

A TISZAADONYI RÉV



Internetről letöltött fotó

A TISZAADONYI RÉV



Internetről letöltött fotó

Tiszaadonyban élek már 50 éve, közel a Tiszához.

Az eltelt évtizedek alatt látom a folyó építő és romboló munkáját is. Amikor ideérkeztem, még a Tisza folyó jobb oldalán, ahol Tiszaadony fekszik, a folyó és a töltés között kb. 60 méter volt a távolság. Tele évszázados tölgy, nyár és fűzfákkal. Ma már, ha a szakemberek nem erősítették volna meg ezt a part szakaszt, talán már a töltés alját nyaldosná a folyó. Így is van egy hatalmas és nagyon veszélyes partszakasz, amely komoly veszélyt jelent a helyismerettel nem rendelkezők számára. Ma már a töltés Tisza felőli oldalán kanyargó úthoz pár méterre ott a hatalmas folyó.

A falut és a töltést elhagyva, kb.200 méter után megpillantjuk a Tiszát, s az ott közlekedő kompot.

Mindig is foglalkoztatott a gondolat: Vajon, hogyan élhettek itt az emberek a folyó kanyargós útjai között hosszú évszázadokon keresztül?

Halász Ferenc mérnök gondolatai:

Folyók jelenléte egyes vidékek gazdasági fejlődését jótékonyan tudja befolyásolni, ha okosan felhasználják; de lehet az elmaradottságnak kútforrása is, ha a gazdasági vérkeringést-bár időszakosan is- **megakadályozza**.

Többé-kevésbé ez utóbbi eset áll fenn olyan helyen, ahol gazdasági területet folyók határolnak és nincsen rajtuk megfelelő **átkelési hely**. Ez a helyzet Szabolcsban is.

A megye határa északon, nyugaton és kisebb részen keleten, a **Tisza folyó**. Sőt, nemcsak határa, hanem tekintélyes területet le is vág belőle, különösen a nyugati részen és kisebbet keleten.

A Tiszán át való állandó közlekedés pedig csak négy helyen van lehetővé téve vashíddal, két helyen pontonhíddal. Ez utóbbiak csak időszakosan szerepelnek megbízhatóan, mert jégzajláskor fel kell azokat szedni. /Halász Ferenc mérnök/

Szerintem, amióta **Tiszaadony** létezik, itt mindig átjártak a Tiszán az emberek. Mentek jobbágyként földet művelni, mert a Tisza igen csak változtatta a medrét! Gyakran mentek csónakkal a házasulandó legények is. A pásztorok a nyájaikhoz. A halászok: amíg közös volt a víz, szabadon halászhattak. Gyűjtötték a gyógynövényeket, madarásztak, vadásztak.

Így átmentek gyakorta a túlsó partra, amely már más falu, más **megye** volt.

Greguss János: Tiszai komp (Vasárnapi Újság XV. 1868: 18. 212.)

Abb. 1

János Greguss: Theiß-Fähre (Vasárnapi Újság XV. 1868: 18. 212.)



Itt, Tiszaadonyban most is működik egy komp. **Aranyosapátit köti össze Tiszaadonnyal**.

Van, aki apáti kompnak hívja, mi rendületlenül adonyiként emlegetjük. Ezért, ha okiratokban, anyagokban Aranyost, Apátit olvasunk az átkeléssel kapcsolatban, az a mi számunkra Tiszaadonyt jelenti.

Persze, többről van szó, hiszen itt járunk a Kisvárdai Kórházba, bevásárolni, s a vonathoz is itt kelünk át a Tiszán.

Az Önkormányzat fenntartásában van, naponta két ember tart rajta szolgálatot: a révész és a „matróz”. Amíg csak egy ember volt a kompon, szívesen segítettek az utasok az átkelésben a révésznek.

Amikor 1970-ben idekerültem, még földút vezetett a komp lejáróhoz. Az út nem a jelenlegi helyén volt a Kossuth utca végében, ott még akkor házak voltak.

1971-re készült el az un. „**hadi út**”, amely kiváló minőségű, s összeköti a falut a révjáróval. Korszerű villanyvilágítás is segítette az átkelést.

Amíg a termelőségvetkezett létezett, Ők már korán szállítottak, mentek a járművekkel. Nagyon sokan igyekeztek munkába is a Nyírré.

Rengeteg állatot szállítottak. Itt legelt az adonyi határban sok ezer szarvasmarha, juh a Nyírről. Itt keltek át az alma szállítmányok, hogy majd Záhonynál elhagyják Magyarországot. 1990-ben megnyílt a határ. Szabadon jöhettek a szomszéd ország magyar és nem magyar állampolgárai. A határ közelsége miatt ez nagyban növelte a komp forgalmát.

A Tiszán és a Szamoson már a folyó szabályozások előtt működtek révek, de az még nincs felderítve, hogy mikor keletkeztek.

Kutató munkám során **nagyon szerettem** volna olyan iratra bukkanni, amelyik már az Árpád-korban jelzett volna itt átkelő forgalmat. Sajnos, nem találtam. Az látható a korabeli iratokban, hogy a szomszédos TISZAVIDNAK igen korán volt RÉV közlekedése.

Tizsakerecsenynek szintén. Talán Lónya volt a legforgalmasabb!

A tiszaiak közül a legrégebb levéltári adat 1339-ben arról, hogy az ugor nyai rév és vám már létezett, a tizsakóródi rév ismeretes 1374-ből, pár évvel későbből, **1381-ből a tizsavidí rév- és vámjogáról kapunk tudósítást. Lónya 1593-ban** kapott révjogot Rudolf császártól.

Írásos emlékek az adonyi révről

A mienkről a legkorábbi bejegyzés: a XV. századból való. Az ATYAI család tulajdonában volt.

Bude - in festo b. Catharine virginis. Lajos király fiúsítja Vamosatya-i István két leányát: Magdolnát, Kerecseny Barnabás özvegyét és Zsófiát, Barabas-i Ambrus özvegyét, továbbá

Dorottya hajadont, Vamosatya-i Demeter fiának: Ferencnek a leányát, mindhármukat Adon és Kerecsen nevű birtokokban és az utóbbiban lévő révben, továbbá Hetyen és Vamosatya nevű birtokokban és az utóbbiban lévő vámban - mind Bereg megyében - és nekik adja az ezekben lévő királyi jogot is.

