Szabó József János

A vámosatyai kőhíd

„Egy híd többet jelent kőnél és acélnál, kifejezi az emberiség alkotó törekvését, szoros kapcsolatokat hoz létre nemzetek közt, átvezeti az utakat, hogy megkönnyítse az emberek életét.”

Széchenyi István

Bevezető

A Beregi Hírek című hírportál oldalain olvasható Ésik Sándor írása a vámosatyai kőhídról. A ma ott élők körül-belül ennyit tudnak róla: *„A templom melletti kiszáradt holtágról megtudtam, hogy azon állott annak idején a vámos ház, ma is kőhíd a neve a rajta átvivő útnak. A mellette álló fűzfa ma már csak egy kőkorlátot borít árnyba, az pedig „történelmietlenül” fiatal a korábban látottakhoz képest. (...) Ködöböcz József hívta fel a figyelmemet a Kőhíd történetére. Ennél többet nem is nagyon tudott róla, ezért tehát magáról mesélt.”*[1]

Mikor írtam Vámosatya monográfiáját, a kőhídra vonatkozóan én sem találtam semmilyen forrást, ezért akkor azt a témát elengedtem, de azóta sem hagyott nyugodni az, hogyan is nézhetett ki, hogyan, miből, kik építették és mikor bontották le. A vámosatyai kőhíd emlékét ma már csak az egykori helyének a neve őrzi. Ezen kis írással megkísérlek emléket állítani ennek a kiemelkedő falusi építménynek azzal, hogy források híján következtetések segítségével járom körbe a híd építésének körülményeit.

Azt például tudjuk, hogy már évszázadokkal ezelőtt is voltak hidak Beregben, ahol a hídépítésnek régi hagyományai vannak. A hidak kezdetben fából készültek és egyszerű szerkezetek voltak. A fahidak anyaga nem időálló, így létezésükre csak írásos emlékekből, oklevelekből és más okiratokból lehet következtetni. A ma is álló legrégebbi hidak kőből, kisebb részben téglából épült boltozatok. A mai Bereget is egy híd köti össze a trianoni Magyarországgal, a Vásárosnaményi II. Rákóczi Ferenc Tisza-híd, amit ma a Bereg kapujának is neveznek.

Kevés olyan közúti hidunk van, amelynek hosszú időre visszanyúló történetét annyira ismernénk, s amelynek életében annyi viszontagság és változás volna, mint a vásárosnaményi Tisza-híd. Az ősi révhelyen az első fahidat 1836-ban emelték, az első állandó vashidat 1886-ban. A hidat facölöpökkel alapozták és annak tervezésébe számos hiba csúszott, ami miatt a hidat többször kellett javítani.

A híd építésekor két várost, Vásárosnaményt és Beregszászt kötött össze. A trianoni békediktátum a két várost elválasztotta és egyúttal a Tisza és az országhatár közé szorult 21 beregi község, köztük Vámosatya is. Ezen községek legfontosabb megközelítési útja a vásárosnaményi Tisza-hídon vezet. 1926-ban a hidat ünnepélyesen elnevezték II. Rákóczi Ferencről annak emlékére, hogy 1703- ban serege Esze Tamás vezetésével itt kelt át a Tiszán. A hidat kétszer is felrobbantották: 1919-ben és a második világháborúban.

[1] https://beregihirek.hu/visszaemlekezesek-a-beregrol-vamosatya/Kiss.Barnabas.html (Letöltve: 2022. 03. 06.)

A Tisza és az országhatár közé szorult Vámosatyának is voltak hídjai, bár ezekből ma már semmi sem látszik. Csak egy útszakasz neve utal arra, hol állhatott valaha a vámszedés helyét meghatározó híd. Érdekes, hogy az egykori fahidakról több információt is találunk a korabeli katonai térképeken, de az 1875-ben épült kőhídról szinte semmit nem tudunk, mindössze a 3. katonai felmérés térképén látszik a kőhíd térképjele a mai helyén. Arra vonatkozóan sem találtam megbízható forrást, hogy a híd 1875-ben épült volna. Mivel ez a dátum maradt meg a népi emlékezetben és az ekkor készült tanulmányok, dolgozatok is ezt erősítik, én is ebből indulok ki.

A hídépítés fejezetei

Járjuk körbe, mit tudunk a régi hidakról és hídépítésről. Kezdetben a fa és a kő volt a hídépítés kizárólagos anyaga. A kettő békésen megfért egymás mellett. Fahíd akkor épült, amikor a híd gyors felépítése volt a cél, amikor azonban a cél már a tartós, állandó jellegű és biztonságos, kevés fenntartási munkát igénylő közlekedés, előtérbe lép a kőhíd és előnyei mind műszaki, mind gazdasági tekintetben kifejezésre jutnak. A kőhíd nem kerül sokkal többe, mint a fahíd, viszont lényegesen tartósabb annál.

A magyar királyságban már a 13. században több híd szolgálta a közlekedést. Az átkelőhelyeket erősségek, várak védték. A várba hidakon lehetett bejutni, ezek fahidak, a kapuknál általában emelhető kialakításúak voltak. Az ország török megszállása után a révek és hidak, valamint az erősségek jelentősége megnőtt. Ahol korábban nem volt vár, ott templomok, kolostorok köré építettek falakat, alakítottak ki vizesárkokat, s ezzel együtt építettek hidakat.

Fahidak már a legkorábbi időktől kezdve voltak, nem is kis számban az országban. A török kiűzése után az elnéptelenedett lakott helyek újra települtek, pótolták az elmaradt vízrendezési, útfenntartási munkákat, s új utak: töltések, hidak is épültek. Ezt bizonyítják az 1784-ben készült katonai felmérés térképszelvényei.

Soká tartott, amíg a hadseregek vonulásai és csatározásai nyomán az elpusztított országrésznek sikerült talpra állnia s annyira fejlődnie, hogy utak és az utakon hidak épültek. Hidakra annak előtte is, mindenkor szükség volt. Ezek a régi átkelők azonban - különösen a katonai célúak - nem voltak állandó jellegűek, hanem fából épültek és egyszeri vagy néhányszori használat után többnyire megsemmisültek, amidőn rombolásukhoz vagy felégetésükhöz nagyobb érdekek fűződtek, mint fenntartásukhoz.

Boltozott kő-, vagy tégla hidak építése a török világ elmúltával, csak a 18. század vége felé kezdődött. A 18. században a települések állandósulása, a népesség foglalkozásának helyhez kötöttsége, a kereskedelem és az áruforgalom újbóli megindulása együtt járt az utak és a hidak fenntartásának igényével és ennek köszönhető, hogy a hidak építésében és fenntartásában az állandósulás - véglegesítés - iránti igény és törekvés az állandó jellegű anyagok - kő, tégla - alkalmazása felé fordult. Ez a változás nem ment máról holnapra, más szerkezetet, más külalakot, más építési technológiát kellett meghonosítani.

A boltozat ősi szerkezet, anyaga nyomásra van igénybe véve s ennek a feltételnek a tégla is megfelel. A fejlődés, sok más tényező mellett, a legjelentősebben a boltozat ívének alakjában fejeződött ki. A félkörív alak a töltésbe épített hidaknál maradt meg legtovább, mert az áthidalások döntő többségben kis nyílásúak voltak, márpedig a kő boltozatok előnyei a

fagerenda szerkezetekkel szemben jobban érvényesülnek a kisebb, mint a nagyobb áthidalások esetében.

