

Vásárhelyi Balázs

Kőhidak az egykori galíciai út mai zempléni szakaszán

Miskolcra Sárospatak felé haladva, a tokaji elágazás után Szegilongnál rátérve a régi 37-es útra kevesen gondolják, hogy maga az út is (a szó szoros értelmében) tartogat szépségeket, építési emlékeket. A Bodrog jobb partján futó töredezett aszfaltcsik számos helyen keresztel kisebb-nagyobb vízfolyásokat, patakokat, melyek felett megmaradtak a régi boltozott kőhidak. Ezek az építészeti emlékeken sokszor úgy hajtunk keresztül, hogy észre sem vesszük őket, pedig egy-két percnyi megállást megérdemelnének.

Szegilongtól Sárospatakig az alig több mint 20 km hosszú szakaszon nyolc boltozott kőhid áll, melyek közül három már csúcsíves alakjánál fogva is kitűnik. Ez az alak önmagában is kuriózum, ilyen szerkezetű hidat ugyanis sem Magyarországon, sem Európában nem használtak.¹ Ugyanakkor a félköríves boltozatú hidak is figyelmet érdemelnek.

Mikor építették ezeket a hidakat? Mióta lehet fontos ez az útszakasz? Tanulmányom célja e hidak bemutatása és az irántuk való figyelem felkeltése.²

A galíciai út

A galíciai országút kiépítését a 19. század elején a bécsi kormány és a magyar Helytartótanács is következetesen sürgette. Ez az út Pestről Gyöngyösön át Miskolcra, majd onnan Szerencs és Sátoraljaújhely érintésével vezetett tovább Galíciába, Munkácsra és a Vereckei-hágón át. Az út egyike volt a Monarchia legfontosabb felvonulási útjainak. Ez a szakasz békében a birodalom (később a Monarchia) és Oroszország közötti kereskedelem fejlődését, esetleges háborús konfliktus esetén pedig a hadseregek mozgósításának biztosítását szolgálta. (1849-ben például ezen az úton jöttek be az Ausztriával szövetséges cári seregek a magyar szabadságharc leverésére, sőt még az első és a második világháború alatt is meghatározó katonai jelentősége volt, mert a keleti hadseregmozgások ezen bonyolódtak).

A régi galíciai út vonalvezetése számos helyen megegyezik a mai főközlekedési utakéval, számos helyen viszont (a települések elkerülése végett) új utakkal váltották ki. Ahol megszűnt rajta a forgalom, ott sokszor már csak a megmarad hidak emlékeztetnek arra, hogy ott valamikor elsőrendű út haladt³, míg ahol felhasználták a régi vonalvezetést, ott a meg-növekedett terhelés miatt új hidakat építettek.

A Pestet Lemberggel összekötő út szakaszaiban természetesen már létezett a bécsi kormányrendelet előtt is, az inkább rendezte és összefogta a meglévő útszakaszokat, illetve a hegyvidéki részekben kiegészítette, s ahol szükséges volt, új hidakat, átkelőket építtetett. A Zemplén megyei szakasz léte valószínűleg a 16. századig vissza-

vezethető. A törökök előrenyomulásával a déli (szerémségi, illetve villányi) borvidékek elvesztették jelentőségüket és ekkor vált a tokaji bor nemzetközileg ismertté. Ez nélkülözhetetlenné tette a bor biztonságos szállítását, azaz viszonylag jó minőségű, minden időben járható utakra volt szükség. Az egyik legnagyobb felvevőpiac a borászattal nem rendelkező kelet-, illetve északkelet-európai rész volt, amely megkövetelte a Bodrog jobb partjának biztonságos kiépítését.

Ezen az útszakaszon több kisebb vízfolyást kellett áthidalni, mert északról a Tokaj-Eperjesi-hegység zempléni része szegélyezi, amelyekből a lefolyó vizek (patakokban vagy ideiglenes vízfolyásokban) az úttól délebbre lévő Bodrogba torkollanak. Valószínűsíthető, hogy ezek áthidalására az első időben fahidakat építettek, és fokozatosan tértek át a sokkal masszívabb, az időjárásnak ellenállóbb kőhidakra. Nagyobb árvizek, áradások esetén ezek a hidak minden bizonnyal károsodtak, így átépíthették, esetleg a régi anyag felhasználásával újjáépíthették őket.

