Erzsébet királyné hídja

A tokaji Tisza-híd története

1997.
Erzsébet királyné hídja

A tokaji Tisza-híd története

Megjelent
a tokaji Tisza-híd felújítása alkalmából
1997. decemberében

isobau
Szerkesztette: Merza Péter
A szerkesztő munkatársa: Nagy Sándor
Írták:
Zelenák István (I., II., III., IV., VI.), Merza Péter (V.)
Szakértői: dr. Tóth Ernő

A forrásokat dr. Tóth Ernő, dr. Németh István,
a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei és a
Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei
Állami Köztükezelő KHT.,
a Tokaji Múzeum és a Városi Könyvtár
bocsátotta a szerzők rendelkezésére.

A fotókat dr. Tóth Ernő, Nagy Sándor,
Zelenák István gyűjtötte

Az új fényképeket Merza Péter készítette

Nyomdai munkák:
IMI Print Kft., Nyíregyháza
Fellelős vezető: Nagy Imréne

A szerzők köszönetet mondanak
a Sátorraljaújhelyi Állami Levéltár és a
Sárospataki Református Nagykönyvtár munkatársainak,
valamint
Jaczkó Zsolt tokaji múzeumigazgatónak,
Makoldi Sándorné muzeológusuknak és
Zelenák Istvánne Öndi Csilla könyvtárosnak
az adatok összegyűjtésében nyújtott segítségéért.
Bencezár Gyula festménye Erzsébet királynőről
A tokaji Erzsébet híd a múlt század végén

Tisztaít Polgármester Úr!

...Örömet okozott, hogy Ön és Tokaj város Képviselő Testülete a hídak vissza szándékozzák adni régi nevét és természetesen nagyon szívesen adom elhez családom hozzájárulását. Mindig nagyon sokra becsülöm a történelem iránti érdeklődést, mert csak a múlt ismerete adja meg egy népnek a helyes alapot jövőjének tervezéséhez...

...Nagyon remélem, hogy mielőbb alkalma adódik majd Önket Tokajban meglátogatni és az „őj Erzsébet hídára” áthaladni a Tisza másik partjára...

Meleg üdvözlettel:

Habsburg Ottó
„Habent sua fata pontes”

Amint a könyveknek, úgy a hidaknak is megvan a maguk – gyakorta hányatott – sorsa.

Virágzó és hanyatló korok eseményei, békeidők építő munkája és harcok pusztításai mind ott tükröződnek a hidak történetében.

A tokaji híd mostani felújítása, mint e visszapillantásra okot és alkalmat adó esemény, jelentéktelen epizódoknak tűnhet abban a történelmi folyamathban, amely a következő laponél élnek tárul.

A híd örök szimbólum.

160 éve, karácsony vilián született Miksa bajor herceg és Ludovika hercegnő második leánya, Ferenc József császár későbbi hitvese, a „magyarok királynéja”.

„Ha Olaszországban rosszul mennek a császár dolgai, ez nekem nagyon fái, de ha Magyarországon mennek rosszul, az engem megől.” – mondta Erzsébet Andrassy grófnak.

A magyarok által oly öszintén tisztelt és szinte rajongása szeretett Erzsébet volt a híd az 1849 után hitét vesztett nemzet és a császár között, fontos szerepet játszott a kiegyezés létrejöttében.

A millenium évében, Erzsébet napján avatták fel az első tokaji acélhidat, amelyet a – két évvel később merénylet áldozatul esett – királynéről nevezték el.

A tokaji Erzsébet híd a századvég szép, egyéni és korszerű mérnöki alkotása volt. Mégutal, hogy tehetséges, kiváló tervezőjének, Tóth Róbertnek a neve ma már alig ismert, s a híd képe egyre inkább felelősége merül. Ideje, hogy emlékét felidézzük.

Milyen tragikus, hogy az ország mindkét Erzsébet hídja hasonló sorsra jutott: a tokajit két ízben is felrobbantották, másodszor már nem volt mód eredeti formájában helyreállítani. Alig érthető, hogy a hídhoz vezető út mellett álló „Erzsébet királyné utja” feliratot viselő emlékoszlop mi-ként vészhette át a háborúk és az elemek pusztításait.

Az álló híd 1959-ben készült el. Tevezőjéről, építőiről nem feledkezünk meg említést tenni.

A gondviselés jövőtől a szerkesztők és munkatársainak szeményi része lehetett a híd legújabb történetében, s űszinte örömmünkre szolgál az a döntés, mely szerint a tokaji Tisza-híd neve – a Habsburg család hozzájárulásával – a mai naptól fogva: Erzsébet királyné hídja.

Áldás késerek további fennállását!

1997. december 17. a szerkesztő
I.

Átáj
Bármerről közeledik az utazó Tokaj felé, először a híres Kopasz-hegyet pillantja meg. A Szabolcsból érkezők számára is egyre érdekesebb a tág, s egyre magasabbnak tűnik a Tokaji-hegy. A močenkor végén keletkezett piroxenóbdáit sztratovulván 515 m magas kúpja uralkodik a vidéken, biztos tájékozódási pontot nyújtva a környéken lakó alföldi embereknek és az erre járóknak.

Az 1856-ban épült Erzsébet híd, háttérben a Kopasz hegy

Ugyanez jelentette a 895-ben ide érkező magyaroknak, kiknek fejedelme Árpád – az Anonymus által lejegyzett monda szerint – három kabar vezér, az előtörők versengését indította a csúcs előrésére. A győztes Tarcai kapta jutalmul a környező területet. Letelepedett népével a hegy üveben, s felépítette a földvárat a Tisza és a Bodrog közötti szigeten.

A hegy lábára támaszkodik a közötti híd. Itt bújik meg a meredek lőszalak által körülzáró öblözetben a legyező alakú hordalékkúpcra települt Tokaj városa, szélső házaival a Bodrogig nyújtózva.

Hazánk egyik legszebb táján járunk. A két folyó találkozását szemléltve a Bodrogzug nyáras-fűzes galériáerdőiben gyönyörködhetünk. Fái mögött húzdók meg a vár területe. Háttérben a Tokaji (Zemplén) hegy során magasodik, s elvezeti tekintetünket a távoli Kárpátok bércel felé.

Napkeleti irányban a Nyírség legnyugatibb homokdomb-sora szélén szultettej nézés, Rakamaz és Tímár házaival.

Végül a folyó úját követve dél felé fordulunk, a hegy lábához kapcsolódó Taktaköz irányába. A látótátár szélén a nyármosorok mögött már a Hortobágy sejlik fel, itt kezdődik a végélen magyar róma.

Ha a Tokaji-hegy tetjéről derült időben széttekintünk, érzékelhetjük, hogy földrázi övezetek elválasztó vonalán, több táj találkozási pontján állunk. Ez a hely szétválaszt és összeköt, mint a Tisza és hídja odallel.
Az 1959-ben épített Tisza-híd, az 1997. évi felújítás után

Közeli, s távoli tájakról itt futnak össze az utak. Elég a térképre pillantani, s látjuk ennek földrajzi és vízrajzi okait. A Sajó, Hernád, Szerencs-patak és Bodrog völgyén át mélyen be lehet jutni a hegyek közé, fel a hágóig. Kelet felé ármentes térszíneken megközelíthetők a Tiszántúl és Erdély tájai.

A tokaji kapu

A Tisza-völgy árterei
A folyószabályozás előtt különösen hangsúlyos volt Tokajnak ez a szerepe, mert mocskák, lápok és folyómedrek sokasága gátolta az úton járókat a Bodrogközben, a Taktaközben és a Közép-Tiszavölgy tájain is. Közismert, hogy árvizes időkben lehetetlen volt az utazás, árvíz pedig a Tisza esetében az évek 90%-ában előfordul. Állítatjuk, hogy évezredek óta ez a környék legjob átkelőhelye, mert ez a természet rendjéből adódó sajátossága Tokaj vidékének a jégkorszakot követő fellelegedés óta szinte napjainkig változtatlanul fennáll. Itt a legkecskenyebb a Tisza ártere, mindössze 2.8 km.

Vízrajzi szempontból is centrális Tokaj helyzete: a Tisza mellékfolyói, Kolozsvártól széles ívben Bártfáig, legyezőszerűen összefutva idézszállítják a Kárpátok csapadékos vidékeinek lefutó vizeit. Ez a vízmennyiség csak itt, két magasabb táj között, a Tokaj kapunak nevezett súlyközéken át tud lefolyni az Alföld mélyebb tájai felé. Ez minden időben jó lehetőséget kínált a fa- és sósztatás, valamint hajózás számára, fokozva városunk helyzeti energiáit. Ugyanakkor a szárazföldi közlekedés szembetálgatja magát az átkelés nehézségeivel, révét, hidat kellett itt építeni.

