

KOMÁROM DUNA-PARTJÁNAK VÁROSTÖRTÉNETE A KEZDETEKTŐL 1945-IG

TAMÁSKA MÁTÉ

PhD, OTKA kutatásvezető. ELTE Társadalomtudományi Kar, Város és Regionális Kutatások Központja.
1117 Budapest, Pázmány Péter sétány 1/a. Meghívott kutató, oktató, Széchenyi István Egyetem,
Építészettörténeti és Városépítési Tanszék. E-mail: tamaskamate@gmail.com

A tanulmány célja, hogy Komárom városfejlődésén keresztül bemutassa a város és a Duna-part, illetve a Duna két partjának történeti kapcsolatrendszerét. Komárom szerkezetének sajátossága kiemelt hadászati jelentősége, amelyet elsőként, mint török kori végvár élt meg. Ebben az időben a Duna túlszéli feltehetően már korábban létező településkezdemenyezések elpusztultak. A 18. században, mint kereskedőváros, jelentős fejlődést tudhat magáénak, ám gazdasági jelentősége ellenére városképe egyszerű maradt. A 19. századtól ismét erős jellege válik a meghatározóvá, a Duna-part stratégiai hídfőit elfoglalják a katonai létesítmények. Csupán a 20. század első évtizedeiben kerül sor a déli és az északi part egybekapcsolására, ami nemcsak a hidat jelenti, hanem az északi hídfő körül akkoriban kiépülő reprezentatív teresedést és parkot is. A két világháború között a frissen egyesített várost határ szeli ketté. A közös városi zónát, így mindenekelőtt a hídfők környékét, illetve általában a Duna-partokat elfoglalják az ipari létesítmények. A két város közé ékelődő ipari zóna azóta is meghatározó szerkezeti eleme a városnak.

Kulcsszavak: várostörténet, városbővítés, dunai városképek, megosztott határváros, várostervezés, Wälder Gyula, Bierbauer Virgil

„Feltehetőleg kevés olyan város van még a Duna mellett, amelynek a Dunával való kapcsolata ilyen szerencsétlenül alakult volna”¹ – olvashatjuk egy, a mai Komárom földrajzi adottságait és fejlődési potenciáit tárgyaló tudományos munkában. Nem éppen biztató kijelentés, hiszen a történeti város a folyónak köszönheti létét. A Duna városfejlesztő hatása mutatkozik meg egykori kereskedelmi életében, erősítés jellegében, átkelőhely szerepében éppúgy, mint megyeszékhelyi funkciójában, de a városegyesítés és városkettéosztás századfordulótól a második világháborúig ívelő szakasza is a Duna-partok rendezésének történetét tárja elénk. Budapest példája mutatja, hogy a folyón átívelő egységes városkép kimagasló esztétikai élményt nyújthat. S ha Komáromban nincs is Várhegy, az Erzsébet-sziget, a Győri-Duna és a Vág–Duna torkolata páratlanul gazdag táji keretet nyújt. Komárom mégsem lett kis Budapest. Jelen tanulmány ennek okait igyekszik feltárni, visszanyúlva a történeti gyökerekig, de leginkább a 20. század első felére koncentrálna. Szűk fél évszázad alatt Ó-Komárom egyesült Új-Szönnnyel (1900), majd országhatár került

¹ Sikos T. – Tiner 2007. 57.

közéjük (1920–1938), végül a bécsi döntés után néhány évig ismét egy városi teret alkot a két part.

Az itt ismertetett esettanulmány egy átfogóbb, a dunai városi táj mintázatait, azon belül is a megosztott határvárosok térszerkezetét feldolgozó kutatómunka része.² Forrásként elsősorban a helytörténeti munkák építészeti jellegű adatai jöhettek számításba. A két klasszikus, Fényes Elek és Borovszky Samu országleírásai mellett főként Takáts Sándor, Kecskés László, Pyber Kálmán, Mácza Mihály és Számadó Emese munkáira támaszkodhattam.³ Az adatgyűjtést levéltári munka egészítette ki, amelynek során a helytörténeti irodalomban fel nem dolgozott fejlesztési dokumentumok és térképi ábrázolások felgyűjtésére törekedtem a Komárom-Esztergom Megyei Levéltár komáromi fiókjában, valamint a BME Urbanisztikai Tanszék térképtárában. A harmadik forrásanyagot a helyszíni adatgyűjtések, terepbejárások szolgáltatták.⁴ Ennek során váltak megragadhatóvá és értelmezhetővé azok a térbeli és vizuális kapcsolatok, amelyek a Duna mentén ma is léteznek, illetve a térképek alapján következtethetünk egykori meglétükre. Utóbbi kapcsán kiemelő, hogy a Komáromról igen nagy számban készült képeslapok révén archív fotódokumentációval is rendelkezünk a 20. század első felének városképéről.

KAPUVÁROSBÓL VÉGVÁR (KOMÁROM A 18. SZÁZADIG)

A Prinz Gyula- és Teleki Pál-féle munkaföldrajz alaptézise szerint a nyugatias civilizáció a Dévényi kapun át lépett be a Kárpát-medencébe.⁵ A középkorban kiemelkedően fontos városok láncolatát látjuk a Duna mentén Pozsonytól Pest-Budáig, miközben innen lefelé jellemzően mezővárosokat találunk a vízpartokon. Ennek okát a földrajzi magyarázat a folyó délre fordulásában látja, amely irány nem szolgálja elég hatékonyan a nyugatról keletre haladó tájatalakító munkát. A kultúrák országútként működő Duna természetesen mást jelentett a korai középkorban, a 15. században vagy éppen a török világban. Kovács Péter tanulmányában igen szemléletesen ábrázolja a Duna szerepét a geopolitika változó térképén (*1. ábra*).⁶ A Magyar

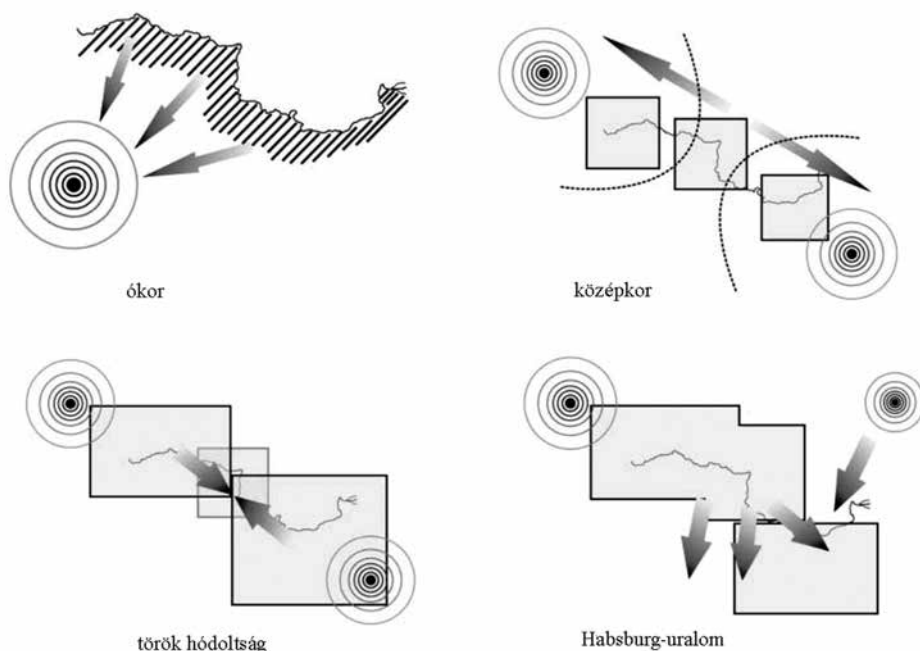
²Tamáska Máté: Kettéosztott városok tér- és társadalomszerkezete. OTKA PD 108532, 2015–2017, Eötvös Loránd Tudományegyetem.

³A bibliográfiai adatokat lásd a konkrét hivatkozásoknál.

⁴A helyszíni kutatómunkát Vajda Barnabás és Beró László történész kollégák segítették. Nyári terepgyakorlat keretében bekapcsolódtak a munkába a győri Szent István Egyetem építész hallgatói is, név szerint Balogh Éva, Botyánszki Zsuzsanna és Fekete Kristóf. A tanulmány szövege támaszkodik a „Komárom/Komárno város-építészeti problémái” konferenciaelőadás anyagára, amely az „Ikervárosok – településegysítés” konferencián hangzott el, Mosonmagyaróváron, 2014. június 25-én. A nyári terepgyakorlat és a konferenciaelőadás az „Európai Unió és Magyarország támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával a TÁMOP 4.2.4.A/2-11-1-2012-0001 azonosító számú Nemzeti Kiválóság Program – Hazai hallgatói, illetve kutatói személyi támogatást biztosító rendszer kidolgozása és működtetése országos program” című kiemelt projekt keretei között valósult meg.

⁵Prinz–Teleki 1937. 36.

⁶Kovács P. 2011. 405–414.



