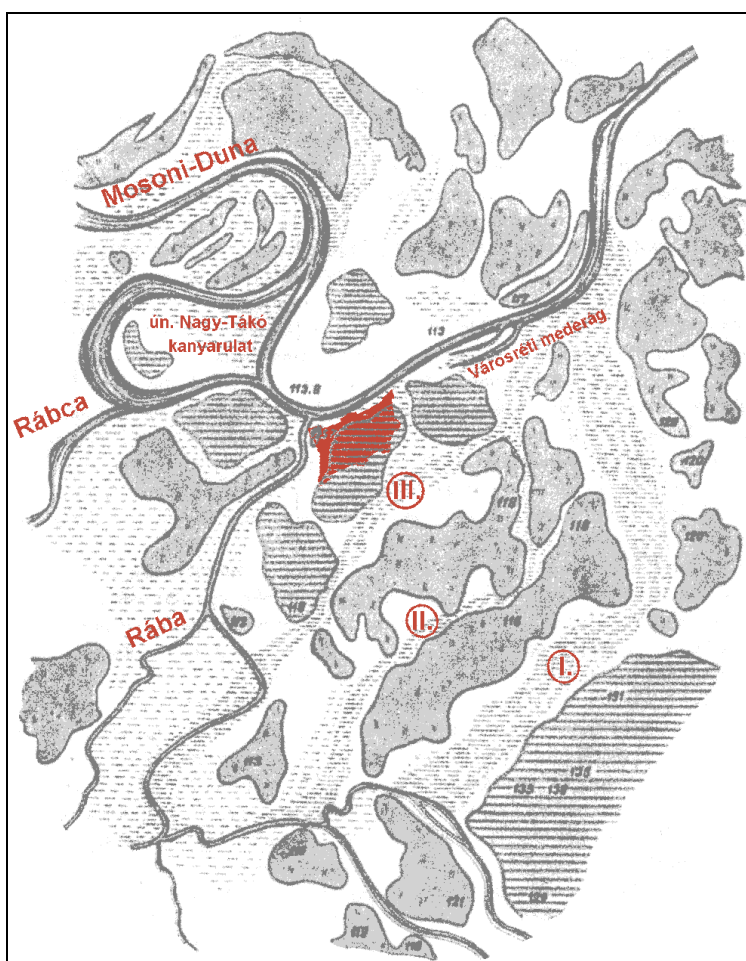


Somfai Attila, okl. építész-mérnök, egyetemi adjunktus, SZE
(email: somfai@sze.hu homepage: www.somfai.sze.hu)

A domborzat és a folyómeder-vándorlás szerepe Győr római kori és középkori településszerkezetének alakulásában

A legtöbb dunántúli település szerkezetének¹ kialakulásában jelentős szerepe volt a táj topográfiájának is. Új szemléletű vizsgálataink szerint Győr esetében a folyószabdalta domborzatú táj adottságai (1. ábra) befolyásolták a megtelepedést, az utak kialakulását és a várépítés fázisait is. Érdekes ezeket a folyamatokat részletesen elemezni és az összefüggéseket feltárni.



1. ábra (Borbíró Virgil - Valló István): Az ősi táj vázlata Győr környékén. Az ábrán feltüntettük a középkori várat és római számokkal jelöltük a valószínűsített Ősrába-medreket.

¹ A "településszerkezet" mérnöki elnevezés a földrajztudomány szóhasználatában "település alaprajz", ugyanígy a "városszerkezet" is megfeleltethető a "városszalaprajz"-nak. Megjegyezzük még, hogy a mérnöki "településhálózat" felel meg a földrajzos "településszerkezet"-nek. – Kíváncsok lennének szakszavainkat összehangolni a félreértések elkerülésére.

A település ősi magja és a városfejlődés korai fázisai, különös tekintettel a domborzatra

Győr a Mosoni-Duna, Rába és Rábca folyók találkozásánál fekszik. A település a Rába-torkolati átkelőhelyhez kapcsolódva alakult ki, amelyhez több irányból futottak össze az utak.

A Rába és Mosoni-Duna folyók találkozásánál található a mai Káptalan-domb, a település ősi magja. A régészeti leletek tanúsága szerint többek között illírek, szkíták és kelták is lakták. Arrabona négyzet alakú római katonai tábora is ezen a dombon létesült. A tábortól délkeletre a Kr.u. 2. századtól kereskedő- és polgárváros is kialakult. A római tábor és a körülötte fekvő polgárváros a Kr.u. 4. században teljesen elpusztult.