A Tisza és a hidak 1865 táján

„A vízfolyások mai helyükön igen fiatalok, A Bodrog és a Tisza összefolyásának helye jelenleg Tokajnál van. Ez azonban az idők során sokat változott a helyi süllyedés és feltöltődés alakulása szerint.


A XVII. században a várról készült metszetek és a szabályozás előtti térkép azt mutatják, hogy a két folyó a jelenlegi torkolattól északabba találkozott. A Tisza a vár délkeleti bástyát mosta. A Bodrog 2–3 ágára szakadva érte el a Tisztát. Az egyesült folyók medre a várkőzetet főutájához közel haladt el, mint azt az egykori Rév dzs (Rákóczi u. 25.) elhelyezkedése is mutatja.


Antropogén beavatkozásokra a XVII. századtól került sor. I. Rákóczi György 1645-ben velencei mérnökök által szabályozott a Tisza régi medrét, beleértve a vár környékét. II. Rákóczi Ferenc utasítására 1705-ben „széthányták” a vár földbástyáit és földfalait, ezáltal felfőlték az ottani Tisza-medret. 1852-ben a hidon felüli Tisza-kanyart átvág-
ták, hogy a víz és a jégzajlás útját a hídablakon túlra megkönnyíti.

A XVIII. századtól az ártéren is jelentős munka folyt: a környék kamarai falvak lakóinak robotmunkájával kialakították a Tokaj-Rakamaz földút keresztrányú medreken átvezető gátját. Valószínűleg ezzel egyidőben csatornázották az Aranyos-árat.

Az egykori ábrázolás ártéri hidak egész sorát mutatja. Hét moróra gátolta a közlekedést. A folyó jobbpartján szintén a XVIII. században kimélyítettek a Takta régi medrért (Töltőkővár-Cigándgyörgy-Lıvılya) és nyárigátásszerű védőöltést emelték a szabad közepétől települt Kis tokaj kázaianak védelmére (Szabadás u. páraitán oldal vonalában).

A Tiszamenti gátak közül elsők között épült meg, 1852 és 1858 között a Tokaj–Tiszaludány szakasz. Ezzel egyidőben vágók le a tímári Malom tó medrét (50. számú átvágás), valamint az eszlári és ladányi kanyarulatokat. (51. sz.) Századunkban a mederszabályozás, partvédelem munkálatai folytak.

A Maromors-havasokból eredő Tisza 962 km hosszú. Tokaj a titeli torkolattól 556 km-re van. A folyó esése Vadszrosnamény és Polgár között átlagosan 8,9 cm/km, a Tokaji kapuban ettől lényegesen kisebb. A Tiszalúki Duzsaszto megépítése (1954.) előtt szélessége kis víznel 146 m, árvíz esetében 2,8 km volt. Mélysége kisvízén 7,5 m, ma a híd néhány m körüli. A vízmércé 0 pontjának magassága 90,01 m a tengerszint felett. A part átlagos magassága a 0 ponthoz képest 680 cm. A folyóvízszint „játéka” max. 1056 cm, átlagosan 755 cm. Az 1888-as árvíz szintje Tokajnál 872 cm volt. (Lászlóffy W., 1969)

A szabályozásokkal a kisvíz szintjében 1-3 m közötti sülyedés állt be. A begatólások és az árhullámok halmozódása miatt az árvizek szintje Tokajnál másfél méterrel emelkedett. A kanyarúvágások óta, különösen árvíznel nőtt a víz sebessége.

A tokaji szelvényhez a vízgyűjtő egyharmada, 49 000 km² tartozik. A folyó 2%-os gyakoriságú nagyvízi hozama 40 000 m³/sec. A duzzasztás óta a folyó vízárványainak természetes jellege megszűnt. (Somogyi S., 1969)

A Tisza Dombrádig, a Bodrog Szárospatagik hajózható vált. A hidak építésénél a duzzasztást, valamint a vízi forgalmat figyelembe kellett venni.
II.

Történelem
Az utak egyidősek az emberi településekkel. A Tokaji kapu átmenő kereskedelmi az obszidián iránti igény jelentkezésével indulhatott meg az újkőkorban. A Nyírséget átszelő, Tokaj felé vezető utak pedig az erdői só szállítását szolgálták. „Minden terület úthálózatát annak ősnépesessége taposza ki.” (Gyarmathy Zs., 1979/1.)


Amilyen késés és kis településként jelenik meg Tokaj falu, annál jelentősebbnek tűnik a Körév, illetve Rév nevű
Tokaj-vár színhelye 1388-1403 ér. Mértek.

A tokaji vár első köépítménye (Szős E. szerint)


A XV. század első felében már igen jelentős távolsgáig kereskedelmet folytatott Debrecen, s ennek egyik fő útvonala a tokaji réven át Kassa felé irányult. 1457-ben Osgyáni Bakos Pál tokaji várágai birtfai kereskedőkkel került vitába, árujuk megvámlása miatt.

a tokaji hídak akartak átkelni, de tervük nem sikerült. A császári sereg alvezére, Török Bálint előzőleg ide irányította néhány magyar katonáját, akik megfúrták a pallót tartó hajókat. A menekülő pánclélos vitézek a hídral együtt a vízbe sülyedtek. (Rónai Horváth J.)

Így kerül említésre először a tokaji híd, mely vélhetően olyan hajóhíd volt, ami a partokhoz célzott két kapcsolódott. Istvánffy Miklós könyvéjében szintén említi a hídat: János Zsigmond és Hasznán temesvári barát 1566-1567. évi bosszúáladjára idején a fejedelem a vár fölött hídát veretett a Tiszán. Ugyanevőkor létezett a várba vezető Bodrog-híd is.

A következő évtizedekben a szepesi kamara – királyi rendelet értelmében – igyekezett a hídát megjavítani. Állóhíd terve is felmerült. E célból érkezett Tokajba A. Salvagno olasz hídfő mester. 1574-ben Balidigara a tervezett állóhíd helyett a hajóhíd újjáépítésére tett javaslatot, mert a vízmélységet nagynak találta. A hídépítési tervek Ferdinánd Erdély megszerzéséért folytatott harcát szolgálták. (Csorba Cs., 1980).


A Bocska-féle szabadságváros elhurcoltságát Básta György hada rajzolott Tokaj városán, felégette azt. Lakói kardelére hánynya. Elpusztult a város régi törvénykönyve, ezért 1610-ben újra összeírtak azokat. A város lakói szempontjából tisztázták az uradalom és a mezőváros viszonyát. A révől a következőket írták:

„XV. Az árvívák művére mi embert soha nem attón, hanem a vármegetek dolga volt az árvízére elejtő fogva. Hanem mikor az Tisza által volt hídalva, annak felépítésében és csinálásában segítséggel voltonk, ha hertelen való segítség kevántatott, hasonlóaképpen az felbontásában is eddésben, mivel hogy mi is járjuk az hídat minden főzés nélkül, de mi semmit, ki az hídhoz való eszköz, nem tartozónk megszerezni sem pénzenkön, sem magonktól, hanem mikor elszakadott, vagy éjfél vagy nappal szorgalmatatosan rajta voltonk és heliere segítségen álltani, mint hogy mi semmi Reh pénzvel nem tartozonk.” [3]

Az erdélyi szabadságváros korában – változó birtoklás mellett – egyik fél sem foglalkozott a híd építésével. II. Rákóczi György halála után az erdélyi befolyásért folyó hatalmi harcban, mivel Váradot a török megszerezte, a várható támadások elhalására céljából a Habsburg-kormány-
zat fontosnak tartotta megerősíteni a tokaji átkelőhelyet. Kiépített a rakamazi sáncokat, emellett a hídrol száncokkal és árkakkal erődítménnyé alakították. Az e célra készített híd De Souches tábornoknak a sáncok védelmében tábor tű hadseregének visszavonulását szolgálta.

A tokaji vár körüli épített sáncok 1660-ban (Szósz E. nyomán).


Fucker A. 1747. évi Hegyalja térképe

A XVIII. században megváltozott a kamara gazdaságifilozófiaja a tokaji uradalmat illetően. Az előző évszázadokban a jövedelemszerzés célja a vár fenntartása volt. Miután a vár megszűnt, az itteni harmincadhivatal, a sőház és az átkelőhely bevétele a jövedelemkonzentráció része lett. A sóregi ezen körül a legfontosabb tétele jelentette, de a hídvám is jelentős volt. Tokaj a keleti országrészek felé irányuló osztályok szállítás (pl. a fűzős posztó) és a nyugat felé irányuló magyar mezőgazdasági árukivitel (elsősorban az élőállat) egyik fő átvonulába esett. A barkóvitel használatos megszerzésére irányuló állami törekvésekre, mivel a szállítás nem a réven át történt, itt most nem térünk ki.

