



„Hadak útján”

A népvándorlaskor fiatal kutatóinak
XXVI. konferenciája

GAZDASÁG – KERESKEDELEM – KÉZMŰVESSÉG

26th Conference of Young Scholars
on the Migration Period

ECONOMY – TRADE – CRAFTSMANSHIP



DISSERTATIONES ARCHAEOLOGICAE
ex Instituto Archaeologico
Universitatis de Rolando Eötvös nominatae
Supplementum 2.

„HADAK ÚTJÁN”

A népvándorláskor fiatal kutatóinak
XXVI. konferenciája

GAZDASÁG – KERESKEDELEM – KÉZMŰVESSÉG

26th Conference of Young Scholars
on the Migration Period

ECONOMY – TRADE – CRAFTSMANSHIP

Budapest, 2016. november 3–4.

edited by

Zsófia RÁCZ – István KONCZ – Bence GULYÁS



Budapest 2018

Dissertationes Archaeologicae ex Instituto Archaeologico
Universitatis de Rolando Eötvös nominatae
Supplementum 2.

Editors:
BENCE GULYÁS
ISTVÁN KONCZ
ZSÓFIA RÁCZ

Available online at <http://dissarch.elte.hu>
Contact: dissarch@btk.elte.hu

PKP
PUBLIC
KNOWLEDGE
PROJECT

ISSN 2064-4574

© Eötvös Loránd University, Institute of Archaeological Sciences
Layout: Gábor Váczi

Budapest 2018

TARTALOM – CONTENTS

| | |
|--|-----|
| Zsófia RÁCZ – István KONCZ – Bence GULYÁS | 7 |
| <hr/> | |
| <i>Szerkesztői előszó</i> | |
| SZALONTAI Csaba | 9 |
| <hr/> | |
| <i>Az utakról. Szempontok az úthálózat kutatásához</i> | |
| Anita KOROM | 21 |
| <hr/> | |
| <i>Archaeological study of face beads excavated from an Early Sarmatian grave</i> | |
| Bernadett BAJNÓCZI – Krisztián FINTOR – Máté SZABÓ – Mária TÓTH | 33 |
| <hr/> | |
| <i>Preliminary micro-XRF study of mosaic face beads found in an Early Sarmatian grave excavated at Dunakeszi – implications for the base glass composition and colourants</i> | |
| Zsófia MASEK | 45 |
| <hr/> | |
| <i>Új szempontok a hun kori üstök kutatásához egy új magyarországi lelet tükrében</i> | |
| <i>Függelék</i> | |
| BARKÓCZY Péter – MAY Zoltán | 109 |
| <hr/> | |
| <i>Az ócsai hun üstöredék XRF vizsgálata és pásztázó elektronmikroszkópos vizsgálata</i> | |
| Anett MIHÁCZI-PÁLFI | 129 |
| <hr/> | |
| <i>A balatonszemesi 5. századi temető kisleletei. Anyagközlés és elemzés</i> | |
| István KONCZ | 163 |
| <hr/> | |
| <i>About brooches and networks: Some remarks on the female dress in 6th century Pannonia</i> | |
| Zsófia KONDÉ – Attila KREITER – Bernadett BAJNÓCZI – Mária TÓTH – Orsolya VIKTORIK | 177 |
| <hr/> | |
| <i>The organization of ceramic production: A comparative analysis of typology and petrography at the Avar Age settlement of Dariuszentmiklós (Hungary)</i> | |
| Levente SAMU | 233 |
| <hr/> | |
| <i>Über die Zusammenhänge den Gürtelschnallen mit festem Beschlag und Motiven in Durchbruchornamentik und den Gürtelbeschlügen der zweiten Hälfte des 6. und beginnenden 7. Jahrhunderts</i> | |

| | |
|---|-----|
| Adrienn BLAY | 257 |
| <hr/> | |
| <i>Vorläufige herstellungstechnische Beobachtungen zu den frühawarenzeitlichen halbmondförmigen Ohrringen</i> | |
| Eszter PÁSZTOR – Zsuzsanna TÓTH | 271 |
| <hr/> | |
| <i>Bone and Antler Working in the Avar Cemetery of Bodajk</i> | |
| Gergely SZENTHE | 291 |
| <hr/> | |
| <i>Material culture patterning as the source of the Avar power network, 8th century AD</i> | |
| Zoltán RÓZSA – Csaba TÓTH | 315 |
| <hr/> | |
| <i>This king likes Muslims... Traces of an exceptional settlement from the Árpadian Age 3.</i> | |
| Péter CSIPPÁN | 325 |
| <hr/> | |
| <i>A későközépkori Révfalu állattartása</i> | |

Szerkesztői előszó

RÁCZ ZSÓFIA

*Régészettudományi Intézet
Eötvös Loránd Tudományegyetem*

zsafia_racz@yahoo.de

KONCZ ISTVÁN

*Régészettudományi Intézet
Eötvös Loránd Tudományegyetem*

fredgar22@gmail.com

GULYÁS BENCE

*Régészettudományi Intézet
Eötvös Loránd Tudományegyetem*

gbence567@gmail.com

A „*Hadak útján*” – *A népvándorlaskor fiatal kutatóinak konferenciáját* először 1990-ben, Szentesen rendezték meg nagy érdeklődés közepette. A rendezvény hiánypótlónak számított, korábban ugyanis nem volt lehetősége a pályakezdő népvándorlás koros régészeknek, hogy saját korosztályuk körében megosszák egymással tudományos eredményeiket. Már az első találkozó interdiszciplináris együttműködésre törekedett: régészek mellett történészek, művészettörténészek és nyelvészek is előadást tartottak; az előadások alapján készült tanulmányok külön kötetben jelentek meg. A konferencia elnöki tisztjét az első alkalom óta dr. Tomka Péter, a Kárpát-medencei népvándorlás kor kiemelkedő kutatója tölti be.