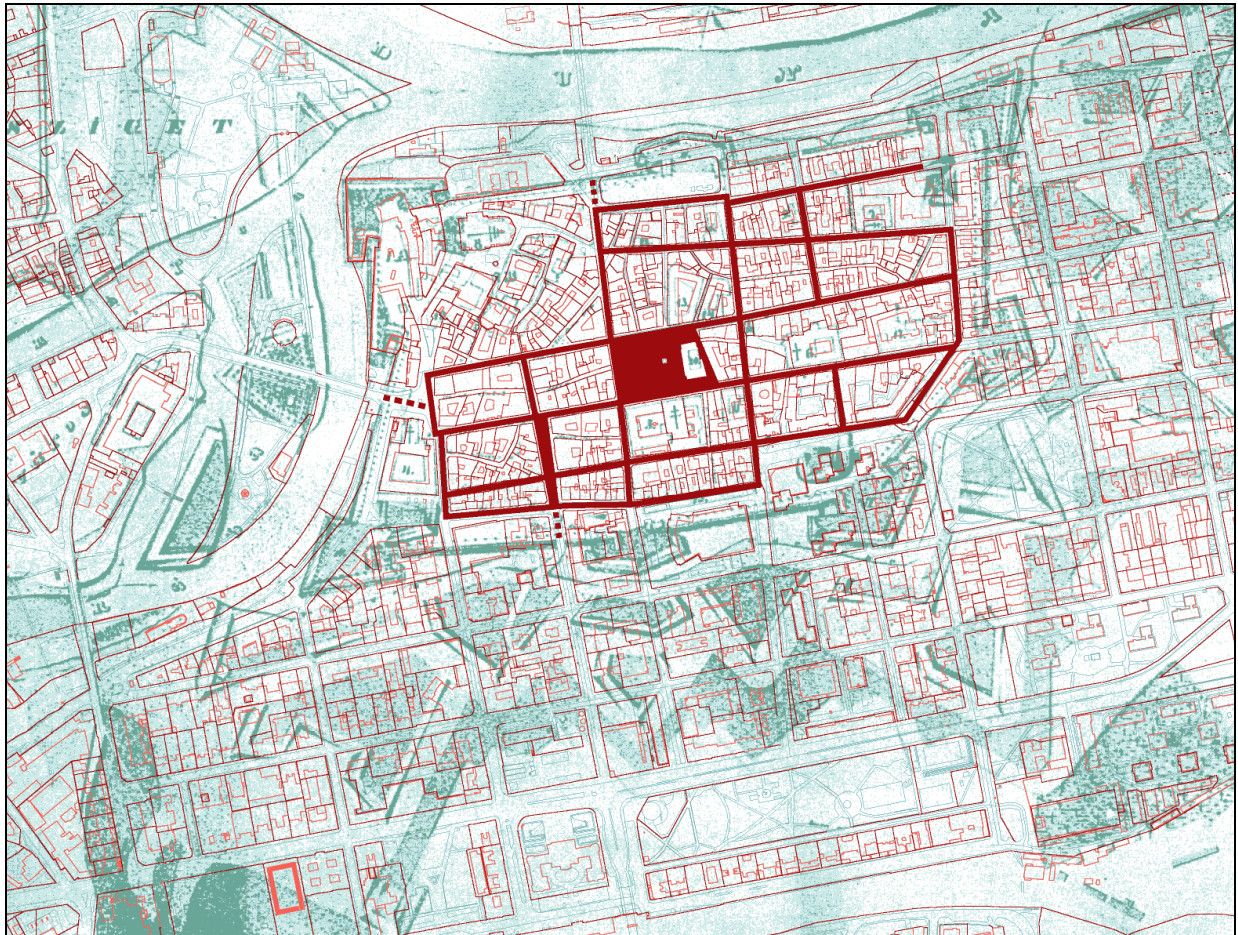
A kedvező adottságú terület a kora középkorban települt újra. Legelőnyösebb települési helynek az árvízről védettebb dombok bizonyultak. A város mai területe több, dombra települt falut is magába rejt. Ezek közül a legkorábbi, központi fekvésű településrészeket vizsgáltuk.

A település ősi magja és a körülötte kialakuló váralja falu a mai belváros területére esik. A felmagasított Káptalan-dombra települt a vizesárokkaal körülvevő óvár, a környező szárazulatokon pedig a kora-középkorban kialakult a váralja. A török időkben a csak palánkkal körülvevő váralját olasz rendszerben erősítették (külső-vár). Később a várarkot jelentősen kizsálasították és számos ún. elővédmű-szigetet is létesítotték benne.

A történeti korokban a háborúk, tűzvészek és árvizek a település épületállományának többszöri pusztulásához és újjáépüléséhez vezettek. Ezek kapcsán a térszint kisebb-nagyobb mértékben megemelkedett az el nem hordott törmelékttől. Az ásatások a győri Belváros területén helyenként 6 m vastagságú feltöltődést tártak fel. Ebben az egymásra került kultúrrétegek régészetiileg elkülöníthetők. Ezekből következtetünk a történeti városfejlődés különböző korszakaira illetve arra, hogy a belváros különböző részei mióta lakottak. A legrégebben lakott részeken alakulhatott ki a legvastagabb kultúr-feltöltődés. Ez a tény a mai belváros mikrodomborzatának vizsgálatára irányította figyelmünket.

Milyen lehetett Győr kora-középkori településszerkezete?

A mai belvárosban az egykori vár területén a kora-középkori településekre jellemző szabálytalan településszerkezet helyett merev, közel derékszögű hálós utcarendszert találunk (2. ábra). Ez a ma ismert állapot azonban hosszú fejlődési folyamat eredménye.



2. ábra: A jelenlegi digitális várostérkép ráfedése a középkori vár Póder János-féle 1757. évi rekonstruált térképére. Az egykori várterületen kiemeltük a ma is jellemző derékszögű hálós utcarendszert.

Győr kora-középkori településszerkezetével kapcsolatban több, eltérő vélekedés látott napvilágot. Többen a belváros mai derékszögű hálós utcarendszerét vélték középkori eredetűnek. Granasztói György írása (1964) szerint számos német településen a városjog adományozásával függött össze a derékszögű utcaszerkezet kialakulása. Granasztói a német példákból kiindulva a győri derékszögű utcarendszer kialakítását V. István 1271-es kiváltságlevelének idejére feltételezte. Ráth János várostörténete (1864), Lovas Elemér dolgozata (1940) és Szabady Béla írása (1943) szerint azonban elképzelhető az is, hogy a derékszögű hálós utcarendszert csupán a sorozatos tűzvészek után kezdték kialakítani, a vár olasz rendszerű kiépítésekor. Az áttekinthető utcarendszer kialakítása katonailag is indokolt volt. Az utcanyitásoknak és a háztelkek rendezésének a 1566. évi tűzvész adhatta meg végső

lendületet. – A vár a 19. századra elvesztette hadászati jelentőségét, ezért széles vizesárkait az 1819-es várfaldöntés után fokozatosan betöltötték. A belváros ílymódon megnagyobbodott területére a korábbi várterület derékszögű hálós utcarendszerét egyszerűen továbbvetítették – strukturális differenciálás nélkül, közel azonos szélességű utak kijelölésével.

Granasztói György jelentős figyelmet keltő írásában (1964) feltételezte először, *hogy a derékszögű utcaszerkezet kialakítása előtt már létezett egy előzmény-település* is, „melyet eredeti funkcióival nem törődve illesztettek bele a sémába”. Granasztói szerint Győr írásos emlékeknek meglehetősen híjával lévő középkori történetét számos ponton tudná a módszeres kutatás felderíteni.