![Állandó fahidak a Tiszán](image-url)

A tokaji híd és környéke (1771–1773.)


A kirdílyi hídkelet emlegetett létesítmény még a következő század elején is elismerésre készítette a városba látogató
idegeneket. Mint írják: az erős cölophíd vízműtani mester-
mű. (Mohl J. Laszgallner Á.G., 1828).

A híd és a hídő f karbantartása továbbra is a város lakóit terhelte, ezért ragaszkodtak ahhoz, hogy hídvám lefizetése
nélkül közlekedhessenek. Az uradalom Tarcalon székelő
prefektusa vitatta vámmentességüket. Ezért 1757-ben számba
vették érdemeket, miszerint áradáskor és jégzajláskor ha-
lasztás nélkül a híd védelmére sieti kötelesek. Hat emberből
álló örséget kötelesek kiállítani, akik szükség esetén a város
magisztrátusát is riaszották.

Tekintettel arra, hogy az árvizek és időnként a hegyről
pusztító erővel lezúduló csapadékvíz jelentős károkat okoz-
tak, kamara költségen sor került a hídő és a sőház környé-
ekének kiépítésére. A híd alatti sziktát levágták, a partot
cővel feltöltötték, a talajt elegendően térték. A meder szélén
vesszőfönákat és kerítéseket építettek. A partvédőm cél-
jára felhalmozott röszé azonban 1764-ben meggyulladt és a
híd is csaknem leégett. (Gyulai E., 1995).

Tokaj már a XVI. században postállomást kapott. Az
1740-es években Tokaj a Buda–Hatvan–Eger vonal utolsó
állomása, majd 1756-ban a Kassa–Tály–Tokaj–Nánás–
Debrecen vonal egyik megállója. A meginduló személy- és
csomagszállítás is érinti. 1790 után jelentősége csökkent,
mert az országos fővonalat áthelyezték. Ekkora a Kassa–
Debrecen járat átkelőhelye. (Kamody M., 1985).

A helyi piack és ellátása szempontjából szintén fontos fej-
lemény volt az állandó fahíd megépítése. A város keserű-
dő-, iparos- és hivatalnok rétege életmérének hosszú éveiben
döntő szerep jutott a környező szabályozás fokból a szerdeli,
szombati és vasárnapi piackra ide hozott áruak. Tokaj
piack központi funkciója erősödött az állandó átkelési
lehetőség, mégsem vált nagyobb gazdasági központtá, mert
a többi hegyaljai mezővárossal együtt látt a ezt a funkciót.

Bél Mátyás: Nemes Szabolics vármegye leírása (1724)
című művében írja, hogy a Tiszán csak réveken lehet átkel-
ni. Több évtized után kéziratos művőre ráírták: „kivéve a
camara költségn Szabolics, valamint Zemplén megyék fu-
var segítségével épült tokaji hidat...” Ebből a megjegyzésből
érthetjük meg igazán, mennyi robotot jelentett a környező
területek lakosságának a sok építkezés. Az utakat is felso-
rolják, kiemelve a postautakat: a szájad végén az egyik
Ilarány–Kálló–Gyulaj felé, a másik Nánás–Bősörmény–
Debrecen felé vezetett. „Másféle utak”-ként említték a
Rakamaz–Nagykálló és a Szentmihály–Nánás rei útvona-
lakat. (Gyarmathy Zs., 1979).

A Tokaji kapu átvezető gátat és hídakat Nedingre
András Szabolics vármegye mérnöke ábrázolta kéziratos
térképen. A XVII. század végén a gát 7 ártéri hídral kötötte
össze a hídőf Rakamazzal. (Frisingak S., 1979). Idővel a
közlekedést gátló morótvák némelyikét az árvizek feltöltö-
ték. Az árvizek átteresztése miatt később is több hídat kellett
epíteni. Az említett térkép ábrázolja a hídőfől a folyómeni
háton Tímárd irányába futó földútat is, mely napjainkig léte-
zik. Árvizek után, amikor a rakamazi út a morótvák miatt
még járhatatlan volt, ezen a magas tészten korábban meg-
indulhatott a közlekedés. A II. József által elrendelt katonai
Az átkelőhely 1782–87 táján a II. József-féle 1.
katonai felméréseből

célú felvételezés rakamazi és tokaji térképlapja jól mutatja, mely XVIII. századi utakból alakult ki az ún. országutak hálózata, s mely utak használatas csökken. A térképen fel-
tüntetett taktaközi és szaboteti utakból, bár ott jelentősnek látszanak, ma is jönéhány csupán földút. A térképkészítés-
vel egyidőben minden falu határának azonos szempontok szerint írásban is rögzítettek a tényeket. A Tokaj–Rakamaz közötti gátról megtudjuk, hogy „...a gát alól lévő rétek mocsarasak és tavaszotl nyaráig el vannak árasztva... A töltést szilárdan megcsináltuk, de mégis nehezen járható, mert kátyus.” „Nagylak felé a Tisza kiöntése 140 lépés széles is megvan... Szekérrel sohasem lehet átkelni rajta.” „A Rak-
amaz–nyregyhäuser postastá a legszebb része idő elet-
tén már nehezen járható lesz.” Fentiekből megtudjuk több-
ek között azt is, hogy a gát még nem kapott köves burkolatot. A hídforról Nagyfalu felé a folyómenti háton haladó földút csak időszakos használt volt.

Tokaj környékének áthidalózta a szabályozás előtt

Kistolaj címző alatt jellemzik a Tisza, az alábbi módon:
„A Tisza folyó hajózható, szélessége és mélysége az
esőzésekétől függ... Rendes vízállásnál a legtöbb helyen 100-

21
200 lépés széles és 4–6 ől mély... Mélysége esőzéskor 2 vagy akár több ölével is megnő. Tavaszi hóolvadásokor a balparti mezőket előírta, a jobbparton pedig Lüetől Szadáig az egész víz alá kerül. Ekkor a Dadától ide (Kistokajhoz) és Tarcaltól Tokajra vívő utakat szintén előírta, s csak a magaslatokon fekvő földek maradnak szárazon. Ezért az említett helyiségek között a közlekedés csak csórakkal lehetséges. Ez a tavaszi áradás egy egész hónapig tart. A Tisza folyása lassú, partja magas, medre homokos, s csak a kijelölt gázlókon – melyekből annál a helységénél (Kistokaj) csak egy van – lehet átkelni rajta. „A Tardos–tokaji országút ...csapadékos időben nehezen járható és az áradás idején járhatatlan...” [6]

A leírás ismeretében feltételezjük meg teljesen, milyen fontos volt a Tokaj–rakamazi gát és a hidak megépítése, mely a legnehezebb szakaszon könnyítette meg közlekedést. [7].


Az eredeti Nepomuki Szt. János szobor a
tokaji rk. templom mögött

Ebből az időszakból nincs adatunk a híd állapotát illetően.
Egy tervezet merült fel: köböl, köpülériken álló híd 1899
vaslata született Freinhoffertől, a kassai építészügyi igazgatóság vezetőjétől. Ez a gondolat nem valósult meg. (Gáll I., 1970).


Harmadikban július 30-án, a váci és gesztelyi ütköztek után Gőrger serege sikeresen átkelt az ő embere által is helyreállított hídon. Nyomában ideérkezett Szántó felől.

*Tokaj látványa az 1850-es években*


*Ideiglenes híd 1865 körül*

Ezen egy fahíd látható az akkori tokaji városképben.

*Az utolsó fahíd 1890 körül*
III.

Az Erzsébet híd

A híd alépítőményeit 1895-ben a Gregersen G. és Fiati Budapesti vállalat tervezte és építette meg. A kőanyagot, mely a hidalábakban ma is megvan, Ganóc és Sátoraljaújhely bányáiból szállították.

A tokaji hídő (Adria felett 93,74 m szintben) és a legközelebbi hidalább (A.f. 79,40 m) alapjait a hegy Tisza meder alatt folytatódó piroxéndacit sziklajáig mélyítették le. A Rakamaz felőli hidaláb (A.f. 74,87 m - tehát a Tokaji kapu átlagos 95 m sz. magasságához képest 20 m mély(!) alapjait szürke pala, kemény, pulásodott anyag, a rakamazi hídőt (A.f. 87,47 m) homokon sík alaptestekre helyezték. A legkényesebb feladat a két mederpillér légnyomós eljárással sírlyeszttette alapjainak elkészítése volt.

A vasszerkezet tervezője külföldön is ismert nagynevű statikus, Toth Róbert mérnök láványos és stabil felépítményt alkotott. [13] A hidat nagy gőzhajó–forgalom elképzelésére tervezték, ami azonban sohasem teljesedett ki. Ilyen megfontolásból kiemelt szerkezeti és hídő látványú székesegésnek. A közút, mély a városon átvezet, a sőházítól a régi postáig megmenőt. (1.8 m) Hasonlóan építették a rakamazi féljáró töltését.

