

# **Ipoly-hidak**

## **Ipel'ské mosty**

### **Ipel' Bridges**

**Összeállították – Zostavili – Compiled by:**

Béla Hrubík

Éva Wollent

**Angol fordítás – Anglický preklad – English translation:**

Ida Wollent

**Szlovák fordítás – Slovenský preklad – Slovak translation:**

Dr. Hernádi Anna

Neprešlo jazykovou úpravou

**Ipel'ský Euroregión**  
**2003**

## Hajós Bence

### Az mai és egykori Ipoly-hídhelyek története

#### Bevezető

A híd kulcspontja a közlekedésnek, a gazdasági és emberi kapcsolatoknak. Jelentőségét akkor látjuk igazán, amikor nincsen. A híd hiánya elszigetel, s nagy kerülőre kényszerít.

A II. Világháborút követően a trianoni határszakaszon a hidak nagy részét megszüntették, a határt a forgalom elől elszigetelték. Így sok ember vesztette el a túloldali földjét, rokoni kapcsolatait, utazási lehetőségét, templomát, iskoláját, piacát, járási székhelyét.

Mindkét oldalon élők érdeke, hogy az Ipoly vize ne a világvége, hanem összekötő és életető vízfolyás legyen. Ehhez elengedhetetlen az átkelési lehetőségek biztosítása. Jelenleg akár negyven kilométert is kénytelen utazni az, aki csupán a légvonalban ötszáz méterre lévő „szomszédos” faluba akar átugrani.

### Az Ipoly völgye Az Ipoly folyó

Az Ipoly Magyarország és Szlovákia közös határfolyója. Az Ipoly szlovák területen ered, a Vepor-hegység délkeleti lejtőjén. Forrásvidékétől 76 km-re éri el a határszakaszt, 181 folyamkilométeren választja el hazánkat a szomszéd országtól, majd - 257 km-es futás után - Szobnál torkollik a Dunába.

A meder a tavaszi esőzések végével júniusban rendszerint kiürül, a július és október közötti időszak vízszegény, a készletek újratöltődése novemberben indul meg.

A folyón nincs hajóforgalom, annak gyakorlati lehetősége kétséges.



### História dnešných a bývalých ipel'ských mostov

#### Predslov

Most je kľúčovým bodom premávky, hospodárskych a ľudských vzťahov. Jeho význam vidíme naozaj vtedy, keď most nie je. Ak chýba most, nastane izolácia a núti na veľké obchádzky.

Po II. svet.vojne na trianonskom hraničnom úseku veľkú časť mostov zrušili, hranice izolovali od premávky. Takto mnoho ľudí prišlo o majetky na druhej strane, o príbuzenské vzťahy, možnosti cestovania, o svoj kostol, školu, trhy, okresné sídlo.

Je záujmom všetkých na oboch stranách, aby voda Ipl'a neznačila koniec sveta, ale riekou, ktorá spája a živí. K tomuto je bezpodmienečné zabezpečiť možnosti prechodu. V súčasnosti, kto chce ísť do susednej dediny, vzdalenej na 500 m vzdušnou čiarou, je nútený cestovať 40 km.

### Ipel'ská dolina Rieka Ipel'

Ipel' je hraničnou riekou medzi Maďarskom a Slovenskom. Vyúsťuje na území Slovenska na juhovýchodnom úbočí vrchoviny Vepor, odkiaľ hranicu dosiahne v 76 km vzdialenosti, na 181. riečnom km rozdelí našu krajinu od susedného štátu, po 257 km pri Szobe sa vlieva do Dunaja.

Koryto rieky sa po jarných dažďoch zvyčajne vyprázdni, obdobie medzi júlom a októbrom je chudobné na vodu, v novembri sa znovu začne naplňovať.

Na rieke nie je lodná premávka, táto možnosť je sporná.



### The History of Current and Former Places of Ipel' Bridges

#### Introduction

Bridges are an important key to transportation, economic contacts and human relationships. Their importance is the most obvious when they are missing. The lack of a bridge isolates and forces people to take a roundabout way.

After World War II, most bridges along the Trianon border section were closed down, and isolated from transportation. Thus many people lost their lands on the other side, but also their family relations, traveling possibilities, churches, schools, markets and county centers.

It is the interest of all the people on both sides of the river, that the Ipel' is not the end of the world, but a connecting point as well as water giving life to the region. In order to achieve this, the problem of crossing it is necessary to solve. Currently, people who want to get to the „neighboring” village located only 500 meters on the other side, have to travel more than 40 km.

### The Ipel' Valley The Ipel' River

The Ipel' is a common border line between Slovakia and Hungary. It has its source in Slovakia, on the southern slopes of the Vepor Mountains. It reaches the border section 76 km away from the source; it forms the state border on 181 km, and meets the Danube after a total of 257 km in Szob.

After the end of the rainy season in the spring, the period between July and October is very poor in water. The „stockpiling” of water starts again in November.

There is no shipping on the river; its possibility from a practical point of view is doubtful.



## Átkelések az Ipoly felett

Az Ipoly folyó igen szélsőséges vízjárású. Nyáron az alig bokáig érő vízben lehet átkelni, télen a jég hátán bátran átsétálhat bárki, tavasszal pedig hatalmas tengerré terebélyesedik. A folyó két partját, és az ott fekvő falvakat, városokat számos híd kötötte össze. A folyó két partja közötti forgalom zavartalan volt a II. Világháború pusztításáig. Majdnem minden falunak megvolt a maga hídjá, a módosabb falvaknak több is. A vízimalmoknál is voltak hidak, legalább gyaloghidak, így mindkét oldalról szállíthatták az örölni valót a molnárokhoz.

A második világháború előtt átlagosan három kilométerenként állt egy híd. Ezzel szemben jelenleg a hidak egymástól mért távolsága több, mint negyven kilométer. Az egykori hidak bizonyítják, hogy évszázaddokkal ezelőtt sem jelentett műszaki problémát egy ilyen kis folyó, mint az Ipoly állandó áthidalása.

## Az Ipoly-hidak története

A hidak története szorosan összekapcsolódik a két ország történelmével.

A tatárjárás pusztítása után épültek az első kőhidak az Ipolyon.

A törökkorban sok híd elpusztult. A hódoltság után a növekvő forgalmi igényeket leghamarabb a főútvonalak mentén felépült hidak szolgálták.

Az 1948-49. évi harcokat sem kerülhették el az Ipoly-hidak. Ekkor néhány hidat felégettek, illetve visszabontottak. A vasgyártás vívmányai nyomán a XIX-XX. század fordulóján négy közúti vashíd épült az Ipolyon.

Az első világháború befejezéseként a folyó mentén húzták meg a demarkációs vonalat, majd az országhatárt. Így hirtelen a sok hídból egyszerre határhíd lett. A hidak két oldalán őrbódékat emeltek, 1919-ben pedig a csehszlovák hadsereg beton bunkereket épített a hídfők közelében. A határőrizetre kaszárnyák is épültek a nagyobb hidaknál.

Az első bécsi döntéssel (1938) az államhatár északabbra került, 1945-től ismét itt húzódik az államhatár. A kettős birtokosság megszüntetéséig, azaz 1950-ig a legtöbb hidat használták, de ezek nagy többsége igen primitív ideiglenes helyreállítás volt. Mára csak az üresen meredező pillérek, s a vízben megbújó cölöpcsonkok és roncslemek

## Prechody nad Iplom

Ipeľ je veľmi extrémnou riekou. V lete cez ňu možno prejsť vo vode, siahajúcej skoro po členky, v zime na ľade a na jar sa premení na obrovské more. Brehy rieky, obce a mestá spájalo veľa mostov. Premávka medzi dvoma brehmi rieky bola nerušená až do pustošenia II.svet.vojny. Skoro každá dedina mala svoj most, lepšie situovaná mala aj viac. Mosty boli aj pri vodných mlynoch, aspoň pre peších. Takto z oboch strán mohli prevážať tovar k mlynárovi na mletie.

Pred II.svet.vojnou stál most približne na každom treťom kilometri. Oproti tomu v súčasnosti ich vzdialenosť prevyšuje 40 km. Niekdajšie mosty dokazujú, že ani pred stáročiami neznamenal technické problémy premostenie takej malej rieky, ako je Ipeľ.

## História ipel'ských mostov

História mostov úzko súvisí s históriou našich dvoch štátov.

Na Ipli sa prvé kamenné mosty postavili po tatárskom pustošení.

Za tureckej nadvlády sa veľa mostov zničilo. Po skončení nadvlády na stále sa zvyšujúcu premávku slúžili najskôr mosty, postavené popri hlavnej ceste.

Ani boje v r.1948-49 neobišli ipel'ské mosty. Vtedy ich niekoľko vypálili, rozobrali. Na sklonku 19.-20.storočia sa rozmáhala železiarstvo, na Ipli boli postavené štyri železné mosty.

Na konci I.svet.vojny pri rieke natiahli demarkačnú čiaru, potom štátne hranice. Veľa mostov sa stalo hraničným mostom. Na oboch stranách mostu postavili strážne budy, r.1919 československé vojsko postavilo betónové bunkre v blízkosti mostov na stráženie hraníc. Pri väčších mostoch boli postavené aj kasárne.

Po viedenskej arbitráži (1938) sa štátne hranice posunuli na sever, od r.1945 sa znovu tu tiahli hranice. Mosty využívali po dobu dvojmajetníctva, čiže do r.1950, ale väčšina týchto bola iba provizórne a primitívne prestavaná. Dnes z mostov zostali iba holé piliere a vo vode ukryté torzá kolov, pozostatky rôznych stavebných prvkov.

V súčasnosti na Ipli funguje len zopár mostov. Pri Ipolytarnóci je Ipeľ hraničnou riekou, v okolí Šiah na úseku

## Crossing the Ipeľ

The Ipeľ has a very extreme water output. In the summer period, the water reaches to the ankles, in winter it can be crossed on the top of a thick ice layer and in the spring it extends to a big sea. The two banks of the river, the neighboring villages and towns were connected by several bridges. Transport between the two banks was undisturbed till the demolition made by World War II. Almost all the villages had their own bridge; some of the richer ones had more than one. There were bridges also at watermills, at least for pedestrians, thus the goods for milling could be taken to the miller from both sides.

Before World War II, there were bridges almost in every 3 km. Currently the distance between two bridges is more than 40 km. Former bridges prove that making a small river, like the Ipeľ permeable was not a technical problem even centuries ago.

## History of the Ipeľ Bridges

The history of bridges is strongly related to the history of the two countries.

The first bridges over the Ipeľ were built after the Mongol invasion.

Many of them got demolished under the Turkish era. After the Turkish rule, the increasing traffic needs were satisfied mainly by bridges built along main roads.

Even the fights in 1948-49 could not avoid the Ipeľ Bridges. Some of the bridges were burnt down or demolished in this period. As a result of iron industry, at the turn of the 19th and 20th century, 4 iron road bridges were built over the Ipeľ.

Finishing the First World War, the demarcation line and later the state border was run along the river line. That is how the many small bridges suddenly became border bridges. Guard cabins were put at the two sides of them, and in 1919 the Czechoslovak Army built concrete bomb-proof dug outs near the bridge heads. At some bigger bridges, barracks were also built to guard the border.

With the First Vienna Treaty (1938) the state border was put further up to the north, but in 1945 it came back to its original place. Till the end of the system of double ownership, up to 1950, most of the bridges were used, but the



mutatják a hidak helyeit.

Ma az Ipoly felett csak egy-két híd üzemel. Ipolytarnóctól határvíz az Ipoly, azonban Ipolyság környezetében mintegy harminc kilométeres szakaszon teljesen szlovák területén folyik.

Jelen tanulmány Ipolytarnóc és a torkolat között összesen 47 hídhelyet azonosított. Ma ezek közül összesen 12 áll, de a határszakaszon csupán 4 híd (közúti és vasúti együtt számolva).

Az adatok elsődleges forrásául a katonai és közigazgatási térképek szolgáltak, de a közel azonos korú térképek között sokszor igen jelentős ellentmondásokat találhatunk.

Az első katonai felmérés (1782-84) térképlapjai igen könnyen áttekinthetőek, és a hidakat igen nagy megbízhatósággal ábrázolja.

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.

A harmadik katonai felmérés (1872-84) térképlapjainak a felújításával készült számos későbbi térkép. A harmadik felmérés térképlapjai nem színesek, ami az értelmezést nehezíti. A hidak jelölése, elsősorban az ártéri hidakra vonatkozólag, meglehetősen nehezen kivehető.

## Egyedi hídleírások

Az elpusztult hidak kutatása igen nehézkes. A térség fő tervtára Ipolyságon a II. Világháborúban kiégett.

Az alábbiakban a vízfolyás irányában haladva mutatom be az egyes hídhelyeket.

### 1. Szob - Helemba (vasúti híd)

A szobi vasúti híd már a negyedik hídszerkezet ezen a helyen. A híd igen fontos vasútvonalon fekszik, így nem véletlen, hogy egykor az itt álló híd volt építéskor a Kárpát-medence



dlhom skoro 30 km tečie úplne na slovenskej strane.

Medzi Ipolytarnócom a ústím je v štúdiu identifikovaných 47 mostov. Dnes z týchto stojí spolu 12, na hraničnom úseku iba 4 mosty (rátané pre cestnú premávku a železniciu spolu).

Na získanie údajov poslúžili v prvom rade vojenské a administratívne mapy, ale na mapách z toho istého obdobia sme objavili veľakrát mnohé protirečenia.

Mapy I. voj.zamerania (1782-84) sú veľmi prehľadné a mosty sú tu presne zaznačené.

Na mapách II. voj.zamerania (1840-55) sa mosty už ťažšie identifikujú, sú zaznačené jednoducho, bez rozoznania.

Úpravou máp III. voj.zamerania (1872-84) bolo vyhotovených niekoľko neskorších máp. Listy máp nie sú farebné, čo sťažuje ich objasnenie. Značenie mostov, hlavne záplavových území je ťažko rozoznať.

## Opis významnejších mostov

Výskum zničených mostov je veľmi ťažkopádny. Hlavný archív v Šahách s plánmi oblastí v II.svet.vojne vyhorel.

V nižšie uvedenej časti opisujem miesta mostov v smere tečúcej rieky.

### 1. Szob - Chľaba (železničný most)

Železničný most v Szobe je už štvrtou konštrukciou na tomto mieste. Cez most prechádza veľmi dôležitá železničná trať, nie je to náhoda, že kedysi tento most v čase jeho výstavby



majority of them was reconstructed temporarily, in a very primitive way. Today, we can only see the lonely piers, posts hidden in the water and some ruins of the former bridges.

Currently there are only a few bridges over the Ipeľ. From Ipolytarnóc on, the Ipeľ is the border, but in the surroundings of Šahy, along a 30 km-long section it runs only on Slovak territory.

This brief study speaks about 47 bridges between Ipolytarnóc and the mouth of the Ipeľ River. Today only 12 of these exist, but in the border section there are only 4 (road and railway bridges together).

Military and administrative maps were the primary sources of information, but in many cases there is a significant paradox between various maps of the same age.

The maps of the first military survey (1782-84) are very clearly arranged, and they show the bridges very trustfully.

Data from the second military survey (1840-55) are much more difficult to use for the identification of the places of bridges, and also the bridges are shown very simply, without making any distinction between the different types.

Many later maps were made on the basis of the third military survey (1872-84). These maps were not color maps, which makes their interpretation more difficult. The marking of bridges, especially of those in the floodplain, is very unclear.

## Description of the Individual Bridges

Making a survey of the destroyed bridges is difficult. Most of the plans of the region got burnt in the Second World War in Šahy.

In the following parts I will present the bridges in the direction of the water flow.

### 1. Szob - Chľaba (railway bridge)

The railway bridge in Szob is already the fourth bridge structure at this place. It is located on a very important railway trail, and that is why in the period of its construction it was one of the biggest



legnagyobb szabad nyílású vasúti hídja.

1850. december 16-án adták át a hidat tartalmazó Vác-Párkányána szakaszt. Ekkor az Ipolyon fahidat építettek.

Az Ipoly fölötti fahidat 1859-ben cserélték ki vasszerkezetű hídra. A rácsos vashíd 1859. április 7-én készült el. A hidat 1859-ben kétvágányúra építették, holott Párkányána - Pozsony szakaszon csak 1872 és 1885 között építették meg a második vágányt. Így több mint három évtizeddel „előre” épült meg a kétvágányú vasúti híd, mielőtt elkészült volna a vonal második vágánya.

## 2. Ipolydamásd - Helemba

A torkolat előtti utolsó átkelési hely a jelentősebb hídhelyekhez hasonlóan nagy múltra tekinthet vissza.

Helemba és Damásd között a XIX. században is állt egy fahíd, majd később komp üzemelt. Mégis ez az elpusztult hídhely kilóg a többi hiányzó híd sorából. Ennek oka, hogy ez a híd utolsó eltűnése nem a háborúhoz kötődik, hanem közvetlen az elmúlt pár év történetéhez.

A hidat 1989-ben építette az Országos Vízügyi Beruházási Vállalat. A híd szolgálta a nagymarosi építkezések munkagép és anyagszállítását.

A nagymarosi vízlépcső építésének felfüggesztése után a hidat csak alkalmasszerűen nyitották meg kishatár forgalomra a nagyobb ünnepekhez kapcsolódóan. Az elmúlt években hidat két részletben teljesen elbontották.

## 3. Liliom-pusztá

Az I. és II. katonai felmérés szerint itt fahíd állt. A torkolat előtt az Ipoly völgye összeszűkül a Börzsöny és Burda hegységek közé.



bol v Karpatskej kotline najväčším.

16. decembra 1850 odovzdali úsek Vác-Nána s mostom. Vtedy na Iplí postavili drevený most.

Drevený most nad Iplom r.1859 vymenili na most so železnou konštrukciou. Železný most s mrežami odovzdali 7.apríla 1859. V tom istom roku trať prestavali na dvojkolajovú, hoci na úseku Nána-Bratislava iba v rokoch 1972-1885 vybudovali druhú koľaj. Takto o viac ako tri desaťročia vopred bol postavený dvojkolajový železničný most, ako druhá koľaj trate.

## 2. Ipolydamásd - Chľaba

Posledný prechod pred ústím rieky, podobne ako aj významnejšie miesta mostov, má bohatú históriu.

Medzi Chľabou a Domašou v 19.storočí tiež stál drevený most, neskôr tu premávala kompa. Predsa tento zničený most vyčnieva z radov ostatných chýbajúcich. Dôvodom je to, že jeho posledné zmiznutie sa neviaže k vojne, ale k histórii predošlých rokov.

Most bol postavený r.1989 Štátnym vodohospodárskym podnikom. Slúžil na prevoz pracovných zariadení a materiálov ku stavbe v Nagymarosi.

Po prerušení stavby vodného diela v Nagymarosi most otvorili iba príležitostne pri väčších sviatkoch. V predošlých rokoch most na dvakrát rozobrali.

## 3. Liliom-pusztá

Podľa I. a II.voj.zamerania tu stál drevený most. Pred ústím sa Ipeľská dolina zužuje pomedzi vrchy Borzsony a Burdu.



railway bridges of the Carpathian Basin. The railway section between Vác and Nána including the bridge was opened on the 16th December 1850. At this time a wooden bridge was built over the Ipeľ.

This wooden bridge was exchanged for an iron construction in 1859. The lattice-bridge was finished on the 7th April 1859. In 1859, the bridge was built double tracked, although the second track on the Nána - Bratislava section was completed only between 1872 and 1885. Thus the double tracked railway bridge was completed 3 centuries earlier than the actual second track of the railway line.

## 2. Ipolydamásd - Chľaba

The last crossing point before the mouth of the river, similarly to the more significant bridges, has an interesting history.

Already in the 19th century there was a wooden bridge between Chľaba and Ipolydamásd, later it was replaced by a fairy. Still this destroyed bridge is different from the other missing bridges. This is because its disappearance is not in connection with the war, but more with the history of the last couple of years.

The bridge was built by the State Water Investment Company in 1989. It served for the transportation of machines and materials for the construction works at Nagymaros.

After the suspension of the construction of the Nagymaros water power plant, the bridge was occasionally opened for Slovak and Hungarian citizens, who wanted to get to the other side on bigger celebration days or festivals. In the last couple of years the bridge was completely demolished.

## 3. Liliom-pusztá

According to the first and second military surveys, there was a wooden bridge here in the past. In front of its mouth, the river gets narrower between the Börzsöny and Burda Mountains.



#### 4. Ipolyszalka - Letkés

Letkés és Ipolyszalka szomszédos községek, szinte össze is érnek, csak közöttük van az Ipoly. A két község között ma is áll a híd és itt határátkelőhely is üzemel. A folyó árterületén két híd is áll.

A két falu közötti híd nem mindig ezen a helyen állt. A XIX. században még Letkés falu központjának tengelyében keresztezte az Ipolyt a két falu közötti út. A hídhely északabbra tolódása jól látható a jelenlegi térképeken is.

A hidat a II. világháborúban fölrobbantották. A régi vasszerkezet a mederbe zuhant, de a hídfők épen maradtak. A roncsokon fa provizórium épült. 1952-54-ben teljesen felújították a hídszerkezetet.

#### 5. Ipolytölgyes - Ipolykiskeszi

A II. és III. katonai fölmérés a két falu között kompot jelöl. Csak kisebb, jelentéktelenebb hidak álltak itt a térképek tanúsága alapján. A meder környezetében hídra utaló nyomot nem találtam.

#### 6. Vámosmikola – Ipolypásztó

Az alsó folyószakasz (Ipolyságtól a torkolatig) legjelentősebb átkelési helye volt itt. Az I. katonai fölméréstől kezdve valamennyi térkép feltünteti ezt a hidat. Mindkét oldali település központi szerepet tölt be a környék életében. Ma Vámosmikolán távolsági buszvégállomás van, míg Pásztó az utolsó Ipoly-völgyi vasútállomás.

A Magyar Országos Levéltárban fennmaradt egy 1788-ban készült tervlap, mely a Vámosmikola és Ipolypásztó között építendő új fahíd általános tervét ábrázolja.

A folyó jobbpartján a hídfőben ma is áll az egykori laktanya, amely a trianoni békeszerződés után épült.



#### 4. Salka - Letkés

Letkés a Salka sú susediace obce, sú takmer spojené, delí ich len Ipeľ. Medzi dvoma obcami dodnes stojí most a v prevádzke je aj hraničný prechod. Posunutie miesta mostu na sever dobre vidieť i na dnešných mapách.

Most za II.svet.vojny zbombardovali. Železná konštrukcia sa zrútila do koryta ale predmostia zostali nepoškodené. Na zrúcaninách bolo postavené drevené provizórium. V rokoch 1952-54 konštrukciu mosta úplne obnovili.

#### 5. Ipolytölgyes - Malé Kosihy

II. a III. voj. zameranie zaznačuje medzi dvoma obcami kompu. Podľa máp tu stáli iba menšie, bezvýznamnejšie mosty. V okolí koryta rieky som nenašiel po moste žiadnu stopu.

#### 6. Vámosmikola – Pastovce

Na dolnom úseku rieky (od Šiah až k ústiu) tu bolo najvýznamnejšie prechodné miesto. Od I.voj.zamerania počnúc na všetkých mapách je zaznačený tento most. Usadlosti na oboch stranách boli dôležitým strediskom okolia. Vo Vámosmikole je dnes konečná zastávka diaľkových autobusov, Pastovce sú v Ipeľskej doline poslednou železničnou stanicou.

V štátnom archíve MR sa nachádza plán z r.1788, ktorý zobrazuje všeobecný plán nového dreveného mostu medzi Vámosmikolou a Pastovcami.

Na pravom brehu rieky na predmostí dodnes stojí bývalá kasáreň, postavená po trianonskej zmluve.