Az eddigi kutatások alapján az a legvalószínűbb, hogy a katonai célú utcanyitások előtti, kora-középkorban kialakult váralja falu szabálytalan, „rostos” utcaszerkezetű lehetett, igen szűk utcákkal. Erről az utcahálózatról azonban ábrázolás nem maradt fenn. 1998-ban Winkler Gábor tett kísérletet a kora középkori faluszerkezet részleges rekonstruálására. A belváros térképén a helyenként megmaradt szabálytalan középkori tér- és utcamaradványokat grafikusán kiemelte és kapcsolatot teremtett közöttük. Kimutatta azt is, hogy a belváros nyugati részén a telekrendszerben fellelhető belső telekhatárok árulkodnak az utólagos utcanyitások előtti településszerkezet állapotáról (belső telekhatárok serege „gyanúsán” szöveget zár be a derékszögű hálót alkotó utcákkal, és sok ferde telekhatár meghosszabbítva szinte töretlenül vezet át a később nyitott utcák egyik oldaláról a másikra). – Winkler Gábor szerint „igen fontos lenne az eddig elhanyagolt közök házainak szakszerű és gondos épületkutatása is, mivel azok előzményépületként a győri építészet legkorábbi emlékeit foglalják magukba”.

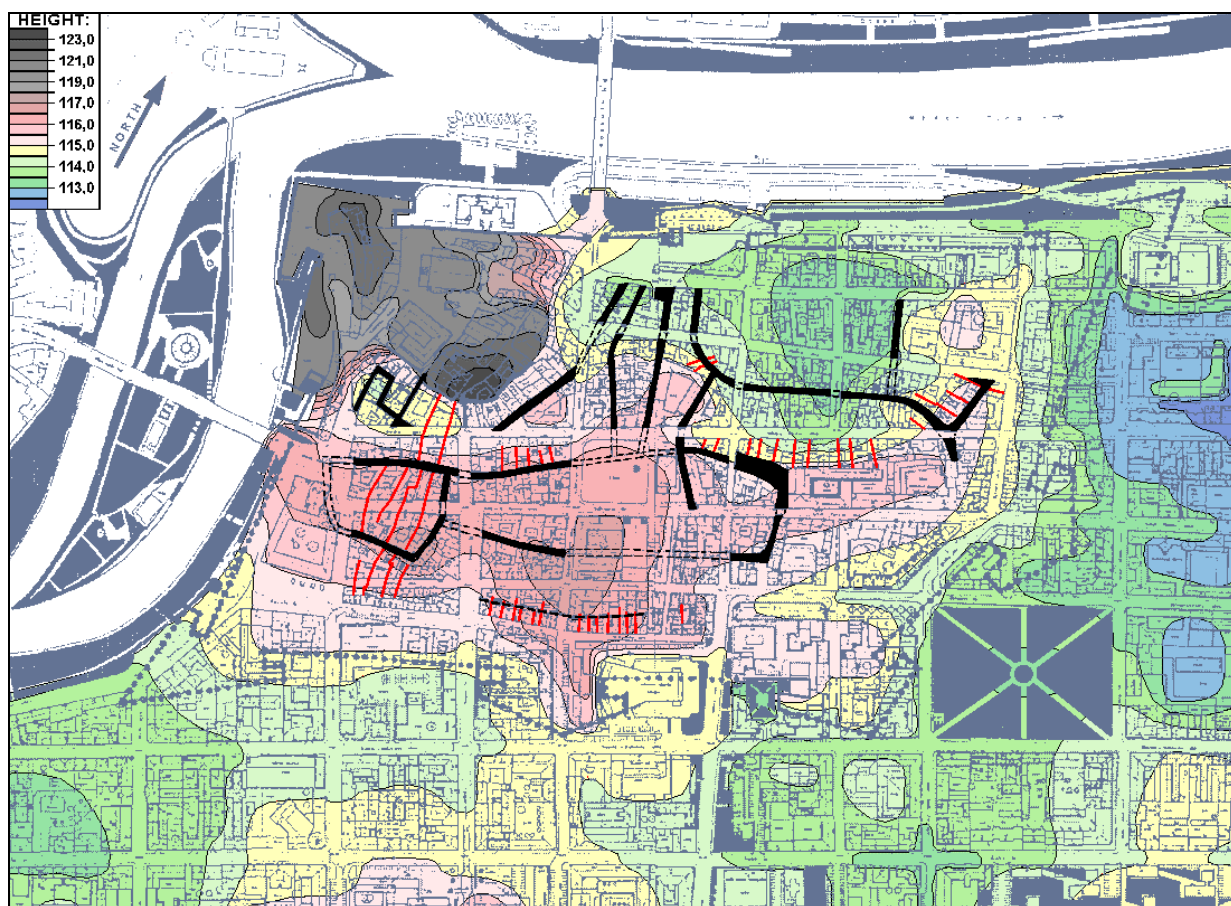
Korreláció a domborzat és a feltételezett kora-középkori településszerkezet között

Vizsgálataink során arra kerestük a választ, hogy van-e összefüggés a győri belváros jelenlegi domborzata a feltételezett korábbi településszerkezet között? A történeti belváros domborzati viszonyait a sűrű beépítés miatt a helyszínen nem lehet átlátni és érzékelni, ezért *Győr mai kataszteri térképének magassági adataiból kiindulva részletes (fél méteres szintkülönbségeket megjelenítő), színes topográfiai térképet készítettünk, majd erre rávetítettük a feltételezett kora-középkori utcahálózatot.* A vizsgálat során feltételeztük, hogy a mai településdomborzat tendenciózusan árulkodni fog az ősi terepviszonyokról. Feltételezésünket arra alapoztuk, hogy az ősi településrészek a korábban is magasabb terepalakzatokon alakultak ki, ill. minél hosszabb idő óta lakott egy ilyen magaslat vagy utca, annál vastagabb rajta a kultúr-feltöltődés.

