posted by Willant on 4. august 2008 - 20:45
05.06.2014 - posledná úprava článku. 

Egy misztikus dunai monstrum balladája Opustená vykládka uhlia na Dunaji. **[1]**



Megszelídített, hallgatag, röghöz kötött óriásként magasodik a Duna fölé az egykor élettől zsongó szénrakodó épülete a Prímás-sziget csúcsánál. A megannyi képzőművészeti alkotás témájaként fotókról, festményekről visszaköszönő építmény lábánál nem is olyan régen még uszályok horgonyoztak, ma legfeljebb kenusok, kajakosok állnak meg az Esztergom felé vezető vízi túrák különös látnivalója mellett. A szénrakodó történetét Posch Győző Viktor visszaemlékezései, jelenét pedig Lévay Jenő képzőművész elbeszélése alapján állítottuk össze.



A dunai rakodó, illetve kötélpálya állomás, vagy ismertebbnevén szénrakodó, a Dorogi Szénbányák szállító és elosztó üzemegységének volt külön részlege. A konstrukció 1927-ben kezdett el működni, és bár minden bizonnyal a különleges kiképzésű, kinézetű szerkezet megépítésének története lenne a legérdekesebb fejezet eme históriában, sajnos a folyó aljára rögzített monstrum építéséről nem találtunk leírásokat. Annyi mindenestre valószínű, hogy az első fázist jelentő alapozást a lehető legalacsonyabb vízállásnál végezték el, a jelenlegi tulajdonos, a Váltótér Alapítvány képviselője, Lévay Jenő úgy véli, az alapok 5 méter mélységben vannak a folyómeder talajszintje alatt. Csillék a folyó felett Az építmény funkciója az volt, hogy a dorogi szénbányák által kitermelt szénport folyami

uszályokra továbbítsa. A betonalapokon nyugvó acélszerkezet közel hat kilométeres kötélpályával volt összeköttetésben a szénbánya osztályozó egységével, ezen a pályán érkeztek a szénporral megrakott csillék a Duna partjához. A hajókra rakott szenet főként a csepeli erőműbe, illetve a fővárosi ipari létesítményekbe szállították. A kötélpályán beérkező fémkocsikat egy három-négy fős személyzet leforgatta a rendszerről, majd azok tartalmát az úgynevezett bunkeres surrantón, azaz egy csúszdán leöntötték az uszályok rakterébe. Az üres csilléket a munkások visszaillesztették a kötélpályára, melyek továbbindultak Dorog felé, a bányához. A szénrakodóban egy puffer, vagyis egy tároló is volt ebbe akkor rakták az anyagot, amikor az uszályok megteltek. Az egyedi helyen és speciális adottságokkal bíró, vízben álló épületet csónakkal közelítették meg a munkások, akik a kikötés után egy vaslétrán kapaszkodtak fel a magasban lévő teremhez. A dunai rakodó kapacitása elérte a napi ezer tonnát is, ezt a teljesítményét 1963-ig tartotta, akkor leállították a szállítást, illetve ekkor került sor a kötélpálya és az építmény berendezéseinek elbontására.



Új korszak kezdődött Az épület, mely ipartörténeti emlék, 1970 óta áll üresen, a két hatalmas talpazaton álló szerkezet már csak a fémvázból és a falburkolatból áll, a házrésznek még a padlógerendáit is elvitték. A Váltótér Alapítvány számításai szerint a szénrakodó állagmegóvása 50-60 millió forintba kerülne. Az 1970-es leállást követően a dunai rakodó magánya 1994-ben tört meg, ebben az évben látták meg képzőművészek a lehetőséget a különleges adottságú építményben. A Dorogi Szénbányák, mint tag részt vett egy alapítvány létrehozásában, így vált ezen szervezet a szénrakodó tulajdonosává. A budapesti illetőségű Váltótér Alapítvány tagjai egy folyó fölé építendő művésztelepet álmodtak a szénrakodó közel húsz méter magasan elhelyezkedő épületébe. Az alapítvány az elmúlt 14 évben több pályázaton, illetve kiállításon, bemutatón próbálta érvényesíteni elképzeléseit, az európai szinten is egyedülálló adottságú dunai rakodó így vált, ha nem is fizikailag, de szellemileg egy kreatív alkotóközösség műveinek, projektjeinek modelljévé, mi több a művészek múzsájává, ihletőjévé. A szénrakodó modellé válása nemcsak országos, hanem nemzetközi szintű bemutatkozásra is lehetőséget adott. A Lévay Jenő által koordinált projektek közül kiemelkedik az 1997-es Képzőművészeti Egyetem intermédia szakos hallgatóinak megtartott alkotótábor. Az itt készült munkákat a Duna Múzeumban nézhette meg a közönség, az alkotások központi témája természetesen a szénrakodó volt. Lévay Jenő grafikai sorozata számos helyen szerepelt már, Dunaújváros, Győr és Budapest mellett Kijev, valamint Pozsony is otthont adott az ihletet adó építményről szóló képek tárlatának. A dunai rakodót modellként és ihletőként alkalmazó képzőművészeti anyagok leghíresebbike a 2001-es Miláno Europa 2000 című kiállításon szerepelt Repülő híd című installáció volt. Az Esztergom dél-nyugati részén lévő dunai rakodóban továbbított szénpor fontos alapja volt a fekete gyémántból készült termékeknek. A szénport főként kazánokban használták, mivel ez a tüzelési technológia egy könnyű, gyorsabb égést biztosító eljárást jelent. A szénpor másik felhasználási területe a brikettgyártás volt, a tojásszenet a kötőanyagnak számító

