

## A DUNA ÉS POZSONY KAPCSOLATA

Pozsony életében az európai kontinens második legnagyobb folyója, a Duna évszázadok óta fontos szerepet játszik, amely a lakosság életmódjára is nagy hatást gyakorolt. Szállítási útvonalként is funkcionált amellet, hogy határként, akadályként, megélhetési forrásként is felfogható. Kiszámíthatatlan természeti elemként ugyanakkor a partjain élő embereket is fenyegette. A folyó a közepes méretű Pozsony számára nagyvárosi milliőt biztosít, jelenléte nagy mértékben hozzájárult ahhoz, hogy Szlovákia fővárosává jelölték ki. Pozsony történelme szorosan összekapcsolódik a Dunával, amely identitásának egy részét is jelenti. A folyó állandó elem maradt a város életében, amelynek számos alkalommal változott az elnevezése és története.

### TÖRTÉNETI ELŐZMÉNYEK

A Duna (szlovákul Dunaj; németül Donau; horvátul, szerbül és bolgárul Dunav, magyarul Duna, románul Dunărea) a Fekete-erdőben a Brege és a Brigach vízfolyásokból egyesüléséből születik meg, majd keresztülhalad Németország déli részén, Ausztrián, Szlovákián, Magyarországon és Szerbián. Kilométereken keresztül elválasztja egymástól Romániát és Bulgáriát, végül a deltatorkolaton át éri el a Fekete-tengert Románia és Ukrajna határának térségében. A Duna útja során tíz országot érint vagy folyik keresztül rajta.

A folyómenti területeket évezredek óta lakják, aminek bizonyítékai a régészeti leletek. Az emberek mindkét irányban vándoroltak a Duna partján, minden bizonnyal kihasználva a közlekedési lehetőségeket. A folyó mindkét oldalán kontinuus település létezésére egyértelmű bizonyítékot szolgáltatnak a régészeti feltárásokból előkerült leletek, amelyek a komáromi Duna Múzeumban tekinthetők meg. A Pozsonytól Párkányig terjedő térséget a Kr.e. 6. században a szkíták lakták, akiket a 3. század második felében a kelták szorítottak ki. Ez a népesség már vasat is használt, és három évszázadig a mai Szlovákia területét is birtokolta. Pozsony térségében, a Duna mindkét partján kelta település, *oppidum* létezett. A későbbi római letelepülés nyomai már az írásos forrásokban is fellelhetők. A Duna alkotta a Római Birodalom északi ha-

tárát, a Limes Romanus-t. Oroszváron, Pozsony közelében egy katonai tábor maradványai találhatóak, amely a Gerulata névre hallgatott. Ausztriában nem messze a szlovák határtól a római korban a Vinbona és a Petronell Carnuntum táborok léteztek. A 4. század végétől a szláv törzsek kezdtek a térségbe behatolni.

A város legrégebbi maradványai kereskedelmi utak találkozási pontjában találhatóak. Az egyik útvonal a Duna partját követte nyugatról keleti irányba, a másik pedig délről északra haladt. A mai Szlovákia területén az első egyetemet 1465-ben Pozsonyban alapították, amelyet az Academia Istropolitana névvel illettek. A mohácsi csatavesztés áttételesen Pozsony fejlődésére pozitív hatást gyakorolt, mivel három évszázadig Magyarország fővárosává vált. A 18. században különösen Mária Terézia uralkodása idején Magyarország legfontosabb és legnagyobb településévé fejlődött. Ebben az évszázadban számos palotát, templomot, kolostort és más egyházi építményt emeltek, a várat pedig újjáépítették, és kibővítették. Új utcák születtek, a lakosság pedig háromszorosára növekedett. 1919-ben Pozsony lett Szlovákia fővárosa.

