

# Miről mesél a Kakat-híd emlékoszlopa?

Kenderes–Bánhalma határában a Kakat-ér hajdani medre előtt, a Kunhegyesre vezető országút bal oldalán egy fehérre meszelt téglaoszlop áll. Az út felőli oldalát dombormű fedi, mely két részre tagolódik. Felső részén eléggé elmosódott a latin nyelvű felirat, alul a XVIII. században a Kakaton épült köhíd ábrázolása látható. Ez az emlékoszlop a hajdani *Sóút* egy kevéssé ismert hagyatéka.

1989-ben volt 250 éve, hogy a Kakaton levonuló jeges árhullám elpusztította a bánhalmi köhidat. A Nagykunság vízrajzi képe az elmúlt másfél évszázad szabályozásai során rendkívül sokat változott. A XVIII. századi térképeket vizsgálva olyan tájegység tárul elénk, ahol a terület nagy részét erők, mocsarak borítják, akadályozva a települések közti közlekedést. A Nagykunság területét főleg a Tisza-balparti fattyúágai árasztották el. A Tiszadada–Tiszadob térségének fokaiból és a Hortobágy puszta vadvízeiből táplálkozó Hortobágy folyó a Sárrét-be és a Karcag–Kisújszállás közötti, Kara János<sup>1</sup> nevű mocsárba torkollott. A szalók–taskonyi öblözet fokai között találjuk a vidék legismertebb vízfolyását, a Mirhót, mely a Nagykunságot végigsöpört árvizei révén vált hírhedtté. A fokon kítő víz a Gyolcsi-lapos hatalmas nádasába ömlötték, majd az annak közepén levő, Gyolcs-tiszása nevű tavon és egy mesterséges csatornán keresztül jutottak Kunhegyestől ÉNy-ra, a Kakat medrébe. A Kakat – egykori Tisza-ág – völgyét a Tisza árvizei tartották fenn hosszú évszázadokon keresztül. Jellemző, hogy a folyó árvízi medre elérte a 90 öl (170 m) szélességet.

A Tisza árvizei a Kakat medrén jutottak el Kunhegyes, Kenderes, Kisújszállás, Karcag határába és a Kara János-mocsár 6–7 km széles nádasaiban terültek szét. A Kakat ma már eliszaposodott, jelentéktelen vízfolyás, a régmúlt időkben azonban komoly természeti akadályt jelentett. Már a XVIII. század első felétől megépítették (illetve újjáépítették) a Sóútnak a Nagykunságon átvezető szakaszát. Ez a terület nem volt közömbös összbirodalmi érdekből sem, forgalma közlekedési, gazdasági, hadi és kereskedelmi szempontból egyaránt jelentős volt.<sup>2</sup>

A másfél évszázados török hódoltság és a Rákóczi-szabadságharc után III. (VI.) Károly volt az első uralkodó, aki ténylegesen Magyarország és Erdély ura lett. Magyarország bekapcsolódott az európai fejlődés útjába. A béke éveiben gazdasági és szellemi téren pótolhatta lemaradását. Az intézmények közül az egyik legfontosabb a sóregálék egész országra kiterjedő hálózata. A sójövedelem az európai államok háztartásában régóta a legbiztosabb, legállandóbb bevételi forrás. A só mint életszükségleti cikk, a sóbányával rendelkező vidékek meggazdagodását idézte elő. A kibányászott terméket vízi és szárazföldi utakon egyaránt szállították. A legfontosabb sóbányával rendelkező Erdélyből a szárazföldi út Déda, Margita, Székelyhíd, Léka, Pályi, Sáránd, Szoboszló, Nádudvar, Madaras, Bánhalma, Fegyvernek, Szentmiklós, Szolnok, Abony, Monor és Úlló érintésével vezetett Pestre.

A Sóút jelentősebb átkelőhelyeinek kiépítése Fortunato di Prati nevéhez fűződik, akit 1715-ben neveztek ki budai kamarai mérnöknek. Tevékenységét Budán kezdte, majd 1720-ban a kamara utasítására kezdte meg a szolnoki Tisza-híd valamint a Kakat-ér és a Büdös-ér felett átvezető fahidak tanulmányozását. Prati a közérdekű só- és hadiszállítások zökkenőmentes lebonyolítása érdekében a kisebb fahidakat kőből építettekkel helyettesítette. Az utóbbiakból az alföldi részen három híd állott a Sóút vonalán. A szolnoki Tisza-híd megépítését elsőrangú feladatának tekintette, ennek tervei már 1721 őszen elkészültek, és az építkezést egy év múlva be is fejezték. A Kakat és a Büdös-ér felett a szolnoki sóhivatal

<sup>1</sup> Kara János, a néphagyomány szerint, a Rákóczi-szabadságharc idején a Nagykunságot végigdülő rác sereg kapitánya. Karcag környékén győzte le párviadalban az üldöző hajdúk kapitánya, a maradék rác csapatot pedig megfutamtították. A mocsár neve a legyőzött rác kapitányra emlékeztet.

