



A XLVI. Országos Honismereti Akadémia előadásából

Duna kétparti települések a történeti Magyarországon

Településkutatók, városépítésszek, idegenforgalmi szakemberek, de az egyszerű turisták is gyakran hasonlítják össze Budapestet Béccsel. Megállapítják, hogy a Duna domináns szerepet játszik Budapest városképében, a városszerkezet egyik alakítója. Bécs esetében a Duna epizód szereplő a városképben, a Duna-csatorna, de főként a Duna nem foglal el központi helyet a település szerkezetében. Joseph August Lux *Ungarn – Eine mitteleuropäische Entdeckung* című, 1917-ben, Münchenben kiadott könyvében Budapest városképéről szólva így foglalta össze a kérdést: „Összehasonlíthatatlan e Duna menti város esetében, hogy ez nem a folyam mögött fekszik, mint Bécs, amely a Duna-csatornával úgy mond csak egy ablakot nyit a Kahlenberg után, hanem itt a folyam közepén halad keresztül. A főváros a legelőkelőbb homlokzatát fordítja e Canale Grande felé, amely Széchenyi realiztikus elképzelései és álmai szerint Budapest kikötőváros hatalmas kirakata. Itt állnak a paloták: a parlament neogótikus filigránja, amely a hajón érkező elé Themse-képet varázsol, ez a kőbe vésett Magna Charta, a néplélek kifejezője; a Lánchíd másik oldalán a Halászbástya, mint egy az ezeréves Magyarország illusztrációjaként, fölötte a Mátyás-templom csipkeszövege, az isteneszme hirdetője, és tovább fenn a budai Várhegyen a kupolakoronás palota, a királyi méltóság kisugárzója.”¹

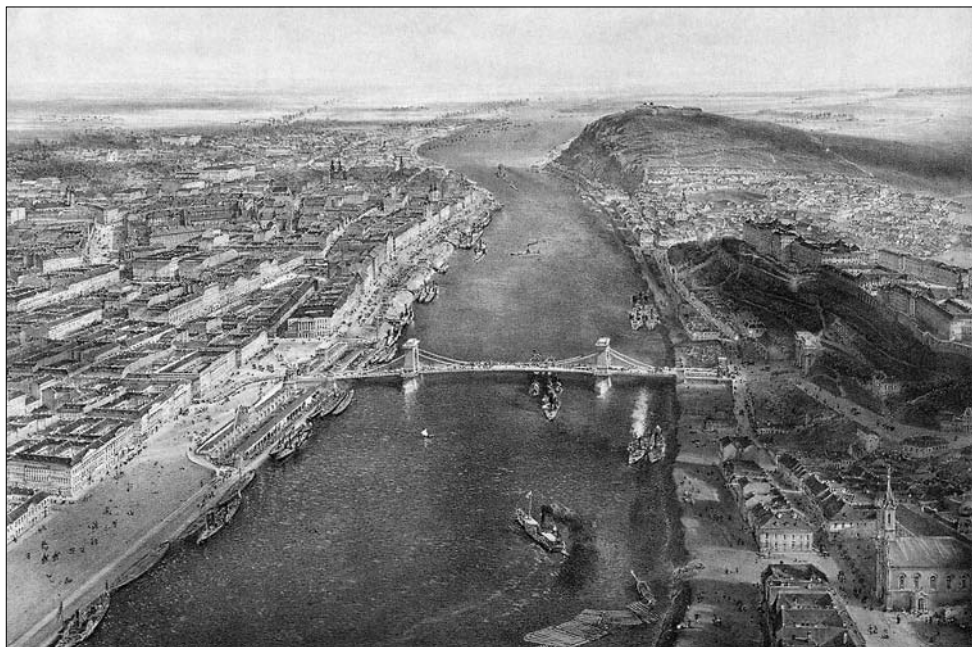
A két főváros összehasonlítása ráirányította a figyelmet a Duna kétparti települések létrejöttének, fejlődésének vizsgálatára. Bécs Duna kétpartiságának alakulásában jelentős változás az elmúlt évszázad utolsó harmadában a Duna-torony (1964) és a Dunapark-központ (ENSz-városrész, 1979) felépítése. A folyam új medrének (Neue Donau) kialakítása, autópálya, gyorsforgalmi utak, felüljárók, hidak, metróvonalak építése kapcsolódott ehhez a településfejlesztéshez, amelynek révén az osztrák főváros a Duna bal partján egy új, megtekintésre méltó városrészt (Donaustadt) nyert.

