

# Hazánk első állandó folyami átkelői:

## Szolnok hódoltság kori Tisza-hídjai

Kertész Róbert

24

A törökök hamar felismerték Szolnok stratégiai jelentőségét, és a foglalás után tíz évvel, 1562 tavaszán Güzelzse Rüsztsem budai pasa (1559–1563) cölöphíd veretésébe kezdett a Tiszán, amelynek megvalósításában minden bizonnyal a szolnoki szandzsákbég, Aranid Mahmúd is tevékeny szerepet vállalt. Hazánk első állandó folyami átkelőjének építéséről 1562-ben a kortárs Verancsics Antal egri püspök Miksa cseh királynak május 29-én írt levelében az alábbiakban számol be: „A budai pasa Szolnoknál vala,

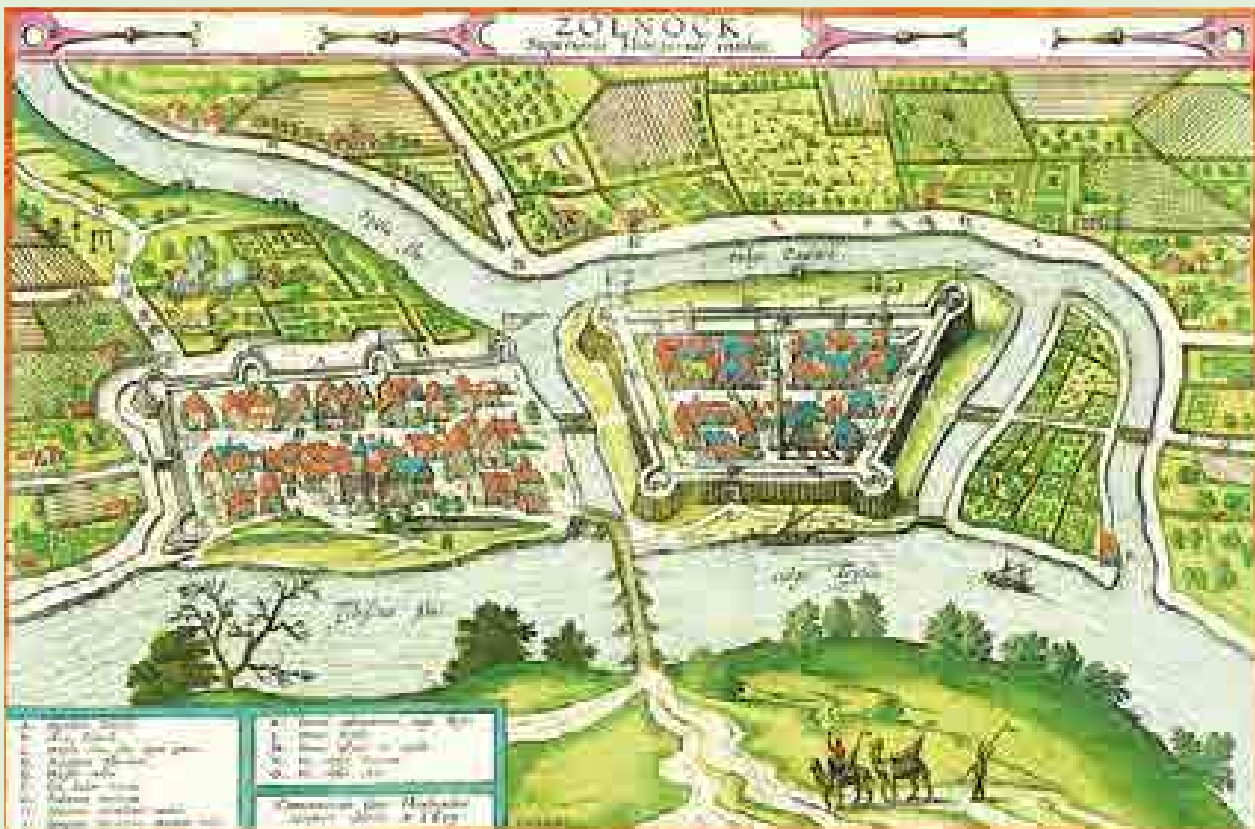
Szolnok Georg Hoefnagel metszetén, az 1562-ben vert első tiszai cölöphíddal, 1617 (dr. Vincze Gyula szolnoki ügyvéd tulajdona)