#### 4. Salka - Letkés

Salka and Letkés are neighboring villages, they almost touch each other, but the Ipeľ is located between them. The bridge between the two villages is still standing, and the border crossing point is functioning as well. There are actually two bridges in the floodplain of the river.

The bridge between the two villages was not always located at its current place. In the 19th century, there was a main road in the middle of Letkés, and the Ipeľ crossed it here. Later the bridge was put more up to the north, which can be clearly seen on present maps.

The bridge was blown up in the Second World War. The old iron structure fell into the river bed, and only the bridge heads remained complete. On top of the ruins a provisional wooden bridge was built, and the bridge was completely reconstructed between 1952 and 1954.

#### 5. Ipolytölgyes - Malé Kosihy

The first and second military survey identifies a fairy between the two villages. According to the maps there were only small, insignificant bridges standing here. In the surroundings of the river bed no signs of a bridge can be found.

#### 6. Vámosmikola – Pastovce

The most significant crossing point of the lower Ipeľ (from Šahy to the mouth) was here. All the maps starting from the first military survey present this bridge. The two villages on the two banks had the function of a center for the surrounding villages in the region. Vámosmikola is currently a terminal point for long-distance bus lines, while Pastovce is the last railway station in the Ipeľ valley.

A plan from 1788, drafting a new wooden bridge between Vámosmikola and Pastovce can still be seen at the Hungarian State Archive.

The barracks at the bridge head on the right side of the river are still standing. It was built after the Trianon Peace Treaty.



## 7. Ipolybél

XIX-XX. századforduló évtizedeiben Vámosmikola északi határában is állt egy fahíd. Ez is mutatja, hogy a jelentős, nagyobb településeknek nem csak egy hídja volt, ha ezt a földrajzi elhelyezkedése is megkövetelte.

## 8. Harasztipuszta

Már a II. katonai felmérés ábrázolja ezt a hidat, azonban közvetlen a II. Világháború előtt már nem állt a híd. A II. katonai felmérés térképe alapján jelentős hosszúságú híd állt itt egykor.

## 9. Ipolyszakállos

A III. katonai felméréstől egészen a XX. század derekáig állt itt fahíd.

## 12-13. Ártér (Tésa) – Szete (I. és II.)

Szete falu közvetlenül a folyó partján található. A ma is álló ideiglenes katonai szerkezet alatt, a falu központjához közel két átkelési hely is volt a folyón közel egymáshoz. Jelenleg ezek nyomát csak a térképeken sikerült azonosítani.

## 14. Szete (Bailey bridge)

Szete község szélén, a 47,5 fkm-nél egy katonai híd áll, de rossz állapotára való tekintettel a forgalom alól kivonták.



## 7. Bielovce

V desaťročiach na sklonku 19.-20.storočia v severnej časti chotára Vámosmikoli tiež stál drevený most. I toto poukazuje na to, že významnejšie, väčšie osady mali viac mostov, ak to vyžadovalo aj jeho zemepisné umiestnenie.

## 8. Harasztipuszta

Tento most je zobrazený už v II.voj.zameraní, ale priamo pred II.svet.vojnou už most nestál. Podľa mapy tu kedysi stál veľmi dlhý most.

## 9. Ipeľský Sokolec

Od III.voj.zamerania až do polovice 20.storočia stál tu drevený most.

## 12.-13. Ártér (Tésa) – Kubáňovo (I. a II.)

Dedina Kubáňovo leží na brehu rieky. Pod dočasnou i dnes stojacou vojenskou konštrukciou, blízko centra dediny, boli aj dva prechody blízko seba. V súčasnosti stopy po nich sa nám podarilo identifikovať iba na mapách.

## 14. Kubáňovo (Bailey bridge)

Na okraji obce Kubáňovo pri 47,5. bkm stojí vojenský most, pre zlý stav je vylúčený z prevádzky.



## 7. Bielovce

At the turn of the 19th and 20th century, there was another wooden bridge standing at the northern border of Vámosmikola. This also proves that the significant settlements sometimes had more than one bridge, especially at places where it was necessary from a geographical point of view.

## 8. Harasztipuszta

The second military survey shows the bridge, which disappeared directly before the Second World War. According to the data of the survey it was a bridge of significant length.

## 9. Ipeľský Sokolec

A wooden bridge was located here in the period between the third military survey and the middle of the 20th century.

## 12-13. Floodplain (Tésa) – Kubáňovo (I. and II.)

Kubáňovo is located directly on the river bank. Below the current temporary military structure, there were two crossing points close to each other, and they were located near the center of the village. The signs of these could only be identified on maps.

## 14. Kubáňovo (Bailey Bridge)

There is a military bridge on the confines of Kubáňovo, but it was closed down for traffic because of its bad condition.



## 15. Visk (Szemerédi patak)

Visk határában, az 52. fkm-nél egy katonai híd áll.

## 16. és 18. Ártér (Tésa) – Ipolyvisk (kelet és dél)

Visk falut az Ipoly megkerüli, három oldalról a folyó határolja a települést. A község körül elterülő értékes termőföldek megközelíthetősége megkívánta, hogy a folyón átkelési helyek legyenek.

A ma is meglévő, vasúttálmásra vezető híd alatt a II. Világháború előtt közvetlen is állt egy fahíd, amely a Visk - Tésa országút tengelyében feküdt.

## 25. Ipolyság (66-os út, ártéri- és mederhíd)

Már a középkorban is Ipolyság érintésével haladt a kereskedelmi út Budáról az északi megyék irányában. A hídról szóló első hiteles forrás egy 1266-ból való adománylevél, melyben a király a sági premontrei kolostornak adományozta a hídvám szedési jogát. Cserébe a rend fenntartotta a hidat. Az oklevélben említett kőhidat a tatárjárás után építették. Ekkor Ság még csak 180 lakost számlált. Ez a soknyílású kőhíd a török hódoltság idején részben tönkrement.

1944-ben a németek a hidat felrobbantották. A romokon fa provizórium épült, melyet a háború után megerősítettek. A híd végső helyreállítására csak 1954-ben került sor.

## 26. Tesmag – Hont

Az első katonai felmérés gázlónak jelzi a két falu között az út és a folyó keresztezését. A későbbi térképek már egyértelműen fahidat jelölnek. A honti híd az első világháborúig üzemelt. A



## 15. Vyškovce nad Ipľom (Semerovský potok)

V chotári obce pri 52. bkm stojí vojenský most.

## 16. a 18. Ártér (Tésa) – Vyškovce nad Ipľom (východ a juh)

Dedinu Vyškovce obchádza Ipel', rieka ju ohraničuje z troch strán. Okolo dediny sa rozprestiera úrodná pôda, prístupnosť k nej si vyžiadala vybudovať cez rieku prechody.

Pod mostom, ktorý viedol na železničnú stanicu a ktorý stojí i dnes, pred II.svet.vojnou stál drevený most. Viedla tu cesta medzi Vyškovcami a Tésou.

## 25. Šahy (cesta č.66, záplavový a riečny most)

Obchodná cestná sieť z Budína do severných žúp už v stredoveku viedla pri Šahách. Prvá overená zmienka o moste je v darovacej listine z r.1266, v ktorej kráľ dáva právo vyberania mostného cla premonštrátskemu kláštoru v Šahách. Ako za výmenu rád vydržiaval most. V listine spomínaný most bol postavený po tatárskom vpáde. Vtedy Šahy mali iba 180 obyvateľov. Tento kamenný most bol v čase tureckej nadvlády sčasti zničený.

R. 1944 most zbombardovali Nemci. Na ruinách bolo postavené provizórium, ktoré po vojne spevnili. Most bol úplne dokončený iba v r.1954.

## 26. Tešmák – Hont

I.voj.zameranie označuje cestu medzi dvoma dedinami a prekrížovanie rieky ako brod. Na neskorších mapách je už jednoznačne zaznačený drevený most. Hontiansky most fungoval do



## 15. Vyškovce nad Ipľom (Semerovský potok)

There is a military bridge on the confines of Vyškovce nad Ipľom.

## 16. and 18. Floodplain (Tésa) – Vyškovce nad Ipľom (east and south)

The Ipel' by-passes Vyškovce nad Ipľom, and borders the village from three sides. The valuable arable land around the village made the creation of crossing points necessary.

Below the current bridge leading to the railway station there was also a wooden bridge here before World War II. This was located along the road leading from Vyškovce nad Ipľom to Tésa.

## 25. Šahy (road no. 66, bridge in the floodplain and over the river bed)

An important trade trail from Buda to the northern counties led through Šahy already in the Middle Ages. The first written document about the bridge is a deed of gift from 1266, in which the king gave the right of collecting duty for the bridge to the Šahy Premontrei monastery. In revenge, the holy order managed the bridge. The stone bridge mentioned in the deed of gift was built after the Mongol invasion. In this period Šahy had only 180 inhabitants. This bridge was partly damaged under the Turkish rule.

It was blown up by the Germans in 1944. On top of the ruins a provisional wooden bridge was built, which was strengthened after the war. The final reconstruction of it took place in 1954.

## 26. Tešmak – Hont

The first military survey marks shallows at the crossing point of the road and the river between the two villages. Later maps already show a bridge. The Hont Bridge functioned up





hídhoz két darab magyar oldali ártéri híd csatlakozott.

## 27. Ipolyhídvég – Drégelypalánk

Az ősi hídhelyre utal itt a falu neve is: Hídvég. E hídról maradt fenn a legrégebbi előkerült Ipoly-hídábrázolás, 1617-ből. A XIX. század első felében a fahíd helyére kőhidat emeltek, amely egészen a második világháborúig állt. Ezen a hídon vezetett keresztül a 16. sz. Balassagyarmat - Pozsony állami főközlekedési út. A németek rombolása tette tönkre ezt a hidat is 1944. december 8-án. Ma már csak a pillérek romjai és a szlovák oldali hídfő romja áll, valamint a híd védelmére épült szlovák oldali kaszárnya. Az igen széles magyar ártéren egy fából készült kishíd, úgynevezett dobogóhíd állt.

## 28. Ipolybalog

Ipolybalog határában a múlt század elejétől kezdve 1919-ig fahíd állt. 1880-as években egy második hidat is építettek a falu határában. A hidak cölöpjei kisvízben ma is láthatóak.

## 29. Nagycsalomja

A térképek tanulmányozása alapján a XVIII. században még csak gázló volt a falu határában. A második katonai felméréstől kezdve minimális eltérésekkel a legtöbb térkép ábrázolja a fahidat.

Az első világháború végeztével az Ipoly két oldalán őrbódékat emeltek. A visszavonuló német csapatok 1944. december 8-án, délelőtt robbantották föl a mederhidat. A híd egyes darabjai 200 méteres körzetben szóródtak széjjel. A hidat teljes egészében visszaépítették, és a kettős birtokosság fennálltaig használatban is volt. 1950-es évek elején a hidat elbontották.



I.svet.vojny. K mostu sa napájali dva mosty na maďarskej strane.

## 27. Ipeľské Predmostie – Drégelypalánk

Na miesto starého mostu poukazuje aj meno obce: Predmostie. Z tohto mosta zostalo najstaršie zobrazenie ipeľského mostu, z r.1617. V prvej polovici 19.storočia na mieste dreveného mosta postavili kamenný most, ktorý tu stál do II.svet.vojny. Cez tento most viedla v 16.storočí štátna cestná sieť Balassagyarmat-Bratislava. Pustošenie Nemcov zničilo aj tento most 8.decembra 1944. Dnes sú tu len ruiny pilierov a predmostie, ako aj na ochranu mostu postavená kasáreň na slovenskej strane. Na maďarskej strane na veľmi širokom záplavovom území stál malý drevený most nazvaný pódiovým mostom.

## 28. Balog nad Ipľom

V chotári obce od začiatku minulého storočia do r.1919 stál drevený most. V rokoch 1880 v chotári postavili aj druhý most. Koly mosta sú v malej vode i dnes viditeľné.

## 29. Veľká Čalomija

Podľa skúmania máp v 18.storočí boli v chotári obce iba brody. Počnúc II.voj.zamerania väčšina máp zobrazuje s minimálnymi odchýlkami drevený most.

Na konci I.svet.vojny na oboch stranách Ipľa postavili strážne budy. 8.decembra 1944 v doobedňajších hodinách ustupujúce nemecké vojsko vyhodilo most do vzduchu nad korytom rieky. Časť mosta sa roztrúsila do 200 m okruhu. Most bol znovu postavený a používaný do čias dvojvlastníctva. Na začiatku r.1950 most zbúrali.



to the First World War. On the Hungarian side, there were two floodplain bridges connected with the main bridge.

## 27. Ipeľské Predmostie – Drégelypalánk

The name of the village refers to an earlier bridge. This is the bridge of which we have the oldest existing draft from 1617. In the 19th century, the wooden bridge was exchanged for a stone bridge, which stood there until the Second World War. The Balassagyarmat - Bratislava main traffic line led through this bridge. It was destroyed by the Germans on the 8th December 1944. Today we can only see the ruins of the piers, the bridge head and the barracks on the Slovak side. In the wide floodplain of the Hungarian side there was also a small wooden bridge.

## 28. Balog nad Ipľom

From the beginning of the last century up till 1919, there was a wooden bridge at the border of Balog nad Ipľom. In the 1880s there was another bridge built on the confines of the village. The piers of the bridges can still be seen when water level is low.

## 29. Veľká Čalomija

According to maps there was only a passing place on the confines of the village in the 18th century. From the second military survey most maps already show the wooden bridge. After the First World War guard shelters were put on both banks of the river. The German Army blew the bridge up on the 8th December 1944. The elements of the bridge were spread in a 200 m circle. The bridge was completely reconstructed, and it was functioning during the period of double ownership. The bridge was destroyed at the beginning of the 1950s.



### 30. Ipolyszög (Riba)

Riba határában egy fahíd állt a második világháborúig. A németek 1944 decemberében felrobbantották. A folyót ezen a szakaszon szabályozták, így a híd nyomai eltűntek.

### 31. Kóvár

Az első katonai felmérés adatai szerint itt még csak gázló volt. 1804-ből származó közgyűlési jegyzőkönyv említést tesz a kóvári Ipoly-híd építéséről. A híd igen fontos szerepet töltött be a környező falvak lakosainak életében. Számos falu népe a hídon keresztül járt a gyarmati piacra.

A Magyar Országos Levéltár tervtárában fennmaradt két terv a kóvári fahídról. Mindkét terv 1847-ben készült. A tervek jól tükrözik, hogy már a XIX. század első felében milyen komoly fahíd állt itt.

A másik tervet a Királyi Építési Főigazgatóság készítette.

1919-ben a csehszlovák csapatok betonbunkereket emeltek a hídhöz vezető útra. Több napig a híd két oldaláról nézett farkasszemet a csehszlovák és a magyar hadsereg, majd 1919. január 16-án a hídon keresztül indult meg a támadás Balassagyarmat ellen.

1944 decemberében a németek felrobbantották a híd három nyílását. 1945-ben az oroszok provizóriumot építettek.

A kettős birtokosság végéig a híd üzemelt, két oldalát határország őrizte. A szlovák oldalon ma is áll a hídhöz épített kaszárnya. A határ védelmére emelt betonbunkereket elbontották.

### 32. Balassagyarmat, Madách gyalogoshíd

A múlt század közepén az Ipoly vizét a város környezetében szabályozták. Az új medret közvetlenül a város alatt vezették. Ezzel kívánták megakadályozni a veszedelmes várostüzeket. Az új meder felett kis gyaloghídat építettek. A fahíd hatnyílású volt. Számos képeslapon szerepel a „kishíd”, ahogyan annak idején



### 30. Ipolyszög (Riba)

V chotári Riby do II.svet.vojny stál drevený most. R. 1944 ho Nemci vyhodili do vzduchu. Na tomto úseku rieku regulovali a takto stopy po moste zmizli.

### 31. Koláre

Podľa údajov I.voj.zamerania sa tu nachádzal iba brod. V zápisnici valného zhromaždenia z r.1804 je spomenutá stavba ipelského mostu v Kolároch. Most bol v živote obyvateľov okolitých obcí veľmi dôležitým. Ľudia z mnohých dedín chodili cez most na trh do Ďarmot.

O moste v Kolároch sa nachádzajú dva plány v Štátnom archíve MR. Plány dobre odzrkadľujú, že už v 19.storočí aký mohutný drevený most tu stál.

Druhý plán pripravilo Riaditeľstvo kráľovského staviteľstva.

R.1919 československé oddiely postavili betónové bunkre na cestu, ktorá viedla k mostu. Po viac dní z dvoch strán mostu stáli československí a maďarskí vojaci zoči-voči sebe. 16.januára 1919 sa cez most začal útok proti Balassagyarmatu.

V decembri 1944 Nemci vyhodili tri otvory mosta do vzduchu. R.1945 Rusi postavili provizórium.

Po dobu dvojjazdníctva bol most v prevádzke, obe strany boli strážené pohraničnou strážou. Na slovenskej strane i dnes stojí k mostu postavená kasáreň. Betónové bunkre postavené na obranu hraníc zbúrali.

### 32. Balassagyarmat, most pre peších zvaný Madách

V polovici minulého storočia v okolí mesta regulovali Ipeľ. Nové koryto zaviedli priamo pod mesto. Týmto chceli zabrániť požiarom v meste. Nad novým korytom postavili malý most pre peších. Drevený most mal šesť otvorov. „Malý most“ ako ho v tom čase nazývali, bol zobrazený na mnohých pohľadniciach. Ulicu, ktorá viedla k mostu, neskôr



### 30. Ipolyszög (Riba)

Until the Second World War, there was a wooden bridge standing on the confines of Riba. It was blown up by the Germans in 1944. The river was canalized in this section, and thus the ruins of the bridge completely disappeared.

### 31. Kóvár

According to the data of the first military survey there were only shallows here. A document from 1804 already mentions the construction of the bridge in Kóvár. The bridge played a very important role in the life of people of the surrounding villages. Inhabitants of these villages had to cross it to get to the market in Balassagyarmat.

In the Hungarian State Archive there are two plans of the Kóvár wooden bridge. Both plans were prepared in 1847. They show the serious wooden bridge in the first half of the 19th century very well.

The other plan was made by the Royal Construction Directorate.

In 1919 the Czechoslovak Army built bomb-proof dug outs on the road leading to the bridge. The Slovak and Hungarian Army looked at each other steadily for several days from the two ends of the bridge, and then the attack against Balassagyarmat was started on the 16th January 1919.

In 1944, the bridge was blown up by the Germans, and in 1945, the Russians built a provisional bridge on its place.

The bridge was functioning till the end of the double-ownership system, and both sides of it were guarded by border guard. The barracks built to the bridge still stand. The bomb-proof dug outs were destroyed.



nevezték. A hídhöz vezető utcának a későbbiek során a Madách nevet adták, így a gyalogoshídat hamarosan Madách-hídnak nevezték el.

### 33. Balassagyarmat (határhíd)

A Balassagyarmatról észak felé induló országút egykor fahíddal keresztezte az Ipolyt. Az I. katonai felmérés térképszelvényeitől kezdve valamennyi térképen megtaláljuk a gyarmati hidat. 1851 novemberében Komáromy Imre, a balassagyarmati kerület főszolgabírója jelentésében 68 öl (129 méter) hosszúnak említi e hidat.

A II. Világháborúban a visszavonuló német csapatok 1944 decemberében csak a szélső, jobb parti nyílást robbantották föl. A lerobbantott hídrészre épített fa provizóriumon hamar helyreállt a forgalom.

1966 és 1968 között az Ipoly szabályozásával egy időben modern, nagy teherbírású hidat építettek a régi hídtól pár méterrel keletre.

Az új híd építésével egy időben a magyar oldali ártéri híd helyett két darab vasbeton csőáteresz került beépítésre. Az 1940-ben épült szlovák oldali ártéri Mikszáth-híd ma is áll. Az új mederhíd átadása után a régi mederhidat elbontották.

### 34. Erdőszelestyén – Patvarc

A két falu közötti közvetlen közlekedést egy kis fahíd biztosította, melyet csak az első és a második katonai felmérés tüntet föl (fahíd). A híd pontos helye is bizonytalan.

### 35. Órhalom – Ipolyvarbó

Órhalom szélső házai és az Ipoly között mintegy másfél kilométer széles a hullámtér. A túloldalon Ipolyvarbó házai alatt folyik közvetlenül a folyó. A rendkívül széles árterület miatt a mederhíd előtt hat ártéri híd állott a magyar oldalon. A mederhíd négynyílású fahíd volt.

1944-ben a németek a nagyobb



nazvali ul. Madách a takto zakrátko pomenovali aj most.

### 33. Balassagyarmat (hraničný most)

Kedysi cesta z Balassagyarmatu na sever prekrížovala Ipeľ dreveným mostom. Od I.voj.zamerania na všetkých mapách nájdeme gyarmotský most. V správe hlavného slúžneho Balassagyarmatského kraja Imre Komáromyho z novembra r.1851 je most spomínaný ako 68 siah dlhý (129 m).

V II.svet.vojne ustupujúce nemecké vojská v decembri 1944 vyhodili do vzduchu iba bočný otvor na pravom brehu. Na drevenom provizóriu sa zakrátko obnovila premávka.

V rokoch 1966 a 1968 v čase regulovania Iplľa postavili severne na pár metrov od starého mostu moderný, s vysokou hmotnosťou most.

Spolu s výstavbou mosta na maďarskej strane namiesto záplavového mostu zabudovali dve železobetónové rúry. V roku 1940 postavený záplavový most zvaný Mikszáth na slovenskej strane stojí dodnes. Po odovzdaní nového mostu starý zbúrali.

### 34. Selešťany – Patvarc

Premávku medzi dvomi obcami zabezpečil drevený mostík, ktorý udáva iba I.vojenské zameranie. Aj jeho presné umiestnenie je neisté.

### 35. Órhalom – Vrbovka

Medzi okrajovými domami a Iplľom je takmer 1,5 km široké vlnové pásmo. Na druhej strane vo Vrbovke priamo pri domoch tečie rieka. Pre neobvykle široké záplavové územie pred riečnym mostom bolo 6 záplavových na maďarskej strane. Riečny most bol drevený so štyrmi otvormi.

Nemci r.1944 väčšie mosty vyhodili



time, was presented on many postcards. The street leading to the bridge got the name Madách, and this also changed the name of the bridge for Madách Bridge.

### 33. Balassagyarmat (border bridge)

The public road leading from Balassagyarmat to the north crossed the Ipeľ through a bridge. Starting from the maps of the first military survey, all the maps show the bridge of Balassagyarmat. In 1851, Imre Komáromy, chief administrator of the Balassagyarmat district mentioned that the length of the bridge was 129 m.

The German Army in the Second World War (in 1944) blew up only the last opening at the right end of the bridge. The traffic on the provisory built on the missing part revived very quickly.

Between 1966 and 1968, parallel with the canalization of the river a modern, high capacity bridge was built a few meters to the east from the original bridge.

At the same time two ferro-concrete tunnels were put in the Hungarian side of the floodplain. The floodplain Mikszáth Bridge, built in 1940 on the Slovak side, still stands. After the opening of the new bridge the old one was demolished.

### 34. Selešťany – Patvarc

Direct transportation between the two villages was ensured by a small wooden bridge, which can be identified only by the first and second military surveys. Even the exact place of the bridge is unsure.

### 35. Órhalom – Vrbovka

The floodplain between the Ipeľ River and the first houses of Órhalom is about 1,5 km wide. On the other side, the river flows right beside the houses of Vrbovka. Because of the extreme width of the floodplain on the Hungarian side there were 6 small, floodplain bridges existing. The wooden one over the Ipeľ had 4 openings.



hidakat berobbantották. Helyükre az orosz csapatok ideiglenes fahidakat építettek.