bitumennel egy préselési eljárás során ebből az anyagból készítették. Ezt a fűtőmatériát elsősorban háztartásokban használják a mai napig.

Térkép: http://goo.gl/maps/hCxJ [2]
Forrás - Szerző: **Pöltl Zoltán**

[3]

Dnes už opustený kovový obor stojaci na dvoch betónových nohách, pri hornom konci ostrova Prímás na ostrihomskej strane Dunaja, bol kedysi plný života. Premávali a nakladali tu lode uhlím z neďalekých uhoľných baní v Dorogu. Dnes sa sem zatúlajú už len turisti na člnoch cestou do Ostrihomu. Táto vykládka bola majetkom uhoľných baní mesta Dorog a začala prevádzku v roku 1927. Nech by to bolo akokoľvek zaujímavé čítanie, o tejto stavbe sa nezachovala nijaká dokumentácia. Dnešný majiteľ budovy a zakladateľ nadácie VÁLTÓTÉR pre záchranu tohto historického objektu, pán Jenő Lévai predpokladá, že betónové základy sú asi 5 metrov hlboko pod dnom rieky. Táto budova slúžila ako sklad hnedého uhlia pred naložením do nákladných lodí alebo parníkov. Uhlie sem dopravovali lanovou dráhou priamo z uholných triedičov dorogských baní. Dráha bola takmer 6 kilometrov dlhá. Uhlie sa prepravovalo do elektrární v meste Csepel a zásobovali sa ním priemyselné objekty hlavného mesta krajiny.



Prichádzajúce vozíky obsluhoval 2 až 4 členný personál. Plnili nákladné lode a parníky a následne obracali vozíky na spiatočnú cestu. Domček slúžil aj ako dočasný sklad uhlia. Denne sa tu preložilo viac ako 1000 ton uhlia. Na toto zvláštne miesto sa chodilo do práce člnom a po ukotvení plavidla hore ďalej po rebríku. V roku 1963 bola prevádzka odstavená. Od roku 1970 stojí táto budova opustená ako memento obdobia pary a uhlia. Zachovala sa len nosná konštrukcia a vonkajšie steny budovy. Podľa predbežných odhadov nadácie VÁLTÓTÉR aspoň zachovanie tejto priemyselnej historickej pamiatky by stálo 50-60 milión forintov. Znovuobjavenie tohto jedinečného miesta bolo v roku 1994. Umelci inšpirovaní týmto miestom za podpory dorogských uhoľných baní usporiadali

výstavu projektov, malieb a nákresov, ako by sa táto budova dala v budúcnosti zrekonštruovať a využiť. Výstava bola otvorená 1997 v múzeu DUNA mesta Ostrihom. Odvtedy navštívila mnoho domácich aj medzinárodné výstaviská. Práce mladých umelcov vystavovali v mestách Győr, Budapest, Bratislava, Kyjev a Miláno. V prílohe nájdete gpx súbor cesty tam a prechádzku po okolí ja som sa trochu zatúlal a cesta nie je celkom ideálna. Ak sa chcete presne dostať čo najbližšie odporúčam google mapy pozrieť trasu je tam jedna cestička ktorú som si ja nevšimol, jej začiatok je dosť zarastený. Dňa 21.4.2009 som tam bol opäť. Pripájam gpx súbor asi najviac schodnej cesty bicyklom.

Mapa: http://goo.gl/maps/hCxJ [2]

Kategórie článkov: Esztergom [4]
História [5]

Príloha	Veľkosť
Vykládka uhlia - cesta bicyklom.gpx [6]	4.75 KB

Adresa zdroja (modified on 05.06.2014 - 20:04):https://www.sturovo.com/drupal/content/egy-misztikus-dunai-monstrum-balladaja-opustena-vykladka-uhlia-na-dunaji?page=0

Odkazy
[1] https://www.sturovo.com/drupal/content/egy-misztikus-dunai-monstrum-balladaja-opustena-vykladka-uhlia-na-dunaji [2] http://goo.gl/maps/hCxJ [3] http://www.hidlap.net [4] https://www.sturovo.com/drupal/kategorie-clankov/esztergom [5] https://www.sturovo.com/drupal/kategorie-clankov/historia [6] https://www.sturovo.com/drupal/sites/default/files/Vykl%C3%A1dka%20uhlia%20-%20cesta%20bicyklom.gpx