

Németh Péter Mikola

## 47 HiDat!

„Hetedhét Ipolyon innen és túl...”(2.)

*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 ojtott felvilágosult klasszikus görög szellem még mindig képes lehet áthidalni az emberek, nemzetek között meglévő, olykor fényévnyninek tűnő távolságokat, olyan élethelyzeteket teremtve, amelyben a HiDaK metaforikusan és valóságosan is összeköthetnek partokat és lelkeket. Mert a Híd lehet fa- vagy fémszerkezetű, de lehet a jó szándék építménye is, egy olyan emberi gesztusé, 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.*

(mykwla)

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 kreálta „európai béke” hatására változott „mesebeli” folyóvá. Zavarossá és hajózhatóvá. Talán a Kolowrath hajósai és az utókor elemzői se gondolhatták komolyan, hogy a ma már szinte ismeretlen nevű 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.

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 Ipolytárnóc Európa-díjas tájvédelmi körzetéig, egy több helyen is megszakított, vakbélnyúlványhoz hasonló, hosszán elnyúló határsáv képződött. Mindezek következményeként a természetes átjáróiktól, a fa-, a beton- és vashídjaiktól is megfosztották az Ipoly-völgyében élőket, demarkációs vonalakat képezve ezzel családok, rokonok, barátok között.

S végezetül, ami talán a legtragikusabb, 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 hallépcsőkkel „tarkított” csatornává alakították az egész folyómedret. Ami, ma már belátható, olyan gyógyíthatatlan környezeti sebet, károkat okozott, többek között a vízhozam, a vízállás drasztikus csökkenésével, hogy a szabályozás bizonyos növény- és állatfajok teljes pusztulásához vezetett.

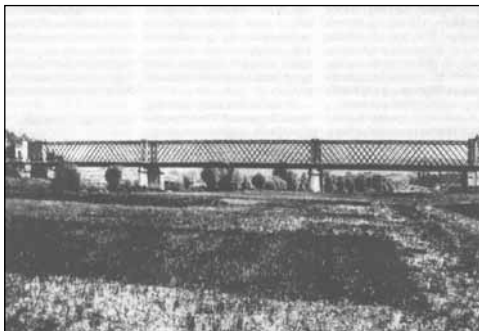
Ezek tehát az elmúlt nyolcvanhat esztendő visszafordíthatatlan és megmászhatatlan történelmi tényei. De mi a tágabb értelemben vett realitás?

Mi a mindennapi valóság?

Az Ipoly-mente kultúrkörben élők talán sejtjeikben érzik, hogy túl a tényeken a realitások arról vallanak, hogy *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 főütőérrel, a Dunával köti össze az itt élő népeket. Ezen az archaikus, etnikai sajátosságokkal megáldott tájon palócok, kisalföldi vonásokat őrző magyarok, zsidók, cigányok; szlovák és német, kis számban ruszin és lengyel ajkúak élnek együtt évszázadok óta szokásaikban, eszméikben, kultúrájukban egységet alkotva.*

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 baljóslatú 2004. december 5-i magyar állampolgárságról szóló népszavazás, amely évtizedekre vethet gátat a nemzet határokon átívelő újraegyesítésének, 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. Önkényt. Igaztalanságot.* Nincs a történelemnek még egy olyan békeszerződése, amely a határmódosítások esetén ne az etnikai, földrajzi tényezőket vette volna alapul, ellentétben a trianonival, ahol a közlekedési infrastruktúra nyomvonala szabta meg a határt. Ez a módszer speciálisan trianoni „vívmány”. Így kerülhetett az Ipoly völgye Szobtól Drégelypalánkig közlekedési, majd kulturális holtterbe. A természetes határ ugyanis csak Szobtól északra, majd



A SZOBI HEGESZVAS HÍD LÁTKÉPE  
(1859–1900)



A RÉGI IPOLYSÁGI HÍD,  
HÁTTÉRBE A VÁROS TEMPLOMÁVAL

keletre, a Tésa és Hont közötti térségig érvényesül. Az Ipoly-környéktől délre letér a határ a folyó fővonaláról, s egy hosszú szakaszon szlovákiai hídfőt alkot. Tudnivaló, hogy a túloldal ezzel a „császármetszéssel” jutott a *Párkány–Csata–Ipolyság* vonalán fontos vasúti előnyökhöz. Ettől keletre ismét a folyó a határ, Ipolytarnócig. Mindezzel együtt a Duna, Ipoly, valamint a Pozsony–Nyitra–Léva–Ipolyság vonal által határolt terület valójában ma is a legnagyobb kiterjedésű és népségsű, szinte hermetikusan elzárt magyar nyelvterület.