/Itt a két szomszédos falu réve szerepel.../

1428. X. 6. –

Zsigmond király 2. Bizonyosságlevelével arról, hogy Guti Mihály fia Baltazár Tizzaszalok (Tyzazalok) falubirtok (Heves vm.), **Adony**, Kerecseny, Eszterjén, Galgod, Hetény (mind Bereg vm.) falubirtokokat Ország Jánosnak és Imrének, viszont Ország János Mihály fiainak Lászlónak és Tamásnak adta. 4. DL 12.015 1. 1438. IX. 15. - Albert király 2. Lásd: Szászbereknél 4. DL 12.260 M - DL 13.233 A 1438 1. 1454. V. 30. - Pálóczi László országbíró 2

Ez okmányban a birtokok határait is megemlíti:

„ a TISZAI RÉVTŐL dél felé menve csonkított fák, a Tizán pedig kelet felől szántóföldek közt RÉVBACH nevű helységből SZÁLKÁRA vezető nagy út, a Kerek rekettye erdő, az Eudun pataka, a Fejérpáló nevű folyó, Simonpataka, ennek mentében pedig tart a határ a Csarna vodáig, innen észak felé menve említetik egy MALOMHELY, Tölgyes rév nevű ér, mely Bach nevű faluig terjed, hol az atyai határ érintkezik,; itt átmenve Csarodán s nyugatnak tartva, ért a bizottság Szarvashomokos nevű helyre, hol Szálka határa kezdődik: innen egy nyíllövetnyire Laposhegy-érnél két halom találtatott, melyek közül az egyik az Upor Guthy Mihály Ország Gáspár fiának Jánosnak, a fentebb említett helységek felét ZSIGMOND KIRÁLY jóváhagyásával akként adta át, hogy magtalan kimúlása esetében a kölcsönös örökösödés fenntartassék.”

Megyénkben a múltban a „**komp**” elnevezés a mindennapi beszédben egyáltalán nem, a hivatalos iratokban is ritkán szerepelt. Az átkelőhelyet „**rév**”-nek, az úszótestet „**hidas**”-nak, működését **révjáratnak** nevezték. Ma már **kompokról is** beszélünk. Nálunk motoros vontatású komp nincs, csak „köteles” hidasok működnek oly módon, hogy a folyók felett átfeszített, acél drótokból sodort kötélén vascsigák futnak, melyeknek mozgását az úszótestet, így a víz mozgása viszi az egyik partról a másikra.

II. Lajos rendelete , amelyben a vámosatyai Magdolna Zsófia adóbeszedési jogot kap a KOMP és a HÍD használatára ADONYBAN. Kerecsenyben, Hetényben, Vámosatyában.

I. Kiváltságok, adományok

No.	Fond	Opis /egység jegyzék/	Jegy. hr. /egység/	T a r t a l o m	Időszak
1	10	1	2	Zsigmond király oklevele Miklós és Jakab ugornyai nemesek kiváltságainak megerősítéséről a tiszai kompforgalommal kapcsolatosan. 1 lap.	1389
2	10	1	3	Magyar uralkodók kiváltságlevelei Pósházi Lászlónak és Szepesi Lászlónak a tákosi és ugornyai birtokaira vonatkozólag. 8 lap.	1433- 1547
3	10	1	6	II. Lajos király rendelete, amelyben a vámosatyai Magdolna Zsófia adóbeszedési jogot kap a komp és a híd használatára Adonyban, Kerecsenyben, Hetényben, Vámosatyában. 1 lap.	XVI. sz. eleje.
4	10	1	624	A Magyar Helytartótanács birtokadományozó oklevele Pap Mihály és János hetei lakosok részére. 2 lap.	1742

A falvak nevét, azok elhelyezkedését szükséges tisztázni.

Szalka és Vid között is volt egy BÁCHRÉVE nevű falu. Viddal átellenben, a túlsó parton egy hasonló nevű falu volt: RÉVBACH !

A névazonosság a tulajdonost jelöli 1428-ban.

Bácsréve – Bereg megye:

A Tisza jobb, keleti partján volt valahai birtok Szalka (Tizzaszalka) és Vidtelke (Tiszavid) között feküdt: 1387: „possessiones Zalka Wydtelke ac medietates possessionis Bachrewe” (KárOklt. 1: 260). A Tisza túloldalán már létezett ekkor Gyüre (1272–90: Gyra, ZichyOkm. 1: 3189. reg.).

A szóban forgó **rév fogadó fele bármelyik faluban lehetett**, különös tekintettel arra, hogy itt vezetett az út Isztrok irányából (Mező–Németh 1972: 52).

Legvalószínűbb azonban, hogy a Bereg megyei Bácsrévével szemben, a Tisza túlsó partján a Szabolcs megyei Révbács feküdt.

Közeli fekvésükön túl ezt erősíti, hogy mindkét birtok a Balogsemjén nemzetség Kállay ágának tulajdonában volt (vö. Révbács). A KárOklt. a települések mai helyzetéhez képest 1-2 km-rel délebbi fekvést említ ugyan (Szalka és Vid között), de egyrészt a tiszai áradások miatt a

faluhatárok azóta jelentősen átrendeződhetnek, másrészt Tiszavidnek a Tiszához vivő lejárója ma is pontosan a hajdani **Révbács (ma Aranyosapáti) irányába vezet.**

Bácsréve 1387-ben a már említett Balogsemjén nembeliek birtokai között, Kállói László fia Ubul végrendeletében is szerepel (Wertner: MNemz. 2: 318).

A névadó személye azonos a másik, a túlparton fekvő fordított névszerkezetű Révbács névadójával.

A mai Aranyosapáti részévé vált középkori falu a Tisza bal, nyugati partján (1352-ben Zsurkkal és Apátival határos), Kisvárdától keletre feküdt: 1323: possessio Bach (AOkl. 7: 47. reg.; Németh 1997: 26);

Ebből következően a Rév elsősorban a falu különleges voltának jelölésére volt hivatott. Réves jellege mellett ennek, és nem a túlpartinak volt a nagyobb gazdasági jelentősége, amit az is igazol, hogy a település **vásártartási joggal is rendelkezett.** 1411-ben Zsigmond király István erdélyi püspöknek és testvéreinek szolgálataiért örök érvénnyel engedélyezi, hogy a Szabolcs megyei Rywbach birtokukon minden kedden heti vásárt tartsanak (ZsigmOkl. 3: 350).

