

KIKÖTŐK A VÁROSI TÁJBAN

Szakmai beszámoló

Észak-Komárom / Komárno Selye János Egyetem, 2021 július 1 – augusztus 31.

Mobilitásom célja az volt, hogy Szlovákia második legnagyobb dunai kikötőjéről tudományos feltáró munkát végezzek. Főbb kérdéseim kapcsolódtak a Magyar Nemzeti Levéltárban 2018 nyarán megrendezésre kerülő konferencia tematikájához, amely a kikötőket a dunai városi táj különleges alakzataiként tárgyalta. Ebben a tájtörténeti megközelítésben (melyet elsősorban a bécsi szakirodalom, legekleatásabban M. Schmid képvisel) a kikötő a vasúti infrastruktúrával összevethető módon része a 19. században induló urbanizációnak, városrobbanásnak. Ám a vasúttal ellentétben a kikötők a század végére jobbra elvesztették személyszállító funkciójukat – ebben egyébként épp a Duna Budapest alatti szakasza képviselt különös kivételt –, ezért a teherpályaudvarok mintájára fejlődtek tovább. Sok esetben össze is épültek azokkal. Mindez azt is jelentette, hogy a (folyami) kikötő nem vált a modernitás katedrálisává, nem vonzott utazó tömegeket, nem alakított ki a város identitása számára markáns építészeti formákat. Városszéli ipari területnek számított, rendszerint kerítéssel elkülönítve, a városlakók szemében alig ismert zárt világot alkotva. Mindezek a megállapítások szinte valamennyi dunai kikötővárosban megállják a helyüket, de különösen érvényesek Észak-Komáromban, ahol valóságos ipari-logisztikai korridor alakult ki a Duna mentén. Ezt a városszerkezeti pozíciót korábbi munkáimban is kihangsúlyoztam. Jelen kutatási munkámmal pedig annak jártam utána, miként épült ki a kikötő, milyen gazdasági és társadalmi célok vezérelték az építetőköt, illetve napjainkban milyen funkciókat lát el, milyen a város és a kikötő kapcsolata.

Kutatási adatgyűjtés

Munkámat a komáromi Selye János Egyetem történeti tanszékén végeztem, tájékozódásomat Dr. habil. Vajda Barnabás kolléga segítette a helyszínen. Már az első beszélgetések, tájékozódó kérdések alapján világossá vált, hogy a kikötő nem csupán a városi emberek számára ismeretlen, de a helytörténet sem foglalkozott vele érdemben. A Duna Menti Múzeum volt tudományos kurátora, Mácza Mihály, aki rövidebb ismeretközlő dolgozataival döntő módon befolyásolta Komárom múltképét, alig foglalkozott a kikötő kérdésével. Ugyanakkor az 1990-es években rendezett állandó kiállításon (kurátora szintén Mácza M.) szerepelt egy igen értékes forrásanyag a másolata, amely a kikötő 1934-es rendezési tervének egy részletét ábrázolja. Ha összevetjük Komárom másik emblemikus 20- századi örökségével, a hajógyárral, amelyről az 1970-es években tudományos történeti munka, majd 2018-ban egy reprezentatív album is napvilágot látott, a kikötő ismeretlensége még inkább szembeötlő volt. Ugyanakkor éppen Vajda munkái arra is rámutattak, hogy a kikötő nem az egyetlen "észrevételen" óriás a városképben. A híres komáromi erődt urbanisztikai értelemben éppolyan zárványt képez a városban, mint a kikötő, igaz, előbbinek legalább történeti szerepét részletesen tárgyalják a szakmunkák. Érdekes módon az összevetésként vizsgált pozsonyi kikötő kapcsán sem sokkal jobb a helyzet. Noha Pozsony 20. századi építéstörténete kiválóan dokumentált (nagy részét Henrieta Moravčíková és kollégáinak munkái révén), s benne a kikötő épületek is szerepelnek, az általam olvasott munkák egyike sem tárgyalja a kikötőt a maga funkcionális és városszerkezeti rendszerében.

