

BODROGKÖZI ÁTKELŐHELYEK

SISKA JÓZSEF

A Bodrogköz a történelmi Magyarország egyik legvízenyösebb részeként rögződött a köztudatban. Ennek a vélekedésnek kétségtelenül van valóságtartalma, hiszen hosszú századokon át az itt folyó termelő gazdálkodás eredményességét leginkább befolyásoló külső tényezőként volt jelen a víz.¹ A sűrűn megismétlődő áradások ellen már a középkortól okmányokkal igazolhatóan védekeztek. Ezek a próbálkozások csak lokálisak maradtak. Nem hozhattak olyan eredményt, mint a Tiszán 1848-ban elkezdett, majd a Bodrogon, Latorcán és a kistáj egész területén több, mint száz éven át tartó ár- és belvízvédelmi munkák.² A közelmúlt megismétlődő rekord árvizei megerősítették azt a nézetet, hogy az őselem elleni küzdelem soha nem lankadhat és a körülmények változásával összhangban mindig új, hatékonyabb stratégiát kell alkalmazni megfékezésére.

A domborzati és a vele összefüggő hidrológiai viszonyok alapvetően befolyásolták a Bodrogköz település- és úthálózatának kialakulását. A magasabban fekvő, dombokkal tagolt északi, északkeleti régiókban sokkal több a helységek száma, mint a déli, délnyugati vízenyösebb részekben. A két terület között fekvő *Hosszúrét* mocsara szinte teljesen elzárta egymástól az északi és déli vidékeket. Kiscigánd, Nagycigánd, Karád, Kenézlő, Viss, Zalkod népessége a Tiszán átkelve könnyebben jutott el a szabolcsi *Rétköz* falvaiba, mint a tőlük északkeletre fekvő bodrogközi településekre.

A szomszédos kistájakkal fenntartott kereskedelmi kapcsolatok fontossá tették a vízekben átvezető gázlók, révek és hidak szerepét. Tanulmányomban ezekről adok történeti áttekintést, s különböző forrásokból szerzett, de teljes körűnek nem mondható információim felhasználásával.

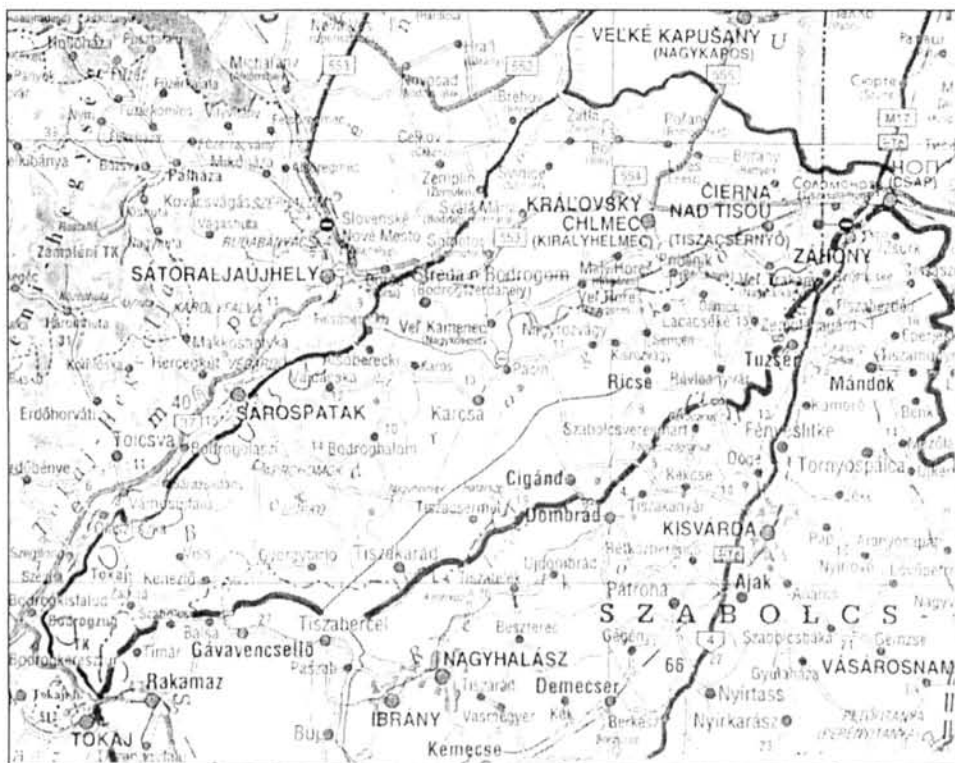
Gázlók

Alacsony partszegélyű, lassú áramlású, kis medermélységű folyószakaszokon alakultak ki olyan átkelők, ahol gyalog, lóháton, szekérrel, minden veszély nélkül át lehetett menni a túlpartra. Különösen a hadvonulásoknál, a vásárra tömegesen hajtott háziállatok átjuttatásánál volt nagy jelentőségük ezeknek a helyeknek. A halványuló emlékezet csak a tájegység belsejében lévő *Karcsa*, *Tice*, *Fűzes*-, *Török*-, *Dedej-éren* és a kisebb-nagyobb mocsarakon lévő gázlók helyét őrizte meg. A Bodrogközt határoló folyók egykori gázlóiról a katonai leírások számolnak be. Az 1784-es hadászati felmérések említik először. A dokumentum és a hozzá kapcsolódó térképlapok szerint a Tiszán: *Leányvárnál*, *Nagycigándnál*, *Kenézlőnél*, a Bodrogon: *Olaszliszkánál*, *Végardónál*, *Szerdahely-*

¹ Valter I., 1974., Borsos B., 2000.

² Siska J., 1986.

nél, Szomotornál, a Latorcán: Zéténynél, Lelesznél és Battyánál voltak, nyári száraz időben használható, stratégiai szempontból is jelentős gázlók.³



1. kép. Bodrogköz és környéke (Magyarország Autóúterkép, 1999.)

Révek

A bodrogközi révekről sok történeti adat maradt fenn. Ennek oka valószínűleg az, hogy a hozzájuk kapcsolódó vámszedési jog a királyi haszonvételek sorába tartozott. Szent István a nyugati feudális államoktól átvett jogrend alapján alakította ki a *regálék* rendszerét. A *malom*, *kocsma*, *mészárszék* tartásához hasonlóan a *révjogot* a mindenkori uralkodó saját hűbéreseinek adományozta. Így juthattak hozzá a földesurak, egyházi szervezetek, mezővárosok. Az adományok tényét a királyi kancellárián írásban rögzítették. A később felmerült, révvel összefüggő peres ügyek kivizsgálását a legközelebbi hiteles hely embereire bízta.

A Bodrogköz abban a szerencsés helyzetben van, hogy az itt található Lelesz premontrai rendű prépostsága volt a 13. századtól kezdve, 1874-ig a környék hiteles helye, amelynek dokumentumai kisebb hiányokkal ugyan, de a mai napig fennmaradtak.⁴ A királyi birtokadományok határjáró okleveleiben is gyakran felbukkannak a révek, mint

³ Csorba Cs., 1990., Pók J., 1992.

⁴ Siska J., 2001.

fontos tájékoztatósi pontok. A leleszi szerzetesek középkori okleveleiből rekonstruálni lehet az egész tájegység úthálózatát és az ahhoz szorosan kapcsolódó révek helyét.

Az említett dokumentumokból kiderül, hogy a Bodrogtőzön három jelentősebb forgalmú *tranzitút* vezetett keresztül. Ezekhez csatlakoztak a helységeket összekötő, a jelenlegiek nyomvonalával nem mindig egyező útvonalak. A *kenézlői, leányvári, salamoni* Tisza-révek továbbították az Erdély, Kárpátalja, Oroszország felől érkező forgalmat a tájegység belsejébe és onnan tovább a Felvidék, Buda, Lengyelország, Galícia irányában és fordítva. A *kenézlői út* két ágra szakadva *Liszkán* és *Patakon* ment át a Bodrogon. A *leányváriról Szerdahely, Zemplén, Zétény, Lelesz, Battyán* átkelőhelyein lehetett továbbjutni. Ez az útvonal volt a vasutak kiépítéséig a legforgalmasabb. Nem véletlen, hogy a környékén lévő településeken alakultak a középkorban a vásáros helyek és nagyobb lélekszámú mezővárosok.⁵ A felsorolt átkelők és utak már a honfoglalás előtt is közismertek lehettek.

Nem mérvadó az, hogy az egyes réveket mikor említik először írásban, de úgy gondolom, mégsem lesz haszontalan a felsorolásuk. Az általam megismert források alapján elsőként II. András 1214-es, a leleszi premontrei prépostság birtokát megerősítő oklevelében esik szó a *Latorcán* lévő *Kachata-révről*.⁶ 1248-ban kelt, Liszka határjárását rögzítő oklevélben említik a *Bodrogon* lévő *Fejérkő kikötőt*.⁷ *Tárkány* és *Salamon* határ-vonalán már 1324-ben üzemelt a közismert *Sórév* a Tiszán.⁸ A *kezézlői Kitce-rév* vám-szedőjének, Domokos literatornak a nevét egy 1368-as irat örökítette meg.⁹ Luxemburgi Zsigmond, Mária királynő házastársaként 1387-ben adományozta a *leányvári révet* a Nagytárkányi és a Várdai családoknak.¹⁰ Ugyancsak Zsigmond által kiadott oklevélben, 1399-ben említik meg a *szerdahelyi Bodrog-révet*.¹¹

1406-ban a Tuzséri család arról panaszkodik Szabolcs megye közgyűlésén, hogy nekik már emberemlékezet óta jó forgalmú *révük* volt *Agárdnál a Tiszán*. A közelmúltban a salamoni és a leányvári révet birtokoló családok emberei összefogva szétrontották, így számolva fel konkurenciájukat.¹² 1416-ban *Szentmária* és a szomszédos *Kiseszeny* határjárásában írnak a leleszi szerzetesek a *Latorcán* lévő *Vzcorévről*.¹³ *Esztrágy* pontos helyét nem ismerjük. A Tisza mentén feküdt Ricse és Agárd között. A 15. században elpusztult falu *Tisza-révéről* egy 1417-ben kelt oklevélben emlékeznek meg.¹⁴

A korabeli átkelők egy-egy erődítmény védelme alatt működtek. Ilyenek a *pataki, zempléni, leányvári révek*. 1486-ban Mátyás király elrendelte a vámviSSzaélések megakadályozása érdekében az összes rév, híd, a hozzájuk vezető töltések összeírását. Sajnos, ennek egyetlen példányát sem ismerjük jelenleg. Nem tudni, hogy a háborús viszonyok miatt sor került-e rá, vagy az anyag tűnt el a kancellária iratainak évszázados hányattatásai során.¹⁵

⁵ Valter i. m. 26.