<sup>2</sup> Károlyi Zs.–Nemes G.: Az ősi ártéri gazdálkodás és a vízi munkálatok kezdetei. (895–1846), Bp. 1975. 19. old.

<sup>3</sup> Schoen Arnold: Prati kamarai építésmérnök Budán = Művészettörténeti Értesítő, 1960. 1. sz. 29–33. old.



Az emlékoszlop teljes nagyságban, 1988-as felvétel



Az alsó dombormű kötáblája

1715-ben fahidakat építtetett. A faanyag gyors elkorhadása bizonytalanná tette a rajta átvonuló szállítmányokat. 1723-ban Prati mindkét hidat kőből építtette, melyek tervezésénél és építésénél a kamara utasítására figyelembe vette Rosenfeld hadmérnök százados véleményét.<sup>3</sup>

A Büdös-ér hídját egyetlen 2 öl 3 láb (4,71 m) nyílású ív alkotta. A legmagasabb vízszint vonaláig faragott kővel falazták be és mindkét oldalon összekapcsolt kölapokkal fedték. A híd szélessége 2 1/2 öl (4,7 m). Jelentősebb alkotás a Bánhalmánál épült Kakat-híd, mely az egykorú leírás és a hídnál emelt emlékoszlop domborműve alapján egyértelműen megállapítható, hogy háromnyílású kőhid volt. Faragott kövekből épült, melyen csiga rajza és latin felirat látható. A források a híd szabad nyílásainak teljes hosszát 20 ölben jelölik meg. Így ha a három nyílás egyenlő szélességű, egy nyílás szélessége 6,6 öl (12,5 m), ami abban az időben elég tekintélyes méret.<sup>4</sup>

Mindhárom híd, mint fontos objektum, katonai ellenőrzés alatt állott. 1722-ben a debreceniek elpanaszolják, hogy a kakati és a бүдös-éri vámos fizetésre kötelezte őket. A két hidat a szolnoki sóhivatal tartotta fenn. A hidak őrzésére Szolnokról küldtek ki katonaságot, akiket havonként váltottak és a szolnokiaknak kellett őket ingyen oda- és visszafuvarozni. 1724-ben a szolnokiak sérelmezték, hogy a kakati híd őrzésére menő szolnok várbeli katonákat minden 15 naponként kötelesek fuvarozni. 1749–1752 között a szolnoki hídnál szedett vámot a kakati hídéval együtt említik.<sup>5</sup>

A Rákóczi-szabadságharc leverése után hosszan elhúzódtak Kenderes és Bánhalma körüli a birtokharok. A Károlyiak, pálosrendiek, valamint a kisnemesek és a jobbágyok közti viszályok kedvezőtlenül hatottak a Sóúton való közlekedés biztonságára. Békés viszonyokat csak 1736-ra sikerült teremteni. A környező vidék népe ekkor hálából közös erővel (szekeres

<sup>4</sup> Gáll I.: Régi magyar hidak. Műszaki Kiadó. Bp. 1970. 32. old.

<sup>5</sup> Országos Levéltár. E 205. 27. cs. 98 t.

<sup>6</sup> Szolnok Megyei Levéltár. Kisújszállás ir. Mirhó-gát iratai. 1736–1816.

<sup>7</sup> Gáll I.: I. m.

<sup>8</sup> Szolnoki Híradó. 1888. augusztus 18. szám.

<sup>9</sup> Pesty Frigyes helynévtárából. Közzéteszi: Bognár András. Kiad.: Katona József és a Verseghy Ferenc Megyei Könyvtár. Kecskemét–Szolnok. 1979. 2. köt. Külső-Szolnok. 59. old.

<sup>10</sup> Közlekedési Múzeum. Bp. Negatívár.

<sup>11</sup> Szolnok Megyei Levéltár. Jász-Nagykun-Szolnok vármegye Alispánja ir. Cs. 8. (2) 1876.



és gyalogrobottal) felállította a híd bánhalmi oldalán a kakati emlékoszlopot. A felső tábla kőlapjára latin feliratot véstek,<sup>6</sup> melynek magyar fordítása:

*VI. Károly császár Spanyolország, Magyarország, Csehország királya, Ausztria hadura hű magyar népe javára ezt a gyakran járhatatlan utat biztossá és könnyen járhatóvá tenni parancsolta Franz Dietrichstein grófját a császári kamaránál megbízva az Ur 1736. esztendejében.*

Az alsó kőtáblán a híd és a rajta őrt álló katonák domborműves ábrázolása látható.

