

Vásárhelyi Balázs

## Zemplén közúti hídjai a Tiszán és a Bodrogon

A történelmi Zemplént gyakorlatilag „kettészeli” a Bodrog, amely öt forrásfolyót egyesítve, 217 km után, Borsinál érkezik a mai országhatárhoz. Innen újabb félszáz kilométert követően Tokajnál ömlik a Tiszába, amely délről határolja a régiót. A jelen közlemény célja a Bodrogon, valamint a Tiszán építetett közúti átkelőhelyek történetének bemutatása. Az áttekintést az időrendnek megfelelően a tokaji Tisza-híddal kezdjük, majd a Bodrog mentén észak felé haladva a sárospataki és az alsóberecki átkelőket mutatjuk be. Végül a közelmúltban átadott cigándi Tisza-hídról szólnak.

### A tokaji Tisza-híd

Tokajnál a legrégebbi időktől kezdve volt átkelés a folyón. Erre utal a település első írásos említése is 1067-ből, amikor Kőrévnek nevezték. Az átkelőről szóló első írásbeli emlék 1388-ból származik: Czudar Péter bán ekkor emeltetett kőtoronyt a tiszai rév biztosítására. A későbbi levéltári adatok is komoly révre engednek következtetni, amelynél az átkelést valószínűleg hajóhíddal oldották meg.

Állandó híd építésének gondolata az ideiglenes helyett először 1571-ben merült fel. A javaslatot tervezés követte: 1574-ben Baldigara építész tanulmányt készített, amelyben a várható költségeket is kiszámolta. Figyelembe kellett vennie, hogy a Tisza itt nagy vízmélységű, ezért az alapozások elkészítése – a kor technológiai ismeretei mellett – igen költségesnek mutatkozott. Baldigara 1578-ra mégis megtervezett egy fahidat. A hídépítés azért került előtérbe, mert az 1556-1557. évi ostrom után elkészült a vár építési terve, amelyhez a híd nélkülözhetetlennek tűnt. A korabeli ábrázolásokon látható, hogy valóban vezetett fahíd a szigeten lévő várba, de ez nem a Tiszán, hanem a Bodrogon épült meg. A tokaji várhoz a Bodrogon keresztül korábban is vezetett híd, ennek meglétére számos a török korban készített metszet utal, ezek hol lerombolt állapotban, hol éppen láttatják a fahidat.

Pontos információink nincs arról, mikor készült el valójában az állandó Tisza-híd. Egy 1610-es összeírásban olvashatjuk: „*Tisza áthidalásához, miután vám nélkül használjuk, szükség esetén minden munkát megadunk*”; azaz ekkor már állandó hídnak kellett állnia. A jelentőségéről közvetve tudósít Ali aga 1667-ben írt rendelete. Amikor a szolnoki Tisza-híd forgalma csökkeni kezdett, az alábbi ellenintézkedést tette: „*Akik más réveket keresnek, akár a tokaji hídon, akár a polgári hídra, akiket megfoghatunk, javaikat, marháikat a császár számára lefoglaljuk, magukat karóba mind felkarózzuk*”. A szövegből kiderül, Szolnoktól északra ekkor már két Tisza-híd is állt: Tokajnál és Polgárnál.

A későbbiekben a bécsi kamara számára is fontossá vált az átkelő: az 1750-es években valószínűleg újat építettek, amelynek megmaradt helyszínrajza 12 méteres mederpillérről, valamint több parti pillérről árulkodik. A híd 4 öl széles és 90 öl hosszú volt.

A fahíd helyett jobb minőségű, időállóbb anyagból készítenendő szerkezet megépítésének ötlete 1805-ben vetődött fel: ekkor Freihoffer, a kassai Építésügyi Igazgatóság vezetője kőhidat, illetve kőpillérekben nyugvó szerkezetet javasolt. Ezt azonban nem fogadták el. A megépített

új átkelőről pontos képet Jánosfy Imre 1837-es beszámolója alapján alkothatunk: a tölgyfából épített 5 öl széles és 80 öl hosszúságú híd „öt művésziileg szerkesztett bolthajtással bír, mind-egyik 15 öl”. A négy ívből álló áthidaló-szerkezetet „kívülről bedeszálták és hamuszürkére füstették, messziről kőhidat mutat”.

A faszervezet először 1849-ben semmisült meg: ekkor Klapka György utasítására stratégiai okokból felgyújtották. Az újjáépített híd később az időjárás sem kímélte, a jég számos esetben elsodorta a szerkezetét, ilyenkor időszakos révátkelési lehetőséget kellett biztosítani. A tokaji átkelőhely jelentőségét mutatja, hogy 1865-68-ban a híd bérleti díja meghaladta a szolnokiét.