Az útszakaszon található hidakról közvetve csak az első bécsi katonai felmérés (1782-1785) térképeiről kaphatunk információt. Mind ezen, mind a második katonai felmérési térképen (amely ezen a szakaszon 1857-ben készült el) a vízfolyásokon, árkokon átívelő hidakat bejelölték, de természetesen (a térkép céljának "megfelelően") nem adtak információt azok geometriai adataira, továbbá anyagára sem.

Általánosságban elmondható, hogy mindkét katonai felmérés a ma is meglévő hidakat jelöli, csak kisebb eltérések figyelhetők meg. A térképek alapján valószínűsíthető, hogy a katonai szempontból (is) jobban megfelelő kőhidak már akkor megépültek, jóval hamarabb, mint ahogy a galíciai útvonalat véglegesítették. A két katonai térképen az útvonal vonalvezetése megegyezik a maival.

Első pontosabb adataink mind az útszakaszcsozról, mind a hidakról, az országosan 1832-ben elrendelt megyei út- és hidösszeírás alapján ismeretesek. Ennek Zemplén vármegye 1833-ban tett eleget. A latin nyelvű irat a fontosabb kereskedelmi (és hadi) útszakaszokat írja le, megjelöli, hogy mennyire vannak kiépítve. Általában a megjegyzések között szerepelnek a hidakra vonatkozó megállapítások, megadva helyüket, néhány esetben hosszukat, valamint állagukat és építési anyagukat.⁴

Boltozott kőhidak Magyarországon

A magyarországi boltozott kőhidépítés története – geomorfológiai és történelmi okok miatt – sok tekintetben eltér a nemzetközitől: sajnos igen kevés római kori (hid)emlék maradt meg, és gyakorlatilag a 18. századig nincs a nemzetközi hidakkal összehasonlítható nagy hidunk.⁵

A magyarországi boltozott kőhidak többnyire az elmúlt 100-250 évben épültek.⁶ Építésük idejét sokszor nehéz meghatározni, mert levéltári anyag sem a tervekről, sem a kivitelezésről nem áll rendelkezésre. A hídjainkra vonatkozó legrégebbi általános előírás is a 18. századból maradt fenn.⁷ Magyarországon a boltozott kőhidak korszaka tovább tartott, mint Európában általában: a kisebb hidaknál helyi jelleggel építettek boltozott kőhidakat,⁸ míg a 20. század elejére ezek építése szinte teljesen megszűnt.⁹ Ezek a boltozott kőhidak alakjuk szerint osztályozhatók általános elrendezés alapján,

a nyílások száma alapján, a szárnyfalak¹⁰ alaprajzi elhelyezkedése alapján, a boltozat egyenes vagy ferde kialakítása alapján, a mellvéd, illetve hídszegély magassága alapján, a homlokfalból kiugró pillérvégek alapján, és a hidra helyezett építmények, illetve szobrok szerint.¹¹

A datálásra a nyílások száma alapján történő osztályozás tűnik a legcélravezetőbbnek, mert régebben ugyanazt az össznyílást méretre kisebb, de számra nagyobb hídneyekkel, később pedig fordítva, számra kisebb, de méretre nagyobb nyílásokkal igyekeztek áthidalni. A nyílások száma ez utóbbi esetben azonban szintén a helyszíni terepadottságoktól függött, így ez alapján sem állapítható meg pontosan a híd kora.

A hidak íveinek alakja csak ritka esetben választható meg szabadon, mert a terepadottságok rendszerint előre megszabják a legalkalmasabb ívalakot. A régi magyar köhidakon ötféle ívalakot találhatunk: félkörív, fekvő kosárív, szegmensív, álló kosárív (parabola) és csúcsív. A félkörív és a szegmensív volt a leggyakoribb boltozás. A csúcsív igen ritka, hiszen csak akkor lehet ezt alkalmazni, ha a magasság megfelelő. Ilyen híd összesen négy van Magyarországon: Kisdörgicse, Szegilong, Olaszliszka, Bodrogolaszi, azaz az első kivételével valamennyi a galíciai útvonal vizsgált szakaszán található. A parabolaív használata szintén nagyon ritka.

