

# **Az Ipoly mente infrastrukturális változásai a topográfiai térképek tükrében**

**SZAKDOLGOZAT  
FÖLDTUDOMÁNYI ALAPSZAK  
TÉRKÉPÉSZ-GEOINFORMATIKUS SZAKIRÁNY**

**Készítette: Hillier Domonkos**

**Témavezető: Faragó Imre**

**tanszéki mérnök**

Eötvös Loránd Tudományegyetem  
Földrajz- és Földtudományi Intézet  
Térképtudományi és Geoinformatikai Tanszék

Budapest, 2009

## Tartalomjegyzék:

1. A szakdolgozat témája, célja.....	3
2. Az Ipoly és az Ipoly völgye természeti jellemzői.....	5
3. Hidak, átkelési lehetőségek az Ipoly mentén.....	8
3.1. Az Ipolytarnóc és Órhalom közötti folyószakasz.....	10
3.2. A Patvarc és Hont közötti folyószakasz.....	21
3.3. Ahol az Ipoly nem határfolyó (Ipolyságtól Ipolyszakállosig).....	28
3.4. Ipolyszakállostól a torkolatig.....	34
4. Vasút és vasúti hidak az Ipoly völgyében.....	40
4.1. Losonc – Nógrádszakál – Nagykürtös vasútvonal.....	41
4.2. Csata – Ipolyság – Korpona vasútvonal.....	42
4.3. Csata – Balassagyarmat vasútvonal.....	43
4.4. Pest – Szob – Pozsony vasútvonal.....	45
5. Összegzés.....	46
6. Térképi mellékletek, táblázatok.....	48
6.1. Áttekintő térképvázlat.....	48
6.2. Települések az Ipoly bal partján.....	49
6.3. Települések az Ipoly jobb partján.....	50
6.4. Az Ipoly mente településnevei.....	51
6.5. Az összes hídhely az Ipoly vizsgált szakaszán.....	53
6.6. Digitális adatbázis létrehozása, térképi ábrázolások készítése.....	55
6.7. Képjegyzék.....	56
7. Bibliográfia.....	57
8. Köszönetnyilvánítás.....	59

## 1. A szakdolgozat témája, célja

Szakdolgozatom az Ipoly mente infrastrukturális váltoásaival foglalkozik. A téma azért lehet különösképpen érdekes, hiszen 1920. június 4-én a trianoni békeszerződésben az Ipoly folyót nevezték meg Magyarország új politikai határának az ország ezen részén. Így a folyó két partján, addig szervesen összekapcsolódó településszerkezetet mesterségesen kettészakították a határ itteni meghúzásával. Különösen jól megfigyelhető ez a 'mesterséges elszigetelés' a hidak számbeli és elhelyezkedésbeli változásainak vizsgálatával. A hidak biztosították ugyanis a folyó két partján fekvő falvak közötti közvetlen és mindennapos kapcsolatot. Dolgozatomban alapvetően ezekre a változásokra kívánok nagy hangsúlyt fektetni és ezen keresztül bemutatni a térségben végbemenő egyéb átalakulásokat is. A hidak meglétének és helyzetének történeti nyomon követését az I., II. és III. katonai felmérés topográfiai térképek ide vonatkozó szelvényeinek vizsgálata valamint a jelenlegi állapot megismerése, felmérése tette lehetővé. Kutatásaim során egy a témában, 2001-ben történt felmérés adatait is megismertem, ami a rövid távú változások rekonstrukcióját is lehetővé teszi. Dolgozatomban Hajós Bence a témában írt több munkáját használtam fel alapul, mivel ezek hitelesek és számomra megfelelőek voltak. Az Ipoly völgye rövid természetföldrajzi elhelyezése és jellemzése után, két fejezetben a folyón átívelő hidakkal és ezen keresztül a terület változásival foglalkozom. Ebben a két fejezetben külön tárgyalom, előbb a közúti hidakat és a hozzájuk kapcsolódó településeket, majd a vasúti hidakat és a vasút fejlődését a térségben. Fontos megjegyezni, hogy dolgozatom az Ipolynak csak Ipolytarnóctól a Duna torkolatig történő vizsgálatával foglalkozik, tehát elsősorban ahol a folyó határként is szolgál Szlovákia és Magyarország között. Szakdolgozatom célja, hogy rávilágítsak a folyó két partján ugyan ma különböző országban fekvő de történetben, hagyományokban mégis nagyon hasonló falvak, városok egymástól való elszigetelésére. A folyón, és így ma határokon is átívelő kapcsolatok szakadtak meg a hidak, átkelők elpusztításával. Ezekre a kapcsolatokra, akár rokoniak, akár társadalmiak, akár gazdaságiak, mindenképpen szükség lenne a régió egészségének helyreállításában. Az itt meghúzott határ egy homogén, összetartozó lakosságú területet választott és választ mindmáig ketté. Céлом az itt leírtakkal, hogy felhívjam a figyelmet a korábban fennálló kapcsolatok (fizikai és társadalmi kapcsolatok egyaránt) jelentőségére, és újra teremtésük szükségességére, *„hogy az Ipoly folyó ne a világ végét, hanem az új élet forrását, az élető vizet jelentse az ott élők számára. Mert a HÍD lehet fa- vagy fémszerkezetű, de lehet a jó szándék építménye is, egy olyan emberi gesztusból,*

*amelyben nem az egymás elleni gyűlölet, hanem sokkal inkább az egymás iránti szeretet nyilvánul meg. Mi, az Ipoly-táji hazában, ez utóbbi mellett tettünk hitet.” (Németh Péter Mikola).*

*„Így avanzsált a kis Ronyva,  
Nagy víz már ő, nagy a gondja:  
Lett belőle országhatár,  
Át nem kelhet rajt’ a madár,  
Sem vandál, sem török, sem tatár.”  
/ Koleszár Andor /*



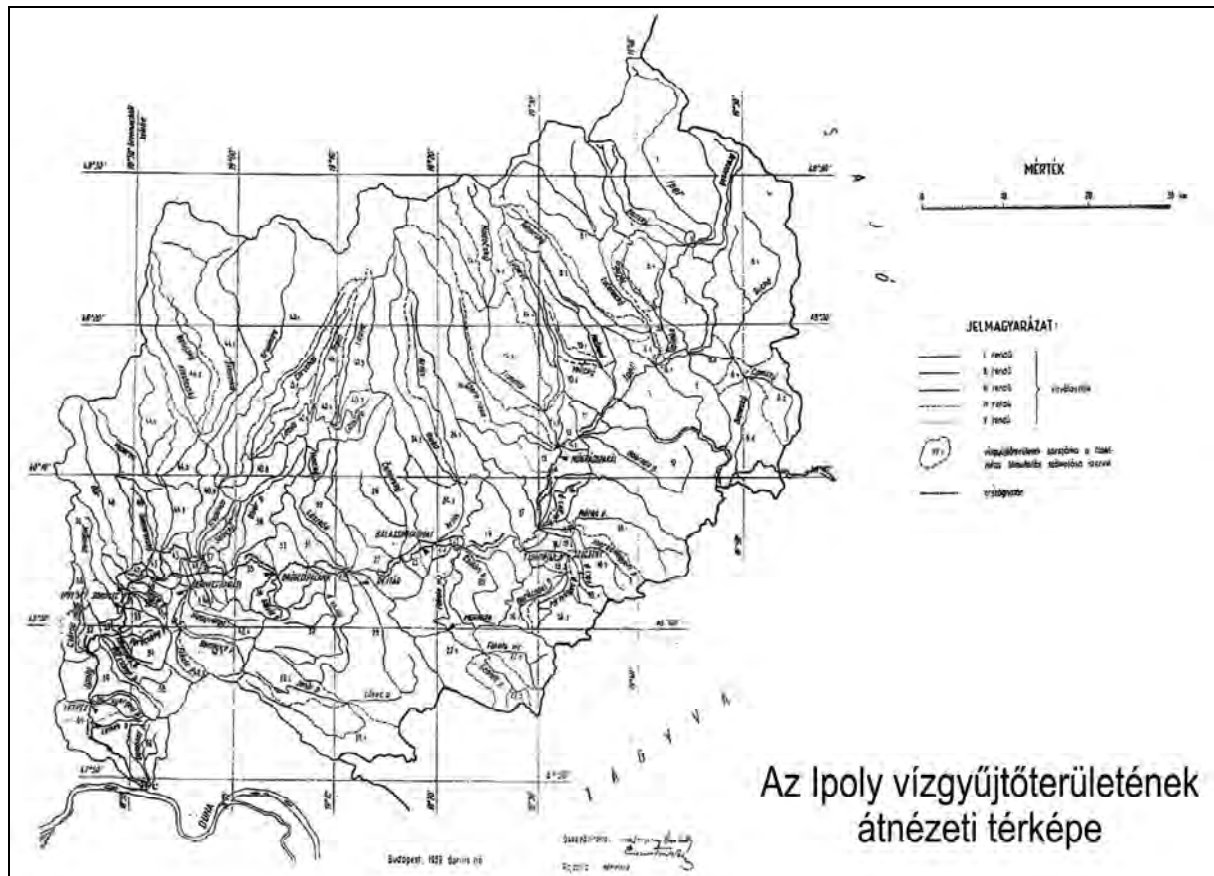
1. kép - Bussa - Nógrádszakál államhatár (2009)

## 2. Az Ipoly és az Ipoly völgye természeti jellemzői

Az Ipoly, Közép–Európa legfontosabb folyójának, a Dunának, bal parti mellékfolyója. A Trianoni békeszerződés előtti időszakban teljes egészében Magyarország területéhez tartozott, azonban azóta, a szomszédos Csehszlovákiával, illetve ma Szlovákiával, közös folyónk. Az Ipoly a Vepor hegységben ered 1050 méteres tengerszint feletti magasságban és Szobnál torkollik a Dunába 110 méteres tengerszint feletti magasságnál. Vízyűjtő területe 5150 km<sup>2</sup>, melynek 70 %-a Szlovákia területére esik. A folyó hossza 232,5 km melyből 143 km-en határfolyó Magyarország és Szlovákia között. Az Ipolynak 6 magyarországi eredésű mellékpatakja van: a Dobroda, a Ménes, a Szentlélek, a Fekete-víz, a Lókos és a Kemence, továbbá 5 szlovákiai eredetű mellékvíz is táplálja: a Tiszovnyik, a Kürtös, a Losonc, a Korpona és a Selmec. Fő vízvásztója a Börzsönyön, a Cserháton, a Karancson, a Gömör–Szepesi-érchegység délnyugati nyúlványain, a Veporon, valamint az Osztrovszki- és a Selmeci-hegységeken halad keresztül. A folyó szlovákiai szakasza meglehetősen nagy esésű (eleinte 23 m/km), Magyarországra érve azonban esése lecsökken de így is a jelentősnek mondható 0,35 m/km marad. A folyót 1975 óta szakaszaiban szabályozták, azonban az eredeti tervek szerinti 40 km-es folyó rövidülés nem valósult meg. Az Ipoly vízjárásában nagyon intenzív és szélsőséges ingadozások figyelhetők meg a sok évre visszamenő adatok részletes vizsgálatával. Általánosságban elmondható, hogy a szlovákiai magas hegyek olvadásvizei miatt a március a legbővizűbb hónap, azonban ennek ellent mond saját tapasztalatom, ugyanis 2009 márciusában, a terepbejárás során egyáltalán nem tapasztaltam magas vízállást. Az Ipolyon nincs hajózás, ennek gyakorlati jelentősége egyébként is kétséges volna, habár a torkolattól felfelé 8 km-en keresztül elviekben alkalmas lenne kétirányú hajóforgalomra.

Az Ipoly völgye, természeti értékekben igen gazdag, így a térség egy része bele is tartozik a Duna–Ipoly Nemzeti Park területébe. Az itt elterülő Börzsöny, várairól és 335 forrásáról nevezetes, melyek közül több 600 méter felett ered. Jellemző rá a zárt erdőtakaró és a nagy biodiverzitás, főleg a növényvilág tekintetében. A vidék ritka és védett növényvilágához tartoznak a kosbor és a nőszirmo fajok, valamint a gímpáfrány, a réti iszalag és a havasalji rózsza. Állatvilága is igen gazdag, az Ipolyban és mellékfolyóiban számos halfaj él (petényi márna, sebes pisztráng), a lápos területek pedig eszményi teret nyújtanak a kétéltűek populációi számára (barna varangy, szalamandra). Madár faunájának legérdekesebb tagjai a parlagi sasok valamint a ritka, de manapság szaporodó számú fekete gólyák. Az emlősök közül a fokozottan védett nyusztot és vidrát érdemes megemlíteni.





2. kép - Az Ipoly vízgyűjtő területe

Az Ipoly völgyében több, Magyarországon egyedülálló természeti adottságú területet találunk. Ezek közül említék meg az alábbiakban a teljesség igénye nélkül néhány érdekesebb területet.

**Nagy-Homokdűne:** A folyó hordalékából a víz és a szél tevékenysége által jó néhány homokdűne keletkezett, melyek szigetszerűen emelkednek ki a tájból, elsősorban Tesmag településtől dél-nyugati irányban.

**Martonka:** Az egykori kanyargós folyómeder maradványa mely egy kisebb és egy nagyobb tóból áll Tesmag keleti határában. Vízháztartásuk a talajvíz magasságától függ. Vizét egy felszín alatti forrás tartja állandó szinten.

**Honti-szakadék:** Ez egy 20 - 25 méter mély völgy, Hont községtől dél-nyugati irányban. Az egykori Ipoly medrének pleisztocén kori maradványa. Védett rétegsoraiban egyszettűek, csigák maradványai, valamint megkövesedett cápa fogak találhatóak.

**Ipolyszögi-égerláp:** Az egykori Ipoly medréből fennmaradt 106 hektáros terület. Megközelíthetetlen melegvizű források gátolják a vízfelület téli befagyását, így ideális és zavartalan fészkelő és telelőhelyet biztosítva elsősorban a vízimadarak számára.

Az Ipoly völgyében alakult meg 1992-ben Balassagyarmat illetve Ipolyság székhellyel, mint szlovák–magyar egyesület, az IPOLY UNIÓ. A szervezet civil eszközökkel kívánja elősegíteni Magyarország és Szlovákia közeledését, történelmi kiegyezését, valamint jószomszédi együttműködését. Mindezen felül az egyesület kiemelten foglalkozik az Ipoly völgye természeti kincseinek megőrzésével is.