A boltozott hidak építésének virágkora a 19. században következett be. Ebben az időszakban valamennyi új útépítésénél a fahidak javítgatása helyett is lehetőleg boltozott kő- vagy téglahidakat építettek. A kőhidak sem voltak örök életűek. A 20. század fordulójától kezdődően új hídépítő anyag, a kőnél is előnyösebb vasbeton vette át a hídépítő anyagok között a vezető szerepet.

Solt egyik nevezetessége, országos műszaki emlék. A híd a történeti Magyarország első vasbeton hídja. A híd Budapest-zimonyi úton 1889-ben épült.

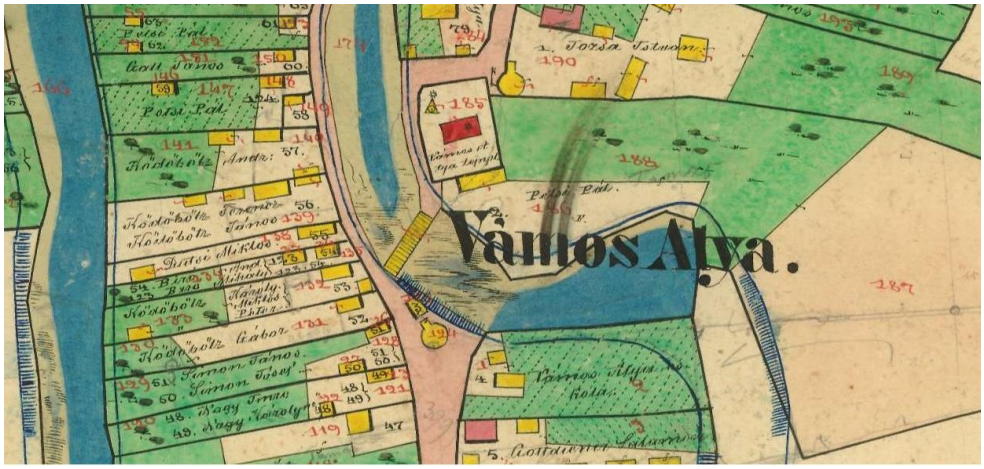
A boltozott hidakat, a 19. sz. jellegzetes építményeit, az anyag tönkremenetele miatt már nem újították fel, hanem elbontották, helyükre rendszerint vas- vagy vasbeton hidakat építettek. 1875, a vámosatyai kőhíd építésének ideje tehát reális dátum a népi emlékezetben, mert megfelel annak, hogy a 19. században épültek a boltozott kőhidak, így ekkor épülhetett a vámosatyai is.

A vámosatyai hidak

A vámosatyai árpádkori, ma református templom melletti kiszáradt holtágon állott annak idején a vámos ház, ma is Kőhíd a neve a rajta átvivő útnak. Ezen kívül semmi közelebbi információt nem találunk a kőhídról.

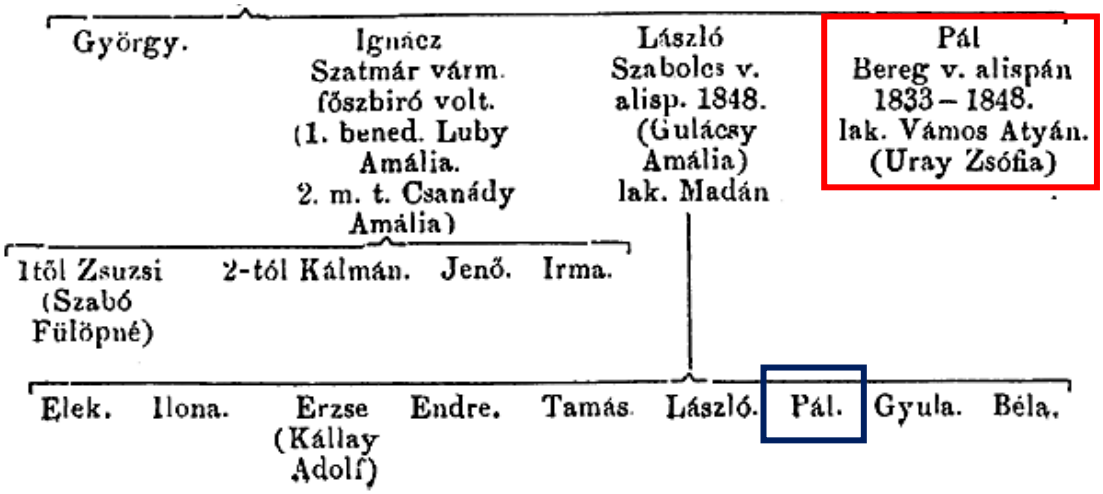
Az 1782 és 85 között készült első katonai felmérésen még csak jelezve vannak a hidak, nem állapítható meg azok pontos helye. A községen belül az utak sincsenek pontosan jelölve, így nem állapítható meg az sem, hogy a templomot jobbról vagy balról kerülte meg az út.

Az 1819-1869 között készült második katonai felmérésen (térkép) Vámosatya átkelőhelyei fahidak voltak. A fő közlekedési út a templomot bal felől kerülte meg, mert a templomtól délre és keletre lévő telek Péchy Pál járási főszolgabíró tulajdona volt, ezeket tőle elvenni, kisajátítani nem lehetett, csak megvásárolni, ha hajlandó lett volna eladni. Erre meg a falunak pénze akkoriban nemigen volt. Így az út a templom bejárata előtt haladt el, gyakran zavarva az áhítatot.



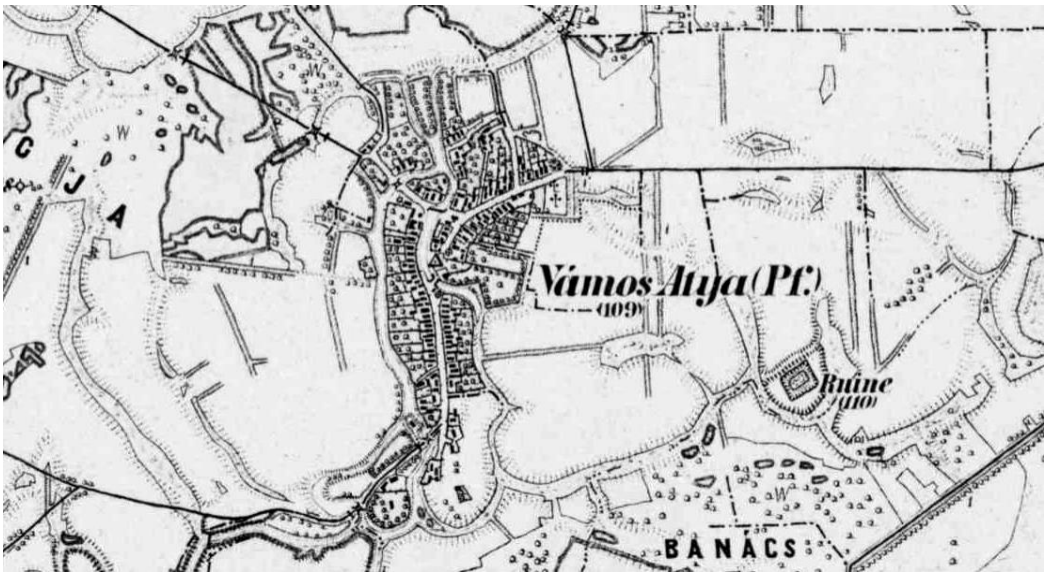
Az 1865-ben készült kataszteri felmérésen még ez az út és fahíd látható. Ezen jól láthatóak Péchy Pál tulajdonát képező telkek is, ami miatt az út a templomot nyugat felől kerülte meg. A Péchy család nevét a felmérést végző mérnökök (Eduárd Schuffenhauer és Franz Wladyka), „ts”-el írták, mert Ausztriából érkeztek , így németül írtak mindent a térképre.

