

Vízparti terek átalakulásának néhány jellegzetessége a középkori városokban francia, német és magyar példák alapján

A folyó városaink díszé, eleganciájának egyik látványos eleme. Tér, levegő, kapcsolat a külvilággal: a vízközelség számos olyan lehetőséget ad, amely a városi élet minőségét és vonzerejét érezhetően növeli. A vízpart jelenti ma is az egyik olyan városi szegmenst, amely képes az ott élőket hétköznapi szinten kivezetni a koncentráltabb városi közegből egy természetközelibb, egyúttal nyitottabb, szellemi és fizikai átlényegülésre alkalmasabb térbe. Mindez természetesen igaz a régebbi korokra is. Látnunk kell ugyanakkor, hogy minden európai városnak – saját adottságai mentén – meg kellett küzdenie azért, hogy a folyót szervesen be tudja építeni a városszövetbe. Jelen írásban e fejlődés egy fontos szakaszát igyekszünk megvilágítani: a város folyópartra lépésének időszakát, amely számos európai városban a középkorban gyökerezik, és leginkább a 12–14. századi periódust jelenti.

Bármennyire is közhelyszerű lenne a gondolat, a középkorban mégsem volt magától értetődő város és folyó egymásrautaltsága. Túl azon a nyilvánvaló tényen, hogy a folyó a város számára közlekedési és gazdasági kapcsolatot, ezáltal árutömeget, élelmiszert, építőanyagot jelentett, a városlakók sokszor nem értékelték nagyra a folyó adta lehetőségeket. Sőt a szabályozatlan vizek és a természet szeszélyei miatt bekövetkezett számos pusztító áradás miatt a vízpart használata és beépítettsége igen korlátozott maradt. Sok esetben bizalmatlanságot és félelmet keltett a hirtelen megjelenő víz vagy épp az annak eltűnése nyomán visszamaradt hordaléktömeg, a pangó vizek, a szúnyog- és rovaráradat, amely akár komolyabb járványok kiindulópontja is lehetett.

Ez a helyzet a középkor derekától, leginkább a 12. századtól kezdett érdemben megváltozni a Nyugaton is tapasztalható lassú, de egyenletes demográfiai és gazdasági növekedésnek köszönhetően. Ez pedig nem pusztán egy urbanizációs lökést jelentett, hanem a városok arculata és belső funkcionális rendje is átalakult. Ebben az átalakulásban az egyik legjelentősebb tényező a városerődítések újbóli megjelenése volt. A korábbi időszakokból (római vagy kora középkori) megmaradt városfalak egyre kevésbé jelentettek elegendő védelmet a növekvő városi lakosság számára. A középkori Nyugat egyik legnagyobb városa, Párizs a 12–13. század fordulóján II. Fülöp kezdeményezésére építette meg új városfalát, amely azt követően évszázadokig meghatározta a városi élet kereteit.¹ Ebben a védelmi rendszerben már jól láthatóan számítottak a folyópartokra, beépítve azokat a mindkét partot körbeölelő városfalak közé. Ugyanekkor a város a 12. század végén kiemelt védelmet kapott a folyópartra épített Louvre felől is, amely másfél évszázad

¹ BOUSSARD 1997: 319–327, 379–381.

múlva (1370-es évek) kiegészült a város és a keleti folyószakasz közelébe épített Bastille erődjével. Ezzel Párizs egy hatalmas beépíthető területet nyert, ami ráadásul a folyami bejáratoknál mindkét oldal felől védett volt. A korban ugyanakkor még merészségnek számító döntés, hogy a város erősítése mindkét parton nagyjából ugyanakkora területet vett körbe, szükségtelenné tette magának a teljes folyami partszakasznak az erősítését, ami más esetekben sokszor feleslegesen zárta el a partoktól a városiakat. Párizs esete azért is figyelemreméltó, mert a középkori hatalmi pólusok, a királyi rezidencia, püspöki palota és a káptalani épületek, a Notre-Dame-székesegyház, majd később a városháza is vagy egy szigeten (Cité), vagy közvetlenül vízközelben, gyakorlatilag a folyamtérben helyezkedett el. Ezt a „luxust” kevés város engedhette meg magának, és Párizs esetében is inkább a történeti és topográfiai előzmények határozták meg a hatalmi központok helyét. Tegyük hozzá, ez csak tovább gyorsította azt a folyamatot, hogy a várost a folyó mindkét oldalán erősíteni kell.

