

Kiss Gábor—Tóth Endre

A VASVÁRI „RÓMAI SÁNC” ÉS A „KATONÁK ÚTJA” IDŐRENDJE ÉS ÉRTELMEZÉSE

(Adatok a korai magyar gyeprürendszer topográfijához I.)

*Amaliae Mozsolicae
domo Castris Ferrei
caritate oblatum*

A dunántúli római utak kutatásának kezdetén figyeltünk fel a Rába délkeleti oldalán, a Hegyháton, jórészt erdőben húzódó földútra, amely a jelenkori térképeken is „Római katonák”, vagy „Katonák útja” feliratot viseli. Az út Vasvártól délre egy észak—déli irányú, több kilométer hosszú, jó állapotban megmaradt földsáncot keresztez. Az úttal és a sánccal érdemben egyedül Járdányi-Paulovics István foglalkozott (JÁRDÁNYI-PAULOVICS 1949, 1—5). Ő a sánc építését a római kort kivéve a vaskortól a honfoglalásig lehetségesnek tartotta.

A rómaiút-kutatás előrehaladtával kétségtelenné vált, hogy a „Katonák útja” ezek rendszeréhez nem illeszkedik.¹ A vonal többszöri bejárása és más római utak helyszínelése végleg megerősítette azt a véleményünket, hogy az út nem lehet római. Ennek okai: a római utak közlekedési és technikai jellemzői a Katonák útjánál hiányoznak. Római településeket nem köt össze, és a nagyjából ma is erdőben vezető útnak nincs töltése, holott ez az összes eddig kutatott római útnál megfigyelhető. A római utak elszántott kavicsöltését jelölő „öttevény” földrajzi nevet sem említik a Katonák útja vonalában, viszont a Borostyánkő-út és a Savaria—Arrabona útszakaszon ez tucatszor fordul elő az oklevelekben (TÓTH 1977, továbbá 1249: *Itteuin*, Szöllőstől délre UB III. I. 323a; 1259: *via Ettevin* Szöllős és Sorok között UB III. I. 390a; 1313: *ad viam Öntevény*, Irsa határában, Zala m: UB III. 142; 1329: *ad magnam viam regni, que Utteuim vocatur*, Porpác mellett, UB IV. 99; 1329: Vámosmézadó és Szecsőd határjárásában: *Etheuenuth*, UB IV. nr. 102). Ha a Katonák útján a kavicscsik megfigyelhető lett volna a középkorban, akkor az öttevény szó itt is feltűnik. Mivel a vidéket a középkorban erdő borította, az út töltése éppúgy fennmaradhatott volna, mint maga a vasvári sánc, amelynek az erdőben levő nagyobbik szakasza ma is érintetlenül áll. A Katonák útja nem volt épített út, nem illeszkedik a római útrendszerbe és településhálózatba, nem említi az *Itinerarium Antonini* sem. Ezért nem lehet római eredetű.

Amikor egy oklevél határleírása fényt vetett a „Katonák útja” név középkori eredetére és ugyanakkor egy gyakran félreértett elbeszélő forrás a sánc értelmezését elősegítette, mindezek a sánc és az út kutatására inspiráltak.

1985 tavaszán kisebb ásatást végeztünk. Célunk a sánc és az út egymás közti viszonyának megállapítása volt. A Vaskapunál, ahol az út keresztezi a sáncot, több metszetet készítettünk. Az ásatás, valamint az oklevelek, elbeszélő források, kéziratok térképek tanulmányozása eredményre vezetett.

Az ásatás eredményei

Ásatásunk fő feladatának a Katonák útja és a „Római sánc” egymáshoz való viszonyának, időrendjének megállapítását tekintettük. Megállapítandó volt, vajon megtalálható-e az út alatt a sánc nyugati oldalon futó árka.

1. Metszet az út hosszában

Célunknak megfelelően az út és a sánc kereszteződésénél, a Vaskapunál nyugatra haladva, az út irányában, annak déli szélén egy 17 méter hosszú és 80 cm széles kutatóárkot húztunk. Az árok keleti vége kb. a sánc töltésének nyugati harmadától indult nyugat felé. Kutatásunkat nehezítette, hogy árkunknak kb. a közepén, az útra merőlegesen a sáncárkot vízvezetés céljából nemrégiben betoncsatornával kötötték össze. Ennek beásása megsemmisítette a környezetben levő rétegeket. A talajvíz is igen magasan, már 80 cm mélyen megjelent és elöntötte árkunkat. Ennek ellenére azonban bizonyos megállapításokat tehetünk. A metszetrajzot az árok északi profiljáról készítettük (1. a. kép). A szemben levő oldal ezzel megegyezett.

Kutatóárkunk nyugati végében, a mai út réteges kavicsozása alatt kb. 60 cm-re értük el a tömött sárga homokos, kavicsos altalajt. Az altalaj felső szintje a betoncsatorna irányában 90—95 cm-ig süllyedt. Árkunk keleti végében az altalajt 80 cm mélyen találtuk meg, amely ettől 7,5 méterre nyugatra meredeken tartott lefelé. Vonalat 140 cm mélységig tudtuk követni. A további mélyítést a talajvíz lehetetlenné tette. Árkunk közepén az egykori sáncárok fekete, kevert betöltését találtuk. Az árok mintegy 6—7 méter szélességű, és vagy 2—2,5 méter mély lehetett. Kutatóárkunk nyugati felében, az altalajon szürkésfekete földréteg feküdt, az egykori humusz maradványa, amelynek esése még az altalajnál is nagyobb volt (35—90 cm). Ez a réteg az árok keleti felében, a sánc töltésének vonalában hiányzott. Nyilván a sánc építésekor annak vonalából eltávolították a humuszt. Helyette itt másodlagos sárga kavicsos feltöltést találtunk, ami szintén követi az árok lefelé keskenyedő vonalát. Ezek felett a rétegek felett szürkésfekete, kissé kavicsos földréteg húzódik, rajta réteges kavicsozással, ami egy régebbi útfelszín.

Ez azt bizonyítja, hogy a közlekedés érdekében valamikor régen az árkot betöltötték. Ennek az útfelszínnek a vonala az árok fölött kissé megsüllyedt.

Meggyőződhetünk tehát arról, hogy az árkot az út vonala alatt is kiásták, amit aztán valamikor később betöltöttek. Ez a tény azonban mégsem jelenti eleve azt, hogy az út és így maga a kapu is, a sánchoz képest későbbiek, másodlagosak lennének. Ugyanis amíg az út vonala alatt megtalált árok szélessége 6—7 méter lehetett, addig a Vaskaputól közvetlenül délre a sáncárok 10—11 méter széles. A kapu előtt tehát az árok összeszűkült. Ennek oka az lehetett, hogy itt, a eredetileg is átjáró volt. A keskenyebb árkot valamilyen faszerkezettel hidalták át (1. b. kép).

2. Metszet az úton keresztül

Kis árokkal metszetet készítettünk a Katonák útja déli oldalán, hogy megvizsgáljuk, mennyiben válik el az út a környező alajtól, és mennyiben mutatkozik meg az út feltöltése.

Megállapítható volt, hogy az útnak szinte semmi feltöltése nincsen. Az eredetileg is rendkívül kavicsos hegyhátú talaj tette lehetővé a járást. Az árokban mutatkozó vékony, újkori feltöltés csupán az erdőgazdaság tevékenységének következménye, amikor az úton járó súlyos munkagépek miatt a szilárdabb útfelszínt kellett kiépíteni.

Az idő rövidsége miatt teljes sáncátvágást nem végeztünk, csupán a Vaskapu két, oldali sáncprofiljainak alsó felét tisztíthattuk meg. Az utóbbi évtizedekben a vaskapui átjárót többször is dózerral megszelésítették. Jelenlegi szélessége kb. 8 méter. Mindkét fala igen lejtős és bozotos, így csak alsó felületüket tudtuk viszonylag függőlegesre faragni.

3. Az északi fal metszete (2. a. kép) a Vaskapuban

A sánc talpszélessége itt 14 méter, magassága 3,5 méter. Metszetünk magassága 170 cm. A töltés alaprétegét itt fekete földből hányták fel. Ettől keletre, a sánc belső oldalának alaján barnás színű, e fölött pedig vékonyabb, sárgászöld kavicsréteget láthattunk. Ezeket a rétegeket metsztünkben több mint egy méter vastag, sűrű színű föld feltöltés fedte, amelyhez csaknem függőlegesen, a külső nyugati oldalon tömör, kavicsos feltöltés illeszkedett. A két réteg közötti, majdnem függőleges elválást nyilván az egykori faszerkezet okozhatta.

4. A déli fal metszete (2. b. kép)

A sánc talpszélessége itt is 14 méter, magassága 4 méter. Metsztünk magassága 160 cm. A sárga, tömör, kavicsból felpúpozott sáncalapot itt több mint egy méter vastagságban szürkésárga föld fedte, amely kelet felé lankásabban, nyugat felé meredekebben lejtett. Ezt a feltöltést hátulról (kelet felől) sűrű földréteg fedte, előlről (nyugat felől) tömör kavicsréteg támasztotta. Itt a sánc metszetünk fölé eső rétegébe már korábban belebontottak. Ezen a helyen a töltés tömény kavicsból állt.

A Vaskapu két oldalának profilja tehát különbözők egymástól. Másféle színű földből készültek az egyes funkcionális rétegek is a két oldalon. Ez azt jelenti, hogy a sánc nem folyamatosan épült, hanem itt eredetileg is megszakítás, azaz kapu volt.

Két profilunk rétegvizsgálatai különbözőnek a sánc folyamatos szakaszán készült metszetektől is. Ez ugyancsak arra utal, hogy a szerkezetnek az átjáró miatt másnyennek kellett lennie.

A kapu létezésére vonatkozó megállapításainkat még egy fontos megfigyelés támasztja alá. Vasvár-

tól délre ugyanis a Katonák útja mintegy 5 km hosszan szinte nyílegyenesen fut. Ez az egyenes irány azonban mégsem a Vaskapunál metszi a sáncot, hanem attól mintegy 75 méterre északra. Az út ugyanis a sánc előtt, tehát attól 150 méterre nyugatra élesen dél felé törik, hogy a Vaskapun áthaladhasson, majd a sánc mögött, 200 méterre keletre éri el ismét a képzeletbeli egyenest. Ennek a jelenségnek egyedül stratégiai okai lehetnek. Ilyen útmegtöréssel kapukat szoktak védeni.

A Vaskapuról ásatásunk eredményeképpen a következőket mondhatjuk el:

A népnyelv máig „Vaskapu”-nak nevezi azt az egykor igen keskeny, kb. 3—4 méter széles, meredek falú átjárót (Vasm. FN 527, Nr. 214/195. és Barbalics Imre János szíves szóbeli közlése), amely a régi térképek alapján is az egyetlen természetes kapu a Vasvári sáncon. Maga az elnevezés ez esetben az átjáró régiségére, egykori erődített voltára, illetve ellenőrző szerepére utal.

Ásatásunkkal bizonyítani tudtuk, hogy itt a sánc építéskor eredetileg is megerősített átjárót létesítettek. Ennek helyét a már korábban kialakult „Katonák útja”-nak nyomvonala jelölte ki. Magát az átjárót azonban mégsem ennek vonalában építették, hanem valamivel délebbre, hogy az így keletkező úthajlat megtörje a nyugatról jövő esetleges ellenséges támadások lendületét. A kapu előtt szintén kiásták az árkot, de ennek szélessége jóval keskenyebb a sáncárok méreténél.

Az árok feletti átjárást valamiféle fahíddal biztosították, amelyet szükség szerint felhúztak vagy felégették. Magát a keskeny átjárót is könnyen eltorlaszolhatták. A kapu felépítményének pontosabb szerkezetére utaló nyomokat nem találtunk. Munkánk során egyetlen cölöplyuk, gerendamaradvány, valamint semmiféle régészeti lelet nem került napvilágra. Hozzá kell tennünk, hogy az átjáró többszöri újkori bővítése a szerkezetre utaló nyomok nagy részét megsemmisíthette. Másrészt, a ma is használatos földúton, amely az erdőgazdaságának egyetlen, a sáncon átvezető kiépített útja, nagyobb felületet nem bonthattunk ki a közlekedés megakadályozása nélkül. Így csupán két metszettelünk jelenségeire támaszkodhatunk a hozzávetőleges rekonstrukció elvégzésénél.

Egyetlen biztos támpontunk az északi metszettel nagyjából függőlegesen érintkező két feltöltési rétege. Ilyenféle átmetszetet egyedül valamiféle tartószerkezet eredményezhetett, amelynek nyomait ma már nem találhattuk meg. Valószínű, hogy a kapu két oldalán — a metszettelal tanúságából kiindulva — legalább is kifelé, azaz nyugatra (de feltehetőleg befelé — keletre is) függőleges falú faszerkezet korhadásával annak falai lassan kidőltek, a föld pedig kezdett szétcsúszni. Nyilván ekkor hátrózták el a kapu védműveinek megújítását, megmagasítását. Ebben az időben támaszthatták meg az északi metszettelal mutatkozó, még álló nyugati falat az eléje hordott igen kavicsos földdel. Ez

a kavicsos réteg a déli profil tanúsága szerint legalább is nyugatról teljesen fedi a szürkés (általunk korábban tartott) rétegeket. Ezt a nagy mennyiségű kavicsot talán a sáncárok újbóli mélyítésével, szélesítésével nyerhették. A keleti oldalról, a sánc mögül odahordott humuszos, szürkés, barnás földdel kezdhették a magasztást.

Rekonstrukciónk természetesen csak elméleti. A metszetalak jelenségei így is magyarázhatók. Ám egy biztos! A sánc viszonylag hosszú fennállása és használata alatt (a keltezési kérdéseket lásd alább) egyszer vagy többször javítani kellett, hiszen a hasonló szerkezetű sáncok fennállásának ideje karbantartás nélkül csupán néhány évtized lehet. A másik figyelemre méltó dolog, hogy a Vaskapunál a sánc nem égett ki. Sem vörösre égett földet, sem faszénmaradványokat nem találtunk. Ha a kiegészítést a megújítás egy módjának és nem ellenséges pusztító beavatkozásnak tételezzük fel, akkor azt a módot a kapunál nem alkalmazták, ami különben érthető is.

A Vaskaputól és Nováki Gyula átvágásától északra egy újkorban létesített, de ma már használaton kívüli út átvágásában kedvező alkalom nyílt arra, hogy csekély munkával további adatokat nyerjünk a sánc folyamatos vonalának szerkezetéről. Az út-átvágás északi falát, a sánc töltésének magasságában kb. középső harmadáig sikerült megtisztítanunk.

5. Metszetalak a Vaskaputól északra (2. a. kép)

A sánc talpszélessége itt 13,5 méter, magassága 4 méter. Metszetünk magassága 130 cm. Kialakított profilunk alsó szintjén világossárga agyagos feltöltést jelentkeztünk. Nyugati harmadában e fölött feketére, illetve vörösre égett, porszerű állapotban levő rétegek feküdtek mintegy 2,5 méter szélességben, 1 méter magasságban. Tőlük keletre vastagabb, faszénzemcsés sárga réteg felett vékony kavicsos réteg feküdt. Nyugat felől a már említett vörösre égett részeket kavicsréteg támasztotta, illetve takarta. A keleti oldalon másodlagos, sárga agyagos feltöltés húzódott rá a fentebb leírt kavicscsíkra, egészen a kiégett rétegig.

Nováki Gyula, a Vaskaputól 492 méterre északra, 1959–1960-ban készített metszetrájsai és leírása ismeretében (NOVÁKI 1964, 135–138; 35. ábra, és NOVÁKI ásatási jelentései: MNM Régészeti Adattár I. 1960/9. VIII.1960/361, Savaria Múzeum Régészeti Adattár 81–82) a sáncnak ezen a szakaszán is két építési periódust választhatunk szét (3. a. b. képek).

Először egy kb. 6 méter széles és 2 méter magas töltés épült fel, főképp a kiásott árok kidobott földjéből. Rajta a külső, árok felőli oldalon állt a kb. 2,5 méter széles, függőleges falú fa kamraszerkezet, amelynek földkitöltése később vörösre égett át. Ez a réteg mára 1 méter vastagságban maradt meg. Az általunk készített metszetben (2. c. kép) a vörös színű földtömbtől keletre, tehát mögötte, a töltés belső oldalán mintegy 3 méter szélességben talán az egykori védvonal mögötti járósíntre utaló földréteg és vékony kavicsos réteg látszik. A fa védmű korhadása és kiégése után a töltés belső oldalára jelentős mennyiségű sárgás földet púpoztak, amely a kiégett rétegek, gyakran függőlegesen megmaradt faláig ér, jelentősen magasztva és szélesítve az eredeti töltést. Metszetünk tanúsága szerint néhol a kiégett rétegek elé és azok fölé kavicsos feltöltést halmoztak, teljesen eltakarva azokat.

A sánc vonalát tehát egyszer átépítették, megmagasztították, de ezelőtt az egész erődítésvonal kiégett. Erre utalnak az általunk és Nováki Gyula (NOVÁKI 1964, 137–138) által tett megfigyelések is. A megújítás hosszú felhasználási időt feltételez.

6. A sánc keresztmetszete

A Vaskaputól 55 méterre délre, ahol a sánc kiváló állapotban maradt meg, Derdák Ferenc geodéta segítségével pontosan átmértük a védvonalat (1. c. kép). A töltés talpszélessége itt 14–15 méter, magassága 4 méter. Az árok szélessége 11 méter, mélysége 2–2,5 méter. Az árok és a töltés együttesen 26 méter széles, szintkülönbségük 6–6,5 méter. A sánc mögött kb. 8 méter szélességben a sáncút nyomra látszik.

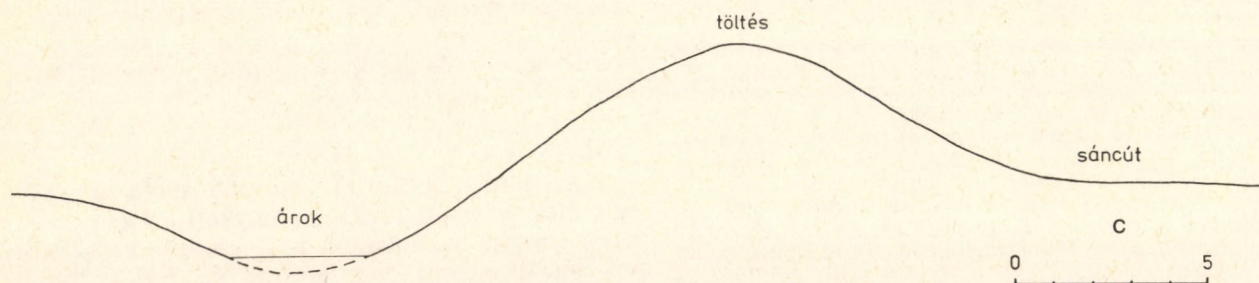
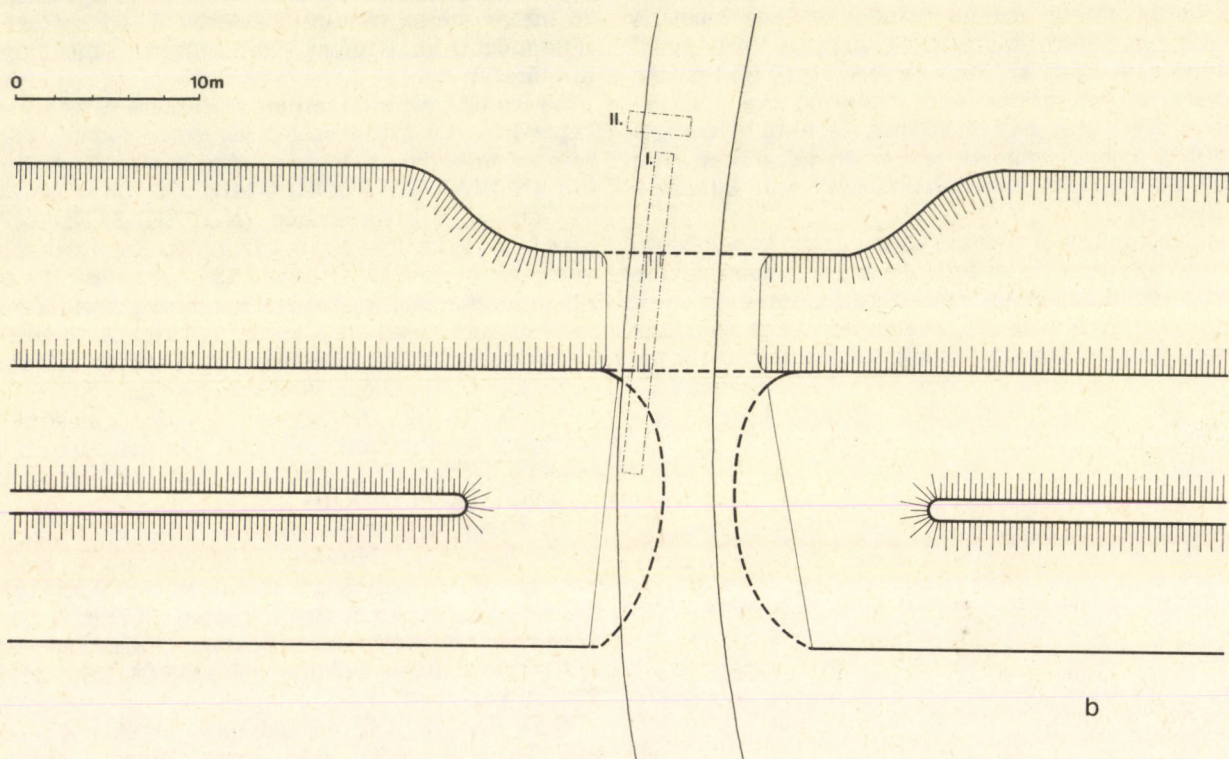
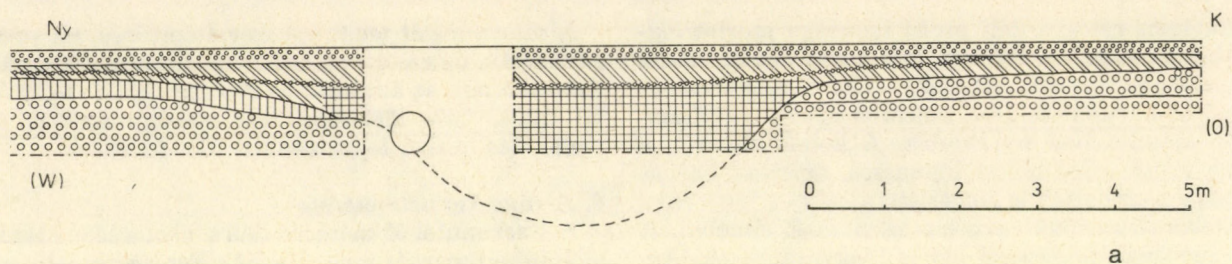
Sáncunk csak metszetben jelentkező és ebből elképzelhető 2,5 méter széles, egysoros kamraszerkezetéhez méretben is legközelebbi analógiát pl. Honton (NOVÁKI-SÁNDORFI-MIKLÓS 1979, 29–36; 31. ábra), Bernecebarátn (NOVÁKI-SÁNDORFI-MIKLÓS 1979, 12–21; 6–7. ábra), Kapuvár-Földvárdombon (NOVÁKI 1964, 131–132; 26–27. ábra) találunk. Ezek egyszeres kamraszerkezetű a vasvárihoz hasonlóan 2–3 méter lehetett. A faszerkezet belsejét kitöltő föld Hont és Kapuvár esetében a miénkhez hasonlóan vörösre égett ki.

A vasvári sánc metszeteiben látható megújítási módot, a belső oldalról történő felmagasztást alkalmazták a felsorolt példák esetében Bernecebarátn is (NOVÁKI-SÁNDORFI-MIKLÓS 1979, 15–20; 6–7. ábra). Ugyanilyen módon újították fel a nagyobb méretű, többsoros kamraszerkezetű sáncokat is, pl. Abaújváron (GÁDOR-NOVÁKI 1980, 59–60; 74., 24. kép), Szabolcsban (NÉMETH 1973, 173–174; 6. kép), Zemplénben (NÉMETH 1977, 212–214; 3. kép), Dobokán (NÉMETH 1977, 211–212; 2. kép).

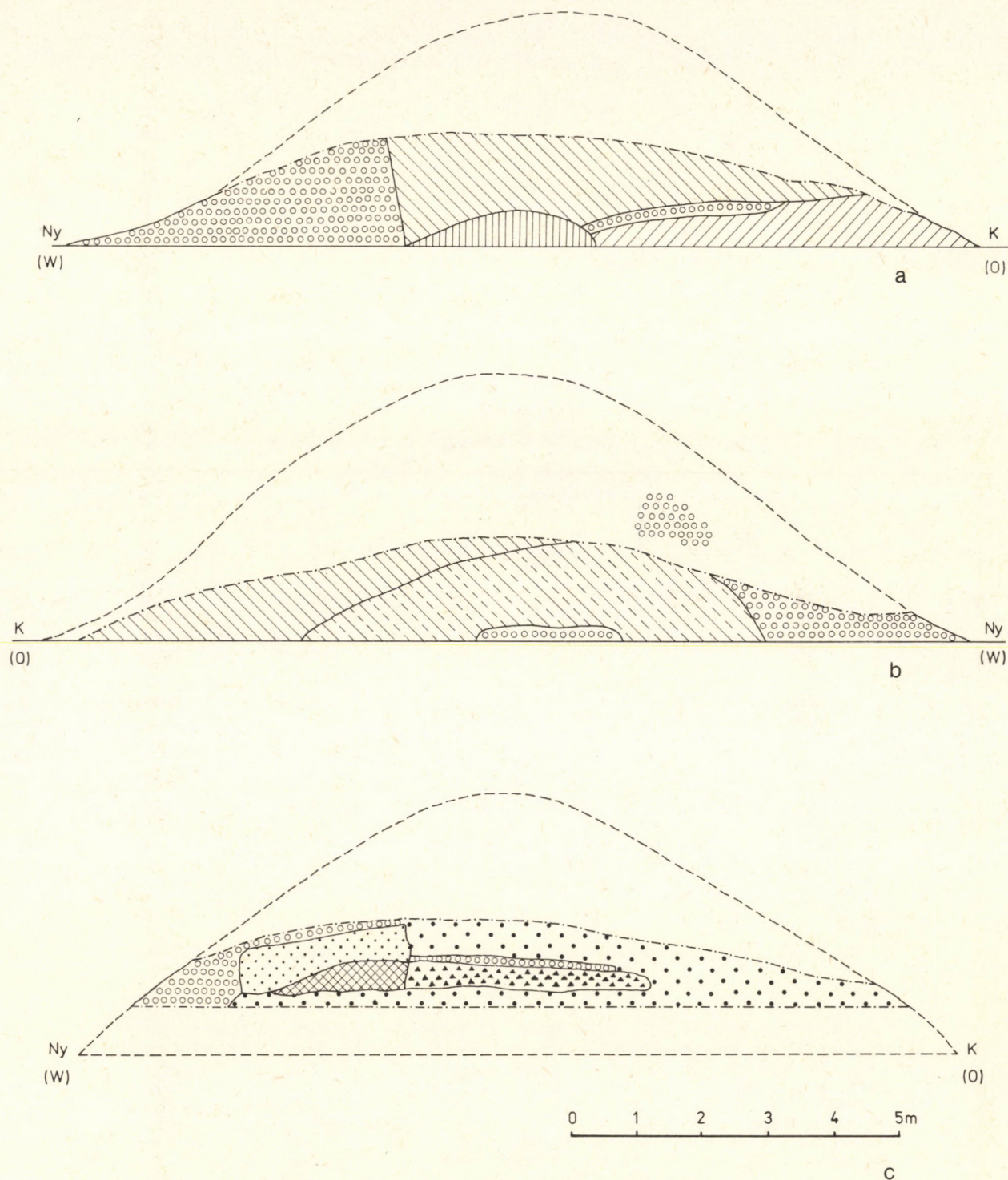
Ezek építését a X. század második és a XI. század első fele közötti időre, megújításukat pedig a XI. század vége és a XII. századra keltezik. Ha a felsorolt időpontokat nem is vonatkoztatjuk közvetlenül a vasvári sánc építési korszakaira, mégis ezeket, összevetve az ország nyugati határvidékének történeti adataival, támpontnak felhasználhatjuk.

