

NÉMETH PÉTER MIKOLA

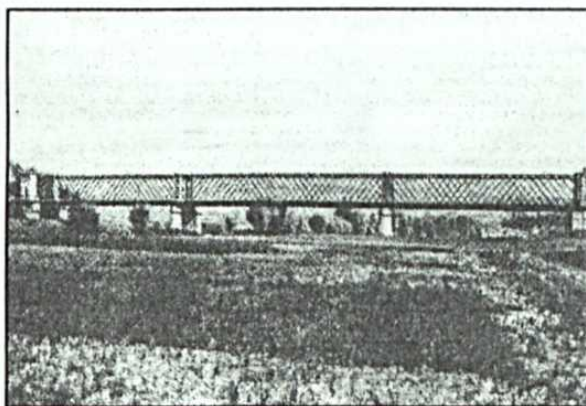
47 HiDat!

„Hetedhét Ipolyon innen és túl...”

A csonka híd áll mozdulatlan,
két ország között idegen
Kitárt karokkal ég és föld közt,
mint a holt Krisztus mereven.
(Illyés Gyula)

„Aranyhíd köztem és köztetek...” A keresztény Európába olytott felvilágosult klasszikus görög szellem, még mindig képes lehet áthidalni az emberek, nemzetek között meglévő, olykor fényévi nyínek tűnő távolságokat, olyan élethelyzeteket teremtve, amelyben a HiDaK metaforikusan és valóságosan is összeköthetnek partokat és lelkeket. Mert a HiD lehet fa- vagy fémszerkezetű, de lehet a jó szándék építménye is, egy olyan emberi gesztus, amelyben nem az egymás elleni gyűlölet, hanem sokkal inkább az egymásiránti szeretet nyilvánul meg. Mi, az Ipoly-táji hazában, ez utóbbi mellett tettünk hitet.
(mykwa)

Az Ipol / Ipoly / Ipel' / Eipel, mint napjainkban tudni véljük: Trianon után (1920. 06. 04.), majd az első és második bécsi döntés (1938. 11. 02. – 1940. 08. 30.) és a párizsi békeszerződés (1947. 02. 10) óta a nagyhatalmak csinálta „európai béke” hatására változott „mesebeli” folyóvá. Zavarossá és hajózhatóvá. Talán, a Kolowrát hajósai, és az utókor elemzői se gondolhatták komolyan, hogy a ma már szinte ismeretlen nevű szlovák politikusról elnevezett, Duna-Ipoly torkolatig felvontatott uszály látképe, grafikája történelmet formáló, avagy deformáló tényezővé válhat. Márpedig a XX. század viharában úgy történt, hogy azzá vált. És, azóta is, egy zavarosan hajózható határfolyóban halászgatni, horgászgatni a legkritikább esetben sem veszélytelen. Hogyan is lehetne az, ha a kellőképpen felkavart történelmi mélyből időnként olyan tárgyak, „tények” is az eresztékre akadnak, amelyek a felszínre emelve, a változó politikai nyomáskülönbségek hatására felhasadnak, felrobbannak, kamikazeként működnek.



A hegeszvas híd látképe Szobnál
(1859–1900)

Ennek a vélt vagy valós ok és okozati összefüggésnek esett áldozatául az Ipoly folyó is, melynek bizonyos szakaszait, első lépésben „csak” határvizekké rajzolták

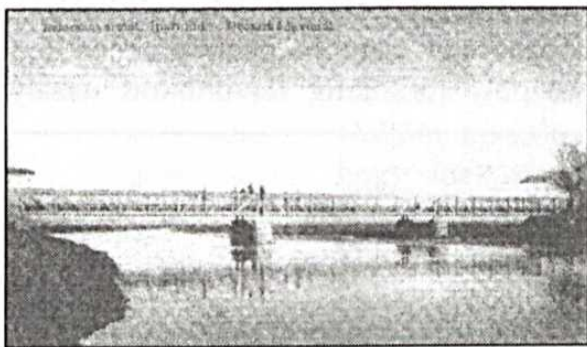
át a térképeken azok az ismeretlen, ám „gondos kezek”, amelyeknek a mindenkori hatalmak kiszolgálóiként érdekükben állt kényük-kedvük szerint összekaszabolni, majd feldarabolni a kultúrájában évszázadokon át szerves egységben lélegző nemzettestet. Így Szobtól, azaz a Duna-Ipoly torkolattól a Palóc Pompejig, vagyis Ipolytarnóc Európa-díjas Tájvédelmi Körzetéig, egy több helyen is megszakított, vakbélnyúlványhoz hasonló, hosszan elnyúló határsáv képződött. Mindezek következményeként a természetes átjáróiktól, a fa-, beton- és vashídjaiktól is megfosztották az Ipoly-völgyében élőket, demarkációs vonalakat képezve ezzel családok, rokonok, barátok között.

