

ARCHIV KÉP: 1880 KÖRÜL: WIEN MUSEUM/MICHAEL FRANKENSTEIN & COMP.

BÉCS MÁSKÉNT: KIKÖTŐK EGYKOR ÉS MA

▻ SZÖVEG ÉS FÉNYKÉP: **TAMÁSKA MÁTÉ**

A Donaukanal megmosolyogtatóan szűkös, még itt, a Wien folyó torkolatában is. Utóbbit persze csak módjával lehetne folyónak nevezni. Vizét gondosan felfogják úgy, hogy a városban már csak egy követett teknőben visszamaradt nagyobb pocsolyának tűnik. A torkolatnál némileg visszaduzzad, már-már normális folyó látszatát keltve. Csak a feltorlódott hordalék fekete színe jelzi, hogy inkább állóvíz. Nehezen tudom beleélni magam annak a régi fényképnek a hangulatába, amely valamikor a 19. század utolsó harmadában készült, és pontosan itt mutatja Bécs egyik legjelentősebb gőzhajókikötőjét

A régi fényképen a víz, a kövezett rakpart, a gőzhajó és az Első Duna Gőzhajózási Társaság (DGT) palotája festőien megkomponált egységet alkot (az sem kizárt, hogy a hajót utólag montírozták oda...). Úgy tudom, hogy ez a felvétel később képes levelezőlapként is forgalomba került, immár azúrkékre színezett folyóval. A gőzhajózási társaságnak volt oka a büszkeségre, és volt pénze arra is, hogy létesítményeit lefotóztassa – akkoriban a fényképezés még drága műveletnek számított.

A DGT 1829-ben császári támogatással jött létre, és eleinte teljes monopóliumot kapott, aminek köszönhetően a vállalat száz éven át a Duna szinte korlátlan ura volt. Talán ez volt a Habsburg birodalom első, de mindenképpen mintaadó osztrák–magyar vállalkozása. Széchenyi István ugyanis elérte, hogy Óbudán hozzák létre a hajóépítő műhelyt.

A halpiac a századforduló környékén
Itt minden fából készült, ezért is tűnt el nyomtalanul. A halpiac olyasmi titkos emléke Bécsnek, mint Budapestnek a kofahajók

Ez volt Bécs azon ritka helyeinek egyike, ahol a máshol oly szigorúan elkülönülő társadalmi rétegek egy térben mozogtak: egyik eladóként, másik vevőként, egyik zsebtolvajként, másik kárvallottként.

A 19. század első felének gőzhajói még nem voltak azok a tekintélyt parancsoló robusztus óriások, amelyeket később Klösz György oly szívesen fotózott a pesti rakpartokról. Füstöt okádó bárkák voltak csupán, amelyek elfértek a Donaukanal szűk medrében is. Más választásuk nem is igen volt, hiszen az 1800-as évek első felében még veszélyes és kiszámíthatatlan volt a Nagy-Duna. Hagyományosan a Donaukanal volt a régi Bécs voltaképpeni Duna-partja. Itt kötöttek ki a falusi kofák, hogy gyümölcsöt, zöldséget, bort és kenyeret áruljanak, itt sorakoztak a halászbárkák, és ide kellett jönnie annak is, aki épületfát vagy téli tüzelőt keresett. Városi életképfestőknek köszönhetően hangulatos ábrázolások maradtak fenn erről a világról. Valóságos vízre épült városrész volt a Donaukanal mente, az egymáshoz kötött hajókon pallóhidak vezettek át, minden ringott és imbolygott. Ez volt Bécs azon ritka helyeinek egyike, ahol a máshol oly szigorúan elkülönülő társadalmi rétegek egy térben mozogtak: egyik eladóként, másik vevőként, egyik zsebtolvajként, másik kárvallottként.

Nemcsak a Donaukanalon, de a Wien folyón is hajóztak. A mostani Wien Mitte pályaudvar helyén tágas kikötőmedence csillogott, ez volt a végállomása a Bécsújhely felől ásott, 1803-ban átadott mesterséges csatornának. A bécsújhelyi csatorna városi szakaszát egyébként már az 1870-es években feltöltötték, helyén ma vasút fut. Pedig az eredeti ötlet szerint Bécsújhely után tovább ásták volna a medret egészen Triesztig. Merész elképzelésekben

Az Első Duna Gőzhajózási Társaság eredeti székhelye a jellegzetes zászlótartó tornyokkal
A 19. század közepén emelt, többször bővített épületet az 1980-as években elbontották, helyén ma a Rechnungshof tömbje áll

A régi Bécs kikötőhelyei még nem a főmeder mellett, hanem a Donaukanal mentén sorakoztak
Kintebb fapiacok, a város alatt zöldség- és gyümölcspiacok, halpiacok sorakoztak. A képen feltűnő gőzös azonban ennek a világnak a végét jelzi már

ARCHIV KÉP: 1900 ELŐTTI KÉPESLAP; WIEN MUSEUM/CARL (KARL) LEDERMANN JUN.