### 36. Hugağ

Hugağ határában, a faluhoz közelebb egy másik híd is állt a malom mellett (Malom út). A kisebb fahíd már a múlt század második felében is megvolt. A híd jelentősen lerövidítette az utat a faluból a túlparti mezőkre. Az első világháború után a hidat felszedték. Az 1938-as visszacsatolások után a hidat visszaépítették, majd 1944-ben ismét felszedték.

### 37. Szécsénykovácsi – Hugağ

Budapest - Kassa 2. számú állami főközlekedési út először Hugağ után keresztezte az Ipoly vizét. A fontos közlekedési útvonalon sokáig fahíd állt. 1830-as évekből származó jelentés szerint a víz a fahidat gyakran elvitte. Az itt álló fahidat 1849. július 17-én Görgey felgyújtotta. 1880 áprilisából való alispáni jelentés a híd újjáépítéséről ír.

1944. december 5-6-án éjjel a németek felrobbantották a középső nyílást. A robbantást követően a faluban kilenc hétig állt a front. 1945-ben az orosz hadsereg használhatóvá tette a híd közbelső nyílását. 1950-ig üzemelt a fa provizórium.

Az épen maradt magyar nyílást az ötvenes évek elején a magyarok elbontották. Ma már csak az üres mederpillérek és hídfők meredeznek ki a folyómederből.

### 38. Peťó

Pető falut megkerüli az Ipoly. 1919-ig híd állt itt, amely lehetővé tette a legrövidebb utat Szécsénybe. A régi kis fahídhöz vezető utak még ma is megvannak.

do vzduchu. Na ich mieste ruské oddiely postavili provizórny drevený most.

### 36. Hugağ

V chotári Hugağu bližšie k dedine stál aj druhý most pri mlyne (Mlynská cesta). Menší drevený most tu bol už aj v druhej polovici minulého storočia. Z dediny na lúky druhej strany most značne skrátil cestu. Po I.svet.vojne most rozobrali. Most bol znovu postavený r.1938 a r.1944 znovu rozobratý.

### 37. Kováčovce – Hugağ

Štátna cesta č.2 na trase Budapest-Košice najprv za Hugağom prekrížovala Ipeľ. Na dôležitej cestnej komunikácii dlho stál drevený most. Podľa hlásenia z 1830-tych rokov voda mnohokrát odniesla drevený most. 17.júla 1849 Görgey podpálil most. O znovupostavení mosta sa píše v hlásení podžupana z apríla r.1880.

V noci z 5. na 6.decembra 1944 Nemci vyhodili do vzduchu stredný otvor. Po explózií v dedine deväť týždňov trval front. R.1945 ruské vojsko opravilo stredný otvor mosta, aby sa dal používať. Drevené provizórium bolo v prevádzke do r.1950.

Neporušený otvor na maďarskej strane Maďari na začiatku 50-tych rokov rozobrali. Dnes vyčnievajú z koryta rieky iba holé piliere a predmostie.

### 38. Peťov

Dedina Peťov rieka Ipeľ obíde. Do r. 1919 tu stál most, ktorý skrátil cestu do Szécsényu. K starému mostíku vedúce cesty sú tu dodnes.

In 1944, the German Army destroyed all the bigger bridges. On their places the Russians built provisional wooden bridges.

### 36. Hugağ

On the confines of Hugağ there was also another bridge beside the mill. This smaller wooden bridge existed already in the second half of last century. The bridge made the way from the village to the surrounding fields much shorter. After the First World War the bridge was removed. In 1938 it was rebuilt, and in 1944 removed again.

### 37. Kováčovce – Hugağ

The main highway no. 2 between Budapest and Košice crossed the Ipeľ for the first time behind Hugağ. For a longer period of time there was a wooden bridge here. According to a report from the 1830s, the bridge was often washed away by flood water. It was burnt down on the 17th July 1849 by Görgey. The report of the sub-prefect from 1880 speaks about the reconstruction of the bridge.

On the night of the 5th/6th December 1944, the middle opening of the bridge was blown up by the Germans. After this the fights in the village lasted for 9 weeks. In 1945, the Russian Army made the middle opening usable again. The wooden provisory functioned until 1950.

The undamaged Hungarian opening was removed by the Hungarians at the beginning of the 1950s. Today only the empty piers and bridge heads can be seen.

### 38. Peťov

The Ipeľ by-passes the village of Peťov. Until 1919, a bridge stood here, which made the way to Szécsény shorter. The roads leading to the past small bridge still exist.



### 39. Pösténypuszta

A Budapest - Kassa, 2-es számú állami főközlekedési út másodsorra Pösténypuszta határában keresztezte az Ipolyt. A folyó gyakran változtatta medrét, ezért az egyes térképek nagy változatosságról tanúskodnak. A megnövekedett forgalmi igények miatt, 1894-ben az itteni fahidakat modern acélhidakkal váltották föl.

1944-ben a visszavonuló németek a híd szlovák oldali nyílását felrobbantották.

### 40. Ludányhalászi

Ludányhalásziból a XIX. században út vezetett az Ipolyon keresztül, amely Csalár felett érte el a jobb parti országot.

### 41. Nógrádszakál – Bussa (vasúti híd)

A II. világháború után épített kevés és rövid új vonal közé tartozik a Losonc - Nógrádszakál - Nagykürtös vonal. A vonal érdekessége, hogy a Csehszlovákia részére épülő vasúti összeköttetés egy rövid szakaszon Magyarország területén halad keresztül. Az új vonalon új hidak is épültek.

Az Ipoly folyón Nógrádszakál után egy új mederhidat építettek. Ehhez társul két magyar oldali és egy szlovák oldali ártéri híd. Az új vasutat a hidakkal együtt 1951. szeptember 12-én nyitották meg.

### 42. Bussa

Bussa falu végében egy kis háromnyílású fahidacska állt egészen az ötvenes évekig. A hidat 1944-ben a németek felrobbantották. A helyreállított híd 1950-ig üzemelt.



### 39. Pösténypuszta

Štátna cesta č.2 na trase Budapešť-Košice druhýkrát prekrížovala Ipeľ pri Postýenypuszte. Koryto rieky sa často menilo, preto niektoré mapy svedčia o veľkých zmenách. Pre zvýšenie premávku r.1894 drevené mosty zamenili na moderné oceľové mosty.

R.1944 ustupujúci Nemci vyhodili do vzduchu otvor mosta na slovenskej strane.

### 40. Ludányhalászi

Cez Ludányhalászi v 19.storočí viedla cesta cez Ipeľ, ktorý dosiahol hradsú za Csatárom na pravom brehu.

### 41. Nógrádszakál – Bušince (železničný most)

Medzi malé a krátke trate stavané po II.svet.vojne patrí trasa Lučenec-Nógrádszakál-Veľký Krtíš. Zaujímavosťou je, že železničný spoj vybudovaný pre Československo na malom úseku prechádzal maďarským územím. Na novej trase sa stavali aj nové mosty.

Na rieke Ipeľ za Nógrádszakálom postavili nový most. K tomuto sa pridružujú dva na maďarskej strane a jeden záplavový na slovenskej strane. Novú železnicu otvorili 12.septembra 1951.

### 42. Bušince

Na konci dediny až do konca 50-tych rokov stál malý drevený most s tromi otvormi. R.1944 most vyhodili do vzduchu Nemci. Prestavaný most fungoval do r.1950.



### 39. Pösténypuszta

The main highway no. 2 between Budapest and Košice for the second time crossed the Ipeľ at Pösténypuszta. The river changed its river bed very often, and that is why the various maps are so diverse. Because of the increased needs in traffic, the bridges in this area were exchanged for modern steel bridges in 1894.

The opening on the Slovak side was destroyed by the Germans in 1944.

### 40. Ludányhalászi

In the 19th century a road led through the Ipeľ from Ludányhalászi, and reached the public road on the right river bank behind Csalár.

### 41. Nógrádszakál – Bušince (railway bridge)

The Lučenec - Nógrádszakál - Veľký Krtíš line belongs to the few short lines built after the Second World War. An interesting thing about this line is that the Czechoslovak railway line crossed the territory of Hungary on a shorter section. New bridges were built along the new line.

Behind Nógrádszakál a new main bridge was built. This was completed by two floodplain bridges, one on the Slovak side and one on the Hungarian side. The new railway line together with the new bridges was opened on the 12th September 1951.

### 42. Bušince

On the confines of Bušince, a small wooden bridge with three openings was standing till the end of the 1950s. It was blown up by the Germans in 1944. The reconstructed bridge existed by 1950.



### 43. Nógrádszakál

Nógrádszakál határában a múlt század közepén egy fahíd állt. A híd nem csatlakozott a túloldalal faluhoz. Elsősorban a földekre dolgozni járó emberek útját rövidítette le. Ma már a helyét sem lehet megtalálni.

### 44. Rárósmúlyad

Múlyad és Nógrádszakál között a közvetlen összeköttetést egy híd szolgálta Múlyad falu közvetlen határában. A fahidat először 1872-ben jelzik a térképek. 1944-ben a túloldali alépítményt és a nyílásokat robbantották föl. A magyar oldali hídfő a ferde szárnyfalakkal, és a híd pillérei részben még állnak. A fahíd cölöpjei alacsony vízállás mellett ma is láthatóak.

### 45. Rárós

A Budapestről Vácon át Kassára vezető 2. számú állami főközlekedési út harmadszorra Ráróspusztánál keresztezte a folyót. Itt állt hajdanán a híres Rárósi Ipoly-híd, melyről az első említés 1792-ből való. Ez a közgyűlési jegyzőkönyv már a híd romlott állapotáról és a szükséges javításáról szól. A kőhíd elbontása az 1900-as évek elején nagy vitát kavart föl. Akkoriban a mérnökök nem törődtek a múlt emlékeinek megőrzésével. Sokan összefogtak, hogy a XVIII. századi nagy hidat megmentsék. Végül a hidat elbontották, helyére 1904-ben rácsos szerkezetű acélhíd készült.

A rácsos híd csak egy nyílásból állt. 62 méter hídhosszal. 1938-ban a feldíszített hídon vonult be a Felvidékre a balassagyarmati század. A szlovák oldalon ma is áll a nagy kaszárnya, közvetlen a hídfő után.

A hidat a visszavonuló német csapatok felrobbantották. A szlovák oldalon, a hidra vezető töltéscsonk végén változatlanul ma is ott áll az egykor aranyozott Nepomuki Szent János öntöttvas szobra.



### 43. Nógrádszakál

V chotári obce v polovici minulého storočia stál drevený most. Most sa na druhej strane nespájal s dedinou. Skracoval v prvom rade cestu tým, ktorí chodili obrábať zeme. Dnes ani jeho miesto nenachádzame.

### 44. Muľa

Priame spojenie Mule s Nógrádszakálom zabezpečil most v chotári Mule. Drevený most je prvýkrát na mapách vyznačený r.1872. R.1944 vyhodili do vzduchu základy a otvory na druhej strane. Na maďarskej strane sčasti ešte stojí predmostie so šikmými krídlami múrov a piliere. Koly dreveného mosta pri nízkom stave vody sú i dnes viditeľné.

### 45. Rároš

Štátna cesta č.2 z Budapešti cez Vác do Košíc po tretíkrát pri Rároši prekrízuje rieku. Tu stál kedysi známy rárosský ipel'ský most, prvýkrát spomínaný v listine z r.1792. V tejto zápisnici valného zhromaždenia sa už píše o zhoršenom stave mosta a nutnej oprave. Rozobratie mosta na začiatku r.1900 vyvolalo veľkú výmenu názorov. V tom čase sa inžinieri nestarali o zachovanie pamiatok z minulosti. Mnohí sa spojili, aby zachránili veľký most z 18.storočia. Nakoniec most rozobrali, na jeho miesto postavili r.1904 oceľový most s mrežovanou konštrukciou.

Most mal iba jeden otvor, bol 62 m dlhý. R.1938 cez vyzdobený most vpochodovala balassagyarmatská stotina na Hornú Zem. Na slovenskej strane i dnes stojí veľká kasáreň rovno za predmostím.

Most vyhodili do vzduchu ustupujúci Nemci. Na slovenskej strane na konci hrádze vedúcej na most dodnes stojí kedysi pozlátená liatinová socha sv.Jána Nepomuckého.



### 43. Nógrádszakál

In the middle of last century a wooden bridge was standing on the confines of Nógrádszakál. It was not connected with a village on the other side. Its primary aim was to shorten the way of people going to work in the fields. No traces of it can be found today.

### 44. Muľa

The direct connection between Muľa and Nógrádszakál was ensured by a bridge located on the confines of Muľa. This wooden bridge was first shown on maps in 1872. In 1944, the openings and bridge structure on the other side were blown up. The bridge head on the Hungarian side and the piers still exist. The piers can still be seen when water level is low.

### 45. Rároš

The main highway no. 2 between Budapest and Košice for the third time crossed the Ipeľ at Rároš. That is where the famous Rároš Bridge was standing. The first written document of it comes from 1792. This document from a meeting of the general assembly already speaks about the bad condition of the bridge and about the necessary conversation works to save it. The demolition of the bridge caused a big scandal at the beginning of the 1900s. At that time the engineers did not deal with the conservation of historical heritage. Many people joined their forces to save the 18th century big bridge. In the end it was removed, and in 1904 it was replaced by a steel lattice-bridge.

The lattice-bridge had only one opening, and its total length was 62 m. The Balassagyarmat company marched to Slovakia through the decorated bridge in 1938. The big barracks right beside the bridge head on the Slovak side still exist.

The bridge was blown-up by the German Army. The iron statute of St. John of Nepomuk still stands on the Slovak side, at the end of the embankment leading to the bridge.



## 46. Litke - Tőrincs

Litkéről a múlt századtól út vezetett át a túlparti Tőrincse. A hosszú ártéri szakaszon és az Ipoly felett összesen négy fahíd állt. Az átkelési lehetőség egészen a II. Világháborúig megmaradt.

## 47. Ipolytarnóc

A XIX. századi útibeszámolók alapján az egyik legnagyobb fahíd Ipolytarnóc határában állt az Ipolyon (Kisdályópta - Ipolytarnóc vicinális út). A mederhídhoz mindkét oldalon ártéri hidak csatlakoztak. A híd pontos hossza nem ismeretes, de a hídrendszer teljes hossza meghaladta az 500 métert. Az egykori hídra vezető út nyomát őrzi egy jelenleg is meglévő út.

## Összefoglaló

Az Ipoly völgyében a hidak hiánya szembetűnő. Számos hidat a II. Világháború pusztítása óta nem állítottak véglegesen helyre, holott a közlekedési igények azt messzemenően indokolják. Az Ipoly-hidak sorsában igazi áttörést a határok könnyű átjárhatósága fogja meghozni. Emiatt is szerencsés, hogy Szlovákia és Magyarország közösen csatlakozik az Európai Unióhoz, melyet remélhetően mihamarabb követni fog a határellenőrzést megszüntető egyezmény bevezetése.



## 46. Litke-Trenč

Z Litke od minulého storočia vedie cesta na druhý breh do Trenču. Na dlhom záplavovom úseku a nad Iplom stáli 4 mosty. Most bol prechodný až do II.svet.vojny.

## 47. Ipolytarnóc

Podľa cestných správ z 19.storočia najväčší drevený most na Ipli stál v chotári Ipolytarnócu. K mostu sa na oboch stranách pripájajú záplavové mosty. Presná dĺžka mostu nám nie je známa, ale celá jeho sústava prevyšuje 500 m. Cesta vedúca na most sa tu i dnes nachádza.

## Zhrnutie

V Ipeľskej doline je nedostatok mostov očividný. Veľa mostov od pustošenia II.svet.vojny nepostavili na pôvodné miesto, hoci by to požiadavky zvýšenej premávky vyžadovali. Osud ipeľských mostov vyrieši uľahčenie prechodnosti hraníc. Je dobre, že Slovensko a Maďarsko sa spoločne pripájajú k Európskej únii a dúfame, že čoskoro sa pristúpi k zavedeniu zmluvy, ktorá zruší hranice.



## 46. Litke -Trenč

From the last century a road led from Litke to the neighboring Trenč. There were altogether 4 wooden bridges standing along the wide floodplain and over the Ipeľ. The possibility of crossing the river existed by the Second World War.

## 47. Ipolytarnóc

According to the 19th century travel reports, the biggest wooden bridge over the Ipeľ stood on the confines of the village of Ipolytarnóc. On both sides there were floodplain bridges connected to it. The exact length of the bridge is unknown, but the total length of the system of bridges surpassed 500 m. The traces of the former road to the bridge are still conserved within the current road.

## Summary

The lack of bridges in the Ipeľ Valley is obvious. Several bridges destroyed by the Second World War have not been reconstructed, although the traffic needs would justify it. The real break-through in the situation of bridges will be done by the permeability of state borders. That is why Slovakia and Hungary are lucky to join the European Union together, and this will hopefully be followed by a treaty canceling the control at the borders.



## Duray Miklós – A Szlovák Parlament képviselője

Tisztelt Nagykövet úr, tisztelt polgármester urak, kedves vendégeink!

Nem először kerül sor a Szlovák Köztársaság és a Magyar Köztársaság határa mentén olyan konferenciára, amely a határok átjárhatóságát célozta meg. Én személy szerint 1995-ben, keresztapjává váltam egy olyan mozgalomnak, melyet a hídverők mozgalomnak neveznek, s amelynek célja az volt, hogy a Komárom és Párkány közötti szakaszon, minél szorosabbra lefesszen fűzni azokat a kapcsolatokat, amelyek korábban voltak, de idővel megszakadtak. Ott és Nógrád területén, az Ipoly alkot egy olyan határt, amelyen valamikor 47 híd ívelt keresztül. Soha vissza nem tért negatív élményem volt, amikor szüleim elvittek Ráórsra, ahol egy csodálatosan szép kőhíd volt, s amelyet 1920 után lebontottak. Mindannyiunk érdeke, függetlenül attól, hogy milyen nyelvet beszélünk, hogy azok a természetes gravitációs vonalak, amelyek a Kárpát-medencében évszázadokon keresztül kialakultak, az Európa Unióban újra éledhessenek. Ez elsősorban a kis embereket kell, hogy érintse, hiszen a nagy európai útvonalak ezt a vidéket elkerülik. A közös fejlődésünk gazdagodásunk, jólétünk, a jövőnk a beszélt nyelvtől függetlenül nem a kultúránktól függ, hanem, hogy hogyan tudjuk az erőinket összekapcsolni. A közös akaratunktól függ. Az akaratok összekapcsolását a hidak jelképezik leginkább, ezért nagyon jó, hogy ennek a konferenciának a címe tartalmazza a hidat, mint jelképes tárgyat, mely összeköti azokat, melyeket egyébként elválasztottak egymástól. Hasznos tárgyalást kívánok, és nagy megelégedéssel tölthetne el mindannyiunkat, ha ezentúl az Ipoly átjárhatósága Európai ügyé válna.



## Miklós Duray – Poslanec Národnej rady SR

Nie je to po prvý raz, čo sa popri hraniciach Slovenska a Maďarska koná konferencia s cieľom riešiť prechodnosť hraníc. R. 1995 som sa ja osobne stal krstným otcom takého hnutia, ktoré nazvali hnutím staviteľov mostov, ktorého cieľom bolo na území medzi Komáromom a Štúrovom obnoviť predtým existujúce, časom prerušené styky a prehĺbiť ich. Tam i na území Novohradu vytváral Ipeľ hranicu, ktorú kedysi preklenulo 47 mostov. Nezabudnuteľným zážitkom pre mňa bola návšteva Ráórsu, kde ma raz vzali rodičia a kde bol krásny kamenný most, ktorý bol r. 1920 zbúraný. Je záujmom nás všetkých, nezávisle od toho akým jazykom hovoríme, aby gravitačné línie v Karpatskej kotline vytvorené stáročiami boli v Európskej únii znova oživené. V prvom rade sa to musí týkať bežných ľudí, veď veľké európske trasy toto územie obídu. Náš spoločný vývoj, bohatstvo, blahobyť a budúcnosť, nezávisle od používaného jazyka, nezávisí od našej kultúry ale od toho, ako vieme svoje sily spojiť. Závisí od našej spoločnej vôle. Zopnutie spoločnej vôle najviac symbolizujú mosty, preto je veľmi dobre, že v názvu tejto konferencie je most ako symbolický predmet, ktorý spája tých, ktorých oddelili od seba. Prajem Vám osožné jednanie a naplnilo by nás všetkých s veľkou spokojnosťou, keby sa prechodnosť Ipeľa stala vecou Európy.



## Miklós Duray – Member of Parliament

Dear Mr. Ambassador, Dear Mr. Mayors, Dear Guests.

This is not the first occasion that a conference for the permeability of borders has been organized in the Slovak-Hungarian border region. I myself became the „god-father“ of a movement in 1995. This was the movement of bridge-builders, and its aim was to strengthen the connections that existed in the past along the section between Komárno and Štúrovo, but were broken off. On this section as well as in Nógrád County the Ipeľ creates a border that could be crossed through 47 bridges in the past. It was a big negative experience for me, when I was taken by my parents to Ráóš, to an incredibly beautiful stone bridge, and it was demolished after 1920. Independently of what language we speak our interest is to revive those natural gravitation lines that evolved in the Carpathian Basin through centuries. This will have to be the issue of local people, since big, European trails keep away from this region. Our future development and well-being does not depend on our culture, but more on the way of connecting our power. It depends on our common will. The commonness of our will can be well symbolized by bridges, and that is why it is good that the title of this conference includes bridges, as symbols of connecting people that were separated in the past.

I am wishing you a fruitful negotiation, and we could all be satisfied if the question of the permeability of the Ipeľ River became a European issue.





**Ing. Lukáč Zsolt – A Szlovák Kormány Építésügyi és Régiófejlesztési Minisztériumának államtitkára**

A Szlovák Kormány mindent megtesz azért, hogy minél több információval lássa el a térségeket az EU alapok kihasználásával, lehetőségeivel kapcsolatban. Mi azt szeretnénk, hogy a lehető legjobb feltételeket egyezzünk ki Szlovákia számára az EU-val szembeni tárgyalásokon, hogy ezeket aztán a 2004-2006-os időszakban mindnyájunk javára fordítsuk. Ez az időszak az ún. költségvetési féldíő, ahol közel 1,5 milliárd Euro áll majd rendelkezésünkre, pontosan egy ilyen, és ehhez hasonló projektek finanszírozására. Felhívom az itt jelenlévő polgármesterek figyelmét a helyi infrastruktúra programra, mely a helyi utak kultúra, de a mai nap témája is benne van, a hidak építését támogatja. Természetesen ezekben a programokban való részvétel a civil szervezeteken keresztül, akár a régiófejlesztési ügynökségeken keresztül, vagy az Interneten keresztül lehetséges. Az Alap infrastruktúra operációs programon keresztül készül egy következő terv is, amely a Szlovák Köztársaság és a Magyar Köztársaság közötti együttműködést segíti elő, ez az ún. Interreg, ahol a határon átnyúló programok mindkét fél számára hoznak hasznot. Ezek a programok a közeljövőben beindulnak, és szeretném ha az információk nemcsak a minisztériumból jutnának el Önökhöz, hanem a projektek kidolgozóitól is vissza, hozzánk a minisztériumba, hogy további tapasztalatokkal gazdagodva tervezhessük a jövőt. Engedjék meg, hogy előadásom végét egy személyes megjegyzéssel zárjam. Az én végzettségem vízügyi mérnök. Ebből a szempontból is megtiszteltetés számomra, hogy itt lehetek és ezzel a témakörrel foglalkozhatok, a hidak építésével és kivitelezésével. A szakmai gyakorlataim során nemcsak a hidak fizikai értelemben való építésével, de a szellemi, emberek közötti hidak építésével is foglalkoztam. Ezeket a hidakat, és ezt a mai nap is jelzi, fel kell építenünk, nemcsak a határok között, de az itt lévő régiók, falvak, emberek között is, hiszen kifízetődik együttműködni, hiszen ezekben a programokban való részvételnél a régiók, mikrorégiók közti együttműködést kiemelten értékeljük majd. Ehhez kívánok mindannyiuknak sok sikert és kitartást.