![Gőzhajó a Tiszán](image)

A vasszerkezet készítője és felszerelője is a Szabadalmazott Osztály Magyar Államvasút Társaság részére (ma Resita, Románia) gyárán volt, ahol a tervezés is történt.

Műszaki adatok: a felszerkezet négytámaszú, háromövű, Gerber-csuklós rácsos tartó, középen 107,60 m, kétoldalt 1–1 darab 51,70 m-es hosszúságú támaszköz. A középnyílás fölé nyúló konzolok hossza 38,40 m, a befüggesztett rész 30,80 m. A főtartók távolsága 6,64 m, a Zorés-vasas,
A Tokaj felőli mederpillér alapozásának terve
A híd keresztrendezésének részletes leírása
makadámburkolatú kocsipálya 5,00 m, a kétoldali tölgyfa-
pallós kerékvetők szélessége 0,75 m. A hidat eredetileg két
darab egymás mellett haladó 3,00 m tengelytávú, 1,50 m
keréktávú és 8,00 m x 2,50 m alapterületű szelepenyel bíró,
egyenérték 4,0 t keréknyomású kocsiterhelésre, s a kocsipálya
minden négyzetméterén 400 kg egyenletes terhelésre mére-
tették. A Tisznat volt az első folyatékből készült híd.
Külön megjelenése függeszett lánchídra emlékeztetett. A
környék lakossága ide járt sétálni, a fotósok szintén kedvel-
ték, s emellett a német szakirodalom is kedvezően méltatta.
(KPM Levéltár)

Az Erzsébet híd, háttérben a vasúti híddal a századforduló táján

Az Erzsébet híd egyidőben a vasúti fahidat is vasszerner-
kezdetére cseréltek, s 1898-ban átadták a forgalommak. A
rakamázi gátlan Deutsch Sándor építőmérnök vállalata, a
vasúti töltésen a Gregeresen cég nagy földmunkát végzett.

A vasúti híd az Erzsébet híd felől,
ey 1915-ből származó képeslapon

Az 1888-as nagy árvíz levezetését az ártéri útereszek nem
tudták időarányosan megoldani és a víztömeg feltorlódott.
A vasúti töltés eddig alkalmazott fahidjait hosszabb acél-
szerkezetekkel kellett felváltani, s a közút magasságát is
meg kellett emelni. Az ártéri közúti hidak együttes hossza
igen jelentős, 461 m. Különösen erős hidakat kellett építeni
az Aranyos-árok és a vele szomszédos meder fölött. A régi
fahidak 1895-ben a nagy forgalom miatt egyszerűen össze-
ömlöktak. (Zemplén, 1989).
Aranyos híd
Alkalmain előtervétől

(1:500)

(1:50)

(1:200)

Moderpillérek.

Az ártéri Aranyos híd tervének részlete

31
májusában az ártéri munkák is befejeződtek. A Zemplén című lap lelke tokaji tudósítója megállapítja: „Mind a köztú, mind a keresztbe futó vasútvalón immár oly díszes és célszerű mútárgyakkal dicsékszik, melyekhez még egy hasonló aránylag rövid íly szakaszon hetedné országban is bajosan lehetne találni.” [14] Az Erzsébet hidra, melyet 1896. november 18-án adtak át a forgalomnak, még ma is úgy emlékszik a környék lakossága, hogy az nagyon szép volt.

Az Erzsébet híd korabeli képeslapon


Emlékoszlop a Rakamaz Tokajjal összekötő út mentén

Tokaj közgyűlése már a hidépítés kezdetén kérelmezte, hogy a város lakói vannéхelyhasználják az új hidat. Kérelmük nem talált megállapodásra az úgyben illetékes A
A vámszedőház részletterve
A románok által felrobbantott Erzsébet híd 1919-ben

Az I. világháború elvesztése után a proletárdiktatúra megdöntése 1919 áprilisában indított román támadás során Tokaj-Szérencs térsége is ellenséges megszállás alá került. A vörös csapatok ellentámadása következtében a román hadsereg visszavonulásra kényszerült. 1919. június 3-án hajnalban, miután utóvédei átkeltek a balpartra, az Erzsébet-hidat a vasúti hídral egyetemben mindhárom nyílásban felrobbantották.

A vasúti híd roncsa

Tokaj képviselő-testtílete az élelemhiány miatt már 1919 végén szorgalmazta a kompjárat megindítását, de arra csak a románok 1920 márciusi kivonulása után került sor. Ezzel egyidőben megkezdődtek a két Tisza-híd roncsainak kiemelését. A forgalom lebonyolítása szándékával 1920 júliusában pontonhidat szereltek össze, mely már a híd újjáépítését is szolgálta. A felszerkezet roncsainak kicsereelését és azok felhasználásával később az újjáépült vasszerkezet szerelését a MÁV gépgyára végezte el. Az eredeti vasszerkezetet jelentősen megerősítették. A közúti híd helyszínára szerelését 1921 márciusában kezdtek, s a következő év októberében fejezték be, majd november 22-én ráerízték az alátámasztó sarukat. A híd I. rendű terhelést is elbírt. [17] (A vasúti híd másik testülépése 1920 szeptemberére felépülte.)

Még épült a híd, amikor Zemplén vámegye, Tokaj közgyűlése kérésének engedve ismételt indítványozta, hogy a hidat vám nélkül igénybe lehessen venni. A kérést azzal indokolták, hogy a szomszédos szabolcsi falvak lakói Tokajba járnak vásárolni, ügyesztént a napszámosok, ki a
Hegyalja szőlőiben dolgoznak, s a vámot nem tudnák megfizetni. A minisztérium ismét elzárkózott a kérés teljesítésétől. [18]

![A vasúti híd helyreállítása 1920 nyarán.](image1)


![A helyreállított Erzsébet híd 1921-ben](image2)
Az átadás után feleslegessé váló pontonhidat Dombrád térségében állották fel. (Kerekes I., 1982.)

A felújított Erzsébet híd a II. világháború végéig szolgálta a közlekedést. 1944-ben a visszavonuló német csapatok feladva a balparti német védelmi hídőrt tervét, felrobbantották Tokaj külszégesektől, a tiszai hidakat. Német katonák felügyelete mellett, a helyi laktnyából idézottan elhelyeztek el a hídátkon. A robbantást a tiszai és ártéri hidakon 1944. november 2-án hajnalban hajtották végre. (Zelenák I., 1995.)

A román és szovjet hadsereg katonái Tiszaúdoros térségében végrehajtott átkelésük után katonai pontonhidat szerelték össze, hogy a balparton gyűlékező csapataikul újabb jobbparti támadásra átcsapolóssítassák. Ezt a hidat a németek Tiszaaladány felől üszőaknákkal, a rajta építtetett védővel robbantották. Miután a németek Tokaj 1944. november 21-én este feladták, a városunkba is bevonuló szovjet hadsereg számára azonnan megoldandó probléma volt az átkelési lehetőség megteremtése. „Először a románok építtettek egy pontonhidat, majd két híd között, azonban Bodrogkeresztúr felől a magyar tüzérek (Török Miklós és Veress Győzők tokajait) szétlőtték. Ezután kezdtek meg az oroszok a Tisza és a Bodrog torkollatát átvétel fahíd építését."

Katonai pontonhid építése

E munkához a községtől 400 embert kértek volna, mivel azonban 80-90 férfit tudtak Tokajból a munkához összeszedni, a többit idegenből hozták. A híd első „pilótát” a Folyammarók Hivatal medertázipotó hajójából verték le. Allig kezdtek azonban hozzá, már másnap a magyar tüzérség lötte a munkálatokat, s 3–4 ember meg is halt ennek következtében. Egy orosz tiszt is meghalt, a töltéssel ágyúgolyó érte. Maga a híd kb. 6–8 hét alatt épült meg, melyet később 1946-ban a Tisza jégárra elvitt. Az építés alatt a munkásokat az orosz alakulatok kosztolók.” (Pap M., 1965)

kényszerítettek „málenkij robot” végzésére. Szovjet tiszték irányítása és katonák részvétele mellett teli időben is verték a „piłótákat”, amelyeket aztán a folyó másnap reggelre esetleg elsodort. Oroszországi hadifogságból visszátért férői közvetítették a parancsokat. Az építkezéskor felhasználták a felrobbantott haladó híd folyóból kifogott gerendát. Napokon belül beindították a tokaji fűrészüzemet, hogy méreterre szabják a faanyagot.