⁶ Codex diplomaticus... (Cd.) VII/5.205.

⁷ Cd. IV/2.20–22.

⁸ Anjou-kori Okmánytár (AO.) II.164.

⁹ Árpád-kori Új Okmánytár (ÁúO.) I.73.

¹⁰ Zichy Okmánytár (ZO.) IV.324.

¹¹ Zsigmond-kori Oklevéltár (ZsO.) I.5782.

¹² ZsO. II. 4843.

¹³ ZsO. V. 2180.

¹⁴ Csánki D., 1890. I. 346.

¹⁵ Csorba Cs., 1982. 12., Magyar Törvénytár (MT.) I. 435–437.

A *leleszi prépostság* Latorcán működő révének vámszedési jogát 1545-ben erősíti meg Ferdinánd császár, tekintettel a törökök benyomulására, valamint a királyi Magyarország és Erdély között dúló háborús események következtében beállt zavaros időkre.¹⁶

A Salamon és Tárkány között említett sörévet a Nagytárkányi család III. Ferdinándtól 1649-ben kapott adomány alapján a Tisza partján fekvő várkastélya nyugati oldalára helyezi át. A Királyi Kamara a 18. század második felében építi fel a máramarosi sóbányákból tutajokon, sajkákon ideszállított fontos népélelmezési monopolicikk tárolására, szétosztására, továbbjuttatására hivatalát és raktárházait.¹⁷ *Cigánd* és *Karád réveiről* viszonylag kései adatok vannak. Bél Mátyás 1720-as években gyűjtött adatai sejtetik először létezésüket. Azt írja a neves helytörténész a két falu lakóiról, hogy saját határaikban a közeli Tisza áradásai bizonytalanná teszik a földművelést, ezért a folyó szabolcsi oldalán lévő, magasabban fekvő területeken kénytelenek bérelni szántókat és rendszeresen átjárnak azokat megművelni.¹⁸

A Bodrogeköz átkelőiről az 1784-es I. katonai felvétel térképlapjai tájékoztatnak átfogóan.¹⁹ Ezen információ szerint a Tiszán: *Kenézlő, Karád, Nagycigánd, Leányvár, Agárd* és *Nagytárkány* helységeknel van rév. A Bodrogon: *Liszka, Olaszi, Petrahó, Ardó, Alsóberecki, Szerdahely, Zemplén* határában van az átkelő. A Latorcán: *Szentmária, Zetény, Lelesz, Battyán* közelében jár komp. *Patakon* és *Salamonnál híd* gyorsítja meg az átjutást. *Pálfölde* és *Szentmária* között a *Ticén* még ekkor révhajóval közlekednek.

Az egyes átkelők földrajzi helyeinek változásáról kevés adattal rendelkezünk. Általában a nagy áradások miatt kell más helyre tenni a révet. Erre való hivatkozással egyezkedik Kisvárdá ura, Eszterházy Miklós a leányvári rév zempléni oldalát birtokló Sennyey családdal 1822-ben.²⁰ A cigándiak ugyanezen ok miatt szeretnék áthelyezni kedvezőbb helyre saját révüket 1876-ban.²¹ A Tisza kanyarulatának lemetszése miatt teszik át a nagytárkányi révet az új mederre, amely már mesze esik a falutól.

A 19. század elején felépítik a *szerdahelyi Bodrog-hidat* és ezért szűnik meg a komp. Az 1858-as katonai térképeken már újabb átkelők is vannak, amelyek valószínűleg a megindult árvédelmi munkálatoknak köszönhetik létesítésüket. A Tiszán ilyeneket láthatunk: *Ricse, Budahomok, Máriamajor, Zalkod* mellett. A Bodrogon: *Tokajnál, Keresztúrnál, Szeginél, Zsadáynál, Petrahónál, Bereckiben*. A Latorcán: *Boly* és *Bés* határában.²²

A közúti forgalom irányának változását a 19. század második felében megindult vasútlétesítések befolyásolták. Az Északkeleti Vasúttársaság 1871–73-ban két olyan nyomvonalat is épített, amely jelentősen módosította az addigi közlekedési szokásokat. A Csap és Sátoraljaújhely közötti szakasz a Bodrogeköz felső részén áthaladva *Bodrog-szerdahely*nél keresztezte a Bodrogot, amelyen 1872-ben hidat emeltek. A Kisvárdáról Csapba tartó vonal pedig *Salamonnál* ment át a Tiszán, csatlakozva az előbbihez. Az itteni vasúti híd 1873-ban készült el.²³ A keskeny nyomtávú, Bodrogeközi Gazdasági Vasút a kistáj déli régióiban épült fel. Két ütemben, 1912 és 1930 között csinálták meg.

¹⁶ Adalékok Zemplén vármegye történetéhez (AZ) II.2.68.

¹⁷ AZ IX.138.

¹⁸ Irodalmi Szemle (Pozsony) 1977. 10. sz. 916.

¹⁹ Hadtörténelmi Intézet Térképtára (HT.) 1784. XXIV–XXVI. táblák

²⁰ Zempléni Levéltár, Sátoraljaújhely (ZL.) Loc.178. No.131.

²¹ ZL. Törvényhatósági iratok. IV/B 1402. 156/1876.

²² HT. 1858. XLII. 43., XLIII. 41–43., XLIV. 40–42., XLV. 40–41.

²³ Pallas Nagy Lexikona 1893. VI. 493–494.



2. kép. A zemplénagárdi rév 1999. (Siska J. felvétele)



3. kép. A révleányvári hidason 1988. (Siska J. felvétele)

A hozzá tartozó hidak közül a bodroghalászi 1912-ben, a kenézlői pedig 1930-ban gyarapította a helyi átkelők számát.²⁴ A felsorolt műtárgyak a második világháború végén a németek szándékos károkozása miatt mind megsérültek és ameddig egy kivétellel helyre nem állították, addig ismét kompok szállították át a folyókon az utasokat.

Az 1960-as évek végére alakult ki a Bodroköz eddigi történetének legsűrűbb rév-hálózata. A korabeli dokumentumok szerint köteles-hidas járatok a következő helyeken voltak: a Tiszán: *Zalkod–Timár, Kenézlő–Balsa (közút), Kenézlő–Balsa (vasút), Kenézlő–Vencsellő, Kenézlő–Gáva, Tizakarád–Tiszabercel, Tizakarád–Jásztanya, Tizacsermely–Csibarét, Cigánd–Dombrád, Budahomok–Tizakanyár, Ricse–Szabolcsveresmart, Révleányvár–Rozsálypuszta, Zemplénagárd–Tuzsér,* a Bodrogon: *Tokaj–Bodrogzug, Bodrogkiszfalud–Bodrogzug, Bodrogszegi–Bodrogzug, Olaszliszka–Viss, Sáradsadány–Bodrogzug, Bodrogolaszi–Bodrogzug, Bodroghalász–Kispatak, Végardó–Vajdáccka, Felsőberecki–Sátoraljaiújhely, Pálfölde–Zemplén* térségében. A Latorcán pedig *Zétény–Abara, Boly–Bés, Battyán és Szirénfalva (Ptruksa)* között.

Az elmúlt években megváltozott a vidék gazdasági helyzete, ezzel párhuzamosan a közlekedés szerkezete. A nagy teherbírású közúti hidak felépítése, a motorizáció térhódítása fölöslegessé tette több rév működését. 2002 tavaszán *Kenézlőnél* és *Zemplénagárdnál* van már csak a Tiszán kompjárat. A Bodrogon még *Tokaj, Bodrogkiszfalud, Olaszliszka, Sáradsadány, Felsőberecki* átkelői üzemelnek, annak köszönhetően, hogy a hegyaljai települések egy részének határa átnyúlik a Bodroközbe. A Latorcán minden rév megszűnt.²⁵

A vízi átkelőhelyek jövedelme már a középkorban vonzónak számított. Nem véletlenül pereskedtek érte olyan sokszor még a legközelebbi rokonok is, ha valamelyikük kimaradt az örökléséből. A bodroközi révek közül a *leányvár*inak maradt fenn leggazdagabb adattára, amelyből 1387-től az 1995-ös megszűnéséig tudjuk nyomon követni működését, birtokosainak változását. Talán annak köszönhető a sok információ megléte, hogy olyan neves családok tulajdonában volt, mint az *Abaháziak, Agárdiak, Eszterházyak, Krucsayak, Nagytárkányiak, Mailáthok, 'Sennyeyek, Várdaiak, Zichyek.* Az ő irattáraik nagy része pedig bekerült a Magyar Országos Levéltárba. Innen tudjuk, hogy 1414-ben például *zálogként* jutott hozzá Abaházi Péter (Bodrog) szentesi nemes, aki még a közelében fekvő vízimalmot is megszerezte Leányváron.²⁶ 1471-ben két Várdai testvér igyekezett kiszorítani a másikat a rév örökléséből.²⁷ 1756-ban 'Sennyey Imre pácini és 'Sennyey László nagytárkányi földesúr már erőszakkal foglalta el egymástól a hidast és a mellette álló vendégfogadót. Fele-fele arányban örökölték a regálét és felváltva üzemeltették, de mindkettejük azzal vádolta a másikat, hogy az osztásnál saját javukra csalnak.²⁸ Az *agárdi révről* tudjuk, hogy 1406-ban a Homonnayak és Várdaiak a fegyveres embereikkel szétverették, mert felállításával mind a salamoni, mind a leányvári átkelő forgalmát apasztották.²⁹ Az előrelátó birtokosok biztosították utódaikat is, hogy anyagi gondjaik esetén se kerüljön mások kezére jól jövedelmező pénzforrásuk. Ebben a szellemen járt el *Pachot Ferenc,* a nagytárkányi várkastélyban élő zempléni alispán, aki

²⁴ Halas Gy., 1994., *Almássi D.*, HOM NA. 5661.16. Fahidas építése.