S végezetül, ami talán a letragikusabb, hogy a XX. század második felében, a csehszlovákiai Hulinova-terv nagyobb része megvalósulhatott. Folyószabályozás címén a forrásvidékektől, azaz a Vepor-hegységtől a szobi Duna-Ipoly torkolatig betonkolosszusokkal, gátakkal, működésképtelen hullépcsőkkel „tarkított” csatornává alakították az egész folyómedret. Ami – ma már belátható – gyógyíthatatlan környezeti sebeket, károkat okozott többek között a vízhozam, a vízállás drasztikus csökkenése által; a szabályozás bizonyos növény- és állatfajok teljes pusztulásához vezetett.

Ezek tehát az elmúlt nyolcvanhat esztendő visszafordíthatatlan és megmásíthatatlan történelmi tényei. De mi a tágabb értelemben vett realitás?

Mi a mindennapi valóság?

Az Ipoly-mente kultúrkörben élők talán sejtjeikben érzik, hogy – túl a tényeken – a realitások arról vallanak, az Ipoly a nemzet történelmi és kulturális tudatában jóval többet jelent, mint egyszerűen csak határfolyót, vízgyűjtő területet, csatornát. Az IPOLY-TÁJI HAZA a magyar nép természeti és történelmi kerete, melyben az Ipoly az a folyó, amely a Kárpát-medencében a főüttöérrel, a Dunával köti össze az itt élő népeket. Ezen az archaikus, etnikai sajátosságokkal megáldott tájon palócok, kistalpai vonásokat őrző magyarok, zsidók, cigányok, szlovák és német – kis számban ruszin és lengyel – ajkúak élnek együtt évszázadok óta szokásaikban, eszméikben, kultúrájukban egységet alkotva.



A régi balassagyarmati rácsoshíd
(képeslap kb. 1919-ből)

Épp ezért jelentheti a harmadik évezredben az Ipoly a szabad szellem szabad áramlásának jelképét, lehetőségét, a Szlovákiához tartozó magyar nemzeti kisebbség kötődését az anyaországhoz, a nemzeti elzárkózás elvetését, még akkor is, ha az a baljós látú 2004. december 5-i magyar állampolgárságról szóló népszavazás, amely évtizedekre vethet gátat a nemzet határokon átívelő újra egyesítésének, másról beszél. És jelenti a hazához való

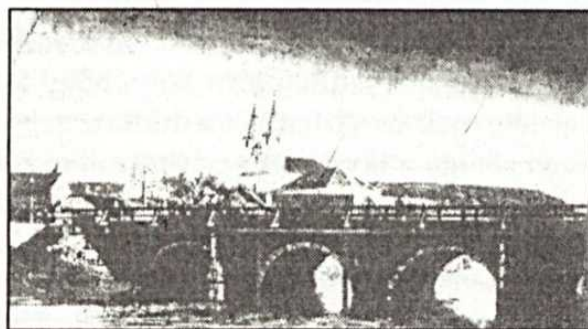
őszinte ragaszkodást, a nemzeti értékek és a szűkebb pátria, az IPOLY-TÁJI HAZA megbecsülését.

De az Ipoly az első és második világháborút követő békeszerződések óta jelent valami mást is. *Veszteséget. Önkényet. Igaztalanságot.* Nincs a történelemnek még egy olyan békeszerződése, amely a határmódosítások esetén ne az érintett etnikum területi elhelyezkedését vette volna alapul, ellentétben a trianonival, ahol a közlekedési infrastruktúra nyomvonalát szabta meg az újonnan húzott határt. Ez a módszer, speciálisan

trianoni „vívmány”. Így kerülhetett az Ipoly völgye Szobtól Drégelypalánkig közlekedési, majd kulturális holttérbe. A természetes határ ugyanis csak Szobtól északra, majd keletre, a Tésa és Hont közötti térségig érvényesül. Az Ipoly-könyéktől délre letér a határ a folyó fővonaláról, s egy hosszú szakaszon szlovákiai hídfőt alkot. Tudnivaló, hogy a „túloldal” ezzel a „császármetszéssel” jutott: *Párkány–Csata–Ipolyság* vonalán, fontos vasúti előnyökhöz. Ettől keletre ismét a folyó a határ – egészen Ipolytarnócig. Mindezzel együtt a Duna–Ipoly, valamint a Pozsony–Nyitra–Léva–Ipolyság vonal által határolt táj ma is a legnagyobb kiterjedésű és népességű, szinte hermetikusan elzárt magyar nyelvterület.

Az Ipolyon a közúti átkelés napjainkban már csak négy helyen lehetséges: a Letkés >< Salka, Parassapuszta >< Ipolyság / Sahy határátkelőknél, valamint Balassagyarmat és Ipolytarnóc térségében.

