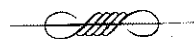




*Erzsébet
királyné
hídja*

A tokaji Tisza-híd története

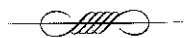


1997.



*Erzsébet
királyné
hídja*

A tokaji Tisza-híd története



Megjelent
a tokaji Tisza-híd felújítása alkalmából
1997. decemberében

ih isobau®

Szerkesztette: Merza Péter

A szerkesztő munkatársa: Nagy Sándor

Írták:

Zelenák István (I., II., III., IV., VI.), Merza Péter (V.)

Szakértő: dr. Tóth Ernő

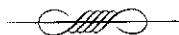
A forrásokat dr. Tóth Ernő, dr. Németh István,
a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei és a
Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei
Állami Közútkezelő KHT.,
a Tokaji Múzeum és a Városi Könyvtár
bocsátotta a szerzők rendelkezésére.

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

Az új fényképeket Merza Péter készítette

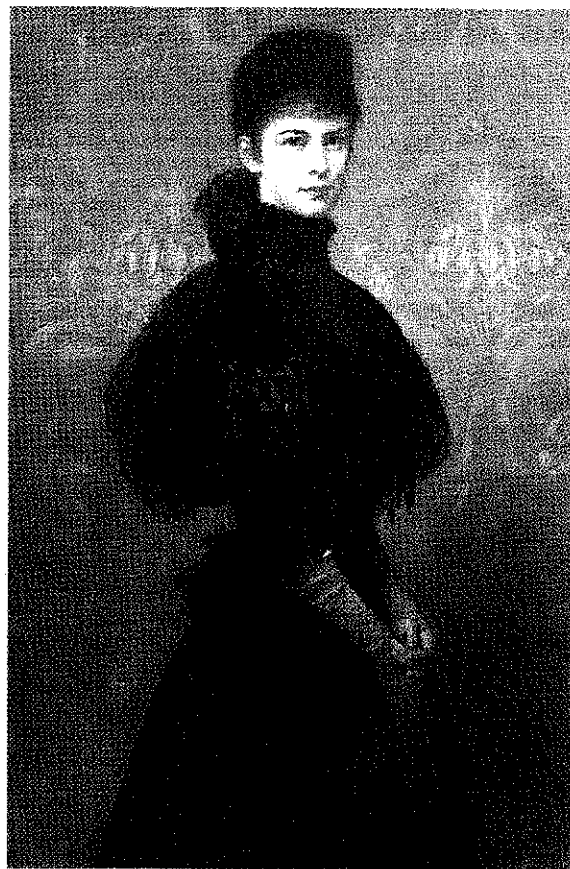
Nyomdai munkák:

IMI Print Kft., Nyíregyháza
Felelős vezető: Nagy Imréné

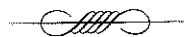


A szerzők köszönetet mondanak
a Sátorajaiúj helyi Állami Levéltár és a
Sárospataki Református Nagykönyvtár munkatársainak,
valamint

Jaczkó Zsolt tokaji múzeumigazgatónak,
Makoldi Sándorné muzeológusnak és
Zelenák Istvánné Ónodi Csilla könyvtárosnak
az adatok összegyűjtésében nyújtott segítségével.

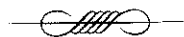


Benczúr Gyula festménye Erzsébet királynőről





A tokaji Erzsébet híd a múlt század végén



Előszó helyett

Pöcking, 1997. november 14.

Tisztelt Polgármester Úr!

...Örömet okozott, hogy Ön és Tokaj város Képviselő Testülete a hídnak vissza szándékozzák adni régi nevét és természetesen nagyon szívesen adom ehhez 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 alkalmam adódik majd Önöket Tokajban meglátogatni és az „új Erzsébet hídon” 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 visszpillantásra okot és alkalmat adó esemény, jelentéktelen epizódnak tűnhet abban a történelmi folyamatban, amely a következő lapokon élénk tárul.

A híd örök szimbólum.

160 éve, karácsony viliáján 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 fáj, de ha Magyarországon mennek rosszul, az engem megöl.” – mondta Erzsébet Andrássy grófnak.

A magyarok által oly őszintén tisztelt és szinte rajongásig szeretett Erzsébet volt a híd az 1849 után hitét veszített nemzet és a császár között, fontos szerepet játszon a kiegyezés létrejöttében.

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

A tokaji Erzsébet híd a századvég szép, egyéni és korszerű mérnöki alkotása volt. Méltatlan, hogy tehetséges, kiváló tervezőjének, Tóth Róbertnek a neve ma már alig ismert, s a híd képe egyre inkább feledésbe merül. Ideje, hogy emlékket 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 útja” feliratot viselő emlékoszlop miként vészelhette át a háborúk és az elemek pusztításait.

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

A gondviselés jóvoltából a szerkesztőnek és munkatársainak szemernyi része lehetett a híd legújabb történetében, s őszinte örömünkre szolgál az a döntés, mely szerint a tokaji Tisza-híd neve – a Habsburg család hozzájárulásával – a mai naptól fogva: Erzsébet királyné hídja.

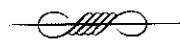
Áldás kísérje további fennállását!

1997. december 17.

a szerkesztő

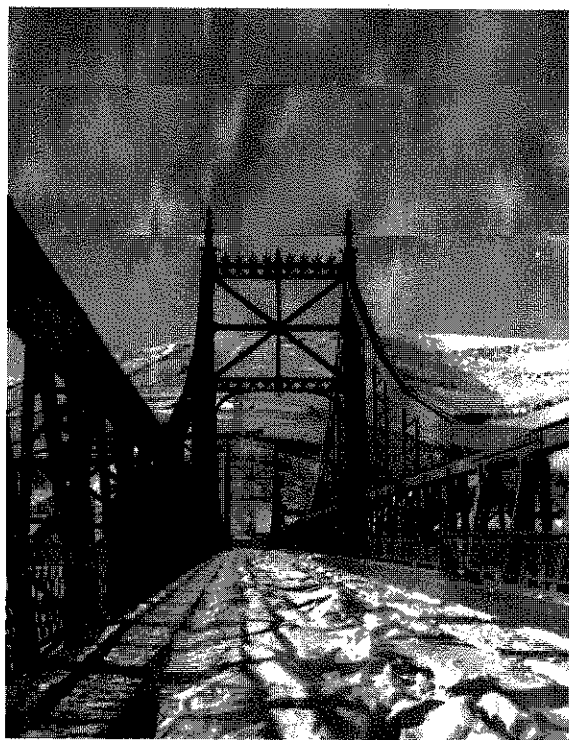
I.

A táj



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

*A tájak,
melyeket
a híd
összeköt*



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

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

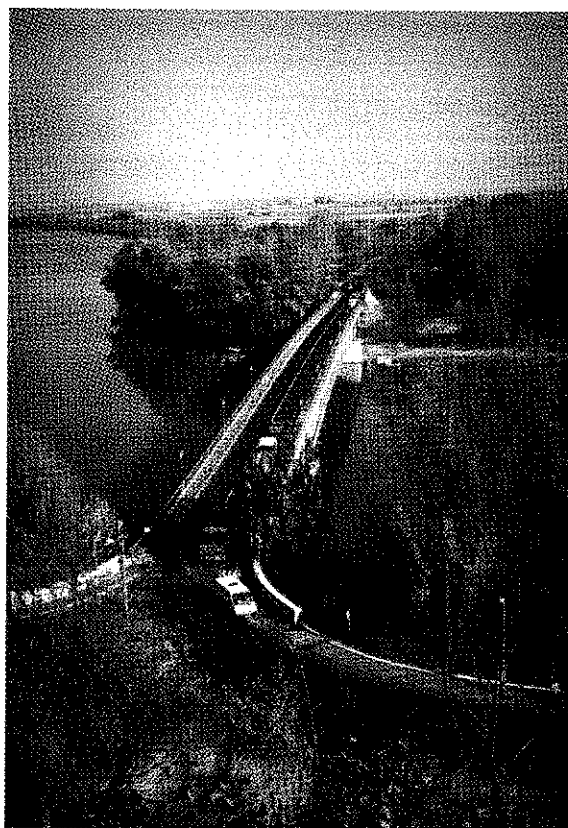
A hegy lábára támaszkodik a közúti híd. Itt bújik meg a meredek löszfalak által körülzárt öblözetben a legyező alakú hordalékkúpra települt Tokaj városa, szélső házaival a Bodrogig nyújtózva.

Hazánk egyik legszebb táján járunk. A két folyó találkozását szemlélve a Bodrozug nyáras-füzes galériaerdőiben gyönyörködhetünk. Fái mögött húzódik meg a vár területe. Háttérnek a Tokaji (Zempléni) hegység magasodik, s elvezeti tekintetünket a távoli Kárpátok bércei felé.

Napkeleti irányban a Nyírség legnyugatibb homokdomb-sora szelíd sziluettje látszik, Rakamaz és Tímár házaival.

Végül a folyók útját követve dél felé fordulunk, a hegy lábához kapcsolódó Taktaköz irányába. A látóhatár szélén a nyárfasorok mögött már a Hortobágy sejlik fel: itt kezdődik a végtelen magyar róna.

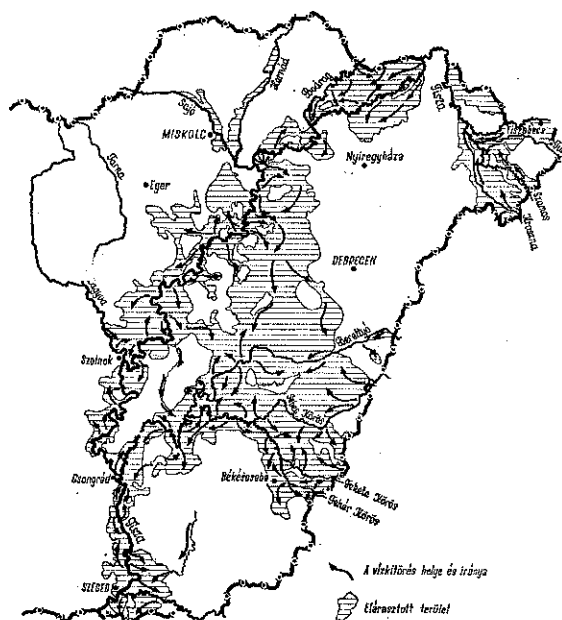
Ha a Tokaji-hegy tetejéről derült időben széttekintünk, érzékelhetjük, hogy földrajzi övezetek elválasztó vonalán, több táj találkozási pontján állunk. Ez a hely szétválaszt és összeköt, mint a Tisza és hídja odalenn.



Az 1959-ben épített Tisza-híd, az 1997. évi felújítás után

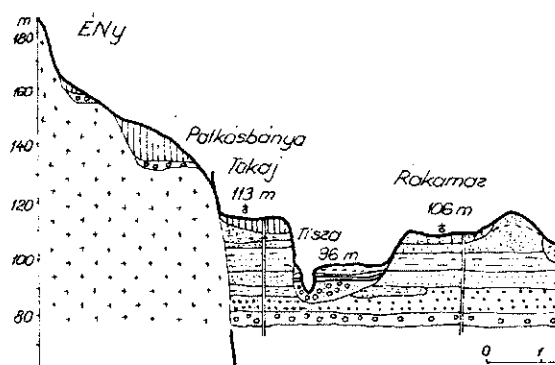
Közeli, s távoli tájakról itt futnak össze az utak. Elég a térképre pillantani, s látjuk ennek földrajzi és vízrajzi okait. A Sajó, Hernád, Szerencs-patak és Bodrog völgyén át mélyen be lehet jutni a hegyek közé, fel a hágókig. Kelet felé ármentes térszíneken megközelíthetők a Tiszántúl és Erdély tájai.

*A tokaji
kapu*



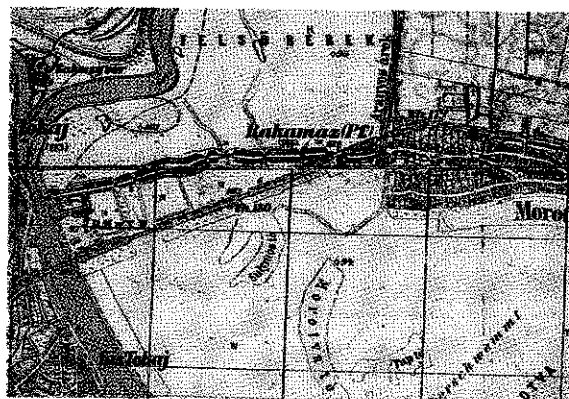
A Tisza-völgy árterei

A folyószabályozás előtt különösen hangsúlyos volt Tokajnak ez a szerepe, mert mocsarak, lápok és folyómedrek sokasága gátolta az úton járókat a Bodroghözben, 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. Állíthatjuk, hogy évezredek óta ez a környék legjobb átkelőhelye, mert ez a természet rendjéből adódó sajátossága Tokaj vidékének a jégkorszakot követő felmelegedés óta szinte napjainkig változatlanul fennáll. Itt a legkeskenyebb a Tisza ártere, mindössze 2,8 km.



Folyami üledékrétegek a Tokaji kapuban

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



A Tisza és a hidak 1865 táján

A Tisza és a morotvák

A Tisza a pleisztocén–holocén határán – tektonikai mozgások eredményeként – került át az Ér völgyéből a mai Bodrogtörzs süllyedékébe. A Bodrogtörzssel együtt letarolta a pleisztocénkori hordalékfelszínt, s egyben vastag folyami üledékréteget teregetett el a tájon. A Záhony-Tokaj szakaszon az újholocén időszakban foglalta el a helyét. Régi medrei a Bodrogtörzs déli részein is jól felismerhetők. A holocén időszakban kétszer is sor került kisebb tektonikai mozgásokra, melyek $\pm 10\text{--}12$ m-s szintkülönbséget eredményeztek. E fiatal mozgások révén alakult ki a Tokaji kapu. A Tisza utat talált dél felé, s kanyarogva bejárta a Tokaj és Rakamaz közötti átjárót.

„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.

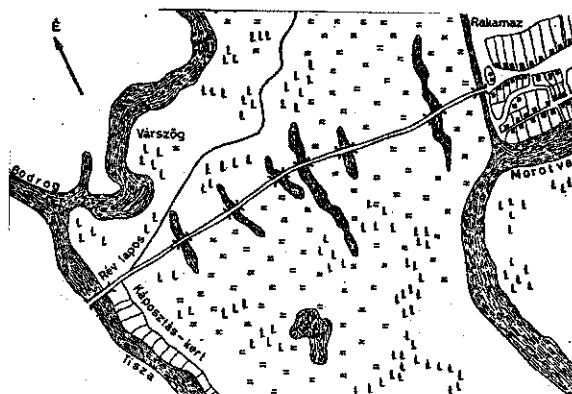
A folyók szerkezeti vonalon mélyen bevágott típusosan középszakasz jellegű kanyargós mederben folynak.” (Somogyi S., 1969.) A vidék másik kutatója Borsi Z. (1952–1969.) a Bodrog és Tisza találkozását Tokajon felül, későbbi időben pedig a Taktaközbe helyezi. A Bodrogtörzs övzatonnyainak a folyók mai futására merőleges elhelyezkedése valószínűsíti, hogy a torkolat északabbra volt. A taktaközi találkozás feltételezése azt jelenti, hogy egyidőben két folyó haladt át a Tokaji kapun. Ezt a ma látható medrek nem igazolják.

A XVII. században a várról készült metszetek és a szabályozás előtti térkép azt mutatják, hogy a két folyó a jelenlegi torkolattól északabbra találkozott. A Tisza a vár délkeleti bástyáit mosta. A Bodrog 2–3 ágra szakadva érte el a Tiszát.

Az egyesült folyók medre a városközpont főutcájához közel haladt el, mint azt az egykori Révház (Rákóczi u. 25.) elhelyezkedése is mutatja.

A Tokaji kapu felszínét a legfiatalabb öntésképződmények borítják. A Tisza-meder partját alkotó öntéshomok laza szerkezetű, ezért a folyó meanderező képessége igen nagy. A meder állandóan változik, ami jól látszik a szabályozás előtti térképeken. A Tokaji-hegyről lezúduló zápor-patakok évszázadok alatt sok követ, kavicsot és iszapot halmoztak fel a hegy lábánál és a folyókat távolabbra kényszerítették.

Antropogén beavatkozásokra a XVII. századtól került sor. I. Rákóczi György 1645-ben velencei mérnökök által szabályoztatta a Tisza régi medrét, beleértve a vár környékét. II. Rákóczi Ferenc utasítására 1705-ben „széthányták” a vár földbástyáit és földfalait, ezáltal feltöltötték az ottani Tisza-medret. 1852-ben a hídon felüli Tisza-kanyart átvág-



A tokaji átkelőhely 1770 körül
(KNEIDINGER térképe nyomán)

ták, hogy a víz és a jégzajlás útját a hídlábakon túlra megkönnyítsék.