A kakati kőhidat 1739-ben a levonuló árvíz elpusztította. Egyes kődarabokat a víz 50 öl (94 m) távolságra sodort. Mi okozhatta ennek a nagyszerű építménynek a pusztulását? Sigmund v. Hubert mérnök 1764-es jelentésében írja, hogy a híd 4 öl (7,5 m) széles, tömör töltésekhez csatlakozott. A töltések és a híd együtt szinte felduzzasztotta a Kakat vizét, melynek átengedésére a három nyílás már kevésnek bizonyult. A nagynyomású víznek a pillérek nem tudtak ellenállni, az egész híd összeomlott. A töltéseket viszont a károsodás nem érte.

A fontos Sóúton a közlekedés nem állhatott meg, ezért a kőhid helyébe fahidat építettek, a töltést egy helyen átvágták és ide is hidat építettek.

A Büdös-ér kőhídja még 1764-ben is állt.<sup>7</sup>

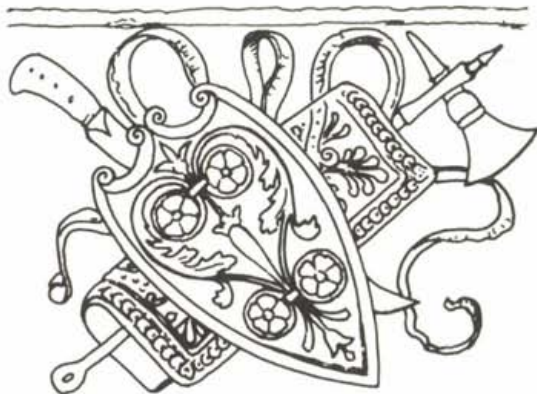
A Mirhó-fok 1761-es elzárása jórészt mentesítette az árvizektől a Nagyunság területét. A Kakat-ér egyre jelentéktelenebb patakka zsugorodott. Hídra azonban még sokáig szükség volt. Báró Wesselényi Zsuzsanna, amikor 1786-ban Erdélyből Kufstein várában raboskodó bátyja látogatására indult, a Nagyunságon és Szolnokon haladt keresztül. A szemtanú hitelességével írja le naplójában a Kakat folyását Bánhalmánál: „A Kakad vizen keresztül nagy gátlás és híd van. Kunhegyes és Fegyvernek pusztá a két felül, mint két nagy tó úgy áll a Kakad vize, s a híd végén van egy kőoszlop, s reámeteszve Carolus VI-tus neve, azaz hogy maga csináltatta azon töltést és hidat.”<sup>8</sup>

A XIX. század második felében Pesty Frigyes helynévtárában 1864-ben szintén említi a hidat és az emlékoszlopot: „Még 30 évvel ezelőtt itt volt a posta. Az ott keresztül folyó Kakat partján egy csárda áll, melynek gerendáján 1663 van vésvé. A hajdani falu templom romjai, még ezelőtt 10 évvel láthatók voltak. Nem messze ide egy négyszög kőalkotmány látható, mely hajdan a vámszedési jogot jelölte, e mellett van a Bánhalmi híd, a Kakat medrén, mely hajdan vámszedési joggal bírt. A Kakat medre kiszáradva, most benne a legszebb növényzet díszlik. A híd országutat vágván keresztül, annak feltartásáról már most a község, részint a megye gondoskodik. A Kakatban az 1860 évig még nagy víz volt...”<sup>9</sup> Kiegészítésül annyit tegyünk hozzá Pesty leírásához, hogy a „négyszög kőalkotmány” (az emlékoszlop) nem vámszedési jogot jelölt, hanem hasonló emlékmű, mint a 3-as főút mentén Miskolc előtt, vagy a tokaji híd rakamazi oldalán elhelyezett kőoszlopok.<sup>10</sup>

A Kakaton 1876-ban újból fahidat építettek. Ennek nyílása azonban mindössze 5 m volt.<sup>11</sup> Napjainkban egy beton áteresztő vezetési Kakat elmosarasodott vizét a Bánhalmi–Kunhegyest összekötő út alatt. Az emlékoszlopot a Kenderesi Községi Tanács 1981-ben állította helyre.

A Kakat medrénél álló építmény hazánk egyik legrégebbi közúti emlékoszlopa, megérdemelné a műemlékké nyilvánítást és az út mellett egy tájékoztató tábla elhelyezését.

Szikszai Mihály



Kandallófríz részlete Mátyás király reneszánsz palotájából, Visegrád (Hornyak László rajza)