**Ing. Zsolt Lukáč – štátny tajomník Ministerstva výstavby a regionálneho rozvoja SR**

Slovenská vláda vykoná všetko pre to, aby jednotlivým oblastiam poskytla čím viac informácií o využití EU fondov, o ich možnostiach. Boli by sme radi, keby sme na jednaniach s EU mohli pre Slovensko dohodnúť čím lepšie podmienky, aby tieto v r.2004-2006 boli pre dobro nás všetkých. Toto obdobie je tzv. rozpočtovým polčasom, kedy budeme mať k dispozícii skoro 1,5 miliardy Euro na financovanie práve takýchto a podobných projektov. Tu prítomných starostov upozorňujem na program miestnej infraštruktúry, ktorý zahŕňa v sebe miestne komunikácie, kultúru a obsahuje aj dnešnú tému, podporuje stavbu mostov. Účasť je možná samozrejme cez civilné združenia či agentúry pre rozvoj regiónov, alebo cez internet. Operačným programom Základná infraštruktúra sa pripravuje aj plán zvaný Interreg, ktorý by napomáhal vytvoriť lepšiu spoluprácu medzi Slovenskom a Maďarskom a prinesie osov pre obe strany. Tieto programy sa v blízkej budúcnosti budú realizovať a bol by som rád, keby sa informácie dostali nielen z ministerstva k Vám, ale od projektantov k nám na ministerstvo, aby sme mohli obohatiť novými skúsenosťami plánovať budúcnosť. Dovoľte mi, aby som svoj príhovor ukončil osobnou poznámkou. Moje vzdelanie je inžinier vodohospodárstva. Aj z tohto hľadiska sa cítim byť poctený tým, že tu môžem byť a zaoberať sa touto tematikou, výstavbou mostov, ich realizáciou. Počas mojej odbornej praxe som sa nezameriaval iba na fyzickú stavbu mostov, zaoberal som sa aj duševnou stránkou stavby mostov medzi ľuďmi. Tieto mosty musíme vystavať, na čo poukazuje aj tento dnešný deň, a to nielen medzi hranicami, ale aj medzi tunajšími regiónmi, dedinami a medzi ľuďmi; veď sa oplatí spolupracovať, veď pri účasti na týchto programoch osobitne budeme hodnotiť spoluprácu medzi regiónmi a mikrorégiómi. K tomuto Vám všetkým prajem veľa úspechov a vytrvalosť.



**Ing. Zsolt Lukáč - State Secretary, Ministry of Construction and Regional Development of the Slovak Republic**

The Slovak Government is doing everything to provide information about the accessibility and possibilities of EU funds for the regions. In the course of negotiations with the EU we have been aiming at getting the best conditions for Slovakia as well as at making them serve for the advantage of all of us in the period of 2004-2006. This period is a so called budget half-time, when about 1,5 milliard Euros will be available for us to finance these kinds of projects. I would like to call the attention of the participating mayors to the program of Local Infrastructure, which supports the development of local roads system, cultural programs, and also the construction of bridges. Participation in these programs is possible through non-governmental organizations, such as Regional Development Agencies as well as through the internet. Within the Operative Program of Basic Infrastructure another plan is being prepared for the enhancement of cooperation between the Slovak and Hungarian Republic. This is the program INTERREG in which trans-boundary programs bring benefit for all the partners. These programs will become accessible in the near future, and I would like it very much if the information did not only get to you from the ministries, but also back to the ministries from the writers of the projects, so that we can plan for the future learning from your experiences. Let me finish my presentation with a personal remark. By profession I am a water conservancy engineer. Also this is why it is an honor for me that I can be here today dealing with this topic, the construction of bridges. During my practical experience I have been dealing not only with building bridges in the physical sense, but also with creating bridges between people. As it is proved by this day as well, these bridges need to be built not only between countries, but also between regions, villages and people, since cooperation is beneficial for everyone. It is beneficial, because when we evaluate these programs, cooperation between regions and micro-regions is evaluated in a special way. For this I wish lots of success and strength to all of you.



## Gyöngyössy Kálmán – Magyar Köztársaság Területfejlesztési Hivatala, Főosztályvezető

Egy ilyen konferencia, mely látszólag egy technikai jellegű dologról szól, hidakról, gondolatilag átvezet egy olyan szférába, amely a technika eszközével nem írható le, nem építhető fel. Sajnos el kell, hogy mondjam, hogy az eddig felhasznált EU-s pénzeszközök felhasználása után, még nem csökkentek a különbségek a hátrányos helyzetű és fejlett régiók között. A döntések meghozatalában, ami a pénzek elosztását illeti, mindenki, aki döntésre jogosult részt vehet, de az nem jelenti azt, hogy ebből a kis csomagból mindenki kell, hogy kapjon is, hiszen így a pénzek elaprózódnak, és nem történik érdemi előrelépés. Magyarországon elhatározott dolog, hogy a regionalitás szintjén kell erősíteni az együttműködést, valamint a kistérségi szinten. Természetesen ez nem a tradicionális megyei szint szétrombolását jelenti, hiszen a kistérségi, regionális gondok, még mindig a megyei szintről láthatók a legjobban, még mindig innen mérhető fel a legjobban a valós forrásfelhasználás, a valós programalkotás. Természetesen a kormánynak kell felügyelnie a forráselosztást, hogy a programok ne feddjk egymást, és egy dologra ne lehessen 5-6 helyről pénz szerezni. A regionális fejlesztési ügynökségek kapacitásai nagymértékben növekedtek a magyarországi oldalon is. Fontos minden régióban, hogy az irányító szervezetekben, jól képzett szakemberek dolgozzanak, máskülönben csak álom marad a decentralizáció, és a régiós szintek megerősítése. A kistérség vonatkozásában egy új elem fog Magyarországon kialakulni, és ez a Kistérségi Területfejlesztési Tanács. Ezek részei lesznek az államigazgatásnak, megkapják a normatívákat azokat a támogatásokat, amelyek a működésükhöz szükségesek. Gondoljanak bele, hogy mit jelent ez olyan kistérségekben, ahol az önkormányzatok a források hiányában nem képesek munkaerőt odavonzani. Ilyen módon megtörténik a partnerség a felsőbb szintű területfejlesztési szervekkel. Természetesen azokkal a problémákkal, amelyekkel Magyarország küzd, a szomszédos államok is küzdenek. Forrásokat



## Kálmán Gyöngyössy – Úrad územného rozvoja Maďarskej republiky, vedúci odboru

Takáto konferencia, ktorá sa zaoberá zdanlivo s vecami technického charakteru, mostami, myšlienkou nás zavedie do takej sféry, ktorá sa prostriedkami technicky nedá opísať ani postaviť. S lútosťou musím povedať, že ani po využití doterajších peňažných prostriedkov EU sa neznížili rozdiely medzi zaostalými a rozvinutými regiónmi. Na rozhodovaní o využití peňažných prostriedkov sa môže každý zúčastniť, kto je na to oprávnený, ale to neznamená, že z tohto malého balíčka každý musí dostať, veď takto by sa peniaze rozdrobili a nenastane očakávané napredovanie. V Maďarsku je už prijatou vecou, že spoluprácu treba posilniť na regionálnej úrovni, resp. na úrovni malej územnej jednotky. Samozrejme, to neznamená odbúranie tradičnej župnej úrovne, veď problémy týchto oblastí sa ešte vždy odtiaľto dajú najlepšie vidieť, ešte stále z tejto úrovne sa dá najviac odhadnúť vhodné využitie prameňov, tvorenie programov. Samozrejme, vláda musí dbať na rozdelenie prameňov, aby sa programy neprekrývali a aby sa nestalo, že na jednu vec sa budú peniaze zaobstarávať z 5-6 miest. Kapacita regionálnych zastupiteľstiev sa vo veľkom rozšírila aj na maďarskej strane. Je veľmi dôležité, aby v každom regióne v týchto organizáciách pracovali dobre pripravení odborníci, ináč decentralizácia a posilnenie regionálnej úrovne zostane iba snom. V súvislosti malej územnej jednotky sa v Maďarsku vytvorí nový prvok - Rada územného rozvoja malej územnej jednotky. Budú súčasťou štátnej správy a budú dostávať podporu potrebnú k činnosti. Len sa zamyslite nad tým, čo to znamená v takej oblasti, kde samosprávy pre nedostatok prameňov nie sú schopné prilákať pracovné sily. Takýmto spôsobom sa vytvorí partnerstvo s vyšším orgánom územného rozvoja. Samozrejme s problémami, ktorými zápasí Maďarsko, zápasia aj susedné štáty. Finančné pramene bez primeraného inštitučného pozadia nie je možné poukázať, ani jedna vláda to neurobí. Na všetkých stranách, všetci majú čo robiť, prvé plánovacie obdobie v EU bude pre každého študijným obdobím. Ešte nevieme naozaj EU spôsobom plánovať, miešajú sa nám úrovne plánovania, v myšlienkach sa



## Kálmán Gyöngyössy – Head of Department of Regional Development, Hungary

A conference like this, seemingly dealing with a technical topic, such as bridges, also leads us to a sphere, which cannot be considered from a technological point of view. Unfortunately I have to say that even after the allocation of the resources of the EU, the differences between developed and underdeveloped regions still have not decreased. Every competent person and body can participate in the decision-making process as concerns decisions about the allocation of EU resources, but this does not mean that every applicant will receive something from this small package, since it would lead to the squandering of finances and not to real development. It is a decided fact in Hungary, that cooperation needs to be strengthened in the field of regionalism and on the level of micro-regions. Certainly this does not mean the demolition of the traditional county level, since the problems of micro-regions can most be seen from the county level. This is still the level from where the real allocation of resources and real program formation can be mapped up the most. The allocation of resources has to be controlled by the government, so that the various programs don't overlap and the same program does not get funding from 5-6 sources. The capacity of Regional Development Agencies has increased a lot in Hungary as well. It is important that qualified experts work in leading positions in every region, otherwise decentralization and the strengthening of regional levels remain a dream. As concerns micro-regions a new element, the Micro-regional Development Councils will evolve in Hungary. These will be part of state administration and will receive the necessary support for their functioning on a normative basis. Just think about what this would mean for micro-regions where local governments cannot attract labor because of the lack of resources. This is how partnership with higher regional development authorities will be made. The problems that Hungary is facing are also problems in the neighboring countries. Financial resources cannot be allocated without a firm institutional basis. No government would do that. Everybody, in every field has a lot to do,



megfelelő intézményi háttér nélkül nem szabad leutalni, ezt egyik kormány sem teszi meg. Minden oldalon, mindenkinek rengeteg tennivalója van, az első tervezési időszak az EU-ban, tanulási folyamat lesz mindenki számára. Még nem tudunk igazán EU-konform módon tervezni, keverednek a tervezési szintek, keverednek a projektek a programokkal a gondolatokban. Ezeket helyére kell tenni. Végezetül a konkrét témára. Reálisan akkor lehet azzal számolni, hogy Ipoly-hidak újjá és újra épülnek, hogyha ezek a kormányzati garanciák és az elhatározások mellett mindkét oldalon beépülnek a térségi, kistérségi ill. regionális programokba, tervekbe, még hozzá teljesen operatív módon. Csak megfogalmazni egy programot, úgy gondolom kevés. Sok türelem, sok kitartás kell ahhoz, hogy célt érjünk vele. Ehhez kívánok sok sikert mindnyájunknak.

### **Ing. Ján Kotuľa – a SZK Közlekedési, Posta és Hírközlési Minisztériumának államtitkára**

Örülök, hogy elfogadtam a meghívást erre a szakkonferenciára. Bevallom, hogy ezen a héten ez a negyedik nemzetközi konferenciám. Ezt azért mondom, mert szemmel láthatóan aktivizálódnak a régiókés az EU csatlakozás előtt sokan látják, hogy hiányoznak utak, hidak az együttműködéshez. A határok elválasztottak bennünket, és úgy, ahogy azt az előttem szólók megjegyezték, régen 47 híd volt az Ipolyon, ma már csak néhány van. Mi a funkciójuk a hidaknak? Nagyon szépen beszélt erről Duray Miklós, hogy a hidak nemcsak létesítmények, melyek partokat kötnek össze, hanem az itt élő lakosokat is, akik nagyon szeretnék, ha ezek a hidak felépülneek, hogy gazdasági, kulturális, környezetvédelmi együttműködés vehesse kezdetét. Szeretnék, ha régióon belül fejleszthetnénk az infrastruktúrát és egyéb céljaink is vannak. Szlovákia és Magyarország között sok határátkelőhely van, de nem elég. Több megnyitása még akadozik, mert a magyar oldalon a határőrség parancsnoksága ezeknek az átkelőhelyeknek a megnyitását nem tartotta elég effektívnek. Az utóbbi

nám miešajú projekty s programami. Toto musíme dať na správne miesto. A nakoniec ku konkrétnej téme. Reálne vtedy môžeme rátať so stavbami mostov na Iplí, ak sa tieto pri vládnych garanciách a rozhodnutiach na oboch stranách zabudujú do maloúzemných či regionálnych programov, plánov, a to úplne operatívne. Iba si vytýčiť program myslím, že nestačí. Musíme mať veľa trpezlivosti a vytrvalosti, aby sme sa dostali k cieľu. K tomuto Vám všetkým prajem veľa úspechov.

### **Ing. Ján Kotuľa – Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR**

Som rád, že som prijal pozvanie na túto odbornú konferenciu. Priznám sa, v tomto týždni je to štvrtá medzinárodná konferencia, na ktorej sa zúčastňujem. Hovorím to preto, lebo regióny sa očividne aktivizujú a pred vstupom do EU mnohí vidia, že chýbajú cesty, mosty aby sme vedeli spolupracovať. Hranice nás oddelili od seba a ako poznamenali prednášajúci predom mnou, kedysi na Iplí bolo 47 mostov, dnes ich je len niekoľko. Akú funkciu majú mosty? Veľmi pekne sa vyjadril o tom Miklós Duray, že mosty nie sú stavby spájajúce iba brehy, ale aj tu žijúcich obyvateľov, ktorí by boli veľmi radi, keby sa tieto mosty vystavali, aby boli dané začiatky na spoluprácu v hospodárstve, kultúre a v ochrane prírody. Boli by sme radi, keby sme infraštruktúru mohli rozvíjať v rámci regiónu a máme aj iné ciele. Medzi Slovenskom a Maďarskom je veľa hraničných prechodov, ale nie dosť. Otvorenie mnohých ešte nie je vyriešené, pretože veliteľstvo pohraničnej stráže na maďarskej strane nepokladalo otvorenie týchto prechodov za efektívne. Ani na posledných rokoch, ktorých sa zúčastnilo aj ministerstvo vnútra a ministerstvo financií, nedošlo k dohode

and the very first planning process in the EU will be a learning period for all of us. We still cannot plan in an EU-conform way; there is a mixture in the planning phases as well as in projects and programs. These have to be put to their places. And for the end I want to say just a few words in connection with today's topic. We can count with the reconstruction of Ipeľ Bridges only if the idea gets part of regional and micro-regional programs and plans in an operative way. Only emphasizing a program is not enough. You will also need a lot of patience and persistence to reach your goal. For this I am wishing you good luck.

### **Ing. Ján Kotuľa – Ministry of Transport, Post and Telecommunication of the Slovak Republic**

I am happy that I accepted the invitation for this professional conference. I have to tell you that this is my fourth international conference this week. I am telling this because I recognized that the regions are more and more active before the EU accession, and they see that the ways and bridges to cooperation are still missing. Borders separated us, and as we could hear in earlier presentations, out of the former 47 bridges today we have only a few. What are the functions of bridges? Mr. Miklós Duray spoke very well about this when he said that bridges are not only structures that connected two sides of a river, but also bridges between those people who want their reconstruction very much, so that a better economic, environmental and cultural cooperation can start. We would like to develop infrastructure within regions and also we have other goals. There are many crossing points between Slovakia and Hungary, but still not enough. The opening of several crossing points still faces problems since the Hungarian Headquarters of Border Guard did not find the opening of them effective enough. Neither the last negotiations, in which the Ministries of



tárgyalásokon, melyekbe a belügy-, és a pénzügyminisztérium is bekapcsolódott sem született megegyezés a megnyitásról. A Tajti- Cered határon a szlovák fél már hat éve kiépítette az infrastruktúrát. Tovább kell ezekről is tárgyalni. Jelenleg az Ipoly határszakaszán négy átkelőhely van. Ezek működnek, és az itteni lakosoknak a saját regionális vagy politikai szerveikén keresztül követelniük kell további megnyitását, további hidak építését. Január 1.-től, mintegy 14000 km másod- és harmadosztályú utat adunk át a megyei önkormányzatok hatáskörébe. Ez azt jelenti, hogy a döntés ezekről a hidakról is megyei hatáskörbe kerül majd. Természetesen a közlekedési minisztérium együtt fog dolgozni majd ebben a témában az önkormányzattal, de a belügy- és pénzügyminisztérium is, hiszen a hidakhoz infrastruktúra is kell, és természetesen a magyarországi megyék és polgárok segítsége és együttműködése is. Kívánom, hogy az előadások után, olyan határozatok legyenek elfogadva, amelyek eredményeket hoznak az Ipoly mente és az itt élők számára.

### **Olga Marhulíková – A SZK Belügyminisztériuma**

Tiszelt Nagykövet úr és államtitkár urak, hölgyeim és uraim!

Engedjék meg, hogy a Szlovák Köztársaság belügyminisztériuma nevében köszöntsem Önöket. Az SzK belügyminisztériuma egyik fontos prioritásnak tartja a határmenti együttműködést és annak fejlesztését a hosszú távú kapcsolatokban. Szlovákia és Magyarország 2001-ben államközi szerződésben rögzítette a határmenti együttműködést a két ország területi egységei között. A két ország közötti határszakaszon 18 közúti, 7 vasúti, és 2 folyami átkelő van. Nemrégiben írtuk alá azt a szerződést, amely megkönnyíti a határátkelést a két ország lakosai között, a közúti és vasúti forgalomnak. áruszállításnak a feltételeit, ellenőrzését. 2003. júliusától a szlovák és a magyar határrendészeti szervek ún. egyszerűsített formában kezelik a határátlépőket, és az a jövőben még tovább fog egyszerűsödni, ami egységesíti a két ország határrendészeti



o ich otvorení. Na hranici Tachty - Cered slovenská strana už pred šiestimi rokmi vybudovala infraštruktúru. Aj o týchto treba ďalej rokovať. V súčasnosti na hraničnom území Ipla sú štyri prechody. Tieto fungujú a tunajší obyvatelia musia požiadať prostredníctvom vlastných regionálnych či politických orgánov otvorenie ďalších prechodov, stavbu ďalších mostov. Od 1. januára odovzdáme do samosprávy žúp takmer 14000 km dlhú cestu druhej a tretej triedy. To znamená, že rozhodnutie o týchto mostoch bude v pôsobnosti žúp. Samozrejme ministerstvo dopravy bude so samosprávou v tejto problematike spolupracovať, ale aj ministerstvo vnútra a ministerstvo financií, veď k mostom je potrebná aj infraštruktúra a samozrejme aj pomoc a spolupráca žúp a občanov Maďarska. Prajem, aby po prednáškach boli prijaté také uznesenia, ktoré prinesú výsledky pre Poiplie a pre tu žijúcich.

### **Olga Marhulíková – Ministerstvo vnútra SR**

Vážený pán veľvyslanec, páni štátni tajomníci, dámy a páni!

Dovoľte mi, aby som Vás v mene Ministerstva vnútra SR pozdravila. Ministerstvo vnútra SR považuje pohraničnú spoluprácu a jej rozvíjanie v dlhodobých stykoch za jednu z dôležitých priorit. Slovensko a Maďarsko v roku 1991 uzavrelo medzištátnu dohodu pohraničnej spolupráce medzi územnými jednotkami oboch štátov. Na hraničnom území oboch štátov sa nachádza 18 cestných, 7 železničných a 2 riečne prechody. Nedávno sme podpísali zmluvu, ktorá uľahčuje prechod cez hranice obyvateľom oboch štátov, cestnej a železničnej preprave, podmienky a kontrolu prevážania tovaru. Od júla 2003 slovenské a maďarské hraničné orgány vybavujú osoby prekračujúce hranice tzv. zjednodušenou formou a v budúcnosti sa to bude ešte viac zjednodušovať, čo zjednocuje prácu hraničných orgánov oboch štátov. Ďalším zjednodušením



Interior and Finances were involved as well, came to an agreement about opening them. At the Tachty-Cered border the Slovak partner has built the infrastructure already 6 year ago. There will need to be further negotiations about this. Currently there are 4 crossing points along the Ipeľ border section. These are functioning, and local people need to initiate the opening of new ones and the reconstruction of the former bridges through their regional and political bodies. From the 1st January a total of 14.000 km of second and third class roads will transfer to the competence of county local governments. This means that also the decision-making competence about bridges will be received by local governments. Certainly the Ministry of Transport as well as the Ministries of Interior and Finances will work together with county local governments in this issue, since bridges will need infrastructure as well, and thus the cooperation of Hungarian colleagues and citizens will be necessary too. I hope that after the presentations you will come to agreements and decisions that will bring results to the entire Ipeľ valley region.

### **Olga Marhulíková – Ministry of Interior of the Slovak Republic**

Dear Mr. Ambassador and Mr. State Secretaries, Ladies and Gentlemen.

Let me welcome you on behalf of the Slovak Ministry of Interior. Our ministry considers cross-border cooperation and its development in long-term relations a high priority issue. In 2001, Slovakia and Hungary signed an interstate treaty about cross-border cooperation between the administrative parts of the two countries. Currently there are 18 highway, 7 railway and 2 river crossing points between the 2 countries. Not so long ago we signed an agreement that enhances the border crossing of Slovak and Hungarian citizens, as well as the conditions and control of public and railway transport, and transport of goods. From July 2003, border guards manage border crossing in a simpler way, and this will get even simpler in the future, by this unifying the job of the Border Guard as well. An even easier way of border crossing would be if Slovak and Hungarian citizens could



szerveinek munkáját. További könnyítése volna a határátlépésnek, amennyiben Szlovákia és Magyarország állampolgárai útlevél nélkül, csupán személyi igazolvány igénybevételével utazhatnának egyik országból a másikba, amelyről nemrég tárgyalta a két ország belügyminisztere is, de az államfő Rudolf Schuster is. A határmenti együttműködésnek nagy szerepe lesz az Unió csatlakozás után is a régiók fejlődésében különösen, ami az Eurorégiók működését, szerepüket illeti. Ma már megállapítottuk, hogy régióink, Eurorégióink fejlődnek nálunk, és szomszédainknál is. A mai nap folyamán is megállapíthatjuk, hogy az Ipoly Eurorégió is aktívan bekapcsolódik a társadalmi élet alakításába. Az Ipoly Eurorégió által kiépített titkárság lehetővé teszi az információkhoz való hozzáférhetőséget az önkormányzatok, a vállalkozók és a széles nyilvánosság felé. Elmondhatjuk, hogy a Szlovákia és szomszédai című kiadványban, melyet az SzK Belügyminisztériuma és az Európa Tanács készített, az Ipoly Eurorégió kilenc aktivitása van, mégpedig az Egy vízgyűjtőterületen élünk projektben. Meg vagyok róla győződve, hogy a szlovák - magyar határmenti együttműködés tovább fog erősödni a jószomszédi viszony szellemében. Engedjék meg, hogy megköszönjem a munkájukat azoknak a szorgos embereknek, akik a határ mindkét oldalán a jó kapcsolatok kiépítéséért fáradoznak. További jó eredményeket kívánok az Ipoly Eurorégió munkájukhoz az itt élők és mindannyiunk javára és örömeire.