Az 1869-1887 közötti időben készült harmadik katonai felmérés az első, amin már a kőhidat ábrázoló jel is látható, közvetlenül a templom jele alatt. Az út ekkor már a templomot kelet felől kerülte meg. Tehát a „kőhíd" épülhetett 1875-ben. Péchy Pál sem élt már akkor.[2]



Nagy Iván Magyarország családai című mukájának kilencedik kötetében olvashatujuk, hogy Nyírmadán lakó Péchy László Szabolcs vármegyei alispán gyermeke volt a Vámosatyán lakó Péchy Pál (kék keretben), aki gyermektelenül hunyt el, sajnos nem tudjuk mikor. Az édesapja halálának sem ismerjük az idejét, csak annyit tudunk róla, hogy 1848-ban ő volt Szabolcs vármegye alispánja. Élt még egy Péchy Pál Vámosatyán (piros keretben), aki 1833-48-ig volt Bereg vármegye másod alispánja, ám 1848-ban gyermektelenül hunyt el, így testvérének, Lászlónak a fia Pál örökölte a vámosatyai birtokait.

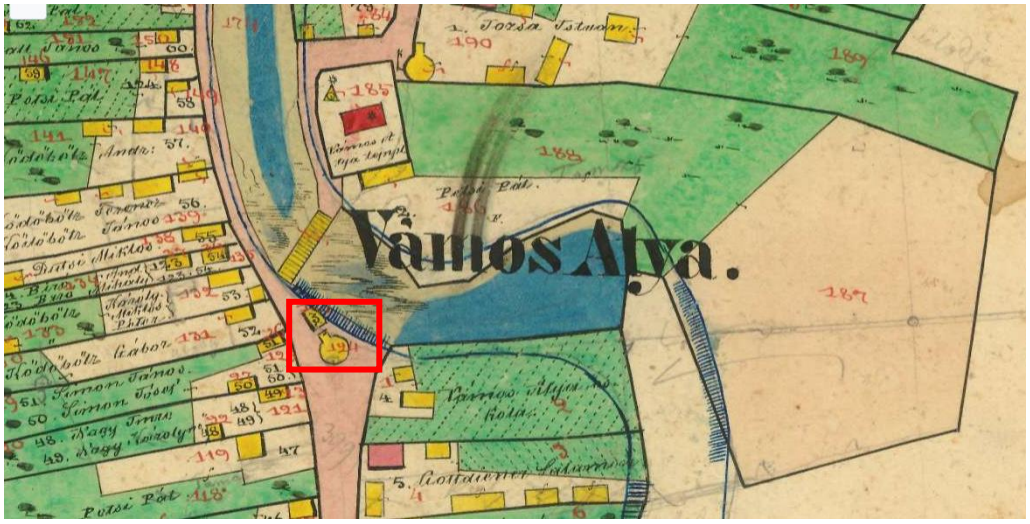
[2] „Pál ágának végső nemzedéke nagyrészben Bereg és Szabolcs megyében él. Közülök Ignácz szolgabíró volt, gyermekei a táblán láthatók: László Szabolcs megyében alispán volt, lakik Madán, gyermekei szintén a táblán állanak. Pál lakik Bereg megyében Vámos-Atyában. E nemzedék nagydobosi ágnak neveztetik." In.: Nagy Iván Magyarország családai, kilencedik kötet, péchújfalusi gróf és nemes Péchy család.



Ez a térkép a 3. katonai felmérés 75 ezres méretarányú változata, a kőhidat egy kis boltívvel, a másik változaton, az 1: 25 000 méretarányún már rendes, térképi hídjellel ábrázolja, azon a helyen, ahol akkoriban is állt, és ma a lakosság a helyét „kőhíd" névvel illeti.

Vámosatya hídjainak külön története van, ami a falu terjedelmes monográfiájában olvasható. Hogy ne kelljen a monográfiát fellapozni, most itt röviden összefoglalom.

Vámosatya környékén lévő 11 hidat a Munkács és Beregszász irányába történő só szállítás miatt folyamatosan rendben kellett tartani. A hídvám jó bevételi forrást jelentett az itt élőknek. A vámszedési jog a környező mocsarak lecsapolásával, valamint a község közepén épült kőhíddal szűnt meg.



A vámosatyai vámszedés helyének megállapításához korabeli források nem állnak rendelkezésre, ezért az 1865-ben készült kataszteri térképeket használtam.

Az akkori só út a templomkert déli oldalához érkezett, ami egy fahídon haladt tovább. A híd előtt a déli oldalon a patak déli partján volt a vámhivatal, mellette egy kút vályúval. Valószínűleg a vámolásra váró szekeresek itt megitathatták az állataikat. A jelmagyarázat szerint a 3. számmal jelölt vámhivatal épülete fából készült, mint a híd. A mérnökök más-más színnel jelölték a faszerkezetű-, a vályog és a kőből épült épületeket.

Milyen lehetett és kik építhették a kőhidat?

Kőhíd az a híd, amelynél a hídfő vagy pillérek közti nyílást faragott kőből, terméskőből[3] vagy téglából készült boltozat hidalja át. A kőhídnál a boltozat képezi a híd főtartóját és egyúttal a rajta nyugvó ráfalazás és feltöltés közvetítésével ez hordja a hídpályát is. Kőhídnál tehát rendes körülmények közt kereszt-, hossz- és egyéb másodrendű tartók nincsenek. A boltozat alakját illetőleg a kőhídnál legszokásosabb a teljes félkörű, vagy a körszelet alakú boltozat, de alkalmazták ezenkívül a csúcsíves boltozatokat is.

Városaink, községeink meghatározó elemei a folyókon, patakokon átívelő hidak. Számos híd megbújik környezetében, az arra járók sokszor észre sem veszik, szerves részei a rajtuk futó útnak. Ezen hidak többsége kőből vagy téglából készült, boltozott kialakításúak, mellyel kisebb vízfolyásokat, árkokat hidalnak át. Ilyen kőhidakkal Magyarország egész területén találkozhatunk, számuk meghaladja a háromezret. [4]

Bár nem tudjuk, hogy a vámosatyai híd csúcsíves, kosár alakú, vagy boltíves volt-e? Mivel egy kis faluról volt szó, minden kétséget kizáróan nem híddal foglalkozó szakember tervezte és építette azt, hanem olyan helyi kőműves, vagy kőművesek, akik a környékbeli templomoknál is közreműködtek. A félköríves boltozatú hidak építési ideje a 18. századra valószínűsíthető, így az 1875-ben épült vámosatyai kőhíd, amit helyi kőművesek építettek, csúcsíves boltozatú lehetett.

Akár ilyen is lehetett a vámosatyai kőhíd

Bodrogolaszi keleti külterületén lévő 13 m hosszú híd egynyílású, mindkét oldalán két-két tám borda erősíti a hídfőket. Az első katonai felmérés leírásában az áll, hogy a Kuliz-éren ível át. Bár ezt a földrajzi nevet ma már nem használjuk, mégis ezzel azonosítható, mivel Bodrogolaszi és Sárospatak között csak ez az egy híd van. Ez a kőboltozatos híd a 18. században épült, így a vámosatyai kőhíd nem lehetett ilyen. A tám bordák és a hídfők pontos méretezést feltételeznek, ám egy falusi kőműves ilyen mérnöki tudást feltételező ismeretekkel nem rendelkezett. Sem a boltozat alakja, sem a híd formája nem 19. századi, így nem valószínű, hogy a vámostatyai híd ilyen lett volna. A híd forgalma sem lehetett erős, így ilyen nagy teherbírású hidat nem igen építettek.