A vizsgálat eredményeképpen *igen szoros összefüggés mutatkozott a Winkler Gábor által kora-középkorinak feltételezett utcahálózat és a belváros mai domborzatának markáns, enyhén ívelő dombvonulata között (3. ábra). Emellett sikerült újabb, a mai derékszögű*

utcarendszerhez nem illeszkedő olyan belső telekhatár-sorozatokat találni, melyek a dombvonulatra illeszkedő hosszanti utcákra lehettek közel merőlegesek.

A kimutatott dombvonulat a kora-középkori falu nyugat-keleti irányultsága mellett annak kiterjedéséről is tájékoztat, hiszen a XVI. századi várbővítést, a várfalak és várakok helyének kijelölését is bizonyára erősen befolyásolta a természetes domborzati adottságok mellett a kultúr-domborzat akkori kiterjedése is. – Ennek kapcsán megjegyezzük, hogy véleményünk szerint az ősdombvonulathoz képest ma is átlagosan 2 méterrel alacsonyabb északkeleti várterület nem lehetett része a kora-középkori falunak, beépülése jóval későbbi. A feltételezést alátámasztja, hogy a szomszédos Dunakapu-téren már 8 méter mélységben tőzeget találtak. Az északkeleti terület feltöltődése és kertjeinek beépülése akkor gyorsulhatott fel, amikor az erősített belső várterület része lett. A várfalak kiépítésekor természetesen nem követték a kifli formájú ősi dombvonulatot, hanem rombuszhoz közeli befoglaló várformát választottak. A beépítés fiatalabb voltára pedig többek között az utal, hogy az említett mélyebben fekvő területnek csupán a magasabban fekvő peremrészein találunk középkori középületeket.



3. ábra: Szoros összefüggés a Winkler Gábor által kora-középkorinak feltételezett utcahálózat, és a mai domborzat között. Piros színnel jelöltük a belső helyzetű tanú-telekhatárokat.

A domborzati vizsgálat kimutatta azt is, hogy *Győrött nem csak a várfalakon kívüli vizesárok- és elővédmű-zónában, hanem a várterület egyes részein is jelentős a volt tereparculat mesterséges átformálása*. A külső vár egykori fülesbástyáinak közelében a mai domborzat is árulkodik az ágyúdombokról. A belső vár domborzatánál pedig figyelemre méltó, hogy a Káptalan-domb legmagasabb területeit ma már nem az ősi dombtetőnél, hanem a egyrészt a Püspökvár lakótornyának közelében, másrészt a Káptalan-domb szélén végighúzóódó belső várfal mögötti mesterséges feltöltésnél találjuk – különösen a középkorban létezett Várostorony közelében.

Mindezek ellenére változatlanul úgy gondoljuk, hogy a belső vár dombja illetve a középkori váralja-falu alapját képező enyhén íves dombvonulat a *folyók szabdalta ősi természeti táj* részei voltak. A feltevéseket a régészeti feltárások és a geotechnikai fúrások adatainak együttes vizsgálatával ill. kiegészítésével lehetne pontosítani.

A kora-középkori településszerkezet külső kapcsolatai és lehetséges felépítése

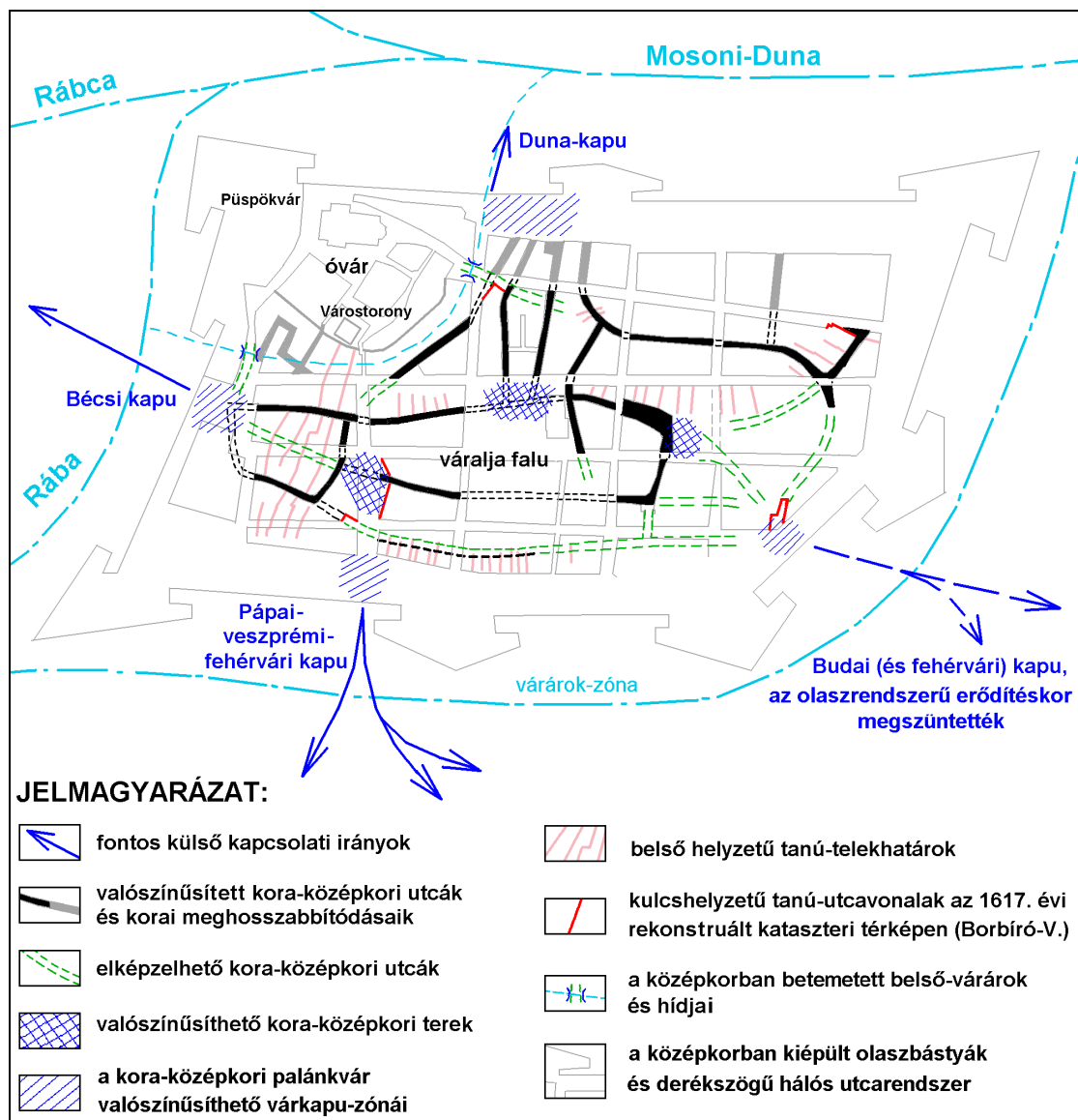
A feltételezett kora-középkori településszerkezet kialakulásának jobb megértéséhez az akkori település *külső kapcsolatait is elemeztük, hiszen azok lényegesen befolyásolják a település belső elrendezését is*.