A korszak másik nagy városfalépítése Franciaországban a Loire-vidéki (de nem Loire parti) Angers-ban zajlott le a 13. század közepén, azaz Párizs után néhány évtizeddel. Itt is olyan városfal épült, amely mindkét partot érintette, megteremtve ezzel egy városba integrált kettős partvonalat (*double waterfront city*), ám a hatalmi központok magaslaton maradtak, így a gróf és a püspök közül egyiknek sem jutott eszébe a folyópart közelébe terjeszkedni.²

Tegyük hozzá, hogy a kettős partvonalú városok a középkorban leginkább kis vagy közepes méretű folyók mentén tudtak kialakulni. Nagyobb folyók, így a Rajna vagy a Duna esetében az egymással szemközti partok egy városként való működése is nehezebben szerveződött, és nem is volt lehetőség olyan hatékony védelem megépítésére, amely mindkét oldalt egyaránt védelmezni tudta. A nagyobb folyamok esetében a „település-egyesítés” másik problémája a jogi nehézségekből és a birtokrendszer különbözőségéből is fakadt.³ A Rajna és a Duna számos ponton tartomány- és birtokhatár is, ezeket a törésvonalakat egyes városok hosszú ideig nem tudták megszüntetni.

Mindez természetesen nem jelentette azt, hogy egyes esetekben ne jutottak volna el a fúzió bizonyos szintjéig. Érdekes módon ezt a Duna magyarországi szakaszán több helyütt is érzékelhetjük. Buda kitűnő példája annak, hogy a városi erősítés a várhegy felől a folyópartig megépült egy pótlólagos védelmi rendszer segítségével, de természetesen fel sem merült a szemben lévő partok beolvasztása a városba. Ugyanakkor Pest és a tőle északra és délre elhelyezkedő kistelepülések (északra: Újbécs, Jenő; délre: Erzsébetfalva) megmaradtak élénk kereskedelmű, népes központoknak, biztosítva ezzel egy állandó mozgást és árucserét a két part között.⁴ Szerényebb méreteken, de hasonló folyamat zajlott le Visegrád esetében is. Jól ismert, hogy itt az Anjou-kor elején, az 1320-as években állandó királyi rezidencia jött létre, a vele szemben, a Duna másik oldalán elhelyezkedő Nagymaros pedig egy, a palotát és környezetét ellátó településrészként is értelmezhető

² GÁLFFY 2013: 79–88.

³ SUTTOR 1999.

⁴ GYÖRFFY 1997: 155–157.

„testvérváros” lett.⁵ Fontos kiemelnünk ugyanakkor, hogy ezekben az esetekben a folyó, ekkor még pusztán fizikai kiterjedésénél fogva is, meghiúsította a város átkerítését a szemben lévő partokra. Ennek pedig egyik lényeges oka volt, hogy ezek a városok nem tudtak egységes védelmet biztosítani, záróláncok használatától eltekintve a partszakaszok is nyitottabbak maradtak. A másik probléma abból adódott, hogy a folyó felől is védeni kellett a várost, ezáltal annak kapcsolata a vízzel körülményes maradt. Jó példa erre a szeszélyes vízhozamú Loire mentén Tours esete,⁶ de a hozzánk közelebbi Bécs példája is erről tanúskodik. Bécs esetében a város a Duna-parthoz közel épült ki, de itt a Duna egyik (mesterségesen életben tartott) ágát kell értenünk. Ám még ez is fallal volt elválasztva a várostól, nem beszélve a nagy Duna-ágokról. Ezek a területek, amelyek a mai Bécs huszadik és részben második kerületét jelentik, szinte teljesen beépítetlen területek voltak a középkorban, és leginkább a város védelmét kiegészítő katonai létesítmények és gyülekezőhelyek (Tabor, Werd) határozták meg funkcióját.⁷ Az akkor még szabályozatlan, több ágra szakadt Duna csupán ennek a széles területnek az északi oldalán helyezkedett el. Mindez összességében alaposan megnehezítette Bécs ostromát észak felől, ahogy azt a Hunyadi Mátyás-féle vagy épp a török kísérletek kapcsán is láthattuk. A város ostroma leginkább a folyó mellőzésével volt kivitelezhető – a Duna felől egyedül Mátyásnak sikerült, de tegyük hozzá, neki is hosszú időbe telt.⁸ Ez a természet adta védettség kétségtelen előny volt, viszont távol is tartotta a várost a vízpartoktól. Hasonló körülményekkel találkozunk a Rajna menti Strassburg esetében is, ahol a város a Rajna kisebb ágait beépítette ugyan a védelmi rendszerébe, sőt magába a városba is, ám a főágtól távolabb maradt.