[3] A terméskő nyers, faragatlan, csiszolatlan kő, melyet építkezésre, burkolásra, vastag falak hézagainak feltöltésére használnak. A legegyszerűbb, legolcsóbb kőépítmények alkotórészeit természetes állapotban, esetleg minimálisan megmunkálva építik be. A terméskő falak jellemzően nagy vastagságúak. A köveket általában habarccsal rögzítik, esetleg ragasztóanyag nélkül rakják egymásra.

[4] Vásárhelyi Balázs: A történelmi galíciai út Tokaj-Hegyaljai szakasza és Boltozott kőhidjai Építés – Építészettudomány 35 (1) 117–135. oldal

Kisdörgicse és Felsődörgicse között, az országút mellett van egy kőhíd, mely az ország egyik legszebb ilyen jellegű műemléke. A híd építésének pontos ideje régóta vitatott, hiszen a környék sok római kori lelete miatt e korból valónak tartották. A csúcsíves nyílás formájából azonban gótikusnak vagy török korinak is ítélték, de valójában a XVIII. századból származik. A híd a Berek-árok felett ível át, amely egy egynyílású, kőből kirakott építmény. Mivel a csúcsíves boltozat nyílása igen nagy ez is komoly mérnöki tudásról árulkodik, így ezt sem építhette egy falusi kőműves.

Olaszliszka (Olasz-árok hídja). Építésére vonatkozó adatok nincsenek, építésének évét 1796-ra teszik. A híd teljes hossza 40,2 méter, a nyílása pedig mindössze 2,7 méter. Ez a nagy különbség azzal magyarázható, hogy a híd egy nagy szakadékot hídal át. Az eredeti boltozat kb 8 méter magas volt és félköríves záródású, amit kisebb csúcsívesre változtak, de a félkörív körvonala jól kivehető. Az átalakítás ideje ismeretlen.

A 8,6 m hosszú, egynyílású híd Bodrogolaszi község előtt, a sárazsadányi elágazásnál található, ezért néhány helyen, mint bodrogolaszi hidat említik. A híd a Magyarországon fellelhető négy csúcsíves híd egyike, boltozata mindkét oldalon jól látszik. A hídfőket mindkét oldalon két-két támborda erősíti. A mellvédek felső vonala vízszintes, alaprajzi elrendezése egyenes. Az első katonai felmérési térképen jelölik (Sárazsadány = Szadany) a falu külterületén lévő hídként. Tehát a 18. században már állt, ennek ellenére a vámosatyai kőhíd ilyen lehetett.

Régi, boltozatos hidak károsodása

A boltozott hidak tervezése tapasztalati összefüggések alapján történt, az építés időszakában forgalomban lévő terheknek megfelelően. Állagukban a használat és az időjárás miatt károsodások következtek be.[5] Sajnos a vámosatyai hídról nem tudjuk, hogy tavaszonként javították-e? Azt sem tudjuk, hogy milyen volt az állapota elbontásakor. Ilyen hidakon előforduló károsodások például a hosszirányú repedések voltak, amelyek a boltozat egyes sávjainak nem kellő együttdolgozásából jön létre, azaz csökken a keresztirányú teherelosztás, ezáltal csökken a teherbírás is.
A hosszirányú repedések kiváltó oka a kis boltozatvastagság, amin csekély a feltöltés, emiatt a boltozat feletti feltöltés oldalirányban nyomja a falazatot. A hosszirányú repedést kiválthatja még a hídon történt járműütközés is. A hídon előfordulhattak még keresztirányú repedések, aminek a kiváltó oka a túlságosan nagy igénybevétel vagy nem megfelelő boltívalakzat. A vámosatyai híd esetében sem repedést, sem ütközést nem jegyzett meg a népi emlékezet.

Átázás, kifagyás azonban megtörténhetett, mert a kőboltozatos hidak általában csapadék ellen nincsenek szigetelve, a pályaburkolaton és a feltöltésen át bejutó csapadékvíz átnedvesíti a boltozat kőanyagát és a hézagkitöltő habarcsot.

A híd kőanyagát az idők folyamán fizikai és kémiai hatások is érik. Előfordulhat kőlazulás és ennek következtében kihullás. A kövek egymáshoz történő támasztása megszűnik, további kövek kilazulása esetleg kihullása lehetséges. Ennek az oka: hézagkitöltő habarcs elporlása, kifagyása, kipergése. Mivel a hídról semmilyen leírás, vagy emlékezet nem maradt fenn, így nem lehet tudni, hogy a vámosatyai kőhíd esetében voltak-e ilyen jelenségek.

[5] Rajna József Magyar Közút Nonprofit Zrt.: Hidesztétika szakmai nap Régi, boltozatos hidak felújítása, 2018.

Honnan származott a kőhíd építőanyaga?

A régi kő- és téglaboltozatok másról is tanúskodnak, nevezetesen a belvízrendezés eredményeiről. Ott ahol elődeink leginkább szükségét látták tartós híd építésének, ott sok helyen ma már csak szárazárok van a lecsapolások és csatornázások miatt. (…) A megye adottságai miatt kő-vagy téglaboltozatot csak ott építettek, ahol az nagyon indokolt volt. Így a térképre gondolatban felrajzolt boltozatok ki is jelölik a korábbi évszázadok fő kereskedelmi útjait, postaútjait. (…) Lássunk erre néhány példát. (…) Vásárosnamény – Beregszász út boltozatai a Beregben. (…) A 20. század hajnalán megjelenő betonboltozatok már nem illeszkedtek ebbe a redbe.[6]

Szabó Ferenc kántortanító 1937-38-ban készült monográfiájában ezt írja: *„A régi szalmatetős házak, melyek gólyáink kedvenc tartózkodási és költőhelye volt, nagymértékben kezdenek eltűnni. Imitt-amott van még egy szalmatetős, gólyafészkes hajlék, melyeknek békés, öreg lakói már csak az utánuk jövő örökösökre bízzák az új ház felépítését. Új házaink alapját a mezőkaszonyi hegyből hozott kőből építik."*

Tehát Szabó Ferenc azt állítja, hogy a házak alapja a mezőkaszonyi hegyből származott. A várat is abból építtette Büdy I. Mihály, amit a vámosatyai házak építésére kőbányának használt a lakosság. Egy másik forrás, ami szintén inkább az oral History csoportba tartozik, a Szabolcs-Szatmári Néplap 1956.06.09. számában ez olvasható:

„Beregi tájkép. Hetvennyolc esztendejét meghazudtoló fürge mozgással halad a nemrég hullt esőtől nyálkás-pocsolyás dűlőúton. (...) Szabó Sándorral, Vámosatya agg szülöttjével és a szintén tősgyökeres Koncz Sándor fiatal igazgató tanítóval.

- Gyermekkoromban nagypénteken itt gyűjtöttük a vadkacsatojást – mondja Szabó Sándor. Színes cserépedény töredékek, majd a belső árok meredélyén világos, barnás piros csíkokkal tarkázott kőtörmelék. – Trachit[7] – mondja vezetőnk, - a kaszonyi hegyből. – Tavasszal vonult ki Vámosatya népének színte apraja-nagyja szerszámokkal, hogy fellebbentse a régi vár, az évszázados rom titkainak fátylát. Irtották a gazt, ástak, csákány éle szikrázott a valamikor parázs mészbe ágyazott köveken."