A Katonák útja

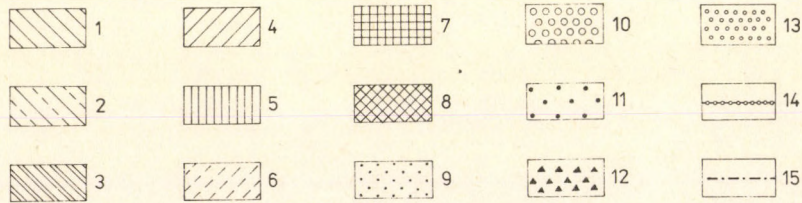
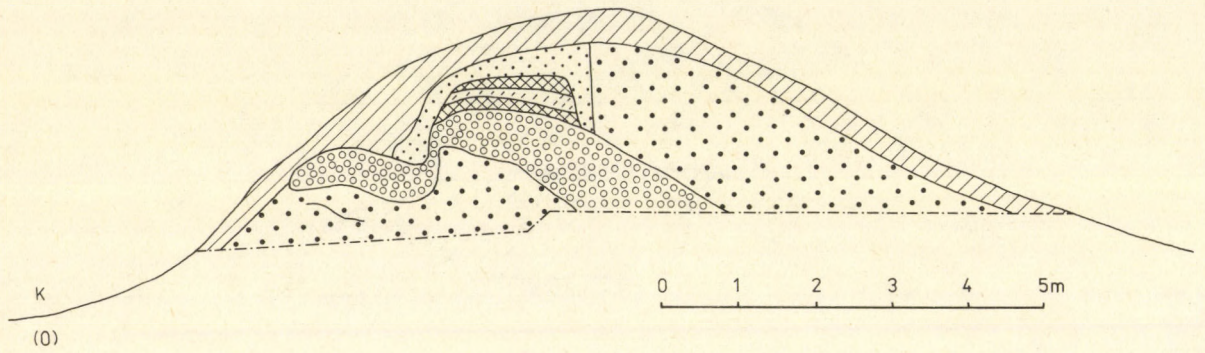
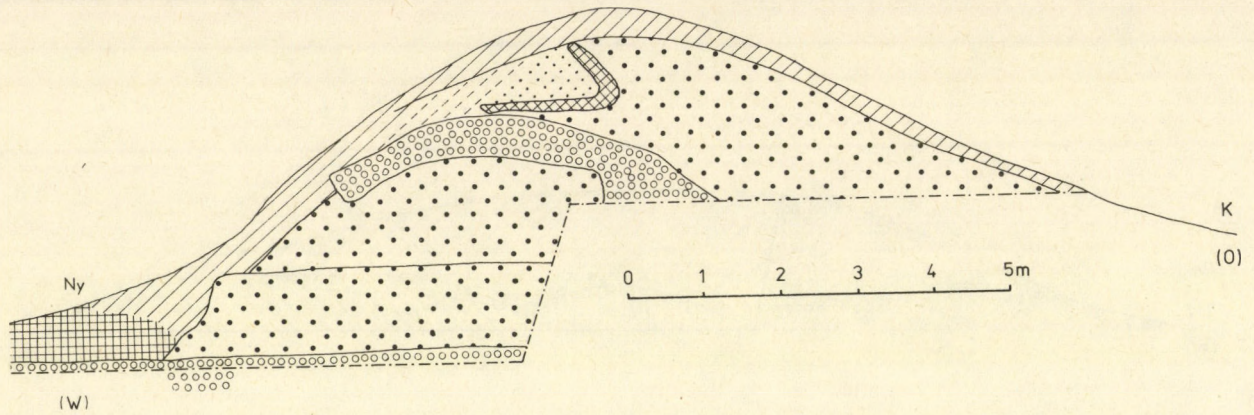
A ma jól karbantartott, nagyobb részén az erdészeti által használt földút az egykori pozsony–varasdi országútból Zalalövő és Körmend között, Szőcs magasságában ágazik le északkelet felé, és mintegy 38 km hosszan figyelhető meg a Hegyháton. Egyes rövidebb szakaszai megszűntek vagy kissé megváltoztak, másokat műúttá építették ki. A Vasvári sáncig az út folyamatosan megmaradt. Ettől északkeletre azonban egyes szakaszai megszűntek. Minden bizonnyal azért, mert kikerülte Vasvárt, ezért közlekedési jelentősége egyre inkább megszűnt. Mégis, a megmaradt hosszabb dűlőutak a vo-



1. kép: a) A sáncátvágás északi profilja a Vaskapunál; b) A Vaskapu alaprajza;
 c) A sánc és az árok metszete
 Abb. 1 a. Nördliches Profil des Walldurchschnittes bei dem Eisernen Tor; b. Grundriß
 des Eisernen Tores; c. Profil des Walles und des Grabens



2. kép: a) A sánc metszete a Vaskapu északi oldalán; b) A sánc metszete a Vaskapu déli oldalán; c) Sáncmetszet a Vaskaputól északra
 Abb. 2 a. Profil des Walles an der südlichen Seite des Eisernen Tores; c. Wallprofil nördlich vom Eisernen Tor



3. kép: a) Nováki Gyula sáncátvágásának déli profilja; b) Nováki Gyula átvágásának északi profilja.

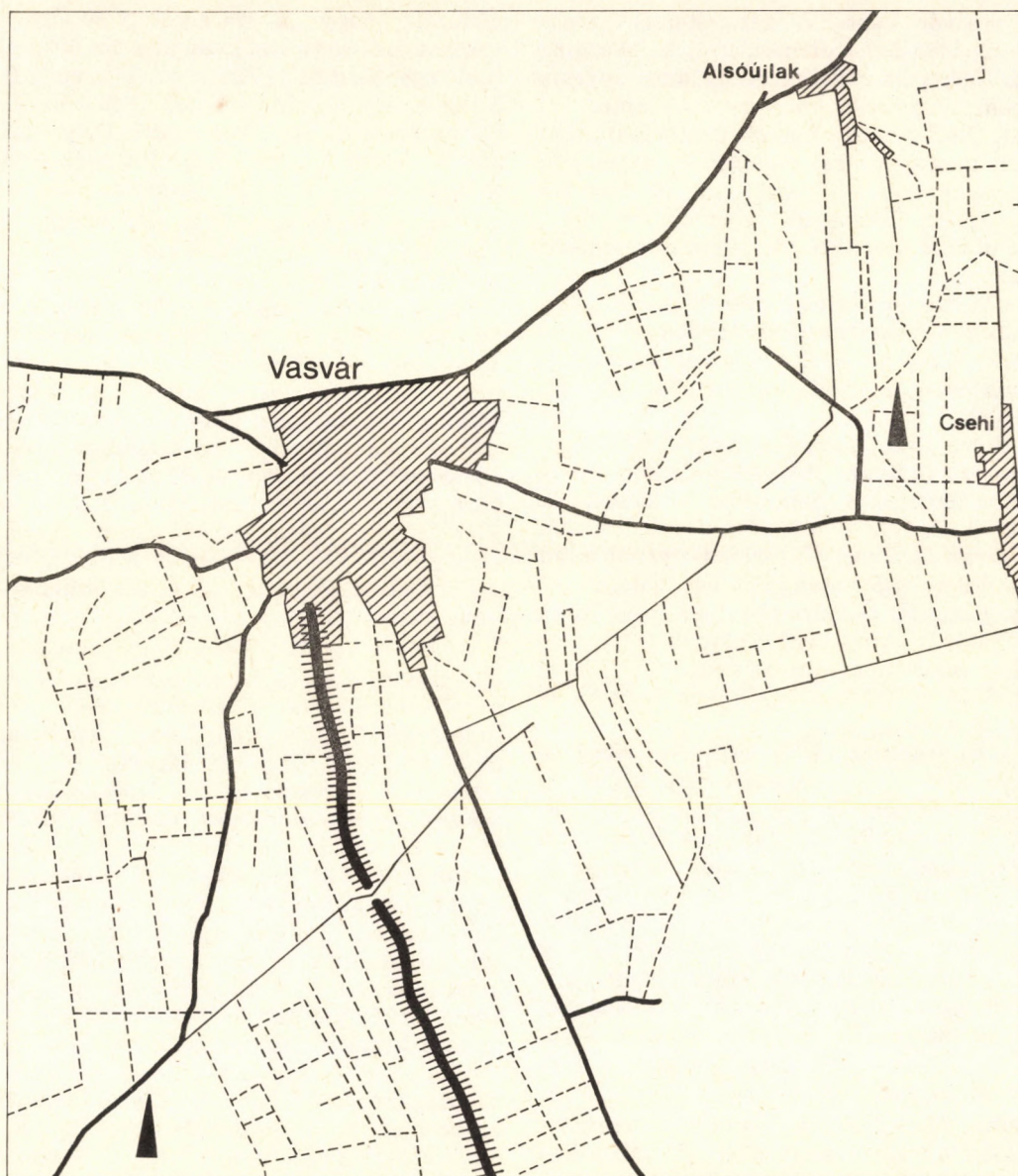
Jelmagyarázat: 1. szürke föld; 2. sárgásszürke föld; 3. szürkésfekete föld; 4. barna föld; 5. fekete föld; 6. halványpirosra égett föld; 7. fekete iszapos föld; 8. szürkére égett föld; 9. vörösre égett föld; 10. sárga kavics; 11. sárgás agyagos föld; 12. faszenes sárga föld; 13. újkori kavicsos útfeltöltés; 14. kavicszott útfelszín; 15. a metszetek határa

Abb. 3. a. Südliches Profil des Walldurchschnittes von Gyula Nováki; b. Nördliches Profil des Durchschnittes von Gyula Nováki. Zeichenerklärung: 1. grauer Boden; 2. gelblichgrauer Boden; 3. gräulichschwarzer Boden; 4. brauner Boden; 5. schwarzer Boden; 6. hellrot gebrannter Boden; 7. schwarzer, schlammiger Boden; 8. gräulich gebrannter Boden, 9. rotgebrannter Boden; 10. gelber Kies; 11. gelblicher Lehmboden; 12. gelber Boden mit Holzkohle; 13. neuzeitliche kiesige Straßenaufschüttung; 14. beschotterte Straßenoberfläche; 15. Grenze der Profile

nalát jól kirajzolják egészen Hosszúpereszteig. Az út csupán Gersekarát (jelenlegi) északi végét érinti, és Csipkereken mehetett keresztül: tehát a környék falvait is kikerüli. A Katonák útja régen és ma is sok helyen községhatár. Oszkó ÉNy-i határa Alsóújlak felé (Vasm. FN 211/ 153, 216/166), majd átvág Kám déli határának szántóin (Vasm. FN

208/12), határvonal Csipkereken és Szemenye között (Vasm. FN 212/16). Északabbra azonban sem a régmúltban, sem újabban már nem említik (4. kép).

Az út vonalvezetésének jellemzője, hogy kerüli az emelkedőket és a lejtőket, tehát tartja a gyors közlekedést elősegítő, azonos szintmagasságot. Pontosan a Rába és a Zala vízválasztóján halad, ezért



4. kép: A sánc és a Katonák útja Vasvár körzetében
Abb. 4. Der Wall und die Heerstraße im Bereich von Vasvár

patakokat sem keresztez. Alsóújlak és a Körmen—Zalalövő út között folyamatosan emelkedik, ez azonban alig éri el a 10 métert a hosszú távon. Ha hosszabb szakaszát vesszük figyelembe, akkor a Marcal és a Zala között még kisebb patakok vagy vízfolyások sem gátolták vonalán a közlekedést (a Zalán is eredete közelében vezet át). Mivel pedig településeket sem köt össze — beleértve az egykori vármegyeszékhelyt, Vasvárt is —, eleve úgy lát zik, hogy az út nem a helyi közlekedés kiszolgálására keletkezett.

A Katonák útja az elmúlt évszázadok határjárásaiban és régi térképeken gyakran felbukkan. Általunk ismert legkorábbi említése 1515-ből származik.² Ez az adat segítette elő a névadás okainak felderítését. Gerse és Karátfölde határjáró levele csak

egyszerű 18. századi másolatban (és az eredeti latin nyelvű szöveg magyar fordításában) maradt ránk: „... a Sárvíztül megyen asz Hosszu Ritigh és onnan megyen az Gyertyán kut völgyének fölszéll; elő beni határnak jele találkozáván egy vad körtvél fán és onnét menván a Keresztutra ki és hivattatik Katonák Utyának, azon kereszt utnál találkozáván egy Töll fán Határnak jele, kereszt formán kis is megh ujitatott...”

Sem az 1691-es Kazó István, sem az 1754-es Batthyány József-féle canonica vitatióban nem említik a Katonák útját. Ennek persze az lehet az oka, hogy a visitatio szempontjából érdekelt földek nem feküdtek az út mellett. A Batthyány-visitatio megkülönböztetés nélkül majd minden utat via Regiának nevezett. A Hegyhát egy részét megszerző Fes-

teticsek és avasvári káptalan szentpéterfai birtokhatárolásában 1783-ban olvassuk: „A margine praefatarum Terrarum Sz. Péterfaiensium ductum rectam lineam septentrionem versus in apice ... magni fossati consinnantes, fossam usque Katonák-Uttya dictam ubique visibilem, quin et majori in parte profundiore esse comperimus, ab hac via vero usque alteram Körmendi Uttya dictam viam, fossam hanc ubique non adeo visibilem esse experti soiumc” stb.

1802-ben a Batthyányiak és a Festeticsek Sál, Nádasd és Katafa birtokai határleírásában sorozatosan előfordul a „Katonák-uttya”, és azt is megtudjuk, hogy *via curulis*, tehát valószínűleg jó karban levő út volt.

1808-ban Felső Oszkó és Újlak közti határ egybeesik a Katonák útjával: „Az határjárást el kezdvén a' Farkas Erdejének napnyugati szélénél, és Felső Oszkóból Kámba vezető útnál, ezen útnak napnyugati szélén és a régi Katonák Uttyánál mind a két felén tétetett első határ jelül egy halom” ... „Ismét azon Katonák Uttyán téli nap Nyugatnak ... megy a határ.” „Azon régi Katonák uttyát tovább is Határ megyének meg tartván...” (Vasm. lt. Lit. met. f. 3., nr. 26 és 28: *Metales inter Felső Oszkó et Újlak*, 1808).

1809-ben a Vasvár megyei Nádasd és a Zala megyei Háshágy közötti határvillongásokra kiküldöttek jelentésében (Vasm. lt. Lit. met. f. 3. nr. 29: Tiszti tudósítása a Választmányának Nádasd és Háshágyi Helységek közt forgó Határ Villongások eránt, 1809. február 6): „... az Ötevény vagyis a Lövői Posta Ut mellett lévő, úgy nevezett Gyökeres kuttól fogva” leírt határjárásban olvassuk: „... a' mi pedig az Vármegyének határ széleit illeti, minekutánna az ezen alkalmatossággal is heánosság nélkül valónak találtatott, továbbra is tudni illyik azon nevezett Katonák útja meg fog maradni és semmi változtatást nem fog szenvedni.”

A leírásokhoz hasonlóan, a Festeticsek hegyháti birtokairól készített térképeken is ábrázolják a Katonák útját egy 1790-es lapon Sáltól keletre,³ egy 18. század végén Sáltól ÉK-re jelöli a „Katonák útja”-t (OSZK Térképtár Tk. 755, — Festetics-gyűjteményből), végül egy 1840-es birtoktérkép (OSZK Térképtár Tk. 1045 — Festetics lt. MP 408. Riedl Johann térképe 1840-ből), ami művelési ágak szerint tünteti fel a területet, hosszan és felirattal jelzi a Katonák útját.

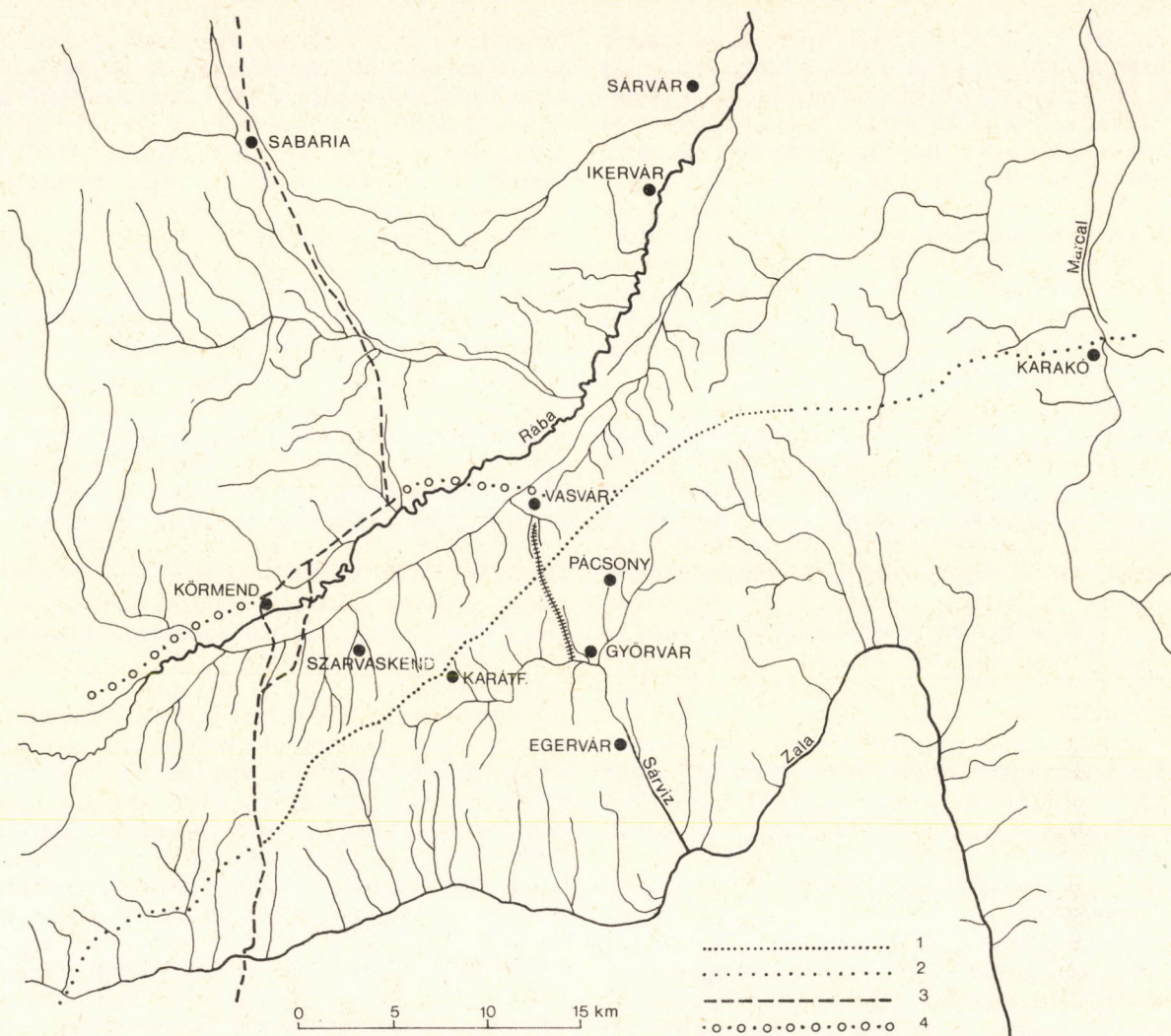
Végül a Katonák útja dülönév a hegyháti községek földrajzi nevei közt is gyakran feltűnik (Vasm. FN. 188/21, 208/112, 211/153, 212/16, 214/227, 216/166, 225/41, 226/22). Amíg a felsorolt határjárások „Katonák útja”-t jól lehet azonosítani a Körmend—Zalalövő országúttól keletre, a Vasvár felé húzódó, ma ismert Katonák útjával, addig az 1845-ben, a körmend—zalalövői úttól nyugatra említett Katonák útja elnevezés nem vonatkozhat az előbbire, mert attól néhány kilométerre északra húzódik. Az 1845-ös határleírás a Királyútnál kezdődik, majd

elbeszéli, hogy „a Marácról Nádasdra vezető út vagy az nevezett Katonák útja mellett délre letettünk egy halmot” (Vasm. lt. Lit. met. f. 8. nr. 1. Szóce és Nádasd határjárása 1845-ből). Ez a Hegyhátmarácról Nádasd felé vezető, DNY—ÉK-i irányú út nem lehetett a ma ismert Katonák útjának folytatása, mert az délebbre vezetett.

A megoldásra egy olyan útnév segítségével jutunk, amelynek az Árpád-korból is maradt írásos említése. 1274-ben Halogy, Himfa és Tótlak környékének határjárásában említik először a „*via Latinorum*”-ot, azaz az Olasz utat: „*rursus ad meridiem prevenit ad quandam viam, que via Latinorum nuncupatur, penes quam sunt due mete una continens ilicem, altera terrae; currendo adhuc versus meridiem pervenit ad quandam viam Kyralwt vocatum*” (UB II. 99). A Királyút ma is ismert: a körmend—zalalövői útból Szócétől északra ágazik el ÉNy felé; az 1274-es oklevél szerint az Olasz út még északabbra volt. A ma ismert Katonák útja viszont a Királyúttól délebbre éri el a körmend—zalalövői utat.

Az Olasz út 1754-ben a Batthyány-féle canonica visitatioban Szarvaskend határában tűnik fel, ahol a plébánia földjeit lokalizálják segítségével (Batthyány CV II. 1285.) Sál, Nádasd és Hodász 1802-es határjárásában (Vasm. lt. Lit. met. f. 3. nr. 12. *Metales inter possessiones Sál, Hodász, Nádasd 1802.*) *curulis via Olasz út*-nak mondják, Sáltól ÉK-re. Mivel ugyanebben a határleírásban a Katonák útja kétségtelenül egy délebbi útra vonatkozik, úgy látszik két különböző út volt, amelyet a környező községekben Katonák útja és Olasz út névvel jelöltek. Végül Pesthy Frigyes névgyűjtésében Szarvaskend határában említik a Katona- vagy Olasz utat, amely átvágja a szarvaskendi, gersei és vasvári erdőket.⁴ A múlt század második felére tehát már bizonytalanná vált a két út megnevezése, mert ezt vagylagosan tették meg. Ez a bizonytalanság mutatkozik meg Körmentől DNY-ra, ahol a Hegyhátmarácról Nádasra vezető utat 1274-ben Olasz útnak, 1845-ben pedig Katonák útjának nevezték.

A felsorolt adatokból úgy látszik, hogy a Hegyhát nyugati részén két út vezetett ÉK-ről DNY felé: az egyiket Olasz útnak, a másikat Katonák útjának hívták. Amikor a 19. századra ezek az elnevezések már tartalmatlanná váltak, az utak elnevezése is elbizonytalanodott. A topográfia a következőképpen rekonstruálható: az ÉK felől a Hegyhátra érkező Katonák útja valahol Vasvártól DNY-ra kettéágazott. A déli ágat Katonák útja, az északit Olasz út néven ismerték. Mivel az 1845-ös leírásban levő Katonák útja kétségtelenül az északi, máskor viszont a déli ágra vonatkozik, az elnevezések ingadoztak. Ez azonban arra is utal, hogy ugyanannak az útnak két ágáról, vagy kisebb kitérésről lehet szó. Az Olasz útnak Hegyhátmaráctól éppúgy DNY-ra kellett fordulnia, hogy Itáliába jusson, mint — majd később látjuk — a Katonák útjának (5. kép).



5. kép: A Katonák útja a Hegyháton. 1. Az út biztosan meghatározható vonala; 2. az út folytatása ÉK DNy felé. 3. A Borostyánkő út. 4. „via Teutonica”.

Abb. 5. Die Heerstraße auf dem Hegyhát. 1: die mit Gewißheit bestimmbare Straßenlinie; 2: die Fortsetzung der Straße nach NO und SW; 3. die Bernsteinstraße; 4: via Theutonica

Szerencsénkre viszonylag részletes leírások maradtak a középkorból a hegyháti utakról: ezek rekonstrukciónkat megerősítik.