1945. május 23-án került átadásra a 258 m(!) hosszú cölöphíd, mely a jobbparton a Hajdúkőhöz csatlakozott. A 48 cölöpjáromra épített szerkezet 5 m szélességű volt. Az ántené 4 fahíd szabályi „közmunkával” azonban elkészült. A cölöphídra sok ma elő idős ember emlékszik. Az egyik szemtanú szerint pusztulása a következőképpen történt: „A sűrűn épített főpillérek a terhelést igen jól bírták, de annál veszélyesebb volt a híd jégzajlás idején. Le volt terhelve vastúi sínekként, hatalmas vastomből, persze a tiszi jégzajlás ellen ezek a nullával voltak egyenlők. Erre mi alaposan felkészültünk, nagy mennyiségben volt robbanóanyagunk. Nap mint nap 1–3 kg robbanóbölet etültünk a Tiszába. Amikor a jégzajlás fokozódott, éjszakánként is feláldozva, készenlétté voltunk. Az utolsó éjszakán tábortúz mellett állandóan a robbanócısema vizsgáltuk el gyungyosokkal, rövid gyújtószínőrral... Ekkor vettem észre, hogy előttünk 300 m-rel mintegy 2 méterrel megemelkedett jégárdat közéleg a híd felé. A hídon mintegy 50 ember volt, hordta a tövetet és dobálták a zajló jégre... előfordítottam magam: mindenki hagyja el a hitad és meneküljön!!!... Mindenki szaladt... a következő pillanatban hatalmas recsesénés... Mint egy gyufaszfal, úgy tört ketté a híd. Az ár esében vitte magával a kettőtört hitad és a következő pillanatban a fahidat a (régi) híd köpplére aprította darabokra.... Az elpusztult fahíd helyett kompjáratot indítottunk.” (Jiráji I., 1985).


Ezért új helyen, a meglévő hídablak szelvénynyitótól kb. 200 m-rel lejjebb készítették elő a terepet, egy 10 éves időtáramra tervezett híd építéséhez.

A jobbparton felvezető út épült (ezen ma a camping házai állanak), emellett a tokaji hídív fel kellett tölteni. Az építkezésekben a Nagypáll-féle, a Zsigmondy-féle és a hídfő híddal volt rejtett vett. (Jiráji I., 1985). Építői közül az alépítmény ácsmunkásait Méhes Zoltán budapesti vállalkozó, a folyami hídablak betonozását a Zsigmondy Rt. végezte. A híd terveit a Közlekedési Minisztérium hídosszétályá készítette. Eszerint felszerkezet fajármokon nyugo-
dott. A 6 részből álló, kéttámaszú, rácsos vasszerkezetet alátámasztó 3 mederjármú betonkeret vette körül, a partiak szabadon állottak. A meder fölött egy 50 m alsópályás, hozzá csatlakozóban mindkét irányban 1–1 szakasz 30 m támközű, végül a rakamasi parton még két, a tokaji hídőnél

![Az hid roncsainak kiemelése](image)

![Az ideiglenes hídhoz vezető út](image)

1 db 30 m-es híd rész épült. A szerkezet szélessége 6 m, ezen felül az útesté 5,20 m, a pataké 0,40–0,40 m beosztási volt. Összes hossza 206 métertett ki. Az acélszerkezetet legyártotta és a helyszíni szerelési munkákat végezte a Ganz-MÁVAG. (Széchy K., 1947). A hid átadására 1946. szeptember 1-jén került sor. Az ünnepségen részt vett a „hidverő” Gerő Ernő miniszter. Ezt követően az ártéri hidakat ismét újjáépítették. (A vasúti hidat 1948-ban adták át.)
Az ideiglenes közúti híd építése

Az ideiglenes közúti híd nyílásbeosztása

A felépült ideiglenes híd

Betonköpennyel körülvett mederjárműk
IV.

A második acélhíd

A meder fölötti nyílás építése szabadszereléssel

Műszaki adatai: a felszerkezet 3 nyílású, gerinclemezes, kétfőtartós, felsőpályás szegéscsök acél híd szerkezet.

A főtartók magassága a híd főkénél 2,507 m, a pilléreknél 5,965 m, a híd középen 2,887 m. A főtartók távolsága 8,2 m, ezeket 6,4–6,7 m-enként rácsvos keresztkötnés merevíti.
A kersztkötések tetejére támaszkodik 3 db l-szelvénű hossztartó, melyek alátámasztják a pályaaljazat. A híd szélessége 1,5+7,0+1,5 m. A szabadnyílás hossza 49,69+104,71+49,72 m. A híd összes hosszúsága 204,12 m [22] Teherbírás: A. Építésekor az ország legerősebb hídja volt. A híd ünnepelyes átadására 1959. szeptember 27-én került sor, amikor Münnich Ferenc, a minisztertanács elnöke és Kossa István közlekedési miniszter a szalagot átvágyva a hidat a forgalomnak átadta. [23]

A 15 év után végleges hidat kapott Tokaj hídfőjének környezete is megváltozott. Mivel a pilléreket és hídfeket megemelték, a hozzá vezető út szintjét is fel kellett emelni 1,5 m-re. (A postától a kollégiumig.) Az ártéren áthelyezték a gátat és úttestet, s ezzel kikötötték a vasút és közút szintbeli találkozását. Rakamaz belterületén a Tímarí-üttol széles bekötőszakasz épült, melynek az Aranyos-árokot átfogó szakaszán nagy teherbírású híd készült. Szintén új helyen, a régihegyűk párhuzamosan átépítették a Százöles hidat és a Kishidat. A kókori hírek szerint az építkezések részét képező egy Záhony–Tokaj közötti stratégiai útnak. Később e terve megvalósítása felbeszakadt.

Az egykori Erzsébet híd csak pilléreiben, az „Erzsébet királyné útja” rövid szakaszon maradt meg.
V.

Felújítás,
Erzsébet királyné hídja
1976-ban került sor a híd első részleges felújítására. A GANZ MÁVAG kapott megbízást a szögecsek és a hegesztési varratok vizsgálatára. Az építési napló adatai szerint 1369 db laza szögecset cserélték ki és mintegy 160 m hosszúságú hegesztési varrat ultrahangos vizsgálatát végeztek el. Az acélszerkezet újramozolását az ORSZAK Vállalat készítette el.

1977-ben a híd kezelő Közüti Igazgatóság a Kelet-magyarországi Közmű- és Mélyépítő Vállalatot (KEMÉV) bízta meg a vasbeton pálya lemez 7 db közébső megszakításának átalakításával és vízzáróvá tételével. A pálya lemezbe époxibetonnal bekötött idomacélok, illetve laaposacélok közé sorított gumilemezes lírák nem váltek be.

1978-ban a gődöllői Közmű- és Mélyépítő Vállalat az eredeti szigetelést és pályaburkolatot elbontotta. A pályamegszakításokat és a vasbeton lemez felületépoxihabarccsal javították, majd BITUTHEN-HD lemezszigetelést készítettek. Az új 2x3 cm vastag aszfaltburkolatot a nyíregyházi KEMÉV építette.

1983-ban került sor a híd első részletes felújítására. A győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola által végezett időszakos hídviszgálat az építés óta előzőről adott átfogó képet a híd állapotáról.

A feltűnt hibák sokasága miatt a KTMF még ugyanakkor az évben megbízást kapott a javítási tervek kidolgozására.

1985-ben a nyíregyházi Közüti Építő Vállalat, a KöZGÉP, és az ORSZAK volt a kivitelezője a következő nagyobb felújításának.

Ennek során az alábbi fontosabb munkákat végeztek el:
- Új szigetelés készítése a kiemelt szegélyek melletti 50–50 cm széles sávban (AKVABIT ÜSZ 4000/200 MH)
- A gyalogjárdák szigetelése
- A pályamegszakítások javítása, lezárása Buarra-Pemü hozzájáró szallaggal
- Előreugrásért külső vasbeton oldalelemek beépítése
- Járdai- és szegélymagasítás
- Öntöttaszfalt szegélytáv és járdaburkolat építése
- Az eredeti, ún. fősűs dilatációs szerkezetek cseréje NDK gyártmányú FÜK-GÜK gumibetéttes szerkezetekre
- A vasbeton pálya lemez aló felületének részleges javítása
- Szögecviszgálat és -csere
- Az acél tartószerkezet újramozolása

Sajnos ez a felújítás sem volt teljes körüli. A szerkezet állagának megőrzése szempontjából kulcsfontosságú szigetelést a betonfelületek sőkorrózió elleni védelmét a dilatációs szerkezetek visszárását nem sikerült megelőzően megoldani. A pályamegszakítások és a víznyelők tömítése is sikerelékeny bizonyult. Elmaradt a járdakonzolok erősen korrodált alsó betonfelületének javítása, a kandeláberek be kötésének helyreállítása.

