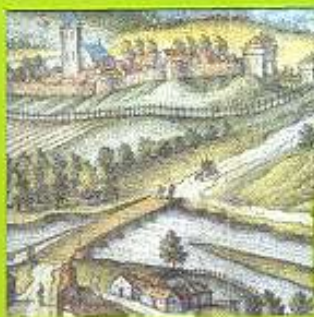


IPOLY – HIDAK

Ipolytarnóctól Ipolyságig



Hajós Bence

IPOLY – HIDAK

Ipolytarnóctól Ipolyságig

Pro Renovanda Cultura Hungariae Alapítvány támogatásával

2001. március

Hajós Bence: Ipoly-hidak
Kiadó: Hajós Bence
ISBN 963 440 221 6

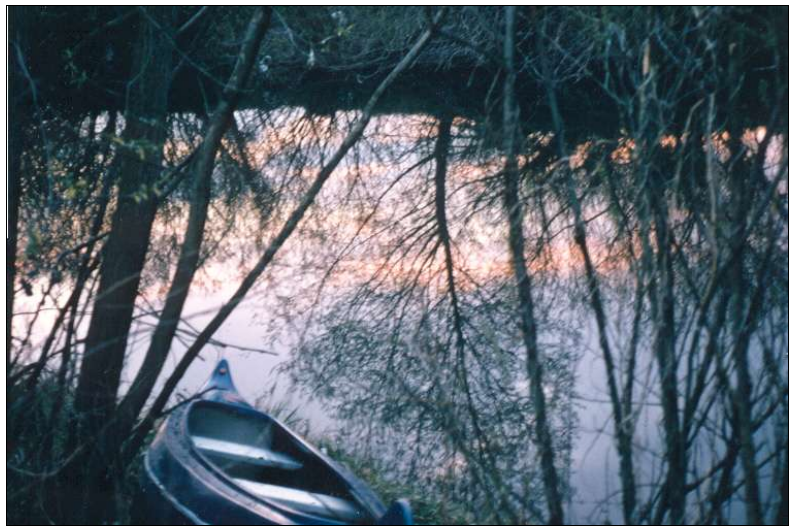
Hajós Bence

IPOLY-HIDAK

Ipolytarnóctól Ipolyságig

- 1. Bevezetés**
- 2. Átkelések az Ipoly felett**
 - 2.1 Az összekötő-elválasztó Ipoly
 - 2.2 Az Ipoly-hidak története
- 3. Meglévő hidak ismertetése**
 - 3.1 Városok hídjai
 - 3.2 Vasúti hidak
- 4. Elpusztult hidak**
 - 4.1 Ipolytarnóc
 - 4.2 Lítke - Törinc
 - 4.3 Rárós
 - 4.4 Rárósmúlyad
 - 4.5 Nógrádszakál
 - 4.6 Bussa
 - 4.7 Ludányhalászi
 - 4.8 Pösténypuszta
 - 4.9 Pető
 - 4.10 Szécsénykovácsi - Hügyag
 - 4.11 Hügyag
 - 4.12 Órhalom - Ipolyvarbó
 - 4.13 Erdőszelestyén - Patvarc
 - 4.14 Kóvár
 - 4.15 Ipolyszög (Riba)
 - 4.16 Nagycsalomja
 - 4.17 Ipolybalog
 - 4.18 Ipolyhídvég - Drégelypalánk
 - 4.19 Tesmag - Hont





1. Bevezetés

Az Ipoly hidak története eddig nem kutatott terület volt. Jelen munka rövid történeti összefoglalását adja az Ipoly folyó egykori és jelenlegi hidjainak. Szlovákia és Magyarország javuló kapcsolata lehetővé teszi, hogy a kerek ötven éve érintetlen témával foglalkozhatunk.

E rövid munka az egykori és jelenlegi hidakat tanulmányozza. Sajnos az ipolysági levéltár a II. világháborúban leégett, ezért a hidakról alig maradt fenn forrásanyag, így a hidak ismertetése olykor igen hiányos. Legyen e munka összefoglalója a hídhelyeknek (Ipolytarnóctól Ipolyságig), abban a reményben, hogy hamarosan az egykori hidak feltámadnak, újabb átkelési lehetőségeket teremtve az Ipolyon át, kapcsolatot a két ország között.

A szabályozás előtt, az év nagy részében könnyen át lehetett gázolni a sekély vízben, ám az áradások idején az Ipoly medréből kilép, és sok helyen másfél-két kilométer szélességben hullámszik. Az Ipoly feletti hidakról már a XIII. századból van okleveles említés, de minden bizonnyal már ezt megelőző évszázadokban is több híd állt a folyó fölött. A tatárjárás után épült az első kőhíd, s a kor növekvő követelményei szerint, a múlt század második felében épült az első vashíd.

Az 1950-es évekig minden falunak megvolt a maga hídja. Ezen átkelő helyek révén lehetett egy közös térség az Ipoly két partja, és a hegyekből ide futó völgyek. Mindkét oldalon élők érdeke, hogy az Ipoly vize ne a világvégét jelentse, hanem összekötő és éltető vízfolyás legyen. Ehhez elengedhetetlen az átkelési lehetőségek biztosítása. Jelenleg három közúti átkelőhely létezik: Letkés - Ipolyszalka, Parassapuszta - Ipolyság (Homok), és Balassagyarmat - Tótygyarmat.

Kolonda - Ipolytarnóctól (172 régi fkm, 132,5 új fkm; fkm = folyamkilométer) határvíz az Ipoly. Ipolyság közelében mintegy harminc kilométeres szakasz Szlovákia területén folyik. Itt számos híd ma is áll. A határszakaszokon Balassagyarmatnál és Letkésnél van közúti híd, valamint a szobi és nógrádszakáli vasúti híd. A közbenső szlovák szakaszon Parassapusztánál van határátkelő, melyhez Homok és Ipolyság között álló híd vezet. A tárgyalt folyószakaszon (Ipolytarnóctól Ipolyságig) összesen huszonnégy hídhelyet sikerült felkutatnom.

Ma akár negyven kilométert is kénytelen utazni az, aki csupán a légvonalban ötszáz méterre lévő szomszédos faluba akar látogatni. Nem jelent műszaki problémát egy ilyen kis folyó, mint az Ipoly áthidalása. Évszázadok alatt számos állandó híd állt fölötte. A második világháború előtt átlagosan három kilométerenként állt egy híd. Ezzel szemben jelenleg a hidak egymástól mért távolsága több, mint negyven kilométer.



Az Ipoly (fent)
Balasagyarmati Gyalogoshíd (lent)



2. Átkelések az Ipoly felett

2.1 Az összekötő-elválasztó Ipoly

Az Ipoly folyó igen szélsőséges vízjárású. Tavasszal hatalmas tengerré terebélyesedik, nyáron az alig ér bokáig a víz, télen pedig a jég hátán bátran átsétálhat bárki. Amíg folyó két partját, és az ott fekvő falvakat, városokat számos híd kötötte össze, a folyó két partja közötti forgalom zavartalan volt. Majdnem minden falunak megvolt a maga hídja, a módosabb falvaknak több is. A vízimalmoknál is voltak hidak, így mindkét oldalról szállíthatták az örölni valót a molnároknak.

