

Az út a középkorban „nem egy tényleges dolog, azaz egy keskeny, világosan elhatárolt föld-sáv volt, inkább használati jogot, egyik faluból vagy városból a másikba átvezető, törvényi és szokásjogi státusszal bíró szolgalmat jelentett”.²

Szilágyi Magdolna közelmúltban megjelent, középkori utakról és úthálózatról írt monográfiája a kimondottan interdiszciplináris kutatások publikálásának teret adó Archaeolingua kiadó Series Minor sorozatának legújabb darabja. A kötet célja a szerző szándéka szerint kettős: egyrészt a középkori utak jellemzőinek, másrészt történeti és régészeti kutatásuk forrásainak és módszertanának ismertetésére törekszik. A munka a szerző doktori (PhD) disszertációján (*Árpád Period Communication Networks: Road Systems in Western Transdanubia*), ebből kifolyólag a Nyugat-Dunántúl (Vas, Sopron és Zala megyék) Árpád-kori útjaira irányuló adatgyűjtésén alapul. A megjelent kötetben azonban – ahogy azt a cím is jelzi, és a kötet előszava is megfogalmazza – bővültek az eredeti szöveg időbeli és térbeli keretei: azaz Szilágyi a 11–15. századi adatok felhasználásával törekszik bemutatni Kelet-Közép-Európa úthálózatát.

A szerző a kötet előszavában, majd azt követően sem magyarázza azonban meg, mit ért Kelet-Közép-Európa fogalmán, ami, úgy véljük, a kötet megállapításainak területi érvénye szempontjából nem elhanyagolható kérdés. A könyv elolvasását követően a bizonytalanság a fogalom értelmezését tekintve csak tovább nő: a felhasznált írott források alapján ugyanis jelen esetben Kelet-Közép-Európán a középkori Magyar Királyság területét kellene érteni, jöllehet Szilágyi Magdolna minden bizonnyal nem erre gondolt. Az utakra vonatkozó forrásokat – a lábjegyzetek alapján – a szerző a 15. század elejéig vizsgálta, az azt követő időszakra azonban már kutatása nem terjedt ki. A késő középkori források érdekes információkat tartogatnak még az utak történetére vonatkozóan, így találhatunk olyan adatokat, amelyek bemutatják, hogyan alakított ki a középkori ember egy új útszakaszt,³ vagy egy szűk, csak egy ló által járható út átépítésével milyen módon hozott létre szekérforgalom, azaz a kereskedők számára alkalmas közlekedési lehetőséget.⁴

A monográfia alapját alkotó disszertáció egyes részei nem kaptak helyet a megjelent kötetben, így az úthálózat-rekonstrukció és a hozzá kapcsolódó térképek sem. Szi-

1 Szilágyi, Magdolna: *On the Road: The History and Archaeology of Medieval Communication Networks in East-Central Europe*. Bp., 2014. 250 p. (Archaeolingua Series Minor, 35.)

2 Paul Hindle definíciója. Idézi: Szilágyi, 2014. 85.

3 Magyar Nemzeti Levéltár, Országos Levéltár Diplomatikai Fényképgyűjtemény (a továbbiakban: DF) 269 268.

4 Vö. 1473: Teleki József: *A Hunyadiak kora Magyarországon*. XI. Pest, 1855. 502–504.

lági Magdolna Vas megye Árpád-kori és Anjou-kor eleji közlekedési hálózatát érintő kutatási eredményei így egyelőre csak az interneten is elérhető PhD-disszertációban,⁵ továbbá részben a szerzőnek *A Vas megyei múzeumok értesítője* 2013. évi kötetében megjelent tanulmányában olvashatók.⁶ A szerző döntésével teljes mértékben egyetértünk, ugyanakkor hiányérzet alakul ki az olvasóban, mivel a kötetben teljes középkori úthálózat-rekonstrukciót – a Zsoldos Attila által tervezett és a Korai magyar történeti lexikonban megjelent „Főbb kereskedelmi és hadi utak a 13–14. századi Magyarországon” térképen⁷ kívül (90.)⁸ – nem találunk, jöllehet az első fejezet az annak elkészítéséhez szükséges forrásokat és módszereket ismerteti.