A szentesi konferencia egy sikeres sorozat első állomása lett: 2015-ben, Révkomáromban a kezdeményezés már negyedszázados születésnapját ünnepelhette. A „*Hadak útján*” 26. találkozójának megszervezését – a sorozat történetében először – az ELTE BTK Régészettudományi Intézete vállalta magára. Témájául a népvándorlás kori gazdaság, kereskedelem és kézművesség kérdésköreit választottuk. 2016. november 3–4-én összesen 47 előadótól mintegy 32 előadást hallhattunk, amelyeket témakörök szerint több szekcióba – kapcsolatrendszerek, kereskedelem, gazdálkodás és háztartások, anyag és technológia, valamint kézművesség – soroltunk. Ezek közül most 13 előadás jelenik meg írásos formában is, részben magyarul, részben azonban – a megjelenésnek teret biztosító folyóirat, a *Dissertationes Archaeologicae* irányelvei alapján – angol és német nyelven. Reméljük, hogy az idegen nyelvű kiadás segítségével a konferencián bemutatott sokrétű és gyakran új módszertani megközelítésre támaszkodó eredmények a nemzetközi kutatás számára is hozzáférhetővé válnak.

Budapest, 2018. október 1.

A konferencia eddigi helyszínei

- 1990 Szentes
- 1991 Nyíregyháza
- 1992 Sátoraljaújhely
- 1993 Visegrád
- 1994 Szenna
- 1995 Velem
- 1996 Pécs
- 1997 Veszprém
- 1998 Eger
- 1999 Szeged – Domaszék
- 2000 Székesfehérvár
- 2001 Simontornya
- 2002 Gyula
- 2003 Keszthely
- 2004 Várgesztes
- 2005 Nagykovácsi
- 2006 Nagyvárad
- 2007 Kecskemét
- 2008 Győr
- 2010 Budapest – Szigethalom
- 2011 Szeged
- 2012 Visegrád
- 2013 Veszprém
- 2014 Esztergom
- 2015 Révkomárom
- 2016 Budapest
- 2017 Debrecen
- 2018 Mosonmagyaróvár

Az utakról. Szempontok az úthálózat kutatásához¹

SZALONTAI CSABA

Salisbury Kft.

csaba.szalontai@gmail.com

Absztrakt

A történeti táj kutatás és a településtörténet egyik legizgalmasabb kérdése az, hogy milyen kapcsolati háló létezett az adott korszakban egy adott népesség adott területén. A történeti úthálózat kutatásban rendszeresen visszatérő kérdés, hogy a kéziratok térképekről ismert úthálózat vajon mióta létezett?

A történeti korok úthasználatát vizsgálva azt láthatjuk, hogy mindig is léteztek olyan objektív és szubjektív körülmények, melyek összességükben arra készítették az utazókat, hogy a már meglévő utakat használják (úthasználati kényszer). Ez pedig arra enged következtetni, hogy a folyószabályozás előtti Kárpát-medencei utak – és különösen a regionális, vagy országos jelentőségűek – valószínűleg akár évezredekig keresztül is használatban lehettek. Dolgozatunkban ennek igazolására hozunk konkrét példákat.

A Kárpát-medencei úthálózat kutatása közel száz éves múltra tekint vissza, és a nagyon fontos módszertani alapvetések mellett jelentős eredményeket ért el különösen a római-, Árpád- és középkori utak tekintetében.²

A mostani előadásomban olyan aspektusát kívánjuk bemutatni a kérdés kutatásának, amely eddig kevés figyelmet kapott. Kiindulási alapunk az a táj, melyben az emberi lét egyik legfontosabb gazdasági, társadalmi, katonai és népességtörténeti kapcsolati hálóját az út alkotja. Ahhoz hogy egy vizsgált területen megértsük az utak kialakulásának és használatának logikáját először azt kell megvilágítanunk, hogy milyen volt az adott táj és az abban élő ember kapcsolata.

Arisztotelészi értelemben ugyanis az ember a természet része, ahhoz alkotó módon csatlakozik, ezért mindig ki kellett alakítania azt a viszony- és/vagy kapcsolatrendszert, amellyel a természeti-környezeti komplex rendszerben biztosítani tudta a saját, a családja vagy népe létének fenntartását. Ehhez elsődlegesen arra volt szüksége, hogy a természeti törvényszerűségeket értő módon megfigyelje, a maga szemszögéből elemezze, majd ezek után adekvát válaszokat kellett adnia a természet szabályszerű és nem szabályszerű működésére, azaz ahhoz aktív módon kellett viszonyulnia. Minél önállóbb gazdálkodási tevékenységet végeztek a mikro- vagy makró közösségek, minél fejlettebb társadalmi formák jelentek meg, annál inkább lazulhatott a környezettől való függőség állapota. A folyamat végére megerősödő ember pedig ma már a tevékenységével döntő módon hat a környezetére és alakítja azt kedvére, még ha minden negatív hatását nem is tudja teljes egészében kiiktatni.

Ebben az alkalmazkodási, tájhasználati rendszerben az egyik legrégebbi kapcsolódási pont a vízrajz–településtörténet, a morfológia–településtörténet, úthálózat–településtörténet kap-

1 A témát részletesen – közel 100, különböző korszakból felgyűjtött irott forrás adatait is hasznosítva – kifejtettük a doktori disszertációinkban (SZALONTAI 2014, 69–83). Mostani dolgozatunkban ennek egy rövidített változatát mutatjuk be, mely a konferencián felolvasott előadás kibővített, jegyzetekkel ellátott változata.

2 A kutatástörténet legutóbbi összefoglalását lásd: SZILÁGYI 2014; SZALONTAI 2014, 69–75.

csolatrendszere. Minden régészeti-, történeti korszakra érvényes megállapítás, hogy egy települési struktúra és a települések között létrehozott kapcsolati háló, az úthálózat kialakulása az adott nép tájhoz való viszonyát is jelzi, azt, hogy miként képes alkalmazkodni környezetéhez és miként helyezte el magát abban, illetve, hogy miként képes a táj előnyeit a maga javára hasznosítani, hátrányait pedig csökkenteni.

A táj-ember viszonyának megértéséhez elsődlegesen magát a táját kell megismernünk, mert ennek ismerete nélkül nem érthetjük meg az emberi viselkedést. László Gyula remek gondolatát kissé átalakítva azt is mondhatjuk, hogy a táj is beszél hozzánk, nekünk, régészeknek csak meg kell értenünk azt, és minden olyan fontos dolgot el fog mondani magáról, ami nélkülözhetetlen ahhoz, hogy megértsük egy adott nép életének egyszerű hétköznapijait.