Az íves ős-dombvonulatra felülő hosszanti utcákból álló kora-középkori települést idővel palánkkal vették körül. A palánkvár alakját nem ismerjük, de tudjuk, hogy a vár későbbi, olaszrendszerű kiépítésekor a palánkvár meglévő négy kapujának kijáratí irányát figyelembe vették. A derékszögű hálós utcarendszer léniái az új fülesbástyákat és korábbi négy kapuzónát célozták meg (bár legvégül csak három kapu kiépítése mellett döntöttek és a korábbi Budai kaput megszüntették). Ebből következik, hogy *a csak részlegesen kimutatott kora-középkori településszerkezet jónéhány „utcacsápja” is a középkori vár kapuinak irányába kellett, hogy vezessen*. A kijáratí utcák vonalvezetéséről egyik kapuzónában sem tudunk biztosat, de az utcák a kapuk előtti kisebb-nagyobb teresedésekhez futhattak össze – hasonlóan más európai városokhoz. Győr 1617. évi rekonstruált kataszteri térképén (Borbíró Virgil - Valló István) felfedeztünk egy rövid utcsonkot, amely az ősi Budai kapuhoz vezető egyik utca része lehetett.

A településbelsőben is több, szabálytalan alakú tér lehetett. Winkler Gábor szerint a legegységelműbb kora-középkori térrészlet mai belváros keleti részén található tágas Nefelejcs-köz. – Az ásatások tanúsága szerint a mai belváros szívében, a Széchenyi tér alatt már a kora-középkorban is tér lehetett, amelynek kiterjedését még nem sikerült tisztázni. – *Véleményünk szerint egy harmadik kora-középkori tér is valószínűsíthető a mai bevásárló utca (Baross utca) legszélesebb szakasza helyén*. A Baross utca jóval szélesebb a derékszögű hálós utcarendszer többi tagjaihoz képest (ma csupán azért nem érzékeljük térként, mert a

derékszögű hálós utcarendszer 19. századi továbbvetítésekor az utca a korábbinál két és félszer hosszabb lett). Az utcaszakasz az 1617. évi rekonstruált kataszteri térkép szerint a mai Csillag köz betorkollásánál még a mainál is szélesebb volt. A kiszélesedést a Csillag-köz szokatlanul tágas, szabálytalan úttorkolati tölcse képezte. Ha ezen a helyen valóban létezett tér, akkor az ősi pápai-veszprémi-fehérvári kaputól a lehető legtermészetesebben megközelíthető tér volt.

A kora-középkori település külső kapcsolatrendszerének feltárása után – és a belső településszerkezet felépítésével kapcsolatos néhány új adat birtokában – településszerkezeti hipotézist állítottunk fel. A hipotézis-ábrán a középkori maradványok alapján valószínűsített utcák mellett feltüntettünk néhány logikusan elképzelhető, de még egyáltalán nem bizonyított vonalvezetésű utcát is. Hisszük, hogy a bizonyítékok hiányában még „talajtalannak” tűnő, merész hipotézisek is hozzájárulhatnak a jövőbeni kutatások sikeréhez (4. ábra).



4. ábra: a kora-középkori váralja külkapcsolatai, valószínűsített utcái és elképzelhető utcái.

Az ábrán feltüntettük az erődítés utáni olaszbástyás várkontúrt és új utcarendszert is.

Milyen kapcsolat tételezhető fel az ősi mederállapotok, a római kori városszerkezet és a településből kiinduló utak vonalvezetése között?

Az elpusztult római település és a településből kiinduló úthálózat feltérképezését az időbeli távolság és a régészeti feltárások erős korlátozottsága nehezíti. További nehézség, hogy két évezred távlatában *a települést befogadó táji környezet már nem tekinthető állandónak, hiszen ennyi idő alatt a táj is átalakul.* – Győr térségében legjelentősebb tájalakító folyó a Mosoni-Duna, emellett jelentős a beletorkolló Rába és Rábca folyók tevékenysége is. A következőkben – igen kevés adat alapján – megkíséreljük a folyók történelmi léptékű medervándorlását felvázolni, majd elemezzük a medervándorlásnak a városfejlődésre gyakorolt hatását.



5. ábra: A római út maradványa Abda és Öttevény között. A nyomvonal délkeleti részét a vándorló Mosoni-Duna mára teljesen eltüntette (légifelvétel, 1982)

Győr külterületein járva a mára elhagyott ősi folyómedrek gyakran alig észlelhetők, legfeljebb alacsony terephullámként, a talaj eltérő színében, a növényzet elváltozásában, esetenként belvizek megjelenésében. A medervándorlás feltérképezésében az ősi „meder-évgyűrűket” megmutató rétegvonalas térképek és légifelvételek (5. ábra) segítenek, ezt egészítik ki a történelmi városábrázolások (6. ábra) és a korábbi leírások adatai. – Az 1:10 000 léptékű rétegvonalas katonai térképeken már jól elkülöníthetők a Mosoni-Duna, a Rába és a Rábca folyók mederjárására jellemző, erősen eltérő sugarú kanyarulat-nyomok. A medervándorlások időbeni sorrendjének megállapításában pedig sokat segít az egykori medersorolódások "egymásba harapásának" és mai előregedettségi fokának elemzése. Az igen változatos medervándorlást jószerint csak néhány, magasabban fekvő ún. tanú-part korlátozta.

