút: 1. Kimle, 2. Öttevény; b) Savaria–Arrabona út: 3. Kemenesszentpéter, 4. Csénye, 5. Porpác, 6. Vát; c) Borostyánkőút: 7. Borsmonostor/Kloster Marienberg, 8. Szombathely, 9. Gyöngyöshermán, 10. Kőrmend, 11. Nádasd, 12. Zalalövő, 13. Irsapuszta, 14. Kálócfa, 15. Kerkabarabás; d) Dráva menti út: 16. Varasd/Varaždin, 17. Ludbreg

(rajzolta: Szilágyi Magdolna)



2. kép. Pannonia úthálózata a középkori „kövesút” elnevezésű útszakaszokkal

a) Limesút: 1. Győr, 2. Komárom, 3. Érd, 4. Százhalombatta, 5. Dunapentele;

b) Brigetio–Aquincum út: 6. Mogyorósbánya, 7. Tát, 8. Piliscsév, 9. Pilisvörösvár

(rajzolta: Szilágyi Magdolna)



3. kép. Savaria és környéke a városon keresztülvezető utakkal

1. Porta Scarbatiensis, 2. palotanegyed, 3. a forum feltételezett helye, 4. Thermae, 5. Iseum

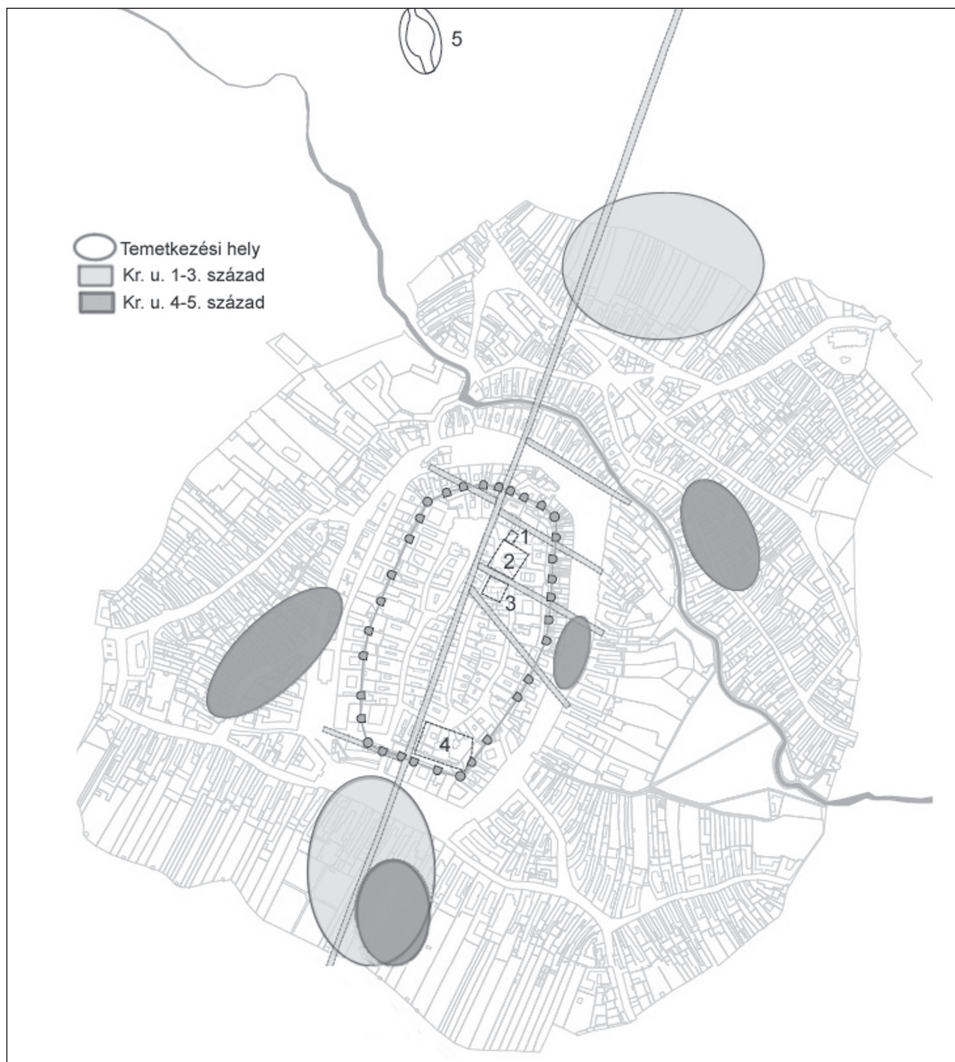
(rajzolta: P. Buócz Terézia, Tóth Endre, Medgyes Magdolna és Sosztarits Ottó kutatásai alapján, Szombathely 1857. évi kataszteri felmérésének felhasználásával Szilágyi Magdolna)



