



MILLENNIUMI MAGYAR CSALÓDÁS

Szöveg: Pap Lázár

A magyar kivitelezésű Vaskapu szoros az 1896-os év egyik legfontosabb presztízsberuházása volt. Az átadóünnepségen azonban zavaros sajtóhírek szerint nem tették ki a piros-fehér-zöld zászlót, és Ferenc József sem ejtett szót a magyarok érdemeiről. Robbant is a botrány, felfedve a dualizmus kori közvélemény megosztottságát.

A Krisztus utáni első évszázadban még a rómaiak alakítottak ki utat a szoros mellett, amely a vontatást segítette, és egy híd is épült a Duna ezen szakaszán, Traianus hídja, amelyet a kor sztárépítésze, Apollodórosz tervezett. Ez száz éven keresztül biztosította az átjárást a folyó felett. Róma lassú pusztulásával aztán a vízi közlekedés is szinte teljesen megszűnt az Al-Dunán. Egészen a 19. század elejéig vakmerő vállalkozásnak számított hajóval átkelni a szurdokvölgyön. Az első lépést a szabályozás felé az 1829. évi drinápolyi békeszerződés jelentette, amely jogi értelemben is megnyitotta a nemzetközi hajózás számára a folyót. A Duna torkolatvidéke ekkor a cári Oroszország birtokában volt. A birodalom engedélyezte a közleke-

dést, de elhanyagolta a deltát, ez pedig a vámokkal és a vesztegzárakkal együtt negatívan befolyásolta a kereskedelmet, amelyben Magyarország is hamar érdekeltté vált. Még a béke évében megalapították a Császári és Királyi Első Szabadalmazott Duna Gőzhajózási Társaságot, amelybe hamarosan Széchenyi is betársult, és igazgatósági tagként a vállára vette a Vaskapu szoros szabályozásának ügyét.

FÉL ÉVSZÁZADOS SZÜNET

„Ez a Széchenyi azt gondolja magáról, hogy ő fedezte fel a Dunát” – jegyezte meg a gróf lelkesedését látva Metternich, aki személyesen is jelen volt a mérnökökkel, amikor a terepet felmérték a munkálatok kezdetekor. Vásárhelyi Pál terveivel

1834 és 1837 között azonban csak részlegesen sikerült megszelídíteni a folyót, így nagyjából évi százötven napra hajózhatóvá vált, bár a legveszélyesebb szakaszokon ezután is gyakran ki kellett pakolni a rakományt. A vontatás és a kirakodás terén is nagy előrelépésnek számított a „Széchenyi-út” létrejötte, amely a római úttal ellentétben a folyó bal partján, a sziklába vájva haladt.

Mivel a tervszerű szabályozás ekkor kezdődött, a történelmi emlékezet általában a legnagyobb magyarnak tulajdonítja a Vaskapu hajózhatóvá tételét, pedig a munkálatokat csak jóval később fejezték be. I. Ferenc császár halála után ugyanis lekerült a napirendről az Al-Duna szabályozásának terve. Legközelebb az ötvenes években mutatkozott igény a folyami közlekedés rendszerezésére, de a konkrét döntés egészen az 1878-as berlini kongresszusig várattott magára. Ekkor mondták ki, hogy a Monarchia rendelkezik a folyószabályozás kivitelezésének jogaival, annak költségét teljes mértékben állnia kellett, cserébe viszont hajózási illetéket szedhetett. Az egységbe Románia és Szerbia csak vonakodva, a nagyhatalmak nyomására ment bele.

A MAGYAR MODERNITÁS DIADALA

Az átadást a millennium évre időzítették, amelyet eredetileg 1895-ben kívántak megtartani, később viszont a rendezvény túlnötte az első tervezett kiállítás mértékét, így a maradéktalan felkészüléshez szükség volt még legalább egy évre, ezért választották végül 1896-ot a honfoglalás ezeréves évfordulójának. Hasonló fejlesztés volt a budapesti földalatti vasút, amelynek elkészülése egy, a főváros infrastruktúrájában már korábban felmerülő igényt elégített ki, a terveket a Közmunkatanács azonban csak úgy fogadta el, ha a vasútvonal a millenniumi ünnepekre készül el. Az emlékév kiváló alkalmat adott arra, hogy az anyagi és a kulturális tőkét koncentrálna egyszerre kivitelezzenek praktikus és presztízsbetűházásokat is.