Tehát kemény kövekből épült a vár, így a „kőhíd" is abból épült. Nem valószínű, hogy a híd építéséhez szükséges kövekért akár Tarpára, akár Mezőkaszonyba mentek volna, amikor a várat kőbányának használták.

Az bizonyos, hogy a vámosatyai „kőhidat" csak a környéken bányászott kőből építhették. A környéken követ Tarpán a Nagy hegyen, vagy a Kaszonyi hegyen bányászhattak, annak is a Vámosatyához közelebb eső részéből, a Barabási-hegyből. Az biztos, hogy mindkét hegy vulkáni eredetű, úgynevezett romvulkán.[8]

A Tarpai-Nagyhegy a Beregi-síkság egyik kiemelkedő geológiai érdekességű helye. A hegyen kőfejtő és a tarpaiak szőlőhegye található, mely létét a hegyet borító 2-3 méter vastagságú löszrétegnek és a napsütésnek köszönheti. Az itt található kőbánya 1860-tól 1886-ig

---

[6] Szerk: hajós Bence. Hidak Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében. 2016.

[7] A trachit egy finomszemcsés szövetű, intermedier kémiai összetételű vulkáni kőzet. A trachit gyűjtőnév, különböző összetételű kőzeteket foglal magába. Jellemzőjük a trachitos szövet, amelyet az alapanyagban levő nagy mennyiségű lemezes szanidin-mikrolitok rendszertelen elhelyezkedése eredményez. A trachitos kőzetek felülete jellegzetesen durva, érdes. Az alkáli-trachit például alkáli piroxént vagy amfibolt tartalmaz.

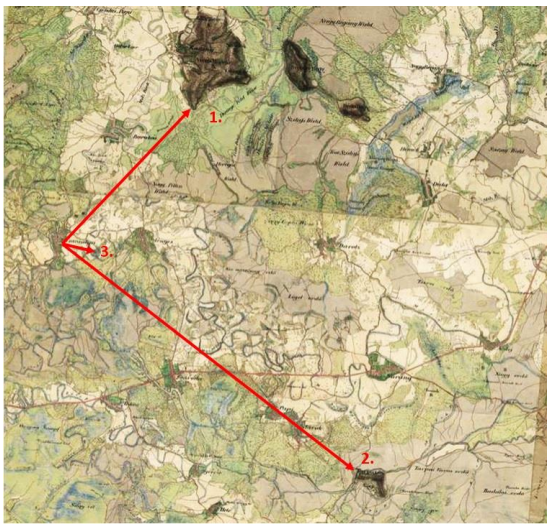
[8] Az Alföld északkeleti részén, a Felső-Tisza-vidék középtájhoz tartozó Beregi-sík különlegessége az asztallap simaságú felszínből éppen hogy kiemelkedő két vulkáni „hegy". Ezek a belső-kárpáti vulkáni öv részének tekinthető romvulkánok: az egyik Tarpa mellett található, a másik Barabás közelében, de nagyrészt Ukrajnában, Mezőkaszony határában emelkedik ki a környezetéből.

működött. Az innen kitermelt követ útalapokhoz, építkezésekhez, a Tisza mederrendezéseihez használták fel. Tehát származhatott innen a vár és a híd építéséhez felhasznált kő. A Tarpai-Nagyhegyen a vulkanikus kőzet kitermelése 1986-ig folyt. Az itteni kő útalapba került, esetleg a Tisza mederrendezéséhez, vagy éppen házépítésekhez használták.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye beregi részén, Barabás község határában található kőbányászathoz használt másik romvulkán az ukrán-magyar határon fekvő Kaszonyi-hegy. A hegy a nevét a szomszédos, a trianoni békediktátum alapján Ukrajnához került Mezőkaszony faluról kapta. A Magyarországra átnyúló része Barabás község határában, a falutól északkeletre, az ukrán-magyar határ mellett található.

A Beregi-síkságból kiemelkedő Kaszonyi-hegy teteje lapos, plató formájú. 240 méteres tengerszint feletti magasságával ez a megye legmagasabb pontja. Háromféle vulkáni kőzete közül a leggyakoribb a riolitláva[9]. A Kaszonyi-hegy a már nem művelt kőfejtője is riolitot és riolittufát tartalmazott. A tömör kőzet csak a repedések és ritka üregek mentén tartalmaz ásványokat, elsősorban oszlopos kvarcokat. A bányát 2013 februárjában bezárták, a bányászati jogot törölték, a terület a Kaszonyi-hegy Természetvédelmi Területéhez csatolták.

Mind a tarpai, mind a kaszonyi vulkáni formák a hajdan több ezer négyzetkilométernyi kiterjedésű nyírségi vulkáni terület mindmáig felszínen maradt „csúcsai”. Az akár több ezer méter vastagságot is elérő Nyírségi Vulkáni Formáció süllyedése a harmadidőszak végén (mintegy 2,5 millió éve) kezdődött meg, és jelenleg a kőzetei – a Beregi-síkot leszámítva – több száz méter mélységben vannak.



Az akkori szállítási nehézségeket is figyelemebe véve a kőbányák távolsága nem elhanyagolható tényező. Vámosatyától a legtávolabb a Tarpai Nagy-hegy van (2), a kaszonyi hegy (1) is tisztes távolságban található, míg a Büdy-vár (3) ott van a falu mellett és az 1865-ben készült kataszteri felmérés is Nagy István és Beregszászi Menyhárt által üzemeltetett kőbányaként jelöl.

A vámosatyai „kőhíd” építése valószínűleg összefügg a korabeli nagy árvizek elleni védelemmel. Röviden tekintsük át azokat az intézkedéseket, amelyeket a nagy árvizek elkerülése érdekében tettek eleink a 19. század második felében, abban az időben, amikor a faluban a „kőhíd” épült.

9 A riolit az egykori vulkánkitörésekkor a felszínre került savanyú magmás kőzet, mely a sűrűn folyó felszínre tört lávából dermedt meg. A magmás kőzetek közül ez tartalmazza a legtöbb szilícium-dioxidot, savanyú, túltelített kőzet. Mindig tartalmaz szabad kvarcot, mivel a magma lehűlésekor a szilícium-túltengés miatt a többi ásványos összetevő kiválása után is marad elegendő a kvarckristályok kialakulásához.

Mivel a hídnak ma már nyoma sincs, így csak következtethetünk, hogy a hidat ugyanabból a jól megmunkálható szürkésfehér színű riolit tufából építették, mint a Büdy-várat. Ez a kőzet igen jó minőségű építési kőanyag, olyannyira, hogy ilyen kőből építették például a Hortobágyi hidat is. Ez a helyi kőanyag minden bizonnyal a közeli Büdy-vár, elbontásából származott. Innen szállították el, majd a helyszínen kiválogatták és beépítették.

A postautak szerepe a hídépítésben

A kiegyezés után, 1867. május 1-én az állam átvette a postát és sűrű egymásutánban állított fel postamesterségeket, „így Büdszentmihályon, Bujon, Nyírkarászon, Kisvárdán, Kótajban, Napkoron, Nyírbaktán, Nyírbélteken, Polgáron, Rakamazon, Tiszalökön, Nyírábrányban, Újfehértón", és még sok más helyen.

A postamesterségekkel együtt megszaporodtak a postaútvonalak is. A felelős magyar minisztérium megalakulásakor az útügyi igazgatás a Közmunka-. és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe kerül, de utak terén lényegileg az elnyomatás alatti rendszer maradt fenn, csupán az utak osztályozásának elnevezésében történt annyi változás, hogy az országos utakból megyei utak lettek. „1875. évben tértek át a közutak hosszának mérföldekben kifejezett méréséről a kilométerszámításra".