A XVIII. századtól az ártéren is jelentős munka folyt: a környék kamarai falvai lakóinak robotmunkájával kialakították a Tokaj–Rakamaz földút keresztirányú medreken átvezető gátját. Valószínűleg ezzel egyidőben csatornázták az Aranyos-árkot.

Az egykori ábrázolás ártéri hidak egész sorát mutatja. Hét morotva gátolta a közlekedést. A folyó jobbpartján szintén a XVIII. században kimélyítették a Takta régi medrét (Töltés-köz–Cigánygödör–Ívely) és nyárigátszerű védőtöltést emeltek a század közepétől települt Kistokaj házainak védelmére (Szabadság u. páratlan oldal vonalában).

A Tisza-menti gátak közül elsők között épült meg, 1852 és 1858 között a Tokaj–Tiszaladány szakasz. Ezzel egyidőben vágták le a tímári Malom tó medrét (50. számú átvágás), valamint az eszlári és ladányi kanyarulatokat. (51. sz.) Századunkban a mederszabályozás, partvédelem munkálatai folynak.

A Máramorszi-havasokból eredő Tisza 962 km hosszú. Tokaj a titeli torkolattól 556 km-re van. A folyó esése Vásárosnamény és Polgár között átlagosan 8,9 cm/km, a Tokaji kapuban ettől lényegesen kisebb. A Tiszalöki Duzzasztó megépítése (1954.) előtt szélessége kis víznél 146 m, árvíz esetében 2,8 km volt. Mélysége kisvíznél 7,5 m, ma a hídnál 14 m körüli. A vízmérce 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 süllyedés állt be. A begátolások és az árhullámok halmozódása miatt az árvizek szintje Tokajnál másfél méterrel emelkedett. A kanyarátvágások óta, különösen árvíznél nőtt a víz sebessége.

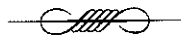
A tokaji szelvényhez a vízgyűjtő egyharmada, 49 000 km² tartozik. A folyó 2%-os gyakoriságú nagyvízi hozama 40 000 m³/sec. A duzzasztás óta a folyó vízjárásának természetes jellege megszűnt. (Somogyi S., 1969)

A Tisza Dombrádig, a Bodrog Sárospatakig hajózhatóvá vált. A hidak építésénél a duzzasztást, valamint a vízi forgalmat figyelembe kellett venni.

Adatok a Tiszáról

II.

Történelem



Az utak egyidősek az emberi településekkel. A Tokaji kapu átmenő kereskedelemre az obszidián iránti igény jelentkezésével indulhatott meg az újkőkorbán. A Nyírséget átszelő, Tokaj felé vezető utak pedig az erdélyi só szállítását szolgálták. „Minden terület úthálózatát annak ősnépessége taposta ki.” (Gyarmathy Zs., 1979/1.)

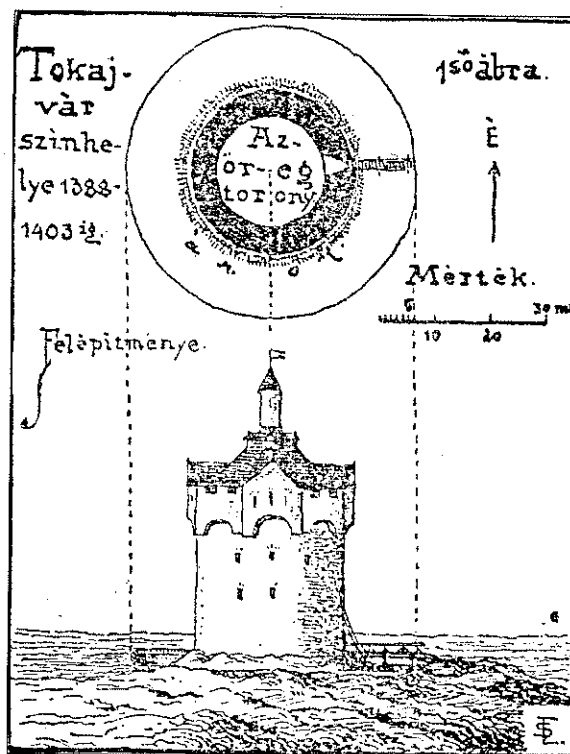
Az első utak, melyek nyomvonalai határozottan követhetők, a magyarok megtelepedése után már bizonyosan léteztek. A honfoglalás után még sokáig élénk sztyeppei kereskedelmi kapcsolatok az Orosz kapu felé vezető Kijevei nagy úton zajlottak. Ennek egyik szakasza Tokaj–Szabolcs vára–Eszény irányában vezetett. A XI–XIII. században már inkább a szalacsi sóraktárak felé irányuló „Zoloch-i nagy út” (Százdi alapítólevél, 1067) látszik forgalmasabbnak. (Borovszky S., 1906)

Az út Rakamaztól a Tiszáig vezető szakaszát pontosan leírja az említett oklevél, eképpen: az elajándékozott terület határa Rakamaztól „...a Zoloch-i nagy útra tér, melyen Kuurew felé halad a Tisza és Bodrog összefolyásáig.” Kőrév nevét a IV. László korabeli oklevelekben több esetben is megtaláljuk (1267, 1283). Századokon át így nevezték a tokaji révet, aminek megvan a magyarázata. A Kopasz-hegy lábát a sziklákig letarolták a folyók, s így ott a jobbparton sár nélkül lehetett kikötni. Sehol az Alföldön nem található ilyen hely. Ennek az átkelőhelynek az őrzésére építették Tarcal vezér népei a földvárat. Ez a vár Anonymus korában bizonyosan megvolt, ő Hímesudvarnak nevezi. IV. László korában a királyi udvarhelyet az uralkodó többször felkereste. Okleveleit 1284-ben és 1290-ben ott keltezték. A földvár azonban elpusztulhatott, ami a gyakori árvizekkel magyarázható. Aba Amádé és a szabolcsi nemesek harcai idején ezért merülhetett fel új vár építésének gondolata. A nyíri nemesek 1283-ban engedélyt kértek a királytól, hogy a rév őrzésére a tokaji hegyen erődtményt emehesenek. [1] A hozzájárulást 1284-ben megkapták. Feltételezésem szerint az erődtmény építése nem jelentett mást, mint a rév fölött uralkodó löszpiramisok és árkok rendszerének célszerű kialakítását. Az Óvár dűlőnév ezen a helyen ma is létezik.

Tokaj nevééről az Árpád-korban a Képes Krónika bizonytalan olvasatú szövegeiben esik szó. Érdekes azonban maga a Tokaj helynév, mely a honfoglalók kabar népréseinek nyelvében fordulhatott elő. A togaj, tuqaj, tokoj stb. formában előforduló közszó a török nyelvcsaládhoz tartozó nyelvekben (jakut, burját, csgatáj, kazah, újgur) és a mongolban található meg. Minden esetben folyókönnyököt, áthelőhelyet, torkolatot, vagy folyó menti erdőt, illetve nedves, fás, bokros rétet jelöl. A Tarim medencétől a Turáni alföldön át a Volgáig mindenütt előfordul. Kazahsztánban például Tokaj üzjüm (ligetes szőlő) formában, mely kapcsolatba hozható a honfoglalók által is gyakorolt ártéri szőlőtermesztéssel. [2] A Kárpát-medencében többfelé előfordul a Tokaj helynév, mindenütt folyókhoz vagy patakokhoz kapcsolódóan. Az Árpád-korban is feltételezhetjük ilyen nevű szolgáltató falu létezését, de oklevélben csupán 1353-ban, 1398-ban és 1406-ban kerül megemlítésre. (Módy Gy., 1995, és Détsy M., 1995)

Amilyen kései és kis településként jelenik meg Tokaj falu, annál jelentősebbnek tűnik a Kőrév, illetve Rév nevű

átkelő. (Németh P., 1975). Az említett 1353. évi oklevél a tokaji királyi hospesek alföldi borszállításának is bizonyítéka. Ezek alapján megállapítható, hogy Tokaj kialakulásában döntő szerepet játszott az átkelőhely. Ehhez épültek földvárak. Az 1400 körüli években, valószínűleg a Debrőy István birtoklásakor emelték az első kőtoronyt a földvár helyén, mely a későbbi vár magja lett. A XV. században a vár ellátására uradalmat szerveztek. Mátyás király korában ehhez az uradalomhoz 17 zempléni, 1 szabolcsi, 1 borsodi és 1 abaúji falu tartozott. (Módy Gy., 1955). A révnek ekkor is országos jelentősége volt. Egy 1456-os oklevél Fortolcium Tokay-ként említi. (Csánky D., 1890)



A tokaji vár első kőépítménye (Soós E. szerint)

A birtok adományozásakor rendszerint külön került említésre Tokaj révje és vámja. Birtoklásáért királyok, hadvezérek és földesurak versengtek. Több mint 30 csatát és várostromot vívtak a feudalizmus évszázadai alatt.

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

A XV-XVI. század döntő változásokat hozott a város és a rév fejlődésében. Az országos hírnévre szert tett bortermő körzet a Szerémség elvesztésével még jobban előtérbe került. Megnőtt a Tokaj-Gönc útvonal forgalma. A mohácsi csata után Habsburg Ferdinánd és Szapolyai János küzdelmének színhelyévé vált. 1527 szeptemberében I. Ferdinánd csapatai elűzték János királyt Budáról. Salm Miklós hadai Eger elfoglalása után Tarcál és Tokaj között érték utol Szapolyai hadát, és döntő vereséget mértek rá. A menekülők

Kompok és hajóhidak

a tokaji hídon 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 páncélos vitézek a híddal együtt a vízbe süllyedtek. (Rónai Horváth J.)

Így kerül említésre először a tokaji híd, mely vélhetően olyan hajóhíd volt, ami a partokhoz cölöphídként kapcsolódott. Istvánffy Miklós krónikájában szintén említ hidat: János Zsigmond és Hasszán temesvári basa 1566-1567. évi bosszúhadjárata idején a fejedelem a vár fölött hidat vertett a Tiszán. Ugyanekkor létezett a várba vezető Bodrog-híd is.

A következő évtizedekben a szepesi kamara – királyi rendelet értelmében – igyekezett a hidat megjavítani. Állóhíd terve is felmerült. E célból érkezett Tokajba A. Salvagno olasz hídépítő 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).

Tokaj kamarai uradalom 1581. évi úrbáriumából megismerkedhetünk a rév forgalmával és jövedelmével. A távolsági keresedelem legfontosabb tétele az erdélyi és máramarosi só, valamint a csetneki vas volt. (Maksay F., 1959). Tokaj mezővárosának ekkor még szűk iparos és kereskedő rétege volt. Az 1610. évi vásári rendtartás 11 mesterség kézműveseit, valamint kufárokat és áros embereket említ. A hat országos vásár és a keddi heti piac a helyi árucseré színterei. (Veres L., 1995).

Az első tiszai hajóhidak nagy előnyére szolgált, hogy könnyen szétszedhetők voltak. A nagy áradásokat azonban nem mindig sikerült megelőzni. Így például az 1589. évben megépült új hajóhidat az 1591. november 23-i árvíz szétzaggatta, amiért a híd mestert hibáztatták. (Csorba Cs., 1980., 1982).

A Bocskai-féle szabadságküzdelem idején Básta György hada rajtaütött Tokaj városán, felégette azt. Lakóit kardélre hárta. Elpusztult a város régi törvénykönyve, ezért 1610-ben újra összeírták azokat. A város lakói szempontjából tisztázták az uradalom és a mezőváros viszonyát. A révről a következőket írták:

„XV. Az várnak mívére mi embert soha nem attonk, hanem a vármegyeiek dolga volt az vár építése eleitől fogva. Hanem mikor az Tisza által volt hidalva, annak felépítésében és csinálásában segítséggel voltonk, ha hertelen való segítség kívántatott, hasonlatosképpen az felbontásában es szedésében, mivel hogy mi is járjuk az hidat minden fizetés nélkül, de mi semmit, ki az hídhöz való eszköz, nem tartoztonk megszerezni sem pénzenkőn, sem magonktól, hanem mikor elszakadott, vagy éjjel vagy nappal szorgalmatosan rajta voltonk és heliere segítettünk állítani, mint-hogy mi semmi Reh pénzzel nem tartoztonk.” [3]

Az erdélyi szabadságküzdelmek 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 elhárítása céljából a Habsburg-kormány-

A hand-drawn map of the Soudches military camp. The map shows a large central area labeled 'Korváltás' and 'Soudches'. To the left is a river labeled 'Korváltás'. To the right is a river labeled 'Korváltás'. The map includes various geographical features like hills, forests, and buildings. A compass rose is located in the bottom left corner. The map is titled 'Soudches táborának térképe' at the top.

Néhány év elteltével, 1673 januárjában megépült egy újabb hajóhíd. [4] Korabeli iratokból megtudjuk, hogy a vámjövedelem felét láncok és kötelek pótlására fordították.

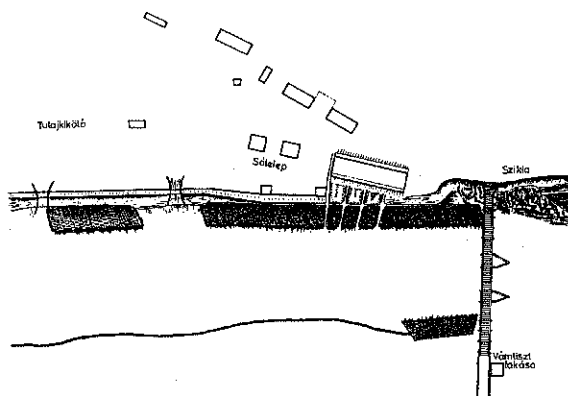


18

Akkoriban a tengerről feljáró vizák sokszor tettek kárt a hajóhidakban. Ellenük hatalmas „vizafogó” láncokkal védekeztek. A híd mégis elpusztulhatott, mert csupán négy „hidas” és egy kettős hajó szerepel a révészek eszközei felsorolásában. Az 1672-ben meginduló kuruc támadások és a délvidéki felszabadító harcok korában nem került napirendre újabb híd építése. A szepesi kamara a XVIII. század első felében a tokaji uradalom termelőerőinek megújításával, az elpusztult falvak benépesítésével volt elfoglalva. Fucker András 1747-ben készült, a Hegyalját ábrázoló térképen nyoma sincs hídnak. [5] Pedig a postautak szervezése napirenden volt, s Tokaj a XVI. század végén, majd pedig a Rákóczi által szervezett járatoknak is egyik fontos megállóhelye volt.

A XVIII. században megváltozott a kamara gazdaságfilozófiája a tokaji uradalmat illetően. Az előző évszázadokban a jövedelemszerzés célja a vár fenntartása volt. Miután a vár megszűnt, az itteni harmincadhivatal, a sóház és az átkelőhely bevétele a jövedelemkoncentráció része lett. A sóregálé ezek közül a legfontosabb tételt jelentette, de a hídvám is jelentős volt. Tokaj a keleti országrészek felé irányuló osztrák iparcikk-szállítás (pl. a linzi posztó) és a nyugat felé irányuló magyar mezőgazdasági árukvitel (elsősorban az élőállat) egyik fő útvonalába esett. A borkivitel hasznának megszerzésére irányuló állami törekvésekre, mivel a szállítás nem a réven át történt, itt most nem térünk ki.

Állandó fahidak a Tiszán



A tokaji híd és környéke (1771-1773.)

A bevételek biztosítása megkívánta az itteni kamarai objektumok felújítását, új épületek létesítését. Ilyen esetekben a kamara magas műszaki színvonalon, kellő anyagiak biztosításával valósította meg elképzeléseit. Napirendre került az első állandó fahíd megépítése. 1753-ban ez már állott. Egy 1763-ban készült helyszínrajz szerint két 12 méter széles mederpillér és több parti pillér tartotta a hidat, mely a hazai építési technika csúcsteljesítménye volt. Szélessége 4 öl, hosszúsága kb. 90 öl volt. (Gáll I., 1970). Az említett év márciusában 1732 szekér, 7311 marha, 611 ló, 1877 juh, 1377 bárány, 6 sertés, valamint 4572 gyalogos után fizettek vámot. (Gyulai É., 1995).

A királyi hídként emlegetett létesítmény még a következő század elején is elismerésre készítette a városba látogató

idegeneket. Mint írják: az erős cölöphíd vízműtani mestermű. (Mohl J. Lasz gallner Á.G., 1828).

A híd és a hídfő karbantartása továbbra is a város lakóit terhelte, ezért ragaszkodtak ahhoz, hogy hídvám lefizetése nélkül közlekedhessenek. Az uradalom Tarcalon székelő prefektusa vitatta vámmmentességüket. Ezért 1757-ben számba vették érdemeiket, miszerint áradáskor és jégzajláskor halasztás nélkül a híd védelmére sietni kötelesek. Hat emberből álló őrseget kötelesek kiállítani, akik szükség esetén a város magisztrátusát is riasztották.