Így került előtérbe ismét egy állandó, azaz már acélból készülő híd megépítésének gondolata. Ezt a millenniumra el is készítették: 1896. november 18-án adták át a forgalomnak a 211,2 méter hosszú Erzsébet-hidat, korának egyik jelentős mérnöki alkotását. A híd különleges szerkezettel készült: ránézésre lánchídnak látszott, de valójában háromövű rácsos tartó volt, ún. háromcsuklós Gerber-tartóként kialakítva. (Ilyen szerkezet például a budapesti Szabadság-híd is). A tokaji híd Totth Róbert tervezte, aki indult a Ferenc József-híd (a mai Szabadság híd) pályázatán is, és a kor egyik legnagyobb hídtervezője, Feketeházy János után (akinek a tervét végül is megvalósították) a zsűri az övét érdemesítette a második helyre.

Az alépítmény kivitelezését Gregersen G. és Fiai vállalták, a felszerkezetet a Resicai Vasmű gyártotta és szerelte a Tisza-hidak közül elsőként folytacélból. A háromnyílású híd méretei is impozánsak: 51,8+107,6+51,8 méter támaszközzel.

Természetesen ezt a hidat sem kerülték el a háborús pusztítások: 1919. június 3-án a román katonaság mindhárom nyílást felrobbantotta. A helyreállítás – eredeti formájában – csak 1922-ben készült el, addig pontonhidat üzemeltettek. Az újjáépült Erzsébet-híd véglegesen 1944. november 18-án (azaz átadása után pontosan 48 évvel) pusztult el, amikor a visszavonuló német csapatok felrobbantották. Ezután a forgalmat egy ideig komppal bonyolították le, majd ideiglenes híd épült, amelyet 1945-46 telén elvitt a jég. A roncsok kiemelése 1947-ig tartott. A szerkezet sajnos oly mértékben megsérült, hogy helyreállítani már nem lehetett. Ezért 1946. szeptember 1-jétől 1959-ig egy fél-állandó jellegű híd üzemelt a régitől 200 méterre. A csavarozott fapályás híd középső nyílása 50 m-es alsópályás szerkezetű volt, amelyhez 3, illetve 2 nyílású, 30 m-es felsópályás rácsos vasszerkezet csatlakozott. A pillérek érdekes megoldásúak voltak: a facölöpjarmokat vasbeton védőköppennyel vették körül, a köpeny belsejét pedig kővel töltötték ki.

A ma látható tokaji Tisza-hidat, a részben megerősített és átalakított eredeti pillérekre, Knebel Jenő tervezte 1955-ben. A gerinclemezes, kétfőtartós, felsópályás, szegecselt acélhidat, amelyet vasbeton pályalemezzel láttak el, hároméves építőmunka után, 1959. szeptember 27-én adták át a forgalomnak.

### A sárospataki Bodrog-híd

Sárospataknál a történeti források 1621-ből említenek először hidat, majd 1627-ben a jelenlegi hídtól északabbra I. Rákóczi György építtetett kőből és fából átjárót (ez volt az ún. Rákóczi-híd), amelynek létezéséről 1693-ig van adat. Pillérmaradványai, erős apadásnál, egykorú szemtanú szerint még 1896 táján is láthatóak voltak. Levéltári adatok a két part közötti fahíd létezéséről a 18. századból is folyamatosan fennmaradtak. A 19. században új, kőpillérekre épített, négynyílású, fa-felszerkezetű híd készült, amelynek megerősítésére 1824-ben és 1888-ban került sor. A vízsodor erősen rongálta a pilléreket, ezért a jég koptató hatásának kitett oldalra pallózatot helyeztek el, annak védelme érdekében. Sáros-Nagypatak és Kispatak 1883. évi egyesítéséig a híd Kispatakhoz tartozott, a vámszedés joga a kispataki főbíróat illette meg.

1898-ban Meczner Gyula főispán, Ballagi Géza mérnök és Lácza László földbirtokos tárgyalásokat kezdeményezett a helyhatóság illetékeseivel a fahíd mellé új vashíd építéséről. A költségek előteremtésében a megye, a város és a közbirtokosság egyaránt részt vett. A Ballagi Géza által tervezett új híd jobb parti hídfőjét sicalapozással sziklára építették, míg a két mederpillért légnyomásos süllyesztéssel caissonokra építették. Az alapozások terveit Czako Ignác királyi főmérnök készítette, a kivitelezést a Gregersen G. és Fiai cég végezte. A Schlich Vasöntöde és Gépgyár Rt. által gyártott felszerkezetet 1910-ben helyezték fel a pillérekre, s a hidat még abban az évben átadták a forgalomnak. A híd Gerber-rendszerű, kétfőtartós, rácsos, a két szélső nyílásban felsőpályás, a középső nyílásban alsópályás vasszerkezet volt, ahol a kocsipályát zórévasakon makadám, a kétoldali gyalogjárót pedig tölgyfa pallózat képezte. A régi faszervezetű híd azonban még egy ideig üzemelt, tehát a lakosok párhuzamosan használták mindkettőt. A közbirtokosság hídvámszedési joga a második világháború végéig fennmaradt.