A XIX. század vége felé az útépítések terén lendület mutatkozik. Erről az időről Szatmár vármegye krónikása azt írja, hogy „a vármegye kulturális előrehaladása főképpen útcsinálásból, meg folyószabályozásból állott". A kettő erősen összefüggött, mert az elkészült utak, a szabályozatlan folyók gyakori áradásai miatt sokszor használhatatlanná váltak.

1880. tavaszán a Szamos áttörte a Szatmár és Dara közötti védgátat, vasúti és közúti vonalakat szakított át, hidakat sodort el. 1881-ben ismét nagy árvizek, a Szamos, Kraszna, Túr, Homoród kiöntései a Szamos balparti utakat rongálták meg. 1884 nyarán a Tisza és Szamos áradása következtében sok község víz alá került, házak dőltek össze, s az utak felett is víz hömpölygött.

1886 elején a Szamos árvize Sályi községet árasztotta el, 1888 tavaszán pedig több helyen átszakította a védgátat, 60 község és Szatmárnémeti nagy része is víz alá került. Az évről évre egymást követő árvizek Szatmár megye síksági részén az útépítéseket meggátolták, s az árvizek levonulása után a rendelkezésre álló anyagi és fizikai erőt a megrongálódott utak helyreállítására kellett fordítani.

Szabolcs és Bereg megyékben az útépítések kedvezőbben alakultak, bár itt is voltak árvizek, de ezek többnyire csak a Tisza menti részeket sújtották. Beregben főként a hegyek közelében (Beregszász, Munkács) levő utak épültek, Szabolcsban pedig a Tokaj környéki kőbányák közelsége tette lehetővé a nagyobb mértékű útépítéseket. Ezek közül jelentősebbek a Nagykálló—Nagykároly, Nyíregyháza - Beregszász, Nagykálló—Ungvár, Kisvárda—Kárász, Rakamaz—Nyíregyháza közötti postautak egyes szakaszainak a kiépítése. Az 1800-as évek végén és az 1900-as évek elején az országban egyre több utat vettek állami kezelésbe.

Szabolcs megyében 1906-ig állami út nem volt, míg Beregben a munkács—vereckei utat államosították. Ezek az utak azonban a mai megye határain kívül esnek. Az 1890. évi tc. a vasútállomásokhoz vezető utakat is felvette az úthálózatba, egyes törvényhatóságok pedig a révekhez vezető utakat is az úthálózat részének tekintették. Ilyen lehetett a Munkács-Tiszavid közötti út is, ami a vidi révhez, vagy a bácsaranyosi révhez vezetett. Ez Vámosatyán ment keresztül, így a régi, a templomot is megkerülő fahíd alkalmatlan volt a közlekedésre. Vasúti hozzájáró utak építése csak 1905-ben kezdődött meg, Vámosatyán és a közelben vasút nem volt, 1875-ben meg pláne nem.

Az 1908-ban megjelent Magyarország közigazgatási és közlekedési térképe, mely az országutakat és a fenntartott utakat is ábrázolja. A megye területén országút nem látható, a helyhatóságok által fenntartott utak pedig általában a postaútvonalakon mutatkoznak. Fenntartott utaknak azokat az utakat nevezték, amelyek az év nagy részében járhatók voltak.

Hidak a postaúton

Lehoczky Tivadar: Bereg vármegye monográfiája I. kötetében Bereg vármegye hídjairól az alábbi olvasható: *„A félreeső völgyekben nálunk a hidak még nem divatosak, de sok helyt a legjobb akarat mellett sem alkalmazhatók, mert a hóolvadás vagy nagy esések alkalmával, a meredek hegyekről vadul lezuhanó ár- víz s a jégtorlás menthetetlenül elsodornák. Rendes kőhidak csak a postaúton vannak."*
A Posta-ügyről igen részletesen számol be. Mivel minket első sorban a kiegyezés (1867) utáni időszak érdekel, így azt idézzük: „*Most (1874.) van Magyarországon 1926 postahivatal s esik egy-egy 8053 személyre. Évi bevétele 4.999,925 frt. a kiadás pedig 4.810.054 frt s igy a többlet 183,878 frt. 1822-ben tett az uradalom előterjesztést, hogy postaállomások Gáton, Beregszászon, Csarodán, Naményban, és Berkeszen állíttassanak fel. Ez évben azonban báró Perényi Zsigmond nyert engedélyt, hogy Beregvégardón nyithasson postahivatalt.*

1830-ban ismét: sürgette az uradalom, hogy a nyiresfalvi posta tétessék át Beregszászba, hangsúlyozván, mikép az egész megye területén csak Munkácson találtatik egy állomás, hogy igy a közlekedés igen rósz lábon áll s hogy a Galicziával való élénk kereskedés tekintetéből mulhatlanul szükséges lenne, hogy e vonalon is, polenai és alsóvereczkei állomásokkal, szereztetnék rendes postaközlekedés.

Hosszú vajúdás után végre csakugyan 1835. julius 29-én 22,672. sz. a. kelt helytartótanácsi intézmény szerint legfelsőbbig a polenai és alsóvereczkei postaállomások engedélyeztettek s az itteni postamesteri állas gróf Sehönborn Fülöpnek adományoztatott, mely családnál az 1871. évig megmaradt. Az ardói posta pedig a megyének többszöri felterjesztése és sürgetése folytán végre 1836-ban szintén Beregszászba tétetett át, a postamesteri állás a nevezett bárónál megmaradván.

A Bécsből Kassa felé kiindult postakocsi Pesten, innen pedig Kerepes, Bag, Hatvan, Gyöngyös, Eger, Miskolcz, Szikszó és Tályán át ment Kassára. Érdekesek e tekintetben az illető utazási rendszabályok, melyek 1835. táján divatoztak s az akkori közlekedésre nem csekély fényt vetnek, így csak az jegyeztetett be a postakocsin utazandók közé, ki nehány nappal előbb felvétel végett jelentkezett s magát úti s rendőrségi bizonyitvánnyal igazolta. Minden utazó 20 font súlyt magával, harminczat pedig a málhakocsin vihetett; kutyát vinni s nyilt pipából dohányozni áltatott, rágyújtani csak az utitársak engedélyével lehetett; a helyeket állomasonkint változtatni kellett; ki az ellátásra is előfizetett, az a negyedévenkint megállapított árszabás szerint, kapott a kitűzött állomásokon reggel két csésze kávét, délben öt és estére három tál ételt, éjjelre pedig tiszta ágyat és szobát. Déli étkezésre egy és éjjeli alvásra hét óra számíttatott. Bécsből Pestig fizettetett 12 frt 20 kr., Pestről Kassáig pedig. 7 frt 12 kr. Az utazás tartott 4—5 napig. Külön megrendeléseknél került egy postaállomás (két mértföld) 2 frt 16 krba, t. i. számíttatott, hajtópénzül 1 frt 26 kr., borravalóul 18 kr., a fedett kocsiért 20 kr. s kocsikenésért 8 kr.