Nem csupán Duna kétparti települések, városok jöttek létre, hanem az egyházi és az állami igazgatás területi egységei között is előfordultak Duna kétpartiak. A magyar református egyházi igazgatásban ma is létezik a Dunamelléki Református Egyházkerület, amely a Duna mindkét partján elhelyezkedő egyházmegyét foglalja magában, püspöki székhelye Budapest. A Felső-Dunamelléki Egyházkerülethez Moson, Pozsony, Komárom, Nyitra, Bars, Hont és Nógrád vármegyék református eklézsiái és lelkészei tartoztak, püspöki székhelye Somorja, Komárom, Magyaróvár és Halászi volt.² 1734-ben egyesült a Dunántúli Református Egyházkerülettel, de továbbra is a Duna mindkét partjára kiterjedt, egészen az első világháború végéig.³ Érdekes, hogy a református egyházi igazgatásban a Tisza a

1 Lux 1917. 179.

2 Thury 1998. I. 430.

3 Bali 1851. 3–4.; Kúr 1993. 308.



Pest és Buda látképe a Lánchíddal (Rudolf Alt litográfiája, 1855)

Dunával ellentétben egyházkerületeket elválasztó határ: a Tiszáninneni és a Tiszántúli Református Egyházkerület elnevezése jelzi ezt. Püspöki székhelye az előbbinek Miskolc, az utóbbinak Debrecen.

A magyar államigazgatás ezeréves területi egységeinek sorában Duna kétparti vármegyék is létrejöttek, amelyekkel a néprajzi, településföldrajzi, történeti földrajzi kutatás több alkalommal is foglalkozott. Tatabányán az ezredforduló utolsó évtizedében négy kötet jelent meg Körmenyi Géza szerkesztésében a *Paraszti élet a Duna két partján* című sorozatnak, amely magyarországi és szlovákiai magyar kutatók közreműködésével arra vállalkozott, hogy az 1920 óta a Duna mint határfolyó által elválasztott, azelőtt kétparti Komárom és Esztergom megyék népi műveltségét bemutassa.⁴ A könyvsorozat jól dokumentálja a folyam két partjának kulturális azonosságát, azt bizonyítja, hogy a népi kultúra elemei, szálai ma is összekötik a Duna két partját. Pápay Ernő *Komárom vármegye népe* című tanulmányában pontosan az ellenkezőjét állította: „A Duna a megyét éppen derékban vágja keresztül s ezzel egyszersmind két néprajzi félre is osztja azt. Más a Dunántúl, más a Dunáninnen. A Duna völgye szembeűnően néprajzi választóvonal, a két part lakossága nem érintkezik, nem keveredik egymással, szórványos esetek kivételével.”⁵ Én úgy látom, hogy nem csupán a Duna két partja között, hanem a Felföld és a Dunántúl viszonylatában is a török kortól kezdve egészen a XX. századig jelentős volt az észak–déli irányú település, az árucserre és a munkamigráció. Mindez kizárja, hogy a Duna vonala erős kulturális határt képezzen Komárom megyében. Példaként említem, hogy a Fejér megye északi felében gyakorolt jeles napi szokások közül számos Komárom, Esztergom, Bars, Nyitra és Pozsony

4 Körmenyi 1992–1999.

5 Pápay 1907. 164–165.

megyékben is élt. Ilyen a Luca napi alakoskodó Luca-asszony megjelenése, a karácsonyi pásztorvessző hordása vagy a húsvéthétfői korbácsolás.⁶

Hasonló eredményre jutott Balassa Iván, aki a *Magyar néprajzi atlasz* néhány térképlapjának elemzése alapján 1995-ben a VII. Néprajzi Szemináriumon éppen Révkomáromban tartott előadásában kifejtette: „Kétségtelen, hogy a Duna helyenként néprajzi jelenségek határát jelenti. Ez azonban korántsem olyan nagy mértékű és egyforma, mint korábban gondoltam. Úgy vélem, hogy a folyó észak-déli szakasza sokkal inkább elválasztó, mint az északi, ahol ma az országhatárt jelöli. Az előbbi esetében a magyarságon, az egykori Kunságon belül viszonylag nagyobbak az eltérések, mind gazdasági, mind szellemi vonatkozásban. A Duna jobb partján a nyugati német (osztrák) és a déli szláv hatások erőteljesebben érvényesültek. Észak felé az esetek többségében a sokágú Duna alig von határt az etnikai jelenségeknek. Ha pedig mégis valami elkülönülés mutatkozik, akkor az abból származik, hogy a – mai szóval és meghatározással – nyugat-szlovákiai magyarság erőteljesebb kapcsolatot tartott nemcsak a tőle délre fekvő magyarsággal, hanem a nyugati palócokkal is.”⁷