Az Ipolyon a közúti átkelés, napjainkban, már csak négy helyen lehetséges: a Letkés >< Salka határátkelőnél, Parassapuszta >< Ipolyság / Sahy, 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



RÉGI GYALOGOS HÍD BALASSA-  
GYARMATON (KÉPESLAP, KB. 1910)

bal és jobb partját. A korabeli 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 túlsó part. Így az Ipoly völgye legnagyobb része mindkét oldalon közlekedési és egyúttal kulturális vákuumba került. Ezt a légüres, infrastruktúrájában tudatosan elsoványított területet kívánatos minél előbb, az európai uniós magyar–szlovák

közös tagság lehetőségeit hasznosítva, sürgetően 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 figyelembevételével, a következő indokokkal tett javaslatot a hidak újjáépítésére:

(1.) **Ipolydamásd >< Helemba/Chl’aba** között a 2000-es árvíz miatt megsemmisített, majd a Magyar Állami Kincstár mint tulajdonos által lebontott 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 hídépítés azonban a Duna Ipoly Nemzeti Park és a térségben működő zöld szervezetek vétója okán mégsem kezdődhetett el, arra való hivatkozással, hogy itt bizonyos ritka állat-, béka- és madárfajok életterének veszélyeztetettsége forog kockán, ami nem teszi lehetővé a hídépítést. 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 helybéliek szorgalmazták **Vámosmikola > < Ipolybél/Bielovce** közötti híd újjáépítését tartják mihamarabb fontosnak.

Vámosmikola és Ipolypásztó lakosai, főként a reformátusok – a miko-laiak egyházközsége pásztó filiájaként, leányegyházaként működött – a legnehezebb történelmi időkben is viszonylag szoros kapcsolatban éltek egymás között.

Az ún. pásztói út rossz állapotú nyomvonala, ami időközben 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.) **Drégelyalánk > < Ipolyhídvég / Ipel'ské Predmostie**

Magyarországi oldalon a hídhoz felvezető út 150 méterrel a vízfolyás előtt megszakad. Ez azt jelenti, hogy a hídhoz felvezető út megépítése, továbbá egy töltés kiépítése, valamint egy ártéri híd megépítése szükséges. A szlovákiai oldalon az átkelő közvetlenül a falu közelében épülne meg. 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, az meglehetősen csökkenti majd a kivitelezés költségvetését, ami 410 millió Ft-ra tehető.

- (7.) **Pöstyénpuszta > < Pető/Pet'ov**

A magyarországi parthoz közel fekszik a település. A szlovákiai parton kb. 1 km aszfaltos út vezet az Ipoly-hídhöz, 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.



ÓRHALMI ÁRTÉRI HÍD (2002)



PÖSTYÉNPUSZTAI ÜRES HÍDFŐ  
(2000)



MULYADI HÍD RONCSAI (2000)

(8.) **Rárósmulyad/Mul'a > < Nógrád-szakál**

A magyar oldalon a hídfő megépítése elkerülhetetlen, egy ún. felhajtó úttal együttesen. A szlovákiai oldalon jelenleg a település úthálózatának megjavítása elégséges a használatbavételhez.