A 15. század első felében mutatkozik ismét Révbács Rév- előtag nélküli, redukált változata: 1439: Baach. A század második felében vélhetően egyesült Aranyossal (1466: Aranyas, Csánki 1: 510), de a Bács- névelem sem veszett el végleg. Valószínűleg még sokáig élt együtt a két név egyidejű szinonim használata. A rév viszont hosszú ideig hiányzik mindkét névalakból. **Ennek bizonyosan az a magyarázata, hogy a falu elveszíthette átkelőhely funkcióját.** Ezt gyámolítja az is, hogy a túlparti Bácsrév neve sem tűnik elő később az oklevelekben. Bács és Aranyos ezután lassan nevében is egyesül:

1637: „Aranyos, alio nomine Bácsaranyos”. A Bácsaranyos név hosszú pályafutásának a hivatalos névadás vet véget 1907-ben azzal, hogy a Bács- előtagot kicserélik az ősi Rév-re. Az így kialakult Révaranyos nevű települést azonban 1950-ben egyesítették az ugyancsak szomszédos Kopócsapátival: 1329: „Kopolch f. Karul de Apathy” (ZichyOkm. 1: 327) = Apathy (‘valamely apát birtoka’) + Kopolch (véltetően a birtokos nevéből). Ennek folytán neveik részeinek összevonásával jött létre a ma is használatos Aranyosapáti. A Bács névrész személynévi eredetű (1252: Baach, FNESz. 1: 131). „Ennek tövében feltehetőleg az ótörök baya méltóságnév rejlik” (uo

1660

Arannyas:

Pusztatelkek, mint fent. – Szántóföldek: „majorkodó szántóföldek bőven vannak”, amikor a

földesúr nem használja, kilenced fejében adják ki használatra. – Kaszáló rétek, darabszámban, „sok jó széna terem rajtok”. – Közös liget és jó halászóvíz. – **Vám. Rév**vám, más birtokosokkal közös, pénz- és sójövdelemmel.

Átkelés a folyam szabályozás előtt:



1674. január 9.

Aranyos:

Rév. / Említése a dokumentumban. A másik parton szemben, Tisza-Adony/

1703.

A Rákóczi-szabadságharcban nagy szerepet játszanak a tiszai révek. 1703-ban a tiszabecsi révnél, melyet Szatmár és Ugocsa nemesi felkelői őriztek, Rákóczi hidat veretett. Seregeinek ellenőrzése alá kerültek a naményi (ugornyai) és a **vidi révek is**, míg a csekei révet labancok őrizték.

1752-ből ránk maradt egy szerződés, ami részleteiben tájékoztat a leányvári révben levő komp készítéséről.

„Egyeztem meg N. Beregh Vármegyében **VIDON Iakozó Vargha István**nal Leányvári Révhez való komp csinálására, melyben négy szekér hat-hat ökörrrel bátorságosan belé álhasson, melynek hossza lészen tizenyolcz sing, szélessége pedig három öl, az Leányvári és körüllevő Erdőkbül jó és alkalmas fákbul, melynek munkájáért fogok tartozni ü kelmének fizetni kész pénzt negyvenött vonás forintot, és nyolcz köböl Gabonát, nem külömben egy sertésnek szalonnáját, egy pár csizmát, és két sing vassat, s Aczélt egy singet, és az megh nevezet munkához alkalmas embereket hói nyolczat, hói tizenkettőt adni, vasakat hozzá tartozandót magam tartozok hozzája tsináltatni;

Ellenben ha felül említet Varga István Uram ha meg nem tsinálna avagy csinálni nem akarná, hogy az felül írt Hidasnak munkájában kárt avagy hátra maradást szenvednék, az száz forintokat eő Kgylmén szabadossan tsak egy szolga bíró által is, rajtam és maradékimon eő Nga meg vehesse és vetethesse..

Adony és Bácsaranyos igazi révátkelőt épített

Dátum

Normalizált: 1799

Keletkezés éve: [18. sz. vége]

1845-ben építették meg Adony és Bácsaranyos között a révet. A munkához a falu munkabíró férfiai, 64-en voltak, fejenként 4 napi munkával járultak hozzá.



A térképet Eördögh Dániel úr készítette. Szüksége volt a RÉVJÁRATRA, hiszen Tisza-Adonyban kecske nyájakat tartott. A pásztorok számára lakást is vet

Bizonyíték a **révátjáró** meglétéhez:

„...”a lovak azonnal bele dőltek. Kotyor düllő két domb közti hajdan feneketlennek állított mélyedés. Füzes düllő sok füzeséről, Diós düllő sok dió fáról, Vágott erdő, erdő vágás következtében marat szántóföldnek. Előhegy legelő, a falú alatti szép dombtól. Szénarét keresett táperejű szénájáról. — Papé a tulajdonosától, **Adonyeló az adonyi átjárónál**. Petőé, Pető nevű rettegett gyilkos kerülőtől. Arak füve, kiválólag uri birtok. Töröké, tulajdonosától. Tökéje fok tökéről. Csere palaj járhatatlan gazosságtól. Lucska foka ki nem száradó lucskosságától. — Muszka ér bizonyos Muszka nevű fült bele. Malom ér rajta volt viz malomtól. Száraztó ér a víz lecsapolására, Török ér Török nevű halász mestertől, ki senkit nem hagyott ászik fele árviz járta sík.

Kelt Kopócs Apáthiban Apr. 21. 1864 jegyzetté: Bacsó János mk. jegyző”

Nyírvidék:

„Az **1890.** évi I. sz. 92 § a és a m. kir. kereskedelmi miniszter 45,314/1890 sz. körrendelete alapján felhivatnak és figyelmeztetnek mindazok, a kik Szabolcs-vármegye területén vámszedési jogot tényleg gyakorolnak, bogy jogosultságuk igazolása iránt — ezeu hirdetmény közzé tételétől számított legkésőbb két év alatt, tehát 1892. évi október hó 10-ig — kellően felszerelt kérvényeiket az alispáni hivatalhoz beadják; ellenkezőleg a vámszedési gyakorlása megfűitnek fog tekintetni.

A beadandó kérvényhez melléklendők: a vámszedési jogot engedélyező kir.

kiváltságlevél, vagy más okirat;

Ezen hirdetmény a „Nyírvidék” vármegyei hivatalos lap három egymást követő számában közöltetik.