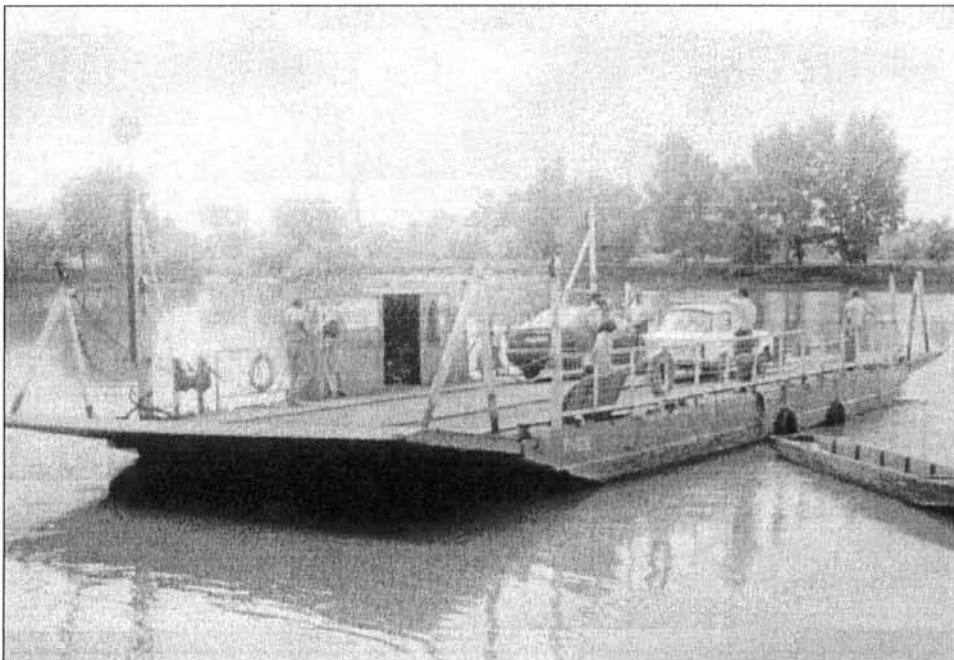
²⁵ Kocsis György (Zemplénagárd), Lőrinczi András (Kenézlő), Kajuha János (Olaszliszka), Zelenák László (Bodrogszentmária), Szakszon Zoltán (Zétény), Tóth Mihály (Dobra), Molnár László (Királyhelme), Hoga György (Királyhelme) közlése.

²⁶ ZsO. IV.317.

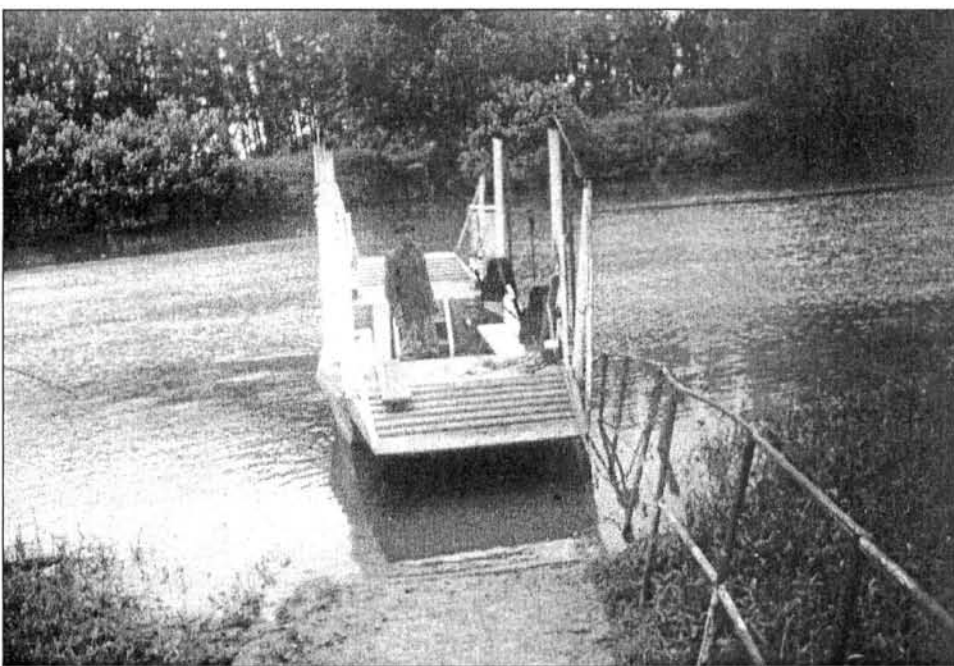
²⁷ ZO. XI.84–85.

²⁸ ZL. 'Sennyey család polgári peres iratai. Loc.45.No.175.

²⁹ ZsO. II.4843.



4. kép. A kenézlői komp a Tiszán 1998. (Siska J. felvétele)



5. kép. Szálmuszli a Bodrogon Felsőberekkinél 1998.
(Siska J. felvétele)

feleségével, *Balassa Annával* 1000 Ft kölcsönt vett fel *Soós Istvántól*, a nagykövesdi vár urától. Az 1599-ben kelt szerződésükben megállapodtak, hogy Pachoték a szerdahelyi birtokrészüket ajánlják fel zálogul, ha meghalnának, mielőtt a pénzt visszafizetnék. Az ott lévő Bodrog révet viszont nem adják, csak az örökösöknek.³⁰

A révátkezőnél alkalmazott tarifák különbözősége is okozott feszültséget a szomszédos birtokosok között. A 18. században jelentősen javultak az útvviszonyok a korábbi időkhöz képest. Ez tette lehetővé, hogy az Alföldről a hegyaljai vásárookra tartó szekerek az olcsóbb kenézői révet vegyék igénybe, a drágább tokaji helyett. Tokaj város előljárói ezért 1732-ben jogi úton próbálták megállítani a bevételüket érzékenyen érintő tendenciát.³¹ A szabolcsi oldalon bérelt földjeik művelésére átjáró bodrogközietek csak megfelelő ellenszolgáltatásért engedték a révek közelében fekvő birtokaikra az ottani nemesek, akik az idő múlásával egyoldalú zsarolásba kezdtek. A cigándiak Zemplén megye előljáróihoz felterjesztett panaszukban leírják: *Balogh János* dombrádi révtulajdonossal 1760-ban megegyeztek, hogy 20 kaszás három napig ingyen vágja a fűvet a Tisza árterében, amiért majd egész éven az ő területén közelíthetik meg szántóikat. *Balogh úr* azonban mindig feljebb srófolja a robotot. Az 1770-es években 40 kaszást követelt. 1780-ban, a panasz benyújtásának időpontjában már az az óhaja, hogy minden átjáró család adjon egy embert, akit akár két hétig is ingyen dolgoztathat bárhol fekvő birtokrészén. A cigándiak azért is felháborítónak, pofátlanságnak tartják ezt, mert soha, semmit nem kértek ellenszolgáltatásként az újhelyi, pataki vásárokra az ő földjeiken jövő-menő dombrádiaktól.³² A karádiak 1783-ban fordulnak először hasonló panasszal a megyéhez. Ők a berceli határban bérelnék földeket, amelyek megközelítését az első egyezségük idején évi 70 Ft taksáért engedi bizonyos *Olasz* nevű nemes. 1801-es újabb beadványukban meg arról írnak, hogy 100 Ft-ra emelkedett ez az összeg. Majd egy későbbi irat már arról tudósít, hogy a berceli révbirtokos megunva a karádiak állandó reklamálását, bérbé adta a hidat egy zsidónak. Annak ellenére, hogy ezt az akkor érvényben lévő 1530. évi törvény 15. cikkelye határozottan megtiltotta. A zsidó pedig szép fokozatosan az elviselhetetlenség határáig srófolja felfelé a viteldíjakat.³³

Az egyes révek jövedelméről nincs kellő számú és évről évre meglévő adatunk, így azok elemzésére nem vállalkozhatunk. Zsigmond király 1435. évi 23. törvénycikkének 5. paragrafusára szólítja fel azokat a birtokosokat, akik a révek és hidak használatáért díjat, vámot szednek, hogy az odavezető töltések, a műtárgyak és eszközök karbantartásáról, azok biztonságos üzemeléséről folyamatosan gondoskodjanak. Akik ezt elmulasztanák, velük szemben a vármegyék hozzanak a munkálatok elvégzésére szorító rendelkezéseket és intézkedéseket.³⁴ *Werbőczy István* 1514-es Hármaskönyve átfogóan, sok századig etalonként szabályozza a vám- és révjogot.³⁵ A beszedett viteldíjból a tulajdonosnak tehát biztosítani kellett az utak karbantartását, a hidasok megépítését, az előforduló sérülések javítását, a révészek fizetését. Egy 1820-ból származó összeírás mindössze két bodrogközi rév jövedelmét jegyezte fel. A premontrei szerzetesek birtokában lévő *leleszi átkelő* évi 80, a *Klobusiczkyek zétényi réve* pedig 220 Ft-ot hoz a

³⁰ Magyar Országos Levéltár (MOL) Budapest. P.599. A 'Sennyey család levéltárának mutatója, 1819. 196. No.257. A bodrogközi révekre, hidakra, utakra vonatkozó adatok itt, 1245 és 1819 közötti iratok mutatóiban kivonatolva megtalálhatók.

³¹ Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Levéltára (SZSZBL) Fasc.33. No.226.

³² ZL. IV. 1001/a. 95.k. 118–126.

³³ ZL. IV. 1001/a. Loc.19. No.386.

³⁴ *Csorba Cs.*, 1982. 11., MT. I. 273.

³⁵ *Werbőczy I.*, 1517. II. 9–10. cím.

konyhára a két tulajdonosnak. Mivel a korabeli, helyi árlimitációkat nem ismerjük, ezért a 'Sennyey család 1820-as bélyi inventáriumában feljegyzett ingatlanbecslésekkel lehet szemléltetni a révjövedelmek értékét. A nevezett irat szerint Bélyben egy új, háromhelyes, vályogfalú, zsindeletetős jobbágyház 40, az uradalmi pálinkafőző összes be rendezésével együtt 1200 Ft-ot ér.³⁶

A révet birtokoló földesurak a *szombati bevételüket* a vallási felekezetiüknek megfelelő egyházi közösség kasszájába fizették be, ahogyan az a malomvámok esetében is kialakult szokásjognak számított. Az Alsó-Zempléni Református Egyházkerület 17. századi Javadalmas Könyvéből két adatunk van erről. 1611-ben és 1652-ben a kenézlői révek tulajdonosai, *Bay János* és *Bay László* fele-fele arányban adják a helyi tiszteletesnek a *sabbatálét*.³⁷

A révfenntartás költségei között komoly tételt jelentett az átkelés legfőbb eszközének, a *hidasnak* az elkészíttetése. A 18. század közepéről van egy korai adatunk erről. A 'Sennyeyek 1752-ben megbízottaik útján kötnek munkaszerződést Bereg megyében, Vidon Varga István ácsmesterrel a leányvári rév hidasának legyártására. A 11,2 méter (18 sing) hosszú és 5,6 méter széles, négy darab, hat ökrrel vontatott szekér kényelmes elhelyezésére alkalmas révhajót, 100 Ft kötbérfizetés terhe mellett, 45 Ft készpénz, 10 mázsa rozs, egy pár csizma, egy disznó szalonnája, 1,2 méter (2 sing) vasmag, 0,6 méter (1 sing) acélmag fizetségért vállalja el Varga úr. A járműhöz szükséges fát, vasalásokat, segéderőnként 8–12 embert a tulajdonos biztosítja.³⁸