Persze be kell vallanunk, hogy egyáltalán nincs könnyű dolgunk: a modern kor technikai vívmányai birtokában a többség meggyőződéssel vallja, hogy az ember képes uralni a tájat a körülötte lévő természeti környezetet és ezért nem is érti a táj, a természet működését, ami nemcsak kiszolgáltatottá teszi, de pl. a tudományos megismerést is negatívan befolyásolja. Ez azonban természetesen nem mindig volt így. A táj és ember kapcsolatában több évezrednyi tanulási folyamat zajlott a 19. századig a Kárpát-medencében, és másutt zajlik most is. Ebben az ember számára nem a táj megváltoztatása, hanem annak tökéletes megértése, az ahhoz való minél teljesebb alkalmazkodás volt a legfontosabb, ami generációról-generációra szálló öröklött tudás volt. Csak a 20. századi, a tudományos-technikai forradalom eszközeivel felvértezett ember jutott el oda, hogy ez a megismerési folyamat már nem volt nélkülözhetetlen a fennmaradásához, és emiatt szépen lassan el is hanyagolta ezt a tudását.

A táj-ember kapcsolat megértésnek másik fontos része, hogy megismerjük azt, hogy maga az ember mit tudott és mit gondolt a tájról, a környezetéről. Természetesen nincs esélyünk arra, hogy a 21. századi agyunkkal pontosan rekonstruálhassuk pl. egy népvándorlás kori nép gondolkodását, de azért néha tegyünk egy-egy próbát, mert pl. a régészeti jelenségek, vagy történelmi folyamatok értelmezését jelentős mértékben megkönnyítheti. Meg kell próbálnunk rekonstruálni egy adott nép tudását a környezetéről, azt a tudást, amit évszázadról-évszázadra, apáról-fiúra szállva adtak tovább a népek. Hívjuk ezt kollektív tudásnak, de a tudományos igényesség alapján legyen a neve tradicionális kollektív tudás.

A régészeti korszakokban a Kárpát-medencében egymás után megjelenő népek esetében az ember és környezetének kapcsolata lényegében azonosnak tekinthető. A különböző korok településeinek és temetőinek topográfiai és morfológiai helyzete, a települések szerkezete, az objektum típusok, a házak és a háztartások összetétele, az életmódra utaló régészeti leletek, az egyének használati tárgyai mind-mind funkcionális értelemben azonosak, még akkor is, ha egyébként tipológiai értelemben el is térnek egymástól. A régészeti korok életmódkutatása és a néprajzi ismeretek alapján az is megállapítható, hogy a környezettel harmóniában élő paraszti lét nemcsak a népvándorlás korra jellemző, de fő elemeiben a magyar középkorra és újkorra is egészen a legújabb korig is érvényes lehet vidéken, a paraszti társadalomban.

Ez a több évezredes életmódbeli hasonlóság engedi meg a régészet számára, hogy pl. a néprajzi, vagy kulturális antropológiai kutatásokat segítségül hívja akkor, amikor egy korszak életmódját vizsgálja. Az azonosságok egyúttal azt is megengedik, hogy az utakkal, utazással kapcsolatos vizsgálatunkba más korszakok forrásanyagát is hasznosítsuk, tekintettel arra, hogy a régészeti korszakok írásos emlékei között csak nagyon kevés ezzel kapcsolatos részletet találunk.

Ezt felismerve arra törekedtünk, hogy a lehető legnagyobb időtávlatból gyűjtsünk a szárazföldi utazásokról írott adatokat. Nemcsak azért, hogy ezáltal a nagy korszakok összehasonlíthatóvá váljanak, hanem azért is, mert csak ilyen széles válogatási alappal lehet igazolni azt, hogy a szilárd utak megjelenése előtt lényegében évezredek óta azonos körülmények jellemezték és törvényszerűségek működtették a szárazföldi utazást, ugyanazokkal a problémákkal találkoztak az utazók, és ugyanazok a nehézségek vártak rájuk.

Amikor a bevezetőnkkel eljutottunk addig a megállapításig, hogy az ember és környezet viszonyrendszerében (tegyük hozzá gyorsan: a paraszti életmódban) több ezer éves folytonosság van, és korábban pedig azt állítottuk, hogy az úthálózat az ember-környezet kapcsolatának egyik kézzelfogható eleme, akkor nem kerülgethetjük tovább a forró kását, hanem fel kell tegyünk a témánk szempontjából legfontosabb kérdést:

Ezek szerint felvethető az is, hogy az utak használatában töretlen folytonosság van, és az úthálózat legfontosabb elemei évezredek óta azonos nyomvonalon haladnak? Így tehát az az úthálózat, amit a kézíratos térképekről az Alföldön jól ismerünk vajon részben, vagy egészében visszavetíthető-e a népvándorlás korra? Vajon ez a felvetésünk csak a nagy, régiókat összekötő utakra lehet érvényes, vagy a helyi jelentőségű utakra is? Ha igen mennyiben, ha nem, akkor miért nem?

Miközben látszólag nehezen bizonyítható területre tévedtünk, gyorsan jegyezzük meg, hogy a kérdésfelvetésünk nem teljesen megalapozatlan: az utakkal és az úthálózattal foglalkozó kutatás ugyanis ma már csaknem teljesen egyetért abban, hogy a főbb útvonalak tekintetében a 18. század vége úthálózat jórészt visszavezethető az Árpád-korig is. Az úthálózat folytonossága sem új ötlet, már nagyon régen felmerült ennek lehetősége, különösen a nagy, országos, vagy regionális jelentőségű főutakat esetében, amelyek már a honfoglalás előtt is, akár hosszú évszázadokon át is használatban lehettek (pl.: a Duna menti, vagy a balkáni ősi út).