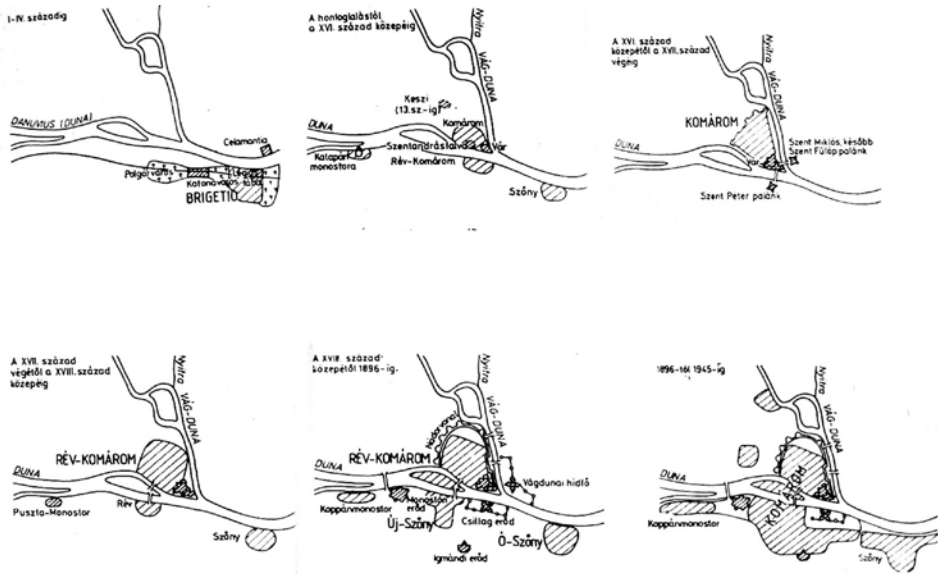
1. ábra. A Duna régió a geopolitikai erőterében, amely erőter Komárom fejlődését is meghatározta (Forrás: Kovács P. 2011)

Királyság kialakulását így módon a Bizánc és a Német-Római Császárság közti szabad dunai tér tette lehetővé. A török előrenyomulása után az 1500-as évektől ütközőzónává vált a térség, mígnem a 18. században megszilárdult a bécsi központú dunai monarchia. Komárom szerepe e tágabb hatalmi mezőbe helyezve érthető meg igazán: a 15. századig része, de nem kifejezetten jelentős állomása a Magyar Királyság központi településcsoportjának, amelynek sarokpontjait Székesfehérvár, Esztergom és Pest-Buda jelölte ki.⁷ Ez a terület mind földrajzilag, mind társadalomtörténetileg sokkal közelebb állt nyugathoz, illetve a nyugati társadalomfejlődéshez, mint a Pest-Budától délre eső területek. Egyedül a tény, hogy ezen a szakaszon szinte napi járóföldre követték egymást a püspökségek, mint Győr, Esztergom, Vác, illetve a tágabb Duna régióban, Veszprém és Nyitra – miközben innen délre és keletre fél országnyi területek kerültek egy püspökség alá –, jelzi,⁸ hogy a Magyar Királyság „ile-de France” területe a Duna Dévény és Pest-Buda közti szakaszára esett.⁹ Komárom fejlődésének akkori helyzeti energiáját legalább annyira köszönhetette a Dunának, mint a beletorkolló Vágnak, amelyen keresztül a Felvidék volt elér-

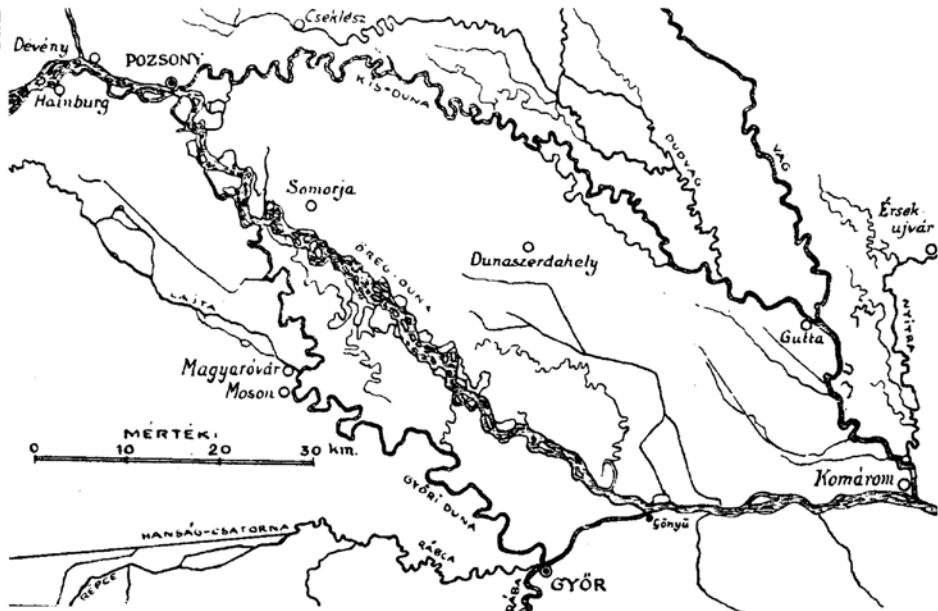
⁷Granasztói 1980. 55.

⁸Uo.

⁹A francia párhuzamot lásd: Bernard 2003. 223.



2. ábra. Komárom településcsoportjának fejlődése az ókortól a 20. század közepéig (Forrás: Kecskés 1984. 8–9)



3. ábra. Az alsószakasz jellegű fő Duna-ág és fattyúágai Pozsony és Komárom között (Forrás: Cholnoky 1940. 252)

hető.¹⁰ Kapuváros szerepkörének tudható be, hogy nem a jobb parti római Brigetio romjain (a mai Szöny területén), hanem a Vág–Duna felé közvetlen kapcsolatot jelentő torkolatban épült ki (2. ábra).¹¹

Komárom kiépülésének második építési korszaka a 16. századi török terjeszkedéssel veszi kezdetét, mint Habsburg végvár.¹² 1594-ben Szinán nagyvezér Győr és Tata bevétele után hiába fordul a város ellen.¹³ A bevehetetlen várnak ez volt az első komoly sikere, amely okán a modern népszerűsítő tudományos szakirodalomban a „Duna Gibraltárja” nevet kapta.¹⁴ Komárom védelmét nagyban segítette, hogy a vizek szinte minden oldalról körbefolyták, így szárazföldi erőkkel legfeljebb csak a Csallóköz felől lehetett volna támadni. A Csallóköz azonban maga is bevehetetlen akadály volt. Pozsony alatt ugyanis a folyó meglassul, a magával hozott hordalékot szétteríti, szigeteket épít, ágakra szakad. Az ilyen alsószakasz jellegű folyamszakaszok a gyakori és kiszámíthatatlan lefolyású árvizek miatt nem kedveznek sem az állandó településeknek, sem az állandó utaknak.¹⁵ A hajósok is inkább a hordalékkúp két szélén kanyargó fattyúágakat, a Győri- és a Vág–Duna-ágot részesítették előnyben (3. ábra).¹⁶ Mikor 1594-ben Győr elesett, a dunai folyami útnak csupán a déli ága került török kézre, a Vág–Duna továbbra is császári kézen maradt.¹⁷ Stratégiai jelentősége okán a várat 1650–1670 között kibővítették, ettől kedve beszélhetünk öregvár-ról és újjárról.¹⁸ A védelmi igények a Duna túlsó partjait is igénybe vették, így alakult ki a Szent Péter-palánk (a mai Csillagerőd helyén), illetve a Szent Fülöp-palánk (a Vág–Duna keleti partján). Ezek azonban a török kor végeztével elenyésztek.¹⁹

A legkorszerűbb katonai erődítés és az ostromok alatt újra és újra elpusztuló polgárváros kettőssége jellemezte a török kort. Ráadásul a bővülő erődrendszer miatt a polgárvárost fokozatosan nyugatabbra tolták. Közte és a vár között széles várkört alakítottak ki, az ábrázolások szerint vizesárokkal. Míg a középkori Komárom hasonlíthatott a püspökváros szerkezetű Gyórhöz,²⁰ ahol is a város és a vár egy védelmi rendszert alkotott, addig a 17. század végének Komáromában inkább településpárról beszélhetünk. Ez a kettős, polgári és katonai részre tagozódó alaprajz egyébiránt nem volt ritkaság a hódoltság területén. Az azonban már kurióznak számít, hogy a megosztottság a 18–19. század egészét végigkíséri.

¹⁰ Lovász 1996. 23.

¹¹ Lásd: Nagy et al. 2013. 278–286.

¹² Egy 1555-ből származó számadás szerint Komárom a legnagyobb költséggel fenntartott királyi végvár volt, hatszáz főt meghaladó naszádos létszámával pedig hadászatiilag is különleges szerepe volt a Duna védelmében. Bánlaky 1927. o. n.

¹³ Kecskés 1984. 101.

¹⁴ Lásd: Szénássy 2005.

¹⁵ „A Dunán Pozsony és Komárom között nem lehetett ésszerűen átkelő utat vezetni. Csak Pozsonynál és Komáromnál lehet könnyen átkelni, egyetlen átkeléssel, azért mindkét helyen nevezetes város és vár keletkezett.” Cholnoky 1940. 256.

¹⁶ Lásd: Takáts 1900.

¹⁷ Lásd: Szabady 1943. 276–281.

¹⁸ Mácza 1992. 8.

¹⁹ Kecskés 1984. 8.

²⁰ Eperjessy 1971. 125; Máté 2008. 6–10.

KOMÁROM ÉS ÚJ-SZŐNY PUSZTA (18–19. SZ.)