Bátky Zsigmond *Egy-két szó az Esztergom–váci Dunaszorulat emberföldrajzához* című tanulmányában felfigyelt a Duna-völgy néprajzi, kulturális jelentőségére: „Ha Középeurópa prehistóriájával foglalkozó munkákat olvasgatunk, meglepődve látjuk a hosszú Duna-völgynek mint természetkijelölte nyugat-keleti útvonalnak ősrégi nagy forgalmi, tehát kulturális jelentőségét. De ugyanekkor megállapíthatjuk azt is, hogy egyes szakaszai nép- és országválasztók voltak.”⁸ A Duna-völgy legjelentősebb csomópontja a Kárpát-medencében az „Esztergom–váci Dunaszorulat”, ahol Szent István király Esztergomot és Vácot is püspöki székhellyé tette, jóllehet egymás tözsomszédságában vannak. Bátky észrevette, hogy a Duna-szorosban három egyházmegye (esztergomi, veszprémi, váci) és négy vármegye (Esztergom, Pilis, Hont, Nógrád) határa találkozik, de közülük – az esztergomi főegyházmegye egy kicsi területétől eltekintve – egyik sem lépi át a Duna vonalát.⁹ A Duna-szoros-tól nyugatra és délre viszont a kétparti vármegyék jellemzőek. Korábban Hóman Bálint történész megállapította, hogy a honfoglaló magyar törzsek előszeretettel telepedtek le a folyók szemben fekvő partjaira, a törzsek között folyó soha nem képezett határt, ez hatással volt a kétparti vármegyék kialakulására.¹⁰

Győr, Komárom és Esztergom vármegye a trianoni békeszerződésig (1920), Fejér vármegye a XVI. század végéig Duna kétparti megye volt.¹¹ Fejér megyéhez tartozott Solt-szék és a kalocsai Sárköz. A várföldeken élő harcos várjobbágyok közül – II. András király 1229-ben kelt oklevele szerint – éppen a Dunán inneni Ordas és Géderlak között lakó csakaliak őrizték meg a *filii iobagiorum S. Regis castri [Albensis]* (Fehérvár Szent-király jobbágyfiai) elnevezést.¹² Solt-szék Pest vármegyéhez csatlakozását az 1569. évi országgyűlés 52. törvénycikke kimondta ugyan, de a rendelkezés sokáig nem lépett életbe, mivel Solt-székét még 1622-ben is Fejér megye egyik járásaként említik.¹³

Hóman megállapítását Bátky azzal egészítette ki, hogy a kétparti vármegyék elsősorban olyan síksági tájakra jellemzőek, amelyek földrajzi szempontból mindkét parton hason-

6 *Gelencsér-Lukács* 1991. 79–86.; *Lukács* 1996. 7–15.

7 *Balassa* 1996. 75.

8 *Bátky* 1918a. 36.

9 *Bátky* 1918a. 38–40.

10 *Hóman* 1912. 89–114.

11 *Györffy* 1987. 207–443, 563–641.; *Kristó* 1988. 243–247.; *Flach* 1969.

12 *Györffy* 1987. 326, 420.

13 *Pesty* 1880. I. 51, 73.

lóak, s ahol az átkelés nem ütközik nehézségekbe. Komárom és Esztergom megyék esetében rámutatott, hogy itt a folyam két partja tájrajzilag jelentősen eltér egymástól, ahol a jó átkelők (Komárom-Újszöny, Esztergom-Párkány) annál fontosabbak, minél kevesebb van belőlük.¹⁴ Bátky nem csupán Duna kétparti megyéket, városokat említett, hanem a Csallóközből, Komárom megyéből számos olyan Árpád-kori községet sorolt fel, amelyeknek határa a folyam mindkét partjára kiterjedt.¹⁵ Ilyen községek a Duna Budapest–Mohács közti szakaszán és a későbbi történelmi korokban is előfordultak. Budafok (Promontor) a XVIII. század első felében a csepeliek szőlőhegye volt. Művelésére a csepeli jobbágycsoporttal jártak át a Nagy-Dunán.¹⁶ Dunaegyháza (Bács-Kiskun m.) határának nagyobbik része a XVIII. században a Duna jobb partjára, Fejér megyébe esett.¹⁷ A mohácsiaknak egészen az 1960-as évekig a Mohácsi-szigeten voltak erdei, réti szállásaik, állattartásra, majd a XIX. század második felében már földművelésre berendezett tanyáik.¹⁸ A Duna-szigeteken folytatott gazdálkodás, állattartás, rétművelés, gyümölcsstermesztés gyakori ladikos átkeléssel, kompozással, szarvasmarhacsordáknak a vizen való átúsztatásával járt együtt.¹⁹