Az 1843-ban keltezett megyei összeírásból ismerhetjük meg: Zétény, Lelesz, Battyán, Nagytárkány és Leányvár réveinek viteldíjait. A dokumentum szerint *gyalogostól* fejenként 1, *lovas embertől* 3, a *szekeret húzó ökrök*, *lovak* darabjáért 3, a *szekérrért* ismét 3, a *szállított* vagy *lábbon hajtott juh* és *disznó* darabja után 1 krajcárt kellett fizetni.³⁹ A zavaros közállapotok jelentősen befolyásolták a révek működését, lévén azok stratégiailag nagyon fontos létesítmények. Egy 1458-ból fennmaradt oklevél szerint Várdai Miklós szabolcsi főispán az egész megye nemességét mozgósította a leányvári rév védelmére, hogy a Bodrogközben portyázó cseh csapatok átkelését megakadályozzák.⁴⁰ 1673-ban *Pethő Zsigmond*, zempléni főispán a fellázadt szegénylegények Bodrogközbe jutását úgy próbálja feltartóztatni, hogy a tiszai kompokat a tokaji vár alá viteti, a Latorcán és a Bodrogon lévőket pedig a pataki várhoz. Csupán a *zempléni* és *tárkányi révek* működését engedélyezi, erős fegyveres védelem alatt.⁴¹

A 19. század utolsó évtizedében, 1890-ben szabályozzák a lassan kialakuló kapitalista viszonyoknak megfelelően a rév- és vámjogot. Az 1890. I. törvénycikk értelmében saját célra a hozzátartozó folyószakaszon bárki engedély nélkül létesíthetett átkelőt, ha az a hajózást, tutajozást és a faúsztatást nem gátolta. A közhasználatú réveket azonban engedélyeztetni kellett a létesítménytervek egyidejű benyújtása mellett a Kereskedelmi Minisztériumban.⁴²

A 20. században több esemény is érintette a tájegység révhalózatának alakulását. A tanácsköztársaság idejében bekövetkezett cseh és román megszállás és azt követő hadi események sok kompot tettek használhatatlanná. A világháborút lezáró trianoni béke-

³⁶ ZL. Deputatiók 1820., *Siska J.*, 1999. 476–477.

³⁷ *Dienes D.*, 2001. 345, 372., *Siska J.*, 1997. 155.

³⁸ ZL. Loc.45. No.166.

³⁹ ZL. IV–1001/p. 42. *Viga Gy.*, 1996. 127–133.

⁴⁰ ZO. X. 10.

⁴¹ ZL. IV–1001/p. No. 83.

⁴² MT. XVI. 207–221.

szerződés értelmében a *tárkányi–győröcskei* révet felszámolták, mert a Tisza ezen része a határzónába esett. A Bodrogtőz kétfelé osztása nagyon lecsökkentette az észak–dél irányú közúti forgalmat és erősítette a kelet–nyugatiit. Ekkor indult sorvadásnak a leányvári átkelő. Pozitív hatásként lehet említeni, hogy a bekövetkezett átrendeződés kényszerítette ki a *Sátoraljaújhely–Dámóc*, *Zemplénagárd–Sárospatak*, *Csap–Szlovák-újhely* útvonalak végleges kiépítését és ellátását stabil burkolattal.

A *zemplénagárdi rév* rövid történetével lehet szemléltetni a múlt századi történelmi események hatását. 1919-től 1928-ig csak gyalogosokat és kerékpárosokat szállító ladik járt át a Tiszán. A hidas újraindítását 1923-ban kezdeményezte a képviselő-testület, de csak 1928-tól van ismét kompjárata. A tavaszi áradástól a téli jegesedésig *két révész* dolgozott itt évi 500 pengő *illetményért* és a *szabad halászati jogért*. A rév bevétele 1938-ban 4748 Pengő volt. 1944. október és november hónapokban a Tisza vonalában állóháború folyt, ezért a hidas ismét használhatatlanná vált. 1945 tavaszán az oroszok által felállított komorói pontonhíd két alkotóeleméből készítették ideiglenes révhajót, amelyet 1946 őszén váltottak fel állandóval. Ez 1959-re használódott el teljesen. A kizárólag fából ácsolt új közlekedési eszközt az 1970-es években vasvázásra cserélték, amelyre 1990-ben szereltek diesel meghajtású vízikereket. Sekély vízállásnál vagy nagyobb tehernél ezzel gyorsítják meg az átkelést. Napjainkban a révet vállalkozó üzemelteti 400 000 Ft éves bérleti díjért. Őt terheli a révházban felhasznált áram, a vízikerekhez szükséges üzemanyag és a vállalkozás járulékos költségei. A karbantartást a tulajdonos önkormányzat végezteti.⁴³

A bodrogtőzi révek közül a kenézlőit és a lizskait működtetik még magánszemélyek, a forgalommal arányos összegekért. Az agárditól jóval kisebb lizskai átkelő bérlője évi 60 000 Ft-ot fizet és a már említett járulékos költségeket.⁴⁴ Az üzemeltetési forma tükröződik a viteldijakban. A megfelelő összehasonlítás érdekében kell előrebocsátani két áradatot, milyen a tarifák vásárlóértéke. 2002 tavaszán 1 kg fehér kenyér 110 Ft, 1 kg sertéscomb 820 Ft ezen a vidéken. Ezzel szemben Felsőberekiben, a komptól kisebb *szálmuszlin* egy személyt és a nála lévő kerékpárt, vagy motort 20–20 Ft-ért viszi át a Bodrogon az önkormányzat alkalmazásában álló révész. A zemplénagárdi szerződéses üzemeltetési hidason jelenleg a következő összegekért lehet átjutni a Tisza folyón: személyi jegy 50, lábasjóság 50, kerékpár, kismotor 50, motorkerékpár 50 cm³ felett 100, személykocsi sofőrrel 200, utánfutó 150, tehergépkocsi és traktor 5 tonnáig 350, 5 tonna felett 450, pótkocsi 250, fogatolt jármű 250, kombájn 600, autóbusz 600 Ft. Ehhez hasonló a többi szerződéses komp viteldija.⁴⁵

Hidak

A folyókon leggyorsabban hidakon lehet átkelni. Ezekről az objektumokról azonban kevesebb és hiányosabb hiteles forrásunk van, mint a révekről.

Jelenlegi ismereteink szerint 1346-ból származik a legelső bodrogtőzi híd adatlunk. A Zichy család okmánytárában maradt fenn egy irat, amely arról szól, hogy Gerenyi Miklós *Salamon* határában, a Latorcán építtetett hidat. A hozzávaló fákat azonban birtokszomszédjának, Csapi Jánosnak az erdejéből vágatta ki, a tulajdonos engedélye

⁴³ Kováts D., 2000. 145–146., Kocsis György közlése.

⁴⁴ Lőrinczi András és Kajuha János közlése.

⁴⁵ Kocsis György, Lőrinczi András és Kajuha János közlése.

nélkül.⁴⁶ 1364-ben a Tárkányi és Eszenyi családok között zajló peres ügyben a leleszi hiteles hely szerzetesei határjárást tartanak Lácán. Az erről készült oklevélben szólnak *Dámóc* és *Láca* szántóföldjeit elválasztó Sernye-patak gátjairól, amelyen található a két falut összekötő országút.⁴⁷ 1416-ban keltezett okmányból tudhatjuk meg, hogy a Ticén *Zétény* határában található vízimalom gátján járnak át a környékbeli emberek öröltetni és földjeiket megművelni.⁴⁸

A Bodrogtöbzből Hegyaljára tartó nagy forgalmú utak 1621-től igazoltan, a Kis- és Nagypatak között emelt hídon vezetnek át. A hivatkozott 17. századi írásos forrás nem jelenti azt, hogy ettől korábban nem volt sohasem ilyen objektum a Bodrogon.⁴⁹ A református egyház már említett Javadalmas Könyvében olvashatjuk, hogy *Radon* egy olyan gáton járnak át a Ticén, amelynek a folyó feletti részén *híd* van. Ennek lábánál 1629-ben jelölik ki az eklézsia örökös halászóvizét, ahol a lelkipásztor varsát tarthat. 1672-ben a pataki Bodrog-hídhöz, Hotykáról hozott faanyagból, a kispataki főbíró kijavíttatja a Vajdácská felé tartó út megsérült hídját, a *Vágott-éren*.⁵⁰

A 18. századi peres iratokban gyakran megemlítik a Bodrogtözből kisebb-nagyobb hídjait. A korabeli adatok közül átfogó jellege miatt az 1784-es felmérés a leghasználhatóbb forrás. Az ekkor készült térképek és a hozzájuk tartozó leírások a Tiszán: *Salamonnál*, a Bodrogon: *Nagypatak*nál, a Latorcán: *Battyánnál*, a Karcsán: *Pácinnál*, *Örösnél*, *Kisgéresnél*, *Perbenyiknél*, *Dobránál*, *Bélynél*, *Kistárkány*nál, a Ticén: *Rad*, *Szinyér*, *Zétény*, *Boly*, *Lelesz*, *Bacska*, *Battyán*, *Csernyő* mellett jeleznek hidakat. A Patakra Kenézlő, Viss, Vajdácská felől jövő országutak is hidakon át vezetnek a *Török*-, *Dedej*-, *Füzes*- és *Vágott-ér* felett. Hidak rajzát láthatjuk a cigándi *Ásott*- és a nagytárkányi *Ásás-ér* térképszelvényein. A nagyobb utak forgalmát gyorsítják a *Rozvány*, *Ricse*, *Semjén*, *Cséke*, *Láca*, *Dámóc*, *Órhegy*, *Sárkány* és *Körtvélyes-pusztá* állóvizeire épített hidak.⁵¹ A felsorolt létesítmények anyaga fa, amelynek az az előnye, hogy helyben beszerezhető és könnyen megmunkálható. Hátránya, hogy az időjárás és az áradás viszonylag hamar tönkreteszi a belőle készült építményt. A tájegység szerdahelyi és szentesi kőbányáiból származó trachitból is emeltek hidakat, amelyekből két archaikusnak számító maradt fenn napjainkra, a leleszi és a radi Tice-híd. A 19–20. századi belvízvédelmi, út- és vasútépítési munkálatok során a fahidakat lecserélték és számtalan új átereszt, hidacskát, nagyobb hidat készítettek vasból, később betonból vagy a két anyag kombinációjából. Mivel az ekkor felállított átkelők száma nagy, ezért csak a Bodrogtözből határoló folyó hídjainak pontos adatokkal nem mindig behatárolható történetét tudjuk bemutatni.