A szárnyfalak alaprajzi elhelyezkedése alapján attól függően, hogy a földtöltés elhatárolása hogyan történik, megkülönböztetünk a híd tengelyével párhuzamosan álló szárnyfalakat, a híd tengelyére merőlegesen álló szárnyfalakat, valamint a között szögben épült szárnyfalakat. A 18. századi hidak szárnyfalai többnyire párhuzamosak a hídtengellyel, vagy csak kisebb szöget zárnak be vele. A 19. század elején a szárnyfalat a hídtengelyhez képest inkább ferdeszögben helyezték el és építették meg. Azt a körülményt, hogy a híd egyenes-e vagy ferde, annyira befolyásolják a terepadottságok, hogy ennek alapján kormeghatározásra nincs lehetőség. Az viszont megállapítható, hogy a régebbi hidaknál a ferdeség szögével sohasem lépték túl a 20-25°-ot, azaz ferde híd a merőlegestől legfeljebb ilyen mértékig tért el.

A hídról a legtöbb információt gyakran a mellvédek vagy hídszegélyek méretei adták. A mellvédeket a 18. sz. elején épült hidaknál általában a hídpálya tengelyéhez viszonyítva 0,80 m magasra építették.¹² A hídszegéllyel ellátott hidak csak a 19. sz. második felében kezdtek elterjedni. Mellvédek, hídszegélyek és szárnyfalak oldalnézetében való vizsgálatával sokkal jobb leírás készíthető, mint az alaprajz alapján. A mellvéd felső vonalát vizsgálva megkülönböztetünk középig emelkedő, onnan a végéig süllyedő folytonos vonalú hidakat; a hídfők között vízszintes, onnan a szárnyvégek felé süllyedő vonalú hidakat; valamint végig vízszintes mellvédű hidakat. A legrégebbi hidaknál a 18. század végéig a mellvédek az első csoportba sorolhatók. Ezeknél a mellvéd gyakran egészen a terepig süllyed. Későbbiekben (19. sz. első harmada) a mellvéd a középtől kezdődően a végek felé egyenes vonalban lejt, de sohasem éri el a terepszintet. A második típus igen jellemző a 18. századi hidakra. Sajnos ez a többnyílású hidaknál annyira általános megoldás, hogy ennek alapján datálni nem lehetséges. A harmadik típus is igen elterjedt volt a különböző korokban, így ez sem alkalmas pontos időrendi meghatározásra.

A legjelentősebb, legszebb hidakon általában szobrok állnak. Magyarországon jelen-

leg 19 hídon található valamilyen "építmény", szobor, fülke, talapzat. A legjelentősebb (illetve legismertebb) a váci Gombás-patak felett átívelő barokk híd, amelyen hat szinten barokk szobor található. A hidakon található szobrok kora és a híd között azonban általában semmilyen kapcsolat nincs, a szobrok ugyanis rendszerint jóval későbbiek.

Kőhidak Szegilongtól Sárospatakig

Szegilongban két híd is található. Az első 15,5 m hosszú, s a már említett kuriózumként 2,85 m-es egynyílású csúcsíves szerkezetű. Abban más, mint a többi, hogy itt a csúcsív az nem erősítő-ív (mind a többi hídnál), hanem maga a boltozat csúcsíves (így nagyon kecses hatást ér el). A híd szárnyfalai igen masszívak. Az északi (befolyási oldal) fokozatosan, míg a déli (kifolyási) oldalon lépcsőzetesen vastagodnak. Ívmagassága a padlószinttől a csúcsig a déli oldalon kb. 1 méterrel magasabb, mint az ellenkező oldalon (4, illetve 3 méter). Mellvédfalai és szárnyfalai az úttengelyhez képest enyhén széttartók, középen két kerékvető jelzi a legkeskenyebb helyet, ahol a mellvédek egymáshoz töréssel csatlakoznak. A mellvédfalakra mindkét oldalon valószínűleg a 60-as években betonhabarcs-fedést helyeztek. E fedés számos helyen már repedezett, az alatta lévő kősor pedig fokozottan mállott. A jelenlegi úttengely nem egyezik meg a híd tengellyel, ami későbbi útrendezés következménye.

A katonai térképek jelölik, és az 1833-as Zemplén megyei út- és hídösszeírásban is szerepel, ahol mint kőhidat említik.