Tekintettel arra, hogy az árvizek és időnként a hegyről pusztító erővel lezúduló csapadékvíz jelentős károkat okoztak, kamarai költségen sor került a hídfő és a sóház környékének kiépítésére. A híd alatti sziklát levágták, a partot kővel feltöltötték, a talajt elegyengették. A meder szélén vesszőfonatokat és kerítéseket építettek. A partvédelem céljára felhalmozott rőzse azonban 1764-ben meggyulladt és a híd is csaknem leégett. (Gyulai É., 1995).

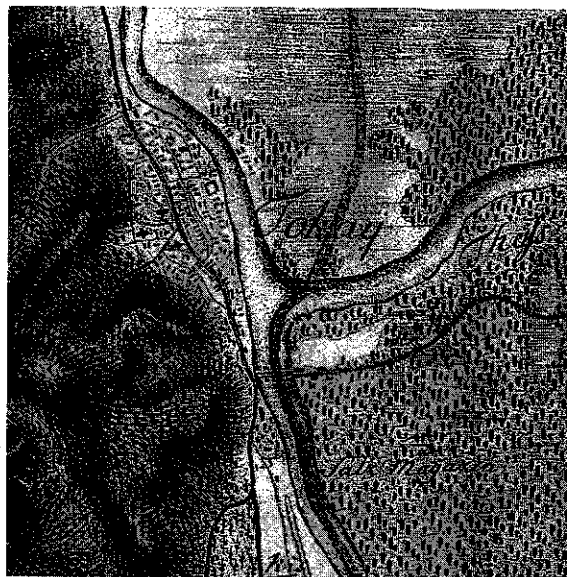
Tokaj már a XVI. században postaállomást kapott. Az 1740-es években Tokaj a Buda–Hatvan–Eger vonal utolsó állomása, majd 1756-ban a Kassa–Tállya–Tokaj–Nánás–Debrecen vonal egyik megállója. A meginduló személy- és csomagszállítás is érinti. 1790 után jelentősége csökkent, mert az országos fővonalat áthelyezték.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

A helyi piacok ellátása szempontjából szintén fontos fejlemény volt az állandó fahíd megépítése. A város kereskedő-, iparos- és hivatalnok rétege élelmének beszerzésében döntő szerep jutott a környező szabolcsi falvakból a szerdai, szombati és vasárnapi piacokra ide hozott árunak. Tokaj piacközponti funkcióját erősítette az állandó átkelési lehetőség, mégsem vált nagyobb gazdasági központtá, mert a többi hegyaljai mezővárossal együtt látta el ezt a funkciót.

Bél Mátyás: Nemes Szabolcs vármegye leírása (1724) című művében írja, hogy a Tiszán csak réveken lehet átkelni. Több évtized után kéziratot művére ráírták: „kivéve a kamara költségén Szabolcs, valamint Zemplén megyék fuvar segítségével épült tokaji hidat...” Ebből a megjegyzésből érthetjük meg igazán, mennyi robotot jelentett a környező területek lakosságának a sok építkezés. Az utakat is felsorolják, kiemelve a postautakat: a század végén az egyik Ibrány–Kálló–Gyulaj felé, a másik Nánás–Böszörmény–Debrecen felé vezetett. „Másféle utak”-ként említik a Rakamaz–Nagykálló és a Szentmihály–Nánás régi útvonalakat. (Gyarmathy Zs., 1979).

A Tokaji kapun átvezető gátat és hidakat Kneidinger András Szabolcs vármegye mérnöke ábrázolta kéziratot térképen. A XVIII. század végén a gát 7 ártéri híddal kötötte össze a hídfőt Rakamazzal. (Frisnyák S., 1979). Idővel a közlekedést gátló morotvák némelyikét az árvizek feltöltötték. Az árvizek áteresztése miatt később is több hidat kellett építeni. Az említett térkép ábrázolja a hídfőtől a folyómenti háton Tímár irányába futó földutat is, mely napjainkig létezik. Árvizek után, amikor a rakamazi út a morotvák miatt még járhatatlan volt, ezen a magas térszínen korábban megindulhatott a közlekedés. A II. József által elrendelt katonai

*Az utak
állapota a
18. században*



Az átkelőhely 1782–87 táján a II. József-féle I. katonai felmérésből

célú felvételezés rakamazi és tokaji térképlapja jól mutatja, mely XVIII. századi utakból alakult ki az ún. országutak hálózata, s mely utak használata csökkent. A térképen feltüntetett taktaközi és szabolcsi utakból, bár ott jelentősnek látszanak, ma is jónéhány csupán földút. A térképkészítéssel egyidőben minden falu határában azonos szempontok szerint írásban is rögzítették a tényeket. A Tokaj–Rakamaz közötti gátról megtudjuk, hogy „.....a gátnál lévő rétek mocsarasak és tavasztól nyárig el vannak árasztva... A töltést szilárdan megcsinálták, de mégis nehezen járható, mert kátyus.” „Nagyfalu felé a Tisza kiöntése 140 lépés széles is megvan... Szekérrel sohasem lehet átkelni rajta.” „A Rakamaz–nyíregyházi postaút a legcsekélyebb rossz idő esetén már nehezen járható lesz.” Fentiekből megtudjuk többek között azt is, hogy a gát még nem kapott köves burkolatot. A hídfőtől Nagyfalu felé a folyómenti hátton haladó földút csak időszakos használatú volt.



Tokaj környékének úthálózata a szabályozás előtt

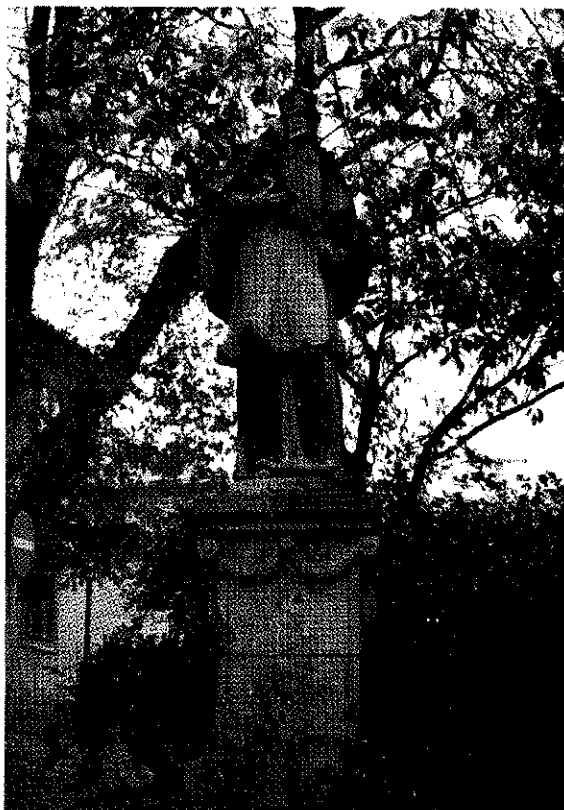
Kistolaj címszó alatt jellemzik a Tiszát, az alábbi módon: „A Tisza folyó hajózható, szélessége és mélysége az esőzésektől függ... Rendes vízállásnál a legtöbb helyen 100-

200 lépés széles és 4–6 öl mély... Mélysége esőzésekor 2 vagy akár több öllel is megnő. Tavaszi hóolvadáskor a balparti mezőket elönti, a jobbparton pedig Lúctól Szadáig az egész vidék víz alá kerül. Ekkor a Dadától ide (Kistokajhoz) és Tarcaltól Tokajra vivő utakat szintén elönti, s csak a magaslatokon fekvő földek maradnak szárazon. Ezért az említett helységek között a közlekedés csak csónakkal lehetséges. Ez a tavaszi áradás egy egész hónapig tart. A Tisza folyása lassú, partja magas, medre homokos, s csak a kijelölt gázlókon – melyekből ennél a helységnél (Kistokaj) csak egy van – lehet átkelni rajta. „A Tardos-tokaji országút ...csapadékos időben nehezen járható és az áradás idején járhatatlan....” [6]

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

Az új század kezdetén (1802) a tokaji hídfő új színfolttal gazdagodott, felállították Jespe Lőrinc kőszobrát, mely a hidak védőszentjét, Nepomuki Szent Jánost ábrázolja. (Ma a római katolikus templom mögötti téren van elhelyezve. Az 1958–1959. évi hídéptítés idején 12. kép: Az eredeti Nepomuki Szt. János szobor a tokaji római katolikus templom mögött „útban” volt a hídfő kiépítésekor.)

*A 19. század
építkezései*



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

Ebből az időszakból nincs adatunk a híd állapotát illetően. Egy tervezet merült fel: kőből, kőpilléreken álló fahíd 1899

vaslata született Freinhoffertól, a kassai építésügyi igazgatóság vezetőjétől. Ez a gondolat nem valósult meg. (Gáll I., 1970).

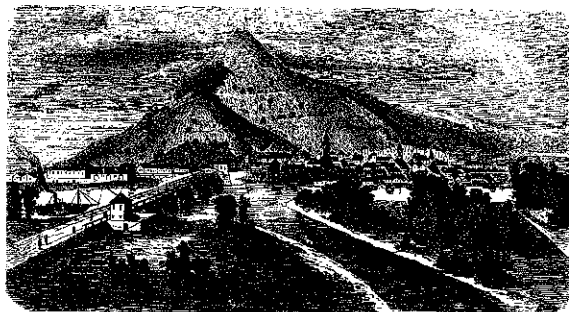
A reformkor első nagy alkotása Tokajnál egy új híd volt, mely 1837 novemberében egy szemtanú szerint közel volt a befejezéshez. Terve nem maradt fenn. Jánosfy Imre ismertetője szerint tölgyfából épített 5 öl széles és 80 öl hosszú építmény volt „...öt, művészileg szerkesztett bolt-hajtással.” [8] A bolt-hajtások 15 öl hosszúak voltak. Az áthidaló szerkezetet bedeszkázták és hamuszínűre festették, s így messziről kőhíd benyomását keltette. Az egyik hídfő, s a másik parton egy fal kőből készült. A hídépítés „munkás és ügyes kezdeményezője” Tenczer Károly volt. Jánosfy összehasonlítja osztrák és bajor területek hídjaiával és ezektől a tokajit többre értékeli. Fennmaradt Tenczernek egy 1846-ból származó útnyilvántartása, mely szerint a tiszai Nagyhíd 4 járomra és 15 öl nyílásokkal épült. A híd valószínű befejezési ideje 1846. (M. Foerster, 1899).

Az 1848–49-es szabadságharc változó eseményei szerint a tokaji átkelőhely időnként a figyelem középpontjába került. 1849 januárjában, amikor Magyarország kormánya Debrecenben szervezte a harc folytatását, Tokaj vált az események központjává. A „legügyesebb” osztrák tábornok, Schlick Kassa környékén a népfelkelők ellen vívott győztes csatái után merész elgondolással Debrecenbe akart eljutni. Tokajhoz közeledve azonban, Keresztúr és Tarcál térségében a honvédsereg megállította az osztrákok előrenyomulását. Pestről Widisch-Graetz herceg segédcsapatai közeledtek, mire a felsőtiszai hadtest parancsnoksága elrendelte a visszavonulást a Tisza mögé. A honvédek a balparton ásták be magukat. Klapka György ezredes a hadtest parancsnoka elrendelte a híd pallói felszedését, s szénával rakatta meg a hídszerkezet balparti szelvényét. Terve az volt, hogy az ellenség közeledtére a hidat felégetik. A parancsot végrehajtó Friwisz Ferenc tüzérszázados rosszul értelmezve azt, felgyújtatta a hidat. [9] Ez annál bosszantóbb volt, mert nagy hideg jött, s a folyó befagyott. Ezzel a híd szerepe lényegtelené vált. 1849. január 31-én megérkezett az osztrák előhad és megpróbálta menetből elfoglalni a hidat, de ezt a 34. honvédzászlóalj hősi ellenállása megghiúsította. Schlick derékhadja a város szűk utcáiba érkezve nem tudott támadáshoz felfejlődni. Klapka tüzérsége a túlpartról szétzilálta az utcák torkolataiban gyülekező császáriakat. Schlick serege elvonult, a hidat a honvédség március 13-ra már helyre is állította. Fél év elteltével a Duklánál betörő orosz hadsereg Tokajnál akart átkelni, hogy elfoglalja Debrecen. Június 28-án Cseodajev tábornok 30 000 főre rúgó seregének közeledtére a néhány száz főt kitevő magyar utóvéd a balpartra vonult vissza. A híd rakamazi végét, melyet egy forrás úszóhídként említ, elemeire bontották. A honvédek a hídrészek mögé helyezkedtek, két ágyújuk a közelben volt felállítva. Az oroszok erős tüzérségi támogatása mellett egy szotnya kozák, szájában kardjával átúszott, mire a honvédek, kiknek ágyút is kilőtték, meghátráltak.

Az oroszok a hidat még aznap estére helyreállították. Cseodajev csapatai néhány nap múlva megsarcolták Debrecen. (Falussy J., 1995 és Katona T. - Rosonczy I., 1988).

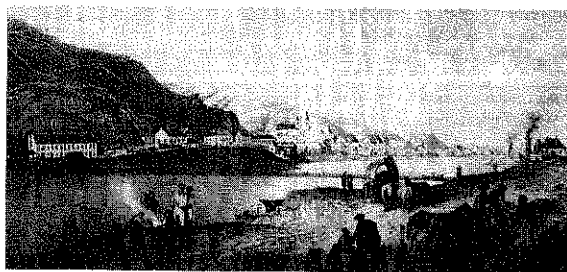
Harmadízben július 30-án, a váci és gesztelyi ütközetek után Görgey serege sikeresen átkelt az ő emberei által is helyreállított hídon. Nyomában ideérkezett Szántó felől

br.Sacken, Pest felől Cseodájev serege. Görgey azonban a hidat felszedette és így időt nyert. Az oroszok kénytelenek voltak azt a lakosság bevonásával helyreállítani. Krakker Mátyás hídmesternek ott kellett állania a hídfőben, míg az orosz sereg átkelt. Abban az esetben, ha a híd összeomlik, parancs szerint lelőtték volna. (Mosolygó A., 1930).



Tokaj látképe az 1850-es években

A több csatát látott hidat a béke beköszöntése után nyilván helyreállították, ugyanis Fényes Elek 1851-ben megjelent országleírásában megemlíti: „Nevezetes itt a tiszai nagy híd négy kapura.” [10] Tíz év telt el, s a híd mégis elpusztult: 1861-ben elsodorta a jégzajlás. Évtizedeken át ideiglenes hídon folyt a közlekedés. (Kerekes I., 1988). Nem ismert, mi történt a kiegyezés után, létezik azonban egy fotó, amely 1890 körül készülhetett.



Ideiglenes híd 1865 körül

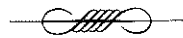
Ezen egy fahíd látható az akkori tokaji városképben.



Az utolsó fahíd 1890 körül

III.

Az Erzsébet hid

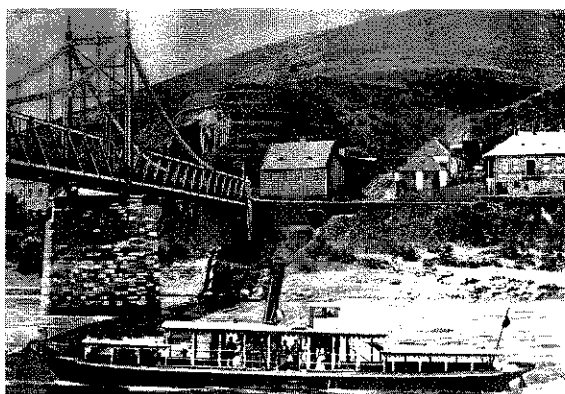


A milleniumi építkezések időszakában, s azok szellemében készült el Tokajnál az első vasszerkezetű közúti híd, az ipari korszak máig legjelentősebb és legszebb helyi alkotása. Fennmaradt Zemplén megye alispánjának 1894. évi Tokaj képviselő-testületéhez címzett felhívása, melyben korszerű híd felállítását említi. [11] Tarthatatlan volt már, hogy a gyakorta elpusztult hidak miatt rendszerint több évet kellett várni a helyreállításra. A megnövekedett és felgyorsult forgalom a legújabb technika alkalmazását kívánta meg az Osztrák–Magyar Monarchia kelet–nyugati irányú forgalmának egyik összekötő pontján. A 211 m távközü vasszerkezet építési szerződésében az esztergomi Mária Valéria-hídra vonatkozó kitételek adaptálását találjuk. [12]

A híd alépítményeit 1895-ben a Gregersen G. és Fiai budapesti vállalat tervezte és építette meg. A kőanyagot, mely a hídlábakban ma is megvan, Gamóc és Sátorajáújhely bányáiból szállították.