A kérdés megválaszolásához az alábbiakban áttekintjük az úthasználat objektív és szubjektív körülményeit, melyek összességükben arra készíteti az utazókat, hogy a már meglévő utakat használják (úthasználati kényszer):

Objektív körülmények:

- A táj alkotó elemei: vízrajz, domborzat, talaj: többszörös determináció
- Utak és átkelőhelyek szoros kapcsolata: az átkelőhelyek határozzák meg az utak vonalát
- Az utak állapota
- A közlekedési eszközök fejlettsége

Szubjektív adottságok:

- Tradicionális kollektív tudás a tájról és környezetről
- Biztonság: az út mentén lesz település, átkelőhely, piac, pihenőhely stb.
- Tájékozódás: kémek, felderítők, kísérők, utikalauzok
- Távolság és irány megadása: az úton haladásban közben megtett út (pl. fertály órára van valami)
- Gyorsaság
- A folyami átkelés miatti félelem miatt keresni kellett az alkalmas átkelőhelyeket (gázlókat)

Az úthálózat feltételezett állandóságának egyik fontos okát a földrajzi determináltságban kereshetjük. A Kárpát-medencében és azon belül az Alföldön az utak nyomvonalát ugyanis döntő mértékben a vízrajzi és domborzati elemek határozzák meg, és ezek hatása sokkal erősebbnek tartható, mint az, hogy egyébként pedig időnként lokális igények is felmerülnek hosszabb-, vagy rövidebb tér áthidalására. A földrajzi determináltság másik fontos tényezője a folyami átkelőhelyek hosszú ideig tartó állandósága volt, melyek eleve meghatározták a lehetséges útirányokat.

Ahhoz azonban, hogy igazoljuk azt a feltevésünket, hogy az középkori, vagy újkori úthálózat azonos, vagy szerves folytatása a régészeti korok (elsősorban a népvándorlás kor) úthálózatának, több dolgot is vizsgálnunk kell.

Az egyik legfontosabb feltétel annak igazolása, hogy a népvándorlás kor kezdete óta az Alföldön népesség kontinuitás volt, mert csakis így lehet logikus felvetés az, hogy az egymást követő népek az előző korszakok már létező úthálózatát használták.

Igazolnunk kell azt is, hogy a szárazföldi utazáshoz használt eszközök technikája lényegében évszázadokon (évezredek) át változatlan volt, mert csak azonos feltételek esetén beszélhetünk arról, hogy az egymást követő népek azonos módon használták az utakat. A kiugróan magas technikai-technológiai fejlettség birtokában ugyanis döntő módon eltérhet az úthasználatát a korábbiaktól (pl. római kor).

Harmadrészt igazolnunk kell azt is, hogy az a táj, amelyben egy adott korszak úthálózata kialakult nem változott olyan mértékben, hogy az jelentős hatással lett volna az utak nyomvonalára, és a tájban élő népek ugyanolyan szemlélettel kezelték a körülményeket.

Mielőtt rátérnénk erre, néhány fontos pontosítást szükséges tennünk. Megállapításaink elsődleges mikro szinten lehetnek érvényesek, és mindig egyedi kontrollt igényelnek. Másodszor: amikor úthálózatról beszélünk természetesen nem a 17–18. századi térképekről ismert teljes hálózatot értjük alatta. Hanem elsődlegesen azokat az utakat, amelyek ún. transzkontinentálisak voltak. A DK-Európától Nyugat-Európa felé vezető ún. balkáni út, az ebből észak felé ágazó balti út, vagy Dél-Délnyugat Európát a kontinens északi részével összekötő Borostyán út esetében aligha merül fel bárkiben is kétség a több ezer éven tartó folytonossággal szemben, különösen azért, mert ennek régészeti nyomai is jól kézzelfoghatók. Értjük továbbá a regionális utakat (pl. a középkori káliz út a Maros torkolat és Dunaszekcső között, vagy pl. a Budáról Erdélybe vezető út, vagy a Hegyalján végighúzódó ősi kereskedelmi és hadiút), továbbá harmadlagosan pedig azokat a helyi jelentőségű utakat, amely egy adott társadalom számára gazdasági, társadalmi, igazgatási vagy hatalomgyakorlási szempontból fontosak lehettek és egyúttal a mikro régiókat is összekapcsolhatták.

Az állandóság igazolásához nézzük először azokat az objektív körülményeket, amelyek az utazást, az úthálózat kialakulását befolyásolták.

Elsőként a domborzatról. Az alföldi környezetben a domborzatnak nincs érdemi hatása a nyomvonalak kialakulására. Ez alól talán csak a Duna-Tisza közti Homokhátság a kivétel, ahol az uralkodó széljárás ÉNy-DK irányú, egymással párhuzamosan futó homokdombokat és köztük pedig jórészt ereket magukban rejtő völgyeket alakított ki, és így az úthálózat ehhez igazodott.

A táj fontos alkotó elemei közül az alföldi környezetben a vízrajznak van a legnagyobb szerepe. A felszíni vizekkel sűrűn tagolt területeken az országutak helye kétszeresen is determinált volt.

Egyrészt a nyomvonaluk minden esetben a vízrajzhoz és a morfológiához alkalmazkodott, lehetőség szerint elöntésmentes térszíneken haladtak, sok esetben jellemzően az alacsony ártér peremén. Emiatt mikroszinten az itteni utak nyomvonala az évszázadok során sem változott, hiszen kevés volt az a tér, ahol egy utat vezetni lehetett és a vízrajzi és domborzati állandóság sem készítette az ott élőket a nyomvonal áthelyezésére.

Másrészt az utak vezetésének irányát mindig a soron következő keresztező vízen való átkelés lehetséges helyszíne, a folyami átkelőhely, gázló, rév, híd határozta meg. Mivel az átkelési pontok kijelölése jellemzően a folyók adottságaiból következik,³ ezért mikro regionális szinten célszerű először az egykori gázlók és lehetséges átkelőhelyek helyét meghatározni és összevetni a lehetséges nyomvonalakkal.⁴

A gázlók mellett azonban már az őskortól kezdve számolhatunk épített hidak létével is, így az egyre szaporodó hídmaradványok ismeretében ma már joggal vethetjük fel azt is, hogy a kisebb-nagyobb ereken, folyásokon nem csak kizárólag gázlókon lehetett átkelni, hanem épített hídszerkezeten is, töltött utakon, amit a bronzkor korai szakaszára keltezett Kiskundorozsma-subasai híd is igazolhat.⁵

Az átkelőhelyek állandóságával szemben ellenvéleményként felmerülhet, hogy az eltelt időszakban a folyómedrek mozogtak, és emiatt számolnunk kell a mederváltozások, meder áthelyeződések lehetőségével is. Ezt azonban a népvándorlás kor és a korai középkor közti – természetföldrajzi értelemben – rövid időszak miatt minden valószínűség szerint elvethetjük.