Ezek a hidak ellenálltak az Ipoly olykor könyörtelen áradásainak is. A legmagasabb vízálláskor a kisebb hidak egy-két napra víz alá is kerültek. Ha pedig valamelyiket elvitte a víz, hamar pótolták, kijavították.

Az Ipoly, mielőtt szabályozták volna, gyorsan változtatta medrét. A szabályozatlan szakaszokon most is hamar odébb vándorol a folyó medre. A birtokhatárokat ezért az Ipolytól függetlenül jelölték ki. Egyazon parcellához tartozott szakaszonként a folyó mindkét oldala. Ha a folyó megváltoztatta medrét, azt a telek határain belül tette, nem pedig a szomszéd "javára". A birtoklevelek mellett a rokonság megannyi szála kötötte-köti össze a két parton élőket.

Az átkelések elhelyezkedése több szempont együttes figyelembevételével alakult ki az évszázadok során: a folyószakasz tulajdonságai, az áradás szétterülése, a kereskedelmi útvonalak iránya, a falvak fekvése, stb. A régi térképek alapján jól figyelemmel kísérhető az átkelési helyek kialakulása. Aki most rátekint a térképre, könnyűszerrel megtalálhatja az ideális hídhelyeket, - ahol nemrég valóban állt is híd.

2.2 Az Ipoly-hidak története

A hidak története szorosan összekapcsolódik a két ország történelmével. Az elmúlt századoknak több eseménye is befolyásolta a hidak sorsát. A legtöbb híd vázlatos története ezek után már könnyen összeállítható. Mivel az időszakos gázlók és kompok nem elégítették ki a közlekedők igényeit, állandó hidakat építettek. A koraközépkorban megjelentek a fahidak, kisebbek és nagyobbak egyaránt. A széles árterületen több átkelésnél is készültek úgynevezett kishidak, vagy más néven ártéri hidak, melyek lehetővé tették a szétterülő árhullám zavartalan levonulását. A tatárjárás után épült az első kőhíd Ipolyságon. A törökkorban sok híd elpusztult, de ezeket a háborúk elmúltával helyreállították. A növekvő forgalmi igényeket leghamarabb a főútvonalak

mentén épült hidak követték. A XIX-XX. század fordulóján három nagy vashíd épült fel a 2-es számú, Budapest-Kassa főközlekedési útvonal mentén.

Az első világháború befejezése után a folyó mentén húzták meg a demarkációs vonalat, majd az országhatárt. Az Ipoly folyóból határvíz lett. Így hirtelen a sok hídból egyszerre határhíd lett. A hidak két oldalán őrbódékat emeltek, 1919-ben a Csehszlovák hadsereg beton bunkereket épített a hídfők közelében. A határőrizetre kaszárnyák is épültek a nagyobb hidaknál. Trianon és az első bécsi döntés között huszonegy közúti határátkelő üzemelt. Az első bécsi döntéssel (1938) az államhatár északabbra került, s szabadabbá vált a közlekedés a két part között egészen a második világháború végéig. A visszavonuló német csapatok a legtöbb hidat felrobbantotta, de ezeket rövid idő alatt helyreállították. 1945-től ismét a folyó mentén húzódik az államhatár. A határral kettéválasztott területen a kettős birtokosság rendszere alakult ki. A kettős birtokosság rendszerében a határ két oldalán lakók tulajdonjoga megmaradt az elcsatolt mezőgazdasági területek fölött, s külön útlevéllel minden nap átjárhatott földjét művelni, s a saját földjének termését vámtmentesen hazavihette. A kettős birtokosság megszüntetésekor számos család föld nélkül maradt, ráadásul a kettős birtokosságot az aratás előtt szüntették meg, így a földeken maradt a begyűjtetlen termés. Mindkét oldalon a kisajátított földeket a termelő szövetkezetekhez csatolták. A kettős birtokosság megszüntetéséig, azaz 1950-ig a legtöbb hidat használták. Az államosítással mindenki elvesztette a szomszédos országban fekvő földjét. A trianoni határszakaszon a hidak nagy részét megszüntették, elbontották, hogy a határt minél jobban elszigeteljék. Így sok ember veszítette el a túloldali földjén kívül rokoni kapcsolatait, utazási lehetőségét, templomát, iskoláját, piacát, járási székhelyét. Mára csak az üresen meredező pillérek, s a vízben megbújó cölöpcsonkok és ronccselemek mutatják a hidak helyét. Jelenleg csak a legfontosabb átkelési helyeken állnak hidak, mely hídszerkezeteket a II. világháború rombolása után vasbetonból építettek újjá.

A hatvanas években a folyó egyes szakaszait szabályozták, számos kanyarulatot átvágtak. Az eredeti tervek szerint negyven kilométerrel rövidült volna a folyó hossza, ám ennek teljes kivitelezése elmaradt. Ahol a vízfolyás új mederbe került, vagy ahol azt a rendezés megkívánta, végleg eltüntették az egykori hidak maradványait.

3. Meglévő hidak ismertetése

3.1 Városok hídjai

A vizsgált folyószakaszon két város fekszik, Ipolyság és Balassagyarmat. Mindkét város a térség életében központi szerepet töltött be, és tölt be ma is. Nem véletlen, hogy e két városnál találhatjuk a folyó nagyobb hídjait. Mindkét város két-két jelenleg is álló híddal büszkélkedhet.

A két város különleges helyzete, számos hasonlóságuk, és az itt található hidak fontos szerepe indokolja, hogy az Ipoly-hidak ismertetését a két város hidjaival kezdjem. Történetük igen gazdag, s a legbőségebb forrásanyag is ezekről az átkelésekről került elő.