Az elhagyott fontos munkák, valamint az építési naplóban is rögzített minőségi hiányosságok vezettek oda, hogy a következő, 1993. évi időszakos felújításait ismét jelentős károsodásokat állapított meg.

Ugyanakkor az évben a Miskolci Közüti Igazgatóság átalakította a széki tokaji hidő forgalmi csomópontját.
A felszerelt jelzőlámpákkal, kisebb geometriai módosításokkal rendezetten, biztonságosabb lett a közlekedés, bár a helyhiányból eredő alapvető problémát csak enyhíteni lehetett.

A pályalemez átadásának következményei

1993 szeptemberében készült el a TÉTA Tervező és Tartályhoz Mérnökiroda Kft. (Német István) időszakos híd-vizsgálati szakvéleménye.

A munka nagy szakmai hozzáértésről tanúsodik, alapos és részletes.

A híd teljes fellelhető iratanyagának áttanulmányozása után igen lelkiismeretes helyszínű állapotfelvételre került sor.

A szerző részletesen elemezte a tervezési és építési hibák következményeit, a korábbi beavatkozások sikertelenségének okát.

Az összefoglalásban a következőket olvashatjuk: „A 34 éves híd korához képest lerombolt állapotban van, .... A híd szerkezet – elsősorban a pályalemez átadása következtében – számottevő károsadásokat szenvedett. Ezek a használati alkalmasságot egyelőre nem érintik, teherbírását nem csökkentik, várható további élettartamát viszont jelentősen korlátozzák. A híd legrosszabb állapotban levő része a vasbeton pályalemez, de lényeges javítási munkákrá várnak a pillérek és az acélszerkezetek is.

Elemkőzi korrázió
az övélem közeg megrogszásának helyén

Ha..., a felsorolt állagmegóvó munkák rövidesen nem történnek meg, mind a vasbetonszerkezet, mind az acélszer-
kezet állapotában rohamosan fokozódó romlásokkal kell számolni.”

**Korróziós károk a gyalogjárdák alatt**

1994-ben ugyancsak a TETA nyerte el pályázat útján a felújítási terv kidolgozására szóló megbízást. E szerencsésnek mondható körülmény folytán az a szervezet folytathatta tovább a munkát, amely az adott időszakban legjobban ismerte a hid minden perspektíváját.

1996 decemberében hirdetett pályázatot az Űtgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság (UKIG) a Világbank és az EIB által hitelrel támogatott hídrehabilitációs program keretében – a tokaji Tisza-híd teljes körű felújítására.

A pályázat és a kivitelezés lebonyolítója a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Állami Közútkezelő KHT. volt.

A versenytárgyalást az ISÖBAU Építőmérnöki Kft. nyerte 176 millió forintos ajánlatával.

**Az 1997. évi felújítás**

**Károk a pályamegszakítás környezetében**

**Főbb alvállalkozók:**
- NYÍRBAU Útépítő Kft.,
- GANZ Acélszerkezeti Kft.,
- Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Tartalékgazdálkodási KHT.
- Csúcstechnika-80 Kft.


Az aszfaltburkolatok és a korábbi szigetelések elbontása után feltáruló állapot egy időre kétségessé tette a vállalt rövid határidő tarthatóságát. A vasbeton pályalemez állapota – különösen a többször javított kiemelt szegélyek melletti sávban – lényegesen rosszabb volt a feltételezetténél. A gyalogjárdák korábbi röbetonozása elvált, alatta a beton 3–5 cm mélységben korrodált volt. Az 1985. évi felújítás kor felszerelt előregyártott külső szegélyelemek bekötő vasalata veszélyes mértékben elvélőkonyodott, valamennyit meg kellett erősíteni. A pályalemez egy kb. 4 m² nagyságú darabja, ugyancsak vasbeton korrozzió következtében kiszakadt.

Az átszakadt pályalemez

A beépített acélelemek – víznyelők, akna, fedlapok, kandeláberek talpak bekötései – olyan rossz állapothban voltak, hogy javításuk nem jöhetett szóba, valamennyit ki kellett cserelni.
A felújítás folyamán az ISOBÁU és alvállalkozói a következő főbb munkákat végeztek el:

1. Alépítmények javítása

2. Vasbeton pályalemez és gyalogjárdák javítása
   A pálya és a gyalogjárdák burkolatainak, szigetelésének teljes, a gyalogjárdák betonszerkezetének részleges elbontása. Betonpótlás, kiegészítő polimerbeton réteg készítése a teljes hídfelületen, járda újarbetonozása (kb. 300 tonna).

3. Szigetelés, bevonatok
   A pályalemez és a gyalogjárdák folyamatos szigetelése szőrt poliurettánnal (kb. 2000 m³). Sókorrózió- és karbonátosodás elleni védőbevonatok készítése valamennyi látszó betonfelületen (kb. 2000 m³).

4. Burkolatok
   Öntöttaszfalt és hengerelt aszfalt burkolatok építése (kb. 200 m³).

5. Acélszerkezetek javítása, korrozióvédelme
   Teljes körű szögecs- és varratvizsgálat. 250 db hibás szögecs cseréje. A teljes acélszerkezet korrozióvédelű mázolása (kb. 10000 m²).

6. Saruk és dilatációs szerkezetek
   Görgős híd saruk igazítása a hídőrkön és a 2. számú meder pilléren. Dilatációs szerkezetek cseréje. Pályamegszakítások átalakítása, tömítése.
7. Egyéb munkák

Világítási berendezések cseréje. Új, gránit járászegély készítése (kb. 500 m). Víznyelők, aknafedlapok teljes cse-
réje. A hídon átvezetett vízvezeték javítása, korrózióvédele-
me. Jelzőlámpák telepítése.

A kivitelezés során alkalmazott anyagokról, technológi-
ákról, műszaki megoldásokról általában elmondható, hogy
azok színvonal, minősége inkább a fejlőttebb európai nor-
mákhoz, mint a hazai átlaghoz hasonlítható.

Röviden összefoglalva:

- Pályailemez és gyalogárdák szigetelése: a jelenleg
  ismert legkorszerűbb széria poliuretán (CONIPUR), magas-
  minőségi szövődőszálú, nélküli szórógyökerű (REAKU) felhordva.
- Betonmunkák: a kiegyenlítő, kitöltő betonok általá-
  ban polimer és szilikon adagolással készültek (SikaCem
  810). A vasbeton pályailemez és a gyalogárdák alsó felüle-

Az acélszerkezet javításához beállítványozott híd
tének javítása polimerbetonnal (ICOMENT GUNIT) ún. szárz lővéses eljárással (ALIVA 246) történt.

○ Betonfelületek sokorrózió elleni védelme: valamennyi sóoldattal, esetleg sópárával érintkező betonfelület védőbevonatot kapott. Ennek anyaga az erősebben igénybe vett helyeken cementbázisú, polimerrel modifikált rugalmasságos kwaszegyapogón alapozás, elasztikus páraáteresztő fedőfestéssel (RAVENIT ELASTIC, ICOSIT ELASTIC DECK). A sóval nem érintkező felületeken karbonátosodás ellen védi, páraáteresztő, rugalmasságos festés (ICOSIT ELASTIC DECK) készült.


○ A dilatációs szerkezetek SHW gyártmányú acél me-revitőbetétes, ún. gumiszőnyeg típusú vízáros rendszerűek. Ezeknél a szerkezeteknél a járművek áthaladási zaja is jelentősen kisebb (MULTIFLEX).

Vízáros dilatációs szerkezet szerelése

○ Kiemelt szegélyek: a viszonylag keskeny pályaszéles-ség következtében jelentkező gyakori keréktűrődés miatt osztrák (Herschenberger) gránit szegélyelemeket építettek be. Érdekeség, hogy az osztrák POSCHACHER cég szállította annak idején a régi budapesti Erzsébet híd burkolóköveit.

○ Hidemelés, sarugazítás: A hídfürok, valamint a 2. méderpiller hengeres saruinak igazításához a hidat meg kellett emelni. Mivel a 38. sz. főút forgalma még a viszonylag rövid időtállású hídlezárást is nehezen viselné el, a kivitelező olyan emelési technikát alkalmazott, amelynek köszönhetően a járműveket egyetlen percre sem kellett meg- állítani. A speciális sújtókat a BME Acélszerkezetek Tan-széke (dr. Szathmáry István), illetve az SHW Brückentechnik GmbH, bocsátotta rendelkezésre.

○ Víznyelők, aknafedlapok: A nagy teherváradás, szívár-gó nyílásokkal is ellátott víznyelők, valamint a gyalogijár-dák elhelyezett lebűvőnyílások vízáros fedlapjai Passavant gyártmányuk.