Kósa László a *Paraszti polgárosulás és a népi kultúra táji megoszlása Magyarországon (1880–1920)* című könyvében a Duna kétparti települések, városok kialakulásának kérdését is felvetette. Jóllehet csak Buda és Pest forrtak össze egy településsé, a híddal összekötött Esztergom és Párkány, Komárom és Újszöny, Pozsony és Pozsonyligetfalu, a megfelelő komposztkötéssel rendelkező Visegrád és Nagymaros esetében is fennállt a lehetősége hasonló fejlődésnek. Komárom 1896-ban egyesült Újszönnyel, településegyüttesüket 1920-ban a trianoni békeszerződés választotta szét.²⁰ Pozsonyligetfalu (Engerau, Petržalka) 1938–45 között Németországhoz tartozott. Nagy-Pozsony megeremtésekor, 1946-ban csatolták a szlovák fővároshoz. Valójában a második és a harmadik pozsonyi híd (1972, 1983) és egy hatalmas lakótelep (*Luky*) építése után integrálódott teljesen Pozsonyhoz.²¹ Visegrád és Nagymaros Komáromtól, Pozsonytól eltérő fejlődéséről így írt Prinz Gyula: „A történelmi megmerevedett városok első hazai példája Visegrád. A Duna szurdokvölgyében, zugában elrejtett és minden átmenő forgalomtól elzárt várhegyalja, éppennyúgy, mint bal parti ikervárosa, Nagymaros völgyzugolya is, faluhelyekké lettek a honfoglalás előtti időkhöz visszanyúló múltjuk ellenére is.”²² Mindkét kisváros az 1930-as évekre üdülőhellyé vált. Visegrádon feltárták Mátyás király palotáját, de a két települést nem kötötte össze híd, és Nagymaros fölött nem épült meg a vízlépcső sem.²³

Budapesttől délre egészen Újvidék–Péterváradig, illetve Zimony–Belgrádig nem találunk integrálódó, kétparti településpárokat. Kósa Lászlót ezek a tények arra figyelmeztetik, hogy a Kisalföldön keresztül haladó Duna kevésbé vagy egyáltalán nem kulturális határ, ellentétben a Nagy Magyar Alföldet a Dunántúltól elválasztó folyószakasszal.²⁴ Itt a Duna jobb partja gyakran meredek, szakadékos magaspárt, ilyen Ercsinél, Rácalmásnál, Dunaujvárosnál, Dunaföldvárnál, Paksnál. Bal partján a löszablából 20–30 km széles sávot

14 Bátky 1918a. 40.

15 Bátky 1918b. 327–341.; Bátky 1923. 49–65.

16 Joó-Tóth szerk. 1988. 110–111, 123.; Hambuch 1998. 347. 368–369.

17 Tóth-Szölös 1968. 19.

18 Andrásfalvy 1975. 317.

19 Timaffy 1975. 57–83, 121–127.; Bárh 1978. 97–142.; Kövecses Varga 1991. 171–178.

20 Mácza 1992. 11–14.

21 Fogarassy 1995. 77, 87, 89.

22 Prinz-Teleki é. n. 414.

23 Tatár 1996. 8.

24 Kósa 1998. 232.

mosott el, ide építette üledékéből teraszát. Soltig szűk árterülettel ágyazódik be teraszába, majd árterülete kitágul, Tolna alatt pedig tekintélyesen kiszélesedik.²⁵ Elég egy pillantást vetni a Duna-szabályozás előtt készült XVIII–XIX. századi térképekre, például Mikoviny Sámuel megyei térképeire, amelyek szeszélyesen kanyargó mellékágakat, ereket, mocsarakat, szigeteket ábrázolnak, közöttük az átkelés nem lehetett egyszerű.²⁶

Nagyobb, állandó települések, átkelőhelyek mindkét parton, az ártéren kívüli területen épültek. Ez a magyarázata annak, hogy az egymással szemben fekvő révátkelőhelyek települései (pl. Ercsi-Szigetújfalu, Dunaújváros-Szalkszentmárton), de még a híddal rendelkező városok is (Dunaföldvár–Solt, Bátaszék–Baja) tekintélyes távolságra vannak egymástól, ami a kétparti város kialakulását már önmagában is megnehezíti, lehetetlenné teszi. Ide kapcsolható Teleki Pál megállapítása, amely szerint folyóink nem vonzzák a települést, ezért is oly kevés rajtuk a híd.²⁷ Budapesttől délre az országhatárig a meglévő kettő mellé az 1930-as évek óta nem épült új helyen Duna-híd. Az 1990-es években mindvégig vita folyt arról, hogy az új híd Dunaújvárosnál, Szekszárdnál vagy Mohácsnál épüljön fel. Eközben a számos meglévő mellé Budapestenél három új híd épült (Rákóczi híd, az Mo-ás autótú hídja, Megyeri híd), amelyekre a megnövekedett forgalom miatt igény mutatkozott. Ugyanakkor a fővárostól délre tervezett új hidak megépítése már nem csupán helyi közlekedési, forgalmi szempontból, hanem a regionális együttműködés, a Kárpát-medencén belüli nyugatkeleti összeköttetés, az Ausztria, Szlovénia, illetve Jugoszlávia, Románia, Ukrajna felé irányuló forgalom miatt sem halasztható tovább.²⁸ Közülük Dunaújvárosnál a Pentele hidat, Szekszárdnál a Szent István hidat új évezredünk első évtizedében átadták a forgalomnak.