Sár birtok 1236-os határjárásában (Petőmihályfa-Hegyhátszentpéter, a Sár-pataktól északra) olvaszuk: „... in via media, que ducit ad Muram erexit duas primas metas, ... rursus a villa Marcelli incipiens est quedam vallis, in qua dicta terra venient ad magnam viam et ibi est una arbor, que dicitur lignum quietis ibique est prima meta de parte Marcelli; deinde progreditur ad mediam viam Mure et ibi iuxta viam est meta in magna arbore tulg” (UB III I 232 a. D1. 91 105, átírása D1 91 445) az első két határjelet tehát középútnál létesítették, amely a Murához vezet; ettől különbözik a magna via — ami a Hegyhát déli szélén a falukat kötötte össze. 1313-ban, ugyancsak Sár határában (UB III. 125, Anjou Ot. I. 294. nr. 269): ... „prima meta incipit iuxta fluvium Saar prope truncum salicis in prato

ab oriente, ubi sunt due mete posite, abinde binis et binis metis in quatuor locis positis currit directe ad aquilonem usque viam, per quam itur ad Muram ...”: ismét a Murához vezető utat említik. Ez a két határjárás dél felől közelítette meg a Murához vezető Közép utat. 1326-ban a Hegyhát északi részén Nagymákfa és Kismákfa határjárásában (UB III. 416, = Hazai Ot. III nr. 72, 86;) „Kismakwa et Nogmakwa vocata ab invicem separatas ... quod prima meta incipit iuxta viam magnam Murauta vocatam, sunt quatuor mete, quarum due sunt nove et due antique in arboribus ilicis; de quibus ad partem septemtrionalem pervenit ad duas metas novas; deinde versus eandem partem iungitur ad duas metas novas et duas antiquas; unde prope Zarazpatak sunt due mete nove et abhinc in ipso Zarazpatak versus aquilonem directe descendendo iuxta magnam viam sunt due mete stb.” (Az oklevélben említett Zarazpatak — Szárazpatak ma is ezen a né-

ven ismert. Vasm. FN 217/41). Tehát a határjárás a Murautól (amely, mint láttuk, a középső út) tart észak felé, a magna via-ig: ez feltehetőleg a Hegyhát északi szélén a Rábavölgy magaspartján levő falukat kötötte össze. Később Mizdó falunál említik ismét a *via Középutat* (CD IX : 7, 611). Végül Gerny Byk, Ozmánbük és Hertelen birtokok perében a kérdéses határ keresztezi a Salomvárból Körmenre vezető nagy utat, majd egy holdnyi szántón és cserjésen át előbb egy régi utat, azután a Hodászból Szócére vezető utat érinti, s ugyanebben a cserjésben *penes viam Murauta végződik* (Zsigm. ot. II. 7425. 1410. március 15).

Az oklevéladatokból a hegyháti középkori utak topográfiája megállapítható. Az északkelet felől, az ország belsejéből vezető főút Vasvártól délkeletre érte el a Hegyhátot. Itt elágazott északnyugat felé, a megyeszékhely irányába, ez az ág tovább folytatódott, és a német birodalomba vezetett. A főág, ahogy ma is megfigyelhető, Vasvártól délre, a Vaskapunál keresztezte a sáncot, majd tovább halad délnyugat felé, településeket nem érintett: ez az a vonal, amelyet 1515-től Katonák útjának neveznek. Korábban, a 14—15. században *via media*, Középut volt a neve.

A Hegyhát déli sávjában, a Sárvíz-patak bal partjának községeit kötötte össze, ugyanúgy, mint a Hegyhát északi szélének a településeit (Máxfák, Ordó, Döröske, Szarvaskend és Mizdó) egy másik út. A Középut a két út között vezetett.⁵ Mivel köztudottan a Murához lehetett eljutni rajta, Muraútnak is nevezték.

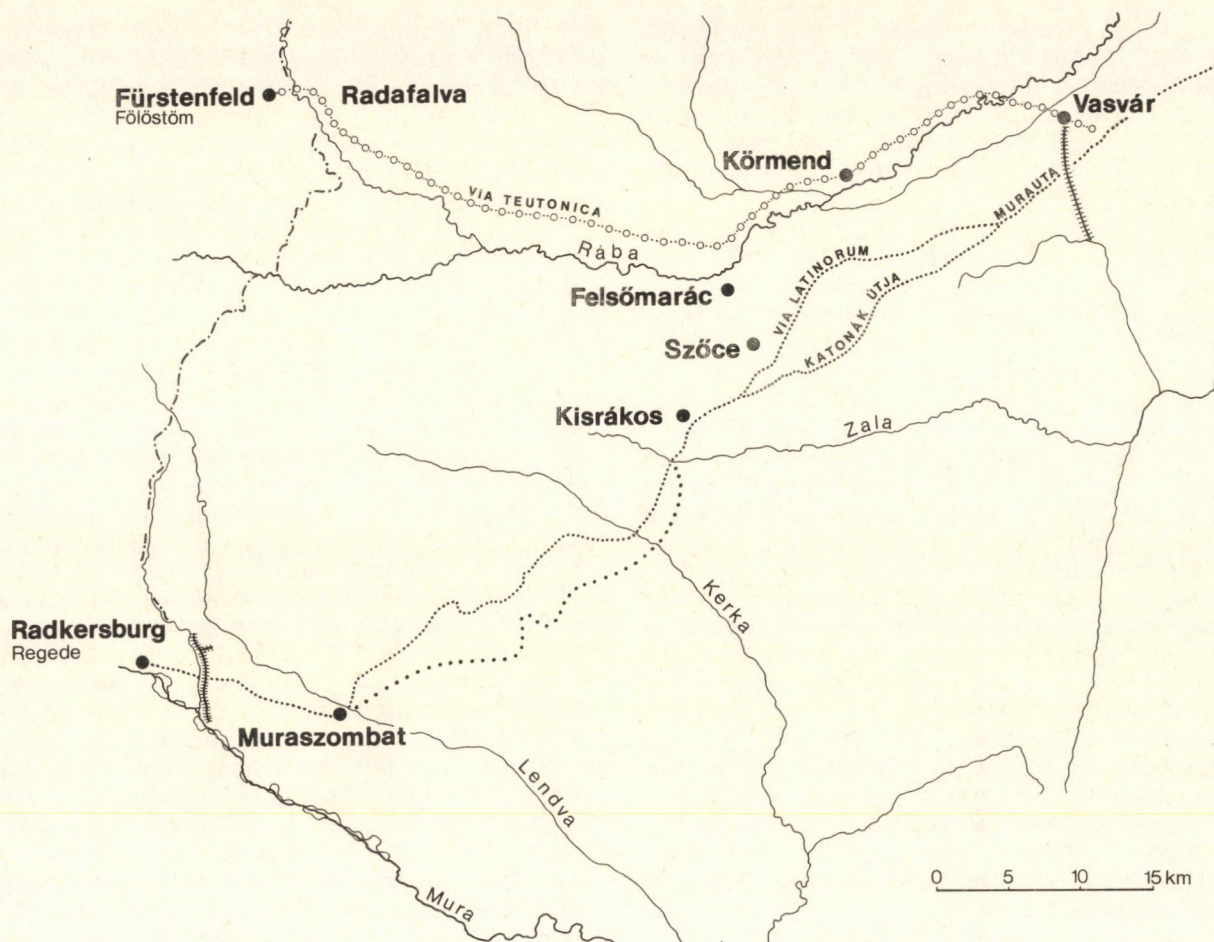
Az elnevezések magukért beszélnek: a Muraút a közelebbi, az Olaszút a távolabbi célról kapta a nevét. A Hegyhát vízválasztóján jó földrajzi adottságok között kialakult út tehát a távolsági, a két szélső, az északi és a déli út pedig a helyi falvak közti közlekedést biztosította. Ma már meg nem állapítható okok miatt az út Gersétől nyugatra kétfelé ágazott. A déli ág viselte a Murauta nevet továbbra is (később majd Katonaútnak hívják). Az északi ág nagyobb kanyart vett, Nádasd és Hegyhátmarác körzetében azonban az is dél felé hajlott, majd Szócétől délre ismét egyesültek. Az északi ág neve őrizte meg az út távolabbi célját, Itáliát: ezért az út elsősorban az Itáliával való forgalmat bonyolította le. A nádasd—zalalövői úttól nyugatra a tagoltabb felszín nem tette lehetővé a településeket elkerülő, egyenes vonalvezetést, amely a Katonák útjának jellemzője a Hegyháton. Ezért az útvonal itt kanyargós lehetett, és így kevésbé pontosan állapítható csak meg.

Az ország belsejéből nyugat, majd délnyugat felé kanyarodó út, amely Vasvár körzetében érte el a Hegyhátot és ma Katonák útja néven ismert, annak a Murán át Itáliába vezető távolsági útnak egy szakasza, amelyet Glaser Lajos határozott meg (GLASER 1929—30, 141—). A Körmen—Zalalövő vonaltól nyugatra az út topográfiájára szinte semmi adat nincs. Az 1274-es *via Latinorum* megjelölés

azonban az út régiségét és jelentőségét bizonyítja a délnyugati összeköttetésben. Az út teljes hosszának vázlatos leírása a XVI. század elejéről származik. Tagányi Károly tette közzé (TAGÁNYI 1899, 144—149; KARDOS 1951, 442; SZAKÁLY 1973) és Glaser Lajos felhasználta az itáliai összeköttetés megállapításában (GLASER 1929—1930, 142). Az 1514-ben Velencében kelt irat egy magyarországi marhavásárlást szorgalmazva felsorolta az út vámhelyeit: *Wesprigo* (Veszprém), *Dilliger* (Billege vámhely), *Hile* (Türje?), *Vasvar*, *Kaus* (Rákos? vámhely), *Morezambott* (Muraszombat), *Petovio* (Pettau-Ptuj) stb. (a zárójelben Tagányi Károly azonosításai). Noha az irat a középkor végén sorolja fel az itáliai út állomásait, más adatok — ha nem is szólnak kifejezetten állomás- és vámhelyekről — hitelesítik ezt a vonalat. Az olaszok, hogyha végig szárazföldi úton jöttek Magyarországra, akkor általában *per Alemániam érkeztek* (TEKE 1979, 21) (1279). Ez pedig csakis az az út lehetett, ami elhagyva Aquileia körzetét, Gorizián, Laibachon, Cillyn, Pettaun és egy időben Radkersburgon keresztül vezetett Magyarországra. (A XVI. sz.-ra megváltozó útvonalakhoz: PICKL 1971 a.)

Radkersburgtól délre haladt át a Murán, majd a várostól keletre lépett magyar területre. Radkersburg jelentőségét és magyar kapcsolatait jól mutatja, a már az Árpád-korban használt Redege vagy Regede magyar neve (MELICH 1925, 392). Ismert, hogy az olasz kereskedők a semmeringi, tehát a végig német területen haladó út megnyitása előtt Bécsbe is ezen az úton jártak (vö. TEKE 1979, 21—23). Muraszombat és Rákos után azonban nem északkelet felé utaztak tovább, hanem Körmen felé tértek le, átkeltek a Rábán, és Szombathelyen, Sopronon keresztül érkeztek Bécsbe. (Radkersburg történetéhez: PIRCHEGGER 1962, 37—.)

A távolsági út pontos vonalát Körmentől délnyugatra, Muraszombatig nehéz megállapítani. Támpont mindössze az 1514-es leírás Rákos említése, amely ugyan vámhely, de kérdéses, hogy tényleg azonos-e az irat Kaus állomása Rákossal. De figyelembe vehetjük a tagolt, dombos vidéket, feltételezhető, hogy emiatt az újkorra megőrződtek a legmegfelelőbb útvonalvezetések. A múlt század közepén rögzített, és a mainak is megfelelő állapot szerint *Martyánc* (Mártonhely), *Biborc*, *Falkóc* (Fokovci), *Tótlaka* (Selo), *Prosznyákfa* (Prosenjakovci), *Magyarszombatfa*, *Senyeháza* falvakon keresztül vezetett a távolsági út *Őriszentpéter* keleti határába. Ettől északra azonban az újkori főúttól a vonal eltér. A mai út ugyan *Őriszentpéterről* *Iszánk* határán keresztül *Ivánra* és *Csákányba* vezetett, tekintettel azonban az 1514-es leírás Kaus állomáshelyének azonosítására, de ettől függetlenül a rákosi vámra, valamint a Katonák útja déli ágára, amely Szócétől kellett, hogy délnyugat felé vezessen az Olasz út *Őriszentpéterről* a Zala völgyében Nagyrákosra, Kistrákosra érkezett. Itt vált ketté: északi ága Viszákon és Hegyhátmarácon vagy



6. kép: Az olasz út a vasvári és a muravidéki sáncokkal.
Abb. 6. Die Italienische Straße mit den Wällen von Vasvár und Muragend

Mogyorósdon keresztül jutott Nadasd körzetébe, majd kelet felé fordulva Gersénél érte el a Katonák útját. A déli ág Rákostól Szaknyér, Hegyhátszentjakab és Szőce érintésével jutott el a körmend—zalalövői országúthoz, amitől keletre a Katonák útjának vonala már folyamatosan követhető (6. kép).

A délnyugat felől Magyarországra érkező kereskedők tehát Gersétől a Muraúton/Katonák útján folytatták útjukat az ország belseje felé. Minden bizonnyal az út közelségének köszönhető, hogy Vasvár 1279-es privilégiuma szabályozta a külföldi kereskedők tevékenységét a helyi vásáron (UB II.185 = CD V:2, 525; vö. TEKE 1979. 21). Az útvonal Vasvártól keletre elég nagy biztonsággal meghatározható. Véleményünk azonban eltér Glaser Lajosétól, aki az 1514-es útvonalleírás alapján az országutat Vasvártól délkelet felé Túrjén, Sümegen és a Balatonfelvidéken keresztül vezette (GLASER 1929—1930. 142.); azonosítása ugyanis a feletébb bizonytalan Hile = Túrje lokalizáción alapul. Márpedig az útleírás Hile állomásának név alakja eléggé eltér Túrje (1930: *Gurle*, 1251: *Gurla*, 1246: *Ghurle*, 1301: *Jurlye*, 1425: *Tyrle*, 1433: *Thwrl* stb. CSÁNKI III. 118) ortográfiájától vagy

kiejtésétől. Viszont Karakótól és Jánosházától É-ÉNy-ra Pirit közelében létezett egy Üllőfalva nevű település (1473, 1475, 1480, 1488: *Illewfalwa*: CSÁNKI III 298, Veszprém m HL 184: Üllőfa), amely nevének első része jól egyeztethető az olasz leírás Hile-jével (az olaszban nincsen ő). Ez az Üllőfa pedig a Katonák útjának folytatása közelébe esik. Ugyanis az út Vasvár körzetében nem délkelet, Túrje felé fordul, hanem északkelet felé és Csipkerek (Hosszúperesztég körzetében), amely vámhely volt (CSÁNKI II. 784), ott érte el a mai 8. sz. főutat, amely többé-kevésbé a Savaria—Aquincum közti római út nyomvonalát követi. Ez az út ellenőrzött helyen, az egykori karakói ispánsági központ mellett keresztezte a Marcalt és a Bakony völgyein keresztül vezetett Veszprémbe. Ezzel szemben a Glaser Lajos által feltételezett út Vasvárról vezethetett ugyan Túrjére és Sümegre, onnan azonban a Bakonyon keresztül út nem mehett közvetlenül Veszprémbe: sem okleveles adatok, sem térképek nem utalnak erre, a terepviszonyok nem is teszik lehetővé. Az út Sümegről csakis dél felé, Tapolcára fordulhatott, és onnan a Balatonfelvidéken keresztül érte el Veszprémet. Vonala kerülő: kanyargósabb és hosszabb az északi út-

nál, távolsági út ezért az északival szemben kevésbé lehetett. Tehát a Katonák útja — legalábbis az Árpád-korban — a vasvári, karakói és veszprémi ispánsági központokat kötötte össze Székesfehérvárral. Bizonyára nem véletlen, hogy Anonymus éppen Veszprémből kiindulva foglaltatja el Ösbüvel Vasvárt (SRH I. 98).

Az 1514-es útvonalleírás és más adatok alapján viszonylag pontosan megállapítható az Olasz út az országhatáron túl is, és a déli összeköttetés vizsgálata lehetővé tesz egy olyan kérdés részleges megválaszolását, amely a népvándorlaskori és középkori kutatásban időnként felmerült, megfelelő válasz azonban nem született: ez a római utak későbbi használatának kérdése. Különösebb vizsgálat nélkül is megállapítható: a szárazföldi összeköttetés Itáliával jórészt az ókori Borostyánkő út utóda. Az 1514-es állomásfelsorolás Észak-Itáliától Pettauig — az antik Poetovióig — megegyezik a Borostyánkő út állomásaival. Poetoviótól északra azonban nem az ItAnt által leírt Halicanum-Salla (Muraszerdahely/Sredisce—Zalalövő) vonalon, hanem a Poetoviótól nyugatra vezet, amely azonban szintén római eredetű, az Ad Vicesimum állomással (Tab. Peut). A római út távolsága Poetoviótól Ad Vicesimumon át Ad Arrabonemig 64 MP., azaz 94,7 km. A középkori út Pettau-Ptujtól Radkersburgon és Muraszombaton, valamint a feltételezett nyomvonalú órségi szakaszon át 93,5 km, tehát gyakorlatilag egyezik. Mivel az útvonal jórészt dombokkal tagolt vidéken vezet, az ókori nyomvonal megőrzése legnagyobb mértékben valószínű.

Kérdés azonban, hogy a középkori út Poetovióból miért nem a rövidebb, kevésbé kanyargós római vonalat követte, amelyik Muraszzerdahely körzetében keresztezte a Murát, majd onnan Sallán és Körmenten keresztül jutott el Savaria-Szombathelyre. Az útváltás oka alighanem a vízrajzi viszonyokban keresendő. A Poetovióból észak felé vezető rövidebb út ugyanis egyrészt olyan helyen vezetett át a Murán, ahol annak medre kanyargós, másrészt az átkelőtől északra a Lendva és a Kerka többágú, vízenyős és mocsaras vidékén haladt át. Az út karbantartás esetén, tehát a római korban biztosította a közlekedést. A középkorban azonban, amikor a vízszint is magasabb volt, az utakat sem gondozták, a mocsaras terület biztonságos közlekedést nem tett lehetővé. Ezért a másik, kiépített, nyugati vonal maradt használatban, amely Radkersburgnál vezetett át a Murán. Olyan helyen, ahol a folyó egy rövidebb szakaszon éppen nem volt kanyargós, és lehetővé tette a biztonságos közlekedést. Valószínűleg Radkersburg éppen az átkelőhely miatt vált jelentősebb településsé.

Mielőtt a Borostyánkő út középkori felhasználásával, valamint az Olasz út, Katonák útja elnevezést vizsgálnánk, szükséges röviden összefoglalni Magyarországnak a dél- és délnyugat felé, Itáliába irányuló közlekedés lehetőségeit. Pauler Gyula (1888, 504—9), Fest A. (1895), Glaser Lajos (1929—

1930; 1932), Huszti Dénes (1941), Fekete Nagy Antal (1926), Pach Zsigmond Pál (1972) és Teke Zsuzsa (1973) munkái alapján tudjuk, hogy Itáliát két úton lehetett elérni a középkorban. Az egyik a tárgyalt vonal. A másik vonalat bizonyító adatok meglehetősen szórványosak, és kellőképpen — különösen az Árpád-korban — nem feldolgozottak. Az úttal foglalkozók az Árpád-kornál későbbi, és inkább elbeszélő forrásokból merítettek, mintsem a rendelkezésre álló lényeges topográfiai adatokat (különösen okleveleket használták volna fel. Ez az út Kaproncán, Zágrábon, Modruson jutott Zenggre (HUSZTI 1941, 100; TEKE 1979, 24), ahonnan hajóval jutottak tovább Észak- vagy Közép-Itáliába. Ennek, az egyszerűség kedvéért „tengeri”-nek nevezett útnak az északi szakaszát, Kaproncától északra vagy keletre tartó vonalát azonban sem az Árpád-korból, sem később nem határozták meg megnyugtatóan.⁶ Tanulmányunk gondolatmenetéhez elég annyit megállapítani: ha egy középkori kereskedelmi vagy hadileírás csupán egy-egy állomáshelyet tartalmaz, akkor is meglehetősen biztonsággal megállapítható, hogy a „tengeri” vagy „szárazföldi” utat használták-e. Természetesen a stejer hercegséggel és főként Velencével fennálló mindenkor háborús vagy békés viszony befolyásolta az útválasztást. Az is valószínű, hogy Zágrábot a szárazföldi útról, Laibachból is el lehetett érni a Száva völgyén át. Nemkülönböztetve Pettauból Varasdon keresztül is el lehetett jutni az ország középpontjába. Mégis, az adatok szerint a Magyarországra igyekvők jórésze vagy a Zengg—Zágráb—Kapronca, vagy a Laibach—Pettau—Vasvár vonalat választotta. A két út forgalmának összehasonlításából megállapítható: a tengeri utat — legalább is a 14. század elejétől, amióta részletesebb adatok fennmaradtak — főleg a követjárások vagy kiemelkedő személyiségek vették igénybe (például: Erzsébet királynő az 1343-as nápolyi útja, vagy Candalei Anna 1502-es Magyarországra érkezése alkalmával; vö: HUSZTI 1941, 98—99). Ha szemügyre vesszük a másik, a Vasváron át vezető Olasz út forgalmát, akkor választ kapunk a „Katonák útja” elnevezés eredetére is.

Katonai használatának virágkora Nagy Lajos első nápolyi hadjáratával kezdődött. A katonaság átvonulásának előkészítésére Itáliába küldött Garai János veszprémi püspök és Kont Miklós 1347-ben Ferrarába érkeztek, szárazföldi úton utaztak (PÓR 1895, 156, 186—; MISKOLCZY 1933, 49—70). Tudjuk, hogy a szárazföldi úton vonuló katonaság nem egy nagy seregben, hanem sok kis csoportban érkezett Itáliába (Dubnici krónika, Mátyás F1: Fontes domesticci Pécs, 1884, III. 147), Vásári Miklós nyitrai püspök tavasz végi indulásától Gelétfia Miklós nádor Mindenszentekkorai, majd a kisdály november 3-i indulásáig (MISKOLCZY 1933, 54) szakaszosan vonuló katonaság egy része minden bizonnyal a hegyháti utat használta. Annyit kétségtelenül tudunk, hogy Nagy Lajosnak — leg-

alábbis Pettautól — mindenképpen a szárazföldi úton kellett vonulnia, mert útja Cillyn keresztül vezetett (Anjou Ot. Diplomáciai Emlékek II 239). Noha Lajos király a hadjáratból a tengeren érkezett vissza, a seregek egy része kétségtelenül a szárazföldi utat használták, közülük többen — hazai úticéljuknak megfelelően a hegyháti utat használták. 1350-ben a második hadjáratra a király tengeren hajózott, de Észak-Itálián keresztül jött vissza (MISKOLCZY 1934, 41—57).

A magyar katonák itáliai ténykedései, egyes ott maradt katonák eredményes működése okozhatta, hogy az elkövetkező évtizedekben magyar zsoldosok jelentek meg Itáliában (LUKCSICS 1932, 125—157). Főként a pápa kért zsoldoscsapatokat Nagy Lajostól; 1356-ban két, 1357-ben egy követséget küldött ennek érdekében. 1357-ben indult az első kontingens, Lackfi Miklós zempléni ispán vezetésével, majd ősszel Velence megkerülésével újabb csapatok érkeztek Itáliába (LUKCSICS 1932, 142). A katonák egy része a személyneveik alapján (Zágrábi, Pozsegai) kétségtelenül Dráva-Száva vidéki volt, azonban a magasabb tisztségre jutott Vasvári János talán valóban vasvári származású volt — és ez a Hegyháton át vonuló zsoldosokra utalhat. 1350-ben Medgyesaljai Mórocz Simon Pozsony, Győr és Bakony főispánja több ezer emberrel, minden bizonnyal részben vagy egészben a hegyháti úton vonult Itáliába, ahol egyéves működése eredményeként a *Simone della Morte* nevet érdemelte ki (MISKOLCZY 1934, 148). 1353-ban (feltehetőleg Toldi Miklós vezetésével), majd 1365-ben Toldi Miklós, 1368-ban Czudar Péter vezényletével érkeztek zsoldosok (MÁLYUSZ 1924, 3—32, és LUKCSICS 1932, 155): Toldi egy angol—magyar zsoldosegyesülés alvezére volt.

Nem sokat változott a helyzet a 15. század kezdetétől sem, amikor Zsigmond velencei háborúi (PÓR 1895, 507—), majd a német betörések, végül Mátyás stájer háborúja alkalmával Pettau, Fürstenfeld, Radkersburg ostromára induló seregek a hegyháti úton vonulhattak.⁷

Tehát a Hegyháton, Vasvár körzetéből Radkersburgba vezető távolsági utat a 13—14. században Muraútnak, via Latinorumnak nevezték. Most már a Katonák útja, illetve a Római katonák útja elnevezések eredetét kell megtalálnunk. A római jelző véleményünk szerint a 18. század végén vagy a 19. században tudálékos meggondolásból tapadt hozzá a Katonák útja névhez. A jelenkori földrajzinévgyűjtés is csak magyarázatként fűzi hozzá a „római” jelzőt. Csupán néhány kéziratot, majd nyomtatott térképen nevezik rómainak: ez alighanem a 18. század végi Vasvár megyei földmérő mérnökök tevékenységének köszönhető. Az egyik legjelentősebb volt közülük Kenedics József, aki az általa készített térképek tanúsága szerint különösképpen érdeklődött a római emlékek iránt (TÓTH 1977, 72). Egyes ténylegesen római útszakaszok is via Romanorum felirattal kerültek rá a térképekre (TÓTH

1977, 71). Minden bizonnyal ebben, a római utakra való figyelemben kereshető a Katonák útja római jelzőjének eredete. Ez az út a 18. századra végleg jelentőségét veszítette, és a falvak közti összeköttetésre sem használták. Vonala meglehetősen egyenes volt, ezek miatt gondolhattak a földmérők arra, hogy római eredetű.