**A hódoltság kori Szolnok kutatásának legújabb eredményeit a *Határtalan Régészet* tavaszi számában publikáltuk, de abban a cikkben nem esett szó részletesen Szolnok török kori hídjairól, melyek kutatása során a hagyományos és a víz alatti régészet kutatási módszereit is felhasználtuk.**

és már belekezd vala hidat rakni az ő vára alatt, az ellenségnek közelében a Zagyva partján, és – ahogy mondják – nagyon kitartó munkálatokkal, olyan szélességgel, hogy két szekeret befogadjon, az negyedrészében már csaknem el is készült vala.”

Az átkelőhelyről a magyar források mellett a törökök is említést tesznek. Így többek között a szolnoki szandzsák 1591–92. évi összeírásán kívül az 1665-ben Szolnokon három napig időző neves török világutazó, Evlia Cselebi így ír róla: „A város és a vár árka között folyó Tisza fölött egy fahíd van, a Váradról és Gyula felől jövő emberek e hídon kelnek át.”

Szerencsére Szolnokról a 16. század végétől kezdődően egészen a hódoltság kora lezárulásáig, sőt még azon túl is bőségesen állnak rendelkezésre metszetek, ábrázolások, amelyek a magyarországi török kori hídépítés történetének eme egyik legjelentősebb alkotá-





A szandzsákszék helyi hajóhíddal a 16. század végén – a stockholmi Királyi Hadilevéltárban található ábrázoláson (fotó: dr. Domokos György)

sát is megörökítették. A látképek forrásértéke azonban nagyon különböző, ugyanis alig akad közöttük olyan, amelyen az egyes részleteket illetően a valóságnak megfelelő elemek fedezhetők fel. A látképek közül Georg Hoefnagel vedutája (olaszul 'látkép') mellett még további kettő rendelkezik eredeti részletekkel. Közülük az egyik létezését azok a másolatok bizonyítják, amelyek példányai a stuttgarti Tartományi Könyvtárban és a stockholmi Királyi Hadilevéltárban lelhetők fel; a másikat pedig Wilhelm Dilich 1600-ban megjelent könyvében publikálták.

A hidat magyar mesteremberek építették, és főként a debreceni ácsokra nehezedett a feladat, hogy a töröknek fizetett rendszeres évi adón kívül a vár mellett az átkelőhely javításáról, valamint a fenntartás anyagszükségletéről is gondoskodjanak. Nagyköröstől Debrecenig több száz település tartozott adózni, fákot szállítani és ingyenmunkával hozzájárulni a híd karbantartásához. A Tisza jobb és bal partja között állandó összeköttetést biztosító cölöphídnak kezdetben a törökök fontos szerepet szántak a Tiszántúl hódoltatásában, ugyanakkor a gazdasági

jelentősége is megnőtt idővel. Az alföldi mezővárosok és falvak legfontosabb megélhetési forrása ekkoriban a rideg marhatartás volt. Az állatokat főként eladásra tenyésztették és lábon hajtották el Nyugat-, valamint Dél-Európa (Ausztria, Morvaország, Németország, Itália) piacaira. A Tiszántúlról nyugatra irányuló, a török vámnaplók szerint többezres, olykor több tízezres nagyságrendű szarvasmarha-kereskedelem ezen az átkelőn keresztül zajlott, és ebbe a források szerint maga Mahmúd bég is bekapcsolódott. A hídvámból származó minél nagyobb jövedelem elérése érdekében a törökök semmitől sem riadtak vissza. Ali aga, Mahmúd budai pasa (1667–1670) kajmakámja (törökül 'a pasa adóügyekért felelős helyettese') 1667. december 24-én kelt leveléből kiderül, hogy a tiszántúli városok tőzséreinek és kereskedőinek kifejezetten megparancsolták