A müncheni és bécsi Carl Hanser Verlag gondozásában, 1988-ban megjelent *Donau – Biographie eines Flusses* című könyv szerzője olasz, Claudio Magris, a Trieszti Egyetem germanista professzora, akinek – saját szavaival – szakterülete a dunai népek irodalma. Könyve egyrészt hangulatos, szellemes irodalmi, kultúrtörténeti utazás a Duna mentén, másrészt a térség jelene és jövője szempontjából sorsdöntő problémákat felvető mű. Még akkor is, ha anyaggyűjtése, megírása óta számos politikai, gazdasági, társadalmi kérdés más hangsúlyt kapott a Duna-völgyi országokban. Bár Magris hangoztatja a magyar kiadáshoz írt utószavában, hogy könyve nem csak a Dunáról, Közép- és Délkelet-Európa földrajzáról, történelméről szól, azért az 1980-as évek első felében megtett dunai utazásai során felhalmozott történelmi, földrajzi, sőt, néprajzi ismereteit is gazdagon visszatükrözi munkája. Magris számára a Duna metafora: „*az összetett és az ellentmondásosan rétegződő modern identitás, sőt mindenféle identitás metaforája, mert a Duna nem azonosítható egyetlen néppel vagy kultúrával, hiszen sok országot átszel, sok népet, nemzetet, kultúrát, nyelvet, hagyományt, politikai és társadalmi rendszert összeköt*”.²⁹

A négy nyári vakációt kitöltő dunai utazás eredményeként a forrástól a torkolatig haladva elsősorban a városok (Donaueschingen, Ulm, Regensburg, Passau, Linz, Bécs, Pozsony, Győr, Komárom, Esztergom, Budapest, Újvidék, Belgrád, Vidin, Rusze, Brăila, Galați) kultúrtörténetéről olvashatunk hangulatos leírásokat. Kiderül a könyvből, hogy a Duna-völgy korántsem egységes. Minden város egyéniség, gazdag múlttal, hagyományokkal, más-más lehetőségekkel jelenkori fejlődésüket tekintve. Belgrádig jelentős volt a német hatás a művelődés, a tudomány, a céhes ipar területén, amit Magris megfelelően hangsúlyoz. Belg-

25 Prinz 1925. 83.

26 Bendefy 1976. II. 18, 20, 21. számú térképek Pozsony, Komárom és Pest megyéről.

27 Teleki 1936. II, 452.

28 Botlik 1998. 1.; MTI-Press 1999. 13.

29 Magris 1992. 441.

rádtól a torkolatig török hatással kell számolnunk. A Duna völgyében Belgrádnál húzódik a legjelentősebb kulturális határ, a folyam itt egyúttal az Osztrák–Magyar Monarchia és a Szerb Királyság közötti határt, a reformációtól megérintett nyugati kereszténység, valamint az ortodoxiához ragaszkodó keleti egyház és a XIX. század óta a Balkánról visszavonulóban lévő mohamedán világ határát is jelentette egészen az első világháború végéig. Magris nem sejtette, hogy Duna-völgyi kutatása után néhány évvel, a délszláv háború során a kölcsönös fenyegetettség kialakításától kezdve a több százezer áldozatot követelő etnikai tisztogatásokig terjedő összecsapásokhoz jutnak el az addig csak művelődéstörténeti, néprajzi tényként kezelt kulturális határok között élő emberek, szerbek, horvátok, bosnyákok, albánok, vajdasági és horvátországi magyarok. A műveltség jobb megértésére, elemeinek nyomon követésére, intenzitásának vizsgálatára használt kulturális határok a második évezred utolsó évtizedében a Balkánon ismét valódi frontvonalakká váltak.