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 eurót tenne ki. Vagyis, Magyarország a maga 25 százalékával (3,5 M euró), a Szlovák Köztársaság 25 százalékkal (3,5 M euró) és az Európai Unió a maga 50 százalékával (7 M euró) 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 ráróspusztai hídtervek tudomásunk szerint már régen elkészültek, az építési engedélyek is megvannak, INTERREG III/A pályázati támogatással a pénzforrás is megszerezhető, mégsem történt 2006-ig 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, hogy a késlekedés egyik oka az, hogy hiába ülészik 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 ugyanis nem számítanak országos közútnak Szlovákiában. Így érdemben aligha remélhető előrelépés. Bár a legutóbbi aláírásra tervezett kormányközi megállapodás a **pöstyénpusztai és ráróspusztai** 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 mégiscsak felcsillant ismét némi remény, az esztergomi székhelyű Ister-Granum Euró régió a Határon Átívelő Együttműködési programban (INTERREG III.) 44 millió Ft támogatást kapott az Ipolydamásd-Helemba és

sz.	rögj fkm	Község neve		megj.	max. nyílás	híd(ak) hossza	I. II. és III. katonai felmérés			katonai felmérés		
		bal parton	jobb parton				1782-84	1842-54	1872-84	kb.1920	kb.1944	2001
1	0,7	Szob	Helemba (Chl'aba)	vasúti	59,4	304	-	-	hid	hid	hid	hid
2	3,6	polydamásd	Helemba (Chl'aba)				gázó	gázó	hid	hid	-	-
3	8,2	Lilom-puszta	Leleđ (Leľa)				1 fa	gázó	hid	hid	-	-
4	13,3	Leleđ	Ipolyzalka (Saika)	határáll.	60	105	gázó	gázó	2 fa	2 hid	2 hid	2 hid
5	18,7	Ipolytölgyes	Ipolykiskeszű (Mialá Koshihy)				4+1 fa	komp	komp	-	-	-
6	25,2	Vámosmikola	Ipolyásztű (Pastovce)				60 1fa	hid	hid	hid	hid	hid
7	31,5	Vámosmikola	Ipolybél (Bielovce)				-	gázó	hid	hid	hid	hid
8	36,0	Haraszti-puszta	ártér				gázó	gázó	hid	hid	hid	hid
9	39,3	ártér	Ipolyszakállós (Ipeľský Sokolec)	vasúti	52,3	194	-	-	4 hid	4 hid	4 hid	4 hid
10	44,1	ártér	Ipolyszakállós (Ipeľský Sokolec)		15	20,4	-	-	-	-	n.a.	ideigl.
11	45,3	ártér (Tésa)	Ipolyszakállós (Ipeľský Sokolec)				gázó	gázó	-	-	n.a.	-
12	47,1	ártér (Tésa)	Szete (Kubáňovo)				gázó	gázó	-	-	n.a.	-
13	47,5	ártér (Tésa)	Szete (Kubáňovo)	Bailey b.	36	36,5	gázó	gázó	-	-	n.a.	ideigl.
14	47,8	ártér (Tésa)	Szete (Kubáňovo)		15	50,1	-	-	-	-	n.a.	ideigl.
15	52,2	ártér (Tésa)	Ipolyvisk (Vyškovec n. Ipol'om)				1fa	gázó	gázó	gázó	hid	hid
16	53,5	ártér (Tésa)	Ipolyvisk (Vyškovec n. Ipol'om)				gázó	komp	komp	hid	hid	beton
17	54,0	ártér (Tésa)	Ipolyvisk (Vyškovec n. Ipol'om)		29,8	120,2	gázó	gázó	gázó	hid	hid	hid