A valamikori egységes Ipoly-menti kultúrkörben a Szob–Ipolytarnóc közötti 169,7 km-es szakaszon összesen 47 híd, illetve átkelőhely kötötte össze a folyó bal és jobb partját. A korabeli



Ipolyság régi mederhídja

hídsűrűség 4 folyamkilométerben állapítható meg. A mostani, ezzel szemben cc. 56 fkm. Ez, a jelenleg működő határátkelőket vizsgálva azt jelenti, hogy például Balassagyarmat és Ipolytarnóc között a hidak hiánya miatt 45 km-es kerülővel érhető el a túlpárt. Így az Ipoly-völgye legnagyobb része mindkét oldalon közlekedési- és egyúttal kulturális vákuumba került. Ezt a légtüres, infrastruktúrájában tudatosan elszorvasztott terület egységét kívánatos minél előbb – az Európai Unió magyar-szlovák közös tagság lehetőségeit hasznosítva – orvosolni. Első lépésben, a hálózati vizsgálatokat végző szakemberek ajánlása szerint, 8 közúti híd újraépítésével lehetne leghatékonyabban felszámolni a létező közlekedési nehézségeket. Az Ipoly Eurorégió Határon Átnyúló Együttműködés 2004. évi állásfoglalásában – többek között a Főmterv hálózati vizsgálata alapján megadott fontossági sorrend figyelembe vételével – a következő indokokkal tett javaslatot a hidak újjáépítésére:

1. **Ipolydamásd >< Helemba / Ch'aba** között a 2000-es árvíz okán megsemmisített, majd a Magyar Állami Kincstár, mint tulajdonos által lebontatott katonai híd nyomvonalán kívánatos majd áthaladnia az új híd felépítésével a nemzetközi bicikliútvonalnak. S a '90-es évek óta újra élő közös ünnepeket – köztük a damásdi és helembai Farsangi Maskurázás népi hagyományának megőrzését is – az új átkelő biztosíthatja.

A kivitelezési és engedélyezési tervek már többször is elkészültek. Információink szerint a megvalósítás összege – mintegy 330 millió Ft – is az építők rendelkezésére állt, a hídepítés azonban a Duna Ipoly Nemzeti Park és a térségben működő zöld szervezetek vétője miatt mégsem kezdődhetett el, arra való hivatkozással, hogy itt bizonyos ritka állat, béka- és madárfajok életterének veszélyeztetettsége forog kockán, ami nem teszi lehetővé a hídepítést. Van is ebben igazság, s persze abban is, hogy a Duna-Ipoly zugnak nem igazán tenne jót a zsúfolt, nagyforgalmi közlekedés. Így az az ésszerű kompromisszum látszik körvonalazódni, hogy egy kisebb áteresztő képességű hidacska megépítése a reális.

2. **Vámosmikola >< Ipolypásztó / Pastovce** – vagy, ahogy a helybeliek szorgalmazták **Vámosmikola >< Ipolybél / Bielovce** – közötti híd újjáépítését tartják mihamarabb fontosnak. Vámosmikola és Ipolypásztó lakossága – főként a reformátusok, lévén a mikolaiak egyházközsége pásztó fiújaként működött a legnehezebb történelmi időkben is – viszonylag harmonikus kapcsolatban élt. Az ún. pásztói út rossz állapotú nyomvonala, ami azóta egy darabon megszakadt, s amit egy ártéri híd folytat, ma is létezik. Ha a régi híd helyén épül az új, akkor a pásztói oldalon is ártéri hidat kell majd állítani. A pásztói háromirányú útelágazás ésszerűsíti továbbá ezt a választást. A kivitelezés költségkalkulációja magas töltés esetén 530 millió Ft. Alacsony töltés esetén 432 millió Ft.

Az **Ipolybél / Bielovce >< Vámosmikola** közötti híd első lépésben történő felépítése mellett szólhat az a tény, hogy a két szemközt lévő faluban, mindkét oldalon léteznek és járhatóak a hídhoz felvezető utak. Ez lényeges költségcsökkentő tényező. Így a kivitelezés cc. 300 millió Ft-ba kerülhet majd.

3. **Viskovce nad Ipl'om / Ipolyvisknél** a híd szlovák oldalon épségben megmaradt. A magyarországi oldalon – Tésa község felől – egy, a hídhoz felvezető útszakasz megépítésére van szükség, ami viszonylag kis beruházással, és gyorsan megvalósítható. A kivitelezés költségkalkulációja: 48 millió Ft.

4. **Drégelypalánk >< Ipolyhídvég / Ipel'ské Predmostie**: Magyarországi oldalon a hídhoz felvezető út 150 méterrel a vízfolyás előtt megszakad. Ez azt jelenti, hogy a hídhoz felvezető út, továbbá egy töltés, valamint egy ártéri híd megépítése szükséges. A szlovákiai oldalon az átkelő közvetlenül a falu közelében húzódna. Így a költség minimálisra, az árkalkuláció szerint 703 millió Ft-ra csökkenthető.

5. **Kóvár / Koláre >< Újkóvár**: Hídfőmaradvány nincs, mindössze a 22-es út kanyarulatában maradt meg egy darabka töltéscsonk. Új út és új töltés megépítése javasolt az új híd működéséhez. A kivitelezési árkalkuláció: 500 millió Ft.

6. **Órhalom >< Ipolyvarbó / Vrbovka**: Magyarországi oldalon kb. 1 km-en az aszfaltos út, és a töltés is megmaradt. A széles ártér okán elegendő az alacsony töltés. Ez meglehetősen csökkenti majd a kivitelezés költségvetését, ami így 410 millió Ft-ra tehető.