A nagyobb folyam-, illetve az egyparti városok másik hátránya az épített átkelőhelyek hiányából adódott. Ami a dunai példákat illeti, Bécs csupán a kisebb ágon tudott hidat működtetni, kicsivel lejjebb Pozsony ugyan nekirugaskodott egy nagyobb híd megépítésének az 1270-es években, de ekkor egyértelműen katonai céllal, egy állandóan használható híd megépítése még hosszú ideig nem valósult meg.⁹ Ettől a ponttól lejjebb Magyarországon pedig nem létezett híd a Dunán, ahogy ez egyébként Európában számos helyütt igaz a folyami alsó szakaszokon.

Az a tény, hogy a középkor embere nehezen tudott hidakat létesíteni, nem feltétlenül technikai hiányosságokról tanúskodik. Korábbi tanulmányomban a Loire-vidékre vonatkozóan igyekeztem kimutatni, hogy egy híd működtetése csak akkor volt igazán jóvédelmező, ha mellette a rév is a helyi birtokos kezében volt.¹⁰ Ellenkező esetben a felek ellenérdekeltek voltak, és sokszor évtizedekig akadályozhatták egymást és ezzel a várost

⁵ MÉSZÁROS 2009: 55–56, 81–86.

⁶ CHEVALIER 1975: 49. A középkori Francia Királyság és a Német-római Császárság határfolyója, a Rhône esetében pedig lásd ROSSIAUD 2007: 172–174.

⁷ GÁLFFY 2014: 119, 135, 147.

⁸ Mátyás bécsi hadjáratát egyértelműen a Duna felőli támadásra építette. Hosszú hónapokon át tartotta elvágva a várost az utánpótlástól. 1484–1485 telén a befagyott folyón, illetve azt követve fokozatosan szerezte meg a környező dunai területeket. Végül 1485 nyarán bevonult Bécsbe. OPLL-PERGER 1993: 64–65, 72–76, 84–85, 89. Mátyás Bécs alatti mozgására lásd HORVÁTH 2011: 115–120.

⁹ OPLL 1993: 113. Lásd még: STIEBEROVÁ 1993.

¹⁰ GÁLFFY 2001.

a vízpartok használatában. Spontán, városi hídépítések ezért a korszakban nehezen képzelhetők el, ugyanis számos érdeket sérthettek. Nem beszélve arról a tényről, hogy a korabeli hidak sűrű támaszrendszerükből fakadóan magát a folyami hajózást is akadályozhatták. Egy-egy átkelő működtetése vagy híd megépítése tehát nemcsak hogy szélesebb társadalmi konszenzust igényelt, de általában a politikai elit (grófok, hercegek, uralkodók) kezdeményezése vagy támogatása is szükséges volt.

A híd a középkorban a vízpartok urbanizációjának elengedhetetlen eszköze volt. Ez ma már kissé furcsának tűnik, hisz a folyami hidakat alapvetően közlekedésre használjuk, és távolinak tűnnek azok a korszakok, amikor a hidak egészen összetett városi szerepkört tölthettek be. Manapság csupán turistalátványosságok a történelmi városnegyedekben azok a hidak,¹¹ amelyeken házak is épültek, holott a középkori városok leginkább ezeket az építményekkel zsúfolt átkelőket ismerték. Lakóházak, üzletek, műhelyek, kápolnák sora található a középkor derekán megjelent városi hidakon. Mindezt tovább bonyolította a malmok és halászhelyek jelenléte.¹² Az utóbbiak általában egy-egy ívhez kötődtek és számos bérlő vagy városi egyházi intézmény használatában álltak. A malmok kérdése bonyolultabb volt: a gazdasági infrastruktúra értékes részét képezték, és sok fajtájuk létezett.¹³ Hangsúlyoznunk kell, hogy a malmok építését és használatát a középkori városokban nem erőltették a nagyobb folyókon (hacsak a vízingadozást könnyebben követni képes hajómalmokat nem említjük) és törekenyebb konstrukciókon (fahidakon), inkább kisebb vizekre, patakokra, csatornarendszert képező, mesterséges vízlépcsőkre építve működtették. Ez jól látszik Buda és Bécs esetében is. Utóbbinál a városi malmok egészen távol is megtalálhatók voltak a bonyolult Duna-ágaknak köszönhetően. Mindezek mellett ugyanakkor városi környezetben vagy annak szomszédságában is megtalálhatók voltak a malmok, bizonyos esetekben önálló malomhidakra építve, hozzájuk rendelt vízterelő gátak kíséretében. Ez utóbbiak heves konfliktusokra is lehetőséget adtak azáltal, hogy a partoktól vizet vonhattak el, vagy épp ellenkezőleg, nehezen kivédhető áradásokat okoztak. Ennélfogva a partok mentén élő városlakók, iparosok, kertészetek, egyéb birtokosok egyre többször kerültek szembe a malmok tulajdonosaival vagy bérlőivel.¹⁴