Szolnok 1706-ban Giovanni Morando Visconti ábrázolásán – a Zagya-torkolat előtt a török kori Tisza-híd maradványaival



Bal part közeli cölöpjármok  
maradványai  
(fotó: Ratkai Barna, 2003)



a szolnoki híd használatát, ugyanakkor eltiltották őket más tiszai révektől és átkelőktől. A rendelet ellen vétknek súlyos retorziót helyeztek kilátásba: javaik teljes elkobzását és karóba húzást, sőt azokat a helységeket is megbüntették, amelyeknek billogát megtalálták az állatokon.

A török uralom alól végül 1685. október 18-án szabadult fel Szolnok. Harc ugyan itt nem volt, ennek ellenére a fenti történeti esemény egy időre megpecsételte az átkelő sorsát. A császári ezredek megjelenése ugyanis minden bizonnyal meglepte a törököket. Ezzel magyarázható, hogy a szandzsákszék hely utolsó bégje, Musztafa nem gondolhatott komolyabb ellenállásra. Valójában be sem várta az ostromot, hanem pánikszerűen, egyetlen puskalövés nélkül menekült át a Tiszán túlra. Mindezt úgy, hogy a várat és a várost felgyújtatta, s hogy az üldözést is megakadályozza, a cölöphidat az átvonulás után maga mögött lángba borította,

illetve leromboltatta. Paradox módon tehát az átkelőt ugyanazok pusztították el, akiknek egy bő évszázaddal korábban a létrejöttét köszönhette. A 17. század végi és a 18. század eleji hadmérnöki felmérések mindazonáltal azt mutatják, hogy a visszafoglalást követően a császáriak kijavították és újból üzemképes állapotba hozták a törökök által létesített – a városi hídfő előtti részén egy szakaszon felhúzhatóvá tett – tiszai cölöphidat. Teljes és végső elpusztulása a Rákóczi-szabadságharc alatt következett be, de cölöpjármainak maradványai a Zagyva-torkolat térségében Giovanni Morando Visconti hadmérnök 1706 szeptemberében készített színes kéziratos térképén még fellelhetők.

Ezt követően azonban még számos faszervezetű hídja volt Szolnoknak, az utolsót 1909-ben egy jeges ár vitte el. A török átkelő ugyanakkor feledésbe merült. Elképzelések voltak ugyan a helyére vonatkozóan, ám kutatására csak a szerencsés véletlennek köszönhetően, 2003 augusztus–szeptemberében nyílt lehetőség. Az elhúzódozó aszály miatt a folyó rendkívül alacsony (-279 cm) vízállása miatt cölöpcsonkok váltak láthatóvá a sekély vízben a közúti Tisza-hídtól kelet felé 70 méterre, a folyómedernek a bal parthoz közeli részén, a Zagyva-torkolattal szemben.

Az ekkor meginduló régészeti kutatások során a Tiszában két nagyobb cölöpkoncentrációt azonosítottunk: az I. csoport közvetlenül a folyóvíz peremi zónájában, a II. csoport viszont a parttól távolabb helyezkedett el. Az oszlopok – már amennyire a vízben megállapítható volt – kivétel nélkül a tölgyfa természetes, hengeres formáját mutatták, tehát



A folyóból felszínre került két  
cölöpkoncentráció elhelyezkedése, 16–17.  
század (fotó: Vass Sándor, 2003)

megmunkálatlanok. Átmérőjük egyöntetűen kerek, átlagosan 20–25 cm, de előfordultak 30 cm feletti és 20 cm alatti darabok is. Túlnyomó többségük függőlegesen, míg néhány ferdén a meder aljába volt verve, meglehetősen stabilan. Számos esetben közvetlenül egymás melletti, ún. kettős cölöpöket figyelhettünk meg. A függőlegesen és a ferdén álló cölöpmaradványok mellett a vízszintesen fekvő gerendák száma elenyésző: mindössze néhány ilyen észleltünk. A víz alatt, a meder felszínét átkutatva további oszlopokra is rábukkantunk, amelyeket a felszínről nem lehetett látni.