Miről a m. kir. kereskedelmi miniszter felterjesztésen a hirdetménnyel, Szabolcs vármegye közigazgatási bizottsága, , **Beregvár megye alispánja**, „Nyírvidék” hivatalos lap szerkesztősége, a, a kis-varsányi, ágteleki, **b.-aranyosi**, eszeny-c-aradai, zsurki, t.-löki, t. dadai, t.-dohi, balsai, berezeli révek tulajdouosai vétlv mellett ezen hirdetmény egy példányával értesítettnek.

Nyírogyh.izáu, 1890. október 4-én.

Alispán helyett: Mikecz Jáuos, főjegyző. „,

1890

A komp vezetéséhez külön képesítés nem szükséges ugyan, azonban ahhoz csakis olyan egyének alkalmazhatók, akik az ehhez szükséges gyakorlati jártasságot elsajátították, józan életűek és semmiféle testi vagy érzéki fogyatkozásban nem szenvednek.

A folyó múlt századi szabályozása több irányú változást hozott. E változás nemcsak abban nyilvánult meg, hogy az átvágott kanyarulatok következtében megrövidült a folyómeder, a víz folyása felgyorsult, illetve a kiépített gátak védelmet biztosítottak a folyóparti települések számára, hanem megváltoztatta a táj arculatát, olykor átrendezte a falvak gazdálkodásának szerkezetét is. Gondoljunk csak arra, hogy hány esetben vágtak el határrészeket egy-egy településtől, melyek lakói arra kényszerültek, hogy immár a folyón túli szántóikat, legelőiket stb. esetenkénti vízi átkelés közbeiktatásával műveljék, hasznosítsák. A folyón való alkalmi vagy rendszeres átkeléssel teremtettek egymással kapcsolatot a folyóparti települések, így végezték munkáikat, járhattak el magán vagy hivatalos ügyeikben.

Az átkelésnek az alábbi módzatai fordultak elő; éspedig az egyszerű ladikkal (melyből kisebb és nagyobb méretű volt) való átevezéstől a hidason (kompon) való közlekedésen át a nyári idényre létesített hajóhídig.

A révész, életmódját tekintve mindig a határbeli munkások, a halászok, a pásztorok, a csöszök közé számított.

A révész munkája a forgalom függvénye volt. Egy-egy hetipiac vagy nagyvásár alkalmával igen sok dolga akadt.

Virradattól alkonyatig a vízen volt. Arra is ügyelt, hogy akit átvitt a vízen, azt, ha szándékában volt aznap hazatérni, vissza is hozza. Nagy forgalom esetén hidassal jártak, de ebben társ is kellett. Csendesebb napokon a kisebb ladik vagy a lapsoló is elegendő volt. A gyalogos forgalmat egy nagyobb, 16—18 személyes ladikkal is lebonyolíthatták.

Télen-nyáron volt munkája a révésznek. Amíg a Tisza vize be nem állt, hidassal, ladikkal járta a vizet. Az őszi hidegek bizony próbára tették erejét, megviselték egészségét.

A víz beálltával (befagyott a Tisza) a jégen való közlekedést is biztosítani kellett. Utat jelölt ki a jégen, ennek mentén két oldalt lékeket vágott, a jégre szalmát, töreket szórt, s vízzel locsolta, hizlalta a jeget. Mind a gyalogos, mind a járműforgalom a jégen zajlott. Ha árvíz volt, a hidas-forgalom szünetelt. A ladikkal pedig töltéstől töltésig jártak.

A révész ismerte a Tisza vizét. Munkája közben számításba vette a széljárást, a víz mélységét, erejét. A Tiszán a felszél segítette, az alszél gátolta, nehezítette munkáját, különösen a hidasos

átkelését. Alacsony vízállás esetén a víz ereje kevésnek bizonyult a hidashoz, ezért egy fahorog és a drótkötél segítségével kézzel vontatták át a hidast a vizén.

Elmondhatjuk, hogy a Tisza — bár tájunkon már jelentékeny mederszélességű és vízhozamú folyó — éppen a révek, illetve a révészek segítségével nem jelentett leküzdhetetlen akadályt a két part településeinek társadalmi életében, gazdasági tevékenységében. A szemközti települések lakossága szoros kapcsolatot tartottak egymással, s nem volt eközben gátja a Tisza e kapcsolatok tartásának. Ellenkezőleg, olykor azt tapasztalhatjuk, hogy erősen érvényesült az egymásra utaltság közöttük, miközben természetesen nélkülözhetetlenek voltak a révek.

Révek / Szabó László

„Bacs-Aranyos - Tisza Vid, rév jár, a XLV-43. sz. lap szerint.

Tisza Szálka, a gyürei Moratva felé rév jár (XLV-43.).

Kis Varsány, a bal partról a Moratva felé rév jár (XLV-43.).

Vásárosnamény, közúti híd, 684,441 fkm., megközelíthető a 41. sz. közúton. Vasaras-Namény és Gergelyi között fahíd áll (II.K.F. XLV-42.).

Aranyosapáti - Tiszaadony (Kopócsapáti, Révaranyos), komp, 668,6 fkm., megközelíthető a 4. és a 41. sz. közúton. Közelében működött a Szabolcsot Bereggel összekötő vidi rév. Első feljegyzés 1381-ben.

Tiszaogyorós - Lónya, komp, 660 (650,8) fkm., megközelíthető a 4. sz. közútról. Ez a rév a II.K.F. XLV-42. szelvényén is jelen van. Első révjog-dokumentuma 1593-ban kelt.

Benk - Lónya, komp, 652,7 fkm. A benki révet a XLV-42. sz. szelvény jelöli.

Kerecsény, a jobb partról rév visz a Leányvári Rétre (II.K.F. XLV-42.).

Az Aranyosapáti-Tiszaadony rév úgynevezett kettős rév volt, mert Aranyosapátiból Tiszaszalkára is vitt egy rév. „

Több településről rendelkezünk a XIX. század közepéről olyan adatokkal, hogy az ott lakók fával kereskednek (pl. **Gergelyi, Tiszaadony és Vámosatya**).