A monográfia három nagyobb tartalmi egységből épül fel: ezek mindegyike önálló egészet képez, így akár egymástól függetlenül is olvashatók. A szerző az első, bevezető fejezet kutatástörténeti részében érintőlegesen számba veszi a középkori utak kutatásában érdekelt tudományágakat (történeti földrajz, régészet, történettudomány, nyelvészet), majd kitér a téma magyar historiográfiájára. A téma hazai vizsgálatában a legújabb fejleménynek az egyelőre főleg régészek által képviselt interdiszciplináris megközelítések előtérbe kerülését tartja. Ezek révén, elsősorban a régészet vizsgálati módszereinek köszönhetően, immáron a helyi, településeken belüli utak megismerése is lehetővé vált, így a kutatás az egyes településekre, sőt településrészekre koncentrálnak mikroregionális vizsgálatok felé látszik mozdulni. Az interdiszciplinaritás a középkori utak azonosítása során az önmagukban csak korlátozottan használható írott és régészeti források, illetve térképi és helynévi adatok, sőt esetenként néprajzi analógiák együttes, kiegészítő-elemző felhasználását jelenti.

A bevezető fejezet második része ezeket a forráscsoportokat veszi sorra – legnagyobb hangsúlyt a régészeti módszerekre helyezve –, egyúttal kitér felhasználhatóságuk lehetőségeire és korlátaira is a középkori utak azonosítása és keltezése során. Az írott források (határjárásokat, birtokok vagy birtokrészek határainak leírását tartalmazó oklevelek stb.) ugyan sok esetben őriztek meg információkat a bennük birtokhatárként, rablótámadás színhelyeként stb. feltűnő utak egyik vagy akár mindkét végpontjára, viszonyított elhelyezkedésére nézve, de a legtöbb esetben csak elnagyolt támpontokat adnak az utak meghatározásához, kisebb utak azonosítását ritkán teszik lehetővé – viszont az útvonalak datálásához nagyban hozzájárulnak. Mivel a középkori utak túlnyomórészt nem épített utak voltak, hanem a nyomvonal használatuk eredményeképpen alakult ki, a régészet számára leggyakrabban kifolyólag a keltezés jelenti a nagyobb problémát. A szerző rámutat, hogy e téren az egyes lelőhelyek közti kapcsolatok feltérképezésére törekvő, a tájat történetiségében szemlélő tájrégészeti megközelítés alkalmazható eredményesen, amely a régészet vizsgálati módszerei közül döntően roncsolásmentes módszerekkel dolgozik (terrebejárások, légírégészet, légi lézerszkennelés: ALS, régészeti céllal végzett geofizikai mérések). A lelőhely roncsolásával nem járó, részben távérzékelésen alapuló módszerek alkalmazásának lehetőségeit a szerző a Muhi 1995–1996. évi leletmentő ásatását megelőző vizsgálatok példáján mutatja be.

5 Szilágyi, Magdolna: *Árpád Period Communication Networks: Road Systems in Western Transdanubia*. Bp., 2013. <http://www.doktori.hu/index.php?menuid=193&vid=10338> (Utolsó letöltés: 2014. nov. 23.).

6 Szilágyi Magdolna: Városok, utak, kereskedelem. Az úthálózat szerepe Vas megye városi fejlődésében a 13–14. században. In: *Savaria. A Vas megyei múzeumok értesítője*, 36. (2013) 223–241.

7 *Korai magyar történeti lexikon (9–14. század)*. Főszerk.: Kristó Gyula. Bp., 1994. 95.

8 Emellett egyes kisebb területi egységek úthálózatrészeleire vonatkozó térképeket találunk még a kötetben.

Álljon itt egy rövid, a kötetben olvasható példa annak szemléltetésére, hogyan járulhat hozzá a tájrégészet látásmódja egy konkrét út datálásának kérdéséhez: a mai Nagyszakácsiból északkeleti irányba, az egykori pálos monostor lelőhelyére vezető, jelenleg is használatban lévő utat már a végpontja is nagy bizonyossággal a középkorra keltezi, ami ebben az esetben írott forrásokkal is alátámasztható, többek közt Szakácsi 1382. évi határjárása is említi a szóban forgó utat (38–40). A szerző a kartográfiai forrásokból nyerhető adatokkal kapcsolatban arról ír, hogy az első és második katonai felmérés térképei, a kataszteri felmérések és a 18–19. századi kéziratos térképek a legkorábbiak, amelyek felhasználhatók az úthálózat és egyáltalán a középkori topográfia rekonstrukciójához.