Mivel a felszínen megfigyelhető tölgyfa oszlopok egy része sorokba rendeződve és szabályos távolságban jelentkezett, cölöpjármok maradványainak határoztuk meg ezeket. A geodéziai felmérés után ugyanakkor az is egyértelművé vált, hogy bizonyíthatóan nem egy, hanem legalább két hídról van szó. Összevetve az egyes cölöpkoncentrációk előkerülési helyét és tájolását az egykorú ábrázolásokkal, az alábbi megállapításra jutottunk:

– Az I. és a II. csoportba tartozó cölöpök egy részének elhelyezkedése és kiserkeszthető nyomvonal – amely a folyón át a Zagyva tiszai torkolatához ve-



Az alacsony vízálás miatt szárazra került mederben eltemetődött tölgyfaoszlopok kibontása (fotó: Ratkai Barna, 2003)

zet – alapján ezek a maradványok a Georg Hoefnagel látképén ábrázolt legelső, Güzeldzse Rüsztlem budai pasa által 1562-ben veretett és feltehetően a 16. század végéig álló Tisza-híd elemeivel azonosíthatók. Pusztulásának sem pontos okát, sem pedig időpontját nem ismerjük. A tiszai jeges árok mellett ugyanolyan való-



A meder aljában vízszintesen eltemetődött, az ásatáson kibontott cölöp mintavételezése (fotó: Ratkai Barna, 2003)





A mederből kiemelt, jó állapotban megmaradt, közel 7 m hosszú, két részből álló ún. toldott cölöp mintavételezése és dokumentálása (fotó: Mészáros János, 2003)

színűséggel történeti események, így főként a tizenöt éves háború időszaka is szóba jöhet, különösen 1595 ősze, amikor a Miksa főherceg által vezetett keresztény haderő ostrom alá vette Szolnokot.

– Egy következő, a 16. század végén csupán rövid ideig fennálló Tisza-hidat a Szolnokról rendelkezésre álló további ábrázolások alapján valószínűsítünk. Régészeti nyomát ennek nem találtuk meg, ám meglétét bizonyíthatják a stockholmi Királyi Hadilevéltárban és a stuttgarti Tartományi Könyvtárban őrzött színes várrajzok. Amennyiben ezek valóban hitelesek, megállapíthatjuk, hogy e híd esetében szakítottak az addigi hídépítési hagyományokkal, ugyanis az új átkelő nem cölöpszerkezetű volt, hanem hajóhídként építették meg. Kisebb-nagyobb megszakításokkal a budai hajóhíd 130 évig, az esztergomi pedig közel egy évszázadig működött. A szolnoki ezzel szemben legfeljebb másfél évtizedig, a tizenöt éves háborút lezáró zsitvatoroki békéig (1606), vagy még addig sem funkcionált. Ugyanis a Wilhelm Dilich 1600-ban megjelent kötetében napvilágot látott metszet, továbbá egy 1609-es keltezésű török forrás alapján biztosan állíthatjuk, hogy ekkor Szolnokon már újból cölöphíd állt.