Eördögh Dániel kopócsapáti birtokos a Tisza túlsó partján elterülő eszenyi erdejében hasítottatott zsindelet a maga számára, vidi erdejéből adott fát az építkezőknek

57	10	2	1219	eltulajdonítása miatt. 12 lap. Erdei Dániel tiszadonyi lakos peres 1829-30 ügye törvénytelenül beszedett adók és komphasználat miatt. 12 lap.
58	10	2	1449	Csatári Gábor, Turányi András 1832-35 barabási lakosok peres ügye tiltott erdőirtás miatt. 12 lap.
59	10	3	33	A megyei bíróság jegyzőkönyve a 1834 márokpapi asztalos munkájának kiselejtezéséről. 1 lap.
60	10	3	110	Lónyai László nagylónyai birtokos 1835-42 tisztartóiának Emődi Mihálynak

Szálkai, vidi és adonyi lakosok 1837-ben kérvényt írtak a vámosatyai híd használatáért fizetendő vám tárgyában. / *Ez egy fahíd volt, de a kereskedelmi út , csak ezen haladhatott át.../*



Ezen a térképen mindhárom révjáró látszódik: Tisza-Adony- Kopócsapáti. Tisza-Vid-Bácsaranyos és Tisza-szalka –Gyüre.

Itt lehetett átjutni az Észak-Nyírség központjának tekinthető és legnagyobb lakossággal rendelkező település, **Kisvárd**a felé is.

Központi szerepe miatt az utak nagy része érintette e helységet, és egyben elősegítette fejlődését is. A középkor folyamán „a Tiszán fennálló, s az egyetlen salamoni kivételével, a Várdai uradalomhoz tartozó révek is mind Kisvárd központi helyzetét erősítették.” A középkori utak megközelítően ugyanazok voltak, mint a maiak. Erről már egy 14. század közepén keletkezett határjárási feljegyzés is említést tesz. Egy kelet—nyugati irányban haladó másik fontos útvonal szintén Kisvárdánál szelte át az észak—déli irányút. Ez kelet felől két fő ágban érte el a megyét: az egyik a **Bács és Aranyos** közti tiszai átkelőtől jött és a munkácsi meg a beregszászi utakat egyesítette; is, amelyek a szomszédos községeket kötötték össze egymással.

Milyenek is voltak ezek az utak? „Az utak csak éppen felismerhető nyomok voltak, nem lehetett azelőtt megépíteni őket, mert nem volt hozzá elegendő kő.” A Tisza és mellékfolyói az év nagy részében járhatatlan mocsaras, lápos területeket hoztak létre áradásaikkal, amely szinte lehetetlenné tette a közlekedést.

Nyírvidék

„községek t. cz. előjáróinak.

A közmunka- és közlekedésügyi m kir. miniszter **28963/87. sz.** a. hidak, révek s kompokon való közlekedés szabályozása tárgyában kiadott rendeletét, köz-hírré tétol s alkalmazkodás végett kiadom.

Nyiregyháza, 1887. augusztushó 9-éu.

Zoltán János, alispán.

1-ször. A törvényhatóság területén lévő valamennyi nyilvános hidat és **kompot alaposan** vizsgálta meg, s a mennyiben azok egy, vagy más tekintetben a közlekedésre alkalmasnak nem találtatnának, azok megfelelő helyreállítása iránt szigorúan és erélylyel intézkedjék.

2-szor.

A kompokon történő szállítást illetőleg a komp feletti hatósági felügyeletet és ellenőrzést gyakorló illetékes törvényhatóság által megállapítandók a komp szerkezete, berendezése és

felszerelése, továbbá mindazon intézkedések, melyek a közbiztonság és közlekedés akadálytalan fentartása érdekében a komp használatánál szem előtt tartandók. A többi közt megállapítandók lesznek a komp teherviselési képessége, úgy a személyek száma, mint a rakomány összes súlyárú nevére, mely megállapítások mindkét parton, valamint a kompon is látható helyen kifüggesztendők

3- szor.

Szoros kötelességévé teendő a kompok tulajdonosainak, hogy a fentebbi megállapításokat kövessék s hogy a megállapított hordképességnél nagyobb megterheléstől tartózkodjanak. A községk elöljáróságai pedig utasítandók, hogy e részben szigorú ellenőrzést gyakoroljanak úgy a komp birtokosok, mint a kompot használó közönséggel szemben.

4-szer. Ebbeli batáiozatát a törvény-hatóság területén — az 1886. évi XXI. t. cz. értelmében tegye közhírré.

5-szer. Ki valamely komp vagy hid és az azokhoz vezető fel és lejárók fenntartására jogosítva vagy kötelezve van, köteles az érintett tárgyakat a közlekedés igényeinek és biztonságúak megfelelő állapotban tartani és a hatóságnak e részben kiadott, intézkedéseit teljesíteni. Ha a hidak és kompok veszélyes állapotban tartatnának vagy a hatóságnak az életbiztonság szempontjából a közlekedésre nézve kiadott intézkedései nem teljesíttetnének, a mennyiben súlyos beszámítású büntetendő cselekmények szóban nem forognának, az 1879. XL. t. cz. 113. §. határozatai tartandók szem előtt. Jelen rendeletem pontos végrehajtását a törvény-hatóságnak azzal teszem felelősségével járó kötelességévé, hogy tett intézkedéséről jelentést tegyen. Budapest, 1887. július 15-én. Baross.

8,921. K. ~ jggY Szabolcsvármegye alispánjától.

A járási főszolgabírákúak, Nyiregyháza város polgármesterének és a községek elöljáróiúak. A m. kir. belügyminiszter f. évi 46,906. sz. a. kelt leiratát alkalmazkodás és szabályszerű közhírrététel végett, tudomására hozom.

Nyiregyháza, 1887. augusztus 10.

Zoltán János, alispán. „

A járás főszolgabírájúak, a **gróf Lónyay Menyhért örökösei tulajdonát képező tiszai révek vámdíjtételei megállapítására vonatkozó javaslata.**

Határozat.

„A beterjesztett javaslatok alapján a vámdíjtételek következőleg állapítatnak meg:

I. A gróf Lónyay Menyhért örökösei tulajdonát képező eszenyi „csarondai” révén :

1. egy gyalog emberért 1 krajezár,

2. egy darab szarvasmarháért 2 krajezár,
3. egy darab juh vagy sertésért 1 krajezár,
4. egyfogatú szekérért 4 krajezár,
5. miudeu további igavonó állat után 4 krajezár,
6. a fogatok után terheltes esetén is a rendes díj szedhető,
7. jegen történő szállítás alkalmával a díj fele szedhető, de csak az esetben, ha a jég a vámszedő által átkelésre alkalmassá tétetik, folytonosan goudoztatik, öntözés által vastagabbá tétetik.

1937. július hó 25.

Halász Ferenc mérnök:

Észak -Szabolcs a tiszai révek rendezését kéri.