18	55,0	ártér (Tésa)	Ipolyvisk (Vyškovec n. Ipol'om)				gázó	gázó	-	-	-	gázó
19	56,5	Pereszély (Presel'any n. Ipol'om)	Ipolyvisk (Vyškovec n. Ipol'om)		28,5	139	-	-	-	-	n.a.	beton
20	64,1	Pereszély (Presel'any n. Ipol'om)	Gyerk (Hrkovce)				gázó	2 gázó	-	-	n.a.	gázó
21	66,2	Pereszély (Presel'any n. Ipol'om)	Gyerk (Hrkovce)	vasúti	74,5	137,5	-	-	gázó	gázó	n.a.	gázó
22	67,4	Homok	Ipolyásg (Šahy)				gázó	-	-	-	n.a.	2 hid
23	68,1	Pereszély (Presel'any n. Ipol'om)	Gyerk (Hrkovce)	TSZ	28,8	91,5	gázó	-	-	-	n.a.	gázó
24	69,5	Pereszély (Presel'any n. Ipol'om)	Ipolyásg (Šahy)		14,5	120	kő	2+1 kő	2+1 kő	2+1 kő	n.a.	hid
25	70,1	Homok	Ipolyásg (Šahy)	határáll.			gázó	gázó	gázó	gázó	hid	hid
26	75,8	Hont	Treemag (Tešmák)				gázó	gázó	gázó	hid	hid	hid
27	87,5	Dréglypaliánk	Ipolyhídveg (Ipeiské Predmostie)				1+1 fa	gázó	gázó	hid	hid	hid
28	96,8	Ipolyvece	Ipolybalog (Balog n. Ipol'om)				gázó	gázó	gázó	hid	hid	hid
29	103,3	Ipolyzög (Ribe)	Nagyszalomja (Vel. Čalomyja)		6,7	56,8	gázó	gázó	gázó	hid	hid	hid
30	105,7	Ipolyzög (Ribe)	Kovář (Koláre)				gázó	gázó	gázó	-	-	-
31	108,6	Ujkovář	Kovář (Koláre)		10	60	gázó	gázó	1+2 fa	hid	hid	hid
32	111,8	Balassagyarmat	Tótygyarmat (Slov. Darmoty)	gyalog	10,7	42,8	gázó	gázó	1+2 fa	hid	hid	(beton)
33	112,8	Balassagyarmat	Tótygyarmat (Slov. Darmoty)	határáll.	34	100	5+1+5 fahid	2+1+1 fa	hid	hid	hid	beton
34	117,1	Patvarc	Eroőselešteny (Seleštan'y)				1 fa	1 fa	1 fa	1 fa	-	-
35	125,4	Órhalom	Ipolyvámó (Vrtovka)		5,57	kb 70	- 3 ártéri fa	3+1 fa	hid	hid	hid	hid
36	128,4	Hugyag	ártér				gázó	1 fa	-	-	-	-
37	130,2	Hugyag	Szécseňkovács (Kováčovec)		kb 36	93	1+1 fa	1+1 fa	hid	hid	hid	hid
38	138,3	ártér	Pető (Petov)				gázó	1 fa	hid	hid	hid	hid
39	142,0	Pestény-puszta	Szécseňkovács (Kováčovec)		36,2	81	1+6 fa	1 fa	1 fa	1 fa	hid	hid
40	149,5	Ludányhalászi	Csalár (Čeláre)				gázó	1 fa	1 fa	1 fa	hid	hid
41	153,2	Nógrádszakai	Bussa (Bušince)	vasúti	25	33	-	1+1 fa	-	-	-	vas
42	154,2	Nógrádszakai	Bussa (Bušince)				gázó	1 fa	hid	hid	hid	hid
43	157,8	Nógrádszakai	ártér				gázó	1 fa	hid	hid	hid	hid
44	158,9	Nógrádszakai	Rárosmúlyad (Muľa)		12	72	-	gázó	gázó	hid	hid	hid
45	162,7	Nógrádszakai (Rárospuszta)	Ráros (Ráros) - Tónics (Trenc)		61	61	kő	kő	kő	hid	hid	hid
46	165,6	Litke	Tónics (Trenc)				gázó	3+1 fa	hid	hid	hid	hid
47	169,7	Ipolyvámó	Tónics (Trenc) - (Máté Dálovce)				gázó	1+1+2 fa	hid	hid	hid	hid
47 db	169,7 fkm	híd/sűrűség: 4 fkm (mbs: 56 fkm)	összes híd/hossz (ami ismert):			2048	11 híd/hely	19	22	20	22	5 (14)