A másik híd háromnyílású, félköríves szerkezetű, már a falu külterületén található. Teljes hossza 22,5 m. Néhány helyen erdőbényei hídként tartják számon, mert a Bényei-patak felett vezet el, s mellette van az erdőbényei elágazás. A patak igen bővizű, de lassú folyású, hordalékos, amelynek hatására a meder erősen eliszaposodott, a boltvállakat szinte teljesen betemette. Víza a középső mederben folyik, a másik kettő csak igen nagy vízállás esetén nedves. A vízfolyás felőli északi oldalon a híd homlokfalát a két mederpillér háromszög alakú toldata tagolja (jégtörő toldatok), amelyeken betonfedés van. A kifolyási oldalon (déli oldal) a homlokfal sík. A pillértoldatokon fedkövek vannak, mint ahogy a mellvédfalakat is bizonyára fedkövek takarhatták valamikor. Az 1833-as megyei hídösszeírásban a híd három nyílású kőhídként szerepel.¹³

Az útszakasz legmonumentálisabb hídjá az *olaszliszkai*, amely műemlékjellegű védettség alatt áll. A több mint 40 m hosszú csúcsíves híd meredek oldalesésű szakadékot (ideiglenes vízfolyást) hidal át. A terep erős esése miatt a befolyási (északi) oldalon a félköríves dongaboltozat záradéka kb. 2 méterrel van a terep felett, míg ez a magasság a kifolyási (déli) oldalon a 8 métert is meghaladja. A kis nyílásmérethez képest (2,7 m) a tekintélyes hosszúság a híd magas fekvésnek a következménye. A hegy felőli oldalon szárnyfal nélküli rézsűje van, a völgy felőli oldalon négy bordával erősített magas szárnyfala, amely párhuzamos az úttengellyel. Mellvédfalai a híd közepe felé fokozatosan emelkednek. Ezeket a legmagasabb ponton (középen) egy-egy 1,10 m magas körözsa díszítette, amelynek mára csak a csonkjai maradtak meg.¹⁴ A dongaboltozat, amely a hídpályát hordozza, a hídpálya alatt vízszintes alkotókkal

van átvezetve, és bár a híd déli homlokfala síkjában el van falazva, körvonala jól kivehető. A boltozatot a homlokfalaknál és még öt közbenső helyen bordák támasztják meg, amelyek közül a két északi félköríves, az öt déli pedig csúcsíves. Olaszliszván az első katonai felmérés nem jelöl hidat, bár a nagyméretű vízbevágást jelöli. A második katonai felmérés viszont két hidat is feltüntet, melyek közül a település északi felén jelzett már nincs meg. A híd méretei, arányai és kialakítása folytán elgondolkodtató, hogy nem töltött-e be más funkciót is; esetleg az útszakasz védelmében bástyaként vagy egyéb katonai létesítményként használták. 1833-as felmérésben köhídként határozzák meg, de ennél több információt nem közölnek.¹⁵

Vámosújfaluban a 30 m hosszú, hatnyílású műemlék jellegű híd az igen bővizű Tolcsvapatak áthidalására épült. A patak mind a híd előtt, mind az után vízterelőkkal van szabályozva. A víz általában nyugatról a második és harmadik nyílás alatt folyik, nagyobb vízállás esetén (a terelők segítségével) többi nyílást is fokozatosan használja. A két nyugat felőli pillér toldatai mindkét homlokfalazaton jóval kisebbek a többinél. A toldatok az északi (befolyási) oldalon minden esetben lekerekítettek, míg a déli (kifolyási) oldalon csak a nyugati oldalon lévő három toldat lekerekített, a keleti oldalon lévők nem. Az öt mederpillér és két parti pillér (hídfő) fedkövekkel van lefedve. Az első és második katonai felmérés Vámosújfaluban 3 hidat is jelöl, amelyek közül csak a Tolcsvapatakon áthidaló maradt fenn. A másik kettő helye nehezen meghatározható. (Helyszíni bejárás alapján, a térkép léptékét is figyelembe véve lehet valószínű helyükre következtetni.) A mai híd egy másik, 1797-ből való térképen is már meglévő hídként szerepel.¹⁶ Az 1833-as összeírásban ötnyílású köhídként van feltüntetve, így valószínűsíthető, hogy a 19. században kibővíthették. 1981-ben részben át kellett építeni, mert az egyik nyílás beszakadt egy teherautó alatt. Ekkor a boltozatok fölé teherelosztó vasbeton lemez került.