Az 1700-as évek elején Komárom katonai szerepe lecsökken, ám ugyanebben az időben a város sikeresen kapcsolódik be a Duna mentén megélénkülő gabonakereskedelembé. Akkoriban Magyarország egyik legnépesebb települése. Nyolcezer fős lakosságával az ország tíz legnagyobb városa között szerepelt.²¹ Noha a barokk Győrnél népesebb volt, városképében alig találjuk nyomát az 1700-as évek építészetének. Mindezt a helytörténeti irodalom az 1763-as nagy földrengéssel magyarázza, amelyet néhány év múlva (1767) tűzvész követett. Az újjáépítéshez a károsultak kénytelenek voltak uzsorára adott kölcsönöket felvenni, ami jelentős elszegényedéshez vezetett.²² Új házak esetében a kamara megtiltotta az emeletes házak építését, boltzat helyett sík fafödémeket írt elő, de korlátozta a házak sűrűségét is.²³

A város 18. század végi szerkezetéről Vizer János 1800-ban készült térképe nyújt némi képet.²⁴ Ezen igen jól kivehető a város csápos szerkezete. Az egyik tengely a Vág–Duna mentén, a másik a Győri-Duna mentén haladt. A két csáp közötti terület nagyrészt üres, illetve ritkán beépült.²⁵ A térkép másik érdekessége, hogy ábrázolja a vár alatti utcákat, amelyeket 1809-ben a napóleoni háborúk idején elbontottak.²⁶ A 19. század elején újra előtérbe került a város katonai szerepe. Így, miközben Európa-szerte sorra bontották el a régi városfalakat, Komáromban minden korábbinál nagyobb erődrendszer kiépítését kezdték meg.

A félsziget csücskét elfoglaló erődrendszer a hídfőerődítések révén átnyúlt a Dunán is (Donau-Brückenkopf, ma Csillag erőd, Waag-Brükenkopf).²⁷ Az erődrendszernek ez a kései reneszánsza egyben azt is jelentette, hogy a polgárváros Komárom számára a 19. század végén, 20. század elején ezek a területek fehér foltnak bizonyultak. Városképíleg mindez annál is inkább érdekes, mert a vár és a vele szemben kialakított hídfőbástyák a félsziget tájféldrajzilag talán legszebb részén fekszenek, ahol a két folyóág együttesen belátható, ráadásul a háttérben a Gerecse szelíd dombhajlatai is látszanak. Ám nem csak városképíleg, városszerkezetileg is kitüntetett hely lett volna a torkolat vidéke, mivel karnyújtásnyira van Szőnytől, amely – ha már ebben az időben egyesül Komárommal – a maga mezővárosias karakterével jelentősen felgyorsíthatta volna a terület 19. századi középvárossá válását.²⁸

²¹ Sikos T. – Tiner 2007. 138. A 18. század elejének adatai azonban megtévesztőek Komárom nagyságát és jelentőségét illetően, hiszen az 1715-ös és 1720-as összeírás nem tekinthető mindent szempontból hiteles adatnak.

²² Bikló 1993. 13.

²³ Borovszky 1907. 142. Mácza Mihály egyébiránt ezt a rendeletet 1783-ra, a második földrengés utánra teszi. Mácza 1992. 9.

²⁴ Vizer 1800 (térképi dokumentum).

²⁵ Vizer térképe a középső részt nem ábrázolja, de a második katonai felmérés alapján képet nyerhetünk erről a részről is.

²⁶ Az 1809 júniusában Komáromba érkező József nádor naplójába a következőket rögzítette: „300 ház, 3 egész utca leborotválva, 1 ½ millióra becsülve.” Habsburg Történeti Intézet 2014. o. n.

²⁷ Lásd: Második Katonai Felmérés (1806–1869) térképszelvénye. Kifejezetten a déli part védelmét szolgálta további két bástya: a Saindberg (Monostori erőd), illetve a Schanzberg (Igmándi erőd).

²⁸ Lásd bővebben: Herczeg–Számadó–Turi 2007.

A város egyéb területeit is a katonai létesítmények határozták meg. A 19. század elején létesített, úgynevezett Nádor-vonalat messze a Csallóköz felé, a Győri-Duna és a Vág–Duna között húzták meg.²⁹ A védett területen belül, közvetlenül a Duna mentén, a pozsonyi kapu előtt néhány évtized múltán már egy új városrészt találunk, egyenes utcákkal és rendkívül kis telekméretekkel. A 18. századi Komárom másik hosszanti tengelye, a Vág–Duna menti azonban éppen a várépítési munkák során veszített súlyából. A 19. században a város fokozatosan a Győri-Duna felé fordult.³⁰ A történeti város további sajátossága, hogy a beépítés sűrűsége a városszélek felé fokozódott. A lazán beépült, széles tömbbelsőket körülölelő, belvároshoz képest a Nádor-vonalhoz, illetve északon a Kisérhez (kb. a mai vasúti állomás magassága) közeledve a telekméretek csökkennek. Ez a szélekhez tapadó, földszintes kis házakkal teleépített térség azonban minduntalan megbomlott és óriási üres térségnek hagyott helyet, úgymint használatban lévő és felhagyott temetőknek, agyaggödöröknek, vásártereknek. Egyedül a Duna-part mentén találunk a belvárostól a Nádor-vonalig húzódó összefüggő településszövetet.

A Duna azonban nem csupán kelet–nyugati tengelyt kínált, de a révátkelő révén egy új városszerkezeti relációt is.³¹ A formálódó két parti város szerkezetét kezdetektől fogva meghatározta a révátkelő, illetve az ehhez kapcsolódó túlparti településrész.³² Az első katonai felmérésen már láthatjuk Új-Szőny első házcsoportját.³³ A nagy, 1763-as földrendés után még az is felmerült, hogy Komáromot a déli oldalon építsék újra.³⁴ Noha erre nem került sor, egyre többen telepedtek meg a déli oldalon. Érdekes, hogy a másik dunai révnél, tehát a Vág–Dunánál nem látunk településkezdeményt. Ennek több oka is lehetett. Egyrészt a vági-révhely vízjárta terület volt, kevés településre alkalmas pontját pedig a katonaság használta, másrészt Új-Szőny kialakulását nemcsak a rév, de a bécsi országút is serkentette. A 19. század közepén Új-Szőny pusztá határa mindössze 240 hold volt, ebből következően a kisparaszti fejlődésnek területalapjai sem voltak adottak.³⁵ A nyolcszáz főnyi lakosság főként fuvarozásból, hajózásból és napszámból élt. Mikor pedig a vasút viszonylag korán, 1856-ban Győr felől elérte a pusztát,³⁶ a kapitalista fejlődésnek szinte valamennyi elvi feltétele adott volt:³⁷ Komárom kereskedelmi tradíciói okán jelentős befektetői tőkével rendelkezett, a lakosság egy része tulajdon híján kénytelen volt bérmunkát

²⁹ „A várerősség, az úgynevezett nádori vonalak (...) körülveszik a várost.” Fényes 1851. 237.

³⁰ Lásd: Második Katonai Felmérés.

³¹ Borovszky 1907. 153.

³² Az 1700-as évekből fennmaradt egy ábrázolás, amely nem a mai helyére, hanem közvetlenül a vár alá rajzolta a hidat. Forrás: Jacob Tollius, közli: Kecskés 1984, lásd a számozatlan fényképmelléleteket.

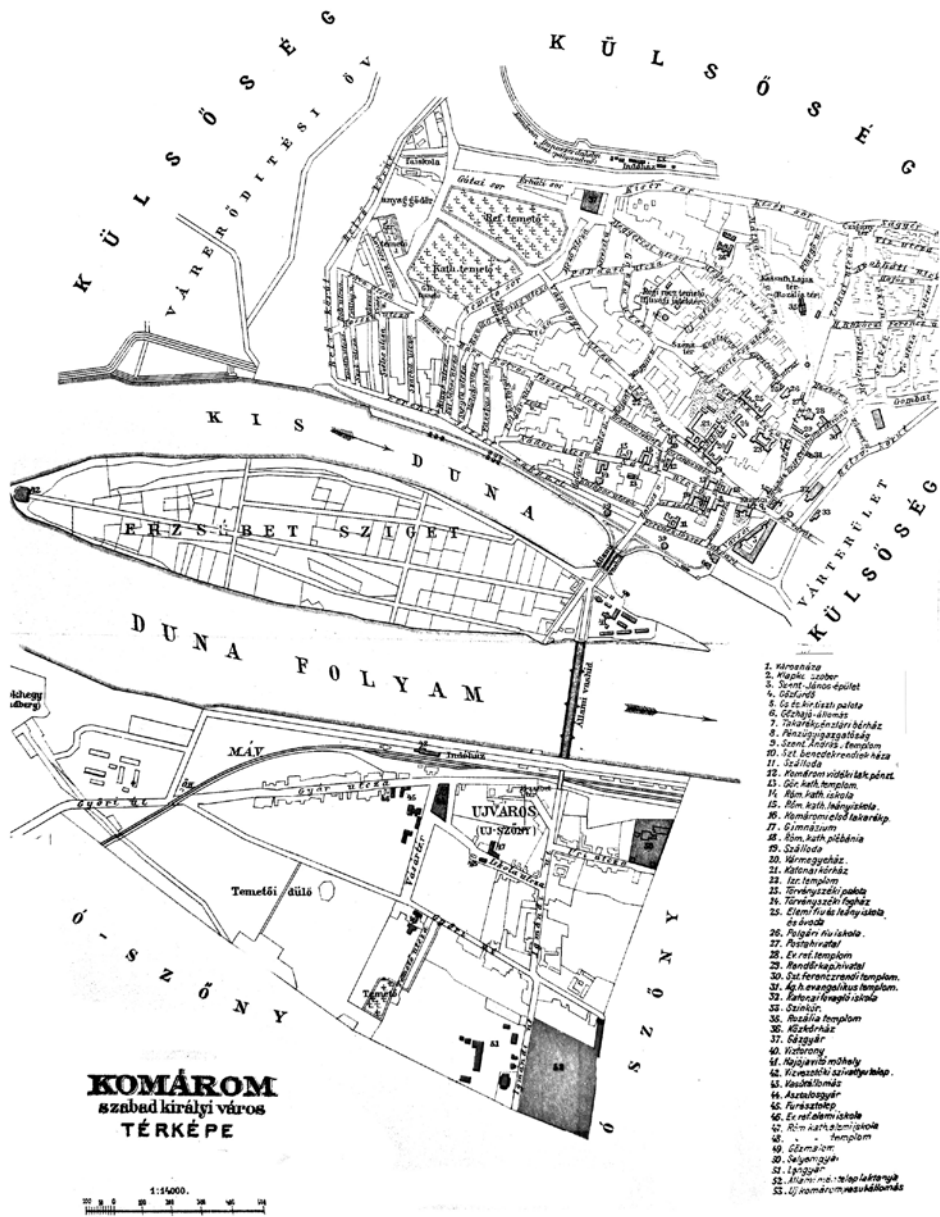
³³ Lásd: Első Katonai felmérés (1763–1787) térképszelvénye.