3.1.1 Balassagyarmat (határhíd)

Balassagyarmatról észak felé induló országút egykor fahíddal keresztezte az Ipolyt. A híd forgalma a századfordulón megkövetelt egy erősebb és nagyobb híd építését. A régi fahíd kifolyási oldalán épült fel a háromnyílású rácsos közúti híd. (20,88+20,88+20,88 méter) Híd két oldalán a fél-fél méteres gyalogjárda 4,8 méter széles kocsipályát fogott közre. A híd két főtartója párhuzamos övű, oszlopos rácsozású 2,16 méter magas rácsos tartó volt. A zórésvasas pályalemezt nyílásonként kilenc keresztartó és öt hosszartó támasztotta alá. Kisvíz idején a középső nyílás alatt folyt át az Ipoly. Eredetileg a kocsipályának kockakő borítása volt, amit a világháború után betonlemezre



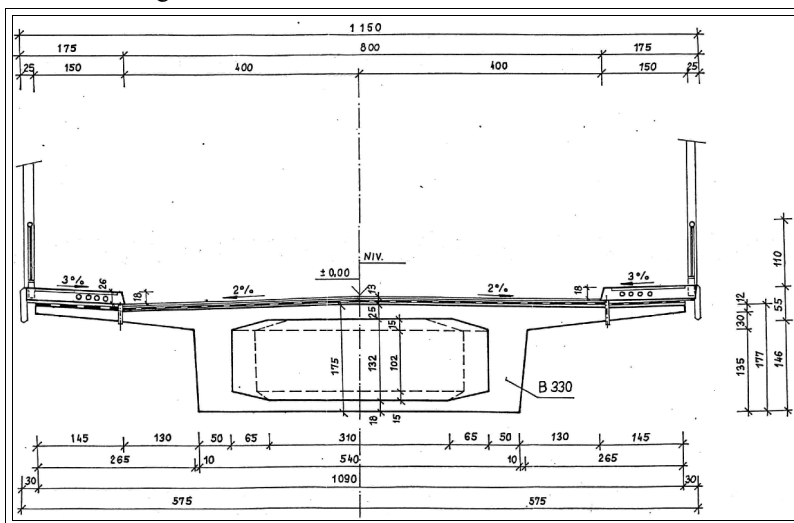
Az elbontott gyalogshíd (1921)

cseréltek. Az új vashíd mellett a mederben benn hagyták a régi fahíd cölöpjeit. A régi hídról több képeslap is fennmaradt.

A II. világháborúban a visszavonuló németek csapatok 1944 decemberében csak a szélső, jobb parti nyílást robbantották föl. A lerobbantott hídrészre épített fa provizóriumon hamar helyre állt a forgalom. A háború befejeztével a berobbantott szélső nyílás helyett egy öszvér szerkezetű hídníylást építettek. A híd terheit öt darab 1080 mm magas I tartó, és a vele együttműködő 15 cm vastag kiékelte vasbeton pályalemez viselte. Az új öszvér nyílás támaszköze 21,68 méter volt.

1966 és 1968 között az Ipoly szabályozásával egyidőben modern, nagy teherbírási hidat építettek a régi hídtól pár méterrel keletre. Az új híd azért vált szükségessé, mert a szabályozások során a régi híd az árvízszint alá került volna, valamint a teherbírási is nem volt az igényeknek megfelelő. Az új híd tervezője Répay Géza (Uvater), kivitelezője a Hídepítő Vállalat volt.

Az új híd monolit szerkezetű, szekrény keresztmetszetű vasbeton híd. A támaszoknál és a nyílások közepén egy-egy kereszttartó helyezkedik el. A felszerkezet a két pillérhez vasbeton-csuklókkal kapcsolódik, a két hídfőhöz pedig műgumi sarukkal. A híd teljes hossza 100,02 méter, nyílásbeosztása 28+34+28 méter, feszítvolságai 29,2+35+29,2 méter. A pálya szélessége: 1,70+8,00+1,70 = 11,40 méter. A híd próbatelhelését 1967. december 17-én végezték el. Terhelési osztálya normál teherre 50 tonna a szlovák hídszabvány szerint. Az új híd építésével egy időben a magyar oldali ártéri híd helyett két darab vasbetoncső átereszt került beépítésre. A szlovák oldali ártéri híd (Mikszáth-híd 10+10 méter, monolit vasbeton lemez híd) ma is áll. Az új híd átadása után a régi hidat elbontották.



A határhíd keresztmetszete

Az egyik közeli Ipoly-ártéri Fekete-víz-híd hasonló nyílását a közeli Patvarc községben állították föl, ahol jelenleg is áll. A pilléreket csak a talaj szintjéig bontották vissza. A szlovák oldali hídfőt meghagyták, ugyanis az Ipoly medre a szabályozások révén odébb került. Ez a hídfő jelenleg is látható, nem messze az új hídtól.

1991-92-ben a híd felszerkezetét felújították. A kiegyenlítő rétegit mindent eltávolítottak a hídról, és új szigetelést és burkolatot készítettek. A híd felújításával egyszerre korszerűsítették a határállomást, valamint a hírhoz csatlakozó utakat is.

3.1.2 Balassagyarmat, Madách gyalogshíd

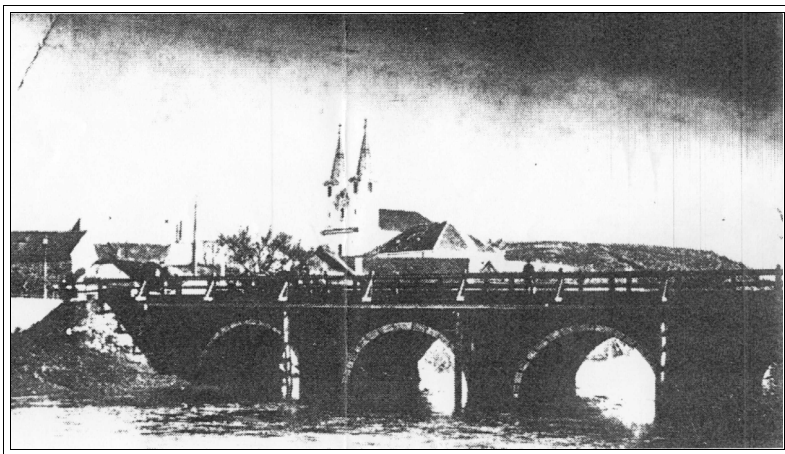
A múlt század közepén az Ipoly vizét a város környezetében szabályozták. Az új meder közvetlenül a város alatt vezetett, ezzel kívánták megakadályozni a veszedelmes várostüzeket. Az új meder felett kis gyaloghídat építettek. A fahíd hatnyílású volt. Számos képeslapon szerepel a "kishíd", ahogyan annak idején nevezték. A hírhoz a Madách utca vezetett, ezért a gyalogshídat hamarosan Madách-hídnak nevezték el. A gyalogshíd folytatásában, a szlovák oldalon a "Rabok útja" vezetett keresztül az ártéren. A Balassagyarmati fogházból mezőgazdasági munkára hajtották a foglyokat a gyaloghídon keresztül, onnét kapta a hidat követő út a nevét.

1919-től demarkációs határ húzódott az Ipoly mentén. A fa gyalogshídat a feszült háborús környezetben visszabontották. Az elbontott állapotáról, a torzóról is készült képeslap. 1938-ban, a visszacsatolást követően vasbeton lemezes gyalogshídat építettek az eredeti híd helyére (négynyílású). A Madách-gyalogshíd jelenleg is áll, de víz már nincs alatta. A folyószabályozáskor (1966-68) a folyó vizét visszavezették a múlt századi medrébe. A szabályozásoknak köszönhetően az Ipoly ötszáz méterrel került odébb. A kilencvenes évek közepén a határkiigazítást is végrehajtották, így most ismét a folyó sodorvonala az államhatár. Most ott áll szárazon a forgalom alól kivont gyalogshíd ötszáz méterre a jelenlegi medertől.