A *sárazsadányi* 8,6 m hosszú, egynyílású híd Bodrogolaszi előtt, a sárazsadányi elágazásnál található, ezért néhány helyen bodrogolaszi hídként említik. Csúcsívesként tartjuk számon, mindkét oldalán 1-1 csúcsívvel, amelyek kb. 50 cm vastagságúak, s a félköríves bordák megerősítésére szolgálnak. A hídfőket mindkét oldalon két-két támborda erősíti. A mellvédek felső vonala vízszintes, alaprajzi elrendezése egyenes. Az első katonai felmérési térképen a falu külterületén lévő hídként jelölik (Sárazsadány = Szadany), de az 1833-as megyei összeírásban nem tesznek említést róla, valószínűleg kis mérete miatt.

Bodrogolaszi területén két híd található. Az egyik kétnyílású, teljes hossza 10,2 m. Az áthidalt ideiglenes vízfolyás északi oldala növényekkel benőtt, míg a déli viszonylag rendezett, de itt a gyalogos- és kerékpárforgalom számára külön híd épült, amely teljesen eltakarja a régi hidat. A két híd között még egy gázcsövet is átvezettek. Ez az állapot közel sem nevezhető esztétikusnak. A hídpálya az árok medermélységéhez képest viszonylag magas. Ennek következtében a híd hídfőit és pilléreit a kifolyási oldalon (délkeleti oldal) egy-egy támbordával erősítették meg. Az ellentétes oldalon a pillérnek csak a szokásos toldata nyúlik ki a homlokfal síkjából. Az első katonai felmérési térképen jelölnek Bodrogolaszi (akkori nevén Vlahi Olaszí) belterületén hidat, viszont az 1833-as megyei hidösszeírás nem tesz említést róla.

A község keleti külterületén lévő másik híd egynyílású, 13 m hosszú. Mindkét oldalon két-két támborda erősíti a hídfőket, melyek méretei egyezők. A támbordák szépen tagolják az egyébként sík homlokzatot. Az egyenes mellvédfalak vízszintesek. Az első katonai felmérési térképen nem jelölik. A Zemplén megyei utak és hidak 1833-as összeírásakor viszont feltüntették.¹⁷ Eszerint a híd a Kuliz-éren ível át, s bár e földrajzi nevet ma már nem használjuk, mégis azonosítható, mert Bodrogolaszi és Sárospatak között csak ez az egy híd van.

A *Sárospatak* nyugati határának belterületén található kétnyílású régi híd a Hercegekúti-patakot keresztezte. 1985-ben az Észak-Magyarországi Vízügyi Igazgatóság rendezte a vízfolyást, amelynek során a medert kb. 3-400 méterrel Bodroghalász felé áthelyezték. A híd kifolyási és befolyási oldalán is földgátat emeltek, ezért jelenleg a hídnak semmilyen funkciója nincs, de mint műemlék megmaradt. Pilléreit mindkét oldalon félkör alaprajzú támborda erősíti. A mellvédfalak egyenes vonalvezetésűek. Az első katonai felmérési térképen jelölik (Nagy Patak külterületén, Petraho és Patak között félúton), és az 1833-as összeírás is említést tesz róla.

A vizsgált útszakasz minden hídját ugyanabból a jól megmunkálható, fehér színű riolituffából építették. Ez a Zempléni-hegységben bányászott kőzet igen jó minőségű építési anyag, ebből építették pl. a hortobágyi hidat is. Ezt a kőanyagot minden bizonnyal a közeli Erdőbényében bányászhatták, amely kőfaragóiról is ismert település volt.¹⁸ Innen szállították el durva megmunkálás után, majd a helyszínen végezték el a finom munkálatokat. Néhány esetben ugyancsak helyi kőanyagból, andezitből egészítették ki a mellvédfal sérüléseit. A mellvédfalak viszont nagy valószínűséggel mindenütt fedkövel voltak fedve, de napjainkra ezeken számos helyen cementhabarcs-simitást helyeztek el. Sajnos e két anyag – különböző mechanikai tulajdonságukból adódóan – egymást tönkreteszi, amelynek nyomai jól láthatóak néhány hídon.