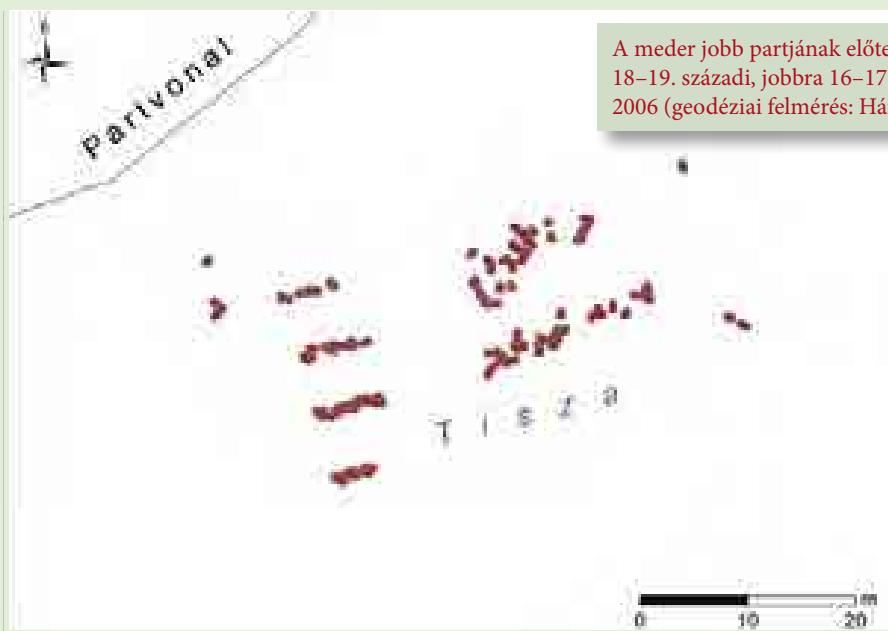
– A hajóhidat időrendben a harmadik átkelő követte, amelyet újból cölöphídnak építettek, felte-

hetően a 16. század legvégén. Az I. és a II. csoport oszlopainak jelentős hányada már ehhez a hídhoz tarthatott. Bal parti hídfője megegyezett a Hoefnagel által ábrázolttal, a jobb parti azonban a Zagyva-torkolat helyett már a városban kellett, hogy legyen. A 17. században készült ábrázolások egy része, valamint Evlia Cselebi helymeghatározása egyaránt összhangba hozhatók a régészeti adatokkal. Eszerint ez a cölöphíd lehetett az az utolsó hódoltság kori átkelő Szolnokon, amelyet Musztafa szandzsákbég parancsára a törökök 1685. október 18-án felégették.

Kérdés persze, hogy mi lehetett az oka annak, hogy a korábbi ideiglenes hajóhíd már nem felelt meg az igényeknek, s a 16–17. század fordulója körül újból állandó cölöphíd építésébe fogtak. Bizonyára nyomos indokok álltak a háttérben: a tizenöt éves háborúban főként a település katonai, gazdasági és stratégiai jelentőségének erősödése, s ezzel összefüggésben az átkelő teherbírásának növelése, ha nem is kizárólagos, de fontos elemek lehettek. Szolnok státusza a 16. század legvégén alapvetően megváltozott, ugyanis Eger 1596. évi elfoglalását követően az Oszmán Birodalom határa

A ferde lapolással összeillesztett, vas szöggel átütött, két helyen kovácsoltvas pánttal megerősített toldott cölöp (készítette: Kovács Ferenc)





A meder jobb partjának előterében, víz alatt azonosított – balra 18–19. századi, jobbra 16–17. századi – cölöpjármok maradványai, 2006 (geodéziai felmérés: Háfra Zoltán, készítette: Pánya István)

tek, ezeket áttekintve egyértelműen megállapítható, hogy az átkelők éppen ott, a török kori és a jelenlegi Tisza-híd közötti területen ívelhettek át a folyón. A 2006 októberében végzett műszeres és bűvárrégészeti kutatásunk azonban megállapította, hogy ezek már négyzetes keresztmetszetű cölöpök voltak, és az 1848–1849-es szabadságharc alatt használt átkelőhöz tartoztak. E kutatás további fontos eredménye, hogy közvetlenül a Zagyva-torkolat előtt, a bal part közeliekkel megegyező, kör keresztmetszetű cölöpök két sorára is rábukkantunk. Előkerülési helyük alapján ezek az I. és a II. csoport cölöpkoncentrációjával hozhatók összefüggésbe.

jelentős mértékben északabbra tolódott. A Tisza-parti szandzsákszékhely térsége az egri vilájet részeként viszonylag biztonságos háttérnek számított, s alkalmanként, a nagyobb hadjáratok során jelentős katonaságot is állomásoztattak itt. A Duna–Tisza közti hódoltság területéről is ide halmozták fel az élelmiszerkészleteket. Nagyobb hadtestek mozgósításakor pedig nyilvánvalóan meg kellett erősíteni a cölöphidat. 1663-ban azért szélesítették ki például, hogy a nehézágyúk, a megrakott társzekerek, valamint a fegyveres gyalog- és lovascsapatok is gond nélkül átjuthassanak rajta.