A könyv második, *From Roman to medieval roads* (A rómaiútól a középkori utakig) címet viselő fejezetének legnagyobb része magyar nyelven olvasható a Történelmi Szemle 2014. évi első számának hasábjain,⁹ részletes ismertetésétől ezúttal eltekintünk. A szerző ebben a részben a római utak, úthálózat (maradványainak) középkori továbbélését vizsgálva alaposan körüljárja a középkori okleveles források római utakat jelölő kifejezéseinek kérdéskörét, kitérve egyúttal a középkori megnevezéseik alapjául szolgáló sajátosságokra is. Emellett szót ejt az oklevelekben rendre határjelként feltűnő, a köznyelvben (j)egykő, bálvány(kő) vagy sírkő névvel illetett római köemlékekről is. A szerző két esettanulmányon keresztül, a római települési előzménnyel rendelkező Szombathely és Sopron példáján mutatja be a római épületek és utcák maradványainak a középkori városok topográfiájára gyakorolt hatását, végül a városokon kívüli római utak középkori használatának kérdésével foglalkozik. A könyvfejezetet egyébként még a tanulmány ismeretében is mindenképpen érdemes fellapozni: egyrészt mivel a monográfiában az előbbihez képest olvasható egy áttekintés a római Pannónia úthálózatáról, másrészt mert a képi anyag egy sor figyelemre méltó ábrával és fényképpel bővült a már ismert térképvázlatokon kívül.

A monográfia harmadik, legnagyobb terjedelmű fejezetében a középkori magyarországi utakra vonatkozó elnevezések tipológiai rendszerezését találjuk. Az egyes úttípusok sajátosságainak bemutatása az írott források információi mellett térképi és helynévi adatokon, régészeti megfigyeléseken és esetenként néprajzi analógiákon alapul. A szerző által kialakított tipológiai csoportoknak egy-egy alfejezet felel meg, az áttekintést egy táblázat (86–87.) segíti, ahol az egyes csoportok útnevezéseit az okleveles anyagban megjelölő latin terminusok mellett azok vulgáris, azaz magyar és egyetlen esetben német nyelvű (*Hochstraß*) megfelelőjét is megtaláljuk. A szerző a következő nyolc kategóriát állítja fel.

1. Az utak hierarchiája: ami az úthálózatban betöltött szerepre utal, így beszélhetünk 1. az országból kivezető távolsági; 2. több megyén átívelő provinciális; 3. egy megyében elhelyezkedő, településeket összekötő regionális; 4. a települések határán belüli helyi útvonalokról. Az úthálózat hierarchikus szintjeinek leírásához a szerző a Michael Aston által kidolgozott felosztásból indult ki,¹⁰ de míg Aston az első csoportot *national*-nak nevezte, Szilágyi *long-distance*-nak, tartalmilag azonban ugyanazt érti alatta (89.). A többi kategória elnevezései közül a *provincial* és a *regional routes* talán kevésbé alkalmazhatóak a magyar viszonyokra. Szilágyi ezt úgy hidalja át, hogy pontos definíciót ad a megnevezésekhez, ami megszünteti az esetlegesen felmerülhető bizonytalanságot, ugyanakkor a későbbiekben a régió kifejezést már nagyobb, több megyére kiterjedő terület megjelölésére használja

9 Szilágyi Magdolna: Római utak a középkori Dunántúlon. In: *Történelmi Szemle*, 56. (2014) 1. sz. 1–25.

10 Vö. Aston, Michael: *Interpreting the Landscape: Landscape Archaeology and Local History*. London–New York, 1985. 143.

(167.). A szerző külön nem utal arra, hogy mely latin kifejezésekkel illetett utakat sorolja az egyes alcsoportokba, illetve azokat mi jellemezte, erre nincs is szükség, a további alfejezetekben ezekre külön-külön kitér, a hierarchikus felosztás ugyanis lehetőséget nyújt minden úttípus besorolására (198.). Ennek ellenére a 86. oldalon található táblázat tartalmazza azokat az útelnevezéseket, amelyek az egyes csoportok alá sorolhatóak. Ezek közül csak a *via magnát* emelnék ki, mivel ezt a későbbiekben nem elemezi a szerző. Ennek magyar megfelelője a középkori forrásokban a Nagyút (*nogwt*),¹¹ mely lehetett akár kereskedelmi út is, és akkor magyarul Vásárosnagyútnak nevezték,¹² és bizonyosan a szerző által a hadi utak között felsorolt Hadinagyút (*Hadinogoth*) is *magna via* volt, még akkor is, ha az idézett latin nyelvű forrás csak *viaként* említette. Mindez pedig azt is jól szemlélteti, hogy Szilágyi Magdolna miért az útelnevezéseket sorolja osztályokba, és nem az egyes utakat.