A millenniumi ünnepség három főbb üzenetet közvetített az országról a külföld számára. Ezek közül a legfontosabbnak az számított, hogy Magyarország a kiegyezéssel elfoglalta az őt megillető és hozzá méltó helyet a Habsburgok vezette Monarchián belül. Ezenkívül hangsúlyos szerepet kapott még a magyarság felsőbbrendűségének megjelölése, illetve az ország megmutathatta, hogy igényt tart a nagyhatalmi státuszra, a civilizációs fejlődésben arra a szintre jutott, hogy partnerként kell kezelni európai viszonylatban. Ezek a jelentéstartalmak kétféleképpen váltak megfoghatóvá:

a szimbolikus jelentőségű ceremoniális rendezvények és a nagyberuházások által. Előbbiek a múltat jelenítették meg teljes pompájában, megjelölték a kezdőpontot, oda csatoltak vissza, utóbbiak pedig a jelent, a magyar fejlődést, a modernitásba való dinamikus átmenetet sugározták.

A rendezvénysorozat május elején vette kezdetét, a megnyitókön és a legfontosabb eseményeken az uralkodó és családja is részt vett, és külföldi előkelőségek is tiszteletüket tették. Gusztáv Adolf svéd trónörökös például megtekintette az ezredéves országos kiállítást, és az uralkodó ajándékként a királyi fegyvertárból két kardot is hozott, az egyiket Báthori István erdélyi fejedelem, későbbi lengyel király képe díszítette, a másik pedig egy török kard volt, amelyet Bethlen Gábor erdélyi fejedelem II. Gusztáv Adolfnak ajándékozott.

Kiemelt eseménynek számított a Vaskapu szoros átadása, bár az teljességében ekkor még nem készült el. Szeptember 27-én a Ferenc Józsefről elnevezett luxusgőzhajó áthaladt az új csatornán, fedélzetén a névadó uralkodóval, I. Károly román és I. Sándor szerb királlyal, valamint az őket kísérő diplomatákkal, kormánytagokkal és képviselőkkel. A magyar sajtóban és közéletben nagy vihart keltett, hogy a szorost és a gőzhajót állítólag csak három zászló díszítette, a román, a szerb és a császári fekete-sárga, s magyar zászlót sehol nem lehetett látni. Ezt tetézte egyes beszámolók szerint, hogy Ferenc József beszédében egy szóval sem említette meg külön Magyarországot, csupán a Monarchiát. A vádak főleg azért érintették érzékenyen a hazai közvéleményt, mert a Vaskapu névleg közös ügyként indult, de a valóságban Magyarország, pontosabban Baross Gábor, a „vasminiszter” vette kezébe a kivitelezést, és végső soron a magyar államháztartást terheltek a költségek.

VOLT VAGY NEM VOLT MAGYAR ZÁSzló?

A *Vasárnapi Ujság* előzetesen azt ígérte, hogy „a magyar király mint a magyar nemzet alkotását” adja át a szorost a világforgalomnak. A *Budapesti Hirlap* aztán igencsak borúsán írt az átadóról: „Mély szomorúsággal tölt el bennünket az a fény és pompa, amellyel odalenn az ország déli határán megülték a Vaskapu csatornájának felavatását. Azt hittük, fel voltunk jogosítva remélni, hogy az lesz az ezeréves ünnepünk koronája; de minden volt ott, csak az ezeréves Magyarország nem volt ott. Még csak a modern Magyarország sem volt ott. Magyarország királya sem volt ott. Magyarország színei, Magyarország nyelve sem voltak ott.” A *Pesti Hirlap* ezzel