³⁴ Borovszky 1907. 143. Más szerzők ezt a tervet a második, 1783-as földrendés kapcsán említik meg. Pyber 1954. 13.

³⁵ Fényes 1851. 157.

³⁶ A vasútvonalak fejlődéséről lásd: Számadó–Turi 2010.

³⁷ Részletesebb kutatást igényelne annak pontos megválaszolása, hogy Szőny iparosodásában mennyire játszott szerepet az északi rész egykori kereskedő rétege, és mennyiben volt az köszönhető más, külső vállalkozói csoportoknak.



4. ábra. Az egyesített Komárom térképe 1907-ben
(Forrás: Borovszky 1907. 140)

vállalni, a vasút pedig nyereségessé tette a vállalkozásokat. Új-Szöny a következő évtizedekben élénk gyárfaluvá fejlődött.³⁸

Mindeközben a történeti Ó-Komárom egyre veszített relatív súlyából. Az 1848/49-es szabadságharc ostromai során okozott pusztításokat nagyon nehezen heverte ki: „jelenleg alig ismerhetni azon Komáromra, mely 1848-ban állott. Utcái keskenyek és rendetlen menetelűek. (...) Népeisége tett 1847-ben 20 660 lakost, mely szám jelenleg mintegy 13 000-re olvadt le.”³⁹ A válságban közrejátszott a vasút, illetve annak hiánya, a dunai hajózás átalakulása, a katonaság erőteljes jelenléte. A patinás Komáromnak a 19. század végén elemi gazdasági érdeke volt a fiatal Új-Szöny becsatolása a várostestbe, hiszen csak így juthatott iparhoz és forgalmas vasúti összeköttetéshez.⁴⁰

AZ EGYESÍTETT VÁROS (ÓVÁROS-ÚJVÁROS, 1900–1920)

„Komárom városát a Duna két részre, jobb- és balpartira osztja” – olvashatjuk a Borovszky-féle vármegyei leírásban, amelyet néhány évvel a két város fizikai (1892, Erzsébet híd), törvényi (1896) és tényleges (1900) egyesítése után adtak ki.⁴¹ Nem tudhatjuk, pontosan, mi vezérelte a szerzőt, hogy az ismertetőjét ezzel a mondatlal kezdje, de ott kísérthetett Budapest szintén városjegyesítéssel létrejött dunai panorámája. A könyvhöz mellékelte térkép is azt sugallja, hogy a két part nem csupán egy egészét alkotott, de – legalábbis területre – közel egyenlő részét képezte a városnak. Ehhez persze az is kellett, hogy a várat és a várkerületet egészében elhagyják a térképről (4. ábra). A leírás és a hozzá rendelt térkép annál is inkább figyelemre méltó, mert Ó-Komárom – gazdasági válsága ellenére is – nagyságrendekkel jelentősebb település volt, mint a déli oldal.⁴² Innen nézve tehát nem is városjegyesítésről, hanem Ó-Komárom terjeszkedéséről beszélhetnénk. A Duna márkáns szerkezeti határa nélkül valószínűleg a kortársak is így interpretálták volna a változásokat. Így azonban a folyóparti adottsághoz igazodva egy kétparti város ideája kezdett kibontakozni. Mindez kezdettől fogva nehéz feladatnak ígérkezett. A település méretéhez képest a Duna túlságosan is széles határzóna, amely határzónához könnyen kapcsolódtak szociokulturális identitáselemek. A régi Komárom felső rétegei erős polgári öntudattal bírtak. Jókai Mór, Klapka György hírneve pedig elfeledtette, hogy Komárom voltaképpen már kisváros. Az újvárosnak nem voltak hagyományai, de volt vasútja és voltak gyárjai. S noha ezek a gyárak a város büsz-

³⁸ Számadó 2006. 9. A legfontosabb gyárak: az országos jelentőségű Milch-féle fáttelep, amely a Vágon lehozott fát dolgozta fel, az állami alapítású selyemfonógyár, majd 1900 után a lenfonógyár, a hengermalom, a keserűvíztöltő és a vasöntő.

³⁹ Fényes 1851. 238.

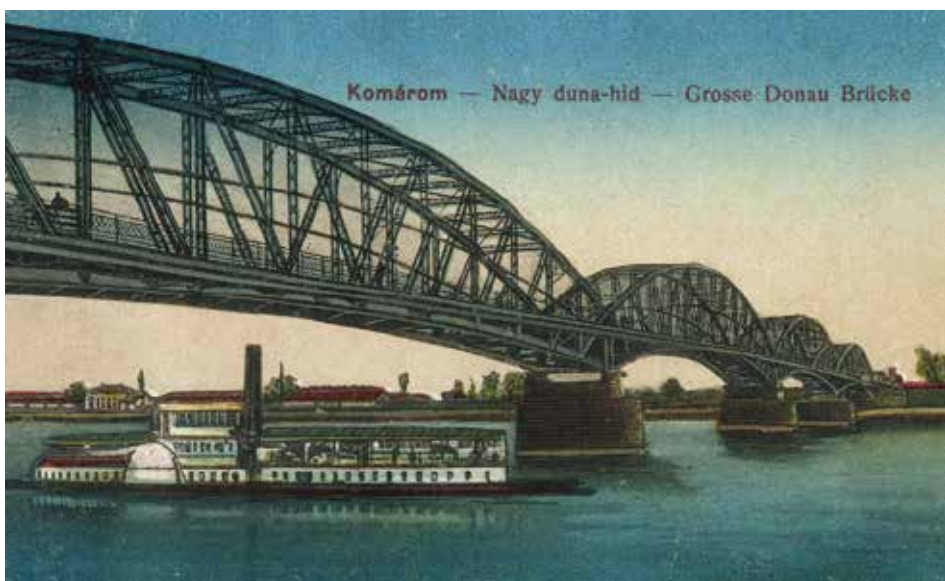
⁴⁰ Kovács É. 2011. 103.

⁴¹ Borovszky 1907. 154. A Komárom fejezetet Rovács Albin városi levéltáros jegyezte.

⁴² 1910-ben északon 18 853, délen 3523 fő élt. 1910-es népszámlás 42. kötet. A népesség főbb adatai községek és népesebb puszták, telepek szerint, 1912.



5. ábra. Az Igmándi keserűvíztelep palackozója az újvárosban (képeslap, 20. század eleje, a szerző gyűjteménye)



6. ábra. Az Erzsébet híd (képeslap, 20. század eleje, a szerző gyűjteménye)

keségei voltak, az itt dolgozó munkások inkább félelmet keltettek a polgári rétegekben: „az úJVárosi népesség szaporodása legnagyobb mértékben tekintélyt nem ismerő és teljes szabadsággal élni akaró idegen elemek benépesülése által történik”.⁴³ Ha többről nem is szól ez az idézet, arról mindenképpen, hogy a városházán a jobb parti részeket fenntartással kezelték, ami nehezítette a városszövetek amúgy sem problémamentes összefűzését.

Az egykori Új-Szőny vasútvonalainak kiépítésekor nem számoltak a későbbi városgyesítés lehetőségével. Az 1850-es években persze logikusnak tűnt a vasutat a komáromi révhez bevinni, majd Székesfehérvár felé továbbvinni. Mikor pedig a harmadik vonalat nyitották meg a fejlődő tatai szénbányák (illetve Budapest) felé az 1880-as években, ezt már a székesfehérvári töltéshez igazították, felépítve a Duna-partra a ma is meglévő teherpályaudvart.⁴⁴ Ó-Komárom folyóparti panorámája, a Szent András-templom impozáns tömbjével, ily módon legfeljebb a vasúton érkezők számára jelenthetett élményt. Holott a modernizálódó dunai városok, így Pozsony, Győr vagy Budapest városképében és identitásában a 19. század végén fontos szerepet töltött be a vízre és az óvárosra egyszerre nyitott túlparti közpark.