A salamoni Tisza-híd legkorábbi változatát a szakemberek szerint a 18. század második felében készítették el, amely *jármos*, *zsindelemmel fedett*, *oldaldeszkákkal* is ellátott, *kapus* építmény volt. 1911 és 1912 között kőlabazatú, vas falszerkezetű alkotással cserélték fel, de a történelem játéka miatt már 1919-ben tönkretették. A sérülést 1922-re hozták helyre. 1944 késő őszen a körzetében dúló harci események újra megsemmisítették. Az oroszok ideiglenesen helyreállították, de az építményt az 1946-os jeges ár elsodorta.

⁴⁶ ZO. II. 187–188.

⁴⁷ ZO. III. 267.

⁴⁸ ZsO. V. 2246.

⁴⁹ Balassa I., 1994. 75–76.

⁵⁰ Román J., 1965. 95.

⁵¹ HT. 1784.

A jelenlegi jó minőségű híd 1962-ben adták át, majd az 1990-es évek második felében felújították és megszélesítették.⁵²

A közúti átkelőtől keletre, Csap irányában állították fel az 1872 és 1873-as években a vasúti hídát. Sorsa hasonló az előző hídéhoz. A háború kárait gyorsan felszámolták. Különösen 1945-től nőtt meg a fontossága: ezen át szállították ki, közel öt évtizedig a javakat a Szovjetunióba.⁵³

Cigándon 1920 és 1994 között két pontonhíd volt a Tiszán. Az első Tokajból szállították át, majd 1944-ben a magyar csapatok felszedték és elvitték. 1952-ben Budapestről hozták el a Margit-híd mellett felállított szerkezet egy részét. Ez üzemelt 1994-ig. A II. Rákóczi Ferencről elnevezett közúti hídát, a régi tiszaujvárosi híd felépítményének felhasználásával 1,5 milliárd forintból készítették el 1993. május 21-től 1994. október 20-ig terjedő időszakban. Az ártéri szerkezetekkel együtt 532 méter hosszú létesítményt 1994. november 19-én adták át ünnepélyesen a forgalomnak. Ennek a hídnak a megépítése a környékbeli révek megszűnéséhez vezetett.⁵⁴

A *Bodrogközi Gazdasági Vasút*, valamint a *Nyírvideki Vasút* közvetlen kapcsolatának megteremtése érdekében építették fel a kenézlii–balsai közúti-vasúti hídát az 1928–30-as években. A szilíciumacél szerkezetű létesítményt a németek robbantották fel 1944 őszén. A Tiszán emelt hidak közül csupán ezt hagyták napjainkig torzóban.⁵⁵ A Bodrogon 1920-tól 1944-ig volt pontonhíd Bodrogkeresztúr határában, azonban ezt a második világháború után már nem állították helyre.⁵⁶

A folyó hídjai közül a sárospatakinak van a legnagyobb múltja. Az 1621-es említése óta gyakran felbukkant különböző változata az okmányokban. A szocialista rendszert bevezető törvények egyikének alapján kiadott miniszteri rendelettel, 1949. január 5-től megszüntették a századokon át szedett *hídvámost*, amelyről a legkorábbi adatunk egy 1759-es összeírásból való. Ekkor személyenként és lábasjóság után 1, üres szekérért 4, terhelt szekérért 8 dénárt kellett fizetni a hídon közlekedőknek.⁵⁷

A pataki közúti hidak történetét az 1961-ben kiállított Törzskönyvből ismerhetjük meg. Ennek melléklete Nagy István mérnök 1848-as rajza, amely a korabeli átkelőt ábrázolja. A kőpillérekre épített fahíd 1910-ig szolgálta az itt élőket. Közvetlenül a déli oldalán kezdték el egy új, állandónak szánt, *Gerber-csuklós*, vasrácsos szerkezetű, nagy teherbírású létesítését, amelyet egyéves munka után, 1910. május 13-án adtak át a forgalomnak. A szemre is tetszetős hídát a németek 1944 őszén felrobbantották. Két évig kompon járták át a Bodrogon. 1946-ban sikerült a megmaradt lábazatra ideiglenes fahídat ácsolni. 1953-ban a vár melletti Arad utca végében állították fel egy új, kis teherbírású hídát, amellyel az előbb említett forgalmát szándékoztak kiváltani, amíg annak helyén egy stabil szerkezetet emelnek. Pénzhiány miatt az elképzelés megvalósítása öt évet késett. Kétéves munka után, 1959. november 7-én avatták fel a 94,8 méter hosszú, 10,5 méter széles, monolit vasbeton gerendahídat, amelyet a közelmúltban teljesen felújítottak.⁵⁸

⁵² Gyarmathy Zs., 1979. I. 121–130.

⁵³ A Pallas Nagy Lexikona VI. 493–494., Gyarmathy i. m. 127–128.

⁵⁴ Tóth E., 1994. 44–45, 80.

⁵⁵ Tóth i. m. 32.

⁵⁶ Almásy K., 1995. 132.

⁵⁷ Balassa i. m. 75–76., AZ. XX. 336–337.

⁵⁸ Tóth i. m. 81–82. Sajtós Tibor (Sárospatak) közlése a Hídtörzskönyv adatai alapján.

A ma már Sárospatakhoz tartozó falu, Bodroghalász déli határában 1912 és 1913 között készült el a vasúti híd. A 138 méter hosszú és 2,7 méter széles vashídon 1980-ban szűnt meg a közlekedés. Azóta funkció nélkül árválkodik a Bodrog felett.⁵⁹

A cigándi Tisza-híd átadása után megélénkült a Kisvárdába tartó forgalom. A 37-es főútról Patak belvárosát érintve lehet csak eljutni Cigándra. Környezetvédelmi, műemlékvédelmi okok vezérelték a helyi elöljárókat, amikor felvetették a használaton kívüli vasúti híd átalakítását és a várost elkerülő útnak a megépítését. Az átalakítás tanulmánytervét már 1997-ben elkészítette *Szatmári István*, de pénzügyi nehézségek miatt a megvalósítása várat magára.⁶⁰

A trianoni békediktátum új nyomvonalú utak kiépítését tette szükségessé a tájegy-ségen. A motorizáció lassú fejlődése indokolta, hogy *Alsóberecki* közelében hidat állít-sanak fel a Bodrogon. A megcsonkított Magyarország legnagyobb vasbeton hídját – a folyó többszöri áradása mellett – 1925–26-ban húzták fel. A 90 méter hosszúságú épít-mény egyik lábazatát a gyakori vízáradat elferdítette, ezért már 1939-ben fel kellett újí-tani. 1944-ben felrobbantották a németek. 1946–47-ben az épen maradt lábazatra egy vas tartószerkezetű és fa padlózatú, ideiglenesnek szánt felépítményt helyeztek, amely súly-korlátozóással 1967-ig szolgálta a közlekedést. Mellette 1965. július 15-én kezdték el építeni a 113,8 méter hosszú, utófeszített pályás, jelenlegi ívhidat. A 11 millió forint költséggel megvalósított objektumot 1967. január 23-án avatták fel. Az 1990-es években felújított híd volt sokáig az ország legnagyobb medernyílású, vasbeton építménye.⁶¹

A Csehszlovákiába került hidak története, hivatalos adatok hiányában meglehető-sen hiányosak, de a hozzáférhető források és a visszaemlékezések segítségével sikerült összeállítani. A Szerdahely–Szomotor térségében az idők folyamán több helyen létesített közúti hidak legelső változatát a 18. század végén vagy a 19. század elején építhették. Az 1784-es forrás még nem említi. A Zempléni Levéltárban 1805-ből maradt fenn vám-tarifájának összeírása.⁶² A hídra lépő *gyalogostól fél, lóhátas embertől másfél, lóért, marháért egy, üres szekérbe fogott ökörért, lóért másfél, terhelt szekérbe fogott jószág darabjéért két, juhért, kecskéért, disznóért* darabonként negyed krajcárt kértek. Vámmentesek voltak a sószállító szekerek, egy éven aluli lábasjóságok, a nemesek, a közal-kalmazottak, a hadsereg tagjai és a közbiztonságra ügyelők. A vámmentesek köre többször változott, amely sok perpatvart okozott a vámszedők és utasok között. Nem ismert, hány alkalommal építették át a fából készült egykori hidat. Az adatközlők szerint a tartós anyagokból emelt hidat az 1910-es években állították fel. 1944-ben a felépít-mény megsérült, amelyet 1945–46-ban hoztak helyre. A közelmúltban felújították.

A régebbi vasúti híd 1872-ben készült. 1919-ben a csehek, 1944-ben a németek rongálták meg. Az oroszok azonban nagyon gyorsan kijavították, mert itt szállították a nyugat felé nyomuló csapataik számára az utánpótlást. A 19. századi vágányok mellé 1948–49 között újat építettek, amelyet a szovjet gyarmatosítók az ellenség megtéveszté-se érdekében *Barátság Vonalnak* neveztek el. Ekkor létesült az új vasúti híd. A régi állaga már annyira leromlott, hogy 2002–03-ban tervezik a megszépítését, 400 millió korona költséggel.⁶³

⁵⁹ *Halas Gy.*, 1994. 47.

⁶⁰ Sajtos Tibor közlése.

⁶¹ *Tóth i. m.* 83–84., Nagy Ernő (Alsóberecki) közlése.

⁶² ZL. Deputatiok, 1805.