Másik ellenérvként joggal hivatkozhatunk a környezettörténetből ismert klimatikus ciklusok kedvező és kedvezőtlen hatásaira, melyek akár éppen az állandóság ellen ható tényezők is lehetnének, és a településekre is hatottak. Kétségtelen, ismerünk ilyen ciklusokat a népvándorlás korban és utána is. A vízzel borított felszínek csökkenése, vagy a medrek kiszáradása azonban csak átmeneti, attól még a tájhasználat érdemben nem változik szerepük és ritkán keletkezik bennük új út. Ráadásul számtalan térképi adatot ismerünk olyan ideiglenes vízborítottságú medrekről, vagy alacsony ártéri területekről, melyekre a térkép készítői feljegyezték, hogy „csak száraz időben járható”, ennek ellenére jól igazolhatóan évszázadokon keresztül ugyanott haladt az út nyomvonala.

Arra a felvetésre, hogy a szárazabb periódusokban kiszáradó medreken át új, addig nem használt utak, vagy átkelőhelyek jöhettek létre célszerű ide idézni a szegedi Fehértó esetét, hangsúlyozva azt, hogy az ilyen új nyomvonal használata mennyire kockázatos lehetett. Több olyan hódoltság utáni kéziratot ismerünk,⁶ amelyek a Szeged melletti Fehértó medrén keresztül vezető országutat jelöl, melyekről helyismeret hiányában készséggel elhisszük, hogy akár jól használható, biztonságos út lehetett. Ahhoz azonban, hogy érdemi kételyt fogalmazzunk meg azzal kapcsolatban, hogy rendszeresen használható utat lehet kijárni egy

3 A vízrendszer átkelőhelyeinek és az úthálózat szoros összefüggésének kitűnő példái tanulmányozhatók Szeged környékén (SZALONTAI 2014a).

4 Magyarországon eddig két olyan gázló ismert, amit régészek találtak, régészeti módszerek segítségével és minden valószínűség szerint a régészeti korszakokban is használatban lehettek: Kiskundorozsma: Maty-ér (SZALONTAI 2012, 129) és Bükkábrány (K. Tutkovics Eszter és Kalli András szíves szóbeli tájékoztatása).

5 SZALONTAI – TÓTH 2003, 90; MÉSZÁROS ET AL. 2004, 168, 2. kép. A hídról részletesen, továbbá a Kárpát-medencei mocsárhidakról: Szalontai 2014. Mellékletek 2–8. A rekonstruált híd terveit Jójárt János hídtervező főmérnök készítette, a makett Antal Tamás (MFM) munkája volt, mely éveken keresztül látható volt a Móra Ferenc Múzeum „Úton – útfélen. Múzeumi kutatások az M5 autópálya nyomvonalán” című kiállításon.

6 SZALONTAI 2014, 19. térkép.

kiszáradt szikes tó medrében már szükségünk van nagyon alapos speciális helyismeretre. Ebben a kiszáradt mederben ugyanis a talaj nagyon sok kollaidot tartalmaz, amely ha vízzel érintkezik, akkor egy pépszerűen szétfolyó anyag keletkezik a felszín alatt, amely nem ereszti át a vizet. Ezért miközben a kiszáradt tó felszíne száraz, porzik, az alatta 15–20 cm-re lévő anyag már kocsonyás, sűrű pépes talajjá válik, ami miatt az azon való közlekedés különösen veszélyes műveletnek számít.

Más esetben is joggal számolhattak azzal az utazók, hogy az ott felgyűlő legkisebb víz is a kiszáradt medret csúszós és nyálkás, közlekedésre alkalmatlan felületté változtatja, amin helyismeret nélkül csak nagyon kockázatosan lehet átkelni, ezért oda aligha vezettek új utat.

A régészeti korok embere a tradicionális kollektív tudás birtokában jól tudta, hogy egy meder hiába szárad ki, az ugyanúgy veszélyforrást jelenthet továbbra is akár gazdálkodási, akár közlekedési szempontból. Emiatt a kiszáradt medrek fizikai valójukban pontosan ugyanazt a szerepet kapták a tájban, mint a vízzel telt korábbi állapotuk: a tájban élő ember kellő óvatossággal kikerülte azt, továbbra is ahhoz igazította a térhasználatát, vagy az úthálózatot.

Elvileg számolhatunk az úthálózat módosulásával nedvesebb csapadékosabb ciklusok negatív hatásainak következtében is. De tudnunk kell azt is, hogy a több csapadékkal keletkező felszíni- és talajvíztöbblet természetes körülmények között – a gravitáció elve miatt – mindig a természetes medreken, medencéken távozik el, azokból soha nem lép ki, csak akkor, ha az ember által létrehozott mesterséges akadályok a természetes lefolyás útjába állnak. Ezek pedig jól ismert helyek voltak, magas kockázati tényezővel, ezért az ilyen medencéket még szárazabb időben is elkerülték az emberek. Ugyanakkor a magasabb vízhozam magasabb vízszintet is eredményez, így egy gázló, vagy egy adott vízszinthez megépített hídon való átkelés akár meg is hiúsulhatott. Ilyen esetben előfordulhatott, hogy annak az útszakasznak a használata átmenetileg, vagy véglegesen véget is érhetett, ami miatt joggal merül fel az átkelőhely áthelyezésének igénye, és az utak nyomvonalának állandósága elleni kétely is.

Meg kell azonban jegyezzük, hogy a most rendelkezésünkre álló történeti, környezettörténeti adatok között nem ismerünk olyat, ami a népvándorlás korban használt gázlók változását igazolná, miként egyébként arról sem tudunk, hogy természeti okok miatt a gázlók, vagy révek helye változott volna a 11. századtól a 19. század között.