Az esetlegesen kialakuló jobb parti településrész további kihívása a szétterültség volt. Annak ellenére, hogy csupán néhány utcából állott, nem volt igazi központja. A hídfő (Erzsébet tér), a Vásártér, a vasúthoz vivő Gyár utca, a Győri országút, az Igmándi út mind egy-egy önálló szerkezeti kezdemény volt, amelynek összefforrasztásához sem idő, sem tervezői szándék nem mutatkozott, annál inkább sem, mert közük gyárak és katonai területek élkelődtek. Az úJVáros akkoriban inkább telepek halmaza volt, amelyek rendszerét a termelés, a közlekedés, illetve a katonaság igényei szabták meg. Jellemző városképi szituáció a központi fekvésű komáromi szikvízüzem (ma Komáromi Nyomda) esete. A gyárépület a város észak-déli főutcájának, az Igmándi útnak értékes saroktelkét foglalta el, de úgy, hogy reprezentatív kialakításával mintha nem is üzem, hanem városi palota kívánt volna lenni (5. ábra). Az identitását és helyét kereső déli városrész nehezen tudott összeforrni az óvárossal, hiszen sem vizuálisan, sem fizikailag nem érintkezett azzal, csupán egyetlen ponton, az Erzsébet hídon keresztül.

A híd megint csak önálló városrész volt (6. ábra). A korabeli képeslapokon úgy ábrázolják, mintha nem is városi, hanem közúti híd lenne. Ténylegesen az is volt, hiszen jórészt állami akarat és erő hozta létre, feladata így kezdetől fogva több volt, mintha városi híd lett volna.⁴⁵ A képeslapok azonban némileg csalókák, mivel a széles vasszerkezetre koncentrálnak, amely pedig önmagában nem a két várost, csak az Erzsébet-szigetet köti össze a déli parttal. Márpedig a sziget átalakuló terület volt, amely magában hordozta a várossá válás lehetőségét. Kertjeit régi komáromi polgárcsaládok művelték, fákkal övezett sétaútja kedvelt polgári kirándulóhelynek számí-

⁴³ Komárom város 1902. évi jegyzőkönyve, 21. számú határozat. Idézi: Számadó 2006. 7.

⁴⁴ Lásd bővebben: Számadó–Turi 2010.

⁴⁵ Hajós 2007. 42.



7. ábra. Az ó-komáromi hídfőtér a rakparttal, a Grand kávéházzal és belátással a Baross utcára (képeslap, 20. század eleje, a szerző gyűjteménye)

tott.⁴⁶ Az itt áthaladó rév mozgalmas, a polgári világtól szociálisan távol álló rétegeket is odavonzott, nem beszélve arról, hogy a szigettel szemközt főként mesterek, hajóácsok, molnárok lakta tarka városnegyed terült el.⁴⁷ Az 1900-as évek fordulóján a dunai hajózás átalakulása, a téli kikötő s vele a Kis-Duna-ág lezárása, a városi vízmű kiépítése, valamint a rakpartok kövezése miatt a sziget képe alaposan megváltozott.⁴⁸ Mégis azt mondhatjuk, hogy mindezek inkább csak hangsúlyeltolódások voltak, amelyek törvényszerűen együtt jártak a kor városiasodásával. A döntő változást a sziget életében a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaságnak 1897-ben Győrből áttelepített javítóműhelye hozta el, amely egy új ipari zónának volt az első lépése. Az Erzsébet-szigeten áthaladó rövid útszakasz így egyszerre két világra nyitott kaput: kelet felé az ipari, nyugat felé a polgári városi tájra. Az 1900–1945 közötti fél évszázad egyesítésének és kettéosztásának urbanisztikai története voltaképpen nem más, mint a két zóna váltakozó intenzitású kiterjesztése az ó-komáromi hídfő felé. Miközben a századfordulón az Erzsébet-sziget villákkal és parkok-

⁴⁶ „Legnagyobb figyelmet érdemel (...) a Dunának (...) a város aljában terülő szigete, mely gőzhajói kikötőn, sétatérén, s a rakodóhelyeken kívül 122 hold és 1037 négyszögölnyi területen, szép gyümölcsös és mulató kertekkel dicsekszik. Fényes 1851. 237. A szigetről lásd továbbá: Takáts 1996.

⁴⁷ Mácza 1992. 48.

⁴⁸ A folyók iparosítása az elmúlt évtizedekben vált központi témájává a környezettörténetnek. Az egyik legnagyobb hatású ilyen munka: White 1995.

kal teli polgári világa volt összeolvadóban az északi hídfővel, addig 1920 után a hajógyár fémjelezte ipar terjeszkedése volt megfigyelhető.

A század első két évtizedében tehát az északi hídfő (Kis-Duna híd) körül egy új belváros volt formálódóban, a Baross Gábor utca (7. ábra). Ez az utca a hidat kötötte össze a Nádor utcával, a történeti város kelet–nyugati főtengelyével. A Baross Gábor utca felértékelődése lehetőséget teremtett arra, hogy az eddig hosszában terjeszkedő város az átkelőhely szerepnek megfelelő új centrumot fejleszthessen ki, amely ráadásul fekvésénél fogva a bal parti résznek is inkább központja tudott lenni, mint a városházának otthont adó régi Klapka tér. A rakpartokat kikövezték, a híd két oldalát a korabeli városépítészeti divatoknak megfelelően közparkkal látták el, amit a földművelésügyi miniszter neve után Darányi-ligetnek hívtak.⁴⁹ A Baross utca, amely egyesítette a tranzit út, a közpark és köztér karakterelemeit, a századfordulás városkép legimpozánsabb alkotása volt, még akkor is, ha az építő energiák csupán a saroktelkek átépítésére voltak elegendőek. Öreg Komárom, amelynek korábban sem a főutcája, sem a főtere nem nézett a Dunára, ebben a két évtizedben kezdett folyóparti várossá lenni. „A Darányi-liget az Alsó-Dunatoron a 19. század második felében és a századfordulón felépült szállókkal, vendéglőkkel, polgárházakkal – kellemes látványt nyújtott a városba érkezőknek.”⁵⁰ A kiépülő korzó nyugaton az Erzsébet-szigethez, keleten a várkertben régebb óta működő Angolkerthez csatlakozott, zöld gyűrűt vonva az óváros köré.

A parkgyűrű részben a katonai erőd miatt kényszerűségből szabadon hagyott várkör, részben a Duna szabályozása révén jöhetett létre. A zöldterületek rendszere fogta egybe a várost, ez kapcsolta össze a tőle külön fejlődő várral, a Dunával, sőt az Erzsébet-sziget révén a túlparrtal is. Az újvárosban ezzel szemben nem létesültek nagyvonalú parkok, mint ahogyan a hídfő kiképzésére is kevesebb gondot fordítottak. Általában is elmondható, hogy dacára annak, hogy a „gravitáció” törvénye szerint a nagyobb óvárosnak kellett volna magához vonzania az újváros szerkezeti vonalait, ennek éppen az ellenkezője történt. Ennek oka pedig, megmaradva a fizikai hasonlatnál, hogy egy harmadik, mindkét településrésznél erősebb vonzás is jelen volt: a vasút és rajza keresztül az országos településhálózat új központja, Budapest. Az óváros a hídon át érintkezett ezzel a világgal, az újváros pedig a vasút, az országút és a katonai létesítmények meglévő adottságainak réseiben tudott csak fejlődni. A település szabályozatlan növekedésére jellemző, hogy bár jelentős belső területekkel rendelkezett, a „beköltözők” egy része az adóelkerülés miatt a közigazgatási határon túl, a szőnyi részen építkezett.⁵¹ Egy szabadon fejlődő déli oldal és egy fegyelmesebb, a hídfő környékén átalakuló északi oldal jellemezte tehát a századelőt.

A városegysítés utolsó jelentős állomása a vasúti híd megépítése (1913) volt.⁵² A vasúti híddal Komárom visszanyerte korábbi, folyók kijelölte szerepkörét, mint

⁴⁹ Mácza 1992. 48.

⁵⁰ Uo.

⁵¹ Az ügynevezett Kisszönyt (az Igmándi erődötől Szőny felé fekvő házcsoportot) végül 1920-ban csatolják Komárom-újvároshoz. Pyber 1953. 22.

⁵² I. m. 20.

felvidéki kapuváros. A hidat pedig oly távol vezették a várostesttől, hogy az ne akadályozza a további városnövekedést, mint tették azt a sínpályák a déli oldalon. Az egyesített Komárom szerkezete az 1920-as években még nem volt kész, de magában hordozta a vidéki nagyvárossá válás lehetőségét.⁵³

A KETTÉOSZTOTT ÉS ÚJRA EGYESÍTETT VÁROS (Ó-KOMÁROM – ÚJ-KOMÁROM, 1920–1945)

Komárom 1918–1920-ban lezajlott kettéosztása traumákkal terhes időszak, amit csak tetézett, hogy a helyi konfliktusoknak halálos áldozatai is voltak.⁵⁴ A két évtizedet sem megélt egyesített nagy Komárom helyett a Dunához igazított államhatár minden korábbinál élesebb választóvonalra nem csupán visszalépést jelentett a város-egyesítés menetében, de eddig nem tapasztalt szétfejlődést is eredményezett. Pontos számadatokkal nem rendelkezünk, de közvetlenül a határmódosítást követően megindult a magasan képzett hivatali apparátus áttelepülése a déli oldalra. Új-Komárom népességnövekedése 1910–1920 között 1500 főt tett ki, amely ütem a következő szűk két évtizedben is fennmaradt.⁵⁵ Ehhez képest az 1910 előtti népességnövekedés jóval szerényebb mértékű volt.⁵⁶ Ugyancsak az áttelepülés tényét erősíti, hogy ugyanebben az időszakban Ó-Komárom népessége 1500 fővel csökkent.⁵⁷ Kovács Éva kutatásaiból tudjuk, hogy a város kettészakítása jelentős szociális átrendeződést eredményezett. Az Ó-Komáromban kötött magyar házasságok arányszámait tekintve szinte teljesen eltűntek a hivatalnokok, miközben Új-Komáromban jelentőségük hirtelen megnőtt.⁵⁸ A „polgáris” észak és a „proletár” dél közötti osztálykülönbség tehát az 1930-as évekre jelentősen kiegyenlítődött. Ugyancsak kiegyenlítődött a két oldal közigazgatási státusa, amit Ó-Komárom veszteségként, Új-Komárom relatív, de nem teljes sikerként könyvelhetett el. Ó-Komárom a Csehszlovák közigazgatási reform kárvallottja, hiszen az 1923-as megyebeosztással, az úgynevezett „nagyzsúppakkal” elvesztette megyeszékhelyi pozícióját és egy régiónyi terület szélére került, ahol csupán járásközponti szerepét őrizhette meg.⁵⁹ A túloldalon Új-Komárom is járási székhely lett, ami azonban ott egyértelmű előrelépést jelentett.⁶⁰ Más kérdés, hogy Komárom-Esztergom vármegye ideiglenes egyesítésével és Esztergom megyeszékhellyé alakításával az is eldőlt, hogy Új-Komárom nem fogja megörökölni észa-

⁵³ Komárom a korabeli magyar városhálózat középmezőnyében helyezkedett el, a 39. helyen, Veszprémmel, Nyíregyházával, Zalaegerszeggel, Esztergommal egy csoportban. Beluszky–Győri 2005. 200.

