

<https://doi.org/10.59424/debreceniszemle/2024/32/4./567-570>

Fókuszban a kikötők térformáló hatása.
Dunai kikötők Bécsről Újvidékig. (szerk. Tamáska Máté).
TÉRformák-TÁRsadalomformák 11.
Budapest: Martin Opitz, 2024



A TÉRformák – TÁRsadalomformák könyvsorozat és kutatóműhely 11. köteteként jelent meg – a sorozatszerkesztő Tamáska Máté építészművészeti és társadalomtudományi kutató és szerkesztői gondozásában – a

Dunai kikötők Bécsről Újvidékig című kiadvány 2024-ben. Négy fejezetben, tizenkét tanulmányban neves kutatók és szakemberek vázolják a

dunai hajózás kibontakozását, szerepének változását és a 19. és 20. században végbemenő folyó-iparosítást, kikötőépítést és kikötőfejlesztést, mint a Duna-parti városok dinamikus változásának egyik meghatározó folyamatát. A kötet célja megfigyelések és kérdések megfogalmazása az építésztársadalmi szociológia számára.

A könyv szerkezete követi a 2019-ben megrendezett „Harc a Dunáért – A dunai hajózás a 19–20. században” című konferencia előadásait és tematikáját. Tamáska Máté *Kikötő a városi térben* című írása vezeti fel a megjelölt témát. A szerző rámutat a dunai hajózás stratégiai szerepe és a kikötők városszerkezeti kapcsolatának tudományos feldolgozottsága között fennálló aránytalanságra, miután az említett konferencián és a hozzá kapcsolódó plakátkiállításon felfigyelt arra, hogy a kikötők, rakpartok és hajóépítő műhelyek meghatározó szerepet játszottak a városszerkezet fejlődésében. A több térszintből álló rakpartok a városképet befolyásoló struktúrák voltak már a 19. századtól kezdve, ahol az előkelő társasági élet, a munka és a pihenés találkozott. Tamáska Máté szembe állítja egymással a 19. század régi korzó hangulatát ábrázoló, falusi idillre emlékeztető és a századfordulós, sokkal inkább a szociális valóságot közvetítő kikötő-ábrázolásokat. Megállapítja, hogy utóbbiak már az új, iparosodó tájat prezentálják. Idővel a kikötők elváltak a várostól, s egyre inkább üzemmé váltak. Ez a 20. század urbanisztikai fejlődésének általános jelensége volt. A

szerző végigvezeti az olvasót ezen a folyamaton, kibontva az ipari fejlődés kikötőket érintő vetületét, valamint azoknak a városi tájban betöltött, de folyamatosan változó szerepét. Előkerülnek a kikötőkkel összenövő gyárak, az ezt kiszolgáló városi infrastruktúra fejlődése, a városmag és a kikötők elválása, a modern kikötők kiépülése és a vasbeton építészet megjelenése. Tamáska Máté rámutat, hogy ez a folyamat figyelhető meg a Duna-parti városok többségében. Míg a Bécs és Budapest közötti folyószakaszon elsősorban Pozsony és Komárom fejlődése szembevetődött, addig Budapesttől délre ez a folyamat lassabban ment végbe, mert a vizsgált időszakban az export útvonala nem a Balkán, hanem Fiume irányában zajlott. Sokáig a déli irányú hajózás csupán másodlagos volt.

A kötet első részében (A kikötőkről) egy német nyelvű tanulmány fordításaként olvashatjuk *Schmid Martin* áttekintését Bécs kikötőiről, amely elméleti igényű környezettörténeti látásmódot képvisel és párhuzamosan értelmezi az épített és természeti környezetet. Ezzel szemben *Tinku-Szathmáry Balázs* tanulmánya egyfajta témakijelölő írás, a dunai kikötőkről és hajóállomásokról szóló áttekintés. A szerző arra keresi a választ, hogy a dunai víziút mentén fekvő városok fejlődése miért maradt el a példaként szolgáló rajnai területektől. Az okot a 19. századi magyar közlekedéspolitikai túlzott vasútfókuszában látja, ami erőteljesen korlátozta a vidéki dunai városok kikötőinek fejlődési lehetőségeit.

A második részben (Budapest kikötői) *Géra Eleonóra*, *Kolundzsija Gábor* és *Cseh Valentin* tanulmányai következnek. Az első azt az időszakot tárja fel, amikor a folyóparti élet még nem vált el a városi terektől, hanem annak szerves részét képezte. Az ezt követő évtizedeket mutatja be tanulmányában Kolundzsija Gábor. Kiemeli, hogy bár a főváros modernizációjának sarokköve volt a DGT (Első Duna-Gőzhajózási Társaság) Lánchíd körüli kikötőjének a megépítése, de a város növekedése később rámutatott arra, hogy a helyszínválasztás nem volt szerencsés. A jelentkező krónikus helyhiány pedig egy, a várostól elkülönülő teherkikötő megépítéséhez vezetett. Tanulmányában a budapesti vámmentes kikötő létrejöttét és annak előzményeit tárgyalja Cseh Valentin. Végigvezeti az olvasót a kikötő teljes infrastruktúráján és az egyes medencék funkcióján.