A tokaji hídfő (Adria felett 93,74 m szintben) és a legközelebbi hídláb (A.f. 79,40 m) alapjait a hegy Tisza meder alatt folytatódó piroxéndacit sziklájáig mélyítették le. A Rakamaz felőli hídláb (A.f. 74,87 m - tehát a Tokaji kapu átlagos 95 m tszf. magasságához képest 20 m mély(!) alapjait szürke pala, kemény, palásodott anyag, a rakamazi hídfőt (A.f. 87,47 m) homokon sík alaptestekre helyezték. A legkényesebb feladat a két mederpillér légnyomásos eljárással süllyesztette alapjainak elkészítése volt.

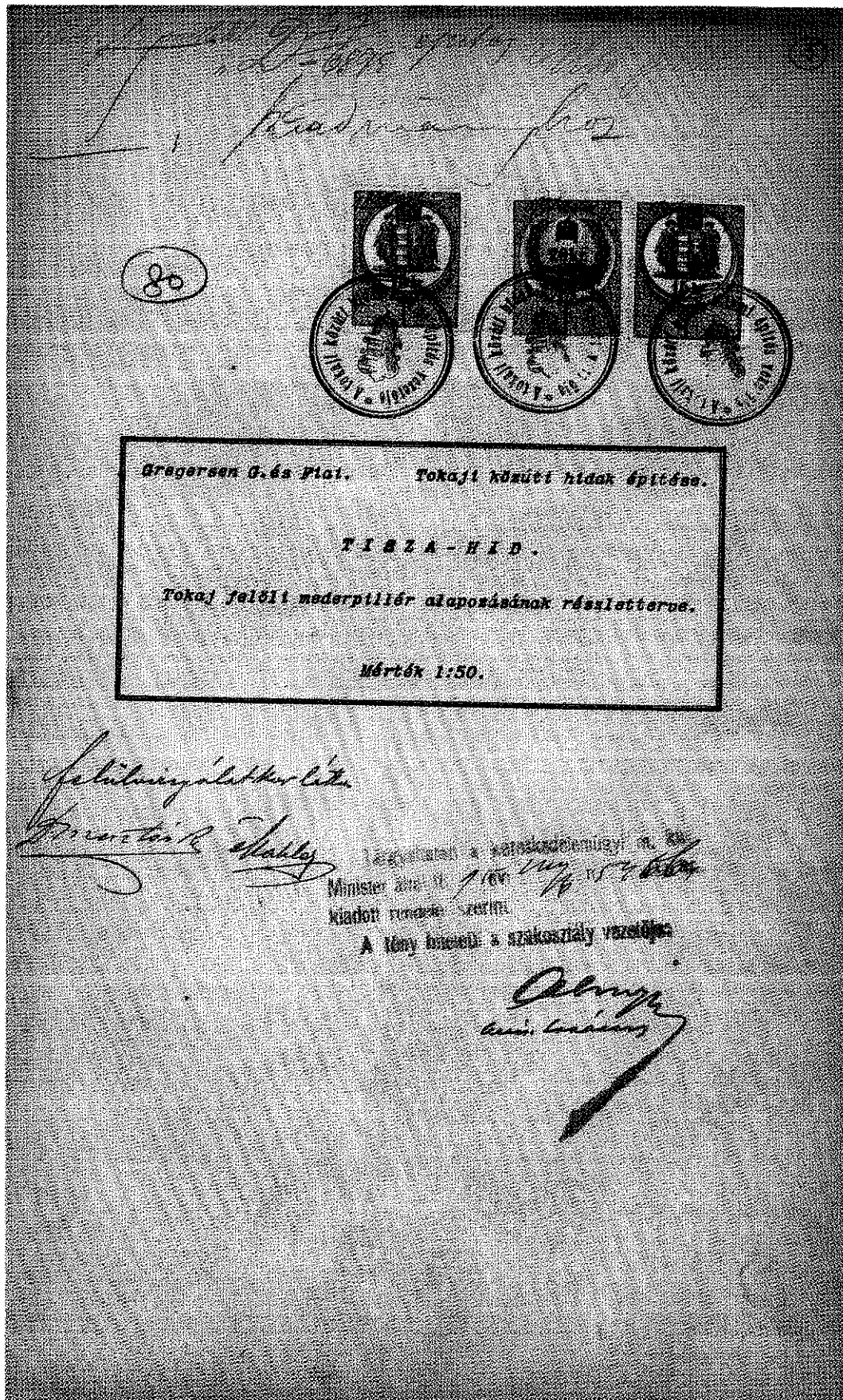
A vasszerkezet tervezője külföldön is ismert nagynevű statikus, Totth Róbert mérnök láványos és stabil felépítményt alkotott. [13] A hidat nagy gőzhajó-forgalom elképzelésére tervezték, ami azonban sohasem teljesedett ki. Ilyen megfontolásból kiemelt szerkezet és hídfő látszott szükségesnek. A közutat, mely a városon átvezet, a sóháztól a régi postáig megemelték. (1.8 m) Hasonlóan építették a rakamazi feljáró töltését.



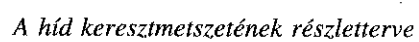
Gőzhajó a Tiszán

A vasszerkezet készítője és felszerelője is a Szabadalmazott Osztrák Magyar Államvasút Társaság resicai (ma Resita, Románia) gyára volt, ahol a tervezés is történt.

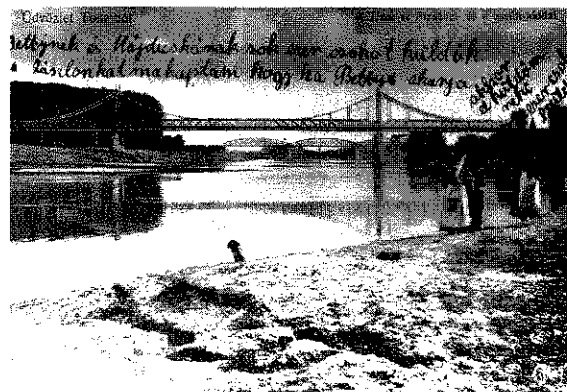
Műszaki adatok: a felszerkezet négytámaszú, háromövé, Gerber-csuklós rácsos tartó, közepén 107,60 m, kétoldalt 1–1 darab 51,70 m-es hosszúságú támaszközzel. A középnyílás fölé nyúló konzolok hossza 38,40 m, a befüggesztett rész 30,80 m. A főtartók távolsága 6,64 m, a Zorés-vasas,



A Tokaj felőli mederpillér alaposásának terve

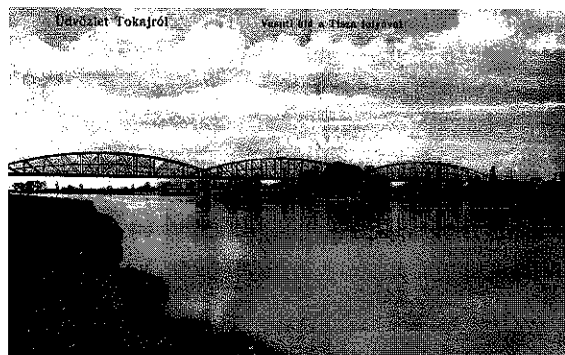


makadámburkolatú kocspálya 5,00 m, a kétoldali tölgyfa-pallós kerékvetők szélessége 0,75 m. A hidat eredetileg két darab egymás mellett haladó 3,00 m tengelytávú, 1,50 m keréktávú és 8,00 m x 2,50 m alapterületű szekrénnel bíró, egyenként 4,0 t keréknyomású kocsiterhelésre, s a kocspálya minden négyzetméterén 400 kg egyenletes terhelésre méretezték. A Tiszán ez volt az első folytacélból készült híd. Külső megjelenése függesztett lánchídra emlékeztetett. A környék lakossága ide járt sétálni, a fotósok szintén kedvelték, s emellett a német szakirodalom is kedvezően méltatta. (KPM Levéltár)



*Az Erzébet híd, háttérben a vasúti híddal
a századforduló táján*

Az Erzébet híddal egyidőben a vasúti fahidat is vasszerkezetűre cserélték, s 1898-ban átadták a forgalomnak. A rakamazi gáton Deutsch Sándor építőmérnök vállalata, a vasúti töltésen a Gregersen cég nagy földmunkát végzett.

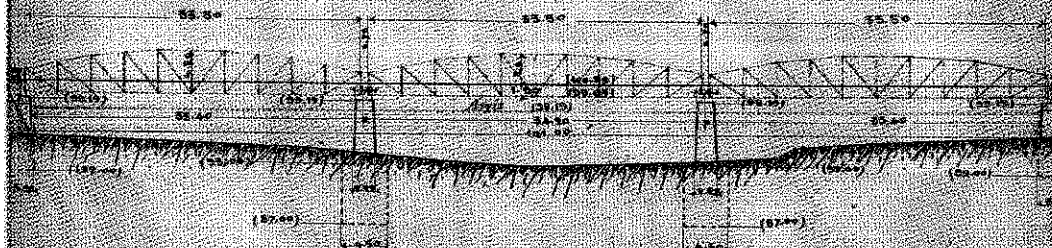


*A vasúti híd az Erzébet híd felől,
egy 1915-ből származó képeslapon*

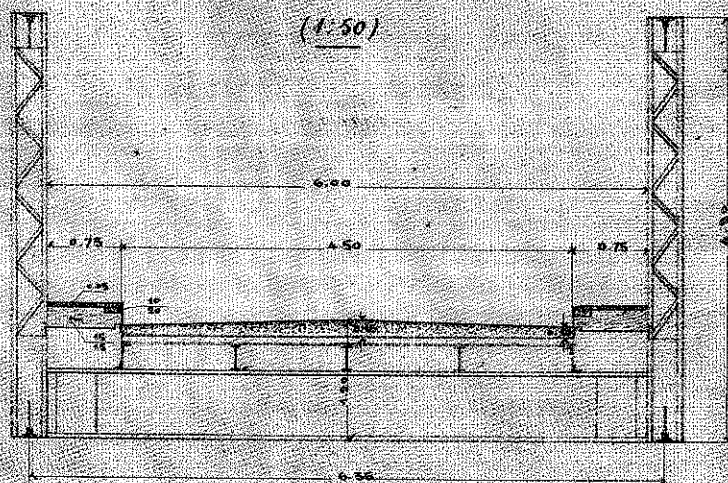
Az 1888-as nagy árvíz levezetését az ártéri átereszek nem tudták időarányosan megoldani és a víztömeg feltorlódott. A vasúti töltés eddig alkalmazott fahídjait hosszabb acél-szerkezetekkel kellett felváltani, s a közút magasságát is meg kellett emelni. Az ártéri közúti hidak együttes hossza igen jelentős, 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 összeomlottak. (Zemplén, 1989).

Aranyos-híd.
Alatámasztás elrendezése.

(1:500)

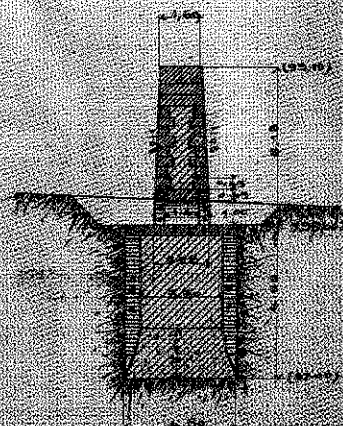
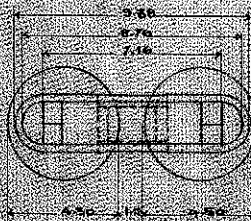
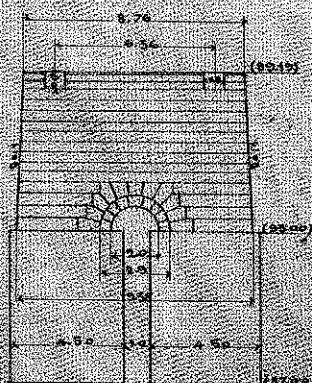


(1:50)



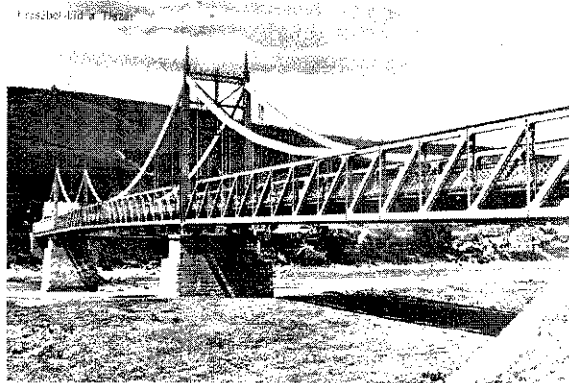
(1:200)

Moderpillérek.



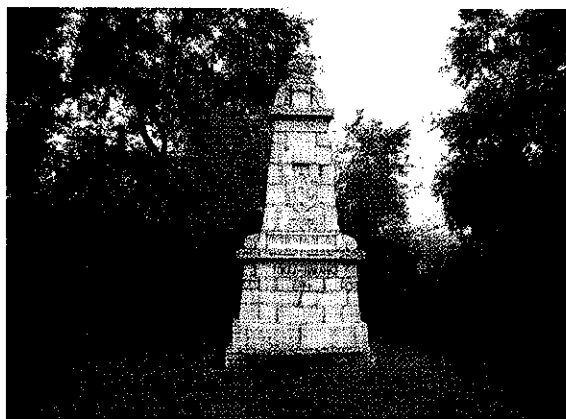
Az ártéri Aranyos híd tervének részlete

májusában az ártéri munkák is befejeződtek. A Zemplén című lap lelkes tokaji tudósítója megállapítja: „Mind a közút, mind a keresztbe futó vasútvonal immár oly díszes és célszerű műtárgyakkal dicsekszik, melyekhez még egy hasonlót aránylag rövid ily szakaszon hetedhét országban is bajosan lehetne találni.” [14] Az Erzsébet hídra, 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

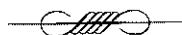
A hatóságok is osztották ezeket a véleményeket. Szabolcs vármegye „közönsége” ahhoz kért egyetértő támogatást Zemplén megyétől, hogy az utat az előző évben elhunyt Erzsébet királynőről nevezzék el. Lukács, akkori pénzügyminiszter terjesztette fel a javaslatot az uralkodóhoz. Ferenc József „Ő császári és apostoli királyi Fennsége általi legkegyelmesebb engedélyezése” 1899. május 14-én Ischl-ben volt kiadva. Ezzel a császári engedéllyel rendelkezve ezentúl a Rakamaz-tokaji utat Erzsébet királyné útjának nevezték. [15] Ezekben az években Erzsébet királyné halálát követően az egész országban nagy szeretet nyilvánult meg a tragikusan elhunyt királyné iránt. Tokajban a képviselőtestület közösen vett részt a gyászmisén. Olyan hagyomány is él településünkön, hogy itt személyesen is járt Erzsébet királyné.