A Katonák útja elnevezés olyan útszakaszra vonatkozik, amely sok helyen egyenes vonalban, jó terepen haladt, középkori településeket nem kötött össze, tehát a környező lakosság a helyi közlekedésben nem használta. Ennek ellenére sok falu határában ismerik az elnevezést. A mintegy 200 km²-nyi területen ismert egységes és tartós névhasználatot egyszeri esemény nem okozhatta, hanem csakis a sokszor megismétlődő, olyan események, amelyek a lakosság számára megszokottá válva a névadást lehetővé tették: ezek a sorozatos katonai vonulások voltak. Láttuk, hogy a 13. században és a 14. század elején az utat még Középpútnak vagy Muraútnak hívták. Legkésőbb 1515-ben azonban már nemcsak használatos volt az új elnevezés, hanem, ha a határjárásban felhasználták, akkor kellőképpen rögződni is kellett. Ezért a 14. századtól számíthatók azok az események, amelyek a régi nevet kiszorították, és az új névadást okozták. Láttuk, hogy az itáliai, stájer és velencei háborúk éppen ekkortól, az 1340-es évektől folytak: ezután válhattak csak rendszeressé a katonavonulások a Hegyháton. Ezek a csapatmozgások okozták, hogy a lakosság az utat Katonák útjának kezdte nevezni. Tanulmányunknak nem célja az Olasz út, Muraút fontossági helyének a kijelölése, vagy valamilyen sorrendiség megállapítása a középkori Magyarország úthálózatában. Ennek elvégzése alapos diachrón-szinkron vizsgálatot igénylő feladat lenne. Célnk a Dunántúl ÉK-i részéből a DNy felé irányuló út létének és (időszakos) jelentőségének a megállapítása volt. Kétségtelen, hogy ennek az útnak egyes szakaszainak a jelentősége a politikai helyzet, a közlekedési viszonyok, az átkelőhelyek változásával módosult. Kétségtelennek tartjuk viszont az útnak a Marcal és a Körmen—Zalalövő vonal között meghatározott nyomvonalát: ez a topográfiai és oklevéladatokból nyilvánvaló. DNy felé azonban az iránya, a drávai átkelőhely már bizonytalanabban válik, noha legnagyobb részben — az 1515-ös útvonalirás alapján — meg kellett, hogy egyezzen a Borostyánkő úttal. Az egyes települések jelentőségének a változásával, növekedésével vagy csökkenésével, főleg pedig az átkelőhelyek megváltozásával az út egyes szakaszai módosulhattak. Úgy látjuk azonban, hogy az Árpád-kor elején, a 11. végéig mindenképpen, a most leírt Pettau, Radkersburg, Muraszombat, Rákos, Vasvár környéke Karakó, Veszprém, Székesfehérvár vonal az ország ÉK-i részéből DNy és Itália felé vezető fő közlekedési út volt. Ennek, nézetünk szerint, egyértelmű bizonyítéka a határforgalom ellenőrzését lehetővé tevő Németkapu, amely egyúttal kétségtelenné te-

szi a muraszombat—radkersburgi út meglétét is. A zárt, kapukon keresztül történő közlekedés felbomlásával, az átkelőhelyek megszorodása ával azonban éppen az a szakasz módosulhatott és Muraszombatból Radkersburg kikerülésével közvetlenül Pettauba vezethetett. Nemkülönböztetve megváltozott a Vasvártól keletre vezető útszakasz is. Sőt, fel kell tételezni, hogy közlekedésbiztonsági, kereskedelmi szempontból, a birtokjogi viszonyokból, a vámhelyekből következően egyes szakaszai változtak, illetőleg egyidejűleg több szakasz párhuzamosan használatban volt. Ezért az 1515-ös marhavásárlási útleírás útja vezethetett ugyan Hile = Ülőfa valósága esetében Karakótól északra, de a főág délebbre, Türjén és Tapolcán át is futhatott. A római Pannoniában is megfigyelhető volt, hogy egyes távolsági utakon, elsősorban a folyóátkelőhelyeknél kisebb-nagyobb szigetszerű elágazások voltak, és a két átkelőhely egyidejű fenntartásával tették biztonságossá a közlekedést.

Az Árpád-kor végére, majd az azt követő századokban Magyarországra dél és délnyugat felé irányuló kereskedelmi útjai jelentősen bővültek és megváltoztak (PICKL 1971 a; SZAKÁLY 1973).

A vasvári sánc (4., 7. képek)

A leírásunk az 501—43 (Vasvár) és a 601—21 (Egervár) számú 1:25 000 léptékű térképek alapján északkeletről délnyugat felé halad.

A sánc a Rába völgyét határoló magas partról indul ki, a vasvári medencébe mélyen benyúló Királyhegy északi fokáról, a 235,4.sz. magassági ponttól északra. A földnyelv északi vége meredeken szakad le, amely újabbkori földkitermelés eredménye. A sánc eredetileg a völgyben folyó Csipkés és Bél patakok összefolyásától indulhatott ki.

Kezdetben az említett földgerinc igen keskeny, ezért szinte nem is látszik a nyugati oldalán futó árok. A háromszögelési pont magasságában viszont már ez is megjelenik. Dél felé a sánc vonala a szőlőkben halad. Az árokban út vezet, a töltés pedig a mezsgyék határa. Ez utóbbit már szétszántották, és kelet felé összemósódott a tereppel. A szintkülönbség ezen a szakaszon kb. 2 méter. A szőlőkből kiindulva, ott ahol az árok már nincs betöltődve, az árok és a töltés közötti szintkülönbség eléri a kb. 5 métert. Az árok kb. 2 méter mély. A várostól délre először egy földút vágja keresztül a sáncot, majd délebbre, a 399,3. számú magassági ponttól északra egy másik út keresztezi a védvonalat. Itt, a töltés metszetében nem figyelhető meg a vörös elszíneződés, csak kavicsos rétegek látszanak.

Az erdő szelétől az árok laposabb, kb. 1 méter mély. A töltés viszont mintegy 4 méter magas. Az árok sekélyisége az erdő vízállásosságával magyarázható, ezt jelzi a térképen is szereplő neve: „Kettős tó”. Ennek a víznek a lecsapolására a közelmúltban csatornát létesítettek, amelyekkel átvágták a sáncot. Ezt a csatornát a térkép még nem jelzi. A következő átvágás egy ma már használaton kívüli erdészeti út. Ennek északi oldalában alakítottuk ki metszetünket, Nováki Gyula 1959—1960-as ásatásától kb. 100 méterre északra. A sánc északi kezdetétől 3 km-re délre, a 239,0. számú magassági pontnál, a „Vaskapu”-n áthaladva keresztezi a sáncot a „Római katonák útja”. (A kapu részletes leírását az ásatási beszámolóban adtuk.) (1. b. kép)

A Vaskaputól délre a sánc töltése még magasabb, a szintkülönbség 6—7 méter. Az árok 2—3 méter mély.

A kaputól kb. 300 méterre délre, a sánc tetejébe II. világháborús lövészárkok vannak beásva. Ezek oldalában 30—50 cm mélységben vörösre égett földet és faszemet figyelhetünk meg. A Katonák útjától délre levő első átvágás szintén újkorinak látszik, régen földút vezethetett erre, amelynek kétirányú folytatását ma már csak sejteni lehet. Az átvágáson keresztben, a sánc tengelyében, tehát az útra merőlegesen egy észak—déli irányú, betöltődött, szabályos alakú kb. 1 méter széles árok van. Olyan, mint egy kutatóárok.

Dél felé továbbhaladva a töltés valamivel alacsonyabb. A szintkülönbség kb. 4—5 méter. A további délre található következő átvágás régebbi lehet, mert benne öreg fák állnak. Út ma itt nem vezet keresztül, de látszik, hogy a töltést itt is másodlagosan szelték át: az árok sincs egészen betöltve. Ettől délre a sánc még magasabb, talán még a Vaskapunál megmaradt töltésnél is nagyobb. A sánc itt már az erdő szélén fut, képezve annak nyugati határát.

Továbbmenve, a töltés keresztmetszete vagy 100 méter hosszan megváltozik. A töltés árok felé eső, nyugati oldalán kb. 1,5—2 méter széles terasz figyelhető meg. A keleti oldal pedig ennél 1,5—2 méterrel magasabb. A jelenség talán egy megújítás nyoma, de ezt csak ásatással lehetne pontosan eldönteni. A következőkben visszaáll a töltés szokásos alakja.

A Győrvár—Hegyhátszentpéter közötti közúttól kb. 2 km-re északra, a Hencse dűlőtől keletre egy földút keresztezi a sáncot. Az említett közúttól mintegy 900 méterre északra a sánc vonala ívben délnyugat felé megtörik. A terület a sánctól nyugatra a legmélyebb és ott a legvízenyősebb. A víz levezetésére a sáncárkot kis csatornával kötötték össze a sánctól 250 méterre keletre futó Hencse-patakka. Ezen a pontos is hiányzik a töltés.

Ahogy a sánc az erdőből kifut, töltését szétszántották, de azt nyomon lehet követni. Ennek vonalában az erdő és a 169.1. számú magassági pont között, a friss szántásban újkorori és római kori cseréptöredékeket, néhány tégladarabot és vassalag rögöt gyűjtöttünk. Ezek a leletek jó „post quem” datálást tesznek lehetővé, és így biztosan kelteznek a vasvári „Római sánc”-ot a római kor utánra (8. kép). Dél felé a töltés nyoma egyre inkább ellaposodik. Hegyhátszentpéter község utolsó házáig vagy 30 méterre keletre keresztezi a sánc vonala a közutat.

Az út déli oldalán ottjártunkkor vízvezeték fektettek. Az árok falában jól látszott a sánc kavicsos feltöltése. Árkának metszetét viszont egy újkori beásás tette tönkre. Az úttól délre a sánc nyoma már igen halvány, a réten azonban valamivel jobban látszik. Tavasszal a majdnem teljesen feltöltődött árok vonalát jól mutatta a benne megálló hólé. A sánc a Sárvíz mocsaras völgyénél ér véget (7. kép).

Most megkíséreljük a sánc jellemzőit röviden összefoglalni. A nyugat felől védő sánc teljes hossza 8 km, iránya É-ÉNy—D-DK. Vasvári kiindulásától kb. 2,5 km-re délre törik meg ívesen kelet felé. A Vaskaputól 1 km-re északra ívben nyugat felé fordul, majd előbbi irányát folytatja. Különbözik egész hosszában a terepviszonyokhoz igazodva enyhén hullámozva vezet. A Vaskaput kivéve, az összes többi átvágás későbbinek, mesterségesnek és részleges elbontásnak tűnik. A sánc Vaskaputól délre eső, az erdőben vezető teljes hosszában megfigyelhető a töltés keleti oldalán húzódó 8—10 méter széles, egyenes terasz, a sáncút, amelyen a védővonal mögötti gyors közlekedés bonyolódhatott. A sánc vonalában több helyen magassági pontot helyeztek el. Ezek alapján a sánc Vasvártól Vaska-

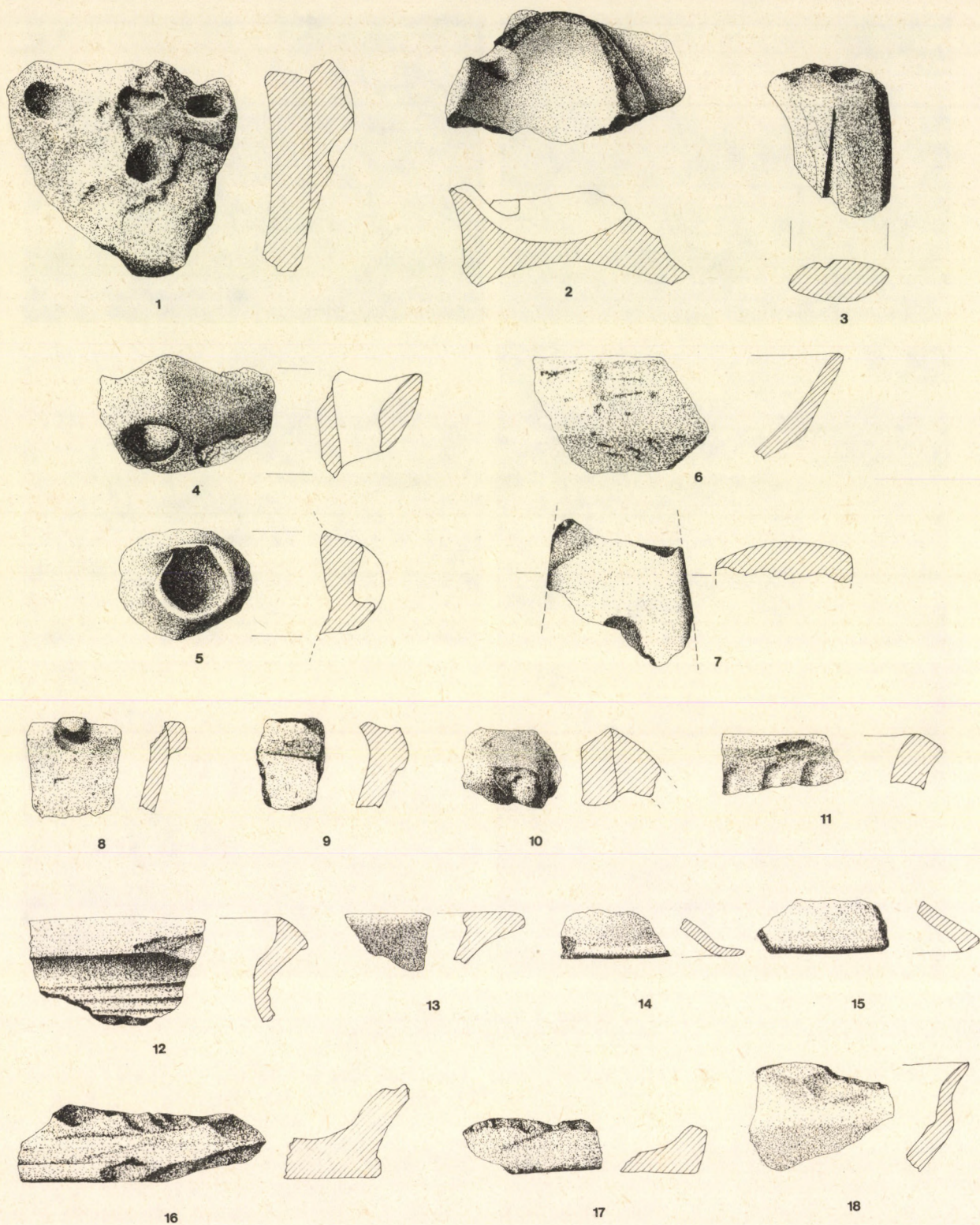


7. kép. A Vaskapu és a sánc
Abb. 7. Das Eiserne Tor und der Wall

puig gyakorlatilag vízszintesen halad, majd innen a Sárvízig 70 métert lejt. A hegyháti terepviszonyoknak megfelelően a sánc töltésének északi fele kavicsosabb, a déli inkább agyagos. A sánc erdőben, épebben megmaradt vonalának méretei változóak. Ez egyrészt az építés következménye (ugyanis maximálisan kihasználták a terepadottságokat), másrészt a töltés lepusztultságának foka és az árok feltöltődésének mértéke is különböző. Az árok nyugat felől van. Átmetszete eredetileg trapéz alakú lehetett. Töltésének keresztmetszete szintén a szokásos trapéz alak. Az árok felé eső, nyugati oldal meredekebb, a keleti lankásabb. Ettől a formától

jelentősen csak a fentebb említett kis szakaszon tér el, ami egy megújítás eredménye lehet. A töltés magassága 3—5 méter, talpszélessége 12—15 méter, gerincszélessége 1—2 méter. Az árok mélysége 1—3 méter, szélessége 8—10 méter. Az árok és a töltés együttes szélessége 22—26 méter. A szintkülönbség 4—7 méter. A sáncút szélessége 8—10 méter.

A sánc tehát a Rábavölgyet kötötte össze a Sárvízzel, észak—déli irányban átszelve a Vasi Hegyhátat, amelyen a közlekedés egyedül lehetséges volt. A védvonalon csupán a Vaskapunál volt természetes átjárás. A sánc a nyugat felől érkező tá-



8. kép: 1—11: Óskori és 12—18: római kerámiatöredékek a vasvári sánc szétszántott töltéséből.

Abb. 8. 1—11: Urzeitliche und 12—18: römische Keramikfragmente aus dem zerplügten Damm des Walles von Vasvár

madások ellen védett, illetve ellenőrizhette az onnan érkező közlekedést. Északabbra ugyanis a Rába völgye jelentett záróvonalat, délebbre pedig a Sárvíz, a Zala és más észak—déli irányban futó zalai vizek és mocsarak tették lehetetlenné a távolsági közlekedést.

A vasvári sáncot Rómer Flóris természetesen végigjárta (OMF Könyvtár, Jegyzőkönyvei XXXI. 74, XII, 186). 1868-ban a Vas megyei Lapokban foglalkoztak vele, és a tatárok elleni védekezés emlékének tartották (GALAMBOSTELEKI, Vas megyei Lapok 1868. II. évf. 17, 29, 27 szám). Az úthoz hasonlóan a sánc vonala is meghatározta a vidék falvainak terjeszkedését, és birtokjogilag máig elválasztja az egyes falvak területét. A sánctól kecseny földjei terjednek a sáncig. Északabbra pedig a sánc Vasvár káptalani részét választotta el egészen a község belterületéig az egykori ispánsági központtól, majd a királyi, illetve a középkor vége felé a gersei Petők birtokától. Vasvár a 19. század végéig birtokjogilag két településből állt: a tulajdonképpeni megyeszékhelyből és utódából (Pető, majd Festetics birtok) és a társaskáptalan templomáról elnevezett Szentmihály falvából. A határt észak—déli irányban a sánc jelentette. A sánc nyugati oldalán, a vasvári földektől délre, a Sárvíz partja sűrűn települt. A falvak hol külön, hol közös néven szerepelnek. 1327: Árokközi Ehellős fiainak birtokfelosztásában: *possessiones Arukkuz... Myhalfalua, ... Lak, 1405: Possessio Franciscusfelde al.nom. Saar seu Arukkuz, 1406: Janusfolua al.nom. Arukkuwz, 1464: Arokewzenthpeterfalwa.* A tulajdonos (és leszármazottai) keresztnévének változásával a falunévek is megváltoztak. Az elnevezésnek éppen a terepjelenségről, a sáncárokról származó tagja mutat azonban állandóságot, nevét még a birtokosfamilia is felvette. A falunévek azután a gersei Petők birtoklása idején állandósultak. A sánctól nyugatra, a Sárvíz partján a mai települések: Hegyhátszentpéter és Petőmihályfa. Az Árokköz helynév nyilván addig létezett, amíg a földművelés a nagy sáncárkot el nem tüntette. Egy 1805-ös térképen, amely a sánctól keletre fekvő területről készült, a sánc nyugati szomszédságában a *rudera Janosfaiensia* olvasható (Vasm Lt.). Ma — félreértve az eredeti falunévet a falu helyén álló János-fa fanévben él (Vasm. FN 226/20). A sánc déli, a legerősebből kissé kiemelkedő végét, dombját Bodahegynek hívják (DÖMÖTÖR 1957. 11). A területet ugyanígy nevezi a múlt század második felében készült kataszteri térkép (Vasm lt. K. 73.), de ismeri a nevet az 1758-as Batthyány-féle visitatio is (Batthyány CV II 1234).

A sánc birtokelválasztó szerepe jól kitűnik Festetics György és a káptalan 1783-as határrevíziójából (Vasm lt. Lit. met. f. 2. nr. 23. 1. pont.): *Incipiendo ductum panes cumulum terreum metas Possessionis Sz. Mihályfa á Possessione Győrvár distinguens in valle magni fossati versus occidentem ductu quippe Capitulari monstrata sunt nobis*

prata per Sz. Péterfaienses privative possessa et usque pedem dicti fossati protensa, stb.

Mivel a sánc jól látható tájékozódási, és egyben határvonal volt, gyakran említik az oklevelek. 1334. június 7-én, Lapsa és Szentmihályfalva határjárása: *meta predictae possessionis Lapsa incipit penes conmetaneitatem Pachun et Gewrguar in monte super unam indaginem, panes quam est meta terrea, que ad orientem Pachun, ad meridiem Gewrguar et ad aquilonem Lapsa predictis separat; inde vadit ad plagam occidentis in eadem indagine, pervenit ad pratum in valle Lapsa existens; ... inde tendit ad ipsam plafam occidentis venit ad magnum fossatum, secus quod est meta terrea et ibi intrat medium ipsius magni fossati; et abhinc in medio eiusdem fossati semper ad plagam aquilonis per longum spacium rendendo pervenit a finem magni fossati et ibi cadit fluvios Beelpathaka et Chipkespathaka, per quos transit via publica, et in eodem fluvio ad aquilonem vadit usque ortum monachorum claustrum Sancte Crucis, abinde declinat ad orientem et transit penes capellam sancte Elizabeth, venit ad plateam magnam et de ipsa platea ad dictam plagam orientalem eundo cadit in aliam viam magnam, que de Zentmihalfalua et Wasuar Regali vadit ad Chipkerek et in eadem via ad dictam plagam orientis transit per magnum spacium, venit ad dum vulgaliter Kentesbokor dictum, secus eandem viam a meridie existentem; inde in eadem via ad eandem plagam eundo venit ad vallem Boorkuth dictam; adhuc in ipsa via ad ipsam plagam orientis pergendo vadit ad caput vallis vulgaliter Kekenueselge dictam et inde reflectitur ad meridiem et transit per virgulata saliendo vias; venit ad locum Warthetew dictum, ubi scilicet via ducens de Ferreo Castro ad Altalozko facit descensum et ibi iungitur metis terre Pachun et Ozko et sic terminatur (UB IV. 276).*

A Bél- és Csipkés-patakok Vasvár belterületén folynak, a sánc-, illetve a sáncot hordó földnyelv lábánál. A Warthetew helynév segíthet a mindaddig ismeretlen fekvésű vasvári ispánsági vár topográfiajának megállapításához, éppúgy, mint a Pácsony, Győrvár és Lapsa közös határán említett indago, amely nem lehetetlen, hogy a Győrvári földvár lehetett. 1377-ben Győrvár és Pácsony határjárásában említik ismét a sáncot (HÁZI, Vasi Szemle 1969. nr. 45. 616): *Abhinc versus eadem plagam occidentalem inter metas antiquas procedendo pervenitur ad quoddam magnum fossatum, ibique mete ipsius domini Abbatis terminarentur.*

A vasvári sánc tehát a Hegyhátot észak—dél irányban lezárta. Volt-e azonban folytatása észak vagy dél felé? Délre a Sárvíztől délre a földrajzi névgyűjtés valóban említ egy Római sáncot (Zalam FN 8/8) Kiskutas falu dombos északi végén. A helyszínt bejárva azonban nem akadunk nyomára az egyébként erdős területen, ahol a töltésletre, a déli végénél Győrvár, majd északabbra Pánek meg kellett volna maradni. Kérdésünkre a he-

lyi tanácstól is nemleges választ kaptunk. Északra a földrajzi név és a Sárvíz között sem akadunk sáncnyomra.⁸

A vasvári sánc legfontosabb, egyben legkorábbi ismert — és gyakran félreismert — említése 12. század eleji (Otto freisingensis episcopus, *Chronica* VII 15., GOMBOS Nr. 4120, p. 1764) 1117-ben vagy 1118-ban: *Stephanus Ungarorum rex, Colomanni filius, cum magna multitudine fines regni clanculo invasit, ac vastatis terminis manubias adduxit. Quem illustris vir Leopoldus marchio adiuncto sibi duce Boemiorum, subenctus, usque ad claustra terrae progreditur, captoque ac succenso castro, quod Ferreum vocatur, et cuncta in circuitu ferro igneque vastata terra, sine dampno ad propria revertitur*. Pauler Gyula (PAULER 1899, I. 473, 424. jegyzet): „Abból, hogy Leopold csak »ad claustra terrae« nyomult, következtethetjük, hogy Ottó castrum ferreumja nem lehetett Vasvár, hanem Sopron megyében kellett feküdnie, s ekkor talán Kis-Márton — Eisenstattra gondolhatni, amelynek léteéről akkor még más nyom nincs, de már 1300 Zale (vas) Mortun (CD VII:3, 119); de lehet Oedenburg is, melyet talán Eisenburgnak ejtettek vagy értettek.” Pauler Gyula tévedett a „castrum, quod Ferreum vocatum” értelmezésében. Vasvár általánosan ismert latin neve az első említésektől kezdve, akár a megyét, akár a hiteleshelyet, vagy magát a települést említik: Castrum Ferrum, majd 1205-ben feltűnik a ritkán használt magyar név is: *castrum de Voswar* (UB I. 72 = WENZEL VI. 185), 1233: *in Woswar* (UB I. 197 = WENZEL VI. 330), a számtalan latin megjelölés mellett (lásd az UB I—II—III—IV. kötetek indexeit). Csupán egy korai, ismert adatot említhetünk meg, amely a helynévadás okára is fényt derít: a szentmártoni apátság népeinek szolgálatai közé tartozik: (1226) *Fabri vero ex eisdem populis tenentur operati apud monasterium in una incude, non tamen ipsi debent portare ferrum, sed unus faber ex ipsis vadat ad ferreum castrum pro eligendo tantum ferro* (PRT I nr. 89., 679). Kismarton-Eisenstadt 13—14. századi oklevélemlyései a következők 1264: *de minore Martin* (UB I. 442 = WENZEL III. 78), 1296: *in Martunzabou* (UB. I. 426 = WENZEL V. 108), 1300: *Zabemortun* (UB II. 476 = CD VIII:5 nr. 97, 118’, 1318: *ecclesia sancti Martini Minoris* (UB III. 225 = CD VIII: 2 nr. 59 (?).] 1318: *ecclesia sancti Martini Minoris* (UB III. 464), 1327: *villa Zabamorthun* (UB III. 439). Pauler Gyula a CD téves (vagy nyomdahiás) helynévközlését használta fel.

A „vas” előtag 1388-ban tűnik fel németül: *Wenig Mertersdorff anders gennant Eisenstadt*, majd 1390: *Civitas munita in vulgari ungarico Kysmarthon in theotonico Eysenstadt*. Schwatz Elemérnek lehet igaza: szerinte a német helynév az 1371-ben emelt városfalnak köszönheti létét (SCHWARTZ 1933. 130—131). Eisenstadt tehát nem azonosítható az 1118-as Castrum Ferrum-mal, Sopronnak pedig mindig Sopron vagy Oedenburg a neve (lásd az UB

I—II—III—IV. indexeit), tehát Castrum Ferrummal az sem azonosítható.

Ezért Freisingi Ottó Chronikájában említett Castrum Ferreum aligha lehet más, mint a széltében-hosszában ismert megyeszékhely, Vasvár.⁹ Az azonosítást a Vasvártól délre húzódó sánc, a krónika *claustra*-ja szintén megerősíti.

Freisingi Ottó adatának nem csupán az a jelentősége, hogy Vasvár első fennmaradt említése (a következő, 1198: UB I. 61 = WENZEL VI nr. 124); szól a vár elfoglalásáról és felgyújtásáról is, és a sáncot még funkciójában mutatja be: a csapatok ad *claustra terrae* nyomultak. Ennek hangsúlyozása csak akkor érthető, ha a sánc védelmi funkciója 1118-ban még létezett.