„*A Duna úgy fúzi fel partján a városokat, akár a gyöngyszemeket*” — állapítja meg éppen Győr és Komárom bemutatása kapcsán Magris.³⁰ Ha nem tudnánk, hogy megállapítása főként esztétikai tartalmú, a Duna menti városok szépségére utal, az eddig elmondottak alapján vitába is szállhatnánk vele, elsősorban Teleki Pál említett véleményére hivatkozva. Annak igazolására, hogy az itteni városok számára az árvízmentes településterület kiválasztása, a szabályozatlan folyamon a jó átkelés biztosítása nem lehetett olyan egyszerű, mint a lányok számára a gyöngyfűzés, ismét Bátky Zsigmondot idézem: „*Közvetlenül az Öregduna partján Pozsonytól Komáromig kevés község van, ezek is sokat szenvedtek az árvizektől, némelyikük idők folytán egészenben vagy részben el is pusztult (pl. Körtvélyes, Doborgaz), mások beljebb húzódtak (Aranyos), az egész hosszú vonalon azonban egyetlen jelentős hely se tudott létrejönni, a vízjárás szeszélyessége miatt. Egyedül Somorja jöhet itt számba, bár ez is 2 km-nyire esik a folyamtól, régi kereskedő, vásáros száraz-vámhely és szabadalmas város. Pozsony és Komárom, mindkettő a Duna bal partján, fekvésileg egymáshoz hasonló, de földrajzi helyzet tekintetében sokban eltérő két régi hely. A Kisduna mellett is feltűnően kevés községet találunk s amint látjuk, ezek egy része is a folyam egyes szakaszaira lokalizálódik, úgy hogy több helyen sok kilométernyi utat elvadult galériaerdők, vagy teleptelen rétek, és legelők közt tesz meg a folyó, akárcsak az Öregduna Gönyő és Komárom közti 25 km-nyi hosszú szakaszán.*”³¹ Takáts Sándor két évtizeddel korábbi leírásában ugyanígy jellemezte ezt a folyószakaszt: „*Általában véve a Dunának csallóközi partmelléke igen érdekes alakulása. Komáromtól Pozsonyig beláthatatlan sűrű füzesek, nyárfa-erdők borítják a megszámlálhatatlan zátonyokat, szigeteket és partokat. A Duna szakadécai és mellékágai apadáskor, mint megannyi apró vízeselek zuhognak a kőhányásokon át az anyamederbe. A hosszú bal part mentén nyoma sincs az emberi életnek; mintha csak kihalt, néptelen terület mellett haladna az ember; közeli falut vagy várost sehol sem lát, legfőlegb egy-egy elhagyott halásztanyát.*”³²

Pozsony és Komárom között, Győr térségében, Vámoszabadi és Medve között is van közúti híd a csallóközi Öreg-Dunán, de ez újabb keletű, 1941-ben épült. Csallóköz két végpontja azért olyan nevezetes átkelőhely, mert Pozsonynál még, Komáromnál már együtt van a Duna minden ága.³³ A folyamvölgy önmagában is útvonzó, a jó átkelőhely pedig mindkét parton számos utat von magához. Az ilyen helyeken folyam kétparti települések,

30 Magris 1992. 278.

31 Bátky 1918b. 333–334.

32 Takáts 1898. 245–246.

33 Cholnoky é. n. 282.



Komárom a Duna két partján (Mudrák Attila felvétele, 1994)

városok jöhetnek létre, de kialakulásuknak nem csupán közlekedésföldrajzi, hanem településfejlődési és közigazgatási összetevői is vannak.

Komárom geográfiai energiája jó folyami átkelőhely voltában rejlik. A szabályozás előtt a Duna óriási kisalföldi törmelékkúpján szerteágazó folyóágak (Öreg-Duna, Mosoni-Duna, Kis-Duna, Császa, Csiliz) határtalan árterei alkalmatlanok voltak a jó átkelésre. Komáromnál, a törmelékkúp keleti végénél megváltozik a Duna: *„Itt már nem szakadozik annyi ágra, mint Győr és Póson vármegyékben, hanem inkább együttfolyik, azonban jobb partja mindenütt magasabb levén a balnál, ezen részen áradásaival tetemes károkat okoz.”*³⁴ Komárom térségében a bal parti folyók (Vág, Nyitra, Zsitva) is mind belejutnak a Dunába. E két hidrogeográfiai tényező biztosítja, hogy Komárom valóban kitűnő átkelőhely, amely a Duna-völgyi és az ezeket metsző utakat csomózásra kényszeríti. Az átkelőhely útcsoportját stratégiai vár védi.³⁵

A régi hajóhíd helyébe egy új, állandó vashíd megépítésének szorgalmazója Tuba János (1855–1924) városi főjegyző, országgyűlési képviselő volt. A Komáromot Újszönnnyel a szigeten keresztül összekötő Erzsébet királyné hídja 1892-ben épült. Nem csupán az új vashíd, hanem a komáromi sziget is a magyar királyné nevét viselte, emlékeztetve arra, hogy Bécsből Budára utaztában Erzsébet itt lépett először magyar földre 1857-ben.

