



⊕ SZÖVEG ÉS KÉP: TAMÁSKA MÁTÉ

## A HARMADIK KOMÁROM

Komáromból legalább három van. Az egyik egy fiatal kisváros a folyó jobb partján. A másik Jókai Mór szülőházát öleli körül Szlovákiában. A harmadikat a dunai levegőt átszelő hidak alkotják, a belvárosi Erzsébet Duna-híd és a távolban kirajzolódó vasúti összekötő Duna-híd. Előbbi egymaga annyi helyet foglal el a kettéosztott ikerváros identitásában, mint a budapestieknek a sok-sok híd Megyertől Lágymányosig. Szépsége sem utolsó. **Szép időben** íves zöld vasszerkezetét megkettőzi a víztükör. Ilyenkor a világ épít[sodái]ba beleunt lelkek is elmosolyognak egy pillanatra. Ha pedig **performancos** világunkban ez sem lenne elég, és valakinek eszébe jutna felöltöztetni, minden pillérre ráírhatna egy-egy rövid idézetet Komáromról. Ilyesmiket például: Az erődváros: a Duna Gibraltárja; A nagy földrengés áldozata: a magyar Lisszabon; A kettéosztott város: az örök Berlin.

### A magyar Lisszabon

„Komárom városát a Duna két részre, jobb- és balpartira osztja. A jobbparton fekszik Komárom-Újváros, a régi Újszöny, melyet 1900. évben a várossal törvényesen egyesítettek.” – olvashatjuk a századforduló alpművének tekinthető Borovszky féle vármegyei monográfiában. Az Erzsébet híd akkor már majd tíz éve szolgálta a két település közötti forgalmat. Külön érdekessége, hogy tervezését és kivitelezését hazai, illetve hazánkban végleges otthonot találó szakemberek végezték, ami a francia mérnökök uralta nemzetközi versenyben korántsem volt magától értetődő.

*...a török időktől a Magyar Királyság legfontosabb nagyvárosai közt tudhatta magát, és még Jókai Mór születésének évében, 1825-ben is ott sürgölődött a Pozsony, Szeged, Kassa, Győr fémjelezte élmezőnyben.*

A gyönyörű vasszerkezetet országos jelentőségű kapocsnak szánták a Kisalföld és a Felföld között. Emellett reményt is jelentett, hogy a város visszanyeri történeti rangját, amelyet épp a dualizmus első évtizedeiben veszített el.

Komárom a török időktől a Magyar Királyság legfontosabb nagyvárosai közt tudhatta magát, és még Jókai Mór születésének évében, 1825-ben is ott sürgölődött a Pozsony, Szeged, Kassa, Győr fémjelezte élmezőnyben. A csendes gyarapodással eltelt század másfél évszázad lenyomatát azonban hiába keressük a mai utcákat járva. Kiváló barokk épületei nagyrészt elpusztultak vagy meg sem épültek. A már idézett vármegye monográfiában olvashatjuk ennek okát: „Komárom múltja a sors csapásainak láncolatából fűződik egybe és lakosai szívós kitartásáról tesz tanúságot, hogy mindig újból és újból felépítették annyiszor romba dőlt városukat.” Ezután négy bekezdésbe rendezve kapunk tájékoztatást a rombolások történetéről, hadseregek, tűzvészek, árvizek és földrengések telefonkönyvszerűen sűrű évszámhalmazába tévedve.

### A FOLYÓ TEHERFORGALMA DRASZTIKUSAN VISSZAESETT

A kikötői bevételek növekedését a nyugati nyugdíjasokkal teli szállodahajóktól remélik (balra fent)

### AZ 1891-92-BEN ÉPÜLT ERZSÉBET DUNA-HÍD

karcsú, sarló alakú vasszerkezetével a budapesti hidak szépségversenyébe is benevezhetne



Mind' között a legsúlyosabb az 1763-as nagy földrengés, amely a magyar várostörténet Lisszabonja. Az 1755-ben elpusztult portugál város a felvilágosodás korának állandó témája, vita arról, vajon a bűnök miatt haragvó Isten bosszúja vagy a természet szeszélye felelős-e a katasztrófáért? A nyugatra tekintő honi értelmiségnek éppen kapóra jött egy hazai földrengés, amelyet azon mód versekben, prózában, festményeken és tudományos értekezésekben örökített meg. A hosszúra nyúlt emlékezéssorban az „i”-re a pontot Jókai Mór tette fel, aki az „Elátkozott család”-ban a haragvó Istent tette meg oknak. Ha jobban belegondolunk az emberi lélek számára elfogadhatóbb a bűnök büntetéseként re-ája szabott szenvedést elviselni, mint a fatális véletlent. Még akkor is, ha utóbbinak megvan az a kiszámítható tulajdonsága, hogy a fizikai törvényeknek engedelmeskedik. Jókai egyébiránt a tőle megszokott túlzásokkal dolgozott. Egyedül a beomlott ferences templom alá több halottat temetett, mint amennyi áldozat összesen volt. Az aránytalanság rémisztő. A történészek által elfogadott, városszerte összeírt 63 áldozattal szemben Jókai verziójában „másfélezer ember feküdt halottan az összedült templom romjai közt”. Így aztán azt is érdemes víz-ügyes barátainkkal ellenőriztetni, vajon a föld mozgása nyomán a folyó mikre lenne képes.