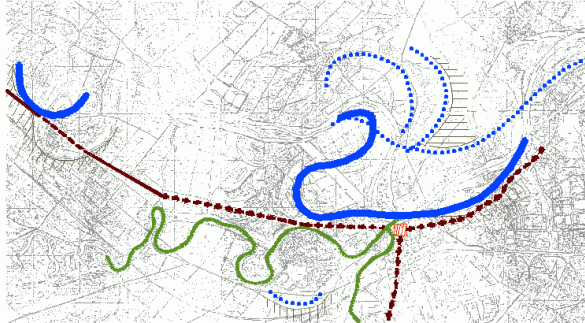


6. ábra: Győr és környéke 1566-ban (ún. Hufnagel-metszet, utólag színezték).

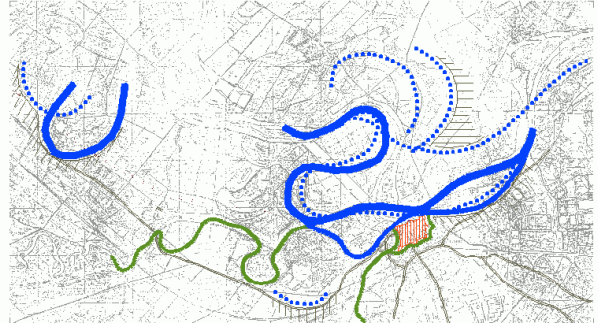
A medervándorlási ábrasoron (7. ábra) a római kortól vázoltuk fel a feltételezett medermozgásokat, a probléma összetettségének érzékeltetésére azonban pontozott vonallal bejelöltünk néhány – valószínűleg római kor előtti – mederhelyzetet is. A Rába ősmeder-vonulatait az ábrasoron nem, csupán az 1. ábrán jelöltük. A Rába történelmi medervándorlásának időbeli változásáról ugyanis nincs elegendő adatunk, csupán az újkori Rába-szabályozásokról. Annyi azért bizonyos, hogy a III. számmal jelölt Ősrába-mélyvonulat elhelyezkedése befolyásolta a külső vár körüli széles vizesárok kialakítását. – A Mosoni-Duna és a Rábca folyók vándorlását már időben jól sikerült követni, ez új következtetésekhez vezetett a római kori Győr településszerkezetével és a kiinduló római utakkal kapcsolatban.

JELMAGYARÁZAT:

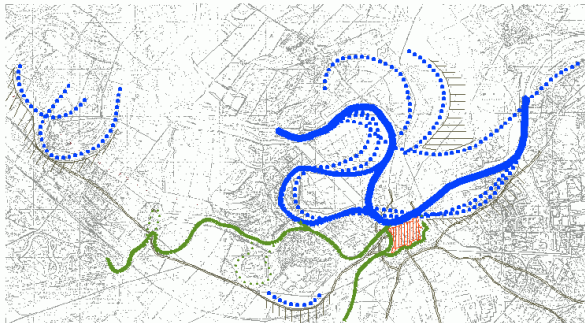
- | | | | | |
|--|--|---|--|-------------------------------|
| | | élővíz | | a római út fellelt szakasza |
| | | elhagyott medervonalak | | római út feltételezett vonala |
| | | élővízzel átöblíthető holtág | | korabeli utak |
| | | szélső mederhelyzetet rögzítő tanú-partok | | történeti településrag |



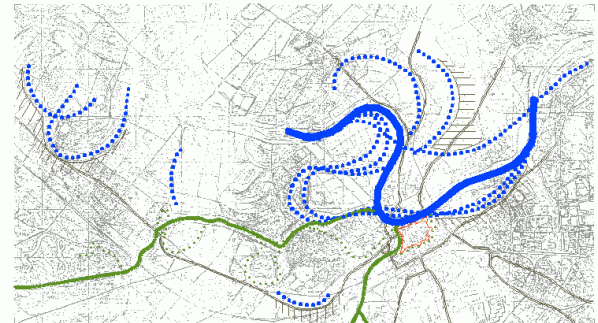
Feltételezett mederállapotok a római korban



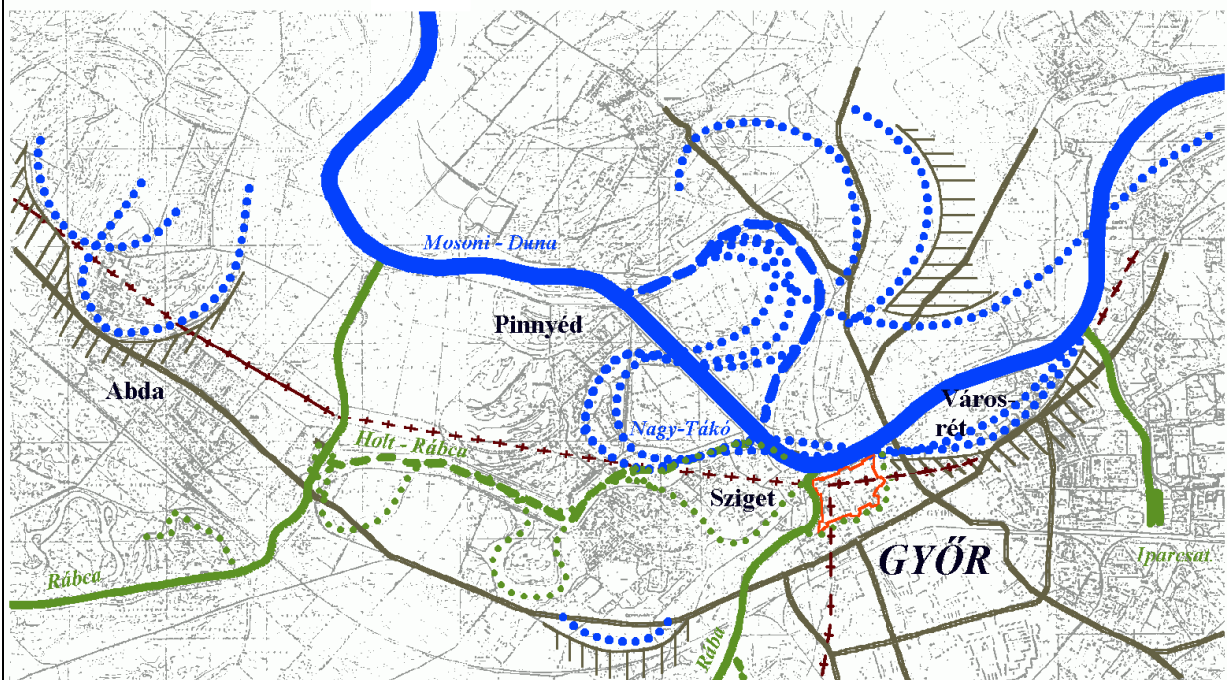
16. század (Hufnagel-metszet alapján)