[...] A levelek dijai pedig ekkép állapíttattak meg: 10 mértföldig 3, 20-ig 6, azontúl pedig 9 kr. . A postakocsi Kassáról Munkácson át Sztrybe és Munkácsról Beregszászon és Huszton át

Szigetre minden hétfőn, szerdán, csütörtökön és szombaton járt. Egy más postakocsi Pestről Debreczenen át pedig akkép közlekedett Galicziával, hogy Pestről Szolnokig tartott a menet vaspályán, innen pedig Törökszentmiklós, Kenderes, Karczag, Nádudvar, Szoboszló, Debreczen, Hadház, Nyíregyháza, Berkesz, V.-Namény, Beregszász, Munkács, Polena és Alsó-Vereczkén át járt Klimecznek Gácsországba hetenkint kétszer, 1859. óta négyszer, végre, midőn a Tiszavidéki vasút megnyílt. Nyíregyházáról és Kassáról Munkácsra naponkint. Sürgönyökért fizettetett az illető hajtópénz és azonfelül állomasonkint 24 kr. ...Az utolsó évtizedben megyénk területén is számos uj postaállomás nyittatván meg, ezáltal a közlekedés nagy lendületet nyert; így 1877-ben már 19-re ment az itteni postahivatalok száma, melyek az illető postamestereikkel együtt a következők:

Alsó-Vereczke: Hubert József p. m. (helyettese Szabó Dezső);
Bátyú: Paulay Zsigmond :
Beregszász: Szenkovszky Rezső ;
Bilke : Miksievicz Péter ;
Gát: Keszler Ignácz;
Kis-Almás: Blahovszky Károly:
Kisfalud; Daraban János;
M.-Kaszony: Bloksay Ferencz;
Munkács: Heinrich Ignácz;
N.-Lónya: Brischa Sándor;
Polena: Rik Vilmos;
Som: Bodó Szabó József;
Surány : Pataky László ;
Szent Miklós : Leviczky Miklós ;
Szo1yva : Legeza Jáaos ;
Sztrabicsó: Cseh Kálmán;
Tarpa: Szibert Emma;
Vári: Kovács András és
V.- Namény: Hrenyo Mihály;
Azóta pedig ismét három uj állomás szerveztetvén, jelenleg 22 postaállomás van következő kézbesítési körökkel:...

9. Kaszony-Mező: Barabás, Csonka-Papi, Gelényes, Hetyen, Rafajna-Ujfalu, Vámos-Atya, Zápszony"

A Kőhíd elbontása

A vízrendezés és belvízvédekezés fogalomkörét a folyók árvízvédelmi töltéseinek kiépítése teremtette meg, ekkor határozták meg a belvíz és a vízrendezés fogalmait. A belvíz a természetes csapadékból keletkezett síkvidéki víz, melynek a befogadóba való jutását az árvízvédelmi töltés megakadályozza. A vízrendezés tágabb értelemben minden olyan beavatkozás, melynek célja a (bel)víz szabályozott, károkozás nélküli levezetése.

A 19. század elején a növekvő népesség miatt mezőgazdasági termelés fejlesztésére volt szükség. Elődeink a megoldást a Tisza elterelésében látták. A folyó medrének szabályozásával az árterület mezőgazdasági célokra hasznosíthatóvá vált, valamint a kialakított hajózási utak élénkítették a kereskedelmet. E megfontolásokból 1834-ben megkezdődtek a Tisza-felmérés első lépései.

Széchenyi István, Vásárhelyi Pál elméletei alapján, javasolta a szabályozás céljából a helyi egyleteket egybefogó szervezet, a Tisza-völgyi Társulat megalapítását. A szabályozási munkákat kísérő nehézségek miatt a magyar országgyűlés 1884-ben elfogadta a Tiszáról szóló törvényt, amely összefoglalta a folyó szabályozásával összefüggő teendőket. A törvény kimondta, hogy a Tisza és vízgyűjtő területe a szabályozás és az ármentesítés tekintetében egységet képez. Később elfogadták a Tisza korrekciós programját, melyben a távlati fejlesztési célokat fogalmazták meg, majd gondot fordítottak a folyamszabályozás, ármentesítés és lecsapolás negatív következményeinek korrekciójára is. A szabályozással párhuzamosan alakultak ki a Felső-Tisza vidék belvízrendszerei.

Az 1846-ban alakult Bereg-vármegyei Vízszabályozó Társulat a töltésépítési munkák beindítása után elkészültek azok a műtárgyak is, amelyek a töltésezés révén lefolyástalanná vált területekről a belvíz levezetését oldották meg, ilyen a Tiszaszalkánál 1884-ben faragott kőből megépült zsilip és az 1929-ben épült Diesel meghajtású belvízátemelő szivattyútelep a Szipa főcsatornán.

1892-ben a Csaronda főcsatorna és a Szipa főcsatorna csatlakozásánál épült a Vámosatyai osztózsilip (bővebben Vámosatya monográfiája I. kötetében). Az trianoni béketárgyalások után a csatornahálózatból 91 km maradt magyar területen. A 156 km mellékcsatornák megépítésére 1917-1956 között került sor.

„[…] Csonka-Beregvármegyének ideiglenes egyesítése Ugocsa és Szatmár- vármegyékkel. Az egyesitett vármegyék vezetősége és törvényhatósági bizottsága bölcsen felismerte azt az értéket, amelyet ez a társadalmi utón alakult beregi útépítő szervezet jelentett és ezért tőle addigi hatáskörét nem vonta el, hanem ellenkezőleg az új utak építésének végzését Csonka-Beregben kizárólag a Horthy Miklós segélyalap intézőbizottságára bízta, amelyet munkájában igen hathatós erkölcsi és anyagi támogatásban is részesített.
De a bizottság működését az állami kormányzat is oly nagy mértékben támogatta, hogy a bizottság a programmjába felvett új utak építési munkálatait néhány év alatt, nevezetesen az 1928. év végéig be is fejezhette. Az intéző-bizottság végzett munkálatairól az alábbi összefoglaló jelentést terjeszti a törvényhatósági bizottság elé. A rendszeres útépítési Programm keretében…

3. A csaroda—gelénes—vámosatya—tiszaszalkai úton egy 3460 m. hosszú szakasz 2,5 m. kőpályaszélességben, egy további 4870 m. szakasz pedig 3 m. széles kőpályával épült meg.

Az eddigiekben ismertetett munkaprogrammba felvett utak építésén kívül a bizottság tervek készítése, a munkálatok irányítása és ellenőrzése útján részt vett olyan egyéb közmunkák végzésében is, amelyeket az érdekeltek teljesen saját anyagi erejükből végeztek.

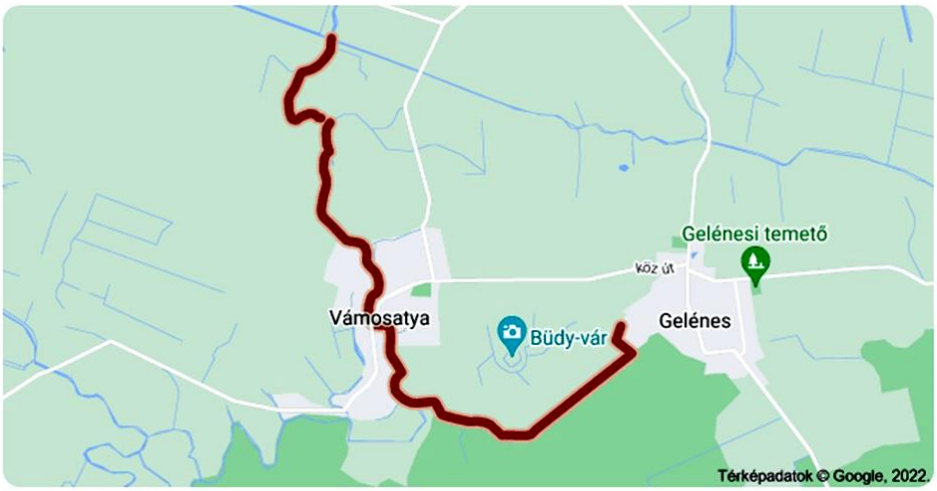
Ilyen munkálatok a következők: 1. A gelénes—vámosatya—barabási 7850 méter hosszú részlet csatorna 11.000 pengő értékben. (…) Csak földmunkagépes kőszállítás folyik a megyei utak építésénél. (…) A vármegyei közúti költségvetés keretében csupán a tiszabecs-garbolci uton történt földmunka és kiszállítás. Hengerlés történik a tiszaszalka-vámosatyai közúton, ahol a leterített kavicsot a forgalom mindezideig nem tudta lekötni.” [10] (Nem lehetett tehát nagy a forgalom az új úton, ami immáron a templomot jobbról kerülte meg. – SZJJ)

Amennyiben elfogadjuk, hogy a vámosatyai „kőhíd” 1875-ben épült, akkor arra már forrás is akad, hogy mikor vált feleslegessé és vetődhetett fel a híd elbontásának a gondolata.