A kormeghatározás kérdései

Hogy a Szegilong és Sárospatak közötti a régi galíciai útszakaszon található nyolc boltozott köhíd mióta áll, arra a levéltári kutatások alapján választ adni sajnos nem lehet. Az első dokumentum, amellyel a hidak léteire következtethetünk, az első bécsi katonai felmérési térkép, az 1780-as évekből. Ebből csak a hidak léteire vagy nemléteire kapunk adatokat. E térkép az olaszliszakai és a bodrogolaszi második híd kivételével valamennyi hidat feltünteti, bár – mint említettük – Olaszliszokánál a bevágást jelöli, rajta az út áthalad, tehát a híd léte valószínűsíthető. Bodrogolaszinál azonban az adott szakaszon semmilyen terepi egyenetlenséget nem mutat a térkép. Vámosújfalú belterületén az első katonai felmérési térkép másik két hidat is jelöl, amiről semmi egyéb információnk nincs. Az első pontos írásos felmérést az 1833-as Zemplén megyei út- és hídösszeírás tartalmazza. Itt ismét két hidat nem említenek (feltételezhetően méretük miatt): a bodrogolaszi első és a szárazsápanyit. A második katonai felmérési térkép, amelyet ezen a szakaszon 1857-ben készítettek el, már az

összes hidat tartalmazza. (Olaszliszka és Vámosújfalú területén itt is jelölnek olyan hidakat, amelyek ma már nem léteznek.)

A fentiek alapján a hidak építési idejére csak következtetni lehet.¹⁹ A Zempléni-hegység déli lejtői a 13. században francia (vallon) telepések megjelenése után indultak jelentős fejlődésnek. Feltételezhető, hogy már ekkor megoldották valamilyen módon a települések közötti közlekedést, tehát a jelenlegi hidak helyén valamilyen építménynek állnia kellett. A vizsgált útszakasz a 16. században már a mai állapotához hasonlóan épülhetett ki, hiszen ebben az időben a tokaji bor szállítása, forgalmazása alapvető érdeke volt a régió településeinek.

Lehetséges a kormeghatározás a hidak alakja szerint is, hiszen a különböző ív-alakú hidak különböző korokból származnak. A csúcsíves hidakról feltételezhető, hogy egyidőben épültek. Ezt valószínűsíti az a tény, hogy a Magyarországon található 4 csúcsíves híd közül három itt épült, gyakorlatilag egymás mellett, és a nyílásszélességek is szinte teljesen megegyezők (kb. 2,7 m, azaz 1 öl és 3 láb). Feltételezhető továbbá, hogy az 1833-as út- és hídösszeíráskor a sárazsadányi híd már állt, csak méretei miatt nem került említésre (ezt támasztja alá, hogy az első katonai felmérési térképen jelölik). A hídalak, illetve a kialakítás annyira eltérő a hazai és a nemzetközi gyakorlattól, továbbá statikai szempontból nem indokolt (sőt, inkább elönytelen), hogy minden kétséget kizárólag nem híddal foglalkozó szakember tervezte és építette. Valószínűleg inkább olyan helyi kőművesek, akik a környékbeli templomoknál építkeztek. E forma alapján így elképzelhető, hogy a hidak eredete a középkorra nyúlik vissza. Külön ki kell emelni az olaszliszka hidat, amely méreteivel és arányaival elűt az összes többitől, és feltételezhető, hogy annak építési ideje jóval régebbi. A tág környezet geomorfológiai adottságait is figyelembe véve esetleg nemcsak hid-funkciót látott el, hanem védelmi célja is volt. A félköríves boltozatú hidak építési ideje a 18. századra tehető. Az Építési Főhatóság által 1807-ban kiadott títusterv kiképzései és részletmegoldásai megegyeznek a vizsgált útszakaszon található hasonló hidakéval, azok nyílásszámától függetlenül. Egy híd megépítése több év munkája, s az 1780-as térképen már szerepelnek, így az első – később átépített – hidak minden bizonnyal jóval régebben épülhettek.

A zempléni köhidak épített kulturális örökségünk értékes részei. De tegyük hozzá: egy híd sosem ragadható ki saját környezetéből, azzal szervesen együtt él. A tiszta, rendezett környék kiemeli a híd szépségét, és új színt ad a településnek is.