3. kép - Az Ipoly Bussánál

### 3. Hidak, átkelési lehetőségek az Ipoly mentén

Már régi időktől fogva az Ipoly két partját és az ott fekvő településeket számos híd kötötte össze. Az első kőhíd bizonyíthatóan az Ipoly fölött Ipolyság és Homok települések között épült a tatárjárás után 1266-ban, de fahidak már egészen a kora középkortól megjelentek a térségben a folyó áthidalására. A folyó két partja között a közúti forgalom a trianoni békeszerződés aláírásáig zavartalan volt, köszönhetően a folyón átívelő összesen 43 közúti hídnak. (Ez a 43 híd természetesen soha nem állt egy időben de a kutatások során ennyi egykori hídhelyet sikerült azonosítani a vizsgált szakaszon.) A trianoni békeszerződés hatályba lépése és a II. világháború vége közötti rövid időszakban a hidakat ugyan le nem rombolták de mivel ezek határhidakká váltak, az átkelés jelentősen megnehezült, bonyolulttá vált. A II. világháborúig minden falunak megvolt a maga hídja, sőt a módosabb településeknek, városoknak akár több is. A lakott helyeken kívül, a vízimalmoknál is mindig épültek átkelők a lakosság igényei szerint. Ennek eredményeképpen a II. világháború időszakáig átlagosan három kilométerenként híd ívelt át az Ipoly fölött. Ma ezzel szemben a vizsgált szakaszon, összesen csak 13 híd áll (a mostanában épített gyenge szerkezetű gyalogos átkelőkön kívül, azokkal együtt 18) a 47-ből (vasúti hidakkal együtt) és ebből is csak 4 a határszakaszon melyből 2 vasúti híd. (Mint azt a későbbiekben bemutatom az Ipoly nem végig határfolyó Ipolytarnóc és Szob között, hanem egy szakaszon teljes egészében Szlovákia területén folyik a trianoni békeszerződés értelmében.) Látnunk kell tehát, hogy a hidak számának csökkenése drasztikus és nem vállalható mértékű.

Ebben a fejezetben a közúti hidak történeti változásaival és a változások térségi hatásaival foglalkozom. A hidak történeti és számbeli változásainak szemléltetéséhez felhasználok a katonai felmérési térképek ide vonatkozó szelvényeit.

Az első katonai felmérés (1782-84) térképlapjai igen könnyen áttekinthetőek, és a hidakat is nagy megbízhatósággal ábrázolják. A térkép megkülönbözteti a fa, és kőhidakat valamint jelöli a gázlok helyeit is. Az Ipoly vizsgált szakaszát érintő szelvények: XVI/13, XVI/14, XVI/15, XV/15, XIV/15, XIII/15, XIII/16, XIII/17.

A második katonai felmérés (1840-55) már sokkal nehezebben használható fel az egyes hídhelyek azonosítására, és a hidakat is különösebb megkülönböztetés nélkül, csak egyszerűen jelzi. Az Ipoly vizsgált szakaszát érintő szelvények: XXXIV/43, XXXIV/44, XXXIV/45, XXXIII/45, XXXII/45, XXXI/45, XXXI/46, XXXI/47.



A harmadik katonai felmérés (1872-84) térképlapjai fekete-fehérek és meglehetősen nehezen olvashatók. A hidak megtalálása és jelölésük felismerése sem könnyű feladat ezeken a térképszelvényeken. Az Ipoly vizsgált szakaszát érintő szelvények: 4763/2, 4763/1, 4763/3, 4762/4, 4762/3, 4761/4, 4861/2, 4861/4, 4862/3.

Egy, a harmadik katonai felmérésből az 1920-as évek elején készült, aktualizált térképmű is tanulmányom pontosítását segíti. Ez a térképmű már nem ábrázolja a szomszédos országokat, tehát csak az Ipolyig terjedő területet láthatjuk, hiszen a térkép már a trianoni békeszerződés után készült. A III. katonai felméréshez képest jelentősen könnyebben olvasható és színes. Az Ipoly vizsgált szakaszát érintő szelvények: 4763/2, 4763/1, 4763/3, 4762/4, 4762/3, 4861/2, 4861/4, 4862/3. - azaz a szelvénybeosztása megegyezik a III. katonai felméréssel, csak az a szelvény nem szerepel itt amelyen az Ipoly teljes egészében az országhatáron túl folyik.

A következőkben a 43 közúti hidat fogom tárgyalni, 4 nagyobb alfejezetben. A részek elválasztási helyét egy esetben pusztán a tagolás elősegítése és a térképi ábrázolás megkönnyítése indokolja, az Ipolyság és Ipolyszakállos közti folyószakasz azonban jelentősen különbözik a vizsgált folyószakasz többi részétől, itt tehát mindenképp indokolt a szakasz elkülönített fejezetben való vizsgálata. Az Ipoly mente településeit, azoknak fejlődését, történetét a hidak köré csoportosítom. A vizsgált folyószakasz Ipolytarnóc településtől Szobig, a folyó Dunába való betorkolásáig tart. A hidakat az összekötött két szemközti parti település nevével adom meg, valamint jelölöm a térképvázlaton szereplő sorszámokat is. A térképvázlatokon színkódolást alkalmaztam a hidak esetén. Így a különböző színek, különböző típusú, állapotú hidakat jelölnek az alábbiak szerint:

- Fekete hídjel – Hídhely, ma nincs átkelő
- Barna hídjel – Vasúti híd
- Zöld hídjel – Gyalogos híd
- Lila hídjel – Közúti híd

### 3.1. Az Ipolytarnóc és Órhalom közötti folyószakasz

Az ebben a fejezetben vizsgált folyószakaszon, a történelem során 11 közúti, valamint 1 vasúti híd kötötte össze az Ipoly két partját és így szolgált közlekedési útvonalként az észak felé haladó utazóknak, valamint a folyóparti település lakosainak. A szakaszon jelenleg nem található közúti átkelőhely, csak gyalogos illetve kerékpáros közlekedésre alkalmas hidak vannak. A terepbejárás során csak ezen a szakaszon találkoztam ilyen, a közelmúltban épített kis átkelőkkal. Fontos megemlíteni még, hogy ezen a szakaszon a hídmaradványok könnyen és jól megtalálhatóak mind a mai napig.



4. kép - Ipolytarnóc – Órhalom folyószakasz





5. kép - Ipolytarnóc – Huguag (II. katonai felmérés)



## Ipolytarnóc – Tőrincs

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 1/

Az egykoron Ipolytarnóc határában álló hidat először a II. katonai felmérésben tüntetik fel, mint jelentős fahidat. Az I. katonai felmérés ezen a helyen csak gázlót jelöl és a felméréshez tartozó országleírás is azt írja, hogy nincs híd a folyó fölött, bár ez csak tavasszal, nagy vízállásnál okoz problémát az átkelés szempontjából. Ezek alapján feltételezhetjük, hogy a 19. század elejétől áll itt híd, erre további bizonyítékok a korabeli úti beszámolók, melyek szintén említik ezt az átkelőt. A hídszerkezet mindkét oldali ártéri hidakból és egy mederhídból állt. Az egykor Ipolytarnócról a hídra vezető út máig megtalálható. A hidat nem robbantották fel a II. világháborúban, az 1950-es évekig használatban volt. A hidat a későbbiekben elbontották, helyét máig őrzi a hajdanán a hídra vezető út. A terepbejárás során Tőrincs oldaláról megközelítve a híd feltételezett helyén, ártéri felépítményeket találtam.



6. kép - Ártéri felépítmény Tőrincsnél (2009)

## Litke – Tőrincs

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 2/

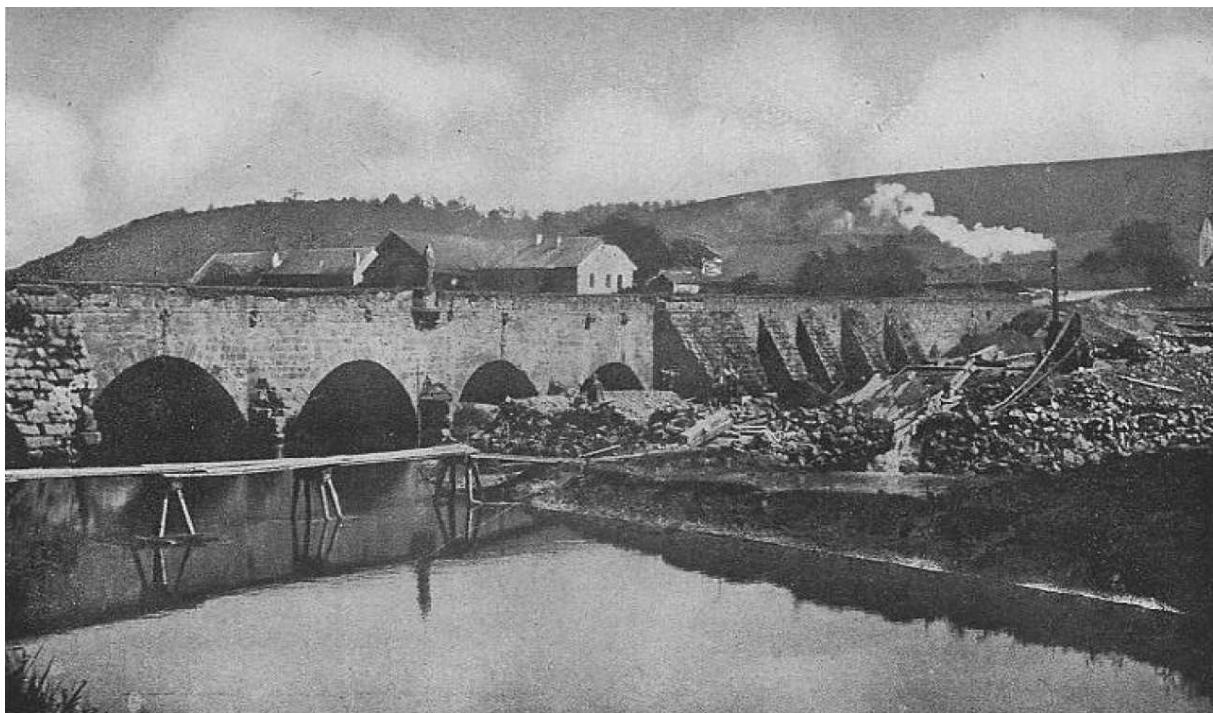
Litkéről a 19. századtól út vezetett át a folyó túlsó partján fekvő Tőrincse. A II. katonai felmérésben már fel van tüntetve a híd, míg az I.-ben csak a gázló jelölés található. Az Ipolyon való átkelés lehetősége Litkénél egészen a II. világháború végéig megmaradt. Egy másik, rövid életű fahíd is állt a két település között az 1910-es években a Dobroda patak torkolatánál. A terepbejárás során ezekre a hidakra vonatkozó nyom nem volt fellelhető.



## Ráróspuszta – Rárós

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 3/

A Budapestről Vácon keresztül Kassára vezető országos jelentőségű út háromszor keresztezte az Ipoly általam vizsgált szakaszát. Az országút a térség legfontosabb főközlekedési útvonala volt. A folyás iránya szerint először itt, Rárós és Nógrádszakál (Ráróspuszta) határa között keresztezi ez az út az Ipolyt. A kőhidat, mint fontos átjárót már az I. katonai felmérés is jelöli, valamint az országleírás mellékletben is említi. Ennek tanulsága szerint a híd faragott kőből volt rakva és 300 lépés volt. A rárósi hídon nyáron átkelő II. József mondta a hagyomány szerint: „Uraim vagy kevesebb hidat, vagy több vizet.” - Ezzel is utalva az Ipoly szélsőséges vízjárására. Az átkelő következő említése 1792-ből, egy közgyűlési jegyzőkönyvből való, mely már a híd romlott állapotáról ír. 1824-től rendszeresen a híd karbantartását igazoló iratok, számlák. A feljegyzések szerint 1824-ben még Pollack Mihály is szakvéleményt adott a híd állapotáról.



**7. kép - A ráróspusztai kőhíd**

Az 1900-as évek elején romlott állapota miatt, nagy viták közepette az öreg kőhidat elbontották és 1904-ben acélhíd készült a helyére. Ezt a hidat a II. világháborúban a visszavonuló német csapatok felrobbantották. A roncsok nagy részét azóta kiemelték és a hídfőket a folyószabályzás miatt elbontották. 2007-ig a szlovákiai oldali töltéscsonkon állt az egykor aranyozott Nepomuki Szent János öntöttvas szobra, amelyet azonban felújításra

elszállítottak eredeti helyéről. A terepbejárás során, a hídhelyet Rárópusztáról megközelítve, a töltés jó állapotú, és a szlovákiai oldalon is annak tűnik. A folyó fölött, feltehetőleg helyi kezdeményezésű, egyszerű fa gyalogosátkelő áll, melyet azonban az árvíz, a magas vízállás, erősen megrongált, használhatatlanná tett.

A valódi, teljes értékű híd a 8 mihamarabb visszaépítendő szerkezet egyike. A híd és az útkapcsolat építési engedélyét a magyar közlekedési hatóság már kiadta, a tervek és a költségbeclést (300 millió forint) a Reformút Kft., a Pont-Terv Zrt.-vel együttműködve elkészítette. A híd építése a pályázat útján elnyert Európai Unió pénzének köszönhetően, a tervek szerint, a közeljövőben megkezdődik és 2010 végére be is fejeződik. Az EU ugyanis 2009. április 17.-én 7 millió eurós támogatást szavazott meg az Ipoly hidak építésére.

Az összegből Rárós és Rárópuszta illetve Pető és Pösténypuszta közé épülhet fel két új híd. Az elnyert pénzösszeg az építési költségek 85%-át fedezi, a maradék 15%-ot a szlovák és a magyar állam közösen finanszírozza. Ez az átkelő lehet tehát hosszú idő után az első újjáépített közúti híd az Ipoly felett, a Pösténypusztánál épülő mellett.



8. kép - A rárópusztai híd (2009)



## Nógrádszakál – Rárósmúlyad

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 4/

Nógrádszakál és Rárósmúlyad közvetlen összeköttetését, feltételezhetően a 19. század második felétől kezdve egy fahíd szolgálta. A hidat először a III. katonai felmérési térképeken jelölik. Későbbiekben a fahíd mellé folyás irányban lefelé, egy acél gerendahidat építettek. A németek visszavonulásukkor ezt a két hidat is elpusztították, felrobbantották. Az acélhíd pilléreinek maradványai a mai napig kiállnak a folyó medréből, látványuk meglehetősen lehangoló.



9. kép - A rárósmúlyadi hídmaradványok (2007)

## Nógrádszakál – ártér

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 5/

A 19. század közepén Nógrádszakál határában állt egy híd, amely elsősorban arra szolgált, hogy a földekre dolgozni járó emberek útját lerövidítse. Egyik katonai felmérési térképen sincs jelölve ez az átkelő. A terepbejárás során már a híd helyét, nyomát se lehetett találni.