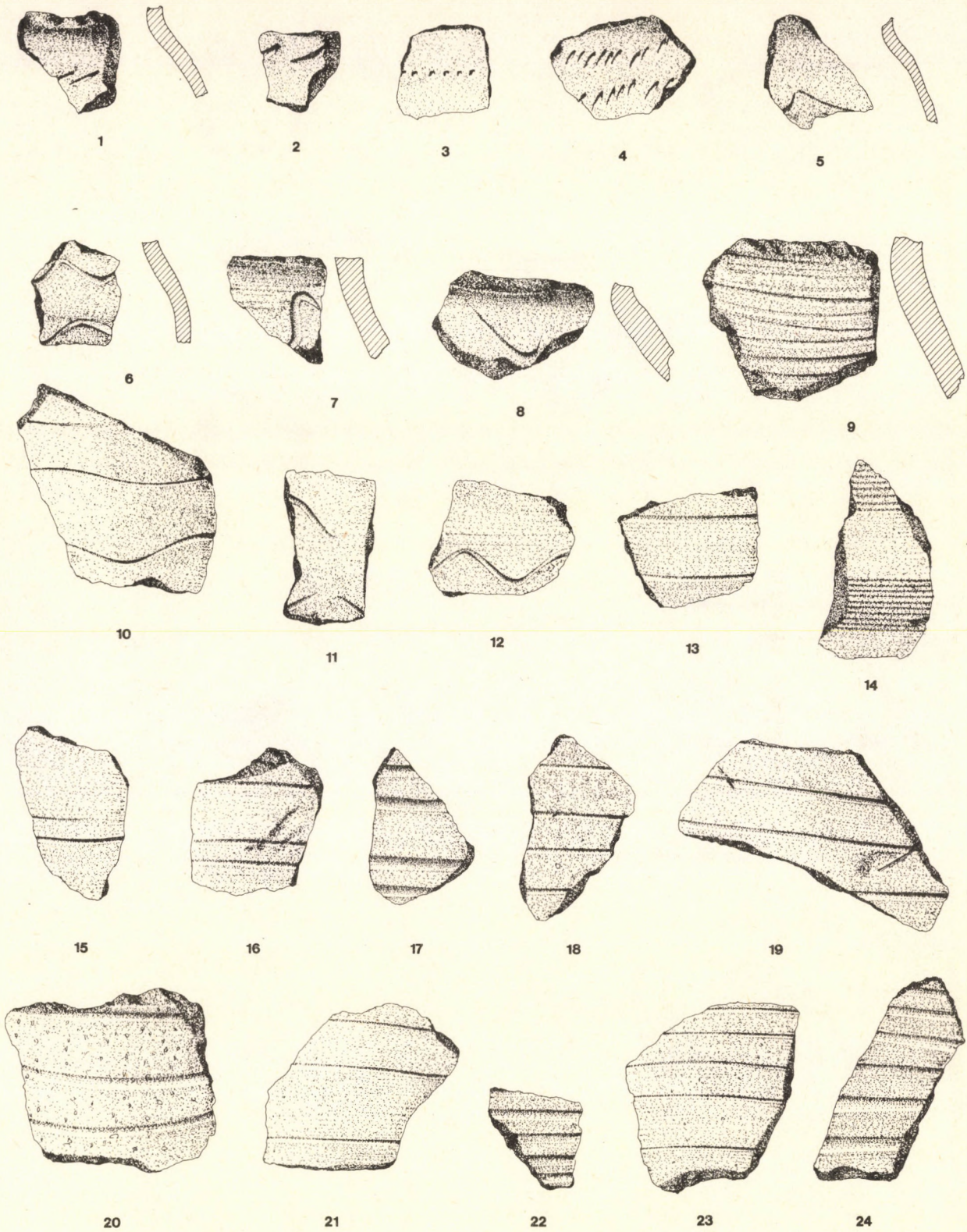
Terepbejárásunk alkalmával, a Hegyhátszentpétert Győrvárral összekötő műúttól délre, a sánctól keletre, a „Bodahegy” nevű kiemelkedő kis dombháton, melyet keletről a Hencse patak, délről pedig a Sárvíz határol, kb. 100—150 méter átmérőjű területen szórványosan őskori és római kori, foltokban pedig Árpád-kori cserepeket gyűjtöttünk a szántásban (9—11. képek).

Ennek az Árpád-kori telpenyomnak, tekintve hogy a sáncon „belül”, annak ívben nyugat felé hajló déli végének közvetlen közelében van, ráadásul a sánc ezen alsó szakasza még helyet is biztosít a kis település számára, nyilván köze van a sánchoz. Talán a hely a védvonalhoz kapcsolódó szerepének emlékét őrizte meg a hagyomány, mikor azt „Boda-vár”-nak nevezi. A nép ugyanis úgy tudja, hogy ezen a helyen állt egykor Boda vára, amely elsüllyedt (Vasm. FN 1982 224/54; DÖMÖTÖR 1957. 13—14, JÁRDÁNYI-PAULOVICS 1949. 2). Az elnevezés persze a mocsárvár létezésére utaló közeli Győrvár nevéből is eredhet, hiszen az ottani vár helyére sincs adatunk.

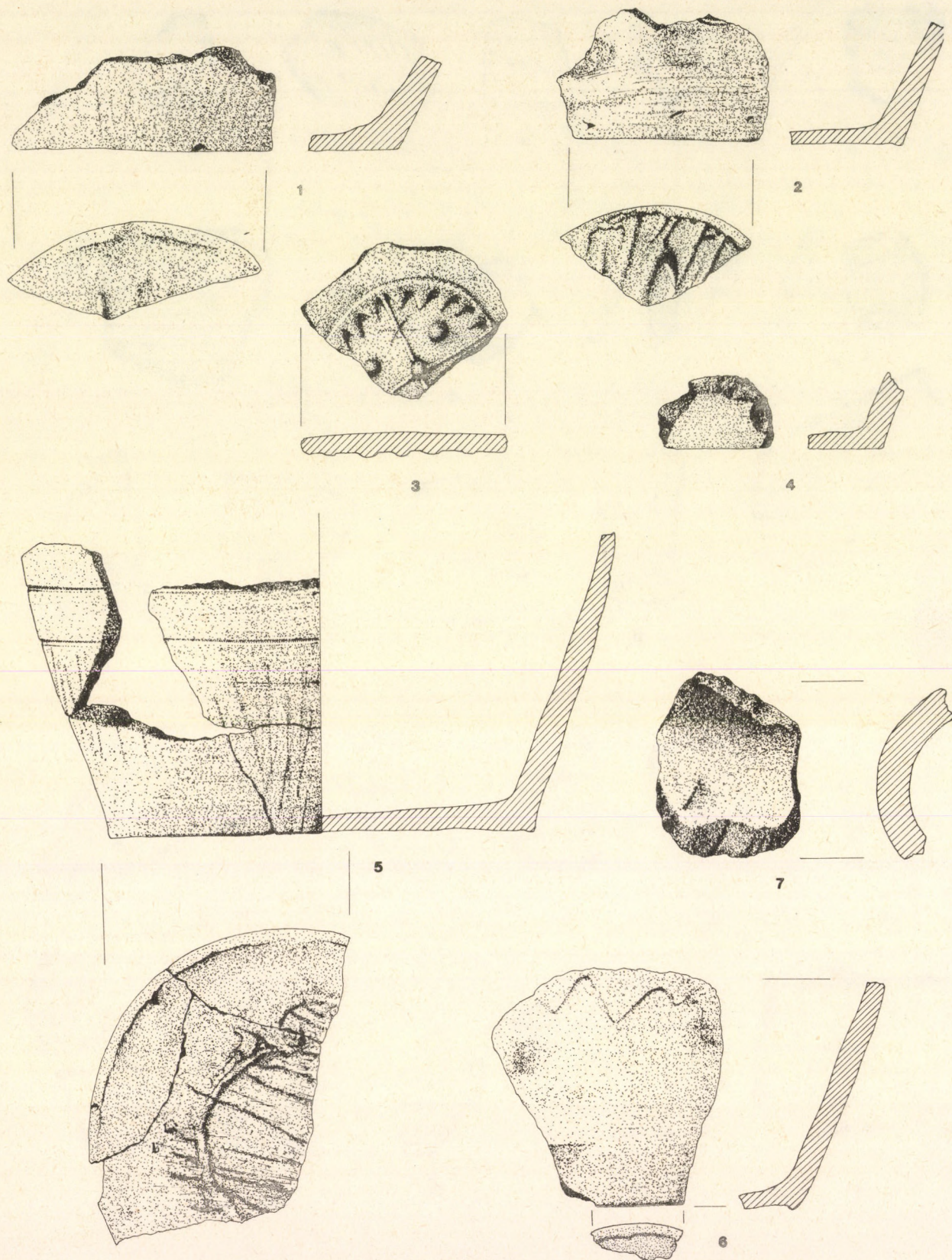
A Boda-hegyen gyűjtött edénytöredékeket a 9—11. képeken mutatjuk be. A többnyire homokkal, néha apró kavicsal soványított agyagból, kézi korongon készült, okker, sárga, piros, barna, szürke és fekete színű, jobbára szürke törésfelületű, szemcsés felszínű kerámiaanyagon az ívesen kihajló, egyenesen levágott és tagolt peremek, négyzet és kör alakú nagy fenékbélyegek, ferde bevagdalt fogaskerek, hullámvonal, vonalköteg, sűrűbb és ritkább csigavonal díszítések dominálnak. E jellemzők alapján a régészeti anyagot a 11—13. századra keltezhetjük. Későbbi leletet nem találtunk. Ez arra utal, hogy a település a 13. század folyamán elnéptelenedett, megszűnt. Ez nyilván összefüggésben van azzal, hogy a védvonal erre az időre már jelentőségét veszítette, leromlott, őrzésére már nem volt szükség többé. Erre a tényre utalnak a sáncvonal környékén, ebben az időben lezajlott királyi birtokadományozások is.

A Muravidéki sánc

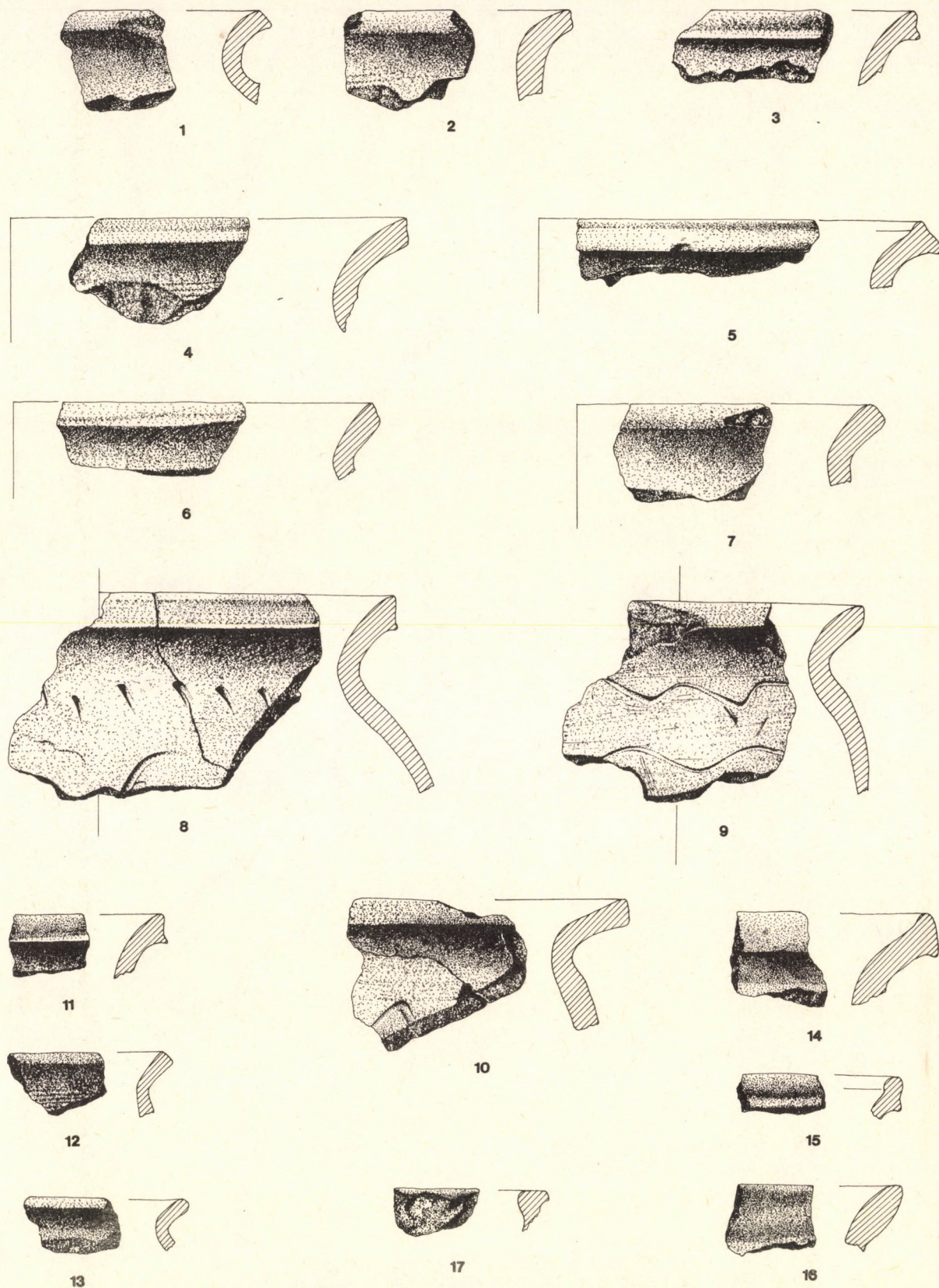
Amikor a Katonák útja folytatását kerestük a körmend—zalatövi úttól délnyugatra, az 1893-ban



9. kép: Árpád-kori kerámialeletek a győrvári Boda-hegyről
 Abb. 9. Arpadenzeitliche Keramikfunde vom Boda-Berg bei Győrvár



10. kép: Árpád-kori kerámialeletek a győrvári Boda-hegyről
 Abb. 10. Arpadenzeitliche Keramikfunde vom Boda-Berg bei Győrvar



11. kép: Árpád-kori kerámialeletek a győrvári Boda-hegyről
Abb. 11. Arpadenzeitlichen Keramikfunde vom Boda-Berg bei Győr



12. kép: A Mura vidéki sánc térképe
 Abb. 12. Karte de Walles der Murgegend

felvett, majd 1904-ben javított 1:200 000-es léptékű térképlapon az egykori magyar—osztrák (ma jugoszláv—osztrák) határon hosszú sáncre lettünk figyelmesek, amelyet a vasvári sánccal egyezően jelölt a térkép. Az 1968—1969-ben javított kiadású, 1:50 000-es léptékű, kitűnő osztrák turistatérkép 209-es számú radkersburgi szelvényén (12. kép) szintén feltüntették a sánctot.

A sánc Petánctól (Petanjci) nyugatra a Muránál kezdődik. Északnyugat felé hamarosan eléri a Kučnica (Kucznicza, Granitzbach) patakot. Észak felé a patak keleti partját követi Murapetróc (Murski Petrovci), Szodesnic (Sodisinci), Gederóc (Gederovci), Véghely (Krajna), Polánc (Polanci), Szkakóc (Szécsény-Szakovci) nyugati határában. Az egyes medrű, északról dél felé folyó Kučnica patak szinte teljes hosszában a középkori (és mai) országhatár. A töltés Polanci és Szakovci között élesen kelet felé törik, majd 1100 méter után a térkép már nem jelöli: a Dobra (Dobel) patakig tart.

Az országhatár tehát követi a sánctot, de a tulajdonképpeni határ a Kučnica patak. A sánctot a patak keleti oldalán töltötték fel, ezért egykor teljes egészében a középkori Magyarországhoz tartozott. A sánc nyugati oldalán folyó patak pedig a sánc természetes (vagy második) árka. Ez a sánc-patak páros a vasvári sánchoz hasonlóan a délnyugat felől várható támadások ellen védett. Mindkét sánc közepe táját keresztező, délnyugat felé tartó országút pedig jól szervezett, együttes felhasználásra utal. Ezért szükségessé vált a muravidéki sánc részletesebb vizsgálata, kormeghatározása.

A sánctöltés közvetlenül a szabályozás előtt igen kanyargós Mura folyónál kezdődik, majd észak felé tartva átszeli a síkságot a dombvidékig, illetve a Lendváig. A sánc régiségét a levéltári és más források megerősítették. Az egykori muraszombati járás községei közül Szakovci (Szkakóc, Szécsényfa) kataszteri térképen és egy nagyobb területet feltüntető átnézeti térképen, maely Polánctól is tartalmazza, megtaláltuk a sánctot (Vasm I. U 645). A Domaniczky Lajos által 1878-ban készített tagosítási térkép szerint Szkakóc és Polánc közötti határt a sánc kelet felé kanyarodó ága alkotja, ami már a sánc régiségére mutat. A szkakóci földkönyv ennek a sánctvonalnak az északi szegélyét a 363. sz. bejegyzésben dűlőútként tartotta nyilván: eszerint a töltés a szomszédos Polánchoz kellett, hogy tartozzék. A múlt századi földkönyv a későbbi térképeken jelzettnél északabbra is számontartotta a sánctot, tehát akkor még a töltés épebb állapotban volt. Ugyan- is a keleti leágazástól északra, a Kucznicza határfolyót követő vonalat a 364. számú tétel alatt „Földtöltés és út”-nak írja le. A sánc hossza a Murától a szkakóci törésig 6 km körül van. Ezután 1100 méter hosszú a leágazása kelet felé a Dobra patakig.

A szombathelyi egyházmegye legkorábbi canonica visitatiója, amely a Tótság plébániáit is leírja, az 1756-os Batthyány József által vezetett egyházlátogatás jegyzőkönyve. Az oly sok dűlőnevet megőrző irat tanulmányozása sajnos nem vezetett eredményre, mert a határ menti falvak a szegény tisztnai és hidegkúti plébániához tartoztak. Mivel ezeknek alig volt földjük, határleírást és dűlőneveket

alig közöl a forrás. Az ugyanebben az időben, a stájer—magyar határ megállapítására kiküldött vegyes bizottság (1753) iratai pedig 1927-ben elpusztultak (KRING 1934. 5. 6. jegyzet).

A sánccal szomszédos falvak a középkorban a felsőlendvai várhoz tartoztak (CSÁNKI II 756, 785, 802), ezért a forrásokban együttesen, részletezés nélkül említik őket. Petánc azonban nem volt várbirtok. Ennek is köszönhető, hogy jónéhány feletébb fontos határleírás maradt meg. A falut 1246-ban Petenyéd fiai, a Nádasdi család ősei szerezték meg (Hazai Ot. VIII 49.), és a falu sokáig a család birtokában maradt. A középkor végén a jakabfalvi Sallér családé lett, majd házasság révén a Festicsekhez került, akiknek a levéltárában fennmaradtak a falura vonatkozó oklevelek (IVÁNYI 1946, 30).

A sáncre vonatkozó középkori adatok megismeréséhez az Oklevélszótár segített, egy muravidéki árkot említő oklevélrészlettel (Okl Sz. 452): „... *vadit ad porticum seu transitum Nemethkapu vocatam in fossato inter Civitatem Redege et terram Redege et terram Belmura*”; és 1348-ból is közölt egy, a Németkaput említő oklevelet. Noha az oklevélrészlet félreérthető — általában a Regede és Muraszombat közti árokként értelmezték — a Németkapu említése eleve arra mutat, hogy a határvonalat töltés erősítette. Szerencsére az Okl Sz. szövegrészletei azonosíthatók, és az oklevelet közölték: a Nádasdyak petánci birtokainak az elhatárolását tartalmazza a felsőlendvai Szécsyek földjétől, és a számunkra fontos fossa- említés is problémamentesen értelmezhető. Petaninch 1331-es határjárása (UB IV. 165 és ua. 1347-ből: Anjou Okm. V. m. 48.) szerint: „... *prima meta de ecclesia sancte Marie de Mystuche progrediendo incipit super fluvio Athochicha et per unam vallem, que per inundationem aque fluminatur inter possessionem Tistine Thamasfolua vocatam ac eandem possessionem Peteunich, currit ad fluvium Mura in loco Nogzigethwr vocato ipsamque inculam separando ad Peteunich dictus fluvius Mura distingit a conmetaneitate Theutonicorum; et in eodem fluvio longe currendo versus occidentem exit de eodem ad fossatum et vadit ad porticum seu transitum Nemethkapw vocatum in fossato inter civitatem Redege at terram Belmura posita pro metis, super quo fossato venit ad ipsum Kapw et in magna via, que venit de Theutonia ad orientem declinando et parum pe-reundo subtus arborem Orni Zyl vocate est meta terrea; deinde per eandem magnam viam versus orientem veniendo subtus arborem pomus est meta terrea et abhinc per eandem magnam viam ad orientem currit ad fluvium Otholchicha, ubi est meta terrea et in eodem fluvio Otholchicha, . . . qui possessionem nostram Petrvestekw nominatam et Peteunich possessionem nobilium de Naadasd antescrptorum separando ad meridiem, currit ad locum principalem ibique terminantur.*” A félreérthető topográfiajú megfogalmazás az 1348-as leírás-

ban már egyértelmű (Anjou Ot. V. 101): „... fluvius Mura ad meridiem regnum Teutonye et ad aquilonem premissionem Peteunych separat. Fluvio Mura ad occidentem valde longe peragrando exit ipsum fluvium Mura ad aquilonem ad quoddam fossatum quod ad occidentem regnum Teutonye et ad orientem ipsam possessionem Peteunich separat et distiguit. In quo namque fossato ad aquilonem transit usque ad partem vulgo Nemethkapu vocatam, ubi ex utraque parte eiusdem porte Nemethkapu vocate sunt due mete terre...” azután említi még a via publica-t, per quem de civitate Redegeer nuncupate itur ad Murazombata currit usque ad quendam fontem vulgaliter Soskuth vocatam”.

Tehát a két oklevél egy fossat említ, amely a Muránál kezdődik és amelyik a németek felé határvonal. Említik a muraszombat—rakersburgi nagy utat — amelyik a Katonák útjának a folytatása — és az országkaput, azaz a szokásos megjelöléssel Németkaput. Az azért is maradhatott élő a 14. században, mert a sánc miatt valóban kapu, átjáró volt a határon. Az oklevélben említett fossatum a máig megmaradt töltés. Ez a leírásából kétségtelenül következik, noha a földből kiemelkedő sánc és árok együttesét az eredetileg csak az árkot jelölő latin szóval írták le.

A forrásokban előforduló sáncelnevezések összefoglaló szemantikai elemzése nem történt meg.¹⁰ Ezért általánosságban csak annyi mondható, hogy amíg a földből vagy más anyagból — tehát mesterségesen — épített létesítmény eredeti feladatát teljesítette, azaz valami ellen (ellenség, víz, vad) védett, akkor másként jelölték, mint amikor az eredeti feladatát már nem töltötte be. Ekkor csak mint terepalakulatot (árok, töltés, vagy latinul fossatum) szavakkal nevezték el. Vizsgálat nélkül arra a kérdésre sem adhatunk választ, hogy a magyarországi latinságban az árok-töltés együttest (vallum) miért jelölték az eredetileg csak az árkot jelentő fossa-fossatum szóval, holott a távolról látható töltés jellemzőbb a védműre, mint az árok. Mivel azonban a vasvári sáncot is ároknak, fossának mondják a források, nem kételkedhetünk a muravidéki sánc esetében sem abban, hogy a fossatum a töltést és az árkot jelöli. Tehát az 1331-es, az 1347-es és 1348-as határjárások fossatuma az országhatáron emelt töltést jelzi.

Megállapíthatjuk: a muravidéki sánc jellemzői a vasvári sánccal megegyeznek. A sánc a Mura és a Lendva, illetve a dombvidék közti síkságot, a közlekedésre leginkább alkalmas nyílt terepet 6—8 km hosszan lezárta, és így ellenőrizte a külföldi forgalmat. A sáncárkot megkettőző patak a töltés nyugati oldalán folyt, merőlegesen a Mura-útra, ezért a dél és nyugat felől érkező támadások ellen védett. A sánc egyik ága két község határa, hosszú vonala pedig országhatár volt. A sánccal szomszédos falvak jórésze várbirtok. Ezért a muravidéki

sánc a vasvárihoz hasonló védelmi feladatot töltött be.

Összegezzük most tanulmányunknak azokat a megállapításait, amelyek segítségével az út és a sáncok keltezésére és használatára lehet következtetni.

I. A Katonák útja és a Vasvári sánc időrendje

A sánc és az út kereszteződésénél, a Vaskapu előtt is kiásták az árkot. Az árok azonban ott keskenyebb, mint máshol (1. b. kép). Eszerint az erődített bejáratot tervszerűen alakították ki: a kapu egyidős a sáncépítéssel. Ezt bizonyítják a kapunyílásban készített, egymástól eltérő sáncmetszetek is. Az átjárót nem utólag, az azonos szerkezettel és folyamatosan megépített töltésbe, a sánc eredeti rendeltetésének megszűnése után vágták be. Mivel a sáncon máshol megfigyelt átvágások újkoriak és részlegesek, és ilyen helyeken az árok sincsen teljesen betemetődve, vagy a töltés elbontva, kétségtelen: a sáncon csakis a Vaskapun keresztül lehetett átjutni. Szerencsére az út vonalvezetéséből a következő két érv segítségével a relatív kronológia, az út és a sánc egymás közti időrendje megállapítható.

1. Figyelemreméltó a Katonák útja vonalvezetése a Vaskapu körzetében. Noha a folyamatosan megszakítás nélkül fennmaradt út a sánctól ÉK-re és DNy-ra is nyílegyenes, a kapu előtt vonala megtörik: ívben dél felé hajlik, majd a Vaskapun áthaladva ismét az eredeti vonalához tér vissza (4. kép). A hosszú, nyílegyenes úton ilyen hajlat csakis mesterséges kialakítás eredménye lehet. (Jelentőségét már Paulovics I. felismerte: JÁRDÁNYI-PAULOVICS 1949, 2.) Keletkezését a következőképpen tudjuk értelmezni. Az egyenes vonalú út már akkor létezett, amikor a sáncot feltöltötték. Az átjárót azonban nem az út és a sánc metszéspontjában alakították ki, hanem attól délre, hogy ezáltal az út vonalát megtörjék. A hajlat a sánctól keletre már ismét igazodott a régi vonalához. Természetesen az út egyenes vonalának és a sáncnak a találkozásánál a sánc és az árok érintetlen.