## A DUNA MINT ÖSSZEKÖTŐ ÉS ELVÁLASZTÓ ELEM

A Duna Pozsonynál különböző országok és térségek között természetes határt jelentett és jelent napjainkban is. (pl: Római Birodalom – barbár területek, Szlovákia–Ausztria) Az emberek megpróbálták ezen az akadályon átjutni. A várfal alatt egy gázlón lehetett a szemközti partra átkelni. Ez azért volt lehetséges, mert a Duna több ágra szakadt, és nem abban a mély mederben folyt, mint amiben manapság. A hidak egy másik lehetőséget kínáltak az átkelésre. Az első Dunán átívelő hidat valószínűleg 1450-ben emelték. Feltehetőleg egy pontonhíd lehetett, amelyet három évszázadon keresztül használtak. Hasonló szerkezeteket más országokban is alkalmaztak. A téli hónapok alatt a Duna befagyott, a hidat pedig el kellett bontani azért, hogy a jég össze ne törje az elemeket. Az emberek a jégen is átkelhetek a folyón. Az állatok megcsúszását megakadályozandó szalmát szórtak a befagyott felszínre, amire vizet öntöttek, hogy rögzítsék. Minden évben egy sajátos rítust tartottak, amikor az első szekér áthaladt a Dunán. A hagyomány akkor szűnt meg, amikor 1626-ban a jég beszakadt. Az áruszállítás megkönnyítése érdekében a pontonhidat a 18. században eltávolították, az átkelést pedig kompok, ún. repülő hidak segítségével biztosították. A 19. században ismét visszatértek a korábbi megoldásra. A pontonhíd középső részét

olyan formában alakították át, hogy igény esetén átengedhesse a Dunán közlekedő hajókat. Az első kő illetve betonpilléreken nyugvó, vasból készített hidat 1891-ben adták át a forgalomnak, amelyet Ferenc József-ről neveztek el. A híd közúti és vasúti közlekedésre és teherszállításra egyaránt alkalmasnak bizonyult. Villamos kötötte össze a két várost, Pozsonyt és Bécsset. A híd használatáért átkelési díjat kellett fizetni. 1945-ben a visszavonuló német csapatok felrobbantották, az újjáépítését követően 1990-ig a Vörös Hadsereg nevet viselte. Napjainkban az ún. Öreg híd felújításra szorul. 1972-ben egy újabbat emeltek a híres UFO formájú étteremmel. 1985-ben készült el a Kikötő híd, amelyen az autópálya halad keresztül. 1992-ben a Lafraconi hidat avatták fel, majd 2005-ben az Apollo következett. Amióta a hidak összeköttetést biztosítanak a folyó jobb partján az 1970-es évek közepén létrejött, legnagyobb kiterjedésű városrészsel, nagyon nagy forgalmat bonyolítanak le.

A Duna különböző országokat és térségeket összekötve mindig fontos kereskedelmi útvonal szerepét töltötte be. A személyszállítás vonatkozásában az első jelentősnek mondható momentum már a 12. században megragadható, amikor I. Barbarossa Frigyes szerzeteseit hajókon szállították a Német Birodalomból a napjainkban a Petržalka néven ismert terület erdejébe és rétyjére. Innen a flotta a Balkánon keresztül a Szentföldre hajózott. 1279-ben III. András megengedte a pozsonyi hajósoknak azt, hogy Németországból a Dunán különféle árukat szállítsanak mindkét irányban. A gyors sodrás miatt igazából csak az egy irányban történő közlekedésre és teherszállításra nyílt lehetőség egészen a szabályozási munkálatok kezdetéig. Az első gőzhajó 1818-ban kötött ki Pozsonyban. Azokban az időkben a Duna nem igazán bizonyult alkalmasnak a teherszállításra, mivel jónéhány sziget helyezkedett el benne, amelyek az átkelést lehetővé tevő gázlók részét képezték. Később, a vízi közlekedés és a teherszállítás elterjedésével megszüntették ezeket. 1836 óta rendszeres hajójárat üzemelt Pozsony és Budapest között, de Bécsbe is el lehetett jutni vízi úton. 1891 óta három, „Propeler” névre hallgató komp biztosította az összeköttetést a Duna partjai között kora reggeltől késő estig az esztendő nagy részében egészen a folyó befagyásáig. Népszerű látványosságnak számítottak, mivel nem mindenkinek nyílt lehetősége arra, hogy a távolsági közlekedést igénybe vegye. Az a kis gőzhajó, amely 1911-től szelte a Duna habjait, napjainkban galériaként működik. 1978 óta egy katamarán helyettesíti, amelyet két dízel meghajtású motor hajt. Természetesen a folyó nemcsak a szórakozást szolgálta, hanem különféle áruk szállítását is biztosította. A pozsonyi hajó-