3.1.3 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. Cserében 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 tönkre ment.

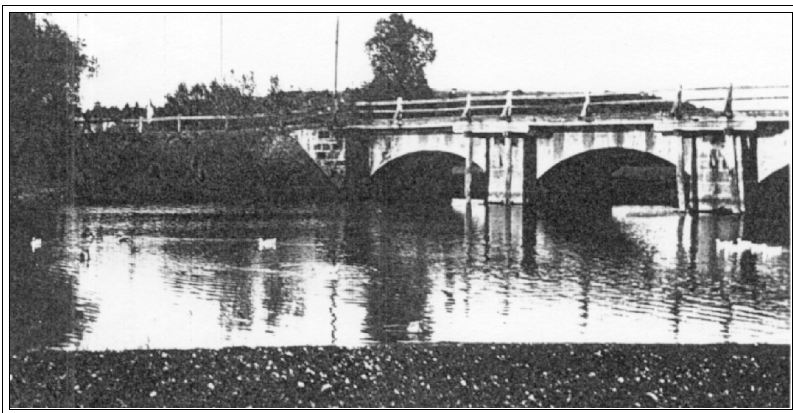
A törökök kiűzése után a jezsuiták kapták meg az elnéptelenedett ipolysági kolostort, s ezért ők építették újjá barokk stílusban a kőhidat 1769-ben (mederhidat és az ártéri hidat). Ekkor készült a Nepomuki Szent János szobor, amely még ma is megvan. A kőhid egészen a második világháborúig használatban volt. A nyílások száma fényképek alapján legalább tizenegy volt. 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. Előregyártott vasbeton gerendás híd készült a meder és az ártér felett is. A mederhíd nyílásbeosztása: $10,40+3*14,50+10,40$, fesztávolságai: $11,0+3*15,1+11,0$, a teljes hídhossz 69,0 méter. Az előregyártott híderenda "Hájek" típusú, magassága a szélső nyílásokban 0,50, a közbenső nyílásokban 0,70 méter. A kétoldali 2,25 széles gyalogjárda 8,00 méter pályát fog közre. Az ártéri híd nyílásbeosztása: $11,5+2*12,2+11,5$, fesztávolságai: $4*12,50$, a teljes hídhossz 51,0 méter. A "Hájek" híderendák magassága 0,60 méter. Mindkét híd keresztelési szöge merőleges. Az utolsó felújítás 1994-ben volt. A híd normál teherbírása 33 tonna a szlovák szabvány szerint.



Ipolyság mederhíd

3.1.4 Ipolyság (5108-as út, TSZ-híd)

A II. világháború előtt állt itt egy kis fahíd, amely a háború pusztításainak esett áldozatul. Az elpusztult híd helyén ismét egy fahidat építettek, melyen keresztül zajlott a híd túlsó oldalán található termelőszövetkezet forgalma. A kis teherbírású fahíd helyére 1987-88-ben három nyílású előregyártott vasbeton híderendás hidat építettek. Nyílásonként hét darab 1,40 m magas, 30 méter hosszú, 40 tonnás "Ševčík" gerendát helyeztek el. A híd keresztezési szöge 72 fok. A híd nyílásbeosztása: (ferdén mérve) 27,66+28,80+17,66, fesztávolságai: 29,50+30,00+29,50, a teljes hídhossz 91,48 méter. Az egykori ártéri nyílások helyett két darab vasbeton, négyszög keresztmetszetű iker áteresz készült a jobb parti feljáró töltésbe. A híderendák övei között hosszirányban 35 centiméter széles vasalt kibetonozás biztosítja az együttlendítést. A gerendaközök járható üreget alkotnak. A híderendákra felbeton nem készült. A pálya szélessége 0,85+7,50+2,35 méter, egyoldali gyalogjárdával.



Ipolyság ártéri híd (66-os út)

3.2 Vasúti hidak

Az Ipoly vizsgált szakaszán csupán egy helyen keresztezi a vasútvonal a folyót. Az itt álló hidak nem régen, csak a második világháború után épültek.

Már a múlt század végén felvetődött a Nagykürtös környéki szénbányák bekötési igénye a vasúti hálózatba. Ez azonban csak a második világháború után valósult meg. Losonc városát erőteljesen iparosították, és az ott álló hőerőmű kapacitását megnövelték. Emiatt szükségessé vált a legközelebbi szénbányákból a vasúti szállítás lehetőségét megteremteni. Nagykürtösről a szén olcsó szállítását egy új vasútvonal megépítésével teremtették meg.

A nyomvonal-tervezetek közül az Ipoly völgyi verzió bizonyult a legkedvezőbbnek. A folyó völgye Nógrádszakál felett igen beszűkül, ezért azon a szakaszon, a Csehszlovák oldalon való építkezés nagyon megnövelte volna a költségeket. Mindezek alapján a leggazdaságosabb megoldás a határon átmenő Balassagyarmat-Losonc vonal korszerűsítése, valamint Nógrádszakál és Kishalom között új szárnyvonal építése volt. Mivel az új vonal áthalad Magyarország területén, ezért azt a közös megállapodás szerint a Csehszlovákia peage-vonalként üzemelteti.

Az Ipoly folyón Nógrádszakál után egy új mederhidat építettek. Ehhez társul két magyar oldali és egy szlovák oldali ártéri híd. Az új vasútvonalat 1951. szeptember 12-én nyitották meg. A vonalat 1978-ban Nagykürtösig meghosszabbították. 1992. augusztus 2-án a szárnyvonalon a személyforgalmat megszüntették, tehervonatok jelenleg is közlekednek.

Az első ártéri híd építése a 14+00 szelvényben 1951. március 1-én, kezdődött meg. Vonalvezetése 500 méteres ívbe esik, keresztezése merőleges. Kétszer nyolc méter szabad nyílású merevbetétes vasbetonhidat terveztek. A felszerkezetben nyílásonként nyolc darab 500-as I acélgerendát építettek be. A kivitelezési munkákat súlyosan nehezítette az Ipoly szeszélyes vízjárása. Az alapgyökör kiásását a megáradó folyó hátráltatta. Az árvíz megrongálta a munkahelyhez vezető csillevégányt, melyet a március 27-i, újabb árvíz mintegy kilencven méteres szakaszon elvitt.

A második ártéri híd (17+76 szelvényben) alapozási munkálatai 1951. április 5-én kezdődtek. Az árvíz itt is kényszerűsünetet okozott. Május 11-től, egy hétig volt a munkaterület víz alatt. Vonalvezetése egyenes és keresztezési szöge kilencven fok. Szerkezeti kialakításában az előző hídtól csak fesztávolságában, és ezek miatt a vastartók számában különbözik. A nyílások támaszköze 10,70 méter, a szabad nyílás pedig 10-10 méter. A keresztmetszetben a nagyobb fesztávolság miatt 11 darab I-tartót helyeztek el.