17.-18. század



1880-as folyószabályozások után



1985-től napjainkig

7. ábra: Medervándorlási vizsgálat Győr térségében (a Mosoni-Dunát kézzel kiemeltük, a római utakat a jelenkort ábrázoló részletes térképre is rávezettük)

A medervándorlási ábrásorban a Győr és környéke jelenlegi vízrajzát ábrázoló vázlaton látható a folyó markáns püspök-erdei átvágása, amely 1985-re készült el.

Időben visszafelé haladva a 17-18. századra tehető a Mosoni-Dunán az ún. Nagy-Tákó mederkanyarulat természetes levágódása – helyét a Püspök erdőben ma is mélyvonulat őrzi. Ugyancsak a 17-18. században iszapolódhathott fel a mai belvárostól keletre a Rába-gyár területére eső markáns medervonulat, amely folyamatot a szemétfeltöltés is erősítette. Az egykori medervonalat a belvíz-levezető Városréti árok sokáig őrizte és az 1-2 m-es tereplépcső ma is megmutatja.

A középkori mederállapotokat a Győrt 1566-ban ábrázoló Hufnagel-metszet (6. ábra) alapján lehet feltérképezni. A Hufnagel-metszet bal felső sarkában még a Mosoni-Duna induló főágaként érzékelhető a mai Nagy-Tákó kanyarulata, amely a jóval keskenyebb Rábca-folyó ellenirányú kanyarulatával már egymásba metsződött, elmosva a köztük lévő földszorost. A metszet tanúsága szerint a középkorban a vártól keletre fekvő Városréti Mosoni-Duna ág még élővízként működött.

A folyómedrek római kori elhelyezkedésére a középkori állapotból következtettünk vissza. Feltételezhető, hogy a belvárostól keletre a római kori Mosoni-Duna is a délről tanúparttal hosszan kísért Városréti árok vonalában húzódott. A római korban a településmagtól nyugatra a Mosoni-Duna és a Rábca folyó ellenirányú kanyarulata még nem metsződött össze.

A bevezetőben említettük, hogy Arrabona feltehetően négyzet alakú római katonai tábora (castrum) a mai Káptalan-dombon létesült, délkeleti fala a mai Kovács Pál utca vonalában húzódott. A tábortól délkeletre kereskedő- és polgárváros (canabae) települt. A belvárosi ásatások során fellelt utca- és épületmaradványokból tudjuk, hogy a római kori polgárváros derékszögű hálós utcaszerkezete kb. 25 fokot zárt be a mai derékszögű hálós utcaszerkezettel. A szögeltérés okát ezideig nem tisztázták. *A medervándorlás-vizsgálatra alapozott véleményünk szerint a káptalan-dombi római táborból Ószőnybe (Brigetioba) induló limes-út iránya – ill. egész pontosan a tábortól a Városréti meder déli oldali magaspártjának ívéhez húzott érintő egyenese – határozhatta meg a derékszögű hálós római utcarendszer jellemző koordinátarendszerét.*

A római út kelet felől a Dunát végigkísérő magasparton érkezett Győrbe (Arrabonába), Innen az út főága a mérföldkövek számozása szerint Szombathely (Savaria) felé és azon túl Rómába vezetett, a másik út pedig áthaladt a Rába-torkolati víziátkelőn, majd a Mosoni-Duna és a Hanság-mocsár közötti alacsony homokdűne-sort követve Deutschaltenburgba (Carnuntumba) vezetett. – A limes-út egy darabja a Győr melletti Abda térségében a szántásban jól érzékelhető, sőt, légifelvételekről ma is egyértelműen feltérképezhető (5. ábra). Győr közelében azonban a római útnak nyoma veszik. *A medervándorlás-vizsgálatra alapozott véleményünk szerint a mai Pinnyéd és Győrsziget között a római utat hordozó egykori földszoros a Rábca és Mosoni-Duna ellenirányú kanyarolatainak közeledése, majd*

egymásba metsződése miatt elmosódott (lásd: Hufnagel-metszet), ezért nem sikerülhetett az eddigi kutatások során az út nyomára bukkanni.

A bemutatott módszerek jelentősége

Történeti települések vizsgálatánál a befogadó táji környezet topográfiája – pl. a domborzat, a felszíni vizek, az erdősültség mértéke – nem tekinthető állandónak, mert az idő folyamán jelentősen változik.

Történeti települések kutatásánál korábban megválaszolatlan kérdésekre adhat választ a környékbeli folyóvizek *történelmi léptékű medervándorlásának vizsgálata*, amely helyszíni bejárások, rétegvonalas térképek, korábbi település-ábrázolások és leírások alapján végezhető el.

Hasonló jelentőségű a történeti *települések domborzata és a településszerkezet közötti összefüggés elemzése*. A belterületi domborzatot a sűrű beépítés miatt a helyszínen nem lehet úgy összefüggéseiben látni és tudományosan értékelni, mint egy külterületi táj domborzatát. Több település történeti vizsgálata alapján úgy véljük, hogy a műszaki jellegű településtudomány részét is képező történeti településszerkezeti vizsgálatoknál a *településdomborzat részletes térképi elemzése* jelentős új eredményeket hozhat.