⁵⁴ Pyber 1953. 21; Simon 2011. 91.

⁵⁵ 1930. évi népszámlálás: Demográfiai adatok községek és külterületi lakott helyek szerint (1932) 1. kötet.

⁵⁶ Rédlí–Szamadó 2010. 41.

⁵⁷ 1941. évi népszámlálás. Demográfiai adatok községek szerint (1976) 2. kötet.

⁵⁸ Kovács É. 2011. 73.

⁵⁹ Štenpien 2010. 104.

⁶⁰ 1923. évi XXXV. törvénycikk a közszolgálatban álló tisztviselők és egyéb alkalmazottak létszámának csökkentéséről és egyes kapcsolatos intézkedésekről. Ezer év törvényei. <http://www.1000ev.hu/> (Utolsó megtekintés: 2016. 01. 17.)



8. ábra. A volt Bata, 1938 után Cikta cipőáruház a Nádor utca és a Baross utca sarkán (képeslap, 1940-es évek, a szerző gyűjteménye)

ki felének központi pozícióját. A kettészakított részek népesedési trendjeit, szociális átrendeződését és a közigazgatási státusok változását figyelembe véve logikusnak tűnik, hogy a két világháború közötti évtizedet egy stagnáló ó-komáromi városkép és egy dinamikus változó Új-Komárom jellemezte.

Valóban igaz, hogy Ó-Komárom alapszerkezete érdemben nem változott a két világháború között, noha a városszéleken erőteljes telepszerű családi házas építkezések zajlottak.⁶¹ A belváros képe keveset változott, ám ez a kevés is elegendő volt ahhoz, hogy Ó-Komárom „csehszlovák”, vagy ahogyan a kortársak hívták „cseh” városi karaktert kapjon. Akárcsak a századforduló, úgy az 1920–38 közötti időszak emblemikus épületei is saroktelekre kerültek, így biztosítva a lehető legkisebb energiabefektetéssel a lehető legnagyobb figyelmet. A Baross utca – Nádor utca sarkán, tehát a történeti és a századfordulós főutca sarkán kapott helyett a „csehszlovák modernt” képviselő Bata áruház (8. ábra). Az épület lekerekített homlokzatával, világos falfelületeivel és keret nélküli ablakaival a korabeli Prágát juttatja az ember

⁶¹ Elsősorban a vasút körüli területen volt intenzív építési tevékenység, de épültek tisztviselőházak a cseh hivatalnokoknak, illetve a Nádor-vonalon túl, a pozsonyi út mellett munkástelkeket mértek ki. „1921-ben 1774, 1930-ban pedig 2276 ház volt a város belterületén.” Mácza 1992. 14. 1938-ra ez a szám tovább emelkedett és már alig maradt el a háromezertől (2948). Lásd: Földbirtok-összeírás: Az 1938. évi felvidéki nép-, földbirtok- és állatösszeírás az 1938. november 2-i bécsi döntés alapján visszacsatolt területen végrehajtott összeírás eredményei községek szerint (1939). A statisztikák szerint tehát a házállomány meglehetősen dinamikus növekedett, lényegesen gyorsabban, mint a túlpárti oldalon, ahol 1930-ban is csupán 872 ház állott. Lásd: 1930. évi népszámlálás. A számok jelezte különbség okainak feltárása azonban meghaladná jelen tanulmány kereteit.

eszébe.⁶² Távolabb áll a cseh és közelebb a nemzetközi modern szellemiségéhez a Szentháromság-szobor mögötti telekre került vasbeton lépcsős lakóház. Bierbauer Virgil, aki az 1938-as visszacsatolás után tárcában mutatta be Komárom alapvető esztétikai problémáit, mint rossz példát, külön is kiemelte a történeti városképhez nem illeszkedő épületet.⁶³ A két épület felkiáltójel volt a városképben. Szimbolizálták Csehszlovákiát, amely egy új és racionálisabb világot hirdetett a régi magyar uralom helyén. Márai Sándor találóan „Bata-cipős demokráciáról” írt, egy olyan ésszerű, de idegen világról, amely világosan szemben állt a régi Magyarországnak nemcsak nemzeti berendezkedésével, de társadalmi értékrendjével, szokásaival, mindennapi normáival is.⁶⁴ Más olvasatban persze azt mondhatnánk, hogy a kisebbségi magyarság kényszerből ugyan, de hamarabb talált rá azokra az utakra, amelyeken keresztül a rendi társadalmat és vele együtt annak eklektikus és szecessziós építészetét elhagyta.

Ugyanebben a két évtizedben Új-Komárom a Wälder Gyula-féle neobarokktól az olasz mintákból táplálkozó monumentális neoklasszicizmusig jutott el, ami persze nem nélkülözte a modern építészet hatását sem. Az elsöre a polgári iskola (1927) és a városháza (1929), az utóbbira a Jézus Szíve-templom (1937) említhető példaként (9. ábra).⁶⁵ A monumentális hatásokkal dolgozó épületeket látva Ikvay László komáromi katolikus pap⁶⁶ a következő sorokat vetette papírra 1939-ben: „Barátságatlan göggel bámultak le ránk ezek az épületek, és mi farkasszemet néztünk az idegen cikornyáikkal. (...) A teret betöltötte az a lelkeség, amit Szekfű Gyula neobarokknak nevez: a magyar dekadencia (...) Mint élő anakronizmus meredt felénk egyre idegebbül egy koncepció és mondanivaló nélküli kornak (...) pöffeszkedő önáltatása. A háború utáni Csonkaország reprezentatív stílusa.”⁶⁷ A „neobarokk” sokak számára mind a mai napig negatív jelzőként hat, ami megnehezíti a két világháború közt kiépült Új-Komárom városképi értékeinek elfogadását. Jellemző, hogy Komárom hivatalos műemlékei között egyetlen két világháború közti alkotást sem találni.⁶⁸

⁶² „... az egész országban általánosan használt modern építészeti nyelv a nemzeti egység képzetét is sugallta, függetlenül attól, hogy ez az egység inkább csak a vágyak világában létezett. Ferkai 2003. 162.

⁶³ Bierbauert (Borbíró) ítéletében biztosan nem a modern építészett elleni kirohanás vezértelte, hiszen más környezetben maga is híve volt az új építészetnek. Bierbauer 1941. 5.

⁶⁴ Márai Sándor: Ajándék a végzettől. Idézi: Simon 2011. 93.

⁶⁵ Wälder Gyula stílusáról két jellemző momentum: „egyéni neobarokk stílusát a kortársak (...) »iparbarokknak« nevezték el, utalva részben rengeteg megbízására, részben pedig (...) előre gyártott épületdíszekre. (...) munkái figyelembe veszik a vidéki városok léptékét és hangulatát.” Sisa-Wiebenson 1998. 276. – A Jézus Szíve-templomot tervező Körmeny Nándorról pedig a Magyar Katolikus Lexikon így ír: „Kockás térelemekből szerveződő, dísztelen, monolit épületei az itáliai novecento építészeti gondolatának átültetései” – Magyar Katolikus Lexikon, internetes kiadás, lexikon.katolikus.hu (Utolsó megtekintés: 2016. 01. 17.) – A két világháború közti időszak további fontos középületei: önkéntes tűzoltóság (1926), pénzügyőri hivatal (1928), ipartestületi székház (1928), rendőrségi palota (1928), járásbíróház (1930), strandfürdő (1935), zeneiskola (1937). Rédlí-Számadó 2010. 44.

⁶⁶ Ikvay Lászlóról lásd: Hollai 1996.

⁶⁷ Ikvay László: Újkomáromi kontraszt (felszabadulási élmény). Idézi: Simon 2011. 93.

⁶⁸ Haris-Somorjay 2006. 77–80.