A hidat a visszavonuló német seregek 1944. december 1-jén felrobbantották. A romok mellett 1945 tavaszán a szovjet és román csapatok az egyirányú gyalogosforgalom számára pontonhidat szereltek össze. Ezt követte a Rákóczi-vár alatt egy ideiglenes fahíd, amelyre már szekérrel is rá lehetett hajtani, de veszélyessége miatt sokan inkább komppal keltek át a Bodrogon. A roncsok feltárása 1946-ban kezdődött. A szinte teljesen sértetlenül maradt alépítményekre ugyanakkor félszélességben ideiglenes fahidat építettek. 1947-ben megtörtént a roncsok egy részének kiemelése, az útpályát pedig kiszélesítettek, és ugyanezen év szeptember 13-án átadták a forgalomnak. A vár alatti ideiglenes fahidat ezzel egyidejűleg lebontották, de 1949-ben ugyanitt – azzal a céllal, hogy a vashíd várható újjáépítése alatt is legyen átkelőhely – a korábbinál erősebb fahidat ácsoltak, így ismét két átkelőhely létezett a folyón. Az újjáépítés azonban az ötvenes évek végéig késlett.

A jelenlegi felsőpályás, háromnyílású, háromfőbordás, folytatólagos, monolit vasbeton szerkezetű hidat Reviczky János, az UVATERV mérnöke tervei alapján Benkő Oszkár főmérnök és Cseke Sándor műszaki vezető irányításával építették 1957-59-ben. Mindenekelőtt kiemelték a roncsokat a mederből. Az új híd felszerkezete szélesebb volt, mint a régié, ezért a pilléreket át kellett alakítani. A nagypataki hídfő két oldalra való kiszélesítését úgy végezték el, hogy az a csatlakozó kőburkolatra épüljön rá, amely maga is sziklán áll. A kispataki hídfőt pedig úgy oldották meg, hogy a kiszélesítő falrészeket egy-egy vízszintes vasbeton gerendára építették rá, amelyeket két függesztő oszlop hordott. Ezek egyike a szerkezeti gerendáról, a másik pedig a régi szárnyfalakra ráfektetett vasbeton gerendáról lóg le. A mederpilléknél csak a szerkezeti gerendát kellett a megfelelő magasságra átépíteni. A felszerkezet betonozása zsaluzással készült. A hidra rávezető utakat mindkét parton feltöltötték, ekkor bontották le a jobbparti oldalon 1900-ban épült vámházat. A híd átadására 1959. november 7-én került sor. A vár alatti fahíd ezzel elvesztette funkcióját, így nem sokkal később lebontották.

### **Az alsóberecki Bodrog-híd**

A trianoni béke után a Bodrognál északi része Csehszlovákiához került, így a Sátoraljaújhelyet Csappal összekötő útvonal is. Ezért új híd építése vált szükségessé Alsóbereckinél, amelyet Folly Róbert tervei alapján 1923-24-ben meg is építettek. A híd ötnyílású, felsőpályás, folytatólagos vasbeton gerendahíd volt. A hídfők és középső pillérek szádfalak között fa cölöpalapozással készültek. A munkálatokat két árvíz is hátráltatta. 1938-ban partcsúszás következtében a jobb parti pillér a meder felé elferdült. Az 1:20 hajlású pillér teteje a felszerkezethez kapcsolva a helyén maradt, az alja viszont mintegy 20 cm-rel elcsúszott, ezáltal a cölöpök elgörbültek vagy eltörték. A helyreállításnál az elmozdult pilléralapot megnövelték, illetve a pilléralap körül

egy méter magas vasbeton alapbeton-réteget helyeztek el. A víz alatti beton készítése előtt a pillér két oldalán összesen 24 db 35 cm átmérőjű vasbeton cölöpöt fúrtak le.

1944-ben ezt a hidat is felrobbantották. A helyén 1947-48-ban, a pillérek és a hídfők felhasználásával, egy 2,6 méter széles, acéltartós, fa pályaszerkezetű ideiglenes hidat építettek, amely azonban, a kis szélessége miatt, csak egyirányú forgalmat tudott lebonyolítani. Ezen a hídon zajlott az átkelés Sátoraljaújhelyből a Bodrogközbe, húsz éven át.