## Nógrádszakál – Bussa

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 6/

A II. katonai felmérés tanulsága szerint itt a 19. század közepén már egy fából készült híd állt. Az első felmérés és a hozzá tartozó országleírás Bussánál még csak gázlót jelöl, illetve említi. A híd Bussa falu végéből Nógrádszakál határába vezetett, a faluba mintegy 2 kilométeres burkolt út vezetett, keresztül az ártéren. A hidat a visszavonuló német hadsereg 1944-ben felrobbantotta, de a gyorsan újjáépített műtárgy 1950-ig üzemelt.



**10. kép - A Nógrádszakál - Bussa átkelő (2009)**

A 2009-es terepbejárás során, a híd helyén egy új gyalogos, kerékpáros átkelőt találtunk. A hidat 2008 szeptemberében adták át. Történetéhez tartozik, hogy megépítéséről 2005-ben állapodott meg a szlovák és a magyar állam. Az eredeti tervek szerint 2007 végére kellett volna elkészülnie. A hidat 2 hónap alatt 16 600 eurós költségből építették. Az átkelőhöz mindkét partról viszonylag jól kiépített út vezet.

Bussa és Nógrádszakál település közé is tervezik a jövőben egy új, teljes értékű híd megépítését. Ez az átkelő is tagja, a régió megállapodásának értelmében, a 8 sürgősen megépítendő szerkezetnek.



## Ludányhalászi – Csalár

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 8/

Ludányhalászi és Csalár településeket a II. katonai felmérés ábrázolása szerint egy fahíd kötötte össze. Az első felmérés gázlót jelölt az Ipolyon itt, és mellette kis ártéri hidakat. Az Ipoly itteni széles ártere miatt az átkelési útvonal meglehetősen bizonytalan volt. A későbbi térképek már nem jelzik sem az ártéri utat, sem a mederhidat. A terepbejárás során sem találtunk átkelőre utaló nyomokat.

## Pösténypuszta – Pető

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 9/

A Budapestről Vácon keresztül Kassára vezető országos jelentőségű út másodszor itt keresztezi az Ipolyt. Ez a hídhely igen ősi átkelési pont az Ipolyon. Az I. katonai felmérési térképek még fahidat jelölnek, míg a II. katonai felmérési térképeken már a kőhíd jelölése található meg Pösténypuszta és Pető között. A folyó ezen a szakaszon gyakran változtatta medrét, így a hidak elhelyezése is változott az idők során, erről tanúskodnak a térképek is. A kőhidat 1894-ben a hűgyagi átkelővel egyszerre a megnövekedett forgalom hatására rácsos vashídra cserélik le. A híd szlovákiai oldali nyílását 1944-ben a visszavonuló német csapatok felrobbantották.



11. kép - A pösténypusztai hídfő és az átkelő (2009)

Az épen maradt magyarországi felöli nyílást 1963-ban elszállították, és a Fekete-víz felett állították fel Baranya megyében (Jelenleg már itt sem ez a szerkezet áll).

Az Ipoly szabályozása alkalmával Pösténypusztánál a medret arrébb helyezték, így az útba kerülő megmaradt magyarországi oldali közbenső pillért felrobbantották. A két hídfő a mai napig épségben megmaradt, azokat a terepbejárás során is könnyedén megtaláltuk. A folyó felett az utóbbi években kis fa gyalogoshíd épült, amely 2007 őszén, a képek tanúsága szerint, használatban volt. 2009 márciusában azonban csak a folyó által erősen megrongált és használhatatlanná tett, 2007-ben még álló szerkezetet találtuk itt.

Az Európai Unió pályázat elnyerésének köszönhetően, a már az előbbieken említett rárópusztai híd mellett, ennek a közúti átkelőnek a megépítése kezdődhet meg még ebben az évben, és fejeződhet be a tervek szerint 2010-re.

### ártér – Pető

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 10/

Petőt megkerüli az Ipoly, ezért még a 19. században hidat emeltek a településnél, hogy lerövidítsék az utat a legközelebbi nagyvárosig, Szécsényig. Az I. katonai felmérési térképen gázlót jelölnek ezen a helyen. A II. katonai felmérés idejétől (mint azt térképszelvény is tanúsítja) 1919-ig fahíd állt itt. A kis hídhöz vezető utak máig jelzik az egykori átkelő helyét.

### Hugyag – Szécsénykovácsi

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 11/

Harmadszor Hugyag és Szécsénykovácsi között keresztezi az Ipoly a Budapestről Kassára vezető egykori kiemelkedő jelentőségű utat. A folyó fölött az I. katonai felmérés tanúsága szerint fahíd állt, ezt erősíti meg egy 1799-ből származó levéltári írás is. Egy, az 1830-as évekből származó jelentés szerint, a Hugyagnál álló fahidat az árvíz gyakran elvitte, ezzel nagy kerülőre kényszerítve a fuvarosokat. Ezt az eredeti felépítményt végül 1849 júliusában Görgey felgyújtotta. A szabadságharc végeztével újra fa szerkezetet építenek vissza, mellyel az 1880-as írások szerint továbbra is soka probléma. 1894-ben a megnövekedett forgalom hatására rácsos szerkezetű vashidat építettek ide (Pösténypusztával egy időben). 1944 december elején a német hadsereg berobbantotta a híd középső nyílását. Az orosz hadsereg 1945-46 folyamán használhatóvá tette a berobbantott nyílást, amely 1950-ig üzemelt, majd elbontották ezt az ideiglenes szerkezetet. A híd magyarországi nyílását az 1950-es évek elején elbontották. A szlovákiai oldalon álló nyílás, egészen 1998-ig állt, ekkor azonban



Szécsénykovácsi polgármestere elbontatta és eladta ócskavasnak. Huguagról máig út vezet az ártéren keresztül az egykori hídhelyhez. Az ártéri hidak használható állapotúak, bár mint a terepbejáráskor megfigyelhettük, állapotuk egyre romlik. Az üres pillérek mindkét parton állnak, valamint a folyó medrében is épen megmaradtak.

A terepbejárás során, a hídhelyen egy gyalogos és kerékpáros fa szerkezetű átkelőt találtunk. Ezt az átkelőt 2008-ban építtette a két szemközti település. Ezt a 2007 őszen készült képek is tanúsítják, hiszen akkor még a mai átkelő helyén nem volt semmi, csupán az eredeti üres pillérek. Ez a hídhely is az egyike a 8 tervezett, mihamarabb újjáépítendő szerkezetnek, azonban a 2009. áprilisi EU döntés értelmében, ennek a hídnak visszaépítésére még biztosan évekig várni kell.



12. kép - A hugyagi gyalogos átkelő (2009)

## Hugyag – ártér

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 12/

Hugyag határában, az egykori malom mellett a II. katonai felmérés idejétől kezdve egy kisebb fa átkelő állt. A híd a faluból a túlparti mezőkre igyekvő munkások útját rövidítette le. A trianoni békeszerződés aláírása után a hidat felszedték, de az I. bécsi döntés hatására 1938-ban visszaépítették. Végül 1944-ben a hidat harcászati okokból újra, és immár véglegesen felszedték.

## Órhalom – Ipolyvarbó

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 13/

A 19. század elejéig, csak egy kis fa gyalogoshíd kötötte össze a két települést. Ezt a hidat azonban már az I. katonai felmérési térképeken is ábrázolták. A szlovákiai oldalon Ipolyvarbó közvetlen határában folyik az Ipoly, míg a magyarországi oldalon körülbelül 1,5 kilométeres ártér választja el Órhalomtól a folyóparttól. A 19. század közepén építették meg Órhalom felől egy hosszú töltést, valamint több ártéri hidat, és a mederhidat is kicserélték. A töltést valamint egyes ártéri hidakat máig fellelhetünk Órhalom határában. A trianoni békeszerződés hatására 1919-ben mindkét oldalon egy-egy hidat elbontottak, melyeket a szerződés megkötése után visszaépítettek, ennek következtében, az ipolyvarbói templom kertjében, a mederhíd akkor csehszlovákiai oldalán, katonai őrállást létesítettek. 1944-ben a hídrendszer nagyobb tagjait, így a mederhidat is, felrobbantották a németek, melyek helyére az orosz csapatok ideiglenes hidakat emeltek, melyeket később elbontottak. 1995-ben a környező települések vezetői kinyilvánították szándékukat egy új híd építésére. Ennek eredménye máig nem látható, bár a terepbejárás során az ipolyvarbói templom lábánál egy új, fa gyalogos átkelőt találtunk, de ez nem tekinthető komoly, közúti átkelőnek. A híd magyar oldalán egy a trianoni békeszerződésre emlékeztető kereszt is helyet kapott. A tervekben szerepel a jövőben Ipoly híd építése itt is, az építkezés költségbevétele is megtörtént már (410 millió forint), de nem valószínűsíthető a híd belátható időn belül történő megépítése.



13. kép - Az órhalmi gyalogos átkelő (2009)



### 3.2. A Patvarc és Hont közötti folyószakasz

Az Ipoly ezen, az általam vizsgált második, szakaszán a szemközti településeket 9 híd kötötte össze a történelem során. Ma ezekből csak egy híd ível át az Ipoly felett, Balassagyarmatnál, mely az első közúti átkelési lehetőség a folyó magyarországi szakaszán. Az Ipoly ezen szakaszát nagy részben szabályozták, így az egykori hidak maradványai részben eltűntek, részben nehezen fellelhetővé váltak. Érdekes megfigyelni, hogy az előbbieken vizsgált folyószakasszal szemben, itt nem épültek kis gyalogos, kerékpáros átkelők a folyó felett, pedig létjogosultságuk az Ipoly itteni szakaszán is lenne.



14. kép - Patvarc – Hont folyószakasz



15. kép - A folyó Balassagyarmatnál





16. kép - Patvarc – Hont (II. katonai felmérés)



## Patvarc – Erdőszelestyén

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 14/

Az I. és II. katonai felmérés idején a két szemközti település között egy kis fahíd biztosította a közvetlen kapcsolatot. Ezt az átkelőt feltüntetik mind az I., mind a II. katonai felmérés térképei. A hídnak ma nyomát se találni, pontos helye is bizonytalan.

## Balassagyarmat – Tótgyarmat

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 15/

Már az I. katonai felmérés idején híd keresztezte itt a folyót a felmérési térképek és az országleírások tanúsága szerint. Ezt a hidat, inentől kezdve minden későbbi térképen jelölték mint fontos átkelőt. Az 1900-as évekre a híd forgalma úgy megnövekedett, hogy elkerülhetlenné vált a gyengébb teherbírású eredeti fahíd mellé folyásirányba (azaz a torkolat felé) egy új, nagy teherbírású vasszerkezetű átkelő építése. Az új, háromnyílású híd elkészülte után a régi fahidat elbontották, de cölöpjeit a mederben hagyták. A visszavonuló német csapatok 1944 decemberében ennek a vashídnak csak a szlovákiai oldali nyílását robbantották be. Az elpusztított részt előbb ideiglenesen, majd a háború befejeztével véglegesen újjáépítették. A ma is használatban lévő híd 1966 és 1968 között épült meg az Ipoly szabályozásával egy időben. Az új átkelő a régi hídtól pár méterre került megépítésre, annak okán, hogy a századfordulós szerkezet az árvízszabályzásoknak köszönhetően a vízszint alá került volna, továbbá teherbírása sem volt már megfelelő. Az új szerkezetet Répay Géza az UVATERV mérnöke tervezte, és a Hídépítő Vállalat építette meg. Az új híd elkészülte után a régit elbontották, mivel a folyószabályozás útjában volt. Az 1966-68-ban épült átkelőt 1991-92-ben felújították és korszerűsítették környezetével (határállomás, hídra vezető utak) együtt. Azóta a szerkezetet ebben a formájában használják.



17. kép - A Balassagyarmatnál álló közúti átkelő

## Balassagyarmat – Tótygyarmat /Madách híd/

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 16/

A 19. század közepén Balassagyarmat körzetében az Ipolyt szabályozták, hogy medre közvetlenül a város alatt fusson, ezzel megakadályozva a várostüzekeket. Az új, szabályozott meder fölé egy kis 6 nyílású fa gyalogoshidat emeltek, melyet a II. és a III. katonai felmérés is feltüntet. A hídhoz vezető utcának később Madách Imre nevét adták, így a híd neve is 'Madách híd' lett. Ezen a hídon keresztül jártak a balassagyarmati rabok a túloldali ártérre dolgozni, innen a szlovákiai oldali út neve: 'Rabok útja'. A trianoni békeszerződés idejétől az Ipoly itt határ lett, de már előtte, 1919-ben, a feszült háborús helyzetre való tekintettel a gyalogoshidat visszabontották. 1938-ban, az I. bécsi döntés után a korábbi fahíd helyére egy 4 nyílású 42 méter hosszú vasbeton gyaloghídat építettek. Ez a szerkezet egészen 1966-68-ig működött átkelőként. Időközben a folyószabályzáskor az Ipolyt visszavezették az eredeti medrébe, ezáltal a folyó medre mintegy 500 méterrel odébb került, így a híd szerepét veszítette. A szerkezet a mai napig áll, de víz már 1968 óta nem folyik alatta, ezért a forgalomból kivonták.