A kötet harmadik részében (Vidéki kikötők) a vidéki kikötők kerülnek fókuszba, Mohács, Baja és Újvidék esetpéldáját ismerheti meg az olvasó. *Huszár Zoltán* a mohácsi szénkikötő előzményeit és történetét mutatja be írásában, illusztrálva a dunai kikötőknek a vasúti áruszállítás térnyerése és dominanciája nyomán megrekedő fejlődését. Ezt a jelenséget legjobban Mohács esetpéldája prezentálja. Baja kikötőjét, előzményeit és történetét *Sarlós István* publikációjából ismerhetjük meg. A bajai kikötő fejlődését a világháború és a német gazdasági, politikai érdekek

hosszú ideig korlátozták, megakadályozva egy bajai ipari központ kiépülését. Az újvidéki kikötő történetét pedig az *Ivanisevity Vladimir* és *Popovity-Szubity Milena* szerzőpáros tárja elénk. A 20. század első felében a Magyar Királyság déli területein a vízi közlekedés európai szintű hálózata alakult ki, amely a délszláv királyságnak is meghatározó jelentőséggel bírt. Nagy lehetőség volt Belgrád mellett Újvidék számára is, hiszen ennek kiaknázásában fontos logisztikai szerepet szántak a Vajdaság fővárosának.

Ahogy Tamáska Máté a kötet bemutatásakor fogalmaz „[...] a könyv további tanulmányai már adottságként kezelik a kikötők vándorlását és a benne rejlő építészeti, városrendezési kihívásokra koncentrálnak” (16). A negyedik részben *Tolnai Gábor* publikációja mutat rá azokra a folyamatokra, amelyek nem középeurópai jelleget viselnek, hanem sokkal inkább az Észak-Amerikából induló waterfront jegyeit hordozzák. Teszi ezt a soha el nem készült budapesti északi kikötő példáján keresztül, ami ma a főváros egyik legintenzívebb fejlesztési területe. Az ehhez tartozó beruházói logikával ellentétes szemléletet mutatja be *Nagy Iván* építész tanulmánya, az egykori kikötői és ipari területeknek a városképbe való visszaintegrálását, újrahasznosítását. Az általa vizsgált hallgatói munkákban felfedezhető és kimutatható minőségi változást ismerteti. Érdekes megismerni a hallgatók által vizionált, az ipari létesítmények álla-

potát konzerváló és azokra építő elképzeléseket, amelyek nagyrészt turisztikai célokat szolgálnak. Hallgatói terveket mutat be *Balizs Dániel* írása is, amelyből a Komárom kikötőjének és vízpartjának hasznosítására készült ötleteket ismerhetjük meg.

Összességében elmondható, hogy fontos történeti folyamatokat és ezeken alapuló tudományos megfigyeléseket tárnak fel a kötetben szereplő tanulmányok. Ilyen például a 19. és 20. században végbemenő folyó-iparosítás, amelynek során stabilizálódott a folyópart, eltűnt a határ, a pufferzóna az épített és a természetes táj között. Ez a dinamikus változás alapvetően határozza meg a napjainkban zajló folyamatokat. Másik, a kötet szerzői által taglalt jelenség a dezindustrializáció folyamata, amely során számos korábbi kikötőt és ipari létesítményt integrálnak vissza a városi térbe. E folyamat inverzét azok az önállósodó, a várostól egyre inkább elszakadó logisztikai központok képezik, amelyek az utóbbi évtizedekben – és napjaink-

ban – jöttek létre a várostól elkülönülve, a városiak számára alig láthatóan, alig érzékelhetően, zárt teret alkotva.

A TérTár könyvsorozat és kutatóműhely kiadványának olvasása során kirajzolódik a történelmi folyamatok és a kikötők fejlődése, szerepváltozása közötti kölcsönhatás. Példaként hozható a Duna folyót összefogó nagy államalakulat, az Osztrák-Magyar Monarchia szétesése, ami után a kikötők építése és fejlesztése már a széttartó nemzeti stratégiákat követte. A TÉRformák – TÁRsadalomformák 11. sorszámú *Dunai kikötők Bécestől Újvidékig* című kötete az építészetszociológia egy méltatlanul keveset vizsgált szeletét tárja fel. Gratulálok a könyv megjelenéséhez, és bátran ajánlom nemcsak a tudományos, hanem az érdeklődő laikus olvasóközönség számára is!

Ujvári László

történész, PhD-hallgató
Debreceni Egyetem Történelmi és
Néprajzi Doktori Iskola