Röviden áttekintve tehát az eddigi megállapításainkat: a népvándorlás kor és az Árpád-kor között kevés olyan környezeti változásról ismerünk, amely döntő módon hatott volna az úthálózatra és az utak nyomvonalára.⁷

Az utak állandóságának egy érdekes vetületét mutatta be nemrégiben Gyenizse Péter, aki arra kereste a választ, hogy a táj elemei mennyiben határozták meg útvonalak futását. Ehhez vizsgálta egy adott területen a lejtőmeredekséget, a talajminőséget, a folyóvizet, a mocsarakat és a mikroklímát, majd az adataiból modellt szerkesztve arra a következtetésre jutott, hogy a legkisebb energia-befektetést igénylő utak szinte teljesen azonosak voltak a 18–19. századból ismert úthálózattal.⁸

7 A negatív környezeti hatások miatt akár döntő módon is megváltozhat egy adott táj benépesültsége, a népesség száma jelentősen csökkenhet, vagy átstrukturálódhat és ezek együttesen közvetetten hathattak az úthálózat használatára is.

8 GYENIZSE 2010, 81.

Az úthálózat objektív körülményei között nagyon fontos szempont az is, hogy azok milyen állapotban voltak. Ha egy utat folyamatosan használnak, vajon leromlik-e annyira az állapota, hogy teljesen használhatatlanná válnak? Vagy – és itt akkor utaljunk az úthálózat egyik szubjektív elemére – a szárazföldi utazók számára természetes volt az utak rossz állapota, és ez valójában nem befolyásolta egy adott nyomvonalnak a használatát?

Ha pedig egy utat hosszabb-rövidebb ideig nem használtak, akkor emiatt végleg meg is szűntek-e annak nyomai, vagy maradhattak olyan észlelhető jelek, amelyekből egyértelműen látható maradt annak út jellege?

A munkánkhoz felgyűjtött írásos emlékek – korszaktól teljesen függetlenül – egyöntetűen arról számolnak be, hogy az utak állapota nagyon rossz volt. Egy-egy nagyobb eső után, csapadékosabb időszakban és évszakokban a hatalmas sár miatt csak nagyon viszontagságos módon voltak használhatók. Különösen a harcászati közlekedés volt időjárás függő, nem is beszélve a téli és csapadékos időszakra eső utazásokról.

Száraz időszakban sem voltak azonban ideálisak a feltételek, a szekerekkel, állatokkal öszszévágott utak megszáradva csak rendkívüli kényelmetlenségek közepette voltak járhatók. Mindezek ellenére arra vonatkozó adatot nem találtam, hogy éppen ezen okok miatt új nyomvonalakat jártak volna ki, leszámítva persze azt, hogy a könnyebb haladás érdekében rendszeresen lehetett szélesíteni az addig kijárt utakat.

Az úthasználat állandóságának másik fontos feltétele, hogy akkor is látható maradjon egy út, ha éveken, évtizedeken keresztül nincs használva. Fontos ennek is a vizsgálata, mert még folyamatos lakottság esetén is számolnunk kell azzal, hogy az egyes népek számára nem minden esetben ugyanazok az útirányok voltak a fontosak és elmaradhatott bizonyos utak használata. A folytonos, folyamatos használathoz azonban az szükséges, hogy magának az útnak olyan nyomai maradjanak a tájban, amelyek értelmezése mindenki számára egyértelmű, és azokat látván mindenki tudja, hogy ott egy felhagyott út lehetett valamikor, ami esetleg újrahasznosítható lehet.

Könnyen belátható, hogy a gyakran, vagy hosszú időn át használt utak felületén kétségkívül jelentős fizikai állapotváltozás áll be a rá nehezedő súly, a felület és a növényzet kopása miatt. Ez olyan fizikai változást eredményezhet az út felületén és a talaj szerkezetén, melynek következtében a talaj tömörödése miatt csökken a vízáteresztő képessége, ezért a növényzet nem képes regenerálódni. A kikopó felület már önmagában is jól jelzi az egykori utat, de rajta a környezettől eltérő vegetáció is megjelenhet, és ezek együttesen is olyan nyomokat hagyhatnak az út felületén, amely még jóval az utolsó használat után is észlelhető a helyszínen.⁹ Ez a jelenség segíthet az egykor használt utak újrahasznosításában akkor, ha egy terület elnéptelenedik, vagy népességváltás történik.

Az úthasználat objektív körülményeinek áttekintése végén röviden tekintsük annak technikai feltételeit, eszközeit, különösen abból a szempontból, hogy a népvándorlás kortól az újkorig lényegében azonos technikai adottságai és feltételei voltak a szárazföldi közlekedésnek

9 Az egykori utak kutatása jórészt erre a fizikai jelenségre épül. Akár több száz évvel korábban felhagyott utak nyomvonala is észlelhető egy-egy helyszínen úgy, hogy a több évtizede tartó gépesített földművelés (szántás, mélyszántás, boronálás) sem képes teljesen eltüntetni a nyomokat, és az út vonala nemcsak távérzékelési eszközökkel észlelhető, de igen gyakran a helyszínen állva is.

A gyalogos- és a ló-, szamár-, öszvér- vagy más állat hátán történő közlekedésben nem beszélhetünk olyan technikai fejlődésről, amely érdemben befolyásolta volna az utazást. A nyereg, kengyel, szíjazat fejlődése legfeljebb a lovas kényelmét és az állat irányítását, esetleg kissé az állatok terhelését könnyítették, de aligha eredményezték az akadályok könnyebb leküzdését, vagy a terhelhetőséget.

Általánosságban nézve a fejlődéstörténetet azt állapíthatjuk meg, hogy az ipari forradalom, illetve a gépekkel hajtott szállító- és közlekedési eszközök megjelenése előtt mindenütt a világon az állati erővel hajtott utazási eszközök voltak használatban. Miközben ezek szerkezetben, anyaghasználatban, funkcionális tekintetben, komfortban, és még a fogatolásban, igázásban is jelentősen különböztek egymástól, egy közös vonásuk van: mindegyik közlekedési eszközt ugyanúgy állat húzta, és az akadályok leküzdése kizárólag az állatok fajtájától, számától, és erejétől függött. Éppen ezért az utazás módja, időigénye, komfortja, és az utazás tervezése és kivitelezése szempontjából sem térben, sem időben nem tehetünk érdemi különbséget az egyes módok és eszközök között. Érdemi – átmeneti – változás akkor következett be, amikor előbb az utak állapota javult (pl. római kor), vagy a gépek feltalálásával az igénybe vehető erők megsokszorozódtak, és ezáltal nemcsak gyorsult a közlekedés, de a korábban legyőzhetetlennek tűnő akadályokat is könnyebben megoldották.