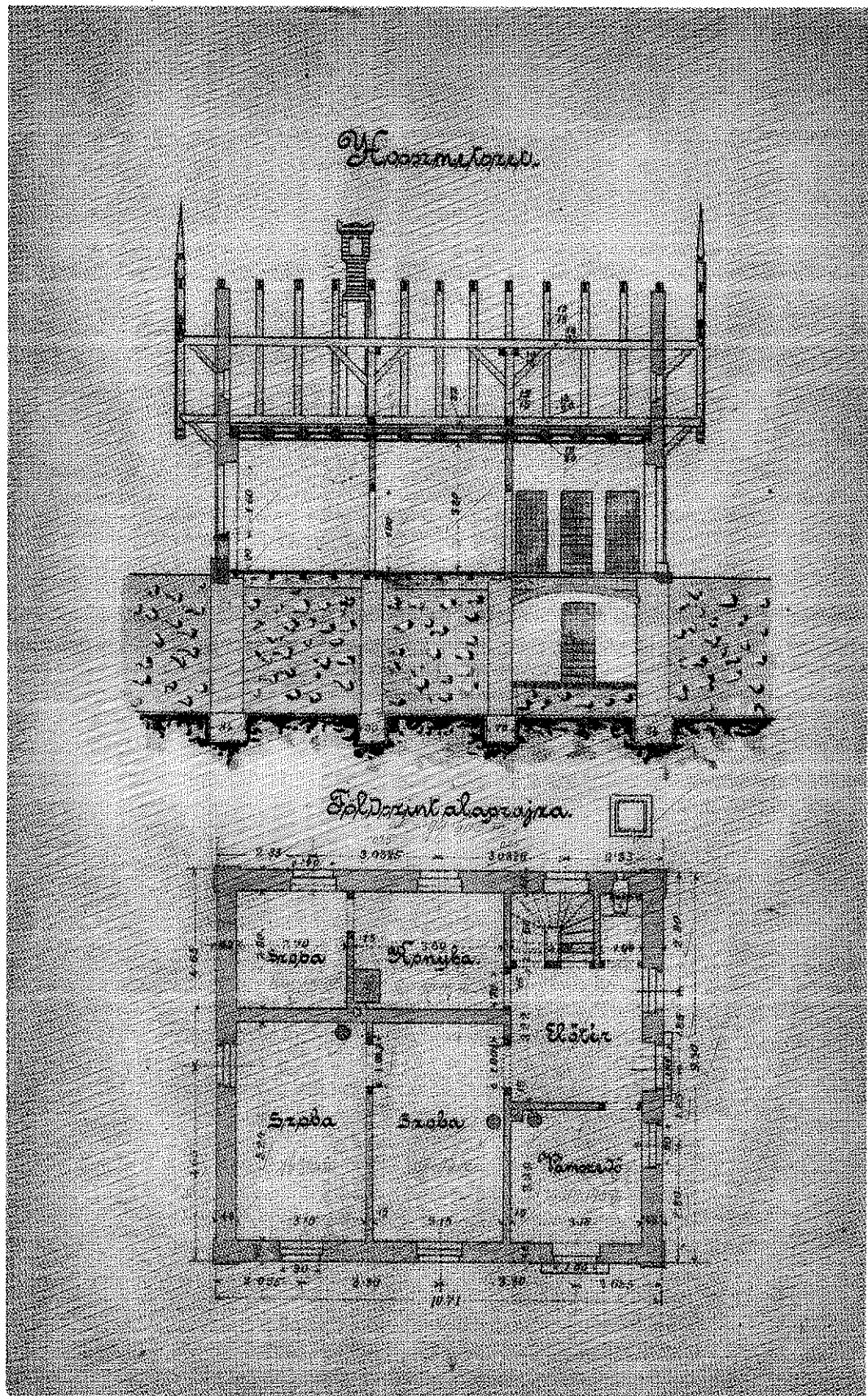


Emlékoszlop a Rakamaz Tokajjal összekötő út mentén

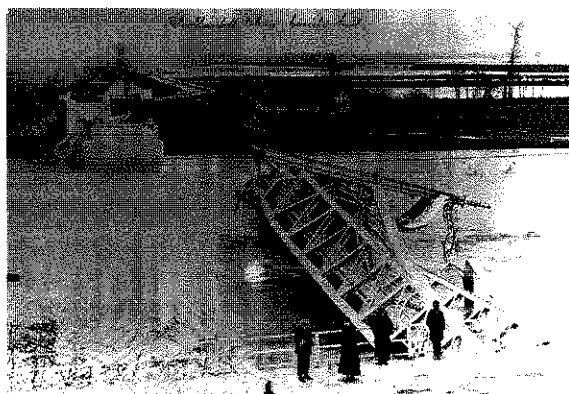
Tokaj közgyűlése már a hídépítés kezdetén kérelmezte, hogy a város lakói vám nélkül használhassák az új hidat. Kérelmük nem talált meghallgatásra az ügyben illetékes A

pénzügyminisztériumban. A Sőhivatal által alkalmazott bérlők, 1918-ban Blau Zseni évi 1060 koronáért, 1937-ben Vajthó Jenő 15 700 pengőért szedhették a vámot. (A vám szedését csak 1945-ben törölték el.) A vámbódé 1958-ig a hídfőben, a Nep. Szent János-szobor mellett állott. A hidat útőr felügyelte, kinek lakása a rakamazi feljáró alján állt. (Ma csárda.) Műszakilag a Sátoraljaújhelyi Építésügyi Hatóság felügyelete az építményt, egyebekben a Sőhivatal volt az illetékes. [16]





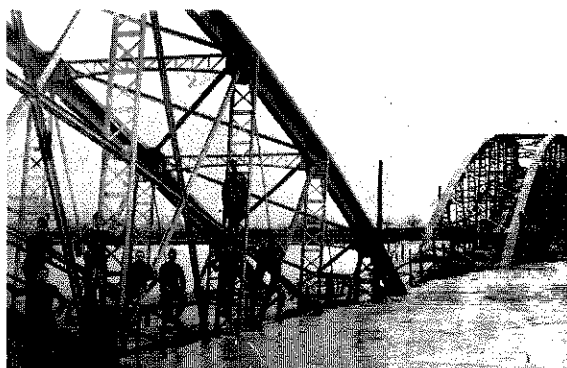
A vámszedőház részletterve



Az Erzsébet híd újjáépítése

A románok által felrobbantott Erzsébet híd 1919-ben

Az I. világháború elvesztése után a proletárdiktatúra megdöntése 1919 áprilisában indított román támadás során Tokaj–Szerencs 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-hídat a vasúti híddal egyetemben mindhárom nyílásban felrobbantották.



A vasúti híd roncsa

Tokaj képviselő-testülete az élelemhiány miatt már 1919 végén szorgalmazta a kompjárat megindítását, de arra csak a románok 1920 márciusi kivonulása után került sor. Ezzel egyidőben megkezdték 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 kicserélését és azok felhasználásával később az újjáépített vasszerkezet szerelését a MÁV gépgyára végezte el. Az eredeti vasszerkezetet jelentősen megerősítették. A közúti híd helyszíni szerelését 1921 márciusában kezdték, s a következő év októberében fejezték be, majd november 22-én ráeresztették az alátámasztó sarukat. A híd I. rendű terhelést is elbír. [17] (A vasúti hidat már 1920 szeptemberére felépítették.)

Még épült a híd, amikor Zemplén vármegye, Tokaj közgyűlése kérésének engedve ismételtén indítványozta, hogy a hidat vám nélkül igénybe lehessen venni. A kérés azzal indokolták, hogy a szomszédos szabolcsi falvak lakói Tokajba járnak vásárolni, úgyszintén a napszámosok, kik a

Hegyalja szőlőiben dolgoznak, s a vámot nem tudnák megfizetni. A minisztérium ismét elzárkózott a kérés teljesítésétől. [18]



A vasúti híd helyreállítása 1920 nyarán.

Az újjáépített Erzsébet híd avatási ünnepségét még 1921. október 20-án megtartották. A polgári iskolában megvendégelték a hídepítőket. A 350 fős ebéd után istentiszteleten vettek részt, majd a hidakhoz sétáltak, ahol a gyülekezetek lelkészei mind megáldották azokat. Aztán várbeli kirándulás, Hídmunkások–Tokaj S.E. futballmérkőzés, este lampionos tiszai csónakázás a kivilágított hidak alatt, végül tűzijáték volt a program. Az ünnepség résztvevői voltak a minisztérium küldöttei, a két megye fő- és alispánjai, Nyíregyháza és a környező városok és falvak polgármesterei, illetve bírói. Este a budapesti Acélhang dalárda hangverse nyitotta az ünnepséget. [19]



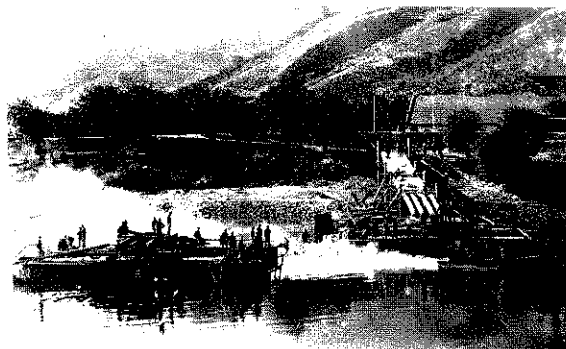
A helyreállított Erzsébet híd 1921-ben

Az átadás után feleslegessé váló pontonhidat Dombrád térségében állították fel. (Kerekes I., 1982).

A felújított Erzsébet híd a II. világháború végéig szolgált a közlekedést. 1944-ben a visszavonuló német csapatok, feladva a balparti német védelmi hídfő tervét, felrobbantották Tokaj büszkeségeit, a tiszai hidakat. Német katonák felügyelete mellett, a helyi laktanyából ideszállított repülőbombákat helyeztek el a hídlábakon. A robbantást a tiszai és ártéri hidakon 1944. november 2-án hajnalban hajtották végre. (Zelenák I., 1995.)

A román és szovjet hadsereg katonái Tiszatardos térségében végrehajtott átkelésük után katonai pontonhidat szereltek össze, hogy a balparton gyülekező csapataikat újabb jobbpárti támadásra átcsoportosíthassák. Ezt a hidat a németek Tiszaladány felől úszóaknákkal, a rajta éppen átvonuló katonák százaival együtt felrobbantották. Miután a németek Tokajt 1944. november 21-én este feladták, a városunkba is bevonuló szovjet hadsereg számára azonnal megoldandó probléma volt az átkelési lehetőség megteremtése. „Először a románok építettek egy pontonhidat, a mai két híd között, azonban Bodrogkeresztúr felől a magyar tüzerek (Török Miklós és Veress Győző tokajiak) szétlőtték. Ezután kezdték meg az oroszok a Tisza és a Bodrog torkolatát átívelő fahíd építését.

*Erőfeszítések
a Tisza
áthidalásáért*



Katonai pontonhíd építése

E munkához a községtől 400 embert kértek volna, mivel azonban 80-90 férfit tudtak Tokajból a munkához összehozni, a többit idegenből hozták. A híd első „pilótáit” a Folyammérnöki Hivatal medertisztító hajóiról verték le. Alig kezdtek azonban hozzá, már másnap a magyar tüzéség lőtte a munkálatokat, s 3-4 ember meg is halt ennek következtében. Egy orosz tiszt is meghalt, a töltésen ágyúgolyó érte. Maga a híd kb. 6-8 hét alatt épült meg, melyet később 1946-ban a Tisza jégárja elvitt. Az építés alatt a munkásokat az orosz alakulatok kosztolták.” (Pap M., 1965)

A felszedett vasúti sínek rendbehozása, a vasúti és ártéri hidak építése óriási munkát igényelt. Ezért a tokaji járás szovjet parancsnoka, majd a közigazgatás újjászervezését követően Lefler György főszolgabíró – szovjet parancsra – minden 18 és 65 év közötti férfit és 15 kat. hold földdel, vagy 40 pengő havi jövedelemmel rendelkező nőt munkaszolgálatra kötelezett. [20] Sok esetben távoli falvakban lakó, máskor közlekedés közben feltartóztatott embereket

kényszerítették „málenkij robot” végzésére. Szovjet tisztek irányítása és katonáik részvétele mellett téli időben is verték a „pilótákat”, amelyeket aztán a folyó másnap reggelre esetleg elsodort. Oroszországi hadifogságból visszatért férfiak közvetítették a parancsokat. Az építkezéskor felhasználták a felrobbantott balsai híd folyóból kifogott gerendáit. Napokon belül beindították a tokaji fűrészüzemet, hogy méretre szabják a faanyagot.

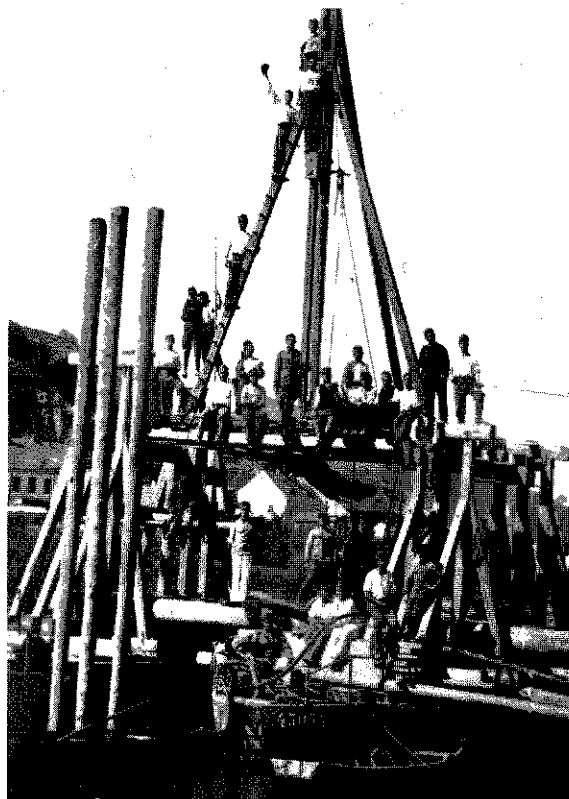
1945. május 23-án került átadásra a 258 m(!) hosszú cölöphíd, mely a jobbparton a Hajdúközhöz csatlakozott. A 48 cölöpjáromra épített szerkezet 5 m szélességű volt. Az ártéren 4 fahíd szabolcsi „köz munkával” szintén elkészült. A cölöphídra sok ma élő idős ember emlékszik. Az egyik szemtanú szerint pusztulása a következőképpen történt: „A sűrűn épített fa pillérek a terhelést igen jól bírták, de annál veszélyesebb volt a híd jégzajlás idején. Le volt terhelve vasúti sínekkel, hatalmas vastömbökkel, persze a tiszai jégzajlás ellen ezek a nullával voltak egyenlők. Erre mi alaposan felkészültünk, nagy mennyiségben volt robbanóanyagunk. Nap mint nap 1–3 kg robbanótöltetet dobáltunk a Tiszába. Amikor a jégzajlás fokozódott, éjszakáinkat is feláldozva, készenlétben voltunk. Az utolsó éjszakán tábor-tűz mellett állandóan a robbanócsomagokat láttuk el gyuta-csokkal, rövid gyújtózsínórral.... Ekkor vettem észre, hogy előttem 300 m-rel mintegy 2 méterrel megemelkedett jégár-adat közeleg a híd felé. A hídon mintegy 50 ember volt, hordták a töltetet és dobálták a zajló jégre... elordítottam magam: mindenki hagyja el a hidat és meneküljön!.... Mindenki szaladt... a következő pillanatban hatalmas reccsenés... Mint egy gyufaszál, úgy tört ketté a híd. Az ár sebesen vitte magával a kettétört hidat és a következő pillanatban a fahidat a (régi) híd köpillére aprította darabokra.... Az elpusztult fahíd helyett kompjáratot indítottunk.” (Járai I., 1985).

1945 júniusában előkészületek történtek az Erzsébet híd roncsainak kiemelésére. A Közlekedési Minisztérium irodát nyitott a hídfőnél. (Rákóczi u. 1.) A munkálatokkal Nagypál Sándor vállalatát bízták meg. A szintén itt ténykedő Hídepítő Vállalatot Bittera László mérnök vezette. Az ideiglenes híd építését Háros Ferenc mérnök szervezte, majd a közben szintén ide telepített Zsigmondi Béla RT.-t Kirschner Miklós irányította. A roncskiemelés óriási erőfeszítéseket igényelt, s 1947-ig eltartott. A hídszerkezet annyira deformálódott, hogy bár tervezték felhasználását, de arról le kellett mondani.

Ezért új helyen, a meglévő hídlábak szelvényétől kb. 200 m-rel lejjebb készítették elő a terepet, egy 10 éves időtartamra tervezett híd építéséhez.

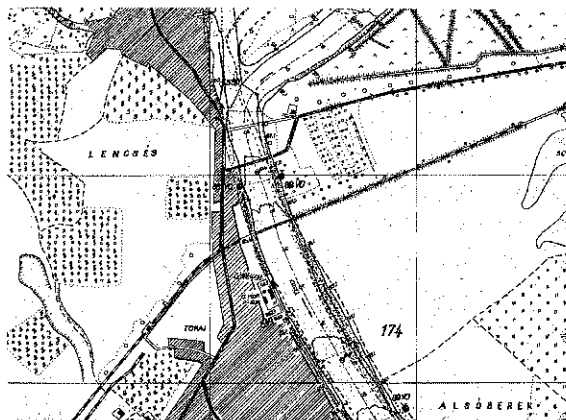
A balparton felvezető út épült (ezen ma a camping házai állanak), emellett a tokaji hídfőt is fel kellett tölteni. Az építkezésekben a Nagypál-féle, a Zsigmondy-féle és a hídepítő vállalat is részt vett. (Járai I., 1985). Építői közül az alépitmény ács munkáit Méhes Zoltán budapesti vállalkozó, a folyami hídlábak betonozását a Zsigmondy Rt. végezte. A híd terveit a Közlekedési Minisztérium hídosztálya készítette. Eszerint felszerkezet fajármokon nyugo-

*A régi
Erzsébet híd
roncsainak
kiemelése és
ideiglenes
híd építése*



Az híd roncsainak kiemelése

dott. A 6 részből álló, kéttámaszú, rácsos vasszerkezetet alátámasztó 3 mederjármot 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 rakamazi parton még két, a tokaji hídfőnél

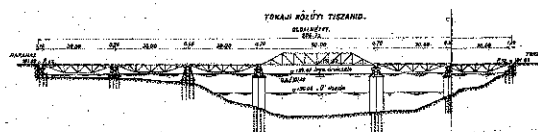


Az ideiglenes hídhoz vezető út

1 db 30 m-es hídrész épült. A szerkezet szélessége 6 m, ezen felül az úttesté 5,20 m, a pataké 0,40–0,40 m beosztású volt. Összes hossza 206 métert tett ki. Az acélszerkezetet legyártotta és a helyszíni szerelési munkákat végezte a Ganz-MÁVAG. (Széchy K., 1947). A híd átadására 1946. szeptember 1-jén került sor. Az ünnepségen részt vett a „hídverő” 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



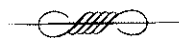
A felépült ideiglenes híd



Betonsköpennyel körülvett mederjármok

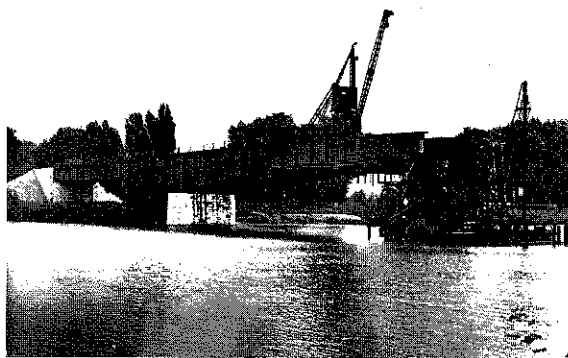
IV.