ARCHIV KÉP: WIEN MUSEUM/RUDOLF BERNT (1844–1914)

a 19. század sem szenvedett hiányt. Mikor erről álmodoztak a mérnökök, az 1810-es években, a vasút még távoli angol találmánynak tűnt, amelyet legfeljebb ott érdemes majd alkalmazni, ahol nem lehet csatornát ásni. A DGT tehát a kor viszonyai között jól számolt, amikor a Donaukanal és a Wien folyó torkolatát tette meg székhelyének. Itt építette fel lovagvárnak beillő palotáját, melynek romantikus tornyain büszke zászlókat lobogtatott a szél.

Romantikus érzés az is, ahogy itt ül az ember, a bécsi „rakodópart alsó kövén", és elgondolja: „Sic transit gloria mundi", vagyis miként múlik el a világ dicsősége. A DGT 1920 után már válságüzemmódban működött. Hajóit az utódállamok elkobozták, a Duna nemzetközi folyóvá lett, ahol a kis Ausztria csupán egyetlen, nem is a legnagyobb szereplőnek számított. A vállalat végül az 1980-as években elhagyta az épületet, kiköltözött az igazi Duna-partra.

A bontás után felépülő Rechnungshofot ma kevesen értékelik, pedig nagy vonalakban az eredeti épület látképét állította helyre. S mint ilyen, egyedülálló alkotás a Donaukanal mentén. Mert bár Bécs maga régi város, éppen itt, a Donaukanal mentén ebből nem sokat érzékelni. A II. világháborús harcokban elpusztult épületeket az ötvenes évekre jellemző dísztelen, visszafogott modorban állították helyre. Ám már ez is történelem ahhoz a változáshoz képest, amely az elmúlt évtizedekben zajlott le. Az irodaházak alkotta üveg–acél waterfront olyan, mint egy hatalmas megállítótábla, amely visszaveri az egynapos turisták áradatát.

A rakpart előtt ma alig látni hajót, hacsak nem számoljuk ide a lábakra állított „hajóvendéglőt". Egy-egy sétahajón kívül a pozsonyi katamarán, hivatalos nevén a „Twin City Liner" az egyetlen valódi hajójárat. Menetideje alig marad el a buszokétól, és ha figyelembe vesszük, hogy belvárostól belvárosig közlekedik, akár még versenyképes is lehetne. Az árképzése azonban megóvja attól, hogy a tömegközlekedés része legyen.

A Donaukanal egykori hajókikötői és piacai szinte nyomtalanul eltűntek. Ez ma Bécs bulinegyede. A partokra felszórt homokon tengeri nyaralósat játszó emberek, a platánok alatt cipőiket levető turisták, a veszélyesebb részeken lábaikat a víz fölé lógató, sörösüvegekbe kapaszkodó fiatalok, mögöttük a tömegen átcikázó kerékpárosok. Nem kevésbé látványos és zavaros kép ez, mint amit a régi festményeken csodálhatunk. Jó lenne, ha valaki ezt is megfestené! Egyetlen, a régi időkből megmaradt épület fogja csak fel a figyelmet. Egy hófehér, Adriakékkel díszített elegáns ház, Otto Wagner munkája, a tengeri halak (egykori) árucsarnoka.



ARCHIV KÉP: 1897-BŐL: WIEN MUSEUM/FRIEDRICH STRAUSS



Kolundzsija Gábor ugyan a budapesti lépcsős rakpartokról írta, de kicsit a bécsire is igaz, hogy „ez a hallatlanul nagyvonalú és elegáns mű eredetileg azt szolgálta, hogy a város lakói is megközelíthessék a Dunát". (Építészfórum: A rakodópart kövei, 2007)

Egy másik rakodópart kövén ülve

Bécsben a Dunát keresni kell. Van, hogy a metrón ülve egyszer csak feltűnik, van, hogy valamelyik elővárosi vonat átszeli. Rögtön kettőt is, ami elsőre zavarba ejtően soknak tűnik (a második Duna az ún. árvízmentelmi ág, amely a hirtelen áradásoktól védi a várost, a kettő között pedig az 1980-as évek mesterséges szigete, a Donauinsel található). Ám ha csak céltalanul bolyongunk a városban arra várva, hogy egyszer csak a házak közötti réseken át kinyílik a panoráma, nem fogunk rálelni.