II. Jogi szempont: ez esetben figyelembe vehető 1. a tulajdonviszonyok és jogi fennhatóság, így beszélhetünk a) közutakról, b) közösség tulajdonában lévő utakról, c) magánutakról; 2. a királyi fennhatóság; 3. törvényes vagy illegális jelleg, ez utóbbi alatt a vámhelyeket elkerülő, úgynevezett álutakat értve, amelyeket a német nyelvű magyarországi források *unrechter wegne*k neveznek.¹³ Az itt megnevezett szempontok és úttípusok közül kettőt emelnék ki. Az egyik az utak törvényes vagy nem törvényes alapon történő megkülönböztetése. Ez olyan kategóriának tűnik, amelybe minden korábban és később feltűnő úttípus besorolható lenne, függetlenül attól, hogy a latin forrás *via recta* vagy *via falsa* néven említi-e, ha az utakat, és nem az útelnevezéseket tipologizálnánk. A másik a királyi fennhatóság kérdése, ami alá a szerző – mivel elnevezéseket és nem utakat osztályoz – csak azokat az utakat rendeli, amelyeket a latin (*via regis*, *via regia*, *via regalis*) vagy magyar (királyút, királyuta) megnevezések egyértelműen a királyhoz kötnek. Egyedüli kivétel az Abaúj megyei Felsőfüged mellett említett Abauta, más néven Királyuta (*in quadam via publica Abawtha alio nomine Kyralwtha vocata*).¹⁴ E példa ugyanakkor azt is megfelelőképpen szemlélteti, hogy a *via regia* egyúttal lehet *via publica* is, azaz a jogi szempont alapján történő csoportosítás nehézségeket rejt magában. A királyi út jellemzőit ugyanakkor jól mutatja be a Szász tükör: „A királyi országút olyan széles legyen, hogy az egyik kocsi ki tudjon térni a másik elől. Az üres kocsi térjen ki a megrakott, a kevésbé megrakott a súlyosan megrakott elől. A lovas térjen ki a kocsi, és a gyalogos a lovas elől.”¹⁵

III. Az utak használata: ez alapján megkülönböztethetők 1. zárandokutak; 2. hadi utak; 3. kereskedelmi utak: a) só-, b) bor-, c) vásárutak; jöllehet időnként ugyanazon utat egyaránt jelölték vásár- és sóútként is;¹⁶ 4. egyházi utak: a) templomutak, b) az elhaltak temetőbe szállítására szolgáló holtasutak; 5. mezőgazdasági utak: a) csordaút, b) malomút, c) szénahordó út; 6. ipari utak: a) kőhordó út, b) erdőút. Minden bizonnyal ez utóbbi cso-

11 Például 1316: ad unam viam magnam Abbanogwt vocatam. DF 68 778. Az utat Gibárt (Abaúj megye) határjárása említette, és a tőle északra elhelyezkedő Aba irányába vezetett.

12 Például 1364: ad unam magnam viam Vasarus Nogut pervenientes. *Zala vármegye története*. II. Szerk.: Nagy Imre, Véghely Dezső, Nagy Gyula. Bp., 1890. 2.

13 *Sopron szabad királyi város története*. I/3. Közli Házi Jenő. Sopron, 1924. 24.

14 *Zsigmondkori oklevéltár*. I–XII. Szerk.: Mályusz Elemér, Borsa Iván, C. Tóth Norbert, Neumann Tibor, Lakatos Bálint. Bp., 1951–2013. (a továbbiakban: ZsO) VII. Bp., 2001. 2387. sz.; Ráadásul ez az út a Lengyelországba és Oroszországba vezető hadi útnak felelt meg. Györffy György: *Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza*. I. köt. Bp., 1987. 53.