sok a városi tanácstól már 1936-ban szabályzatot kaptak. A Duna mellett, hogy szállítási lehetőségeket biztosít, a turisták számára vonzó célpont.

### A MEGÉLHETÉS FORRÁSA

A középkori Pozsonyban a szőlőművesek és a kézművesek mellett a halászok jelentették a legfontosabb foglalkozási réteget. Éjjel vették ki hálóikat, amelyeket kora reggel húztak ki a vízből. A kifogott zsákmányt az értékesítésig speciális haltartó bárkákból tartották, amelyekben a halak életben maradhattak, mivel a vízi alkalmatosságok fenekét lyukak borították. A 18. századtól a halkereskedelem a Halpiacra koncentrált, ahol péntekenként és szombatonként lehetett a portékából vásárolni. A halászok a zsákmányt saját maguk kínálták vagy vállalkozók alkalmazták őket. Utóbbiak gyakran egy-egy folyószakaszt béreltek, amely felett kizárólagos jogokat élveztek. A halat nemcsak a piacokon, hanem speciális elárúsító helyeken (pl: Karas a mai Manderlák helyén) kínálták. A zsákmány rendszerint pontyból, csukából és harcsából tevődött össze.

A halászokat illetve a vízi lényeket megjelenítő ruhák gyakorinak számítottak a táncmulatságokon illetve a farsangi felvonulásokon. A legkiemelkedőbb eseménynek egy hal ünnep számított hamvazószerdán. A halászok hagyományos felvonulása napjainkban a Vízi Tündérek Nemzetközi Fesztiváljának keretei között maradt fent, amelyet 1998 óta május végén vagy június elején rendeznek meg. Később halléfőző verseny is társult az alkalomhoz. Egy másik tradíciót, amely 1922 óta létezett, napjainkban élesztettek újjá. A lényege nem más, mint az, hogy egy koszorút és egy gyertyát egy falpra helyeznek, majd mindenszentek napján a Duna vizére teszik azok emlékére, akik a folyóban lelték halálukat. Az idősebb generáció még emlékszik arra az időszakra, amikor a folyó vize tiszta volt, ami napjainkban teljességgel lehetetlennek tűnik. Úgy tartják, hogy a mellékágakból biztonságosnak számított vizet inni. Mindezt alátámasztani látszik a folyó halbősége illetve a természetes uszodák létezése.

A Duna más lehetőségeket is kínált, ami elsősorban a kavics illetve a homok nagy mennyiségben történő kitermelését jelentette. A bányák többsége a folyó felső illetve középső részein helyezkedett el. A szükséges mennyiséget alapvetően az határozta meg, hogy a vízi utat megfelelő állapotban tartásuk, és elvégezzék a szabályozási munkálato-

kat. A gátak megépítését követően a helyzet megváltozott. A kitermelt kavics és homok mennyiségének egyensúlyban kellett lennie a csatorna stabilitásának megőrzésével illetve a vízi út védelmével. Mindkét anyagot elsősorban építkezéseknél használják fel.