Visszatérve röviden a hídjainkhoz, a fentebb említett tevékenységeken túl üzletek, sőt piacok is megtalálhatók voltak rajtuk. A Loire-völgyi Angers hetipiacot is tartott a Maine-hídon, a párizsi kishíd élénk forgalma a Notre-Dame előtti zónába hozta be a látogatót, de előkelő mesterségek, így ötvösök, pénzverde is a hídhöz települtek. A híd továbbá a vámszedést is könnyebbé tette, ami együtt járt a pénzváltók jelenlétével. München esetében ismert, hogy a híd (Isar), illetve maga az itt szedett vám a középkori város létét garantálta.¹⁵

Azokban a szerencsés esetekben, amikor egy folyó mindkét partja a fallal körülvett város része lett, új lehetőségek adódtak. A város alatti áthaladás teljesen ellenőrizhetővé vált, a vámok, illetékek behajtása lényegében akadálytalan volt, ezáltal a korszakra

¹¹ Például Narbonne-ban a Pont des Marchands, Erfurtban a Kramerbrücke, Lincolnban a High Bridge stb.

¹² Németországi példákra lásd MASCHKE 1978: 35–37.

¹³ SZENDE 2017; VAJDA 2012; VADAS 2021.

¹⁴ GÁLFFY 2011: 41–42.

¹⁵ MASCHKE 1978: 19.

jellemző, időben elnyújtott növekedés mentén az áruszállítás is szabályozottabb lett. A középkorban tehát a híd – különösképpen városi környezetben – egy igen összetett rendeltetésű eleme volt a városszövetnek, ami a legkülönbözőbb tevékenységeket is képes volt akár tartósan is magához rendelni. Ezáltal a hidak váltak a városi élet és kommunikáció legaktívabb helyeivé, a templomok és piacterek mellett – velük sokszor egyenértékűen – a harmadik fontos találkozási pontot képezve az érett középkor városaiban. Mindehhez szükséges volt egyfajta fejlettségi szint, demográfiai és gazdasági erő, amit szerencsés esetben – antik előzmények után – az európai városok leginkább a 12–13. századtól tudtak csak felmutatni.

Fontos ugyanakkor látnunk, hogy nagyobb folyam esetében híd és városi védelem hiányában sem volt teljesen elvágha a város a folyótól, révek vagy rövidebb ideig működő ideiglenes hidak Pozsony és Buda esetében is működtek, illetve mindkét esetben tapasztalható, hogy a várossal szemközt elhelyezkedő partokon is megjelent egy kezdetlegesebb városmag. Ugyanez még fokozottabban érezhető a Rajnára nyugati oldalon valóban ráépült Köln esetében.¹⁶ Ennél is fontosabb, hogy magán a város felőli oldalon a városfalak és a folyó közé szorítva a városlakók megpróbálták a 12–13. századtól a rendelkezésükre álló szűkös teret legalább a gazdasági funkciók egy részének biztosítani. Így nem pusztán hajósok kikötőire számíthatunk itt, hanem idővel nagyobb raktárakra, mészárszékekre, sőt adott esetben piacokra is. Dunai viszonylatban az is jól érzékelhető, hogy ezek a vízi úton jobban megközelíthető zónák egy nagyobb dunai gazdasági-kereskedelmi térbe illeszkedtek.¹⁷

A partok közelébe csoportosuló gazdasági tevékenységeknek alapvetően kedvezett a nagyobb tér, az olcsóbb telkek adta lehetőségek, amelyek a helyhiánnyal küszködő belső (*intra muros*) zónákban egyre nehezebben voltak elképzelhetők. Ennek kapcsán tehát beszélhetünk egy, a folyótól részben független spontán expanzióról is. Más kérdés, hogy a folyó másodlagos térnövelő szerepe miatt (azzal, hogy az áruk egy részét azonnal tovább tudta vinni) a lerakatok számára különleges vonzerővel bírt.