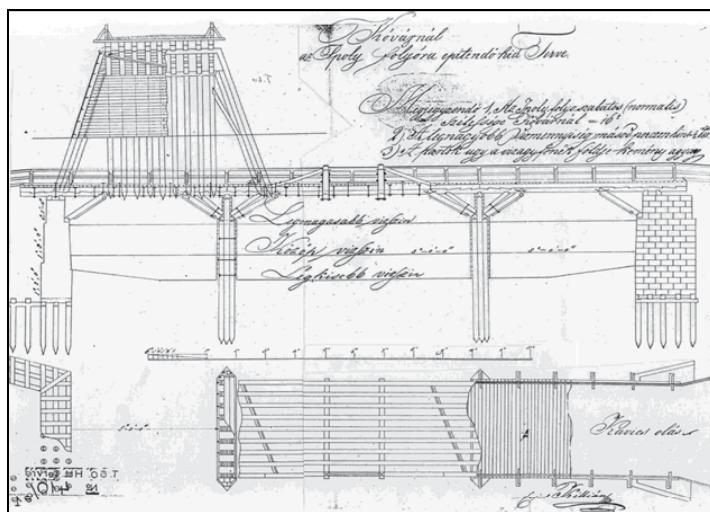
18. kép - A Madách híd a II. világháború idején



## Újkóvár – Kóvár

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 17/

Az I. katonai felmérés térképi és országleíró adatai szerint is, itt még csak gázló volt abban az időben. A híd első említése 1804-ből való, ekkor egy közgyűlési jegyzőkönyv tesz említést az átkelő építéséről. A második katonai felméréstől kezdve valóban híd van jelölve Kóvár és Újkóvár között. A híd fontos szerepet töltött be a környező települések életében, mint az a térképeken is jól megfigyelhető, előnyös és szükségszerű elhelyezkedéséből. A kóvári hídról két, 1847-ből származó terv is fennmaradt a Magyar Országos Levéltár tervtárában. A terveket Kilián mérnök illetve a Királyi Építési Főigazgatóság készítette. Feltételezhető, hogy a tervekben szereplő egyik szerkezet megvalósult a későbbiekben. 1919. január 16.-án ezen a hídon keresztül indult meg a csehszlovák támadás Balassagyarmat ellen. 1944 decemberében a német csapatok a hidat felrobbantották. 1945-ben az oroszok ideiglenes szerkezetet emeltek a helyére. A híd, határőrizet mellett a kettősbirtokosság megszűnéséig üzemelt, majd az 1950-es évek első felében elbontották. (Kettősbirtokosság: 1945 után létrejött jogi állapot, mely rendszerben a határ két oldalán lakók termőföldhöz való tulajdonjoga megmaradt az elcsatolt területek földvagyonához, azaz megkülönböztető útlevelel mindenki átjárhatott az elcsatolások miatt a határ túloldalára került földjét művelni, és a saját termését vámmentesen haza is vihetette. A jogi állapotot az 1949. július 25-én aláírt Csorbatói Jegyzőkönyv szüntette meg.) A tervek között szerepel Kóvár és Újkóvár között is egy új híd építése. A híd, és a hozzá vezető út költségkalkulációja 500 millió forint, azonban a közeljövőben történő megépítésére nem lehet számítani. A terepbejárás során a szabályozott folyómeder partján járva, egykori hídra utaló nyomokat nem találtunk, de az ártéri alépítmények állítólag megtalálhatóak a jelenlegi töltés belsejében.



19. kép - A kóvári híd terve (Kilián féle)

## Ipolyszög – Kóvár

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 18/

Ipolyszög határában 1944 decemberéig egy kis fahíd állt. Ezen keresztül lehetett átkelni Kóvár felé mindaddig, míg a visszavonuló német csapatok fel nem robbantották.

Térképi nyomát a felmérési térképeken nem találni (Az I. és II. katonai felmérési térképeken a híd feltételezett helyén gázlót jelölnek.), és mivel a folyónak ezt a szakaszát szabályozták, a szerkezet nyomai is teljesen eltűntek.

## Ipolyszög – Nagycsalomja

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 19/

Ipolyszög és Nagycsalomja között (Nagycsalomja határában), az I. és a II. katonai felmérés csak gázlót jelöl. A térképeken az ott állt fahíd jelölését először az 1920-as térképműben találhatjuk meg. A háromnyílású fa mederhídnak igen alacsonyan volt a pályaszintje, így rendszeresen víz alá került az áradások alkalmával. A visszavonuló német csapatok robbantották fel ezt a hidat is 1944. december elején. A megsemmisített szerkezetet teljes egészében újjáépítették és a kettősbirtokosság (Lásd:Újkóvár-Kóvár) fennállásáig használták, majd az 1950-es évek elején elbontották. A híd helyzetét egy magyarországi, egykor a hídra vezető útból következtethetjük ki, az átkelőnek egyéb nyoma nem maradt.

## Ipolyvece – Ipolybalog

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 20/

Ipolybalog határában a 19. század elejétől 1919-ig egy fahíd állt. Csak a III. katonai felmérés jelöl itt tényleges átkelőt, az előbbi kettő csak gázlót. Az 1880-as években egy második átkelőt is építettek a falu határában az Ipoly fölé, lehetséges, hogy a III. katonai felmérés ezt jelöli és nem az eredeti szerkezetet. A hidak nyomai csak igen alacsony vízállásnál láthatóak.

## Drégelypalánk – Ipolyhídvég

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 21/

A két település között már a nagyon régi időktől kezdve híd állt. Ezen az átkelőn keresztül vezetett a Pozsony – Balassagyarmat főközlekedési útvonal. Első említése 1594-ből való, amikor egy forrás arról ír, hogy Drégelypalánk fahídját a török veszélyezteti. A vizsgált folyószakasz legrégebbi hídábrázolása is ehhez az átkelőhöz köthető, ugyanis 1617-ből



Hufnagel metszete ábrázolja a rommá lőtt Drégely és Nógrád várát, valamint az Ipoly feletti fahidat is. Még az I. katonai felmérés térképein illetve országleírásában is fahíd található, azonban a II. katonai felméréstől kezdve már kőhidat jelölnek a térképek. Ez az átkelő egészen a II. világháborúig állt, amikor 1944 decemberében a visszavonuló németek ezt a hidat is felrobbantották. A romokat az árvíz elkerülése érdekében a mederből elrobbantották. A szlovákiai oldalon, Ipolyhídvég határában a hídfő romja fellelhető, bár állapota meglehetősen rossz. A magyarországi oldalon a híd helyét elsősorban az ártéren keresztül vezető úttöltés jelzi. Ennek a nagy múltú hídnak a visszaépítésére is készültek tervek, árkalkulációk (703 millió forint) az utóbbi években (Tagja a 8 szükséges és visszaépítendő Ipoly hídnak), de a tényleges építésre még jó ideig várni kell.



20. kép - Hufnagel metszete 1617-ből

## Hont – Tesmag

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 22/

A két település közt az Ipolyon való átkelési lehetőségként, a katonai felmérések mindegyike gázlót jelöl. A későbbi időben jelent meg az egykori gázló helyén egy fahíd, mely az I. világháborúig üzemelt. Ma a hídnak nyomát sem találni.



### 3.3. Ahol az Ipoly nem határfolyó (Ipolyságtól Ipolyszakállosig)

Mint a bevezetőben is említettem, Ipolytarnóc és Szob között ma nem végig az Ipoly a határ Magyarország és Szlovákia között. Az ebben a fejezetben vizsgált szakaszán a folyó teljes egészében Szlovákia területén folyik. Ennek oka a vasútvonal elhelyezkedésében keresendő, melyet a vasúttal foglalkozó fejezetben részletesebben is kifejttek. Az Ipoly ezen szakaszán épült fel a legrégebbi híd (Ipolyság – 1266), de érdekességét elsősorban a politikai helyzete adja. A térképeket vizsgálva egyértelműen látszik, hogy az Ipoly ezen szakaszán a történelem során nem sok híd állt (Az I. katonai felmérés kettőt jelöl összesen ezen a szakaszon, a II. már csak egyet). Ezzel szemben ma ez a szakasz messze a legjobban ellátott a hidak tekintetében, ugyanis 9 átkelő (ebből 2 vasúti) áll ezen a rövid szakaszon. Nem szabad figyelmen kívül hagyni azt a tényt, hogy Ipolytarnóc és Szob között ma összesen 13 híd van és ebből 9 itt áll, ami az összes létező híd  $\frac{3}{4}$ -e. Ez a szakasz bizonyítja tehát, hogy az Ipoly áthidalását csak a politikai érdekek, problémák akadályozhatják meg, más komoly nehézség nem lehet, ha ezen a rövid szakaszon is 9 átkelőt tudtak létesíteni.



21. kép - Ipolyság – Ipolyszakállos folyószakasz





22. kép - Ipolyság– Ipolyszakállos (II. katonai felmérés)



## Homok – Ipolyság

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 23/

Az ipolysági híd története nagyon messzire nyúlik vissza. A források szerint ez a legrégebbi szerkezet az Ipoly felett. Így természetesen az I. katonai felméréstől kezdve minden topográfiai térképmű jelöl itt átkelési lehetőséget az Ipoly felett. Egy, az 1266-os évből származó adománylevél tesz először említést az itt álló soknyílású kőhídról. Az adománylevélben a király a sági premontrei kolostornak adományozta a hídvám szedésének jogát, a híd karbantartásának fejében. Ez az átkelő a török hódoltság ideje alatt tönkrement, így 1769-ben barokk stílusban a jezsuita rend építi újjá az átkelőt. (Az egykori premontrei kolostor elnéptelenedett így a jezsuiták kapták meg azt.) Az újonnan felépített komoly barokk kőhíd egészen a II. világháborúig használatban volt, amikor 1944-ben a visszavonuló németek ezt a hidat is felrobbantották. Az átkelőt azonnal ideiglenes fa szerkezettel pótolták, majd a háború végeztével az egész szerkezetet megerősítették. A híd végső helyreállítását, újjáépítését 1954-ben végezték, azóta ez a szerkezet ível át Ipolyság és Homok között az Ipolyon. Legutóbb 1994-ben esett át nagy felújításon az átkelő.



23. kép - Ipolyság egykori hídja (1925)



## Pereszlény – Ipolyság

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 24/

A Pereszlényt Ipolysággal összekötő híd helyén a katonai felmérési térképek nem jelölnek átkelőt. (Az I. katonai felmérés gázlót jelöl.) A II. világháború előtt állt itt egy fahíd mely a háborúban elpusztult. Helyére ismét egy fahidat emeltek, melyen keresztül az Ipoly jobb partján létesült Termelő Szövetkezet forgalma zajlott. Ezt a kis teherbírású szerkezetet cserélték le 1987-88-ban a ma is álló vasbeton átkelőre.

## Pereszlény – Gyerk

/ A térképvázlaton a hidak sorszáma: 25, 27, 28/

Pereszlény és Gyerk között az idők során, az Ipolyon több átkelő is létesült. Három hídhelyet lehet egyértelműen azonosítani a források alapján, de az egykori szerkezetek környezetében nyomokat ma már nem találni. Mivel az itt épült három átkelőről nagyon kevés adat állt rendelkezésemre, egy pontban tárgyalom őket. A több híd építését elősegítette, hogy az Ipoly ezen szakaszán az év nagy részében alacsony a vízállás, így egy kisebb fa szerkezet felállítása nem jelenthetett akadályt. A katonai felmérési térképeken az átkelők feltételezett helyén esetenként gázlót jelölnek, hidat egyiken sem.

## Pereszlény – Ipolyvisk

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 29/

Az Ipolyvisket Pereszlénnyel összekötő országút Ipolyvisk határában keresztezi az Ipolyt. Ez az út a trianoni határ által kettévágott utakat hívatott helyettesíteni, így biztosítva Ipolyvisk és Ipolyság bal parti összeköttetését. Ebből következik, hogy híd a trianoni békeszerződést követően épülhetett a folyó ezen pontján. Az ezt megelőző időszakból származó térképeken, országleírásokban az átkelőről semmiféle ábrázolás, írás nem maradt fenn. A katonai felmérések még gázlót sem jelölnek a híd helyén. Ma az Ipoly felett itt egy 1989-ben épített vasbeton szerkezeten kelhetünk át.

## Tésa ártere – Ipolyvisk (1)

/ A térképvázlaton a hidak sorszáma: 30, 32/

Ipolyvisknél egykoron két híd is szolgált, az Ipoly túlszélén elterülő földek könnyebb megközelíthetőségének érdekében. A II. világháború megelőző időszakig állt az egyik híd,

melynek helyén csak gázlót jelöltek a katonai felmérési térképek. A falu keleti határában is állt egy híd, melyet az I. katonai felmérés jelölt is. Később a híd elpusztult, majd egy rövid ideig kompátkelés is üzemelt ezen a helyen. Ma az átkelők nyomát már nem találni. Visszaépítésükre feltehetőleg ma már nincs igény.

### Tésa ártere – Ipolyvisk (2)

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 31/

Ipolyvisk és vasútállomása között folyik az Ipoly, ezért ezen a helyen elengedhetetlen volt híd, vagy egyéb átkelési lehetőség biztosítása a vasút megépülésének idejétől kezdve. (19. század második fele) Az I. katonai felmérés, még gázlót jelöl, azonban a II. és III. felmérés már komp átkelési lehetőséget mutat Ipolyvisk határában. (Pesty Frigyes 1865-ös leírása említi először ezen a helyen a kompot.) A vasútvonal használatának megkezdésével egy időben, kis fahidat építettek a vasútállomáshoz, mely a II. világháború során megsemmisült. A háború befejeztétől 1992-ig, az új máig használt vasbeton szerkezet megépüléséig, egy ideiglenes katonai átkelő biztosította az összeköttetést a falu és vasútállomása között. Az állomás ma már Tésa felől is megközelíthető, sokáig azonban ez, az államhatár miatt nem volt megengedett.

### Tésa ártere – Ipolyvisk (3)

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 33/

Ipolyvisk határában egy ideiglenes katonai híd áll már sok éve. A híd helyén a korábbi térképek tanúsága szerint, a történelem során átkelő nem volt. A katonai felmérési térképek még gázlót se jelölnek a ma álló szerkezet helyén.

### Tésa ártere – Szete (1)

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 34/

Az előbb tárgyalt hídhöz hasonlóan, Szete határában is áll egy ideiglenes szerkezetű katonai híd. Az átkelő helyén a II. katonai felmérés gázlót jelöl, de egyéb előfutára az átkelőnek a történelem során nincs. Az itt álló katonai szerkezet lényegében szerszámok nélkül állítható össze a szerkezet előre gyártott elemeiből. Ezt a típusú hidat 'Bailey-bridge'-nek nevezik. A hidat leromlott állapotára való tekintettel 2001 előtt a forgalomból hivatalosan kivonták.



24. kép - A Bailey-bridge Tésa és Szete között (2001)

### Tésa ártere – Szete (2)

/ A térképvázlaton a hidak sorszáma: 35,36/

Szete határában egykoron, a ma is álló fentebb említett híd alatt (Bailey-bridge), a falu központjához közel két átkelő is volt. Ma már a hidak nyomát sem találni, valószínűsített egykori helyükön. A katonai felmérési térképek csak gázlót jelölnek az egykori hidak feltételezett helyén.