„Folyók jelenléte egyes vidékek gazdasági fejlődését jótékonyan tudja befolyásolni, ha okosan felhasználják; de lehet az elmaradottságnak, elzárkózottságnak kútforrása is, ha a gazdasági vérkeringést — bár időszakosan is — megakadályozza.

Többé-kevésbé ez utóbbi eset áll fenn olyan helyen, ahol gazdasági területet folyók határolnak és nincsen rajtuk megfelelő átkelési hely.

Ez a helyzet Szabolcsban is. A megye határa északon, nyugaton és kisebb részen keleten a Tisza folyó. Sőt, nemcsak határa, hanem tekintélyes területet le is vág belőle, különösen a nyugati részen és kisebbet keleten. A Tiszán át való állandó közlekedés pedig csak négy helyen van lehetővé téve .vashíddal, két helyen pontonhíddal. Ez utóbbiak csak időszakosan szerepelnek megbízhatóan, mert jégzajláskor fel kell azokat szedni.

Túlnyomóan kompok állanak a közlekedés rendelkezésére. A komp lassú áthidalási eszköz, de azért nem elvetendő. Van ugyanis egy nagyon jó tulajdonsága, hogy létesítése a többi áthidalási eszközhöz viszonyítva, kevésbe kerül. Megbízhatósága is megállja a helyét. Hiszen télen, amikor a folyamon megindul a jégzajlás vagy jégréteg képződik, még mindig van mód a komp járatására. Ott, ahol pontonhíd van, jégzajláskor a befagyás előtt azt felszedik és komp látja el a szolgálatot. Tehát használhatósága időbelikig általánosabb, mint a ponton- hídé. Arra pedig belátható időn belül nem lehet számítani, hogy minden átkelési helyre vashíd kerülhessen. Ne vessük tehát

meg a kompáthidalást, hanem keressük «z ökokat, ami forgalmát korlátozza és törekedjünk az akadályok megszüntetésére.

A kompon való átkelést nagyban akadályozza a hozzávezető utak és H folyam partjainak rendeletlensége. A Tiszát különösen nagy ártéri területek szegélyezik, amelyeknek talaja kötött, agyagos és őszi, téli, tavaszi esőzésekor egyenesen járhatatlan. Ezt annak, aki még nem akart a Tiszán ilyen esőzésekor átkelni, hiába is magyarázná az ember; aki viszont legalább egyszer átszenvedte, annak az túlbő magyarázat volt. A révekhez vezető utak, a réveknél levő partok rendezése pedig pénzügyileg is megoldható; hiszen csak kő és egyszerű kubikos munka keli hozzá. Kövünk van bőven és meglehetősen közel is van. A kő anyag értéke alig valami, csak a szállítási díj terheli nagyon. Munkaerő túlon túl sok var helyben, csak a mozgatásukhoz szükséges pénzről kell gondoskodni. De erről már szociális szempontból is érdemes gondoskodni.

Hogy a révjáratokhoz vezető utak és partok rendezése mit jelentene Szabolcs megye szempontjából, azt most láthatjuk igazán, amikor a Bereg megyéből hozzákapcsolt községek elszakadása szóbakerül. Alig tudunk az elszakadás ellen érvet felhozni mi is; nem szólva arról, hogy az érdekelt községék miként vélekednek róla. Mert az igaz, hogy a beregi három község, Lónya, Mátyus, Tizákerecseny jóval közelebb van Felsőszabolcs gazdasági és kulturális központjához, Kisvárdához, mint az összehasonlíthatatlanul kisebb jelentőségű Vásárosnaményhoz; mégis Vásárosnamény az év minden szakában megközelíthető kövesúton, ellenben Kisvárdá és Mándok csak akkor, amikor a Tisza folyó vízállása és az időjárás megengedi.....

Például a felsőszabolcsi viszonyokat és éppen Kisvárdá helyzetét vegyük bonckés alá. Kisvárdá, a Tisza által három oldalról körülvelt Felsőszabolcs központja. A cseh határ csonka Bereg és csonka Zemplén megyék tiszai részeit természetes központjaitól elválasztotta.

Ezeknek a területeknek— közelségüknél fogva — Kisvárdá lenne a központja. Nyáron, mikor járhatók a révek, ide is gravitál ez a vidék; de az esős időszak beálltával teljesen el van választva Kisvárdától. így csonka Bereg kénytelen a távoli és jelentéktelen Vásárosnaményba menni, csonka Zemplén tiszai része a háromszor annyi távolságra levő Sátoraljaúj helybe. Hogy mit jelentene vezető utak és Kisvárdá kereskedői és iparosai szempontjából, ha a rozsályi és a révaranyosi révhez folyampartok rendbe volnának hozva, azt nem kell bővebben magyarázni. Ez a vidék esős időben is fel tudná keresni a kisvárdai piacot. Az ezekhez vezető utak részben ma is ki vannak kövezeve; de mit ér ez, ha éppen a legveszedelmesebb árterekben van járhatatlan, feneketlen sár.

Révaranyosnál például a Tisza másik partján levő Tiszaviden van kövesút és csak ezen az oldalon kellene Szabolcs megyének kiépíteni a folyam medréig a kövesutat és máris lehetővé lenne téve **Tiszavid, Tiszaadony, Tiszakerecseny, Tizzaszalka** községbelieknek, hogy bármilyen időjárás esetében is átkelhessenek a Tiszán. A lónyai révnél, ahol egészen a folyam medréig van kövesút,— noha a partok nincsenek kikövezve — nagyobb forgalom van, mint az összes rév járatokban együttvéve Vásárosnaményig.

E kérdés nem közömbös Szabolcs megye szempontjából. Igazán jelentéktelen hosszúságú útszakaszok ki-kövezésével — Rozsálynál egy, Révaranyosnál 2.5 km-t kellene kikövezni és a hozzájuk tartozó part megerősítő munkálatokat elvégezni — Szabolcs vármegye a szabolcsi piacokra csalogathatná át az árván maradt csonka beregi és zempléni falvakat.

Legalább két helyen, Rozsálynál és **Révaranyosnál**, de ha lehet, még Mezőladánynál is **a tiszakerecsenyi révhez** szükséges a kövesút kiépítése; amelynek megvalósítása az érdekelt községek, Kisvárdai és Szabolcs megye szempontjából rendkívül nagy jelentőségű.