Tévednénk ugyanakkor, ha a jelentősebb folyami városokat kizárólag egy-egy nagyobb folyóhoz rendelnénk. A nagyobb távolságú kereskedelmi és ellátásbéli kapcsolatokat ugyan kétségtelenül a nagy folyók jelentették, a vízparti igényeket és gazdasági szükségleteket mégis sokkal inkább a városok szélén átfutó kisebb vizek elégítették ki.¹⁸ Az is világos, hogy számos európai nagyváros a kis és nagyobb folyók találkozásánál született, és az azok hordozta előnyök összeadódásával váltak igazán jelentőssé. Bécs, Buda éppúgy ismerte a környező hegyekből érkező vizek nehezen pótolható előnyeit, mint ahogy Regensburg, Passau vagy a távolabbi Párizs, Nantes stb. Nem szabad tehát elfelejtenünk, hogy ideális esetben egy középkori város vízszükségletét minimum három helyről, kutakból, kis vizekből és nagyobb folyókból merítette.¹⁹ Tanulmányunkban most a legnagyobbal foglalkozunk, de nem szabad elhallgatnunk, hogy a kisebb vizek

¹⁶ OPLL 1999: 66–71.

¹⁷ CSENDES 1974; MILITZER 1993; PERGER 1993.

¹⁸ SCHMIED 1977: 335–338.

¹⁹ KUBINYI 1984.

(patakok) integrálása sem volt feltétlenül egyszerűbb a város számára. Ha nem is kellett révszolgálatral és költségesebb hidakkal bajlódni, az itteni tevékenységek, úgymint kemefestés, börművesek, malomipar, a középkor derekától mindenképp külön szabályozást igényeltek. Ezek hiányában a kis vizek gyakran elhanyagolt, sokak által került zónákat alkottak, amiket a népnyelv is sajátosan kezelte.

A használaton kívüli területek urbanizációjának sajátos útját jelentette a középkorban az egyházi intézmények térfoglalása. E tekintetben ugyanakkor azt állapíthatjuk meg, hogy bár számos új egyházi közösség jelent meg egy-egy városban, ezek egyike sem mutatott kitüntetett érdeklődést a folyópartok felé. Talán ezért is érdekes a Nyulak szigeti domonkos apácák esete. A középkori Buda legjelentősebb hatalmi pólusa ugyanis, a királyi rezidenciát és udvart leszámítva, birtokai és jövedelmei révén épp a margitszigeti apácák kolostora volt. A kolostor pedig szokatlan módon a városon kívül, egy szigeten, tehát vízzel körülvett zónában helyezkedett el, természetesen mindenfajta erősítés nélkül. Mindez mutathat némi analógiát a fentebb említett párizsi esettel, azaz hogy a városban található hatalmi pólusok nem feltétlenül óvakodtak a vízpartoktól. Ugyanakkor Párizs esetében ez a római kor és a kora középkor összetett előzményeivel magyarázható, míg Buda kapcsán ilyenről nem beszélhetünk. Feltűnő az is, hogy a Nyulak szigeti apácák pozíciói épp akkor kezdtek el gyengülni (14. század második fele), amikor a városban megjelent az önkormányzat, majd kicsivel később (15. század elejétől) a tartós királyi központ is.²⁰

Ha az egyre szaporodó szerzetesközösségek nem is ragaszkodtak különösebben a rendezetlen és kiszámíthatatlan vízpartokhoz, két egyházi kötődésű, ám igazán épp a korszakunkban (12–14. század) megszülető középkori városi intézmény mégis hamar megtalálható volt ebben a zónában: az egyetemek és az ispotályok. Általánosságban a katedrálisok közelében kialakult székeskáptalani iskolák és a belőlük kifejlődő középkori egyetemek nagy területet foglaltak el a városszövetben. A kisebb egységekre bomló *studium generalék* hamar megtalálták a folyóhoz közel eső, értéktelenebb telkeket, jelenlétükkel ők voltak az egyik legaktívabb hasznosítói a vízparti zónáknak. Mindez Párizs esetében napjainkban is jól látszik, ám mára kevésbé ismert, hogy Anjou grófság központjában, Angers-ban, amely szintén a 13. században indult egyetemmel büszkélkedhet, ugyanúgy hamar a folyóparti negyedben (*Aquaria*) találjuk a diákokat és az egyetemi *magistereket*.²¹