9. ábra. Magyar Állami Fiú- és Leányiskola Új-Kormáromban
(képeslap, 1930-as évek, a szerző gyűjteménye)

Az építészeti nivó körüli polémiánál is fontosabb azonban annak megállapítása, hogy Új-Komárom városközpontjának kialakításakor – a revizionista retorika ellenére – nem számoltak az újraegyesítés lehetőségével: „1920 után a magyar kormányok törekvése, hogy a megmaradt jobbparti külvárost segítse (...), a mai helyzetből tekintve újabb átok lett a városra. (...) Ó-Komárom város bejárata csaknem két kilométerre van Új-Komáromnak a húszas évek végén kiépített városközpontjától.”⁶⁹ Pedig központként kínálkozott volna az Erzsébet tér (a mai Tesco áruház környéke), amely spontán módon fejlődő hídfőtér volt.⁷⁰ Reprezentatív kiépítésével tükörtere születhetett volna meg az északi Baross utcának. A további kutatásoknak kell majd kiderítenie, miért nem alkalmazkodott a városfejlesztés ehhez az adottsághoz. Legvalószínűbb válasz, hogy a menekült városban nem volt idő a tervezésre. A nagyszámú menekült és átköltöző gyors telekhez juttatása a legegyszerűbb megoldást részesítette előnyben. A Szőnytől átcsatolt földeken, az országút mellett mérték ki a sakktableszerű új várost, amelynek közepére került a már említett neobarokk főtér.

A régi Új-Szőny magjától való eltávolodást a harmincas években már korrigálni igyekeztek. Egy 1932-re datált rendezési térkép tanúsága szerint az Erzsébet téren lévő tömbtelek megnyitásával egy „körönd” jellegű közlekedési főteret hoztak volna létre, amely a híd, az Igmándi út, a katolikus kistemplom és iskola között teremtett

⁶⁹ Bierbauer 1941. 4.

⁷⁰ Az Erzsébet tér ma már nem felismerhető egykori „Y” formáját annak köszönhetve, hogy a korábbi hajóhíd nem pontosan a mai Erzsébet híd vonalában, hanem mintegy 50–60 méterrel nyugatabbra kelt át a folyón.

volna kapcsolatot.⁷¹ Ám még ezen az elképzelésen sem találjuk nyomát az esetleges újjáegyesítés gondolatának, sőt, mintha a cél egy önállóan is életképes város létrehozása lett volna. A hídtól induló észak–déli főtengey, az Igmándi út helyett egy új, a vasútállomástól indított sugárút épült volna ki, amely elvezette volna a várost a Dunától és vele együtt az Ó-Komáromba vezető hídtól is. A sugárúthoz csatlakozó, átlós összeköttetésekkel operáló utcarendszer szomszédsági elven működő városrészeket irányzott elő, egyiket egy főtérrrel, a másikat egy sétánnyal összefogva. Hasonló sétányokat és tereket találunk a térképen a Szöny felé eső városrészben is.

A térképen még nem szerepel Koppánymonostor, amelyet pedig éppen 1932-ben csatoltak az újvároshoz.⁷² Az egykori szőlőheggyel való egyesítés társadalmilag érthető volt, hiszen az itteni lakosság főképp volt komáromi lakosokból verbuválódott, ám városszerkezeti komoly ballaszt képződött, hiszen nyugat felé hosszan kihúzta a belterületet. Az amúgy is jelentős távolságot a régi Új-Szőny és Koppánymonostor között tetézte a köztük fekvő Monostori erőd, amely a város számára idegen területnek számított. Annyi előnye azonban mindenképpen volt az egyesítésnek, hogy ezzel végre egy szabad Duna-parthoz jutott Új-Komárom, ami a pályaudvarokkal határolt belvárosból hiányzott.⁷³

Miközben Új-Komárom, ha nem is a szűken vett belső részekben, de végül értékes, a későbbi, a 20. század második felében lezajlott városfejlődés számára felhasználható Duna-parti területekkel gazdagodott, Ó-Komárom belvárosa a két világháború között elveszítette meglévő, parkokkal kiépített Duna-partját. A még a magyar időkben épült lőszergyár a Vág–Duna mentén kelet felé jelentett éles határzónát.⁷⁴ A Győri-Duna felé azonban továbbra is élénk volt a belváros vízparti kapcsolata. 1922-ben azonban a várostól a Csehszlovák állam átvette a területet és ott nemzetközi kikötőt létesített, iparvágányokat fektetett le.⁷⁵ A harmincas években az iparvágányok úgy ölelték körül Ó-Komáromot és főként annak Duna-parti térfalait, mint fél évszázaddal korábban tette ezt az erődítésrendszer (*10. ábra*). Ha kezünkbe vesszük az 1943-ban készült, ismét egyesített város átnézeti térképét, azt látjuk, hogy a belterület egy nagyvároshoz illő belső sínhálózat szorításába került.⁷⁶ Ennek felszámolása, illetve áthelyezése lett volna az újbóli városegyesítés legsürgetőbb infrastrukturális feladata, hogy végre Komárom azzá válhasson, aminek egyesítései megálmodták: a Duna partjait megülő folyami várossá. „A Dunától körülfolyt Komáromban a Dunát nem látni. (...) Komárom hátat fordít a Duna partnak, meg a szigetnek, amelyből földi paradicsom lehetne!” – írja Bierbauer Virgil már idézett tanulmányában.⁷⁷ Bierbauer készítette az egyesített városrendezési tervet is, amelynek súlyos problémák sorát kellett volna orvo-

⁷¹A körforgalmi főtér gondolata később a szocialista várostervezés idején valósulhatott meg, de nem itt, hanem az egyes főút és az Igmándi út kereszteződésében. Komárom térképe 1932.

⁷²Rédli–Számadó 2010. 47.

⁷³Koppánymonostor ma a városon belüli szuburbanizáció tipikus célterülete.

⁷⁴Természetesen az ipari területeknek is megvan a városképi, városszerkezeti jelentősége.

⁷⁵Mácza 1992. 48.

⁷⁶Komárom átnézeti térképe 1943.

⁷⁷Bierbauer 1941. 6.



10. ábra. Az újraegyesített Komárom térszerkezeti vázlata az 1940-es évek elején
(a szerző szerkesztése Komárom átnézeti térképe 1943 alapján)

solnia.⁷⁸ Sajnos az eredeti terveket mind ez ideig nem sikerült felkutatni, ezért csupán tanulmányára és az 1943-as térképre támaszkodva feltételezhetjük, hogy az újraegyesített városban a Duna-parti ipari területek felszámolása, illetve városszélre helyezése lett volna a legjelentősebb beavatkozás. A felszabadult területeken pedig parkok és sportpályák sorakoztak volna. A két városrész közötti fizikai távolság problémáját rendszeres trolibuszjárat oldotta volna meg. Bierbauer elképzelése szerint a túlszűfolt Ó-Komáromból Új-Komáromba kellett volna koncentrálni a lakásépítési energiákat, hogy ott egy modern kertváros születhessen.

Az elveket azonban a gyakorlat felülírta. Az 1940-es években Ó-Komárom lakónegyedei a háborús viszonyok ellenére is dinamikus terjeszkedtek, főként családi házas telepek formájában. A Nádor-vonal I-es bástyájának lebontásával a város megnyílt nyugat felé.⁷⁹ Az itt kimért, úgynevezett „Bene” utcáit a negyvenes években még csak számok jelölték. Ez a telep volt a legtávolabbi, de máshol is megfigyelhető

⁷⁸ Artportal – Lexikon 2014. o. n.

⁷⁹ Mácza 1992. 15.

volt a külsőségek területtartalmáinak beépítése. S mivel ezek a tartalékterületek rendre messze estek hídtól, semmiképpen sem járultak hozzá a két part összeolvadáshoz.⁸⁰ Elmondható, hogy az 1938–1945 közötti második városegyesítés az idő rövidsége és az 1920–38 közötti évek szétágazó társadalmi és morfológiai öröksége okán nem tudott olyan szerkezeti és társadalmi átalakulásokat generálni, mint a fél évszázaddal korábban egyesített első nagy Komárom. Az idő sem volt alkalmas a várostervezés számára, hiszen a háborús viszonyok, a besorozások és a deportálások, a bombázások és a frontharcok sokkal inkább a pusztulásnak, semmint az építkezésnek nyitottak teret.

ÖSSZEFOGLALÓ

Történeti áttekintésünk végén azt a konklúziót kell levonjuk, hogy Komárom város történeti fejlődése nem alakított ki szoros kapcsolatot a város morfológiai megjelenése és a Duna-part között. A településpár sem a Vág–Duna, Győri-Duna összefolyásában, sem az Erzsébet-sziget menti partszakaszon nem tudott vizuálisan átlátható és a lakók által használható város-folyó kapcsolatot létrehozni. Ennek időben legelső oka, hogy a 19. században folyamatosan bővülő erődrendszer lezárta a városszövetet és ezzel degradálta a dunai kapcsolatokat. (Más kérdés, hogy mai szemmel, mint kulturális örökség, az erőd jelentős értéket képvisel.) Ó-Komárom a két Duna-ág torkolatába ékelődve megkapóan harmonikus település-táji környezetben épülhetett volna fel, főként, ha már az 1800-as évek közepén megindult volna egyesülése a túlparttal. A második ok a vasútépítés, amely újabb gyűrűt vont a város és a vízpartok közé, bár tény, hogy ez a gyűrű 1920-ig inkább csak a déli partra volt jellemző. Sőt a városegyesítés két évtizedében, 1900–1920 között Ó-Komárom rövid időre megnyílt a hídfő és vele együtt a túlpart irányába. Talán nem véletlen, hogy a „Csehszlovák” időkben éppen ezt a területet zárták el a várostól, kikötőként és egyéb ipari zónaként kezelték, ami a politikai határt erősítő morfológiai és vizuális határt eredményezett. Ugyanakkor a másik oldalon meglepő, hogy Új-Komáromban sem számoltak a két parti városszövet sajátos szempontjaival, holott a revíziós politikában az újraegyesítés kívánatos célként fogalmazódott meg. Mikor ez 1938-ban bekövetkezett, a várostervezési problémák halmazát kellett volna rövid időn belül megoldani ahhoz, hogy a két oldal a Duna felé forduljon és ott közös városi tereket hozzon létre. Ez azonban nem sikerült, részben a háború, részben a mentális és morfológiai határok miatt sem, amelyeket ilyen rövid idő alatt lehetetlen volt feloldani. Jól jelzi ezt, hogy bár Ó-Komárom az 1940-es években intenzíven terjeszkedett, de nem a túlpart irányába, hanem saját belső területtartalmait felhasználva, a Csallóköz felé. Komárom tehát arra is példa, hogy az 1920-as évektől befelé forduló városszövetek a város közigazgatási ideiglenes újraegyesítése után is ható ballasztokat eredményeztek.