○ Az édesvízi mérsékűből készült mellvéd, támfal és pillérburkolatok tisztítása homokszóróssal; javítása, pótlása; hőagolása hagyományos kőfaragó munkával történt. Mivel megtartássuk mindeneképen indokolt, a vízfelvételt és a fagyás veszélyét csökkentő korszerű konzerváló impregnálást kaptak (PLUVIOL).
Előkészületek a híd megemelésére a rakamaci hídőmél

A híd megjelenését némileg megváltoztatták az új lámpatartó oszlopop és világítótestek. Mint korábban említettük, a 22 db oszlop cseréjét nem lehetett elkerülni. Mivel ezek különösebb esztétikai értéket nem képviseltek, technikailag pedig kifejezetten elavultak, indokoltak látszott új lámpák tervezése és gyártása. Felmerült annak a gondolata is, hogy a szépen helyreállított tokaji utcák stilizált kandelabereit helyezzék el a hídon is. Az önmagukban mutatós lámpák azonban idegenül hatottak volna az ötvösné évek végének békeidő-üperi stílusát képviselő szerkezetén. Ezért egyszerű vonalvezetésű, karcsú lámpaoszlopop készültek, korszerű, jobb megvilágítást adó fényforrásokkal.
A Tokaji-hegy lábánál, a Tisza és a Bodrog találkozásának festői környezetében nem közönbös a látépben mar-kánsan megjelenő acélszerkezet színe sem. A megbízó által megadott nyugodt zöld tónus (DB 601) jól illeszkedik a környezethez, tompítja a hatalmas gerinclemezes főtartók monumentálisát. A szegélyelemek vékony sárgás csíka kiemeli a pálya enyhé ivét, kissé oldja az egyhangúságot.

A gerinclemez függőleges merevítőbordáinak árnyékolása ugyancsak valamelyest rajzosabbá, változatosabbá teszi a híd oldalnézeti képét.

*A híd „új arca” röviddel a felújítás befejezése előtt

Valószínű, hogy a háború utáni helyreállítások lázában nem az esztétikai szempontok voltak a meghatározóak a tervezők számára. A felújításnál is inkább a szakszerűség, a szerkezet biztonságának élettartamának növelése dominált. A kivitelezők azonban szerettek volna nem csak ésszel és erővel, hanem lélekkel is dolgozni, s remélik, hogy nem csupán jobb, de szebb is lett a tokaji

*Erzsébet királyné hídja.*
Végezetül soroljuk fel azok nevét, akik közvetlen részesei voltak a híd 1997. évi felújításának:

A Megbízó képviselőt Vecsán László orszályvezető főmérnök és Németh Zsolt műszaki ellenőr látta el.

A kivitelezést Csomós Imre főépítésvezető irányította.

Az átválalkozók munkáját Körmendy László létesítőményfelelős hangsolta össze.

A szigetelési munkákat Farkas Attila építésvezető felügyelte.

A minőséget Csomós Imréné minőségfejlesztő csoportvezető ellenőrizte.

VI.

Erzsébet
160 évvel ezelőtt született, s nem egészen egy esztendő múlva lesz 100 évé annak, hogy elhalálozott Ausztria császárnéja, Magyarország királynéja.

A Wittelsbach családból származó Erzsébet 1837. december 24-én látta meg a napvilágot Münchenben. Szülei II. Miksa bajor herceg és Mária Ludovika hercegnő.

Császári férjéhez fűződő bensőseg esetének kapcsolatát a királycég előtti tárgyalások idején felhasználta arra, hogy nemzetünk úgyéj szívvel képesítsék. A tárgyalások idején Deák Ferenc és mások rajta keresztül is eljuttatták gondolataikat a legfelebb udvari körökbe. A porosz támadás idején, 1866 nyarán, gyermekéivel Budára költözött.

A következő évben Ferenc József magyar királylát koronázta a Mátyás templomban.

...A királyasszony vállára tett korona fénye varázsolta felélehetetlen nappá 1867. június 8-át, mely a kiegyezést, Erzsébet királyné és Deák Ferenc alkotását a magyar nép millióinak öröme re megpecsételte...” írja az eseményekre visszatekintve a Zemplén c, lap 1889. november 19-én. A királyné a koronázásra – mikor egy nemzet rajongva ünnepelt – mint élete legboldogabb napjára emlékeztett vissza.


Ott ült fekete csipkevel áttört magyar ruhában, minden fekete volt rajta, minden, minden: haja átköve gyászfátyol-lal, magyarosan, a hajtuk és gyöngyök mind feketék voltak. Csak az arca volt fehér és végénél szomorú: Egy mater Dolorosa. Ah, a régi arc ez még. Az, melyet a bibliajós képekkről ismerünk: a vekony, nemes vonások, az elűl leányú kicsi hajat, mint selyemrost hűződik a homlokra, s főnt a dús hajonat minden koronádnál szebb korona. Ő az, Ő, de a bálnat már rajta hagyta nyomait az arcon, sokat pusztított – a kép még ugyanaz, csakhogy úgy tetszik, mintha ködben volna.

Nagy szempillái le vannak ereszthe, élénk, kedves szeméből nem látszik semmi, ott ül csendesen, majdnem érzéktelenül, mintha nem látna senkit, nem hallana semmit. A lelke, ôh a lelke másutt lehet. Egyetlen mozolat, egyet-
len tekintet nem jelzi érdeklődését. Olyan, mint egy fehér szobor a szomorú fehér arcával. Viszi-viszi a nagy bánátot mindenüvé, és hiába koppantak háromszor a pálcás urak, az a nagy bánat el nem jöd attól, vele jön ide is. És aztán – elkezd beszélni Szilágyi Deszső szép lassan, ahogy a trónnál illik. A király hovatovább figyelni kezd. Egy szó, egy gondolat megkapja és szeme ott csúng a nagy nemzeti szónok aján –, de a királyné arcára semmi sincs írva. Semmi, semmi. Olyan fehér és olyan mozdulatlan.

Hát egyszer csak belevégyíti a szónok a királyné nevét is. Még csak a szemöldeje sem rezdül. Beszélhetne a szoborról a szobornak. De a királyné nevének hallatára egyszerre csak felzüg az éljen. És milyen éljen az! Mintha a szivékből szakadna ki egy érzelmi zivatar. Megremegne a trónterem sárgás márványfalai. Valami csodahang volt az, melyet nem lehet leírni vagy megmagyarázni. Volt ebben az éljenzésben zsofokzma, harangzúgás, tengermorjálás, gyöngédés, érzés, még talán virágállat is.


A szónok abbabahagyja beszédét és várja, míg a főként lelkesedés lecsillapul. Haszatlan, nincs határa.

A királyné lesüti fejét..., és az a hőfehér arc egyszerre csak elkezd pirosodni... mindig jobban-jobban. Először csaknem olyan fehér többé, azután olyan, mint a frissen szürt tej, mintha rózsaszínben volna befutatva, azután piros lesz, mint az élet, piros, egészen piros.

Milyen káprázat! Ferenc József király mellett ül egy életpiros királyné.

Egy percig tartott az egész. Szemei tágra nyúltak, a régi ragyogás kicsillant belőlük.

S a szemekből, melyek úgy tudtak valaha mosolyogni, hogy egy szomorú országot vidítottak föl, egy kőnyecsep buggant ki. Százán és százán látták a drága cseppet. Megvolt a reciprocitás. Egy mosolyogó ország föl tudta vidítni a királynét.

De csak egy percig tartott.

A felséges asszony szeméhez emelte csipkés zsebkendőjét, letörölte vele a könnyet. Az éljézés megszűnt, a szónok folytatta a beszédet, s a királyné arcáról kezdett lassan lassan lefogyni a piroság, mint ahogy a kés pengéjéről szemlélomást illan a ráfüjt lehetet.

Egy perc és a király mellett újra ott ült a gyászba borult királyné, a Mater Dolorosa halványan, csöndesen, érzéketlenül, mint egy fehér mozdulatlan szobor, mely egy édes arcra emlékeztet.”

1848. szeptember 10-én, Svájcban egy anarchista váratlan támadásának esetét áldozatul. Halálát fatális tévedés ökoz-
ta. Őt, aki szembefordult a monarchista államformával, mint annak képviselőjét érte a támadás.

Halálhíre az egész világot megőrőbe tette, s különösen megráta az egész magyar nemzetet. Gyász és kétségbeesés lett úrrá az országban.

„Megölték a királynénkat!” Jókai jajdult fel így a Nemzet 1898. szeptember 11-i számában: „Oly hihetetlen a rémhir, hogy nem bírjuk összeegyeztetni a Gondviselésbe vetett hitünkkel. Hogy egy országnak az Őriző angyalát, egy szenet meg tudott ölni egy Őrdög, egy daemon, kit az alvilág a történelem átikos megragadására szült.