7. **Pöstyénpuszta >< Petó / Pet'ov**: A magyarországi parthoz közel fekszik a település. A szlovákiai parton kb. 1 km aszfaltos út vezet az Ipoly hídhoz, s azon egy ártéri híd is található. Az építés költsége alacsony töltés esetén 570 millió Ft-ra, magas töltés esetén 900 millió Ft-ra tervezhető.

8. **Rárósmulyad / Mul'a >< Nógrádszakál**: A magyar oldalon a hídfő megépítése elkerülhetetlen, egy ún. felhajtó úttal együttesen. A szlovákiai oldalon jelenleg a település úthálózatának megjavítása elégséges a használatba vételhez. A kivitelezés költsége alacsony töltés esetén 300 millió Ft-ra tervezhető.

Összegezve tehát, a 8 híd felépítésének költsége, beleértve az infrastrukturális beruházásokat: utakat, ártéri hidakat, töltéseket, összesen 3,4 milliárd forintot, vagy 500 millió koronát, vagy 14 M EUROt tenne ki. Vagyis, Magyarország a maga 25 %-ával (3,5 M EURO), a Szlovák Köztársaság 25 %-ával (3,5 M EURO) és az Európai Unió a maga 50 %-ával (7 M EURO) venne részt a beruházásban a 2004-es árfolyam szerint, ha ugyanaz a konstrukció érvényesülne, mint a Mária Valéria Híd újjáépítésénél.

A folyó Pest megyei szakaszán az ipolydamásdi, a Nógrád megyei szakaszán a pöstyénpusztai és a rárópusztai hídtervek – tudomásunk szerint – már régen elkészültek, az építési engedélyek is megvannak, az INTERREG III/A pályázati támogatással a pénzforrás is megszerezhető, mégsem történt eddig lényeges előrelépés az újjáépítésben. A szlovák fél arra való hivatkozással, hogy az Ipoly hidak ügyére 2006-ban 40 millió korona költségvetési forrás áll a rendelkezésükre, nem kívánt élni az INTERREG III/A pályázati lehetőségével, így azonban az önálló magyar pályázat nem nyert támogatást. Mégis, vajon mi lehet a késlekedés oka? Többen politikai szándékot sejtene a visszatartások hátterében. Mások egész egyszerűen arra hivatkoznak, a késlekedés egyik oka, hogy hiába ülésezik időről-időre a Határon Átnyúló Együttműködést Szolgáló magyar-szlovák Kormányközi Vegyes Bizottság, s tesz ajánlásokat a hidak építését szorgalmazva, mindaddig, amíg Szlovákiában például nem módosítják az úttörvényt – legutóbb 2006 decemberében tettek rá kísérletet –, a hidakhoz vezető utak nem számítanak országos közútnak. Így érdemben aligha remélhető előrelépés. Bár a legutóbbi aláírásra tervezett kormányközi megállapodás a **pöstyénpusztai** és a **rárópusztai** hidakat külön kezeli. Így a két híd területbiztosítása talán megkezdődhet. A közbeszerzési dokumentáció is elkészült, vagyis magyarországi részről nincs akadálya a versenyeztetésnek.

A Pest megyei szakaszon valamivel előrébb tartanak a folyamatok, hiszen nem is olyan régen mégis csak felcsillant némi remény: az esztergomi székhelyű Ister-Granum Eurorégió a Határon Átívelő Együttműködési programban (INTERREG III.) 44 millió Ft támogatást kapott az Ipolydamásd-Helemba és Vámosmikola-Ipolypásztó közötti hidak, valamint a Tésát Ipolyviskkel összekötő útszakasz megépítéséhez szükséges tervek elkészíttetésére. A terveket az érdekeltek – uniós források segítségével – 2010-ig tervezik megvalósítani. De mi történik, mi történhet addig? – tesz fel az elemi kérdést a civil szféra képviselői, akik már réges-régen érzékelik, hogy a határok átjárhatóságával az Ipoly hidak újjáépítése csak egy feladat. Ami persze nem lekicsinyelendő. Ám az emberek közötti – „fától fáig”, lélektől-lélekgig való kapcsolat, a „hidak” újjáépítése jóval nehezebb, jóval időigényesebb. Erre a „mi történik addig?”-ra válaszolva, a tények ismeretében, az újjáépítés szándékának társadalmasításában kíván jó szolgálatot tenni népfőiskolai módszerekkel az 1994 óta működő IPOLY EURORÉGIÓ SZABADEGYETEM oly módon, hogy Tanulmányi Napjain folyamatosan és tematikusan feldolgozza hallgatóival az Ipoly hidak történetét, a közúti és vasúti hidakét, s azok újjáépítésének lehetséges szempontjait. Ugyanakkor, a szabadegyetemi kurzusokkal párhuzamosan – 2007-től az EKSZPANZIÓ Nemzetközi Kortárs Művészeti Találkozók keretein belül – az érdekeltek létrehívják több olyan kortárs művészeti akciósorozatot, amelyben nemzetközileg ismert művészek lépésről-lépésre, az Ipoly hidak egykori és tervezett helyein *HíDtAlAnság > áTHiDALÁSok >< ARANY- & EZÜSTHÍD >< KéPáTHiDaLáSoK: Hajóhíd >< Repülőhíd >< HiDaK az Ipolyon* címmel – Magyarországon és Szlovákiában irodalmi, zenei, képzőművészeti performanszok, koncertszínházak, és különféle tájművészeti alkotások: land 'artok, installációk segítségével, virtuális hidak létrehozására tesznek kísérletet. Ezzel mintegy felhívva a szélesebb közvélemény figyelmét arra a tarthatatlan szemléletre, miszerint a HiDaK az emberi kapcsolatokban „csak” objektív, gazdasági, kereskedelmi szempontból játszanak nélkülözhetetlen szerepet.