2. Az út nyomvonalát egy természetes és egy mesterséges körülmény határozza meg. A természetes körülmény az a tény, hogy a Katonák útja a Rába és a Zala vízválasztóján, gyakorlatilag azonos magasságú terepen halad (5. kép). Ez a vonalvezetés csak akkor lehetséges, ha az út a legkedvezőbb terepviszonyok és az útirány egyeztetésével fokozatosan alakult ki. A mesterséges tényező az ellenőrzött közlekedést lehetővé tevő átjáró. Márpedig az út vonalvezetését nagy területen meghatározó Vaskapu helyét legfeljebb csak a XIX-XX. században, a domborzat és a vízrajz térképezése után tűzhették volna ki úgy, hogy az átjárón majdan keresztül vezető út kilométerekkel keletebbre és nyugatabbra is nyílegyenesen pontosan a vízválasztón haladjon.

Tehát bizonyítottunk tartjuk, hogy az út nyomvonal a vasvári sánc építése előtt alakult ki.

II. A vasvári és a muravidéki sánc, valamint a Katonák útja összetartozása (6. kép)

A Dunántúl belsejéből DNY felé vezető távolsági út és az útra merőlegesen épített két töltés önmagában is arra mutat, hogy három részből álló együttes fennállása egy szakaszában ugyanazt a feladatot látta el. Ezt bizonyítja mindkét sánc azonos földrajzi helyzete. A sáncok a földrajzi adottságok figyelembevételével és felhasználásával épültek meg. A vasvári sáncot ott emelték, ahol sem domborzat, sem a vízrajz nem gátolta, nehezítette meg a DNY-ról a Dunántúl belsejébe való eljutást. A Rába-völgy és a Sárvíz-Zala völgye között zárta le a Hegyhátot, ellenőrizhetővé tette a forgalmat és védte a Dunántúl belsejét. A muravidéki sánc ugyancsak folyótól, a Murától indult észak felé és a folyótól északra a Lendváig, illetve a dombvidéki elterülő síkon jelentett mesterséges, a forgalmat ellenőrizhetővé tevő akadályt. A muravidéki és a vasvári sáncok rendeltetése a topográfiai helyzetükből következően azonos vagy legalább is hasonló volt.

A domborzathoz és a vízrajzhoz egyaránt alkalmazkodó út és a két sánc topográfiája és az ásatás alapján megállapíthatjuk: az Árpád-korban via Latinorumnak, Muraútnak, később egy szakaszán Katonák útjának nevezett, Itáliába vezető távolsági út korábbi a sáncoknál. Az út DNY-i végén húzódó muravidéki sánc és az út belső szakaszán, a vasvári sánc fennállásuk egy szakaszában összetartozva, összehangolt feladatot teljesítettek. Ez az időszak a sáncok megépítését követi. A sánc védelmi szerepének megszűnése után az út, mint a közlekedés számára kedvező helyen és megfelelő irányban futó vonal, tovább funkcionált. Tehát az utat és a két sáncot egységes rendszerként kell vizsgálni és értékelni. Ez azt is jelenti, hogy amit az egyik sáncvonalról meg tudunk állapítani, az bizonyos mértékben a másikra is érvényes: a keletkezési idő és a funkció az egész rendszerre vonatkozik.

III. Az út keletkezési és a sáncok építési ideje

Az alsó időhatár:

1. Amint láttuk, a Katonák útja a római kornál későbbi. A Muraút vagy Olaszút egy része, annak DNY-i szakasza Poetoviótól (Pettau, Ptuj) a Körmend—Zalalövő vonalig részben vagy egészében római eredetű, és a Tabula Peutingerianán megőrzött Poetvio—Ad Vicesimum—Ad Arrabonem úttal azonos. Amíg azonban a római út északra fordulva átkel a Rábán és Pannonia superior vallási központján, Savarián keresztül a helytartói székhely, Carnuntum felé tart, addig a Katonák útja ÉK felé fordulva a Hegyhátot már nem a római nyomvonalat követi. Az Itáliából induló via Latinorumnak, a megváltozott közlekedési viszonyoknak megfelelően, nem a birodalom dunai határát kellett mennél rövidebb úton elérnie, hanem a Dunántúl belsejébe eljutnia. Ez amellettszól, hogy a Katonák útja a római kor után keletkezett, akkor, amikor az utat használó lakosság a Dunántúlon (is) élt, és

a központjuk a Dunántúl ÉK-i részén volt, amerre a Katonák útja és folytatása Vasvár, Karakó, Veszprém és Székesfehérvár irányába vezetett.

2. Mivel a relatív kronológiát tekintve a vasvári sánc későbbi a Katonák útjánál, az abszolút időrendet tekintve pedig a Katonák útja későbbi a római kornál, ezért ez az abszolút kronológiai megállapítás a vasvári sáncra is érvényes: tehát azt is a római kor után töltötték fel. Ezt az a terepbejárási megfigyelésünk is igazolja, amikor római kerámiatöredékeket gyűjtöttünk a sánc jórészt elszántott déli végének területén. A kerámiatöredékek akár a talajból, akár a szétszántott sánc töltéséből származnak, biztos post quem keltezését jelentenek (8. kép). Az első két pontban foglaltak értelmében az út és a sáncok az i. sz. V. század után keletkeztek.

A felső időhatár:

3. A XIII—XIV. század fordulójáról ismerjük az első olyan adatot (1300 körül: *Aruckuz*, UB II. 484), amely a vasvári sánc létezését bizonyítja (később 1327: *possessio Aruckuz*, UB III. 449), majd 1334-ben azonosíthatóan leírták (UB IV. 276). Mivel 1300 körül már területnévként rögzült, majd falu- és családnévként használják, keletkezése korábbi. Ezt tanúsítja birtokelválasztó határvonal jellege. Amikor 1334-ben Lapsa és Szentmihály között határvonalként említik, nem a funkcióját nevezték meg, hanem csak a felszíni jelenségről írtak. Ha kisebb falvak esetében a határok rögzülését alaposabb vizsgálat nélkül nem is tehetjük korai időre, a sánc egy jelentős egyházi és világ központot választ el, ahol az elhatárolás már az alapításkor szükségszerű. Ezért a káptalan létrejötte előtt a sáncnak már léteznie kellett.

4. A muravidéki sáncot ugyancsak a XIV. század első felében, 1331-ben említik először (UB IV. 165). Keltezéséhez két tényezőt kell figyelembe venni. Egyrészt a sánc vonala megegyezik a középkori országhatárral. Mivel az Árpád-kor után hasonló lineáris földsáncokat már nem építettek, és az országhatárok eddigi ismereteink szerint legkésőbb a XII. századra állandósultak (KRING 1938), a muravidéki sánc létesítését ennél az időpontnál korábbra kell keltezni. A másik tényező az országkapu létezése, a Németkapu. Ezzel a sánc rendeltetésével kapcsolatban foglalkozunk.

5. Ha most végül — még mindig függetlenül bármilyen előfeltevéstől és rendeltetéstől — az együttest a római kor utáni és a kora Árpád-kori időhatárokon belül akarjuk keltezni, akkor az építési technikáról megállapítottakat kell segítségül hívni. A vasvári sánc építési technikája megegyezik azokkal a kora középkori sáncokéval, amelyeknek a külső, árok felőli oldalán a fakonstrukció függőleges falat biztosított. A szerkezet csak a további feltárással határozható meg. Ennek eredménye azonban jelenlegi ismereteink szerint nem keltezési kritérium, mivel a technikák között kronológiai különbség nem állapítható meg. A faszervezetet a vas-

vári sánc esetében egy idő múlva kiegészítettek vagy kiegészítettek, és a sáncot helyenként megújították, megemelték. Ezért rendeltetésszerű használata viszonylag hosszú ideig tartott. Mivel a kutatók a hasonló sáncok építését a római kor és az Árpád-kor közti időszakban a IX—XI. századra helyezik, a muravidéki és a vasvári sánc keletkezése is ebben az időszakban valószínű.

IV. A sáncok és az út rendeltetése

Egy lineáris töltésnek többféle rendeltetése lehet (út, gát, védelem). A vasvári sánc és árok jellemzői azonban arra mutatnak, hogy védelmi vonal volt — ezt bizonyítanunk szükségtelen. Lényeges körülmény, hogy az árok a töltés nyugati oldalán fut, és a muravidéki sáncnál is a nyugati oldalon folyik a Granitzbach/Kučnica patak. Ezért a sáncok egy DNy felől várható támadás ellen védtek. Védelmet adtak annak az útnak a körzetében, amelyen DNy felől lehetett eljutni a Dunántúl ÉK-i részébe, tehát egy ismert és az egyetlen lehetséges ilyen irányú közlekedési vonalat ellenőrzött.

A sáncépítés nagyszabású, összefogott munkát igényelt. Ez a készítettők tartós dunántúli tartózkodását, a déli, délnyugati szomszéd támadó szándékát, vagy legalább is ennek feltételezését teszi szükségessé. A sáncoknál korábbi távolsági út pedig gyakori kapcsolatokat tételez fel délnyugat felé. A Katonák útját keletkezésétől fogva folyamatosan kellett, hogy használják. Amennyiben ugyanis a közlekedés abbamaradt volna, néhány évtized alatt az erdő elnyeli. Mivel nem volt épített út, később sem akadtak volna a nyomára. Márpedig — ez kétségtelen — attól kezdve, amikortól jelentős számú oklevél maradt ránk, az utat Muraútnak, Olaszútnak nevezték. Fennmaradása érv nemcsak az út magyar használata, hanem magyar eredete mellett is. A használat megszakadása az út eltűnésével járt volna, ezért az út kialakulása után a körzetben jelentős méretű lakosságcsere nem kerülhetett sor. Továbbá figyelembe veendő, hogy az út keleti szakasza magyar igazgatási központokat kötött össze a külfölddel.

A vasvári sánc és északi végén a várispánsági központ védelmi kapcsolatra mutat. Az ispánsági földvár helyének kiválasztásában — azon túl, hogy az országból kivezető út közelében, ill. mellette fektet (GYÖRFFY 1984, 782), a sánc létezése is szerepet játszott, vagy fordítva. Mindenesetre ezt a kapcsolatot kétségtelenül bizonyítja Freisingi Ottó, amikor beszámol a német támadásról (GOMBOS Cat. nr. 4120, 1764). Ezzel összefüggésben esetleg jelentőséget tulajdoníthatunk az ispánsági központ és a sáncok hasonló névadásának: Vasvár-Vaskapu. Amíg az esetek többségében a Vaskapu elnevezés természetes szükültre, domborzati alakzatra vonatkozik, esetünkben tényleges, mesterséges, erődített átjáró neve volt (vö: LIGETI 1986, 256, stb.). A névadást azonban a XVIII. század előtti adatok hiányában vizsgálni nem lehet. (Vasvár nevéhez

lásd: HOLUB 1938, 106; HECKENAST 1966, 146; GYÖRFFY 1972, 285.)

A források a muravidéki töltésről egy lényeges bizonyítékot árulnak el. A sánc átjárójának ismerjük a középkori nevét, 1331 Nemethkapu (UB VI. 165), tehát országkapu volt. Köztudott, hogy a népnévvel jelzett kapuk olyan, az országhatáron létesített ki- és bejárók voltak, amelyeket a kora Árpád-kori magyar védelmi rendszer katonailag és gazdasági céllal ellenőrzött és védett (1241: *porta Rusciae... et... indagines*, Rogerius, SRH II. 561; 1248: *magna porta Gallicie, que dicitur Vngarica*, WENZEL VII. nr. 183 = UB I. 314, és a Száva mentén népnév nélkül, 1280: *porta indaginis*, TKALČIC I. 206, vö.: KARÁCSONYI 1901, 1040; TAGÁNYI 1913, 99; DOMANOVSKY 1979, 53; GÖCKENJAN 1972, 10; KRISTÓ-MAKK-SZEGFÜ 1973, 648; GYÖRFFY 1959, 95; LIGETI 1986, 256; stb. Az Erdélybe vezető Meszesi kapu az 1068-as besenyő betöréssel kapcsolatban: *post hec autem pagani Cuni a superiori parte porte Messes ruptis indagibus irruerunt in Hungariam*, SRH I. 366; 1165: *porta Meches*, ZICHY Ot. I. 2. stb.) Az ország őrzött kijáratairól már Kálmán törvénye általánosítva ír (I, 82: ZÁVODSZKY 1904, 194; vö: DOMANOVSKY 1979, 53; GÖCKENJAN 1972, 10).

Tehát az Olasz-út — Katonák útja és az út forgalmát ellenőrző muravidéki és vasvári sáncok együttese legkésőbbben a 11. század második felében már létezett. Mivel az országot védő jelentőségük a kora Árpád-korra esik, a sáncok a mélységben tagolt, a felszíni adottságokat felhasználó, mesterségesen kiépített védelmi rendszernek, a gyeplőnek a részei voltak. Erre, mint lehetőségre gondolt már Nováki Gyula és Érszegi Géza is (NOVÁKI 1964, 148; ÉRSZEGI 1978, 203, 3. jegyzet).

Mielőtt a védelmi együttes építési idejének a meghatározására kísérletet tennénk, választ kell találnunk arra a kérdésre, hogy a távolsági út mikor és miért keletkezett. Hiszen, mint láttuk, ez az út korábbi a sáncoknál. Ha kialakulásának idejét meghatározzuk, ezzel leszűkítjük a sáncok megépítésére szóba jöhető időszak alsó határát is.

Az útvonal egyes szakaszai kétségtelenül római koriak. Észak-Itáliától Pettauig, majd tovább, Radkersburgtól Körmend körzetéig a Borostyánkőutat, illetve annak nyugati ágát követi. Körmend körzetétől azonban a Hegyháton halad, és a Dunántúl ÉK-i részére érkezik. Éppen a rómainál eltérő szakasza, elfordulása a Dunántúl belseje felé, mutat arra, hogy az útvonal a magyar honfoglalás után keletkezett. Ezt támogatja az a körülmény, hogy a honfoglalás előtt, a késő avar korban semmiféle olyan rendszeres kapcsolatot a DNy-tal, Itáliával, vagy a karantán területtel nem tudunk kimutatni, amely az út állandó használatát tette volna szükségessé. Amíg a római út kiépített vonala átvészeltette ezeket az évszázadokat, a Katonák útja szakaszán tartós megszakadás nem lehetséges. A honfoglalás után azonban a DNy felé irányuló kalan-

dozásokkal az út teljes hosszának a kialakulását indokolni lehet. Megerősítik-e azonban az út használatát az Itáliába és DNy-ra vezetett hadjáratokról fennmaradt források?

Tudjuk, hogy a magyarok a Dunántúlt Itáliából kiindulva foglalták el (KRISTÓ 1980, 208; GOMBOS 1927, 457; GYÖRFFY 1984, 602). Nem lehetetlen ezért, hogy a Borostyánkőút részleges újralfedezése már a Dunántúlt elfoglalásakor megtörtént, hiszen őseink Észak-Itáliából ezen az úton érheték el a legrövidebb úton a Dunántúlt. A terepadottságok miatt az út használatát Pettauig biztosnak tartjuk. Ettől kezdve azonban a foglalás iránya bizonytalan (Radkersburgon át, vagy a Dráva—Száva közén Kapronca felé és tovább, vagy mindkettőn). Kétségtelen, hogy Nagykanizsa és Zalabér között ÉK felé keresztüljutni nem lehetett (az útviszonyokat lásd: HOLUB 1917; PAIS 1942), ezért az Észak-Dunántúlra csakis a hegyháti úton lehetett eljutni. A római utak használatát természetesen nem szó szerint kell érteni. A megépített és a karbantartás hiánya ellenére a 10. században és később is jól látható, töltésen futó utak egyrészt irányjelzők voltak, másrészt a tagolt domborzatú hegyvidéken és a vizeknél az átkelésre legalkalmasabb helyeken vezették: ezért használatuk szükséges volt.

Mivel a Dunántúlt elfoglalása után a kalandozásokra vonatkozó adatok szűkszavúak és leginkább a végcéljukról értesülünk, mintsem arról, hogy a magyar fennhatóság alatt álló területen merrefelé haladtak, útjukat jórészt csak a hatalmi területen kívül állapíthatjuk meg.

901-ben *Ungari australem partem regni Baiouariorum Carantanum devastando invaserunt* (An. Fuld. GOMBOS Cat. nr. 315, 133; vö: KRISTÓ 1980, 231). A csapatok kiindulásuktól függően Karinthiát a legegyszerűbben a hegyháti úton, vagy a Dráva—Száva közén közelíthették meg. Semmit sem tudunk a 920-as, 940-es, 947-es hadjáratok kiindulásáról. Az útvonal azonban Poetoviótól¹¹ délre nem lehetett más, mint a pusztuló állapotában is irányjelző Borostyánkőút. A kalandozók rendszeres, azonos úthasználatáról azok, az eseményeket évszázadokkal túlélő és rögzült földrajzi nevek tanúskodnak, amelyek elnevezési körülményei azonosak a Katonák útjával. Ezek az észak-itáliai *via Ungarorum* (960: I. Ottó oklevelében, GOMBOS Cat. nr. 4123; 967: I. Ottó oklevele, GOMBOS Cat. nr. 4125) és *strata Ungarorum* (1028: II. Konrád oklevele, GOMBOS Cat. nr. 1694, 718; vö: még A. Bellonius Utinensis: *via publica, quam stratam Hungarorum vocant*, GOMBOS Cat. nr. 663; vö: GOMBOS 1927. 462; VAJAY 1968. 31, 79. jegyzet) említések. Ebben az összefüggésben fontos, hogy a Borostyánkőút középkori utódától délre, Cilly és Studenitz között felbukkan a Heerstrasse földrajzi név (PIRCHEGGER 1962, térkép).

Ugyancsak a Borostyánkőutat és esetleg a hegyháti utat használták a 954-ben *Karinthián kereszt-*

tül Bajorországba induló csapatok (... *Hunno per Karinthiam allexit et intromisit in Germaniam*; Ortilo de Lilienfeld kétes hitelű adata, GOMBOS Cat. nr. 4101; vö: KRISTÓ 1980, 285) és Taksony alatt Karinthiába törő csapatok, akik az ellenük felvonulókkal talán Laibach/Ljubljananál, tehát a Borostyánkőút mellett ütköztek meg (SRH I. 304, vö: azonban MALIK 1952—1953, 202—).

A terepviszonyokból adódó kényszerűség és a források mellett tárgyi lelet is igazolja, hogy a kalandozók a Borostyánkőúton vonultak Itáliába. Kiss Attilának köszönjük, hogy felhívta figyelmünket arra a két Harun al-Rashid dirhemre, amelyeket a Borostyánkőút közvetlen közelében, Celeia/Cilly/Celje mellett Braslovčében találtak (A. MÜLLNER, Fund von Abbasiden-Münzen bei Frasslau, Argo. Zt.f.krainische Landeskunde 3/1894/98—99).

Mivel a Kárpát-medencében előkerülő dirhemek a honfoglaló magyarsághoz kapcsolhatók, a lelet érv az út magyar használata mellett.

Az államalapítás után a hadi eseményekről beszámoló források az út északi részének az igénybevételéről is elárulnak egyet-mást. 1042-ben Aba több irányból támadta meg III. Henriket és Pétert: *Tertium agmen in Carinthia ad internecionem caeditur, captivique cum praeda liberantur. Qui Charonis invaserant, a Godefrido eius limitis praefecto, a Welphonis ducis et Lycationum Baiouariae dynastae copiis iuxta Petanionem urbem Noricorum caesi prostrati sunt: perpaucis fuga elapsis, praeda, captivi omnes recepti...* (Aventinus, AnBoiorum, GOMBOS Cat. nr. 757, 361; további források: KRONES 1892, 236). Noha Pauler Gyula Petaniot — indoklás nélkül — Püttennél azonosította, a Karinthiára támadó magyarokat a „korontál” őgróf aligha az alsó-ausztriai Püttennél győzte le, hanem a saját területének közelében, Poetovio körül (PAULER 1899, I. 82, 417): Aba legdélibb csapata alighanem a hegyháti úton és a Borostyánkőúton tört be Karinthiába.

1051-ben II. Henrik a déli hadseregcsoporttal *venit in Hungariam iuxta fontes rivorum Zala et Zelice...* *Transiens autem silvas appropinquavit montibus Bodohot omnium victualium penuria laborans* (SRH I. 347). A Zala eredeténél¹² betörő, a Bakony keleti vidékén áthaladó (*ad montem Bodoctu*: Anonym. 59, SHR I. 50, 12: Bodajk; vö. GYÖRFFY 1984, 857) és Székesfehérvárt ostromló német hadak útiránya megegyezik a Zalát az eredete közelében keresztező és É-ÉK, Székesfehérvár felé tartó Olasz úttal.

1054-ben Endre vezetett hadat Karinthiába: *plurima loca vastans, urbem quadam, Hengistiburg dictam, occupavit idique praesidio imposito in Ungariam se recepit* (AnnAlthenses maiores, GOMBOS Cat. nr. 205, 101; KRONES 1892, 239). A Radkersburgtól északra, a Mura völgyében Wildontól délre fekvő (vö: PAULER 1899, I 103, 428) Hengistburgot kizárólag az Olasz útról, Radkersburgon keresztül lehetett megközelíteni. Ebben az összefügg-

gésben értékelhető a Radkersburgtól Leibnitz felé vezető út Alte Ungarstrasse neve: PIRCHEGGER 1962. térkép.

1073-ban Salamon Ikerváron töltötte a karácsonyt, *deinde venit Zalam ubi Marchrat dux Theutonorum cum comite Vyd instigaverunt regem, ut ducem expugnaret* (SHR I. 379; vö: KRONES 1892, 245; ÉRSZEGI 1978, 83). Salamon és Markwart von Eppstein karinthiai herceg részben vagy egészben az Olasz úton vonulva tudtak csak találkozni. Ez a Rába melletti Ikervárról, észak felől érkező Salamon esetében kétségtelen.

A hegyháti út hosszabb ideig tartó katonai jelentőségre IV. Béla stájer háborúi alatt jutott: a háborús események Pettau környékén összpontosultak, több ostrommal és csatával (PAULER II. 219, 231, 425). A katonák, legalábbis akik a Zala—Balaton vonaltól északra gyülekeztek, kizárólag a hegyháti utat használhatták.

Tehát a kalandozók rendszeresen a Borostyánkőút alsó szakaszán vonultak Itáliába. A későbbi DNy—ÉK irányú csapatmozgások nem egy esetben az út felső szakaszán és a Hegyháton is bizonyíthatók, amiből a Borostyánkő út északi szakaszának az újrafelfedezésére és a szükségleteknek megfelelő új útvonal kialakulására következtethetünk. Ezért úgy látjuk, hogy a Katonák útja a kalandozások korában alakult ki, a sáncozat pedig a kalandozások megszűnte után építették ki. Keletkezésük alsó időhatárát a történeti körülmények meghatározzák, hiszen a 10. század első felében DNy vagy Ny felől ellenségtől nem kellett tartani. A 955-ös augsburgi vereség, majd a nyugati határokon fokozatosan megváltozó külpolitikai helyzet indokolják a sáncolásokat, és ezt a források is megerősítik. Freisingi Ottó és Viterboi Gottfried elbeszéli, hogy a magyarok félelmükben az ellenségtől *terram suam vallo et palude munirent* (Godfried, XXIII. 29. = GOMBOS Cat. nr. 2564; továbbá: Freisingi Ottó, VI. 20. = GOMBOS Cat. nr. 4120; Aventinus, An-Boior. lib. V. = GOMBOS Cat. nr. 757, 354—355; vö: GYÖRFFY 1977, 50—51; GYÖRFFY 1984, 1645; KRISTÓ 1980, 292). Nem tudjuk, hogy ezek a késői tudósítások a védekezésről mennyire hitelesek vagy túlzók. A sáncolás technikája azonban nem volt idegen a X. századi magyaroktól, hiszen 924-ben *muros Papiensis civitatis vallo circumdarent, ac defixis per girum tentoriis, exeundi aditum civibus prohiberent* (Liutprand, III. 2. = GOMBOS Cat. nr. 3527, 1473).

A nyugat-dunántúli kora Árpád-kori gyepűrendszer topográfiai felderítése előtt, az adatok teljesége nélkül nem indokolt pontosabb keltezésre törekedni. Kétségtelen, hogy a 955 utáni „pánikhangulat” (GYÖRFFY 1984, 699) megindíthatta a védekezést (már PAULER 1898, 11; és TAGÁNYI 1916, 432). A védelmi rendszer megteremtése azonban azoknak a későbbi külpolitikai eseményeknek a függvénye is lehet, amelyeknek a legjelentősebb állomásai a karantán hercegség megszervezése 976

körül (HASENÖRL 1895, 419; REINDEL 1975, 228; GYÖRFFY 1977, 84), majd az Ostarichi határának fokozatos keletre tolódása az évezred utolsó évtizedeiben, amelynek ismert eseménye Melk 984-es elfoglalása (GOMBOS 1911, 502; REINDEL 1975, 229; GYÖRFFY 1984, 734).

Az Árpád-kori forrásokból mindkét sánc és az Olasz út szervezett védelme igazolható. A vasvári sánchoz kapcsolódó védelmi vonalhoz tartozott az elnevezéseik alapján Vasvár, Győrvár és Egervár. Győrvár várának helyét ugyan nem ismerjük, de a névadás erődöt bizonyít és a birtokjogi adatok emellett szólnak. Királynői birtok volt, és éppen akkor cserélt gazdát, amikor a belső védelmi vonalak végleg az országhatárra kerültek. Győrvárt IV. Béla és felesége 1266-ban a határon álló Dobra váráért cserélte el a szentgotthárdi apátsággal (UB I. 488). Ebben az összefüggésben kell értékelni a sánc keleti oldalán fekvő Pácsonyt, amely a vasvári várhoz tartozott (CSÁNKI II. 782) és ahol várnépek laktak (1311: *Warnepapachun*, UB III. 97). A sánctól nyugatabbra Szarvaskend pedig a határőrzésre széttelepített Kend népcsoport települése volt (GYÖRFFY 1955, 151).

Végül az Árpád-kor végéről a muravidéki országhatár — tehát a sáncvonal — őrzéséről is értesülünk. Amikor V. István meghatározta a mogyorósi határőrök jogait és kötelezéseit 1270-ben (UB I. 576), arról is rendelkezett, hogy a radkersburgi határszakaszon, Zala megyétől egy ma lokalizálhatatlan Lug nevű helyig (vö.: MALICH 1925, 121—; ÉRSZEGI 1977, 134—) ugyanúgy őrizték a határt, mint korábban: ez a sáncvonal. Mivel Óri-magyarósd Szőce és Rákos között, tehát a Mura-úton vagy közvetlen közelében fekszik, az örök helyzetükből következően a határra vezető utat is felügyelték.