A másik igen fontos városi újdonság az ispotályok megjelenése volt a középkor derekán. Ezek a karitatív intézmények a városok demográfiai megerősödésével jelentek meg, jellemzően a 12–13. századtól. Alapvetően összetett rendeltetésűek voltak, egyszerre működtek ápolási intézményként, idősotthonként, zarándokházként, és ritkább esetben gyógyításra is vállalkoztak. Az angers-i Hotel-Dieu alapvetően II. Henrik angol király, illetve anjoui gróf jóvoltából és adományaiból jött létre az anjoui *sénéchal* közreműködésével.²² A párizsi Hotel-Dieu helye és szerepe kicsivel később, IX. (Szent) Lajos

²⁰ A várossal való vitákhoz lásd PETRIK 2008. A felhévizi révhasztnálal kapcsán: KUBINYI 2009: 128–135.

²¹ VERGER 2018: 175–193; GÁLFFY 2011: 39.

²² GÁLFFY 2001.

adományai révén rögzült.²³ Feltűnő, hogy mindkettő folyóhoz közeli helyen található, ahogy számos későbbi városi ispotály is.²⁴ Ennek magyarázata a nyilvánvaló vízigényen felül abban rejlik, hogy a nyugat-európai városokban a 12. századra jobbra beállt egy olyan hatalmi és birtokegyensúly, amin radikálisan változtatni már alig lehetett. A világi és egyházi birtokok a városszövet összes lényegi pontját lefedték, így azok az intézmények, amelyek később érkeztek, vagy rajtuk keresztül (grófi, püspöki hatalom, fontosabb apátságok birtokai stb.) tudtak érvényesülni, vagy az addig szabadon hagyott, de értéktelen területekre költözéssel tudtak mégiscsak központi helyet találni maguknak. A folyópartok tálcán kínálták ezt a lehetőséget. Az ispotályok, amelyek különösen szoros kapcsolatot alakítottak ki a városi társadalommal, innentől kezdve gyakori jutalmazottjai voltak a lakosság (polgárok és egyéb városlakók) végrendeleteinek.²⁵ Ez pedig azt jelentette, hogy a megjelenésüket követő egy-másfél évszázadban pozícióikban lényegesen megerősödve, a középkorban a városi birtokháló utolsó nagy átrendezőivé váltak, komoly befolyást és hatalmat szerezve ezzel maguknak. Kezükben a folyópart nem vált ugyan azonnal virágzó városi paradicsommá, már csak azért sem, mert a középkori szokásoknak megfelelően az ispotályok maguk is sokszor fallal voltak körülvéve, a szomszédságukban letelepülő, hozzájuk kötődő népesség, illetve gondos birtokkezelésük azonban nagyban hozzájárult a városok vízparti kiteljesedéséhez.

Összegzőképp megállapíthatjuk, hogy a városfejlődésnek mindenütt különleges szegmense volt a vízpartok bevonása a városszövetbe és a városi térbe. Folyóparti városok esetében ez különösen óvatosan zajlott, és az ókori előzmények után évszázadokat kellett várni, míg egy-egy olyan folyó, mint a Loire, a Rajna vagy a Duna valóban a város része lett. Ebben a növekedésben fontos szerepet kaptak gazdasági szereplők, mészárosok, halászok, hajósok, de olyan intézmények is, mint az ispotályok vagy az egyetemek. Az európai városfejlődés a korszerűbb védelmi keretek – városfalak, városi erődök – biztosításával a 12. századtól eljutott oda, hogy ezeket a zónákat egyre inkább biztonságba tudta helyezni. Ha ehhez sikerült olyan konszenzust találni, hogy hidak építésével és fenntartásával össze lehetett kötni az egymással szemben található partokat és új, minden korábbinál összetettebb és élénkebb életet varázsolni a folyópartra, akkor a városi élet egy teljesen új keretet és lehetőségeket kapott már a 13–14. században. Hogy ezek után nagyobb változásokra még évszázadokat kellett várni, az már összetett problémakör, amelynek pusztán vázolója is meghaladja ennek az írásnak a kereteit. Annyi mindenesetre világos, hogy sok esetben épp a 12–14. századi struktúrák lebontása kellett a továbblépéshez, amihez szükséges volt a polgári világ megteremtése, amit jelképesen hangsúlyozhat a középkori falak elbontása és ezzel új közlekedési vonalak és térhasználat kialakítása. Mégis úgy látjuk, hogy számos európai városban a középkor derekán olyan

²³ COYECQUE 1891: 21. Az ispotály párizsi birtokainak késő középkori inventáriumát, bérlemények és zálogjövödelmek nélkül lásd COYECQUE 1891: 201–261.