### Tésa ártere – Ipolyszakállos

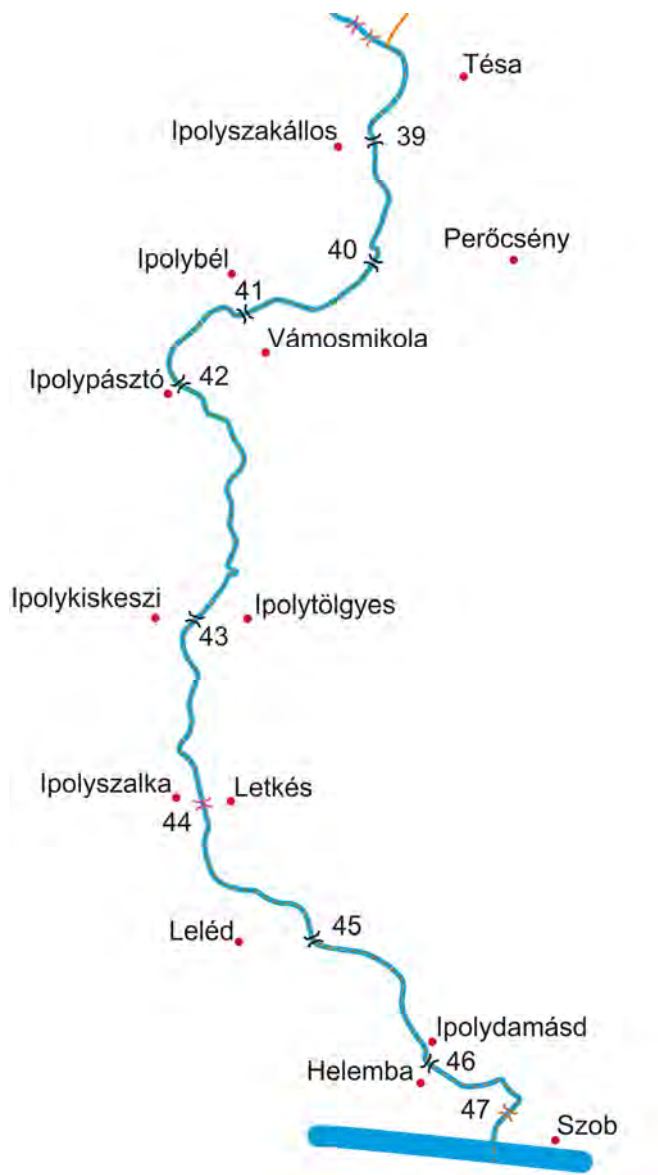
/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 37/

Az Ipoly bal partján, de még Szlovákia területén, (Szete községtől Délre) több kavicsbánya is található. Ezek megközelítésének érdekében katonai hidat építettek az Ipoly fölé, mely máig használatban van. A híd helyén a katonai felmérések tanúsága szerint korábban átkelő nem volt. A helyiek által 'Orosz hídnak' nevezett szerkezeten jelentős teherforgalom van, mivel a bánya napjainkban is üzemel.



### 3.4. Ipolyszakállostól a torkolatig

Ebben az alfejezetben az Ipoly legalsó szakaszát vizsgálom a hidak tekintetében. A folyó Ipolyszakállostól ismét határt képez Magyarország és Szlovákia között. Ennek hatása a hidak számának alakulásában is egyértelműen megmutatkozik az előző, nem határ szakasszal összevetve. Az Ipoly és a határ elválásától a torkolatig összesen 9 híd állt a történelem során, ma ezekből 1 közúti átkelő és 1 vasúti híd van használatban. A folyónak ezt, az alsó szakaszát az idők során szabályozták, így az egykori hidak maradványai nagyrészt eltűntek. Már csak néhány híd helyén találni az egykori szerkezetekre utaló nyomokat.



25. kép - Ipolyszakállos - Szob folyószakasz



26. kép - Ipolyszakállos – Szob (II. katonai felmérés)



### Tésa ártere – Ipolyszakállos

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 39/

Ipolyszakállos határában egykoron híd állt az Ipoly felett. Ez a hídhely már az Ipoly mai határszakaszán található. Az I. és II. katonai felmérés gázlót jelöl ezen a területen, azonban a III. katonai felmérés idejétől kezdve, a térképszelvény tanúsága szerint, fahíd állt a folyó felett. A 20. század derekáig volt itt átkelési lehetőség, amikor elbontották az utolsó itt álló szerkezetet is. Mivel az Ipoly völgyi vasútvonal ezen a szakaszon a folyó jobb partján fut, a híd nagy jelentőségű volt a folyó bal partjáról Ipolyszakállos vasútállomásra utazók számára. Ma a hídnak nyomát sem találni.

### Perőcsény – ártér

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 40/

Perőcsény határában a II. és III. katonai felmérési térképek tanúsága szerint híd állt. A II. katonai felmérés térképlapjai szerint a jelentős hosszúságú híd fából volt. A II. világháború előtt azonban már nem állt itt átkelő. A szerkezet egykori helyét már semmi nem jelzi.

### Vámosmikola – Ipolybél

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 41/

A 19. -20. század, századfordulós évtizedeiben Vámosmikola északi határában egy Ipolybél település felé vezető híd állt. Ezt a hidat a III. katonai felmérés jelöli is. Az átkelőre a termőföldekre való munkába járás miatt volt szükség, hiszen a következőkben tárgyalt pásztói hídon keresztül való közlekedés több kilométeres kitérőt jelentett volna. Az egykori hídhoz vezető utak mindkét oldalon máig léteznek és járhatóak. Készültek költségbecslések is az átkelő újjáépítésére, melynek megvalósulását a helybeliek szorgalmazzák. A híd építése a becslések szerint 300 millió forint körüli összegbe kerülne, megvalósítására történő lépések azonban nem történtek.

### Vámosmikola – Ipolypásztó

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 42/

A Vámosmikola és Ipolypásztó közötti híd a folyó Ipolyságtól a torkolatig tartó szakaszának legfontosabb átkelési helye volt. Az itt álló hidat az I. katonai felméréstől kezdve valamennyi térképmű feltűnteti. A térképek és források tanúsága szerint itt egy hosszú fahíd állt.



27. kép - Az egykori híd Ipolypásztónál

A Magyar Országos Levéltárban fennmaradt a híd 1788-ból való Thailer S. által készített terve is. Az átkelő Vámosmikola főutcájának folytatásában állt. A szerkezet elpusztulásának időpontja bizonytalan, valószínűsíthetőleg az 1950-es 1960-as években történt. Az elpusztult fahíd alapjai kisvíz idején ma is láthatóak, az egyéb szerkezeteket a folyó szabályzáskor a hullámtérből kitakarították. A két szemben lévő település központi szerepet tölt be a térség életében, mivel Vámosmikolán távolsági buszvégállomás van, míg Ipolypásztón az Ipoly völgyi vasút utolsó állomása. A hidat az előbbieken említett okok miatt is szükséges lenne mihamarabb újjáépíteni, azonban a kivitelezés költségbecslésén kívül, melyet az UTIBER Kft. végzett 2007 szeptemberében, más előrelépés nem mutatkozik. A híd megépítéséről döntés nem született.

### Ipolytölgyes – Ipolykiskeszi

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 43/

Ipolytölgyes és Ipolykiskeszi között csak jelentéktelenebb, kisebb hidak álltak a térképek, források tanúsága szerint. A katonai felmérési térképeken hidat nem látunk a két település közt, azonban a II. és III. katonai felmérés kompátkelőt jelöl itt. Ma a meder környezetében hídmaradvány, hídra utaló nyom nincs.



## Letkés – Ipolyszalka

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 44/

Letkés és Ipolyszalka között a III. katonai felmérés idejétől kezdve, máig híd áll. A két település szinte összeér, csak közöttük folyik az Ipoly. A települések közti híd nem mindig a mai helyén állt, jól megfigyelhető a térképeken is a szerkezet északra tolódása. A ma meglévő híd helyén a II. világháborúig állt egy szerkezet, amelyet azonban felrobbantottak a harcok során. A hídfők ugyan épen maradtak, de a vasszerkezet teljes egészében a mederbe zuhant. A roncsokon előbb ideiglenesen egy fa szerkezetet építettek, majd 1952 és 1954 között Darvas Endre tervezésében teljes egészében felújították az átkelőt. 1954-ben nagyon rövid használat után a hidat a forgalom elől lezárták, de nem bontották el. A politikai okokból lezárt átkelőt mintegy 30 év múltán 1994-ben nyitották meg újra, azóta határátkelőként működik.



28. kép - A letkési határátkelő

## Liliompuszta – Leléd

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 45/

Az I. és II. katonai felmérés szerint fahíd állt itt a két település közt. A III. katonai felmérés azonban már nem jelöl itt átkelőt. A folyó ezen szakaszán az Ipoly völgye összeszűkülése miatt csak a bal parton vezetett országút, így a jobb partra, Lelédre igyekvőknek keresztezni kellett az Ipolyt. Ezt a célt szolgálta a Liliompuszta határában egykor állt átkelő. Ma a hídnak vagy maradékának nyomát sem találni.

## Ipolydamásd – Helemba

/ A térképvázlaton a híd sorszáma: 46/

Az Ipolydamásd és Helemba között az Ipoly fölött átívelő híd az utolsó átkelési lehetőség volt a torklat előtt. A hídhely nagy múltra tekint vissza, bár az I. és II. katonai felmérés csak gázlót jelöl a területen. A III. katonai felmérés idejétől azonban már híd kötötte össze a két települést. A 19. századi fahíd elpusztulása után kompátkelés üzemelt a két település között. A hídhely azonban kilóg az eddig vizsgált összes többi közül, hiszen itt 1989-ben az Országos Vízügyi Beruházási Vállalat a Bős–Nagymarosi Vízlépcső építése kapcsán hidat épített. A vízlépcső építésének felfüggesztése után azonban a hidat lezárták és csak alkalom szerűen nyitották meg. (Például: Helemba – Ipolydamásd közös farsangja) Az 1989-ben épített hidat 2000-ben egy árvíz megrongálta, és ahelyett, hogy újjáépítették volna, két részletben teljesen elbontották. A tervekben szerepel a híd visszaépítése, az átkelő tagja a 8 sürgősen visszaépítendő szerkezetnek. Az építés költségkalkulációja 330 millió forint, ami az építők rendelkezésére is áll, azonban az építkezés a természetvédő szervezetek vétója okán nem kezdődhetett meg. Indoklásuk szerint a térségben ritka állat és növényfajok életterét veszélyeztetné egy komoly, nagy híd építése és forgalma. Az ésszerű kompromisszum úgy tűnik tehát, hogy egy kisebb áteresztő képességű híd megvalósítása lesz.



29. kép - A még álló ipolydamásdi híd (2000 előtt)



#### 4. Vasút és vasúti hidak az Ipoly völgyében

Az Ipoly vizsgált szakaszát négy vasútvonal is érinti amelyekkel a későbbiekben részletesen is foglalkozom. A négy vonal mindegyike egy-egy helyen keresztezi a folyót, így ezeken a helyeken hidakat emeltek. A vasúti pályák 1850 és 1951 között épültek, tehát már részben a II. világháború után. A vasútvonalak építésének dátumából is látható, hogy ezen a területen a vasút fejlődésének nyomon követése nem oldható meg maradéktalanul a katonai felmérési térképeken, hiszen nagyrészt azok elkészülte után indult meg itt a vasútépítés. A trianoni békeszerződés a vasút területén is nagy változásokat hozott, hiszen az eddig az országon belül futó vasútvonalak néhol részben, néhol teljes egészben hirtelen a határokon túlra kerültek. Ez az átalakulás az egész országban, így az Ipoly völgyének vasúthálózatán is nyomon követhető. A vasút jelentőségének tudható be az is, hogy mintegy 30 folyamkilométeren nem az Ipoly képezi a határt Magyarország és Szlovákia között (Ipolyság és Ipolyszakállos települések között). Ennek oka elsősorban az, hogy az említett szakaszon a vasútvonal a folyó bal partján fut, ezért a határt úgy húzták meg, hogy ez a terület még Csehszlovákiához (ma Szlovákia) tartozzon, ezzel segítve Szlovákia déli területeinek közlekedését. Sok szakértő a vasúti személyforgalom újjáélesztésében és a vasút fejlesztésében látja a határon túli együttműködés egyik lehetőségét, ugyanis például a Nagykürtösi járás és Nógrád megye területén halad át Szlovákia egyetlen úgynevezett peage azaz közös használatú vasútvonala, amely jelenleg csak a célirányos teherforgalmat szolgálja. Ennek a vonalnak a fejlesztésével és modernizálásával a teherszállítást és az idegenforgalmat is szolgáló közlekedési útvonal létesülhetne, példát mutatva a határokon átvélő vasúti forgalom újraindítására, fellendítésére. A következőkben külön-külön vizsgálom a négy vasútvonal jelentőségét, történetét és hídjaik történeti változásait. A hidakat a mellékletben található térképvázlaton barna színnel jelöltem.



30. kép - Vasúti mozdony Palocsánál

#### 4.1. Losonc – Nógrádszakál – Nagykürtös vasútvonal

/A térképvázlaton a vasúti híd sorszáma: 7/

A II. világháború után Magyarországon csak néhány és többnyire rövid vasútvonalat építettek, ilyen vonal a Losoncot Nagykürtössel összekötő vasúti pálya. A vasútvonal érdekessége, hogy bár a vasúti összeköttetés Csehszlovákia részére épült, mégis egy szakaszán Magyarország területén halad keresztül. A vonal magyarországi szakasza ezért a fentebb már említett peage vonalként üzemelt. A vonal építését már az 1800-as évek végén is tervként felvetették, azonban megvalósítása csak a II. világháború után, 1951-ben történt meg, amikor Losonc városának erőteljes iparosítása miatt szükségessé vált a legközelebbi szénbányákból a vasúti szállítás lehetőségének megteremtése. Ezek a szén lelőhelyek Nagykürtös környékén helyezkedtek el. A legkedvezőbb nyomvonal Nagykürtös és Losonc között az Ipoly völgyében fut. Mivel a Csehszlovák oldalon (ma Szlovák oldal) az építkezés nagyon magas költségekkel járt volna az ezen a szakaszon rendkívül szűk Ipoly völgyében, ezért a gazdasági szempontokat is figyelembe véve, azokat szem előtt tartva, a határon átmenő, korábbi Balassagyarmat – Losonc vasútvonal korszerűsítése mellett döntöttek. A felújítás és fejlesztés mellett szükség volt egy új szárnyvonal megépítésére is. Ez a vasútvonal tehát a folyót és a határt is keresztezi, így a Bussa és Nógrádszakál között az Ipoly felett átívelő híd egyben határhíd is.