Jókai szerint sok mindenre: „A menekülést kereső nép megrettenve látá, hogy a Dunának e keskeny ága nincs többé; a háborgó föld úgy felemelte annak medrét, hogy a víz a szigeten keresztül a szélesebb ágba futott át, s a város előtt nem volt más, mint egy nagy zátonyos mocsár.”

**A FOLYAMI KIKÖTŐKNEK**  
ma még nincs olyan kultusza, mint a tengerieknek, holott látvány és a hangulat megélné a figyelmet (jobbra)

**A VÁROS NAGYRÉSZT FÖLDSZINTES HÁZAKBÓL ÁLLÓ SZÖVETÉT**  
a hetvenes években drasztikusan átszabták. A megkímélt belső mag ma városképi védelmet élvez



### 1909 ÓTA VASÚT IS ÖSSZEKÖTI A KÉT VÁROST

A kétezres évektől azonban a Komárom-Komárno viszonylatot hiába keressük a nemzetközi vasúti menetrendben (jobbra fent)

### A Duna Gibraltárja

Az életerős városokat a természeti csapások nem szokták tartósan tönkretenni. Ez alól Komárom sem volt kivétel. S bár a nagy földrengést követően is rendszeresen megmozdult alatta a föld, sőt felmerült az ötlet, hogy lakói átköltöznek a nyugodtabb déli partra, kereskedői továbbra is mesés üzleteket kötöttek. A polgári Komárom helyzete a Napóleoni háborúk idején vett gyökeres fordulatot, mikor is I. Ferenc császár elhatározta, hogy a birodalom végső menedékhelyévé teszi a Duna és a Vág háromszögét. A hadászati építkezések miatt az óváros egy részét elbontották és minden további urbanisztikai változás csak a katonai igények árnyékában valósulhatott meg.

*A hadászati építkezések miatt az óváros egy részét elbontották és minden további urbanisztikai változás csak a katonai igények árnyékában valósulhatott meg.*

A katonasággal teli várost a 19. század második felének ipari forradalma messze elkerülte. Ezért tűnt mentőkötélnak a központi kormányzat jóvoltából megvalósult közúti híd, majd nyomában a két part közjogi egyesítése, az állami hajógyár, a vasúti híd, később pedig a fegyvergyár. Az addig 48-as érzelmű Komárom pedig hálából az uralkodó pár neveivel aggatta tele a Duna-partokat. Lett Ferenc József rakpart,

Erzsébet királyné pedig kétféle formában is szerepelt: hídként és szigetként. Nem feledkeztek meg a miniszterekről sem: lett Baross Gábor utca és Darányi Liget is. Vonzódásuk az uralkodó elithez érthető, hiszen állami segítség nélkül aligha emlékezhethnének a krónikák a századfordulóra úgy, mint a kétparti város aranykorára. Ám a sok államférfi neve az 1920-as határváltozással egyszerűen történelemmé vált. Egyedül a királyné maradt, aki a hivatalos térképeken Alžbetínsky ostrov felirattal szerepel.



## Az örök Berlin

Ami 1920 és 1989 között történt, arról lehetetlen röviden írni. Cseh légionáriusok, menekültek, kitelepítettek és elhurcoltak, zászlók és beszédek, tankok, egymást hivatalból nem értő határőrök emlékképei sűrűsödnek össze. Gyorsan pörgő események mindössze négyszáz méteren.

Ezt a távot egy profi futó 45-60 másodperc alatt tenné meg. Magunknak persze számolhatunk negyed órát is, főként, ha hozzávesszük a két lehajtót, ami együtt megint csak egy hídnyi hosszúságú. Autóval néha ennél is több időnk jut a hídra. A dugókról régen a határőrök gondoskodtak, ma egy közlekedési lámpa magában is elég.