⁸⁰ 1944-ben csatolták a városhoz a szomszédos külterületeket: Benetelep, Érsekújvári út, Kisharcsági út, Kisszónyi dűlő, Partosújtelep, Szérűskert, Vágdunasziget. Lovász 1996. 23.

HIVATKOZOTT IRODALOM

- Artportal – Lexikon 2014 <http://artportal.hu/> (Utolsó megtekintés: 2016. 01. 19.) A szócikket készítette: Tölgyes Orsolya.
- Bánlaky József: *A magyar nemzet hadtörténelme*. Budapest 1927. Elektronikus kiadás megtalálható Magyar Elektronikus Könyvtár, <http://mek.oszk.hu/> (Utolsó megtekintés: 2016 .01. 03.)
- Beluszky Pál – Györi Róbert: *Magyar városhálózat a 20. század elején*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs 2005.
- Bierbauer Virgil: *Vidéki városok. Komárom példája. Különnyomat a Magyar Szemle 1941. decemberi számából*. Budapest 1941. 1–7.
- Bikló István: *Komárom város tűzvédelmének története*. Komáromi Városszépítő Egyesület, Komárom 1993.
- Borovszky Samu (szerk.): *Komárom vármegye és Komárom sz. kir. város*. Országos Monografia Társaság, Budapest 1907.
- Braudel, Fernand: *Franciaország identitása I. A tér és a történelem*. Helikon Kiadó, Budapest 2003.
- Cholnoky Jenő: *A csillagoktól a tengerfenéig III. Hegyek-völgyek*. Franklin Kiadó, Budapest 1940.
- Eperjessy Károly: *Városaink múltja és jelene*. Műszaki Kiadó, Budapest 1971.
- Első Katonai Felmérés. A Habsburg Birodalom történelmi térképei. mapire.eu (Utolsó megtekintés: 2016. 01. 17.)
- Ferkai András: Kelet-Európa tanulsága. In: *Úr vagy megélt tér. Építészettörténeti írások*. Szerk. Ferkai András. Terc Kiadó, Budapest 2003. 160–173.
- Fényes Elek: *Magyarország geographiai szótára*. Nyomatott Kozma Vazulnál, Pest 1851.
- Granasztói György: *A középkori magyar város*. Gondolat Kiadó, Budapest 1980.
- Habsburg Történelmi Intézet (szerk.): *Komárom, a katonaváros – Előzetes tanulmány*. Történelmi Intézet. <http://www.habsburg.org.hu/szakmai-egyuttmuikodések-4-pont> (Utolsó megtekintés: 2016. 01. 10.)
- Hajós Bence et al.: *Hídjaink a római örökségtől a mai óriásokig*. Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, Budapest 2007.
- Haris Andrea – Somorjay Sélysette: *Magyarország műemlékjegyzéke. Komárom-Esztergom megye*. Kulturális Örökségvédelmi Hivatal, Budapest 2006.
- Herczeg Renáta – Számadó Emese – Turi Zsolt: *Komárom és településrészeinek egyesülése. Szőny és Koppánymonostor története a kezdetektől 1977-ig*. Klapka György Múzeum Katalógusai VII. Komárom 2007.
- Hollai Ferenc: Ki volt Ikvay László? (1996) <http://www.ppek.hu/> (Utolsó megtekintés: 2016. 01. 17.)
- Keckés László: *Komárom az erődök városa*. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest 1984.
- Komárom átnézeti térképe 1943. BME Urbanisztikai Tanszék Könyvtára. T 363.
- Komárom térképe 1932. Komárom-Esztergom Megyei Levéltár. Komáromi fiók. Térképtár, I/9.
- Kovács Éva: A határ és a „házassági piac”; Határváltó diskurzusok Komáromban (1918–22, 1938). In: *Államhatár és identitás – Komárom/Komárno*. Szerk. Vajda Barnabás. Monographiae Comaromienses 3. Selye János Egyetem Tanárképző Kara, Komárom 2011. 59–98; 99–132.
- Kovács Péter: A Duna szerepe Közép- és Délkelet-Európa térfejlődésében. *Földrajzi Közlemények* 135 (2011) 4. 405–414.
- Lovász János – Dávid Zoltán: *Magyarország történelmi statisztikai helységnévtára. Komárom-Esztergom megye*. KSH-MTA, Budapest 1996.
- Mácza Mihály: *Komárom. Történeti séták a városban*. Madách Kiadó, Pozsony 1992.
- Második Katonai Felmérés. A Habsburg Birodalom Történelmi Térképei. mapire.eu (Utolsó megtekintés: 2016. 01. 11.)
- Máté Zsolt: A történelmi magyar városok alaprajzi tipológiája. *Örökség* 12 (2008) 7–8. 6–10.
- Nagy Balázs – Deák Márton – Viczián István – Jámbor Zsófia – Rupnik László: A jó időben a jó helyen: Duna-menti ártérfejlődés és a római kori Brigetio. *Földrajzi Közlemények* 137 (2013) 3. 278–286.
- Prinz Gyula – Teleki Pál: *Magyar földrajz. A magyar munka földrajza*. Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, Budapest 1937.

- Pyber Kálmán: *Komárom keletkezésének és fejlődésének rövid összefoglaló ismertetése*. Komáromi Nyomda, Komárom 1953.
- Rédli Margit – Számadó Emese: *Révkönyv: Komárom 2010*. Komárom Város Önkormányzata, Komárom 2010.
- Sikos T. Tamás – Tiner Tibor (szerk.): *Egy város – két ország. Komárom – Komárno*. Selye János Egyetem Kutatóintézete, Komárom 2007.
- Simon Attila: A kettéosztott város. Az államhatár és az etnikumok közötti választóvonal által kettéosztott Komárom a két háború között. *Fórum. Társadalomtudományi Szemle* 13 (2011) 2. 87–100.
- Sisa József – Dora Wiebenson: *Magyarország építészetének története*. Vince Kiadó, Budapest 1998.
- Štenpien, Erik: A megyerendszer Szlovákiában a XX. század első felében. *Sectio Juridica et Politica* 28 (2010) 103–110.
- Szabady Béla: Győr szabad királyi város fejlődésének rövid története. *Magyar Építőművészet* 42 (1943) 12. 276–281.
- Számadó Emese: *Új-Szönytől Komáromig. A komáromi ipar, iparosok, kereskedők és vendéglősök története (1896–1951)*. A komáromi Klapka György Múzeum Katalógusai VI. Komárom 2006.
- Számadó Emese – Turi Zsolt (szerk.): *A komáromi vasútvonalak története: 150 éves a déli vasút*. A komáromi Klapka György Múzeum katalógusai, Komárom 2010.
- Szénássy Árpád – Szénássy Zoltán: *Komárom, a Duna Gibraltárja*. KT Könyv- és Lapkiadó Kft., Komárom 2005.
- Takáts Sándor: A dunai hajózás a XVI. és XVII. században. *Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle* 7 (1900) 1–5. 97–122, 145–176, 193–222, 241–273, 288–319.
- Takáts Sándor: *Fejezetek Komárom művelődés- és gazdaságtörténetéből*. Komárom-Esztergom Megyei Önkormányzat, Tatabánya 1996. 258–268.
- Vizer János: Komárom 1800. Kéziratos térkép fényképmásolata. Megtálalható: BME Urbanisztikai Tanszék. Térképtár. K/72.
- White, Richard: *The Organic Machine: The Remaking of the Columbia River*. Hill and Wang, New York 1995.

URBAN HISTORY OF THE DANUBE RIVERBANK OF KOMÁROM FROM THE BEGINNINGS TO 1945

Summary

The study aims to show the connection between the historical town of Komárom/Komárno and the Danube riverside. The main structural feature of the town is the fortification function which formed the main accesses in the period of 1541–1686, when it represented a border fortification of the Habsburg Empire against the Ottomans. The former suburbs settlements opposite the Danube were destroyed in this period. In the 18th century, Komárom flourished as a market town of Danube axes, but its townscape, compared to its economic importance, has remained moderate. In the 19th century the fortress becomes again the dominant character. The main important points around the Danube occupy the strategic military installations. Only in the first decades of the 20th century will take place an approach of civil town to the Danube. It means an urban unification of historical Komárom and its suburb opposite the Danube (former Új-Szöny), too. A bridge was erected and shaped a representative place at bridgehead. Between the two world wars, the newly merged town parts were divided by a state border. The former common urban zones, first of all the bridge heads and the corso along the Danube were occupied by industrial facilities. Between the two Komároms an industrial puffer zone was developed, which is, still dominating the structural feature of the town.

Keywords: town history, towns developing, Danube townscapes, divided twin towns, urban design, Gyula Wálder, Virgil Bierbauer