Magyarország első vasútja, a Duna bal parti Pest–Vác–Párkány–Érsekújvár–Pozsony–Marchegg–Bécs vonal, amely 1846–1851 között épült, Komáromot elkerülte. Újszönyt a Duna jobb parti vasút érte el Bécsen, Bruckon, Győrön át 1856-ban. A vasútépítő vállalkozók mindenekelőtt Győrrel akarták Bécsset összekötni, mivel a gabonaszállító dunai hajók nagy részét Győrig vontatták. Az alacsony vízállás és a zátonyok miatt a mély-

34 Fényes 1994. 13.

35 Cholnoky 1922. 21, 31.; Cholnoky é. n. 294.

merülésű gabonahajók csak Komáromig vagy Gönyűig jártak. Itt a hatalmas mennyiségű gabonát át kellett rakni a lapos fenekű, sekélymerülésű, kisebb *burcsellák*ba, amelyekkel a Mosoni-Dunán Győrbe vontatták a gabonát. Az itteni raktárakból akkor került a bécsi piacra a gabonakészlet, amikor a kereskedők a legmagasabb árat kérhették érte. 1855-ben elkészült a vasútvonal Győrig, 1856-ban a részvényesek a dunai vízállás bizonytalansága miatt célszerűnek látták azt Újszónyig meghosszabbítani. Így lehetővé vált, hogy a folyam vízszintjétől függően Győrben, vagy már Újszónyban rakják át az alföldi gabonát a hajókról vasúti vagonokba.³⁶

Komárom nagyarányú településfejlődése a török uralom alóli felszabadulást követően, a XVIII. század elején a lakosságszám rohamos növekedésével indult meg. 1715-ben 8321 lakosa volt, több mint Pestnek, Pozsonynak, Pécsnek, Győrnek vagy Kassának. Ekkor Komárom iparosai érték el Magyarországon az egy mesterre számított legmagasabb jövedelmet, évi 22,3 aranyat.³⁷ Mária Terézia királynőtől 1745-ben Komárom szabad királyi városi rangot szerzett. A XIX. század elejére a dunai gabona- és fakereskedelem, a céhes ipar központjává vált, lakosságszáma ekkor megközelítette a 18 ezret.³⁸ Fontos gyűjtő- és elosztóközpont, amely közvetlenül bekapcsolódott a nyugatra irányuló gabonakereskedelembé. Forgalmát elsősorban kedvező fekvésének köszönhette, mint a dunai hajókon és tengelyen érkező gabonaszállítmányok továbbítója, szállítója. A Kárpátokból a Vágon leúsztatott fenyőfával, faáruval is élénk, nagytáji jelentőségű kereskedelmet folytatott, fakereskedőinek számos Duna menti településen voltak lerakodóhelyei, megbízottai.³⁹

Az elemi csapások és a gazdaság modernizációjával együtt járó szerkezeti változások elenére az 1867-es kiegyezést követően Komárom ismét fejlődésnek indult. Fejlődésének legfontosabb láncszeme az 1892-ben a forgalomnak átadott vashíd, az Erzsébet királyné hídja, amely Újszónnyal kapcsolta össze. Az állandó összeköttetés újabb lökést adott a komáromi település együttes Duna kétpartivá válásához. A fejlődés négy év múlva, 1896. július 1-jén Újszóny községnek Komárom városhoz csatolásával a közigazgatás részéről is szentesítést nyert. Az egyesítést megelőző évtizedekben elsősorban Újszóny településfejlődése érdemel figyelmet, majd 1896 után a Duna kétparti ikerváros mindkét fele egyenletesen fejlődött.

Komárom Duna kétpartiságát a trianoni békeszerződés (1920) megszüntette, az első bécsi döntés (1938) visszaállította, majd a párizsi békeszerződés (1947) ismét kettéválasztotta a folyam két partján kialakult település együttest.

Esztergom a vele szemben fekvő Párkánnyal soha nem képezett ikervárost, annak elenére, hogy a két települést 1895 óta összekötötte a Mária Valéria híd. Az esztergomi híd 1944-ben osztozott az összes magyarországi Duna-híd sorsában: felrobbantották. Mindkét parti hídfője és pillérei csonkán érték meg az új évezredet, amelynek elején, 2001-ben Magyarország és Szlovákia közötti együttműködés keretében, részben európai uniós támogatással újjáépítették.⁴⁰ A romjaiból feltámasztott híd megteremti a lehetőségét a nemzetközi regionális együttműködésnek Esztergomnál és Párkánynál a Duna és a Garam mentén.⁴¹

Lukács László

36 *Majdán* 1987. 60–61.

37 *Kecskés* 1978. 19.

38 *Nyáry* 1938. 629–630.

39 *Bácskai* 1988. 42.; *Bácskai–Nagy* 1984. 144, 293–294.

40 *Hodossy* összeáll. 2001.

41 *Vári* 2001. 219–239.