Ez nem így van. A Hidak az emberi lét szinte minden területét befolyásoló tényezőkként vannak jelen az életünkben.

A Mária Valéria Híd újjáépítése, több évtizedes vajúdas után (2001-re) Esztergom >< Párkány / S'túrovo között, jó példája annak, hogy az évtizedekig egymástól országhatárokkal, szinte hermetikusan elzárt földrajzi területek miként szerveződnek, hogyan költözik vissza beléjük az élet, s válnak újra, szinte észrevétlenül egységesekké. S az ott élő emberek legyenek bár szlovákok, vagy kisebbségi sorsban élő magyarok, vagy más nációkhoz tartozók, hogyan kerülnek minden ellenhírszertelés ellenére, egyre közelebb egymáshoz.

Az ekszpanzív akciósorozat lényegi eleme, feladata és célja is egyben, hogy a múlt századi politikai határokat: a lelkekben és a fejekben: az egykoron „felépített berlini falakat”; „légiesített Mária Valéria és Ipoly hidakat,; „a szívbéli és lélektani demarkációs vonalakat” a valóban egységesülő Európa reményében, ha nehezen is, de az épülő, határok nélküli IPOLY EURORÉGIÓ és ISTER-GRANUM szolgálatában, művészi eszközökkel végérvényesen feloldják, megszüntessék.

Az itt leírtakból is érzékelhető, hogy egy olyan történelmi, mitikus sorsú folyónak a léte, mint amilyen, neve jelentése szerint is, az Ipolyé – *Hypolit? Avagy a lovakat kifogó?* – ma sem lehet csupán ökonómiai, vagy egyszerűen csak ökológiai kérdés. Az Ipoly ügye lényegesen több ennél. A magyar nemzettudat, a nemzeti egység és önmegebecsülés lényegi eleme. Éppen ezért, bármi történjen körülötte, vagy vele, jó, avagy rossz, érzékenyen érinti a magyar nemzettestet. S meg kell vallani, hogy túl sok a múlt századbéli rossz történelmi tapasztalatunk ahhoz, hogy akár csak a legkisebb, ám lényegi dolgokban, folyamatokban derűlátóak lehessünk. S mindehhez tegyük hozzá, hogy nem oktanul, hiszen általános érvennyel az Ipoly sorsa tekintetében is megmásíthatatlanul igaz az a múlt század óta hangoztatott megállapítás, miszerint, *mi magyarok, a 20. század viharában már-már végzetesen legkevesebb három, de az is lehet, hogy négy-öt vereséget szenvedtünk:*

1956-ban az ellenforradalomhoz hazudott szabadságharcban, forradalomban; az ötvenes évek proletárdiktatúrájában; az első és második világháborúban, majd az azt követő békeszerződésekben.

Csoda-e hát, ha úgy érezzük, hogy egy újabb vereség, akár csak a legkisebb is, végzetes lehet.

Ezek a kis és nagy ügyek a meg- és kiegyezés szellemében, mind-mind sürgős és igazságos megoldásokra várnak.

Az Ipoly hidak ügyében mindaddig, amíg nincs egyértelmű megegyezés, fennáll az a mélyeséges politikai megosztottság, amelyben szinte mindenki külön hidat építene, ha tehetné. S lehetőleg mindig mással, máskor és máshol. Amíg tehát nincs magyar-szlovák közös akarat egy egységes európai hídépítő program megvalósítására, addig előrelépésre – be kell látni – a közeljövőben csak az apró lépések technikájával van némi remény.

Pedig hamarosan itt az idő, amikor a *Schengeni Egyezmény* életbeléptetésével, a határátkelők megszűnésével kimondhatjuk a múlt századi és a mostani határokat számba véve, közös Európánkat Expediálva, hogy

Magyarország határos volt Csehszlovákiával,
Csehszlovákia határos volt Magyarországgal;

Magyarország határos lett Szlovákiával,
Szlovákia határos lett Magyarországgal;

Magyarország már nem határos Szlovákiával,
Szlovákia már nem határos Magyarországgal.

Vác, 2007. január 18.