²⁴ Fontos ugyanakkor itt is megjegyeznünk, hogy a folyamtól távolabb eső városi kisebb vizek és még inkább a meleg vizű források legalább olyan vonzók voltak. VÉGH 2006: 97, 102, 104.

²⁵ Lásd MAJROSSY–SZENDE 2008.

vízparti terjeszkedés, újszerűbben fogalmazva, *river turn* zajlott le, amely a mából visszatekintve kétségtelenül részeredménynek értékelhető, de az állandó apróbb változások ellenére hosszú időre alapvetően meghatározta a városról alkotott képet.

Felhasznált irodalom

- BOUSSARD, Jacques (1997): *Nouvelle histoire de Paris de la fin du siècle de 885–886 à la mort de Philippe Auguste*. Paris: Hachette.
- CHEVALIER, Bernard (1975): *La ville de Tours et la société tourangelle (1356–1520) I*. Lille: SRT.
- COYECQUE, Ernest (1891): *L'Hotel-Dieu de Paris. Histoire et documents (1316–1552) I–II*. Paris: Honoré Champion.
- CSENDES, Peter (1974): Die Donaustädte von Passau bis Pressburg im 15. Jahrhundert. In RAUSCH, Wilhelm (szerk.): *Die Stadt am Ausgang des Mittelalters*. Linz: Österreichischer Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung, 95–106.
- GÁLFFY László (2001): Egy átkelőhely a Loire-on a 13. században. Les Ponts de Cé. In WEISZ Boglárka – BALOGH László – SZARKA József (szerk.): *Tanulmányok a középkorról*. Szeged: Szegedi Középkorász Műhely, 55–66.
- GÁLFFY László (2002): Egy ispotály működésének a kezdetei a 12–13. századi Angers-ban. *Acta Universitatis Szegediensis, Acta Historica*, 112. 3–17.
- GÁLFFY László (2011): Folyó és város a Loire-vidéken (XI. század vége – XIV. század közepe). *Aetas*, 26(3), 27–49.
- GYÖRFFY György (1997): *Pest-Buda kialakulása. Budapest története a Honfoglalástól az Árpád-kor végi székesvárossá alakulásáig*. Budapest: Akadémiai.
- HORVÁTH Richárd (2011): *Itineraria regis Matthiae Corvini et reginae Beatricis de Aragonia (1458–[1476]–1490)*. Budapest: MTA Történettudományi Intézete.
- KUBINYI András (1984): Városi vízellátási problémák a középkori Magyarországon. *Történelmi Szemle*, 27(4), 636–643.
- KUBINYI András (2009): Budafelhévíz topográfiája és gazdasági fejlődése. In KUBINYI András: *Tanulmányok Budapest középkori történetéről I*. Budapest: Budapest Főváros Levéltára, 115–182.
- MAJOROSSY, Judit – SZENDE, Katalin (2008): Hospitals in Medieval and Early Modern Hungary. In SCHEUTZ, Martin et al. (szerk.): *Europäisches Spitalwesen. Institutionelle Fürsorge im Mittelalter und Früher Neuzeit*. München–Wien: Oldenbourg Verlag, 409–454. Online: <https://doi.org/10.7767/boehlau.9783205160885.409>
- MASCHKE, Erich (1978): Die Brücke im Mittelalter. In MASCHKE, Erich – SYDOW, Jürgen (szerk.): *Die Stadt am Fluss*. Sigmaringen: Jan Thorbecke Verlag, 9–39.
- MESQUI, Jean (1985): Les „oeuvres du pont” au Moyen Age. In *Les Routes du Sud de la France de l'antiquité à l'époque contemporaine. Actes du colloque tenu dans le cadre du 110ème congrès national des sociétés savantes de Montpellier*. Paris: C.T.H.S., 231–243.
- MÉSZÁROS Orsolya (2009): *A késő középkori Visegrád város története és helyrajza*. Visegrád: MNM Mátyás Király Múzeum.
- MILITZER, Klaus (1993): Kölner Kaufleute in Pressburg und im Donauraum im 14. und 15. Jahrhundert. In MARSINA, Richard (szerk.): *Städte im Donauraum. Sammelband der Beiträge aus dem Symposium in Smolenice 30.9.–3.10. 1991 Bratislava–Pressburg 1291–1991*. Bratislava: Slovenská historická spoločnosť, 121–134.