Erre a problémára azzal hívjuk fel az illetékesek figyelmét, hogy legyenek tekintettel mindazokra a nagy érdekekre, amelyek ehhez fűződnek és eme kibírható áldozatokat kívánó problémát segítsék a megvalósulás felé. (Trianon 18.) 1937 július hó 25.

/ Fontosnak tartottam hosszan idézni Halász Ferenc mérnököt. Szerencsére mindig akadtak megszállott emberek, akik harcoltak a környezetükért. Fontosnak tartom a munkásságát azért is, mert jól mutatja a Tisza jobb és bal partján lévő települések lakóinak egymásra utaltságát./

A hidas szerkezete

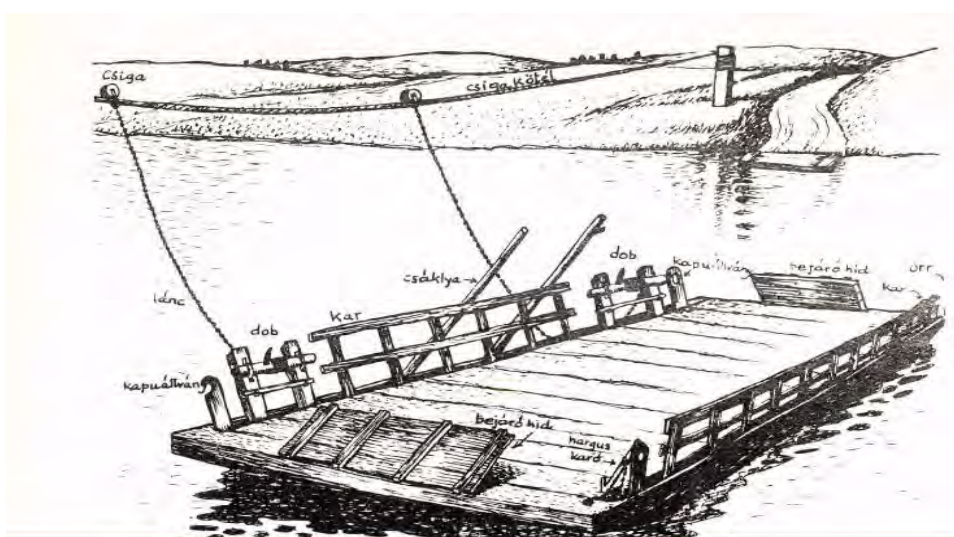
Lényege a kettős fenékdeszkázat és az ezt összetartó oldaldeszkázat által bezárt, levegőt tartalmazó tér, ami képessé teszi a kompot bizonyos súlyhatárig nagyobb terhek szállítására, az elmerülés veszélye nélkül. A hidas 6 üres, vagy 4 terhes szekeret bír el. Ha kellenél több hajtana rá, szállítására, az elmerülés veszélye nélkül. el. Ha kellenél több hajtana rá,

megmerülne, leülne a vízben mert felül nyilasok vannak rajta. A révész és az utasok egyaránt ügyelnek, hogy ez meg ne történhessék.

Olcsvaapátiban készített Kosa Ferenc hidaskészítő, 1938-ban, 5.000 P-ért. A faanyagot ő adta hozzá. Az összes környékbeli hidasokat ő készítette: a benkit, rózsáskertit, tizsakerecsenyit, tiszavidit, lefelé pedig a tuzsérít.

A hidas fenék- és oldaldeszkázata vastag, tartós tölgyfadeszkákból készült. Két keskenyebb oldalánál az alsó fenékdeszkázat fölfelé hajlik a felsőhöz, mint a csónakok orránál láthatjuk.

A kompnak a folyón lefelé néző oldalán levő két sarka a hidas orra, mert haladás közben azzal hasítja a vizet.



1944 őszén a visszavonuló német csapatok a kompok egy részét is megsemmisítették, vagy megrongálták

Az 517/IV/1953. MT számú határozat a megyék és más közületek által kezelt kompokat az Útfenntartó Nemzeti Vállalatnak adta át fenntartás végett. **1957-től a révek tanácsi** tulajdonba kerültek.

Szűcs M. Sándor országgyűlési képviselő, református lelkész 1990-ben kezdeményezte **pontonhíd** telepítését az országhatár és a Tisza közé beékelte észak-beregi térség megközelíthetőségének javítására.

Az első elképzelések TS uszályhíd létesítéséről szóltak **Aranyosapáti és Tiszaadony** között. A telepítési és működési költségek biztosítatlansága miatt a kezdeményezés több évre megtorpant.

1994 októberében megépült a cigándi II. Rákóczi Ferenc Tisza-híd, átadásával megszűnt a korábbi dombrádi pontonhídüzem. E pontonhíd felszabadulásával, illetve a TS uszályok Tiszáról időközben bekövetkezett elhajózásával pontonhíd telepítése a dombrádi szerkezet felújításával vált reálissá.

A dombrádi pontonhíd új helyen való tovább üzemeltetésére további lehetséges helyszíneként Olcsvaapáti, Balsa, illetve Aranyosapáti közvetlen alternatívájaként Lónya merült föl. A működési feltételek biztosítására egyedül Lónya esetében volt határozott helyi kezdeményezés, így végül az úszóhíd ide kerülhetett.

/Tiszaadonyba szeretne volna a pontonhidat a Képviselő Úr. A helyiek nem nagyon ragaszkodtak hozzá, mert a fenntartása évi 3 millióba került volna./

A pontonhidat a szakminiszter 1995. augusztus 4-én az állami céltartalék kezelő-hasznosító (KHVT) Kht. rendelkezési állományába sorolta. A híd kezelésére a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Önkormányzat, a Bereg Térségi Fejlesztési Társulás, Tizamogyorós és Lónya községek önkormányzata 1995. október 20-án közös társaságot alapított Bereg-Szabolcs Híd Kht. (BESZHÍD Kht.) néven.

Jelenleg a pontonhíd már NEM működik.

Tiszaadonyban a Kisvárdra irányába menők igényeit kielégíti a komp járat. A határról jövő forgalom, most kevesebb.

Változás csak akkor lesz, amikor kb. 2020-2022 körül megépül az autópálya Ukrajna irányában. Ahhoz KELL egy új TISZA-híd. Ennek a nyomvonala Tiszaadonyhoz 12 kilométerre van.

BEREG népe teljes mértékben csatlakozni fog az országhoz, amelynek eddig is tagja volt. A Tisza nem csak elválaszt, össze is köt.