Tehát az ország központjából, Székesfehérvártól nyugat felé vezető út összekötötte az ispánsági központokat, Veszprémet, Karakót és Vasvárt, majd Muraút, Olaszút néven biztosította az összeköttetést Stájerral, Krajnával, Karinthiával és Itáliával. Itáliától Vas megye délnyugati részéig a római utat követte. A Hegyháttól a domborzat figyelembevételével alakult ki nyomvonala. A honfoglalástól a 16. századig a kalandozások és hadjáratok, a német betörések gyakori útja volt, és természetesen a kereskedők is igénybe vették. Az ellenséges támadások ellen az utat a majdani országhatáron és Vasvár körzetében, ahol viszonylag rövid mesterséges létesítményt lehetett készíteni, ott az útra merőleges árokka és töltéssel, a közlekedés számára kapukat hagyva, megerősítették. A sáncolás az augsburgi vereséget követően kezdődött, és védelmi feladatát a 12. század végéig teljesítette. A kereskedelmi szerepe tovább élt.

Ha a muravidéki és a vasvári sáncozat el akarjuk helyezni a kora középkori védelmi rendszerben, nem tudjuk megtenni. Sem az ország nyugati, sem más részén a gyepük okleveles említései és topog-

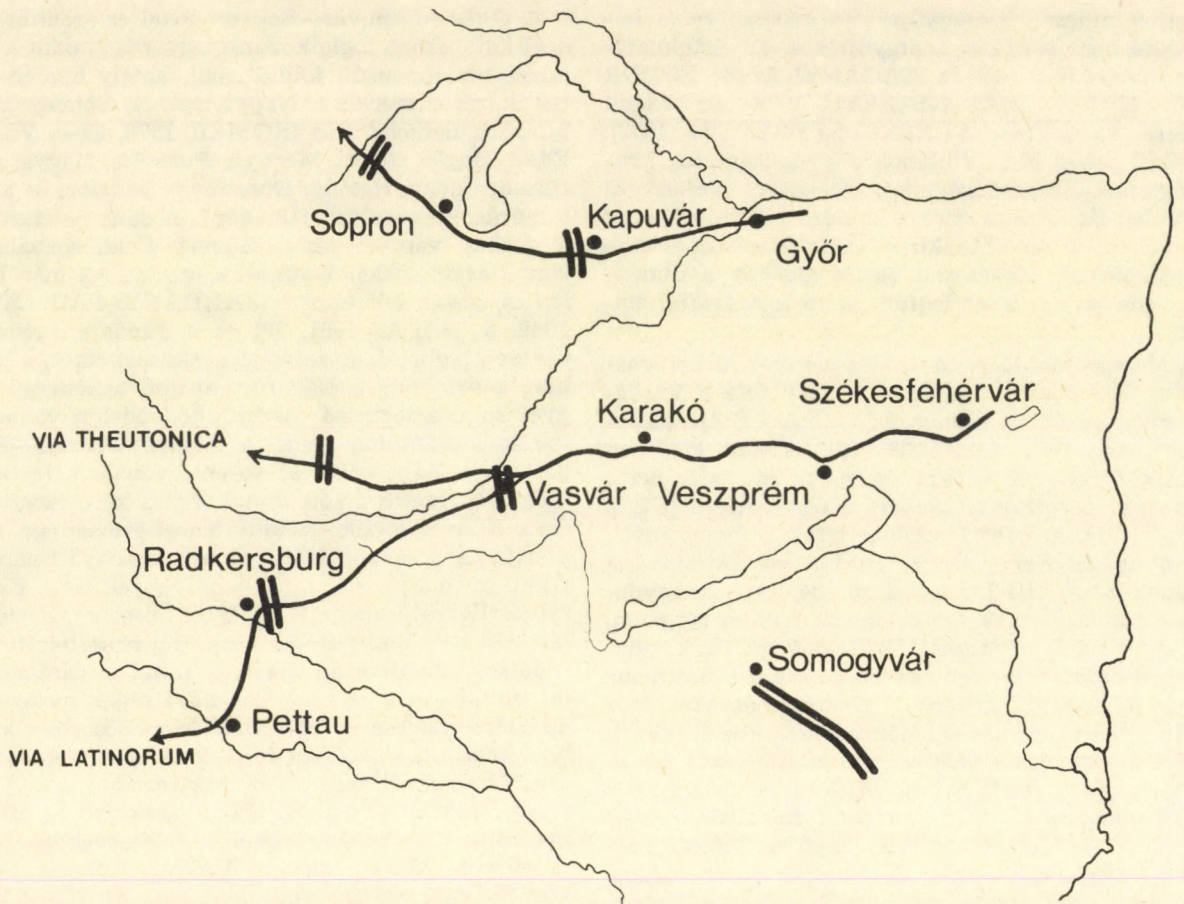
ráfiajuk nincsen összegyűjtve és azonosítva (a teljességre nem törkező adatgyűjtések és -értelmezések: TAGÁNYI 1913; TAGÁNYI 1916; FODOR 1936; KRISTÓ-MAKK-SZEKFÜ 1973; az erdélyi lineáris sáncokról: FERENCZI-FERENCZI 1972). Enélkül pedig bizonytalanok a gyepűvonalak kronológiájára, jelentőségére, szerepére vonatkozó megállapítások és az ezekre alapozott állítások vagy tagadások. A továbbiakban vázlatosan ismertetve kutatásainkat, előzetesen összefoglaljuk a dunántúli védelmi rendszer legfontosabb topográfiai emlékeit.

A Veszprém—Karakó—Muraszombat útból Vasvár és Oszkó között ágazott le ÉNy felé a Vasváron átvezető út, amelynek a folytatása Stájerba érkezett meg (vö.: GLASER 1929—1930). 1217-ben említik Vasváron az *exitum porte civitatis iuxta viam qua pergitur ad Sanctum Gothardum* (UB I. 105), 1238-ban határleírásban írtak a nagy útról, *per quam de Ferro Castro vadunt ad Theutonium* lehetett jutni (UB I. nr. 255, p. 184) és Csákánydoroszló körzetében 1271-ben említik a *viam magnam, que ducit ad Teutonium* (UB I. nr. 7, p. 7). A radalfalvi harmincadhelyen át Fürstenfeld/Fölöstömbe vezető országúttól néhány kilométerre északra, Felsőújlak/Neusiedel és Kishársfalva/Limbach között 1332-ben egy észak-déli irányú rövidítésről írtak: *prima meta a parte meridionali in vertice montis supra indaginem inter Neusyl et Lymbah...* (UB IV. nr. 215). Nem lehetetlen, hogy a Lapincs/Lafnitz völgyét lezáró erődítés lehetett ez az indago, amelyet a vasvári és muravidéki sáncokhoz hasonlóan az országból kivezető útra keresztben készítették. Az oklevél a sánc északi szakaszát említi (18. kép). Erre annál inkább gondolhatunk, mert a terepnehézségek miatt kevésbé használt Duna-parti, Győr—Mosony út mellett a hadvonulásoknál gyakrabban igénybe vett Győr—Árpás—Csorna—Kapuvár—Sopron—Nagymarton országút védelmét is az Olaszúttal egyező módon oldották meg. Rég ismert a Hanságtól dél felé felhányt töltés, amely Kapuvár körzetében haladt és Mihályiig tarthatott (BELLA 1894, 301; NOVÁKI 1975, 333—334). A töltésnek és az útnak a vasvárral azonos elrendezése, a várral megerősített átjáró, a Kapu-vár, egyértelműen bizonyítja, hogy ezek is az országos védelmi rendszerbe tartoztak. Nem meglepő tehát, hogy ennek az útnak is töltéssel erődítették meg az országhatáron átvezető nyugati szakaszát is. Egy 1304-es határjárásban említik a *possessionem Hastroz vocatam inter possessiones Besseneu et Eur, neconon inter fossatum Magararuk vocatum et inter fluvium Saar existentem* (UB III. 33) Pecsenyéd/Pötsching és Lajta/Sár folyó körzetében húzódó Magyarárok elnevezése hasonló a népnévvel jelzett országhatárhoz (porta Theutonica, Porta Rusciae, magna porta Galiciae, que vocatur Ungarica) és védelmi feladatáról a közeli Ór és Besenyő településnek árulkodnak (13. kép).

A Győr—Kapuvár—Sopron úttal és erődítéseivel a későbbiekben foglalkozunk ugyanúgy, mint a leg hosszabb dunántúli földsánccal, amely Rómer Flóris leírása szerint a Nagyberektől, Somogyvártól húzódik délkelet felé (RÓMER 1878, 39—) Vámos, Edde, Bogát, Geszti, Mernye, Pusztórs, Magyaratád, Büssü, Csöke, Hetény, Dombóvár vonalon, és a határjárások is említik (13. kép). A sánc beletartozik a Rába, vasvári sánc, Sárvíz, Zala, Kisbalaton, Nagybereki védelmi vonalba, amint azt már Paulovics István feltételezte (JÁRDÁNYI-PAULOVICS 1949, 5; BALÁS 1961, 20) és a dunántúli védelem részben legbelső, összefüggő szakaszát alkotja. Részben, mert amíg a Dél-Dunántúlon a Somogy megyei sánc a legbelső összefüggő védelmi vonal, az Észak-Dunántúlon nem a Vasvár—Sárvíz—Zala, hanem a Rába—Marcal folyók vonala a legbelső, még folyamatos őrzött vonal. Ezt a két országos út és a Marcal találkozásánál Karakó ispánsági központja és a sokáig önálló árpási besenyő ispánság, valamint a védelemre utaló helynevek sora: Kendtarró (Egeralja mellett), Csögle, Szegvár, Gyepükaján, Gyepüs bizonyítják. Az eddig ismertettekből is látszik, hogy mind a külső, mind a belső védelmi vonalakat a természetes adottságok messzemenő felhasználásával építették ki: elsősorban a folyók mellett, amelyeket földvárakkal, különösen az átkelőhelyeknél megerősítettek, amint azt a Rábavölgy Vasvár és Sárvár közti szakaszán is megfigyeltünk. Ezek láncszemei a helynevekben máig megőrzött Sárvár, Ikervár, Vasvár, Győrvár, Egervár, Zalavár védelmi vonalnak (vö.: ÉRSZEGI 1978, 83—84). Elsősorban a folyók mellett kiépített védelem befolyásolta, hogy az ország nyugati határai a gyepűelvétől keletre, amennyire lehetséges volt, a folyók: Kučnica, Feistritz, Lapincs, Lajta mellett rögzültek.

A legbelső és a legkülső folyamatos védelmi vonalak között fekvő területet, ahol egykor a Karoling birodalom legkeletibb határgrofságai feküdtek, amelyek a honfoglalás után magyar kézre kerültek, de amelyekről jogszerűen csak Gizella hozományaként mondott le Henrik császár szent István javára (TÓTH 1978), földvárak és más védelmi létesítmények hálózta be. Ezek a mélységben tagolt védelem részei voltak. Ezért erre a területsávba eső, a gyepűre utaló hely- és helységneveket nem zárhatjuk ki eleve a védelmi rendszerből (nem tartja ahhoz tartozónak KRISTÓ-MAKK-SZEKFÜ pl. a Zalaegerszeg közelében fekvő Gyepüt, Csöglét és Gyepükajánt, 1973, 645). Az is valószínű, hogy az országos utakat a belső szakaszán is őrizték.

A 10—11. századi gyepűrendszer és az azzal szoros kapcsolatban álló távolsági és hadi utak összefoglaló értékelése meghaladja e tanulmány kereteit, és a feldolgozások hiánya miatt, csupán a Dny-dunántúli rendszer ismeretében el sem végezhető. Ezért a Dunántúl nyugati és déli védelme és főújai kutatását tovább folytatjuk. A vasvári és a muravidéki sáncok és az út értelmezése világossá tet-



13. kép: Az Árpád-kori védelmi rendszerhez kapcsolható lineáris sáncok a Dunántúlon
 Abb. 13. Dem Arpadenzeitlichen Verteidigungssystem anschließbare lineare Wälle in Transdanubien

ték a topográfiai kutatás szükségességét. Nélkülük a gyepűrendszer érdemben vizsgálni nem lehet. Ennek eredményei a koraközépkori magyar történetnek arra a korai, az államalapítást közvetlenül megelőző néhány évtizedének a megismeréséhez teremtenek biztosabb alapot, amelyre vonatkozó írott és régészeti források szűkösek és egyoldalúak, más felhasználható adatok (a földrajzi nevek) értékelése pedig vitatott. Forrása lehet a kalandozások és az Árpád-kori hadjáratok útvonalainak, az országhatárok kialakulásának és egy sor településtörténeti vizsgálatnak, beleértve a megtelepülés, az ispánsági központok helyének megválasztását vagy más territoriális igazgatási kérdéseket. Hiszen ahogy Székesfehérvár, Veszprém, Karakó és Vasvár a külföldre vezető főút mellett fekszenek, fel-

tűnő, hogy Győr és Karakó, Vasvár és Kolon vagy Zalavár, esetleg Pécs és Baranyavár az erődített vonalak mellett, vagy éppen a kezdő- és végpontokon találhatóak.

A kutatás kezdetén óvakodnunk kell a túlzó következtetésektől. Amennyiben azonban kétségtelenné válik a nyugati védelmi rendszer külső és belső vonalának 955 utáni keltezése, pontosabban *a közvetlenül 955 után* megkezdett sáncolás, akkor az már a 950-es évek második felében erős, központosított hatalmat feltételez. Noha a magyarok az öt évtizedes tapasztalataik alapján fogtak hozzá elsősorban az országból kivezető utak erődítéséhez, a hosszú földsáncok elkészítése oly nagy munkát jelentett, amelynek végrehajtása központi irányítás nélkül aligha képzelhető el.

Jegyzetek

1. A vasvári sáncot Tóth Endre először 1965-ben járta be a Vaskapu körzetében. 1973-ban Nagy Árpád Miklóssal a Sárvíztől a Vaskapuig, 1985-ben Kiss Gáborral a Vaskaputól Vasvárig terjedő szakaszt kutatták. 1986 őszén pedig Józsa István, Kiss Gábor és Tóth Endre ismét végigjárták és leírták a teljes sáncvonalat.

A Katonák útja terepbejárásai és forrásgyűjtései az 1970-es években kezdődtek. A terepmunkák azonban csak a Katonák útjára, tehát Körmenđ térségétől a Hosszúperesztegig terjedő szakaszra korlátozódtak, amelynek a vonalát többszörösen is végigjártuk. A kutatást nagymértékben elősegítette az 1982–1984, majd 1985-ös, a Kulturális Minisztériumtól meghirdetett pályázat. 1987-től kezdve az útkutatás az OTKA-pályázat segítségével folyik. A ró-

- maiút-kutatás vizsgálati módszerei közül nem hiányozhatott a középkori oklevelek, kéziratok térképek és földrajzinév-gyűjtések vizsgálata sem, amelyet a rómaiút-kutatás megindulásakor már elkezdünk. Ez szükségszerűen a középkori fűtakra, hadi utakra vonatkozó adatok gyűjtését is jelentette. A munka során nyújtott segítségért, támogatásért és biztatásért elsősorban Patay Pálnak mondunk köszönetet, aki kutatásainkat a kezdetektől ösztönözte. Nem különben köszönjük a segítséget a szombathelyi Vas Megyei Állami Levéltár dolgozóinak, különösképpen Fest Györgynek A Széchenyi Könyvtár térképtárában kutatásainkat P. Mózes Klára, a terepkutatásoknál pedig Dénes József és Nováki Gyula volt segítségünkre. A Vaskapunál az ásatást a szombathelyi Berzsenyi Dániel Tanárképző Főiskola hallgatóival végeztük, mint terepbejárásainknál és ásatásainknál máskor is. Mindnyájuk segítségét ezúton is köszönjük. E helyen is megköszönjük tanulmányunk lektorának, Kubinyi Andrásnak hasznos tanácsait.
- Vas Megyei Állami Levéltár (a továbbiakban Vasm-Lt), Mohács előtti gyűjtemény, 755., eredetileg Lit. met.f.l.n.r.6.). Az oklevelet Balogh Gyula közölte: *Megyénk múltjából: Gerse és Karátfölde határjárólevele 1515-ből*. Vas Megyei Lapok II. évf. 12., 1868. március 18.
 - Országos Széchényi Könyvtár, térképgyűjtemény (a továbbiakban: OSzK térképgy.) TK 720 = Keszthely, Festetics lt. MP 234: Mappa exhibens situationem Terrenorum possessionum Nagymizdo et Katafa; 1790, Geom.Ferd.Lang.
 - Pesty Frigyes névgyűjtése, OSzK kéziratár, Vas megye II. 252: Szarvaskend: „Katoná vagy Olaszút, mely Körmenről Zalaegerszegre vezető országúttól Sál falun alul letérve egyenes vonalban átvágja a szarvaskendi, gersei, vasvári erdőket és egyesül a Vasvároszkői úttal.” vö.: VasmFN 175/85. Kis Elek, egykor körmendi lakos levélben értesített 1980-ban a Szarvaskendről délre húzódó Olasz-út dűlőről.
 - Glaser Lajos összefoglaló tanulmányában (1929—1930) a Katonák útja topográfiáját nem ismerve máshogyan rekonstruálta az útviszonyokat Vasvár térségében.
 - Dalmacia és Horvátország területén a tagolt domborzat miatt a közlekedésre alkalmas vonalon kialakult római utak különösképpen fennmaradtak a középkorban is. Így a Zengg—Zágráb-i út az It-Ant Siscia—Senia főútjának felel meg (ItAnt 273). Kétségtelenül fennmaradt az egykori Emona—Siscia-i út is (ItAnt 259, 11 — 260, 1), amely a Szávavölgyben vezetett. Kérdéses, hogy a római kori Dráva—Száva közti, Poetovioból Mursaba vezető főút mentén fekvő Kaproncának mikor jutott szerep a középkori közlekedésben.
 - FRAKNÓI 1896, 350—, 380. GYALÓKAY J., *Mátyás király a hadszervező és hadvezér. Mátyás király. Emlékkönyv születésének ötszáz éves fordulójára* I. Budapest 232—307.; RÓNAI-HORVÁTH Z., *Mátyás király hadjáratai*, HadtörtSz 3 (1890) 159—; Feltehetőleg Beatrix hercegnő is a hegyháti úton érkezett, mert tudjuk, hogy Mátyás az anyját és Bánffy Miklóst Pettauba küldte eléje: P. Eschenloer, *Geschichten der Stadt Breslau*, in: SZAMOTA I., *Régi utazások Magyarországon és a Balkánon 1054—1717*. Budapest 1981. 1501-ben Tomasso Dainiero modenai követ is Stajerszágon keresztül érkezett Magyarországra, és Vasváron keresztül jutott el Budára: SZAMOTA I., i.m. 490.
 - A későbbiekben vizsgáljuk a Vasvári sánctól északra található sáncokat. Most csak egyet emelünk ki ezek közül. 1270-ben említenek egy *locum castris situm in Zalac fossatibus et indagibus antiquis, prout iacet usque magnam portam sitam iuxta magnam viam* (UB II. 177). A leírásból a létesítmény jellege kétségtelen: sáncokkal és árkokkal megerősített vár lehetett, amely azonban a 13. sz. végére már jelentőségét veszítette. Zalac várhelyet a Sorok patak jobb partján egy légi felvétel segítségével azonosítani tudtuk.
 - Freisingi Ottó adatát — pontatlanul idézve — Sebestyén Gyula (1897, 64) szintén Kismartonnal kapcsolta össze. Heckenast Gusztáv (1966, 149) Pauler Gyula alapján Eisenstadtra vagy egy közelebről meg nem határozott Sopron megyei helyre gondolt. Székely György (1984, 314) pedig a Castrum Ferreum tot Vasvárra vonatkoztatta. Freisingi Ottó közléseivel Pauler Gyula után érdemben csak Erszegi Géza foglalkozott (1977, 123). Ő arra a következtetésre jutott, hogy Otto von Fresing gennante Castrum Ferreum nicht nur der Regierungssitz des Komitates ist, sondern das ganze Gebiet derselben, das ebenso Castrum Ferrum heisst. Vasvárnak a kora Árpád-kori vastermelésben és -feldolgozásban betöltött szerepéről Miklós nádor oklevele alapján (PRT I. nr. 89, 679): ERDÉLYI L., *Fejlődés a legrégebb magyar társadalomban*, Bp. 17.; HOLUB 1938, 106; HECKENAST 1966, 146—; GYÖRFFY 1972, 285.
 - E tanulmányban nem vállalkozhatunk a földből vagy fából, bármilyen rendeltetéssel készített védelmi vagy elhatároló építményeket jelző szavaink szemantikai elemzésére. Előfordul, hogy a fossa/fossatum-ot az eredeti latin jelentéssel értelmezték: 1297/1339: *fossatum paganorum que wlagaliter Paganaruk dictur*; 1377: *iuxta quoddam fossatum Tolmacharoka vocatum* (OkISz 30. Az indagot vagy szinonimáját, a clausurat gátnak nevezték: 1256: *ad indaginem que gath dicitur* (OkISz 295); 1267: *ad clausuram wlagvaliter Chabaguatha u ocatam* (OkISz 295); 1326: *clausura que wlgo Gaath uocatur* (OkISz 295). Máskor azonban: 1209: *indagines vel fossata* (CD III: 1, 73). Végül több esetben a latin árok — fossatum szót a föld fölé magasodó létesítménnyel fordítják magyarra: 1460: *fossatum antiquam Ogath vocatum*, 1470: *fossatum wlgo Thethewenth*, 1330/1353: *a quodam fossato wlgaliter feulduar vocato* (KkISz 296, 1006, 268). Az adatok közül figyelmet érdemel az 1337: *fossatum Tolmacharoka*. Függetlenül a fossatum/árok megjelölésnek a védelmi rendszerben szerepet játszó lehetőségéről (mivel egy korábbi, ugyanerre a területre vonatkozó oklevél, UB IV. 260, 1333: *Tolmachvölgyet* említ, kérdéses, hogy természetes vagy mesterséges alakulatról van-e szó), a Tolmács név figyelemre méltó. Györffy György szerint (1959, 88—89) a besenyő tolmács népcsoportot (vö.: LI-GETI 1986, 384) a határvédelemben használták fel (GYÖRFFY KCsA I. 443). Györffy Gy. azonban ezt a nyugat-dunántúli, Vas megyei adatot nem ismerte. A helynév Albér Olbersdorf határjárásában olvasható. A határ közelében az Ór vidéken, a tolmácsok jelenléte valóban határvédelmi szolgálatot bizonyít.
 - Poetovio/Pettau/Ptuj kitűnő földrajzi helyzetének köszönhetően az ókorban és a középkorban katonailag és/vagy kereskedelmileg nemegyszer jelentőssé vált. A város a mediterraneumból észak felé vezető utak elágazópontjába esik. Oda, ahonnan a dél felől, Itáliából a szárazföldön érkező az egyetlen úton, a Dinári Alpokon átjutva kelet, nyugat vagy észak felé is tovább tudott utazni. Nem véletlen, hogy Poetovio helyét a rómaiak választották ki. Pannonia megszállása után azonnal légiót telepítettek le a központi fekvésű Dráva menti vidéken. Éppen ebben az összefüggésben érthető meg, hogy miért vált olyan későn várossá Poetovio. Évtizedekkel azután, hogy az egykori délpannoniai légió-

- állomáshelyek városi rangot kaptak, és évtizedekkel azután, hogy a csapatok a tartomány belsejéből a limesre zárkóztak fel. Poetovioban, a hátországban nemcsak azért maradt katonaság, hogy az Itáliába vezető utat őrizze, hanem azért is, mert veszély esetén onnan akár a szerémségi, akár a Carnuntum környéki vagy noricum határ a jól kiépített utakon viszonylag gyorsan elérhető volt. Közlekedési szempontból centrális helyzetének köszönhető, hogy Pannonia, de lehetséges egész Illyricum vámszervezetének a vezetője Poetovioban székel. Központi fekvése miatt választották ki a 3. sz. második felében a mozgó hadsereg támaszpontjává. Érthető tehát, hogy a népvándorlás koron keresztül folyamatosan lakott volt, majd a salzburgi érsekség birtokaként a magyar államalapítást követő konszolidálás után — noha politikai igazgatási tekintetben nem volt jelentős — a középkorban fontos kereskedelmi központtá vált. Középkori jelentőségéről: O. PICKL, *Pettau, ein internationaler Handelsplatz des 15. und 16. Jahrhunderts*. ZtfHist. VSteiermark 62, 1971, 87—111.
12. Melich János a Zala folyónévvel kapcsolatban vizsgálta a Zelice névalakot. A Zelicéből szabályos nyelvi fejlődéssel Szelce lesz (MELICH 1926, 411). Ez pedig megegyezik a Katonák útja melletti Szóce
13. A dunántúli védelmi rendszerbe tartozó lineáris sáncok feldolgozása után természetesen folytatjuk a hozzá kapcsolódó létesítmények topográfiájának és a írott forrásokban fellelhető adataink összegyűjtését, ellenőrzését. Az eddig megjelent tanulmányok és kutatásaink ismeretében úgy látjuk, hogy csak e munka elvégzése után lehet érdemben foglalkozni a védelmi rendszer jellemzőivel, kialakulásával, keletkezésével és szervezetével. Ezért meddőnek tartunk ebben a tanulmányban minden vitát a gypűvel kapcsolatos eddigi megállapításokkal éppúgy, mint ahogy nem tartottuk lehetségesnek az általánosító következtetések levonását sem. Nem foglalkoztunk tanulmányunkban azzal a kérdéssel, hogy a két sáncvonal, illetve a többi dunántúli sánc lehet-e avar eredetű. Ez a kérdés csak akkor lesz vitatható, miután legalább a dunántúli hosszanti sáncok topográfiai és időrendi értelmezése megtörténik. Esetleges avar eredetük azonban nem befolyásolja az egységes későbbi használatukat: a magyar védelmi rendszerbe illeszthettek és felhasználhattak ugyan korábbi sáncokat, de a rendszer egészének egységes szervezete és topográfiája kétségtelenül a 10—11. században alakult ki.