Miként lehet egy több kilométeres Duna-szakaszt így elrejteni? Egyszerűen. Az 1870-es években létesített folyami kikötőt nem éppen a nagyközönségnek szánták, így aztán senki sem foglalkozott azzal, ki és miként jut le a partra. Sőt, nem is bánták talán, ha nehéz volt a lejutás, hiszen tolvajok mindig is voltak. Szegény emberek és vagány fiúgyerekek árnyai suhannak át a múltból, akik sínek, vasúti kocsik és hajókötelek közt megbújva épp annyi szenet igyekeztek csak gyűjteni, hogy szobájukban reggelre ne fagyjon be a vizeskancsó. Ilyen történeteket persze nem Bécsben olvastam, mert itt nem születnek ilyen szomorú elbeszélések.

Miként lehet egy több kilométeres Duna-szakaszt így elrejteni? Egyszerűen. Az 1870-es években létesített folyami kikötőt nem éppen a nagyközönségnek szánták...

Bécs könnyed és elegáns. Ezért is olyan meghökkentő ez a rideg név: Handelskai (kereskedelmi rakpart). Mintha hirtelen valahol Hollandiában lennénk, ködös, esős és hűvös tájakon. Távol, na-



ARCHÍV KÉP 1900 KÖRÜL: WIEN MUSEUM/ANGERER & GÖSCHL





ARCHÍV KÉP 1900 KÖRÜL: WIEN MUSEUM/MARTIN GERLACH SEN.



Rakparti életképek egykor és ma
A kikötő nyelve eredendően a fizikai erő volt, ma inkább a türelem és a várakozás

gyon is távol a Mariahilfer Straße sznobizmustól teli nyüzsgésétől, a belváros kiállítási installációknak is beillő kirakataitól. A névnél is idegenebb a környezet. Egy vasúti és metrómegállókból álló szürke térkáosz, ami egy szintén szürke bevásárlóközpontba vezet, amelyhez nem kevésbé szürke lakóházak csatlakoznak. Egy messzire látszó toronyház volna hivatott építészeti karaktert kölcsönözni mindennek – ami szintén szürke. A teret éppen megújítják, most talán kicsit zöldebb lesz.

Karnyújtásnyira vagyunk a Dunától, és semmi sem utal rá, hogy a partján lennénk. Mozgólépcsők, liftek, folyosók és csak egyetlen kis tábla: Donaupromenade (Duna sétány). Mindig megkönnyebbülés számomra, ha elérem a folyót. Egyszerre végtelenné válnak a távlatok. Ez hát az „igazi" Duna. Legalábbis az, amivé az 1875-ben, a nagy átvágás után a Dunát tették: egy nyílegyenes, széles csatorna. De legalább impozáns, erőt sugárzó. Emellett épült tehát a „hollandos nevű" Handelskai, a századfordulós Bécs büszkesége. Fényképek tucatja örökítette meg az itt horgonyzó hajókat és a parton emelt raktárakat.

Alig száz évet élt meg ez a kikötő. De a Donakanallal ellentétben a Handelskai az 1980-as évekre eső felszámolása után is megőrizte múltjának egy-

Mozgólépcsők, liftek, folyosók és csak egyetlen kis tábla: Donaupromenade (Duna sétány). Mindig megkönnyebbülés számomra, ha elérem a folyót. Egyszerre végtelenné válnak a távlatok.

ARCHIV KÉP: WIEN MUSEUM/MARTIN GERLACH JUN.



A kétkezi rakodást kiváltó, a hajók fölé manőverező daru a modern kikötő látképének esszenciája
A darukezelők egyben a partok „tisztjei" is voltak. Az 1980-as években kidolgozott „rakparti sétány" koncepció része volt, hogy a kikötői infrastruktúra egy-egy kiemelt emlékét a helyszínen meghagyják

A dunai kikötő
teherpályaudvara 1930 körül

HTTPS://DANUBE-PORTS.COM

egy darabját. Egy múzeumként működő hajó, egy ipari emlékként ott maradt emelődaru, és persze a kikötők gyalogjai, a hajókötél-rögzítő bakok. A gabonaraktár is áll még, hotellé átalakítva. A rakpartok helyén virágzó rétek, ligeterdők, szemben dokkokon úszó hétvégi üdülők. Valójában a kikötő sem szűnt meg teljesen, csak átalakult. Szállodahajók és turistabuszok várakoznak a parton. Az idegenvezetők kis színes táblácskákat tartanak a magasba, olyasmiket, mint amikkel a vonatokat indítják útjukra.