A második fázisban igyekeztem összegyűjteni a kikötő történetéről fellelhető dokumentumokat, térképeket. Ehhez három intézményt kerestem fel. Mindenekelőtt a kikötő vállalatot, a helyi levéltárat és a Duna Mente Múzeumot. Utóbbi szolgált a legjelentősebb forrásanyaggal. A kiállításon is látható dokumentum mellett ugyanis egy teljes kötegni térképet őriznek a kikötőről az 1919-es évtől 1949-ig. Ez a forrásanyag páratlan a maga nemében, hiszen az első napoktól dokumentálta a csehszlovák kikötő építkezéseket. (korábban egy téli kikötő és két személyforgalmi dock üzemelt a városban, valamint a hajógyár a szigetcsúcson). A bővítések eszerint két lépcsőben valósultak meg, előbb a húszas évek elején, majd a gazdasági világválság után. Utóbbi során a kikötőt kibővítették, majd a negyvenes években összekötötték a Vág-menti pályaudvarral. Távolilag ugyanis az lett volna a cél, hogy a Vág-Duna védett részére kerüljön át az átrakodás java része. (Ez, illetve a pozsonyi kapun túli fejlesztés "potenciális" területként jelenik meg a térképeken, részletesen kidolgozott terv nem került elő).

A kikötő építéstörténetének további fontos dokumentuma az állami kikötővállalat ma is használatos épületleltára. Noha a dokumentumról érthető üzletpolitikai okok miatt nem készíthettem másolatot, a munkatársak az általam kért építéstörténeti adatokat készséggel kikeresték. Így kirajzolhatóak voltak a fejlesztési évek: 1925 vörös raktárak kiépítése, a harmincas évek: vágányhálózat bővítése és a központi irodaház, 1960-as évek: jelentős épületmegújítás (garázsok, szerelőműhelyek), 1980-as évek (könnyűszerkezetes csarnokok), majd az utolsó épületbővítésre 1995-ben került sor. Helyi vezetővel módomban állt a kikötő területét is bejárni, az egyes épületekről fotókat készíteni, a műemlékileg is értékes vörös raktárokról belső felvételeket is készíteni. Elmondható, hogy a kikötő épületállománya (a vörös raktárakat leszámítva) építéstörténetileg nem kimagasló értékű, de laza struktúrájával a beépítés egésze érdekes látványt alkot.

Természetesen a kikötőnek nem csak belső struktúráját térképeztem fel, hanem városi kapcsolatait is. A kapuk közül ma már csak néhány aktív, egyrészt a vasúti bejárat, másrészt a városi főkapu, illetve a személyzeti bejárat. Egy ma mindössze tíz főt foglalkoztató vállalatról van szó (az 1980-as években 300-400 dolgozója volt), tehát ezek a bejáratok néptelenek. Az 1960-as években a kikötővel párhuzamosan egy rakparti kiszolgáló út épült, ami ma fontos elkerülő útja a városnak (főként az óváros mellett). Az út mentén további, egykori ipari épületek állnak, amelyek azonban ma üzletekként működnek, így egy sajátos városzéli, autós bevásárló és szolgáltató negyedet képeznek. További érdekessége a városi kapcsolatnak az árvízvédelmi gát és kerítés, amely állandó vizuálisan hatásával valódi mentális határt von a város és a kikötő, illetve a kikötő melletti ipari (ma kereskedelmi) zóna közé.

Visszatérve a dokumentum feltárási munkára, a helyi levéltárban viszonylag kevés anyagot találtam. A hajógyár kétnyelvű üzemi magazinja egyáltalán nem foglalkozott a kikötő kérdésével, ugyanakkor hasznos volt áttanulmányozni a cikket, mivel azok hangvétele jól jellemezte a hatvanas-hetvenes évek uralkodó diskurzusát. A városrendezési tervek szintén közvetett információkkal szolgáltak (pl. az útrendezés kapcsán). Tanulságuk mindenekelőtt az volt, hogy a kikötő területével nem foglalkoztak érdemben. A kikötő ugyanis városrendezési szempontból nem tartozott a városhoz, állami kézben volt, a térképeken piros vonal (a valóságban kerítés) választotta el a belterülettől. A kikötő tehát jól láthatóan nem csak gazdasági hanyatlása után (1990-es évek), hanem korábban is kívül esett a város valóságos élményén. (Noha pl. Vajda és munkatársainak hidegháborús évekről készült interjúiban rendre szerepel, mint jelentős csempészáru beszerzési hely, elsősorban nyugati cigarettáról volt szó).