⁶³ *Gecse Ferenc (Bodrogszerdahely), Tóth Mihály, Hoga György, Molnár László közlése.*



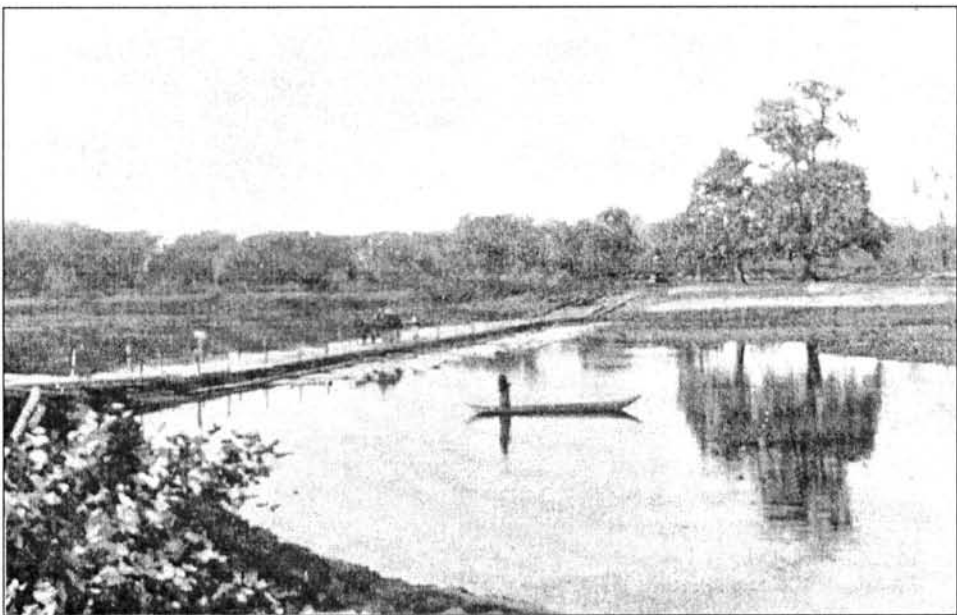
*6. kép. Az olaszliszka kikötő 1998.
(Siska J. felvétele)*



*7. kép. A leleszi Gothár-híd a Tice fölött
(Siska J. felvétele)*

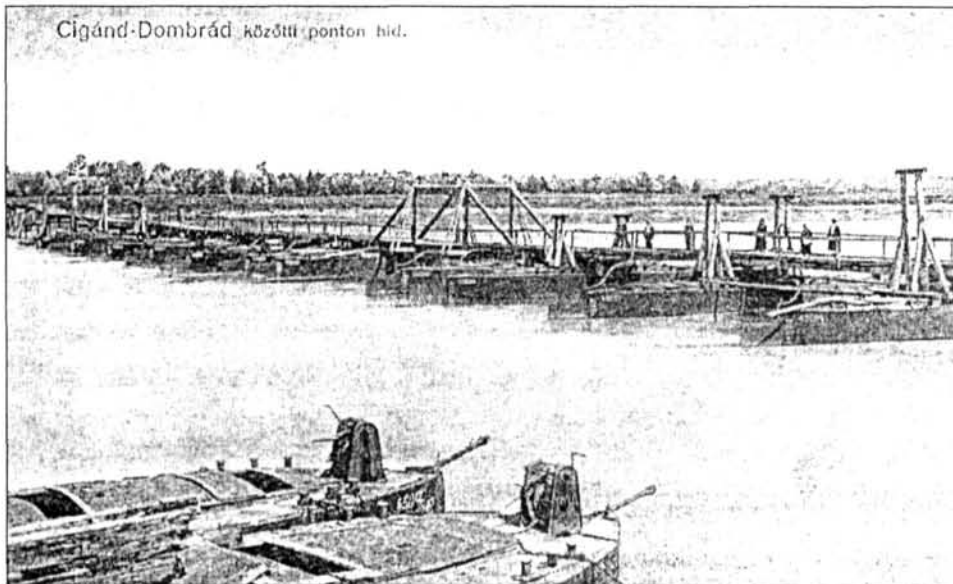


8. kép. A radi Tice-híd 1920.
(Petrik B. felvétele)



9. kép. A zétényi Latorca-híd 1905.
(Borovszky S. 1905. Képmelléklet)

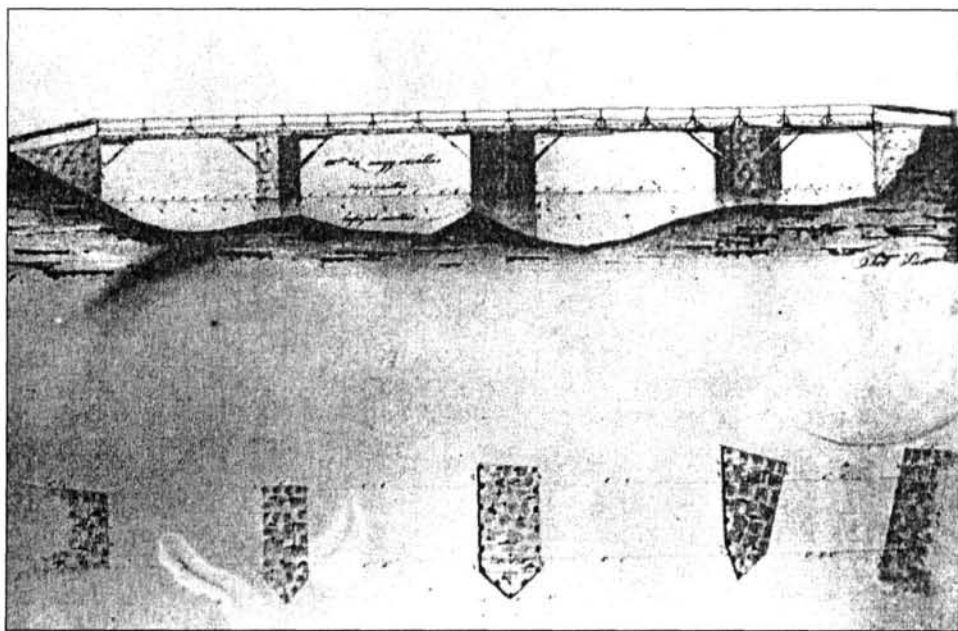
Cigánd-Dombrád közötti ponton híd.



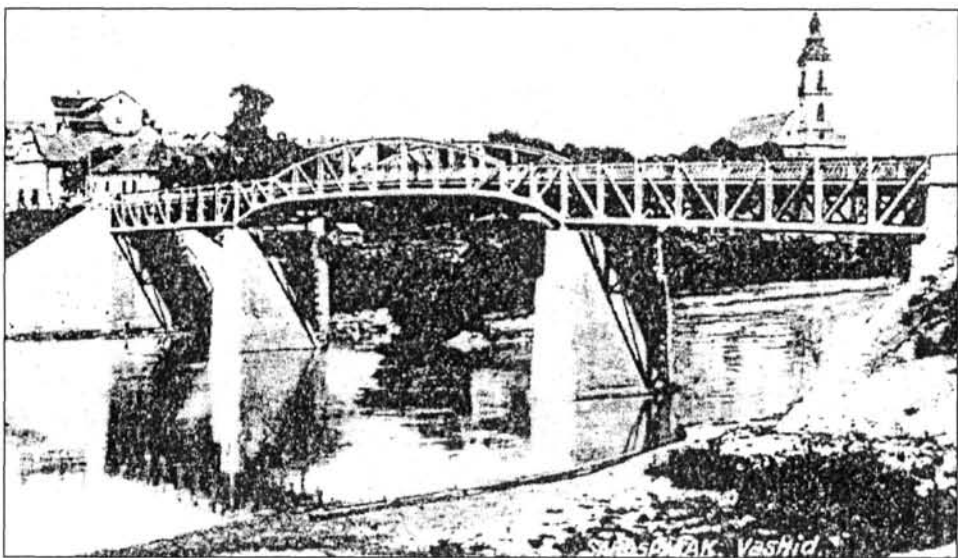
10. kép. A cigándi pontonhíd 1940.
(Képeslap, Zempléni Múzeum)



11. kép. A II. Rákóczi Ferenc-híd átadása 1994. november 19-én
(Jakubik László felvétele a Déli Hírlapban)



12. kép. A pataki Bodrog-híd rajza 1848.
(Készítette: Nagy József)



13. kép. A sárospataki Gerber-csuklós híd 1910.
(Képeslap, Zempléni Múzeum)

A Latorcán Zétény és Abara között állt egy cölöpökön nyugvó pallóhíd. Ennek összerakható elemeit jegesedéskor, áradáskor partra vitték, majd a két veszély megszűnésekor újra összeácsolták. Sem létesítésének, sem felszámolásának pontos időpontja



14. kép. A szerdahelyi közúti híd 1990.
(Képeslap, Bodrogszerdahely)

nem ismert.⁶⁴ Hasonlóan homály fedi a leleszi Latorca-híd történetét. Az első, fa anyagú átkelőt a 19. század utolsó harmadában építhették, amelyet az 1900-as évek első tizedében váltottak fel tartós anyagúra. 1919-ben és 1944-ben súlyosan megsérült. Az oroszok azzal a trükkel szedték össze 1944 novemberében a bodrogi férfiakat, hogy a németek által tönkretett hidak javításánál kell dolgozniuk egy rövid időt. Aztán szomorúan tapasztalták meg gyarmatosítóink szavahihetőségét. 1946-ban a málenkij robotra el nem hurcoltak igénybevételével elkészült a provizórikusnak szánt új szerkezet, amelyet 1958–1959 között a jelenlegi híddal váltottak fel.⁶⁵

Battyán határában az 1784-es katonai felvételen a vízimalom ágcsernyői oldalán látható hídrájz, amely valószínűleg a malomgáttal kombinált átkelő lehetett. A 19. században a vízimalmokat áruzzasztó jellegük miatt felszámolták, gátjaikkal együtt. A következő hiteles forrás arról szól, hogy a szirénfalvaiak átkelésük meggyorsítása érdekében, munkahelyükkel, a tiszacsernyői átrakóállomással összefogva, 1957-ben hidat készítettek, amely a szabályozási munkák következtében a Latorca holtágán maradt. 1962-ben újabb híd épült, de ezt elsodorta az 1967-es árvíz. A jelenlegi *lengő-hidat* 1968-ban adták át és 2002-ben újították fel a battányiak. Az 1980-as években a Battyánban felszínre hozott pakurát a Latorca két partján emelt vasbeton pilléren és az azokat összekötő traverzekon vezették át a ptruksai feldolgozóba. Ennek a konstrukciónak a felhasználásával alakították ki a motorral, kerékpárral, gyalogosan közlekedőknek a csőszerkezetű, vaslemez borítású, keskeny hidat.⁶⁶

A Ticén átívelő, kőboltozatú leleszi és radi átkelőkön kívül több, kisebb kőhíd volt még a Bodrogi közben, de ezeket az idők múlásával elbontották és nagyobb teherbírású, szélesebb formájúra cserélték. Érdekessége miatt megemlítem az egyik bodroghalmi

⁶⁴ Szakszon Zoltán közlése.

⁶⁵ Dobos Miklósné (Lelesz) és Tóth Mihály közlése.