Amióta Szlovákiában euróban kapják az emberek a fizetésüket, megélénkült az észak-déli vásárlási ingamozgás. A két város új szíve ott dobog a pályaudvar mögött terpeszkedő nagy dobozban. „Bekövetkezett, amitől félttem. Kultúrház, park, templom vagy mozi helyett a **tescóban** találkoznak egymással az emberek” – meséli egy komáromi értelmiségi. Teszem hozzá két parti komáromi, merthogy ritka dolog, ha valaki itt is, ott is otthon tudja magát. A születési anyakönyvén Komárno szerepel, kilencvenig szlovák nyelvet oktatott egy ottani magyar iskolában. Utána naponta járt át Magyarországra, Győrben dolgozott magyartanárként. Nyugdíj előtt megint Szlovákiában kapott állást, majd euróban eladva a panellakást, forintért vett a magyarországi oldalon egy kis kertes házat. „Ha kérdezik, hova való vagyok, azt

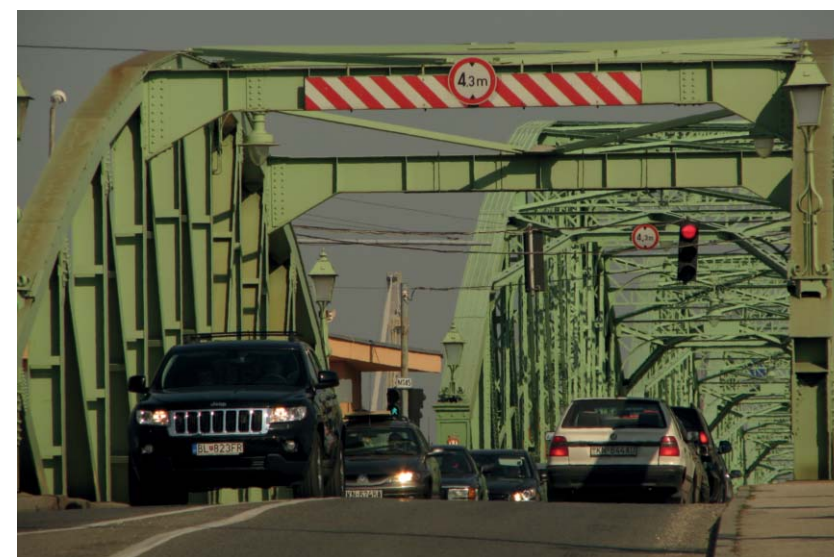
*„Ha kérdezik, hova való vagyok, azt mondom igazi „rév”-komáromi. Fél életemet ingázva töltöttem két város, sőt két ország között.”*

**A MÁSODIK  
EURÓPA PROJEKT,  
immár az önálló  
Szlovákiában,  
Litomeriezky Nándor  
építész vezetésével  
valósulhatott meg.  
A főter mögötti Európa  
udvar a kilencvenes  
évek elejére jellemző  
regionális építészeti  
szellemiségét tükrözi**



## CSÚCSFORGALOM

Az Euro bevezetéséig a magyar oldalról jártak át „zlátyi-bázsánt” túrákra az emberek. Azóta Magyarország lett az olcsó szomszéd, még a sört is kedvezőbb áron mérik



## TÚLADAGOLT NEMZETKÖZISÉG A SZOCIALISTA MODER- NIZMUS JEGYÉBEN

A csehszlovák hídfőnél felépített szálloda már akkor Európát hirdette, mikor az csak a kontinens nyugati felén volt valóság

mondom igazi „rév”-komáromi. Fél életemet ingázva töltöttem két város, sőt két ország között.”

Noha normális dolog lenne, a szlovákiai tanárnő két parti életútja, korántsem tipikus. A társadalombiztosítás, adópapírok, születési kivonatok jogszabályrendszere szigorúan tartja a két város közötti határokat – egyenruhás ellenőrök nélkül is.



## KOMÁROMI HÍDFŐ EGY ÉLŐ DUNA PARTÉRT

Löw Attila 2014-es diplomamunkája Komárom legfájóbb szerkezeti problémáját, a Duna part kihasználatlanságát kívánja orvosolni. A fiatal építész nem irányoz elő nagy összegű beruházásokat. Az Erzsébet híd gyalogos járdáit kiszélesíti, egyik oldalra kerékpársávot tesz. A két hídfő közötti 600-800 méteres távolság valóban indokoltá teszi a kerékpár használatát. A volt határőrség vízre néző épületét megtartja, oda éttermet és kávéházat vizionál. A habos kávé felett kikukucsálva olyan látványban gyönyörködhetnénk, amelyet eddig másodpercekben mértek a gyorsvonat utasainak. Kitérülkőzne a Vág és a Duna tónyi széles összefolyása, távol a Gerecse világoskék színe, szemben az erőd, előtte a kikötő óriásdaruinak sorával.

Az Építészfórum internetes szakmai portálon olvasható bírálat is inkább a folyóra helyezett uszállyal foglalkozik. Mivel a parton amúgy is szűkös a hely, az uszályok fogadnák be a kerékpáros szállókat, pihenőket, játszótérket és kerteket. Kérdés persze, hogy a látványrajzon zöldellő facsemetéknek elég lenne-e az uszály rakterében felhalmozott termőtalaj, hogyan lehetne a beépített vaselemeket a víz alatt javítani, de ami a legfőbb, kik és mikor használnák az uszályokat?