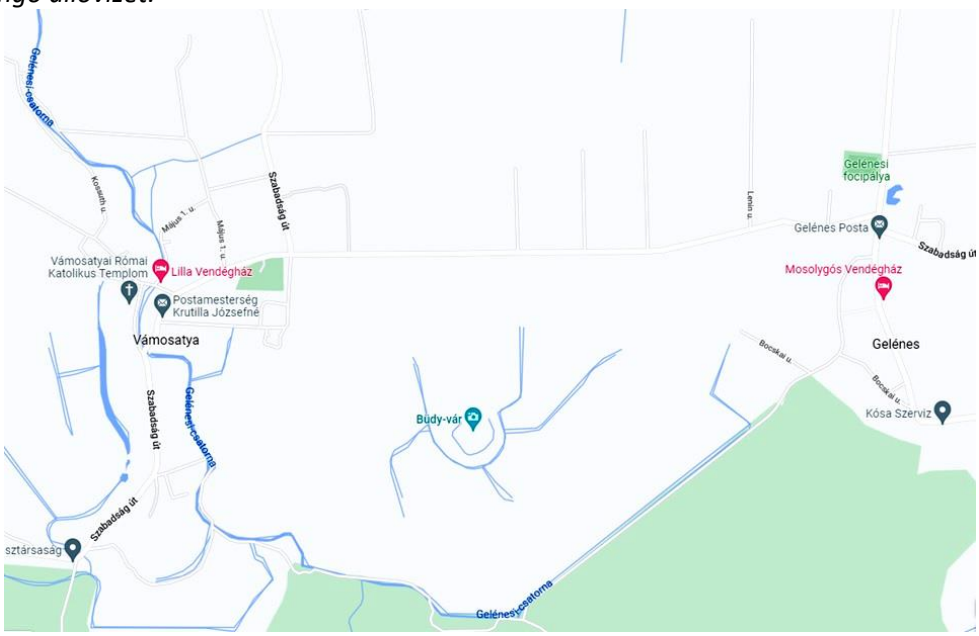
[10] Szatmár és Bereg, 1929 (9. évfolyam, 1-52. szám)

A Beregvármegyei Vízszabályozó és Ármentesítő Társulat iratai között az 1932. május 7-én Vásárosnaményban a miniszeri biztos mellé állított véleményező bizottság üléséről felvett jegyzőkönyv az alábbiakat tartalmazza:

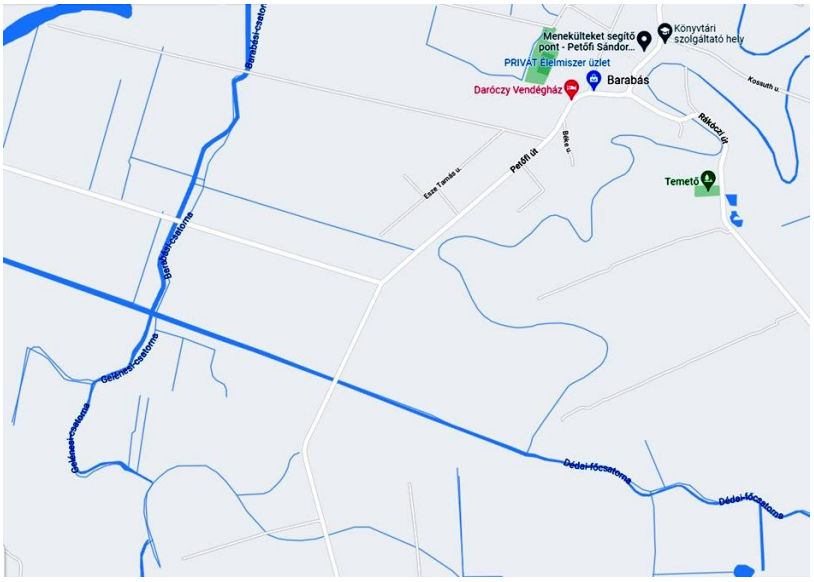
„6. pont: A véleményező bizottság a társulat választmányának 1921. december 29-én 25. sz. alatt a törvényhatóság által épített Gelénes – Vámosatya – barabási részletcsatornára vonatkozó határozatában foglaltakra való tekintettel javasolja a miniszteri biztos úrnak, hogy a szóban forgó, a Társulat által átvett részletcsatornán át való közlekedési viszonyok rendezése érdekében a hatósági eljárást indítsa meg.”



A Gelénesi-csatorna nyomvonala. Ennek segítségével csapolták le Vámosatya központjában lévő bűzös, pangó állóvizet.



A Gelénesi-csatorna nyomvonala a Google térképén.



A Gelénesi-csatorna és a Barabási-csatorna becsatlakozása a Dédai-Micz-főcsatornába.

Aztán úgy tűnik, hogy az 1921-ben épült Gelénesi részletcsatornával a vámosatyai pangó vízet még mindig nem sikerült lecsapolni, mert 1940-ben ismét szóba került:

„1940. március 1. Vásárosnamény

Kiss István igazgató-főmérnök jelentése Gulácsy István miniszeri biztosnak (593/ 1939 szám)[11] *[…]*

6. Közegészségi tekintetből a következő községek belterületein vannak levezetendő állóvízek:

Gulács, Hete, Fejércse, Tákos, Jánd, Vámosatya, Tiszavid, Tiszakerecseny, Lónya. Ezeknek a lecsapolási problémáknak a megoldására nézve a műszaki tanácsot, a várható költségek megjelölésével a Bereg vármegyei tiszti főorvos kérésére 1939. évi szeptemberében megadtam.

7. Csatornahálózatunkból a következő csatornák kibővítése lenne kivánatos.

a) Főcsatornák közül:

A Szipa-főcsatorna (közös-ügy)

b) Mellékcsatornák közül: a vámosatyai 36.sz. a tákosi-jándi 2 sz. tákosi 20 sz. csatornák.”

Mivel a Vámosatya területén lévő pangó állóvizet a Gelénesi-csatorna segítségével végülis lecsapolták, nem volt szükség a kőhíd fenntartására, elegendő volt az új út alatt egy kis áteresz építése is, aminek nem voltak karbantartási költségei. Az új út a templomot immáron jobbról kerülhette meg, mert Péchy Pál birtokai nem akadályozták az út építését. A kőhidat elbontották, a kő anyaga valószínület az új út alapjába került.

Így volt, nem így volt, az már mindegy is. Mindenesetre a kőhíd neve Vámosatyán a mai napig fennmaradt. Talán egyszer valaki megtalálja a forrást erre vonatkozóan is.

[11] Csatáry György: Tiszaszabályozás trianoni határkörzetben 1918-1941. Beregszász-Ungvár, 2015