Utolsó munkafázisként szakértői interjúkat készítettem a kikötő vezetőivel, illetve nyugdíjas személyzetének egy-egy tagjával. Kérdéseim összeállításakor támaszkodhattam az állami kikötő vállalat nyilvánosan is elérhető fejlesztési terveire. Ebből mindenekelőtt megállapítható, hogy a kikötő, noha ma egykori kapacitásának töredékén üzemel, a jövőben is működni fog. Sőt, bővítése is

újra napirendre került. A kikötő volt alkalmazottai számára munkahelyük éppolyan történeti-identitás hordozó elem, mint a hajógyár (amelyről pl. a levéltár 2018-ban oral history gyűjtést is szervezett). A városvezetés azonban szeretné elérni, hogy az üzemi terület egy része, jellemzően a vörös raktárak környéke, sétányként álljon a lakók rendelkezésére. Az élő és holt ipari örökség vitája ma még nem eldöntött. Összevetésként kínálkozik Pozsony esete, ahol a történeti (20. század első felében kialakított) kikötő nagy része ma már ipari műemlék, illetve intenzív ingatlan beruházási terület. Más kérdés, hogy a jóval kisebb Észak-Komáromban van-e igény, kereslet, energia hasonló területfejlesztési elképzelésekhez. A tárgyalások még az úgynevezett Spicc (Vág és Duna) összefolyása ügyében is tartanak. Ez a városképileg, tájképileg egyaránt kiemelkedően értékes terület 1990 után töltőállomásként és üzemanyag tárolóként lett hasznosítva. Ma már ráadásul tankhajók helyett kamionok szolgálják ki, így dunaparti elhelyezkedése megkérdőjelezhető.

Hasznosulás

A kéthónapos ösztöndíj jelentős mértékben elmélyítette ismereteimet nem csupán a komáromi, de általában a dunai kikötők kapcsán. A szakértői interjúk révén jobban beeláthattam a közelmúlt folyamataiba, ami nagy segítségemre lesz az MNL kiadásában tervezett dunai kikötőket bemutató kötet szerkesztési munkája során (várható megjelenés 2022 második fele). Annál is inkább, mert több építész kolléga szövegét is kell majd szerkesztőként lektorálnom, akik a kikötők funkcióváltásával, illetve a Duna-part megnyitásával foglalkoznak (többek között Dél-Komárom esetében). Történeti forrásértékek felkutatása miatt is kiemelkedően hasznos volt a mobilitás, hiszen a komáromi kikötő története nem csupán a tervezett kötet számára fontos, hanem a helytörténet, helyi identitás miatt is. Ezért is tervezem, hogy a készülő tanulmányt (vagy annak egy rövidített változatát) a Selye János Egyetem tudományos lapjában, az Eruditio-Educatio-ban jelentetném meg, illetve lehetőség szerint a Fórum Társadalomtudományi Szemle angol nyelvű kiadásában is. De éppen a feltárt levéltári dokumentumok okán a MNL Archívnet internetes folyóirat is megfelelő publikációs forma lehet. Emellett szeretnék egy szélesebb közönségnek szóló, riportszerű írást is készíteni a közeljövőben (pl. Újkor történettudományi portál vagy a Földgömb magazin számára).

Összességében elmondhatom, hogy a mobilitási tervben vállalt feladatokat sikerült teljesítem, új történeti és főként urbanisztika történet források kerültek elő, illetve ezek a tervezett (már részben egyeztetett) publikációkban a következő időszakban meg is jelennek majd.

