

## **Ziegelrot und fjordblau – der Hafen von Komárom**

Tamáška Máté

**Die geraden Linien der Skizze ragen kühn über die Donau hinaus. Eine Terrasse, ein Aussichtspunkt, vielleicht ein Volleyballfeld. Egal. Ein Traum, der – wenn wir ganz ehrlich sind – nicht gerade zu den schönsten gehört. Während ich die Entwürfe der Studenten durchblättere, die das neue Donauufer von Nord-Komárom gestalten sollen, sehe ich nicht den geringsten Anhaltspunkt für die Realität. Als wären wir in Bilbao oder in Paris. Aber vielleicht haben die Studenten ja recht.**

**Dann sitze ich in dem mit Tränenpalmen geschmückten Büro der Hafenbehörde. Das könnte überall sein. Plastiktüren, Plastiklinken, staubfangende Teppiche und der unvermeidliche Schreibtisch, auf dem ein riesiger Monitor den Mitarbeiter vor den Blicken der hereinkommenden Besucher schützt**

„Spaziergehen? Hier, im Hafen?“ Aufrichtiges Lachen, dann fährt er fort: „Wer würde schon am Donauufer spaziergehen? Zwischen Schienen und Kränen? Das ist gefährlich!“

*Und wenn es einmal keine Kräne gäbe? Wenn Komárom sich so an das Ufer schmiegen würde wie die reformierten westlichen Großstädte, mit dem von den Zuhörern erträumten Ziel, vielleicht bescheidener, mit ruhigen Ruheplätzen und fröhlichen Biergärten?*

Diese Frage erscheint hier, in dem durch den schmalen Monitor in zwei Hälften geteilten Büro, so surreal, dass ich sie lieber gar nicht erst stelle. Als ich zu den Zuhörern zurückkehre, beschäftigen sie sich längst mit etwas anderem. „Wenn es hier Promenaden und Terrassen gäbe, wo würden die Schiffe dann anlegen?“, bringe ich die Frage aus dem Büro ein. Daran haben sie nicht gedacht. Ihrer Meinung nach kann der Hafen überall sein, das ist nichts Spektakuläres, das gehört nicht in eine Stadt. Er sollte möglichst weit weg sein. Dann denken sie nach und fügen hinzu: Ein Kran könnte aber bleiben, als Aussichtspunkt.

### **Vorstellbare Aussicht**

Zwei Welten verstehen sich hier nicht: das alte Arbeiterbewusstsein und die neue, die siegreiche Freizeitgesellschaft. Zugegeben, auch ich würde lieber hoch oben in einem hübschen Kran-Aussichtsturm Kaffee trinken, weit hinüber auf die Gerecse blicken und beobachten, wie sich das Wasser der Waag und der Donau mit dem Hauptstrom vermischt. Manchmal würde ein Schiff auftauchen, gerade noch leise rauschen; im Winter würde ich das hinter dem gut beheizten Glas gar nicht hören. Ich würde mir vorstellen, dass dieses Schiff den großen Fluss

entlangfährt, irgendwo auf deutschem Boden seine Ladung aufnimmt und Tag und Nacht weiterfahrend in einem rumänischen Hafen ankommt. Vielleicht biegt es auch aufs Meer ab. An seinem Heck weht eine bunte Flagge, als nationales Symbol in internationalen Gewässern. An Deck ruht das Auto des Kapitäns, sanftmütig wie ein Haushund ohne Aufgabe. Aber hier höre ich schon auf. Der Mensch ist für die Arbeit geschaffen, er bewegt Tonnen, der Disponent knistert in den schlechten Lautsprecher, der Leuchtturm kühlt mit bläulichem Licht die haushohen Kohlepyramiden. Warum sollten wir gerade den Hafen aus dem Stadtbild verbannen? Warum ist es selbstverständlich, dass ein Café am Donauufer einen berechtigteren Platz einnimmt als ein Verladehafen?

Der kaum noch vom Verkehr belebte Hafen von Komárom ist heute eher ein Denkmal als ein Ort wirtschaftlicher Rationalität. Ein Relikt des 20. Jahrhunderts, ein Abdruck der Ära der großen industriellen Entwicklungen, der sein eigenes Ende überlebt hat.

Auf den Gleisen am Ufer schnaufen die rostigen Güterwagen fast wie in einem Gedicht von Attila József. Jan Assmann, einer der bedeutendsten Forscher auf dem Gebiet des kulturellen Gedächtnisses, zufolge ähneln die Schauplätze der klassischen Moderne – Bahnhöfe und Fabriken, und, wie wir hinzufügen könnten, auch Häfen – heute eher einem Museum als einem Betrieb.