Jegyzetek

1 Hazánkban az itt bemutatott csúcsíves hidakon kívül a kisdörgicsei hidat soroljuk ebbe a kategóriába, de az szerkezetileg eltér az itt felsoroltaktól – az inkább falazási hibából kifolyólag vált csúcsívesé.

2 A tanulmány a szerző Boltozott köhidak a régi galíciai út Szegilong és Sárospatak közötti

szakaszán című műemlékvédelmi szakdolgozatának (BME Építészmérnöki Kar, 2001) rövidített változata. A szerző reméli, hogy a jövőben lehetősége lesz a Zemplén megye határon túli területein levő hidak bemutatására is, amelyek szintén sok érdekességet tartogatnak.

3 A galíciai úton a Hernád árterében állnak így a hidak, Onga és Gesztely térségében.

4 Az összeírásnak Heves vármegye kivételével 1833-ban valamennyi vármegye eleget tett. Heves viszont 1803-ban, 1847-ben és 1853-ban is összeírta a területén található hidakat, amely összeírások mai napig megvannak.

5 Erről lásd: Medved G.: Történetek a világ hídjairól, Terc Kiadó, 2001; Palotás L. (szerk.): Hidak, Műszaki Könyvkiadó, 1987.

6 Az első kőhidra való okleveles utalás 1346. november 13-án kelt, és a mai hortobágyi kilenclyukú híd elődjére vonatkozott. Mind ez, mind a többi híd a török hódoltság alatt elpusztult, így sajnos igaz, hogy a legrégebbi kőhidunk a 18. századból való. Feltételezhető azonban, hogy számos hidunk középkori alapokon nyugszik, illetve hogy a régi köveket újra felhasználták.

7 Az Utak és Hidak tsináltatására szolgáló REGULÁK... Évszám nélküli dokumentum, de a Közlekedési Múzeumban, mint 18. századi irat van lajstromba véve.

8 Ennek oka igen egyszerű: a földesurak hozzájárulás címén ingyen igényelhetők a helyi építőanyagokat, és ugyancsak nem kellett pénzt fizetniük a segédmunkásokért, mert az ő munkájuk és a fuvarok egyaránt közmunka-szolgáltatások voltak. Ezzel szemben a vashíd építésénél ezekkel a költségekkel számolniuk kellett (v.ö.: Gáll I.: Régi magyar hidak, Műszaki Könyvkiadó, 1970).

9 Bár az 1907. évi magyar vasúti hídszabályzat 1. §-a kimondta, hogy "vasszerkezetű hidat csak abban az esetben kell építeni, ha kőhid építése nem lehetséges vagy kevésbé célszerű", a boltozott kőhidak építése a vashidak megjelenésével elavult. (v.ö.: Mihailich Gy.: A XIX. és XX. századbeli magyar hidépítés története, Akadémiai Kiadó, 1960).

10 A szárnyfal a hídfő ama része, amely a hídfőhöz csatlakozó, és a híd folytatását képező földtöltés tartására, megtámasztására szolgál.

11 Az itt bemutatott osztályozási rendszert Gáll I. állította fel, a továbbiakban az ő tematikáját követem (v.ö.: Gáll I.: i.m.)

12 Ez a magasság sokszor a híd hosszától is függött.

13 *Pons lapideus at tres apperturas singula = 3° in latitudine, 5 org. Longus exstructus habetur...*

14 A fényképek tanúsága szerint 1970-ben az egyikük még megvolt.

15 "A rivo Bartamas per Oppidum Liszka usque pontem lapideum in superiori fine oppidi, structum 575 org." – azaz: a Bartamas folyótól kezdve Olaszliszkan át a falu felső végén lévő kőhidig kiépítve 575 öl.

16 A térkép a Nagy-Tolcsva-patak faúsztatásra való felhasználása céljából készült.

17 "Inter Olasi et Patak unus maior in Kuliz ér et duo minores ponticuli lapidei existant."

18 Lásd bővebben: Fehér J.: Az erdőbényei kőfaragó-mesterség története, in: A Herman Ottó Múzeum évkönyve XXXV-XXXVI, Miskolc, 1997.

19 A pontos kormeghatározás egyedüli lehetősége a kőanyagok közötti fűgákból vett minták elemzése. Sajnos erre eddig nem volt anyagi lehetőség, de a szerző reméli, hogy hamarosan sort keríthet rá.