Felhasznált szakirodalom:

- Balogh Sándor (szerk.) (1972): *Nógrád megye története I-IV. kötet*. Salgótarján.
Borovszky Samu (szerk.) (1911): *Magyarország vármegyéi és városai*. Budapest.
Fábry György (2004): *Hálózati vizsgálatok az Ipoly-hidak újjáépítésére*. Közreadta: FÖMTER.
Gál Imre (1970): *Régi magyar hidak*. Budapest: Műszaki Könyvkiadó.
Hajós Bence (2001): *Ipoly-hidak Ipolytarnóctól Ipolyságig*. Budapest: Pro Renovanda Cultura Hungariae Alapítvány.
Holló Gyula – Nováky Béla (1985): *Ipoly*. Budapest.
Ipoly hidak újjáépítése (Kivonat a Nógrád megyei Védelmi Biz. 2006. májusi tájékoztatójából) Közreadta: Ürmössy Ákos Magyar Közút Kht. megyei területi igazgatója.
Magyarország hidrobiológiai atlasza VIII. kötet – Az Ipoly (1961). Budapest.
Mocsáry Antal (1826): *Nemes Nógrád vármegyének történelmi, geográfiai és statisztikai esmértetése XIV. kötet*. Pest.
Nagy Iván (1901): *Nógrád vármegye története az 1544-ik évig*. Balassagyarmat.
Praznovszky Mihály (1982): *Nógrád megyei hírlapok és folyóiratok bibliográfiája 1846–1978*. Salgótarján.
Szvircsek Ferenc (1980): *Nógrád megye közútjainak története*. Salgótarján.

KONCZEK JÓZSEF

Tervezett hidak és épülő kapcsolatok az Ipoly két oldalán

2006 májusában Nógrád megyei hivatalos helyen hangzott el, hogy az Ipolyon át – a meglévő négy hídon felül – megépítendő újabb hidak céljára ki van választva nyolc helyszín, ahol „a részletes hálózati, települési, területfejlesztési és egyéb szempontok szerint legfontosabb a kapcsolat visszaállítása”. Egykor ugyanis 47 híd ívelt át az Ipolyon. A II. világháború során majdnem mind elpusztult. Jelenleg az Ipoly Pest-Nógrád megye 120 kilométeres szakaszán négy átkelőhely van (Letkés, Parassapuszta, Balassagyarmat és Ipolytarnóc), s ez nem elég.

A legnagyobb kerülő Szécsény körzetében adódik, ahol a híd-hiány miatt vagy Balassagyarmatra vagy Parassapusztára kell utazni a határátlépéshez – ez 45 kilométeres „többlet”.

2004-ben tanulmány készült az új hidak helyszínének kiválasztására, s eszerint az elsőbbség a pösténypusztai és ráróspusztai hidat illeti meg. 2005 áprilisában már arról döntött a két kormány vegyesbizottsága, hogy a nevezett híd építését kezdeményezi. Egyúttal ajánlásban fogalmazta meg, hogy a tervezett nyolc híd létesítését is támogatja.

2005 áprilisában Szécsény-Pöstyénpusztán ünnepélyesen elhelyezték a tervezett híd alapkövét. A híd tervei is elkészültek, az építési engedélyek is megvoltak. 2006 májusában a tervek alapján már három újabb híd szakhatósági engedélyezése is folyamatban volt. (A három tervezett híd helye: Drégelypalánk, Balassagyarmat-Újkövár és Huga.)

A szlovák fél kezdeményezésére ezenfelül nógrádszakáli és őrhalmi híd tervezésére is közös pályázat született, melyet kedvezően bíráltak el, s így 2006-ban megkezdődtek az előkészületek. Sikeres pályázat volt az Ipoly Pest megyei szakaszára vonatkozóan is.

Az előzetes tervek szerint 2007 során a pöstyénpusztai és ráróspusztai híd elkészülhet.

A magyar hivatalos álláspont szerint kívánatos helyi erőforrásokból újabb hidakat építeni.

Az Ipoly 169,7 kilométeres hosszán a meglévő és a tervezett hidak elosztása következtében kiegyenlített szakaszokon át lehet majd jutni egymáshoz. Ha Szob felől indulunk el az Ipoly mentén, a folyásiránnyal szemben, akkor többek közt a meglévő letkési-szalkai (Salka) hidat 13,3 km-nél, a parassapusztait 50 km-nél, a balassagyarmatit 100 km-nél, az ipolytarnócit 169,7 km-nél érhetjük el. Az építendő drégelypalánki-ipolyhídvégi (Ipelské predmostie) a 87,5-nél, az őrhalmi-ipolyvarbói (Vrhovka) 124,5 km-nél, a hugyagi-szécsénykovácsi (Kovacovce) 130,2 km-nél, a pöstyénpusztai 142,2 km-nél és a nógrádszakáli-bussai (Busince) 154,2 kilométernél lesz található. Lehetőség van Kékkőre (Modry Kamen), Mikszáthfalvára (Sklabina) vagy Sztregovára (Dolna Strehova) Balassagyarmaton (túlfelén Tótygyarmat, Slovenské Darmoty) kelni át, vagy a Nógrád megyei Terénnyel hajszára egyező nevű Terénybe (szlovákul itt is ott is Terany). Gyügy (Dudince) fölött, ugyancsak megfelelő a parassapusztai átkelés. Ipolyságra (Sahy), valamint Ipolyszalkán (Salka) át – 1914-ben született apám szülőfalujába – az egykori Zsitvagyarmatba is eljutottam ugyanitt kelve át, Léván mindjárt balra a Zsitvához... (Zsitvagyarmat ma Zitavce, közben volt Darmoty nad Zitavou is.)