AZ IPOLY EGYKORI ÉS MAI HÍDJAI  
IPOLYTARNÓCTÓL A TORKOLATIG



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? – teszik fel az elemi kérdést a civil szféra képviselői, akik már réges-régen érzékelik, hogy a határok átjárhatóságával az Ipoly-hidak újjáépítése az csak egy feladat, ami nem lekicsinylendő persze, de az emberek közötti „fától fáig”, lélektől lélekgig való kapcsolatok, hidak újjáépítése annál jóval nehezebb, jóval időigényesebb folyamat. Erre a „mi történik addig?”-ra válaszolva, a tények ismeretében, az újraépítés 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 keretében az érdekeltek létrehívják több olyan kortárs művészeti akciósorozatot, amelyben nemzetközileg ismert művészek lépésről lépésre, az Ipoly-hidak egykori és tervezett helyein: – HÍD TALANSÁG > ÁTHIDALÁSOK >> ARANY- & EZÜSTHÍD >< KÉPÁTHIDALÁSOK: Hajóhid >< Repülőhid >< HÍDOK az Ipolyon címmel – Magyarországon és Szlovákiában irodalmi, zenei, képzőművészeti performanszok, koncert színházak és különféle tájművészeti alkotások: land 'artok, installációk, virtuális hidak létrehozására tesznek kísérletet. Ezzel felhívva a szélesebb közvélemény figyelmét arra a tartathatatlanságra, miszerint a HÍDOK 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'útrovo között, jó példája annak, hogy az évtizedekig egymástól országhatárokkal, szinte hermetikusan elzárt földrajzi területek miként szervesülnek, hogyan költözik vissza beléjük az élet, s válnak újra, szinte észrevétlenül egységekké.

S az ott élő emberek, legyenek bár szlovákok vagy kisebbségi sorsban élő magyarok, vagy más nációkhoz tartozók, hogyan kerülnek minden ellenhíresztelés 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*”; „*legiesített Mária Valéria és Ipoly hidakat*”; „*a szívbeli 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 nemzet tudat, a nemzeti egység és önmegbecsülés lényegi eleme. Éppen ezért, bármilyen körülményben is legyen, jó, avagy rossz, érzékenyen érinti a magyar nemzetet. S meg kell vallani, hogy túl sok a múlt századbeli rossz történelmi tapasztala-

tunk ahhoz, hogy akárcsak a legkisebb, ám lényegi dolgokban, folyamatokban derűlátóak lehessünk. S mindehhez tegyük hozzá, hogy nem oktanul, hiszen általános érvénnyel 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, akárcsak 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, hiszen ma már, ebben a mélységes politikai megosztottságban, szinte mindenki külön hidat építene legszívesebben, ha tehetné. S lehetőleg mindig mással, máskor és máshol. Amíg tehát nincs magyar-szlovák közös politikai akarat egy egységes európai hídépítő program megvalósítására, addig előrelépésre, be kell látni, a közeljövőben csak araszolgatva van 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.  
Ne késlekedjünk hát!*

#### **Felhasznált szakirodalom:**

Hajós Bence: *Ipoly-hidak Ipolytarnóctól Ipoly-ságig* (Pro Renovanda Cultura Hungariae Alapítvány, 2001)

Gál Imre: *Régi magyar hidak* (Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1970)

Holló Gyula–Nováky Béla: *Ipoly* (Budapest, 1985)

Szvirček Ferenc: *Nógrád megye közútjainak története* (Salgótarján, 1980)

*Magyarország hidrobiológiai atlasza – VIII. Az Ipoly* (Budapest, 1961)

*Magyarország vármegyéi és városai* > szerk.: Borovszky Samu (Budapest, 1911)

*Nógrád megye története I–IV.* > szerk.: Balogh Sándor (Salgótarján, 1972)

Praznovszky Mihály: *Nógrád megyei hírlapok és folyóiratok bibliográfiája 1846–1978* (Salgótarján, 1982)

Nagy Iván: *Nógrád vármegye története az 1544-ik évig* (Balassagyarmat, 1901)

Mocsáry Antal: *Nemes Nógrád vármegyeinek történelmi, Geográfiai és Statistikai Esméltetése XIV.* (Pest, 1826)

*Hálózati vizsgálat az Ipoly-hidak újjáépítésére.* Esettanulmány, Közreadta: FŐMTER > Fábry György (Budapest, 2004)

*Ipoly-hidak újjáépítése* (Kivonat a Nógrád megyei Védelmi Biz. 2006. májusi tájékoztatójából). Közreadta: Ürmössy Ákos, a Magyar Közút Kht. megyei területi igazgatója, 2006. május