### **Energiekrise**

Seit Wochen gehe ich über die Brücke, zwischen dem „Südlichen und dem Nördlichen“, dem „Alten und dem Neuen“, dem „Ungarischen und dem Slowakischen“ (in der Sprache der Älteren noch „Tschechischen“) Komárom. In dieser Zeit hat sich nicht nur das Bild des Hafens in mein Gedächtnis eingebrannt, der sich unter dem Brückenpfeiler wie ein lebensgroßes Geländemodell ausbreitet, sondern auch die Position der Züge. Denn in diesem gutem Monat hat sich kein einziger Waggon bewegt, kein einziger Kran hat sich gedreht. Die Stille ist, wie man so sagt, greifbar oder geradezu unheilvoll. Der Hafenverkehr erreicht nicht einmal 10 % des Niveaus vor dem Systemwechsel, obwohl schon die achtziger Jahre von einer tiefen Krise geprägt waren. Ein paar Menschen betreiben das gesamte Ufer. Anstelle einer Auflösung entstehen jedoch von Zeit zu Zeit großzügige Entwicklungspläne. Und obwohl die Stadt vergeblich darum gebeten hat, ist es ihr in drei Jahrzehnten nicht gelungen, einen Spazierweg am Ufer zu gewinnen.

*Vor einigen Jahren ging bereits das Gerücht um, dass die Tankstraße am Zusammenfluss von Waag und Donau, dem sogenannten Spitz, stillgelegt werden solle. Dann kam die „große*

*Energiekrise“, und der Hafen wurde plötzlich von Kohlehaufen überflutet, wie in den „guten alten Zeiten“, und die Schiffe standen Schlange vor der Tankstraße.*

Natürlich wäre es naiv zu glauben, dass ein Hafen aus der Mitte des letzten Jahrhunderts angesichts des heutigen Energiebedarfs auch nur eine größere Region versorgen könnte. Das Hafenspersonal ist jedoch zuversichtlich. Sie sagen, die Schifffahrt sei die einzige Alternative zu den langen Lkw-Schlangen. Das ist sicherlich richtig, und auch ich bin begeistert, wenn ich mir vorstelle, dass die aus den gebetsartigen Monologen der Wasserstandsmeldungen bekannten „Lastkähne und Schiffszüge“ die gemächlichen Gewinner der grünen Wende des 21. Jahrhunderts sein werden. Heute wirken sie jedoch eher wie vom Aussterben bedrohte Wasser-Dinosaurier, während sie düster zwischen den beiden Ufern schweben, so unbeweglich, dass sie eher das Gegenteil als der Diener der auf der digitalen Autobahn dahinsausenden Weltwirtschaft sind.

### **Die alten Träume**

Ich habe Zeit, darüber nachzudenken, während die Kollegen aus dem Archiv die Kisten aus dem Lager holen. Auch hier finde ich nichts über den Hafen.

*Das Gebiet des Hafens, der zunächst von Prag und später von Bratislava aus geleitet wurde, erscheint auf den Karten als terra incognita der Stadt; seit den 1920er Jahren bis zum letzten Regimewechsel ist es dort ohne Markierungen weiß. Hinter dem Hafen fanden jedoch große Veränderungen statt.*

Die halbe Stadt wurde abgerissen, um Platz für die „fast zehnstöckigen“ Gebäude zu schaffen, die an die Wohnsiedlungen in Bratislava erinnern. Ihre Fenster zur Donau sind wahre kleine Dioramen, von denen aus die Landschaft wieder vom Fluss erfüllt wird. Aber nichts wurde umsonst gegeben. In den Plattenbauten wurde nicht nur das explosionsartige Geräusch der heruntergespülten englischen Toiletten, das an der gemeinsamen Leitung entlanglief, sondern auch das fenstererschütternde Aufprallen der Ladung, die aus den Hafenkränen fiel, Teil des Zuhauses. Der Unterschied zwischen Lärm und Klang entscheidet sich natürlich im Kopf.

Die hier lebenden Arbeiter arbeiteten meist im Hafen oder in der Werft. Für sie war dieses kratzende Klirren ein fester Bestandteil ihres Lebensunterhalts. All dies lässt sich eher vorstellen als aus den Dokumenten herauslesen. Das Archiv schweigt hartnäckig.

Niemand kann heute mehr herausfinden, wie die Hafenpläne schließlich ins Donaumuseum gelangten. Es scheint fast so, als hätte man Jan Assmans These beweisen wollen, dass die Moderne in die Museen gehört. Der zeitlich jüngste Entwurf zeigt die Stadtplanungskonzepte

nach 1945. Auf der mehrere Quadratmeter großen Skizze erscheint Komárom als einziger grandioser Hafen, umgeben von einer ringförmigen Wirtschaftsbahn, mit Schiffen, die an jedem noch so kleinen Wasserplatz vor Anker liegen. Wer sich das ausgedacht hat, war ebenso von Fantasie und westlichen Vorbildern besessen wie unsere heutigen Studenten. Ein Hafen von für Hamburger Augen akzeptablem Ausmaß hätte Jókai's ruhige Kleinstadt umgeben. Einige vereinzelte Gleise und die „neueren“, heute ebenfalls schon 50–60 Jahre alten Gebäudekomplexe des Hafens deuten darauf hin, dass man mit der Umsetzung des Plans begonnen hatte. Die vom Schiffsverkehr erhofften Vorteile scheinen jedoch regelmäßig hinter der Realität zurückzubleiben.