### **Győrpál Elemér – A Magyar Köztársaság Belügyminisztériuma**

Tisztelt miniszterelnök-helyettes úr, tisztelt Nagykövet úr, tisztelt hölgyeim és uraim!

Nagy tisztelettel köszöntöm a tanácskozás résztvevőit a magyar belügyminisztérium és a magam nevében is. Nagy megtiszteltetés számomra, hogy településeink, országaink, térségeink kapcsolatainak erősítésében részt vehetek. Fontosak ezek a kapcsolatok mindkét nép számára, hiszen ahogyan azt nemrégiben az Önök köztársasági elnöke Rudolf Schuster úr a magyar sajtóban kifejtette, ezeréves

prechodu hraníc by bolo, keby štátni občania Slovenska a Maďarska mohli cestovať z jedného štátu do druhého bez cestovného pasu, len s občianskym preukazom, o čom nedávno rokovali ministri vnútra oboch štátov, ale aj prezident Rudolf Schuster. Dôležitú úlohu bude zohrávať pohraničná spolupráca aj po vstupe do EU, ale zvlášť pri rozvoji regiónov, čo sa týka činnosti a úloh euroregiónov. Dnes sme už zistili, že naše regióny, naše Euroregióny sa rozvíjajú u nás aj u našich susedov. Aj počas dnešného dňa môžeme zistiť, že aj ipel'ský euroregión sa aktívne zapája do formovania spoločenského života. Sekretariát ipel'ského euroregiónu umožňuje prístup k informáciám pre samosprávy, podnikateľov a pre širokú verejnosť. Môžeme povedať, že v publikácii Slovensko a jeho susedia, vydanom Ministerstvom vnútra SR a Radou Európy, ipel'ský euroregión má deväť aktivít, a to v projekte Žijeme na území vodnej nádrže. Som presvedčená, že pohraničná spolupráca sa ďalej bude rozvíjať a to v duchu dobrých susedných vzťahov. Dovoľte mi, aby som sa poďakovala za prácu tým usilovným ľuďom, ktorí sa pričínili k budovaniu dobrých stykov na oboch stranách hranice. Prajem ďalšie dobré výsledky pre ipel'ský euroregión, k Vašej práci, pre osov a radosť tu žijúcich, nás všetkých.

### **Elemér Győrpál, – Ministerstvo vnútra MR**

Vážený pán podpredseda vlády, vážený pán veľvyslanec, vážené dámy a páni!

S úctou zdravím účastníkov rokovania v mene Ministerstva vnútra MR ako aj v mene svojom. Je pre mňa veľkou ctou, že sa môžem zúčastniť na rozvíjaní a posilňovaní spolupráce medzi našimi usadlosťami, štátmi, územiami. Je to veľmi dôležité pre oba národy, veď ako nedávno Váš pán prezident Rudolf Schuster v maďarskej tlači vysvetlil, za tisíc rokov spolunažívania nás spájalo tisíce spoločných záležitostí. Toto potvrdzuje

travel without a passport, only with their ID cards. The Ministers of Interior of the two countries, but also President, Rudolf Schuster negotiated about this just recently. Cross-border cooperation will have an important role after the EU accession as well in terms of regional development, in which euroregions will have a crucial part. We have already said today, that our euroregions and also the euroregions at our neighbors are developing. It can be seen today as well that the Ipeľ Euroregion is actively involved in forming the life of the region. The secretariat of the Euroregion makes information accessible for local governments, enterprises and for the wide public. It is important to say that the Ipeľ Euroregion published a report of its 9 activities within the project „We Live in One Watershed Area“. This report appears in the publication „Slovakia and Its Neighbors“ published by the Slovak Ministry of Interior and the European Council. I am sure that Slovak-Hungarian cross-border cooperation will get stronger and stronger. Let me thank to the people who work hard on building contacts on both sides of the border. I am wishing further success to the Ipeľ Euroregion, and hope it will be beneficial for all the people living in this region.

### **Elemér Győrpál – Ministry of Interior of Hungary**

Dear Mr. Deputy Prime Minister, Dear Mr. Ambassador, Ladies and Gentlemen.

I warmly welcome the conference participants on behalf of the Hungarian Ministry of Interior and myself. It is a great honor for me to have the opportunity to participate in the strengthening of contacts of our villages, countries and regions. These contacts are important for both nations, since as your President, Mr. Rudolf Schuster said in the Hungarian media not long ago, during a thousand years of living together we were linked with each other



együttlétünk során ezernyi szállal kötődünk egymáshoz. Ezt igazolja a mai tanácskozás választott témája is, az Ipoly-hidak. Azoknak a hidaknak, melyeket a történelem zavaros eseményei leromboltak, és amelyek ma éledni látszanak, igazolja a két nép kapcsolatainak olyan szintjét, amely már szükségessé teszi ennek a kérdésnek a felvetését is. A magyar települések kapcsolatrendszerében harmadik helyen áll a szlovák-magyar partnerkapcsolat. Kezdetben főleg kulturális téren működtek együtt, ma már más területeken is, főleg gazdasági, határmenti, kistérségi környezetvédelmi együttműködés van jelen az életükben. Ezt végül is Önök fogalmazták meg, amikor megalkották az Eurorégiót és annak alapdokumentumait. Ezekben a szándéknyilatkozatokban található meg tulajdonképpen ezek a célok. Láthatóan jó irányt vett az együttműködés. Az irányt azonban fokozatosan napjaink társadalmi igényeihez kell igazítani. Mindkét nép nagy feladatok előtt áll. 2004-ben belépünk az Európai Unióba. Ezentúl már nemcsak egymásra kell figyelniük, de a régióknak is hallatni kell a hangjukat az Unió felé. Számtalan olyan kihívásnak kell megfelelnünk, ami az európai döntéshozatal eredménye. Egyre több döntést hoznak meg Brüsszelben. Meg kell ismernünk és alkalmazkodnunk kell ezekhez. A helyi és regionális önkormányzatok között az EU tagság következtében tagállami szinten is verseny alakulhat ki. Alkalmazkodnunk kell gyorsan az új helyzethez a céljaink megfogalmazása után, hogy a közös problémákra ráirányíthassuk a figyelmet. Csak akkor lehet az adott térség problémái felé fordítani a figyelmet, ha helyi szinten jelen van egy közös gondolkodás, cselekvési készség, együttműködési akarat. Ennek a jó példája a mai tanácskozás is. Azt, hogy a csatlakozás után, hogyan lehet ezeréves együttlétünk pozitívumait hasznosítani, hadd idézzem köztársasági elnökük, Rudolf Schuster úr szavait: Szerintem legelőször azzal amit most Mádl Ferenc köztársasági elnök úrral szeretnék szorgalmazni. Ne várjunk jövő májusig, vagy a Schengeni rendszer bevezetéséig. Tegyük már most teljesen átjárhatóvá a mintegy 600 kilométeres közös határt. Teremtsünk meg minden politikai és egyéb feltételt ahhoz, hogy a szlovákiai és magyar vállalkozók, önkormányzatok kistérségek összefoghassanak, és sokkal jobban kihasználhassák egymás adottságait, hogy még jobban felkészülhessenek az

aj téma dnešného rokovania o Ipeľských mostoch. O mostoch, ktoré búrlivé udalosti histórie spustožili a ktoré sa dnes takvidieť prebúdzajú k životu, dokazujúc tým takú úroveň pomerov dvoch národov, ktorá už nastoluje potrebu riešiť túto otázku. V systéme spolupráce maďarských usadlostí je slovensko-maďarské partnerstvo na treťom mieste. Zo začiatku spolupráca bola v kultúrnej oblasti, dnes už aj v iných oblastiach, hlavne hospodárskej, pohraničnej a ochrany prírody. Napokon ste to Vy opísali, keď ste vytvorili euroregión a jeho základné dokumenty. Tieto ciele sa vlastne v nich nachádzajú. Spolupráca sa viditeľne dobrým smerom rozvíja. Smer ale postupne treba upravovať podľa dnešných spoločenských požiadaviek. Oba národy stoja pred veľkými úlohami. V roku 2004 vstúpime do EÚ. Potom už nielen na seba musíme hľadieť, ale aj hlas regiónov sa musí ozývať smerom k únii. Musíme vyhovieť takým nespočetným výzvam, ktoré sú výsledkom európskeho rozhodnutia. V Bruseli prijímajú stále viac rozhodnutí. Musíme ich spoznať a prispôbiť sa k nim. V dôsledku členstva v EÚ sa aj na úrovni členských štátov môže vytvoriť súťaž medzi miestnymi a regionálnymi samosprávami. Musíme sa rýchlo prispôbiť novej situácii po vytýčení svojich cieľov, aby sme mohli zamerať pozornosť na spoločné problémy. Len vtedy môžeme obrátiť pozornosť na dané územie, ak na miestnej úrovni je jednotné myslenie, ochota činiť sa, vôľa spolupráce. Dobrým príkladom toho je aj dnešné rokovanie. O tom, ako môžeme pozitíva našej tisícročnej spolupráce po pripojení sa k EÚ zúročiť, citujem slová Vášho prezidenta, pána Rudolfa Schustera: Podľa mňa najprv tým, o čo sa usilujeme teraz s pánom Ferencom Mádlom. Nečakajme do mája budúceho roka, či do zavedenia Schengenského systému. Urobme už teraz úplne prechodnými takmer 600 km dlhé spoločné hranice. Vytvoríme všetky politické a iné predpoklady k tomu, aby sa slovenskí i maďarskí podnikatelia, samosprávy mohli spojiť, aby oveľa lepšie vedeli využiť svoje schopnosti, aby sa ešte lepšie vedeli pripraviť na vstup do EÚ.

Je to záujem nás všetkých. Čoskoro zasadne aj zmiešaná slovensko-maďarská medzivládna komisia a spolupráca sa prehodnotí vo viacerých oblastiach. Sem patrí aj tematika prestavby mostov na Ipeľ. Veľmi pozitívne hodnotím doteraz tu odznené prednášky z oboch strán. Ciele sú dané,

with a thousand fibers. This can be proved also by today's topic, the Ipeľ Bridges. We speak about bridges, which were demolished by the chaotic events of history, and which are currently starting to revive, proving that the level of connections between the two nations came to a degree where the addressing of this issue becomes necessary. Slovak-Hungarian partnership has a high priority in the life of Hungarian settlements. At the beginning they cooperated mainly in the field of culture, but they extended this cooperation also for other fields, such as regional economic and environmental issues. This was basically expressed by you when you established the Euroregion and its basic documents. These goals can be found in these documents. Cooperation has started in the right direction, but the direction has to be balanced with today's social needs. Both nations face serious challenges. In 2004, we will become part of the EU. From this time on we will not have to pay attention only to each other, but the regions will have to make their voice heard in the Union as well. They will have to correspond with challenges that are the results of the European decision-making process. More and more decisions will be made in Brussels. We will have to know them and adapt to them. As a result of the EU membership, local and regional governments can be competition to each other also on the level of member states. After expressing our goals we will have to adapt to the new circumstances very quickly, so that we can call attention to the common problems. This can only be done, if on the local level there is a common thinking, ability of acting and willingness to cooperate. Today's negotiation is a good example of this. In connection with the question of how we can make use of the positive aspects of our thousand years' coexistence I would like to refer to the words of President Schuster. We can make the best use of this through the issue that we initiate together with Mr. President, Ferenc Mádl. We should not wait till next May or till the introduction of the Schengen system. We should make the 600 km-long border section permeable now. We should create the basis of the cooperation of Slovak and Hungarian enterprises, local governments, micro-regions, so that they can use each other's facilities to prepare for the EU accession even better.

This is the interest of all of us. Soon the Slovak-Hungarian intergovernmental



EU-ba való belépésre.

Ez mindnyájunk érdeke. Hamarosan ülészik a magyar - szlovák kormányközi vegyes bizottság is, és még több területen átgondolja az együttműködést. Ide tartozik az Ipoly-hidak újjáépítésének témaköre is. Nagyon pozitívan értékelem az eddig itt elhangzott előadásokat mindkét oldalról. A célok adottak, tudjuk, mit akarunk. A célok megvalósításához mindenkinek sok sikert kívánok.

### **Csárádi János – A MÁV nyugalmazott vezérigazgatója**

Amikor a hidakról beszélgetünk, mint az úthálózat részéről, akkor tudatosítanunk kell, hogy a vasút is egyfajta híd szerepét tölti be. A vasút is a regionális úthálózat része. Az Ipoly mentén már a vasúti közlekedés megindulásának kezdete óta létezik vasút, hiszen a Balassagyarmat - Ipolyság szakaszon már 1891-ben létezet vasúti pálya. Ipolyság mindig is a nagy utak gócpontjaiban volt, a valamikori Borostyán út is itt vezetett keresztül, amely Krakkót Zólyomon és Ipolyságon keresztül kötötte össze Budapesttel. Sajnos ez a összefüggő vasúti összeköttetés megszűnt, amikor az Ipolyság - Drégelypalánk vasúti szakaszt - mely mintegy 6,3 km hosszú - megszüntették, a síneket felszedték, és így tovább fokozták ennek a régiónak a zsákutca jellegét, ami a közlekedést illeti. Sajnos az utóbbi időben az Ipolyság - Parassapuszta határátkelőhely forgalma nagyon megnőtt. Évente mintegy 150 000 kamion halad itt át, ami nemcsak a közutakat terheli le, de környezeti károkat is okoz. Elég itt megemlítenem a levegőszennyezést, a zajártalmat, a balesetveszélyt. Ha ezeket a kamionokat vasútra raknánk, sokkal könnyebb, tisztább és balesetmentesebb lenne az életünk. A kamionforgalom az EU-ba való belépésünk után még jobban fog növekedni, ezáltal egyenes arányban növekszik majd a természeti tájra való negatív hatása is. A főutak mentén romlik az ott lévő épületek állaga, az utak túlterheltsége miatt növekszik a balesetek száma. És akkor még nem beszéltünk az egészségre ható károkról, a meglegházhatásról sem. Egy 2000-ben készült felmérésre hivatkozva elmondhatom, hogy a jelenlegi 15 EU

vieme čo chceme. K realizácii týchto cieľov prajem všetkým veľa úspechov.

### **János Csárádi – generálny riaditeľ MÁV (Maďarské železnice) vo výslužbe**

Keď hovoríme o mostoch ako o súčasť cestnej siete, musíme si uvedomiť, že aj železnica plní úlohu mostu. Aj železnica je súčasťou cestnej siete regiónu. V Poiplí už od začiatkov železničnej dopravy existuje železnica, veď na trase Balassagyarmat - Šahy už v r.1891 bola železničná trať. Šahy boli vždy uzlom veľkých ciest, aj niekdajšia Jantárová cesta viedla tadeto, spájala Krakov cez Zvolen a Šahy s Budapešťou. Žiaľ toto železničné spojenie bolo zrušené, keď zrušili takmer 6,3 km dlhú trať Šahy - Drégelypalánk, koľajnice rozobrali a takto ďalej stupňovali charakter slepej ulice tohto regiónu, čo sa týka dopravy. Žiaľ v poslednom čase sa premávka na hraničnom prechode Šahy - Parassapuszta veľmi zvýšila. Ročne tu prejde takmer 150 000 kamiónov, čo zaťažuje nielen cesty ale spôsobuje aj škody v prostredí. Stačí spomenúť len znečistenie ovzdušia, následky hluku a nebezpečenstvo dopravných nehôd. Keby sme tieto kamióny naložili na železnicu, náš život by bol oveľa jednoduchší a bolo by oveľa menej dopravných nehôd. Premávka kamiónov sa po vstupe do EÚ ešte viac bude zvyšovať, čím sa zvýši v rovnakom pomere aj negatívny vplyv na okolitú prírodu. Stav budov stojacich pri hlavných cestách sa neustále zhoršuje a pre preťaženie ciest sa zvyšuje aj počet dopravných nehôd. A to sme ešte nehovorili o ujmach na zdraví. Odvolávajúc sa na výsledky prieskumu z r.2000 môžem povedať, že v súčasných 15 členských štátoch EÚ v dôsledku dopravných nehôd zomrelo 42 000 ľudí a 190 000 bolo zranených. Na železničiach za toto isté obdobie to bolo len 186. Konečne sa musíme zamyslieť

committee will negotiate cooperation in more fields. The issue of Ipeľ Bridges belongs here as well. I consider the heard presentations from both sides as very positive ones. The goals given, we know what we want. To implement them, I wish you good luck.

### **János Csárádi – Retired Director General of Hungarian State Railways**

When we talk about bridges as part of the roads system, we have to realize that railways in some way also play the role of bridges. They are part of regional roads system. Railway traffic in the Ipeľ Valley has been functioning from the very start of railway traffic in general, since in 1891 there was already railway connection between Balassagyarmat and Šahy. Šahy has always been a junction of important trails. The historic Amber Trail, that connected Krakow with Budapest through Zvolen and Šahy, lead through this town as well. Unfortunately this approx. 6 km-long railway connection between Šahy and Drégelypalánk was closed down, the rails got removed, and the peripheral character of this region got even stronger, as concerns transportation. The traffic at the Šahy-Parassapuszta border crossing has increased a lot in the last couple of years. There are annually about 150,000 trucks crossing here, not only burdening public roads, but also causing environmental damage. It is enough to mention only danger of traffic accidents, air pollution, noise, etc. If these trucks were put on trains, our life would be much easier, cleaner, and without accidents. After our EU accession, truck traffic will increase even more and its negative impact on the environment will also increase by this. The condition of buildings located next to roads will deteriorate, and the number of accidents caused by the overloading of public roads will increase as well. And I have not even mentioned the danger to human health or the greenhouse effect. Referring to a survey made in 2000, on the territory of the current 15 EU member states 42,000



tagállam területén balesetek következtében 42 000 ember halt meg a közutakon és 190 000 sérült meg. Vasúti balesetek következtében ez a szám ugyanebben az időszakban „csupán” 186. El kell már végre gondolkoznunk azon, hogy az emberi élet tulajdonképpen mennyit ér, és egyensúlyba kell hozni a két közlekedési módot. Az Ipolyság - Drégelypalánk közötti vasút visszaállításának igénye már egy évtizede megindult. Erre a vasútra mindnyájunknak szüksége van, ezért vissza kell állítani, annál is inkább, mivel jelenleg csupán 7 vasúti átjáró létezik Szlovákia és Magyarország között. Ennek a pályaszakasznak a megépítése teremti meg az észak - déli, valamint kelet - nyugati vasúti tengelyt. A jövő a „Parkolj és utazz” jelszó jegyében kell, hogy folytatódjon. Hadd hivatkozzak beszédem végén Széchényire aki azt mondta, hogy „Több, mint fél évszázados szónoklatok után, elvégre tenni is kellene valami nagyszerűt már”.

### **Csáky Pál – a Szlovák Köztársaság miniszterelnök-helyettese**

Tíz mondatot szeretnék elmondani Önöknek szlovák nyelven és magyar nyelven. Az Ipoly-hidak fel fognak épülni, mert Önök ezt akarják. A hidakat közvetlenül az Interreg programból lehet finanszírozni úgy, hogy költségek 50%-át az Európa Unió fedezi, 25%-át a Szlovák Köztársaság, 25%-át pedig a Magyar Köztársaság. Úgy gondolom, hogy azt az utat kellene végig járni, mint a Mária - Valéria hídnál. Meg vagyok győződve róla, hogy 2-3 éven belül fel tudjuk építeni az első hidat.

Hölgyeim és uraim!

Hat hónap múlva egy nagy álom válik itt valóra. A két ország együtt lép be az Európa Unióba, és azt hiszem, hogy ez a legjobb alap arra, hogy gondolkodjunk, összedugjuk a fejünket, ki fogja kezdeményezni a hidak megépítését. Keressük meg a partnereket most már konkrétan a határ egyik másik oldalán, tegyük meg a megfelelő lépéseket, és próbáljunk jó regionális politikát előkészíteni.

Úgy gondolom, hogy nem csak egy hajón vagyunk, de egy hídon is.

nad tým, koľko vlastne stojí ľudský život a treba dať do rovnováhy spôsobu premávky. Žiadosť o obnovenie železničnej trate Šahy - Drégelypalánk bola nastolená už pred desaťročím. Táto trať je pre nás všetkých dôležitá, preto ju treba obnoviť a hlavne aj preto, že v súčasnosti medzi Slovenskom a Maďarskom existuje iba 7 železničných prechodov. Výstavba tohto úseku bude tvoriť železničnú os sever-juh a východ-západ. Budúcnosť musí napredovať s heslom „Parkuj a cestuj“. Dovoľte mi ukončiť môj príhovor slovami Széchényiho, ktorý povedal: Po viac ako pólstoročných rečeniach napokon by už bolo treba vykonať niečo veľkolepé.

### **Pál Csáky – podpredseda vlády SR**

Desať viet by som Vám chcel povedať v slovenskom jazyku a maďarskom jazyku. Mosty na Iplí budú postavené, pretože Vy to chcete. Stavbu mostov možno financovať priamo z programu Interreg a to tak, že 50% kryje EÚ, 25% SR, 25% MR. Myslím si, že tú istú cestu treba prechodiť ako pri moste Mária-Valéria. Som presvedčený, že behom 2-3 rokov vieme postaviť prvý most.

Dámy a páni !

Za šesť mesiacov sa tu splní jeden veľký sen. Dva štáty spolu vstúpia do EÚ a myslím, že toto je najlepší podklad k tomu, aby sme rozmýšľali, dali dokopy hlavy, kto preberie iniciatívu na stavbu mostov. Vyhľadajme svojich partnerov už teraz na oboch stranách hranice, vykročme správnym krokom a skúsme pripraviť dobrú regionálnu politiku.

Myslím, že nie sme len na jednej lodi, ale aj na jednom moste.

people died in traffic accidents, and further 190,000 were injured. In the case of railway accidents this number is „only” 186. We would need to finally think about how much a human life is worth, and the 2 ways of transport should be balanced. The initiative for the reconstruction of the Šahy-Drégelypalánk railway line has started already 10 years ago. We all need this railway connection, so it should be renewed also because at the moment there are only 7 railway crossings between Hungary and Slovakia. The reconstruction of this section would create a junction between the north-southern and east-western railway line. The future should continue on the basis of the slogan „Park and travel”. At the end of my presentation I would like to refer to Széchenyi who told that after half a century of words we should finally make something grand.

### **Pál Csáky – Deputy Prime-Minister of the Slovak Republic**

I would like to tell you 10 sentences in Slovak and Hungarian. The bridges of the Ipeľ River will be reconstructed, because you want that. The costs for the bridges can be covered directly from the INTERREG program, in which 50% of the total costs is financed by the EU, 25% by the Slovak Republic and 25% by the Hungarian Republic. I think we should take the same road we took in the case of the Mária Valéria Bridge. I am convinced that we can construct the first bridge within 2-3 years.

Ladies and Gentlemen.

A dream will come true here in 6 months time. The 2 countries will join the European Union together, and in my opinion this is the best base for thinking about who will initiate the construction of bridges. We should look for our partners specifically on both sides of the state border, take the necessary steps and prepare a good regional policy.

I think we all stand on the same bridge.





## Mihályi Gábor – Neogradiensis Eurorégió

Tisztelt Nagykövet úr, kedves vendégek!