⁶⁶ Szakács Ferenc (Battyán) és Tóth Mihály közlése.

kanális-híd történetét. A helyi emberek leleményességének köszönhetően, a tüzesgépből kipattanó szikrától leégett cséplőgép vasváza szolgál alépitményként, amellyel az addig rozoga, fából készült átkelőt váltották fel. A mai napig *vashídnak* hívják.⁶⁷

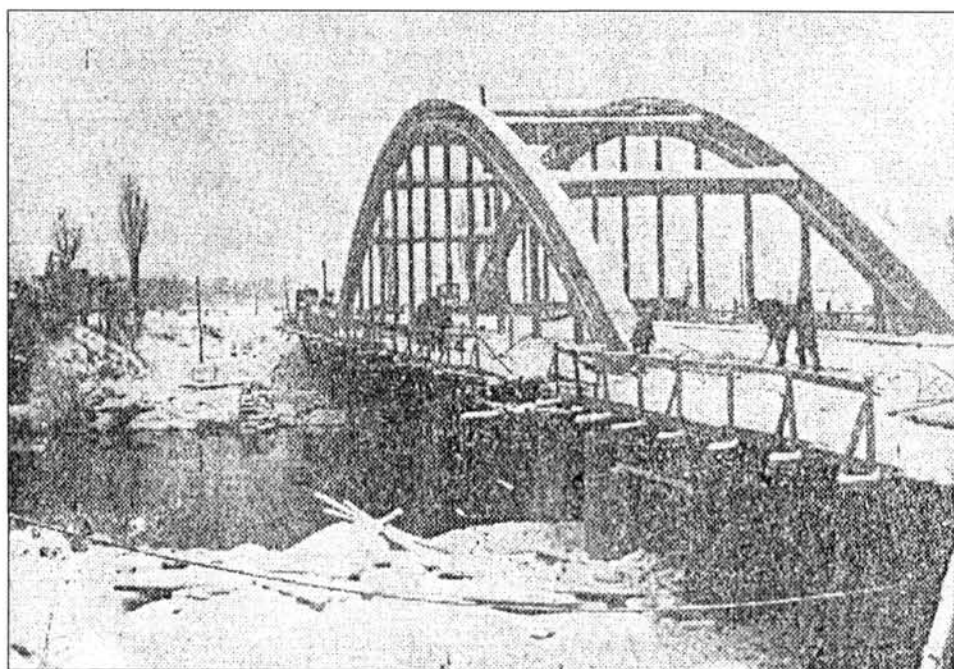
Az átkelők emlékei

Az egykori átkelőhelyek dokumentált emlékei a határjáró oklevelekben, a polgári és katonai rendeltetésű térképeken maradtak fenn. Sokat őrzött meg belőlük az a korosztály, amely még saját földjeit művelte. A tőlük az 1970-es években begyűjtött és a közelmúltban publikált helynevek azonban már nem teljes körűek.⁶⁸ A felsorolt források és a saját adatgyűjtésem felhasználásával próbálom meg szemléltetni az ide vonatkozó, töredékesen is gazdag névanyagot. Magyarországon: Alsóberecki: *Bodrog-híd*, Felsőberecki: *Rév*, *Szivattyú-híd*, Bodroghalom: *Ateresztőke*, *Orom-híd*, *Vashíd*, Karos: *Kanális-híd*, *Kishíd*, *Hídszög*, Karcsa: *Karcsa-híd*, *Feketehíd*, *Kédely-híd*, *Dede-híd*, Pácín: *Határhíd*, *Újhíd*, Nagyrosvány: *Semjéni-híd*, *Kanális-híd*, Kisrosvány: *Dübögőhíd*, *Malomhíd*, Semjén: *Cigányok hídja*, *Cséki-híd*, *Hídere*, Lácacséke: *Semjéni-híd*, *Dámóci-híd*, *Határhíd*, *Hídere*, Dámóc: *Lácai-kőhíd*, *Sernyei-híd*, *Faluréti-híd*, *Piparéti-híd*, *Sztrakóczi-híd*, *Hidacska*, *Mitrácsi-híd*, *Határhíd*, *Kőhíd*, *Mihály-homoki híd*, *Vesszősi-híd*, *Mikónya-híd*, *Hídköz*, *Vadaskerti-híd*, *Őrhegyi-híd*, *Szél földi-híd*, *Sárkányi-híd*, *Mokcsa-híd*, *Hídszeg*, *Hídfelé földek*, Zemplénagárd: *Rév*, *Révre járó*, Révleányvár: *Rév*, *Révút menti*, *Óhídhomok*, Ricse: *Tiszakerti rév*, *Révút*, *Cigányok hídja*, *Budahomoki-híd*, *Szivattyú-híd*, *Rákóczi-híd*, Cigánd: *Rév*, *Rév felé*, *Hídmocsár*, *Szennai-híd*, *Ásott-ér hídja*, *Rákóczi-híd*, Tiszacsermely: *Rév*, *Révi út*, *Vasúti-híd*, *Kanális-híd*, Tiszakarád: *Rév*, *Révföldek*, *Kisvona hídja*, Györgytarló: *Török-ér hídja*, *Szivattyú-híd*, *Kenézlő: Rév*, *Révre járó út*, *Balsai-hídhoz járó út*, *Malom-ér hídja*, *Feketehídi tábla*, Viss: *Kisvasúti-híd*, *Liszkai-révre járó*, *Feketehíd*, Zalkod: *Rév*, *Révbe járó*, *Dióéri híd*, Sárospatak-Kispatak: *Bodrog-híd*, *Kisvasút hídja*, *Füzes-ér hídja*, *Török-ér hídja*, *Vágott-ér hídja*, Vajdác: *Faluvégi-híd*, *Ágóci-híd*.

Szlovákiában: Bodrogszög: *Határhíd*, *Kanális-híd*, Bodrogszertdahely: *Újvasúti-híd*, *Ócskavasúti-híd*, *Bodrog-híd*, *Kishídszög*, Szomotor: *Rév*, *Révecske*, *Komposföld*, *Komposdomb*, Bodrogvécs: *Kanális-híd*, *Szomotori-híd*, Kisújlak: *Kanális-híd*, *Tice-híd*, Pálfölde: *Rév*, *Révre járó*, *Tice-híd*, Bodrogszentmária: *Révi út*, *Zempléni rév*, *Tice hídja*, Körtvényes: *Feneketlen-tó hídja*, Rad: *Hétlyukú híd*, Szinyér: *Tice hídja*, *Kanális-híd*, Zétény: *Tice hídja*, *Boszorkány-híd*, *Zerge-híd*, *Disznórév*, *Révszugoly*, *Nagyhíd*, *Abarai-rév*, Véke: *Boszorkány-híd*, Boly: *Ráski rév*, *Révház*, *Révsziget*, *Tice hídja*, Szolnocska: *Koncka-híd*, *Irtási-híd*, *Kishíd*, *Kőhíd*, *Kisugari-híd*, Polyán: *Diószögi-híd*, Lelesz: *Latorca-híd*, *Gothárd-híd*, *Pallóhíd*, Bacska: *Tice-híd*, Battyán: *Ösztörvényi-híd*, *Buró-rév*, *Hídzugszög*, *Lengőhíd*, *Pakurás-híd*, Ágcsernyő: *Repülőhíd*, *Felüljáró-híd*, Tiszacsernyő: *Vasúti felüljáró*, *Tárkányi-híd*, *Bélyi-híd*, *Kistárkány: Marászai-híd*, *Nagy-tárkány: Ócskarév*, *Újrév*, *Bezdédi-rév*, *Hóttisza-híd*, Bély: *Csernyői-híd*, *Kolónia-híd*, Dobra: *Vasúti felüljáró*, *Karcsa-híd*, *Hidacska*, Perbenyik: *Karcsa-híd*, *Határhíd*, *Dámóci-híd*, *Kistóháti-híd*, *Királyhelmece: Bolyi-híd*, *Fejszési-híd*, *Kisgéres: Oncsa-híd*, *Karcsa-híd*, *Kishíd*, *Kishíd-dűlő*, *Hídon túli utca*, *Károly-híd*, *Nagygéres: Szentesi csatorna hídja*, *Másér-híd*, *Vasúti-híd*, Bodrogszentes: *Vékei-híd*, *Géresi-híd*, *Örös: Kőhíd*,

⁶⁷ Szakács Ferenc és Tóth Mihály közlése.

⁶⁸ ZL. Kéziratok térképek 1792–1910., Földkönyvek 1848–1890., Katonai Felvételek 1784–1876., Földmérő Intézet térképei 1967–1972.



*15. kép. Készül az új híd Alsóbereckiben 1967.
(Szabados Gy. felvétele az Észak-Magyarországban)*



*16. kép. A „Pakurás-híd” a Latorcán 2001.
(Iski B. felvétele)*



17. kép. A battyáni lengő-híd 2002.
(Szakács F. felvétele)

Vasúti-híd, Hégenyi-híd, Kövesdi-híd, Kovácsi-híd, Gazi-híd, Szajánszögi-híd, Annakerti-híd, Nagykövesd: Határhíd, Kiskövesd: Kédelyhíd, Határér hídja.⁶⁹

A felsorolt földrajzi nevekből talán legérdekesebb a ma már állóvíznek számító Ticén Véke és Zétény között lévő *Zerge-* vagy *Boszorkány-híd*. Ez nem más, mint cölöpökön, szinte a víz tetején keresztbe fektetett culápsorra szegezett, keskeny deszkahíd, amelyen csak egy ember, vagy kisebb termetű állat mehet át, de annak is boszorkányosan kell egyensúlyoznia, hogy a lépésektől erősen rezonáló alkotmányról le ne essen.

A bodrogi néphit különös erővel bíró helyként tartja számon az átkelőket, ahol főleg az éjszakai órákban érhetik meglepetések a gyanútlan utasokat. *Gonosz szellemek* borítják fel a rév csónakjait, vagy a hídról taszítják be a vízbe a gyalogosan járókat. A révészeket, akárcsak a tudós kocsisokat, a molnárokat a rossz szellemekkel cimboráló alakoknak tartották, akik a kapcsolataik révén sok ördögösséget, más halandó által véghez nem vihető cselekedeteket műveltek. Az valós dolog volt, hogy ezek az emberek sokszor évtizedeken át rövid távon közlekedtek, de kuncaftjaik elbeszéléseiből sokkal több mindent tudtak a világról, mint más emberek.⁷⁰

A különféle irodalmi, képzőművészeti alkotások is megőrkítették a bodrogi átkelőhelyeket. *Ember András* a 18. század első felében verselte meg a hegyaljai településeket. Liszkáról írja: „...Vagyon két kortsmájok, van egy mészárszékek / Mellyekben, mint másutt, nagyobb a mértékek / Vagyon Bodrog vizén által járó Révek / Mellyben szárazságban járnak a vidékek...” Patakon a Bodrog-híd hasznosságát énekli meg: „...Van a Bodrok(!) vizén által járó Hídja / Ki ezt tsináltatta, senki meg nem szidja / Mert utazásának hamarját látandja / Ki arra igyekszik, dolgát haladántja...”⁷¹ Petőfi Sándor 1847 júliusában Ungvárra tartva szekerezett keresztül vidékünkön. A leleszi átkelőről ezt jegyezte fel: „...Leleszen felül foly a Latorca a Bodrogi köz és Ung megye között. Folyása kanyargó, vize világoszöld, környéke erdős a rév körül, hol kompon jön át az ember. Csend volt, amint

⁶⁹ Nagy G., 1994., Szatmáry J., 1987., Kovács D., 2000., Fehér J., 1996., Mizser L., 2000., Siska J., 1987.