A második acélhid



A jelenlegi Tisza-híd építése

Az ideiglenes híd nagyfokú elhasználódása miatt a KPM elrendelte az új híd tervezését. Erre 1955-ben Knébel Jenő (UVATERV) kapott megbízást. [21] Az alépitmény vállalkozója a Hídepítő Vállalat, az acélszerkezet gyártója a Ganz-MÁVAG volt. Eredetileg felmerült a régi hídszerkezet felhasználása is, de azt nemcsak a nagyfokú roncsolódás, de a forgalmi igények és a járművek súlyának növekedése miatt elvetették. A régi híd mederpilléreit és tokaji hídfő alapjait felhasználták. A munka ezek kijavításával 1956. május 16-tól július 27-ig tartott. A tokaji parton faragták a Süttőről szállított félmárvány kötömböket. Július 31-én megkezdődött a rakamazi hídfőben a vasbeton alapzat készítése, s ez később a kőfalak felrakásával folytatódott. Augusztus 8-tól a mederpillérek kijavítása és a tömör vasbeton síklap kialakítása volt a munka. Az építómunkákat többször meg kellett szakítani: 1956. október 23-a után a forradalom, januárban kétszer a téli időjárás miatt 1957. február 4-től a balparton a feljárótöltés, a jobbparton a mellvéd építése következett. A vasszerkezeteket 1957 októberétől kezdték gyártani, folyamatosan szállítva a rakamazi vasútállomásról a helyszínre. 1958. január 13-tól megkezdődött a leglátványosabb munka, a híd vasszerkezetének felépítése. Állványról csak a rakamazi hídfő egy szakaszát szerelték, a folyó fölé érve ún. szabadszereléses eljárással folytatódott a munka. A kívülállók is megállapították, hogy az építés nagyon veszélyes, egyben újszerű. A szabadszerelést a balparti hídfőben elhelyezett ellensúly tette lehetővé. A meder középső szakaszán két ún. segédjáróm volt felállványozva. Az egyes szerkezeti elemeket saját vágányon járó Derrick daru és pályakocsi segítségével juttatták el a folyó fölé. A tokaji partot 1958. április 28-án érték el. Ezután a Hídepítő Vállalat a híd közepétől kiindulva elkészítette a helyszínen a vasbeton pályalemezt, amelyre aszfaltburkolat került. 1959. augusztus 12-én meg lehetett tartani a próbaterhelést, s másnap a ma is álló tokaji hidat átadták a forgalomnak.



A meder fölötti nyílás építése szabadszereléssel

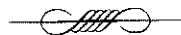
Műszaki adatai: a felszerkezet 3 nyílású, gerinclemezes, kétfőtartós, felsópályás szegecselt acél hídszerkezet.

A főtartók magassága a hídfőknél 2,507 m, a pilléreknél 5,965 m, a hídközépen 2,887 m. A főtartók távolsága 8,2 m, ezeket 6,4–6,7 m-enként rácsos keresztkötés merevíti.

A kersztkötések tetejére támaszkodik 3 db I-szelvényű hossz-tartó, melyek alátámasztják a pályalemezt. 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] Teherbírása: A. Építéskor az ország legerősebb hídja volt. A híd ünnepélyes átadására 1959. szeptember 27-én került sor, amikor Münnich Ferenc, a minisztertanács elnöke és Kossa István közlekedési miniszter a szalagot átvágva a hidat a forgalomnak átadták. [23]

A 15 év után végleges hidat kapott Tokaj hídfőjének környezete is megváltozott. Mivel a pilléreket és hídfőket 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 kiiktatták a vasút és közút szintbeli találkozását. Rakamaz belterületén a Tímári-úttól széles bekötőszakasz épült, melynek az Aranyos-árkot átfelölő szakaszán nagy teherbírású híd készült. Szintén új helyen, a régiekkel párhuzamosan átépítették a Százöles hidat és a Kishidat. Akkori hírek szerint az építkezések részét képezték egy Záhony–Tokaj közötti stratégiai útnak. Később e terv megvalósítása félbeszakadt.

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



V.

*Felújítás,
Erzsébet királyné hídjá*



1976-ban került sor a híd első részleges felújítására. A GANZ MÁVAG kapott megbízást a szögecskék és a hegesztési varratok vizsgálatára. Az építési napló adatai szerint 1369 db laza szögecsket cseréltek ki és mintegy 160 m hosszúságú hegesztési varrat ultrahangos vizsgálatát végezték el. Az acélszerkezet újramázolását az ORSZAK Vállalat készítette el.

1977-ben a hidat kezelő Közüti Igazgatóság a Kelet-magyarországi Közmű- és Mélyépítő Vállalatot (KEMÉV) bízta meg a vasbeton pályalemez 7 db közbenső megszakításának átalakításával és vízzáróvá tételével. A pályalemezbe epoxibetonnal bekötött idomacélok, illetve laposacélok közé szorított gumilemezes lírák nem váltak be.

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

1983-ban került sor a híd első részletes felülvizsgálatára. A győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola által végzett időszakos hídvizsgálat az építés óta először adott átfogó képet a híd állapotáról.

A feltárt hibák sokasága miatt a KTMF még ugyanebben 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 végezték 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 hézagzáró szalaggal
- Előregyártott külső vasbeton oldalelemek beépítése
- Járda- és szegélymagasztás
- Öntöttaszfalt szegélyszalag és járdaburkolat építése
- Az eredeti, ún. fésűs dilatációs szerkezetek cseréje NDK gyártmányú FÜK-GÜK gumibetétes szerkezetekre
- A vasbeton pályalemez alsó felületének részleges javítása
- Szögecsvizsgálat és -csere
- Az acél tartószerkezet újramázolása

Sajnos ez a felújítás sem volt teljes körű. A szerkezet állagának megóvása szempontjából kulcsfontosságú szigetelést a betonfelületek sókorrózió elleni védelmét a dilatációs szerkezetek vízzárását nem sikerült megfelelően megoldani. A pályamegszakítások és a víznyelők tömítése is sikertelennek bizonyult. Elmaradt a járdakonzolok erősen korrodált alsó betonfelületének javítása, a kandeláberek bekötésének helyreállítása.

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

Ugyanebben az évben a Miskolci Közüti Igazgatóság átalakította a szűk tokaji hídfő forgalmi csomópontját.

*Javítások,
részleges
felújítási
munkák
1959–1996
között*

A felszerelt jelzőlámpákkal, kisebb geometriai módosításokkal rendezettebb, biztonságosabb lett a közlekedés, bár a helyhiányból eredő alapvető problémát csak enyhíteni lehetett.



A pályalemez átázásának következményei

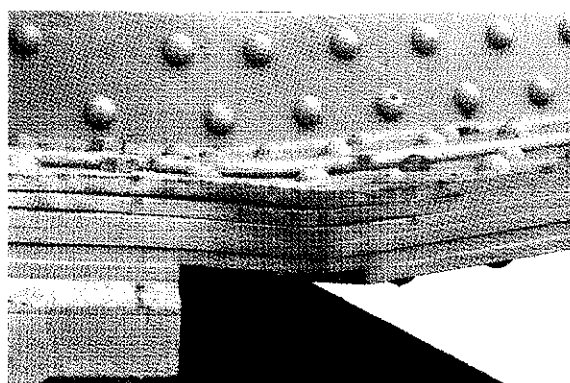
1993 szeptemberében készült el a TETA Tervező és Tanácsadó Mérnökiroda Kft. (Németh István) időszakos híd-vizsgálati szakvéleménye.

A munka nagy szakmai hozzáértésről tanúskodik, alapos és részletes.

A híd teljes fellelhető iratanyagának áttanulmányozása után igen lelkiismeretes helyszíni állapotfelmérésre 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 leromlott állapotban van, A hídszerkezet – elsősorban a pályalemez átázása következtében – számottevő károsodásokat 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 munkákra várnak a pillérek és az acélszerkezetek is.



*Elemközi korrózió
az övlemez köteg megrogyásának 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 gyalogjárda alatt

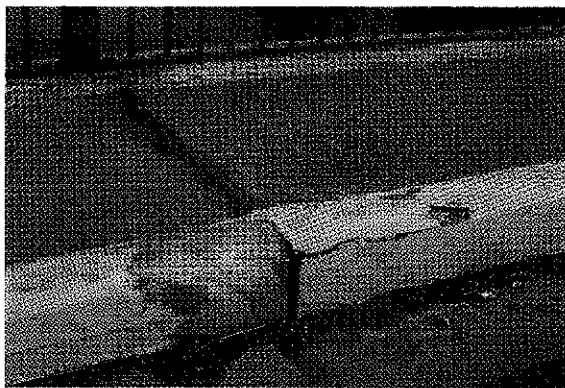
1994-ben ugyancsak a TETA nyerte el pályázat útján a felújítási terv kidolgozására szóló megbízást. E szerencsésnek mondható körülmény folytán az a szervezet folytathatta tovább a munkát, amely az adott időszakban legjobban ismerte a híd minden perspektíváját.

1996 decemberében hirdetett pályázatot az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság (UKIG) a Világbank és az EIB által hitellel 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 ISOBAU Építőmérnöki Kft. nyerte 176 millió forintos ajánlatával.

*Az
1997. évi
felújítás*



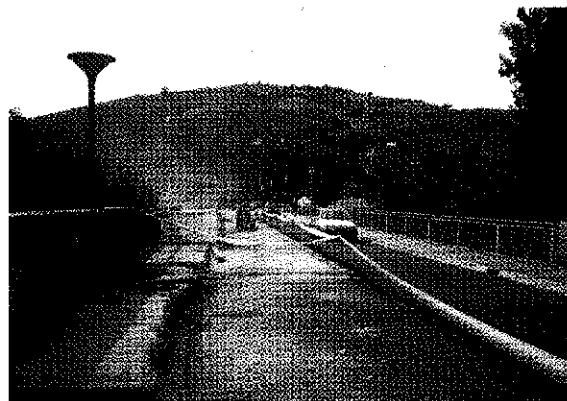
Károk a pályamegcszakítás környezetében

Főbb alvállalkozók:

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

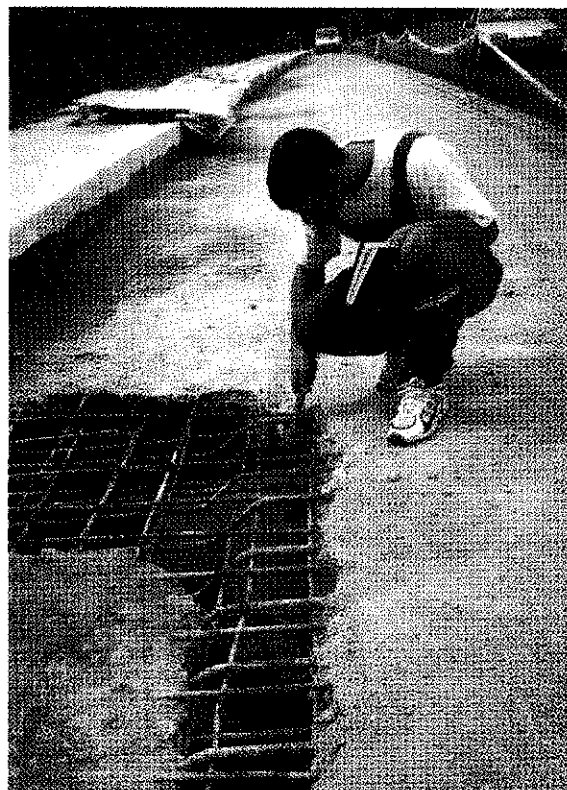
A munkaterület átadása 1997. április 1-jén történt meg.

Az ISOBAU Kft. vállalta, hogy az eredetileg tervezett 1998. júniusi 30-i határidővel szemben 1997. október végéig befejezi a munkát, amelyet a forgalom fenntartásával, felpályás lezárás mellett lehetett elvégezni.



Bontási munkák 1997. júliusában a jobb pályán

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 feltételezettnél. A gyalogjárda korábbi rábetonozása elvált, alatta a beton 3–5 cm mélységben korrodált volt. Az 1985. évi felújításkor felszerelt előregyártott külső szegélyelemek bekötő vasalata veszélyes mértékben elvékonyodott, valamennyit meg kellett erősíteni. A pályalemez egy kb. 4 m² nagyságú darabja, ugyancsak vasbeton korrózió következtében kiszakadt.



Az átszakadt pályalemez

A beépített acélelemek – víznyelők, akna, fedlapok, kandeláber talpak bekötései – olyan rossz állapotban voltak, hogy javításuk nem jöhetett szóba, valamennyit ki kellett cserélni.

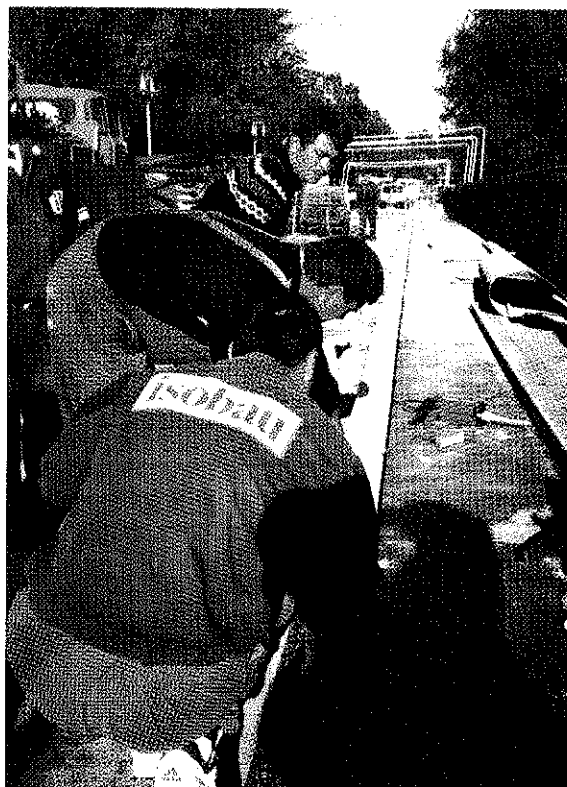
A felújítás folyamán az ISOBAU és alvállalkozói a következő főbb munkákat végezték el:

1. Alépítmények javítása

Pillérek repedésének injektálása, kőburkolatok tisztítása, pótlása, hézagolása, impregnálása. Robbantóüregek megszüntetése, hídfők, szerkezeti gerendák betonhibáinak javítása. Lépcsők, folyókák, rézsűburkolatok javítása, részleges átépítése. Sarufészek javítása.

2. Vasbeton pályalemez és gyalogjárdák javítása

A pálya és a gyalogjárdák burkolatainak, szigetelésének teljes, a gyalogjárdák betonszerkezetének részleges elbontása. Betonpótlás, kiegyenlítő polimerbeton réteg készítése a teljes hídfelületen, járdák újrabetonozása (kb. 300 tonna).



Gránit szegélykövek elhelyezése

3. Szigetelés, bevonatok

A pályalemez és a gyalogjárdák folyamatos szigetelése szórt poliuretánnal (kb. 2000 m²). Sókorrózió- és karbonátosodás elleni védőbevonatok készítése valamennyi látszó betonfelületen (kb. 2000 m²).

4. Burkolatok

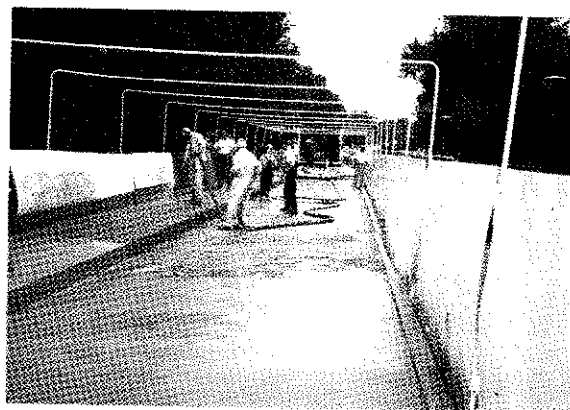
Öntöttaszfalt és hengerelt aszfalt burkolatok építése (kb. 200 m³).