Irodalom. *Andrásfalvy Bertalan* (1975): Duna mente népének ártéri gazdálkodása Tolna és Baranya megyében az ármentesítések befejezéséig. Tolna Megyei Levéltár, Szekszárd; *Balassa Iván* (1996): A Duna összeköt – a Duna elválaszt. Az interetnikus kapcsolatok kutatásának újabb eredményei. Szerk.: *Katona Judit, Viga Gyula*. 67–77. Miskolc; *Bali Mihály* (szerk.) (1851): Egyházi névtára a helvét hitvallású Dunántúli Egyházkerületnek 1851. évre. Református Főiskola. Pápa; *Bácskai Vera–Nagy Lajos* (1984): Piackörzetek, piacközpontok és városok Magyarországon 1828-ban. Budapest; *Bárth János* (1978): A dunai átkelés és révjog bérbeadásának néhány kérdése. *Cumania* VI. 97–142. Kecskemét; *Bátky Zsigmond* (1918a): Egy-két szó az esztergom–váczi Dunaszorulat emberföldrajzához. *Földrajzi Közlemények* XLVI. 36–41.; (1918b): Néhány vonás Csallóköz település-földrajzához. *Földrajzi Közlemények* XLVI. 327–341.; (1923): Néhány vonás Komárommegye településtörténetéhez. *Föld és Ember* III. 49–65.; *Bendefy László* (1976): Mikoviny Sámuel megyei térképei. Különös tekintettel az Akadémiai Könyvtár kéziratárának Mikoviny-térképeire. I–II. A Magyar Tudományos Akadémia Könyvtárának Kiadványai 71. Budapest; *Botlik József* (1998): Duna-híd és szociális háló. *Magyar Nemzet* LXI. 275. (november 24.) Régiók melléklet, 1.; *Cholnoky Jenő* (1922): Az emberföldrajz alapjai. *Magyar Földrajzi Értekezések* IV. Budapest; (é. n.): Magyarország földrajza. A Föld és élete. Budapest; *Fényes Elek* (1994): Komárom vármegye leírása (1848). Pozsony; *Flach, Paul* (1969): Beiträge zur historischen Geographie der ehemaligen Komitate Bács und Bodrog sowie des einstigen Solter Stuhles. München; *Fogarassy László* (1995): Ligetfalu és a pozsonyi hídfő története. Pozsony; *Gelencsér József–Lukács László* (1991): Szép napunk támadt. A népszokások Fejér megyében. Székesfehérvár; *Györffy György* (1987): Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza. II. Doboka, erdélyi Fehér, Esztergom, Fejér, Fogaras, Gömör és Győr megye. Budapest; *Hambuch Vendel* (szerk.) (1998): Németek Budapesten. Budapest; *Hodossy Gyula* (összeáll.) (2001): História mosta Marie Valérie. Dunaszerdahely; *Joó Ernő–Tóth Gábor* (szerk.) (1988): Tétény–Promontor. Budapest XXII. kerületének története. Budapest; *Kecskés László* (1978): Komáromi mesterségek. Pozsony; (1984): Komárom, az erődök városa. Budapest; *Kósa László* (1998): Paraszti polgárosulás és a népi kultúra táji megoszlása Magyarországon (1880–1920). Budapest; *Körmendi Géza* (szerk.) (1992–1999): Paraszti élet a Duna két partján. I–IV. Tatabánya-Tata; *Kövecses Varga Etelka* (1991): Adatok a táti szigetek hasznóvételeiről. A Duna menti népek hagyományos műveltsége. Tanulmányok Andrásfalvy Bertalan tiszteletére. Szerk.: *Halász Péter*. 171–178. Budapest; *Kristó Gyula* (1988): A vármegyék kialakulása Magyarországon. Budapest; *Kúr Géza* (1993): A Komáromi Református Egyházmegye. Pozsony; *Lukács László* (1996): Dunántúl–Felföld. Észak-déli kapcsolatok. *Limes* VIII. 1–2. 7–15. Tatabánya; *Lux, Joseph August* (1917): Ungarn. Eine mitteleuropäische Entdeckung. München; *Magris, Claudio* (1992): Duna. Budapest; *Majdán János* (1987): A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig. Budapest; *Mácza Mihály* (1992): Komárom. Történelmi séták a városban. Pozsony; *MTI-Press* (1999): Mikor lesznek új Duna-hidak? Ausztriában 20 kilométerenként ível híd a nagyobb folyók felett. *Fejér Megyei Hírlap* LV. 214. (szep-tember 14.) 13.; *Nyáry Pál* (1938): Komárom sz. kir. város és Komáromújváros története. Komárom és Esztergom közigazgatásilag egyelőre egyesített vármegyék múltja és jelene. Főszerk.: *Osváth Andor*. 628–639. Budapest–Sashalom; *Pápay Ernő* (1907): Komárom vármegye népe. Komárom vármegye és Komárom sz. kir. város. Magyarország vármegyéi és városai. Szerk.: *Borovszky Samu*. 164–175. Budapest; *Pesty Frigyes* (1880): Az eltűnt régi vármegyék. I–II. Budapest; *Prinz Gyula* (1925): Magyarország földrajza. A magyar föld és életjelenségeinek oknyomozó leírása. Pécs–Budapest; *Prinz Gyula–Teleki Pál* (é. n.): Magyar földrajz. II. A magyar munka földrajza. Budapest; *Takáts Sándor* (1898): Komárom és