A tömör helyett küllős kerekek használata, a tengely és a kerék mozgásának elválasztása (szabadonfutás), a kocsiszekrény kialakítása, a járom használata, apró, és nagyon fontos technikai újítások, de egyik sem tudta kiküszöbölni az utazás egyéb nehézségeit, legfeljebb csak az utazás technikai biztonságát emelték azzal, hogy például kevesebb tengely tört el útközben. A szárazföldi utazással járó kényelmetlenségek (zötykölődés, sártengeren való átjutás stb.) így tehát korszaktól és társadalmi rangtól függetlenül kijutott mindenkinek, amin valójában csak enyhíthetett egy-egy luxus megoldás (pl. a kocsiszekrény felfüggesztése, rugalmassá tétele, vagy a beltérben kialakított luxus).

Az úthálózat és az úthasználat folytonosságának vannak szubjektív körülményei is, azonban e tekintetben is komoly forráshiánnyal küzdünk, ezért ennek rekonstruálása érdekében a korábban már idézett – az szárazföldi utazásokkal kapcsolatos – forrásanyagot hasznosítottuk. Egyaránt vizsgáltuk a polgári és katonai szárazföldi közlekedés szokásait az ókortól az újkorig gyűjtött forrásokban.

A forrásokból az olvasható ki, hogy szigorúan ajánlott volt minden polgári-civil utazó számára, hogy a rendszeresen használt utakat kövesse.¹⁰ Ez jelentette ugyanis a biztosítékot arra, hogy előbb-utóbb el is éri úti célját, vagy talál egy átkelőhelyet a következő folyón, előbb-utóbb lakott helyre érkezik, útállomást talál, ahol megpihenhet, feltöltheti készleteit, vagy ahol termékeire vagy szolgáltatásaira felvevő piacot talál. Így azok esetében, akik civilként rendszeresen úton voltak (kereskedők, kézművesek, küldöncök, futárok, követek, vagy vándorló népek stb.) bizonyosak lehetünk abban, hogy mindig a meglévő úthálózatot használták

Az utak használata a hadseregek vonulásában is elsődleges szempont volt a harcászatra igénybe vehető hónapok alacsony száma miatt. Már egy-egy nagyobb csapadék is jelentős idővesztést okozhatott még a könnyebben mozgó lovas csapatoknak is, különösen ha nagyobb

¹⁰ Forrásokkal részletesen alátámasztva lásd SZALONTAI 2014, 88–92.

tömegek – köztük a gyalogság – vonultak hadba. Emiatt nem is volt értelme útkereséssel kockáztatni a rendelkezésre álló idő hasznosítását (leszámítva pl. a váratlan támadásokat).¹¹

Évezredek óta a hadászati jellegű közlekedés egyik szigorú előfeltétele a jó előkészítés és felderítés volt, mely ugyancsak az utak megismerésére és használatára épült. Ezért volt praktikus az úthasználati kényszer azoknak a katonáknak, akik nem rendelkeztek helyismerettel és helybéli erőket szerveztek maguknak útikalauznak. Bizonyos az is, hogy a navigáció egyértelműen az utakra épült, mert csak az alapján lehetett tökéletesen tájékozódni. Ez adta meg nemcsak a közlekedés irányát, de az út megtételéhez szükséges idő igényét is ez alapján lehetett számontartani (pl. fél napi járóföldre van egy adott hely).

Több forrás is igazolja, hogy milyen súlyos következményekkel járt a felderítetlenség, ha pl. nem volt lehetőség kalauzt alkalmazni, vagy egyszerűen csak a megváltozott körülmények miatt zavar keletkezett a tájékozódásban.¹² Ilyenkor bizony a legnagyobb hadsereg is képes volt eltévedni. A fentiek miatt bizonyosak lehetünk abban, hogy nemcsak a reguláris hadseregek esetében, de az irreguláris erőknél is elsődleges cél lehetett a meglévő úthálózat használata.

A harcászati képzésben már az ókor óta fontos volt a had vonulásának, vagy a folyami átkelésnek az oktatása. Ez a tudás nyilvánvalóan olyan kollektív tudás is volt, amelynek azok a népek is birtokában voltak, akiknek írásos hagyományai nem maradtak fenn. A magas kockázat miatt rendkívül fontos volt az átkelés helyének jó megválasztása, ezért itt mindenképpen szükséges volt a gázlókhoz vezető utak használatára és a helyismerettel rendelkező személyek navigációjára.

Összefoglalás

A folyószabályozás előtti Kárpát-medencei utakról – és különösen a regionális, vagy országos jelentőségű utakról – azt valószínűsíthetjük tehát, hogy azok akár évezredekken keresztül is használatban lehettek. Az Alföld több ezer éves történetében nincsenek néptelen, lakatlan évszázadok, amikor egy létező út annyira tönkremenjen, hogy egy újonnan megjelenő népességnek egy teljesen új nyomvonalat kelljen kialakítani. Így biztosak lehetünk abban is, hogy az egymást követő népességek evidens módon átvették a meglévő utak használatát.

Ezek a hosszú időre rögzült nyomok jelezték az újonnan érkező népek számára az utak pontos helyét, ami nyilván célszerű volt nekik is használniuk. Egy ismeretlen tájra újonnan

11 Könnyen gondolhatnánk, hogy az úthasználat elsősorban a reguláris hadseregekre jellemző, de ez nem teljesen van így. A keleti harcmodort képviselő lovascsapatok számára is fontos volt a biztos haladás, pl. kalandozások, portyázások esetén, amikor a zsákmányt csak szekereken tudták elszállítani, nem is beszélve a megbízható tájékozódásról.