Mivel érdemlette e dicsőséges alak, ki életében oly fenséges túrelemmel viselt martykoszorúját, ezt a vértanú halálát? Mivel érdemlette országaink minden népe ezt a sorscspást, melyet elviselni több kell emberéről?

Ha ezt a fényes alakot, ki egész életén át, a trónon és a nép között csak jót tett, csak áldást osztott, nem véde meg az ég, kifívünk akkor, hogy adjon vigasztalást mélyen sült utalódónknak, árván maradt nemzetünknek!

Ez a kihullott szenz vért csatljon bennünket még szorosabban egytársához!”

A Zemplén c. lap írja: „Sátoraljaújhely, szeptember 10. A királyné ellen elkövetett merénylet híre az egész városban egyenesen lesújtó hatást váltott ki. Sok férfi és nő sírt a nyílt utcán, amikor meghallották a retenetes hírt.”

Majd egy nappal később, a szeptember 11-i számban: „Mintha az ember saját tújdalma és megszerethetetlen, csak azért, mert az emlékezés egy drága lénnyre folytonosan körfújója és szinte magához szorítja, úgy telik meg az egész magyar nemzet szívé mind mélyebb tújdalommal, mert Erzsébet királyné – nem, mert az ország észintén és szívől szeretett édesanyja – meghalt. A gyász, amely eltűnt minket, nem ismer más szeretést, mint azt, amely a legmélyebb megindultságból magától jön, és ha a nemzet tiszteteletben halhatatlanná vált királyné azokból a fénijiárta magaslatokból, ahol bádoglóttán jámbor hirt szellemét helyezi, leszáll oda, ahol ennek az országnak minden gyermeke kivétel nélkül megismerje elvészett, akkor újolaj és most igazán megtudja majd azt, milyen bensőséges szeretettel vették körül és veszik körül még ma is.”

„Tokaj város képviselő-testülete ősfelső Erzsébet királyné gyászszelete alkalmából rendkívüli közgyűlést tartott, melyen elhatározottat, hogy a képviselő-testület a temetés napján tartandó gyászisteniszteleten testületileg részt vesz, a megdicsőült királynéknak emlékét az utókor számára megőröljük, felsőes királynünk mély jáfdalában teljes részvétel osztozik, feledhetetlen királynéknak szobrára gyűjtést rendez, e célból kibocsátott gyűjtőket a város részéről 50 koronával megnyitotta, s végül elhatározta, hogy szeretett királynéknak emlékére a világhírről bort termő tokaji szőlő-hegynek legkimagaslóbb része „Erzsébet” hegynek nevésesé el” írta a Zemplén c. lapban a tokaji tudósító 1898. szeptember 25-én.

A királynént Bécsben, a kapucinusok templomában temették el. Emlékét a magyar országgyűlés törvénybe íkattatta. Az iskolák gyászünnepségekettottak.

Lukács László pénzügyminiszter 1899-ben – Erzsébet

Tokaj lakói ma is elismeréssel emlegetik az egykori csodaszép Erzsébet hidat és tisztelettel adóznak a királyné emlékének.

„Te élsz és élni fogsz, míg e vén tekének
Egyformán kerengő élete tart
S akkor is csak az ölhet meg téged
Ki megölte az utolsó magyart”

Ámen

(Zemplén, 1898. szeptember 18.)
Irodalom

2. Borsy Zoltán, 1952: Jelentés a KLFTE Földr. Int. 1952. évi kutatásokról (Kézirat)
8. Pauler Gyula: A magyar nemzet története az Árpád-házi királyok alatt. 177.1
13. Révai Horváth Jenő: Magyar hadi krónika, 1859., II. 9.1
21. Mohl és Laszgallner A.G., 1828. 69.1. Idézi Gyulay Éva i.m. In: 203.1
25. Zemplén c. lap (Sátoraljaújhely) 1898-1899. évi számai.
5. Fucker András: Montium vitiferorum utpote Tokaj... 1747.
11. Állami Levélház, Sátoraljaújhely. (Továbbiakban: Á.L.S.) alispán felhívás, 1894, április 17.
12. Az Erzsébet híd irodalma:
Tokajsi Tisza-híd építése. Országos Levélház, K227, 953-955. 5. tételel 1665 alapszám (1897).
A tokajsi Tisza-híd építési dokumentációja (Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény).
17. Zelenák István i.m. 141. és 159. lap.
23. A híd alatti mértékdal hajózási vízszint 97,22 m A.f. A szerkezet aló ele a medernyilában 103,86 m A.f. A rendelkezésre álló hajózási magasság tehát 6,64 m, megfelel az előírásoknak (min. 6,40 m). Az előírt 70,tm hajózási szélesség biztosított, mivel a medernyilás pilérek közötti szélessége 104,71 m.
<table>
<thead>
<tr>
<th>Előszó helyett</th>
<th>6</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Bevezetés</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>I. A táj</strong></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A tájak, melyeket a híd összeköt</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>A tokaji kapu</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>A Tisza és a morovák</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>Adatok a Tiszáról</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>II. Történelem</strong></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A rév és a település</td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>Kompok és hajóhidak</td>
<td>16</td>
</tr>
<tr>
<td>Állandó fahidak a Tiszán</td>
<td>19</td>
</tr>
<tr>
<td>Az utak állapota a 18. században</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>A 19. század építkezései</td>
<td>21</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>III. Az Erzsébet híd</strong></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Az Erzsébet híd újjáépítése</td>
<td>35</td>
</tr>
<tr>
<td>Erőfeszítések a Tisza áthidalásáért</td>
<td>37</td>
</tr>
<tr>
<td>A régi Erzsébet híd roncsainak kiemelése és ideiglenes híd építése</td>
<td>38</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>IV. A második acélhíd</strong></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A jelenlegi Tisza-híd építése</td>
<td>42</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>V. Felújítás, Erzsébet királyné hídja</strong></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Javítások, részleges felújítási munkák</td>
<td>45</td>
</tr>
<tr>
<td>1959–1996 között</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Az 1997. évi felújítás</td>
<td>47</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>VI. Erzsébet</strong></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Erzsébet, Magyarország királynéja</td>
<td>56</td>
</tr>
<tr>
<td>Irodalom</td>
<td>61</td>
</tr>
<tr>
<td>Jegyzetek</td>
<td>62</td>
</tr>
<tr>
<td>Tartalom</td>
<td>63</td>
</tr>
<tr>
<td>Fontosabb anyagszállítók</td>
<td>64</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Fontosabb anyagszállítók:

- AVENARIUS-AGRO GmbH. Ausztria – polimer-betonok, aláöntő habarcso, betonvédő bevonatok, korrózióvédelő festékek
- CONICA Technik AG. Svájc – szőrt poliuretán szigetelőanyagok
- POSCHACHER GmbH. Ausztria – gránit szegélyelemek
- SHW Brückentechnik GmbH. Németország – dilatációs szerkezetek, emelősajtók
- Sika Hungária Kft. – tűnőanyagok
- RBD Kft. – világítási berendezések
- BVM Építem Kft. – előregyártott betonlemekek
- PASSAVANT GmbH. Németország – víznyelők és víz-záró fedlapok
Csak a megnevezés új, a termék a hagyományos

Új termékneveink 1997-től:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Termék</th>
<th>Leírás</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>AGROZINK EP</td>
<td>epoxygyantás cinkporos alapozó</td>
</tr>
<tr>
<td>AGROPOX 250 EG</td>
<td>kétkomponensű vascsillám töltésű epoxygyanta alapú korrozcióvédelmi festék</td>
</tr>
<tr>
<td>AGROPUR K4 EG</td>
<td>vascsillám tartalmú poliuretán fedőbevonat</td>
</tr>
<tr>
<td>AGROSIT SM</td>
<td>egykomponensű vascsillám tartalmú oldószerzegény bevonat</td>
</tr>
<tr>
<td>AGROSIT SM Grund</td>
<td>egykomponensű vascsillám tartalmú oldószerzegény alapozó</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Gyártja:
AVENARIUS-AGRO GmbH, A-4800 Wels Industriestrasse 51 Tel.: 00 43 7242 489 0 Fax: 00 43 7242 489 5

Fogalmazza:
AVERS Kft. H-2541 Lábatlan, Rakóczi F. u. 286. Tel./fax: 33 362 462, tel.: 30 461 710
»150 éve
a természetes kő szakértői«

Poschacher

Natursteinwerke Aktiengesellschaft
Poschacherstrasse 7.
A-4222 St. Georgen/Gusen
Telefon: 7237/3333-0
Telefax: 7237/4454
CONICA
A jó minőség világszerte

CONICATechnikAG

CONIPUR 255 szórható rugalmas fólia
Több, mint 2 millió m eredményes szigetelés