Mindkét ártéri hídhoz felhasznált 500 mm magas acéltartókat Lengyelországban gyártották (Huta "Pokoj" Nowy Bytom).

A két ártéri híddal elkészültük után problémák adódtak a rendszeres nagy árvizek miatt, ezért azok a későbbiekben többszöri javításra szorultak.

Az Ipoly medre fölé egy 25 méter nyílású alsópályás gerinclemezes acélhíd készült. A tervek a 315/H. II. sz. mintaterv szerint készültek. A szükséges vasanyagot a diósgyőri gyárban gyártották le. A híd egyenes vonalvezetésű, keresztezése merőleges. Teherbírása "C" (5 x 18 t). A magyar oldalon szabványos fix saru, a szlovák oldalon pedig mozgó saru található. A főtartó gerincmagassága 2400 mm, az övlemezek 330 mm szélességűek.

A két ország közötti egyezmény értelmében a hidakat a magyar fél finanszírozta. A vonalszakasz kezelője a Máv (beleértve a két ártéri hidat), a mederhíd kezelését a szlovák vasút teljes egészében magára vállalta. Minthogy a vonalat kizárólag a peage forgalomra készítették, a pálya és a hidak fenntartási költségeit a szlovák fél fizeti.

4. Elpusztult hidak

Az alábbi táblázat összefoglalja az Ipolytarnóc és Ipolyság közötti egykori hídhelyeket, valamint a jelenleg is álló hidakat. A folyásiránynak megfelelő sorrendben szerepelnek az egykori hídhelyek, majd a ma is álló hidak következnek. A táblázat öt időszakban jelzi a híd meglétét. Az első három oszlopban a országos katonai felmérések szerepelnek, s ezt egészíti ki a Trianon előtti és az 1950-es évek adatszlopa. A megadott számok a hidak számát jelzi, dőlten szedve az ártéri hidakat. Az álló számot megelőző dőlt szám a bal parti (magyar) ártér, az álló számot követő szám a jobb parti (szlovák) ártér hídját jelöli. A II. világháború után provizórikus jelleggel újjáépített fahidakat "proviz."-ként tüntettem föl. A táblázat utolsó öt hidja ma is áll. (A táblázat értelmezésére egy példa: Ipolytarnóc, 1782-85-ös állapot: nincs híd, 1829-66-as állapot: 1+1+2 fa = egy darab bal parti ártéri híd, egy mederhíd, és két darab jobb parti ártéri híd, valamennyi fából. etc.)

A táblázatban megadott darabszámokat csak óvatos fenntartásokkal fogadhatjuk. Az adatok elsődleges forrásául a katonai és közigazgatási

| ssz. | Község neve | 1782-85 | 1829-66 | 1872-84 | 1910 | 1950 |
|--------|---------------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|--------|---------|
| 1 | Ipolytarnóc | - | <i>1+1+2 fa</i> | <i>1+1+2 fa</i> | 2+3 | 1 |
| 2 | Litke – Törincs | | 3+1 fa | 2+1 fa | 1 | - |
| 3 | Rárós | kő | kő | kő | vas | proviz. |
| 4 | Rárósmúlyad | | | 1 fa | 1 fa | proviz. |
| 5 | Nórgádszakál | | 1 | 1 | | - |
| 6 | Bussa | | 1 fa | 1 fa | 1 fa | proviz. |
| 7 | Ludányhalászi | | <i>1+1 fa</i> | 1 | | - |
| 8 | Pösténypuszta | 1+6 fa | 1 fa +2 <i>kő</i> | 1 fa | vas | proviz. |
| 9 | Pető | | 1 fa | | 1 | - |
| 10 | Szécsénykovácsi – Hügyag | <i>1+1 fa</i> | <i>1+1 fa</i> | <i>1+1 fa</i> | vas | proviz. |
| 11 | Hügyag | - | | 1 | 1 | - |
| 12 | Órhalom – Ipolyvarbó | - | 3+1 fa | 3+1 fa | 6+1 fa | proviz. |
| 13 | Erdőszelestyén – Patvarc | Fa | 1 | | | - |
| 14 | Kővár | Gázló | 1+2 fa | 1+1 | 1+1 | proviz. |
| 15 | Ipolyszög (Riba) | Gázló | 1 | | | |
| 16 | Nagycsalomja | Gázló | 1 | 2+1+1 | 2+1+1 | proviz. |
| 17 | Ipolybalog | Gázló | 1 | <i>1+1</i> | 1 | |
| 18 | Ipolyhídvég – Drégelypalánk | <i>1+1 fa</i> | 3+1 kő | <i>1+1 kő</i> | kő | proviz. |
| 19 | Tesmag – Hont | Gázló | 1 | 2+1 | 2+1 | - |
| vasúti | Nógrádszakál – Bussa vasúti híd | - | - | - | - | vas |
| városi | Balassagyarmat határhíd | <i>10+1 fahíd</i> | <i>2+1+1 fa</i> | <i>1+1+1</i> | vas | vas |
| városi | B.gyarmat, Madách gyaloghíd | - | fa | fa | fa | beton |
| városi | Ipolyság 66-os főút | Kő | kő | 2+1 kő | kő | proviz. |
| városi | Ipolyság TSZ-híd | | | | 1 fa | - |

térképek szolgáltak, de a közel azonos korú térképek között sokszor igen jelentős ellentmondásokat is találhatunk.

Az első katonai felmérés (1782-85) térképlapjai igen könnyen áttekinthetőek, és a hidakat igen nagy megbízhatósággal ábrázolja. A térkép jelkulcsa megkülönbözteti a hidak építőanyagait (kő, fa), valamint a legtöbb esetben a nyílások száma is egyértelműen jelzett. A hidakon kívül feltünteti a gázlók helyeit is. A második katonai felmérés (1829-66) 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 hidak jelölése, elsősorban az ártéri hidakra vonatkozólag, meglehetősen megbízhatatlan.

A táblázat alapján könnyűszerrel áttekinthetjük a jelentősebb hídhelyeket. Az ötvenes évek elején még tizenhárom közül három közötti hidat működtetett az Ipoly-szakasz felett. Közülük ma csak kettő áll, s csak egy újabbat építettek Ipolyságon (5108-as út, TSZ-híd).

4.1 Ipolytarnóc

Múlt századi úti beszámolók alapján az egyik legnagyobb fahíd Ipolytarnóc határában állt az Ipolyon. A mederhidhoz mindkét oldalon ártéri hidak csatlakoztak. A híd pontos hossza nem ismeretes, de a hidrendszer teljes hossza meghaladta az 500 métert. Az egykori hídra vezető út nyomát őrzi egy jelenlegi út, amely az új vízhozammérő állomáshoz vezet. A hidat nem robbantották föl, s az ötvenes évek elejéig üzemelt.