4. kép. Szombathely alaprajza a kerek várhoz és a római insularendszerhez igazodó 13. századi utcaserkezettel

1. A fennmaradt római városfalak, 2. Vár, 3. Szűz Mária-templom, 4. Piactér

(Kiss Gábor–Tóth Endre–Zágorhidi Czigány Balázs: Savaria – Szombathely története a város alapításától 1526-ig. Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata, Szombathely, 1998. 90. és 145. a. képek alapján rajzolta Szilágyi Magdolna)



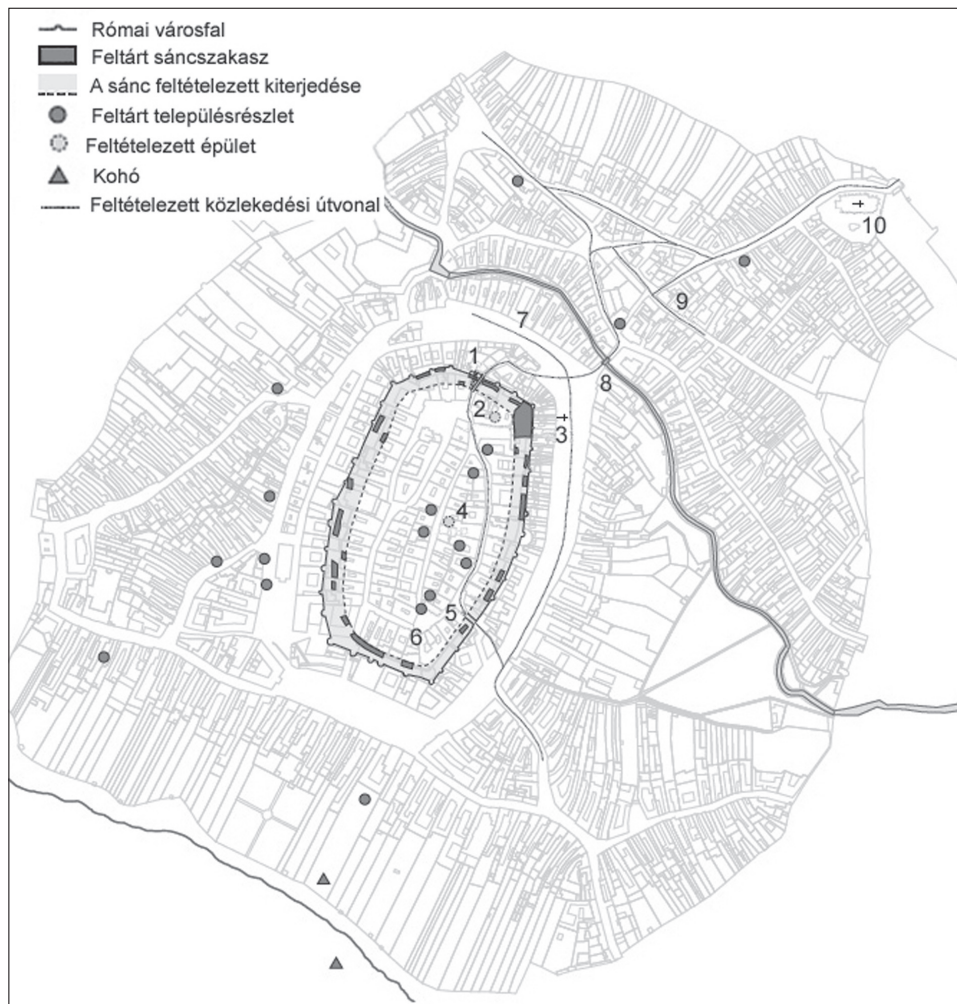
5. kép. Scarbantia és környéke a Borostyánkőúttal

1. Capitolium, 2. Forum, 3. Curia, 4. Thermae, 5. Amphitheatrum

(*Szende Katalin*: Településnyomok Sopron területén a magyar honfoglalás előtt.

In: Magyar várostörténeti atlasz 1. Sopron. Soproni Levéltár, Sopron, 2010.

A.3.1. térkép alapján)



6. kép. Sopron ispáni vára a rajta keresztülvezető távolsági úttal

1. Előkapu, 2. Az ispán feltételezett lakhelye, 3. Boldogasszony-templom, 4. *Marchstäl*,
5. Hátsókapu, 7. Kovácsok utcája, 8. Ikva-híd, 9. Halász utca, 10. Szent Mihály-templom

(*Szende Katalin*: Településnyomok Sopron területén a magyar honfoglalás előtt.

In: Magyar várostörténeti atlasz 1. Sopron. Soproni Levéltár, Sopron, 2010.

A.3.2. térkép alapján)