## REKREÁCIÓ A DUNÁN

Forró nyári napokon a folyó kellemes felfrissüléssel szolgált. A leghíresebb a Lido uszoda volt, amely a folyó jobb partján helyezkedett el. A kavicsos part alacsony vízállásnál messzire benyúlt a folyóba. Fából összeállított, változtatható kabinok, napozó ágyak és egy kisméretű medence állt a fürdőzők rendelkezésére. A röplabdázók illetve más sportot űzni vágyók számára sportpályákat is kialakítottak, a gyerekeknek pedig játszóteret csináltak valamint egy rózsakertet is létesítettek. A hely az aktív kikapcsolódásnak számos lehetőségét kínálta. Az 1930-as évek közepén két úszómedencét is kialakítottak. A Lido az 1980-as évek közepéig fokozatosan pusztult, soha többé nem újították fel.

Az emberek a folyó ágaiban is fürödtek, amelyek közül a Lido közelében fekvő számított különösen népszerűnek. A különböző strandok (homokos, kavicsos stb.) a Duna Pečnianske elnevezésű ágán egyfajta vízi paradicsomot kínáltak az úszóknak és a kajakosoknak. A kavics kibányászása miatt a bal parton kisméretű tavak keletkeztek, amelyek a gyerekekkel és a felnőttekkel teltek meg a nyári hónapok alatt. Más típusú rekreációs lehetőséget biztosított a fából készített fürdő, amely úszótesteken kialakított, derékszögű építmény volt. A szerkezet közepén egy medence helyezkedett el, amelyen keresztül áramlott a folyó vize. Fából összeállított kabinok vették körül, a folyó felől pedig egy terrasz helyezkedett el. Az öltözők férfi és női részlegre oszlottak. A belépő jegyeket két óra időtartamra adták ki. Az úszómester üveges sört, szódát illetve hagyományos tepertős pogácsát (oškvarkové pagáče) árult. A fürdést csak és kizárólag a kijelölt helyeken engedélyezték, de nem mindenki tartotta be a szabályokat. Akadtak vállalkozókedvű személyek, akik átúszták a folyót a Lafraconi hídig vagy a Kulturális és Relaxációs Parkig (PKO), ahol a Lido uszoda helyezkedett el. A belépő díj megtakarításának sajátos módjaként tartották számon azt, hogy az egyik személy ruhákkal együtt megvette a jegyet, a másik pedig a folyón úszva ereszkedett le. Egy másik humorosnak számító mutatvány a fiatalok körében az volt, hogy egy kötél segítségével egy parton álló fához deszkalapot erősítettek, amire felállva próbáltak a folyó közepére

jutni. Tragikus esetekről is meg kell emlékezni, amikor a gyors sodrás magával ragadta az elővigyázatlan úszókat. Ez a veszély állt fent a Lido strand mögött, ahol a folyó hirtelen jobbra kanyarodott.

A vízi sportokat üzök szorosan hozzátartoztak a Dunához és mellékágaihoz. A Pozsonyi Evezős Klubot már 1862-ben megalakították, 1869-ben pedig egy romantikus vadászkastély stílusában csónakházat is építettek, amelyet sajnálatos módon az új híd építésekor lebontottak. Napjainkban a Német Evezős Egyesület illetve a Szlovák Evezős Klub 1931-ből származó épületei állnak egymás mellett a Duna jobb partján. 1924-ben alapították meg a Dunajčík Kajak-Kenu Klubot, amely Szlovákiában a legrégebb óta folyamatosan működő vízisport-egyesület. A csónakháza az 1930-as években épült a Lido uszodánál. 1932-ben a kajak klub önállósult, amely telephelyet is kapott a bal parton Károlyfalu mellett. Az egyesületekben élénk közösségi élet folyt. A vízisportokat üzök nemcsak a főágot, hanem a mellékágakat is használták öblözetekkel és torkolataikkal egyetemben. A testedzés mellett az emberek gyakran találkoztak az egyesületek székházaiban, amelyek a két világháború közötti Pozsonyban az élénk egyesületi élet színtereit jelentették. A téli hónapok alatt a befagyott Duna-ágak és a tavak nagy népszerűségnek örvendtek, amelyeket korcsolyázásra, jégteke, illetve jégkorong mérkőzésekre használtak. Előfordulhatott, hogy a folyó fő medrét is vastag jég borította teljesen, amelyen egyik partról a másikra biztonságosan át lehetett kelni. Ez történt 1927-ben, 1928-ban illetve 1963-ban. A jéggel borított Duna azonban inkább félelmet keltett semmint kellemes benyomásokat, mivel tavasszal áradás indulhatott meg. 1956-ban légi bombázásokat hajtottak végre, mert attól tartottak, hogy a jég elpusztítja a hídpilléreket.