A ma üzemelő, 1967-ben átadott új híd háromnyílású (20, 70, 20 méteres), folytatólagos felsőpályás, feszített vasbeton lemezes, a középső nyílásban kétfőtartós vasbeton ívvel merevített szerkezet. Helyileg az előző híd pilléreitől 30 méterrel északabbra található. A tervezés során szóba került, hogy a régi alapjait felhasználva készítsék el az újat, de ezt végül elvetették, így az építkezés ideje alatt a régi szerkezet terelőhídként szolgálhatott. Az alapozási munkákat 1965-ben kezdték el, vasbeton cölöpök leverésével. Az 1938-as csúszás tanulságait figyelembe véve a hídfőknél a cölöpök egy részét 8:1-es hajlással, ferdén verték be.

### A cigándi Tisza-híd

A bodrogközi közúti személy- és teherforgalom a Tiszán át többnyire kompon bonyolódott le. A terület megközelítését az elmúlt harminc évben tovább hátráltatta az Elágazás vá. – Zemplénagárd közötti, majd a sárospatak-kenézlii keskeny nyomközű vasútvonal megszüntetése (1976, 1980). Így a közútra további terhek hárultak. A Cigánd és Dombrád térségébe tervezendő állandó híd körvonalai az 1980-as évek második felében fogalmazódtak meg, de a közlekedési tárca csak 1991-ben határozta el a megépítését. Ezt megelőzően megvalósíthatósági tanulmányok kimutatták, hogy a régi polgári Tisza-híd folytatólagos, rácsos felszerkezete (amelyet az 1989-ben átadott új híd feleslegessé tett), két darabban leszerelhető úgy, hogy csak a középső támasznál kell megbontani, ráadásul vízi úton felúsztható, s a Cigánd térségében építendő híd két medernyílásaként összeszerelhető.

Az építkezés leglátványosabb része természetesen ez, tehát az acélszerkezet leemelése, vízi szállítása és összeszerelése volt. A leszerelést daru nélkül, bárkákra épített állványszerkezetrel, ezek között az emelőgerendák függőlegesen történő hidraulikus mozgatásával oldották meg. A szállítás során komoly nehézséget okozott a tiszalöki duzzasztóművön való áthaladás, mert a két 106 m hosszú szerkezet nem fért be a zsilipbe, csak az uszály. A zsilipelés ezért csak olyan vízhozam mellett volt megoldható, amikor a vízküszöb lehetővé tette a szerkezet zsilipkapuk feletti túlnyúlását. A másik nehézséget a tokaji vasúti és közúti hidak okozták. Itt a szerkezetet – hogy a hidak alatt átférjen – 2 méter mélységben a vízbe kellett meríteni. A híd-építési szakmában ilyen szerelési és szállítási technológia, folyam feletti hídáthelyezés során, korábban nem fordult elő.

Az 1994-ben átadott új II. Rákóczi Ferenc-híd a Tisza 597+600 folyam-kilométer szelvényében épült, Cigándot, illetve Tiszakanyárt észak felől elkerülve. Teljes szerkezeti hossza 532 méter. A hullámtéri felszerkezete szekrény keresztmetszetű, feszített, monolit vasbeton, amely a jobb parton szakaszos előretolásos technológiával, a bal parton pedig állványon készült.

### Felhasznált források

*A tokaji Tisza-híd építése. Magyar Országos Levéltár, K227, 953-955.5 tétel, 1665 lapszám (1897)*

*A tokaji Tisza-híd építési dokumentációja (Kiskőrösi Közúti Gyűjtemény)*

*Balassa Iván: Sárospatak történeti helyrajza a XVI-XX. században, Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár, Miskolc, 1994*

*Ballagi Géza: Sárospataki vashíd, Sárospatak, 1900*

*Csorba Csaba: Várak a Hegyalján. Tokaj-Ónod-Szerencs, Zrínyi Katonai Kiadó, 1980*

*Gáll Imre: Régi magyar hidak, Műszaki Könyvkiadó, 1970*

*Hidak Borsod-Abaúj-Zemplén megyében (szerkesztette: Tóth Ernő), Miskolc, 1994*

*Jánosfy Imre: Tokaji híd a Tiszán = Társalkodó, 1837. 99. szám*

*Molnár József: A szolnoki Tisza-híd a törökvilágban = Műemlékvédelem, 1977. 3. szám*

*Mosolygó József: Tokaj és vidéke. Magyar Városok Monográfiája, 1930*

*Művészettörténeti regeszták a királyi határozatokról és rendeletekből = Művészettörténeti Értesítő, 1956*

*Tamás Erzsébet: Kispatak múltja, jelene és jövője 1332-2001, Sárospatak, 2001*

*Totth Róbert: A tokaji közúti híd = Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, 1894, I. füzet.*