*Auf der der Stadt zugewandten Seite des Hafens, wo eigentlich die auf dem Wasser ankommenden Waren empfangen werden sollten, reihen sich heute Bürogebäude, Discounter und Privatkliniken aneinander. Es ist eine typische Stadtrandlandschaft.*

Selbst aus den benachbarten Straßen biegen die Menschen mit dem Auto hierher ab, um Fliesen, Farbe und Badarmaturen zu kaufen. Dieser Teil des Hafens vermittelt den Eindruck von Unvollendetheit.

Weiter oben, jenseits der Brücke, unter den Plattenbauten, ist die Landschaft ebenfalls still, doch hier dominiert eher die Verlassenheit. Die roten Lagerhäuser mit ihren unverputzten Ziegelwänden leuchten am Ufer, dessen Farbe von tiefblau bis tiefgrün wechselt, wie die rote Decke auf einem Gemälde von Pál Szinyei Merse. Sie fesseln den Blick. Und innen sind sie wahre Basiliken. Das Dach schwebt ohne Stützen über dem Raum, damit Lastwagen und Gabelstapler bequem manövrieren können. Es gibt keinen Veranstaltungsorganisator, der sich hier nicht eine Rave-Party erträumen würde...

Schon wieder diese übertriebenen und klischeehaften Träumereien! Ein Teil der Lagerhallen steht zwar tatsächlich leer, aber der größte Teil der Fläche wird genutzt. Kleinere Unternehmen haben sich in den Ecken der Hallen niedergelassen, so wie einst die Häuser der neuen Völker an die Mauern der verlassenen römischen Amphitheater gelehnt waren. Weiter entfernt reihen sich noch größere Gebäude aneinander, das ist bereits die Werft, ebenfalls unterteilt; unter anderem hat hier auch die pädagogische Fakultät der ungarischen Universität ihren Platz gefunden.

### **Das erste Schiff**

Ich mache einen Spaziergang im Hafen. Das Wasser ist jetzt strahlend blau. Der seit Tagen ungebrochene Wind und der strahlende Sonnenschein schaffen gemeinsam die Atmosphäre der

norwegischen Fjorde. Eine Yacht taucht auf, auf ihr steht der „Kapitän“, der aussieht, als stamme er direkt aus einem sozialistischen Plakat aus dem Archiv: Mit mutigem, kompromisslosem Optimismus blickt er in die ferne Leere. Vor seiner nackten Brust hält er selbstbewusst das Steuerrad, sie bereiten sich auf das Anlegen vor. Der vorgewölbte Bauch würde natürlich nicht mehr auf das Plakat passen, den müsste der Künstler wegretuschieren, ebenso wie die Formen der weiblichen Figur, die am Bug des Bootes posiert, einer Verfeinerung bedürfen

Soziologen betonen immer wieder, dass die Welt sich ästhetisiert, womit gemeint ist, dass Schönheit und Optik immer mehr an Wert gewinnen. Eine andere Frage ist, dass diese Schönheit größtenteils eine imaginäre, retuschierte Realität ist. So wie auch ein verschwundener Hafen eine retuschierte Realität wäre. Solange er in Betrieb ist, bereitet er nur Ärger: Er nimmt den Spaziergängern Platz weg, ist laut und wirbelt Staub auf. Würde man ihn schließen, würde er plötzlich zum Erbe des Goldenen Zeitalters werden, in dem sogar der gusseiserne Knopf eines Hafenspinner Beachtung verdient.

Diese Hafenspinner sind übrigens überraschenderweise auch heute noch in Gebrauch. Nicht so sehr hier, im ehemaligen Winterhafen, sondern draußen am Hauptarm. Eines Tages manövriert ein riesiges Hotelschiff hierher. Auf einer Fläche, die kaum größer ist als ein kleines Dorf, teilen sich 40 bis 50 englische und amerikanische Rentner den Platz. Nur wenige von ihnen wagen sich in die Stadt, aber sie sind dann eine echte Attraktion. Ihre an das Laufen ungewohnten Beine, ihre unbestreitbare muttersprachliche Englischkenntnis – die gerade deshalb nur wenige verstehen – und natürlich ihr an bessere und schönere Städte gewohnter Blick machen sie auf unwahrscheinliche Weise fremd. Genau so müssen vor gut 200 Jahren die ebenfalls englischen Passagiere der ersten Dampfschiffe ausgesehen haben.

Wo es keine Hotelschiffe gibt – und das ist in der Regel fast nirgendwo der Fall –, bieten die Anlegerstellen am Hafen einen herrlichen Ort der Erholung, frische Donau-Luft und prächtige Sonnenuntergänge. Und am anderen Ufer die Umrisse des Hafens auf der ungarischen Seite. Aber das ist schon eine andere Geschichte.

(übersetzt mit der KI DeepL)