31. kép - Vasúti hídszerkezet Nógrádszakál árterében



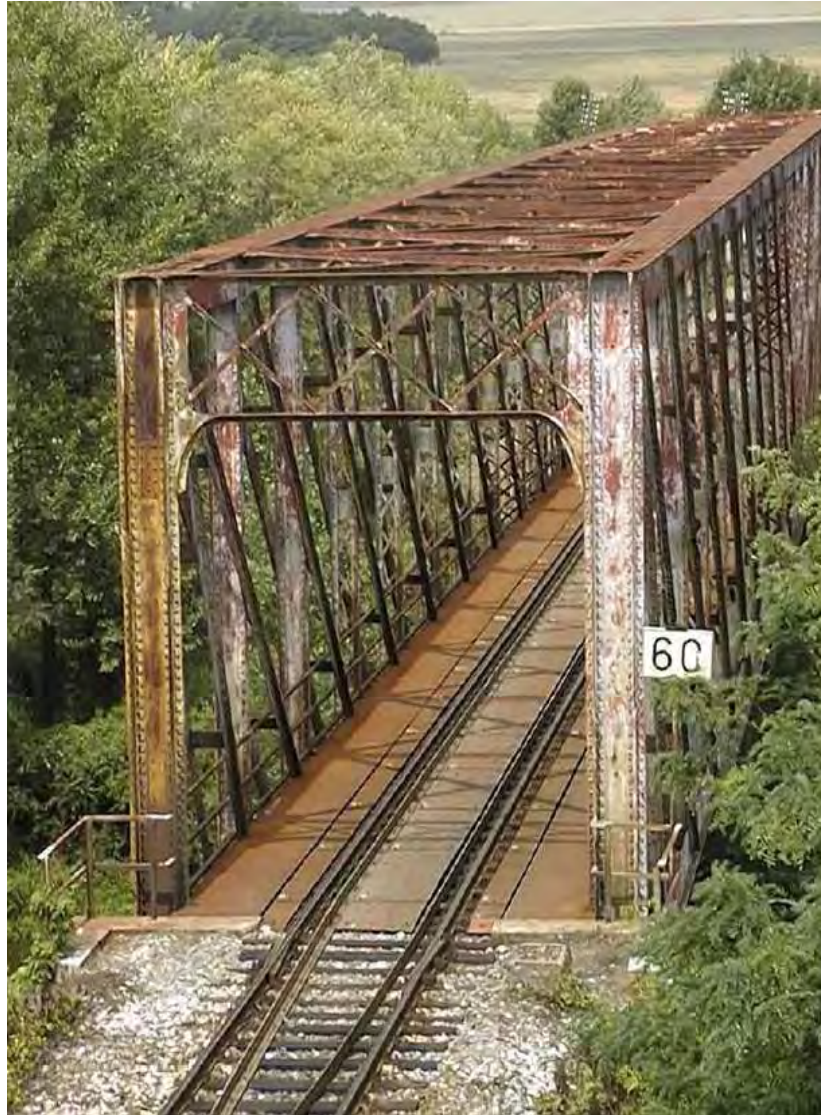
A pálya a hidakkal együtt 1951 szeptemberében került megnyitásra és egészen 1992 augusztusáig személyforgalom és teherforgalom egyaránt működött rajta. A vasútvonal peage vonalként üzemelt, szlovák állampolgárok utazhattak rajta, de a magyarországi szakaszon leszállási tilalom vonatkozott rájuk, míg a magyar állampolgároknak joguk volt 1924 és 1927 közötti időszakban a Hont - Ipolytarnóc szakaszon belföldi utazásra használni a peage vonalat. 1992 végétől már csak tehervonatok közlekednek a vonalon, a személyforgalmat megszüntették. A hídszerkezet Nógrádszakál és Bussa között négy hídból áll, három ártéri és egy mederhídből. Kettő ártéri hidat a folyás szerinti bal, azaz magyar oldalon találunk (Nógrádszakál) míg a harmadikat a szlovák oldalra építették (Bussa). Az Ipoly felett átívelő mederhíd vasanyagát a diósgyőri vasműben állították elő. A hidak építési költségét a megegyezések értelmében Magyarország finanszírozta. A hidak kezelésének, karbantartásának feladata a mai napig megoszlik a szlovák és a magyar vasút között. A vasútvonalon a teherforgalom máig üzemel, azonban a személyforgalom helyreállítása a mai napig nem történt meg, pedig régiós és idegenforgalmi jelentősége is lehetne. Ma, amikor már Magyarország és Szlovákia is az Európai Unió teljes jogú tagja, az országok között 'schengeni' határ húzódik, ennek kivitelezése nem jelenthet akadályt politikai szempontból sem.

#### 4.2. Csata – Ipolyság – Korpona vasútvonal

/A térképvázlaton a vasúti híd sorszám: 26/

Korpona, Hont vármegyei járási székhely már 1888-tól csatlakozni kívánt a vasúthálózathoz. A csatlakozási szándékot azzal indokolta, hogy mint járási székhely, fontos, hogy meg legyen a vasúti összeköttetés a megyeszékhellyel, Ipolysággal és így a fővárossal is. A vonalat a Csata - Balassagyarmat vasútvonal mellékvonalának szánták, csak a kiágazás helye volt sokáig vita tárgya. Végül 1898-ban kezdődött meg a HÉV vonal kiépítése Tompanémetin keresztül Ipolyság és Korpona között, melyet 1899-ben meg is nyitottak. A HÉV vonal Homok (közigazgatásilag Ipolyság része) és Ipolyság között keresztezi a folyót, azonban itt nem az Ipoly a határ, a fejezet bevezetőjében már említett okok miatt (Csehszlovákiának szüksége volt az Ipoly bal partján futó vasútvonalra). A trianoni békeszerződés óta az egész vasútvonal szlovák területen húzódik. 1923 és 1925 között az eredeti HÉV vonalat meghosszabbították egészen Zólyomig, így ma már a vonal Csatától Zólyomig kiépített. Az eredeti hídszerkezet egy jobb parti (ma Szlovákia oldalán) háromnyílású ártéri szerkezetből és

egy háromnyílású mederhídból állt. Ezt a szerkezetet azonban a II. világháború idején felrobbantották, így szükségessé vált egy új vasúti híd építése. A jelenleg álló hídszerkezet (1 ártéri és 1 mederhíd) feltehetőleg úgynevezett vándorhidak, vagyis eredetileg máshová tervezték, állították őket és csak a későbbiekben kerültek jelenlegi helyükre.



32. kép - Vasúti híd Ipolyságnál

#### 4.3. Párkány – Csata – Balassagyarmat vasútvonal

/A térképvázlaton a vasúti híd sorszáma: 38/

A Párkány és Balassagyarmat közötti vonalat a bécsi székhelyű Osztrák-Magyar Államvaspálya Társaság (OMÁV) építette meg több szakaszban. Ez a vasútvonal Ipolyvisk határában keresztezi az Ipolyt, de mint a vonal történetéből látni fogjuk a folyón átívelő híd nem határhíd ebben az esetben sem. Az OMÁV 1884 júniusában kapott engedélyt vasútvonal

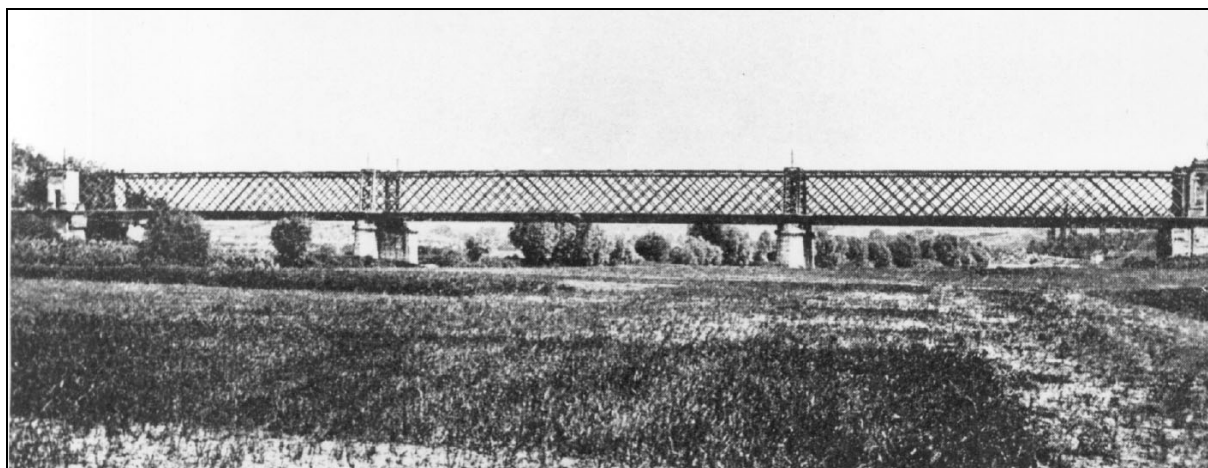


építésére Párkányból Ipolyságra. Az eredeti tervek szerint Szob lett volna az Ipoly völgyi vasút kiinduló állomása, de végül más megoldás született. Az új tervben, amely később meg is valósult, a lévai, a Garam völgyi és az Ipoly völgyi vasút közös nyomvonalon haladt Csataig ahol kialakították az Ipoly völgyi vasút kiinduló állomását. A csatai elágazás építésével, a másik terv várható költségeivel összehasonlítva több százezer koronát tudott megtakarítani a társaság. A vasútvonal első szakaszát, a Párkány és Csata közötti vonalszakaszt 1885 júniusában adták át, míg 1886 szeptemberére már egészen Ipolyságig ért a vonal. A vasúti pályán 3 nagyobb vashíd volt, kettő a Garam fölött és egy Ipolyvisknél az Ipoly áthidalására. 1890 őszén megkezdték az Ipolyság – Balassagyarmat szakasz kiépítését is amely 1891 augusztus közepére el is készült. Ehhez a vonalhoz csatlakozott az előbbieken tárgyalt, Csata – Ipolyság – Korpona HÉV mellékvonal. A trianoni békeszerződés idején a vasútvonal teljes megszerzése érdekében erőteljes diplomáciai lépéseket tett a Csehszlovák állam. Érvelésük alátámasztásául 1919. január 15-én a cseh csapatok megszállták Balassagyarmatot. A magyar katonák és a vasutasok a polgárság segítségével 1919. január 29-én visszafoglalták a várost. E bátor tettért Balassagyarmat elnyerte a Civitas Fortissima címet. A trianoni békeszerződés mégis kettészakította ezt a hányatott történetű vonalat. A vasútvonal miatt az új, trianoni határt úgy húzták meg, hogy Ipolyságig Csehszlovákiához tartozzon. Ezért ezen a szakaszon mintegy 30 folyamkilométer hosszan az Ipoly teljesen Szlovákia területén folyik. Az I. bécsi döntés után a teljes vasútvonal ismét magyar kezelésbe került. 1945 után a Csata – Ipolyság közötti részt a Csehszlovák állam visszakapta. A vasúti határforgalom ekkor már nem indult meg. A Csata – Ipolyság – Zólyom illetve a Vác – Drégelypalánk – Balassagyarmat vonal így külön-külön képez egy-egy vasútvonalat 1945 óta. A használaton kívüli vonalszakaszt, az államhatár és Drégelypalánk között, mintegy 6,3 kilométer hosszan 1963-ban felszedték. Az Ipolyon, Ipolyvisk és Ipolyszakállos között átívelő eredeti hídszerkezet 1886-ban épült Gregersen norvég származású építési vállalkozó vezetésével. A két bal parti és egy jobb parti ártéri szerkezet fából készült, míg a mederhíd vasból. A fahidak falazott hídfőkre támaszkodtak és közbenső cölöpökön nyugodtak. 1896-ban az egész eredeti hídszerkezetet megerősítették. A trianoni békeszerződés értelmében a hidak Csehszlovákiához kerültek. A három ártéri hidat 1936-ban rácsos acélhidakra cserélték. Az átépítések során a vasút nyomvonalán nem változtattak, de a hídfőket minimálisan áthelyezték a mederváltozások figyelembevételével. A mederhidat 1936-ban nem építették át hiszen az eredetileg is vasból készült, de ezt a II. világháborúban felrobbantották, így a háború után egy teljesen új szerkezetet építettek a helyére, mely mindmáig a vasút szolgálatában áll.

#### 4.4. Pest – Szob – Pozsony vasútvonal

/ A térkép-vázlaton a vasúti híd sorszáma: 47/

Ez a vasútvonal hazánk egyik első és egyik legfontosabb vonala, így nem véletlen, hogy a régióban az Ipolyt keresztező (azaz az eddig tárgyalt) vasútvonalak közül ez az egyetlen amely már a III. katonai felmérés idején is működött. A felmérési térképeken is jól követhető a nyomvonala és megtalálható rajta az Ipolyon átívelő vasúti híd is Szob és Helemba között (III. katonai felmérés 4862/3-as szelvény). A vasútvonal története egészen 1846 júliusáig nyúlik vissza amikor megnyílt hazánk első gőzüzemű vasútja Pest és Vác között. A pálya a Pestet Pozsonnyal összekötő vonal első szakaszaként került lefektetésre, azonban továbbépítése csak a szabadságharc után folytatódhatott, így 'csak' 1850 decemberében adták át a Vác - Párkányána szakaszt. Végül 1851 szeptemberére elkészült a vasútvonal egészen Pozsonyig, így megindulhatott a vasúti közlekedés Bécs és Pozsony között. A nyomvonal végig viszonylag sík terepen, a Duna bal partján vezetett, így elkerülték a nagy földmunkákat és a költséges Duna-híd építést. A legnagyobb feladatot így a Duna bal parti mellékfolyóinak (Nyitra, Vág, Garam, Ipoly) áthidalása jelentette. Az Ipolyon a vonal története során négy híd teljesített szolgálatot. Az első híd fából volt és megépítésétől, 1850-től 1859-ig állt az Ipoly felett. 1859-ben az Ipoly feletti fahidat vasszerkezetű híddá építették át. A hidat rögtön kétvágányúra építették ki, habár a vonal még egészen 1885-ig csak egy vágányú volt. Ezt a hidat 1900-ban, rossz állapota és gyenge teherbírása miatt elbontották és helyére egy hasonlót építettek. Ez az új híd egészen 1945-ig használatban volt, mikor alépítményeivel együtt felrobbantották. A negyedik, és máig is álló és használt híd, 1948-ban épült az előző hidak helyére. A trianoni békeszerződés értelmében ez a híd is határhíd mindmáig. A vasútvonal szerepe ma is igen meghatározó Magyarország és a külföldi vasúti közlekedésében egyaránt.