/ Az interneten gyűjtött anyagok között találtam az alábbi újságcikket. Több száz éves bődön csónakot találtak Aranyosapáti és Tiszaadony között. A mérete miatt átkelésre, illetve kereskedelmi célokra is alkalmas volt. Próbálkoztam, de nem akadtam a nyomára.... Nem adtam fel a kutatást...../

Kincs nyugszik a Tiszában – a bődönhajó nyomában

2011. december 7. szerda

(Forrás: Nyírség hír) „Isten tenyerén utazunk, és a fenekünk egy csónak üléséhez ér. A múlt nyomában siklik a csónak a szerelletes Tisza vizén. Az Aranyosapáti közelében megtalált bődönhajó felé tartunk. REGON-testvérportálunk, a Nyírség hír anyaga.

Kincs nyugszik a Tiszában. Persze a Tisza maga is kincs, de valamikor réges-régen egy közel **14 méter hosszú, és 3 méter széles hajó** futotta ezeken a habokon útját. Majd lejárt az ideje, egy része azonban megrekedt a part mentén. Ennek talán néhány évszázada. Az utolsó utáni pillanatban érkezünk.



Felvesszük a kapcsolatot *Tóth Csabával*, a horgással, aki 2009-ben felfedezte a hajót. Kis halászcsonakba ereszkedünk, az iszapos part kétszer kiszalad a lábam alól.

Kellemes déli szél fúj, ha másik irányból jönne a fuvallat, akkor neccesebb lenne az út, jobban dobálná a csónakot, de így csak simán a legszerencsésebb embereknek tartjuk magunkat, hogy jó az idő és télen a Tiszán hajózhatunk.

Már látjuk, hogy a hajót nem láttuk volna a partról.. A hajó oldalára dőlve fekszik a part mentén, egyik része valószínűleg az iszapba fúródott. Megközelítése a partról igen aggályos. A 2009-es felfedezése óta több régész is járt már itt, famintát is vettek, azonban a kiemelésre hosszú idők óta most lett volna lehetőség, hiszen a Tisza vízállása évtizedek óta nem volt ilyen sekély. Mégis, a lelet még mindig a folyóban pihen.

A hajó sajátossága, hogy egy jó vastag törzsű fa kiválásával keletkezett, ezért kaphatta a bődönhajó nevet. Paramétereit tekintve nem egy csemetét használtak alapnak, ha kiadta a 14 métert hosszúságban és a 3-at szélességben. Így a fa korát is 500-600 évesnek saccoljuk. És most a Tisza alacsony vízállásának köszönhetően több látható belőle, mint eddig bármikor. Gyermeki izgalom száll meg minket a közelében. A csónakból vizsgáljuk az évgyűrűket, a hajó oldalán lévő lyukak funkcióját. Egy olyan, ember által használt, eszközzel találkozunk, amit nem öt évre terveztek, mivel ami ép belőle, az még évtizedek múlva is ép.



A hajó valamikor embereket hordott, vagy talán sőt Észak- és Dél- Magyarország (még Trianon előtt vagyunk!) között, előtte más emberek kivágták a tölgyet, míg megint mások kemény munka után hajóvá vájták a hatalmas fát.

A 100%-san környezetbarát eszköz éveken keresztül járhatta a Tiszát és a mellékfolyókat, és most ott van előttünk a bizonyítékkal, hogy a mostani kor előtt is létezett élet a vidéken. Miért érdekes ez nekünk? **Mert a mai ember hajlamos úgy gondolni a régi korokra, mint kényelmetlen, zord, hűvös hideg időszakokra, amiben nyoma sem volt a mostani kéj – elemnek, meg felvilágosult értelemnek.**



Egy ilyen lelet kapocs a múltunk és jelenünk közt, és olyan információt hordoz, ha közelebbről megnézzük, ami talán a jövőnket teheti biztos mederbe. senkiháziak átjáróháza legyen. Itt vagyok egy több száz éves hajó közelében, amit sokan csak egy úszó fadarabnak néznének.

Nem tud beszélni, de érzem a farostokból áradó életet, a megmunkálás örömét, ember és természet harmonikus összhangját. Ebben hiszek és ebben bízom. Az eső csapkod és csapkod, a hajó peremén egyre feljebb szökik a vízállás.

A kiemelés lehetőségeiről beszélünk. A hajó nagy része átitatódott vízzel, komoly súlya van.

Ha most kihúznánk, a telet egy alkalmas fűtött csarnokban kéne töltenie, mert különben szétreped, mikor a rostok közötti nedvesség megfagy. Ha így marad a vízállás és jön egy jeges áradás, akkor kettétörhet. Sok a dolog. Mindenesetre ötletelünk. A hajó máris összehozott öt embert, akik talán másképp nem találkoztak volna, és most maguk sem tudják mitől, de izgatottak és vidámak valamilyen közös cél, eszme vagy vállalás miatt.



A hegyekben napközben 70 centi csapadék hull. Sötétedik. Kint a Tiszán is elcsendesedik a part. Este lesz, s növekedő vízszint a part mentén csendben nyugvó leletet a Tiszába burkolja. Nyugodt. Ő már megtette a magáét. Most a többiekén a sor...

Az éj leple alatt Fekete Gólyák szállnak meg a parton...

Vajon kié lehetett ez a csónak ???

/Sajnos, hiába kutattam, azt sem sikerült megtudnom, hogy most hol van.../

Fontosnak tartottam megosztani ezt az írást. Ez a legnagyobb tárgyi bizonyíték arra, hogy itt, Tiszaadonynál rendszeres átkelés volt évszázadok alatt a Tisza jobb és bal partja között.

Tartalom jegyzék:

Bevezető

Írásos emlékek a adonyi révről

A révész élete

Adony és Bácsaranyos igazi révátkelőt épített

Halász Ferenc mérnök munkája

A hidas szerkezete

Kincs nyugszik a Tiszában – a bődönhajó nyomában

Befejező gondolatok

Felhasznált források:

Szabó László: Adatok a tiszai átkelők történetéhez

Sipos Béla: Szabolcsvármegye szabályrendeletei/ Nyíregyháza, 1911

Dankó Béla: Szabolcsi révék a Tiszán

Nyírvidék, 1887 (8. évfolyam, 1-52. szám)

Nyírvidék-Szabolcsi Hírlap, 1937 /5. évfolyam/ Halász Ferenc mérnök

Péter Lászlóné

ny. iskolaigazgató