Komárom alvóváros. Reggel megindul Győr, illetve a Budapest előterében található üzemek felé, este pedig fáradtan siet hazafelé. A pályaudvar környékén még egy resti sem üzemel. Akinek pedig kedves a Duna part, ha tehetné, rég kiköltözött Koppánymonostorra. Az egykori szőlőhegy legrégibb nyaralói száz évesek is elmúltak, a folyópart pedig a lehető legvadregényesebb arcát mutatja, Jókai féle „Senki szigete” hangulattal. Ennek fényében különösen meggondolandó a tervet véleményező Pákozdi István hozzászólása, miszerint az Erzsébet híd környékére tervezett „parkot és a sétányt jobban kellene közelíteni a hajdani természetes, ártéri erdős állapothoz.(...) Legyenek dús lombúak a parti fák, legyen cserjeszint és fű, rajta több, alternatív ösvény.” Az ilyen tér „ha senki sem jár ott, akkor sem tűnik üresnek, ha sokan vagyunk, akkor sem zsúfolt.”



**VÁLTOZÓ VILÁG**  
A hajógyár csarnokait  
már bontják,  
de a jachtokra,  
elegánsabb  
motorcsónakokra  
nagy a kereslet  
(jobbra fent)

**nka**  
Nemzeti Kulturális Alap

Az írás az NKA által támogatott, a „Dunai városok településképe – épületszociográfiai sorozat” része. A háttér kutatómunka az OTKA PD 108532 számú kutatási projekt keretében valósulhatott meg, amely a „Kettéosztott városok tér- és társadalomszerkezete” címet viseli.



## A harmadik Komárom

A hídon átkelni ma is határátlépési ceremónia. Annak ellenére az, hogy zsebeinkben évek óta nem kell útlevelünk után kutatni. A vasúti sínek, az egymásra torlódó raktárak és a századfordulós hajógyár szép, de lerobbant csarnokai vendégturizmus külvárosi hangulatot árasztanak. A megüresedett vámpavilonok és a kihasználatlan autós várakozó sávok pedig felidéznek a határátkelő építészetének végletekig funkcionális gépiességét.

A kép azonban változóban. Az erődre kíváncsi turisták, a lakótelepek méretétől sem megriadó szállodahajók, de leginkább a helyi felső tízezer új divatja, a jachtozás lépcsőről lépésre írja át a helyszínt. A fagyalt színű szállodák kertjét a gazdagság elcsépelhetetlen szimbólumai díszítik: üres teniszpályák, portásfülkék és berregő fűnyírók. Ha éppen nincs vágatható fű, egy elektromos seprű hangja is megteszi, csak hallható legyen a gondozottság. Nem hiányoznak a sorfalban ültetett örökzöldek sem. Nem kevés hívalkodás szorul itt össze, amit mégis tompít a provinciákra jellemző általános pénztelenség.

A magyar oldal is átalakulóban, igaz egészen más módon. A galériaerdőt az árvízvédelmi töltés építése során kivágták. A tervek szerint előbb-utóbb sétány is fut majd a gáton, az örök Berlinben mégis nehezen szabadul az ember a fal építésének kísértő metaforájától.

„Hogyan is legyen e két városból újra egy test?” – tette fel magának az azóta újra aktuális lett kérdést Borbíró Virgil, aki az 1940-es évek elején megbízást kapott a visszacsatolt Komárom rendezési tervének elkészítésére. Pedig akkoriban csak húsz év szétfejlődését kellett volna áthidalni. Ahogy egykor a határrevízió, úgy ma a légiessé (valójában mélységivé) váló határőrizet nyomán vált egyértelművé, hogy a külön töltött idő masszív elválasztó teret hagy maga mögött a városszerkezetben.

Borbíró trolibuszjáratot javasolt az Erzsébet hídra, a mai EU támogatások még tovább mennek, egy újabb híd készül majd. A sok-sok hiányt megjárta terv szerint 2017-ben a budapesti Megyeri hídhoz hasonló elkerülőút áll majd az autósok rendelkezésére.

Az EU híd lesz tehát a harmadik elem a folyami panorámában. Ilyen sűrűségű látképe legfeljebb Budapestnek és Bécsnek van. Ám, ha a hidakat egy főre számoljuk, Komárom még ezeket is megelőzi. A harmadik Komárom tehát nemcsak létezik, de láthatóan dinamikusabban fejlődik, mint a két part külön-külön.

**Az EU híd lesz tehát a harmadik elem a folyami panorámában. Ilyen sűrűségű látképe legfeljebb Budapestnek és Bécsnek van.**