33. kép - A Szobnál 1900-ig álló szerkezet



## 5. Összegzés

Dolgozatomban az Ipoly két partjának egymástól való földrajzi és társadalmi elszigeteltségére kívántam felhívni a figyelmet. Számos példán keresztül megfigyelhető, hogy a térség a történelem során, egészen a trianoni békeszerződésig teljesen egységes volt mind társadalmi, mind kulturális szinten. Az Ipoly nem megosztóként, elválasztó vízként szerepelt az itt lakók életében, hanem az éltető vízként, amelynek a terület jó adottságait és élővilágát köszönheti. Ezt az egészséges állapotot változtatta meg az a tény, hogy a 20. század eleje óta itt két ország határa húzódik. Az egykoron ezer szállal összefüggő kétoldali folyópartokat fizikailag is összekötötte a történelem során 47 híd, átkelési hely az Ipolyon. Ezeket az összeköttetéseket a határ itteni meghúzásával az idők során szinte mind megszüntették. Ez a 'híd pusztítás', melyre még az 1990-es években is volt példa, mára odáig jutott, hogy a két ország határát képező Ipolyon összesen kettő vasúti és kettő közúti határhíd ível át. Ezzel az állapottal szemben azon a rövid, mintegy 30 folyamkilométeres szakaszon, ahol a vasút vonalvezetése miatt nem határ az Ipoly, hanem teljes egészében szlovák területen folyik, öt híd is található melyeken átmehetünk a folyó felett. Ebből az összehasonlításból is látszik, hogy a mai gazdasági helyzet mellett sem lehet probléma egy ilyen méretű folyó áthidalása. Lényegében csak egy dolog jelenthetne problémát, gördíthetne akadályt az új határhidak építése elé, és ez a politikai megegyezés hiánya. Azonban azt tudnunk kell, hogy mára, amikor 2004 óta Szlovákia és Magyarország is az Európai Unió teljes jogú tagja, ráadásul határuk is 'schengeni' (azaz nincs ellenőrzés a határ átlépésénél), ez nem jelenthet akadályt. Mindkét ország Európai Uniói tagságával, az utolsó, még a 21. század első éveiben fennálló problémát is elgördítették az építkezések megkezdése előtt. Mégis, bár a lehetőségek a fentiekben leírtak miatt, 100 %-ig adottak, a két ország Európai Uniói tagsága óta se épült vissza egy igazi, közúti híd sem. Helyi kezdeményezéseknek ugyan a területen járva szemtanúja lehettem (Például: Hügyag – Szécsénykovácsi, Ipolyvarbó – Órhalom), ahol kis hidakat emeltek az Ipoly fölé a települések lakosai. Ezek a hidak azonban csak a gyalogosforgalom kiszolgálására alkalmasak, és szerkezetük, elhelyezésük valamint kivitelezésük okán csak ideányjellegűeknek tekinthetőek, hiszen mint erre is láttam példát, egy nagyobb árvíz elviszi, elviheti ezeket a gyengébb szerkezeteket (Pösténypusztá – Pető, Rárós – Nógrádszakál). Az Ipoly Európai Unió Határon Átnyúló Együttműködés szervezetének keretein belül, 2004-ben már 8 új közúti határhíd megtervezése és költségbecslése elkészült, de kivitelezésük mindmáig, 2009 tavaszáig, nem kezdődött meg. Ebből is látszik, hogy a helyi kezdeményezéseknél több

kell, kormányok közötti összefogásra, nem csak a szándék kifejezésére és a tervek elkészítésére, hanem azoknak megvalósítására is szükség van. Komoly kérdés tehát, hogy mikor kezdődhetnek el ezek a térségi beruházások, az új hidak megépítése, melyekre mihamarabb mindenképp szüksége van az Ipoly parti települések lakosainak, hogy a sok száz évig szervesen összekapcsolódott falvak és városok majd száz év után újra egy egységet alkothassanak. A lehetőség és a tervek adottak, már csak a kivitelezés hiányzik, de az elnyert támogatásoknak és a 2005-ös kormányközi megállapodásnak köszönhetően talán már erre sem kell sokáig várni.

*„A csonka híd áll mozdulatlan,  
két ország között idegen.*

*Kitárt karokkal ég és föld közt,  
mint a holt Krisztus mereven.”*

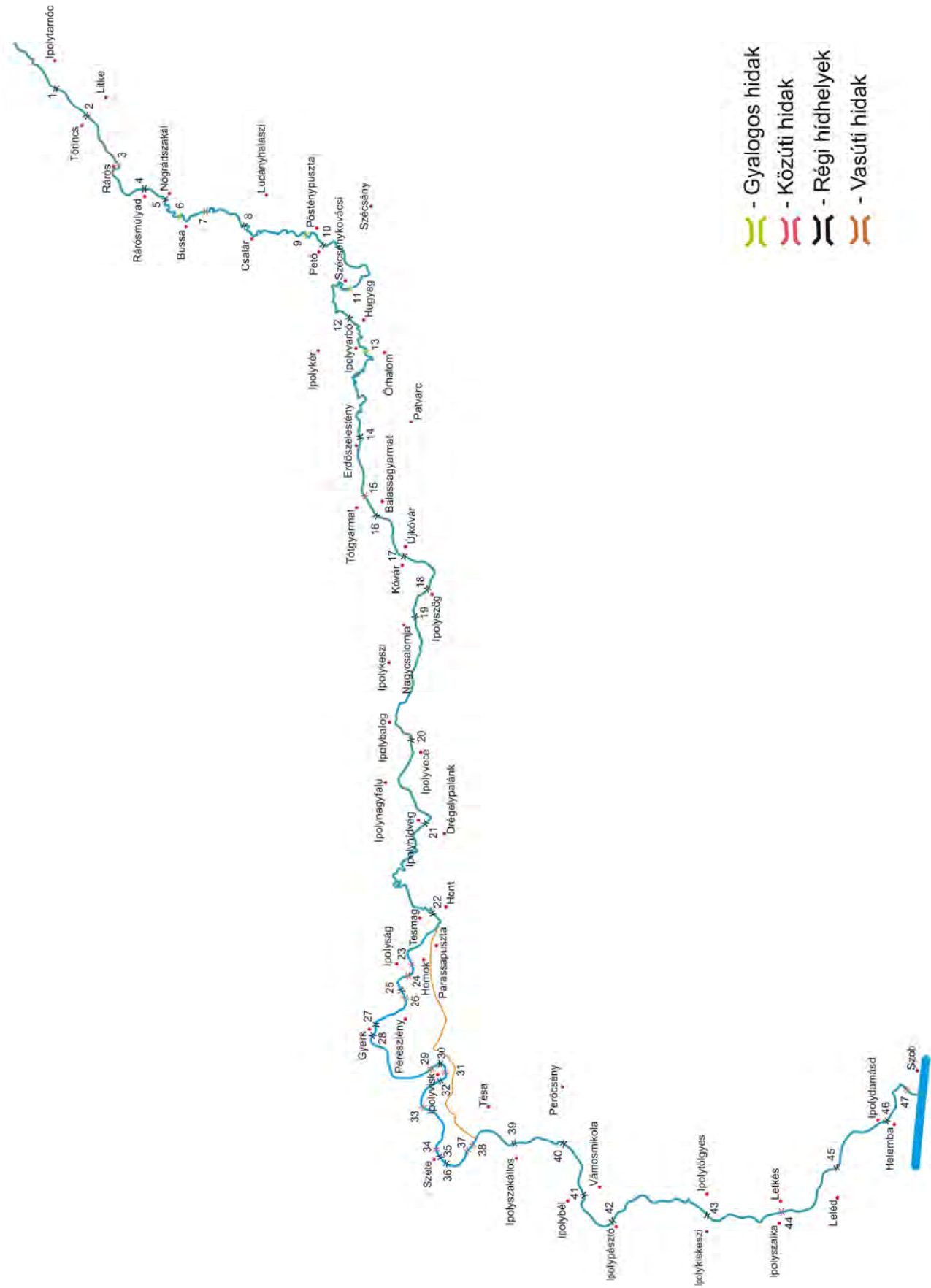
*/ Illyés Gyula /*



**34. kép - Az Ipoly ártere Rárópusztánál (2009)**



### 6.1. Áttekintő térkép-vázlat



## 6.2. Települések az Ipoly bal partján

- Ipolytarnóc
- Litke
- Nógrádszakál
- Ludányhalászi
- Pösténypuszta
- Szécsény
- Hugyag
- Órhalom
- Patvarc
- Balassagyarmat
- Újkóvár
- Ipolyszög ( Riba )
- Ipolyvece
- Drégelypalánk
- Hont
- Parassapuszta
- Tésa
- Peröcsény
- Vámosmikola
- Ipolytölgyes
- Letkés
- Ipolydamásd
- Szob



### 6.3. Települések az Ipoly jobb partján

- Tőrincs ( Trenč )
- Rárós ( Rároš )
- Rárósmúlyad ( Mul'a )
- Bussa ( Bušince )
- Csalár ( Čeláre )
- Pető / Petőpuszta ( Pet'ov )
- Szécsénykovácsi (Kováčovce)
- Ipolykér ( Kiarov )
- Ipolyvarbó ( Vrbovka )
- Erdőszelestény ( Seľešťany )
- Tótygyarmat ( Slovenské Ďarmoty)
- Kóvár ( Koláre )
- Nagycsalomja ( Vel'ká Calomija )
- Ipolykeszi ( Kosihy nad Ipl'om )
- Ipolybalog ( Balog nad Ipl'om )
- Ipolynagyfalu ( Velká Ves nad Ipl'om )
- Ipolyhídvég ( Ipeľ'ské Predmostie )
- Tesmag ( Tešmák )
- Ipolyság ( Šahy )
- Homok ( Homok )
- Pereszlény ( Preseľany nad Ipl'om )
- Gyerk ( Hrkovce )
- Ipolyvisk ( Vyškovce nad Ipl'om )
- Szete ( Kubáňovo )
- Ipolyszakállos ( Ipeľ'ský Sokolec )
- Ipolybél ( Bielovce )
- Ipolypásztó ( Pastovce )
- Ipolykiskeszi ( Malé Kosihy )
- Ipolyszalka ( Salka )
- Leléd ( Leľ'a )
- Helemba ( Chľaba )

## 6.4. Az Ipoly mente településnevei

Az első oszlopban a ma használt magyar alak, a másodikban a jobb parti települések hivatalos szlovák elnevezése olvasható. A további három oszlopban a katonai felmérésekben megjelenő névalakok szerepelnek. Ahol az 'X' jelölés olvasható ott a katonai felmérések nem mutatnak önálló, egyértelműen megfeleltethető települést.

Az Ipoly folyó elnevezésre is több névalakot találunk, ezek a következők:

Ipoly, Ipol, Eipel, Eipl, Ipola, Ipul, Ipel'

Mai magyar Elnevezés	Mai szlovák Elnevezés	I. katonai felmérés	II. katonai felmérés	III. katonai felmérés
Ipolytarnóc		Tarnócz	Tarnócz	Tarnóc
Tőrincs	Trenč	Torrins	Tőrincs	Tőrincs
Litke		Lütke	Litke	Litke
Rárós	Rároš	Ráros	Ráros	Ráros psz.
Rárósmúlyad	Mul'a	Ráros Múlyad	Ráros Múlyád	Ráros Múlyád
Nógrádszakál		Szakál	Szakál	Szakál
Bussa	Bušince	Busa	Bussa	Busa
Csalár	Čeláre	Czallár	Csallár	Csalár
Ludányhalászi		Ludány & Hallászy	Ludány & Halászi	Ludány & Halászi
Pösténypusztá		Poeschtin	Pöstyen	Pöstény
Pető	Pet'ov	Pettő	Pető	Pötő
Szécsény		Markt Szétsény	Szécsény	Szécsény
Szécsénykovácsi	Kováčovce	Ipoly Kovácsy	Kovácsy Pusztá	Szécsénykovácsi
Hugyag		Hugyak	Hugyag	Hugyagy
Ipolyvarbó	Vrbovka	Varbo	Varbó	Varbó
Ipolykér	Kiarov	Kér	Kér	Kér
Órhalom		Sztrázs	Trázs	Trázs
Erdőszelestény	Seľešt'any	Szelestyén	Szelestény	Szelestény
Balassagyarmat		Markt Balásfa Gyarmath	Balassa-Gyarmath	Balassa Gyarmat
Tótygyarmat	Slovenské Ďarmoty	X	X	X
Újkóvár		X	X	X
Kóvár	Koláre	Kolare	Kovár	Kóvár
Ipolszög		Riba	Riba	Riba
Nagycsalomja	Vel'ká Calomija	Nagy Csalomia	Csalomia (nagy)	Nagy Csalomia
Ipolykeszi	Kosihy nad Ipl'om	Ipolykeszi	Ipoly Keszi	Ipoly Keszi
Ipolybalog	Balog nad Ipl'om	Ballog	Ipoly Balog	Ipoly Balog



Az Ipoly mente infrastrukturális változásai a topográfiai térképek tükrében

Ipolyvece		Veteze	Ipoly Vecze	Ipoly Vece
Ipolynagyfalu	Velká Ves nad Ipl'om	Nagy Fálu	Ipoly Nagyfalu	Ipoly Nagyfalu
Ipolyhídvég	Ipel'ské Predmostie	Hidvégh	Hidvégh	Hidvég
Drégelypalánk		Dregely Palánk	Drégely Palánk	Drégely Palánk
Hont		Honth	Honth	Hont
Tesmag	Tešmák	Tesmag	Tesmág	Tesmag
Homok		X	X	Homok
Ipolyság	Šahy	Ipolyság	Ipolyságh	Ipoly-Ság
Pereszlény	Preseľany nad Ipl'om	Pereszlény	Pereszlény	Pereszlény
Gyerk	Hrkovce	Györk	Gyerk	Gyerk
Ipolyvisk	Vyškovce nad Ipl'om	Visk	Visk	Visk
Szete	Kubáňovo	Szeté	Szete	Szete
Tésa		Tesa	Tésa	Tésa
Ipolyszakállos	Ipel'ský Sokolec	Szakállos	Szakállos	Szakállos
Peröcsény		Perusin	Peröcsény	Peröcsény
Ipolybél	Bielovce	Bél	Bél	Bél
Vámosmikola		Ipoly Mikola	Vámos Mikola	Vámos-Mikola
Ipolypásztó	Pastovce	Ipoly Pasztoha	Ipoly Pászthó	Ipoly-Pásztó
Ipolytölgyes		Tolgyes	Tölgyes	Tölgyes
Ipolykiskeszi	Malé Kosihy	Kis Keszy	Kis Keszi	Kis Keszi
Ipolyszalka	Salka	Markt Szalka	Szalka	Szalka
Letskés		Letskés	Letskés	Letskés
Leléd	Leľa	Lelét	Leléd	Leled
Ipolydamásd		Damasd	Ipoly Damasd	Ipoly-Damásd
Helemba	Chľaba	Helemba	Helemba	Helemba
Szob		Szobb	Szobb	Szob

## 6.5. Az összes hídhely az Ipoly vizsgált szakaszán

Ebben a táblázatban az Ipolyon álló hidak időbeli és mennyiségi változásait lehet végigkövetni. Az első oszlopban a híd sorszáma olvasható, mely alapján megtalálható a mellékelt térképvázlaton. (A 'v' - jelölés a vasúti hidakat hívatott feltüntetni.) A piros színnel kiemelt táblázatszakaszban azt kívánom kiemelni, hogy az adott időben a hidak mindkét végpontja Szlovákiához tartozik, tehát azok nem határhidak, így szerepük is teljesen más. Érdekes azonban összevetni az utolsó két oszlop ezen eredményeit az utolsó két oszlop többi eredményeivel. Érdekes kontraszt jelenséget figyelhetünk meg ez által.