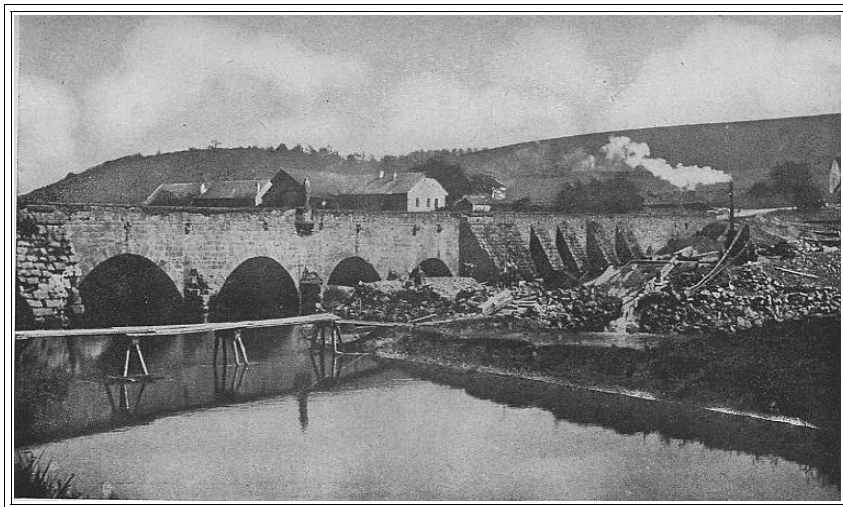
4.2 Litke - Törincs

Litkéről a múlt században út vezetett át a túlpárti Törincse. A hosszú ártéri szakaszon és az Ipoly felett összesen négy fahíd állt. Az átkelési lehetőség az első világháború után megszűnt. 1910-14-ig, egy másik, igen rövid életű fahíd is állt a litkei híd alatt két kilométerrel, a Dobroda patak torkolata közelében.

4.3 Rárós

Budapestről Vácon át Kassára vezető 2. számú főközlekedési út a vizsgált Ipoly-szakaszon háromszor keresztezi a folyót. A folyás iránya szerint először Ráróspusztánál. Az országút a térség legfontosabb közlekedési gerincútja volt. Mátyás király korától kezdve jelentős kereskedelmi út Balassagyarmattól Losoncig az Ipoly völgyében haladt.

Itt állt hajdanán a híres Rárósi Ipoly-híd, amelynek 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.



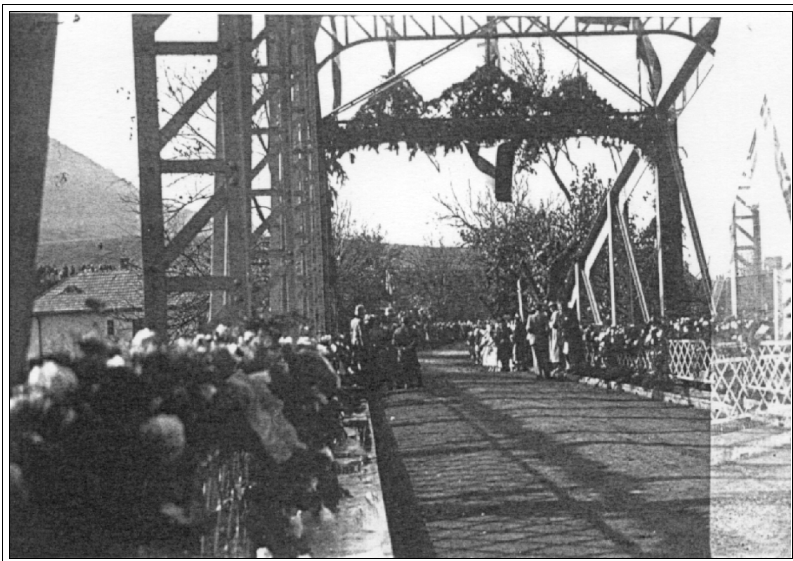
A rárósi öreg kőhíd

A híd méreteit nem jegyezték fel, ezért a nyílások nagyságát nem ismerjük. Hozzávetőlegesen az egyes boltíveket legfeljebb 7,60 méterre becsülhetjük, a híd teljes hosszát pedig 60 méterre (hat nyílás + feljáró: teljes hossza 300 lépés volt, azaz 109 öl, ami 206,72 méter). A hídfeljárót sok támfal támasztotta meg. Az építésről nem maradt fenn irat, de a javításokkal sok gond adódott. 1824-től kezdve majdnem minden évből megtaláljuk a híd karbantartási számláit. A "dülékeny" állapotú híd fenntartása egyre több pénzt nyelt el. A híd alatt a folyó feliszapolódott, ami visszaduzzasztotta a folyó vizét, s ezzel komoly árvízveszélyt jelentett.

A rárósi hídról fennmaradt anekdota megőrizte II. József szavait, aki nyáron erre utazott kíséretével: "Uraim vagy kevesebb hidat, vagy több vizet." A király ugyanis a nyári "szelíd patakocskát" látta, s nem a tavaszi "tengert".

1849 júliusában Görgey visszavonuló honvédei barikádokat emeltek a hídfőben. Szerencsésen a híd, sérülés nélkül átvészelte a szabadságharcot.

A régi kőhidat 1904-ben acélhíd váltotta föl. A változó magasságú, szegmens főtartójú rácsos híd csak egy nyílásból állt (körülbelül 60 méter szabad nyílással). Az új hídról nem sikerült érdemi anyagot felkutatnom. 1938-ban a feldíszített hídon vonult be a felvidékre a balassagyarmati század. A híd közepén adták át a rárósi kaszárnya kulcsait.



Vashíd Ráróson (1938)

A Nógrádszakál faluban még ma is áll a főútvonalhoz tartozó egykori postakocsi állomás, ami az egyedüli megmaradt ilyen épület az egész országban. A túlsó oldalon áll a nagy kaszárnya, közvetlen a hídfő után.

A hidat a visszavonuló német csapatok felrobbantották. A híd helyreállítására már nem került sor. A híd roncsainak nagy részét kiemelték, a hídfőket a folyószabályozáskor elbontották, de kis vízállás mellett ma is sok hídronc áll ki a vízből. A szlovák oldalon, a hídra vezető töltéscsonk végén változatlanul ott áll az egykor aranyozott Nepomuki Szent János öntöttvas szobra.

4.4 Rárósmúlyad

Múlyad és Nógrádszakál között a közvetlen összeköttetést egy híd szolgálta Múlyad határában. A fahidat először 1872-ben jelzik a térképek. Az első bécsi döntés után a rossz állapotú fahíd mellé, a kifolyási oldalon vasbeton pillérekön nyugvó acél folyatatólagos gerendahidat építettek.

Az új híd hatnyílású volt (6*12 m, összesen 72 méter). 1944-ben a túloldali alépitményt és nyílást robbantották föl. A magyar oldali hídfő a ferde szárnyfalakkal, és a híd pillérei jelenleg még állnak. A fahíd az acélhíd elkészülte után is üzemben maradt. A fahíd is elpusztult a második világháborút követően. Cölöpjei alacsony vízállás mellett láthatóak.