5. Acélszerkezetek javítása, korrózióvédelme

Teljes körű szögecs- és varratvizsgálat. 250 db hibás szögecs cseréje. A teljes acélszerkezet korrózióvédő mázolás (kb. 10000 m²).

6. Saruk és dilatációs szerkezetek

Görgős hídsaruk igazítása a hídfőkön és a 2. számú merdépilléren. Dilatációs szerkezetek cseréje. Pályamegszakítások átalakítása, tömítése.



Szórt poliuretán szigetelés készítése



Az acélszerkezet javításához beállványozott híd

7. Egyéb munkák

Világítási berendezések cseréje. Új, gránit járdaszegély készítése (kb. 500 m). Víznyelők, aknafedlapok teljes cseréje. A hídon átvezetett vízvezeték javítása, korrózióvédelem. Jelzőlámpák telepítése.

A kivitelezés során alkalmazott anyagokról, technológiákról, műszaki megoldásokról általában elmondható, hogy azok színvonala, minősége inkább a fejlettebb európai normákhoz, mint a hazai átlaghoz hasonlítható.

Röviden összefoglalva:

○ Pályalemez és gyalogjárdák szigetelése: a jelenleg ismert legkorszerűbb szórt poliuretán (CONIPUR), magasnyomású levegő nélküli szórógéppel (REAKU) felhordva.

○ Betonmunkák: a kiegyenlítő, kitöltő betonok általában polimer és szilikapor adagolással készültek (SikaCem 810). A vasbeton pályalemez és a gyalogjárdák alsó felüle-

tének javítása polimerbetonnal (ICOMENT GUNIT) ún. száraz lövéses eljárással (ALIVA 246) történt.

○ Betonfelületek sókorrózió elleni védelme: valamennyi sóoldattal, esetleg sópárával érintkező betonfelület védőbevonatot kapott. Ennek anyaga az erősebben igénybevett helyeken cementbázisú, polimerrel modifikált rugalmas vastagbevonat, elasztikus páraáteresztő fedőfestéssel (RAVENIT ELASTIC, ICOSIT ELASTIC DECK). A sóval nem érintkező felületeken karbonátosodás ellen védő, páraáteresztő, rugalmas festés (ICOSIT ELASTIC DECK) készült.

○ Az acélszerkezet korrózióvédelme homokszórásos tisztítás után felhordott cinkkromátos alapozás, vascsillámos közbenső fesét két-két rétegben. A felújító fedőfestés vascsillám tartalmú poliuretán festékkel készült (ICOSIT). Az alkalmazott száraz rétegvastagság 220 mikron.

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



Vízzáró dilatációs szerkezet szerelése

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

○ Hídemelés, saruigazítás: A hídfők, valamint a 2. me-derpillér hengeres saruinak igazításához a hidat meg kellett emelni. Mivel a 38. sz. főút forgalma még a viszonylag rövid időtartamú hídlezárást is nehezen viselné el, a kivitelező olyan emelési technikát alkalmazott, amelynek köszönhetően a járműveket egyetlen percre sem kellett megállítani. A speciális sajtókat a BME Acélszerkezetek Tan-széke (dr. Szathmáry István), illetve az SHW Brückentechnik GmbH. bocsátotta rendelkezésre.

○ Víznyelők, aknafedlapok: A nagy teherbírású, szivár-gó nyílásokkal is ellátott víznyelők, valamint a gyalogjár-dák elhelyezett lebúvónyílások vízzáró fedlapjai Passavant gyártmányúak.

○ Az édesvízi mészkőből készült mellvéd, támfal és pillérburkolatok tisztítása homokszórással; javítása, pótlá-sa, hézagolása hagyományos kőfaragó munkával történt. Mivel megtartásuk mindenképpen indokolt, a vízfelvételt és a fagyás veszélyét csökkentő korszerű konzerváló im-pregnálást kaptak (PLUVIOL).



Előkészületek a híd megemelésére a rakamazi hídfőnél

A híd megjelenését némileg megváltoztatták az új lámpa-
tartó oszlopok 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 stilizáló kandelábereit
helyezzék el a hídon is. Az önmagukban mutatós lámpák
azonban idegenül hatottak volna az ötvenes évek végének
hídépítő-ipari stílusát képviselő szerkezeten. Ezért egysze-
rű vonalvezetésű, karcsú lámpaoszlopok készültek, korsze-
rű, jobb megvilágítást adó fényforrásokkal.



Új lámpatartó oszlopok és világítótestek szerelése

A Tokaji-hegy lábánál, a Tisza és a Bodrog találkozásának festői környezetében nem közönbös a látképben markánsan megjelenő acélszerkezet színe sem. A megbízó által megadott nyugodt zöld tónus (DB 601) jól illeszkedik a környezethez, tompítja a hatalmas gerinclemezes főtartók monumentalitását. A szegélyelemek vékony sárgás csíkja kiemeli a pálya enyhe ívét, 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 képviselőjét *Veczán László* osztályvezető főmérnök és *Németh Zsolt* műszaki ellenőr látta el.

A kivitelezést *Csomós Imre* főépítésvezető irányította.

Az alvállalkozók munkáját *Körmendy László* létesítményfelelős hangolta össze.

A szigetelési munkákat *Farkas Attila* építésvezető felügyelte.

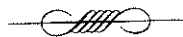
A minőséget *Csomós Imréné* minőségfelügyeleti csoportvezető ellenőrizte.

1997 áprilisától október végéig idejének és erejének java részét a hídnak szentelte *Győri Zsolt* irányítása alatt: *Bagin Gyula, Bagin László, Belányi Béla, Bodnár László, Donka Tibor, Drigán János, Hagymási Róbert, Hagymássy Zoltán, Jasku Tamás, Kósa László, Kövér Ferenc, Kromplák Ferenc, Mizsik István, Nagy Róbert, Somogyi András, Szegedi Zsolt.*



VI.

Erzsébet





*Erzsébet,
Magyarország
királynéja*

160 évvel ezelőtt született, s nem egészen egy esztendő múlva lesz 100 éve 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.

Konvenciókkal mit sem törődő, érzékeny lelkű, természet- és szabadságszerető fiatal lány volt, amikor 16 évesen megismerkedett Ferenc József császárral. Mennyezőjüket 1854-ben tartották Bécsben. Az előkelő, szép és meggyerő Erzsébet rokonszenvet ébresztett maga iránt. Ez különösen a magyarok körében vált jellemzővé, részben azért is, mert az ostromállapot a házasságkötés után szűnt meg hazánkban. Kiszabadultak a forradalom és szabadságharc résztvevőiként börtönbe került politikai foglyok. Férje oldalán, az 1857. évi császári körutazás alkalmából járt először Magyarországon. Terv szerint Nyíregyházáról a tarcali királyi szőlők megtekintésére érkező uralkodói pár Tokajon is átutazott volna, s ezért diadalkapuk sorát építették fel tiszteletükre az utak mentén. Sajnos, éppen ekkor betegedett meg a kis Zsófia hercegnő, s ezért a királyi vendégek nem jöttek el Tokajba, Debrecenből Bécsbe siettek. Erzsébet királyné romantikára hajlamos gondolkodása a merev és hivatalos bécsi udvari körökben kissé idegenszerű volt. A kiegyezést ellenző osztrák politikusok ellenfelet láttak személyében. Ez hozzájárulhatott ahhoz, hogy a királyné figyelme még jobban 1848. és a magyarok felé fordult. Nézetei egyre inkább a liberális eszmékből építkeztek. Megtanult magyarul, megismerte nemzetünk történelmét és irodalmát. A politika nem vonzotta. Ahogy feljegyezték, Jókaival történt első találkozásuk alkalmával a következőket mondta: „Én a politikához nem értek.” Mire Jókai így felelt: „Legmagasabb politika egy ország szívét megnyerni, ahhoz felséged bizony ért.”

Császári férjéhez fűződő bensőséges kapcsolatát a kiegyezés előtti tárgyalások idején felhasználta arra, hogy nemzetünk ügyét jó szívvel képviselje. A tárgyalások idején Deák Ferenc és mások rajta keresztül is eljuttatták gondolataikat a legfelsőbb udvari körökbe. A porosz támadás idején, 1866 nyarán, gyermekeivel Budára költözött.

A következő évben Ferenc Józsefet magyar királlyá koronázták a Mátyás templomban.

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

A kiegyezés után a politikától visszavonult, s többnyire Budán, illetve Gödöllőn lakott. A magyarok szívesen tartózkodtak udvarában. Itt született Mária Valéria, a „magyar” főhercegnő. A királyné is kimutatta rokonszenvét a nemzet iránt. Ő hímezte az 1868-ban felállított honvédség első zászlajára a szalagot, s ő volt az, aki 1878-ban felhívta Magyarország hölgyeit a Vöröskereszt megalakítására. A Gödöllő-környéki nép jótevőként tartotta számon. Magyarok iránti rokonszenve legendássá vált, miután Deák Ferenc ravatalánál térdelt és imádkozott. Megkönnyezve a politikus emlékét, hódolt a tiszta hazafiságnak. Később koszorút helyezett el Gr. Andrássy Gyula ravatalára.

1889. január 30-a törést okozott életében: ekkor történt Rudolf trónörökös tragikus halála. Kedélyállapota megromlott, s életkedve örökre elhagyta. Idejét gyógykezeléssel és utazással töltötte. Mater Dolorosaként járt a világban. Utoljára még egyszer, a millenáris ünnepségek idején járt Budapesten. Mikszáth Kálmán írta meg 1898-ban, halála után a *Vasárnapi Újság* szeptember 25-i számában ezt az utolsó találkozást, amikor a magyar országgyűlés küldöttségét fogadta a királyi pár. „Hármat koppantottak a pálcás urak, s belépett a királyné régi sugár termetével. Leült a trónra ura mellé, balról Magyarország patronája. Ezer szem szegeződött a trónra, melyre újonnan hímezték Magyarország címerét ibolyavörös mezőre, s melynek mennyezetét két nagy strucc-toll-bokor díszíti, a hajdani nemzeti szín strucc-tollak helyett. De még több szem nézte a királynét.

Ott ült fekete csipkével áttört magyar ruhában, minden fekete volt rajta, minden, minden: haja átkötve gyászfátyollal, magyarosan, a hajtűk és gyöngyök mind feketék voltak. Csak az arca volt fehér és végtelenül szomorú: Egy mater Dolorosa. Ah, a régi arc ez még. Az, melyet a bűbajos képekről ismerünk: a vékony, nemes vonások, az elől lenyírt kicsi haj, mint selyemrost húzódik a homlokra, s fönt a dús hajfonat minden koronánál szebb korona. Ő az, ő, de a bánat már rajta hagyta nyomait az arcon, sokat pusztított – a kép még ugyanaz, csakhogy úgy tetszik, mintha ködben volna.

Nagy szempillái le vannak eresztve, élénk, kedves szeméből nem látszik semmi, ott ül csendesén, majdnem érzéketlenül, mintha nem látna senkit, nem hallana semmit. A lelke, óh a lelke másutt lehet. Egyetlen mozdulat, egyet-

len tekintet nem jelzi érdeklődését. Olyan, mint egy fehér szobor a szomorú fehér arcával. Viszi-viszi a nagy bánatot mindenüvé, és hiába koppantanak háromszor a pálcás urak, az a nagy bánat el nem ijed attól, vele jön ide is. És aztán – elkezd beszélni *Szilágyi Dezső* szép lassan, ahogy a trónnál illik. A király hovatovább figyelni kezd. Egy szó, egy gondolat megkapja és szeme ott csüng a nagy nemzeti szónok ajkán –, de a királyné arcára semmi sincs írva. Semmi, semmi. Olyan fehér és olyan mozdulatlan.

Hát egyszer csak belevegyíti a szónok a királyné nevét is. Még csak a szemöldje sem rezdül. Beszélhetnek a szoborról a szobornak. De a királyné nevének hallatára egyszerre csak felzúg az éljen. És milyen éljen az! Mintha a szívekből szakadna ki egy érzelmi zivatar. Megremegnek a trónterem sárgás márványfalai. Valami csodahang volt az, melyet nem lehet leírni vagy megmagyarázni. Volt ebben az éljenzésben zsolozsma, harangzúgás, tengermorajlás, gyöngéd-ség, érzés, még talán virágillat is.

S az érzéketlen, felséges fej megmozdult. Gyöngén, alig látszólag intett köszönetet. Valami csodálatos kecs volt abban. S az éljen fölharsant még erősebben és nem akart megszűnni percekig – szállt-szállt föl a boltozatokig és megrengette a boltozatokat. A fehér struccotlak reszketni látszottak a hanghullámoktól. Az ország nagyjai és törvényhozói nem elégedtek meg a mámoros kiáltásokkal, kalpagjaikat, csalmáikat lengették, s egy sűrű erdő támadt fönn az emberek feje fölött sastollakból, kócsagokból, hús szellőt támasztva a fojtó meleg levegőben. Ilyen legyezője is kevés királynénak volt még.

A szónok abbahagyja beszédét és várja, míg a féktelen lelkesedés lecsillapul. Hasztalan, nincs határa.

A királyné lesüti fejét.... és az a hófehér arc egyszerre csak elkezd pirosodni... mindig jobban-jobban. Először csaknem olyan fehér többé, azután olyan, mint a frissen szűrt tej, mintha rózsaszínnel volna befuttatva, 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 nyíltak, a régi ragyogás kicsillant belőlük.

S a szemekből, melyek úgy tudtak valaha mosolyogni, hogy egy szomorú országot vidítottak föl, egy könnycsepp buggyant ki. Százan és százan látták a drága cseppet. Megvolt a reciprocitás. Egy mosolygó ország föl tudta vidítani a királynét.

De csak egy percig tartott.

A felséges asszony szeméhez emelte csipkés zsebkendőjét, letörölte vele a könnyet. Az éljenzés megszűnt, a szónok folytatta a beszédet, s a királyné arcáról kezdett lassan-lassan lefogyni a pirosság, mint ahogy a kés pengéjéről szemlátomást illan a ráfújt lehellet.

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 esett áldozatul. Halálát fatális tévedés okoz-

ta. Őt, aki szembefordult a monarchista államformával, mint annak képviselőjét érte a támadás.

Halálhíre az egész világot megdöbbenetette, s különösen megrázta 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 rémhír, hogy nem bírjuk összeegyeztetni a Gondviselésbe vetett hitünkkel. Hogy egy országnak az őriző angyalát, egy szentet meg tudott ölni egy ördög, egy daemon, kit az alvilág a történelem átkos megzavarására szült.

Mivel érdemlette e dicsőséges alak, ki életében oly fenséges türelemmel viselte martyrkoszorúját, ezt a vértanú halált? Mivel érdemlette országaink minden népe ezt a sorscsapást, melyet elviselni több kell embererőnél?

Ha ezt a fényes alakot, ki egész életén át, a trónon és a nép között csak jót tett, csak áldást osztott, nem védte meg az ég, kit hívjunk akkor, hogy adjon vigasztalást mélyen sújtott uralkodónknak, árván maradt nemzetünknek!

Ez a kihullott szent vér csatoljon bennünket még szorosabban egymáshoz!”

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 rettenetes hírt.”

Majd egy nappal később, a szeptember 11-i számban: „Mintha az ember saját fájdalmát is megszerethetné, csak azért, mert az emlékezés egy drága lényre folytonosan körülfonja és szinte magához szorítja, úgy telik meg az egész magyar nemzet szíve mind mélyebb fájdalommal, mert Erzsébet királyné – nem, mert az ország őszintén és szívből szeretett édesanyja – meghalt. A gyász, amely eltölt minket, nem ismer más szertartást, mint azt, amely a legmélyebb megindultságból magától jön, és ha a nemzet tiszteletében halhatatlanná vált királyné azokból a fényjártá magaslatokból, ahová boldogítóan jámbor hit szellemét helyezi, leszáll oda, ahol ennek az országnak minden gyermeke kivétel nélkül megsiratja elvesztét, akkor újólág és most igazán megtudja majd azt, milyen bensőséges szeretettel vették körül és veszik körül még ma is.”

„Tokaj város képviselő-testülete őfelsége Erzsébet királyné gyászesete alkalmából rendkívüli közgyűlést tartott, melyen elhatározta, hogy a képviselő-testület a temetés napján tartandó gyászistentiszteleten testületileg részt vesz, a megdicsőült királynénknak emlékét az utókor számára megörökíti, felséges királyunk mély fájdalmában teljes részvétellel osztozik, feledhetetlen királynénak szobrára gyűjtést rendez, e célból kibocsátott gyűjtőívet a város részéről 50 koronával megnyitotta, s végül elhatározta, hogy szeretett királynénak emlékére a világhírű bort termő tokaji szőlőhegynek legkimagaslóbb része „Erzsébet” hegynek neveztesék el” írta a Zemplén c. lapban a tokaji tudósító 1898. szeptember 25-én.

A királynét Bécsben, a kapucinusok templomában temették el. Emlékét a magyar országgyűlés törvénybe iktatta. Az iskolák gyászünnepeket tartottak.