Az igazi veszélyt a cölöphidra az évenkénti jégzajlások, jégtorlaszvonulások jelentették, amelyek számottevő pusztítást okoztak a szerkezetében. 1684 márciusában például a jég hatalmas rombolást végzett: az átkelő 12 szemét is elvitte. A szandzsákbég ekkor 300 főt parancsolt Szolnokra. Debrecen tanácsa a szatmári ácsokat küldte a szandzsákszékhelyre, s a munkálatok nagyságrendjét mutatja, hogy még októberben is folyt a javítás. Egy év múlva, 1685 márciusának első napjában a híd ismételen hóolvadáskor rongálódott meg. Az áradás elsodorta deszkáit, s két végének bálványfái is megtörttek. A munkát és az anyagok pótlását, amely 40 szál kemény tölgyfa deszkát és 30 szál lábfát tett ki, Debrecennek kellett állnia.

A 2003. augusztus végi alacsony vízállásnál a bal parton előkerült cölöpkoncentrációkkal szemben, a folyó túloldalán, a Tisza Evezős Egylet stégje alatti és előtti részen, ugyancsak a felszín közelében észlelhettünk cölöpöket. A szolnoki Tisza-híd-tervek 1721-től már ismer-

nyel, hogy közvetlenül a Zagyva-torkolat előtt, a bal part közeliikkel megegyező, kör keresztmetszetű cölöpök két sorára is rábukkantunk. Előkerülési helyük alapján ezek az I. és a II. csoport cölöpkoncentrációjával hozhatók összefüggésbe.

Tisza-hidak nyomvonal-rekonstrukciója: 1. 16. század, 2. 17. század, 3. 18–19. század (tervezte: Kertész Róbert, készítette: Pánya István)





Visszatérve a bal part közelében 2003-ban azonosított hídmaradványokhoz, azért, hogy megtudjuk ezek pontos korát, természettudományos vizsgálatok elvégzése is szükségessé vált. A jó állapotban konzerválódott fagerendák lehetőséget biztosítottak a radiokarbon (C14) mellett a dendokronológiai (faévgűrűs keltezés) vizsgálatok módszerének az alkalmazására is. A mintavételezéshez szükséges régészeti ásatást az I. csoporttól délre, közvetlenül a legszélső cölöpsor mögötti területen végeztük, és 15–25 centiméternyi iszapos föveny eltávolítása után kettő függőlegesen álló, valamint négy vízszintesen fekvő tölgyfa cölöpöt tártunk fel.

A cölöphíd felszínre került szerkezeti elemei közül a függőleges és ferde facsonkok az egyes cölöpjármok oszlopainak eredeti helyzetben lévő maradványaiként, a vízszintesek pedig a kidőlt cölöpjármok, valamint a leszakadt hosszgerendák, a pallóburkolás és a korlát másodlagos helyzetben lévő részeiként rekonstruálhatók. Az előbbieket az átkelő építéskor és/vagy javításakor a meder aljába bevert, *in situ* (azaz

‘eredeti helyzetben lévő’) darabok, míg az utóbbiak a híd pusztulásával összefüggésben kerültek a meder felszínére, majd ott később beágyazódtak.