A múlyadi híd roncsai

4.5 Nógrádszakál

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

4.6 Bussa

Bussa falu végében egy kis háromnyílású fahidacska állt egészen az ötvenes évekig. A hídhoz bitumenes út vezetett mindkét oldalról. A magyar oldalon két kilométeres ártéri út vezetett Nógrádszakálra. A hidat 1944-ben a németek felrobbantották. A helyreállított híd 1950-ig üzemelt.

4.7 Ludányhalászi

Ludányhalászból a XIX. században út vezetett az Ipolyon keresztül, amely Csalár felett érte el a jobb parti országutat. A széles ártéren keresztül vezető út meglehetősen bizonytalan átkelési lehetőség volt. A mederhídon kívül több híd is építettek az ártéri holtágak és időszakos tavak fölött. A XX. századi térképek az utat már nem jelzik.

4.8 Pösténypuszta

A Budapest - Kassa, 2-es számú főközlekedési út másodsorra Pösténypuszta határában keresztezi az Ipolyt. A híd helye igen ősi átkelési hely. A folyó felett itt számos híd vezetett. A folyó gyakran változtatta medrét, ezért az egyes térképek nagy változatosságról tanúskodnak. A megnövekedett forgalmi igények miatt, 1894-ben (a hugyagi híddal egyszerre) az itteni fahidakat modern acélhidakkal váltották föl. Így épült meg a változó magasságú, szegmens főtartójú, kétnyílású rácsos híd (36,2+36,2 méter) és a szlovák oldali acél felsőpályás ártéri gerendahíd, amely 8,5 méter nyílású. A hidakon a kocsipálya szélessége 0,5+4,8+0,5 méter volt.



Az pöstényi ártéri híd

1944-ben a visszavonuló németek a híd szlovák oldali nyílását felrobbantották. Az épen maradt magyar oldali nyílást 1964-ben elszállították, és a Baranya megyei 58-es úton állították föl a Fekete-víz fölött, Drávaszabolcs határában. Az átszállítást követően négy rácsrúdját, és a kereszttartókat megerősítették, majd tíz éven keresztül üzemelt a régi Fekete-víz fahíd cölöpjármaira helyezve. (Jelenleg már nem áll, helyette egy új vasbetonhíd épült 1974-ben.)

A folyószabályozások alkalmával a híd épen maradt közbenső pillérét elrobbantották, mert a helyére került a szabályozott meder. A két hídfő teljes épségben még ma is áll.



A szlovák oldali hídfő (pöstényi híd)

A híd felett közvetlen egy nagy malom áll. A malom az államosításig működött. A malom gépeit a Ganz gyár készítette, de már ötven éve használaton kívül van. A malom miatt az Ipoly vizét a malomárokba terelték, ahol meghajtotta a malom kerekeit. Az öreg meder felett és a malomárok felett egy-egy fahíd állt, melyen keresztül az őrülni valót szállították a malomba.

4.9 Pető

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.

4.10 Szécsénykovácsi - Hügyag

Budapest - Kassa 2. számú főútvonal harmadszorra Hügyag falu előtt keresztezi az Ipoly vizét. Az itt álló fahidat 1849. július 17-én Görgey felgyújtotta. A szabadságharc végeztével a fahidat visszaépítették. A főút kereskedelmi szerepe gyorsan megnőtt, ezért 1894-ben a fahíd helyett háromnyílású rácsos acélhidat építettek (23,5+3?,?+23,5 méter). A nyílások felső öve változó magasságú, szegmenstartó volt. A középső szerkezet hosszabb és magasabb volt, mint a két szélső nyílás. A magyar oldalon egy 10,5 méter hosszú, acél felsőpályás ártéri gerendahíd csatlakozott a hídhöz, amely jelenleg is áll. A hídhöz vezető egykori út ma zsákutca, ezért az ártéri hidat a forgalom elől elzárták.



A hügyagi híd szlovák oldai hídfője

A híd túloldalán egykor csárda állt. A nagy házat még ma is megtalálhatjuk. A hügyagiak egy anekdotát őriznek a híddal és a fogadóval kapcsolatban: Egy alkalommal tót vásároszók mentek hazafele. Egyikük meghalt út közben, s tetemét egy zsákba tették. A hídnál betértek egy italra, s kinn hagyták kocsijukat, rajta a zsákkal. Az ott mulató hügyagiak ellopták a tótok szekerén lévő zsákot, mert hasított disznónak nézték. Mikor az egyik tót ellenőrizte a szekeret, nem találta a zsákot. "Megszökött a Pali!" - kiáltott föl társainak. Azóta is kérdezik a hügyagiaktól, akár a vonatról is lekiáltva: "Van-e még a tótból?"

1944. december 5-6-án éjjel a németek felrobbantották a középső nyílást. A robbantást követően a faluban kilenc hétig állt a front. Az Ipoly kiöntött, és az átkelés teljesen lehetetlenné vált. Az orosz hadsereg átkelési kísérletei alkalmával igen sokan a jeges vízbe veszték. 1945-46-ban az orosz hadsereg használhatóvá tette a híd közbenső nyílását. 1950-ig üzemelt a fa provizórium.



A húgyagi híd ártéri nyílása

Az épen maradt magyar nyílást az ötvenes évek elején a magyarok elbontották. A szlovák nyílás sokáig a helyén állt. Két évvel ezelőtt, 1998-ban bontotta el Szécsénykovácsi polgármestere, és a hidat eladták ócskavasnak. Ma már csak az üres pillérek és hídfők meredeznek ki a folyómederből.

4.11 Húgyag

Húgyag 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.

4.12 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. Sorrendben az első volt a leghosszabb, az úgynevezett új árok híd (négynyílású fahíd). Ezt követte egy rövidebb fahíd, majd egy kőboltozatú híd. Ez után következett két egynyílású fahíd (4-5 méter hosszúak), majd még egy kőhíd. A valódi mederhíd zárta a sort. A mederhíd kétnyílású fahíd volt. Az egyes ártéri hidak romjai ma is megtalálhatóak.

A XIX. század elején még csak egy kis gyaloghíd állt a későbbi vicinális út helyén. A múlt század közepén megépítették a hosszú töltést és a sok hidat. 1919-ben mindkét oldalon egy-egy hidat elbontottak, de azokat a trianoni szerződés után visszaépítették. A csehszlovákok a varbói templom kertjében órallást építettek. 1938-ban a töltés keleti oldalát, amelyet az árvíz támad, lebetonozták. Még a háború előtt az új árok hidat egy árvíz elvitte. 1944-ben a németek a nagyobb hidakat berobbantották. Helyükre az orosz csapatok ideiglenes hidakat építettek, melyek közül kettőnek fenn maradt a felmérési jegyzőkönyve. Az új árok hídját 1963-ban másodszorra is elvitte egy árvíz. Az órhalomi termelőszövetkezet a régi újárok hídtól lejjebb új vasbeton hidat épített, hogy az árterületről a lekaszált szénát be lehessen hordani a faluba. Ez az ártéri híd jelenleg is áll.