15 Eike von Repgow: *A Szász tükör*. Közreadja Blazovich László, Schmidt József. Szeged, 2005. 194.

16 1431: a quadam via Saythwsuth alio nomine Wasaruth vocata. Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár Diplomatikai Levéltár (a továbbiakban: DL) 31 132.

portba sorolhatjuk a Sáshordóutat (*Saashordovth*),¹⁷ Guzsalyutat (*Gusalwth*),¹⁸ a Bányautat (*Banautha*)¹⁹ és a Bányászutat (*Banyazwt*) is.²⁰

IV. A közlekedési és szállítási módok: elkülöníthetők a 1. gyalogosan; 2. lóhátán; 3. szekérral; 4. szánnal használható utak. A szekérutak közé sorolható a szerző által említetteken túl a *via plaustralis* is.²¹ A szekérutak tárgyalása során a középkorban használt egyes szekértípusokról is olvashatunk e fejezetben (166–167.), a listát talán a távolsági kereskedelemben elterjedt társzekérral (*currus ligatus*) és a személyszállításra is alkalmas kólyával egészíthetnénk ki.²²

V. Az utak közötti kapcsolat: 1. keresztutak és az útelágazások; 2. rövid távolságot áthidaló utak; 3. utak egymáshoz viszonyított helyzete (alsó út, középút, felső út).

VI. Fizikai tulajdonságok: az utak 1. felszíne és anyaga lehet: a) föld, b) agyag, c) kő; valamint még a homok is,²³ és minden bizonnyal idesorolható a *via trita* is;²⁴ 2. morfológia jellemzői: a) *Hochstraße*, b) „mélyút”. A *Hochstraße*, ahogy Szilágyi Magdolna is megjegyezte, jelenthetett nemcsak magasított, hanem magaslaton vezető utat is (64.), ennek a magyar forrásokban is megtaláljuk a megfelelőjét, mégpedig Bércút (*Berchwt*)²⁵ – ami akár vásáros utat is jelölhetett²⁶ – és Hegyút (*Hegwth*)²⁷ alakokban. A szintén a hegyekben, de az ott kialakult völgyekben futó utakat pedig Völgyútnak (*Welgwt*)²⁸ vagy Szurdokútnak (*Zurdukut*)²⁹ nevezték.

VII. Növényzet: mely elhelyezkedhet 1. az utak felszínén, 2. az utak mentén. Az utóbbi alcsoportban előforduló kifejezések közül a *via forensist* emelnénk ki, amit a szerző először a vásáros utak közé sorolt (135.), később azonban mint erdei út jelenik meg (184.), amely jelentéstársítás a lábjegyzetben felhozott példa alapján sem értelmezhető. Ugyanakkor a középkori magyar elnevezések közül idesorolhatjuk még az Almásutat (*Almasvtha*),³⁰ a Csonkanyárutat (*Chunkanyarvta*)³¹ vagy a Szedregyutat (*Zedregyuth*) is.³²

VIII. Az utak kora: mely az írott források keletkezési idejéhez viszonyított korra utal. Az utak kronológiájának meghatározásában a régészet által használt módszerek mellett az írott források ezen megjegyzései fontos segítséget jelenthetnek.

17 A nagykárolyi gróf Károlyi család oklevéltára. II. Szerk.: Géresi Kálmán. Bp., 1883. 443.

18 1346: *Anjoukori okmánytár. Codex diplomaticus Hungaricus Andegavensis*. IV. Szerk.: Nagy Imre. Bp., 1881. 641.

19 1324: *Anjou-kori oklevéltár*. VIII. Szerk.: Blazovich László. Bp.–Szeged, 1993. 296. sz.

20 1407: ZsO II/2. 5551. sz.

21 1412: ZsO III. 1679. sz.

22 Draskóczy István: A somosi vám a 13–14. században. In: *R. Várkonyi Ágnes emlékkönyv*. Szerk.: Tusor Péter. Bp., 1998. 54–55.

23 1316: in una via arenosa sunt due mete terre. Melczner István: *Okmányok a kellemesi Melczner család levéltárából*. Bp., 1890. 17.

24 Például 1412: ad viam tritam, que vadit de Nova Civitate versus Marcusfalva. ZsO III. 2804. sz.

25 Például 1407: ZsO II/2. 5551. sz.

26 1510–1526: ad dictam viam Wasarusuth alio nomine Berchuta. DL 31 167.

27 *Codex diplomaticus Hungariae ecclesiasticus ac civilis*. X/6. Studio et opera Georgii Fejér. Budae, 1844. 913.