Ssz.	Bal Parton	Jobb Parton	I. katonai felmérés	II. katonai felmérés	III. katonai felmérés	2001	2009
1	Ipolytarnóc	Törincs	gázló	híd (fa)	híd	-	-
2	Litke	Törincs	gázló	híd (fa)	híd	-	-
3	Rárópuszta	Rárós	híd (kő)	híd (kő)	híd (kő)	-	gyalogos
4	Nógrádszakál	Rárósmúlyad	-	-	híd	-	-
5	Nógrádszakál	ártér	gázló	gázló	-	-	-
6	Nógrádszakál	Bussa	gázló	híd (fa)	híd	-	gyalogos
7/v	Nógrádszakál	Bussa	-	-	-	híd	híd
8	Ludányhalászi	Csalár	gázló	híd (fa)	-	-	-
9	Pösténypuszta	Pető	híd (fa)	híd (kő)	híd	-	gyalogos
10	ártér	Pető	gázló	híd (fa)	híd	-	-
11	Hugyag	Sz.kovácsi	híd (fa)	híd (fa)	híd	-	gyalogos
12	Hugyag	ártér	gázló	híd (fa)	-	-	-
13	Órhalom	Ipolyvarbó	híd (fa)	híd (fa)	híd	-	gyalogos
14	Patvarc	E.szelestyén	híd (fa)	híd (fa)	-	-	-
15	B.gyarmat	Tótgyarmat	híd (fa)	híd (fa)	híd	híd	híd
16	B.gyarmat	Tótgyarmat	gázló	híd (fa)	híd	(híd)	-
17	Újkóvár	Kóvár	gázló	híd (fa)	híd	-	-
18	Ipolyszög	Kóvár	gázló	gázló	-	-	-
19	Ipolyszög	Nagycsalomja	gázló	gázló	-	-	-
20	Ipolyvece	Ipolybalog	gázló	gázló	híd	-	-
21	Drégelyp.	Ipolyhídvég	híd (fa)	híd (kő)	híd	-	-
22	Hont	Tesmag	gázló	gázló	gázló	-	-
23	Homok	Ipolyság	híd (kő)	híd (kő)	híd (kő)	híd	híd
24	Pereszlény	Ipolyság	gázló	-	-	híd	híd
25	Pereszlény	Gyerk	-	-	gázló	-	-
26/v	Homok	Ipolyság	-	-	-	híd	híd
27	Pereszlény	Gyerk	gázló	-	gázló	-	-
28	Pereszlény	Gyerk	gázló	gázló	-	-	-
29	Pereszlény	Ipolyvisk	-	-	-	híd	híd
30	ártér (Tésa)	Ipolyvisk	gázló	gázló	-	-	-

31	ártér (Tésa)	Ipolyvisk	gázló	komp	komp	<b>híd</b>	<b>híd</b>
32	ártér (Tésa)	Ipolyvisk	híd (fa)	gázló	gázló	-	-
33	ártér (Tésa)	Ipolyvisk	-	-	-	<b>híd</b>	<b>híd</b>
34	ártér (Tésa)	Szete	-	gázló	-	<b>híd</b>	<b>híd</b>
35	ártér (Tésa)	Szete	gázló	gázló	-	-	-
36	ártér (Tésa)	Szete	-	gázló	-	-	-
37	ártér (Tésa)	Ipolyszakállos	-	-	-	<b>híd</b>	<b>híd</b>
38/v	ártér	Ipolyszakállos	-	-	-	<b>híd</b>	<b>híd</b>
39	ártér	Ipolyszakállos	gázló	gázló	híd	-	-
40	Perőcsény	ártér	-	híd (fa)	híd	-	-
41	Vámosmikola	Ipolybél	-	gázló	híd	-	-
42	Vámosmikola	Ipolypásztó	híd (fa)	híd (fa)	híd	-	-
43	Ipolytölgyes	Ipolykiskeszi	-	komp	komp	-	-
44	Letskés	Ipolyszalka	gázló	gázló	híd (fa)	híd	híd
45	Liliompuszta	Leléd	híd (fa)	híd(fa)	-	-	-
46	Ipolydamásd	Helemba	gázló	gázló	híd	-	-
47/v	Szob	Helemba	-	-	híd	híd	híd

A táblázatban használt rövidítések:

- E.szelestyén = Erdőszelestyén
- Sz.kovácsi = Szécsénykovácsi
- B.gyarmat = Balassagyarmat
- Drégelyp. = Drégelypalánk



## 6.6. Digitális adatbázis létrehozása, térképi ábrázolások készítése

Szakedolgozatomhoz tartozik, egy, a szakedolgozat hátsó belső borítójában található CD melléklet, melyen az alábbi anyagok találhatóak meg:

### 1. Térinformatikai adatbázis:

/A Térinformatikai adatbázis mappában /

Szakedolgozatom mellékletekén készítettem egy egyszerű térinformatikai adatbázist a MapInfo Professional 8.5 -ös szoftverrel. Az adatbázis tartalmazza az Ipoly folyót, a hidak feltételezett pontos helyét valamint az Ipoly menti települések egy-egy tetszőlegesen kiemelt pontját. A település pontok mindegyikéhez hozzátartozik az adott falu/város magyar neve, illetve a szlovák oldali településekhez azoknak a szlovák neve is. A hidakhoz sorszámok vannak rendelve melyek az 'Összes híd' melléklettel összevethetőek.

### 2. Grafikus térképmelléklet:

/A Térképvázlat mappában/

Mellékleteként csatolom továbbá az általam Corel Draw X3 szoftverrel készített és kinyomtatva a dolgozatban szereplő térképvázlatot.

### 3. Terepbejárási fotók:

/A Terepbejárási fotók mappában/

A terepszemle során a hidakról, azoknak roncsairól és azok környezetéről készített felvételek találhatóak a mappában. A felvételeket részben Faragó Imre tanár úr, részben a dolgozat szerzője készítette.

### 4. Katonai Felmérési térképek:

/Katonai felmérések mappában/

A jobb vizsgálhatóság érdekében az I., II. és a III. katonai felmérés valamint egy a III. Katonai Felmérésből 1920 körül levezetett térképmű, a területre vonatkozó szelvényeit tartalmazza ez a mappa, szkennelt formában. A szelvények eredeti számozását megtartottam de a szelvények száma elé egy sorszámot tettem, hogy ezzel az Ipoly folyásának irányát jelezsem az egymás után következő térképszelvényeken.

### 5. GPS Tracklog, Trackpoint:

/A GPS mappában/

A terepbejárás alatt készült tracklogot és a hidak helyén, illetve településeken rögzített trackpointokat tartalmazza az Ipoly hidak.gtm az Ipoly hidak.gdb valamint az Ipoly hidak.kml file.

## 6.7. Képjegyzék

1. kép - Bussa - Nógrádszakál államhatár (2009) – Saját fotó
2. kép - Az Ipoly vízgyűjtő területe – Archív
3. kép - Az Ipoly Bussánál – Saját fotó
4. kép - Ipolytarnóc – Órhalom folyószakasz – Térképvázlat
5. kép - Ipolytarnóc – Hugyag (II. katonai felmérés) – Felmérési térképszelvények
6. kép - Ártéri felépítmény Törincsnél (2009) – Saját fotó
7. kép - A rárópusztai kőhíd – Archív
8. kép - A rárópusztai híd (2009) – Faragó Imre
9. kép - A rárósmúlyadi hídmaradványok (2007) – Faragó Imre
10. kép - A Nógrádszakál - Bussa átkelő (2009) – Faragó Imre
11. kép - A pösténypusztai hídfő és az átkelő (2009) – Saját fotó
12. kép - A hugyagi gyalogos átkelő (2009) – Faragó Imre
13. kép - Az órhalmi gyalogos átkelő (2009) – Saját fotó
14. kép - Patvarc – Hont folyószakasz - Térképvázlat
15. kép - A folyó Balassagyarmatnál – Saját fotó
16. kép - Patvarc – Hont (II. katonai felmérés) – Felmérési térképszelvények
17. kép - A Balassagyarmatnál álló közúti átkelő – UVATERV
18. kép - A Madách híd a II. világháború idején – Nógrádi Történeti Múzeum
19. kép - A kóvári híd terve (Kilián féle) – Kilián mérnök
20. kép - Hufnagel metszete 1617-ből – Hufnagel
21. kép - Ipoyság – Ipolyszakállos folyószakasz – Térképvázlat
22. kép - Ipolyság– Ipolyszakállos (II. katonai felmérés) – Felmérési térképszelvények
23. kép - Ipolyság egykori hídja (1925) – Archív
24. kép - A Bailey-bridge Tésa és Szete között (2001) – Hajós Bence
25. kép - Ipolyszakállos - Szob folyószakasz – Térképvázlat
26. kép - Ipolyszakállos – Szob (II. katonai felmérés) – Felmérési térképszelvények
27. kép - Az egykori híd Ipolypásztónál – Archív
28. kép - A letkési határátkelő – Hajós Bence
29. kép - A még álló ipolydamásdi híd (2000 előtt) – Archív
30. kép - Vasúti mozdony Palocsánál – Pulisch József
31. kép - Vasúti hídszerkezet Nógrádszakál árterében – Pulisch József
32. kép - Vasúti híd Ipolyságnál – Hajós Bence
33. kép - A Szobnál 1900-ig álló szerkezet – Archív
34. kép - Az Ipoly ártere Rárópusztánál (2009) – Saját fotó

## 7. Bibliográfia

- Az Ipoly-folyó hídjainak múltja, jelene, jövője, Mérnök Újság, 2008/április
- Csáky Károly - Szécsénykovácsitól Zalabáig: tizenöt Ipoly menti falukép, Pozsony, 2007
- Fodor Illés – Kelemen Zoltán - Vasutak az Ipoly vidékén; Ipoly Unió,  
Balassagyarmat, 1999
- Főmterv Zrt. - Hálózati vizsgálat Ipoly-hidak újjáépítésére, 2003
- Gáli Imre - Régi magyar hidak. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1970
- Hajós Bence - Ipoly-hidak I–IV. cikksorozat; Közlekedés Tudományi Szemle  
LII. Évfolyam 5. 6. 7. 9. számok
- Hajós Bence - Ipoly-hidak, Ipolytarnóctól Ipolyságig, (Pro Renovanda Cultura Hungariae  
Alapítvány) Budapest, 2001
- Hajós Bence - Ipoly-hidak II. – Vasúti hidak az Ipoly fölött, (Pro Renovanda Cultura  
Hungariae Alapítvány) Budapest, 2002
- Hajós Bence - Az Ipoly-völgy úthálózata a hiányzó határhidak tükrében,  
Közúti és Mélyépítési Szemle 52. évfolyam 9. szám
- Hajós Bence - A mai és egykori Ipoly-hídhelyek története (Háromnyelvű kiadvány),  
Ipeľ'ský Euroregión, 2004
- Hidak a magyar – szlovák határon, 3. Hídműhely Szimpózium, 2007.április 12-13.
- Hidak Nógrád megyében - szerkesztette: Dr. Tóth Ernő, Salgótarján, 2007
- Holló Gyula - Nováky Béla: Ipoly, Budapest, 1985
- Ipoly, Szob - Balassagyarmat közötti szakasz, Budapest, 1967
- Ipoly-hidak újjáépítése (Kivonat a Nógrád megyei Védelmi Biz. 2006. májusi  
tájékoztatójából). Közreadta: Ürmössy Ákos, a Magyar Közút Kht. megyei területi igazgatója
- Ipoly völgye Környezetvédelmi és Kulturális Egyesülete - Középső Ipoly mente  
Katonai felmérési térképek
- Magyarország hidrológiai atlasza / VIII. - Az Ipoly. Budapest, 1961
- Michailits Győző - A XIX. és XX. századbéli magyar hídépítés története, Budapest, 1960
- Mocsáry Antal - Nemes Nógrád vármegyének Históriai, Geographiai és Statisztikai  
Ismertetése XIV. Pest, 1826
- Németh Péter Mikola - „Hetedhét Ipolyon innen és túl...”
- Nógrád megye képe a XVIII. század végén - szerzettette: Schneider Miklós,  
Salgótarján, 1977



- Nógrád megye története I-IV. - szerkesztette: Balogh Sándor, Salgótarján, 1972
- Pataki Zsolt - Az Ipoly-vidék természeti képe I-II. Ipoly Unió, Balassagyarmat, 1997
- Praznovszky Mihály - Nógrád megyei hírlapok és folyóiratok bibliográfiája 1846-1978. Salgótarján, 1982
- Pest megyei és budapesti hidak - szerkesztette: Dr. Tóth Ernő, Budapest, 1997
- Reformút Kft. - Ipoly-hidak megvalósíthatósági tanulmányterve, 2004
- Szvirccsek Ferenc - Nógrád megye közútjainak története, Salgótarján, 1980

Internetes források:

- <http://www.parameter.sk/kategoria/cimkek/ipoly-hidak>
- [http://www.euroregion-neogradiensis.sk/phpmenu/main\\_hu.php](http://www.euroregion-neogradiensis.sk/phpmenu/main_hu.php)
- <http://ujaranykor.wordpress.com/>
- <http://www.lelegzet.hu/archivum/1999/03/0465.hpp>

## 8. Köszönetnyilvánítás

A szakdolgozat megírásában nyújtott hathatós segítségéért, valamint a közös terepbejárás okán köszönetet mondok Faragó Imre tanár úrnak. Külön hálás vagyok, hogy a 2007-ben a szakdolgozat témájában készített képeit rendelkezésemre bocsátotta.

Köszönettel tartozom továbbá Hajós Bence mérnök úrnak, aki hozzájárult, hogy írásait, tanulmányait felhasználjam, valamint hasznos tanácsokkal látott el a témát illetően.

## NYILATKOZAT

**Név:** Hillier Domonkos

**ELTE Természettudományi Kar, szak:** Földtudomány BSc

**ETR azonosító:** HIDOAAAT.ELTE

**Szakedolgozat címe:**

Az Ipoly mente infrastrukturális változásai a topográfiai térképek tükrében

A **szakedolgozat** szerzőjeként fegyelmi felelősségem tudatában kijelentem, hogy a dolgozatom önálló munkám eredménye, saját szellemi termékem, abban a hivatkozások és idézések standard szabályait következetesen alkalmaztam, mások által írt részeket a megfelelő idézés nélkül nem használtam fel.

Budapest, 2009.05.12.

---

*a hallgató aláírása*