A mintavételezést úgy terveztük, hogy mind a függőleges, mind pedig a vízszintes cölöpkre sor kerüljön, lehetőleg fele-fele arányban. Megmintázásra került továbbá egy, a horgászok által a folyóból még a kutatások



Rekonstruált jégtörő sarkantyú, cölöpjárom és járósínt (Pazirik Informatikai Kft.)

előtt eltávolított és a meder szélén hagyott kb. 4 méter hosszú hegyezett cölöp is. Ezután közvetlenül az I. csoport előtt és a II. csoport közelében található területről egy teljesen ép, két részből álló, ún. toldott cölöpöt emeltünk ki a partra, amelynek hegyezett vége ferdén eldőlvé az eredeti helyén, a meder aljába ágyazódva, a toldás pedig a víz alatt, a meder felszínén vízszintesen feküdt. Ebből kormeghatározás céljából ugyancsak mintákat vettünk.

A feltárt tölgyfa cölöpből összesen hat mintát adtunk át az MTA Debrecenben működő Atommagkutató Intézete Környezetanalitikai Laboratóriumába radiokarbon vizsgálatra. A minták közül négy kizárólag a hódoltság korára (16–17. század), kettő pedig az azt követő időszakra is keltezhető intervallumokat adott. A kapott eredményeket a Morgós András által elvégzett dendrokronológiai elemzésekkel sikerült tovább finomítani. A vizsgálat a két részből álló úgynevezett toldott cölöp toldásából vett 6. minta dátumát (1513–1581, 1622–1651 cal AD) 7 évre szűkítette, és megállapította, hogy a fa kivágásának időtartománya 1558 és 1565 között lehetett. A radiokarbon-koradat és a dendrokronológiai vizsgálat eredményei tehát összhangban vannak Verancsics Antal egri püspök levelének 1562. évi keltezésével, amelyben az első híd építéséről ad hírt.

De vajon milyen látványt nyújthatott az ország legelső állandó folyami átkelője? A jelenlegi Tisza-meder szélessége kb. 110 méter. A szőke folyó azonban a szabályozások előtt jóval szélesebb volt: a 18–19. századi felmérések, a szolnoki Tisza-híd-tervek szerint ennek több mint kétszerese, 250 méter körül prognosztizálható. Ez egyben azt is jelenti, hogy a 2003-ban a bal part közelében megtalált hídmaradványok eredetileg a folyó közepén állhattak. Az átkelő nyomsáv (járószint) szélessége mintegy 5,5–6 méter lehetett. A nyílások-

zók számának megállapításához a 2006-ban a Zagyva-torkolat előtti búvárrégé-

zeti kutatáson feltárt két cölöpjárom közötti távolság volt az irányadó, amely 5,9–6 méternek adódott. Így a két hídfő között hozzávetőleg 40–44 darab egysoros cölöpjáromot kellett megépíteni. A cölöphíd magasságának meghatározásához a hódoltság kori árvízszint ismeretére volt szükség, amely a tetőzéskor 84 méter (Bf) körül lehetett. Az átkelő egykori járószintje efelett valószínűsíthető úgy 1–1,5 méterrel. A 18. századi híd-tervek, felmérések szerint a cölöpjármok függőleges és ferde oszlopai a meder legmélyebb részén 16 méter hosszúak voltak, a partközélemben természetesen ennél rövidebbekre volt szükség.

A Tisza jobb partján a vár és a város környezete többnyire magaspart jellegű, így árvizek nem veszélyeztették, s árvízvédelmi magasításra sem volt szükség. A bal parton azonban teljesen más a helyzet, a vízenyős ártér miatt az itteni hídfőről az útnak töltésen kellett továbbhaladnia. A töltéshídról – a mai „százlábú” ártéri hídnak az elődjéről – az 1591–1592. évi szandzsákösszeírásban találtuk meg a legkorábbi említést.

Szolnoki kutatásaink megmutatták, hogy különböző forráscsoportok, így az írott források, a képi ábrázolások, a régészeti leletek együttes értelmezése milyen eredményes is lehet, különösképp, ha ezek különböző modern módszerekkel, így hagyományos régészeti, búvárrégészeti vagy épp természettudományos kormeghatározási módszerekkel találkoznak!



A Tisza-híd szerkezetének 3D rekonstrukciója (Pazirik Informatikai Kft.)