- OPPL, Ferdinand (1993): Pressburg und Wien im Mittelalter – Unterschiede, Parallele und Begegnungen. In MARSINA, Richard (szerk.): *Städte im Donauraum. Sammelband der Beiträge aus dem Symposion in Smolenice 30.9.–3.10. 1991 Bratislava–Pressburg 1291–1991*. Bratislava: Slovenská historická spoločnosť, 97–120.
- OPPL, Ferdinand (1999): Wien – nach Köln eine der bedeutensten Städte des Regnum Theutonicorum. Eine Städtevergleich. In JANSSEN, Wilhelm – WENSKY, Margret (szerk.): *Mitteuropäisches Städtewesen in Mittelalter und Frühzeit. Edith Ennen gewidmet*. Köln–Wien: Böhlen Verlag, 63–89.
- OPPL, Ferdinand – Richard PERGER (1993): *Kaiser Friedrich III. und die Wiener (1483–1485). Briefe und Ereignisse während der Belagerung Wiens durch König Matthias Corvinus von Ungarn*. Wien: Franz Deuticke.
- PERGER, Richard (1993): Beziehungen zwischen Pressburger und Wiener Bürgerfamilien im Mittelalter. In MARSINA, Richard (szerk.): *Städte im Donauraum. Sammelband der Beiträge aus dem Symposion in Smolenice 30.9.–3.10. 1991 Bratislava–Pressburg 1291–1991*. Bratislava: Slovenská historická spoločnosť, 63–80.
- PETRIK Iván (2008): A Nyulak szigeti apácamonostor vámkonfliktusai Budával és Pesttel. *Urbs. Magyar várostörténeti évkönyv*, (3), 227–248.
- ROSSIAUD, Jacques (2007): *Le Rhône au Moyen Age*. Paris: Aubier.
- SCHMIED, Peter (1977): *Regensburg Stadt der Könige und Herzöge im Mittelalter*. Kallmünz: Lassleben Verlag.
- STIEBEROVÁ, Mária (1993): Die Siedlungsentwicklung der Stadt Bratislava bis Ende des 13. Jahrhunderts. In MARSINA, Richard (szerk.): *Städte im Donauraum. Sammelband der Beiträge aus dem Symposion in Smolenice 30.9.–3.10. 1991 Bratislava–Pressburg 1291–1991*. Bratislava: Slovenská historická spoločnosť, 81–89.
- SUTOR, Marc (2010): Le rôle d'un fleuve comme limite ou frontière au Moyen Âge. La Meuse de Sedan à Maastricht. *Le Moyen Age*, 116(2), 335–366. Online: <https://doi.org/10.3917/rma.162.0335>
- SZENDE, Katalin (2010): Stadt und Naturlandschaft im ungarischen Donauraum des Mittelalters. In OPPL, Ferdinand – SONNLECHNER, Christoph (szerk.): *Europäische Städte im Mittelalter*. Wien: Studien Verlag, 365–397.
- SZENDE Katalin (2017): Malmok a városban. Az energiatermelés topográfiája négy városban az iparosodás előtt. In BENKŐ Elek – KOVÁCS Gyöngyi – OROSZ Krisztina (szerk.): *Mesterségek és műhelyek a középkori és kora újkori Magyarországon. Tanulmányok Holl Imre emlékére*. Budapest: MTA, 485–506.
- VADAS András (2021): Nagyvárosi kisvizek a középkorban. A zágrábi Medve-patak példája. In DEMETER Gábor et al. (szerk.): *Környezettörténet 3. Környezeti folyamatok a honfoglalástól napjainkig történeti és természettudományos források tükrében*. Budapest: Bölcsészettudományi Kutatóközpont, 227–241.
- VAJDA Tamás (2012): Árpád- és Anjou-kori malmaink tájalakító hatása. In PÉTERFY Bence et al. (szerk.): *Micae Mediaevales II*. Budapest: ELTE BTK Történelemtudományok Doktori Iskola, 59–75.
- VÉGH András (2006): *Buda város középkori helyrajza I–II*. Budapest: BTM.
- VERGER, Jacques (2018): L'université de Paris au Moyen Age (XIII^e–XIV^e siècle). In BOVE, Boris – GAUVARD, Claude (szerk.): *Le Paris du Moyen Age*. Paris: Belin, 175–193.