Engedjek meg, hogy a Neogradiensis Eurorégió nevében üdvözljem Önöket. A Neogradiensis Eurorégió hasonló célokért küzd, mint az Ipoly Eurorégió, hogy ne csak az Ipoly folyón épüljenek hidak, hanem a régióban élő emberek közt is. Az Eurorégió működési területe szlovák oldalon a poltári, losonci és a nagykürtösi járások, magyar oldalon pedig Nógrád megye. Ez területileg egy kompakt egységet alkot, az Ipoly völgyét. A térségben körülbelül 350 000 ember él. Egyformák a céljaink és a gondjaink is mindkét oldalon. Reméljük, hogy a hidak megépítése a kapcsolatok fejlődését hozza majd magával.

A térség erős oldalai:

A vállalalkozási, gazdasági szféra kapcsolatainak erősítése, közös természeti egység, önkormányzatok együttműködése.

Stratégiai cél:

A határon átnyúló együttműködés erősítése.

Jövőkép:

Egy konkurenciaképes kompakt, egységes régió, amely képes felvenni a versenyt a fejlettebb régiókkal. Fontos a határok átjárhatósága és az utak felépítése.

A Neogradiensis Eurorégió különböző tervezeteket készített a régió fejlődésének érdekében. Ezek a tervek a Nemzeti Fejlesztési Tervből indulnak ki, rákapcsolódva a beszercebányai kerület fejlesztési terveire, és ami még fontosabb, hogy készülnek a mikrorégiók fejlesztési tervei, szlovák és magyar oldalon egyaránt, melyek szintén kapcsolódnak egymásra.

Az Ipoly összeköti a poltári, losonci, nagykürtösi, lévai és érsekújvári járásokat az egész Nógrád megyei résszel. Jelenleg lett jóváhagyva a Neogradiensis Eurorégióknak egy stratégiai terve, ami alapján együtt lehet működni az Ipoly Eurorégióval. Rövidtávú céljaink közé tartozik, hogy egységesen lépünk fel a közös kérdésekben. Elsőrangú feladataink közé tartozik az úthálózat átkötése, átjárhatóságának biztosítása, előadások megtartása, szakemberek képzése valamint weboldal nyitása az Ipoly-hidakról. Köszönöm figyelmüket.



## Gábor Mihályi – Euroregión Neogradiensis

Vážený pán veľvyslanec, milí hostia!

Dovoľte mi, aby som Vás v mene Euroregiónu Neogradiensis pozdravil. Euroregión Neogradiensis bojuje za tie isté ciele ako ipel'ský euroregión, aby sa mosty nestavali iba na rieke Ipeľ, ale aj medzi ľuďmi žijúcimi v regióne. Územie pôsobnosti euroregiónu na slovenskej strane je v okresoch Poltár, Lučenec a Veľký Krtíš, na maďarskej strane Novohradská (Nógrád) župa. Toto územie tvorí kompaktnú jednotu, Ipeľskú dolinu. V oblasti žije približne 350 000 ľudí. Máme rovnaké ciele i starosti na oboch stranách. Dúfajme, že výstavba mostov prinesie so sebou rozvoj spolupráce.

Silné stránky oblasti:

Zosilnenie podnikateľskej a hospodárskej sféry, spoločná prírodná oblasť, spolupráca samospráv.

Strategický cieľ:

Zosilnenie spolupráce za hranicami.

Obraz budúcnosti:

Kompaktný, jednotný konkurencie schopný región, ktorý dokáže súťažiť s rozvinutejšími regiónmi. Dôležitá je prechodnosť hraníc a výstavba ciest.

Euroregión Neogradiensis pripravil v záujme rozvíjania regiónu rôzne osnovy. Tieto plány vychádzali zo Štátneho plánu rozvoja v napojení na plán rozvoja banskobystrickej oblasti, a čo je ešte dôležitejšie, pripravujú sa plány rozvoja mikrorégiíov tak na slovenskej ako aj na maďarskej strane, ktoré sa tiež napájajú na seba.

Ipeľ spája okresy Poltár, Lučenec, Veľký Krtíš, Levice a Nové Zámky s celou Novohradskou župou. V súčasnosti bol prijatý strategický plán euroregiónu neogradiensis, na základe ktorého je možná spolupráca s ipel'ským euroregiónom. Ku krátkodobým cieľom patrí, aby sme jednotne vystúpili v spoločných otázkach. Medzi naše prvoradé úlohy patrí zabezpečiť prechodnosť cestnej siete, organizovanie prednášok, vzdelávanie odborníkov ako aj otvorenie webovej stránky o ipel'ských mostoch. Ďakujem za pozornosť.



## Gábor Mihályi – Euroregion Neogradiensis

Dear Mr. Ambassador, Dear Guests.

Let me welcome you on behalf of Euroregion Neogradiensis. Our Euroregion works to achieve the same goals as the Ipeľ Euroregion, i.e. to build bridges not only over the Ipeľ River but also between people living in the region. Our Euroregion works on the territory of the Poltár, Lučenec and Veľký Krtíš Districts in Slovakia and Nógrád County in Hungary. This territory forms a compact unit, the Ipeľ Valley. The region has a population of about 350.000. Our aims and problems are the same on both sides of the border. We hope that the construction of bridges will involve the improvement of human relationships as well.

The strengths of the region include the development of contacts within the economic sector, the common natural unity, and the cooperation of municipalities.

Our strategic goal is to strengthen cross-border cooperation.

Our future perspective is a compact, unified region which is capable of competition with more developed regions. The permeability of borders and construction of roads is very important.

Euroregion Neogradiensis has prepared plans and studies for the development of the region. These plans are based on the National Development Plan, and are in balance with the development plans of the Banská Bystrica Region. What is even more important is that development plans of the micro-regions are in the process of preparation on both the Slovakian and Hungarian side, and are connecting to each other.

The Ipeľ connects the Poltár, Lučenec, Veľký Krtíš, Levice and Nové Zámky Districts with the entire territory of Nógrád County. A strategic plan of Euroregion Neogradiensis has just been approved, and it provides the basis of cooperation with the Ipeľ Euroregion. Our short-term goals include joint action in answering common questions and solving common problems. Our primary goals are the interconnection of the roads system, their permeability, organization of lectures, training of experts as well as the design of an Ipeľ Bridges website. Thank you for your attention.



## Peter Rusnák – VIPA – Vidéki Parlament szóvivője

A vidék parlamentje az elmaradott régiókat támogatja. Minden vidéki régió az átjárhatósággal küzd. Ahhoz, hogy ezen a helyzeten változtatni tudjanak, nagyon sok apró de fontos dolgot kell megoldaniuk. A jó együttműködés fontos a régiók között. Azt kell hogy mondjam, hogy a magyar kollégák messze előttünk járnak a törvények előkészítésében, mert a régiópolitikához jó törvények kellene. Szlovákia ebben a tekintetben le van maradva. Nagyon örülök annak, hogy a kormány képviselői lejöttek az emberek közé, hogy meghallgassák a kéréseiket, problémáikat. Csatlakozom Csáky Pál miniszterelnök-helyettes úr szavaihoz, aki azt mondta, hogy hidak lesznek, mert maguk akarják a hidakat, és nem azért lesznek, mert a kormány akarja. Az EU egy lehetőség ahhoz, hogy mi megtudjuk változtatni dolgainkat. Nem várhatjuk, hogy a kormány mindent megold helyettünk. Az embereknek formálniuk kell saját életüket. A kormánynak lehetőségeket kell ehhez biztosítani. Az EU kinyitja a kapuit előttünk. Olyan struktúrákat kell kiépítenünk, amelyek kompatibilisek lesznek a szlovák és magyar oldalon egyaránt. Szlovákia lakosságának 48%-a vidéken él, ezért a vidék fejlesztése az ország számára megkerülhetetlen ahhoz, hogy magát az országot is fejlessze. Ez a szám különben az utóbbi időben 4%-kal nőtt. Úgy érzem, hogy az országnak nincs megfelelő vidékfejlesztési terve, pedig ez a legvidékibb ország a csatlakozó tagok közül. A vidék felemelkedése nélkül Szlovákia felemelkedése is kétséges.

## Sándor István – Magyaránador polgármestere

Tisztelt hölgyeim és uraim, tisztelt magyar és szlovák barátaim!

Külön öröm számomra, hogy testvértelepülésünk Ipolynyék rendezi az Ipoly-hidak konferenciát. Magyaránadort azt hiszem nem kell bemutatnom Önöknek, hiszen mi voltunk azok, akik elsőként vállalkoztunk a magyar-szlovák kereskedelmi találkozókat, kiállítások megszervezésére. Ez teljesen egy alulról



## Peter Rusnák – VIPA – hovorca vidieckeho parlamentu

Vidiecky parlament podporuje zaostalé regióny. Každý vidiecky región zápasí s prechodnosťou. Aby vedeli túto situáciu zmeniť, musia vyriešiť veľmi veľa drobných, ale dôležitých úloh. Veľmi dôležitá je dobrá spolupráca medzi regiónmi. Musím povedať, že v príprave zákonov naši maďarskí kolegovia sú ďaleko pred nami, lebo k regionálnej politike sú potrebné dobré zákony. Slovensko je z tohto hľadiska zaostalé. Som veľmi rád, že vládni predstavitelia prišli medzi ľudí, aby si vypočuli ich požiadavky, problémy. Pripájam sa k slovám pána podpredsedu vlády Pála Csákyho, ktorý povedal, že mosty budú, lebo Vy chcete mosty a nie zato, lebo to vláda chce. EÚ je jedna príležitosť k tomu, aby sme si sami vedeli zmeniť veci. Nemôžeme čakať, že vláda vyrieši všetko za nás. Ľudia si musia formovať svoj život. Vláda musí zabezpečiť k tomu predpoklady. EÚ otvorí svoje brány pred nami. Musíme postaviť štruktúry, ktoré budú kompatibilné tak na slovenskej ako aj na maďarskej strane. 48% obyvateľstva Slovenska žije na vidieku a práve preto, aby samotný štát sa rozvíjal, je rozvoj vidieka pre štát nevyhnutný. V poslednom čase toto číslo vzrástlo o 4%. Mám pocit, že štát nemá vyhovujúci plán pre rozvoj vidieka, hoci je najvidieckejším štátom spomedzi ostatných členov. Bez vyzdvihnutia vidieka je otázne aj vyzdvihnutie Slovenska.

## István Sándor – starosta obce Magyaránador

Vážené dámy a páni, vážení maďarskí a slovenskí priatelia!

Je pre mňa zvláštnou radosťou, že konferenciu o ípeľských mostoch usporiada naša bratská usadlosť Vinica. Myslím, že obec Magyaránador Vám nemusím predstaviť, veď boli sme prví, ktorí sme sa podujali zorganizovať slovensko-maďarské stretnutia obchodného charakteru, usporiadania



## Peter Rusnák – VIPA (Parliament of Rural Areas)

The Parliament of Rural Areas supports underdeveloped regions. Each rural region fights with the problem of permeability. To be able to change this situation they have to solve a lot of small but important problems. Good cooperation between regions is very important. I have to say, that our Hungarian colleagues walk ahead in the preparation of legislation, since good policy needs a good legal system. In this perspective Slovakia is backward. I am very glad to see that government representatives came down to people to listen to their requests and problems. I would like to join Mr. Deputy Prime Minister, Pál Csáky in his idea that the bridges will be built because you want that, and not because the government wants it. The EU accession is a possibility for us to change things. We cannot expect that all our problems will be solved by the Government. People have to shape their own lives. Governments have to provide the possibility of this. The European Union opens its gates for us. We need to form structures that will be compatible on the Slovakian and Hungarian side as well. 48% of the Slovak population lives in rural areas; therefore the development of rural areas is unavoidable for the development of the whole country. This ratio has recently increased by 4%. In my view, our country does not have an adequate rural development plan, although it is the one with the most rural character out of the accession countries. Without the improvement of rural areas the improvement of Slovakia is doubtful.

## István Sándor – Mayor of Magyaránador

Dear Ladies and Gentlemen, Dear Slovak and Hungarian Friends.

I am particularly happy that this conference about Ipeľ Bridges is organized by our sister village, Vinica. I think I do not have to introduce Magyaránador to you, since we were the first ones to organize Hungarian-Slovak commercial meetings and expos. This was a bottom-up initiative, and we



jövő kezdeményezés volt. Ezt az utat kell választanunk a hidak építésénél is. Mi voltunk az a település, ahol három köztársasági elnököt is fogadhattunk. Nem túlzok, ha azt mondom mi beszéltünk először a európai útkeresés gondolatáról. Két település, jelen esetben Ipolynyék és Magyarnándor, akkor is testvértelepülés marad, piros vonal, betonfal vagy éppenséggel az Ipoly választja el egymástól. Előre kell tekintenünk, mert azt várják tőlünk az emberek, az itt lévő települések polgárai. Fontosnak tartom, hogy elsőként meg kell fogalmaznunk, hogy mit akarunk tenni az itt élők jóléte érdekében. Egy azonban biztos, hogy nem tudunk tovább várni az Ipoly-hidak felépítésével. Meg kell őket építeni. Az itt élőket rengetek szál köti össze. Családi, baráti, rokoni kapcsolatok, melyek nem szakadnak meg a határok meghúzásával. Fontos, hogy az idős emberek minél rövidebb utat megtéve át tudjanak menni a temetőkbe, meg tudják látogatni rokonaikat. Meg kell fogalmaznunk azt az igényünket, hogy minél előbb megszűnjene a határon az útlevel ellenőrzések, hogy útlevel nélkül is átjárhassanak a két ország állampolgárai a szomszéd országba. Fogalmazzuk meg, hogy az Ipoly régió, az egész szlovák-magyar határszakaszt vizsgálva a leghátrányosabb helyzetű régió, ezért fontos, hogy a kormányaink különítsenek el egy pályázati alapot, melyből ezen térségek pénzeket tudnak szerezni. Alulról építkezve kell meghatározni azokat a feladatokat, programokat, amelyek összhangban vannak az emberek érdekeivel. Fontosnak tartom, hogy megfelelő pénzeket tudjunk lehívni a PHARE CBC és az ezt követő Interreg alapokból. Fontos, hogy a kormányaink különböző adókedvezmények formájában segítséget nyújtsanak a munkahelyteremtéshez az Ipoly régióban. Összhangot kell teremteni a szlovák-magyar oktatási programokban a térség munkalehetőségeinek jó kiaknázása érdekében. Én tagja vagyok a szlovák-magyar kormányközi vegyes bizottságnak ahol vizsgáljuk a határmenti kapcsolatokat. Úgy érzem, hogy megnyílt az esélyünk a felemelkedésre. Történelmi pillanatokat élünk az Európai Unióban való beépésünkkel kapcsolatban. Szlovákiának is több lehetősége lesz, hogy különböző csatornákon keresztül felzárkóztatási támogatásokat kapjon. Örülök, hogy tette és cselekvésre képes emberekkel találkoztam itt ma is, és remélem, hogy ez így lesz a jövőben is.



výstav. Bola to iniciatíva zdola. Túto cestu musíme zvoliť aj pri stavaní mostov. Našu obec navštívili už traja prezidenti. Nepreháňam ak hovorím, že my sme sa zaoberali prví s myšlienkou hľadania cesty do Európy. Vinica a Magyarnándor zostanú bratskými obcami aj vtedy, ak ich bude deliť červená čiara, betónový múr či práve Ipeľ. Musíme hľadiť dopredu, pretože toto očakávajú od nás ľudia, obyvatelia tunajších usadlostí. Za dôležité považujem v prvom rade skoncipovať, čo chceme urobiť v prospech tu žijúcich. Jedno je ale isté, že už ďalej nemôžeme čakať s výstavbou ipeľských mostov. Musíme ich postaviť. Tunajších obyvateľov spája mnoho. Rodinné, priateľské a príbuzenské vzťahy, ktoré hranice nerozdelia. Je dôležité, aby starší ľudia nemuseli prejsť dlhú cestu do cintorínov, aby vedeli navštíviť svojich príbuzných. Musíme skoncipovať našu požiadavku, aby občania oboch štátov mohli do susedného štátu prechádzať bez cestovného pasu. Pripravme koncepciu o tom, že ipeľský región sa nachádza v najnevýhodnejšej situácii, preto je dôležité, aby naše vlády vyčlenili fond pre nadáciu, z ktorej by tieto oblasti mohli získať financie. O úlohách, programoch treba rozhodovať zdola, aby boli v súlade so záujmami ľudí. Považujem za dôležité, aby sme zo fondu Phare CBC a Interreg vedeli získať dostatok finančných prostriedkov. Dôležité je, aby naše vlády pomohli pri vytváraní nových pracovných miest v ipeľskom regióne formou rôznych daňových úľav. V záujme získania nových pracovných príležitostí v oblasti treba vytvoriť súlad v slovensko-maďarských programoch výučby. Osobne som členom medzinárodnej zmiešanej slovensko-maďarskej komisie, kde pozorujeme styky v pohraničnej oblasti. Mám pocit, že sa nám otvára šanca k pozdvihnutiu. V spojitosti so vstupom do EÚ prežívame historické chvíle. Aj Slovensko bude mať viac možností otvoriť sa svetu. Mám radosť, že som sa dnes stretol s ľuďmi, ktorí sú schopní ujať sa skutkov, aktivity a dúfam tak to bude aj v budúcnosti.



have to choose the same road at the construction of bridges as well. We were the community that could welcome 3 Presidents, and I think it is not going too far to assert that we were the first ones to talk about looking for ways to Europe. 2 villages, in this case Magyarnándor and Vinica, remain sister villages, even if they are separated by a red line, concrete wall or the Ipeľ River itself. We have to look forward, for this is what people, local inhabitants expect from us. I consider it very important that we identify clearly what we are going to do for the well-being of local people. One thing is sure, and that is the fact that we cannot wait for the construction of Ipeľ Bridges any longer. They need to be built up.

Local people are strongly connected to each other by family relationships and friendships, which cannot be broken off by identifying state borders. It is important that older people can visit the cemeteries and their relatives by taking the shortest way possible. We have to express our need for stopping passport control at the border, so that the citizens of the 2 countries can visit the neighboring country without a passport as well. Considering the total of the Slovak-Hungarian border region, the Ipeľ region is in the most disadvantageous position; that is why it is important for our Governments to create a fund, which would serve for the support of this region. A bottom-up approach should be followed in identifying the tasks and programs harmonized with the interests of local people. Getting support from the Phare CBC fund and the subsequent INTERREG funds is a very important task. Also our governments should help the creation of new employment possibilities in the Ipeľ region by tax allowances. Unity has to be made in Slovak-Hungarian education programs as well, for the best use of employment possibilities in the region. I am a member of the Hungarian-Slovak Intergovernmental Mixed Committee, where we deal with cross-border relationships. I believe that our opportunity for development has come. Our accession to the European Union is a historical step. Also Slovakia will have more possibilities for getting financial support for its development programs. I am very happy that today I could meet people here, people that are able to act, and I hope that it will remain so in the future as well.



## Ján Oravec – Párkány polgármestere

Tisztelt hölgyeim és uraim!

Köszönetet mondok a meghívásért, hogy itt lehetek ezen a konferencián. Egy pár szót szeretnék szólni az előkészítésről, hogy mit hozott a Mária - Valéria híd a régió életébe. Azt az elején elmondhatom, hogy kell benne lennie bizonyos rációnak. Racionalitással el lehet érni a célt. Találni kell hozzá olyan embereket, akik érzelmi alapon állnak a kérdéshez. Nekünk 12 év kemény munkájába került az az igyekezet, hogy hidat építsünk. Mindig és mindenhol hangoztattuk a híd megépítésének szükségességét. A híd végül is akkor épült meg, amikor erre a Duna mindkét oldalán megfelelő volt a politikai helyzet. A híd megépítése egy régi eszmei adósság törlesztése volt az itt élő lakossággal szemben. Párkány a híd megépítése óta gyors fejlődésnek indult. A 2003-as esztendőben az elmúlt 9 hónap alatt 3 millió ember ment át a hídon ide-oda. Ha csak 100,- koronát hagytak itt fejenként a városban, az is 300 milliót jelent az itt élő vállalkozók kasszájában. A turizmus hihetetlen fejlődésen ment át. 40-50 panzió és étterem épült a nyitás óta Párkányban. Esztergomból, bár történelmileg jelentősebb város, mint Párkány, gyakrabban járnak át az emberek. Egy hosszabb nyári hétvégén mintegy 10 000 ember jön át Párkányba. A híd megépítése a munkanélküliség csökkentésében is segített a térségben. Kb. 600 - 700 embernek ad munkát a térségből a Szuzuki vagy a Sanyo.

Elmondhatjuk, hogy a két város vezetése között is jó kapcsolat alakult ki. Közös turisztikai centrumot hoztunk létre. Az Esztergomiak egymás között úgy emlegetik Párkányt, mint az esztergomi Las Vegast. A mozgás és a migráció a régió lakossága között abszolút mértékben természetessé vált. Az utóbbi időben, hála a két ország belügyminisztériumai között létrejött megállapodásnak, az útlevel ellenőrzés leegyszerűsödött. A gazdasági együttműködés területén még vannak elvárásaink, de bízunk benne, hogy az Európa Unióba való belépésünk után a turizmus és a szolgáltatások terén beindul a nagyobb méretű fejlődés. A lényeg tehát, hogy a megfelelő hídkonstrukció megtalálása után legyünk következetesek és kitartóak, és a munka meghozza a gyümölcsét.



## Ján Oravec – Primátor mesta Štúrovo

Vážené dámy a páni!

Ďakujem za pozvanie, že tu môžem byť na tejto konferencii. Chcem sa zmieniť pár slovami o moste Márie-Valérie, o príprave a o tom, čo priniesol do života regiónu. Už na začiatku musím povedať, že musí v tom byť určitá racionálnosť. S racionitou sa cieľ dá dosiahnuť. Potrebné je k tomu nájsť takých ľudí, ktorí sa citovo viažu k danej otázke. Aby sme mohli stavbu mostu realizovať, trvalo nám to 12 tvrdých rokov. Vždy a všade sme deklarovali potrebu stavby mostu. Napokon bol most postavený vtedy, keď bola prijateľná politická situácia na oboch stranách Dunaja. Stavba mostu bola tzv. ideovou dlžobou minulosti voči tunajšiemu obyvateľstvu. Štúrovo od jeho postavenia nabralo rýchly rozvoj. V roku 2003 za posledných deväť mesiacov cez most prešlo 3 mil. ľudí. Ak len 100 korún nechaj v meste každý z nich, aj tak to znamená do pokladne tunajších podnikateľov už 300 tis. Sk. Turizmus sa neuveriteľne rozšíril. Od otvorenia mostu sa v Štúrovo postavilo 40-50 penziónov a reštaurácií. Hoci Ostrihom je historicky významnejším mestom, ľudia odtiaľ do Štúrova častejšie prichádzajú. V lete cez víkendy prejde do Štúrova takmer 10 000 ľudí. Výstavba mostu napomohla aj pri znížení nezamestnanosti v tejto oblasti. Závody Szuzuki a Sanyo zabezpečili prácu cca 600-700 ľuďom.

Môžeme povedať, že aj medzi vedením dvoch miest sa vytvorili dobré vzťahy. Založili sme spoločné turistické centrum. Obyvatelia Ostrihomu o Štúrovo hovoria medzi sebou ako o ostrihomskom Las Vegase. Pohyb a migrácia medzi obyvateľstvom regiónu je v plnej miere prirodzeným javom. V poslednom čase, vďaka dohody medzi ministerstvami vnútra oboch štátov, kontrola cestovných pasov sa zjednodušila. Ohľadne spolupráce v hospodárskej oblasti máme ešte isté očakávania, ale dúfame, že po vstupe do EÚ sa vo väčšej miere bude rozvíjať turizmus a služby. Dôležité teda je, aby sme našli správnu konštrukciu mosta, potom budme dôslední a vytrvalí a práca nám prinesie svoje ovocie.