Ezúton is köszönve a TEMPUS Közalapítvány bizalmát és támogatását,

Maradok tisztelettel,

Budapest, 2021. szeptember 21.

Prof. Tamáska Máté

Melléklet (válogatás a feltárt dokumentumokból, helyszíni felvételekből – kizárólag a beszámoló mellékleteként, a tervek közlési engedélye a gyűjteményeknél!):



A kikötő bejárata az öreg híd felhajtójáról. Balra a bejárat (egykor közért üzlet volt), háttérben az új irodaház (már nem a kikötő területe), középen a rakodóvágányok, jobbra a hatvanas években épült garázsok



A hajógyári munkások lakótelepe, ahol szövetkezeti formában kikötői munkások is kaphattak lakásokat. A házak bejárata feletti címerpajzsok egyértelműen utalnak az 1945 utáni város identitására, mint hajógyári és kikötőváros



A Lodiar hajógyári üzemi lap november 7-i színes mellékletének illusztrációja, háttérben a hajóiparra épülő új város szimbólumaival (1970)



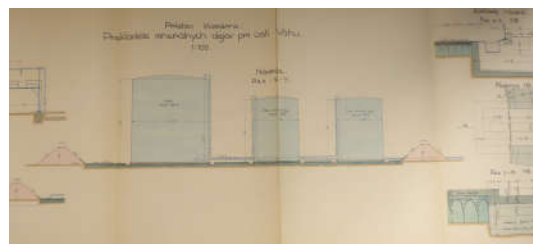
Szlovák hajóipar Komáromban, a hetvenes években megjelent tudományos kötet borítója



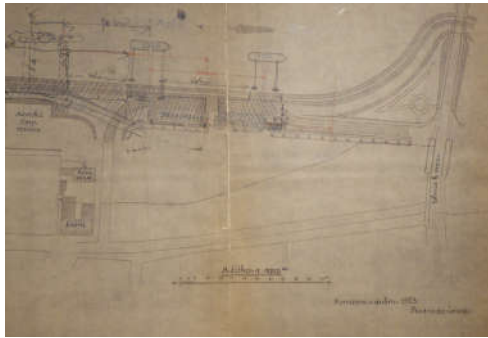
Téli kikötő a századfordulón (In: Slovenské... 2018)



Kikötő a harmincas években, a szlovák Nemzeti Kikötő Vállalat gyűjteményéből



A komáromi olajkikötő (megsemmisült Duna Menti Múzeum)



A húszas években még működtek a DDSG és a MFTR dokkjai, kialakítás alatt a csehszlovák állami vállalat kikötője



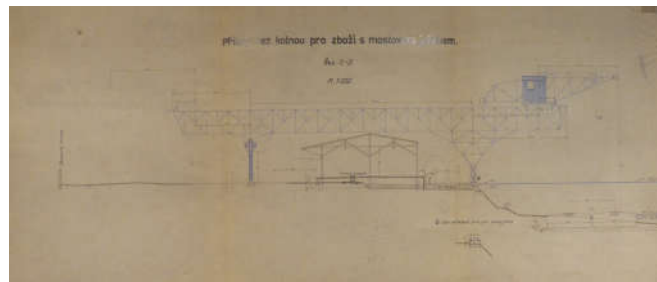
Az 1934-es terv lényegében már a mai állapotokat mutatja



Az egész várost egyetlen logisztikai rendszerré szervező 1949-es terv (ebben formában nem valósult meg).



A vörös raktár alaprajza, szám nélkül (1925)



Rakodó daru műszaki rajza a harmincas évekből



Irodaépületek a harmincas évekből, a vasúti és a hajózási adminisztráció számára



A húszas évek vörös raktárainak függesztett fedélszéke



A kikötő főépülete a két világháború közti funkcionalizmus modorában készült, négyzetes városi teret zár le. Az épület felét már el, illetve bérbe adta a vállalat



A város sétányt szeretne a jelenleg alulhasznosított rakodók helyén, a kikötő vállalat inkább új életet lehelne a dunai szállítmányozásba