Az átadásra meghívott vendégek számára Szegedről, Szabadkáról, Temesvárról, sőt Budapestről is érkeztek bérkocsik. Ezekhez annyi lóra volt szükség, hogy külön barakkot építettek az állatoknak, valamint központilag gondoskodtak a takarmányról is



*„A Vaskapu névleg
közös ügyként indult,
de a valóságban
Baross Gábor,
a »vasminiszter« vette
kezébe a kivitelezést”*

szemben kiállt a ceremóniát lebonyolító kormány mellett: „A Vaskapu ünnepe a dualizmus diadala s az ellene intézett közjogi támadások fényes cáfolata. Nagy és állandó alkotás az, mely lehetségessé tette a vaskapui ünnep magyar nemzeti jellegét. A küszöbön álló választásoknál a nemzet szelleme föltámad azok ellen, akik mégis nekirontanak a koronás király, Deák Ferenc s az ország alkotásának.”

A tudósítások zűrzavarát kiválóan jellemzi, hogy a *Pesti Napló* szerint voltak ugyan magyar zászlók, a románok direkt fordítva rakták ki őket. „A Vaskapu megnyitásának örömebe is akartak ürmöt keverni, mert az oláh parton a magyar zászlók színei fordított rendben voltak varrva, úgy hogy tulajdonképpen nem is volt ott magyar zászló.” Később egyébként rendszeren kitűzött magyar zászlókról is beszámoltak.

Az ügy még a képviselőházban is terítékre került, Bánffy Dezső miniszterelnököt többek között Apponyi Albert interpellálta. A kormányfő elmondta, hogy „azon hajón, amelyen a felséges urak utaztak, a felséges úr színén, a román és szerb királyék színeit viselő két zászlón kívül, csinos nagy számban ott voltak a nemzeti színű lobogók, ott voltak az őket megillető helyen a kereskedelmi zászlók is”. Ezt a baloldalon természetesen nem fogadták kitörő örömmel, és bekiabálásokkal reagáltak az elhangzottakra: „Egy sem volt! Csak kereskedelmi zászlók voltak!” Bánffy hozzátette még, hogy „a meghívókat Magyarország adta ki, a magyar kormány meghívására jelent ott meg mindenki, aki megjelent, mégis csak méltóztassanak megengedni, így más a házigazda nem lehetett,

mint Magyarország. Magyarország közjogának és államiságának ott semmi sérelme sem történt”. A *Pesti Hirlap* képviselőházi összefoglalójában kifejezetten elégedett volt Bánffy érveivel, a teljesítményét Kinizsiéhez hasonlította. „Úgy viselte magát ma, mint egy Kinizsi: két nagy karddal verekedett, holtak hátán ivott, evett. Mielőtt haza ereszténé az ellenzéket (egy részét alkalmasint örök időkre), búcsúzóul még jól elnászpángolta őket” – fogalmazott a szerző.

Ezután maga Apponyi is kezdett meghátrálni a zászlók kérdésében, és az uralkodó beszédére tette át a hangsúlyt. „Lehet, hogy volt ott zászló, de nem arról van szó, volt-e, hanem arról, oly helyén volt-e magyar lobogó, ahol a fejedelmi lobogókkal egyenrangúlag a magyar államiságot kifejezésére juttatta?” – tette fel a kérdést. A felek természetesen nem jutottak dülőre a kérdésben, mindkét oldal tájékoztatlanak titulálta a másikat, és ennyiben maradt az ügy.

A szoros szabályozását végül 1898 őszén fejezték be, hajózhatóvá téve az év kétszázkilencven napján. Kőváry László történész a következőképpen értékelte még a felavatás alkalmával a művet: „Az ünnepet az európai sajtó világtörténeti eseménynek, a millénium fényes megkoronázásának nevezte, mely az új Magyarország dicsőségét írja bele az emberek emlékezetébe.” A megfogalmazás romantikus, ám tény, hogy a Monarchia nagy szolgálatot tett egész Európának az Al-Duna ezen elhanyagolt, veszélyes és vadregényes szakaszának megszelídítésével. ■