## Ján Oravec – Mayor of Štúrovo

Ladies and Gentlemen.

Thank you for the possibility of being here at this conference today. I would like to say a few words about the preparations and about the fact what the Mária Valéria Bridge brought to the life of the region. First of all there has to be reason in it. We can achieve our goals only with rationalism. We also need people who approach the problem on a sentimental basis. It took us 12 years of hard work to build a bridge. We expressed the need for its reconstruction always and everywhere. And it was finally reconstructed when the political situation on both sides of the Danube became convenient. The implementation of the idea was the payment of an old ideological debt for local people. Štúrovo started to greatly develop from the reconstruction of the Mária Valéria Bridge. In the course of the past 9 months, 3 million people crossed the bridge in both directions. If they left only 100 SVK per person in the town, it is still 300 million SVK in the cash-box of local businesses. The development of tourism has been incredible; there were about 40-50 new restaurants and bed and breakfasts established in Štúrovo from the opening of the bridge. Although Esztergom is a historically more significant town, people from there come to Štúrovo more frequently. On a longer summer weekend, about 10 thousand people visit Štúrovo. The reconstruction of the bridge also helped a lot in decreasing unemployment in the region. The companies Suzuki and Sanyo give job to 600-700 people from the region. We can say that also the cooperation between the two municipalities is very good. We have established a common tourist centre. People in Esztergom consider Štúrovo the Las Vegas of Esztergom. Migration among the inhabitants of the region has become completely natural. Thank to the agreement between the two Ministries of Interior, passport control at the border became much easier. We still have expectations in the field of economic cooperation, but we hope that after the EU accession the development in the field of tourism and services will improve as well.

After finding the right construction for the bridge, the most important thing is to stay consistent and persistent, to make our hard work fruitful.



**Fábr György**  
**– FŐMTERV Budapest**  
**(Fővárosi Mérnöki Tervező**  
**Részvénytársaság)**

Ami az Aurex tervezőiroda a szlovák oldalon, az a Főmterv a magyar oldalon. Mi is elkezdjük az Ipoly teljes szakaszán felmérni azokat a lehetőségeket, ahol célszerű! És hasznos véghezvinni a következő évtized építkezéseit. A térség életben maradása érdekében szükség van a kommunikációra. A Kárpát - medence 100 évvel ezelőtti térképéből kiténik, hogy az úthálózat sűrűségének igen jelentős része esett erre a területre, ami alátámasztotta ennek a térségnek a közlekedésre utaltságát. A Budapest - Kassa főútvonal is erre ment. Később ezek a kapcsolatok megszakadtak. Magyarországnak nagyon kapcsolathányos területe az Észak - nógrádi terület. Egy nagy vákuum van itt. Itt alakultak meg az Eurorégiók: Ipoly Eurorégió, Neogradiensis, Vág - Duna - Ipoly Eurorégió, Ister- Granum Eurorégió. Ezek kezdő lépések. 26 híd helyét vizsgáltuk meg a 47-ből. A 26 hídhelyet mikrotérségekbe soroltuk, így végül 8 mikrotérséget alakítottunk ki, melynek mindegyikében felállítottunk egy győztest. A győztes községek közelében lévő hídhelyeknél vizsgáltuk, hogy milyen út vezet az egykori hídhöz, vannak hídmáradványok, milyeknek a kapcsolatok a szlovák és a magyar oldalon. Megvizsgáltuk az úthálózat minőségét, melyik települések kapcsolhatók be a híd körül, tehát az egész térképezést megelőzte egy társadalmi és gazdasági vizsgálat. A vizsgált szakasz végül 4 kistérségre osztottuk a szlovák és a magyar oldalon úgy, hogy kb. 50-50 ezer embert érintsen. Az érintett térségek a magyar oldalon Szob (Rétság), Balassagyarmat, Szécsény, Salgótarján, míg a szlovák oldalon, Érsekújvár, Léva, Nagykürtös és Losonc. A térség településeinek versenyképessége nemzetközi viszonylatban kicsi, egyedül Balassagyarmatnak valamivel jobb az átlagnál. Közvetlen a határátkelőhelyek közelében fekvő községek jobban fejlődnek a többiekénél. Minden mutatójuk jobb ezeknek a településeknek mindkét oldalán. Magyarország e térségeiben a munkanélküliség aránya 5% körül mozog, míg a szlovák oldalon ez a szám a négyszerese, tehát látható a kommunikáció hiánya. Ennek kiegyenlítődése érdekében van szükség a hidakra.

A budapesti székhelyű Főmterv



**György Fábr**  
**– FŐMTERV Budapest**  
**(Inžinierske plánovanie**  
**hlavného mesta, akciová**  
**spoločnosť )**

Főmterv je kancelária plánovania na maďarskej strane, podobne ako Aurex na slovenskej strane. Aj my sme začali preverovať na celom úseku Iplá možnosti, kde je to účelné! A je osožné realizovať stavby budúceho desaťročia. Aby sa oblasť udržala pri živote, je potrebná komunikácia. Z mapy Karpatskej kotliny spred 100 rokmi vysvitá, že veľká časť cestnej siete prechádzala týmto územím, čo podložilo potrebu cestnej komunikácie v tejto oblasti. Tade to prechádzala aj hlavná cesta medzi Budapešťou a Košicami. Neskôr sa tieto spojenia zrušili. V Maďarsku veľmi chýbajú v severnej časti Novohradskej oblasti. Nachádza sa tu veľké vákuum. Tu sa vytvorili euroregióny: ipel'ský, neogradiensis, Váh-Dunaj-Ipel', Ister-Granum. To sú začiatkové kroky. Zo 47 mostov sme 26 preskúmali a zaradili ich do mikrooblastí, vzniklo 8 mikrooblastí a v každej sme určili víťaza. V blízkosti víťazných obcí sme preskúmali miesto mosta, aká cesta tam vedie, či sú tam ruiny mosta a aké sú vzťahy na slovenskej a maďarskej strane. Preskúmali sme kvalitu cestnej siete a ktoré obce sa dajú zapojiť v blízkosti mosta. Znamená to, že spoločenský a hospodársky prieskum predišlo samotné zmapovanie. Nakoniec sme celý skúmaný úsek rozdelili na 4 maloúzemné časti na slovenskej i maďarskej strane tak, aby sa to dotýkalo zhruba 50-50 tisíc ľudí. Na maďarskej strane je to Szob (Rétság), Balassagyarmat, Szécsény, Salgótarján, na slovenskej strane Nové Zámky, Levice, Veľký Krtíš a Lučenec. Súťaženia schopnosť usadlostí v oblasti je v medzinárodnom merítku malá, niečo nad priemerom je Balassagyarmat. Obce ležiace priamo pri hraničných prechodoch sa rýchlejšie vyvíjajú ako ostatné. Všetky ich ukazovatele sú lepšie na oboch stranách. Percento nezamestnanosti týchto oblastí v Maďarsku sa pohybuje okolo 5%, kým na slovenskej strane je to štvornásobok, čiže vidieť tu chýbajúcu komunikáciu. V záujme riešenia tohto je potrebné postaviť mosty.

György Fábr s ostatnými spolupracovníkmi Főmtervu v Budapešti preskúmali na úseku celého toku Iplá 26 miest, kde sa mosty nachádzali. Rozdelili



**György Fábr**  
**– Engineering Corporation**  
**Planning of the Capital City,**  
**Budapest, Hungary**

What is Aurex on the Slovakian side that is Főmterv on the Hungarian side. We also started to search for places along the entire Ipel' section where the construction works of the next decade would be useful and practical to implement. We need communications to keep the region alive. From the 100 year-old road map of the Carpathian Basin it is visible, that a substantial part of the roads system was located in this area, which supported the dependence of the region on traffic. The Budapest-Košice main transport line also led through this area. Later these connections broke off. The northern Nógrád area is an area of Hungary that misses connections a lot. There is a big vacuum here. This is where Euroregions - the Ipel' Euroregion, the Neogradiensis Euroregion, the Váh-Danube-Ipel' Euroregion and the Ister-Granum Euroregion - were formed. But these are only the starting steps. We examined the place of 26 bridges out of the 47. We divided these 26 places to micro regions, and thus we formed 8 micro regions. In each one of these we selected a winner. At the places of the bridges located in winner municipalities we examined what kind of road was leading to the bridge in the past, whether there are any ruins of the bridge still visible, what kind of contacts exist on the Slovakian and Hungarian side. We also examined the quality of the road system, which municipalities can be involved in the surroundings of the bridge. So the whole mapping process was preceded by a sociological and economic survey. The examined section was then divided for 4 micro regions in Hungary and Slovakia, so that every micro region involved 50-50 thousand people. The regions in question are Szob (Rétság), Balassagyarmat, Szécsény, Salgótarján in Hungary and Nové Zámky, Levice, Veľký Krtíš and Lučenec in Slovakia. The ability of international competition of the villages of the region is relatively small, only Balassagyarmat is a bit better than the average. Villages located directly near border crossings develop faster than the others. All the indicators of these villages are better on both sides of the border. The rate of unemployment in these areas of Hungary is around 5%, while in



munkatársa Fábry György az Ipoly folyásának egész szakaszán munkatársaival együtt 26 hídhelyet vizsgált meg. A hídhelyeket mikrorégiókra osztották fel, majd térségeket modellezték 21 féle mutató alapján, majd minden térségben megtalálták azt az egy átkelőhelyet, melyet ajánlottak:

**Ipolydamásd - Helemba:** a magyar oldalon található egy rossz minőségű út és a szlovák oldalon közel a falu. Előzetes költségkalkuláció a hídra 330 millió forint.

**Vámosmikola - Ipolypásztó:** a magyar oldalon van egy rossz minőségű út, mely egy darabon megszakadt, majd egy ártéri hid is követi, a szlovák oldalon szintén szükséges egy ártéri híd az Ipoly hídon kívül. Kétféle ár kalkuláció:

Magas töltés esetén - 530 millió forint

Alacsony töltés esetén - 430 millió forint

**Ipolyvisk:** Az Ipoly fölött a híd megtalálható, a magyar oldalon kell egy hozzá vezető út kiépítése. Alacsony ráfordítással elérhető egy kapcsolat. A megvalósítás költsége: 50-60 millió forint.

**Drégelypalánk - Ipolyhídvég:** van egy út a magyar oldalon, mely kb. 150 méterrel a folyó előtt megszakad, szükséges egy töltés kiépítése, az út megépítése, valamint egy ártéri híd megépítése. A szlovák oldalon a híd közvetlen a falu mellett lenne, így a költségek minimálisak. Költsége összesen 703 millió forint.

**Kóvár - Újkóvár:** semmilyen hídfőmaradvány nincs, a 22-es út kanyarulatában van töltéscsonk. Töltés és új út is szükséges. Költsége 500 millió forint.

**Órhalom - Ipolyvarbó:** a magyar oldalon kb. 1 km-es szakaszon van töltés és út is. Széles ártér miatt elegendő az alacsony töltés. Költsége 400 - 410 millió forint.

**Pösténypuszta - Pető:** a magyar oldalon közel fekszik a település, a szlovák oldalon kb. 1 km hosszú aszfaltos út vezet a hídhöz, rajta egy ártéri híddal. Költsége alacsony töltés esetén 570 millió forint, magas töltés esetén 900 millió forint.

**Rárósmulyád - Nógrádszakál:** a magyar oldalon hídfő volna szükséges egy felhajtó úttal egyetemben, a szlovák oldalon a település úthálózatának megjavítása. Költsége 300 millió forint.

Ott ahol a tervezet nem számol gépkocsik számára is átjárható közúti híddal, ott a szomszédos önkormányzatok nagyon alacsony

ich do mikroregiónov, oblasti modelovali podľa 21 ukazovateľov a v každej našli ten prechod, ktorý navrhli:

**Ipolydamásd - Chlába:** na maďarskej strane je cesta nekvalitná, na slovenskej strane je veľmi blízko obec. Predbežná kalkulácia na most je 330 mil.Ft.

**Vámosmikola - Pastovce:** na maďarskej strane je cesta nekvalitná, prerušená na jednom úseku, pokračuje mostom cez záplavové územie, na slovenskej strane okrem ipel'ského mosta by tiež bol nutný takýto most. Cenová kalkulácia je dvojaká: v prípade vysokej hrádze 530 mil.Ft., nízkej hrádze 430 mil.Ft.

**Vyškovce nad Ipľom:** most sa nachádza nad Ipľom, na maďarskej strane treba vybudovať k nemu vedúcu cestu. S nízkymi nákladmi sa môže dosiahnuť spojenie. Náklady realizácie: 50-60 mil.Ft.

**Drégelypalánk - Ipel'ské Predmostie:** na maďarskej strane sa nachádza cesta, ktorá je približne na 150 m od Ipľa prerušená, potrebná je výstavba hrádze, cesty a mostu na záplavovom úseku. Na slovenskej strane by sa most nachádzal priamo pri obci, taktó sú náklady minimálne. Náklady spolu: 703 mil.Ft.

**Koláre - Újkóvár:** žiadne stopy po moste nie sú, v zákrute cesty č.22 je torzovitá hrádza. Nutná je hrádza i cesta. Náklady: 500 mil.Ft.

**Órhalom - Vrbovka:** na maďarskej strane asi na úseku 1 km je hrádza i cesta. Pre široké záplavové územie postačuje aj nízka hrádza. Náklady: 400-410 mil.Ft.

**Pösténypuszta - Peťov:** na maďarskej strane sa obec nachádza blízko, na slovenskej strane k mostu vedie približne 1 km dlhá asfaltová cesta so záplavovým mostom. Náklady: v prípade nízkej hrádze 570 mil.Ft., vysokej hrádze 900 mil.Ft.

**Muľa - Nógrádszakál:** na maďarskej strane by bolo potrebné predmostie i k nemu vedúca cesta, na slovenskej strane oprava cestnej komunikácie v obci. Náklady: 300 mil.Ft.

V miestach, kde sa neráta v pláne s mostom pre motorové vozidlá, susediace samosprávy z veľmi nízkych nákladov môžu postaviť most pre cyklistov, jednostopové vozidlá a pre peších, ktorý by umožnil vytvárať určitý druh spojenia, ale nevyúčil by ani možnosť stavby iného mosta v budúcnosti. Náklady na výstavbu ôsmich mostov vrátane investície na infraštruktúru - cesty, záplavové mosty, hrádze - by boli spolu 3,4 miliardy Ft., či 570 mil.Sk, či 14 mil.Euro; to znamená, že Maďarsko by investovalo 25% (3,5

Slovakia it is 3-4 times as much. So the lack of communications is visible. In order to make a balance between these regions we need bridges.

György Fábry, expert of Főmterv in Budapest together with his colleagues examined 26 places of bridges along the Ipeľ River. These places were divided for micro-regions, and these regions were modeled on the basis of 21 indicators. An advised crossing point was selected in each region.

**Ipolydamásd - Chlába** - there is a bad quality road on the Hungarian side, and the village is close on the Slovakian side. According to preliminary calculations the costs of the bridge are about 330 million HUF.

**Vámosmikola - Pastovce** - there is a bad quality road on the Hungarian side, which is cut off at one section, and then it is followed by a small bridge in the alluvium. Besides the Ipeľ Bridge, an alluvial bridge is necessary also on the Slovakian side. There are two calculations of costs:

In the case of higher embankment - 530 million HUF

In the case of lower embankment - 430 million HUF.

**Vyškovce nad Ipľom** - The bridge over the Ipeľ still exists, a road leading to the bridge on the Hungarian side needs to be built. The costs are low, 50-60 million HUF.

**Drégelypalánk - Ipel'ské Predmostie** - On the Hungarian side there is a road that is cut off approx. 150 m in front of the river. Building of an embankment, road and an alluvial bridge is necessary. On the Slovakian side, the bridge would be located right beside the village, and thus the costs would be minimal, a total of 703 million HUF.

**Újkóvár - Koláre** - There are no remains of bridge-head, only the residue of the embankment in the bend of main road no. 22. There is a need for a new embankment and new road. The total costs are 500 million HUF.

**Órhalom - Vrbovka** - Along a 1 km section in Hungary there is an embankment and road as well. Because of the width of the alluvial area a lower embankment is enough. The total costs are 400-410 million HUF.

**Pösténypuszta - Peťov** - the village is very close on the Hungarian side, on the Slovakian side a 1 km-long paved road with an alluvial bridge leads to the place of the bridge. Costs of reconstruction:

In case of higher embankment: 900 million HUF

In case of lower embankment: 570 million HUF.



költségeken építhetnek kerékpárok, motorkerékpárok, gyalogosok számára gyaloghidakat, amely lehetővé tenne egyfajta kapcsolatot, de nem zárna ki egy esetleges későbbiekben felépítendő híd lehetőségét sem. A nyolc híd felépítésének költsége, beleértve az infrastrukturális beruházásokat, utakat, ártéri hidakat, töltéseket összesen 3,4 milliárd forintot, vagy 570 millió koronát, vagy 14 millió Eurót tenne ki, vagyis Magyarország a maga 25%-val ( 3,5 mil. EUR ) Szlovákia 25%-val ( 3,5 mil. EUR ) és az Európai Unió a maga 50%-val ( 7 mil. EUR ) szállna be a beruházásba, amennyiben ugyanaz a konstrukció érvényesülne, mint a párkányi híd esetében.

mil.Euro), Slovensko 25% (3,5 mil.Euro) a Európska únia 50% (7 mil.Euro) ak by sa uplatnila tá istá konštrukcia, ako v prípade štúrovského mosta.

**Nógrádszakál - Mufa:** On the Hungarian side a bridge-head with a drive-way would be necessary, while on the Slovak side the road system of the village needs to be improved. Total costs: 300 million HUF.

In places, for which the study does not include a bridge suitable for vehicles, smaller bridges for pedestrians, bicycles, motorcycles could be built with the support of the neighboring municipalities, and it would make possible some kind of connection between the villages, and would not exclude the possibility of building a bigger bridge later on. Total costs of the construction of the 8 bridges, including all the infrastructural investments, such as roads, alluvial bridges, embankments would be 3,4 milliard HUF, or 570 Million SVK, or 14 million EUROS. This means that Hungary would contribute with 25% (3,5 million EUR), Slovakia with 25% (3,5 million EUR) and the EU with 50% (7 million EUR) of the total costs, if the construction was the same as the one of the bridge between Štúrovo and Esztergom.

### **Komlósi József** – Az Európai Népcsoportok Föderációs Uniójának (FEUN) alelnöke, az Európa Tanács parlamenti közgyűlésének tanácsadója

Tisztelt Nagykövet úr, hölgyeim és uraim!

Meg kell mondjam, hogy ennyi kiváló és számomra rendkívül tanulságos előadás után nehéz újat mondani. Nem készültem előadásra, csak eljöttem ebbe a régióba, mert tudom, hogy barátaim, ismerőseim mindig szívesen látnak. Néhány gondolatot azonban engedjenek meg. A szlovák kollégának volt egy mondása: Bontsuk le a határokat, építsünk hidakat. Ez a mottója a találkozásnak.

Célunk megalapítani a választóvonal nélküli Európát.

Célunk megalakítani a Népek Európáját.

Célunk megalakítani a Régiók Európáját.

A nagy regionalista Le Blanc azt mondta, hogy a régiót nem ki kell jelölni, hanem el kell fogadni. Ez a térség évszázadokon keresztül egymásra volt

### **József Komlósi** – podpredseda Federálnej únie európskych etnických skupín, poradca parlamentu Rady Európy

Vážený pán veľvyslanec, dámy a páni !

Musím sa priznať, že po toľkých výborných a pre mňa obzvlášť poučných prednáškach je ťažké niečo nové povedať. Nepripravoval som sa na prednášku, prišiel som do tohto regiónu lebo viem, že moji priatelia a známi ma vždy radi vidia. Dovoľte ale niekoľko myšlienok. Slovenský kolega povedal jedno úslovie: Odbúrajte hranice, postavme mosty. Toto je motto dnešného stretnutia.

Naším cieľom je vybudovať Európu bez rozdeľovacej čiary.

Naším cieľom je vybudovať Európu národov.

Naším cieľom je vybudovať Európu regiónov.

Le Blanc, veľký regionalista povedal, že regióny nie vyznačiť treba, ale treba ich prijať. Táto oblasť bola celé stáročia odkázaná na seba, čo určovali prírodné

### **József Komlósi** – Vice-president of the Federal Union of European Nationalities (FUEN), Advisor of the Parliamentary General Assembly of the European Council

Dear Mr. Ambassador, Ladies and Gentlemen.

I have to say, it is very difficult to say something new after so many perfect and wholesome presentations. I did not prepare for a presentation, just came to this region, because I know that my friends and acquaintances always welcome me very warmly. But let me tell you some of my thoughts. A Slovakian colleague had a saying: Let's destroy borders and build bridges. This is the slogan of this meeting.

Our goal is to establish a Europe without border lines.

Our goal is to establish the Europe of nations.

Our goal is to establish the Europe of regions.

The big regionalist, Le Blanc said that regions should not be determined, they should be accepted. This region has been interdependent for many



utalva, ennek a térségnek az egymásra utaltságát a természeti viszonyok, a gazdaság, a politika és a történelem határozta meg. Az, hogy egyik pillanatról a másikra az egész térséget kettévágták, ez egy tény. Nekünk az a feladatunk, hogy ezt hogyan kapcsoljuk össze. Egy folyó ma nem alkothat határt. Egy folyó élettér, mely nem választhat el embereket egymástól, és nem választhat el országokat egymástól. Az EU csatlakozásnak az egyik legfontosabb feltétele az, hogy azok az országok, amelyek együtt mennek az EU-ba, a térségről is együtt gondoskodjanak. Az Ipoly-völgyében is együtt kell gondolkodnunk, a problémát együtt kell megoldanunk, a hidakat együtt kell felépítenünk. a természetvédelmi kérdéseket együtt kell megoldanunk. A térség együvé tartozása nemcsak egy politikai kérdés, hanem egy gazdasági, egy emberi, és egy kulturális kérdés is. Akkor, amikor itt lebontjuk a határokat, és hidakat építünk, akkor ennek az egész térségnek, ezeknek a területeknek mindezen kérdésekben együtt kell működniük, mert csak akkor van lehetősége ennek a térségnek arra, hogy a lakóinak perspektívája legyen a jövőt illetően. Ha jól hallottam, akkor itt elhangzott, hogy a magyarországi oldalon éppen a térségben a munkanélküliség 5 %-os, míg a másik oldalon ennek a háromszorosa vagy négyszerese. ha megszűnik a politikai határ, akkor éppen a térségben is egy politikai kiegyenlítődésre lehet számítani. A prosperitás alapja az együttműködés. Az egyik feladat, hogy meg kell vizsgálni, hogy annak idejében milyen lépések történtek annak érdekében, hogy a párkányi híd megvalósult, mit tudunk tenni annak érdekében, hogy a nemzetközi szervezeteknél, az Európa Tanácsnál együtt lépünk fel az egész térség érdekében, tehát ne külön lobbizzunk szlovákok és magyarok, hanem együtt lobbizzunk egy ugyanazon cél érdekében, mert ezek a szervezetek minden olyan projektet sokkal szívesebben támogatnak, amely határon átnyúló projekt, amivel bizonyítani lehet azt, hogy a politikai határokat lebontottuk, és a népek valóban együttműködnek. Ezért kell, hogy megpróbáljanak a szlovák és a magyar kollégák ezen a téren együttműködni, és olyat az asztalra tenni, amivel az Európai Unió illetékes szerveinél és az Európa Tanácsnál lobbizni tudunk.