12 A civil utazók, vagy a hadseregek eltévedésre igen gyakori volt, a számos forrás közül most csak néhányat idézünk: Theophylactos Simocatta: Világtörténelem (594): „*Másnap a hadsereg kalauzolóli alaposan eltévedtek, emiatt ivóvíz hiánya lépett fel a táborban, és a baj egyre nagyobb méreteket öltött* (OLAJOS 2012, 239). Anonymus: A magyarok története: „*A görögök és bolgárok azonban a magyaroktól való félelmükben elfeledték az utat, amelyen érkeztek, és életüket mentve a Tiszán - mintha csak egy kis folyam lenne - átúszva kísérelték meg a menekülést* (HKÍF 322). Querfurti Brúnó: Szent Adalbert prágai püspök és vértanú második életrajza (1005–1009): „*...kezdték eltévedni, mégpedig úgy, hogy azt az utat, amelyet mint a tenyerét ismert, nem volt képes megtalálni*” (ÁKÍF 82). Georg Kraus: Erdélyi krónika: Erdélyi belháború (1611): „*Báthory...A hegyekbe menekült, ahol 25 000 főnyi seregével Isten különleges büntetése folytán Izrael gyermekeihez hasonlóan 14 teljes napig tévelygett. Nyolc nap múlva pedig ugyanarra a helyre tért vissza, ahová a kezdet kezdetén érkezett, és ahonnan első nap útnak indult* (VOGEL 1994, 78).

érkező nép számára a helyben talált utak használata biztonság tudattal is társulhatott: a kijárt út vélhetően elég biztonságot nyújthat számukra is.

Végül, de nem utolsó sorban: hogyan fogjunk hozzá egy adott terület úthálózatának vizsgálatához? Készítsük el a vizsgált terület környezetrekonstrukcióját, ehhez mindenképpen hasznosítsuk az I-II. Katonai felmérést. A kéziratot térképek térképészeti megbízhatóságának kérdésével itt most nem foglalkozunk, minden vita ellenére úgy gondoljuk, hogy a térképek tartalma, információja olyan érték, amelynek használatától semmi esetre sem tekinthetünk el.¹³ Az szükséges ehhez, hogy érdemi elemzéssel és mérlegeléssel vizsgáljuk meg az eltelt évszázadok, évezredek változásait, és azok térképi megjelenítését. Ha ugyanis annak nincs dinamikusan változó múltja az adott tájnak, hanem inkább az állandóság jellemzi, akkor ez a módszer alkalmazható. Ha azonban egy gyorsan változó elemről van szó, akkor csak nagy óvatossággal hasznosíthatjuk az újkori kéziratot térképeket.

Hasznosítsuk tovább a légi fotókat, különösen azokból évekből, amikor belvízveszély volt az Alföldön, mert ezzel rekonstruálhatóvá válnak az ideiglenes vízborítottágú helyek is. Nagy gonddal tanulmányozzuk a Katonai felmérések úthálózatát, különösen tekintettel az I. felmérés országleírására, mert abban nemcsak a környezettel kapcsolatos minden fontos információ van benne, de az is, amit a helyi információ közlők az adott útról, vízről stb. apáról-fiúra szállva tudtak.

Ha így járunk el, akkor nagy eséllyel sikerül egy adott régió útjait, úthálózatát rekonstruálni. Kivételek, konkrét ellenpéldák persze mindig akadnak, ezeknek azonban a tradicionális kollektív tudás szerint az a szerepük, hogy erősítsék a szabályt.

Irodalom

- ÁKÍF: KRISTÓ Gy. (Szerk.): *Az államalapítás korának írott forrásai*. Szeged 1999.
- GYENIZSE P. 2010: *A természeti adottságok hatása a délkelet-dunántúli települések fejlődésére*. Pécs.
- HKÍF: KRISTÓ Gy. (Szerk.): *A honfoglalás korának írott forrásai*. Szeged 1995.
- MÉSZÁROS P. – PALUCH T. – SZALONTAI Cs. 2004: Beszámoló a Kiskundorozsma-Subasán megtalált „híd” feltárásának folytatásáról. *Múzeumi Kutatások Csongrád Megyében*, Szeged 2005, 163–170.
- OLAJOS T. 2012: Theophülaktosz Szimokattész: *Világtörténelem*. Fordította, a bevezetést és a jegyzeteket írta: OLAJOS T. Budapest.
- SZALONTAI, Cs. 2012: A Maty-ér szerep és jelentősége Szeged környékének településtörténetében (The role and importance of the Maty Stream in the settlement history of Szeged neighbourhood). In: KREITER A. – PETŐ Á. – TUGYA B. (szerk.): *Környezet – Ember – Kultúra. Az alkalmazott természettudományok és a régészet párbeszéde*. Budapest, 123–138.
- SZALONTAI Cs. 2014: *A Maty-ér és a kapcsolódó vízrendszer szerepe és jelentősége Szeged környékének településtörténetében*. PhD disszertáció. Szegedi Tudományegyetem Földtudományok Doktori Iskola. Szeged.

13 A Katonai felmérések esetében nyugodtan elvethetjük a kéziratot térképekkel kapcsolatos óvatos fenntartásunkat a hitelességükkel kapcsolatban. Pontosságuk igen magas, és hiányzik belőlük az adatfelfevők szubjektivitása, mert mindig ugyanazokra a kérdésekre kellett válaszolniuk.

Az I. Katonai felmérésen a legjobban leírt táji elemek az utak. Minden egyes mocsárról megjegyzi, hogy száraz időben járható-e vagy sem, ez nagyon fontos, sőt azt is, hogy csak gyalog, vagy lóval, szekérrel is. Arról is írnak, hogy befagyott állapotban átkelhető-e. Mindenütt leírják az összes gázlót, a rétekről, mennyire maradnak ingoványosak, vagy száradnak ki.

- SZALONTAI Cs. 2014a: Két víz között. Hatalmi és stratégiai központ váltás Szeged környékének településtörténetében. In: HORVÁTH G. K. (szerk.): *Vízhasználat, vízszabályozás és társadalom a 13–20. századi Magyarországon*. Budapest, 37–78.
- SZALONTAI Cs. – TÓTH K. 2003: Szeged-Kiskundorozsma-Subasa (26/73. M5 35. lelőhely) (Szeged-Kiskundorozsma-Subasa [Site 26/73. M5 No. 35]). In: SZALONTAI Cs. (szerk.): *Úton – útfélen. Múzeumi kutatások az M5 autópálya nyomvonalán (On the road! Museum research along the intended route of the M5 Motorway)*. Szeged, 83–96.
- SZILÁGYI, M. 2014: *On the Road. The History and Archaeology of Medieval Communication Networks in East-Central Europe*. Budapest.
- VOGEL G. K. 1994: *Erdélyi krónika 1608–1665*. Vogel Sándor fordításában, bevezetésével és jegyzeteivel. Budapest.