Emlékek sokasága kapcsolódik a Boon névre hallgató hajóhoz, amely a bal part közelében, a Szlovák Nemzeti Galériánál horgonyzott. Egy régi, használaton kívüli vízi jármű volt, amelyet fehérre festettek. A taton körasztalok helyezkedtek el napernyőkkel. A vendégek közül jórészen a kávézóból ellopott evőeszközökre valóságos trófeaként tekintettek mindaddig, ameddig a tulajdonos el nem határozta, hogy megakadályozza a további károkozást. Speciális evőeszközöket vásárolt, amelyeket a „Boonból lopott” felirattal láttak el, ám az igény az eredeti szuvenírek iránt egyre csak fokozódott. Sok művész, híresség és diák találkozott a kávézóban. Akkor süllyedt el, amikor a szövetséges haderők 1944-ben az Apollo olajfinomítót bombázták.

## AZ ÁRADÁSOK

A Duna más kisebb-nagyobb folyóhoz hasonlóan mindig fenyegette áradásaival a partjain élőket. Az árvizek alapvetően két ok miatt következhetnek be. A jeges áradások akkor keletkeznek, amikor a jég elolvad, és a jégtáblák mozogni kezdenek. Bizonyos pontokon eltorlaszolhatják a medret, a víz pedig kilép belőle. A heves esőzések idézhetik elő a nyári áradásokat, amelyeket könnyebben előre lehet jelezni, emiatt az emberek hatékonyabban védekezhetnek ellenük.

Jónéhány olyan áradást tarthatunk számon a múltból, amelyek veszélyt jelentettek Pozsony lakosságára. A legnagyobb az 1899-es és az 1954-es volt, az elmúlt években viszont a 2002-es illetve a 2006-os emelkedett ki. A vízállást azokon a régi épületeken jelölték, amelyek átvészelték a természeti katasztrófákat. Az árvizek ellen gátakkal védekeztek. Az első töltéseket valószínűleg a 13. században emelték, a rendszeres építésük a 17. századra tehető, amikor Pozsony vármegye felügyelőt is választott erre a feladatra. A 19. század végén azért, hogy megakadályozzák az áradásokat és hajózási útvonalat alakítsanak ki, Lafraconi olasz mérnök irányításával a Duna medrét szabályozták. Árvízvédelmi munkálatokat legutóbb 2004 és 2010 között végeztek, amelynek keretében védőfalakat és mobil gátakat alakítottak ki. Erőteljes motiváló tényező volt ebben a vonatkozásban a 2002-es árvíz.

## A VÍZ MINT ERŐFORRÁS

A Dunának köszönhetően Pozsony megfelelő és jó minőségű ivóvíz készlettel rendelkezik. Az első kísérleti kutat 1882-ben az ún. Duna-szigeten fúrták. 1886 óta működik a városi vízellátás rendszere, illetve 1886 óta cirkulál ivóvíz a vezetékekben. A város más, fiatalabb vízforrásokkal is rendelkezik, mint például Oroszváron, az Ostrovné Lučky elnevezésű szigeten, a Pecniansky erdőben és Dévényújfaluban a Sedláček szigeten, amely négy víznyerőjével a legkisebb. Érdeemes megemlíteni, hogy Oroszváron található Szlovákia legnagyobb vízlelőhelye 2650 liter másodpercenkénti kapacitással, amiből csak 800-at használnak napjainkban.