IRODALOM

- ÁLDÁSSY 1901
A. ÁLDÁSSY, *Zsigmond király és a velencei köztársaság*. Századok 35 (1901) 15—44, 116—145, 209—230.
- BALÁS 1961
V. BALÁS, *Az alföldi hosszanti földsáncok*. RégFüz II. 9. Bp. 1961.
- BALÁS 1963
V. BALÁS, *Die Rundwälle der Ungarischen Tiefebene*. Acta ArchHung 15 (1963) 319—336.
- BAUMGARTEN 1902
F. BAUMGARTEN, *Forrástanulmányok Nagy Lajos és Velence viszonya történetéhez*. Századok 36 (1902) 428—528.
- BELITZKY 1934
J. BELITZKY, *Nyugat-Magyarország védelmi rendszere és határörnépei a középkorban*. A gróf Klébersberg Kuno Magyar Történetkutató Intézet Évk 4 (1934)
- BELITZKY 1937
J. BELITZKY, *A nyugat-dunántúli és a felvidéki besenyő telepek*. Emlékkönyv Domanovszky Sándor születésének 60. évfordulójára. Bp. 1937. 59—95.
- BELLA 1894
L. BELLA, *Babóti leletek*. ArchÉrt 14 (1894) 301—305.
- CSÁNKI
D. CSÁNKI, *Magyarország történelmi földrajza a Hunyadiak korában*. I. Bp. 1890., II. Bp. 1894., III. Bp. 1897.
- DEÉR 1936
J. DEÉR, *Zsigmond király honvédelmi politikája*. HK 37 (1936) 1—57.
- DOMANOVSZKY 1979
S. DOMANOVSZKY, *A harmincadvám eredete*. In: Gazdaság és társadalom a középkorban. Bp. 1979. 49—99. = ÉTtK 24/4 (1916).
- DOMANOVSZKY—VÉRTESY 1900
S. DOMANOVSZKY—J. VÉRTESY, *Nagy Lajos első hadjárata Velence ellen*. Századok 34 (1900) 778—799, 905—923.
- DÖMÖTÖR 1957
S. DÖMÖTÖR, *Győrvár földje és népe*. Savaria Múzeum Közl 2 (1957) 3—22.
- ÉRSZEGI 1977
G. ÉRSZEGI, *Die Entstehung der Wart*. in: Die Obere Wart. (szerk: L. Trieber) Oberwart 1977. 117—125.
- ÉRSZEGI 1978
G. ÉRSZEGI, *Középkor*. In: Sárvár monográfiája. (szerk: Horváth F.) Szombathely 1978. 77—239.
- FEKETE NAGY 1926
A. FEKETE NAGY, *A magyar-dalmát kereskedelem*. Bp. 1926.
- FERENCZI—FERENCZI 1972
G. FERENCZI—I. FERENCZI, *Székelyföldi gypűk. Megoldó-dóban a rikai töltésvonalat rejtélye*. Korunk 31 (1972) 305—312.
- FEST 1895
A. FEST, *Az Adriai-tengerhez vezető utaink*. FrK 23 (1895) 193—.

- FODOR 1936 F. FODOR, *Adatok a magyar gyepük földrajzához*. HK 37 (1936) 113—144.
- FRAKNÓI 1896 V. FRAKNÓI, *A Hunyadiak és a Jagellók kora*. in: *A Magyar Nemzet Története*. (szerk: Szilágyi D.) IV. Bp. 1896.
- GÁDOR—NOVÁKI 1980 J. GÁDOR—Gy. NOVÁKI, *Az abaújházi földvár sánca*. HOMÉ 19 (1980) 43—77.
- GLASER 1929—1930 L. GLASER, *Dunántúl középkori úthálózata*. Századok 63 (1929—1930) 138—167, 257—285.
- GLASER 1932 L. GLASER, *Középkori hadiutak a Dunántúlon*. HK 33 (1932) 158—.
- GLASER 1937 L. GLASER, *Kelet-Dunántúl a honfoglalás és a vezérek korában*. in: *Fejér vármegye kialakulása*. Cegléd 1937.
- GOMBOS 1911 F. A. GOMBOS, *Történetünk első évszázadaiból*. Századok 45 (1911) 497—512.
- GOMBOS 1927 F. A. GOMBOS, *A honfoglaló magyarok itáliai kalandozásai*. HK 28 (1927) 429—519.
- GOMBOS 1938 F. A. GOMBOS, *Catalogus Fontium Historiae Hungariae*. I—III. Bp. 1938.
- GÖCKENJAN 1972 H. GÖCKENJAN, *Hilfsvölker und Grenzwächter im mittelalterlichen Ungarn*. Wiesbaden 1972.
- GYÖRFFY 1959 Gy. GYÖRFFY, *Tanulmányok a magyar állam eredetéről*. Bp. 1959.
- GYÖRFFY 1972 Gy. GYÖRFFY, *Az Árpád-kori szolgálónépek kérdéséhez*. TSz 15 (1972) 261—320.
- GYÖRFFY 1977 Gy. GYÖRFFY, *István király és műve*. Bp. 1977.
- GYÖRFFY 1984 Gy. GYÖRFFY, *Magyarország története a honfoglalástól a tatárjárásig*. MoT I:1. Bp. 1984. 575—1388.
- HECKENAST 1966 G. HECKENAST, *A kora Árpád-kori magyar vaskohászat szervezete*. TSz 9 (1966) 135—161.
- HECKENAST 1970 G. HECKENAST, *Fejedelmi (királyi) szolgálónépek a kora Árpád-korban*. ÉTK 53. Bp. 1970.
- HOLUB 1938 J. HOLUB, *A királyi vármegyék eredete*. SzIE II. Bp. 1938.
- HOLUB 1963 J. HOLUB, *Zala megye középkori vízrajza*. Göcseji Múzeum Közl 23. Zalaegerszeg 1963.
- HUSZTI 1941 D. HUSZTI, *Olasz—magyar kereskedelmi kapcsolatok a középkorban*. Bp. 1941.
- IVÁNYI 1946 B. IVÁNYI, *A Festetics család keszthelyi levéltára*. LK 24 (1946) 170—209.
- JÁRDÁNYI—PAULOVICS 1949 I. JÁRDÁNYI—PAULOVICS, *A vasvári régészeti kutatások eredményei az 1948. évben*. Debrecen 1949.
- KARÁCSONYI 1901 J. KARÁCSONYI, *Halovány vonások hazánk szent István korabeli határaitól*. Századok 35 (1901) 1039—1058.
- KARDOS 1951 T. KARDOS, *Velencei vonatkozású gazdaságtörténeti adatok a Jagello-korból (1502—1518)*. Századok 85 (1951) 434—442.
- KNIEZSA 1937 I. KNIEZSA, *A nyugat-magyarországi besenyők kérdéséhez*. in: *Emlékkönyv Domanovszky Sándor születésének 60. évfordulójára*. Bp. 1937.
- KNIEZSA 1938 I. KNIEZSA, *Magyarország népei a XI. században*. SzIE II. Bp. 1938. 365—472.
- KNIEZSA 1952 I. KNIEZSA, *Helyesírásunk története a könyvnyomtatás koráig*. Nyelvészeti tan. 2 Bp. 1952.
- KOZICS 1890 L. KOZICS, *Nagy Lajos nápolyi hadjárata* HK 3 (189) 383—.
- KRONES 1892 F. V. KRONES, *Zur Geschichte der nachbarlichen Beziehungen Steiermarks und Ungarns bis zum Ausgange der Traungauer* (1192), Mitt. des historischen Vereins für Steiermark 40, 1892, 231—270.
- KRING 1934 M. KRING, *A magyar államhatárok kialakulásáról*. A gróf Klébersberg Kuno Magyar Történetkutató Intézet Évk 4 (1934) 3—26.

- KRING 1938
M. KRING, *Magyarország határai Szent István korában*. SzIE II. Bp. 1938. 473—486.
- KRISTÓ 1980
Gy. KRISTÓ, *Levedi törzsszövetségétől szent István államáig*. Bp. 1980.
- KRISTÓ 1986
Gy. KRISTÓ, *Az Árpád-kor háborúi*. Bp. 1986.
- KRISTÓ—MAKK—SZEKFÜ 1973
Gy. KRISTÓ—F. MAKK—L. SZEKFÜ, *Szemponatok és adatok a korai magyar határvédelem kérdéséhez*. HK 20 (1973) 639—660.
- LIGETI 1986
L. LIGETI, *A magyar nyelv török kapcsolatai a honfoglalás előtt és az Árpád-korban*. Bp. 1986.
- LUKCSICS 1931
P. LUKCSICS, *Olaszországban vitézkedő magyar lovagok jelvényei*. Turul 45 (1931) 84—88.
- LUKCSICS 1932
P. LUKCSICS, *Olaszországban vitézkedő magyar lovagok a XIV. században*. HK 33 (1932) 125—.
- MALIK 1952—1953
V. MALIK, *Vprašanje bitke pri Ljubljani v dobi madžarskih napadov. Die Frage der Schlacht bei Laibach zur Zeit der Ungarneinfälle*. ZgČ 6—7 (1952—1953) 202—207.
- MÁLYUSZ 1924
E. MÁLYUSZ, *A Toldi-monda történeti alapja*. HK 25 (1924) 10—.
- MÁLYUSZ 1934
E. MÁLYUSZ, *A Toldi-monda*. MTIntÉvk 4 (1934) 126—149.
- MELICH 1925
J. MELICH, *A honfoglalás kori Magyarország*. Bp. 1925.
- MISKOLCZY 1933
I. MISKOLCZY, *Nagy Lajos hadjáratai*. HK 34 (1933) 49—70.
- NÉMETH 1973
P. NÉMETH, *Előzetes jelentés a szabolcsi Árpád-kori megyeszékhely régészeti kutatásának első három esztendejéről 1969—1971*. ArchÉrt 100 (1973) 167—179.
- NÉMETH 1977
P. NÉMETH, *A korai magyar megyeszékhelyek régészeti kutatásának vitás kérdései*. ArchÉrt 104 (1977) 209—215.
- NOVÁKI 1964
Gy. NOVÁKI, *Zur Frage der sogenannten „Brandwälle“ in Ungarn*. ActaArchHung 16 (1964) 99—149.
- NOVÁKI 1975
Gy. NOVÁKI, *A magyarországi földvárak az őskortól a középkorig*. Építés és építészettudomány 7 (1975) 323—339.
- NOVÁKI—SÁNDORFI—MIKLÓS 1979
Gy. NOVÁKI—Gy. SÁNDORFI—Zs. MIKLÓS, *A Börzsöny hegység őskori és középkori várai*. Fontes ArchHung Bp. 1979.
- PACH 1972
Zs. P. PACH, *A középkori Levante-kereskedelem „sorsa” a XIX—XX. századi történetírásunkban*. TSz 15 (1972) 343—377.
- PAIS 1921
D. PAIS, *Kék kend*. Kőrösi Csoma Archivum 1 (1921)
- PAIS 1967
D. PAIS, *A magyarsággal kapcsolatos IX—X. századi népelemek*. Mny 63 (1967)
- PAIS L. 1942
L. PAIS, *A Zala vízgyűjtőjének régi vízrajza*. Magyarország földrajzi nevei 2. A Magyarságtudományi Intézet Évk 1 (1942)
- PAULER 1888
Gy. PAULER, *Horváth-Dalmátország elfoglalásáról (1091—1111)*. Századok 22 (1888) 320—333.
- PAULER 1888
Gy. PAULER, *Néhány szó hadviszonyainkról a XI—XIII. században*. HK 1 (1888) 504—509.
- PAULER 1899
Gy. PAULER, *A magyar nemzet története az árpád-házi királyok alatt*. I—II. Bp. 1899².
- PICKL 1971
O. PICKL, *Pettau ein internationaler Handelsplatz des 15. und 16. Jahrhunderts*. Zeitschrift des Historischen Vereins für Steiermark 62 (1971) 87—111.
- PICKL 1971a
O. PICKL, *Die Auswirkungen der Türkenkriege auf den Handel zwischen Ungarn und Italien im 16. Jahrhundert*, in: *Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Türkenkriege*, Hrsg. O. Pickl. Grazer Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 1. Bd. Graz 1971.
- PIRCHEGGER 1931
H. PIRCHEGGER, *Geschichte der Steiermark I—III*. Graz 1931—1936
- PIRCHEGGER 1962
H. PIRCHEGGER, *Die Untersteiermark in der Geschichte ihrer Herrschaften und Gülden, Städte und Märkte*. München 1962. Buchreihe der Südostdeutschen Historischen Kommission Bd 10.

- PÓR 1892 A. PÓR, *Nagy Lajos követsége a Szentszékhez*. Századok 26 (1982) 139—232.
- PÓR 1895 A. PÓR, *Az Anjou-ház és örökösei 1391—1439*. MNT III. Bp. 1895.
- REINDEL 1975 K. REINDEL: *Bayern vom Zeitalter der Karolinger bis zum Ende der Weltföherrschafft (788—1180)*. Handbuch der baye-rischen Geschichte I. München 1975, 183—263
- RÓMER 1878 F. RÓMER, *Résultats généraux du mouvement archéologique en Hongrie*. Comptendu de la huitième session à Budapest 1876. II:1. Congrés International d'anthropologie et d'archéolo-gique préhistorique. Bp. 1878.
- SCHWARTZ 1928 E. SCHWARTZ, *Kismarton — Eisenstadt*. MNy 24 (1928) 108—111.
- SCHWARTZ 1933 E. SCHWARTZ, *A nyugat-magyarországi német helységnevek*. Bp. 1933².
- SEBESTYÉN 1897 Gy. SEBESTYÉN, *A székhelyek neve és eredete*. Bp. 1897.
- SZAKÁLY 1973 SZAKÁLY F, *A Dél-Dunántúl külkereskedelmi útvonalai a XVI. század derekán*. Somogy megye múltjából, Levéltári Évk. I. SZAMOTA, *Régi utazások Magyarországon és a Balkánon* 4 (1973) 1054—1717. Bp. 1891.
- SZÉKELY 1984 Gy. SZÉKELY, *Településtörténet és nyelvtörténet. A XII. szá-zadi magyar nyelvhatár kérdéséhez*. in: Társadalom- és műve-lődéstörténeti tanulmányok. Mályusz Elemér Emlékkönyv. Bp. 1984. 311—.
- TAGÁNYI 1899 K. TAGÁNYI, *Marhakivitelünk Velencébe 1514-ben*. MGtSzle (1899) 144—149.
- TAGÁNYI 1913 K. TAGÁNYI, *Gyepü és gyepüelve*. MNy 9 (1913) 254—266.
- TAGÁNYI 1916 K. TAGÁNYI, *Felelet dr. Erdélyi Lászlónak „Árpádkori társa-dalomtörténetünk legkritikusabb kérdéseire”*. TSz (1916) 296—, 409—, 543—.
- TEKE 1979 Zs. TEKE, *Velencei—magyar kereskedelmi kapcsolatok a XIII—XIV. században*. ÉTtK 86. Bp. 1979.
- TEKE 1984 Zs. TEKE, *Az 1427. évi firenzei catastro. Adalékok a firenzei—magyar kereskedelmi kapcsolatok történetéhez*. TSz 27 (1984) 42—49.
- THALLÓCZY L. THALLÓCZY, *Mantovai követjárás Budán 1395*. ÉTtK 20
- TÓTH 1977 E. TÓTH, *A Savaria—Bassiana útszakasz*. ArchÉrt 104 (1977) 65—75.
- TÓTH 1977 E. TÓTH, *Eötteven seu via antiqua Romanorum*. MNy 73 (1977) 194—.
- TÓTH 1978 E. TÓTH, *Die karolingische Burg von Sabaria/Szombathely*. FolArch 19 (1978) 151—182. = VSz 32 (1978) 396—413.
- VAJAY 1968 Sz. de VAJAY, *Der Eintritt des ungarischen Stämmebundes in die europäische Geschichte 862—933*. Mainz 1968.
- VasmFN *Vas megye földrajzi nevei*. (szerk: Balogh L.—Végh J.) Szom-bathely 1982.
- VeszprémmHL *Veszprém megye helytörténeti lexikona*. (szerk: Ila B.—Ko-vacsics J.) Bp. 1964.
- UB Urkundenbuch des Burgenlandes I. H. Wagner, Graz-Köln 1955.; Bd. II. I. Lindeck-Pozza, Graz-Köln 1965.; Bd. III. I. Lin-deck-Pozza, Wien-Graz-Köln 1979.; Bd. IV. I. Lindeck-Pozza, Wien-Graz-Köln 1986.
- WERTNER 1905 M. WERTNER, *Magyar hadjáratok a XIV. században*. Száza-dok 39 (1905) 420—451.
- ZÁVODSZKY 1904 L. ZÁVODSZKY, *A szent István, szent László és Kálmán kora-beli törvények és zsinati határozatok forrásai*. Művelődéstörté-neti tanulmányok 10. Bp. 1904.

DIE CHRONOLOGIE UND INTERPRETIERUNG DES „RÖMISCHEN WALLS“ UND DER „HEERSTRASSE“ ZU VASVÁR

(Beiträge zur Topographie des frühungarischen Verhaugürtelsystems I.)

Auszug

Das Thema der Studie bildet die von dem Raabfluß südöstlich, in der Region Hegyhát von SW nach NO führende Straße, die die Bevölkerung auch heute noch „Heerstraße“ („*via exercitus*“) nennt (Abb. 5) sowie der diese durchquerende, sich von der Raab, von Vasvár bis zum Bett Sárvíz in N—S-Richtung erstreckende 8 Km lange Erdwall, der sich auch noch in unseren Zeiten in ausgezeichnetem Zustand befindet (Abb. 4). Anlässlich der Erforschung der SW-Fortsetzung der Heerstraße wurden wir im SW-Teil der mittelalterlichen Komitats Vas, im Bereich von Muraszombat (Murska Sobota, Olsnitz) auf einen von der Mur sich nach Norden ziehenden langen Damm aufmerksam, den am Ostufer des Granitzbaches (Kučnica-Bach) die alten militärischen Karten und das sich auf Radkersburg beziehende Blatt der heutigen österreichischen Touristenkarte bezeichnen (Abb. 11). Im Laufe unserer Untersuchung konnten wir beweisen, daß diese aus der Straße und dem auf sie senkrecht laufenden Wall bestehende Anlage in einer Periode seines Bestehens einheitlich, gleichzeitig eine Verteidigungsaufgabe hatte: sie war Teil des in der Tiefe gegliederten ungarischen Verteidigungssystems, des Verhaugürtels; diese Wälle sind die ersten topographischen Beweise des Verteidigungssystems.

Am Wall von Vasvár führten wir Ausgrabungen durch. Früher fertigte hier schon Gyula Nováki Wallprofile. Wir bereinigten jetzt in der Kreuzung der Heerstraße und des Walles, im „Eisernen Tor“ die Enden des Walles. Nördlich vom Eisernen Tor machten wir bei einem neuzeitlichen Durchschnitt gleichfalls ein Profil (Abb. 1—2). Schließlich untersuchten wir mit einem Suchgraben, ob der unter der Heerstraße an der Westseite des Walles laufende Graben vorhanden sei. Es konnte unbestreitbar festgestellt werden, daß der Wallgraben sich im Bereich des Eisernen Tores verengt hat, schmaler war, jedoch kann das Profil des Grabens unter der heutigen Straße trotz des nachträglich gebauten Betonkanals beobachtet werden. Also dürfte vor dem Eisernen Tor, im Westen auch in den alten Zeiten ein Durchgang gewesen sein und über den Graben ein Holzbau geführt haben (Azz. 1. b).

Die Heerstraße ist die Fortsetzung der aus Oberitalien über Emona, Celeia und Poetovio führenden Bernsteinstraße. Nördlich von Poetovio setzte sie sich aber nicht am östlichen (über Murska Sredisce und Lendava, Zalalövő führenden), sondern am westlichen Arm der Römerstraße fort, deren Vorhandensein die Tabula Peutingeriana bestätigt. Die

Straße führte aus Poetovio in gerader Linie nach Norden, nach Radkersburg, sodann bog sie nach Osten ab und erreichte wahrscheinlich über Olsnitz und der heutigen Landschaft Órség, südlich von Körmend den östlichen Arme. Dort aber vereinigten sie sich nicht, sondern die heute als Heerstraße bekannte Linie führte nach NO-Transdanubien. Von dort aber nicht mehr an der Römerstraße. Dieser Abschnitt entstand im ungarischen Mittelalter und führt genau an der Wasserscheide der Raab- und Zalaflüsse, fast in gleicher Niveauhöhe nach NO, in Richtung Vasvár, erreicht dann die Römerstraße zwischen Savaria-Aquincum: man konnte aus Karakó nach Veszprém und Székesfehérvár gelangen. Aus den mittelalterlichen Urkunden läßt sich diese Straße nicht mit der aus 1274 bekannten *via Latinorum*, d.h. Italienischen Straße identifizieren; ihr Abschnitt in der Landschaft Hegyhát wurde auch Murstraße genannt (1236, 1326) (Abb. 5). Die erste urkundliche Erwähnung der Heerstraße stammt aus 1515 und bewahrt aller Wahrscheinlichkeit nach das Andenken dessen, daß sie — die früharpadenzeitlichen Daten jetzt außer acht gelassen — von den Kriegen des Königs Béla IV. in der Steiermark über den Feldzug Ludwigs d.Gr. gegen Neapel bis zu den Kriegen Königs Matthias in zahlreichen Fällen der Anmarschweg der militärischen Truppenbewegungen war. Zur Zeit der ungarischen Streifzüge, in der ersten Hälfte des 9. Jh. wurde bei einem Teil der gegen Italien und dem SW unternommenen Züge diese Straße benutzt. Die Straße war auch im Mittelalter die ein Route aus Italien nach Wien bzw. nach Ungarn, die seit dem Altertum über Pettau führte, das für die Kaufleute ein sehr bedeutender Verkehrsknotenpunkt und wichtiges Handelszentrum war.

Durch die topographische Untersuchung wurde bewiesen, daß die Heerstraße früher entstanden ist, als der Wall von Vasvár (und der Murgend). Die Charakteristika der beiden Wälle sind gleich. Durch sie konnte der Verkehr auf der sich zwischen der Mur und der Lendva erstreckenden Ebene von Muraszombat bzw. das Gebiet zwischen den Wallen von Vasvár befindet sich im Westen und teidigt und kontrolliert werden. Der Graben des Flüssen Raab, Sárvíz bzw. Zala ausgezeichnet ver auch an der westlichen Seite des Walles der Murgend fließt der Bach. Deshalb waren beide Wälle zur Abwehr der von SW kommenden Angriffe geeignet.

Als 1117 der Markgraf Leopold einen kleineren Angriff gegen Ungarn führte, waren die Truppen

— laut der Beschreibung des Otto von Freisingen *usque ad claustram terrae progreditur, captoque ac succenso castro, quod Ferreum vocatur*: der Bericht bestätigt den Verteidigungscharakter des von Vasvár südlich dahinziehenden Dammen.

Aus der Urkunde von István V. geht hervor, daß die Bewachung des Radkersburger Grenzabschnittes den Grenzwächtern von Mogyorósd zugefallen ist: dies ist mit der befestigten Linie der Murgegend identisch.

Vor der topographischen Erschließung des früharpadenzeitlichen Verteidigungssystems in Westtransdanubien (ähnliche Rolle fiel der Landstraße zwischen Győr und Sopron und ihren Befestigungen durch die Errichtung eines N—S laufenden Walles bei Pötsching bzw. Kapuvár oder der NO—SW gerichteten Dammlinie südlich vom Balaton zu), ist es ohne die Vollständigkeit der Daten nicht begründet, auf eine genauere Datierung hinzustreben. Es liegt außer Zweifel, daß die Panikstimmung nach 955 die Verteidigung in Gang gesetzt haben dürfte. Der Ausbau des Verteidigungssystems kann mit den außenpolitischen Geschehnissen in Zusammenhang gebracht werden, deren wichtigste Station die Organisierung des karantänischen Herzogtums um 976, sodann in den letzten Jahrzehnten des Jahrtausends die allmähliche Verschiebung der Grenze von Ostarichi nach Osten bildet, deren bekanntes Ereignis die Eroberung von Melk im Jahre 984 war.

Im weiteren befassen wir uns mit der Straße zwischen Győr—Kapuvár—Sopron und ihren Befestigungen, ebenso wie mit dem längsten transdanubischen Erdwall, der der Beschreibung von Flóris Römer nach, sich südlich vom Balaton, von Somogyvár in Richtung Pécs zieht. Da es uns im Falle der Wälle von Vasvár und der Murgegend gelungen ist, ihrer früharpadenzeitlichen Ursprung zu beweisen, scheint es zweifellos zu sein, daß auch diese südtransdanubische Wall zur Verteidigungs-

linie Raab—Marcal—Wall von Vasvár—Sárvíz—Zala—Klein Balaton—Nagyberek gehört. Die sich auf die Flüsse stützende Verteidigung benötigte nur in jenen Gebieten Wälle zu bauen, wo dies die geographische Lage und die Straßenverhältnisse notwendig machten.

Zu Beginn der Forschung mußten wir uns von übertriebenen Schlußfolgerungen hüten. Insofern sich aber die Datierung der äußeren (Wall der Murgegend) und der inneren Linie (Wall von Vasvár) nach 955, genauer der Bau des Walles unmittelbar nach 955 bestätigt, so setzt dies schon in der zweiten Hälfte des mit 950 beginnenden Jahrzehntes eine starke, zentralisierte Macht voraus. Obwohl die Ungarn auf Grund ihrer Erfahrungen von fünf Jahrzehnten vor allem an die Befestigung der aus dem Land hinausführenden Straßen herangingen, erforderte die Errichtung des langen Wallsystems eine derart große Arbeit, deren Durchführung ohne eine zentrale Leitung und Organisierung kaum vorgestellt werden kann.

Die Wälle von Vasvár und der Murgegend sowie die Interpretierung der Straße machten die Notwendigkeit der topographischen Forschung klar. Ohne diese kann das Verhaugürtelsystem meritorisch nicht untersucht werden. Die diesbezüglichen Untersuchungsergebnisse schaffen zur Erkennung der frühen, der Staatsgründung unmittelbar vorangehenden einigen Jahrzehnten der ungarischen Geschichte eine sichere Basis, da ja die diesbezüglichen geschriebenen und archäologischen Quellen dürftig und einseitig, die Auswertung anderer verwertbaren Daten (z.B. die geographischen Namen) umstritten sind. Die topographische Erschließung kann eine Quelle für die Untersuchung der Routen der Streifzüge und der arpadenzeitlichen Feldzüge, der Entstehung der Landesgrenzen und einer ganzen Reihe von siedlungsgeschichtlichen Untersuchungen, unter Einschluß der Probleme der Ansiedlung, der Auswahl der Gespanschaftszentren oder anderer territorialer Verwaltungsfragen sein.

G. Kiss
Savaria Múzeum
H—9701 Szombathely,
Kiskaludi S. u. 9.

E. Tóth
Magyar Nemzeti Múzeum
H—1370 Budapest,
Pf. 364.