⁷⁰ Balassa I., 1975. 72–73.

⁷¹ AZ. XXI. 282. XXII. 46.

áthoztak, kellemes erdei csend, mellyet csak egyes madárfüttyentés és az evezőlápátok egyhangú lobicskolása zavart meg...”⁷²

A tájegységi átkelők hangulata nemcsak irodalmárokat, festőket is megihletett. Alkotásaik zöme magántulajdonban van, de egy pár darab bekerült a környékbéli közgyűjteményekbe is, ott megtekinthetők.⁷³ Az 1900-as évektől kezdve az átkelőhelyek vizuális megjelenítésének szerepét a postai képes levelezőlapok és a sajtóorgánumok vették át.

IRODALOM

Almássy Károly

1995 Révek és révészek a Bodrogon. Széphalom 7. 131–140. Sátoraljaújhely

Balassa Iván

1975 Lápok, falvak, emberek. Budapest

1994 Sárospatak történeti helyrajza a XVI–XX. században. Miskolc–Sárospatak

Bél Mátyás

1977 Bél Mátyás a Bodrogyókról. (Fordította, jegyzetekkel ellátta: *Püspöki Nagy Péter*). Irodalmi Szemle CC. 10. 904–920. Pozsony

Borovszky Samu (szerk.)

1905 Zemplén vármegye monográfiája. Budapest

Csánki Dezső

1890 Magyarország történeti földrajza a Hunyadiak korában. Budapest

Csorba Csaba

1982 A vizeken való átmenés. Borsodi Földrajzi Évkönyv. Miskolc

1990 Zemplén megye katonai leírása. Miskolc

Dankó Imre

2001 Szabolcsi révek a Tiszán. A Jósa András Múzeum Évkönyve XLIII. 465–473. Nyíregyháza

Dienes Dénes

2000 Református egyház-látogatói jegyzőkönyvek. Budapest

Dongó Gyárfás Géza (szerk.)

1895–1928 Adalékok Zemplén Vármegye Történetéhez. Sátoraljaújhely

Ember András

1734 A' Hegyallyai Városok Le Írása

Fehér József (szerk.)

1996 Bodroghalom múltjából. Bodroghalom

Fejér, Georgius

1823–1835 Codex diplomaticus Hungarie... Buda

Gáll Imre

1970 Régi magyar hidak. Budapest

⁷² *Petőfi S.*, 1956.

⁷³ *Almássy K.*, 1995., *Dankó I.*, 2001., *Gáll I.*, 1970.

- Gyarmathy Zsigmond*
1979 A Felső-Tiszavidék ősi átkelőhelyei. Szabolcs-Szatmár Megyei Földrajzi Olvasókönyv I. 121–130. Nyíregyháza
- Halas György*
1994 Volt egyszer egy kisvasút. Miskolc
- Kamerer Ernő–Lukcsics Pál–Nagy Imre–Nagy Iván–Véghely Dezső* (szerk.)
1871–1931 A zichi és vásónkeői gróf Zichy család idősb ágának okmánytára I–XII. Pest–Budapest
- Kováts Dániel*
2000 Zemplénagárd krónikája. Zemplénagárd
- Mályusz Elemér–Borsa Iván* (szerk.)
1956–1997 Zsigmond-kori oklevéltár. Budapest
- Márkus Dezső* (szerk.)
1897–1904 Magyar Törvénytár. Budapest
- Mizser Lajos*
2000 Kisgéres nyelve. *Viga Gyula* (szerk.): Kisgéres 113–128. Dunaszerdahely
- Nagy Géza*
1994 A magyarországi Bodrogek földrajzi nevei. Pácin
- Nagy Imre* (szerk.)
1884 Anjou-kori Okmánytár. Budapest
- Petőfi Sándor*
1956 Útirajzok, naplójegyzetek. Budapest
- Pók Judit*
1992 Szabolcs vármegye katonai leírása. Nyíregyháza
- Román János*
1965 Források és regesták Sárospatak település- és építészettörténetéhez a XVI–XVIII. századi mezővárosi protokollumokban. Sárospatak
- Siska József*
1986 A bodrogekői termelő gazdálkodás évszázadai. Széphalom 1. 199–221. Sátoraljaújhely
1987 Dámóc története és népe. Sátoraljaújhely
1997 Bodrogekői malmok. Széphalom 9. 155–166. Sátoraljaújhely
1999 Bodrogekői kocsmák és vendégfogadók. Széphalom 10. 473–491. Sátoraljaújhely
2001 Premontrei szerzetesek a bodrogekői Leleszen. HOMÉvk. XL. 287–297. Miskolc
- Szathmáry József*
1987 Királyhelmece és környéke helynevei. Budapest
- Tóth Ernő* (szerk.)
1994 Hidak Borsod-Abaúj-Zemplén megyében. Miskolc
- Valter Ilona*
1974 A Bodrogeköz honfoglalás kori és középkori településtörténete. Agrártörténeti Szemle 1–2. sz. 1–55. Budapest
- Viga Gyula*
1996 Hármasthatáron. Miskolc
- Wenczel Gusztáv* (szerk.)
1860 Árpád-kori Új Okmánytár. Pest

ÜBERGÄNGE IM ZWISCHENLAND DES BODROG

An das Zwischenland des Bodrog in der nordöstlichen Region des historischen Ungarns grenzen drei Flüsse: die Theiß, der Bodrog und der Latorca. Seine inneren Teile werden von den Flüssen Tice, Karcsa und den Rinnsalen Füzes-, Török-, Dedej- sowie Vágott-ér durchflossen. Bis Ende der in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begonnen Hochwasser-schutz- und Regulierungsarbeiten, die mehr als 100 Jahre dauerten, hatten die hydrologischen Verhältnisse die Lebensbedingungen der dort lebenden Menschen beträchtlich beeinflusst.

Die Handels- und sozialen Beziehungen zueinander und zu den Nachbarnregionen machten die Durchquerung von Gewässern wichtig. Eine Möglichkeit dafür war die Inanspruchnahme von Furten, die sich in Flüssen mit niedrigen Ufern und niedrigem Wasserstand sowie auf seichten Flusstrecken herausgebildet hatten. Von besonders großer Bedeutung waren die Furten, wenn Tiere in großer Anzahl zu den Märkten getrieben wurden oder wenn bei militärischen Manövern verschiedene Einheiten ein Gewässer schnell durchqueren wollten.

Über ihre geographische Lage im Zwischenland des Bodrog berichtet die im Jahre 1784 durchgeführte erste militärische Erhebung umfassend.

Die dokumentierte Existenz der Liegeplätze von Kistáj datiert aus früheren Zeiten als die der Furten. Das ist darauf zurückzuführen, daß sie wegen ihrem Nießbrauch zu den königlichen Hoheitsrechten gehörten und ihre Schenkung schon ab dem Mittelalter festgehalten wurde.

Unter den Liegeplätzen im Zwischenland des Bodrog wird – unserem jetzigen Wissen nach – der Übergang über dem Latorca der Prämonstratenser Propstei von Lelesz zum ersten Mal erwähnt, nämlich in der Urkunde für Grundbesitzbestätigung von Andreas II. In verschiedenen Dokumenten, durch die man ihre Geschichte der Alltage verfolgen kann, tauchen dann von Anfang dieses Jahrhunderts an nacheinander auch andere Übergänge auf. Zu jener Zeit wurde die Region durch drei wichtige, national und international bedeutende Transitwege berührt, von denen man über die Liegeplätze von Salamon, Leányvár, Kenézlő, Liszka, Patak, Reußmarkt, Zemplin, Zétény, Lelesz, Battyán weiterkommen konnte.

An der Stelle der verkehrsreichsten Liegeplätze wurden später Brücken gebaut. Über die längste Geschichte unter den unsere Grenzflüsse überspannenden Brücken im Zwischenland des Bodrog verfügt die von Patak. Dokumentarisch wird ihre Existenz zum ersten Mal im Jahre 1621 erwähnt, was aber nicht heißt, dass es früher über dem Bodrog keine solchen Objekte gegeben haben könnte. Geschichtlichen Quellen zufolge dürfte die Theiß-Brücke von Salamon Mitte des 18. Jahrhunderts und die von Reußmarkt um die Wende des 19. Jahrhunderts gebaut worden sein, beide aus Holz. Holz war ein Material, das an Ort und Stelle besorgt werden konnte. Es war verhältnismässig billig, jedoch galt es wegen der Unbilden der Witterung und der häufigen Überschwemmungen nicht als beständig. Die Holzbrücken mussten ziemlich oft erneuert oder umgebaut werden. Aus dem Andesit, der aus den Steinbergwerken von Bodrogszentés und Bodrogszerdahely stammte, wurden Brücken nur über kleinere Wasserläufe gebaut, von denen die Tice-Brücke von Rad bis heute erhalten geblieben ist und unter Denkmalschutz steht.

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurden – mehr als 100 Jahre lang – während der Hochwasserschutz-, Strassenbau- und Eisenbauarbeiten zahlreiche Brücken angefertigt, nunmehr aus als beständiger geltendem Eisen, Beton oder aus der Kombination von beidem. Diese Brücken wurden zum Teil an der Stelle der alten gebaut. Anhand der zur Verfügung stehenden, häufig aber lückenhaften Quellen stellen wir in dieser Studie die Geschichte der größten Brücken dar.

Mit dem Bau der Vorgänger der heute noch bestehenden, größeren Flussbrücken hat man in den Jahrzehnten nach der Wende des 20. Jahrhunderts begonnen, diese wurden aber während der Weltkriege von den unsere Region durchziehenden fremden Truppen absichtlich zerstört. Die nach dem 2. Weltkrieg provisorisch gebauten Brücken wurden in den 50er und 60er Jahren durch für endgültig bestimmte Bauten abgewechselt, die zur Zeit der Reihe nach modernisiert werden.

Anhand von Teilen der Verkehrsbrücke von Tiszaújváros wurde die letzte Theiß-Brücke zwischen Mai 1993 und Oktober 1994 an dem Grenzrain von Cigánd und Budahomok angelegt und damit ging ein lang ersehnter Wunsch der Bewohner im Zwischenland des Bodrog in Erfüllung.

Die Denkmäler der ehemaligen Übergänge wurden für die spätere Generation durch geographische Namen, Werke aus der Literatur und der bildenden Kunst bewahrt, mit deren Übersicht diese Studie abgeschlossen wird.

Siska, József