Bruno Domany, a Duna-szigetet is tervező tájépítész a nyolcvanas években hirdette meg a „Promenadskai" programot, amely a rakpartnak új, szabadidős funkciót jelölt ki. A „rakparti sétány" elképzelés többé-kevésbé meg is valósult. Itt valóban lehet sétálni. Nem is keveset, mert a kikötő iparvágányát ma is használják, felette pedig csak ritkán ível át egy-egy híd. Aki tehát útnak indul, az messzire sodródik. A kerékpár kétségtelenül alkalmasabb jószág lenne itt, mint a gyaloglás. Ahogyan pedig távolodunk a várostól, a táj egyszerre lesz természetesebb és technicizáltabb. Kis ligeterdők, holtágak tűnnek fel, de már idehallatszik az „igazi", ma is működő (egyik) kikötő morajlása is: fel-feltűnnek a magasba emelt konténerek, ideges tehervonatok csattognak váltókon keresztül.

Bruno Domany, a Duna-szigetet is tervező tájépítész a nyolcvanas években hirdette meg a „Promenadskai" programot, amely a rakpartnak új, szabadidős funkciót jelölt ki.



A víznek és a galéria-erdőknek köszönhetően a kikötő hibrid táj: félig technicizált, de félig természeti is. Ez utóbbi okozta a versenyhátrányát is a vasúttal, később a teherautókkal szemben. Az ingadozó vízjárás miatt sosem lehetett olyan pontos szállítási időkkel számolni, mint a természettől teljesen leválasztott „valódi útvonalakon”



Az Új-Duna szabályozási terve ►
Alul látszik a Donaukanal, amelynek szállítmányozási funkcióját az új meder átvette. Északon, kék satírozás nélkül a régi Duna jellegzetes kanyarulata. Ez is megmaradt, ma Bécs strandjai sorakoznak a partjainál



Bécset akkoriban a Harmadik Birodalom nyersanyagfelvevő helyének szánták, ahová a meghódított keleti tartományokból áramlik majd az olaj, a gabona és a rabszolga.

◄ **Freudenau konténerkikötője már a Bécs alatt kezdődő ipari negyed része**
Elképesztő léptékek és számok, miközben embert alig látni. Minden automatizált, a tonnák itt könnyedebben mozognak, mint száz éve egy zsák liszt

Az Új-Duna szabályozási terve
Alul látszik a Donaukanal, amelynek szállítmányozási funkcióját az új meder átvette. Északon, kék satírozás nélkül a régi Duna jellegzetes kanyarulata. Ez is megmaradt, ma Bécs strandjai sorakoznak a partjainál



TAMÁSKA MÁTÉ
ÉPÍTÉSZETSZOCIOLÓGUS, AZ APOR VILMOS KATOLIKUS FŐISKOLA OKTATÓJA

A rakparton sem ülve

A bécsi rakpartot felváltó, belső medencés modern kikötőket a II. világháborúban kezdték el kiépíteni, náci módszerekkel, kegyetlen kényszermunkával. Bécset akkoriban a Harmadik Birodalom nyersanyagfelvevő helyének szánták, ahová a meghódított keleti tartományokból áramlik majd az olaj, a gabona és a rabszolga. Ám mire a háború és a helyreállítások után a köztársaság használatba vette a kikötőket, egy újabb birodalom, a Szovjetunió ellenőrizte a Duna forgalmát. Bécs kimaradt ebből a szovjet dunai univerzumból. Igaz ugyan, hogy a hidegháború idővel csillapodott, a schilling pedig jól csengő valuta lett, ami enyhítette a bizalmatlanságot, de a határ csak határ maradt. Így a 20. század második felének bécsi hajókereskedelme is csak árnyéka lehetett annak a grandiózus jövőképnek, amit a város az 1800-as évek elején, a gőzhajózás hajnalán megfogalmazott.

A Szovjetunió összeomlása Bécset visszahelyezte a geopolitikai középpontba. A hajók azonban nem tértek vissza. A bécsi kikötők forgalmának nagy részét kamionok és vonatok bonyolítják le. Hatalmas, színes konténervárosok épülnek és bontódnak le hétről hétre. Felettük légkondicionált üvegkalitkákban gördülnek el a rakodómunkások. A medencék inkább csak akadályai a további fejlődésnek, így elkezdték azok felöltését. Pedig kár minden cseppért. Nem lehetetlen, hogy egyszer ezeket a (fél)kikötőket is bezárják. Vagyazért, mert ráun a világ az áruk folyamatos mozgatására, vagy épp ellenkezőleg: még nagyobb tételekben játszik majd, és szűkös lesz neki a város határában kijelölt hely. A bezárás után pedig ott maradna nekünk a vízpart, ez a mágikus erő. S ha ezekben a modern, belső medencés kikötőkben nincs is a rakodópartnak alsó köve, és dinnyehéj sem úszik el, azért itt is fecseg a felszín és hallgat a mély.