...Léva neve nemrég másként került a naptáramba. November 11-én az 1544. augusztus 16-án lezajlott szalkai ütközet emlékére tartott – egyúttal ünnepelve Tinódi Lantos Sebestyén halálának 450. évfordulóévét is (1556) – bensőséges ünnepre hívtak. A szalkai magyar tanítási nyelvű iskola diákjai előtt Virág László lantossal-zenetudóssal és Kuncz László énekessel együtt műsort adtunk, melyen a község felnőttei közül is részt vettek néhányan. Tinódi Sebestyén, a lantos, aki a szalkai ütközetet megírta, Nagyszombaton készült el a művel, melyben Nyári Ferenc surányi és Balassa Menyhárt lévai kapitányok győzelmét énekelte meg. Lévát ugyanis ekkor Esztergomból török csapat támadta meg, s tetemes zsákmányhoz

jutva vonult vissza. A Komáromból, Surányból, Sellyéről és Ipolyságról érkezett segítőkkel együtt a lévaiak üldözőbe vették őket.

A szalkai mezőn – ahol szemközt, déli irányban az Ipoly szalagja kanyarog a mezőre, a kivonult ünneplő kis seregtől nem messze, az ún. Törökdomb nyúlik el – szemügyre vehettük az egykori harc színterét. Ragyogó napsütéses időben harmatos nyárfák törzse csillogott a tőlünk talán egy kilométerre folyó Ipoly partjainál. Helyben tudtuk meg, hogy a Törökdomb az egykori török halottak tetemeit őrzi. Ebből az következik, hogy a visszavonuló törökök nagy részét még az Ipoly elérése előtt levágták a támadó magyar lovasok. A török ugyanis a szalkai gázlón akart átjutni a tömérdes jószággal, melyet Léva határából hajtott el és a Léva városban rabolt kincsekkel. Nyári Ferenc az összegyűjtött segítség katonáit beszédben igazította el, hogy párban vigyázzanak egymásra a támadás közben, hogy ne hagyjanak részt, s amíg a csata le nem zajlik, katonái ne álljanak neki fosztogatni. Mint mondta: akit ez utóbbin kap, annak fejét véteti. Szavát megfogadták, s ez segítette a győzelemhez.

Az Tinódi Lantos Sebestyén művéből kiolvasható, hogy a török Léva megtámadására „tizenötszáz” – ezerötszáz – katonával vonult ki Esztergomból – „hódvilágban éjjel Dunán költözének” –, hajnalban Lévát felgyújtották. Balassa Menyhárt, a lévai várkapitány „egy imegbe kapuhoz szalada, szablyával forgódik, ...tereket a kaputól eltágítja”. Az első magyar segítők Ságból érkeznek, Komáromból Horváth Bertalan, Surányból Nyári Ferenc (ő az egyedüli jelentősebb létszámmal, azaz 450 katonával), majd csatlakoznak a sellyei mezőn táborozó morvaiak, azaz a császáriak is, s akkor a visszavonuló 1500 törököt 930 lovassal megtámadják a magyarok. Tinódi Nyári Ferencről úgy ír, mint jó parancsnokról.

A visszavonuló török tehát a szalkai gázlót közelítette meg, amikor az egyik vezérük, Sabán vajda (török katonaként) török puskásokat állított szembe a magyarokkal. Ekkor Nyári három részre osztotta csapatát, s kettővel a kakati (ma párkányi) révhez indult, ahol Esztergomot készült megtámadni. Ezt látva Sabán, a puskáit két részre osztotta: egyiket hátrahagyta, hogy a Nyári által leállított egyharmadnyi magyarra lőjenek, maga pedig a másik puskás csapattal kísérni kezdte a kakati rév felé indult Nyárit és seregét.