Köszönöm az előadónak az előadást, sok sikert a munkájukhoz.

pomery, hospodárstvo, politika a história. Skutkom je, že toto územie z minúty na minútu rozdvajilo. Našou úlohou je, ako ho spojiť. Rieka dnes nemôže tvoriť hranicu, rieka je životným prostredím, ktorá nemôže oddeliť od seba ľudí a štáty. Jednou z najdôležitejších podmienok Európskej únie k začleneniu je, že štáty sa budú spoločne starať o územia. Aj v Ipeľskej doline musíme spoločne myslieť, problémy spoločne riešiť, mosty spoločne postaviť a riešiť otázky ochrany prírody. Spolupráca územia nie je len politickou otázkou, ale aj hospodárskou, ľudskou a kultúrnou. Keď odbúrame hranice a postavíme mosty, celá oblasť i územia musia v týchto otázkach spolupracovať, lebo len vtedy má nádej obyvateľstvo tohto územia vytvoriť perspektívu do budúcnosti. Ak som dobre rozumel odznelo tu, že na maďarskej strane v tejto oblasti je 5% nezamestnanosť, na druhej strane je to troj- až štvornásobok. Ak sa zruší politická hranica, môžeme rátať aj v tejto oblasti s vyrovnaním politiky. Základom prosperity je spolupráca. Jednou úlohou je preskúmať, aké kroky sa spravili pri stavbe štúrovského mostu, čo vieme spraviť v záujme toho, aby sme pred medzinárodnými organizáciami, Radou Európy spoločne vystúpili v záujme celej oblasti, čiže v záujme spoločných cieľov Slovenska a Maďarska lobujeme spoločne, nie zvlášť, pretože tieto organizácie oveľa skôr podporujú projekty presahujúce hranice, ktorými sa dá dokázať, že sme politické hranice odbúrali a národy naozaj spolupracujú. Preto je nutné, aby sa slovenskí i maďarskí kolegovia pokúsili v tejto oblasti spolupracovať a na stôl položiť také niečo, čím vieme lobbovať pred orgánmi Európskej únie a Radou Európy. Ďakujem prednášajúcim za prednášky, veľa úspechov k práci.

centuries, and this was caused by natural conditions, economy, politics and history. The fact that two sides of the region were separated within a minute remains a fact. Our task is to reunite them. A river cannot form a state border today. A river is a living-space, which cannot separate people or countries. One of the most important preconditions of the EU accession is that countries that join the Union together care for regions together. We have to think together, the problems need to be solved and the bridges need to be built together in the Ipeľ Valley as well. Also the problems of our environment wait for a common solution. The relatedness of the regions is not only a political issue, but also a human and cultural issue. At times, when we destroy state borders and build bridges, all the areas, the whole region has to cooperate in all fields, because that is the only possibility for local people to have a perspective about future. If I heard well, the rate of unemployment on the Hungarian side of the region is 5%, while it is 3 or 4 times more on the Slovakian side. When the political borders disappear, a political equalization can be expected in this region as well. The basis of prosperity is cooperation. One of the main tasks is to examine what steps were taken before the bridge in Štúrovo was rebuilt, what can be done in order to approach international bodies, such as the European Council together, rather than lobbying one by one. It is important to take measures for a common goal together, since international organizations prefer real cross-border projects by which it can be proved, that we could overcome political borders, and our nations work together indeed. That is why it is unavoidable that Slovak and Hungarian colleagues cooperate, and put something on the table, by what we can lobby at the competent authorities of the EU and at the European Council.

I would like to thank the lecturers for their presentations and wish them good luck with their work.





## Ing. Michal Chudík – Aurex Kft., (Tervezőiroda)

Az irodánk tervezéssel foglalkozik. Sokat dolgozunk magyarországi partnerekkel, jók a kapcsolataink. Utolsó két projektünk hidépítéssel kapcsolatos. Az Ipoly-hidaknak regionális jelentősége van, míg a nagyobb hidaknak - mint például egy Duna-híd -, nemzetközi jelentőségűek. Jónak tartom a határmenti együttműködést, a határon átnyúló kapcsolatokat. Egy kicsit fölöslegesnek is érzem itt magam, mert az előttem szólók, teljesen helyesen és jó szándékkal politikai és regionális szempontból világitották meg a problémát. Az a projekt, amelyet most Önöknek bemutatok, már túl van azokon a kezdeti lépéseken, amelyek a majdani, az EU csatlakozás utáni állapotokat vázolják. A Iosonci Regionális Fejlesztési Irodával együttműködve készítettük el az előtanulmányait a rárosi Ipoly-hidnak. Ez a tanulmányterv része egy szélesebb régiófejlesztési elképzelésnek, melyet Alsósztrégova és a hozzátartozó 10 község, valamint magyar oldalról Ipolytarnóc, Litke és Nógrádszakál települések alkotnak. Ezek a községek közösen dolgozták ki ezt a tervet a Phare CBC projekten keresztül. A cél: felépíteni a hidat. Az utak egész jó állapotban vannak. Meg kell említenem Alsósztrégova, Tórincs, Nógrádszakál polgármestereinek aktivitását, valamint a szécsényi Serfőző András parlamenti képviselő úr aktivitását ebben az ügyben. Hogy miért éppen a rárosi híd? Meg kell találni azokat a helyeket az Ipolyon, ahol gazdaságos és szükséges lesz hidakat építeni, hiszen 47 híd nehezen lehet egyszerre felépíteni, mert ezek évszázadokon keresztül épültek. Ez a híd - a rárosi -, stratégiai jelentőségű a régió fejlődésének érdekében, hiszen egy közlekedési gócpont Budapest - Kassa, Magyarország és Lengyelország között, valamint Salgótarján, Szécsény, Nagykürtös, Losonc vonatkozásában. Ebben térségben kb. 180 000 ember él, és ezek fogják használni a hidat. Kezdetben 50 autó átjárását várják, de ez a forgalom folyamatosan növekedni fog, évente 400-500 ezer ember fog áthajtani rajta. Ezen a projekten keresztül vázoltuk egy kerékpárút lehetőségét is, valamint a környéket, mint rekreációs központot. A turizmus nem oldja meg egyedül a régió problémáját, sem a munkanélküliséget ami a régiót sújtja, de valamit segít rajta. Szlovák oldalon az alsósztrégovai

## Ing. Michal Chudík – Aurex s. r. o., Bratislava

Naša kancelária sa zaoberá plánovaním. Veľakrát sme pracovali s kolegami z Maďarska, máme medzi sebou dobré vzťahy. Posledné dva projekty súvisia so stavbou mostov. Ipeľské mosty majú regionálny význam, kým väčšie mosty, napr. dunajský, má medzinárodný význam. Pohraničné styky a spoluprácu presahujúcu hranice považujem za výhodné. Trochu sa aj cítim byť tu zbytočným, pretože predomnou tu prednášajúci úplne správne a s dobrým úmyslom osvetlili problémy z politického a regionálneho hľadiska. Projekt, ktorý Vám teraz ukážem, už má za sebou prvé kroky a v ktorých je načrtnutý stav po vstupe do Európskej únie. V spolupráci s Kanceláriou regionálneho rozvoja v Lučenci sme pripravili tzv. predštúdium ipeľského mosta v Rárosi. Táto štúdia je súčasťou širšej predstavy regionálneho rozvoja, ktorý vytvára Dolná Strehová k nej patriacimi desiatimi obcami, ako aj z maďarskej strany Ipolytarnóc, Litke a Nógrádszakál. Tieto obce spoločne vypracovali plán cez projekt Phare CBC. Cieľom je: postaviť nový most. Cesty sú celkovo v dobrom stave. Musím spomenúť starostov Dolnej Strehovej, Nógrádszakálu, Trenčú, ako aj pána poslancu parlamentu Andrása Serfőzőho, ktorí sa pričínili svojou aktivitou v tejto veci. Prečo práve v Rárosi most? Je nutné nájsť tie miesta na Ipoly, kde je hospodárne a potrebné postaviť mosty, veď 47 mostov stavaných za celé stáročia je ťažké naraz postaviť. Rárosský most má pre rozvoj regiónu strategický význam, veď je dôležitým uzlom cestnej premávky medzi Budapešťou a Košicami, Maďarskom a Poľskom, ako aj v súvislosti Salgótarjálu, Szécsényu, Veľkého Krtíša a Lučenca. V tejto oblasti žije približne 180 000 ľudí a títo budú používať most. V začiatkoch očakávajú prejazd 50 áut, ale toto množstvo sa bude stále zvyšovať, ročne tu bude prechádzať 400-500 tisíc ľudí. Týmto projektom sme načrtli aj možnosti cyklistov, ako aj možnosti okolia využiť na rekreačné účely. Problémy regiónu len samotný turizmus nevyrieši, ani nezamestnanosť, ktorá zaťažuje región, ale v niečom pomôže. V plánoch je zahrnuté na slovenskej strane vybudovať termálne kúpalisko v Dolnej Strehovej, kostol v Muli, na maďarskej strane prírodná rezervácia v Ipolytarnóci. Tieto možnosti spomeniem okrem stavby

## Ing. Michal Chudík – Aurex Planning Office, Bratislava

Our office deals with planning; we work in close cooperation with Hungarian partners and have good contacts. Our last two projects were in connection with building bridges. Ipeľ Bridges have a regional importance while bigger bridges, such as the ones over the Danube are significant from an international point of view. I consider cross-border cooperation very good. I even feel a little bit useless here, since the lecturers before me enlightened the problem from a political a regional angle. The project I would like to present now has already got over those first steps that draft the future situation, the situation after the EU accession. In cooperation with the Regional Development Agency in Lučenec, we prepared the studies of the Ipeľ bridge in Rároš. This study is part of a broader regional development idea, which involves Dolná Strehová and the surrounding 10 villages in Slovakia, and Ipolytarnóc, Litke and Nógrádszakál on the Hungarian side. The study was prepared by the aforementioned municipalities from Phare CBC support. The common goal is to build the bridge. The roads are in a good condition. It is important to mention the activities of the mayors of Dolná Strehová, Trenč and Nógrádszakál, as well as the support of Mr. András Serfőző, Member of Parliament in this issue. Why is it particularly the bridge in Rároš? We need to find those places in the Ipeľ region, where it will be economic and necessary to build bridges, since all the 47 bridges cannot be reconstructed at the same time; they got built over centuries. The bridge in Rároš is a strategically significant one for the development of the region, because it is a junction between Budapest - Košice, Hungary and Poland, as well as between Salgótarján, Szécsény, Veľký Krtíš, Lučenec. This region has approx. 180,000 inhabitants, who will use the bridge. At the beginning the passing of 50 cars is expected, but traffic will increase gradually. Annually a total of 400-500 thousand people will cross the bridge. The project also includes the plans of a bicycle trail and a recreation centre. Tourism by itself will not solve the problems of the region, or decrease unemployment, but it will help it a lot. The thermal bath in Dolná Strehová, the church of Mula, and the nature reserve in Ipolytarnóc also got space in the



termálfürdő, a múlyadi templom, magyar oldalon pedig az ipolytarnóci természeti rezervátum kapott helyet a tervekben. A híd megépülésén kívül azért említtem még ezeket a lehetőségeket, mert ezek támasztják alá gazdaságilag a híd megépítésének szükségességét. Szeretném hangsúlyozni, hogy a hidak mellett fontos esetleg több helyen is gyalogos, illetve kerékpárosok részére tervezett átjáró is, amely lényegesen olcsóbb, és melynek költségeit esetleg két község is tudja vállalni. A kezdeti lépéseket erre is lehet építeni, és ez gyorsan realizálható. Ilyen lehetőségek elképzelhetőek Múlyadon és Bussán. Valamikor mindkét oldalon volt híd. Ez is egy járható út, hiszen amikor átszámoltuk a rárosi híd mai áron kb. 42 - 47 millió korona között mozog. 20 millió ebből maga a híd, a többi pedig az ehhez kötődő infrastrukturális beruházás, utak, járdák, világítás. Minél messzebb van egy híd a rákapcsolódó településektől, annál drágább, tehát azokat a helyeket kell keresni az Ipolyon, mely közvetlenül falvakat köt össze. Egy szép, mutatós hidat terveztünk Rárósrá, ami beleillik a tájba, és reméljük, hogy ez lesz az első híd, amelyik átadásra kerül az Ipolyon, bár lehet, hogy valaki gyorsabb lesz, de ez nem verseny, és ez nem játszik szerepet a hidak újjáépítésében. A tervezet vázolja a munkahelyteremtést, kereskedelmi, turisztikai és környezetvédelmi előnyöket. A híd építése reális, és az építési költségek megtérülésének ideje kb. 10 év.

mosta preto, lebo tieto podložia hospodársku potrebu stavby mosta. Chcel by som zdôrazniť, že pri mostoch by bolo dôležité popripade vytvoriť prechod pre peších a cyklistov, čo je zásadne lacnejšie a náklady by vedeli hradiť aj dve obce. I na toto možno stavať začiatkové kroky a ich realizácia je rýchla. Takéto možnosti sa dajú predstaviť v Muli a Bussi. Kedysi na oboch stranách bol most. Aj toto by bolo jedno riešenie, veď ako sme zráтали, rárosský most by stál v dnešných reláciách približne 42-47 mil.Sk. Z toho je 20 mil. samotný most, ostatné sú investície na infraštruktúru - cesty, chodníky, osvetlenie. Čím ďalej sa most nachádza od napojených obcí, tým je to drahšie, čiže musíme hľadať na Ipli také miesta, ktoré priamo spájajú obce. Do Rárosu plánujeme postaviť pekný, pôsobivý most, ktorý sa hodí k okoliu a dúfame, že to bude prvý most odovzdaný na Ipli, hoci je možné, že niekto bude rýchlejší. Nie je to však závod a nehrá žiadnu úlohu vo výstavbe mostov. Plán zahŕňa v sebe prednosti pri tvorbe pracovných príležitostí, obchodu, turistiky a ochrany prírody. Stavba mostu je reálna a čas úhrady stavebných nákladov je približne 10 rokov.

plans. Besides the bridge I mention these possibilities because they form the economic basis of the importance of the bridge. I would like to emphasize the importance of the construction of passages for pedestrians and bicycles in a couple of places, since the costs of these are much lower, and they could even be financed by 2 municipalities. The starting steps can be based on these, and can be implemented very soon. This is a possibility for Muľa and Bušince. In earlier times, there was a bridge on both sides. If we count the costs of the bridge in Rároš, it is between 42-47 million Slovak Crowns, 20 millions out of which is the bridge itself, and the rest covers the connecting infrastructural investments, such as roads, electricity, sidewalk, etc. The farther a bridge is located from the municipalities themselves, the more expensive it is, and so we need to look for places around the Ipeľ where the bridges would directly connect villages. For Rároš we planned a very nice bridge that matches with the landscape, and we hope that it will be the first bridge to open over the Ipeľ, but maybe someone will be faster. But this is not a competition. The prepared study includes the potential for the creation of new jobs, as well as the commercial, tourist and environmental advantages. The construction of the bridge is realistic and the rate of return is 10 years.



## AZ IPOLY-HIDAK NEMZETKÖZI KONFERENCIA ZÁRÓNYILATKOZATA

A Szlovák Köztársaság határmenti községei és regionális civil szervezetei által létrehozott Ipeľský Euroregión rendezésében 2003. október 25-én „Ipoly-hidak” címmel megtartott tanácskozás résztvevői az alábbi nyilatkozatot fogadták el:

Az Ipoly folyó két partját azon a szakaszon, amelyet 1920-ban mintegy 160 km hosszúságban államhatárrá minősített az első világháborút lezáró békeszerződés, eredetileg 47 híd kötötte össze. Ezeket a hidakat a békeszerződés aláírása után az államhatalom lebontotta. Azóta csak 3 hidat sikerült újjáépíteni. Így az Ipoly nem csupán határfolyóvá lett, de a természetes emberi életet megbénító folyóvá vált.

A hidak korábban a folyó két partján élő családokat, azonos kultúrájú és azonos nyelvű embereket, a gazdasági- és üzleti életet kötötték össze. Lehetővé tették az orvosi ellátás biztosítását a legrövidebb úton. Ezek a hidak teremtették meg ebben a térségben a normális, emberhez méltó élet alapfeltételeit: a közlekedést, a gazdasági fejlődést, az emberek közötti kapcsolatot, a kultúrák nagy találkozását. Régen a folyó két átelleni partján, egymástól 2-3 km-re lévő községek lakói a hídon át látogatták egymást, ma esetenként 60 km-t kell utazniuk, hogy találkozhassanak. Ez nem csupán antihumánus állapot, de környezetvédelmi szempontból is tarthatatlan.

Az Ipeľský Euroregión és az Ipoly Eurorégió tagjai eltökélték, hogy visszaállítják ebben a térségben a normális európai életet. Eddig ezt az államhatárok nehéz átjárhatósága akadályozta. Viszont 2004. május 1-től mind Szlovákia, mind Magyarország az Európai Unió tagjává válik, ezért lebonthatók lesznek az eddigi államhatárok emelte akadályok. Hiszen az Európai Unió egyik legfontosabb alapelve a határok nélküli Európa megteremtése.

Ennek érdekében a konferencia javasolja:

- Szlovákia és Magyarország kormányfőinek legközelebbi találkozásán szülessen elvi megállapodás az Ipoly-hidak újjáépítéséről és a régió közlekedési vonalainak felújításáról,



## DEKLARÁCIA MEDZINÁRODNEJ KONFERENCIE IPEĽSKÉ MOSTY

Ipeľský Euroregión, ktorý založili pohraničné obce a civilné organizácie Slovenskej republiky, dňa 25. októbra 2003 usporiadal konferenciu „Ipeľské mosty”. Účastníci konferencie prijali toto vyhlásenie:

Rieka Ipeľ vďaka mierovej zmluve v roku 1920 sa stala na úseku približne

160 km hraničnou riekou. Na tomto úseku pôvodne 47 mostov spájalo obe strany, ktoré po podpise mierovej zmluvy postupne zbúrali. Odvtedy sa podarilo obnoviť len tri mosty. Takto rieka Ipeľ, ktorá preteká regiónom nie je len hraničnou riekou, ale aj komunikačnou prekážkou.

Mosty cez rieku Ipeľ na tomto úseku spájali rodiny, ľudí totožnej kultúry a spoločného jazyka, spájali hospodárov regiónu a trhy. Umožňovali najrýchlejšiu prístupnosť lekárskej starostlivosti.

Tieto mosty zabezpečovali základné podmienky bežného ľudského života: dopravu, hospodársky rozvoj, rozvoj trhov, medzilúdske vzťahy a prelínanie sa kultúr. V časoch existencie mostov ľudia, ktorí bývali v 2-3 kilometrovej vzdialenosti od seba na protihľých brehoch rieky, sa cez tieto mosty navštevovali. Dnes v niektorých prípadoch musia cestovať až 60 km, aby si mohli sadnúť k jednému stolu. To je nehumánne a z hľadiska životného prostredia neudržateľné.

Členovia Euroregiónu sa rozhodli, že navrátia normálny európsky život tejto oblasti. Doteraz v tom prekážala obmedzená priechodnosť štátnych hraníc.

Od 1. mája 2004 sa však Slovenská aj Maďarská republika stanú členmi Európskej únie, preto doterajšie prekážky vytvorené štátnymi hranicami budú odstránené. K tomu však musíme dodať: jednu z najdôležitejších zásad Európskej únie je vytvorenie Európy bez hraníc a bez prekážok.

V záujme toho konferencia navrhuje:

- prijatie principiálnej dohody o obnove Ipeľských mostov a komunikačných trás regiónu na najbližšom stretnutí premiérov Slovenskej republiky a Maďarskej republiky,

- zahrnúť do najbližšieho ročného programu zmiešanej vládnej komisie oboch štátov otázku obnovy Ipeľských



## FINAL DECLARATION OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE „BRIDGES ON THE RIVER IPEĽ/IPOLY“\*

The organization „Ipeľ/sky Euroregion“, created by the communities and civil societies of the border zone of the Slovak Republic, organized a consultative meeting on 25 October 2003 entitled „Bridges on the River Ipeľ/Ipoly“. Those who took part in that meeting adopted the following declaration.

The two banks of the river Ipeľ/Ipoly were originally connected by 47 bridges along the 160 km section that was turned into a state border by the peace treaty which concluded World War I. After the signing of the peace treaty, all of those bridges were demolished by the state authorities. Since then, only three (3) bridges have been reconstructed. Thus the river Ipeľ/Ipoly has become not just a border between two states, but also an obstacle which is paralyzing the normal way of life of the people.

In former times, the bridges linked families living on the two banks of the river. These were people of identical culture who spoke the same language both in their economic and business lives. The bridges facilitated the quick rendition of medical intervention when it was necessary and in the shortest way possible. In this region, these structures also ensured that the basic conditions of normal human life such as traffic, economic development, communication of neighbours and the meeting of cultures, continued. The residents of villages situated on opposite banks of the river could visit each other using the bridge. Now, in some cases, people are obliged to travel 60 km in order to meet. This situation is not only inhuman, it is also unsustainable from an environmental protection point of view.

The members of the Ipeľ/sky Euroregion and the Ipoly Eurorégió decided to restore normal European life to this region. Their objective has been hindered by the difficulty of crossing the border. However, on the 1 May 2004, both Slovakia and Hungary will become member states of the European Union and so this obstacle can be removed, one of the main principles of the European Union being to create a Europe without state borders.

Bearing this factor in mind, the conference proposes that



- a két állam kormánya közötti vegyesbizottság 1 éven belül tűzze napirendre az Ipoly-hidak újjáépítésének és a régió közlekedési vonalai felújításának kérdését,

- 2007-ig a két állam kormányának támogatásával készüljön el a térség újjáépítendő Ipoly-hidainak kivitelezési terve és az ehhez kapcsolódó infrastrukturális fejlesztések.

Az Ipeľský Euroregión és az Ipoly Eurorégió, valamint a konferencia résztvevői kérik az Európai Uniót, hogy segítsen a térségnek visszatérni az európai emberhez méltó életbe, hogy megszűnhessen a határ embereket elválasztó jellege, a 20. század egyik legsötétebb öröksége.

Ne csak a Rajna-mente legyen a választóvonal nélküli Európa része, de az Ipoly-mente is azzá válhasson; a nemzetek és a régiók Európájának része legyen.

mostov a komunikačných trás,

- za podpory dvoch štátov do roku 2007 vypracovať projekt obnovy Ipeľských mostov na hraničnom úseku, spolu s projektom rozvoja infraštruktúry regiónu.

Účastníci konferencie a členovia Euroregiónov (Ipeľský Euroregión a Ipoly Eurorégió) žiadajú Radu Európy a Európsku úniu o podporu svojej snahy o navrátenie dôstojného ľudského života tejto oblasti, aby sa mohla zrušiť rozdeľujúca funkcia hraníc, ktorá je jednou z najsmutnejších dedičstiev 20. storočia.

Nech aj Poiplie, podobne ako Porýnsko sa stane súčasťou Európy bez prekážok, súčasťou Európy národov a regiónov.

- at the next meeting of the Prime Ministers of Slovakia and Hungary, an agreement in principle should be achieved about the reconstruction of the bridges across the river Ipeľ/Ipoly and the modernization of the vehicular infrastructure of the region,

- the Joint Governmental Commission of the two states should deal with this issue within a year.

- with the support of the governments of the two states, the Plans for the reconstruction of the bridges across the river Ipeľ/Ipoly, and of related infrastructural developments, should be drawn up and submitted for approval as well by 2007.

The Ipeľ'sky Euroregión and the Ipoly Eurorégió, in addition to those who participated in the conference, request the help of the European Union

- to restore conditions conducive to normal human life in this region,

- to put an end to the separation of people by a state border, one of the darkest aspects of the heritage of the 20th century.

If the Rhein Valley can be part of a Europe without dividing lines, then it must follow that the Valley of the River Ipeľ/Ipoly can be similarly part of a Europe of nations and regions."

\* The river is called Ipeľ' in Slovakian and Ipoly in Hungarian.