28 DF 279 275.

29 *Árpád-kori új okmánytár*. III. Közzé teszi Wenzel Gusztáv. Pest–Bp., 1862. 174.

30 1416: ZsO V. 2107. sz.

31 1407: ZsO II/2. 5551. sz.

32 1416: ZsO V. 2531. sz.

A középkori utak magyar elnevezéseinek vizsgálata még számos lehetőséget nyújt – a nyelvészeti elemzésen túl – az úthálózat pontosabb rekonstrukciójához, hiszen az utat arról a helységről is elnevezhették, amely felé haladt.³³ Ugyanakkor az út kaphatta nevét a környékén élő népcsoportokról is,³⁴ így szintén adalékkal szolgálhat egy-egy szűkebb terület vizsgálatához.

Természetesen, ahogy arra Szilágyi is utalt, a különböző úttípusok különböző szempontok szerint is besorolhatóak, példaként a gyalogutat említette, amely az utak hierarchiája szempontjából kisebb út, közlekedési mód alapján pedig olyan út, amelyen csak gyalogosan lehet közlekedni (88.).

A monográfia legnagyobb részét kitevő fejezetben azonban nem kizárólag az egyes úttípusok szűk értelemben vett leírása olvasható. A szerző olyan kapcsolódó jelenségekről is szót ejt, mint például a vásártartás, a vámszedés vagy a zarándoklatok, az utak jogi szempontok szerint történő besorolásával foglalkozó alfejezet pedig egyebek mellett több 12–13. századi nyugat-európai jogforrást (*Leges Henrici Primi*, *Coutumes de Beauvisis*, Szász tükör) is megvizsgál: milyen kitételeket tartalmaznak az utak birtoklásával, karbantartásával, tönkretételével stb. kapcsolatban.

A könyv utolsó három alfejezete – immáron a tipológiától függetlenül – a szárazföldi utak vizek feletti meghosszabbításaiént felfogható folyami átkelőhelyekről (hidak, révek, gázlók) szól. Érdekességként talán hozzáfűzhetjük ehhez a részhez, hogy a Szász tükör a hídon való közlekedés szabályairól is szót ejt: „amennyiben azonban egy keskeny úton, vagy egy hídon haladnak, továbbá ha egy lovast vagy gyalogost üldöznek, akkor a kocsni álljon meg és várjon mozdulatlanul, amíg el nem haladnak mellette. Amelyik kocsni elsőként gurul a hídra, az keljen át rajta elsőnek, akár üres, akár megrakott.”³⁵

A könyv alapvetően a szárazföldi utakról, útvonalakról szól, a vízi közlekedés részletekbe menő tárgyalásától a szerző eltekint, mégis óhatatlanul támadt némi hiányérzetünk amiatt, hogy amíg az úthálózat úgynevezett provinciális szintjéhez sorolt sőutak kapcsán előkerül, hogy a sőt szárazon és vízen egyaránt szállították, a folyókon történő keresztirányú forgalmat külön fejezetben tárgyalja a szerző, addig például a távolsági útvonalak szintjén nem hallunk a Duna szerepéről.

A könyv alapján a középkori utak sajátosságait, valamint régészeti kutatásuk forrásait és módszertanát ismerjük meg. Az egész kötetre jellemző a gazdag, színvonalas és jó minőségű képi anyag felvonultatása: szám szerint nyolcvankilenc, túlnyomórészt színes ábrával, korabeli ábrázolással, térképpel, térképvázlattal és fényképpel találkozhat az olvasó. A képi anyag jelentősen növeli a könyv esztétikai értékét, igényességét is, ugyanakkor az informatív képaláírásokkal ellátott ábrák korántsem csak illusztrációértékűek, hanem segítik a befogadást, a szerző pedig folyamatosan hivatkozik rájuk, így a munka szerves részét képezik.

Kovács Viktória–Weisz Boglárka

33 Például a Szabolcs megyei Ohat határjárásában említett Dersywth Derzsbe (ZsO VI. 405. sz.), a Vas megyei Magasi melletti Zergenvtha Szergénybe vezetett (1408: ZsO II/2. 6249. sz.).

34 Például Kunuth (1362: DL 5116), Kalywth (ZsO I. 1900. sz.), Zekelwth (ZsO III. 97. sz.), Nemethuth (ZsO VI. 1209. sz.).

35 *Szász tükör*. 194–195.