A 20. század közepe óta a Duna fokozatosan kiszorult a város életéből. A folyó szabályozása, a töltések és a szennyezés hozzájárult olyan, valaha népszerű jelenségek visszaszorulásához és megszűnéséhez, mint például a fürdés, a rekreáció vagy a halászat. A Duna sokkal inkább egyfajta akadállyá illetve veszélyes elemmé vált, amelyen keresztül hidak ívelnek át, és amivel szemben az embereknek meg kell védeniük saját magukat. Ráadásul szigorúan ellenőrzött határ szerepét is betöltötte Ausztria vonatkozásában. Az 1989-es rendszerváltás után, különösen az ezredforduló óta ismét visszakerült a város életébe. A korábbi hagyományok felélesztésére példa a Nemzetközi Vízitündér Fesztivál halléfőző versennyel kiegészülve vagy a virágkoszorúk vízbeszórása mindenszentek napján. Említést érdemelnek továbbá a kereskedelmi vagy marketing célú erőfeszítések, amelyek próbálják a folyó által biztosított lehetőségeket kiaknázni. 2007 óta minden nyáron a Duna jobb partján fürdőhelyet létesítenek, amelyet homokkal terítnek be. 2010-ben két kereskedelmi projektet valósítottak meg a balparton, az ún. Folyó Parkot és Eurovea-t kis üzletekkel, irodákkal és lakásokkal. Különösen az utóbbi teremtett ismét életet azáltal, hogy létrehozott egyfajta rekreációs övezetet. Fizikálisan is hozzáférést nyújt az emberek számára, mivel látványos zöld vízpartot alakított ki nagyméretű teraszokkal. A Szlovák Nemzeti Színház új épülete és a nemzeti hős szobra a közelben hozzájárulhat egy új városnegyed kialakításához.

Az emberek ugyanakkor felfedezik a Duna mágikus jellegét köszönhetően annak, hogy napjainkban az ártéri erdőkre, flórájuk és faunájuk megóvására egyre nagyobb figyelem irányul. A nemzetközi bicikliút, a lakóhajók építése a mellékágakon, a Iker Város Vonal által biztosított rendszeres napi összeköttetés Béccsel és más tevékenységformák a folyó által kínált turisztikai potenciált erősítik.

A Duna és partjai meghatározzák Pozsony városias jellegét. A folyó határként is felfogható, de ezen kívül országok, nemzetek és emberek között létesít kapcsolatot. A múltban élelemforrásul szolgált a halászoknak, fürdőzési lehetőséget kínált a folyóban kialakított medencékben vagy a mellékágakban. Kellemes időtöltést biztosított ugyanakkor a Boon kávézóhajón vagy az Aucafé éttermen illetve romantikus kompjáratok vagy hajókirándulások számára is lehetőséget nyújtott. Az idős pozsonyiak még emlékeznek a dunai áradások általa okozott rémségekre. A Duna a múltban illetve a jelenben is fontos részét képezi a



városi lakosság életmódjának és identitásának. Éppen ezért megnyugtató látni azt a törekvést, amely arra irányul, hogy a folyó újra visszakerüljön a város életébe.

#### FORRÁSOK ÉS IRODALOM

Boon. <http://www.plavba.net/products/boon1>

Dunaj, jeho ekosystémy a ľudská činnosť. PrirF UK: Bratislava 2011

Dunajská plavba. <http://www.plavba.net/dunajska-plavba>

FEGLOVÁ, Viera

1991 Dunaj a jeho brehy. In: *Taká bola Bratislava*. Veda, Bratislava 144–153.

GUSTAFIK, Jaroslav

2009 *Spomienky staropetržalčana*. Marenčin PT, Bratislava