A falu határában, körülbelül kétszáz méterrel lejjebb egy másik híd állt, amely csak a mezőkre vezetett (kishíd). Ezt a kis hidat gyakran megrongálta az áradás. Cölöpjei még megvannak.

4.13 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.

4.14 Kóvár

Az első katonai felmérés adatai szerint még csak gázló volt, a második katonai felméréstől kezdve pedig híd állt Kóvár és Újkóvár között. A híd igen fontos szerepet töltött be a környező falvak lakosainak életében. Számos falu népe a hídon keresztül járt a gyarmati piacra. A térképeken kitűnik a híd rendkívül előnyös, és szükségszerű elhelyezkedése.

Az Országos Levéltár tervtárában fennmaradt két terv a kovári fahídról. Mindkét terv 1847-ben készült. A terveken kitűnik, hogy már a múlt század első felében milyen komoly fahíd állt itt.

A két terv érdekessége, hogy mindkettő magyar nyelven készült. Az egyik tervet Killián mérnök készítette. Az általa tervezett háromnyílású fahíd fesztávolságai rendre 5 - 8 - 5 öl (9,48 - 15,17 - 9,48 méter). A főtartók egyenként két darab összecsavazott gerendából állnak, a támaszok környezetében egymásba fogazva. A kocsi pályája szélessége a két korlát között 6,75 méter. A másik tervet a Királyi Építési Főigazgatóság készítette. A szintén háromnyílású híd fesztávolságai közel azonosak: 6° 0' 9'' - 6° 0' 0'' - 6° 0' 9'' (11,40 - 11,38 - 11,40 méter). A hídgerendákat betétfák csapolják össze. A kocsi pályája szélessége 6,50 méter. Mindkét terven a két hídfő felmenő falazata kőből készült. Vajon valamelyik terv valósult-e meg, azt nem tudhatjuk, de az megvalósult híd fő vonalaiban azonos a terveken ábrázoltakkal.

Az Ipoly medrét itt is szabályozták, de a hídnyílás helyén meder változatlan maradt. A háromnyílású hidat négy darab gerenda tartotta, melyek egyenként három darab egymásra csapolt együttdolgozó gerendából álltak. Az útpályát szögacél elemek erősítették egybe. A kétoldali fakorlát igen díszes kiképzésű volt. A két hídfő falazata terméskőből készült, az ártéri hídnak pedig mindkét hídfője, valamint a két pillére is kőből készült. A szükséges faragott (50*50*90 cm) köveket Romhányról szállították. Az ártéri híd három nyílása egyenként tíz méter hosszú volt.

1919-ben a csehszlovák csapatok betonbunkereket emeltek a hídhoz 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 hidat, s 1945-ben az oroszok provizóriumot építettek. Az eredeti öt méteres pályát kiszélesítették. A kifolyási oldalon két kútgyűrűvel alapozott új cölöp alátámasztással hét méter lett a híd szélessége. A megerősített hídon vonult át az orosz hadsereg nehézfegyverzete is.

A kettős birtokosság végéig a híd üzemelt, két oldalát határőrség őrizte. A szlovák oldalon ma is áll a hídhoz épített kaszárnya. A betonbunkereket elbontották.

4.15 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.

4.16 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.

A balogi duzzasztómű miatt a falu határában is szabályozták a folyót. Kanyarokat átvágták, de a mederhíd helyén az eredeti mederben folyik az Ipoly. Így igen kis vízállás esetén látni lehet az egykori híd cölöpjének csonkjait. A mederhídból és a csalomjai ártéri hídból (kétnyílású fa) már nem található. A magyar oldalon még megvan a hídra vezető út, melyet ma is használ a vízmű. A bal parti ártéri hidak (két darab egynyílású) a szabályozás során mentett hullámtérre kerültek, s a hídnnyílásokat feltöltötték. Az út két oldalán ma már csak az ártéri hidak szögletein álló korlátbábukat lehet megtalálni.

A fa mederhíd háromnyílású fahíd volt. A híd pályaszintje igen alacsonyan volt, így az áradások alkalmával a híd rendszeresen víz alá került, de ez a hidat nem rongálta meg, mert a víz a széles hullámtéren teljesen lelassult.

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

4.17 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 láthatóak.

4.18 Ipolyhídvég - Drégelypalánk

A két falu között igen régi időktől állt híd. Ezt örzi a szlovák oldali falu neve. Drégelypalánk hídjáról maradt fenn a legrégebbi előkerült Ipoly-hídábrázolás. A törökkori metszet 1617-ből, ábrázolja a rommá lőtt Drégely várát és Nógrád várát is. Ipolyhídvégi nézőpontból látszik a két falu, és közöttük a fahíd. (A kép a belső címlapon.) A XIX. század első felében a fahíd helyére kőhidat emeltek, amely egészen a második világháborúig állt. A németek rombolása tette tönkre ezt a hidat is (1944. december 8-án, a Szeplőtelen fogantatás ünnepén). A mederbe dőlt romokat az árvíz elkerülésére elrobbantották. 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 ártéri területen egy kishíd, úgynevezett dobogóhíd állt egykor. Helyét jelzi a töltés megszakadása.

4.19 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 hídhoz két darab magyar oldali ártéri híd csatlakozott.

Felhasznált irodalom:

1. A török után, az 1715. évi országos összeírás adatai a mai Nógrád megye községeiről. Salgótarján, 1973
2. Gáll Imre: Régi magyar hidak. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1970
3. Gazdag László: Nógrád megye térképei. Balassagyarmat, 1964
4. Holló Gyula - Nováky Béla: Ipoly. Budapest, 1985
5. Ipoly Szob - Balassagyarmat közötti szakasz. Budapest, 1967
6. Iványi Miklós: Hídépítéstan - Acélszerkezetek. Műegyetemi Kiadó, Budapest, 1999
7. Magyarország hidrológiai atlasza /VIII. - Az Ipoly. Budapest, 1961
8. Magyarország vármegyéi és városai. szerk.: Borovszky Samu, Budapest, 1911
9. Mocsáry Antal: Nemes Nógrád vármegyének Históriai, Geographiai és Statistikai Esméretése XIV. Pest, 1826
10. Nagy Iván: Nógrád vármegye története az 1544-ik évig. Balassagyarmat, 1907
11. Nógrád megye képe a XVIII. század végén. Salgótarján, 1977
12. Nógrád megye története I-IV. szerk.: Balogh Sándor, Salgótarján, 1972
13. Nógrád vármegye - Szabályrendeletek I-II. Balassagyarmat, 1901
14. Praznovszky Mihály: Nógrád megyei hírlapok és folyóiratok bibliográfiája 1846-1978. Salgótarján, 1982
15. Régi Magyar Várak. Szerk.: Steinert Ágota Helikon, Budapest, 1993
16. Szvircsek Ferenc: Nógrád megye közútjainak története. Salgótarján, 1980