Lukács László pénzügyminiszter 1899-ben – Erzsébet

királyné halála egyéves évfordulója közeledtével – az uralkodóhoz fordult azzal a kéréssel, hogy az akkor felépített hidakon átvezető új Tokaj–Rakamazi út a királyné nevét viselhesse. Később értesítette az érdekelt Szabolcs és Zemplén megyét: „Ő császári és apostoli királyi Felsége Ischlben, folyó évi augusztus hó 14-én kelt legfelső elhatározásával, előterjesztésemre, legkegyelmesebben engedélyezni méltóztatott, hogy a Tokaj–Rakamaz állami út ezen-től „Erzsébet királyné útja”-nak neveztessek.”

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.)



1. Somogyi Sándor, 1969: In: A tiszai Alföld (Magyarország tájféldrajza 2.) Akadémiai K. Bp. 41.1.
2. Borsy Zoltán, 1952: Jelentés a KLTE Földr. Int. 1952. évi kutatásokról (Kézirat)
3. Borsy Zoltán, 1969: In: A tiszai Álföld. 33.1.
4. Lászlóffy Waldemár, 1969: u.o., 11.1.
5. Gyarmathy Zsigmond, 1979/1: A felső-Tiszavidék ősi átkelőhelyei. In: Szabolcs-Szatmár megyei Földrajzi Olvasókönyv, 121.1.
6. Gyarmathy Zsigmond, 1979 (szerk.): Szabolcs-Szatmár Megyei Helytörténetírás, I-II. Nyíregyháza. Schamberger F. megjegyzése, 48.1.
7. Borovszky Sámuel, 1906 (szerk.): Szabolcs vármegye története, Bp., 405.1.
8. Pauler Gyula: A magyar nemzet története az Árpád-házi királyok alatt. 177.1.
9. Módy György, 1995: Tokaj története 1200-1526 között. In: Tokaj, Várostörténeti tanulmányok. I. Tokaj, 53.1.
10. Détsy Mihály, 1995: Tokaj várának története. u.o. II. 6.1.
11. Németh Péter, 1975: Kőrév-Hymesudvar-Tokaj, Herman Ottó Múz. Közl. 14. sz. 3.1.
12. Csánky Dezső, 1890: Magyarország történeti földrajza a Hunyadiak korában. I. köt. Bp. 336.1.
13. Rónai Horváth Jenő: Magyar hadi krónika, 1859., II. 9.1.
14. Csorba Csaba, 1980: Várak a Hegyalján, Zrínyi Kat. Kiadó
15. Csorba Csaba, 1982: A vizeken való által menés. Borso-di Földrajzi Évkönyv.
16. Maksay Ferenc, 1959: Urbáriumok, XVI-XVII. sz. Akadémiai K. Bp., Tokaj, 1686
17. Veres László, 1995: Városi ipar és kereskedelem a 16-17. században. In: Tokaj. Várostörténeti tanulmányok. I. 125.1. és Szabó István: A tokaji rév és Debrecen, 1565-1567-ben. 1934. (Kalendárium)
18. Kamodi Miklós, 1985: Észak-Magyarország hírközlésének története. Miskolc 17. és 56.1 (térkép)
19. Gáll Imre, 1970: Régi magyar hidak. Műszaki K. 33.1.
20. Gyulai Éva, 1995: Tokaj kamarai mezőváros építésze. In: Tokaj. Várostörténeti tanulmányok. I. 203-205.1.
21. Mohl és Lasz gallner A.G., 1828. 69.1. Idézi Gyulay Éva i.m. In: 203.1.
22. Frisnyák Sándor, 1979: Adatok Tokaj történeti földrajzához. Nyíregyháza. (Klly. a Földr. Közl. 1977. évi 1-3. sz. 127.1)
23. Zelenák István, 1995: Tokaj az I.vh és a forradalmak korában. In: Tokaj. Várostörténeti tanulmányok. II. 129.1. és Tokaj a Horthy-korszakban, uo. 149.1.
24. Niederhauser Emil: Merénylet Erzsébet királyné ellen. Helikon K., Bp. é.u.
25. Zemplén c. lap (Sátorajáújhely) 1898-1899. évi számai.

1. A helytörténeti adatokat lásd: Zelenák István: Tokaj története kialakulásától napjainkig. 1974. Herman Ottó Múzeum. Istvánffy p. (Kézirat)
2. Terpó András: A szőlő vándorlásai. Hegyalja c. kiadvány (Tokaj hegyaljai Szövetkezet Sátoraljaújhely) 1997. május 30-i szám.
3. Tokaj városkönyve 1610. Reprint, Csorba Csaba gondozásában. Miskolc 1985.
4. Csorba Csaba 1980.
5. Fucker András: Montium vitiferorum utpote Tokaj...1747.
6. Szabolcs vármegye (1782-1785.) Pók Judit bevezetőjével. Nyíregyháza, 1996. Rakamaz, Taktaköz és köv. térképlapok és leírások.
7. Lásd: Ihring Dénes: A magyar vízszabályozás története. Bp. 1973. Tokaj-Rakamaz térképlap.
8. Jánosfy Imre: Tokaji új híd a Tiszán. Társalkodó, 1837. 99. szám 396.1.
9. Honvéd. 1849. február 7. 159.1. és Karsa Ferenc: Szabadságharcos napló. Zrínyi Kiadó, Bp. 1993. 102.1.
10. Fényes Elek: Magyarország geográfiai szótára. Pesten, 1851. Tokaj mezőváros.
11. Állami Levéltár, Sátoraljaújhely. (Továbbiakban: Á.L.S.) alispáni felhívás, 1894. április 17.
12. Az Erzsébet híd irodalma:
Tokaji Tisza-híd építése. Országos Levéltár, K227, 953-955. 5. tétel 1665 alapszám (1897).
A tokaji Tisza-híd építési dokumentációja (Kiskőrösi Közüti Szakgyűjtemény).
Tanulmány a magyarországi Duna-Tisza hidak fejlesztésére I. UVATERV, 1985-1986.
- M. Foerster: Eisener Brückenbau in der Ö.-Ung. Mon.Stahl und Eisen 1899.3
- M. Foerster: Neu Brückenbau in Ö.-Ung.Mon.,Leipzig 1899.
13. Totth Róbert: A tokaji közúti Tisza-híd, Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye, 14. I. füzet 1-19. lap.
14. Zemplén, 1899. május 7-i cikke.
15. Á.L.S., Zemplén vármegye Törvényhatósági Bizottsága jegyzőkönyve. V.150.-689/28916/1899.
16. Á.L.S., Tokaj nagyközség iratai, közgyűlési jegyzőkönyvek 1896, 1918, 1919, 1921, 1937.
17. Zelenák István i.m. 141. és 159. lap.
18. Á.L.S., Zemplén vármegye közgyűlési jegyzőkönyvei, 1922.-IV.-B/49 408/3119. sz.
19. Á.L.S., Tokaj nagyközség iratai, közgyűlési jegyzőkönyvek. 1921. október 29.
20. U.o., 1945. január 18. (47/1945).
21. Knebel Jenő: A tokaji Tisza-híd. UVATERV Közlemény, 1956. május.
22. Zsámboki Gábor: Acélszerkezetű közúti hidak építése hazánkban 1945-1969 között, Bp., 1969. (Kézirat)
23. A híd alatti mértékadó hajózási vízszint 97,22 m A.f. A szerkezet alsó éle a medernyílásban 103,86 m A.f. A rendelkezésre álló hajózási magasság tehát 6,64 m, megfelel az előírásoknak (min. 6,40 m). Az előírt 70,0m hajózási szélesség biztosított, mivel a medernyílás pillérek közötti szélessége 104,71 m.

Előszó helyett	6
Bevezetés	7

Tartalom

I. A táj

A tájak, melyeket a híd összeköt	9
A tokaji kapu	10
A Tisza és a morotvák	11
Adatok a Tiszáról	13

II. Történelem

A rév és a település	15
Kompok és hajóhidak	16
Állandó fahidak a Tiszán	19
Az utak állapota a 18. században	20
A 19. század építkezései	21

III. Az Erzsébet híd

Az Erzsébet híd újjáépítése	35
Erőfeszítések a Tisza áthidalásáért	37
A régi Erzsébet híd roncsainak kiemelése és ideiglenes híd építése	38

IV. A második acélhíd

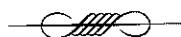
A jelenlegi Tisza-híd építése	42
-------------------------------------	----

V. Felújítás, Erzsébet királyné hídja

Javítások, részleges felújítási munkák 1959–1996 között	45
Az 1997. évi felújítás	47

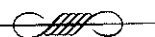
VI. Erzsébet

Erzsébet, Magyarország királynéja	56
Irodalom	61
Jegyzetek	62
Tartalom	63
Fontosabb anyagszállítók	64



Fontosabb anyagszállítók:

- AVENARIUS-AGRO GmbH. Ausztria – polimer-betonok, aláöntő habarcsok, betonvédő bevonatok, korrózióvédő festékek
- CONICA Technik AG. Svájc – szórt poliuretán szigetelőanyagok
- POSCHACHER GmbH. Ausztria – gránit szegélyelemek
- SHW Brückentechnik GmbH. Németország – dilatációs szerkezetek, emelősajtók
- SIKA HUNGÁRIA Kft. – tömítőanyagok
- RBD Kft. – világítási berendezések
- BVM Épelem Kft. – előregyártott betonelemek
- PASSAVANT GmbH. Németország – víznyelők és vízzáró fedlapok



Csak a megnevezés új, a termék a hagyományos

Új termékneveink 1997-től:

AGROZINK EP	epoxigyantás cinkporos alapozó
AGROPOX 250 EG	kétkomponensű vascsillám töltésű epoxigyanta alapú korrózióvédő festék
AGROPUR K4 EG	vascsillám tartalmú poliuretán fedőbevonat
AGROSIT SM	egykomponensű vascsillám tartalmú oldószerszegény bevonat
AGROSIT SM Grund	egykomponensű vascsillám tartalmú oldószerszegény alapozó

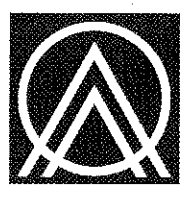
Gyártja:

AVENARIUS-AGRO GmbH, A-4600 Wels Industriestasse 51 Tel.: 00 43 7242 489 0 Fax: 00 43 7242 489 5

Forgalmazza:

AVERS Kft. H-2541 Lábatlan, Rákóczi F. u. 286. Tel./fax: 33 362 462, tel.: 30 461 710



 **Avenarius**
Agro Kompetenz
am Bau.

»150 éve a természetes kő szakértői«

Poschacher

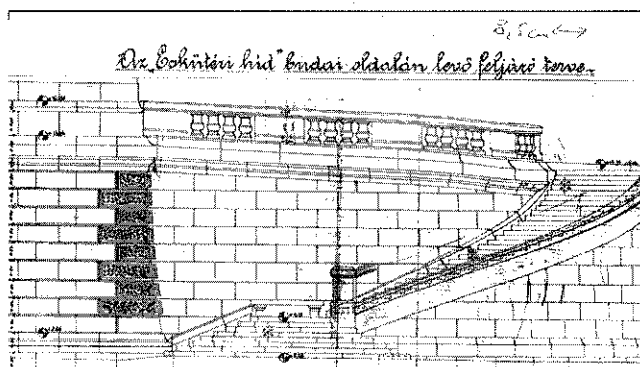
Natursteinwerke Aktiengesellschaft

Poschacherstrasse 7.

A-4222 St. Georgen/Gusen

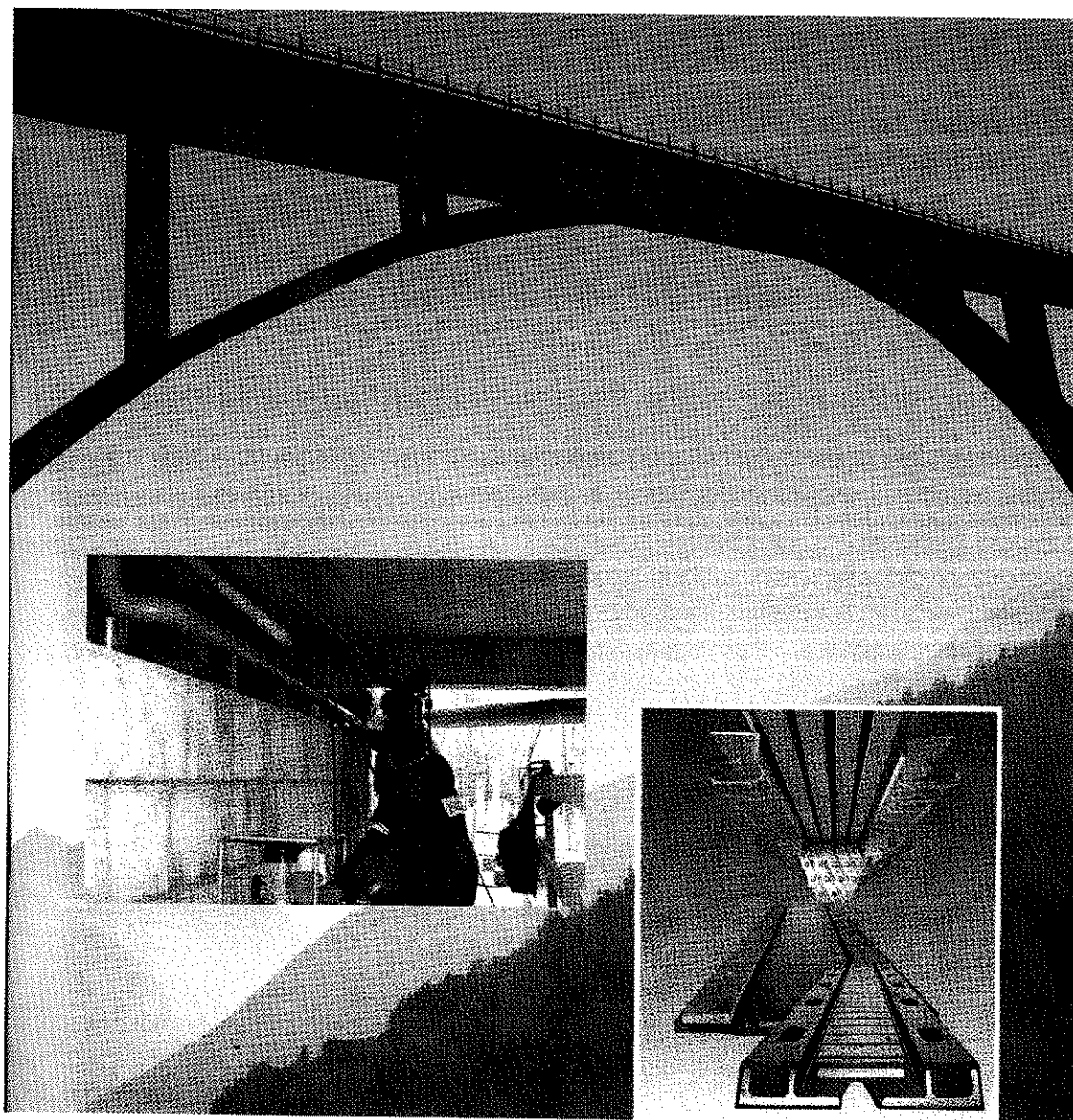
Telefon: 7237/3333-0

Telefax: 7237/4454



POSCHACHER

WASSERDICHTÉ ÜBERGANGSKONSTRUKTIONEN WATERPROOF DECK EXPANSION JOINTS



SHW



isobau®

SHW Magyarországi Képviselete
tervezés, tanácsadás, kivitelezés

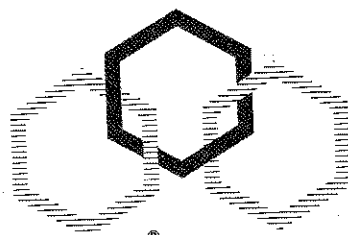
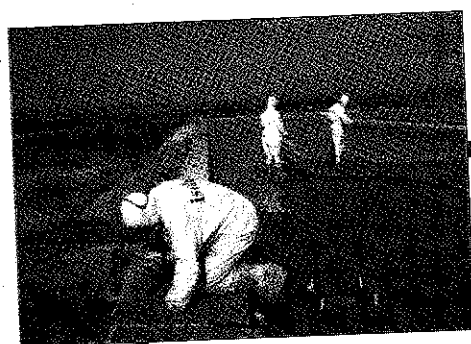
ÉPÍTŐMÉRNÖKI KFT.

4400 Nyíregyháza, Szerén u. 2.
Telefon/Fax: 42-460-407

SZAKÉRTŐI
KOORDINÁCIÓS IRODA
1029 Budapest, Garamvölgyi u. 21.
Telefon/Fax: 1-176-9321

CONICA

A JÓ MINŐSÉG VILÁGSZERTE



CONICA Technik AG

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