A mérnökiileg átformált történeti településeken a korábban volt településszerkezet kimutatását jelentősen elősegíthetik a szabályozás utáni utcarendszerben helyenként fellelhető *szabálytalan út- és térmaradványok*, emellett a telekrendszer belső helyzetű, kevésbé háborított ún. *tanú-telekhatárai*.

A vázolt módszereket az értékmegőrzést előtérbe helyező korunkban bármely nőtt település fejlődésének történeti oktatása, valamint a *szerkezeti rendszerének továbbfejlesztése kapcsán is alkalmazni ajánljuk*. Részben azért, hogy a fellelt történeti jelentőségű alakzatokat a *rendezési tervek készítése során* lehetőleg megtartsuk, de azért is, hogy a történelemből tanulva értő módon változtassuk meg vagy bővítsük településeink szerkezetét – ha a változtatás elkerülhetetlennek látszik.

Megjegyezzük még, hogy a dunántúli településeknél a Győrihez hasonló vizsgálatokat a változatos topográfia mellett időszerűvé teszi az is, hogy a dunántúli településeket az alföldiekhez képest eddig szerényebb mértékben kutatták.

IRODALOM:

- [1] BORBÍRÓ Virgil-VALLÓ István: *Győr Városépítéstörténete*
Budapest, 1956
- [2] FITZ Jenő: *Pannonok évszázada*
Budapest, 1982
- [3] GRANASZTÓI György: Az alaprajzkutatás feladatai Győr középkori történetével kapcsolatban
In: *Arrabona* 6., pp. 41-49, Győr, 1964
- [4] LENGYEL Alfréd: *Mozaikok Győr történetéből*
Győr, 1983
- [5] PÁJER Imre: *Rábaköz népének védekezése az áradások ellen (1870-1889)*
Csorna, 1990
- [6] SOMFAI Attila: Győr vízpartjai,
Értékmentő, 1998/4. szám, pp. 5-7.
- [7] WINKLER Gábor: *Győr*
Budapest, 1996
- [8] WINKLER Gábor: *Megújuló Győr*
Budapest, 1988
- [9] WINKLER Gábor-KURCSICS László: *Győr 1539-1939*
Győr, 1998
- [10] WINKLER Gábor: Győr városszerkezetének történeti jellegzetességei
In: *Művészettörténet, Műemlékvédelem*, Bp., 1998, pp. 531-544.

ÁBRAJEGYZÉK:

- 1. ábra: Az ősi táj vázlata Győr környékén.
Az „ősi táj” c. ábrát (In: [1], p.19) kis mértékben kiegészítette Somfai Attila
- 2. ábra: A jelenlegi digitális várostérkép ráfedése a középkori vár Póder János-féle 1757. évi rekonstruált térképére.
A „Győr térképe a XVIII. század derekáról” c. ábra (In: [1], p.224) felhasználásával készítette Somfai Attila
- 3. ábra: Szoros összefüggés a Winkler Gábor által középkorinak feltételezett utcahálózat, és a mai domborzat között. Piros szín: belső helyzetű tanú-telekhatárok.
A „Győr térképe a feltételezett középkori utcarendszer kiemelésével” c. ábra (In: [10], p.536) felhasználásával készítette Somfai Attila
- 4. ábra: a kora középkori váralja külkapcsolatai, valószínűsített utjai és elképzelhető útjai.
Készítette Somfai Attila
- 5. ábra: A római út maradványa Abda és Öttevény között. A Győri Vízügyi Igazgatóság légifelvétele, 1982
- 6. ábra: Győr és környéke 1566-ban (Hufnagel-metszet). (In: [9], p.21)
- 7. ábra: Medervándorlási vizsgálat Győr térségében. Készítette Somfai Attila.

Summary

Role of Relief and Waterbed Drifts in the Formation of the Settlement Structure of Győr in the Roman and the Middle Ages

By

Dipl. Ing. Attila SOMFAI (architect, lecturer)

The author deals with investigations of historical Hungarian settlements, mainly on the Transdanubian part of Hungary. In this article an analysis is given about the development of the settlement structure of the inner town of Győr, from the Roman age up to the modern times. Interrelations are found among the early middle-age settlement structure and parcel system of Győr detectable only in traces in our times, as well as the relief of today. Through the analysis of the historical scale drifts of riverbeds, an explanation is given for the dissimilarity of the settlement structure in the Roman Age, and for the alignment of country roads going out of the settlement being quite different than those in later hundreds of years.

With the help of an example given, attention is called for certain new methods that can yield in new results in the investigation of historical settlements, as follows:

1. In case of investigations of historical settlements, topography of the landscape surrounding the area – e.g. relief, surface waters, ratio of forest plantation – can not be considered constant in great distance of time but only as media being in dynamic changes. Previously unacknowledged questions emerging during the research of historical settlements can therefore be answered with **historical scale investigations of waterbed drifts of the surrounding rivers** that can be made on the basis of going-overs-on-the-spot, contour maps or older imageries and descriptions of the settlements concerned.
2. Of similar significance is the analysis of **the correlation between relief and settlement structure** in case of historical settlements. Relief of an inner area can easily be misinterpreted during the inspection of the spot owing to the dense building-up. On the basis of historical considerations of some settlements, the author is of the opinion that important new results can be achieved at investigations of historical settlement structures - which compose also a part of settlement science having technical character - **through detailed map analysis of settlement relief**.
3. In historical settlements with engineering reconstructed structure, determination of former settlement structure can considerable be supported by **irregular remains of streets and squares** to be sometimes found in the road system after regularization, and even the so-called

“witness lines of parcel boundaries” being situated at an inner and hence less disturbed position of the parcel system.

The methods described are **highly proposed for application** in connection with pragmatism of historical development of any expanded settlement in our modern times trying to keep value conservation in the foreground, as well as in consideration of **further development of a settlement structure system**. Reasons lie partly in possible preservation of formations with historical significance found, but on the other side, in order to change or improve the structure of our settlements in such a way that reflects our understanding of history even in case an appreciative change seems to be inevitable.