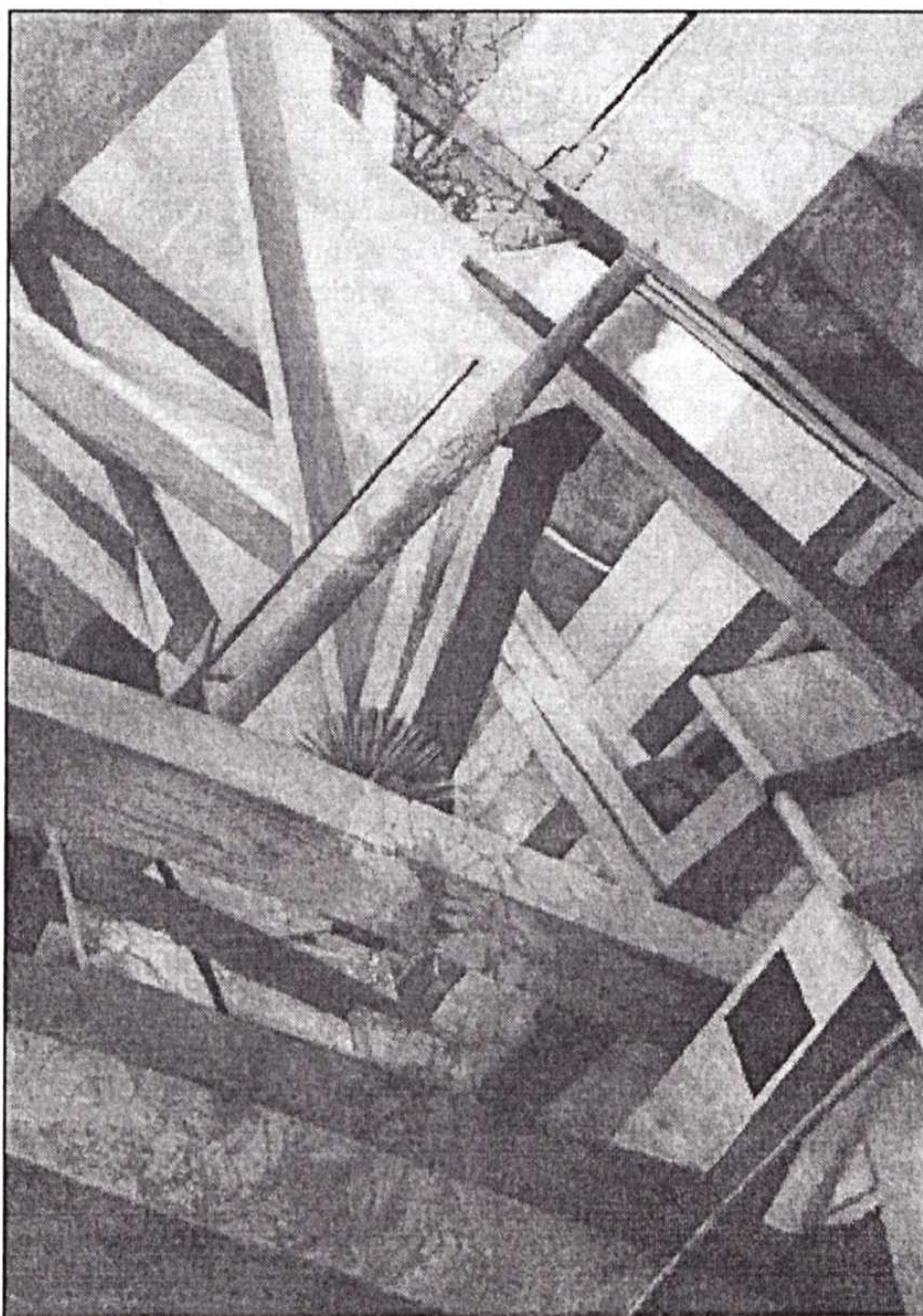
Nyári – látván, hogy gyengült a törökök puskás ereje –, hirtelen fordulattal összevonta népét és az Ipolynak szorította a maradék törököt, majd a vízen átgázoló lovasaival nagy öldöklést rendezett. A török szétfutott. A nem lankadó roham nem állt le – a magyar katonák, megfogadva Nyári parancsát, nem kezdtek fosztogatni – a zsákmányt visszaszerezték és sok török foglyot is ejtettek. A magyarok vesztesége minimális volt: két halott. Tinódira jellemző, hogy a nevüket is tudja: Nagy Amorus és Kerei Gáspár. A győzelmet követte a mulatozás. Tinódi hozzáteszi, hogy az Isten segítsége is fontos a katonának.

A mezőn, a Törökdomb oldalában, a szalkai ütközet emlékére szerény keresztet helyezett el az ünneplő közönség.

Németh Péter Mikola, az eurorégio kulturális titkára szervezésében, a szalkaiak segítségével zajlott ez az érdekes és bensőséges megemlékezés. Késő délután a szalkai faluházban – ahol búboskemence és régi bútorok-konyhaedények idézik nagyanyáink korát, s ahol a helybéli gyerekek gyakran vesznek részt tanórákon –, a rendezvény a zenészek műsorával folytatódott. Tinódi- és Balassi-versek is sorra kerültek.

Azzal a gondolattal térhettünk haza, hogy fontosak ezek az ipolydamásdi-helembai (Hlemba) szokásos, közös februári kiszebaba-égetések, a kékkúti Balassivár látogatásai, az évente ősszel zajló Madách-ünnepségek.

Tavaly immár a XIII. Madách-szimpozium és a váci Madách Kör ünnepségei után is voltak betlehemezések az észak-magyarországi és a dél-szlovákiai régióban. (Decemberben többek közt Kéménden.) A játékok, megemlékezések, műsorok és más produkciók színesítik a térség kulturális életét.



Bakos Ferenc: Malom-múlt II.